

Compte rendu

Séminaire de réflexion :

«Comment organiser les arrêts et gares routières pour les nouvelles mobilités ?»



5 avril 2016

> Avec le soutien du :

Qu'est-ce qu'une gare routière, un arrêt routier ? D'apparence anodine, cette question d'aménagement complexe va mobiliser l'attention des acteurs de la mobilité dans les prochains mois.

La loi dite Macron a ouvert de nouvelles perspectives pour la mobilité interurbaine. Cependant, elle accompagne une réforme territoriale qui touche fortement les compétences transport des collectivités, et interroge les acteurs de la mobilité.

Le séminaire de réflexion co-organisé le 5 avril 2016 par l'IDRRIM, TDIE, ATEC-ITS France, et le Comité Français de l'AIPCR, avec le soutien du GART et du CEREMA a contribué à dresser le panorama des grandes questions qui se posent aujourd'hui et qui se formulent à partir de quatre grands constats.

Quatre constats alimentent les débats

Premier constat : le modèle économique des nouveaux services rendus possible par la loi Macron n'est pas encore trouvé, et les acteurs de cette nouvelle offre, comme ses consommateurs, ne sont pas encore bien connus.

Deuxième constat, la loi ne dit rien des « stations » ou « arrêts » ou « gares routières ». Ce point a été précisé dans l'ordonnance du 29 janvier 2016, qui actualise une ordonnance de 1945, mais beaucoup de questions restent en suspens sur la maîtrise d'ouvrage et le financement notamment.

Troisième constat, la qualité comme le nombre des gares et points d'arrêts routiers sont un des éléments clés qui peuvent contribuer à l'attractivité du transport par autocar en améliorant le service à l'utilisateur. Ils sont un des points d'entrée dans l'univers des services proposés par les transporteurs. Ils permettent en effet d'informer les usagers, de lui proposer des services annexes (commerces, restaurants, cafés) et sont susceptibles d'être des nœuds d'intermodalité qui contribuent à intégrer cette nouvelle offre de transport dans le système global, au profit de l'efficacité de la chaîne de transport.

Quatrième constat, le cadre totalement libéralisé en « open access » de cette offre pose des questions de méthode et de principe aux collectivités qui financent sur fonds publics la mise en œuvre de services dits « conventionnés ». Est-ce à l'utilisateur de payer ? Quelle part le contribuable doit-il prendre dans l'adaptation des systèmes de transport au développement de ces nouvelles offres ? Comment l'opérateur privé non conventionné doit-il être mis à contribution ?

La préoccupation de ce séminaire était dédiée à la recherche de critères et conditions de bon fonctionnement des gares et arrêts routiers. L'identification de ces constats a fortement marqué les débats.

La présentation d'exemples étrangers (Allemagne, Espagne) a souligné que les questions que nous nous posons sont marquées par l'histoire de nos systèmes de transport, des décisions et des pratiques d'aménagement.

Voici quelques interrogations soulignées par les débats :

Selon quels critères faut-il choisir la localisation des gares et arrêts routiers ?

Où faut-il placer les gares routières ? Deux points de vue s'opposent sur ce sujet.

⇒ Pour des gares routières au centre des agglomérations, afin d'assurer l'intermodalité route/fer. Néanmoins, mettre des gares routières en ville soulève plusieurs problèmes : le coût et la disponibilité du foncier, l'acceptabilité de nouveaux trafics, et le risque que la congestion fait peser sur la ponctualité du service.

⇒ Pour des gares routières placées à l'entrée des agglomérations et/ou dans la périphérie proche des agglomérations. Cette solution répond aux problèmes posés par le premier point de vue, mais nécessite de mettre en place une bonne articulation avec les réseaux de transports publics (métros, tramways, bus, etc.). Leur développement pourrait en faire de nouveaux points d'intermodalité.

Financement des gares et arrêts routiers, maîtrise d'ouvrage et pilotage de projet

Une gare ou point d'arrêt routier, est-ce un service public ? La fonction d'une gare routière consiste-t-elle à offrir un service public, ou à répondre aux besoins d'un secteur exclusivement privé ?

Si l'Etat défend l'idée que les utilisateurs des gares routières doivent participer à leur financement, les autocaristes sont plutôt réservés à l'idée de s'investir dans la construction des gares routières comme ont pu le faire les transporteurs espagnols. La tarification au « toucher de quai », les subventions publiques (versées par les AOT/AOM), ainsi que les recettes commerciales (perçues grâce aux commerces présents dans les gares routières) sont les principales sources de financement identifiées pour l'entretien et la modernisation des gares routières. Sont-elles à la hauteur des enjeux ?

L'attractivité du transport par autocars sera indissociable de la question du modèle économique des gares et arrêts routiers : les clients de ces nouveaux services, dont l'un des critères de choix important est financier, sont-ils prêts à dépenser de l'argent pour ces services ? A partir de quel niveau de flux de telles installations trouvent-elles leur équilibre ?

La question du modèle économique est indissociable de la question de la maîtrise d'ouvrage : quel que soit le modèle économique, il sera vraisemblablement constitué de recettes d'origines diverses. Il reste à définir un maître d'ouvrage. L'exemple de la gare de Poitiers montre la nécessité d'une volonté politique pour assurer le développement d'un projet ambitieux, et la nécessité d'assurer la continuité d'une gestion collective : la multiplicité des acteurs concernés appelle une gouvernance partenariale où les questions de transport sont aussi importantes que les questions d'aménagement et d'urbanisme.

Sécurité

Enfin, les arrêts et gares routières sont une nécessité pour assurer une exploitation sécurisée du transport par autocar, en évitant le développement de points de dépôts sauvages sur la voie publique, susceptibles de générer un risque important d'accidents.

La question est notamment de savoir à qui échoit la responsabilité en regard de ce risque : au voyageur, au transporteur, à l'autorité locale responsable de la voirie ou à l'Etat ?

L'IDRRIM, TDIE, ATEC-ITS France et le CF-AIPCR apportent ce débat au dossier, et souhaitent contribuer ainsi aux réflexions des acteurs de la mobilité.



Séminaire de réflexion

« Comment organiser les arrêts et gares routières pour les nouvelles mobilités ? »

Assemblée nationale, salle Colbert, le 5 avril 2016
Animé par Gilles DANSART, journaliste et créateur de Mobilettre

ACCUEIL

Gilles DANSART

Bonjour à tous. Bienvenue à ce séminaire de réflexion sur les arrêts et les gares routières. Je vous expliquerai dans quelques instants le contenu de cette journée et les règles du jeu pour nos échanges de la matinée et de l'après-midi.

Je donne la parole à Olivier FAURE, député de Seine-et-Marne, grand connaisseur des questions de mobilité, de gares et des arrêts routiers, pour introduire cette journée et donner quelques éléments de vision sur la question.

Olivier FAURE, Député de Seine-et-Marne

Je voudrais d'abord excuser Philippe DURON, excellent connaisseur de ces questions. À l'origine de cette journée avec les quatre réalisations qui s'affichent sur vos écrans, il ne pouvait être parmi nous ce matin. C'est avec plaisir que j'introduis cette journée qui est destinée, non à confronter les points de vue de chacun, mais à faire avancer la réflexion sur le sujet majeur de la mobilité.

Il suffit d'écouter la radio pour comprendre que la mobilité en relation avec l'interurbain, qui a été ouvert par la loi Macron, s'élargit notamment au périurbain – dont je suis un des élus - et à l'intra-urbain. Ce matin Anne Hidalgo a réitéré sa volonté de fermer Paris aux voitures de plus de neuf ans et aux diesels en 2020. Cela générera une certaine incompréhension, notamment des élus de Grande Couronne et des habitants, et posera des questions de mobilité très complexes.

La mobilité est une question prioritaire pour nos concitoyens. On parle à juste titre du chômage, de la santé, de la culture... ces questions ont toutes un lien avec la mobilité. De même, on ne peut pas parler de convivialité, de reconstruction des familles sans parler de mobilité, qui permet de relier les enfants dans une famille recomposée, un père avec ses enfants, les uns avec les autres, les familles vivant loin, etc.

Ceci est également lié à la question du coût. Depuis quelques années, des voies de recours apparaissent, comme BlaBlaCar, le covoiturage, l'autopartage... De nouvelles formes de mobilité sont nées de la volonté de voyager à moindre coût et dans des conditions différentes, avec une convivialité que l'on ne trouve pas dans d'autres modes de transport. C'est devenu tellement sérieux que cela concurrence le rail sur des segments que l'on n'imaginait pas attaquables. Globalement, ce monde se modifie radicalement et à un degré inouï. Il y a un siècle, on passait du cheval à la voiture. Cent ans plus tard, nos modes de consommation de la mobilité se transforment totalement. On n'achète plus de voiture, on la partage. Certaines formules comme UberPop, avec des chauffeurs occasionnels, n'ont pas encore leur légalisation. L'ubérisation sur les taxis, le covoiturage, l'arrivée sur l'interurbain des bus, qui étaient exclusivement destinés à l'international et aux très longues distances : tout cela évolue de manière formidable.

Cette journée permet de s'interroger sur la façon dont cela peut et doit fonctionner. Pour l'instant, ces questions sont traitées par le législateur de manière assez empirique. Par ailleurs, nous sommes plutôt en retard sur les nouveaux usages. La loi Macron, qui a ouvert des possibilités, n'a pas été jusqu'au bout : elle ne traite pas des gares, qui se mettent en place de manière anarchique, sans prendre bien en compte le confort des usagers

ni l'intermodalité. Par exemple, les nouveaux usages n'ont pas été anticipés dans les gares du Grand Paris Express et ce projet sous-dimensionné risque d'être ringard avant d'être en place.

En tant qu'élu et consommateur de mobilité, comme chacun d'entre vous, j'espère que cette journée fera apparaître les difficultés auxquelles vous êtes confrontés et les nouveaux partenariats. Nous avons longtemps vécu cette question comme une concurrence entre modes. Depuis quelques années, on envisage leur complémentarité. André BROTO ne me contredira pas, il y a deux ans, nous avons mis en place un groupe de travail associant les autocaristes, les autoroutiers et la SNCF. Il paraissait incroyable que le fer et la route travaillent ensemble alors que c'est tout à fait nécessaire. Les besoins sont tels qu'aucun ne peut absorber la demande.

Comment gérer les choses utilement ?

M. Yo KAMINAGAI de la RATP vous expliquera ce que je ne ferai qu'esquisser. Il existe bien un lien entre les cars qui arrivent, les RER qui repartent et la façon dont on organise leur connexion. Si on ne l'organise pas, notamment par la gare et sa gestion, on paralyse l'un des modes de transport ou les deux.

Ces questions sont encore devant nous. D'autres complémentarités devront être organisées, notamment entre les voitures en autopartage qui viendront peut-être demain sur les gares routières, lesquelles les emporteront sur l'autoroute qui finira sur un RER pour arriver sur un Autolib'.

Tout cela changera drastiquement : la réflexion à mener doit être très productive. J'espère de cette journée que des acteurs impulsent un nouveau regard et stimulent la réflexion politique, notamment celle des collectivités locales, pour franchir de nouveaux pas en matière législative et ouvrir d'autres horizons.

J'aimerais souligner l'importance de ce qui est fait ici et qui doit avoir un débouché politique et, surtout, concret qui permettra aux Français dans quelques années de ne plus vivre la mobilité comme un drame, mais comme une opportunité.

C'est ce que je nous souhaite, ce que je vous souhaite. Je vous souhaite d'excellents travaux. (Applaudissements.)

Gilles DANSART

Merci Monsieur le Député. Vous l'avez dit, chacun ressent le besoin d'avoir la photographie la plus fidèle possible de ce qui se passe, sachant que le défi est très difficile : cela bouge beaucoup sur le «front» des nouvelles mobilités, des cars « Macron » et des comportements des Français. Plutôt qu'un grand débat contradictoire, cette journée est conçue comme un séminaire de réflexion pour apporter de nouveaux éléments.

Ce matin nous mettrons en exergue quatre grands contextes.

Dans quelques instants, nous verrons le contexte législatif de la mobilité et des gares routières avec Bertrand DEPIGNY. Nous poursuivrons par une présentation complète des nouvelles mobilités avec Jean-Paul HUBERT de l'IFSTTAR. Puis, Laurent GUIHÉRY, de l'université de Cergy-Pontoise, nous donnera une photographie fidèle du marché allemand. Nous terminerons la matinée avec Yo KAMINAGAI, qui évoquera l'aménagement des gares routières et de la gestion des flux.

Vous aurez la possibilité de leur poser quelques questions.

Cet après-midi, deux tables rondes permettront d'échanger sur les deux principaux problèmes actuels :

Tout d'abord, les besoins et les modes de gouvernance que la loi Macron n'a pas abordés. Une ordonnance vient d'être publiée : ce sera donc un moment important, notamment avec Louis NEGRE, Coprésident de TDIE, qui viendra nous en parler.

La deuxième table ronde portera sur les gares routières dans le schéma multimodal. Nous ne sommes plus dans l'opposition des modes, mais bien dans une complémentarité. Qu'est-ce que cela signifie concrètement, en matière d'organisation de la mobilité et de détermination des lieux de multimodalité ?

Je voudrais excuser Yves KRATTINGER, Président de l'IDRRIM, qui est l'un des partenaires de cette journée. Son comité prospectif a notamment aidé à déterminer le programme. Je voudrais également vous transmettre les regrets de l'ARAFER : dans cette période chargée, Pierre CARDO, son Président, et ses collègues sont en collège ou avaient des rendez-vous et des discussions prioritaires.

Je voudrais enfin excuser l'ARF, l'Association des Régions de France, dont les instances viennent d'être mises en route. Aucun vice-président Transport n'a pu se rendre disponible pour nous parler des régions, qui seront motrices des nouvelles mobilités.

Leur absence ne signifie pas que les régions se désengagent du problème, bien au contraire. Nul doute qu'elles réapparaîtront très bientôt dans le débat public sur cette question. L'ARF est simplement en phase d'installation.

Voilà pour le programme de cette journée.

Je vous propose de commencer avec Bertrand DEPIGNY, du CEREMA Territoires et Ville, qui posera le cadre législatif de la mobilité et des gares routières.

Présentation n° 1 : Les évolutions législatives dans le secteur de la mobilité et la question des gares routières

Bertrand DEPIGNY, CEREMA Territoires et Ville

Bonjour à tous. Le Cerema est un établissement public qui intervient notamment sur le champ de la mobilité auprès des collectivités locales et des services déconcentrés de l'État.

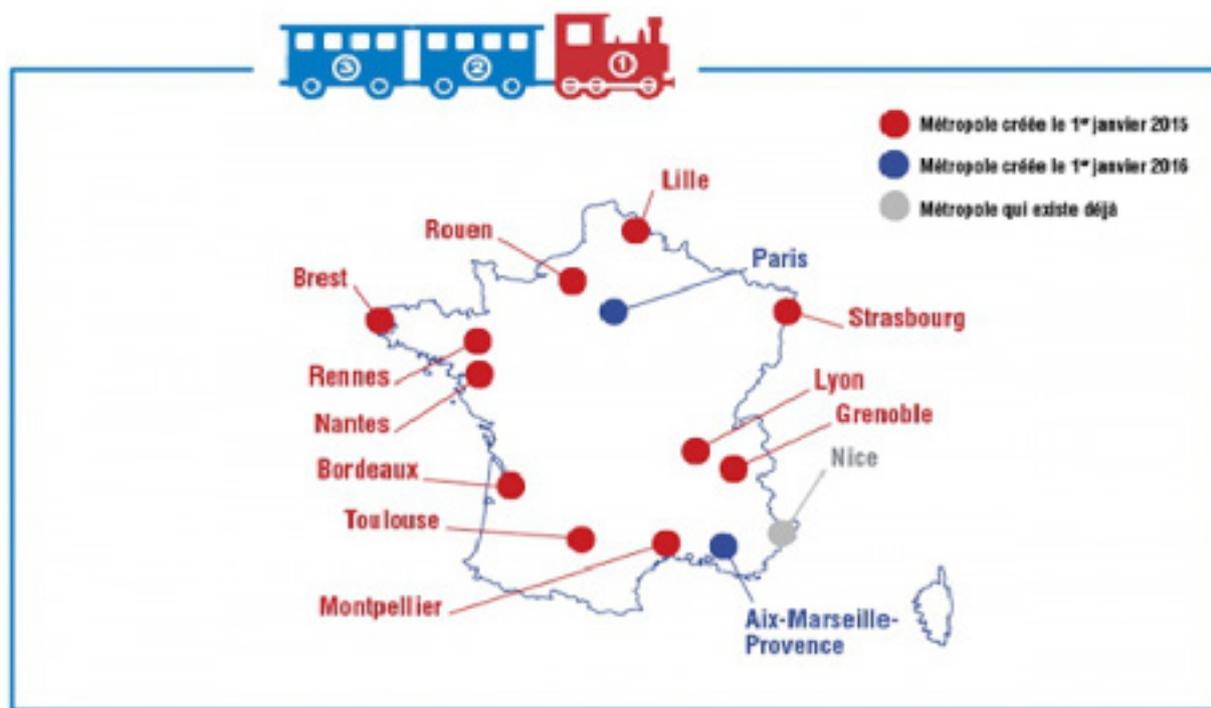
Au cours de cette présentation, j'évoquerai d'abord l'ensemble des évolutions législatives qui ont bouleversé le champ de la mobilité ces dernières années : l'acte III de la décentralisation et ses différentes lois, ainsi que la loi dite « Macron » qui offre la possibilité pour des entreprises d'organiser des services réguliers interurbains longue distance.

Je reviendrai ensuite sur le cadre réglementaire, notamment sur l'ordonnance « gares routières ». Puis j'aborderai les questions qui se posent dans ce contexte, notamment aux collectivités locales.

L'acte III de la décentralisation a occupé une place importante au cours de ces trois dernières années et soulève un certain nombre de questions sur les impacts des lois qui le constituent : la loi de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles (MAPTAM) votée en 2014, la loi portant notamment sur la délimitation des régions votée en janvier 2015 et la loi portant nouvelle organisation territoriale de la République (NOTRe), en août dernier.

La loi Maptam se traduit par trois évolutions principales :

La première réside dans la création du statut de métropole, établissement public de coopération intercommunale issu pour la plupart de communautés urbaines pré-existantes. Elles sont au nombre de 13 et ont un ensemble de compétences intégrées, notamment sur le champ de la mobilité : elles peuvent prendre en charge l'organisation de la mobilité, mais également de la voirie, ce qui leur permet de favoriser la conception de politiques de mobilité beaucoup plus intégrées sur leur territoire.



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

La deuxième consiste en la création des autorités organisatrices de la mobilité, les AOM. On a très longtemps parlé des autorités organisatrices des transports urbains, les AOTU. Désormais, l'idée est d'opérer un basculement depuis les seuls transports collectifs urbains vers la mobilité, ce qui inclut les « nouveaux » services à la mobilité, - qui ne sont d'ailleurs plus si « nouveaux » que cela -, notamment les modes actifs, ainsi que la logistique urbaine si les AOM en font la demande. Les nouveaux usages de la voiture (autopartage, covoiturage) entrent évidemment dans leur champ de compétence.

Enfin, la loi MAPTAM envisageait la création d'un schéma régional de l'intermodalité (SRI), destiné à favoriser l'articulation entre les différents modes et réseaux de transport sous la houlette de la région chef de file. Nous verrons dans la suite de la présentation que ce schéma s'intègre désormais dans un cadre de planification régionale plus large et plus intégrateur qu'est le schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires, le SradDET.

Si la loi relative à la délimitation des régions n'impacte pas l'organisation des compétences en matière de mobilité, elle a dessiné les contours de 7 des 13 actuelles régions. Ces autorités organisatrices du transport exercent ainsi leurs compétences sur un périmètre bien plus large. Concernant l'intermodalité ou la localisation de points d'arrêt de transport interurbain longue distance, certaines «nouvelles» régions doivent trouver leur mode de fonctionnement et devront penser l'organisation de l'intermodalité sur des territoires nouveaux.

La loi portant nouvelle organisation territoriale de la République (NOTRe) est probablement celle qui a le plus d'impacts en matière d'organisation des compétences sur le champ de la mobilité. Elle s'est traduite par la création du SradDET, schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires, qui devra être élaboré d'ici mi 2019. Celui-ci reprendra les contenus de certains schémas sectoriels préexistants, notamment les schémas régionaux des infrastructures de transport, les schémas régionaux de l'intermodalité, les schémas régionaux climat, air, énergie, etc. Des documents sectoriels préexistants sont ainsi regroupés dans un document intégrateur ce qui pourrait permettre d'élaborer une véritable stratégie territoriale à l'échelle régionale, en lien avec l'ensemble des collectivités présentes sur le territoire.

En second lieu, l'ensemble des transferts de compétences aura lieu en 2017. Le transfert de l'organisation du transport régulier interurbain du département à la région se fera en janvier ou en septembre 2017, selon qu'il s'articule ou non avec le transport scolaire. La gestion des gares routières départementales est transférée à la région. Sur le territoire des métropoles, la voirie départementale est transférée à la métropole : les ex-routes départementales, situées sur le territoire des métropoles, deviennent des voiries intercommunales. En lien avec la loi MAPTAM, ceci permet de renforcer la politique intégrée de mobilité. Enfin, la conséquence directe de la création de l'autorité organisatrice de la mobilité en lieu et place de l'autorité organisatrice des transports urbains est la transformation de l'ex-périmètre des transports urbains (PTU) en ressort territorial de l'AOM, ce qui permet à cette dernière d'organiser les transports urbains et interurbains de son territoire.

La loi pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques, dite loi Macron nous fait directement arriver sur notre sujet.

Nous avons en tête la libéralisation du transport public routier de personnes, avec la possibilité pour n'importe quelle entreprise de transport public routier d'assurer des services réguliers interurbains. La loi prévoit également l'élaboration d'un schéma régional des gares routières qui sera adossé au schéma régional de l'intermodalité ou au volet intermodalité du SradDET. Enfin, dans le cadre de l'open data, la loi prévoit la libre diffusion des informations utilisées et mobilisables dans le champ de la mobilité.

Depuis le mois de janvier, on parle beaucoup de l'ordonnance gares routières. C'est l'outil réglementaire permettant de remettre au goût du jour l'arsenal réglementaire, qui préexistait depuis 1945. Quels sont les objectifs de cette ordonnance de janvier 2016 ? Il s'agit d'adapter ce cadre aux situations actuelles, notamment à l'ouverture du transport régulier interurbain, et surtout de définir des règles permettant de garantir un accès non discriminatoire à l'ensemble des entreprises faisant la demande d'accès à une gare routière ou un point d'arrêt routier.

Comment s'applique cette ordonnance ?

On doit distinguer deux champs d'application : l'ensemble des aménagements concernés par cette ordonnance sont accessibles au public et ils sont destinés à « faciliter la prise en charge ou la dépose de passagers des services réguliers de transport routier ». Autrement dit, cette ordonnance ne s'applique pas aux seules gares routières mais aux aménagements dédiés à la dépose et à la reprise de voyageurs. Par exemple, deux abribus consécutifs signalés par un double zébra peuvent entrer dans le champ de l'ordonnance. Un point de vigilance est vraiment à souligner ici : il ne faut pas considérer que cette ordonnance régit uniquement le fonctionnement des gares routières, elle va bien au-delà pour les échanges multimodaux, avec les parties de gares routières adossées à une gare ferroviaire et les points abribus contigus. Elle ne s'applique pas aux arrêts uniquement dédiés à la desserte du transport scolaire et ne régit pas les conditions d'arrêt et de stationnement.

Comment le champ d'application de l'ordonnance peut-il être mobilisé ? Pour que la régulation s'opère, il faut qu'un exploitant fasse l'objet d'une demande de desserte de son point d'arrêt. En l'absence de demande de desserte d'un point d'arrêt par un service librement organisé, le champ de l'ordonnance ne s'applique pas.

Un autre point qui mérite notre attention concerne le rôle, les pouvoirs et les droits de l'exploitant. La notion d'exploitant d'une gare routière est une notion distincte de celle d'exploitant d'un réseau de transport collectif. L'exploitant de la gare routière peut en être le propriétaire, à savoir une commune, un établissement public de coopération intercommunale, un département et demain une région, mais l'exploitant peut également être un opérateur à qui le propriétaire confie l'exploitation de la gare. Cet exploitant peut tout à fait être le même que l'exploitant d'un réseau de transport collectif urbain ou interurbain. L'exploitant se voit dans l'obligation de déclarer à l'ARAFER un ensemble d'informations nécessaires à la tenue d'un registre avant le 1er mai. L'idée est de signaler le nom, l'identité, la raison sociale de l'exploitant, mais également les conditions d'accès aux services interurbains, comme les horaires, les modalités de fonctionnement, d'ouverture au public ainsi que l'accès à la gare. Il s'agit également d'établir un ensemble de règles qui soient, encore une fois, non discriminatoires, transparentes, objectives et régissant les conditions d'accès aux quais de la gare. Aujourd'hui, la plupart des gares routières ne sont pas équipées ou ne détiennent pas de règlement. Les exploitants vont devoir élaborer un règlement permettant de régir le fonctionnement de ces gares en précisant l'ensemble des éléments que nous venons de mentionner.

Une des questions que posent ces règlements est de savoir comment une AOM ou une AOT, qui pourra être propriétaire ou exploitant d'une gare, peut à la fois garantir cet accès non discriminatoire et faciliter les conditions de régulation de certains services réglementés ? Les cars interurbains très longue distance qui arrivent parfois en gare avec des marges horaires importantes, peuvent désorganiser un réseau conventionné. La question sera donc d'articuler non-discrimination et facilitation du service organisé.

Gilles DANSART

Y compris en cas de saturation ?

Bertrand DEPIGNY

Y compris en cas de saturation. L'enjeu est d'arriver à trouver des règles de fonctionnement en cas de saturation des gares. Cela se fait déjà dans certaines villes de 100 000 habitants, où des gares majoritairement dédiées aux transports scolaires voient l'arrivée d'opérateurs dits « Macron ». Physiquement, ceux-ci ne trouvent pas forcément de place pour s'arrêter sur les quais dédiés au stationnement.

Gilles DANSART

Les règles dont vous parlez devront donc traiter de cette question ?

Bertrand DEPIGNY

Oui, il s'agit de définir les conditions d'accès et de priorisation des différents services.

Gilles DANSART

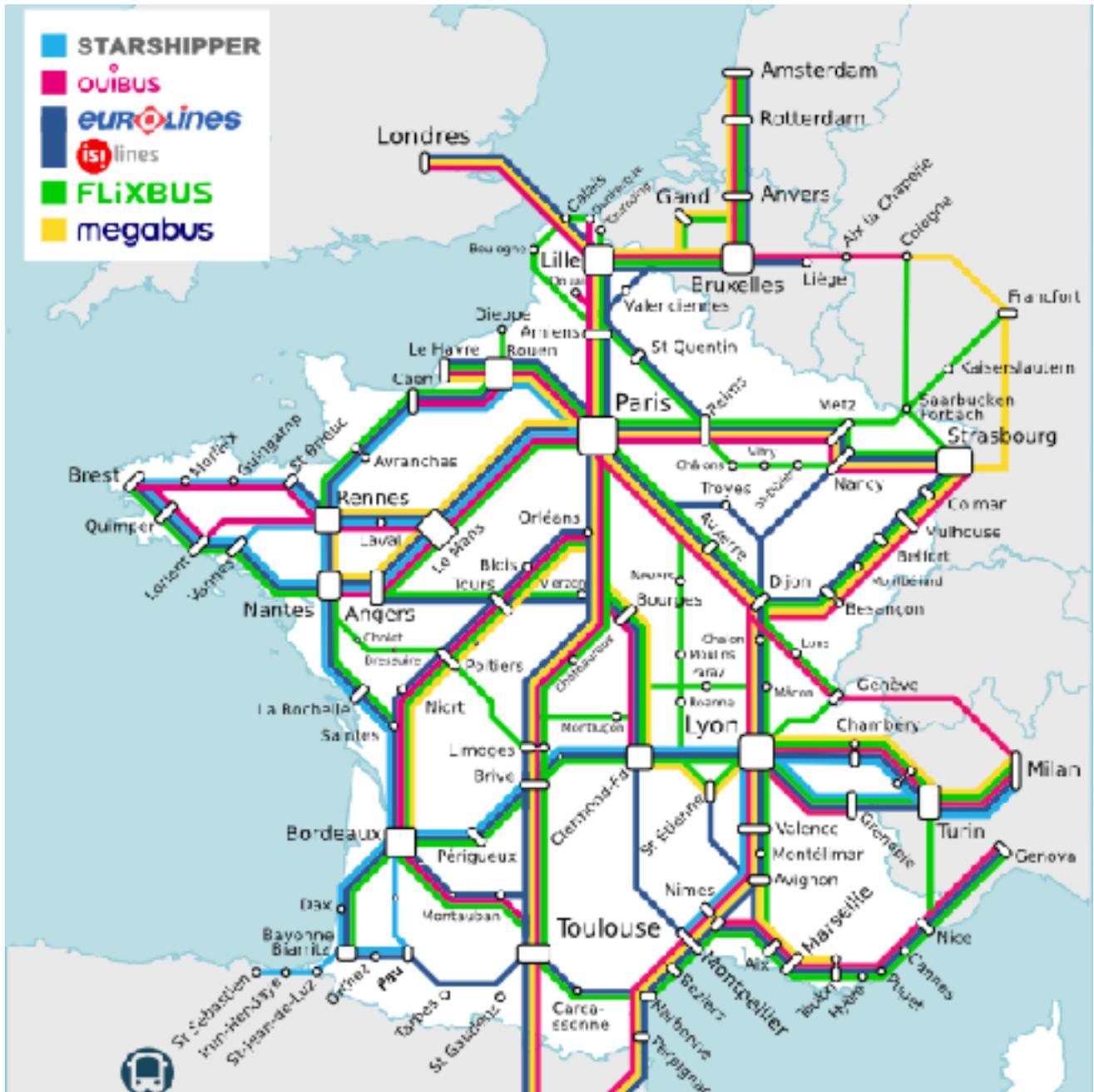
Est-ce en cours d'expertise dans les services ?

Bertrand DEPIGNY

Je crois que l'ARAFER doit produire une note d'ici au mois de mai sur le sujet. À ce jour, l'ordonnance ne précise pas le contenu des règlements. Elle en pointe simplement des grands items sans entrer dans les détails.

Cette ordonnance a une raison d'être parce qu'on observe un développement des services réguliers interurbains depuis six mois. Le réseau dit « Macron » représente environ 1,5 million de voyageurs à rapporter, selon une note de France Stratégie, aux 160 millions de voyageurs TGV et intercités par an. Aujourd'hui, ce sont sept grandes compagnies - Starshipper, Ouibus, Eurolines, Isilines, Flixbus, Megabus et Alsa qui est espagnole, mais filiale d'un groupe britannique - et 740 paires de villes reliées directement sans correspondance, soit des trajets possibles de ville à ville sans changer de bus.

En six mois, c'est un vrai développement. Toute la question est de savoir comment ces premières tendances vont évoluer et si elles se poursuivront. L'éclairage du cas allemand par Laurent GUIHÉRY donnera quelques enseignements pour se projeter dans un développement français, même si les conditions et les structurations des entreprises ne sont pas identiques.



Je souhaitais également rappeler une procédure définie pour les ouvertures de liaisons dont deux points d'arrêt sont distants de moins de 100 kilomètres. Lorsqu'un opérateur « Macron » souhaite ouvrir une desserte pour une liaison dont les points d'arrêt sont distants de plus de 100 kilomètres, il doit simplement déclarer cette ouverture de liaison : elle ne peut pas lui être interdite. En revanche, lorsqu'il s'agit de liaisons dont deux points d'arrêt sont distants de moins de 100 kilomètres, l'opérateur doit déclarer l'ouverture de cette liaison à l'ARAFER. L'AOT ou AOM a ensuite deux mois pour saisir l'ARAFER, si elle estime que l'un des services conventionnés qu'elle organise est menacé par l'ouverture du service interurbain en termes d'équilibre économique.

L'ARAFER instruit le dossier pendant deux mois et publie un avis conforme que l'AOT publie à son tour et qui doit être pris en compte par l'opérateur. L'avis peut émettre une interdiction pure et simple d'organisation, de réalisation, d'exécution du service, une limitation ou une ouverture sans condition.

À ce jour, quelques saisines de l'ARAFER ont déjà été prononcées et l'ARAFER a rendu trois avis, dont certains sur des dessertes de l'aéroport de Paris-Beauvais au départ de Paris-Nord.

Gilles DANSART

Je crois qu'on était hier à 43 saisines.

Bertrand DEPIGNY

Le transporteur déclare à l'ARAFER le nom de son entreprise, le service, l'origine, la destination, l'itinéraire, le temps, les arrêts desservis, accompagnés d'une simulation de trajet et surtout des conditions de desserte, en termes de fréquence et d'horaires.

Le cadre législatif et réglementaire est donc assez bousculé : l'ouverture du transport interurbain à des opérateurs privés recompose un peu le rapport à la mobilité, offre un nouveau service aux usagers et questionne la façon d'organiser les arrêts. Un ensemble de questions sont posées à la puissance publique, notamment les autorités organisatrices des transports et de la mobilité, qui doivent, afin d'offrir le service le plus complet à l'utilisateur, intégrer cette nouvelle offre qui leur échappe en partie, puisqu'elle n'est pas régulée. Il s'agit de favoriser l'intermodalité. On a vu qu'au niveau régional, des outils réglementaires permettent d'organiser l'intermodalité entre les AOT, notamment la région, et les autorités organisatrices de la mobilité.

Comment cette offre non régulée, non conventionnée, alimente-t-elle l'intermodalité ? Les SRADDT devront être élaborés avant la fin 2018. Alors que le réseau se développe très rapidement, comment se doter d'ici là d'outils et d'instances de dialogue sans créer de freins à l'intermodalité lorsque le réseau sera créé et diffusé à grande ampleur ?

Par exemple, la plupart des gares routières présentent assez peu d'accès vélo. On parle de différentiels de vitesse entre longue distance et courte distance, d'accès et de diffusion autour des « gares Macron ». Un ensemble de travaux est également à mener sur les rabattements en mode doux et l'intermodalité autour de ces gares. Comment les AOM, autorités organisatrices de la mobilité (communes, EPCI...) peuvent-elles agir en faveur de l'intermodalité et se doter de stratégies d'accueil des services longue distance, en centre et en périphérie des villes, en articulation avec les nœuds principaux de leur réseau ?

Tout cela varie largement, en fonction des contextes territoriaux. Deux villes séparées par une zone peu dense peuvent refuser de faire entrer les bus « Macron » au centre-ville et opérer des dessertes en périphérie qui ne correspondent pas forcément aux liaisons au départ d'une ville vers l'autre. On a un souci de cohérence du réseau et de la desserte. Les réseaux interurbains et urbains, régulés, non conventionnés doivent être le plus possible maillés, afin d'offrir à l'utilisateur des conditions de mobilité satisfaisantes favorisant l'usage des transports collectifs.

On observe également la saturation de certaines gares. Comment les AOM, les propriétaires fonciers et les exploitants des gares se doteront-ils d'outils pour réguler ces offres sans laisser pour compte les opérateurs historiques, notamment présents en termes de transports scolaires ? Pour les zones peu desservies par le ferroviaire, il s'agit également d'accueillir les services interurbains permettant d'avoir des dessertes en transport collectif à une échelle plus large. Comment développe-t-on et articule-t-on l'offre de mobilité proposée au service de l'utilisateur ?

Évidemment, la question du modèle économique se pose pour ces gares qui connaissent un développement sans précédent en termes d'affluence, de fréquentation des quais et des services annexes à la gare, d'interrelation entre les modules « gares routières » et les modules ferroviaires, les autres modules de transport en commun, les modules nouveaux services à la mobilité des pôles d'échange ?

On y reviendra cet après-midi dans divers ateliers : de vraies questions se posent sur le modèle économique, la régulation de ces gares routières et de ces arrêts, qui sont bousculés par le déploiement du réseau Macron. Quelle articulation dans ces gares avec les forfaits demandés aux opérateurs et entre la contribution de chaque service régulé, conventionné ou non-conventionné, le fonctionnement et l'investissement ? Le contexte réglementaire nous donne des éléments de réponse, mais c'est surtout la première confrontation pratique qui permettra de tirer des enseignements et de proposer des conditions de régulation du modèle économique les plus efficaces et bénéfiques possibles à l'ensemble des acteurs.

Un ensemble de travaux est en cours au CEREMA sur les gares routières et les pôles d'échange. On s'interroge beaucoup sur la gouvernance et - on y reviendra cet après-midi dans les tables rondes - sur la question de savoir comment on rend ces aménagements mutables, facilement mobilisables, lorsque les conditions d'accès diffèrent et que l'arrivée de nouveaux opérateurs leur donne un nouvel élan.

On a également un ensemble de travaux sur l'intermodalité. Il s'agit de savoir comment replacer cette nouvelle offre dans le bouquet de solutions de mobilité proposé aux usagers. Des travaux sont déjà en ligne sur le site du CEREMA sur l'ensemble des services dans et autour des gares, qui ne sont pas uniquement destinés à la mobilité.

Je vous remercie. (Applaudissements.)

Gilles DANSART

Avant d'éventuelles questions de la salle, vous disiez que l'ordonnance s'appliquait aux aménagements accessibles au public, qu'ils soient ou non situés, en totalité ou en partie, sur les voies affectées à la circulation publique. Que dit l'ordonnance quand un opérateur souhaite prendre ou déposer des passagers dans des endroits non balisés ou qui ne constituent pas des points d'arrêt ou des gares dignes de ce nom ?

Bertrand DEPIGNY

Pour l'instant, l'ordonnance ne prévoit pas l'organisation des points non « publics » ou non connectés à d'autres réseaux. Une question se pose sur la desserte du Futuroscope. L'opérateur «Macron» a organisé sa desserte à 500 ou 600 mètres du lieu de dépose-reprise imaginé. On aura un problème de sécurité lorsque le trajet à pied se réalisera entre la gare imaginée et le point de desserte. Ensuite, il en va du pouvoir de police de l'élu local.

Gilles DANSART

Il n'y a pas d'interdiction décrétée ? C'est une sorte de vide.

Bertrand DEPIGNY

Il n'y a pas à ce jour de moyen de contrôle de la desserte effective.

Questions

Marc TASSONE, IDRRIM

J'avais cru comprendre au contraire que l'ARAFER devait répondre à toutes les questions et je me demandais comment elle peut répondre en deux mois à toutes les questions, notamment autoriser ou non l'ouverture d'une ligne et dire si les arrêts sont possibles à tel ou tel endroit ?

Bertrand DEPIGNY

L'ARAFER est également dans l'élaboration de la doctrine sur le sujet. Le champ de la régulation routière est assez nouveau pour elle et il faut un temps d'acculturation. Une doctrine a été définie pour l'ouverture des services de moins de 100 kilomètres et une doctrine est en train d'être élaborée sur les points d'arrêt. Depuis quelques mois, on observe un différentiel entre la gare routière, équipée de services permanents, réguliers, notamment avec du personnel, et des points d'arrêt plus ponctuels et peut-être plus «légers» à organiser. La desserte sauvage est une question difficile à réguler pour l'instant, parce qu'il n'existe aujourd'hui aucune condition organisationnelle, physique ou matérielle, pour interdire de facto à un bus de stationner quelque part.

Gilles DANSART

Dans le cadre des lignes de moins de 100 kilomètres, l'ARAFER doit-elle répondre à d'autres questions que celle de l'atteinte substantielle à l'équilibre économique ?

Bertrand DEPIGNY

Je ne suis pas spécialiste de cette question, mais le calcul socio-économique de la vitalité de la ligne existante est vraiment au centre de la décision. Quelle marge de manœuvre se donne-t-on et à partir de quand considère-t-on que l'atteinte à l'équilibre économique est substantielle ? Une jurisprudence va se former sur le sujet. En face, les autorités organisatrices de transports, notamment les régions, peuvent décider (certaines le font) de saisir systématiquement l'ARAFER pour toute ouverture de ligne de moins de 100 kilomètres. D'autres régions ne le font pas. Les régions ont donc des postures différentes sur le sujet.

Gilles DANSART

Cet après-midi, Louis NEGRE et Anne GÉRARD, vice-présidente de l'agglomération du Grand Poitiers, pourront également nous parler de cette question. Avez-vous d'autres questions ?

Yo KAMINAGAI, RATP

Il était écrit que l'Ile-de-France, ainsi que la Guadeloupe et la Martinique, avaient des règles particulières mais je ne l'ai pas retrouvé dans une deuxième recherche sur le Web. Pouvez-vous préciser ce point ?

Bertrand DEPIGNY

L'Ile-de-France a un temps d'avance en matière d'organisation, de gestion et de programmation territoriale de ses gares routières. L'expertise propre au STIF et à la RATP fait référence sur le sujet. Je ne serais pas surpris que l'ordonnance ne s'applique pas à l'Ile-de-France, étant donné le différentiel de développement. Pour la Martinique et la Guadeloupe, je n'en ai pas entendu parler.

Gilles DANSART

Le délégué général de TDIE va donner la réponse.

Pierre VAN CORNEWAL, TDIE

Le décret d'application du 13 octobre 2015 relatif aux services réguliers interurbains de transport public routier de personnes librement organisés donne la réponse pour la région Ile-de-France. L'article 1 du décret considère les liaisons supérieures à 40 kilomètres comme un service interurbain de transport routier de personnes librement organisé. C'est une précision spécifique à l'Ile-de-France, qui s'applique à la saisine de l'ARAFER.

Gilles DANSART

De sévères discussions avaient eu lieu sur le nombre de kilomètres, entre 40, 50 et 60. Merci Bertrand DEPIGNY, merci de votre clarté. Avez-vous une autre question ?

Claire CHAPUIS, Agglomération d'Orléans

Concernant les règles de non-discrimination, j'avais compris que cela concernait les nouveaux entrants entre eux. Aujourd'hui, quand un exploitant urbain utilise une gare routière ou un arrêt de plus petite taille, on essaie de donner les capacités résiduelles. Compte tenu de ce que vous avez dit, peut-on se contenter de donner les capacités résiduelles ou cela remet-il en cause la desserte de notre ligne urbaine ?

Bertrand DEPIGNY

C'est tout l'enjeu de l'articulation entre la non-discrimination et la possibilité de donner une priorité au service organisé, par exemple le service urbain, afin de ne surtout pas le désorganiser. Il en va du contenu des règlements, des aménagements, notamment autour des quais, des conditions de rotation horaire, de stockage des bus.

Claire CHAPUIS, Agglomération d'Orléans

Pour une gare routière, on peut certainement réguler plus facilement, avec des règles plus claires. Là, il s'agit vraiment d'un petit arrêt.

Bertrand DEPIGNY

Même dans le cas des petits arrêts, la discussion porte sur la façon de ne pas porter atteinte à l'organisation du service urbain organisé. À partir de quand considérer que l'on n'est pas assez offrant vis-à-vis du nouveau service ? C'est une question d'articulation entre ne pas discriminer et ne pas désorganiser les services existants qui se pose dans de nombreux cas.

Gilles DANSART

On devrait en savoir plus d'ici deux mois.

Bertrand DEPIGNY

Normalement, oui.

Gilles DANSART

Merci beaucoup. Je demande à Jean-Paul HUBERT, de l'IFSTTAR, de nous rejoindre pour évoquer les nouvelles mobilités. On ne sait plus s'il faut parler de covoiturage, d'autopartage, tellement on voit d'innovations sur le front des mobilités.

Présentation n° 2 : Les nouvelles mobilités

Jean-Paul HUBERT, IFSTTAR

Je ferai une présentation en deux parties, d'abord sur la question du changement dans les comportements de mobilité, puis sur la spatialisation de ces changements. Je suis géographe et je m'intéresse à la mobilité dans son contexte spatial et social. Comme le sujet abordé est très actuel, les données disponibles sont peu nombreuses. Mes propos seront finalement assez généraux, pas définitifs du tout, dans la mesure où ils ne sont pas appuyés sur des données statistiques complètes suffisamment récentes.

Pour ouvrir cette question de la nouveauté, je suis d'abord parti du cadre de référence de l'analyse de la mobilité. Dans ce domaine, on est très conservateur dans le classement des motifs de déplacement. On considère classiquement les besoins du ménage, le travail et les relations sociales en dehors du travail. Dans ces trois domaines, il existe des évolutions marquées, des tendances de long terme et des bouleversements plus rapides, introduits par la conjoncture économique et le développement technologique.

De la conjoncture je soulignerai la croissance faible et la baisse de pouvoir d'achat des ménages depuis 2008, phénomènes qui ne touchent pas le territoire national de la même façon et impactent particulièrement les petites villes. Et ces petites villes forment un segment particulier du réseau d'autocars. Parmi les impacts du développement technologique sur les transports, je mentionnerai la mise en libre accès des données de transport et le développement des applications gérant la demande de déplacement. C'est un processus qui, après un certain temps de mise en route est visiblement bien lancé. Il va d'abord concerner les grandes villes où les problèmes d'interconnexion sont plus sensibles, les données d'offre sont plus faciles à mettre à disposition et la demande peut être mieux organisée, par exemple en covoiturage. Un effort très important est fait, surtout par ces grandes villes, pour le développement des transports en commun, des transports propres, des véhicules en libre-service, en autopartage, etc. Ce contexte peut également concerner le transport par autocar mais, comme vous le voyez, tout cela se différencie très nettement dans l'espace.

Je reviens sur le référentiel de la mobilité, en rappelant que dans l'analyse de mobilité on considère également deux segments : celui de la mobilité dite « locale », de courte distance, qu'on limite habituellement par le seuil de 80 kilomètres à vol d'oiseau autour du domicile, et celui de la mobilité à longue distance. Les autocars se trouvent plutôt du côté de la longue distance, mais ils peuvent opérer à la marge de la mobilité locale. Il faut tenir compte de la tendance de l'espace géographique à s'étendre du fait de l'augmentation des vitesses de déplacement et de la plus grande facilité à être informé d'opportunités dans un voisinage même étendu. Pour chaque individu, l'espace auquel il peut et veut accéder est de plus en plus grand.

On a l'habitude de dire que les transports réduisent les dimensions de l'espace mais, au niveau individuel, l'espace accessible est de plus en plus grand. Le seuil de 80 kilomètres avait un sens il y a 30 ans qu'il n'a plus aujourd'hui, et les pratiques évoluent beaucoup dans le sens d'une banalisation des distances de cet ordre de grandeur.

En ce qui concerne les trois grandes classes de motif de déplacement, quelques tendances semblent se dessiner. Par rapport aux besoins des ménages, on assiste à une sorte de resserrement des déplacements autour du lieu de résidence ou du lieu de travail. Cela peut correspondre à un besoin de mieux contrôler et éventuellement réduire le temps dévolu à la mobilité. Les déplacements pour vacances, généralement de longue distance, montre une autre tendance qui peut être notée : ils sont de moins en moins réalisés en voiture particulière, sauf chez les retraités. Deux sortes d'explication peuvent être avancées : les ménages aux revenus faibles limitent leurs voyages ou, au contraire, les ménages aisés partent en avion vers des destinations lointaines au rapport qualité prix introuvable en France aujourd'hui. La temporalité de la mobilité change : des déplacements locaux qui se faisaient en semaine se concentrent, en tout cas pour les ménages actifs, de plus en plus clairement le week-end (d'où un besoin de pouvoir faire ses achats le dimanche) et les séjours de vacances sont plus courts et moins concentrés en été.

Il semble aussi que les déplacements domicile travail prennent de plus en plus d'importance dans l'ensemble de la mobilité des actifs, en liaison avec l'éloignement croissant du lieu de travail par rapport domicile et la bi-activité croissante des ménages. C'est une tendance commencée depuis longtemps, mais qui se poursuit et s'accroît particulièrement dans les zones de faible densité. Dans ce contexte économique défavorable, les actifs peuvent être amenés à chercher des emplois de plus en plus loin de leur domicile.

La bi-activité apporte plus de sécurité de pouvoir d'achat, même si les deux actifs d'un ménage peuvent être amenés à chercher du travail dans des endroits totalement incompatibles avec un éventuel covoiturage entre conjoints.

D'où ces nouvelles pratiques de travail à longue distance, parfois accompagnées d'une seconde résidence pendant la semaine pour revenir le week-end. C'est une pratique qui se développe et donne des clients à Blablacar, mais où les données sont extrêmement insuffisantes et il serait très utile de lancer une enquête statistique sur le sujet.

Pour ce qui est des relations sociales, la catégorie de motif qui figure dans les enquêtes a généralement pour libellé « visites aux parents ou amis ». Or ces réseaux de relations sociales sont de plus en plus distendus dans l'espace, si bien que cette relation profite beaucoup des technologies qui la dématérialisent (télécommunications, réseaux sociaux sur le web, Skype, etc.). Néanmoins un certain besoin de mobilité peut rester inassouvi, pour des raisons économiques et de temps.

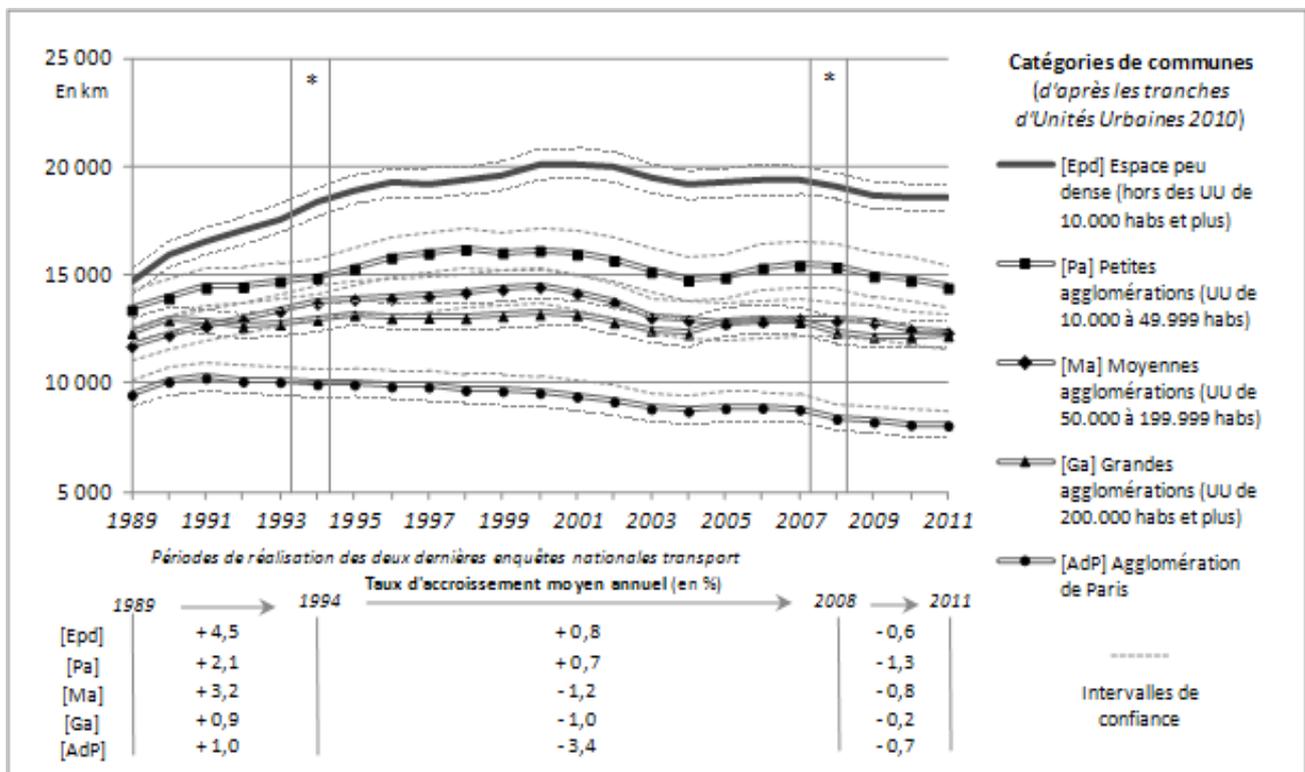
Le temps disponible pour la mobilité est toujours plus tendu pour les ménages actifs. La moitié inactive de la population peut néanmoins conserver des rythmes moins tendus. La génération des baby-boomers se déverse dans la population inactive. Elle se caractérise par une aisance économique plus grande et une longue pratique de l'automobile. Un fort développement de la mobilité s'observe dans les classes d'âge les plus élevées, à cause de cette transition entre une génération plutôt peu mobile et peu nombreuse et une génération nombreuse et très mobile.

J'aborde maintenant l'aspect spatial de certains de ces changements en me concentrant sur l'utilisation de l'automobile en lien avec la taille des agglomérations et la densité. Il existe des changements dans l'organisation de la mobilité. Dans les grandes villes, en mobilité locale un transfert modal s'effectue assez nettement de l'automobile vers les transports en commun ou les deux roues, et en longue distance vers l'avion, le TGV et le covoiturage. Et de plus en plus de motifs de mobilité peuvent être satisfaits par les technologies de la communication, comme je viens de dire. Il me paraît important de mettre en avant la possibilité émergente d'optimiser une organisation complexe de la mobilité grâce à la capacitation accrue de l'utilisateur qui dispose de toutes sortes d'applications mobiles qui le géolocalisent et sont alimentées par des données ouvertes ou propriétaires (pour trouver un Velib, une place dans un parking relais, connaître le temps d'attente à une correspondance, le taxi ou VTC le plus proche, etc.).

Un fait que je voudrais mettre en avant est que l'utilisation de l'automobile diminue dans tout le territoire mais, paradoxalement, la dépendance à son égard s'accroît dans les zones les moins denses. On le constate au niveau de l'équipement automobile par tranche de taille d'unités urbaines. Ainsi, l'équipement automobile continue à augmenter dans les communes dites « rurales » ou dans les agglomérations de 2 000 et 50 000 habitants mais au-delà, c'est l'inverse. La motorisation des ménages et la bi-motorisation (donc le fait d'avoir une voiture par adulte) reculent dans les grandes agglomérations et dans leurs banlieues.

On assiste à une différenciation des comportements mais, cela peut paraître assez surprenant, le tout se fait dans un contexte de baisse de l'utilisation de l'automobile par les ménages. Cela peut signifier qu'une part de la demande de mobilité n'est peut-être plus satisfaite et qu'une nouvelle offre de transport par autocar peut en profiter.

Je vais essayer de préciser cette baisse d'utilisation de l'automobile. Elle peut être mesurée à plusieurs niveaux. Au niveau général, on constate dans tous les pays occidentaux un plafonnement de la circulation totale (marchandises et voyageurs). La CCTN, Commission des Comptes de Transport de la Nation, a montré que cela se produit en France depuis le début des années 2000. Le graphique projeté ici montre l'évolution des kilométrages parcourus annuellement niveau des ménages en fonction de la taille des unités urbaines où ils résident. L'indicateur présenté prend donc en compte à la fois le nombre de véhicules par ménage et le kilométrage annuel de ces véhicules. Les courbes s'étagent par taille d'unités urbaines. Tout en bas : l'agglomération parisienne où le kilométrage moyen par ménage a commencé à diminuer dès les années quarante-vingt-dix. Il est depuis en diminution constante, autant par la baisse des kilométrages par voiture que du nombre de voitures par ménage. En descendant les classes de taille d'agglomération, les courbes atteignent plus tard leur maximum et il est plus élevé. Et c'est à partir de 2001, dans les zones les moins denses (hors des unités urbaines de 10 000 habitants et plus), que le kilométrage stagne et décroît, mais bien sûr, après avoir atteint un niveau élevé : environ 20 000 kilomètres par an et par ménage. La baisse est maintenant générale pour toutes les classes d'unités urbaines.



Baisse des kilométrages automobiles par ménage et par taille d'unité urbaine

Il existe plusieurs explications à cela, mais les explications que l'on peut apporter pour les grandes villes ne sont pas du tout valables dans les campagnes. Il n'y existe pas de transport en commun qui puisse récupérer une part de la demande de mobilité des automobilistes par exemple, alors que c'est ce qui se produit en grande agglomération. Pour ces zones peu denses, les explications semblent plutôt à chercher du côté des changements d'activité des populations et dans le contexte économique. Il y a besoin d'un transport meilleur marché que la voiture particulière pour une partie croissante des ménages.

Les classes de taille d'unités urbaines sont une façon un peu simpliste d'aborder la diversité géographique cependant. L'espace peu dense doit aussi être différencié en fonction de la taille du ou des pôles dont il dépend. En voici une illustration dans la grande région Auvergne Rhône-Alpes. Voici des pôles urbains de taille variable, avec une extension périurbaine également variable et des zones où la polarisation, l'attraction des villes, se superpose. Attention donc à l'utilisation des catégorisations telles que : citadin, périurbain, grandes villes, petites villes. La situation est toujours plus complexe et demande des analyses plus régionalisées. Comme l'a dit l'intervenant précédent, chaque implantation de gare est un cas particulier. Les statistiques vont pouvoir apporter des cadrages généraux, mais en simplifiant toujours énormément les situations.

Je vais terminer cette présentation, un peu comme l'intervenant précédent, en essayant d'envisager la question de la localisation des gares en repartant de l'hypothèse d'une différenciation croissante du territoire entre des zones où l'automobile est de plus en plus indispensable, même si son utilisation n'arrive pas toujours à répondre au besoin de mobilité, et des zones où l'automobile devient de plus en plus une contrainte, parce qu'elle est difficile à utiliser et qu'en plus, les gouvernements locaux essaient de freiner son utilisation, favoriser les modes alternatifs et engager des mesures de protection de la population contre la pollution. Cette divergence pourrait conduire à des situations de fracture, qui me semblent se localiser dans les zones de densité médiane, représentées sur cette carte. La médiane est définie au niveau de toutes les communes métropolitaines : 50 % des individus habitent dans des communes moins denses et 50 % dans des communes plus denses. Je représente les cinquième et sixième déciles de densité (20% de la population) dans les zones un peu jaunes de cette carte, qui forment une couronne intermédiaire dans les grandes agglomérations et la limite des agglomérations petites ou moyennes. Rappelons-nous la forme des gradients de densité urbaine. Dans les centres des grandes agglomérations se trouvent les zones de densité les plus fortes où l'automobile est de plus en plus difficile à utiliser et les moyens de substitution sont de plus en plus efficaces. La transition vers les banlieues produit une cassure dans ce gradient, au-delà cela s'étale, souvent en suivant les axes routiers. La zone de cassure correspond à peu près à la densité médiane C'est un espace qui porte à mon avis de grands enjeux d'aménagement du territoire il semble bien cadrer avec l'utilisation des autocars : ce lieu devra être accessible depuis le centre par les transports en commun et depuis la périphérie par la voiture à condition de bien articuler localement ces différentes formes de mobilité. (Applaudissements.)

Gilles DANSART

Merci beaucoup Jean-Paul HUBERT. Avez-vous des questions à poser

⇒ Questions

Olivier PAUL-DUBOIS-TAINE

Bonjour. Vous avez été l'un des premiers exploitants de l'enquête nationale transport de 2008 et de nombreux travaux ont succédé. Aucun de ces travaux n'a explicité les courbes que vous montriez à propos de la baisse de l'utilisation des voitures par les ménages. Une vraie cassure a eu lieu vers 2001 ou 2002, que tout le monde a pu observer dans les statistiques globales, mais que l'on n'a pas encore expliquée. Il me paraît très important, voire crucial, d'expliquer cette cassure, afin de savoir où il faut regarder. Tant que l'on n'a pas l'explication et la compréhension, par exemple en reconstituant l'histoire entre 1994 et 2008, on ne saura pas où regarder et l'on continuera à exprimer la mobilité automobile avec des mythes ou des histoires n'ayant pas de sens, parce que non vérifiées. Cela m'inquiète un peu. Depuis des années, je plaide en faveur d'une investigation de ce type, que ce soit vers l'IFSTTAR ou vers le CERTU, vos deux organismes ayant la compétence et la capacité de le faire. Je réitère cette demande, parce que nous en avons tous besoin. Sinon, nos modèles, nos façons de voir et nos interprétations deviennent faux ou basés sur des idées dépassées.

Jean-Paul HUBERT

Je vais revenir sur le graphique des kilométrages par ménage. Les deux petites étoiles en haut sont les dates des enquêtes nationales transports. C'étaient nos points de référence. Pour les zones peu denses, en apparence, l'utilisation de l'automobile était encore croissante. Le petit tableau se trouvant en dessous du graphique le montre. Dans les premières exploitations, je disais que la mobilité en voiture augmentait dans les zones peu denses et diminuait dans les grandes villes. Depuis, je révisé ce jugement. Malheureusement, cela ne nous donnera pas une enquête nationale transport en 2001 et on ne saura donc pas ce qui s'est passé au moment du basculement.

Olivier PAUL-DUBOIS-TAINE

Vous avez des modèles permettant de reconstituer l'histoire entre 1994 et 2008, en testant différentes variables. C'est faisable.

Jean-Paul HUBERT

Quand on sait ce que l'on veut montrer, effectivement, mais il faut arriver à trouver ce que l'on veut montrer. En général, on se sert des données pour arriver à le trouver et ensuite, on peut faire les modèles. Bien sûr, la période entre 1994 et 2008 est tout à fait cruciale. Mais les données sur la mobilité sont mal organisées pour suivre des évolutions annuelles. Les enquêtes ménages et déplacements sur les grandes villes s'étalent d'année en année mais comme vous le voyez, le basculement ne se fait jamais au même moment. Oui, il faudrait faire des modèles, mais ce n'est pas si simple.

Marc TASSONE, IDRRIM

J'ai une question, qui ne portera pas sur les transports en commun, mais on avait dit que l'on parlerait également du covoiturage. Dans les prochaines enquêtes transport, va-t-on mettre un critère permettant de savoir si les personnes se sont déplacées avec un moyen traditionnel de transport automobile, avec leur voiture personnelle ou par un moyen de covoiturage ? En 2016 et 2017, on va peut-être encore constater une baisse de la fréquentation automobile, non pas parce que les personnes vont moins se déplacer, mais parce qu'elles vont plus covoiturer, avec BlaBlaCar ou d'autres dispositifs. Sera-t-il prévu de mettre la case covoiturage ? Si ce n'est pas le cas, il faudrait le faire.

Jean-Paul HUBERT

Je ne suis pas impliqué dans la préparation de la prochaine enquête qui aura peut-être lieu en 2020, mais je serais bien étonné que l'on ne mette pas une telle case. J'espère que l'on essaiera également, pour ce qui concerne la mobilité urbaine et pédestre, de savoir si les personnes utilisent des applications mobiles ou simplement Google, pour leur itinéraire.

Toutes ces questions sur la pratique de la mobilité sont également intéressantes à poser. Le problème est que la prochaine enquête devra être faite avec moins d'argent et donc moins de questions. Il va donc falloir supprimer beaucoup de choses. Cyprien RICHER, du CEREMA, pourra peut-être le confirmer, mais je pense que dans les enquêtes ménages déplacements, on commence à trouver les moyens de mesurer le covoiturage, mais ce n'est pas évident.

Cyprien RICHER, CEREMA Nord Picardie

Je voudrais juste répondre à la question précédente et préciser deux contributions, afin de faire un peu d'autopromotion. On vient de sortir un ouvrage, qui s'appelle « Mobilité en transition », traitant sur 300 pages des trois ou quatre dernières années de recherches entre le CEREMA et l'IFSTTAR des questions de mobilité. On peut également souligner la récente thèse de Richard GRIMAL qui teste justement toutes les hypothèses permettant de décortiquer tout en finesse le plafonnement de la mobilité. Je pense que ces documents peuvent déjà apporter des éléments de réponse. D'autres travaux sont sûrement à mener, mais cela peut déjà apporter du grain à moudre.

Gilles DANSART

J'en profite pour vous poser une question sur ces évolutions de la mobilité automobile. À quoi correspond le boom du covoiturage ? Avez-vous des hypothèses là-dessus ?

Cyprien RICHER

Je vais en parler un peu cet après-midi, mais je pense que l'on observe une forme de transition multimodale. C'est pour cette raison que les modes sont assez peu perceptibles dans les enquêtes, parce que l'on ne compare plus un mode à un autre, comme on pouvait le faire avant, avec la question du report modal, de la voiture aux transports collectifs. C'est plutôt la voiture, l'autosolisme, la voiture propriété vers toute une gamme de mobilités faisant que c'est très difficile à tester et à observer. À partir du moment où l'on rentre dans le covoiturage, dans l'autopartage, on rentre dans la multimodalité et finalement, on se met en situation d'être client de toute une gamme, tout un cocktail de mobilités, ce qui ne rend personne exclusivement client du covoiturage ou de l'autopartage. On rentre dans une gamme très complexe, qui montre toutes les opportunités que l'on peut avoir grâce à cette vague question de la multimodalité.

Pour aller plus loin sur cette question, je pense qu'il faut vraiment regarder les conclusions de la thèse de Richard GRIMAL, qui apporte des éléments d'analyse très intéressants et soutenus au niveau international sur ces questions-là.

Gilles DANSART

Je vous remercie. C'était également l'occasion de faire un teasing pour votre propre intervention de cet après-midi.

Jean-Paul HUBERT

J'ajoute un dernier mot. Rappelez-vous cet ordre de grandeur : 20 000 kilomètres par an sont parcourus en voiture par les ménages dans les zones peu denses, ce n'est pas rien. L'automobile reste tout de même le mode de déplacement ultra-majoritaire. Quand l'automobile baisse d'un ou deux points, cela signifie que les autres modes ou les autres utilisations nouvelles de l'automobile sont multipliées par trois, quatre ou cinq, que les transports en commun doivent multiplier leur offre par deux, etc. A part dans les hypercentres les plus denses, la disproportion est énorme. Et si le besoin de mobilité augmente, en cas de reprise économique par exemple, la pression sur les modes collectifs va encore croître.

Gilles DANSART

On serait très curieux de voir ce qui s'est passé en 2012, 2013, 2014 et 2015, en termes de statistiques, parce qu'il s'est également passé des choses.

On ne l'imagine pas, mais si le prix de l'essence avait continué à augmenter, peut-être que les courbes auraient continué à plonger. En tout cas, merci pour votre intervention.

Nous avons pris un peu d'avance, ce qui tombe très bien car nous avons un sujet absolument passionnant et essentiel à aborder, qui est le cas allemand. On a lu et entendu beaucoup de choses et aujourd'hui, on a besoin d'avoir une photographie la plus fidèle possible de ce qui se passe. Laurent GUIHÉRY, de l'Université de Cergy-Pontoise, vous avez la parole pendant une bonne vingtaine de minutes.

Présentation n° 3 : Le marché allemand du car longue distance

Laurent GUIHERY, Université de Cergy-Pontoise

Bonjour à toutes et à tous. Je vous remercie d'abord pour votre invitation. C'est un plaisir de venir là, parce que l'on va replacer l'exemple allemand dans un cadre européen. Bertrand a bien montré, dans le réseau français qui en train de se constituer, que ces bus passent des frontières, qu'ils sont en train d'aller dans des villes de nos pays partenaires, tout autour de l'union européenne. Du côté allemand, c'est peut-être l'élément qu'il faut regarder dans cette présentation.

En Allemagne, le marché n'a pas trouvé son équilibre. On va le voir, le tâtonnement est encore extrêmement impressionnant, mais les opérateurs allemands, en particulier FlixBus, le leader allemand détenant 70 % des parts de marché, se pense comme un opérateur européen. En 2015, il a ouvert une filiale en Italie et est présent en France. On est donc vraiment dans une dynamique européenne et il est extrêmement important de garder cela en tête, en particulier une dynamique gagnante-gagnante pour tous les partenaires, ce qui a toujours été l'esprit de l'Union Européenne. D'une certaine façon, on est en train de faire l'Europe. On a peut-être oublié de le faire avec le ferroviaire en France : quand mes travaux ont commencé, je suis allé observer la régionalisation des TER en Allemagne et en Suède pour le Laboratoire d'Economie des Transports, afin de voir ce qui se passait et l'on a fait cette réforme de régionalisation, on a donné des compétences ferroviaires aux régions. Maintenant, on est lancé sur ces questions de bus interurbains. On voit que cela bouge, alors que les Allemands ont commencé il y a trois ans, c'est intéressant. J'espère qu'un jour, on pourra démarrer ensemble une réforme de ce type au niveau européen. Là, on a déjà trois ans de retard, c'est un peu dommage, alors que se constituent des réseaux européens.

J'interviens ici avec deux casquettes. Je suis responsable du programme de recherches « Transport » à l'Université de Cergy-Pontoise et, pour la formation, du Master Transport, Territoires, Environnement. Je suis également élu et je représente environ 150 établissements-membres français et allemands à l'Université Franco-allemande à Sarrebruck (UFA-DFH).

Je vous propose de commencer par trois moments. D'abord, que se passe-t-il ? Voici quelques photos personnelles, prises en Allemagne de l'Est en allant à Leipzig. Le chercheur fait également ses statistiques en France, en regardant ce qui se passe. On voit tous ces autocars sur les autoroutes, avec un élément important : certains autocars proposent des innovations de services, comme le fait d'emporter des vélos (cf. photo). En Allemagne, c'est très important. Les TGV allemands, les ICE, ne permettent pas de prendre son vélo et mes partenaires et amis allemands me disent que c'est vraiment dommage. Ces éléments d'innovation de services vont être au centre de ce qui se passe en Allemagne.



Ça bouge, on voit ces autocars sur les routes, et que fait-on ? On essaie de compter combien de voyageurs sont montés. On voit des autocars plus ou moins vides ou pleins – parfois les vitres sont fumées - et on essaie de faire nos propres statistiques, d'où cet appel ici : avoir accès à ces données, en France comme en Allemagne et peut-être au niveau européen, me semble important.

La deuxième analyse va nous servir pour les débats de cet après-midi. Que voit-on ? La question des gares routières est devenue centrale dans le débat public et même politique allemand. L'un des adjoints au maire de Berlin disait que la décision de Cologne d'interdire l'accès du centre-ville aux opérateurs de bus interurbains est une « décision courageuse ». C'est la même chose à Stuttgart et à Ulm. En Allemagne, il existe un débat dont l'idée centrale est : où positionne-t-on cette gare ?

On a vu la présentation précédente, qui parlait de l'interface entre l'urbain et le périurbain. Où la positionne-t-on ? C'est un élément extrêmement important, qui est au centre du débat en Allemagne. Là encore, vous voyez quelques photos de mes voyages à Leipzig. Vous connaissez les Allemands, ils aiment bien que tout soit bien organisé et c'est tout à fait normal. Regardez, en Allemagne, le bus se gare où se trouve le panneau « Interdit de stationner ». On a dû barrer le panneau « Parking », parce qu'il faut placer ces bus en centre-ville. Actuellement, en Allemagne, il existe une réflexion extrêmement importante sur l'organisation. Des programmes d'urbanisme et de réorganisation des centres-villes sont lancés sur les gares routières et la question est : où les met-on ? En périurbain, à proximité d'un grand axe de transport urbain, un axe structurant, de très haute fréquence, permettant d'aller vite en centre-ville ou en centre-ville ? Le débat est là.

Enfin, un petit clin d'œil. Concernant les perspectives européennes, cette réforme des autocars interurbains amène des questions au niveau européen. Je suis allé voir la fondation Berliet à Lyon, qui a une longue expérience pour l'histoire des transports et j'ai retrouvé des plaquettes d'un réseau européen d'autocars dans les années cinquante qui s'appelaient Europabus. On passait les frontières. Il faut donc aller voir ce qui s'est passé auparavant. On a une expérience très ancienne du bus interurbain. C'est l'ancêtre d'Eurolines. Au niveau européen, une régulation sera nécessaire sur différents points.

Où en sommes-nous ? Cela a été lancé en 2013, avec une libéralisation totale. On a 100 kilomètres en France et du côté allemand, ils ont pris 50 kilomètres, afin de protéger les réseaux de transport urbain ou une heure de transport au départ du centre-ville. Un élément de détail est qu'il faut tout de même enregistrer son plan de transport. Là également, c'est une vision très Europe continentale d'investissement à long terme. Il faut que les clients, qui ont besoin de stabilité dans l'offre de mobilité, ne voient pas de changement de court terme. Il faut donc tenir son plan de transport pendant au moins trois mois. Ensuite, on a la liberté de le modifier.

Un élément important du débat public allemand concernant la tarification d'usage des infrastructures : sur les autoroutes allemandes, il n'existe pas de tarification pour les VL et les autocars. Les poids lourds ont, eux, une tarification propre. La DB commence à dire qu'il existe peut-être une distorsion de concurrence. Au niveau européen, l'objectif est d'arriver à une concurrence saine et équilibrée entre tous les modes et dans tous les états-membres, de façon à arriver à une optimalité. Il n'existe donc pas de péage sur les autoroutes allemandes, ce qui est un avantage assez fort pour les autocars par rapport au train, ce qui va amener des niveaux de prix de transport défiant toute concurrence.

La progression du marché est très rapide, avec 20 millions de voyageurs, dont 80 % de déplacements intérieurs. La progression et les extensions de réseaux se font maintenant, au niveau européen, on va en parler. D'où viennent les voyageurs des bus interurbains en Allemagne ? 38 % ont abandonné la voiture pour aller vers le bus interurbain, 34 % ont quitté le fer et 10 % sont de nouveaux trafics, qui ne se seraient pas déplacés sans ce mode.

J'ai formé une centaine d'étudiants franco-allemands dans le cadre de l'UFA. En Allemagne, vous avez un élément de flexibilité très fort sur le marché du travail, ce sont 450 €, sans charge sociale, patronale et salariale. Beaucoup de mes étudiants font une quinzaine d'heures par semaine comme cela et c'est donc un élément fort de leurs revenus. Ils voyagent donc en bus, ce réflexe est maintenant systématique. Il n'existe pas de comparaison de tarifs possible avec le niveau de prix actuels des autocars interurbains. Quand vous êtes étudiant, vous faites 10 heures de travail par semaine, vous avez 450 € nets par mois. Vous avez envie de faire la fête et vous prenez donc un bus la nuit. Il existe d'ailleurs un développement des bus de nuits, et on va en reparler.

Ce sont 326 lignes, avec environ 1 326 départs par jour. Au niveau des statistiques, on a atteint un niveau critique de qualité d'information. Le gouvernement fédéral commence à publier. L'office fédéral du transport de marchandises a également une mission d'observation du transport de voyageurs par autocars interurbains. Le gouvernement fédéral regarde cela et on a des rapports que je citerai tout à l'heure. Le taux de remplissage moyen est de 55 %, il est supérieur au taux français. Le taux de remplissage de la DB est inférieur, plus proche de 51 % selon divers rapports. La liaison moyenne par autocar est d'environ 330 kilomètres.

Gilles DANSART

51 % pour la DB, ce sont tous trafics confondus ?

Laurent GUIHÉRY

Oui, c'est le taux de remplissage global. En Allemagne, la mobilité est très forte, c'est un élément important. C'est un pays fédéral, très équilibré. Des étudiants ont dû trouver une place dans des universités en dehors de la ville où ils se trouvent avec leur famille. Les opportunités sont très compliquées, c'est un système également très concurrentiel. Il faut savoir que les Allemands aiment la concurrence. Je suis très surpris, je trouve la DB particulièrement efficace, dans un contexte très dur de transport de marchandises, mêlé au transport de voyageurs sur le réseau qui est particulièrement congestionné en certains points, avec des capacités limitées en infrastructures. Les Allemands sont très critiques sur la DB, la ponctualité, etc. Ils ont donc fortement applaudi l'arrivée de nouveaux opérateurs routiers, parce que c'est un pays qui, fondamentalement, repose sur la concurrence et qui s'exprime ainsi, sur la liberté de son choix. D'ailleurs, la DB a mis la ponctualité comme objectif premier de sa réaction au développement de ces services d'autocars.

Le marché évolue, avec une concentration et une fusion extrêmement importante. Le leader, FlixBus, s'est regroupé avec MeinFernBus. C'est une entreprise de la Net économie, d'une certaine façon, qui contractualise avec un ensemble d'opérateurs d'autocars, qui partage les risques. Ils ont environ 70 % du marché. La DB, via des opérateurs routiers, a 13 % et la poste a 5 % (Postbus). Un élément très important est que Megabus, le Groupe Stagecoach, qui a, dans le groupe près de 10 000 cars courte et longue distance, est arrivé sur le marché en 2015. C'est un opérateur low cost, qui arrive en Allemagne, en essayant de différencier ses services. Des sorties du marché extrêmement douloureuses ont également eu lieu : City2City par exemple, qui est en fait National Express, un des leaders britanniques du bus interurbain. National Express a une vraie expérience des bus interurbains. Ils sont venus sur le marché allemand un an et demi et sont repartis, avec un coût global de l'opération indiqué par la presse de près de 5 M€. Eurolines est en train ou a fusionné avec Postbus. Des rapprochements européens se font donc et c'est très bien, parce que l'Europe se fait par ces opérateurs, qui passent des frontières, qui sont en train de se rapprocher les uns des autres dans des groupes européens ayant une masse critique suffisamment grande. Cela me semble une bonne idée.

Ce qui me paraît également important est que ces réseaux vont maintenant dans les villes moyennes, qui avaient un peu été laissées de côté par la DB. La DB les avait un peu négligées en Allemagne, pays fédéral, équilibré, avec beaucoup de mobilités entre les villes moyennes. Le réseau de bus interurbains va s'arrêter dans ces villes moyennes, ce qui leur redonne une attractivité. C'est également un élément très important. Les collègues allemands du KIT (Karlsruhe Institut für Technologie) travaillent sur ces questions et la recherche commence à avoir des premiers résultats, avec des données qu'il est extrêmement complexe d'obtenir. Les liaisons majeures sont Berlin Dresde, Hambourg Berlin, Leipzig Berlin, Cologne Francfort, Karlsruhe Francfort, Francfort Cologne. Vous aurez les détails dans la présentation.

Ce marché est extrêmement concurrentiel. Dans les premières évaluations de coût que l'on a, les collègues distinguent l'arrivée sur le marché de Megabus, avec une stratégie de low cost, mais par exemple, certains de mes étudiants me disent : « Il n'y a pas de Wi-fi. On n'a pas la qualité de service de Flixbus, de Postbus ou de la DB ». Il existe un écart extrêmement fort entre les deux. Par rapport au ferroviaire, parce que c'est un élément important de la question qu'il m'est demandé de traiter devant vous, par rapport à la DB, l'écart est très fort. Le facteur 3 sans réduction et le facteur 2 plus chers, si l'on bénéficie d'une carte de réduction, et selon la période de réservation de sa place en autocars (Yield management). En Allemagne, avec une carte coûtant plus de 200 €, vous avez 50 % de réduction sur le train pendant une année, tout le temps, ce qui est vraiment très pratique. Pour un tarif moindre, vous avez 25 % sur tous vos tickets de train à l'année.

Même avec les réductions, le bus est moins cher. Il faut savoir que tous ces opérateurs perdent de l'argent et que des investisseurs se trouvent derrière. Pour l'instant, le marché ne s'est pas stabilisé.

Les prix ont tendance à augmenter. Est-on dans une année de stabilisation ? La dernière phrase est très importante. Le gouvernement est en charge de l'observation et en Allemagne, les Länder ont des compétences extrêmement fortes, en termes d'organisation des gares, des réseaux de transport, etc. Le gouvernement fédéral observe ce qui est passé et dans son dernier rapport, il a parlé d'un niveau de prix « ruineux », qui commence à peser sur les résultats de la DB (propriété du gouvernement Fédéral, rappelons-le). Il est en train de dire que l'on marche sur la tête, que c'est un marché qui n'est pas rémunérateur. C'est bien, il y a du service, des innovations, mais à un moment, il va falloir stabiliser ce marché. Des alliances sont à venir, avec une rationalisation de l'offre et surtout, des innovations.

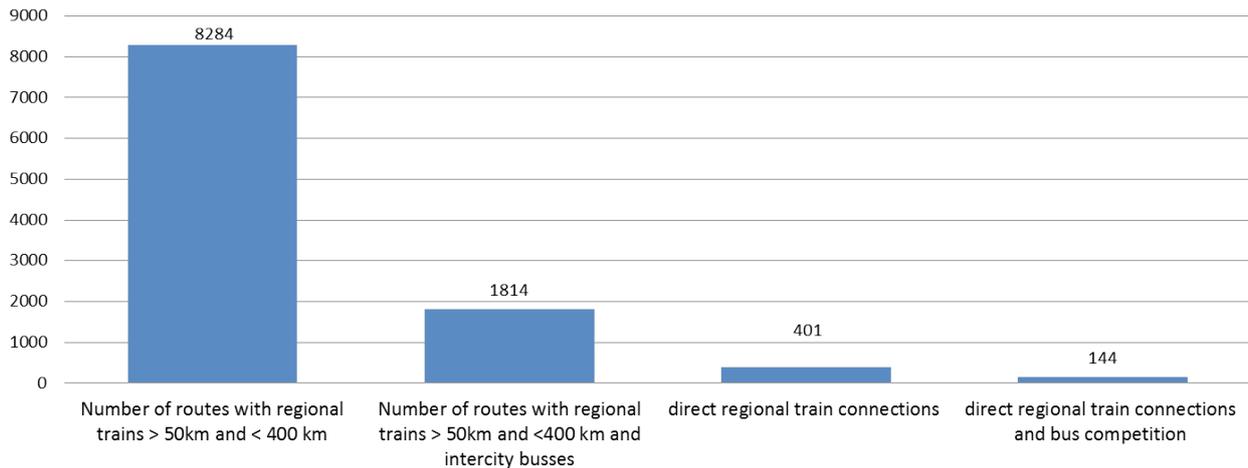
Je passe d'abord sur les innovations et je reviendrai sur la DB pour finir cette première partie. Je ferai la synthèse des gares routières dans la conclusion. On innove de tous les côtés. Actuellement, ce qui marche très fort, ce sont les Pays-Bas et la Belgique, Munich avec le hub la nuit pour les correspondances et l'on va dans les stations de ski de Bavière ou d'Autriche. FlixBus propose 8 lignes, afin de desservir 37 stations de ski. Il existe un marché et en une nuit, vous vous retrouvez dans les montagnes, ce qui intéresse bien les néerlandais et les belges mais aussi les détourne peut-être de nos stations des Alpes. A notre tour d'innover pour proposer de nouveaux services tout aussi intéressants ! . Ce sont en fine des vraies innovations de services. Très intéressants aussi : des petits bus de 8 à 10 personnes sont en exploitation entre Aix-la-Chapelle et l'aéroport de Francfort. Postbus fait cela, en annonçant des vitesses de 130 kilomètres par heure, comme les véhicules et vous emmènent très rapidement à l'aéroport. Tous les opérateurs recherchent des niches et testent le marché. La DB a transféré aux chemins de fer autrichiens ou d'autres la gestion des lignes de nuit et évidemment les opérateurs s'engouffrent dans ce marché. Maintenant, les bus sont utilisés la nuit, là encore par les étudiants. 50 % des voyageurs dans les autocars allemands gagnent moins de 1 000 € par mois et 52 % ont entre 18 et 29 ans. Ces étudiants, qui travaillent un peu, sont un peu la cible.

Des problèmes apparaissent, dont trois sont présents dans la presse allemande. Il existe un problème de goulot d'étranglement dans le recrutement des conducteurs. Les chiffres publiés dans différents rapports évoquent un besoin de 10 000 conducteurs par an, si le marché se développe ainsi. Des créations d'emplois se font, ce qui était également prévu dans la loi Macron.. Des questions liées au détachement vont apparaître. L'Europe va devoir dire ce qu'elle en pense, ce qui me semble extrêmement important pour rester dans une dynamique gagnante – gagnante pour tous les acteurs. Le deuxième problème est celui de la congestion dans l'accès en ville, ce qui amène à la conclusion sur les gares routières. Où va-t-on mettre ces gares routières ? Par exemple, à Munich, les riverains commencent à dire : « De mon premier étage, lorsque je regarde la rue allant à la gare centrale routière, je vois du rouge et surtout du vert, mais je ne vois plus les arbres de l'autre côté de la rue ». Pour accéder à la gare routière, ce ne sont que des bus. Dans la presse, le Süddeutsche Zeitung, qui est le grand quotidien de Bavière, indique simplement que certains élus rétorquent que c'est mieux que des voitures.

Le dernier point est très récent et préoccupant. Dans un article du Süddeutsche Zeitung du 10 mars 2016, il est indiqué que des infractions au respect des règles du temps de conduite sont observées par les enquêteurs de l'Office Fédéral Allemand du Transport de Marchandises (sur 245 contrôles d'autocars allemands et étrangers durant la première moitié de 2015, le taux d'infraction s'élève à 27 % (28 % si l'on comptabilise uniquement les autocars allemands). I. Ces résultats ont pu être portés à la connaissance du Gouvernement Fédéral grâce à une requête des députés verts au Parlement Fédéral Les services de contrôle observent donc des dépassements inquiétants des temps de conduite, par rapport aux règlements européens. Vous le savez, un nombre d'heures est à respecter, soit 9 heures par jour maximum au volant, avec une pause de 45 minutes après 4h30 de conduite au plus tard, pour la principale réglementation.

Je termine sur la première partie et la conclusion sera celle des gares routières, avec des photos. Existe-t-il vraiment une concurrence intermodale autocar – ferroviaire ? Au début, on a tout de suite parlé de concurrence avec le ferroviaire. On pensait que le marché était en train de trouver un équilibre, avec le transport ferroviaire. Regardez ces chiffres, ils sont extrêmement intéressants. Cornelia Gremm du KIT* a fait une étude sur la date du 19 juin 2015 : elle observe qu'il n'y a pas une concurrence aussi frontale que ça entre trains régionaux et bus interurbains. C'est ce que commencent à dire les experts en Allemagne, à savoir que le marché va peut-être trouver un équilibre entre le ferroviaire et les bus interurbains.

How many routes are affected by intermodal competition between regional trains and intercity buses?



Je passe à la conclusion. Dans la discussion, je pourrai revenir sur la différence avec la DB. J'ai également des éléments sur les prix et la réaction des chemins de fer allemands face à ces innovations. Je reviens sur ces photos très claires. On se gare absolument n'importe où. Vous discutez avec le chauffeur là, au bord de la route. On tâtonne et toutes les villes se sont saisies de cela. Il existe différents modèles, sur lesquels je passe très rapidement.

À Hambourg, c'est un succès, avec un grand projet innovant, en termes d'architecture, d'urbanisme et de transparence. Vous avez des salles pour les familles, pour les bébés, des salles de douche pour les conducteurs, des restaurants, des kiosques, etc. À Hambourg, en plein centre-ville, à côté de la gare, c'est donc une gare routière qui fonctionne bien. À Munich, c'est également une innovation majeure, parce qu'en plus, la ville de Munich a fait appel à la Croix Rouge, qui est l'exploitante de cette gare routière. Quel est l'objectif ? Il s'agit peut-être de dégager des ressources pour la Croix Rouge. Ce modèle est assez intéressant, mais il ne fonctionne pas très bien. Voilà ce que j'ai pu avoir comme résultats. L'objectif est de 42 000 bus par an et l'on en est à 29 000. Une tarification est donnée pour chaque bus rentrant dans la gare. S'il reste plus de 30 minutes, il paie un surcoût, etc. Tout un système de tarification se met en place, que nous avons vu dans d'autres conférences. Du côté français, on est en train d'avancer sur cela, ce qui est une bonne chose car cela va permettre de financer des infrastructures de qualité. A Munich, la synergie gare routière – gare ferroviaire est importante. Mais on commence à avoir des critiques. Ce qu'il faut retenir, c'est que Cologne a dit non. Dans la presse, vous avez des critiques très fortes des opérateurs, qui disent : « Ce n'est pas ce qui était prévu. Je dois pouvoir aller au centre-ville ». Ulm a embrayé sur ce chemin, ainsi que Stuttgart, qui est en train de repenser sa gare en centre-ville, avec les difficultés d'acceptabilité de la grande gare. Stuttgart demande également aux bus de se mettre à l'extérieur des villes, près des axes structurants de transport régional. Le débat est donc ouvert. Voilà quelques photos de la gare de Munich, qui est très moderne, en termes de service, de portes d'embarquement mais a encore quelques défauts de jeunesse sur les services que l'on y trouve. On a l'impression d'être dans un aéroport pour autocars interurbains, mais en centre-ville.

Pour finir, je reviens sur le transparent « Perspectives européennes », parce que c'est l'élément peut-être le plus important. Ces réseaux de bus interurbains passent des frontières. Les étudiants, qui les utilisent beaucoup, en profitent pour aller rejoindre les soirées Erasmus partout en Europe, au Sud comme au Nord, etc. Cela fonctionne bien au niveau européen. On sent ce réseau européen, qui se diffuse. Évidemment, des éléments de régulation importants vont apparaître au niveau européen, parce qu'un équilibre gagnant – gagnant est à trouver. L'Europe, c'est gagnant-gagnant pour tout le monde, évidemment. Un équilibre est donc à trouver entre les opérateurs, ainsi que garantir une non-discrimination sur les marchés nationaux mais on en parle beaucoup moins que dans le ferroviaire, où la France est le mauvais élève de l'Europe. L'Europe a eu du mal sur le ferroviaire et la France en porte une grande responsabilité. En France, on n'a toujours pas fait l'Europe du côté ferroviaire, c'est-à-dire l'ouverture régulée à la concurrence du TER, ce que font tous nos partenaires et que fait très bien la SNCF à l'étranger, avec Keolis et ses filiales. Elle fait l'Europe chez nos partenaires, mais on a un peu oublié de faire l'Europe en France. Le bus serait peut-être l'occasion de remettre l'Europe au centre du débat français, parce que ces réseaux permettent aux opérateurs de se rencontrer, d'avancer, de tisser un réseau européen et d'une certaine façon, d'avancer vers la construction de l'Europe.

Je vous remercie. (Applaudissements.)



Gilles DANSART

Merci beaucoup. Je retiens notamment que les conducteurs ont à la fois un problème de goulot et de vitesse, ce qui est assez inquiétant. J'ai une première question à vous poser. Vous disiez que 50 % des usagers étaient des étudiants, entre 18 et 29 ans, avec un faible niveau de revenus. En même temps, 38 % des usagers viennent de la voiture. Quels sont ces autres usagers ? Par définition, les étudiants ont peu ou pas de voiture. Quels sont ces transferts de l'automobile ? On entend beaucoup dire qu'il est très difficile DE chercher de la clientèle chez les automobilistes, qu'ils viennent plutôt du train, voire du covoiturage. En Allemagne, quel est ce gisement d'automobilistes séduits par le car ?

Laurent GUIHÉRY

Je peux compléter ces quelques chiffres par les notes que j'ai prises avant de venir. 48 % ont soit un travail à temps partiel, soit un travail à temps plein. 50 % ont moins de 1 000 € par mois et 52 % ont entre 18 et 29 ans. Ce sont les études de l'IGES.

Le Wi-Fi joue un rôle important, parce qu'il est très demandé par les jeunes. Le fait d'avoir Internet dans les bus est important.

Certaines liaisons par bus très demandées sont plus rapides que les chemins de fer, parce qu'il existe un arrêt dans une gare cul-de-sac, par exemple dans une gare comme celle de Leipzig, entre Dresde et Berlin. Vous avez donc 2 heures 10 pour le bus et 3 heures 18 pour les chemins de fer. C'est vraiment ce que l'on entend, à savoir que l'on peut aller plus vite en autocars interurbain. Avant la voiture, c'est donc peut-être la rapidité.

C'est moins cher, ce qui est vraiment important en Allemagne.. On observe, chez les étudiants allemands (et français d'ailleurs) vraiment le coût d'abord, les services ensuite, le vélo et le Wi-Fi et le fait que l'on puisse aller plus vite que la DB.

J'en profite pour vous parler de cet élément important de la présentation. Merci de m'avoir fait revenir dessus. Veolia Interconnex avait une offre ferroviaire, dans le cadre des règles européennes d'open access, d'ouverture des différents opérateurs du réseau ferroviaire à de nouveaux entrants. Ils ont fermé la ligne. Ils partaient de Leipzig, jusqu'à Rostock-Warnemünde, toute l'Allemagne de l'Est via Berlin et des lignes régionales. Par train, Interconnex payait 1 700 € à DB réseau, l'équivalent de SNCF Réseau. Ils ont cessé leur exploitation ferroviaire : la concurrence des autocars interurbains a laminé ce nouvel entrant ferroviaire dont la rentabilité était déjà très faible voire déficitaire.

Un autre opérateur, entre Cologne et Hambourg, essaie de rester sur le réseau, mais à mon avis, il sera difficile de concurrencer la DB et les autocars interurbains.

Pour revenir aux voitures, la voiture est importante en Allemagne, même pour les jeunes. Vous pouvez avoir une voiture d'occasion, très ancienne. La propriété de la voiture est importante pour eux, quelques fois avec beaucoup de kilométrage.

Je crois que j'ai répondu : ce sont le coût, l'attractivité, le Wi-Fi et la rapidité.

Gilles DANSART

On a vu des images formidables de gares. Les fameuses gares routières que vous nous montriez sont nées en un, deux, trois ans ?

Laurent GUIHÉRY

À Francfort, qui avait de grosses difficultés, les bus arrivaient autour de la gare centrale, ce qui pose aujourd'hui de gros problèmes d'urbanisme et d'aménagement. Ils ont lancé très rapidement un programme d'urbanisme, afin de mettre en place leur gare routière. Il existe une volonté d'aller vite sur cela. Je n'ai pas le détail pour Munich, mais elle est assez intéressante et moderne en terme architectural. Je vous remontre les photos. Ce sont 29 portes et je peux vous donner des tarifications sous réserve, parce que ce sont les notes que j'avais prises : 6 € par bus qui rentre, qui peut rester 30 minutes sur l'aire de stationnement. S'il dépasse ces 30 minutes, 10 € par heure supplémentaire. La ville a acheté le terrain et l'a confié à Hochtief, un grand opérateur immobilier, comme Bouygues ou Vinci. Il a fait le bâtiment et l'exploitation a été confiée à la Croix Rouge allemande, peut-être dans une logique philanthropique, altruiste, pour éventuellement dégager des recettes pour la Croix Rouge, mais apparemment, c'est difficile.

Gilles DANSART

29 000 bus par an et 80 bus par jour, ce n'est pas rien. Avez-vous des questions ?

⇒ Questions

Pauline CHAZAL, SYSTRA

Vous avez évoqué plusieurs villes ayant interdit l'accès aux autocars en centre-ville. Comment cela fonctionne-t-il ? La desserte est-elle tout de même maintenue ? Ont-ils des infractions, avec du stationnement à des endroits pas forcément prévus ?

Pour la gare de Munich, vous montrez que les objectifs ne sont pas atteints, en termes de bus accueillis. Est-ce parce que la desserte ne s'est pas développée autant qu'on le pensait ou est-ce parce que la tarification est un frein et que des bus se garent ailleurs que dans cette gare ?

J'ai une autre question. On voit que tous les endroits que vous citez sont souvent à proximité de la gare ferroviaire. Existe-t-il vraiment un besoin de connexion autocars et fer ? Avez-vous des statistiques sur une éventuelle correspondance entre les usagers du train et les cars Macron ?

Laurent GUIHÉRY

C'est vraiment nouveau, c'est ce qui apparaît dans la presse avec cette phrase d'un adjoint à Berlin, qui a parlé d'une « décision courageuse » pour Cologne et son interdiction des autocars interurbains en centre-ville. C'est un élément fort à Cologne, mais le centre-ville est très dense autour de la gare. Ces décisions ont été prises, mais il faut les prendre avec l'idée de penser une intermodalité, une logique globale de transport et les réseaux de transport urbain fonctionnent bien. Si un bus qui rentre à vide est pris dans les bouchons, le temps de conduite du chauffeur tourne. On rentre dans les limites. Les coûts du travail tournent également. Beaucoup observent des problèmes de retard causant des problèmes de qualité de service. Il faut poser cette question de l'entrée en ville, parce qu'elle a un coût extrêmement important pour les opérateurs : salaires, immobilisation du véhicule, correspondances, etc...

Apparemment, à Munich, il existe une certaine flexibilité, mais je n'ai pas plus d'information. Le mouvement pris par certaines villes est important. À Berlin, ils se posent également des questions, parce que la gare centrale ne permet pas une gare routière. Pour ceux qui connaissent, vous sortez d'un côté vers la Chancellerie et de l'autre côté, il y a les ministères, notamment des Transports et autres. Il n'y a pas la place et Berlin se pose donc également cette question. Il me semble que le débat est posé en Allemagne. Vous avez cette ville de Cologne, c'est sûr, ainsi qu'Ulm et Stuttgart. Stuttgart refait son centre-ville et le réorganise et il est compliqué de mettre les bus au milieu d'un chantier.

Sur les correspondances, des études sont à mener. Je n'ai aucune idée sur le sujet. Pour l'instant, les chemins de fer réagissent de différentes façons. Le tarif de 19 € est proposé massivement en Allemagne pour beaucoup de liaisons. Actuellement, il n'existe pas de correspondance ou d'entente sur les horaires, semble-t-il. Mais du côté du ferroviaire, l'engagement est mené sur la ponctualité. Ils ont compris que pour les bus, c'était parfois délicat et ils veulent absolument renforcer leur ponctualité. La DB est fondamentalement critiquée sur cela en Allemagne. Il s'agit également d'augmenter l'offre. Il paraît que les producteurs de trains sont très contents, parce que la DB a lancé de nouvelles commandes de matériels roulants pour augmenter les fréquences. Elle veut en mettre davantage sur les rails, afin d'augmenter les fréquences et l'offre. C'est ce que j'ai lu dans la presse.

Pierre VAN CORNEWAL

Vous nous avez beaucoup parlé de la concurrence entre les cars et le fer, mais vous n'avez rien dit du régulateur. En France, c'est une grande question car nous avons une particularité, que l'on partage avec l'Italie et l'Angleterre : nous avons un régulateur multimodal. Comment cela se passe-t-il en Allemagne ?

Laurent GUIHÉRY

Il existe fondamentalement une différence de culture. La théorie est celle de l'ordo-libéralisme, l'économie sociale du marché : « autant de marché que possible et autant de régulation d'État que nécessaire ». En France, on en appelle beaucoup à la puissance publique, à la régulation, mais du côté allemand, on fait d'abord appel au mécanisme de marché, avec autant de marchés que possible. On sait, scientifiquement dirons-nous, que le marché – qui est un moyen et non un but ! - permet de libérer les énergies créatrices de valeur, d'innovations et renforce les incitations et la qualité de service, le dynamisme et surtout la maîtrise des coûts - on peut le voir précisément dans la non-maîtrise des coûts à la SNCF en l'absence de concurrence - On laisse donc d'abord agir le marché, avec les règles que j'ai énoncées au début, à savoir les 50 kilomètres, la prise en compte des transports urbains, les maires qui s'expriment et le rôle d'équilibre collectif du fédéralisme allemand.

À partir de là, une régulation est indispensable, comme partout en Europe : L'Agence fédérale des réseaux en Allemagne (Bundesnetzagentur) régule le ferroviaire, les bus interurbains, l'électricité, la poste et les télécoms. Un autre organe est la Commission des monopoles (Monopolkommission) : un des éléments importants du fédéralisme allemand est d'éviter la constitution de grands cartels, de grands trusts, de grands monopoles tentaculaires. Je vous renvoie à ce qui s'est passé dans l'histoire. Malheureusement, cela a été une tragédie due à de grandes entreprises, qui avaient une terrible situation de dominance et de rentes sur le marché et à des collusions d'intérêt terribles avec la puissance publique. Très tôt après la deuxième guerre mondiale, les Américains ont mis en œuvre des autorités anti-trust et cette idée d'éviter les grands trusts reste importante. La Commission des monopoles surveille les abus de position dominante. Des institutions existent donc pour réguler cela, mais, en Allemagne, on fait d'abord confiance au marché.

Une décision m'a surpris personnellement lorsque la fusion a eu lieu entre FlixBus et MeinFernBus. Le marché était équilibré, avec 20 % pour MeinFernBus et 20 % pour FlixBus, parmi d'autres, et ils ont décidé de fusionner. La Commission des monopoles, qui gère le contrôle des concentrations a dit qu'il existait une concurrence intermodale avec les chemins de fer et donc qu'elle n'interdisait pas cette concentration. Cela a été une grande surprise, mais pourquoi pas si cela permet de structurer le marché avec un acteur fort, qui va enfin atteindre un équilibre financier et développer une offre ?

Gilles DANSART

La libéralisation date de trois ans. La tendance est-elle à l'augmentation des prix, après les prix d'appel ? Une augmentation a-t-elle eu lieu ou non ?

Laurent GUIHÉRY

Je suis à l'Université de Cergy-Pontoise, je ne suis pas en Allemagne toutes les semaines, mais mes étudiants me disent que les prix augmentent. En Allemagne, des tableaux indiquent les prix en Espagne, en Italie, au Royaume-Uni, en France et en Allemagne. Il faut étudier cela. Le niveau de prix le plus bas est en France, à moins de 2 € du voyageur-kilomètre. C'est impressionnant.

Ils ont sorti cela sur les liaisons les plus concurrentielles, les plus demandées. Tout de suite après, ce sont les Allemands, avec environ 2,30 € et les prix les plus élevés sont sur les marchés stabilisés, comme l'Espagne, à 4 ou 5 € et le Royaume-Uni, à 3 ou 4 €. Les étudiants des programmes binationaux franco-allemands indiquent que les prix ont tendance à remonter.

Le gouvernement fédéral parle d'un niveau de prix «ruineux». C'est un signal. Maintenant, il faut peut-être rentrer dans une logique économique. La DB est un acteur public dont l'actionnaire est à 100 % le gouvernement fédéral. Jusqu'à présent, elle reversait beaucoup d'argent au gouvernement fédéral allemand via son activité de réseau et cela permettait également d'investir dans le réseau. Le gouvernement fédéral avait un acteur équilibré. La DB annonce des pertes importantes, chiffrées à 120 M€ en 2014, avec 1,9 million de voyageurs, c'est-à-dire moins 1,5 % et à moyen terme, les chercheurs disent que la DB va perdre 240 M€ par année dans ces développements. On tâtonne sur un marché qui se cherche : une stabilisation est attendue.

Claude GRESSIER

C'est un peu dans le prolongement de ce que vous venez de dire. Avez-vous les comptes de MeinFernBus ? Ont-ils une grosse perte ? Vous avez parlé de hausses tarifaires, de réduction des coûts, mais au fond, quel est leur objectif ? C'est de gagner de l'argent. N'avez-vous pas d'ordre de grandeur de l'investissement que représente cette perte ?

Laurent GUIHÉRY

Non, on ne voit pas cela. Petit à petit, la recherche va rentrer sur ces thématiques. Derrière, se trouvent des investisseurs. L'entreprise se considère comme une entreprise de la Net économie, avec un modèle économique, des plateformes d'interface entre les services, les clients, etc. C'est un savoir-faire vraiment impressionnant. Il existe un marché et on sent vraiment l'envie de chercher et de trouver des niches. Je trouve cette idée intéressante.

Nos amis Néerlandais, qui adorent le ski, viennent plutôt chez nous. Maintenant, vous venez à Munich et, de Munich, vous allez dans les Alpes bavaroises, en Autriche ou peut-être chez nous, en bus de nuit. Il existe un cœur de marché, qui n'est peut-être pas encore rentable. Les opérateurs cherchent des niches où s'installer. Le tâtonnement se fait de ce côté.

Gilles DANSART

Cet après-midi, on demandera peut-être à Yvan LEFRANC MORIN, directeur du développement de FlixBus, qu'il nous donne des indications sur le modèle économique en Allemagne, voire en France.

Merci beaucoup, Laurent GUIHÉRY, pour cette présentation. Vous nous avez mis «l'eau à la bouche», avec des images très intéressantes.

Yo KAMINAGAĪ, délégué à la conception, Département maîtrise d'ouvrage des projets à la RATP, va nous présenter un très grand nombre d'images et ses propres analyses sur les flux de passagers de ces gares et stations.

Présentation n° 4 : Aménagement des gares routières et gestion des flux de passagers

Yo KAMINAGAI, RATP

Bonjour à tous. Je vous remercie pour cette invitation. Je n'ai pas de scoop, la RATP n'ira pas sur les cars Macron, bien qu'elle ait des filiales interurbaines en Province.

Pourquoi nous intéressons-nous aux gares routières ? Pour deux raisons.

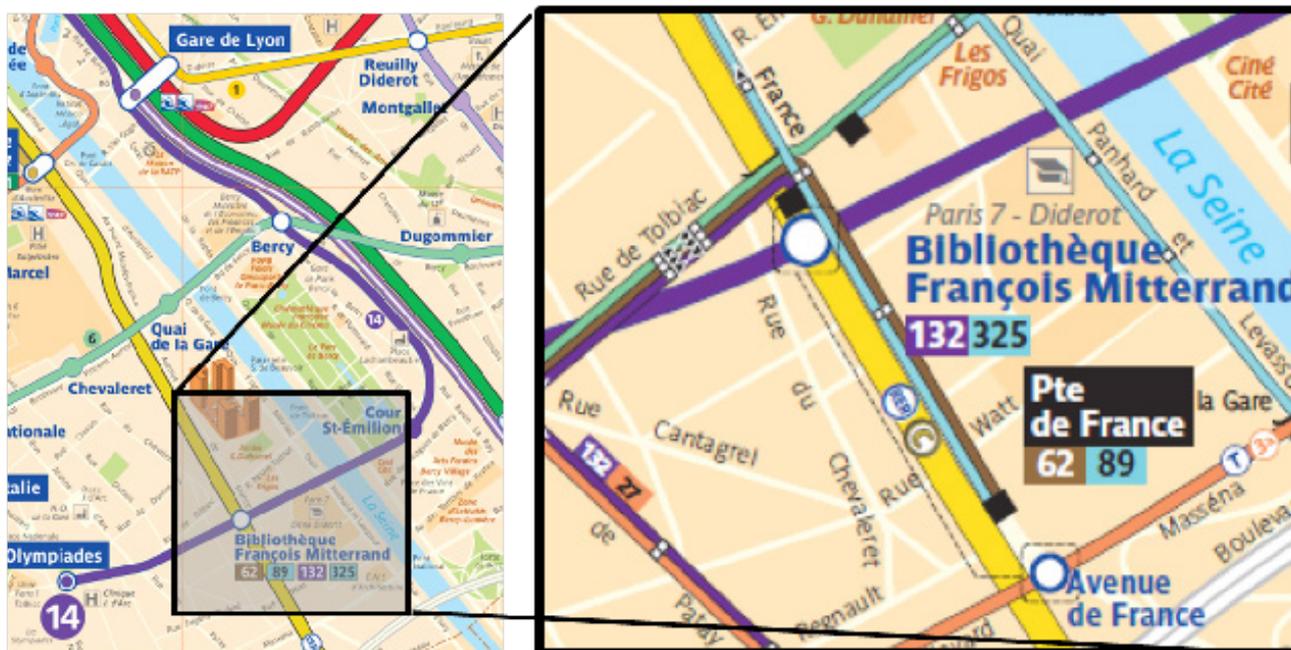
D'abord, vous avez vu l'article du 16 août de l'AFP, qui dit : « Après le lancement des cars Macron, le problème est les gares routières ». Ce sujet est en haut de la pile. En embarquant les gares routières urbaines, nous étions contents de voir le sujet remis au goût du jour.

Deuxièmement, quand on installe des arrivées de cars interurbains, c'est également un problème de transport urbain. Tout à l'heure, j'expliquais que l'arrivée d'un OUIGO TGV à Marne-la-Vallée pose un énorme problème avec un tarif de 10 € pour venir de Lyon et 7 € pour aller à Paris ensuite. C'est un déséquilibre total du prix. Ensuite, vous avez une heure d'attente pour acheter le ticket et un RER, qui arrivera 15 minutes en retard, parce que 500 voyageurs avec valise se trouvent dedans. Voilà ce qui se passe quand on ne coordonne pas vraiment l'urbain et l'interurbain.

J'en arrive à nos gares routières.

Je vais commencer par une histoire que j'aime bien raconter. Vous avez vu l'histoire de Cologne, Ulm ou Stuttgart, en Allemagne, où l'on n'arrive pas à garer des cars grande distance. Il nous est arrivé quelque chose comme cela, à Paris. Sous nos yeux, à la bibliothèque François Mitterrand, il y a quinze ans, on a créé une station de la ligne 14 et on a déplacé la gare du RER C. Où sont les terminus du 62, du 89, du 132, du 325 ? Sur le plan, on ne le voit pas, mais quand on va dans la ville, on ne le voit pas non plus. En fait, ils sont partout et dispersés dans la ville. C'est ce qui est très motivant pour nous, parce que cela n'a été le problème de personne. Ni le STIF, ni la RATP, ni la ville de Paris ne s'en sont vraiment occupés, parce que le principal était le ferroviaire et un problème sans propriétaire ne peut pas être résolu. Ce problème n'était à personne.

Station Bibliothèque François Mitterrand (Paris)



Un pôle d'échanges récent, important au plan ferroviaire (1998)

Quand vous parlez à un élu, il vous répond : « Ah non, pas de gare routière ! ». Le concept est mal nommé, parce que c'est routier, alors qu'il n'existe pas de route dans les villes. Il est mal connu, mal aimé, il n'est pas ou est mal financé et il est mal ou pas géré. Les espaces du bus, quand on va dans les séminaires ou à l'UTP ne sont pas dans l'industrie du bus. Tous les opérateurs de bus sont présents, mais ni DECAUX ni un aménageur ne le sont. Ce n'est pas le même monde. Finalement, les enjeux sont d'exploiter la référence d'école française du tram. En France, on a conçu ces projets de transport par tram à partir de la ville et l'on a toujours combiné deux demi-projets, un demi-projet transport et un demi-projet urbain. Pourquoi ne le fait-on pas pour les bus ? Mon ex-directeur, Rémy FEREDJ, le directeur de l'immobilier, n'arrête pas de nous dire : « Vous ne partez que du transport. Vous ne prenez pas en compte la ville comme paramètre essentiel ». On le prend, mais dans les faits, dans notre technique de travail, on ne le fait pas vraiment.

Concernant le panorama des gares routières, je vous montre d'abord ce tableau. C'est une typologie de présentation, ce n'est pas une vraie typologie scientifique. Cela permet de voir, de classer un peu les choses. À la RATP, nous utilisons un peu plus d'une centaine de lieux, que nous appelons des gares routières ou des espaces d'échange. Il existe ce qui est totalement informel, comme la Gare de l'Est, qui n'est pas considérée comme une gare routière par le STIF et pourtant, s'y trouvent cinq terminus de bus, mais dans la rue. Ensuite, à Sucy-Bonneuil ou d'autres, il existe certes une voie réorganisée, avec des quais parallèles, mais finalement on n'y met que des abris classiques, des abribus de chez DECAUX. On peut aller plus loin, à Val de Fontenay, où l'on organise le sol, mais on met une couverture, qui est un objet architectural faisant que cette gare va se mettre à exister dans le paysage, autrement qu'à Sucy-Bonneuil. En plus, ensuite, on peut également construire. À Noisy-le-Grand, on a refait une gare routière juste au-dessus du plateau des voies ferrées. Un bâtiment permet donc à la fois l'accès aux RER et l'attente des bus lorsqu'il pleut. Après, il existe ce qui est rare en Ile-de-France, à savoir le complexe intégré. On en a qu'un seul, à la Défense et il est critiquable. Avant, on en avait deux autres, à Noisy-le-Grand et Nogent-sur-Marne, mais on a préféré fuir le souterrain, alors qu'il aurait peut-être été intéressant de l'aménager pour les bus.



Je fais un petit tour rapide du panorama, afin de vous assommer et de vous dire que l'objet gare routière est valable dans le monde. À Helsinki, à côté de la gare centrale, se trouve la station de Kamppi, avec un énorme centre commercial, des bureaux, des hôtels et en dessous, deux gares routières superposées, l'une urbaine et l'autre interurbaine. Ce sont 150 lignes en terminus à cet endroit-là, mais j'y reviendrai plus tard.

Plus petit, mais tout aussi intégré, à Saint-Héliier, la capitale de Jersey, qui est un grand pays. Je faisais du bateau et je voyais toujours des bus dans le port. Un jour, en arrivant, je n'ai plus vu de bus et je me suis demandé où ils étaient. Mes amis m'ont demandé pourquoi je cherchais les bus. Je trouvais cela bizarre qu'il n'y ait plus de bus, puis je les ai vus rentrer dans un immeuble. À l'intérieur se trouve comme un petit aéroport, avec un espace comme si l'on attendait un ferry. Il existe une piste pour les bus et c'est totalement intégré, dans un immeuble qui était, paraît-il, un ancien dépôt. Maintenant, ce sont des habitations.

Ensuite, la Suisse, avec une grande gare routière à Aarau, avec un rabattement des bus urbains, les postbus, sur un plateau au-dessus de la gare. C'est tout de même de l'architecture fière, que l'on n'a pas en France. À Londres, c'est incroyable. C'est une sorte de festival dans des styles différents : Vauxhall, Stratford, North Greenwich. Ce sont des terminaisons de bus, qui sont vraiment des objets d'architecture et font la fierté de TFL, mais bizarrement, quand on en parle aux Anglais, ils ne sont pas contents du tout.

Je n'ai pas su pourquoi, mais visiblement, d'autres problèmes font qu'ils ne se sentent pas bien dans ces espaces. De façon plus modeste, parfois, il suffit d'organiser les quais de façon banale, comme vous le devinez là, devant la gare d'Aarau, en Suisse et de faire un appel très créatif à de l'architecture intéressante pour faire de ce lieu une destination, un spot. C'est fait de sorte que maintenant, on regarde Aarau. Il existe un exemple français, que je vous montrerai à la fin.

En France, il y a eu les tramways et dans beaucoup de réseaux de tramways, cela a conduit les autorités à réorganiser les réseaux de transport et à rabattre les bus sur les terminus de tram. À Nantes, c'est un terminal de bus extrêmement intéressant, avec un énorme plateau piéton, un peu à la hollandaise, sur lequel les bus passent, mais les piétons également. Ce terminal se trouve à côté du terminus du tramway, mais je n'y ai pas vu d'énorme trafic et je suppose qu'en grande heure de pointe, il peut exister des risques entre les piétons et les bus. Récemment, une gare routière a été refaite à Antibes, de façon harmonieuse avec le paysage. Puis, ce n'est pas vraiment une gare routière, c'est presque de l'informel à la japonaise, c'est-à-dire que les composants sont très, très soignés, avec le départ des cars de nuit de la gare centrale de Tokyo, qui a lieu sur la façade Est. Il y a des systèmes d'information de très haut niveau, avec des personnes qui sont toujours bien rangées, qui attendent et font ensuite au moins sept ou huit heures de car pour se rendre au bout du Japon, parce que le train est horriblement cher là-bas.

Quels sont les axes d'évolution et de progrès ? Après vous avoir montré tout cela, mon choix n'est pas de vous montrer des schémas, des tableaux, mais de recommencer avec des images du monde. Chacune de ces images illustrera un principe d'amélioration ou d'enrichissement des gares routières. Il me semble que le plus important est de réfléchir à la configuration des gares routières. En interurbain, c'est indispensable, parce que le temps de battement d'un bus urbain est peut-être de 20 minutes, mais celui d'un car interurbain est peut-être d'une nuit et il faut le mettre quelque part. Vous avez lu l'article de la ville de Bagnolet, qui hurle contre les cars se trouvant à l'extérieur, dans la rue, sur les trottoirs, parce que la gare d'Eurolines est trop petite et peut-être trop chère. Tous ces cars, qui arrivent dans ce qui s'appelle tout de même la gare centrale internationale de Paris, doivent bien aller quelque part.

La gare à réservoir me semble être un principe intéressant, quand on planifie une ville. Ici, devant la gare de Berlin Zoologischer Garten, sur la droite, vous voyez deux petits quais, avec des bus. Cela paraît très simple, mais derrière, se trouve une réserve, qui s'appelle Hertz Halle, qui n'est pas du tout aménagée, mais où peuvent se garer une trentaine de bus urbains. La trace urbaine de ce qui est commercial est faible, mais ce qui est technique est fort et caché. Évidemment, Berlin est une ville ayant de la place et c'est donc possible. Une autre gare routière à réservoir est celle que la RATP exploite à Rennes. On l'a visitée, elle se trouve devant la gare SCNF. En haut à droite, vous voyez un quai où les cars viennent se positionner en épis, mais derrière, se trouve une surface au moins équivalente, avec un hangar où dorment les cars. Ce sont les cars régionaux d'Illenoo. Je ne sais pas si Illenoo a acheté le droit de faire un dépôt là, mais j'ai bien vu que l'espace était partagé avec d'autres compagnies de cars à cet endroit. C'est la fonction réservoir, c'est-à-dire le fait de configurer une gare routière par fonction, avec une zone technique et une zone commerciale.

Il existe également des façons de réfléchir différemment. Je sais que les collègues de la RATP sont toujours très réticents à réfléchir à cela, mais on sera peut-être obligé de le faire, à savoir des terminobus dynamiques. Un point de départ peut ne pas être consacré définitivement à une ligne et varier. À Anvers, si vous allez sur la place Roosevelt dans le centre, juste à côté de la gare, se trouve une grande place. Vous ne voyez pas les bus, parce qu'ils sont au milieu de quatre carrés d'arbres. Ils n'exploitent pas les quatre en heure creuse, ils concentrent les départs sur un certain nombre de carrés. En heure de pointe, tous les carrés sont exploités et les affectations sont donc variables.

À Eindhoven, une gare emblématique, dynamique, en plus, la configuration est faite par fonction. À droite, vous voyez la photo Google. Tous les points de départ sont des mini-quais, qui sont à droite et derrière, en haut sur la photo, c'est le réservoir, qui n'est pas très grand. On devine le circuit que font les bus, en faisant peut-être deux fois le tour, mais la partie dite « commerciale » est assez réduite. Évidemment, on est en Hollande et en hiver, tous les voyageurs attendent sous l'auvent de la gare. Quand le bus est annoncé, ils traversent à pied, dans la neige, là où passent les bus. En Hollande, c'est normal, parce que l'on fait également du vélo par moins 10 degrés.

Un autre axe est la mixité urbaine et interurbaine. Pour la traiter ici, je ne donne que des solutions monstrueuses. Là, il s'agit de Madrid. En haut à droite, sur la circulaire ligne 6 du métro de Madrid, les points d'arrivée des autoroutes, avec les intercambiadores, qui sont des complexes souterrains à plusieurs étages. Vous voyez le directory, comme dans un centre commercial, avec les différents niveaux. Le métro est au fond et des parkings se trouvent en dessous. Il y a un étage pour les cars interurbains et un autre pour les bus urbains ou suburbains. En regardant Madrid et en la comparant également à Helsinki, on voit que lorsque le moyen routier n'a pas la même place dans les modes de transport dans un pays, d'un coup, ces gares se mettent à changer de structure. Nous n'aurions pas cela en France, parce que le réseau ferroviaire est plus développé qu'en Espagne et en Espagne, autour de Madrid, beaucoup de personnes de la troisième couronne arrivent en car, alors que ce n'est pas le cas à Paris.

À Kamppi Helsinki, à l'étage inférieur, ce sont des cars arrivant de toute la Finlande. C'est un pays de six millions d'habitants, presque grand comme la France, où l'on a l'habitude, quand on habite en Laponie, de commander une pièce d'ordinateur et de la recevoir par car le lendemain. Tous les cars sont également des transports de messagerie. Vous avez les bagages des voyageurs, mais également la messagerie, qui est transportée par ces cars. J'ai visité cette gare, avec l'architecte l'ayant conçue et il m'a expliqué qu'à côté des deux étages de la gare voyageurs se trouvait la gare messagerie. Un car qui arrive du nord de la Finlande dépose ses passagers et leurs bagages, va dans la partie messagerie, dépose la messagerie, reprend de la messagerie, revient dans la partie voyageurs et repart. Après, le temps de battement est assez long. C'est un système d'organisation différent, dans un autre pays, lié à l'échelle. On revient à la géographie du pays.

Je continue sur les améliorations, les enrichissements, les modifications que l'on va devoir intégrer dans les gares routières, avec les fonctions techniques qui vont changer. Pour la recharge des bus, il existe plusieurs stratégies. Actuellement, beaucoup de débats ont lieu. La RATP se dit qu'elle va plutôt charger en dépôt, mais pour certaines lignes longues, il faut peut-être du rechargement complémentaire en terminus. En Chine, c'est ce qu'il y a partout. Vous voyez que c'est très informel, mais c'est un vrai terminus. Les voyageurs sont là, au milieu. C'est le point de passage entre Zhuhai et Macao. À certaines heures, il y a vraiment beaucoup de monde, mais les équipements sont nus. C'est exactement le contraire du prototype de Göteborg, une merveille d'architecture certainement chère, à l'intérieur de l'université de Chalmers. C'est un prototype de station indoor de grande qualité. Vous voyez le pantographe, qui permet le rechargement, mais ce n'est pas le problème, ce n'est pas ce qui se voit le plus. Le voyageur est bien accueilli, dans un endroit vraiment confortable. En Suède, il fait froid en hiver.

Dans les nouvelles fonctions techniques, ces systèmes de rechargement peuvent également servir d'autres véhicules que les bus. On pourrait dire qu'à certaines heures, comme autolib', cela permettrait de charger d'autres véhicules. On se dit que ces gares routières peuvent peut-être devenir des plateformes multifonctionnelles ouvertes aux autres modes de transport, à ce que l'on appelle les nouvelles mobilités. On rentre alors dans le domaine des services. Les services les plus classiques sont les commerces. Vous voyez ici l'énorme gare centrale de Séoul. Quand vous lisez la description sur Visit Korea, il est écrit : « Beaucoup de jeunes vont à la gare centrale, même pas pour prendre un bus, parce que c'est leur lieu de sortie ». À la Défense, la gare routière n'est peut-être pas un lieu de sortie ni celle de Noisy-le-Grand ou de Poitiers.

On a fait un petit essai à notre échelle, avec la petite station Osmose, à Paris. On a essayé de mettre des services (bibliothèque, consigne, etc.) dans une petite station de bus expérimentale, financée par la commission européenne. On l'a démontée à présent, mais les résultats auprès du public étaient extraordinaires. On avait un score de satisfaction soviétique, à 98 %. Le fait d'enrichir l'expérience du voyageur, de celui qui attend, par des services est vraiment quelque chose de très intéressant. Cependant, on a eu beaucoup d'enseignements. La solvabilité des acteurs que l'on invite doit être garantie. Le petit marchand de café qui était là, m'a dit : « Si je ne gagne que 100 € par jour, je ne reste pas ». On a de belles idées, mais il faut que cela fonctionne.

La fameuse Zentraler Omnibusbahnhof de Munich est faite pour l'interurbain. C'est l'exemple que l'on a vu tout à l'heure. Je suis moins dithyrambique parce que je me suis rendu compte qu'à l'étage des autobus, ce n'était pas terrible. Le rez-de-chaussée, avec les commerces, les boutiques pour acheter des billets, etc., est bien. Une discothèque se trouve en sous-sol, au niveau moins 2, que je n'ai pas testée. Au niveau moins 1, sous le bâtiment se trouvent les 29 points de départ de cars. Les voyageurs semblent habitués à être dans des endroits inconfortables, ouverts à tous vents, pas très bien éclairés, très sombres. De très belles photos sont visibles sur le net, parce que l'agence d'architecture les a postées, mais heureusement qu'ils ne paient pas cher : pour eux, c'est un transport compétitif.



Gilles DANSART

Il reste cinq minutes pour que le taux de satisfaction ne chute pas trop brutalement.

Yo KAMINAGAI

Concernant l'intégration de projets immobiliers, Singapour n'est pas un grand pays, mais les centres commerciaux intègrent des stations de bus, des stations de métro et des espaces commerciaux. En matière de qualité architecturale, il existe l'exemple allemand des Zentralen Omnibusbahnhofs, mais avant que ce ne soit interurbain. En Allemagne, vous avez le fameux Rendez-vous Netz* 02.35.50*. C'est le modèle de réseau en étoile revenant à un point central des villes moyennes toutes les 10 ou 15 minutes, ce qui fait que l'échange se fait en un lieu central. Il existe même une compétition, le concours d'architecture des gares routières allemandes, avec un gagnant chaque année. Ce sont des réalisations très intéressantes, dans des paysages historiques. En qualité architecturale, on peut également se lâcher et certains l'assument, comme à Sloth, à côté d'une gare du futur Crossrail ou à Hoofddorp, dans la banlieue d'Amsterdam. Il faut assumer, mais ce sont tout de même des commanditaires qui les ont commandées. Je suppose donc que, par définition, ils les assument.

Concernant la qualité environnementale, une gare routière intéressante sera bientôt à Rueil-Malmaison, avec pas mal de vert et de maîtrise de la relation entre la gare routière et son environnement urbain. La Roche-sur-Yon est un exemple qui est vraiment intéressant. La mairie a décidé de transformer la place Napoléon centrale en une attraction touristique, avec quatre plans d'eau, des machines métalliques (un crocodile, un dromadaire, des flamants roses, etc.). Sur les arrêts de bus se trouvant autour, il est écrit : « Napoléon crocodile, Napoléon dromadaire, Napoléon flamant rose ». Les pistes blanches sont les endroits où passent les bus et les piétons y marchent également. L'exploitant est une filiale de RATP Développement et le directeur m'a dit que cela fonctionne très bien : « on met nos 16 bus dedans, 4 fois par jour et il n'y a aucun problème avec les piétons ».

L'insertion urbaine est mon dernier chapitre des progrès. On travaille pour le STIF, pour une mission de référencement des recommandations de qualité d'insertion urbaine. Ce n'est peut-être pas de la belle architecture, mais cela existe depuis toujours dans le cœur de Vienne. Le terminus de correspondance de bus et tramways, qui est également desservi par la station de métro Fox Theatre, est un lieu avec des bancs, des marchands de hot-dogs, des fleuristes, etc. C'est tout de même quelque chose et cela signifie que c'est ancré dans la ville. Aix-en-Provence, peut-être parce que c'est une ville n'étant pas très bien desservie par le train, a choisi une gare routière en cœur de ville, à quelques minutes de la place de la Rotonde.

Qu'avez-vous vu ? Vous avez vu une configuration par fonction, une exploitation dynamique, de la mixité urbaine et interurbaine, de nouvelles fonctions techniques, la mixité transports et services, l'intégration dans l'immobilier, la qualité architecturale et environnementale et l'insertion urbaine. Derrière cela, des objectifs sont poursuivis et ce sont ces objectifs qu'il faut mettre dans le cahier des charges. Ces objectifs et ces actions se classent en deux catégories : le transport et la ville. Le fait de servir le transport est très important et essentiel, c'est notre métier et notre vocation, mais le fait de servir la ville est vraiment important.

Pour terminer, je vais vous dire qu'en principe de conception, il nous semble qu'il faudra trouver un nouveau mot pour gare routière, mais pour l'instant, nous ne l'avons pas trouvé. Les Espagnols ont de la chance, avec les intercambiadores. En tout cas, la définition qu'il faudrait assigner à la nouvelle gare routière est : une plateforme d'échanges, destinée aux transports et à la ville. On ne changera peut-être pas de nom, parce que « tramway » a été honni dans les années soixante-dix, mais ne l'est plus du tout aujourd'hui. Il faut donc viser à construire des projets en mixed use et pour le transport, il est obligatoire d'optimiser l'espace occupé. Je vous ai montré quelques pistes, avec la mutualisation des départs, le regroupement des stationnements, la minimalisation des mouvements. C'est à la fois un hub de véhicules, de voyageurs et de personnels. Ce sont ces trois fonctions d'échange que l'on doit maîtriser, en même temps, avec des mixités urbaines et interurbaines. Pour la ville, le compactage des espaces de transport permet de dégager de l'espace pour les services et les autres mobilités urbaines.

En matière de principes d'action, surtout en matière de technique de travail, nous réfléchissons surtout en 2D, avec des plans en masse. Quand le monde du transport travaille en 2D et apporte à une collectivité un plan en 2D, cela signifie : « Vous me piquez mon espace urbain pour vos bus ». Il faut passer en 3D et absolument concevoir les objets architecturaux en même temps que la circulation des bus, qui est réglée en 2D. Ce serait la preuve que l'on part autant de la ville que du transport. Cela signifie qu'un diagnostic urbain élargi, qui dépasse les questions de mobilité, doit être mené chaque fois que l'on réfléchit à une gare routière. Pour cela, il nous semble que la sacro-sainte succession : préprogramme, esquisses, programme, avant-projet, programme détaillé, projet définitif est très longue et peut-être pas très fiable. On devrait essayer de viser des méthodes de co-conception, en mettant l'ensemble des acteurs autour d'une table, afin d'arriver à jouer un peu à la pâte à modeler et de décider ensemble d'une configuration. À la RATP, nous avons reçu un budget de la commission européenne, afin d'essayer cela dans quelques endroits. C'est vraiment de la recherche et j'espère que cela marchera.

En conclusion, nous devons redécouvrir ce que sont les gares routières. Je vous ai montré des cas d'excellence, afin de révéler, montrer et créer du désir. J'ai fait ce genre d'exposé devant des maires, qui m'ont tous dit : « C'est intéressant, si j'avais su ». Ils ne savent donc pas. En revanche, les modèles économiques sont vraiment le sujet central qu'il faut arriver à viser. Rémy FEREDJ me disait : « Si tu fais un bilan stricto sensu de la gare routière, peut-être que tu n'y arriveras pas. Il faudrait arriver à intégrer également les économies que tu fais par ailleurs, en ayant la gare routière. Si tu ne l'avais pas, tu aurais plein d'autres coûts à réintégrer ». On ne l'a pas encore fait.

Pour l'Île-de-France, le Grand Paris est l'occasion de renouveler la gouvernance des gares routières, parce que l'on ne peut pas se rater à ce moment-là. Je vous montre une dernière image pour vous amuser. Autres mondes, autres cultures, Sao Paolo, New York et surtout, l'autogare d'Istanbul. Ce que vous voyez ne sont pas des insectes, mais des cars.

Gilles DANSART

Merci beaucoup Yo KAMINAGAI. (Applaudissements.)

Clôture de la matinée

Gilles DANSART

Un dernier quart d'heure sera consacré à clore cette matinée et à replacer cette journée dans son ensemble, avec les quatre organisateurs. Je vais commencer par appeler à mes côtés Pierre VAN CORNEWAL, délégué général de TDIE. Vous le savez tous, TDIE a placé l'intermodalité au cœur de son action et je crois que depuis ce matin, l'intermodalité est vraiment la pierre angulaire ou la ligne de conduite des différents professionnels. Sont présents aujourd'hui des élus, des techniciens, des opérateurs et des gestionnaires d'infrastructure. L'intermodalité est vraiment au cœur de cette initiative, prise entre autres par TDIE.

Pierre VAN CORNEWAL, TDIE

Tout à fait. Je voudrais d'abord rendre hommage à l'IDRRIM, qui est à l'initiative de cette démarche et saluer André BROTO, Président du comité prospectif de l'IDRRIM, dans le cadre duquel cette initiative a été conçue. TDIE a été sollicité pour participer à cette dynamique. À un moment, je me suis même demandé si ce n'était pas à nous d'organiser cela, parce que le « I » de TDIE signifie intermodalité. Cependant, le mot intermodalité est assez paradoxal, parce que c'est un mot assez ancien et presque un mot slogan. Ce matin, on a vu combien il avait trouvé une nouvelle jeunesse, mais une jeunesse avec sa vigueur, c'est-à-dire beaucoup d'interrogations, peu de certitudes et beaucoup de questions sur les rôles des différents acteurs devant intervenir dans cette situation.

TDIE est d'abord un Think Tank, dont l'essentiel du travail consiste à essayer de poser correctement des questions. Poser correctement une question, c'est souvent donner l'essentiel de la méthode pour y répondre. Finalement, comme vous venez de le dire et la composition de la salle montre avec les horizons extrêmement variés des personnes inscrites, ce sujet des gares routières pose des questions à tout le monde. Ce n'est pas toujours du même point de vue, ce ne sont pas toujours exactement les mêmes questions et on a fait le constat qu'il fallait sans doute se mettre à plusieurs pour y répondre.

Gilles DANSART

D'où cette journée. TDIE est un Think Tank travaillant maintenant depuis de nombreuses années sur la question. Sur cette question cruciale des gares routières, y aura-t-il d'autres initiatives, d'autres travaux ? Ce travail de réflexion et d'étude va-t-il continuer à percoler ?

Pierre VAN CORNEWAL

Ce sera l'une des questions que l'on se posera après cette journée.

Un compte rendu écrit sera fait et vous pourrez à nouveau visionner le programme. Avec les partenaires de cette journée, notre objectif est d'identifier les questionnements. Nous avons tous des points de vue particuliers. Le nôtre est marqué par une actualité récente. TDIE s'est investi à la fin de l'année 2015 dans les campagnes pour les régionales dans un questionnaire et une enquête qui a suscité beaucoup d'intérêt, notamment parce que nous avons sans doute été les seuls à faire cette démarche de manière aussi large. Ceci est lié au fait qu'à TDIE, on a des acteurs, des marchandises et des voyageurs de tous les modes.

Dans ce questionnaire, on a bien vu que la question de l'intermodalité était abordée avec une attitude assez paradoxale de la part des différents candidats de la classe politique régionale.

D'un côté, il y a le mot « slogan » : personne ne peut dire qu'il est contre l'intermodalité et il faut le constater. De l'autre, ces élections ont eu lieu dans un contexte assez particulier, parce que les responsabilités des régions en matière de transport ont changé. On leur a donné cette mission d'organiser l'intermodalité ou en tout cas, de la mettre dans un schéma. Des questions restent en suspens dans l'ordonnance citée ce matin : en premier lieu, celle du modèle économique, en deuxième lieu, celle de la gouvernance. C'est un des enjeux de cet après-midi. Finalement, comme l'a dit Yo KAMINAGAÏ, un problème sans propriétaire devient un problème d'autant plus difficile qu'il ne cesse de se développer. C'est une des questions majeures de la situation actuelle autour des gares routières.

Gilles DANSART

Je vous remercie. Le slogan pourrait être : « Continuons le débat, sinon le combat ». Je demande à Jean BERGOUNIOUX, délégué général d'ATEC ITS France, de bien vouloir nous rejoindre. Pour simplifier, le réseau regroupe tous les acteurs de la ville intelligente. Ce matin, au cours des différentes interventions et encore plus avec celle de Yo KAMINAGAÏ, on a vu que l'intelligence et l'innovation devaient être au cœur des innovations. Est-ce également pour cela que vous vous êtes associé à cette journée ?

Jean BERGOUNIOUX, délégué général ATEC ITS

Il était difficile de résister à une invitation pour travailler sur ce sujet, en particulier avec TDIE, l'AIPCR et l'IDRRIM. Aujourd'hui, dans la gare routière, on voit que l'on a des flux de mobilité, des demandes d'usagers multiples. Traditionnellement, les autobus ou les autocars rentraient et assuraient une interface, soit avec du ferré, soit avec des bus urbains. C'était souvent bi modal. Aujourd'hui, dans la gare routière, de nombreux usages vont apparaître : du vélo, de l'autopartage, du covoiturage, voire du véhicule particulier traditionnel, qu'il faut prendre en charge. C'est donc devenu très complexe.

Cette multimodalité n'est pas naturelle, elle est directement liée à ce que les nouvelles technologies ont permis de faire. C'est en ce sens qu'ATEC ITS France, qui est là pour représenter et développer les échanges d'informations entre acteurs de la mobilité intelligente de tous modes (État, recherche, enseignement, transporteurs, secteur privé), s'est intéressée au sujet. La gare routière en tant que telle nous paraît être un enjeu majeur, en termes de développement de nouveaux services et si l'on ne les organise pas, on voit que les usagers eux-mêmes s'approprient le territoire. Ils se garent sur le bord de la route ou on voit les exemples que nous avons vus sur les photos, avec les cars se garant un peu n'importe où. Il existe donc vraiment un besoin d'organisation de tout cela pour une meilleure qualité de service aux usagers et une attractivité des territoires pour le développement économique de l'ensemble de l'écosystème.

Gilles DANSART

Je vous remercie. Il est vrai que l'on n'a pas trop abordé cela, ce matin, mais tout l'aspect numérique, digital, tout ce qui est physiquement invisible, sont une part absolument essentielle du développement de cette nouvelle offre. Forcément, tout ce réseau d'informations et d'échanges fera également partie du cahier des charges des futures gares routières.

Jean BERGOUNIOUX

Derrière les gares routières, il existe des fonctions d'exploitation, qui peuvent être extrêmement complexes. On a vu les quelques exemples abordés par Yo KAMINAGAÏ. Il existe également toute la partie information de l'utilisateur, qu'il va falloir guider à l'intérieur de ce dédale. Il va falloir l'informer en amont, pendant qu'il est dans la gare et ce sont des aspects complexes. Par ailleurs, on peut imaginer que par les nouveaux usages, les nouvelles applications que l'on voit se développer, les opérateurs s'approprient le sujet. Il existera donc des interfaces de régulation et on retombe sur le sujet de l'open data. Des chantiers importants sont donc à ouvrir dès à présent.

Gilles DANSART

Merci beaucoup, Jean BERGOUNIOUX. Je vais maintenant demander à André BROTO de nous rejoindre pour parler au nom du comité français du Congrès mondial de la route, qui est un des coorganisateur de cette journée. Est-il également important pour la route de valoriser ces nouveaux espaces d'intermodalité ?

André BROTO, ASFA et Congrès Mondial de la Route

La clé d'entrée est l'association mondiale de la route et le comité français, qui est le représentant de cette association en France. Dans cette association, on trouve un comité en charge de la mobilité dans les grandes métropoles, avec des représentants de Séoul, Tokyo, Madrid, Toronto, Buenos Aires, d'un peu partout. Nous sommes deux Français à représenter la France dans ce comité, François RAMBAUD du CEREMA et moi-même.

Il est intéressant de savoir quels sont les points communs que nous avons retenus, après 12 années de participation à ce comité, dans le fonctionnement des grandes métropoles. Le point commun à toutes les grandes métropoles est que le problème majeur n'est pas tant le fonctionnement de la métropole en lui-même, même s'il existe des problèmes de congestion. Le problème majeur en termes d'équité sociale et de fonctionnement du système de transport, c'est ce qui se passe au-delà de la métropole, pour les déplacements domicile travail. Tous les habitants de l'aire urbaine au-delà de la métropole vont trouver leur emploi dans la métropole. Si l'étalement urbain est un sujet, l'étalement de la « commuting area » est un sujet probablement deux fois plus important, en tout cas dans l'augmentation de la demande de transport.

Quel est l'autre point commun ? Pour répondre à ces problèmes de transport au-delà de la métropole, mais en liaison avec la métropole, on trouve beaucoup de solutions routières. Après, cela dépend des pays. Dans les pays d'Amérique du Nord, ce seront des voies réservées au covoiturage. Dans les pays d'Amérique du Sud ou en Turquie, ce sera un recours à la route avec des métrobus énormes, monstrueux, comme à Buenos Aires, là où nous mettrions des métros ou des RER, ce que je trouve être la bonne solution. On trouve également du péage urbain à Singapour et un peu partout, des « BRT (bus rapid transit), des BHNS, des lignes expresses sur l'autoroute. L'un des modèles les plus aboutis, de notre point de vue, est le modèle madrilène, qui associe dans la zone centrale le recours aux transports lourds guidés (métro et autres) – on a vu les images tout à l'heure – et pour la partie au-delà de la métropole, un recours à l'autocar sur autoroute et donc des pôles multimodaux.

Évidemment, tant avec la casquette du comité français de l'AIPCR qu'avec la casquette de l'IDRRIM, nous nous sommes demandé comment faire bouger les lignes. De mon point de vue, il existe deux solutions. La première est la ligne Macron, sans jeu de mots, qui permet de faire bouger les lignes sur le potentiel de la route, en matière de transports collectifs. L'autre idée que nous avons eue est de « désiloter » la réflexion, en commençant par les associations. Je tiens à remercier Pierre, Jean, Marc, mais également le GART et le CEREMA, qui ont permis de créer un moment, un lieu où en laissant toutes nos casquettes au vestiaire, nous parlons de ce sujet en commun.

Gilles DANSART

Merci beaucoup. On vous retrouve cet après-midi lors de la deuxième table ronde, afin de parler de ces pôles d'échange, avec cette fois votre casquette de l'ASFA.

Quatrième à l'origine de cette journée, l'IDRRIM, l'institut des routes, des rues et des infrastructures pour la mobilité : Marc TASSONE, son délégué général, est avec nous. Avec un tel intitulé, ce genre de journée est au cœur de votre activité.

Marc TASSONE, directeur général de l'IDRRIM

Absolument et c'est pour cela que, dans le cadre du comité prospective de l'IDRRIM, dont André BROTO est le Président, nous avons entrepris cette démarche. Nous nous sommes dit que l'on ne pouvait pas travailler en silo, chacun dans son coin et trouver des solutions qu'il faudrait ensuite assembler. L'idée de rassembler ces forces nous a semblé non seulement pertinente, mais quasiment incontournable. Je rappelle qu'au sein de l'IDRRIM, siègent les donneurs d'ordres, les collectivités (les communes, les métropoles, les départements). Nous n'avons pas encore les régions, parce que jusqu'à présent, elles n'avaient pas encore le réseau routier à leur charge, même si cela a failli être le cas. Ensuite, sont également membres les entreprises, les bureaux d'ingénierie publics et privés et les associations, dont quatre sont présentes aujourd'hui. Évidemment, le GART et le CEREMA qui ont participé à l'élaboration du séminaire font partie de l'IDRRIM, ainsi que les écoles d'ingénieurs, les organismes de recherche comme l'IFSTTAR qui a est intervenu ce matin. Toutes ces forces et compétences sont intéressantes pour traiter les problèmes, lorsqu'ils deviennent prégnants et importants, avec des modifications de lois, des impacts sur les usagers, les transporteurs, tous les organismes.

Les problématiques évoquées ce matin impactent à la fois la mobilité, mais également l'infrastructure elle-même, pas forcément la gare, mais tout ce qui se passe autour. On a cité quelques exemples et Yo KAMINAGAI nous en a montrés beaucoup. Quand on va amener des lignes de bus nouvelles, du covoiturage en centre-ville autour de gares routières ou légèrement à côté, il faut tout de même que l'on vérifie que cela va pouvoir continuer à fonctionner dans des conditions satisfaisantes. Je ne vais pas citer d'exemple, mais on sait qu'un certain nombre de gares routières commencent à devenir saturées. Cela a été dit ce matin. Pourquoi certaines villes allemandes refusent de laisser les cars pénétrer en ville ? Parce que cela pose des problèmes. certains opérateurs et exploitants disent qu'il est mieux de rester en dehors que de venir à l'intérieur, pour les mêmes raisons. Des aménagements sont donc peut-être à faire pour rejoindre les gares, comme des voies bus. Je ne sais pas si l'on peut encore élargir partout, mais c'est peut-être possible.

Je voudrais insister sur un deuxième point qui est très important pour l'IDRRIM . Ce matin, nous n'avons pas parlé des arrêts. Nous n'avons pas eu de photos dans la présentation de la RATP ni dans les exposés. Que se passe-t-il quand on arrête des cars Macron au bord des périphériques ? J'aurais aimé que l'on voie comment font des cars Macron arrêtés devant des Mac Do, IKEA ou autres centres commerciaux. Que se passe-t-il ? Que font les passagers ? Traversent-elles le périphérique, afin d'aller prendre un métro ou un tramway se trouvant en face ? Je ne parle pas du périphérique parisien, mais c'est peut-être plus tentant sur d'autres rocade . Cela pose un réel problème de sécurité. Que faisons-nous des personnes descendant des cars? On est sur l'infrastructure et s'il y a un problème de sécurité il ya automatiquement un engagement pénal du responsable de l'infrastructure. Ce sont des sujets que l'on voudrait également voir traités, peut-être dans une deuxième étape, mais il faut sûrement les anticiper, avant qu'un accident grave ne se produise, avec un utilisateur de car Macron ou normal.

Gilles DANSART

Je vous remercie. Il s'agit donc de la sécurité et du premier thème, pour lequel André BROTO a inventé un mot ce matin : désiloter. Ce sont les deux fils rouges de cette journée.

Merci à tous les quatre. Il reste à espérer que les opérateurs, les collectivités, le régulateur et l'administration seront aussi d'accord entre eux que vous quatre, afin de mettre en place une telle journée. Je vous remercie. Bon appétit et à tout à l'heure.



Table ronde n° 1 : Besoins et mode de gouvernance

Gilles DANSART

Ce matin, nous avons eu quatre exposés contextuels sur la question des gares routières, les évolutions législatives, le paysage global de la mobilité, le marché allemand et pour finir, quelques exemples de gares routières dans le monde.

Cet après-midi, nous tiendrons deux tables rondes sur les deux principales questions à propos des gares routières. La première table ronde aura lieu dans quelques instants et sera relative aux besoins et au mode de gouvernance. Avant 15 heures, la deuxième table ronde portera sur l'intégration des gares routières dans un schéma multimodal.

Pour cette première table ronde, Grégory CARMONA RUZ interviendra une quinzaine de minutes. Il connaît parfaitement l'exemple espagnol. Il est d'ailleurs franco-espagnol et a la double culture. Je vous rassure, il parle aussi bien le français que l'espagnol et connaît aussi bien l'Espagne que la France.

Ce matin, on a beaucoup parlé de l'Espagne, notamment André BROTO, qui a vanté l'exemple madrilène. C'était une bonne introduction pour cette présentation : Grégory CARMONA RUZ va nous dire comment on peut, sur le territoire français, non pas copier un modèle, mais s'inspirer des bonnes pratiques qu'il a pu identifier en Espagne. Grégory, je vous donne une quinzaine de minutes pour nous parler de l'Espagne et de l'ensemble des enseignements que vous tirez de votre observation des gares et des flux routiers.

Introduction

Grégory CARMONA RUZ, Solutrans

Merci beaucoup. Comme l'a évoqué Gilles, j'ai eu l'opportunité de travailler entre 15 et 20 ans sur le marché espagnol, tant dans le domaine des transports urbains que celui des transports interurbains. En Espagne, les gares routières font partie du paysage. Ce n'est pas une question que l'on se pose, parce qu'avoir une gare routière dans une ville est naturel. Il n'existe pas d'enjeu particulier, c'est normal.

En France, il y a deux ans, on ne se serait pas trop posé la question de gare routière. J'ai vu un rapport de la FNTV datant de 2012, dans lequel il était évoqué que seulement un département sur deux était équipé d'une gare routière, mais c'était un simple constat. En France, les gares routières existaient, mais elles ont été plus ou moins délaissées et abandonnées avec le temps. En contrepartie, si l'on prend ce qui se passe en Espagne, on est dans un contexte assez différent. Il y a 60 ans d'expérience dans ce domaine et le retour d'expérience est donc très important, avec 60 ans de grandes lignes nationales et locales, tout ceci avec des gares routières comme éléments de desserte des villes et points de connexion de ces différentes lignes dans le pays. En France, il est difficile de comparer cela aujourd'hui. Le marché des grandes lignes est extrêmement récent et il n'existe pas de vrai retour. Le seul retour que l'on peut avoir est indirect, à savoir celui du modèle allemand, qui est un pays voisin, dans un contexte proche, avec une libéralisation de type similaire. À ma dernière connaissance, lors d'un échange avec un consultant allemand sur le sujet, après quatre ans, c'est un marché n'ayant pas encore trouvé son modèle économique. En Allemagne, aucune entreprise ne gagne d'argent. Il y a du volume, des passagers, mais pas d'argent. C'est donc une question à se poser, tant sur le modèle de ligne que le modèle de gare routière.

Au moment où l'on va commencer à parler des gares routières, il va falloir parler de leur gouvernance et des modèles économiques. Sur ces sujets, tant au niveau des lignes que des gares routières, nous avons le retour d'expérience espagnol. Aujourd'hui, en Espagne, on a environ 360 infrastructures de type gare routière, dont 280 classées comme gares routières. Pourquoi sont-elles classées comme gares routières ? Une simple infrastructure accueillant un autobus ou un autocar n'est pas une gare routière. En Espagne, pour être une gare routière, c'est assez simple, la loi indiquant une série de critères. Lorsque l'on répond à ces critères, on peut être classé en tant que gare routière. Il faut, par exemple, avoir une entrée différenciée pour les voyageurs et pour les véhicules, des quais protégés, à l'abri, des consignes, de la messagerie pour pouvoir transporter des objets ou des paquets avec les autocars, etc.

Je vais en profiter pour vous montrer en image quelques exemples de gares routières, en sachant qu'il ne faut pas forcément comparer. Nous avons des contextes différents et 60 ans de retours d'expériences. C'est donc un marché très consolidé, qui représente six fois le marché français de grandes lignes, en étant optimiste. Cette année, je crois que la France table sur 3 à 5 millions de passagers, alors qu'en Espagne, ce sont 30 millions de passagers. On voit bien la différence entre un marché mur et un marché qui ne l'est pas, à savoir qu'en France, il existe un potentiel de croissance alors qu'en Espagne, c'est plutôt un potentiel de baisse de passagers. Les lignes à grande vitesse continuent à s'étoffer dans le pays et les passagers ont tendance à préférer la grande vitesse. Il faut le dire, j'en suis désolé pour les autocaristes, mais à prix similaire, on préfère la grande vitesse. Par contre, il existe toute une niche de marchés pour les lignes d'autocars.

Gilles DANSART

Vous disiez qu'à prix similaire, les Espagnols préfèrent la grande vitesse. Cela signifie que le prix de l'autocar n'est pas celui que l'on constate aujourd'hui en France.

Grégory CARMONA RUZ

Non, ce n'est pas tout à fait cela. Le chemin de fer espagnol avait positionné son tarif TGV sur un tarif réaliste, mais il faut savoir que l'Espagne a une population de 30 % inférieure à celle de la France et qu'en plus, elle traverse une crise. Après de très lourds investissements ferroviaires, l'État a fait le constat que nos trains n'étaient pas pleins. Comme la société de chemins de fer est publique et que, de toute façon, elle perd de l'argent, ils ont décidé de baisser les tarifs, afin de remplir les trains. Comme ils ont fait un investissement, autant faire en sorte que cet investissement soit rentabilisé, au moins socialement. Ces baisses de tarifs assez importantes ont généré depuis plusieurs années une baisse du trafic par autocar. Par contre, l'autocar a toujours ses niches sur les zones très montagneuses où le train n'est pas très pertinent et où il n'existe pas de grande vitesse.

En Espagne, ce sont des concessions, ce n'est pas un marché totalement libre d'accès. On ne dit pas : « Allez-y, chacun fait ce qu'il veut, la maison invite ». Si vous voulez exploiter une ligne, vous passez par une procédure d'appel d'offres, comme cela se fait en France pour tous les autres systèmes de transport. Si vous êtes le mieux disant au niveau des prix, de l'offre et de la qualité, vous aurez le marché. Si vous avez le marché et que vous le remplissez, que vous avez fait, par exemple, 10 courses aller-retour par jour sur un trajet et que vous avez un potentiel additionnel de passagers, vous avez le droit de proposer des courses supplémentaires, comme vous le voulez et dans les conditions que vous voulez. Par contre, il faut demander l'autorisation au ministère pour validation. Dans ce cas, on voit apparaître des autocars à très haut niveau de services, dont les sièges ressemblent un peu à ceux d'une business class d'avion, avec de grands écrans en face du passager, des sièges qui se couchent, une hôtesse à bord vous servant des plateaux-repas, etc. Ces autocars, qui coûtent le double d'un trajet normal sont généralement bien axés sur des lignes ayant un déficit en chemin de fer et ont leur clientèle. Une clientèle achète ce type de services et généralement, ils sont remplis avant les autres autocars plutôt low cost. Cela peut surprendre, mais tout dépend du contexte, ce qui prouve qu'il n'existe pas de règle absolue et que chaque cas est différent. Avant de présenter les gares routières espagnoles, faites attention à ce que vous voyez. Les contextes sont différents.

Ici, je ne vous présente que des images. Ici, c'est la gare routière d'une commune ayant une quinzaine de milliers d'habitants, à 50 kilomètres de Madrid. Elle accueille des trafics de transport de banlieue et n'a pas vraiment de grande ligne, mais a également tous les flux touristiques. C'est un contexte un peu similaire à Versailles et les autocars de tourisme ont l'obligation de déposer les passagers dans la gare routière, afin de ne pas avoir la pagaille au niveau de la circulation. Là, c'est la même gare vue de l'extérieure, qui est totalement intégrée à la ville. On voit qu'il y a des commerces, des restaurants, une terrasse au-dessus, etc. C'est la gare routière typique d'un centre historique et confiné.

Ici, c'est une gare routière moderne, avec beaucoup plus d'espace. Cette grosse tour est un espace commercial occupé par un gymnase, une salle de sport. En dessous, on voit la gare routière d'une commune de 50 000 habitants. Voici le hall d'attente, au fond, une cafétéria et sur la droite, des commerces, puis une zone, avec des guichets. C'est un cas particulier un peu comique à montrer. C'est une gare routière datant de 1948, construite en hypercentre-ville et elle se trouve au milieu des immeubles. La coupole est la gare routière recouverte au milieu des immeubles et elle fonctionne très bien. Son avantage est qu'elle se trouve à 200 mètres du centre piéton. Arriver à faire cela en France est presque impossible.

Tout a été construit à la même époque, ce qui ne l'empêche pas d'être relativement propre et agréable.

Voici un exemple très récent de gare routière, construite en 2014 ou en 2015. C'est un aéroport urbain. Celle pour laquelle on voit les espaces d'attente ne fait pas partie d'une très grande ville. Elle se trouve dans une ville d'environ 230 000 habitants. Ce sont les espaces d'attente et une partie des quais extérieurs voyageurs. C'est en forme de U et on voit le fond du U, mais les deux autres branches continuent à accueillir des quais pour les passagers. C'est un contexte un peu différent de pôle d'échange madrilène. On ne voit rien parce que tout est souterrain. À gauche, c'est une ancienne gare ferroviaire transformée pour partie en centre commercial. En dessous, en sous-sol, on trouve le pôle d'échange sur plusieurs niveaux. Il y a des lignes grande distance, des lignes de moyenne et courte distance, ainsi que des autobus urbains. C'est l'intérieur de ce pôle d'échange, avec les zones d'attente et la cafétéria, ainsi que l'accès aux quais pour les véhicules. Une séparation est faite dans tous ces pôles d'échange madrilènes, entre les quais voyageurs et les quais véhicules, tout simplement pour des raisons de confort et de pollution. Au tout début, dans les années quatre-vingt-dix, il n'existait pas de séparation et le fait de rester cinq minutes dans ce type d'espace était absolument horrible. Cela sentait très mauvais et il faisait chaud. Maintenant, c'est climatisé, les espaces d'attente disposent de cafétérias, c'est tout de même assez différent.



Ici, c'est un autre cas, que l'on aurait également du mal à reproduire en France. C'est la gare routière principale de Madrid, sachant que tout est maintenant réparti. Il existe la gare routière principale, plus les six pôles d'échange. On voit la gare routière principale en hauteur avec, aux alentours, des espaces de bureaux. Tout en haut de cet espace, on voit une petite courbe, qui est une gare ferroviaire de banlieue. Ce bâtiment en forme de marteau est la gare routière de Madrid. Voilà le contexte urbain depuis une vue piétonne. Là, c'est le hall de vente principal et de l'autre côté, se trouve le hall d'attente. On voit les espaces de vente de tickets pour les passagers. Là, on rentre plutôt du côté du hall d'attente, avec les cafétérias. Une autre entrée se trouve tout à fait au sud de la gare, en bas. Il existe plusieurs entrées.

Après avoir montré ces quelques images, je vous précise que ce sont des images correspondant à un contexte très particulier, avec plus de 60 ans de retour. Aujourd'hui, en Espagne, on a l'exemple inverse. Il existait un chemin de fer assez squelettique, qui s'est fortement développé, particulièrement en grande vitesse. L'une des priorités était bien sûr de construire des gares ferroviaires. Dans les très grandes villes comme Madrid, Barcelone et autres, on va desservir le centre, mais dans les villes secondaires, on n'allait pas dévier une ligne de grande vitesse, avec les coûts que cela suppose, pour aller dans un centre-ville de 20 000, 30 000 ou 50 000 habitants. On a donc fait passer les grandes lignes au plus proche et l'on a mis de belles gares ferroviaires toutes neuves. On s'est rendu compte que parfois, c'était n'importe quoi. On a voulu absolument faire tout ce qu'il fallait, avec de magnifiques gares, afin d'être à la hauteur de tous les autres européens, mais dans certains cas, les gares sont surdimensionnées. À Saragosse, la gare est absolument immense, dans un bâtiment impressionnant. Je crois que comparativement, même la gare de Paris Gare de Lyon est petite, en termes de bâtiment. À côté de cela, 10 % de la gare sont dédiés à la gare routière, qui est intégrée dans la gare ferroviaire. À première vue, c'est un excellent projet, mais en pratique, environ deux millions de passagers empruntent la gare routière, mais à peine plus empruntent la gare ferroviaire. C'est un bâtiment immense, mais très vide, avec peu de passagers. C'est donc le retour inverse : Qui a investi et qui retrouve son investissement ? C'est une grosse difficulté et il existe de nombreux exemples similaires. Par exemple, entre Valence et Cuenca, une ville s'appelle Requena. Elle a environ 25 000 habitants, avec une autre ville à proximité ayant environ 30 000 habitants et il fallait faire une halte ferroviaire pour ces personnes-là. Une halte a été faite, dans une mini-gare, mais c'est tout de même la dimension TGV. En Espagne, depuis toujours, on a un système de contrôle, comme dans un aéroport et les personnes passent leurs bagages au scanner et embarquent ensuite dans le TGV. Toutes les gares sont donc équipées et conçues pour cela. Dans une telle gare, le minimum exige tout de même certains espaces et cette gare est désespérément vide, avec deux trains par jour s'y arrêtant. Vu de l'extérieur, c'est vraiment un investissement inutile.

Gilles DANSART

Je voudrais tout de même revenir sur le sujet des modes de gouvernance et du financement. Tout à l'heure, vous avez dit que ce n'était pas un trafic en open access, que des appels d'offres étaient lancés. Pouvons-nous en déduire que l'investissement sur ces gares routières est public et qu'une partie des revenus du transport va au financement ? Comment cela se passe-t-il ?

Grégory CARMONA RUZ

Pour revenir sur la gouvernance de ces gares routières, il existe plusieurs modèles de gestion. Il existe des gares routières municipales. L'aéroport urbain que je vous ai montré tout à l'heure est une gare routière municipale. On peut le constater, parce qu'elle a peu de commerces et l'on sait donc qu'elle sera déficitaire. Dans ce cas, la mairie assume vouloir cette gare routière comme elle le souhaite et il n'existe pas d'objectif de récupération de l'investissement. Madrid est une société d'économie mixte (SEM) et la plupart sont sous le régime de concessions administratives, comme les lignes. La grande différence est qu'au vu du niveau d'investissement, ces concessions portent généralement sur une trentaine d'années.

Le modèle économique fonctionnant dans les concessions est généralement le suivant : il existe plusieurs sources de recettes pour le concessionnaire, qui investit. Ensuite, il a une concession relativement longue, parce que c'est un investissement lourd, avec des recettes peu élevées et des coûts de fonctionnement assez fixes et stables dans tous les cas. L'électricité dans une gare comme celle de Madrid représente des coûts importants. À côté de cela, ils se rémunèrent sur la location des espaces commerciaux, la location des guichets, sur les places de stationnement, lorsqu'il y a du stationnement. Le principal modèle, pour lequel on peut trouver des centaines de déclinaisons, selon les gares routières, est le voyageur. Chaque fois qu'un autocar rentre avec un voyageur, l'autocar va payer par unité, parce qu'il est arrivé. En fonction du nombre de passagers que transporte cet autocar et qui descendra dans cette gare, il y aura un coût par passager, qui peut être de 50, 60 ou 70 centimes. C'est très variable, selon les gares routières. En fonction du temps qu'il va stationner dans cette gare routière, l'autocar devra acquitter un montant de stationnement.

C'est le modèle de gouvernance et de fonctionnement espagnol et il faudrait voir comment adapter ce système à la France ou penser à quelque chose de très différent. Je précise qu'aujourd'hui, en Espagne, il n'existe pas uniquement des gares routières, d'autres choses se sont créées. Les gares routières typiques existent dans les villes depuis la création des concessions. Les pôles d'échange à Madrid sont beaucoup plus multimodaux, ont une philosophie très différente et sont très intégrés dans le tissu urbain. Leur modèle économique est en partie basé sur les gains de temps qu'ils génèrent pour les autobus, grâce aux sites propres d'accès. Il existe également des systèmes, un peu étranges à première vue, mais qui fonctionnent de plus en plus. Le marché est assez calme en Espagne, du fait de la stagnation, mais ce sont, par exemple, les aires d'autoroute. Des autoroutes ou des gares routières sont des pseudos aires d'autoroute. Quand on prend une ligne faisant six heures de trajet, une pause a forcément lieu au milieu. Parfois, le temps de cette pause est utilisé pour créer une sorte d'aire d'autoroute dédiée aux autocars, mais faisant également objet de gare routière. On peut y acheter son ticket et continuer son trajet. Dans certains cas, c'est du mixte. On sort de l'autoroute et cette sorte de gare fait gare routière et aire d'autoroute, puis l'autocar continue son trajet.

Pour conclure, en France, nous ne sommes pas totalement orphelins. La gare de Vaise, à Lyon, qui a déjà plus de vingt ans, était un pôle d'échange multimodal plutôt de type urbain, avec du renouvellement urbain autour, des logements au-dessus, des parkings relais, le métro en dessous, ainsi qu'une gare ferroviaire à l'intérieur. En France, il existe des exemples où on peut rattacher de la ligne grande distance et on a des éléments d'inspiration. Je prends l'exemple de l'Est lyonnais, avec une grande rocade qui passe, sur laquelle circulent des autocars allant du nord au sud et une ligne ferroviaire relie l'aéroport au centre de Lyon. Il existe peut-être un espace adéquat, afin d'y créer une sorte de gare routière ou un pôle. Il va donc falloir être très souple là-dessus, mais également fixer des critères. Nous devons savoir où nous allons et avec quels critères.

Pour revenir sur le système ouvert open access français, on commence à avoir un petit retour dessus et il se développe. Par contre, il n'existe pas vraiment de règle ou des règles basiques, parce que le marché est totalement ouvert. Le contexte n'est pas tout à fait celui de l'égalité des chances et il n'existe pas de garantie que cette libéralisation fonctionne très longtemps. Finalement, si vous avez un modèle déficitaire et que, tôt ou tard, les personnes s'habituent à ce service, il faudra le subventionner, parce que les opérateurs diront que s'ils ne gagnent pas d'argent, ils arrêtent. On ne peut plus arrêter un service transportant 10, 20 ou 30 millions de passagers. À l'inverse, un monopole se produira, parce que tout le monde jettera l'éponge, sauf un ou deux et le marché sera finalement très resserré, ce qui serait dommage. En prenant tout simplement pied sur cet exemple, un cadre et des objectifs clairs doivent être fixés pour les gares routières. Par contre, il faudra également laisser une marge de manœuvre à la créativité et à la flexibilité pour s'adapter.

Merci beaucoup. (Applaudissements.)

Gilles DANSART

Merci, c'est une transition parfaite pour le débat suivant.

J'ai une petite question de détail. On a compris qu'il existait trois modes de gouvernance : des gares municipales, des SEM et des concessions. Qui sont les concessionnaires ? Y a-t-il un régulateur ou une autorité organisatrice ?

Grégory CARMONA RUZ

C'est une bonne question. Il existe deux cas de figure. Soit les régions sont autorités organisatrices, soit les communes et les villes. La mairie de Madrid est directement titulaire de la SEM, avec un opérateur. Concernant les concessionnaires de ces gares, la plupart sont des opérateurs d'autocars grandes lignes.

Gilles DANSART

Ce ne sont pas des entreprises de BTP, mais les opérateurs eux-mêmes, qui ont investi dans ces gares ?

Grégory CARMONA RUZ

Dans la majorité des cas, les opérateurs eux-mêmes ont investi dans les gares. Dans le cas des pôles d'échange plus récents, les investissements étaient beaucoup plus lourds et c'est donc un mix BTP et transporteurs.

Gilles DANSART

Merci beaucoup, Grégory CARMONA RUZ. Je vais demander aux quatre participants de la table ronde, Louis NEGRE, Anne GÉRARD, Jean-Baptiste MAISONNEUVE et Didier FREMAUX de me rejoindre.



Je commence par Louis NEGRE, qui est Président du GART et coprésident de TDIE. Manifestement, on a « mis la charrue avant les bœufs » en créant les lignes, sans penser à ces gares et points d'arrêt. Que faire pour que le dispositif soit plus complet et surtout qu'il réponde aux besoins des voyageurs et des opérateurs de transport ?

Louis NEGRE, Président du GART et coprésident de TDIE

Vous l'avez dit, nous avons un pays extraordinaire ou bien extravagant. Il est en effet, très paradoxal de ne pas ouvrir à la concurrence, de tout faire pour la bloquer sur le ferroviaire et au même moment, je me souviens du ministre Macron sur son estrade, en train d'annoncer qu'il y avait désormais une ouverture à la concurrence par des autocars. La France est donc un pays étrange. On se demande comment elle peut fonctionner dans ces conditions. Je viens d'entendre le modèle espagnol, qui est un modèle ouvert à la concurrence, mais régulé et maîtrisé où l'on sait où l'on va. Notre pays qui est par principe opposé à la concurrence, fait brutalement de l'open access. Sous cette forme, c'est un système très libéral, allant au-delà de la politique des espagnols et même des anglais.

Aujourd'hui, le résultat est que les autocars Macron répondent à un besoin. En ce sens, il n'y a rien n'est à dire. Une partie de la population, des utilisateurs de ces véhicules, ne les aurait jamais pris s'ils n'existaient pas. Ces cars sont axés de plus, sur un modèle de transport collectif. Une fois que l'on a dit cela, tout est à mettre en place, parce que l'on est dans la préhistoire. On voit bien les quelques difficultés que vous avez soulignées, on peut les voir en creux, par rapport à l'Espagne. Au GART, et le Sénat nous avait suivis, nous étions sur le principe d'étape non inférieure à 200 kilomètres, afin de pouvoir négocier, si nécessaire, efficacement avec l'opérateur. Le gouvernement a préféré descendre à 100 kilomètres. Il existe un risque majeur aujourd'hui, que dans cette libéralisation aussi large, on tue certains trafics et des lignes de TER.

Normalement, on a prévu, à travers le schéma régional, un outil favorable pour une gestion globale de l'aménagement de la région et de l'intermodalité. On apporte cette compétence très importante aux nouvelles régions. C'est formidable, on a enfin une vue globale, au lieu d'un empilement d'autorités et de transports, qui travaillent chacune pour soi. Cette compétence donne désormais à la région une vision d'ensemble et la responsabilité de la coordination des différents modes de transport et autorités. Pour moi, cette intermodalité est une avancée extrêmement positive. Le GART ne peut que s'en féliciter. C'est ce que nous avons voté au Sénat et c'est ce que j'ai voté personnellement.

Maintenant, les cars Macron arrivent, on ne sait pas très bien de qui ils dépendent. On sait encore moins où ils s'arrêtent, où ils repartent, où ils déposent, etc. Nous sommes dans un système ressemblant beaucoup à la jungle. Ce n'est pas exactement la vision que le législateur a eue. Par contre, c'est ce que nous découvrons sur le terrain, parce qu'il existe effectivement, à ce jour, une non-coordination de l'ensemble de ces mesures. On a eu ce que j'appelle un tsunami législatif, avec la loi Macron, la loi NOTRe et la loi MAPTAM. En même temps, des activités nouvelles s'ouvrent, très peu régulées, voire pas du tout. Que faire dans cette situation ?

Plus que jamais, je crois que nous avons besoin de développer les transports. Il existe une forte demande dans ce domaine-là. On le voit, dans les pays étrangers, les autocars Macron rencontrent une clientèle et je pense que c'est identique en France. Cette clientèle existe donc. Ce que nous pouvons répéter, au nom du GART ou de TDIE, est de souhaiter un dispositif qui ne soit pas un jardin à l'anglaise, mais un jardin à la française, dans lequel on sait qui fait quoi et comment. Nous avons transformé les autorités de transport en autorités organisatrices de la mobilité. Grâce à cette compétence, les régions ont la mission de coordonner l'ensemble des AOM et donc des flux de circulation, afin d'optimiser ces derniers et éviter toute confrontation inutile entre eux.

Gilles DANSART

Merci. Plus concrètement, si les différentes autorités organisatrices se saisissent du problème, cela ne risque-t-il pas de prendre du temps, afin de voir émerger un certain nombre de nouveaux sites ? Des trafics existent, avec un, deux ou trois millions de voyageurs et il va bien falloir s'occuper d'eux. Marc TASSONE disait que des situations pouvaient être dangereuses pour un certain nombre de voyageurs. Comment fait-on pour accélérer, en attendant ce paysage à la française très régulé et très bien organisé ?

Louis NEGRE

Nous, autorités politiques d'aménagement du territoire, devrions regarder où arrivent, où partent, où sont les voyageurs. Encore une fois, peut-on dans nos villes, agglomérations et métropoles, faire en sorte que l'on n'ait pas de départ sauvage ? Constater que les dépôts et les départs des passagers se font dans un rond-point nous interpelle.

Gilles DANSART

Il existe tellement de ronds-points, que cela ferait beaucoup de temps d'arrêt.

Louis NEGRE

On pourrait l'imaginer mais c'est tout de même très particulier. Il n'existe pas de quai ni d'arrêt prévu pour. Les personnes se réuniraient sur le bord du rond-point ? Cela ne ressemble à rien. C'est d'autant plus étrange que, par ailleurs, on refuse, en mettant tout son poids dans la balance, d'ouvrir à la concurrence de manière régulée. Je ne comprends pas la ligne politique de notre pays.

Gilles DANSART

Anne GÉRARD, vous êtes vice-présidente de l'agglomération du Grand Poitiers, une élue d'agglomération. De fait, vous êtes confrontée à cette émergence, d'ailleurs peut-être pas autant que ce que vous l'auriez souhaité pour le désenclavement du Grand Poitiers. Vous nous le direz. De votre point de vue d'élue municipale, comment voyez-vous les choses sur ces gares routières et points d'arrêt ?

Anne GÉRARD, vice-présidente de l'agglomération du Grand Poitiers

Bonjour à tous et merci pour cette question. À Poitiers, ce qui fait que l'on a une gare routière est d'abord le train. Au début des années 2000, on a fait un choix particulier, pas tant de construire une gare routière, mais vraiment de mettre en place un pôle d'échange multimodal, en se disant que l'intermodalité serait vraiment l'avenir des transports. Ainsi, on a voulu renforcer la gare SNCF. C'est le choix historique d'un maire de Poitiers, qui a été maire pendant 30 ans, du maire actuel et Président de l'agglomération.

C'est une gare ferroviaire en centre-ville et pour nous, c'est très important. On s'est battu avec la LGV Sud Europe Atlantique et on a fait en sorte que pour cette LGV, allant pour le moment de Bordeaux à Paris, la ville de Poitiers soit toujours traversée. C'est un choix politique sur lequel j'insiste, parce que pour nous, c'est essentiel. Notre gare n'est pas une gare dite « betterave », elle est en centre-ville et à partir là, on a tout construit autour de cette question-là.

En 2007, on a inauguré un pôle d'échange multimodal complètement intégré, parce qu'il s'appuie à la fois sur la gare ferroviaire et la gare routière, qui se trouve en dessous. Elle est invisible, parce qu'elle est intégrée dans un parking de cinq niveaux, avec un niveau d'arrêts minute et 500 places de stationnement. Aujourd'hui, elle est reliée à un viaduc, qui est un site propre de bus. Évidemment, dans ce pôle d'échange se trouvent également les taxis, l'autopartage et notre structure louant des vélos. C'est le centre de la mobilité à Poitiers. C'est un endroit se situant exactement à 12 minutes de l'entrée sud de Poitiers par l'autoroute en voiture, à 12 minutes de l'entrée nord par l'autoroute en voiture et à 12 minutes à pied du centre-ville. C'est vraiment une configuration idéale.

Quand on voit arriver ces cars Macron, on laisse venir. On n'est pas allé les chercher non plus. Pourquoi a-t-on mis cela en place ? Cette gare routière se trouvant au milieu de cet aménagement accueille les autocars de la région et ceux du département. On est simplement l'autorité organisatrice, qui gère et a cette position d'avoir mis en œuvre ce projet. Cependant, nous ne l'utilisons pas pour nous. Nos lignes de bus n'entrent pas dans la gare routière, c'est important. C'est vraiment la gare routière des autocars. Jusque-là, on avait des cars commerciaux, essentiellement Eurolines et certains cars de tourisme, puis essentiellement la région, les TER et le département, tout ce qui est interurbain, comprenant les cars scolaires. Tout notre réseau de bus, arrivant également depuis le viaduc et le parvis de la gare, n'entre pas dedans.

On a laissé venir les cinq compagnies françaises de cars Macron. Quatre passent dans la gare et pour le moment, cela se passe bien. On a négocié avec eux, ils sont rentrés dans notre système et en plus, c'est assez idéal, parce que l'on a un hall d'attente, les chauffeurs peuvent s'arrêter, se reposer, etc. En termes de services, tout a été mis en place. Nous n'avons que 15 quais accessibles, alors que Munich en a 29, mais en 2015, nous avions environ 75 autocars qui passaient par jour et Munich en a 80. Sur ces 15 quais, qui sont tous accessibles, ce qui fonctionne plutôt très bien aujourd'hui est que nous avons nos horaires scolaires, avec beaucoup de passage le matin et le soir, mais tous ces cars Macron arrivent à d'autres moments. On n'est pas en concurrence. Évidemment, quelques problématiques ont eu lieu au départ, mais tout se passe bien.

Gilles DANSART

Dans votre esprit, ce pôle d'échange multimodal a vocation à attirer 100 % des cars Macron. Vous n'envisagez pas que vous puissiez, aux marges du Grand Poitiers, aménager d'autres points d'arrêt ? Si des opérateurs vous disent qu'ils n'ont pas forcément toute la clientèle à capter en centre-ville et qu'ils en prendraient bien à la marge, que répondriez-vous ?

Anne GÉRARD

On en parlait justement avec le Monsieur de FlixBus. FlixBus vient dans Poitiers pour sa ligne Nantes Toulouse, via Poitiers Limoge et a en même temps fait le choix d'aller s'installer au Futuroscope pour la ligne Paris Bordeaux. Je comprends tout à fait cette position commerciale, dans la mesure où les trois autres lignes font du Paris Bordeaux et passent par Poitiers. Ce qui est important est que l'on a vocation à les accueillir et en même temps, on n'a pas vocation à faire des autocars le centre de la mobilité. Pour l'instant, on laisse venir et tout se passe bien. S'ils veulent s'installer ailleurs, on en parle avec eux, mais ils ne peuvent pas s'installer n'importe où, dans des conditions de sécurité qui ne sont pas les bonnes et posant des problèmes de circulation. Ce sont des discussions et aujourd'hui, on n'a pas été confronté à cela. S'ils souhaitent s'arrêter à Poitiers, avec l'attractivité et les services qu'on leur offre et tout ce dont ils ont besoin, on souhaite qu'ils viennent là, mais si c'est à 10 kilomètres dans l'agglomération, pourquoi pas ?

Gilles DANSART

Vous dites que vous leur offrez, mais ce n'est pas tout à fait le cas. Peut-on parler de modèle économique ?

Anne GÉRARD

Ce qui est très important est que nous avons construit cette gare dont nous n'avons pas l'usage, en tant que Grand Poitiers. On a un peu une position d'arbitre et autour de la table, se trouvent la région, le département, la SNCF et la FNTV. Cette gare a été aménagée avec tous ces partenaires, afin de prendre les contraintes en considération. On est un peu en retrait et cela nous permet de coordonner les choses.

Financièrement, c'est une régie directe par l'agglomération. La plus grande complexité à gérer pour nous est plutôt le lien entre la collectivité de Poitiers, qui gère le parking, parce que c'est une compétence de la ville et le reste, géré par le Grand Poitiers. Aujourd'hui, deux personnes à plein-temps plus une équipe de propreté gèrent la gare routière. Le coût annuel de fonctionnement est de 155 000 €, toutes taxes comprises. Le modèle économique actuel, qui peut évidemment évoluer, est que 75 % sont financés par les autorités organisatrices, 12 % par les recettes commerciales et 12 % sont à la charge de l'agglomération.

Ensuite, par rapport à ce passage à quai, j'ai bien retenu que pour Munich, c'étaient 6 €. On s'est posé la question et l'on a tout de même anticipé Macron. On n'était pas dans la recherche d'avoir ces cars, c'est arrivé assez brutalement et l'on défend tout de même le train. Sur le moment, on s'est demandé s'il ne fallait pas faire une bascule et faire payer très cher, mais on est resté raisonnable. Pour toutes nos compagnies abonnées, ce sont 2,70 € par car pour 30 minutes d'arrêt. Si elles ne sont pas abonnées, le prix est de 3,70 €. Pour le stationnement, nous avons plusieurs tarifs. Si un stationnement se fait de 8 heures à 12 heures, le prix est de 12 € pour une compagnie abonnée et de 13 € pour une compagnie non abonnée. Pour l'instant, on n'est pas dans une recherche de rentabilité. On a un modèle qui fonctionne, mais qui doit évoluer.

Gilles DANSART

Si l'on compile tous ces revenus, c'est très faible.

Anne GÉRARD

Pour l'instant, ce sont 12 % de notre fonctionnement. Ce sont nos recettes commerciales.

Gilles DANSART

Je vous remercie pour cette explication très précise du pôle de Poitiers. Je vais me tourner vers les deux opérateurs, Jean-Baptiste MAISONNEUVE de la FNTV et Didier FREMAUX, directeur du Grand Paris chez Transdev. Transdev est notamment la maison mère d'Isilines et d'Eurolines.

Jean-Baptiste MAISONNEUVE, on aimerait savoir comment les opérateurs voient les choses, du point de vue de ces gares et de ces pôles. Dans certains pays, ils contribuent au financement ou deviennent opérateurs. La tarification semble parfois extrêmement faible, avec une forte implication des collectivités pour offrir une infrastructure et un service. Quelle est votre position ? Est-ce un opportunisme et vous adaptez-vous à toutes les situations ? Êtes-vous prêt à vous engager plus fortement dans certaines situations ?

Jean-Baptiste MAISONNEUVE, FNTV

Bonjour à tous. Je représente une fédération d'opérateurs et, à ce titre, les opérateurs qui sont aujourd'hui sur les lignes nationales et toutes les entreprises opérant au niveau départemental et régional.

Au niveau des gares routières, il faut déjà préserver ce qui existe. J'ai écouté l'exemple de Poitiers avec beaucoup d'attention et malheureusement, cela n'existe pas partout en France. Cela a été rappelé en introduction, la moitié des préfectures en France a ce type de service et par définition, l'autre moitié n'en a pas. Aujourd'hui, nous devons déjà veiller à préserver les gares routières pouvant exister en centre-ville, parce que l'on pourrait comparer cela à une ligne ferroviaire et une fois que l'on a coupé la continuité, on ne pourra jamais la reconstituer. Il est donc important que ces gares routières existantes soient déjà améliorées, parce que dans l'immédiat, c'est ce qui sera le plus facile à mettre en œuvre. Gilles rappelait une certaine urgence, parce que l'on est en plein développement et la fréquentation de ces lignes nationales ira très vite.

Aujourd'hui, c'est du cas par cas. Quand les opérateurs trouvent sur place une gare bien adaptée, qui correspond à leurs besoins, la majorité d'entre eux, voire la totalité, viennent dans cette gare et Poitiers est le bon exemple. Il n'existe pas de raison d'aller 10 kilomètres plus loin, sauf pour desservir un lieu touristique ou autre. Par contre, il est vrai que ce n'est pas le cas partout. L'exemple de Lyon a été cité. Je ne pense pas que la gare de Vaise soit adaptée au fait que les lignes nationales ou internationales s'y arrêtent. Lyon une des premières gares provinciales, n'a pas de gare routière. C'est un vrai problème : pour les lignes nationales, voire départementales, l'absence de desserte d'une vraie gare routière est vraiment problématique. Oui, c'est du cas par cas.

Pour les opérateurs, on a l'exemple de l'Espagne. Je ne sais pas s'ils ont vocation à participer à la réflexion, pourquoi pas au financement, mais dans tous les cas, ce n'est pas à eux seuls de participer à ce genre de montage. Deuxièmement, selon l'endroit, la circulation, la rapidité de pénétration, qui n'est pas la même à Poitiers, à Lyon ou à Marseille, il peut être justifié que l'on soit en périphérie. En périphérie, cela signifie à proximité d'un mode lourd, parce qu'aujourd'hui, on ne peut pas imaginer s'arrêter en périphérie sans avoir un arrêt de métro ou de tramway.

Des gares routières se sont créées, à vocation départementale ou régionale et souvent, elles étaient mono mode. Avant que les lignes nationales ne se créent, les lignes internationales ont été oubliées. Je connais le cas de Saint-Étienne où se trouve une superbe gare intermodale, mais sans quai pour les lignes internationales, qui à l'époque, étaient peut-être moins en vue qu'aujourd'hui.

Un point ne doit pas être oublié, qui dépend des endroits, à savoir le sujet du tourisme. Comme il ne faut pas réduire la gare routière aux lignes départementales ou régionales, il ne faut pas en exclure le tourisme non plus, selon les gares. Le tourisme doit être pris en compte. La gare Part-Dieu, que je connais très bien, reçoit les autocaristes et ramène un grand nombre de clients à cette gare, entre autres des Alpes. Ils sont déposés au bord de la rue, en déchargeant les bagages comme on peut. Ce n'est ni acceptable ni satisfaisant. Ce sont vraiment tous les maillons du transport de voyageurs qui doivent être pris en compte au sein de ces gares routières.

Gilles DANSART

Vos adhérents se livrent une guerre commerciale active. Attendez-vous des autorités, notamment de l'ARAFER et de l'État, des règles claires en matière de droit d'accès, de l'équité d'accès ? Qu'attendez-vous ? Il va probablement se produire, ici et là, des phénomènes de saturation. Il existe déjà des difficultés pour aller dans certaines gares, comme celle de Marseille ou d'autres. Qu'attendez-vous des autorités dans les mois qui viennent ?

Jean-Baptiste MAISONNEUVE

L'équité d'accès aux gares routières est une évidence. Aujourd'hui, ces gares doivent être ouvertes à tous. De la même façon qu'il y a quelques années, toutes les agences de voyages se trouvaient dans la même rue, au même endroit, je pense qu'il y a tout intérêt que les opérateurs partent et arrivent du même endroit. Encore une fois, ce n'est pas une règle absolue. Si l'on veut ouvrir la concurrence et faire en sorte que les usagers et les clients en bénéficient, il faut qu'ils trouvent les points de départ. À Paris, on peut imaginer en avoir plusieurs, mais une fois que l'on a quitté Paris, d'une ville à l'autre, il doit exister un lieu, afin que la clientèle s'y retrouve. Aujourd'hui, si l'on compare cela aux 30 millions d'Espagnols qui utilisent l'autocar, nous sommes en progression.

Un point important est à souligner. Je n'ai pas pu participer à la présentation du modèle allemand ce matin, mais celui fait au congrès de la FNTV expliquait bien que la clientèle voyageant à bord des autocars n'est pas une clientèle prise ou siphonnée sur des lignes de train. Je me souviens de l'exposé fait à l'époque et sur certaines lignes, la clientèle se redéveloppait en parallèle sur le ferroviaire. C'est un nouveau type de clientèle et je crois que tout reste à écrire. Cette clientèle est nouvelle, on va la chercher sur Internet et ils vont s'adapter. On est en phase de création, mais il faut que ce soit un endroit précis et que les coûts soient maîtrisés. Les opérateurs ne sont pas contre le fait de payer, parce qu'il faut du service autour et un certain nombre de choses ont un coût, mais le coût doit également être maîtrisé.

Gilles DANSART

Ils peuvent donc avoir des intérêts convergents du point de vue des services et des infrastructures.

Jean-Baptiste MAISONNEUVE

À mon sens, oui.

Gilles DANSART

Didier FREMAUX, Jean-Baptiste MAISONNEUVE parlait à l'instant du cas de l'Île-de-France. Vous avez une gare à Gallieni, Porte de Bagnolet, notamment pour Eurolines, mais abritant également du trafic Isilines. Quel est votre constat sur la façon dont on pourrait organiser de façon plus rationnelle et plus efficace la mobilité du trafic longue distance par car ?

Didier FREMAUX, Transdev

Ce n'est pas faire honte à Gallieni que de dire que d'autres généraux avaient plus de troupes et de batailles. C'est un peu le cas ici. C'est vrai, Gallieni existe, mais c'est une goutte d'eau en Île-de-France quand on parle d'intermodalité.

Gallieni, c'est un million de passagers par an, dont de l'Eurolines et 10 % d'Isilines, donc de Macron. Cela relativise. C'est saturé, on pourrait en parler. Elle existe et est en correspondance avec le métro. On a une réponse à un besoin de mobilité, qui est saturé, qui n'est pas satisfaisant, qui pourrait être amélioré. Il manque quelques services aux clients et des points de régulation.

J'ai le prisme Grand Paris, je ne me permettrai donc pas de parler de la province. Notre grande chance est ce qui va se construire avec le Grand Paris Express. 68 gares se construisent, dont beaucoup sont dans Paris. Un certain nombre est sur la ligne 14 et d'autres dans la première couronne.

Cependant, il existe des centres d'intermodalité majeurs de l'avenir. On n'empêchera jamais qu'il y ait quelques autocars répondant à un besoin et se trouvant sur un coin de route n'ayant pas été prévu pour, mais on a le devoir, devant la certitude des besoins des déplacements, de répondre à l'avance à un certain nombre de déplacements auxquels on va devoir faire face.

L'exemple de Marne-la-Vallée Chessy est un contre-exemple : ce n'est pas pour jeter la pierre. La décision est prise de créer des OUIGO, des TGV transportant une quantité de voyageurs. Le monde s'adapte à une infrastructure qui n'est pas du tout faite pour cela. Allez-y, c'est amusant à voir. Ce n'est pas très drôle, ce n'est pas sécuritaire. La question est de saisir les quelques opportunités - une demi-douzaine - pour l'intermodalité dans le Grand Paris ? J'aime bien l'idée de dire que ce n'est pas une gare routière par exploitant. Les besoins sont divers et on peut sauter d'un train de la SNCF à un métro de la RATP ou de Transdev, etc. Le client fait son chemin. Six endroits sont à trouver dans le Grand Paris afin de répondre à des intermodalités lourdes dont on est sûr qu'elles arriveront. Deux sautent aux yeux et il faut s'y préparer.

L'intermodalité est les liens permettant de diffuser. Gallieni est le métro, ligne 3, plus quelques autobus et c'est donc un peu réduit. Compte tenu du fait que le Grand Paris Express a beaucoup de gares, quasiment toutes, qui croisent des RER, des métros, des tramways, il existe une diffusion potentielle avec, à la base, du 55 à 60 km/h de vitesse commerciale. C'est donc un effet de diffusion, à partir de points, qui doivent accueillir de la mobilité. Bien sûr, ce sont Eurolines, Isilines, OUIBUS, etc., mais fondamentalement, la grande masse est représentée par les autobus d'Île-de-France. C'est la desserte de la grande couronne.

Je vous laisse réfléchir à deux endroits :

L'un est prévu en 2030 au Mesnil-Amelot. On n'est pas très loin de l'autoroute A 1, au bord de la grande couronne et sur la ligne 17 du Grand Paris Express. C'est une liaison vers Paris, en passant par l'aéroport, avec beaucoup d'emplois, etc. C'est donc à prévoir. En plus, il y a du terrain et c'est donc plus facile.

Plus difficile et fondamental, Massy, où on a déjà un nœud entre le TGV, le OUIGO et le RER. Il y aura la ligne 18 et l'autoroute A 10 arrive dessus. Aujourd'hui, Massy est un lieu fort d'intermodalité où l'on est incapable de mettre les moyens d'accueil. On a donc un sujet majeur, dont on parle d'ailleurs avec la SGP, qui a un centre dans cette gare et toutes les autres. Les gares posent trois sujets : le dimensionnement, la localisation et l'aménagement.

Pour l'aménagement, en Espagne, c'est formidable, avec des portes palières, de l'information de l'éclairage, des services, des commerces, etc. On voit bien ce qui est nécessaire aux clients. Le dimensionnement est un sujet délicat, parce qu'il faut prévoir l'avenir et comme chacun le sait, c'est difficile. Il faut partir d'un certain volume estimé et lui donner un peu de « pied de pilote » et ne pas partir à saturation. Le sujet difficile est celui de la localisation. Si c'est dans la gare, c'est du béton et si c'est à côté de la gare, c'est de l'urbanisme. À Poitiers, on a beau être à l'extérieur de Paris, on est tout de même au centre d'une ville. Sinon, c'est loin et c'est de la marche à pied, du franchissement de carrefour, c'est dangereux, etc. Voilà les sujets d'avenir dans lesquels nous nous projetons en Ile-de-France.

Gilles DANSART

Le Mesnil-Amelot est prévu pour 2030. Qu'en est-il de Massy ?

Didier FREMAUX

Massy est la partie de la ligne 18, qui se construit avant 2024. Les jeux olympiques nécessitent que l'on accélère et que l'on marche à vitesse grand V.

Gilles DANSART

Avez-vous des idées sur la localisation des quatre autres ?

Didier FREMAUX

Non, je n'en ai pas.

Gilles DANSART

Merci. Louis NEGRE, je vous pose deux questions en une. On est sur des délais très longs. Il va bien falloir trouver des solutions intermédiaires, en attendant ces grandes réalisations. Deuxièmement, ne faut-il pas prendre en compte les autres mobilités ? Ce matin, on évoquait le développement du covoiturage, de l'autopartage, etc. On voit que cela se fait de façon un peu anarchique et que, finalement, s'improvisent des lieux de rencontre près des gares, près des supermarchés, etc. Les collectivités ne doivent-elles pas prendre la main pour envisager l'ensemble de ces nouveaux besoins, que ce soient les cars Macron ou les nouvelles mobilités automobiles ?

Louis NEGRE, président du GART, co-président de TDIE

Vous prêchez un convaincu. C'est nous, parlementaires, qui avons fait passer au sénat, puis à l'assemblée nationale, l'idée que les autorités organisatrices de transport (AOT) devenaient autorités organisatrices de mobilité (AOM). Ce n'est pas un hasard, c'est l'objectif que nous avons, en tant qu'élus responsables des transports. Il s'agit d'avoir la vision la plus large possible sur les mobilités. Qui est en charge de ces mobilités ? Ce sont les élus locaux, au niveau de la commune, de la ville, de l'agglomération et de la métropole. Ce sont eux, qui sont les mieux placés pour organiser ces mobilités.

Ensuite, nous avons le deuxième étage, celui de la région, pour se donner une vision indispensable de complémentarité, et de coordination entre les différentes AOM. Ce n'est pas un château de cartes à l'espagnole, mais un paysage à la française, dans lequel les AOM, comme les poupées russes, s'enclenchent entre elles pour atteindre l'objectif d'intermodalité recherché. Dans les pays étrangers, souvent, on continue à travailler séparément par réseau, chacun pour soi.

Ce que le législateur a recherché c'est une coordination. Je suis pour l'ouverture à la concurrence depuis toujours. Pourquoi ? Je m'aperçois que cette ouverture entraîne une concurrence qui régulée et maîtrisée stimule les différentes entités. Elle permet ainsi d'offrir un meilleur service aux usagers. Qu'est un élu ? C'est un citoyen élu au suffrage universel. Qui sont ses mandants ? Ce sont les citoyens, donc les usagers et les clients des mobilités. Nous, élus locaux et nationaux, devons nous préoccuper, d'abord des priorités de nos clients ou de nos usagers. Tout ce que nous faisons, toutes les institutions, existent pour servir au mieux nos concitoyens. On commence à l'envers selon moi. Au lieu de parler des institutions, etc., mettons l'utilisateur au centre de notre démarche. Ensuite, il faut regarder ce qui fonctionne, ce qui va lui amener un plus.

Si je prends le cas de figure de tout à l'heure, où le pauvre usager est sur un trottoir, en plein vent, dans un giratoire pour monter dans un car Macron, je ne suis pas sûr que ce soit ce que souhaitent les usagers. Avec ces autorités organisatrices de la mobilité, nous avons voulu avoir une vision globale des mobilités, que ce soit l'autopartage, le covoiturage, le vélo ou la marche à pied... En tant qu'élus locaux, nous constatons que lorsqu'on dispose de trottoirs confortables, au sens anglais du terme, les personnes marchent, voire se remettent à marcher. Sans ces éléments la ville ne fonctionne pas. D'abord, nous sommes au service des citoyens et ensuite, nous faisons de l'aménagement du territoire.

Dans tout cela, quid des mobilités ? L'idée que nous défendons au GART, à TDIE et que je continuerai à défendre, s'il le faut, au niveau du Parlement, est la volonté de créer des pôles d'échange multimodaux, pour favoriser l'intermodalité des différents modes de transport. Poitiers est un très bel exemple de travail fait par des élus de terrain, qui se disent : « Comment vais-je pouvoir servir mes concitoyens efficacement ? Il faut coordonner le routier avec le ferroviaire, auxquels on rajoute les vélos, l'autopartage ... On offre ainsi un vrai service, avec un produit pensé, réfléchi, et complémentaire. Dans le système espagnol, les cars qui polluent sont intelligemment séparés physiquement des usagers. C'est un exemple de pragmatisme, les élus sont là pour faire au mieux.

La priorité des priorités est de faire des pôles d'échange multimodaux dès que l'on peut. Mais on aura un problème de foncier, disponible en centre ville. Et c'est pour cela que l'aménagement du territoire pensé en amont, est fondamental. Je reviens de Vienne, où l'on a vu une gare extraordinaire, qui était un pôle multimodal par excellence. L'ensemble des autres modes de transport cotoyait le ferroviaire. À Stockholm, vous arrivez en avion, vous descendez et le train se trouve sous l'aéroport. C'est un pôle multimodal qui fonctionne, à la satisfaction générale. Il faut essayer d'atteindre le même objectif et quand ce n'est pas possible il faut dégager du foncier pour faire une gare routière, qui peut être excentrée de l'hypercentre et donc malheureusement de la gare ferroviaire. Il faut au moins la situer à côté d'un arrêt de métro ou de tram pour permettre aux clients arrivant dans un car Macron proche d'un axe lourd, de les amener au centre-ville et leur permettre de bénéficier des autres modes de déplacement. C'est ce que nous nous efforçons de faire depuis des années. L'ordonnance du 29 janvier est sortie, l'ARAFER va avoir deux nouvelles prérogatives dans ce domaine. Nous veillerons, nous les premiers, au sénat et à l'assemblée nationale, à faire en sorte qu'il existe une certaine logique, parce qu'après avoir édifié un outil performant, il ne faudrait pas porter atteinte ce qui vient d'être fait.

Gilles DANSART

Merci Louis NEGRE. Jean-Baptiste MAISONNEUVE, vous venez d'entendre le Président du GART sur ces pôles multimodaux. Il existe également d'autres arrêts, peut-être plus modestes et cela demandera de la souplesse et de la rapidité. Avez-vous amorcé un dialogue avec les autorités organisatrices, afin de définir les besoins sur ces grands pôles, ainsi que vos demandes, pour des choses peut-être plus modestes ?

Jean-Baptiste MAISONNEUVE, FNTV

Le maillage national de l'ensemble des PME ou des filiales de Groupes, qui est au quotidien en contact avec les AO et les délégations régionales de la FNTV permet cela, d'avoir ces échanges. Encore faut-il avoir des interlocuteurs réceptifs. Aujourd'hui, tout le monde ne se saisit pas de la mobilité, dans tous les endroits en France de la même manière. Il est vrai qu'une réflexion est à avoir. Il faut également dimensionner, par rapport à la taille. Ce que l'on peut faire en Ile-de-France, on peut le faire de façon plus modeste, mais tout aussi efficace dans des endroits plus reculés.

Pour rebondir sur ce qui a été dit sur le fait de séparer les autocars polluants, ils polluent de moins en moins, voire plus du tout.

Gilles DANSART

Ce n'est pas trop le sujet de la journée.

Jean-Baptiste MAISONNEUVE

Un « Mobilité » spécial pôle d'échanges est à votre disposition à la FNTV, dans lequel sont répertoriées les bonnes pratiques en Russie, en Espagne, au Royaume-Uni, mais également en France, de Nevers à Quimper, en passant par différentes villes de France. Je vous invite à la demander auprès de la FNTV.

Questions

Michel HAGEGE

J'ai une question à poser. Ce fameux usager que l'on cherche à cajoler et préserver se plaint-il ou plébiscite-t-il les cars Macron dans leur état actuel ? Si vous améliorez encore la situation, ne risquez-vous pas d'en avoir encore plus, donc avec des risques de fuite, de complexité avec le TER, etc. ? C'est une question un peu cynique, mais on parle beaucoup de l'usager et que dit-il ?

Gilles DANSART

Que dit l'usager ? Des opérateurs présents dans la salle veulent peut-être prendre la parole. Je crois qu'ils sont tous représentés. Le directeur de FlixBus veut peut-être répondre à cette question ?

Yvan LEFRANC MORIN, FlixBus France

On a effectivement des remontées d'utilisateurs, assez mécontents des conditions d'accès aux gares routières. Nous, nous nous arrêtons à Porte Maillot, qui est notre hub parisien. C'est un parking, qui n'a pas d'abri pour la pluie ni de toilette. On est au niveau zéro de l'infrastructure. Malgré cela, beaucoup de personnes plébiscitent tout de même ce moyen de transport, pour un tas d'autres raisons, à commencer par le rapport qualité prix. C'est assez paradoxal, les personnes plébiscitent ce moyen de transport, mais se plaignent des infrastructures, qui ne sont pas au niveau. Cela a suffisamment été dit ici, beaucoup de travail est à faire pour rendre ces infrastructures un peu plus sympathiques.

Anne GÉRARD, Grand Poitiers

Au départ, on a laissé venir, afin de voir comment cela s'organisait. Pour le mois de juin, on aménage un accueil. Il me semble que pour toutes ces compagnies d'autocars, on réserve surtout par Internet. Les retours des usagers ne portent pas tant sur la gare, parce qu'elle est confortable, mais sur les compagnies qui passent et leurs horaires. Tout cela est affiché numériquement, en lien avec la SNCF, mais la question est : peut-on acheter un ticket ? C'est l'étape suivante. On essaie d'anticiper et de travailler avec les compagnies. On répond à la demande. Comme cette question n'a pas été anticipée, on a pris les choses à l'envers, comme l'a dit Louis NEGRE. On a mis les cars, puis on s'est demandé ce que l'on faisait ensuite.

Gilles DANSART

Jean-Baptiste MAISONNEUVE, estimez-vous qu'à un certain moment, si l'on ne fait rien, cela peut affecter l'attractivité de cette nouvelle offre ?

Jean-Baptiste MAISONNEUVE, FNTV

Naturellement, si l'on se rapproche des 30 millions d'Espagnols, cela va commencer à être problématique. Aujourd'hui, en France, on a besoin d'avoir des gares routières dignes de ce nom, pour tous les déplacements et quand ils peuvent être à proximité des autres modes, c'est encore mieux. Les personnes s'adaptent, c'est vraiment une nouvelle clientèle et, rapidement, se créeront des comités d'usagers, comme on peut le voir sur les comités de lignes ou autres. Je ne vois pas pourquoi cela serait différent et il faudra améliorer. Le parcours de la personne ne s'arrête pas lorsqu'elle descend la dernière marche de l'autocar, il y a tout ce qui va autour.

Guy LE BRAS, délégué général du GART

Tout à l'heure, Monsieur MAISONNEUVE, vous avez indiqué que les autocars Macron ne prenaient pas de clientèle aux trains. C'est inexact. En vérité, ils prennent de la clientèle aux trains, surtout avec la maille choisie à 100 kilomètres, c'est une évidence. J'en veux pour preuve que ce n'est pas uniquement en France, mais également dans les autres pays. Ce matin, vous n'étiez pas présent, mais la personne de l'université de Cergy-Pontoise nous a expliqué que la liaison Leipzig Rostock, qui était exploitée par VEOLIA Verkehr que connaît bien Didier FREMAUX, a été fermée du fait des autocars Intercités. À la marge, un certain nombre de liaisons ferroviaires va donc en pâtir. C'est la raison pour laquelle nous nous sommes élevés, au tout départ de cette ordonnance sur les gares routières, quand nous avons eu nos premières réunions au cabinet d'Emmanuel MACRON. La DGITM était d'ailleurs présente et partageait un peu nos soucis. Nous nous sommes élevés sur le fait que l'on était en train de mettre en œuvre une régulation dissymétrique, dans laquelle il existait davantage d'obligations pour les autorités organisatrices de transport que pour les autocaristes Macron. C'est revenu dans la bonne norme et maintenant, c'est tout à fait correct, au niveau de la rédaction. Il est évident qu'il faut procurer des conditions de sécurité et de confort aux clients des autocars Macron, mais cela ne doit pas se faire au détriment des liaisons régionales, qui sont parfois des liaisons par autocar assurant des dessertes d'aménagement du territoire. De ce point de vue, évidemment, les autorités organisatrices de transports, qu'elles soient régionales ou de mobilité d'agglomération, sont très attentives au fait que tout cela se passe le mieux possible.

Jean-Baptiste MAISONNEUVE, FNTV

La FNTV soutenait les 200 kilomètres, c'est un point important à souligner. Ensuite, la maille de 200 kilomètres peut poser problème en France, mais je maintiens qu'il existe malgré tout un développement des deux modes, ferroviaire et routier. Par contre, en France, il existe la spécificité de ce maillage à 100 kilomètres.

Anne GÉRARD, Grand Poitiers

J'ai trouvé intéressant d'entendre cela, ce matin, par rapport à l'Allemagne. Il existe la régulation, en termes de kilomètres, mais également en termes de temps, avec une heure de trajet. La région Aquitaine-Limousin-Poitou-Charentes vient d'être déboutée sur une ligne TER Poitiers Niort, qui fait 75 kilomètres et est à 45 minutes. Les autocars ont le droit de prendre cette ligne, parallèlement au TER. C'est encore en dessous et c'est un vrai problème, en termes de régulation.

Gilles DANSART

Pour revenir à la question posée par Guy LE BRAS, je sais qu'à Poitiers, vous n'êtes pas concernés, parce que vous avez deux espaces distincts. En tant qu'élue, si vous étiez confrontée à une saturation d'espace, accueillant tant des bus conventionnés que des cars en open access, quel serait votre arbitrage ? Quelle serait votre attitude, en tant qu'élue locale ?

Anne GÉRARD, Grand Poitiers

Spontanément, je dirai que je privilégierais le service public et tous les services de TER, etc. Je dis cela aujourd'hui, mais on sera obligé de réguler et de gérer cela. C'est ce que je ferais, mais il faut y réfléchir.

Gilles DANSART

Avez-vous d'autres questions, remarques, interpellations ou commentaires ? Si ce n'est pas le cas, je vais demander à Grégory CARMONA RUZ son sentiment, à l'écoute de ces discussions sur le développement programmé des pôles d'échange en France. Que cela vous inspire-t-il, notamment au regard de votre expérience espagnole ?

Grégory CARMONA RUZ, Solutrans

La première chose est qu'en France, beaucoup de grandes agglomérations sont dotées de TCSP, ce qui ouvre des alternatives et des opportunités, pas uniquement en centre-ville, mais également à l'extérieur.

Gilles DANSART

C'est-à-dire qu'en bout de ligne, par exemple d'un tram ou d'un métro, le fait d'avoir un petit pôle multimodal vous semble être une solution concrète, assez facile à mettre en œuvre ?

Grégory CARMONA RUZ, Solutrans

Pourquoi pas, selon le contexte. C'est à voir. J'imagine que dans des contextes de très grandes villes ou d'agglomérations importantes, cela peut s'envisager, ce qui n'est pas le cas dans les petites villes. Ensuite, il existe une question de lisibilité. En Espagne, on ne se pose pas beaucoup la question, à part dans des grandes villes comme Madrid ou Barcelone où se trouvent ces pôles d'échange. La gare routière est une gare routière et est obligatoire. Dans l'appel d'offres, il est indiqué que vous avez un point d'arrivée et un point de destination par ville, qui est la gare routière. On ne vous laisse pas vous poser n'importe où, dans un rond-point, par exemple. Un soir, j'ai pris un peu de temps et j'observais les autocars grandes lignes à la gare de Lyon Part-Dieu. Toutes les compagnies étaient présentes et j'en ai observé certaines. J'ai vu certains services, dont un en particulier. Le car était très beau, mais c'était du bricolage. J'ai un regard un peu déformé, parce que je viens d'un marché structuré et quand je veux prendre un car, je vais dans une gare routière ayant toutes les destinations indiquées et tout est très lisible et simple. Si l'on fait aller une personne découvrant ce service pour la première fois sur un rond-point, ce n'est peut-être pas très sexy. Si elle utilise un service bon marché, avec une nouvelle destination qu'elle n'avait pas avant, elle peut tout de même être satisfaite, parce que le service était attendu.

Gilles DANSART

Je vous remercie. En conclusion, on peut considérer que beaucoup de travail est encore à faire pour que la France soit à la hauteur de l'Espagne en matière de transport par car. Merci à tous les quatre. (Applaudissements.)

Table ronde n° 2 : Les gares routières, nouveaux pôles d'échange dans un schéma multimodal

Gilles DANSART

Cyprien RICHER, vous êtes du CEREMA Nord Picardie. Ce matin, vous avez déjà montré que vous connaissiez bien la question. Je vous laisse une quinzaine de minutes pour introduire cette deuxième et dernière table ronde.

Introduction

Cyprien RICHER, chargé de recherches au CEREMA Nord Picardie

Je vous remercie de cette invitation. Les débats du début de l'après-midi et de la matinée m'ont beaucoup intéressé et vous allez sûrement réentendre des éléments déjà évoqués dans la journée. Cette présentation exclusivement orale par souci de timing a été préparée avec mes collègues du CEREMA : Gilles BENTAYOU et Nicolas JOUVE, qui n'ont pas pu être présents, ainsi que Bertrand DÉPIGNY, que vous avez entendu ce matin.

Je vous propose une petite lecture croisée des pôles d'échange et des gares routières. Si l'on revient un peu en arrière, depuis les années 80, l'intérêt croissant pour les lieux d'intermodalité s'est doublé d'une terminologie particulièrement riche, confuse, voire un peu barbare. On a entendu parler de « pôles d'interconnexion », de « centres d'échanges urbains », de « plateformes multimodales », de « correspondeurs multimodes ». Aujourd'hui, on s'est un peu mis d'accord sur le terme de « pôle d'échange », une expression qui s'impose peu à peu, un peu comme l'anneau magique, un terme pour les gouverner tous et les lier dans l'intermodalité.

Un pôle d'échange est un aménagement visant à faciliter les pratiques intermodales, c'est-à-dire la combinaison optimisée de plusieurs offres de mobilité. Quelle est la place des gares routières dans ces pôles d'échange ? Quels sont les enjeux, les défis qui vont se poser à ces outils majeurs de l'intermodalité physique ? Pour répondre à ces questions, on retrace brièvement les trois âges de l'intermodalité avant d'ouvrir les débats sur les questions que posent le rapprochement des gares routières et des pôles d'échange.

Revenons sur ces trois âges, une sorte de valse en trois temps, avec d'abord l'indifférence institutionnalisée, puis le rapprochement des transports publics et enfin, la nouvelle question multimodale, que j'ai un peu évoqué ce matin. Le temps de l'indifférence correspond à une période dominée par le tout voiture, avec très peu de synergie intermodale entre les différentes offres de transport. Finalement, dans le domaine des transports publics, depuis assez longtemps, on a surtout cherché à réguler la concurrence des autocaristes en fixant des limites d'exploitation.

On a créé une frontière juridique entre les transports urbains et interurbains, qui a pris forme sous le nom de périmètre des transports urbains, qui s'appelle aujourd'hui ressort territorial des autorités organisatrices de la mobilité. Ce RTAOM continue de structurer l'organisation des transports publics, notamment par la possibilité de prélever une ressource spécifique, sur le côté urbain, avec le versement transport. L'organisation institutionnelle s'est organisée sur un mode cloisonné, avec des périmètres étanches, une exploitation séparée de réseaux relevant d'échelles différentes.

Plus récemment, on a eu un deuxième temps, celui du rapprochement des transports publics, sous l'effet des différentes politiques de relance des transports collectifs, notamment via les plans de déplacement urbain. C'est le temps du réinvestissement, notamment par le rail, des transports publics, avec les TER depuis les années 2000 et la création de nombreux réseaux de tramways et de « TCSP ». Ces efforts sur l'offre urbaine et régionale sont doublés d'un réinvestissement massif sur les pôles d'échange multimodaux, sous couvert d'une recherche de report modal. On voulait inciter les personnes à passer plus facilement de l'automobile aux transports publics. C'est une situation actuelle un peu paradoxale, parce que l'on n'a jamais eu autant de pôles d'échange, mais parallèlement, jamais aussi peu de gares routières. L'offre d'autocars des conseils départementaux s'est finalement retrouvée réduite à une offre un peu interstitielle, coincée entre le TER et le Tramway. Les gares routières sont résolument le parent pauvre du réinvestissement de l'intermodalité de cette époque. On l'a entendu ce matin, elles sont souvent perçues comme un équipement peu noble, délaissé et délocalisé.

Le troisième temps est celui qui s'ouvre aujourd'hui. On est dans une période charnière, qui motive la tenue de ce séminaire de réflexion, que l'on pourrait appeler la nouvelle question multimodale. On est sous l'effet d'une diversification et d'une multiplication des façons de se mouvoir, des modes de transport, qui ne sont pas seulement liées au rôle des nouveaux acteurs privés, mais également à l'essor des mobilités plus collaboratives, à toutes les formes de partage de véhicule et au grand retour des modes actifs, vélo et marche, dans toute leur diversité d'expression. Ce sont autant de modes qui vont peser sur les lieux d'intermodalité.

De manière un peu caricaturale, quel rapprochement peut-on évoquer et anticiper entre les gares routières et les pôles d'échange ? On peut dresser trois étapes de rapprochement. La première étape est peut-être celle du cloisonnement, qui pourrait résulter d'une mésentente et se traduire par une multiplication d'équipements autonomes, mal connectés entre eux. Chacun chez soi et les modes seront bien cloisonnés. Ce n'est peut-être pas souhaitable, mais c'est une étape pouvant apparaître, si l'on n'arrive pas à trouver de solutions à court terme. La deuxième étape serait celle de la coordination mono-modale. Il s'agit d'une coordination sectorielle pragmatique entre les offres routières. On va essayer de mutualiser des équipements (bus, autocars, différentes offres), ce qui peut d'ailleurs s'appuyer sur le schéma directeur des gares routières. La troisième étape serait celle de l'intégration multimodale, plus longue et plus complexe à mettre en œuvre, supposant une démarche plus stratégique, plus politique et qui pourrait s'appuyer sur ce que pourrait être – je prends beaucoup de pincettes – le schéma régional de l'intermodalité. C'est un levier pour mieux articuler l'organisation de l'intermodalité avec les stratégies territoriales, dans le cadre du futur SRADDET. Cette intégration multimodale nécessite de se poser des questions sur les fonctions transport, services et urbaines des pôles d'échanges dans leur intégralité. Ce sont donc trois degrés, trois étapes possibles dans le processus de rapprochement des gares routières et des pôles d'échange, qui se dessinent et peuvent guider le niveau d'ambition des politiques d'intermodalité.

Pour ouvrir le débat sur la table ronde qui suit, je vous soumetts 4 questions que posent cet enjeu d'intermodalité. Faut-il changer notre modèle de conception des lieux d'intermodalité ? Que veut-on proposer aux usagers, en matière de services ? Quelles sont les solutions pour l'impossible gouvernance ? Quelles sont les mesures à court terme ?

La première question : faut-il changer notre modèle de conception des lieux d'intermodalité ? Comme on vient de le dire, cette nouvelle transition multimodale pose la question de savoir comment associer au-delà des modes de transport collectif cette nouvelle panoplie modale qui ne trouve pas toujours sa place dans les pôles d'échanges ? Jusqu'où faut-il intégrer tous les modes de transport, dans leur diversité ? Depuis que l'on en fabrique, les pôles d'échange sont condamnés à offrir des solutions d'articulation des offres de mobilité. Cependant, avec le sujet des offres privées, dans un secteur concurrentiel, avec un risque de volatilité de l'offre, de l'instabilité du marché, des besoins fonciers tendus, n'a-t-on pas un peu atteint les limites du modèle ? Sans aller jusqu'au cloisonnement évoqué précédemment, faut-il envisager des pôles d'échange en réseau, afin d'accueillir les différentes offres de cars à des points disjoints pour éviter l'hyper concentration sur un seul nœud central où les coûts fonciers sont plus importants ?

Ces débats ont déjà été évoqués, mais on peut les rappeler. Cette dissémination en différents points de la desserte par autocar rencontre les attentes des autocaristes, mais rencontre-t-elle celles des usagers ?

Parlons des usagers, c'est la deuxième question. Que veut-on proposer, en matière de services aux usagers ? Quels sont les standards, les normes que l'on veut promouvoir, en matière de qualité de services ? Quels seuils, limites, objectifs nous fixons-nous ? Cela va au-delà des questions des commerces et des services, avec le niveau de confort et les conditions d'attente. Il est intéressant de voir comment on arrive à concilier des usagers très différents, à la fois des voyageurs du quotidien et des voyageurs de plus longue distance, qui n'ont pas les mêmes bagages, la même fatigue, la même connaissance des lieux d'intermodalité. D'ailleurs, qui paie les aménagements dédiés ?

Qui paie et qui gouverne ? C'est la troisième question qui a été évoquée à la précédente table ronde, mais je reviens un peu dessus. Quelles sont les solutions pour l'impossible gouvernance ? Cela reste un problème aigu. En trente ans de réalisation de pôles d'échange, le sujet qui reste préoccupant est bien celui de la gouvernance. Le partenariat entre acteurs publics peut s'organiser dans le temps du projet, mais quasiment jamais pour garantir l'évolution dans la durée des pôles d'échanges, dans le cadre d'une gestion globale intégrée entre les différents acteurs.

Comment trouver une nouvelle gouvernance, alors que la coordination des autorités publiques sur les pôles d'échange est en soi un défi ? Sans compter que l'on rajoute une couche de complexité, parce que -dans le cas des gares routières- on a l'héritage des décennies précédentes qui présente des éléments très variables en matière de foncier, de propriété, de mode de gestion des équipements. Devons-nous rechercher une uniformisation de la gestion de ces équipements ?

La dernière question est le problème des temporalités de l'action publique. Quelles sont les solutions et les mesures à court terme ? Face à un développement sans précédent de nouvelles offres de mobilité, notamment privées, on répond souvent par la planification et les schémas, qui renvoient à de tout autres temporalités. Même si les collectivités doivent penser des démarches de moyen ou de long terme, des questions se présentent : quelles solutions mettre en œuvre à court terme ? Que faut-il préserver ? Que faut-il dissuader ? Ce sont autant de questions, qui sont parfois un peu vertigineuses, mais qui peuvent être posées aux acteurs, afin de réussir ce que j'appellerai cette transition multimodale.

Je vous remercie. (Applaudissements.)

Gilles DANSART

Merci beaucoup, à la fois pour cette typologie et ces questions de finalité et de méthode. Justement, je vais demander aux quatre participants de la table ronde de nous rejoindre à la tribune. À ma droite, Dominique RITZ, qui est sous-directeur des transports ferroviaires et collectifs et des déplacements urbains à la DGITM. Je vous remercie de nous avoir rejoints. André BROTO est présent cet après-midi avec la casquette de l'ASFA. À ma gauche, Sophie RABBAT, qui est architecte urbaniste et PDG d'AME, une agence de paysage et d'urbanisme. Vous êtes intervenue et vous intervenez encore beaucoup sur des gares routières et des pôles d'échange. Vous nous expliquerez un point que l'on n'a pas trop abordé, sinon avec des photographies, à savoir cette délicate question de la conception des gares routières. Yvan LEFRANC MORIN, vous êtes le directeur du développement de FlixBus.



On vous a entendu tout à l'heure et je voudrais commencer avec vous. Aujourd'hui, je ne sais pas si des associations d'usagers se sont constituées ou si les associations existantes ont élargi leur périmètre. En tout cas, on a envie d'entendre un peu plus ceux qui sont au contact des voyageurs et d'aller un peu plus loin sur ces enjeux. Que faut-il concrètement apporter, en matière de services, d'information, de confort, à vos voyageurs avant et après qu'ils prennent vos cars ? Je vous laisse la parole et l'on poursuivra ensuite sur la question, telle qu'elle a été posée par Cyprien RICHER.

Yvan LEFRANC MORIN, FlixBus

Beaucoup de choses sont à apporter, comme on a pu l'évoquer. Il existe des contre-exemples, comme la gare routière de Poitiers, que l'on a évoquée tout à l'heure, mais c'est vraiment une petite minorité dans le paysage français. On a également évoqué des chiffres, mais aujourd'hui, très peu d'infrastructures existent. La première des choses sur laquelle il faut se pencher sont les aspects de sécurité. Avant les aspects de confort ou d'accueil, l'aspect sécuritaire est très important. On n'a pas encore eu d'incident grave à déplorer dans les gares routières jusqu'à présent, en tout cas sur les lignes Macron, mais très honnêtement, cela finira par arriver si rien n'est fait. Je reprends l'exemple, que je connais bien, celui de la Porte Maillot. C'est un parking, avec des cars roulant très vite dessus, sans barrière de sécurité et je ne parle même pas des aspects de signalétique ou d'indication pour les passagers. Ne serait-ce qu'en termes de sécurité, beaucoup de travail est à faire et je pense que c'est probablement la chose la plus urgente sur laquelle se pencher, avant d'évoquer d'autres aspects, évidemment très importants pour l'accueil des passagers. Ce sont des aspects de signalétique. On fait remonter beaucoup d'informations de nos clients et aujourd'hui, on fait ce que l'on peut, dans la limite des autorisations qui nous sont données.

C'est une autre problématique. En tant qu'opérateurs privés, on n'a pas nécessairement toutes les autorisations, afin de pouvoir afficher des panneaux d'indication et de donner des indications à nos voyageurs. C'est un deuxième point. Je pense qu'un effort est vraiment à faire sur la signalétique et l'information aux passagers. On essaie de mettre du personnel partout où l'on peut en mettre, afin d'indiquer aux personnes où prendre leur car et où se trouve le car de Bordeaux ou celui de Londres. Aujourd'hui, c'est clairement la jungle. Il existe donc également cet aspect d'information et évidemment, toutes ces solutions sont de court terme, parce qu'elles ne remplacent pas les infrastructures que l'on attend et dont on aura besoin, si l'on veut que le marché continue à se développer. Le marché n'a que six mois et l'on est donc tout au début de la vague. Certes, on a tendance à dire que les gares routières ont été un peu les grandes oubliées de la loi Macron concernant la libéralisation du secteur des autocars. On n'y a pas pensé avant ou en tout cas, pas beaucoup et il est temps de s'y mettre. On n'aura pas des gares routières comme il peut en exister en Allemagne ou en Espagne dans les deux ans qui viennent, il ne faut pas rêver. Des solutions temporaires existent, qui ne sont pas parfaites, mais qui ont le mérite d'exister, comme le fait d'avoir les autorisations pour installer de la signalétique, ne serait-ce que pouvoir mettre des préfabriqués dans les endroits où il n'existe aucune infrastructure, afin de s'abriter de la pluie et de pouvoir aller aux toilettes. Beaucoup de choses sont à faire et l'on ne pourra pas régler tous les problèmes en six mois. Néanmoins, on peut faire pas mal de petites choses pour améliorer un peu la vie des passagers, l'information et surtout, leur donner envie de revenir, parce que c'est l'enjeu.

Tout à l'heure, on évoquait le fait de savoir si les conditions assez moyennes des passagers dans les gares routières étaient de nature à remettre en cause leur envie de voyager en car. Aujourd'hui, on n'a pas 20 millions de passagers par an et l'on ne les aura pas, si l'on n'améliore pas les infrastructures. Le fait de se pencher sur ce problème est un véritable enjeu, d'autant que beaucoup de choses très intéressantes sont à faire. À l'instar de ce qui peut se passer dans les gares, notamment parisiennes, on se rend compte que les gares routières peuvent devenir des centres d'attractivité majeurs. Le premier étage de la gare routière de Munich et une grande galerie commerciale, qui draine beaucoup de monde, pas uniquement des personnes voulant prendre le car. D'autres pistes sont donc à explorer. La question des infrastructures est un enjeu majeur, aussi bien pour les passagers que pour les agglomérations, dans un sens un peu plus large.

Gilles DANSART

Depuis le début de l'après-midi, l'intermodalité est au cœur des discussions. On entendait notamment Louis NEGRE poser cet impératif et Cyprien RICHER l'a rappelé dans sa typologie, notamment sur la troisième partie, qu'il appelait le scénario intégrationniste. Excusez-moi, si je n'utilise pas les termes exacts. Cela vous semble-t-il évident, pour tous vos voyageurs ?

Yvan LEFRANC MORIN

Oui, c'est quelque chose d'évident. Il est vrai que je ne suis pas revenu dessus, pour dire à quel point c'est évident. Aujourd'hui, on a besoin d'être interconnecté pour pouvoir faire venir les personnes dans nos cars. En règle générale, elles ne viennent pas en voiture et il faut donc être connecté au réseau de transport, à toute un tas d'autres choses faisant qu'elles puissent accéder facilement à ces endroits. La question des centres-villes est une question qui revient souvent. Il n'est pas évident de trouver du foncier ou d'aménager des espaces en centre-ville, ce qui est idéal. Cependant, cela pose également des problématiques d'exploitation pour les opérateurs que nous sommes, parce qu'il est plus compliqué d'accéder au centre-ville. Il existe ce paradoxe entre le fait d'être très bien positionné, au centre d'une ville et le fait que cela cause des difficultés d'accès. Nous pensons que le centre-ville n'est pas une condition obligatoire, dès lors que l'on est très connecté, interconnecté aux autres réseaux de transport. Dans les très grandes villes, comme à Paris, il n'existe pas de gare routière au centre, cela n'aurait pas de sens. Elles sont un peu disséminées entre l'est et l'ouest et ce n'est pas un problème majeur, dès lors que l'on est bien relié et interconnecté au réseau. L'interconnexion est une condition préalable obligatoire au développement des gares routières et évidemment, du transport en autocar.

Gilles DANSART

Aujourd'hui, peut-on prendre un car FlixBus sans smartphone ou sans liaison Internet ?

Yvan LEFRANC MORIN

Bien sûr, on peut. Tous les canaux de distribution existent. Vous pouvez acheter votre ticket auprès du chauffeur, en montant dans le car ou auprès d'une agence de voyages partenaire, qui revend nos tickets et qui est située aux abords des gares routières. Par exemple, on aimerait pouvoir mettre un magasin physique Porte Maillot, dans un préfabriqué sur le parking. On est en train d'y travailler. Ce n'est pas simple, mais cela simplifierait la vie des usagers. Nous sommes sur ce schéma de distribution multicanaux et nous espérons que l'on nous donnera au moins la possibilité d'améliorer la vie des passagers.

Gilles DANSART

Je vous remercie. Dominique RITZ, on a entendu Yvan LEFRANC MORIN parler de sécurité, de signalétique et de conditions d'intermodalité. Au ministère, vous êtes chargé de ces transports ferroviaires et collectifs. Vous êtes donc au cœur de cette intermodalité. Quelle est votre méthode pour avancer sur tous ces sujets ?

Dominique RITZ, DGITM

La question que vous posez est : quel est le rôle de l'État ? En tout cas, c'est ainsi que je la comprends. Quel est le rôle de l'État dans le système ? Il doit essayer de créer des conditions permettant au système de fonctionner correctement et pour que se développe l'offre dont les citoyens et les territoires ont besoin.

Je pense que l'État a déjà fait beaucoup de choses. Je ne reviendrai pas sur la création de cette offre de transport libéralisée, que constituent les cars Macron, mais en matière de gares routières et de points d'arrêt, je rappelle que six mois après la sortie de la loi, une ordonnance a été prise, le 29 janvier dernier, qui crée tout de même un cadre, afin que ces gares routières et points d'arrêt puissent se mettre en place dans de bonnes conditions, avec la mise en place d'un régulateur, la RAF, qui est devenue ARAFER, avec des pouvoirs étendus. Ce sont des pouvoirs qui lui permettront de s'assurer, notamment que l'accès aux gares et points d'arrêt existants se fait selon des conditions non discriminatoires, avec la mise en place d'un registre des gares et de ces points d'arrêt existants. Derrière, un décret est en préparation. Aujourd'hui, l'ARAFER est en train de consulter sur un certain nombre de choses, notamment les points d'arrêt et gares routières devant figurer dans le registre. Quelles sont les conditions qui doivent permettre d'identifier ces points d'arrêt et ces gares, qui doivent être régulés ? L'État a donc fait beaucoup de choses.

Ce qui me paraît très important est que l'on évite de se renvoyer trop le problème. Aujourd'hui, le premier concerné par le développement de l'offre de transport routier est l'opérateur de transport. Il ne peut pas se désintéresser de la manière dont son client vient et repart. Les gares et les points d'arrêt sont des accessoires tout à fait essentiels de sa prestation. Évidemment, il n'est pas le seul acteur et l'on peut très bien comprendre que dans les milieux urbains, où le foncier est difficile, où il existe d'ores et déjà des équipements, cette responsabilité puisse être partagée avec d'autres, notamment les autorités organisatrices de mobilité. Ceci étant, cela ne l'exonère pas de sa propre responsabilité et il faut qu'il puisse proposer à ses partenaires, les autorités organisatrices de mobilité, un modèle économique qui fonctionne. C'est-à-dire que l'accès aux équipements existants, voire le développement de ces équipements pour accueillir le public utilisant les cars librement organisés dans de meilleures conditions, a un coût. Il est normal que la collectivité puisse espérer qu'une partie de ce coût puisse être prise en charge très directement par le prestataire, l'opérateur, qui va faire du business – rappelons-le – sur le développement de son offre.

Gilles DANSART

Si j'écoute bien vos propos, vous considérez que les opérateurs sont un peu trop passifs, par rapport à la mise en œuvre de solutions et qu'ils devraient, y compris en matière de financement de ces nouvelles infrastructures et services, concourir à ces nouvelles offres.

Dominique RITZ

Tout à fait. Je suis assez convaincu qu'encore une fois, le premier concerné est l'opérateur de transport. D'ailleurs, l'ordonnance du 29 janvier 2016 prévoit explicitement que le premier concerné par la création d'un arrêt ou d'une gare routière est l'opérateur de transport. C'est lui qui, en principe, est censé développer ce qui est connexe à sa prestation. Encore une fois, on le comprend bien, il existe un intérêt que les bus puissent venir au voisinage des gares, mais il n'y a pas de place, le foncier est très cher et des installations existent déjà. On est donc dans une logique de facilité essentielle et dans ces cas-là, il est tout à fait normal que l'opérateur routier puisse accéder à ces installations dans des conditions définies. Encore une fois, cela ne signifie pas que c'est à la charge de la collectivité et que ce doit être à la charge du gestionnaire de l'installation. L'opérateur de transport doit prendre sa part des coûts inhérents à l'accès à ces installations.

Gilles DANSART

Avant d'aller plus loin, une réaction de l'opérateur à la tribune : pourquoi pas de Jean-Baptiste MAISONNEUVE ? Très clairement, vous êtes sollicités pour faire davantage, que ce soit en rémunérant les gestionnaires d'espaces existants ou en création de nouvelles infrastructures.

Yvan LEFRANC MORIN

J'entends et je conçois tout à fait que l'on nous demande cela. D'ailleurs, libre aux opérateurs de se lancer dans ce type de business. FlixBus est une start-up Internet, pas une entreprise de BTP ou un gestionnaire d'infrastructure et il n'est clairement pas de sa compétence d'aller construire des gares routières. C'est un cas particulier et ce n'est pas tellement le sujet. C'est un modèle demandant à être étudié. Certains opérateurs seraient peut-être très contents de construire ou gérer les gares routières aux côtés des autorités. D'ailleurs, aujourd'hui, on n'accède pas aux gares routières gratuitement dans les villes. On paie une prestation. Une fois de plus, libre à des opérateurs qui le décident de se lancer dans ce type d'activité de faire payer leurs services. En Allemagne, des opérateurs privés, des entreprises de BTP ou autres et l'on parlait du cas Espagnol, se sont mis à opérer des gares routières, ont construit des galeries marchandes au-dessus, ont loué des locaux et des commerces pour lesquels le business est très rentable. La question du financement est effectivement ouverte. Je ne dis pas que ce doit être entièrement à la charge des collectivités, mais chacun doit être un peu libre de se lancer dans ce type de développement.

Gilles DANSART

Dominique RITZ, on ne peut pas dire que le dialogue est bien engagé.

Dominique RITZ, DGITM

Je ne sais pas. Je ne pense pas que le dialogue soit mal engagé, bien au contraire. Encore une fois, dans mon esprit, il s'agit surtout de rappeler les grands principes, le fait que la collectivité n'a pas nécessairement à se substituer en tout point à l'opérateur privé et qu'elle a également à pouvoir rentrer dans ses coûts. Cela me paraît être une évidence. Ce dialogue existe. Il est plus ou moins facile et compliqué, selon les endroits, les lieux, les personnes que l'on a en face, que l'accès en centre-ville est impératif ou non pour le bon fonctionnement d'une liaison. L'exemple de Poitiers montre que cela peut très bien fonctionner quand le dialogue existe.

Jean-Baptiste MAISONNEUVE, FNTV

Il ne faut pas simplement parler du financement. On est d'accord, les opérateurs doivent participer, à partir du moment où il existe un service proposé. On l'évoquait, en centre-ville, un opérateur ne pourra pas mettre ses panneaux. Le faire payer est une chose, mais ensuite, il faut également lui laisser la possibilité de flécher. Le fait de rentrer dans une gare routière où se trouve un immense panneau numérique sur lequel tout est affiché se paye et c'est normal. Quand on laisse la possibilité aux opérateurs d'aller à tel ou tel endroit, dans beaucoup de grandes métropoles ou de collectivités, c'est très réglementé et pour l'opérateur qui se présente, même en ayant une rencontre avec les élus, il est toujours compliqué d'avoir un fléchage, de pouvoir mettre ne serait-ce qu'un bureau. Oui, pour prendre en charge un certain nombre de coûts, mais il faut également accompagner cette libéralisation, avec un peu plus de souplesse dans ce qui se passe dans les collectivités.

Gilles DANSART

À quelle échéance avez-vous planifié l'équilibre, puis la période des bénéfices ?

Yvan LEFRANC MORIN

Ce sont des données que l'on ne partage pas forcément.

Gilles DANSART

Le raisonnement de l'État est lié à cela.

Yvan LEFRANC MORIN

Comme tout marché se libéralisant, on est dans une phase d'investissement, qui durera plus ou moins longtemps et personne n'a de boule de cristal. La réalité est qu'il est difficile de prévoir le développement à trois ans et je mets quiconque ici au défi de me dire combien il existera de passagers par an dans deux ans. C'est très compliqué et c'est une réponse que je ne peux pas vous donner. Une fois de plus, c'est également une question de modèle économique. Je vous parle de ce que je connais et encore une fois, on est une start-up technologique, on n'a pas vocation à devenir gestionnaire d'infrastructure. Ce n'est pas notre modèle et l'on ne sait pas le faire. On ne va donc pas se mettre à le faire demain, parce qu'on le ferait très mal. Autant laisser les personnes dont c'est le métier, qui sauront bien le faire, trouver le bon modèle économique, afin de rendre cette activité viable.

Gilles DANSART

André BROTO, les infrastructures, cela vous connaît. Vous représentez l'ASFA, l'association des sociétés françaises d'autoroutes. Que peuvent apporter les sociétés d'autoroutes à cette nouvelle activité de mobilité que sont les cars Macron ? Êtes-vous une partie de la solution ? Quel est votre état d'esprit, par rapport à cette nouvelle activité ?

André BROTO, ASFA

Les sociétés d'autoroute considèrent que les autocaristes leurs clients sont des clients, comme les conducteurs de voiture ou de poids lourd. Nous essayons de répondre à leurs attentes et à leurs besoins, sous l'autorité de l'État, qui est notre client amont, unique et durable, en créant des aménagements. Je vais prendre quelques exemples.

Les conducteurs de poids lourd ont besoin d'aires de service, de douches, de zones de stationnement dédiées, financées par le péage. D'un coup, on voit arriver les autocaristes. On nous a demandé de dédier certaines aires de service pour créer des zones de dépose, juste à côté des installations commerciales, de manière à éviter que les clients des autocaristes aient à traverser tout le parking poids lourds, afin de se rendre à l'installation commerciale. C'est financé par le péage. Parfois, on agace nos clients amont. Par exemple, on a vu émerger une nouvelle demande, le covoiturage. On a suggéré à ces clients de financer les parkings de covoiturage avec le péage, ce que l'on a fait.

Tout cela pour dire qu'il n'existe pas de solution absolue, que c'est au cas par cas. Par exemple, nous avons noté dans les villes moyennes une propension d'un certain nombre d'autocaristes à marquer des haltes sauvages sur les petits parkings situés, par exemple, à côté des échangeurs. On a noté cela au Mans, à Niort, à Périgueux, parfois sur des aires de service. Il s'agit par exemple de l'aire du Manoir, à côté de Périgueux ou de l'aire du Jura, sur l'A 39. Parfois, ce sont des sites multimodaux, comme l'échangeur de Dourdan ou l'aire multimodale de Pont-Sainte-Maxence. Dans ces endroits, nous avons noté que, pour des raisons X ou Y, telle ou telle compagnie déposait des voyageurs et en prenait. On a estimé que les conditions n'étaient pas très bonnes en termes de sécurité et pas du tout en termes de confort, surtout en hiver et que cela posait quelques problèmes en termes d'exploitation. Fin novembre, nous avons donc proposé à l'État de créer les conditions d'un débat avec la profession des autocaristes, parce que nous pouvons, sous l'autorité de l'État, mettre en œuvre des installations simples, des préfabriqués, très rapidement, avec un petit local chauffé, vidéosurveillé et éclairé, ainsi que des quais d'arrêts. Ce sont des haltes et non pas des gares, parce que ce sont de petites villes. Le secteur autoroutier est prêt à le faire.

Gilles DANSART

Cela signifie que l'État et les usagers des autoroutes contribuent déjà à la création de petites infrastructures.

André BROTO

Pour le moment, ce sont des zones de dépose. Ce n'est pas grand-chose, mais cela pourrait aller plus loin. Encore faut-il qu'il existe une demande émanant des autocaristes. On ne peut faire ce genre de choses que si les autocaristes émettent une demande et si l'État est d'accord, mais on a proposé cela fin novembre.

Gilles DANSART

Quel est votre intérêt ? Cela fait-il davantage de trafic sur la route ? Est-ce pour améliorer le flux ?

André BROTO

Non, l'intérêt n'est pas à court terme. Nos économistes disaient que dans un autocar de 30 personnes, une douzaine de personnes venaient de la voiture. Je ne sais pas s'ils avaient fait des calculs ou s'ils avaient tout simplement eu vent des résultats de l'Allemagne, qui nous ont été présentés ce matin. Il est clair que sur le papier, on a un petit moins, mais qui n'est pas énorme. Avec les 7 000 passagers par jour des cars Macron, qui font aujourd'hui 375 kilomètres, cela fait environ 2 millions de kilomètres parcourus par jour, à comparer avec 380 millions de kilomètres parcourus par nos clients sur l'autoroute, on est à un peu moins de 1 %. Cela ne fait donc pas beaucoup, mais nous pensons que, comme pour le covoiturage, nous devons prendre en compte les attentes de nos clients. Nous avons des délégations dans la durée, nous devons avoir une bonne image auprès de nos clients et c'est la raison principale faisant que le secteur autoroutier est proactif sur ces nouvelles mobilités.

Gilles DANSART

Sur des trajets assez longs, comment se comportent vos passagers sur les aires d'autoroute ? Des évaluations ou des études ont-elles été menées ? Quelle est la durée des haltes ? Consomment-ils ? S'arrêtent-ils ?

Yvan LEFRANC MORIN

J'espère qu'ils se comportent bien. Des plans de route dépendent des lignes, mais sur de longues lignes, on a des contraintes légales obligeant les chauffeurs à s'arrêter pour prendre leur pause réglementaire. On essaie de faire en sorte que ce soit dans des gares routières ou des aires d'autoroute, lorsque l'on peut le faire, c'est plus simple. Cela permet également à chacun d'aller se restaurer, d'acheter des choses à manger ou autres et de se dégourdir les jambes. On n'a pas de retour particulier sur ce sujet. Je pense que cela se passe bien et jusqu'à preuve du contraire, cela a l'air d'être le cas. Je ne pense pas que les pauses sur les aires induisent de mauvais effets auprès des compagnies d'autoroute.

André BROTO, ASFA

Dans la salle se trouve la directrice du réseau Vinci Autoroutes, ainsi le responsable de toutes les aires d'autoroute de Vinci Autoroutes. Je pense que cela se passe bien, sinon elle nous l'aurait dit.

Amelia RUNG, Vinci Autoroutes

En complément de ce que disait André, notre première inquiétude est vraiment la sécurité. Il existe la problématique de gare routière et l'on sent bien qu'il existe un intérêt pour les opérateurs d'aller en ville, mais de petites villes, comme Agen, Périgueux, etc. et beaucoup d'échangeurs se trouvent sur le réseau allant sur l'A 64 ou l'A 62 et je pense que c'est une perte de temps d'aller en ville et il y a peu de clients. Que se passe-t-il ? Les bus s'arrêtent et larguent les personnes au niveau de l'échangeur et un jour, on aura un mort. On a des extractions vidéo et sur certaines lignes, on laisse les personnes au milieu de nulle part, à 3 heures du matin. En général, ces personnes restent sur la halte. Il y a des toilettes, tout va bien, mais elles attendent qu'une voiture vienne les chercher. La voiture traverse le péage, alors qu'elle n'en a pas le droit et ce sont des phénomènes que l'on trouve de plus en plus souvent. C'est la première inquiétude.

Le deuxième point porte sur les aires de service. En général, on observe des arrêts de bus, soit pour la pause pipi, soit pour aller manger, dans des temps relativement courts. Par contre, on commence à voir quelques phénomènes un peu inquiétants. Parfois, le conducteur profite de cette pause pour aller larguer les sanitaires un peu n'importe où. J'ai rencontré quelques personnes, notamment d'Isilines, me disant qu'en général, ce n'est pas dans leur cahier des charges, mais les pauvres font comme ils peuvent. C'est quelque chose que l'on est en train de regarder, parce que l'on n'est pas configuré pour ce genre de prestation et cela commence à causer des problèmes, surtout avec l'été qui arrive.

Gilles DANSART

Je vous remercie pour votre témoignage très intéressant et instructif. Les échangeurs sont des lieux importants. Que font ensuite les voyageurs ? Font-ils de l'auto-stop ou du covoiturage ? Se font-ils chercher par des amis ? Savez-vous de quelle façon ils se comportent ?

Yvan LEFRANC MORIN

Nous sommes plusieurs opérateurs sur le marché, je ne parle donc pas au nom de tout le monde, mais je n'ai pas connaissance de beaucoup de points, en France, où on largue les personnes sur les échangeurs. Je ne suis pas du tout en train de remettre en question ce que vous dites. On essaie de minimiser ce genre de choses au maximum, parce que cela n'a pas de sens, d'autant qu'une fois de plus, le fait de larguer les personnes où il n'existe aucune interconnexion n'a pas de sens. Ce n'est pas viable. En tout cas, ce n'est pas du tout dans la logique et dans l'esprit de la façon dont on pense les lignes. Après, il existe certainement certains points problématiques en France et je ne peux pas répondre beaucoup plus que cela. Il est vrai que les questions de sécurité sont primordiales dans ce type de cas et l'on ne peut pas se permettre de mauvaise publicité par le biais d'incidents de ce type. Ce serait dramatique pour tout le secteur.

Gilles DANSART

Dominique RITZ, la question de la sécurité semble prégnante. Le fait d'assurer la sécurité des voyageurs est l'un des premiers rôles de l'État. Quelle est votre réponse à ces situations, à cette problématique de la sécurisation des lieux d'intermodalité ?

Dominique RITZ, DGITM

Il existe plusieurs éléments. La première des choses est que l'autorité investie du pouvoir de police a à connaître les situations dangereuses, peut prendre les mesures s'imposant et interdire les manœuvres ou les agissements qui pourraient être dangereux.

Deuxièmement, le transporteur a également une responsabilité. Il est également responsable de ses clients. S'il les dépose en plein milieu de la nature, dans des conditions hasardeuses et dangereuses, sa responsabilité est clairement engagée. Il n'existe pas de doute là-dessus. Je partage assez ce qu'a dit le représentant de FlixBus, à savoir que je ne pense pas que nous ayons à faire à des comportements très fréquents de cette nature. Je ne vois pas quel serait l'intérêt d'un transporteur de déposer des clients n'importe où, le risque étant qu'ils ne reviennent plus. Le but est tout de même de fidéliser la clientèle, a fortiori lorsque l'on est dans une logique de conquête de marché, avec des prix extrêmement bas.

Il existe des comportements déviants partout et si l'autorité investie du pouvoir de police en a connaissance, elle a la faculté de les interdire et s'il le faut, de mettre les forces de l'ordre en place pour intercepter, contrôler et sanctionner.

J'ai confiance en la profession et je pense que, majoritairement, les choses se passent bien, parce que nous avons affaire à des transporteurs voulant conserver une clientèle et donc offrir un service de qualité. C'est essentiel, sinon les personnes ne reviendront plus.

Gilles DANSART

Je vous remercie. Puisque l'on est sur ces services et infrastructures, je vais m'adresser à Sophie RABBAT. Je rappelle que vous êtes architecte urbaniste et que vous avez conçu de nombreux pôles d'échange et gares routières. Vous entendez à la fois les demandes des voyageurs, les questions de financement difficile et le rôle des AO. Vous êtes chargée de recueillir tout cela. Auriez-vous une définition idéale de la gare routière de demain, qui accueillerait ces nouveaux trafics en open access ?

Sophie RABBAT, AME

Pour être assez pratique, je pense que la gare routière a une double fonction. C'est à la fois une fonction très pratique et fonctionnelle, celle d'accueillir des voyageurs et de pouvoir les redispacher, mais c'est également un lieu de vie. Il va falloir gérer la distorsion entre une optimisation et une rentabilisation du temps, afin que les sociétés déposant les voyageurs puissent continuer leur métier, avec un niveau de rentabilité le plus efficace et le fait que les voyageurs sont des êtres humains, doivent descendre avec des valises et avoir un minimum de confort. Pour moi, la discussion commence quand on parle de créer une gare routière ou un pôle multimodal. Jusqu'à présent, j'ai plutôt travaillé sur les pôles multimodaux et la grosse discussion est : combien de postes à quai ? Comment les répartir entre les transporteurs ? Comment optimiser l'accès à ces postes à quai ?

Ensuite, cela devient une discussion un peu technique sur les rayons de giration, en fonction des outils que l'on utilise. En fonction de la taille des autobus, on fait un travail sur les rayons de giration, avec chaque transporteur vérifiant plusieurs fois ce que l'on a fait. Il existe également la question de l'accessibilité à cette gare routière et de sa visibilité, qui est assez importante. C'est un élément important. Il faut que l'on sache où elle se trouve, elle doit être visible et lisible.

Je reviens à la question de la sécurité. Effectivement, les piétons doivent arriver de manière sécuritaire dans l'autobus. Pour cela, il existe toute l'organisation des postes à quai et ce qui va avec. C'est l'accessibilité PMR, avec des revêtements lisses pour les valises, par exemple. On va beaucoup parler de matériaux, de leur durabilité, d'éclairage, d'affichage dynamique, etc. Ce sont des choses très pratiques, afin que ce soit le plus sécuritaire et fonctionnel possible. Si l'on peut le rendre esthétique, cela ne gêne rien, cela fait partie de la vie.

Dans le contenu d'un programme, on va se questionner selon la taille de la ville, selon le nombre de transporteurs et les personnes que la gare reçoit. On a parlé de l'intermodalité, qui est extrêmement importante. Il s'agit de la liaison avec les parkings, le positionnement d'une dépose minute, d'une reprise quart d'heure. C'est assez technique et c'est un peu comme un jeu de positionnement des choses, afin d'optimiser le fonctionnement. On va également être en intermodalité avec des systèmes de transport, des vélos, etc. Il s'agit de savoir comment faire et comment hiérarchiser l'intermodalité. Ce n'est pas simple. Passe-t-on en souterrain ? Traverse-t-on ? Si oui, comment traverse-t-on ? Fait-on des feux ? Si oui, à qui donne-t-on la priorité des feux ? Doit-on mettre des clôtures à l'entrée de la gare routière, parce qu'il ne faut pas que n'importe qui puisse rentrer dedans ? Ce sont des questions extrêmement simples, mais qui se pratiquent et s'améliorent. Ce matin, on a vu qu'il existait différentes typologies de gares. Il existe également la question de la superposition des équipements entre eux, avec des liaisons verticales, ce qui implique des ascenseurs et donc des coûts de gestion. Je parle beaucoup du confort, l'usager en a besoin. Il a besoin d'une optimisation du temps et de confort.

Je voudrais parler d'une autre question. Quels éléments se trouvent dans le confort d'usage ? Le client a besoin d'une salle d'attente, d'acheter des tickets, de bien lire les services et les horaires, c'est extrêmement important. Il faut que ce soit écrit en assez gros. Quand il n'a pas l'habitude de se déplacer sur des grands trajets comme ceux-là, un client est angoissé. Il doit donc absolument être renseigné de manière très efficace, par toute la signalétique, qu'elle soit dynamique ou non. On veut également un minimum de commodités, un petit café, la possibilité d'acheter un journal, etc. Après, cela peut aller beaucoup plus loin si on le souhaite, mais qu'est-ce qui est important pour le client ? C'est l'optimisation globale de son trajet. Ce qui l'intéresse n'est pas la gare routière. Il se dit : « Je pars de chez moi, comment je fais ?

Je vais à la gare routière, je prends mon moyen de transport et j'arrive où je dois arriver ». Il faut absolument que ces gares routières soient reliées à des systèmes de transport. On parlait de larguer les personnes dans les échangeurs, mais ce n'est pas réaliste. Les personnes ne reviendront pas. La priorité est effectivement donnée à l'intermodalité.

On parle de mettre ces systèmes dans le centre-ville. C'est l'idéal, si l'on y accède rapidement. Si ce n'est pas le cas, il suffit qu'un transport public puisse se substituer.

Je voulais également évoquer la problématique des flux. Aujourd'hui, on dit que ces systèmes s'adressent à des personnes ayant des moyens limités, mais à terme, si cela interfère sur le fonctionnement des trains et que cela fait fermer des lignes, parce qu'elles ne sont pas assez optimisées, on aura une clientèle de plus en plus importante et à partir de là, on aura beaucoup de flux. Il existe la possibilité d'utiliser ces flux et le projet partenarial est tout de même la solution. On ne va pas dire, d'un côté : « Je suis le transporteur, mais cela ne m'intéresse pas, ce n'est pas mon métier » et de l'autre côté : « Je suis à la ville, je suis obligé de le faire, mais je n'ai plus un centime alors que fait-on ? ». En France, on utilise beaucoup les financements croisés et l'on est obligé de mettre des petits bouts de ficelle, les uns à côté des autres, pour faire le projet le plus intelligent possible. On sait le faire et on le fait depuis longtemps. Par contre, cela prend beaucoup de temps pour la discussion, pour l'optimisation, pour la mise en forme, mais on arrive à des résultats. Beaucoup de projets sont montés ainsi. Il existe plusieurs types de projets. Un exemple important est celui de la SGP, qui a fait des projets architecturaux extraordinaires et s'est dit ensuite qu'il fallait tout de même faire de l'intermodalité, avec des transports. Là, on répare, on met du scotch, on travaille partenarialement et heureusement, le STIF lance des études d'intermodalité. Ce ne doit pas être uniquement des projets d'image.

Il faut des projets de transport bien pensés, avec des espaces contraints en ville, où il faut travailler ces gares routières, ou bien de petits projets, à l'extérieur des villes, qui sont importants pour les villes concernées et qui doivent également générer de l'urbanité à terme. Il faut surtout se dire que chaque projet, quel qu'il soit, est l'occasion d'une amélioration urbaine. Une gare routière apporte de l'intensité urbaine, donc de la fonction urbaine, des commerces, de la présence, des personnes. Il faut vraiment profiter au maximum de cette opportunité, afin de créer quelque chose qui a du sens. Il faut donner un sens urbain. Si cela se fait dans une zone périurbaine manquant de structuration, il faut utiliser le projet pour structurer le secteur. Si cela se fait en centre-ville, c'est très bien. On peut créer des centres commerciaux, parce qu'il y a davantage de flux permettant également du développement économique.

Je suis assez optimiste sur ces projets dont c'est le départ. La seule difficulté que je vois est cet espace-temps différent entre le moment où l'on a lancé les cars Macron et le moment où l'on se met à faire du projet. De mon point de vue, le temps de monter un projet, de décider que l'on va le faire, etc., il faut environ deux à trois ans. Il existe un temps de réflexion, de mise en mouvement des partenaires et c'est ce que l'on est en train de vivre aujourd'hui. Il y a d'abord la prise de conscience, la mise en mouvement, etc.

Je pense qu'il existe également beaucoup d'enjeux d'intégrer le privé et de faire de la médiation, par rapport à ces projets, parce que des partenaires commerciaux peuvent être intéressés par le fait de faire cela en périphérie, dans des zones commerciales peut-être pas structurées, etc. Beaucoup de choses sont à faire.

Gilles DANSART

Je vous remercie pour cette intervention. Le fait qu'une architecte parle d'abord de fonctionnalité, de services et d'intégration urbaine est intéressant. Par le passé, on a eu quelques exemples de cathédrales assez peu conçues pour le voyageur ou l'utilisateur. Il est assez intéressant d'avoir cette approche. André BROTO, vous voulez rebondir.

André BROTO, ASFA

Concernant les remarques d'Amélia RUNG, le fait que des personnes soient déposées dans les échangeurs est un vrai problème. Il y a un parking et, en général, des sanitaires. Je suppose que les personnes déposées là le savent et ont téléphoné à leurs parents ou amis, afin qu'ils viennent les chercher en voiture. Cela n'empêche pas de réfléchir à la façon d'améliorer un peu la situation. Ensuite, la vidange des sanitaires de l'autocar est un vrai problème, même si c'est un sujet trivial. Au fond, on a bien traité les problèmes des zones de stationnement pour les poids lourds et on a prévu des douches pour leurs conducteurs, parce qu'ils roulent beaucoup et ont besoin de se doucher. On ne va pas leur demander d'aller dans les lieux publics avec les conducteurs de véhicule pour se doucher devant le lavabo. Comme dans beaucoup de domaines, je pense qu'il ne faut pas fonctionner en silo, mais accepter de se mettre autour de la table.

Sur le réseau concédé, on peut le faire en partenariat avec les autocaristes, qui doivent émettre, par exemple, le fait que tous les 200 ou 300 kilomètres, il ne serait pas mal de prévoir tel ou tel équipement. On doit pouvoir trouver des solutions avec l'État. C'est ce que je voulais dire sur le réseau.

Ensuite, notre table ronde dépasse le cadre des lignes Macron. Comme le disait Olivier FAURE ce matin, ainsi que d'autres conférenciers, si l'on crée un pôle d'échange ou une gare routière au voisinage des grandes villes, c'est un vrai sujet. Je voudrais donner quelques chiffres. Aujourd'hui, les 7 000 passagers des lignes Macron, qui font 375 kilomètres, parcourent 2,5 millions de kilomètres par jour. Si vous prenez les 900 000 usagers quotidiens des 350 lignes d'autocars express de Madrid, ils ne font pas 375 kilomètres, mais en font 17. Quand on multiplie ces deux chiffres, on trouve tout de même 15 millions de kilomètres parcourus. Cela signifie que le potentiel de l'autocar pour une aire urbaine de 6 millions d'habitants est 5 fois le trafic actuel des lignes Macron pour 60 millions d'habitants. Cela donne une idée du potentiel de l'autocar sur autoroute et nous devrions réfléchir à ce qui se passera ensuite. Une communication a été faite le 24 mars sur la politique des métropoles. On a une douzaine de métropoles, dont on nous dit que les aires urbaines correspondantes totalisent presque 25 millions d'habitants et c'est vrai, je l'ai vérifié. Toutes ces métropoles fonctionnent grâce aux actifs habitant à l'extérieur de la métropole et à l'intérieur de l'aire urbaine. Ces 25 millions d'habitants et les 2 ou 3 chiffres que j'ai cités permettent de toucher du doigt l'ampleur des problèmes et le potentiel de la route, en matière d'autocars.

Gilles DANSART

Je vous remercie pour ces précisions. Cyprien RICHER, vous avez entendu les différents points de vue, notamment le dernier sur cette vision des futurs pôles d'échange par une architecte urbaniste. Quel est votre sentiment, à l'écoute de ces différentes interventions ?

Cyprien RICHER, CEREMA Nord Picardie

La question n'est pas tant de savoir si la gare routière doit être intermodale, mais dans quelles conditions. Oui, elles doivent être intermodales. Je voudrais insister sur une notion évoquée par Sophie RABBAT, celle de l'accessibilité. Il faut bien noter l'effort réalisé en termes d'accessibilité PMR depuis la loi de 2005 et ce que l'on a demandé aux autorités publiques pour l'aménagement des pôles d'échange. Je vise par exemple les efforts réalisés sur l'accessibilité PMR autour du pôle d'échange de Poitiers. C'est assez remarquable, c'est un travail de longue haleine. Il ne faudrait pas que l'on retombe à zéro, avec des préfabriqués au milieu des parkings. Il faut vraiment garder une attention particulière sur cet enjeu et capitaliser sur tout ce que l'on a appris sur cette question de l'accessibilité (au sens large) des pôles d'échanges.

Ces nouvelles offres sont une opportunité, mais également une difficulté à intégrer dans les pôles d'échanges. Aujourd'hui, FlixBus est là (à la table ronde), mais ce pourrait très bien être BlaBlaCar ou un autre. Finalement, c'est à peu près la même chose. Il existe également des besoins d'aménagements pour le covoiturage quand on sait qu'environ 50 % des passagers du covoiturage viennent par les transports en commun, les enjeux existent. Si l'on fait un effort pour l'un, sous conditions, on doit également le réfléchir pour d'autres et peut-être d'autres offres, que l'on ne connaît pas encore. C'est donc très difficile à anticiper pour les collectivités locales notamment en matière de dimensionnement des aménagements et des coûts associés. On ne sait pas quelle sera l'offre demain ni de quelle façon elle évoluera.

Aujourd'hui, avant même de parler de ces nouvelles offres, on a tout de même un vrai problème de gestion des pôles d'échange. Un gros sujet existe sur la gestion intégrée des pôles d'échange. Au-delà du ferroviaire, on ne sait pas trop faire, c'est très compliqué. Très peu de modèles et d'exemples fonctionnent bien, avec une gestion intégrée et bien régulée, bien articulée dans les pôles d'échange. C'est une complexité supplémentaire invitant à se poser la question du modèle économique et du modèle de gestion et de gouvernance des pôles d'échange. À quand un rapport KELLER des pôles d'échange contemporains ? On a eu celui des gares contemporaines et il faut peut-être essayer d'aller chercher de nouveaux modes de gouvernance et un nouveau modèle économique pour ces pôles d'échange.

Gilles DANSART

Si vous faites un appel à rapport, il y aura des candidats pour s'en charger. Merci pour votre idée. Sophie RABBAT, vous l'avez évoqué tout à l'heure et Cyprien RICHER vient de le préciser, on ne sait pas quels seront les nouveaux services de mobilité dans ces futurs pôles d'échange dans quelques années, voire dans un ou deux ans.

Quasiment tous les mois, des innovations se font autour de la voiture et on parle également beaucoup des minibus de huit places, qui assurent des besoins nouveaux, etc. C'est très compliqué pour vous de concevoir de tels espaces, parce que le cahier des charges ou le modèle n'existent pas vraiment de façon très assurée.

Sophie RABBAT

Quand on fait des projets, ce sont des projets phasés. Aujourd'hui, on n'a pas les moyens de faire de superbes Cadillac. Ce sont des projets avec des phasages extrêmement fouillés. Même dans un projet que l'on réalise, on peut avoir des secteurs de flexibilité.

Gilles DANSART

Vous laissez donc des zones à aménager.

Sophie RABBAT

Ces zones peuvent être à aménager, mais elles peuvent également être amenées à muter. Quand on travaille en ville, on ne travaille que sur de l'espace mutable, du renouvellement. Le fait de renouveler un projet fait également partie de ce projet. Il ne faut pas imaginer que c'est nouveau, parce que c'est de la gare routière. C'est très proche de ce que l'on sait faire en beaucoup plus complexe et que l'on fait déjà.

Gilles DANSART

Dominique RITZ, les services de l'État ont souvent pour charge de graver un certain nombre de choses dans le marbre. Est-ce compliqué de s'adapter à ces mobilités extrêmement changeantes et nouvelles ? Il y a trois mois, on n'aurait pas écrit la même chose qu'aujourd'hui sur les cars Macron. Cela change très vite. Est-ce une difficulté pour vous de vous adapter à ce contexte extrêmement changeant ?

Dominique RITZ, DGITM

La difficulté est d'inscrire quelque chose d'intelligent dans quelque chose d'extrêmement changeant, c'est-à-dire d'avoir une vision de moyen ou long terme, alors qu'effectivement, on a quelque chose qui réagit extrêmement vite et de manière extrêmement inattendue parfois. C'est le quotidien de l'administration centrale d'essayer de faire cela. Elle essaie de faire au mieux et parfois, elle commet des erreurs, comme partout. Aujourd'hui, s'agissant des bus librement organisés, c'est un système et un marché qui sont en train de se mettre en place. Rome ne s'est pas faite en un jour. Il faut laisser un peu de temps et ne pas confondre vitesse et précipitation. Les choses vont se faire. Ce que je retiens un peu de ce séminaire de réflexion est que l'ensemble des acteurs est intéressé pour essayer de travailler ensemble, afin que cela fonctionne mieux, dans l'intérêt du public et des bénéficiaires, qui sont les personnes, les territoires, mais également les entreprises. Il faut que ce soit gagnant-gagnant pour tout le monde et l'on est en train d'y arriver progressivement. À mon avis, un tel séminaire sert cet objectif.

⇒ Questions

Laurent GUIHÉRY, Université de Cergy-Pontoise

De petits éléments me renvoient aux courbes de progression géographiques des transports. On voit bien l'importance de penser le système de transport dans son ensemble, parce que l'on voit l'impact sur la ville, dans les interconnexions, les réseaux de transport public et les TER. On est en face d'une situation où il va falloir avancer. Les finances communales sont extrêmement contraintes et le dernier rapport du GART montre, pour la première fois, du côté du versement transport, que l'on est en train de se contracter dans les dotations des collectivités locales aux autorités organisatrices et ce sont moins 10 %. Le volet des finances publiques locales se contracte. Les opérateurs font des efforts, essaient de développer de nouveaux services, mais n'ont pas encore trouvé le modèle économique, en termes de rentabilité. On l'a vu, une recherche de niches est en cours. On est dans une situation extrêmement complexe et je crois qu'il faut revenir aux acquis de l'économie et de la géographie des transports.

L'Union Européenne a fait une dizaine de rapports sur la tarification de l'usage de l'espace public et des infrastructures. En prenant l'exemple des autoroutes, on a vu que cela bouge énormément, parce que le système des autoroutes a mis en place une tarification d'usage. On a un service, une qualité de service, pour lesquels on paie et des extensions d'infrastructures se font, afin de garantir cela.

Les autocars rentrent en ville et émettent du CO2 et des polluants. La question de la tarification va se poser, de l'internalisation des effets externes de ces bus. En interurbain, on sait qu'avec les péages, c'est à peu près internalisé, mais en ville, le freinage et l'accélération ne sont pas encore maîtrisés. Le calcul économique nous dit qu'il n'existe pas d'internalisation des effets externes. Il faut donc retrouver les acquis. L'économie des transports nous parle très clairement d'usage public et de tarification. D'un côté, les opérateurs des autocars Macron doivent stabiliser leur modèle économique, les prix doivent progresser – en Espagne, ils sont bien plus élevés qu'en France et qu'en Allemagne – et d'un autre côté, les villes vont pouvoir avoir des recettes, développer des gares routières et faire appel à des projets innovants.

Marc TASSONE, IDRRIM

M. GUIHÉRY n'a pas parlé de l'infrastructure elle-même et de son augmentation de capacité. Les nouveaux bus générés soit par les lignes Macron, soit par d'autres systèmes, parce que l'on n'est peut-être pas au bout des complexifications législative, d'autres innovations auront peut-être lieu, doivent fonctionner. Je voulais poser une question à Mme RABBAT ou à l'État, mais je sais que la réponse sera globale. Qui doit être en charge de l'investissement sur les infrastructures routières qui seront peut-être nécessaires, afin que les bus puissent arriver à la gare routière en centre-ville, si cela est nécessaire ? Qui va être responsable de la reprise de la structure de chaussée, s'il est nécessaire de la reprendre ? On sait que les poids lourds endommagent les infrastructures et non les voitures. Ce sont également des questions à se poser. Je pense que la réponse est globale, il faudra que ce soit la ville, mais pas uniquement. Ce seront peut-être également les opérateurs. Même si le fait de construire des routes n'est pas leur métier, il faudra certainement qu'ils participent à l'endommagement des infrastructures, à leur élargissement ou à la création de lignes de bus, afin que les personnes puissent rentrer.

Sophie RABBAT, AME

Il faut prendre des exemples sur des choses déjà existantes, parce que je pense que l'on avance d'abord en copiant ce que l'on a déjà fait. Quand on fait un pôle multimodal, il ne s'agit pas de dire qu'on le fait et qu'il se pose là. On fait le pôle multimodal et tout l'aménagement de voirie allant avec pour y accéder.

Marc TASSONE, IDRRIM

Oui, mais qui paie ?

Sophie RABBAT, AME

Celui qui paie habituellement. C'était le département et maintenant, ce sont les territoires. On est simplement dans un paysage général, qui se rétracte. La question posée ne se pose pas uniquement pour les pôles routiers ou les gares d'échange, elle se pose globalement sur notre changement de société. Je prends un exemple. Actuellement, je fais du conseil auprès de la ville de Paris pour le réaménagement de sept places, avec un budget ne correspondant pas au réaménagement de sept places, mais d'une seule place. La question à se poser est : comment fait-on pour faire différemment ? La question que l'on se pose pour les gares routières se pose dans beaucoup de domaines auxquels on est confronté aujourd'hui. C'est un changement de manière de faire. On doit travailler ensemble, afin de devenir plus intelligent et d'optimiser le peu de ressources que l'on a chacun, en les mettant ensemble, collectivement. On n'a pas le choix, on est condamné à être plus intelligent, à partager davantage et à travailler plus ensemble.

Gilles DANSART

S'il reste des marges d'intelligence, il faut les exploiter. Yo KAMINAGAÏ, vous avez la parole.

Yo KAMINAGAÏ, RATP

Nous n'avons pas parlé de la mission d'identification des capacités résiduelles confiée à l'ARAFER. J'ai entendu le terme de capacité résiduelle, mais au sujet de la raréfaction des finances, publiques ou privées, parce que vous êtes en raréfaction de finances privées.

Je vais vous donner une phrase, que j'ai déjà entendue plusieurs fois : « Les frontières domaniales de maîtrise d'ouvrage s'opposent à une expérience clients continue et de qualité ». Cela a l'air évident. Si chacun est maître d'ouvrage de son côté, comment voulez-vous que le client, qui est le seul à faire les nœuds entre les morceaux, perçoive un tout cohérent ? Concernant l'identification des capacités résiduelles, pour des personnes gérant le réseau urbain – ce qui est le cas de la RATP – cela peut tout de même être intéressant.

À certains endroits, il existe peut-être des gares routières d'une certaine capacité résiduelle, à condition que l'on ait trouvé la métrique pour mesurer cela. Je ne sais pas de quelle façon cela peut se passer, mais si l'ARAFER envoie trois stagiaires, afin d'observer une gare routière en heures creuses, ils vont dire que cette gare est vide. Après, on va à la RATP ou au STIF : « Ne voulez-vous pas mettre plein de cars Macron ici ? ». On va répondre : « Non, vous n'êtes pas venus en heures de pointe ».

Ce n'est pas évident, c'est plutôt dans les flancs de pointe qu'il y a plein de bus. En heures creuses, cela tourne. La question de la combinaison entre urbain et interurbain, dans des gares routières en périphérie de grandes agglomérations, est peut-être une question pour un futur séminaire de l'IDRRIM, avec une granulométrie plus fine, mais c'est également une question que je pourrais vous poser. Comment combiner ces deux aspects ?

Gilles DANSART

Merci pour cette remarque pertinente et cette suggestion aux organisateurs.

Ithier BONDUELLE, Cofiroute Vinci Autoroutes

J'interviens pour illustrer tous les propos et vous dire que nous avons été mandatés pour réaliser une gare routière, qui va comporter huit postes à quai à côté d'un échangeur et que l'on va rentrer en concertation publique dans trois semaines. Cela se situe dans les Yvelines, sur l'échangeur de Dourdan, à l'endroit où se trouve déjà une aire de stationnement qui va être agrandie.

Ce sont des projets qui peuvent se faire, sur des emplacements sur lesquels, à la base, les opérateurs n'avaient pas énormément d'attente, en termes de trafic. Ils ont été agréablement surpris. C'est l'État qui a mandaté et un maître d'ouvrage sera présent. On travaille avec beaucoup d'acteurs comme ceux présents ici, mais également avec les transporteurs, comme Transdev et Albatrans. Ce sont des projets qui peuvent donc se concrétiser.

Gilles DANSART

Les innovations sont toujours intéressantes. L'homologation de la gare de Dourdan avait été très longue.

Sylvain RIZZON, CITYWAY

Cityway est notamment fournisseur de systèmes de gestion dynamique de pôles d'échange et aujourd'hui, tant l'exploitation que l'information aux voyageurs peuvent être gérées en récupérant des données provenant du transport public. Aujourd'hui, on a un vrai problème avec les cars Macron sur les moyens de récupérer les données théoriques réelles des véhicules à l'approche, afin de pouvoir leur donner l'autorisation d'accès, etc. Je voudrais donc savoir si des groupes de travail sont prévus sur les échanges de données entre les cars Macron et les pôles d'échange.

Gilles DANSART

Dominique RITZ, a-t-on prévu quelque chose à ce sujet ? Yvan LEFRANC MORIN, gardez-vous vos données pour vous ou êtes-vous prêts à les partager ?

Dominique RITZ, DGITM

Les enjeux du big data, de la maîtrise et de la transmission des données, etc., sont bien connus. Aujourd'hui, des réflexions sont engagées dans ces domaines. Cela permettra-t-il de répondre à court-moyen terme aux besoins que vous évoquez ? Aujourd'hui, je ne suis pas en mesure de vous répondre.

Yvan LEFRANC MORIN, FlixBus

Aujourd'hui, je pense que l'on a la capacité technique de donner accès aux données, via des API ou d'autres systèmes. On traque tous nos cars via GPS et l'on sait où ils se trouvent à la seconde. Après, ce sont des questions d'accessibilité à ces données, qui peuvent être sensibles. Cependant, dans le cadre d'un partenariat, surtout si le but est d'informer le passager, il n'existe pas de limite technique et je ne vois pas pourquoi il existerait d'autres types de limites.

Sylvain RIZZON, CITYWAY

Va-t-il y avoir des normalisations ? Aujourd'hui, des cars arrivent de Bulgarie, de Tchécoslovaquie et il est impossible de les identifier en amont, afin de savoir si l'on peut leur donner l'accès. Des choses seront-elles faites dans le domaine de l'échange des données ?

Gilles DANSART

Rien de ce type n'existe aujourd'hui, dans un marché open access ?

Yvan LEFRANC MORIN, FlixBus

Des réflexions sont engagées sur les big data, la normalisation et tous ces aspects, mais c'est très compliqué. Cela va bien au-delà des problématiques que vous évoquez. Ces réflexions ne sont pas encore abouties. Il est trop tôt pour le dire. Ceci étant, c'est un problème qui est repéré.

Michel HAGEGE

J'ai une question à poser au représentant de FlixBus, comme c'est le seul opérateur. Dans votre communication globale, qui est extrêmement agressive, vous dites en permanence être le premier et le plus grand opérateur de cars. Cela se comprend, dans un marché en cours de construction. Pourquoi ne communiquez-vous pas sur beaucoup des aspects que l'on a soulevés aujourd'hui, en particulier sur l'importance de l'accueil, des gares routières et autres ? Ne devriez-vous pas en tenir compte ?

Yvan LEFRANC MORIN, FlixBus

D'une part, il est compliqué de communiquer sur des choses n'existant pas. D'autre part, on est ici pour en discuter et se concerter sur le sujet. Je pense qu'il serait un peu mal venu de la part des opérateurs de communiquer de façon publique sur des sujets dont ils ne sont pas les seuls gestionnaires.

Michel HAGEGE

Donnez de l'information à vos clients.

Yvan LEFRANC MORIN, FlixBus

On fait ce que l'on peut, afin de leur donner ce que l'on peut leur donner.

Michel HAGEGE

Par exemple, déconseillez-leur de s'arrêter n'importe où.

Yvan LEFRANC MORIN, FlixBus

Par principe, ce sont des choses sur lesquelles on communique. Quelques cas prouvent le contraire, mais dans la façon dont on crée notre réseau, on fait en sorte que les personnes ne s'arrêtent pas au milieu des échangeurs d'autoroute. Sur l'information, on fait ce que l'on peut avec les moyens dont on dispose aujourd'hui : c'est un vrai sujet.

Gilles DANSART

Michel HAGEGE faisait peut-être référence à des opérateurs, qui communiquaient sur des choses n'existant pas, mais manifestement, ce n'est pas le cas des opérateurs de bus.

Merci à vous. Il est temps de conclure.

Vous avez eu quelques offres afin de récidiver dans un futur proche, tellement la matière est intéressante. Je vous remercie de votre attention et je vous souhaite une bonne soirée.

