

LES GARES ROUTIÈRES :  
UN LEVIER POUR LE  
DÉVELOPPEMENT DU  
MARCHÉ DU TRANSPORT  
PAR AUTOCAR ?



SYNTHÈSE DES RENCONTRES GARES ROUTIÈRES

> 9 Décembre 2022



## Sommaire

<b>1. INTRODUCTION .....</b>	<b>5</b>
<b>2. SESSION N°1 : QUELLE STRATÉGIE POUR L'ACCUEIL DES SERVICES LIBREMENT ORGANISÉS METTRE EN ŒUVRE À L'ÉCHELLE D'UNE MÉTROPOLE ?.....</b>	<b>9</b>
2.1. Gouvernance des gares routières : constats et enjeux.....	9
2.2. État des lieux de l'accueil des services librement organisés en Île-de-France.....	10
2.3. Le modèle économique des gares routières exploitées par la RATP .....	11
2.4. Synthèse des débats avec la salle .....	11
<b>3. SESSION N°2 : LA QUALITÉ DE SERVICE EN GARE ROUTIÈRE : UN ENJEU POUR LE DÉVELOPPEMENT DU MARCHÉ DU TRANSPORT PAR AUTOCAR .....</b>	<b>13</b>
3.1. L'offre de service en gare doit s'améliorer pour que le marché des services librement organisés puisse atteindre son plein potentiel .....	13
3.2. Les retours du terrain : l'exemple d'une gare française (Rennes) et d'une gare allemande (Berlin) .....	13
3.3. Quelles sont les bonnes pratiques en matière de conception, de réalisation et d'exploitation d'une gare routière ? Le point de vue de l'expert, les besoins de l'opérateur .....	15
3.4. Synthèse des débats avec la salle .....	17
<b>4. TABLE RONDE : LA DÉCARBONATION DU TRANSPORT ROUTIER DE VOYAGEURS ET L'INTERMODALITÉ : QUELS ENJEUX POUR LE SECTEUR ? QUELS DÉFIS POUR LES GARES ROUTIÈRES ?.....</b>	<b>19</b>
4.1. Exposés des intervenants.....	19
4.1.1. Question 1 – Les 5 leviers de la décarbonation du transport routier de voyageurs	19
4.1.2. Question 2 – Les énergies alternatives dans le secteur du transport routier de voyageurs (point de vue du transporteur) .....	20
4.1.3. Question 3 – Les énergies alternatives dans le secteur du transport routier de voyageurs (point de vue de la fédération des autocaristes).....	20
4.1.4. Question 4 – L'intermodalité dans le droit européen .....	21
4.1.5. Question 5 – Le cas des pôles d'échanges multimodaux sur autoroute pour favoriser l'intermodalité .....	22
4.2. Synthèse des débats avec la salle .....	23
<b>5. RÉFÉRENCES ET LIENS UTILES.....</b>	<b>25</b>
5.1. Références mentionnées lors des Rencontres.....	25
5.2. Autres références.....	25



## 1. INTRODUCTION

Sophie Auconie  
Vice-présidente de l'Autorité de régulation des transports

« Bonjour à toutes et à tous,

*Au nom de l'Autorité de régulation des transports, je suis particulièrement heureuse de vous accueillir à l'occasion des Rencontres gares routières 2022 : ce webinaire vise à mettre en relation les différents acteurs. Nous nous pencherons au cours de cette matinée sur l'enjeu que constitue la gare routière pour le développement du marché des services librement organisés, et sur l'importance de son dimensionnement, de son niveau de service et également de son insertion au sein des territoires.*

*Ces rencontres permettront notamment de s'interroger sur les stratégies d'accueil des services librement organisés mises en œuvre par les acteurs locaux et sur les enjeux liés au niveau de qualité de service en gare.*

*Je me présente, pour les personnes que je n'ai pas encore eu le plaisir de rencontrer, je suis Sophie Auconie, Vice-présidente de l'Autorité de régulation des transports. Outre mon mandat de député européen puis de député national au sein des commissions développement durable, transport et aménagement du territoire, j'ai été vice-présidente de l'intergroupe « services publics » du Parlement européen.*

*Je suis honorée de présider cette réunion et je me permets de vous rappeler les objectifs de ces temps de rencontres.*

*Dès l'ouverture du marché du transport par autocar en 2015, le rôle clé des gares routières a été reconnu. Il s'agit, c'est une évidence, d'infrastructures indispensables pour le développement de ce marché.*

*Les Rencontres d'aujourd'hui donnent suite à celles que nous avons lancées en 2021 car nous pensons que l'Autorité de régulation des transports doit permettre l'échange de bonnes pratiques en vue d'optimiser le rôle de chacun des acteurs.*

*Dans ce cadre, permettez-moi de vous rappeler la genèse : en août 2015, la loi Macron a ouvert le marché du transport régulier interurbain de voyageurs par autocar à l'initiative privée. Conjoncturellement, cette initiative représentait, et représente encore, l'opportunité de devenir un maillon essentiel de la chaîne de mobilité, en laissant une totale liberté dès que la distance entre deux arrêts dépasse 100 km.*

*Fin 2016, le développement de ce transport représentait plus de 5 millions de passagers sur les lignes d'autocar longue distance, plaçant l'autocar au rang de mode de transport interurbain à part entière, comme le train ou la voiture.*

*L'émergence de ce nouveau marché du transport impliquait cependant une étude attentive de son évolution, l'identification des freins à son développement mais aussi de s'assurer que l'impact économique de l'ouverture à la concurrence sur les services publics était mesuré. Dans ce cadre, l'Autorité de régulation des transports estime l'atteinte à l'équilibre économique des services publics réguliers de transport. Elle assure également une mission générale d'observation des marchés qui a vocation à fournir les clés de compréhension et d'analyse de ces marchés de transport aux usagers, aux décideurs et aux entreprises du secteur.*

*Cet observatoire de la mobilité recueille régulièrement des données auprès des opérateurs de transports routiers de voyageurs et des exploitants de gares routières. L'Autorité publie des indicateurs et des notes de conjoncture semestrielles, ainsi qu'un rapport annuel sur le transport par autocar et les gares routières. Les rapports rendent compte du développement du marché et mesurent les bienfaits de la libéralisation. Ils montrent que la libéralisation a permis aux Français de voyager sur l'ensemble du territoire à bas coût ; ils soulignent aussi la pertinence environnementale de l'autocar ; ils montrent pour finir le rôle central des gares routières dans l'ouverture à la concurrence.*

*Les Rencontres d'aujourd'hui interviennent donc à un moment où les changements sont particulièrement prégnants dans le transport en commun en France et c'est la raison pour laquelle nous mettons en place un processus d'échanges directs entre l'Autorité et les acteurs du marché initié en 2021 lors d'une première édition des Rencontres, et que nous souhaitons pérenniser et amplifier au cours du temps. Je suis, dans ce cadre, particulièrement heureuse que de nouvelles personnes se soient jointes à nous pour ce second temps d'échange.*

*Tout au long de cette matinée, nous donnerons la parole à des transporteurs, des usagers et des gestionnaires de gares routières. Pour initier le débat et permettre de lancer la discussion, nous présenterons aussi quelques idées ressortant de nos analyses.*

*Je vous encourage à prendre la parole via le « chat » du webinaire de façon très libre afin d'avoir un échange le plus interactif possible lors des espaces de débats aménagés tout au long de la matinée. Nous prendrons note de ce qui sera dit aujourd'hui : la synthèse de ces échanges sera publiée sur la page internet des Rencontres.*

*Sans plus attendre, je donne la parole à Nicolas Wagner, je le remercie d'avoir organisé ce deuxième webinaire et je lui propose de faire la présentation du programme ainsi que des intervenants. Merci pour votre écoute. ».*

Nicolas Wagner  
Directeur, Autorité de régulation des transports

*« Merci Sophie pour cette belle ouverture. Je suis Nicolas Wagner, directeur du secteur routier, donc du transport routier de voyageurs en particulier.*

*Concernant le programme, nous avons choisi de centrer ces Rencontres autour d'une simple question : les gares routières constituent-elles un levier du marché du transport par autocar ? Je vous rassure, la question est bien-sûr rhétorique, on en est convaincu. Et d'ailleurs, dès l'ouverture du marché du transport par autocar en 2015, le rôle clé des gares routières avait bien été reconnu.*

*Il s'agira plutôt pour nous pendant ces échanges de nous intéresser plus spécifiquement au rôle que peuvent jouer les gares routières au sein de l'écosystème, que ce soit en tant que porte d'entrée d'un territoire, que maillon au sein de la chaîne de transport contribuant à l'expérience usagers, mais aussi pour contribuer aux enjeux à venir pour le secteur, notamment la décarbonation du transport routier de voyageurs.*

*Plus précisément, le programme se décompose en trois temps.*

*Nous aurons une première session dédiée aux stratégies d'accueil pour les services librement organisés à l'échelle d'une métropole.*

- *Sophie Plumel, responsable du domaine du transport routier de voyageurs à l'Autorité, va entamer la réflexion en nous présentant les problématiques de la gouvernance des gares routières, en adoptant un point de vue de régulateur ;*
- *Nous poursuivrons ensuite par un état des lieux de l'accueil des services librement organisés en Île-de-France, présenté par Sophie Renouvel, chef de projet à l'Atelier parisien d'urbanisme (APUR) ;*
- *Par la suite, Jérôme Berny, responsable de la business unit Gares routières à la RATP nous présentera le modèle économique des gares routières de la RATP.*

*Une deuxième session sera ensuite dédiée à la qualité de service en gare routière :*

- *C'est encore Sophie Plumel qui vous proposera un exposé thématique d'introduction pour lancer les débats.*

*Nous laisserons ensuite la parole aux intervenants :*

- *D'abord à Stéphanie Meyer, directrice de la filiale EM Services de RATP Dev, qui nous présentera les retours de terrain de la gare de Rennes, ainsi qu'à Karsten Burde de la société d'exploitation de la gare routière internationale de Berlin, qui nous présentera une expérience internationale, ce qui est très intéressant pour se projeter ;*
- *Et ensuite à Florence Girault, directrice de projet au Cerema, et à Aurélien Gandois, directeur des opérations bus chez BlaBlaCar, qui détailleront les bonnes pratiques à mettre en œuvre dans une gare routière, que ce soit en matière de conception, de réalisation ou d'exploitation.*

*Nous terminerons cette matinée par une table ronde. Ce sera l'occasion de se pencher sur deux enjeux pour le secteur : la décarbonation du transport routier dont j'ai déjà parlé, et l'intermodalité. Nous nous interrogerons en particulier sur le rôle que peuvent jouer les gares routières pour participer à ces deux objectifs. Sophie Auconie animera cette table ronde, occasion de discussions entre plusieurs spécialistes :*

- *Florence Girault, que j'ai déjà présentée ;*
- *Vincent Hays, business directeur France & Benelux chez FlixBus ;*
- *Ingrid Mareschal, déléguée générale de la Fédération Nationale des Transports de Voyageurs (FNTV), qui présentera le point de vue des autocaristes ;*
- *Et enfin Michel Quidort, Vice-Président de la Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports (FNAUT), qui présentera celui des voyageurs.*

*Vous l'avez compris, nous accordons une grande importance aux temps d'échanges, que nous avons aménagés à chaque session, n'hésitez donc pas à utiliser le « chat » pour nous poser toutes les questions que vous souhaitez, nous tâcherons de les répartir au mieux parmi les intervenants.*

*Il ne me reste plus qu'à vous souhaiter une très bonne matinée en notre compagnie, et à laisser Sophie introduire la première session. »*





## 2. SESSION N°1 : QUELLE STRATÉGIE POUR L'ACCUEIL DES SERVICES LIBREMENT ORGANISÉS METTRE EN ŒUVRE À L'ÉCHELLE D'UNE MÉTROPOLE ?

### 2.1. Gouvernance des gares routières : constats et enjeux

Sophie Plumel

Responsable de domaine, Autorité de régulation des transports

**De multiples acteurs sont susceptibles d'intervenir dans l'environnement d'une gare routière.** La création et l'exploitation de la gare relèvent de la compétence d'une autorité organisatrice de transport « AOT » ou de la personne à laquelle cette compétence a été déléguée. D'autres entités sont impliquées dans l'environnement de la gare : la Région, les autres collectivités (notamment celles en charge de la voirie ou de l'urbanisme), le régulateur et enfin les opérateurs de transports. Parmi ces acteurs, l'exploitant est celui qui autorise l'accès à l'aménagement et définit le tarif d'accès.

**La multiplicité des acteurs peut engendrer une multiplicité des sources de financement.** Les entités qui financent une gare routière visent des objectifs divers, mais il convient de distinguer pour chacune la part de financement ayant vocation à être recouverte par le tarif d'accès – qui doit être comptabilisée dans les coûts à recouvrir – de la part n'ayant pas cette vocation – qu'il est usuel d'appeler « subventions » et qui doit venir réduire les coûts à recouvrir. Pour être objectif, un tarif doit engendrer des recettes qui permettent de recouvrir les coûts d'exploitation et de capital, retraits des subventions :

**1. Cas sans subvention** : l'exploitant peut décider de tarifs dont les recettes permettront de recouvrir l'ensemble des coûts. La formule est la suivante :

$$\text{tarif unitaire} = (\text{coût du capital} + \text{coût d'exploitation}) / \text{trafic}.$$

L'exploitant, percepteur des recettes tarifaires, peut conclure des contrats avec l'ensemble des financeurs pour fixer les modalités du remboursement de leur participation au financement. Les transporteurs paieront le tarif d'accès sans discrimination. Quant au transporteur qui a participé le cas échéant au financement de la gare routière, il sera remboursé de cet investissement par l'intermédiaire du contrat de financement qu'il aura conclu avec l'exploitant. En conclusion, si le transporteur est, par ailleurs, titulaire d'une délégation de service public (ci-après « DSP ») conclue avec l'AOT pour organiser des services de transport, ce ne peut pas être un prétexte pour baisser le tarif à son seul avantage.

**2. Cas avec subvention** : l'exploitant peut décider de tarifs dont les recettes permettront de recouvrir l'ensemble des coûts diminués de la part subventionnée de ces coûts. La formule est :

$$\text{tarif unitaire} = (\text{coût du capital} - \text{subventions} + \text{coût d'exploitation} - \text{subventions}) / \text{fréquentation}.$$

Comme dans le cas sans subvention, l'exploitant, percepteur des recettes tarifaires, peut conclure des contrats avec l'ensemble des financeurs pour fixer les modalités du remboursement de leur participation au financement. Les transporteurs paieront le tarif d'accès sans discrimination. Le transporteur qui a participé le cas échéant au financement de la gare routière sera remboursé de cet investissement par l'intermédiaire du contrat de financement qu'il aura conclu avec l'exploitant. Ainsi, encore une fois, si le transporteur qui a participé au financement est, par ailleurs, titulaire d'une DSP conclue avec l'AOT pour organiser des services de transport, ce ne peut pas être un prétexte pour baisser le tarif à son seul avantage.

**En conclusion, pour être équitable, le calcul du tarif ne doit dépendre ni des sources de financement ni des sources de subventionnement.**

## 2.2. État des lieux de l'accueil des services librement organisés en Île-de-France

Sophie Renouvel  
Cheffe de projets, APUR

L'APUR (Atelier parisien d'urbanisme) a récemment finalisé une étude sur l'accueil des autocars en services librement organisés (ci-après « SLO ») en Île-de-France<sup>1</sup>.

**L'état des lieux de l'accueil des SLO dans le Grand Paris a permis d'identifier 16 aménagements opérationnels en 2022.** La localisation est polarisée sur le cœur de la métropole, ainsi qu'au niveau d'une dorsale ouest et sud. Le périmètre du Grand Paris comptabilise 72 quais pouvant accueillir les SLO, qui ont été fréquentés par 7 millions de passagers en 2019, soit la moitié de la fréquentation nationale. Les capacités d'accueil sont très inégales au sein de la métropole, avec notamment une concentration de près de la moitié des quais à la gare routière de Bercy-Seine.

**Bercy-Seine offre un exemple à la fois de quantification et de qualification des flux, mais aussi de « perception » de la gare par les usagers.** Conçue en 1988 pour accueillir des autocars en stationnement, la gare accueille des SLO depuis 2017 : 140 000 autocars SLO ont été accueillis en 2019, pour 6 millions d'usagers. Les usagers sont principalement issus des classes modestes, avec une surreprésentation des étudiants et des employés. 36 % habitent à Paris, et 25 % la petite couronne. Concernant la perception de la gare, 93 % des usagers apprécient la localisation de la gare, mais 53 % sont insatisfaits des conditions d'attente (propreté, offre de restauration, etc.). Enfin, le bilan carbone des SLO semble plutôt avantageux au regard des moyens de transports qui auraient été utilisés en leur absence, même en tenant compte du trafic induit.

**Des réflexions autour du maillage dans le Grand Paris mettent en exergue plusieurs résultats.** D'abord, la direction prise par les véhicules partant d'un lieu est cohérente, sauf exception, avec l'implantation géographique du lieu (analyse de données FlixBus). La gare de Bercy-Seine rayonne dans toutes directions, ce qui conforte sa qualité de hub, avec néanmoins une concentration des flux vers le nord, le nord-ouest et le nord-est ; le Terminal Jules Verne (La Défense) rayonne vers l'ouest et le nord-ouest ; Roissy-pôle vers le nord de la France et de l'Europe. Par ailleurs, une analyse effectuée via l'outil MODUS de la DRIEAT, montre qu'après la mise en service de nouveaux projets de desserte (comme le Grand Paris Express, le Projet EOLE, le CDG Express ou encore de nouvelles lignes de tramway), plusieurs pôles proposant un accueil aux SLO (Aéroport CDG, Champigny-sur-Marne, Terminal Jules Verne) devraient connaître des gains substantiels en termes d'aire d'influence et de population desservie. Ces nouvelles dessertes pourraient également consolider l'influence de points d'arrêt existants (Champigny-sur-Marne, Argenteuil).

**En conclusion, les enjeux et contraintes de la métropole (fréquentation croissante, mise en œuvre de la ZFE<sup>2</sup>, etc.) mettent en lumière plusieurs éléments : la décarbonation des flottes, le besoin de coordination à l'échelle du Grand Paris, l'importance de la qualité de l'accueil des SLO et de leurs usagers, les sujets liés à la gestion des heures de pointe, à la gestion des événements exceptionnels (Coupe du Monde de rugby, JOP 2024...) et des externalités, la question de la cohabitation de ces fonctions avec des usages différents (résidentiels, touristiques, économiques...).**

<sup>1</sup> Cf. partie 4 (Références et liens utiles).

<sup>2</sup> Les ZFE (zones à faibles émissions) constituent un dispositif visant à diminuer les émissions de polluants, notamment dans les grandes agglomérations.

## 2.3. Le modèle économique des gares routières exploitées par la RATP

Jérôme Berny

Responsable Business-Unit Gares routières franciliennes

**La RATP gère une quarantaine de gares routières, qui accueillent presque essentiellement des lignes urbaines à forte fréquence.** Ces gares sont intégrées dans un paysage urbain contraint. Un enjeu important consiste à distinguer les coûts des gares routières des coûts des autres infrastructures (gares RER, stations de métro, de tramway, etc.) dans lesquelles elles sont imbriquées. Ce détournement se fait au niveau foncier (concernant le périmètre de propriété et d'action de la gare routière) mais également au niveau des coûts d'exploitation.

**Dans le modèle économique d'une gare routière, le gestionnaire supporte les charges d'exploitation courantes de la gare, qui sont compensées à travers un système de facturation de redevances.** Ces redevances sont dues par le ou les transporteurs qui desservent l'infrastructure (autobus, autocars, navettes, SLO). Le système permet ainsi de faire porter les charges par les lignes utilisatrices, au prorata de leur utilisation. Le calcul des redevances, qui prend en compte les charges et les revenus d'activités annexes, se fait à travers l'élaboration d'un tarif de départ (ou de passage) unique et non discriminant, visant à financer les charges et à dégager une marge raisonnable permettant de couvrir les aléas. Alors que les transporteurs de services réguliers urbains se font financer ces redevances par leur donneur d'ordre (l'autorité organisatrice), les redevances imputables aux services librement organisés ou aux services privés doivent être intégrées dans leur propre tarification.

**La structure des charges comporte principalement des coûts fixes, dont le poste principal correspond à l'entretien de la gare.** En fonction du propriétaire foncier, les coûts peuvent aussi inclure un loyer, facturé sous forme de redevances d'occupation. L'entretien des équipements et du matériel peut également constituer un poste important de coûts, notamment dans les zones où les actes de vandalisme sont importants. Les autres coûts correspondent aux assurances, à l'information voyageurs, aux frais de structure, aux impôts et taxes, à l'énergie, et aux éventuels frais de personnel d'information voyageurs. Des coûts d'investissement peuvent également être intégrés dans le calcul du tarif, sous la forme d'amortissements.

## 2.4. Synthèse des débats avec la salle

### 1. Question – La salle virtuelle

Un exploitant de gare routière peut-il refuser l'accès à un transporteur ?

Réponse – Sophie Plumel

Un exploitant ne peut refuser l'accès à un transporteur que si ce refus est motivé. Dans le cas d'une saturation, les décisions de l'ART prévoient la mise en œuvre d'une procédure d'allocation des capacités.

### 2. Question – La salle virtuelle

Comment est gérée l'exploitation des parkings ?

Réponse – Sophie Plumel

Concernant les parkings, s'il s'agit d'espaces destinés à la desserte des autocars aménagés sur des parkings gérés par des collectivités publiques, alors l'exploitant est la collectivité ou l'AOM. S'il s'agit de parkings privés, alors l'exploitant peut être le propriétaire du parking (à noter que pour un aménagement ne relevant pas du service public, l'ART n'exerce pas de mission de régulation).

### 3. Questions – La salle virtuelle

Le gestionnaire peut-il être percepteur de péage ? Comment est gérée sa rémunération ?

Réponses – Sophie Plumel

L'exploitant fixe les tarifs mais n'en est pas nécessairement le percepteur. Pour la rémunération du gestionnaire, les décisions de l'ART prévoient que les charges de capital soient augmentées d'une rémunération raisonnable du gestionnaire.

### 4. Question – La salle virtuelle

Quelle utilisation est faite des recettes perçues par le gestionnaire ?

Réponse – Jérôme Berny

Les recettes perçues par le gestionnaire servent à couvrir les charges courantes de gestion de la gare routière (nettoyage, maintenance, information voyageurs...). En Île-de-France, dans l'ancien modèle, l'AOT finançait le gestionnaire de la gare routière en lui remboursant ses charges. Dans le nouveau modèle, l'exploitant finance ses charges d'exploitation en facturant des redevances aux lignes utilisatrices, qui sont elles-mêmes remboursées par l'AOT.

### 5. Question – La salle virtuelle

Existe-t-il la possibilité d'une double redevance associée d'une part à l'arrivée de ligne, et d'autre part au départ de ligne ?

Réponse – Sophie Plumel

Concernant les redevances, la liberté est laissée à l'exploitant. En tout état de cause, la redevance doit être en lien avec l'usage et les coûts occasionnés.

### 6. Question – La salle virtuelle

Existe-t-il d'autres systèmes de tarification que celui du toucher de quai ?

Réponse – Sophie Plumel

Il existe le système de tarification au forfait, cependant son utilisation est délicate en raison de potentielles discriminations, par exemple, si la tarification repose sur un forfait au quai mais que la fréquence d'utilisation des quais est différente selon les acteurs.

### 7. Question – La salle virtuelle

Pour les SLO et les opérateurs occasionnels, est-il possible de facturer le stationnement et d'autres services ?

Réponse – Sophie Plumel

Il est possible d'ajouter des services complémentaires : il suffit que les modalités d'accès à ces services soient transparentes, non discriminatoires et objectives.

### 8. Question – La salle virtuelle

Comment fonctionnent les provisions sur investissement ?

Réponse – Sophie Plumel

Les provisions sur investissement peuvent être incluses dans les tarifs, et déduites dans le cadre des reprises sur provisions.

### 3. SESSION N°2 : LA QUALITÉ DE SERVICE EN GARE ROUTIÈRE : UN ENJEU POUR LE DÉVELOPPEMENT DU MARCHÉ DU TRANSPORT PAR AUTOCAR

#### 3.1. L'offre de service en gare doit s'améliorer pour que le marché des services librement organisés puisse atteindre son plein potentiel

Sophie Plumel

Responsable de domaine, Autorité de régulation des transports

**Le bilan de la libéralisation du transport par autocar est globalement positif, selon le Rapport annuel sur le marché du transport par autocar et sur les gares routières en France en 2021<sup>3</sup>.** En premier lieu, depuis 2015, la fréquentation des autocars SLO a connu une progression rapide, atteignant près de 11 millions de voyageurs en 2019. La comparaison avec l'évolution de la demande en Allemagne ou en Grande-Bretagne laisse envisager que cette fréquentation pourrait augmenter de 60 % entre 2019 et 2025, et atteindre 15 à 17 millions de passagers en 2027. En deuxième lieu, le rapport illustre les bienfaits économiques de la libéralisation. Ainsi, en 2019, l'ouverture à la concurrence des « cars Macron » a permis à près de 2 millions de personnes supplémentaires de se déplacer, tout en générant des gains économiques, estimés à 109 millions d'euros par an. Ces gains représentent les économies en matière de coût du trajet pour les voyageurs qui ont préféré l'autocar à un mode de transport plus coûteux (train, covoiturage, voiture), diminuées des pertes de temps occasionnées par le rabattement ou par les différences de vitesse. En troisième et dernier lieu, la libéralisation aurait permis d'éviter l'émission d'environ 15 000 tonnes de CO<sub>2</sub> par an, soit plus de 400 000 trajets en voiture entre Paris et Lille.

**L'atteinte du plein potentiel de croissance du marché serait conditionné à l'atteinte d'un niveau de qualité de service en gare routière suffisant.** Les retours des parties prenantes convergent : l'offre de services en gare est parfois insuffisante, notamment en termes de confort, d'information des voyageurs ou d'articulation avec l'offre des autres modes de transport collectif urbains et interurbains. En conséquence, pour capter le plein potentiel de croissance du marché des transports par autocar, le niveau de qualité de service en gare doit s'améliorer.

#### 3.2. Les retours du terrain : l'exemple d'une gare française (Rennes) et d'une gare allemande (Berlin)

Stéphanie Meyer

Directrice des filiales EM Services et EMS Rennes, RATP Dev

**La Gare Routière de Rennes, exploitée par EMS Rennes pour le compte de la Région Bretagne, est située à un carrefour des mobilités, au cœur du Pôle d'Échange Multimodal (ci-après « PEM ») de Rennes.** La gare routière se positionne dans le prolongement de la Gare SNCF, avec 2 quais de dépose, 14 quais de prise en charge, 16 emplacements de régulation et un local pour les conducteurs. Elle dispose d'un Espace d'Accueil et de Vente au sein de la Gare SNCF, l'« Espace KorriGo », proposant des titres de transport associés au PEM (bus, cars longue distance, TER), des cartes pour les transports (TER, cars urbains à Rennes, Saint-Malo, Fougères et au-delà, Brest...) et d'autres services collectifs de la Région Bretagne. La Gare Routière est gérée localement par une responsable de site appuyée par 10 agents d'Information, Vente et Proximité. **La gare entend servir 3 objectifs : favoriser l'intermodalité, constituer un lieu de vie au cœur de la ville et promouvoir la Région Bretagne.**

---

<sup>3</sup> Cf. partie 4 (Références et liens utiles).

**En 2021, la gare accueille plus de 20 transporteurs et atteint 85 000 départs de cars annuels.** Il convient de distinguer les réseaux de cars BreizhGo pour les liaisons interurbaines (desserte de l'ensemble des communes d'Ille-et-Vilaine : 15 lignes en service en 2022), le réseau de bus STAR pour la desserte des communes de Rennes Métropole, les offres de transport longue distance (FlixBus , BlaBlaCar) et les offres de transport privé et touristique.

**Concernant la clientèle, 165 000 voyageurs ont été servis à l'espace de vente en 2021.** La clientèle est composée d'un ensemble de clients habitués (déplacements de travail, d'études, de loisirs), qui se combine à une part de visiteurs occasionnels, dont une clientèle touristique. Plus précisément, 43 % des clients viennent en gare entre une et plusieurs fois par semaine, 42 % des clients viennent à l' « Espace KorriGo » au moins une fois par mois, et 50 % des clients moins de 3 fois par an. 25% des clients viennent à l' « Espace KorriGo » pour la première fois.

**Enfin, la qualité de service se décline en 3 dimensions :** une qualité et une fiabilité d'exploitation garantie pour la Région Bretagne, un service de qualité pour les voyageurs (accueil, information, propreté et sécurité) et une facilitation de l'accès au site pour les transporteurs (conditions de circulation respectées, régulation du trafic, locaux et cadre accueillant pour les conducteurs, promotion et information sur les titres et services).

Karsten Burde

Manager des opérations, Société d'exploitation de la Gare Routière internationale (Berlin)

La Gare Routière Centrale de Berlin, située à côté du Centre des Congrès de Berlin et reliée directement à l'autoroute, est caractérisée par une forte accessibilité. Le nombre d'arrivées et de départs est encore inférieur au niveau atteint avant la crise sanitaire.

**Inaugurée en 1966, la gare routière de Berlina désormais plus de 50 ans d'ancienneté.** L'augmentation du nombre de passagers, notamment depuis 2013, et l'évolution de leurs besoins ont rendu une reconstruction nécessaire. Les motivations de cette reconstruction sont multiples et incluent la surcharge de passagers, le manque d'emplacements d'arrêt et l'inefficacité de leur stratégie d'exploitation, l'ancienneté du bâtiment (notamment en matière de fonctionnalité et de logistique), l'ancienneté des systèmes d'information, l'insuffisance de la qualité et, en conséquence, de la satisfaction des clients, l'insuffisance en matière de sécurité perçue et les besoins croissants des passagers.

**La gare routière doit ainsi être reconstruite et sa capacité augmentée.** Le projet de construction "Conversion et extension de capacité", initié en 2016, est effectué pendant que le fonctionnement de la gare se poursuit. De nombreuses opérations sont prévues dans le cadre des travaux. Des emplacements d'arrêt sont réaménagés, leur nombre passant de 27 à 33, ce qui permet jusqu'à 20 arrivées et départs supplémentaires par heure. Le réaménagement permet également une utilisation indépendante des emplacements. Les salles d'attente et les toilettes sont également reconstruites et adaptées aux besoins actuels des passagers. Le système d'information des passagers est modernisé, et des dispositions structurelles sont mises en place pour les personnes handicapées (systèmes de guidage, accessibilité).

**La reconstruction, démarrée en 2016, s'effectue en plusieurs phases :** une première phase terminée en août 2017, une phase 2 (reconstruction et rénovation des arrêts de bus et de la zone d'attente, rénovation et extension du centre de contrôle, reconstruction de l'entrée/sortie) et une phase 3 (reconstruction de certains bâtiments, sans conséquences pour l'exploitation).

**En conclusion, le projet de reconstruction donnera à la ville de Berlin un rayonnement nouveau,** notamment grâce à l'augmentation de la qualité du service, à la conception lumineuse et conviviale de la zone, aux mesures de réduction du bruit, à l'amélioration des services de base pour les passagers et les visiteurs, à la présence de salles de service pour les passagers et les commerçants, au design contemporain des installations et des escaliers, aux nouveaux systèmes d'information des passagers, à la prise en compte des préoccupations liées à la sécurité, et aux références visuelles à l'intérieur des bâtiments ainsi qu'à l'extérieur.

### **3.3. Quelles sont les bonnes pratiques en matière de conception, de réalisation et d'exploitation d'une gare routière ? Le point de vue de l'expert, les besoins de l'opérateur**

Florence Girault

Directrice de projet Services de mobilité et transition énergétique, Cerema

Le guide intitulé « *Gares routières* », publié en 2017 par le Cerema<sup>4</sup>, propose des éléments d'étude concernant les bonnes pratiques en matière de conception, de réalisation et d'exploitation d'une gare routière. Ces bonnes pratiques concernent l'ensemble des fonctions d'une gare routière, à savoir la fonction transport (la gare permet l'accès à des services de transports), la fonction urbaine (la gare représente une centralité dans le territoire) et la fonction service (la gare est un lieu d'attractivité proposant des services commerciaux, des services à la personne ou des services de promotion du territoire).

**L'insertion de la gare dans le territoire constitue un premier sujet d'important.** Concernant la localisation de la gare, il existe une multiplicité d'attentes différentes, selon le profil des acteurs considérés (voyageurs, collectivités locales et autorités organisatrices, opérateurs de services routiers, exploitants de gares routières, riverains). Les réflexions ne s'arrêtent pas à la localisation, mais concernent également l'interconnexion de la gare routière avec les autres offres de transport, et le nombre de gares routières à implanter dans une agglomération (cette question s'étant notamment posée au moment de la libéralisation du transport par autocar, par exemple pour Nantes et Nîmes). L'accessibilité multimodale de la gare est enfin un volet important, d'une part pour les transports collectifs (amélioration de l'accessibilité avec des voies réservées, afin d'assurer la régularité et la ponctualité du service, par exemple dans le cas de Marseille), et d'autre part pour les autres modes (cheminements sécurisés, éclairés et lisibles pour les piétons et les vélos, par exemple à Metz et à Toulouse).

**La forme, la configuration et l'aménagement de la gare routière doivent également être étudiés et adaptés aux attentes.** Concernant la configuration des quais, plusieurs critères sont à prendre en compte : la compacité, l'emprise au sol disponible, la facilité des manœuvres (notamment pour la marche arrière), l'existence de traversées piétonnes et de cheminements piétons. Un enjeu spécifique est celui de l'anticipation de l'obligation d'équipement des véhicules neufs pour l'emport des vélos, qui a un impact sur la configuration des quais, par l'allongement de la longueur du car et la présence d'usagers installant leurs vélos à l'arrière du car (enjeux de sécurité et de gestion des cheminements). Les équipements de la gare routière doivent enfin être adaptés, que ce soit pour les usagers (espaces d'attentes sécurisés et agréables, toilettes, etc.) ou pour les acteurs de l'exploitation (locaux pour les personnels, équipements pour l'entretien des bus).

---

<sup>4</sup> Cf. partie 4 (Références et liens utiles).

**Enfin, la qualité de service constitue un enjeu central.** Cela passe notamment par l'information voyageur et la signalétique, destinée aux usagers réguliers, aux touristes (y compris les étrangers) et aux primo-usagers (utilisant les services pour la première fois). L'information peut s'appuyer sur différents supports : les plans (repérage interne à la gare, de desserte de la gare, ou de quartier), l'information sonore, le jalonnement (signalétique tout au long des cheminements des voyageurs) ou encore l'espace d'accueil physique. L'accessibilité des personnes à mobilité réduite constitue également un enjeu important, en matière d'accès à la voirie, aux points d'arrêt, aux établissements, aux équipements et à l'information (prise en compte des différents types de handicap). En définitive, le suivi du fonctionnement et de la qualité de service peut être opéré grâce à un référentiel de qualité de service (enquêtes auprès des usagers, contrôles réguliers ou aléatoires, parcours usagers).

Aurélien Gandois

Directeur des opérations bus, BlaBlaCar

BlaBlaCar est aujourd'hui l'un des principaux acteurs du transport par autocar et du covoiturage. L'activité du transport par autocar a débuté en 2019 avec l'acquisition de Ouibus et le lancement de BlaBlaBus dans plusieurs pays. La période de la crise Covid a été suivie par une reprise et une extension graduelle du réseau à partir du printemps 2021. Depuis l'été 2022, un retour aux niveaux de 2019 a pu être observé.

**Les nombreux points d'accès desservis par l'opérateur doivent être sûrs et accessibles pour les clients d'une part, flexibles et économiques pour l'opérateur d'autre part.** Cela concerne plus de 150 points d'arrêt desservis au total, dont 6 concentrent plus de 50 % des passagers. 50 % de ces points d'arrêt sont des gares routières (pour 60% des passagers), 44 % des arrêts routiers (pour 30 % des passagers), 4 % des gares ferroviaires (pour 8 % des passagers), 2 % d'autres aménagements, notamment des parkings, des aires de services ou des hôtels (pour 2 % des passagers).

**Concernant les gares routières, les attentes de l'opérateur concernent l'ensemble des 3 fonctions :** la fonction transport (intermodalité et connexion aux autres modes de transport, achats de billets, confort et sûreté pour les passagers et capitaines, accessibilité 24h/24 et accessibilité aux personnes à mobilité réduite), la fonction urbaine (intégration dans l'environnement existant, maîtrise des impacts qu'ils soient visuels, sonores ou relatifs à la qualité de l'air, pour le voisinage et les usagers) et la fonction service (boissons, Wifi, espaces commerciaux).

**En matière de qualité de service en gare, les constats actuels mettent en lumière des éléments qui fonctionnent ainsi que des axes d'amélioration.** Ainsi, le bon fonctionnement est déjà assuré en matière de régulation (gestion des conflits, contrôle des tarifs d'accès, accès à la très grande majorité des villes), d'échanges au quotidien avec les opérateurs des points d'arrêt, et d'intermodalité. Plusieurs axes d'amélioration constituent en revanche un enjeu pour les gares routières, dont l'image a souffert durant l'été 2022. Ces axes concernent précisément la fonction transport : absence de vente de billets dans certaines grandes gares, confort (propreté) et sûreté pas toujours assurés (vols de bagages), substitution non systématique en cas de fermeture pour travaux ou événements exceptionnels. En définitive, un effort particulier semble souhaitable dans l'optique d'améliorer la qualité de service en gare.



### 3.4. Synthèse des débats avec la salle

#### 1. Questions – La salle virtuelle

Quels sont les niveaux des tarifs pratiqués et les tarifs moyens ? Quel est le volume total de passagers sur le bilan ?

#### Réponses – Sophie Plumel

Un benchmark a été réalisé dans le Rapport annuel sur le marché du transport par autocar et sur les gares routières en France en 2021<sup>5</sup>. Les tarifs varient entre 0 et 15-20 euros, pour un tarif moyen d'environ 6 euros. La fréquentation a dépassé les 10 millions de voyageurs SLO en 2019.

#### 2. Questions – La salle virtuelle

Historiquement, l'infrastructure de la gare routière de Rennes est-elle récente, ou bien a-t-elle été adaptée suite à la libéralisation du marché ? Quels services sont proposés aux conducteurs ? Quel est le taux de saturation de la gare ? Enfin, comment est garantie l'équité entre les transporteurs ?

#### Réponses – Stéphanie Meyer

Le Pôle d'Échange Multimodal de Rennes a été entièrement renouvelé en 2018, avec une réorganisation des quais. Les conducteurs bénéficient d'un local conducteurs spécifique. Le grand nombre de quais et de places de stationnement permettent de gérer les risques de saturation (en dehors des périodes de pointe). La planification est effectuée de sorte que les opérateurs réguliers accèdent toujours aux mêmes quais. Concernant l'équité, les mêmes modèles de convention sont proposés à tous les transporteurs d'un même type (c'est-à-dire faisant un même usage de l'infrastructure).

#### 3. Questions – La salle virtuelle

Qui est le propriétaire de la gare routière de Berlin ? Comment a été désigné l'exploitant ?

#### Réponses – Karsten Burde

L'exploitant est le Land de Berlin, qui a délégué la gestion au BVG (services de transport de Berlin), lequel a fondé l'IOB (société d'exploitation de la gare routière internationale). Les tarifs sont fixés par l'IOB, conjointement avec l'exploitant.

#### 4. Question – La salle virtuelle

L'absence de vente de billets dans certaines gares est-elle liée à un manque de place, à un refus de l'exploitant ou à d'autres raisons ?

#### Réponse – Aurélien Gandois

Dans le cas de Bordeaux, le point d'arrêt actuel est temporaire, et la métropole travaille sur l'aménagement d'un nouvel espace qui sera mis en service en 2023. Dans ce cadre, des discussions sont en cours en vue d'un local de commercialisation de billets. Dans le cas de Lille, la gare est exploitée par la SNCF et aucune discussion n'est ouverte à ce jour sur le sujet.

---

<sup>5</sup> Cf. partie 4 (Références et liens utiles).



## 4. TABLE RONDE : LA DÉCARBONATION DU TRANSPORT ROUTIER DE VOYAGEURS ET L'INTERMODALITÉ : QUELS ENJEUX POUR LE SECTEUR ? QUELS DÉFIS POUR LES GARES ROUTIÈRES ?

La table ronde est centrée sur deux sujets :

- la décarbonation, autrement dit la réduction des émissions de gaz à effet de serre dans le secteur du transport routier de voyageurs (ci-après « TRV ») ;
- l'intermodalité, qui correspond à l'utilisation de différents modes de transport au cours d'un déplacement.

### 4.1. Exposés des intervenants

#### 4.1.1. Question 1 – Les 5 leviers de la décarbonation du transport routier de voyageurs

Sophie Auconie

Pourriez-vous dresser un petit panorama des principaux leviers de la décarbonation du TRV ? Quels sont les chiffres à retenir ? Existe-t-il un cadre réglementaire spécifique ?

Florence Girault

Directrice de projet Services de mobilité et transition énergétique, Cerema

Le transport représente environ 30 % des émissions de gaz à effet de serre (ci-après « GES ») en France en 2019, dont 94% correspondent au transport routier, 51% à la voiture et 22% aux poids lourds (y compris les bus et cars).

Il existe 5 grands leviers de décarbonation du transport routier :

1. Limiter les déplacements les plus émissifs, en nombre et en distance ;
2. À nombre de déplacements constants, augmenter le report modal vers des modes peu émissifs ;
3. Augmenter le taux d'occupation des véhicules (en incitant au covoiturage ou à l'utilisation des transports collectifs) ;
4. Favoriser l'efficacité énergétique des véhicules (écoconduite, limitation de vitesse) ;
5. Décarboner l'énergie utilisée, en favorisant les motorisations moins émissives.

Le 2<sup>ème</sup> et le 3<sup>ème</sup> leviers impliquent un enjeu commun d'amélioration de l'attractivité du transport par autocar, ce qui passe notamment par une amélioration de la qualité de service : ponctualité et régularité des lignes, confort de l'attente en gare, information multimodale, temps de déplacement (en tenant compte du rabattement).

Le 5<sup>ème</sup> levier dispose d'un cadre réglementaire national et européen. Ainsi, le renouvellement des flottes de bus et de cars doit se faire en partie par des véhicules à faibles émissions (50 % depuis 2020, 100 % en 2025). Les règles sont différentes pour les bus urbains et pour les autocars. Par ailleurs, des zones à faibles émissions ou ZFE sont instaurées ou en passe de l'être dans les grandes agglomérations, afin de restreindre l'accès aux véhicules polluants, notamment dans l'hypercentre. 11 agglomérations sont concernées aujourd'hui, 43 le seront d'ici 2025.

#### 4.1.2. Question 2 – Les énergies alternatives dans le secteur du transport routier de voyageurs (point de vue du transporteur)

Sophie Auconie

FlixBus a tenté l'aventure des autocars électriques et du biocarburant. Quels enseignements tirez-vous de ces expériences ?

Vincent Hays

Business director France et Benelux, FlixBus

En 2018, FlixBus a fait l'expérience du car électrique. Plusieurs difficultés ont cependant émergé : le coût (un car électrique est 2 fois plus cher à produire qu'un car Euro 6), le temps de chargement (plusieurs heures), l'autonomie faible (moins de 300 km) et la taille de la batterie qui limite l'infrastructure (absence de toilettes, coffre de taille réduite). Faute d'un report modal et d'une attractivité suffisants, le projet n'a pas été concluant, mais la situation pourrait être différente à l'avenir.

Le biocarburant constitue un autre moyen envisagé de décarbonation du secteur, avec les cars roulant au colza (Oleo100). Cette source d'énergie n'est pas aussi écologique que l'hydrogène ou l'électrique, mais l'est plus que le carburant conventionnel utilisé par les cars Euro 6. Une ligne Brest-Grenoble a déjà été inaugurée, et de futures lignes Marseille-Milan et Nice-Toulouse sont prévues, en partenariat avec les autocaristes.

En Allemagne, un projet de flotte à hydrogène est également en cours, soulevant des questions de maturité technologique. En effet, alors qu'un car normal coûte 250 à 450 000 euros, un car à hydrogène se situe entre 800 000 et 1 million d'euros. Étant donné les faibles marges, ces coûts se reflèteront sur les prix facturés à l'utilisateur final qui se rapprocheront des tarifs du train... à moins qu'un système de subvention ne soit mis en place.

En conclusion, il existe un hiatus entre la volonté politique d'instaurer des ZFE et la maturité des technologies bas carbone qui permettraient aux autocars longue distance de pénétrer dans ces zones. Dans certains cas, des projets de pôles d'échanges multimodaux autoroutiers permettent de répondre à cette problématique (connexion avec le centre des villes). Mais d'une manière générale, l'absence de subvention (régionale, étatique, etc.) reste un problème. Un projet a déjà été lancé par l'ADEME, proposant un financement partiel des projets à hydrogène, sous condition d'un engagement en termes de volume. À noter que des subventions de l'État français dans le cadre des programmes de la transition écologique et énergétique (TEE) existent pour le covoiturage mais pas pour le transport par autocar.

#### 4.1.3. Question 3 – Les énergies alternatives dans le secteur du transport routier de voyageurs (point de vue de la fédération des autocaristes)

Sophie Auconie

La FNTV, fédération des autocaristes, pilote la feuille de route de décarbonation avec l'État. Où en est le projet de Loi de programmation de l'énergie et du climat (LPEC) pour 2023, et comment la feuille de route y contribue-t-elle ?

Ingrid Mareschal

Déléguée générale, FNTV (Fédération Nationale des Transports de Voyageurs)

La FNTV a travaillé sur la décarbonation du TRV, notamment avec l'État dans le cadre de la Task force sur la transition énergétique des poids lourds. La trajectoire de décarbonation qui en est issue aboutit à une maturité en 2030 pour les autocars électriques et en 2040 pour les autocars à hydrogène.

Dans le cadre de la feuille de route de décarbonation des véhicules lourds, la FNTV préside le groupe de travail où sont étudiés les leviers évoqués par le Cerema, particulièrement sur les volets véhicule et énergie. La filière autocar montre en effet un retard, sur ces deux volets, par rapport au transport urbain et aux camions, en raison d'une offre industrielle très faible en motorisation alternative (98 % de la flotte française roule au diesel). La mutation des flottes de véhicules concernera d'abord les trajets courte distance (transports scolaires, lignes régionales), qui nécessitent une autonomie moindre que les trajets longue distance (tourisme, SLO).

Plus précisément, concernant les véhicules électriques, un enjeu à considérer est celui de l'alimentation énergétique des motorisations et notamment de l'implantation de bornes électriques, y compris dans les zones peu denses. Les premiers autocars électriques européens sont attendus d'ici 2024-2025 mais les surcoûts seront importants par rapport aux véhicules diesel. Aujourd'hui, la solution principale reste le gaz naturel pour véhicules (GNV), qui souffre cependant aujourd'hui des conséquences de la crise énergétique sur les prix du gaz.

Enfin, le volet du report modal du véhicule individuel vers les transports collectifs est étudié, en particulier le besoin d'augmenter l'offre de transports publics, d'interconnexion des modes de transport (enjeu de l'accès à des bornes électriques en gare routière, avec de fortes contraintes de sécurité), de créations de parkings relais et de lignes de cars express avec voies réservées.

#### 4.1.4. Question 4 – L'intermodalité dans le droit européen

Sophie Auconie

Le droit européen semble s'intéresser à la question de la multimodalité. Que pouvez-vous nous en dire ?

Michel Quidort

Vice-président, FNAUT (Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports)

En guise d'introduction, il semble utile de préciser que l'intermodalité peut être matérielle (adossément de la gare routière à une gare ferroviaire pour former un PEM, etc.), mais aussi électronique avec la mise en place de systèmes d'information et de tarification intégrés entre systèmes de transport.

Premièrement, la DG Transport de la Commission européenne s'est livrée à un examen d'interprétation du règlement sur les obligations de service public de transport de voyageurs (Règlement (CE) n° 1370/2007). L'objectif est de faciliter les échanges entre États membres de l'Union, à travers les transports transfrontaliers ou internationaux. Plus précisément, il s'agit de permettre aux autorités compétentes de faire évoluer le modèle économique du transport de voyageurs : l'attribution d'un contrat ferme à un unique opérateur évoluerait vers des règles générales applicables à un périmètre d'opérateurs élargi notamment aux SLO. Les services commerciaux pourraient, dans ce cadre, être regroupés avec les services subventionnés, dans le but de dynamiser les opérateurs en place.

Deuxièmement, la qualité de service représente un droit pour les usagers de transport. Toutefois, ce droit, régi par le règlement européen (Règlement (UE) n° 181/2011) et transposé en droit français, est beaucoup moins développé pour l'autocar que pour les autres modes (avion ou ferroviaire). Il est aujourd'hui nécessaire de fixer des droits consistants, clairs, accessibles et applicables pour les usagers. À titre d'exemple, il serait souhaitable d'instaurer une obligation, pour les compagnies d'autocar et les gares routières, d'afficher les droits des voyageurs, et d'informer en temps réel sur les événements affectant les trajets (retards, etc.). Le cas du traitement des voyageurs oubliés constitue également un enjeu important. Le sujet est pour l'instant soumis à l'action volontaire des opérateurs, dans l'attente de son implémentation dans le droit européen. Enfin, il est indispensable de faire évoluer les dispositions relatives au traitement des voyageurs en cas de retard de l'autocar. Le droit actuel permet d'indemniser ou de prendre en charge les voyageurs en cas d'un retard enregistré de deux heures au départ de l'autocar. Une évolution vers des garanties comparables à celles prévues pour d'autres modes en tenant compte du retard à l'arrivée s'impose.

#### 4.1.5. Question 5 – Le cas des pôles d'échanges multimodaux sur autoroute pour favoriser l'intermodalité

Sophie Auconie

En conclusion, le Cerema travaille-t-il sur des projets d'infrastructures qui favorisent l'intermodalité ?

Florence Girault

Le Cerema travaille sur l'aménagement des PEM, en particulier des PEM sur autoroute (ou arrêts de cars sur autoroute) dans l'objectif de favoriser l'intermodalité. Ces aménagements, situés sur une voie structurante ou près d'une autoroute, permettent le désenclavement des territoires ruraux, ou bien constituent des points d'entrée dans des ZFE depuis des zones péri-urbaines. Leur bon fonctionnement implique une association avec des voies réservées aux cars sur autoroute. Le PEM, qui doit correspondre à un nœud stratégique, peut être associé à une diversité d'aménagements multimodaux et de services (aires de covoiturage, services d'autopartage, accès piétons et cyclables, etc.). Techniquement, l'aménagement consiste en un point d'arrêt dans les 2 sens de l'autoroute, auxquels les cars accèdent par de courtes bretelles dédiées, permettant les déposes/prises en charge sans sortir complètement de l'autoroute. Des gains de temps pour les cars et pour les usagers sont alors possibles, grâce aux interactions limitées avec la voirie locale congestionnée. Un éventail de possibilités existe, allant du simple abribus aux stations plus complexes comme celle de Briis-sous-Forges.

Le Cerema intervient pour le développement de ces infrastructures auprès de sociétés concessionnaires (Toulon, Nice, etc.) et d'AOM (métropole d'Aix-Marseille, Eurométropole de Strasbourg). Un guide est par ailleurs en cours d'élaboration afin d'identifier les recommandations en matière d'aménagement, dans une optique d'efficacité et d'intermodalité du TRV sur autoroute.

## 4.2. Synthèse des débats avec la salle

### 1. Question – La salle virtuelle

Quelles sont les questions relatives à la sécurité ?

#### Réponse – Florence Girault

Il existe d'une part des exigences de sécurité concernant les cars (électriques, à hydrogène), et d'autre part des obligations réglementaires concernant les parcs relais près des gares routières (des bornes de recharge pour véhicules électriques particuliers sont obligatoires, toutes les 20 places de stationnement, sur les parkings publics).

### 2. Question – Sophie Plumel

Concernant le biocarburant, y a-t-il un besoin particulier pour les transporteurs ?

#### Réponse – Ingrid Mareschal

Concernant le biocarburant, les cuves sont situées dans les dépôts des transporteurs, notamment pour le B100, mais sont indisponibles en station publique. Pour l'électrique, les bornes de recharge dans les gares routières, sont encore peu développées (sauf pour le transport public) et induisent des contraintes de distance entre les véhicules stationnés (prévention incendie).

### 2. Question – La salle virtuelle – Sophie Plumel

Concernant le modèle de partenariat des SLO avec les transporteurs, existe-t-il un intérêt pour les SLO à agréger leurs services avec des lignes de service public ?

#### Réponse – Vincent Hays

Il existe un intérêt pour les SLO à se développer en tenant compte des réseaux existants de transport public : l'interconnexion avec le réseau ferroviaire notamment est stratégique et favorable aux usagers finaux. Le rapprochement avec les régions et les villes est également souhaitable, de même que la collaboration sur les sujets liés à l'intermodalité.

#### Réponse – Michel Quidort

A titre de précision, la réglementation évoquée par la Commission ne permet pas d'inclure les SLO dans les périmètres des contrats de service public (appel d'offres, cahier des charges, droits exclusifs, etc.), mais vise plutôt à faire coexister les modèles économiques (service public vs librement organisé), dans l'intérêt des voyageurs.





## 5. RÉFÉRENCES ET LIENS UTILES

### 5.1. Références mentionnées lors des Rencontres

**RAPPORT 2021 SUR LE MARCHÉ DU TRANSPORT PAR AUTOCAR ET SUR LES GARES ROUTIÈRES, DE L'ART :**

<https://www.autorite-transport.fr/wp-content/uploads/2022/07/rapport-sur-le-marche-du-transport-par-autocar-et-les-gares-routieres-2021.pdf>

**ÉTUDE « L'ACCUEIL DES AUTOCARS EN SERVICES LIBREMENT ORGANISÉS » DE L'APUR (JANVIER 2023) :**

[https://www.apur.org/sites/default/files/autocars\\_slo\\_mgp.pdf?token=4dB2wZeM](https://www.apur.org/sites/default/files/autocars_slo_mgp.pdf?token=4dB2wZeM)

**GUIDE « GARES ROUTIÈRES » DU CEREMA (OCTOBRE 2017) :**

<https://www.cerema.fr/fr/actualites/gares-routieres-guide-complet-du-cerema-mener-bien-projet>

### 5.2. Autres références

**PAGE WEB DES RENCONTRES GARES ROUTIÈRES 2022 :**

<https://www.autorite-transport.fr/events/webinaire-rencontres-gares-routieres-2022/>

**LE REGISTRE PUBLIC DES GARES ROUTIÈRES ET LA COLLECTE RÉGULIÈRE D'INFORMATIONS**

**CONTACT :** [registregaresroutieres@autorite-transport.fr](mailto:registregaresroutieres@autorite-transport.fr)

<https://www.autorite-transport.fr/les-autocars/gares-routieres/registre-public-et-carte-interactive-des-gares-routieres/>

**DÉCISION 2020-068 RELATIVE AU REGISTRE :**

<https://www.autorite-transport.fr/wp-content/uploads/2020/10/decision-2020-068-decision-registrepost-college.pdf>

**DÉCISION 2020-007 RELATIVE À LA COLLECTE RÉGULIÈRE D'INFORMATIONS :**

<https://www.autorite-transport.fr/wp-content/uploads/2020/01/decision-2020-007-lignes-directrices-amenagements-routiers-version-publique.pdf>

**LE GUIDE DE L'EXPLOITANT D'UN AMÉNAGEMENT DE TRANSPORT ROUTIER (JUIN 2021)**

[https://www.autorite-transport.fr/wp-content/uploads/2021/06/guide\\_exploitant\\_juin\\_2021.pdf](https://www.autorite-transport.fr/wp-content/uploads/2021/06/guide_exploitant_juin_2021.pdf)

**LE BENCHMARK DES TARIFS (PAGE 51 DU RAPPORT 2019 SUR LE MARCHÉ DU TRANSPORT PAR AUTOCAR ET SUR LES GARES ROUTIÈRES)**

[https://www.autorite-transport.fr/wp-content/uploads/2020/07/rapport\\_2019\\_marche\\_cars\\_macron\\_gares\\_routieres.pdf](https://www.autorite-transport.fr/wp-content/uploads/2020/07/rapport_2019_marche_cars_macron_gares_routieres.pdf)

**LES RÈGLES D'ACCÈS**

**CONTACT :** [reglesgaresroutieres@autorite-transport.fr](mailto:reglesgaresroutieres@autorite-transport.fr)

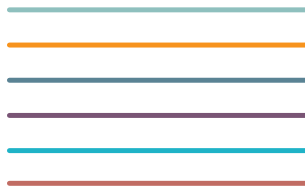
**DÉCISION 2016-101 RELATIVE À LA STRUCTURE-TYPE :**

<https://www.autorite-transport.fr/wp-content/uploads/2016/06/Decision-2016-101-Regles-acces-Amenagements-routiers-15-06-2016.pdf>

**DÉCISION 2017-116 RELATIVE AUX RÈGLES D'ACCÈS :**

<https://www.autorite-transport.fr/wp-content/uploads/2017/10/Avis-2017-116-du-5-octobre-2017-r%C3%A8gles-acc%C3%A8s-tarifcation-gares-routi%C3%A8res.pdf>





11, place des Cinq Martyrs du Lycée Buffon - 75014 Paris  
Tél. +33 (0)1 58 01 01 10

 @ART\_transports

Retrouvez toute l'actualité, les avis  
et décisions, les textes de référence, les notes  
de conjoncture et les publications de l'Autorité  
**sur le site internet**

**autorite-transport.fr**