

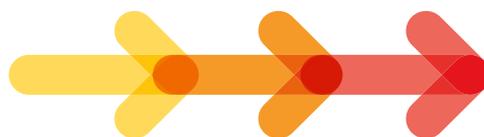


# Questions de mobilité

## NOUVEAUX CARS INTERURBAINS : quels impacts pour l'agglomération tourangelle ?

L'irruption des cars "Macron" dans le paysage des mobilités invite à questionner la pertinence des gares routières dans les agglomérations desservies.

# LES CARS "MACRON", UN BOULEVERSEMENT DANS LE PAYSAGE FRANÇAIS DES TRANSPORTS



La loi pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques, dite loi "Macron", du 6 août 2015, a libéralisé le transport public routier des personnes. Concrètement, elle donne l'autorisation à toute entreprise de transport par autocar **d'ouvrir un service régulier interurbain pour des trajets supérieurs à 100 kilomètres**. Développer une offre de transport de meilleur marché sur le territoire national et proposer une alternative à l'offre ferroviaire sur les lignes les plus fréquentées, telles sont les motivations de cette loi, qui prévoit également l'élaboration d'un schéma régional des gares routières.

---

## DES DISPOSITIFS LÉGISLATIFS RÉCENTS



Une ordonnance de la loi "Macron", datant du 29 janvier 2016 adapte les règles de l'ouverture à la concurrence du transport public routier de voyageurs et facilite la dépose et la prise en charge des voyageurs de services réguliers des transports publics routiers, dans les gares routières, mais aussi aux aménagements dédiés spécifiquement à cette fonction. Elle va donc bien au-delà des pôles d'échanges multimodaux, en intégrant aussi des parties de gares routières adossées à une gare ferroviaire et les points abribus contigus. L'ordonnance ne s'applique pas aux arrêts uniquement dédiés à la desserte du transport scolaire, ni aux arrêts utilisés exclusivement par les transports urbains. Elle ne régit pas non plus les conditions d'arrêt et de stationnement.

La loi MAPTAM (Modernisation de l'Action Publique Territoriale et d'Affirmation des Métropoles) du 27 janvier 2014 instaure le transfert des compétences du Département vers la Région, qui doit être effectif en 2017 (janvier ou septembre), sur le transport régulier interurbain de voyageurs et sur la gestion des gares routières.

La loi NOTRe (Nouvelle Organisation Territoriale de la République) du 7 août 2015, instaure la création du SRADDET (Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité des Territoires), à élaborer d'ici mi-2019. Ce document intègre plusieurs schémas régionaux existants, dont le SRI (Schéma Régional d'Intermodalité).

La loi Macron n'a pas été jusqu'au bout de la démarche. Elle ne traite pas des points d'embarquement et de dépose des voyageurs, si bien **qu'en raison de gares routières existantes inadaptées ou de sites manquants, la gestion des voyageurs s'effectue souvent de manière anarchique dans les agglomérations**, sans prendre correctement en compte le confort et la sécurité des usagers, ni la connexion aux autres réseaux et services de mobilité.

## UN PREMIER BILAN, 6 MOIS APRÈS LA MISE EN SERVICE DES PREMIÈRES LIGNES



<http://www.strategie.gouv.fr/publications/autocars-interurbains-un-bilan-apres-6-mois-douverture>



L'organisme de conseils et d'expertise "France Stratégie" a produit un bilan, 6 mois après la mise en service des premières lignes d'autocars. Ainsi, sur cette courte période, il a été observé un développement très important des services réguliers interurbains. Le réseau dit "Macron" a transporté environ 1,5 million de voyageurs et aurait créé 1.300 emplois. Cependant, ce résultat reste à mesurer comparativement aux 160 millions de voyageurs transportés chaque année par le réseau ferroviaire national (TGV et Intercités). À l'ouverture, 6 grandes compagnies (Starshipper, Ouibus, Eurolines, Isilines, Flixbus, Megabus) se répartissaient un marché qui relie directement 740 paires de villes. Elles ne sont désormais plus que 4, Starshipper et Megabus ayant été rachetées par leur concurrents.

Starshipper  
DEVIENT  
OUIBUS

eurolines

megabus.com

isilines  
par transdev

FLIXBUS

## LE MARCHÉ ALLEMAND, 3 ANS APRÈS SA MISE EN SERVICE



L'ouverture à la concurrence du transport routier régulier interurbain en Allemagne date de 2013 (sur les trajets supérieurs à 50 kilomètres). Bien que récente, des enseignements sont déjà à tirer du marché outre-Rhin.

- 4 opérateurs principaux (Flixbus, DeutschBahn, Postbus, Megabus) en 2015, mais 70% du marché réalisé par Flixbus. En 2013, il y avait 6 opérateurs ;
- 326 lignes, 1.326 départs quotidiens ;
- 20 millions de voyageurs transportés en 2015 (8 millions en 2013) ;
- Taux de remplissage des cars : 55% ;
- 38% des voyageurs se déplaçaient en voiture pour effectuer les mêmes voyages ;
- 34% des voyageurs se déplaçaient en train pour effectuer les mêmes voyages.

En Allemagne, même si le système connaît une croissance très importante, l'équilibre financier n'est pas encore trouvé. En 2015, deux sociétés ont cessé leur exploitation (ADAC bus et City2City), et Postbus a fusionné avec Eurolines. Ce resserrement des compagnies se poursuit, si bien qu'aujourd'hui, Flixbus détient l'essentiel du marché allemand.

Les grandes questions qui se posent actuellement en Allemagne sont la gratuité des autoroutes, qui fausse la concurrence avec le train, mais surtout la localisation des gares routières. Ce dernier point, similaire à la France, provient d'une ouverture "législative" des lignes sans avoir posé les conditions d'accueil des voyageurs.

# LES ENJEUX DE POSITIONNER SON AGGLOMÉRATION SUR LE RÉSEAU NATIONAL ET INTERNATIONAL



## UN RÉSEAU FRANÇAIS, MAIS SURTOUT EUROPÉEN

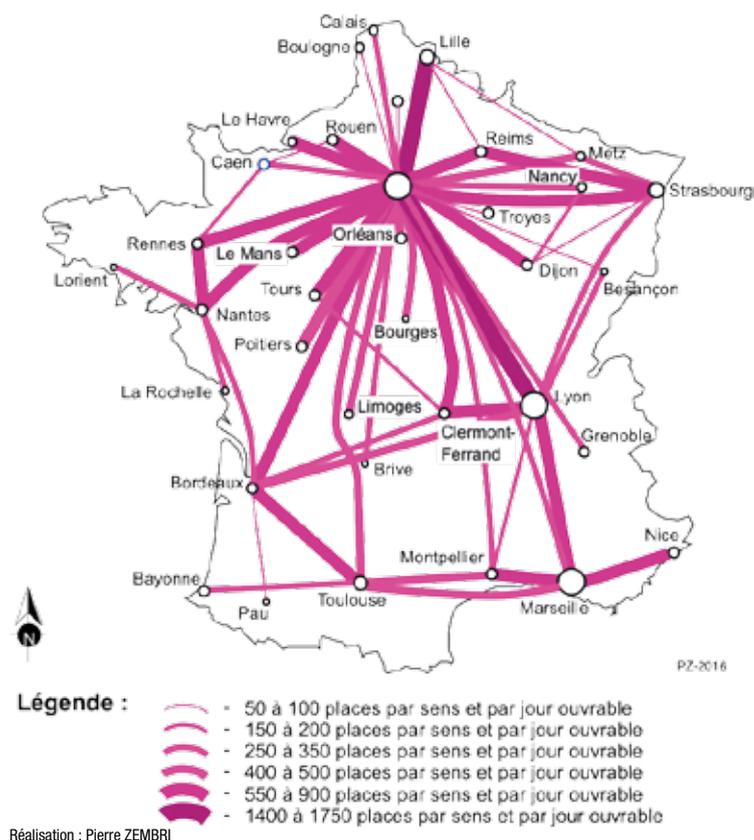


La France fait partie des derniers pays d'Europe de l'Ouest à avoir ouvert à la concurrence le marché national des transports de longue distance par autocar. Cependant, les liaisons d'autocars internationales sont possibles depuis plusieurs années dans notre pays. Si bien, que le système est dès son origine "international".

Ainsi, même si dans la plupart des pays, 80% des trafics ne dépassent pas les frontières, l'Europe a réussi à construire un véritable réseau international au niveau routier, ce qui n'est pas encore le cas au niveau ferroviaire.

Des liaisons entre plusieurs grandes villes de France sont possibles avec plusieurs grandes villes des pays voisins et les Pays-Bas. Il est intéressant de constater que des villes moyennes sont intégrées à ce réseau.

## L'AGGLOMÉRATION DE TOURS, UN CARREFOUR DU CENTRE-OUEST ?



A la croisée de l'axe "Atlantique" et de l'axe "Ligérien", l'agglomération tourangelle occupe une place stratégique du point de vue des réseaux de communication.

Ainsi, les autoroutes A10 et A85, comme bon nombre d'autoroutes en France, servent à la circulation des autocars. 5 des 6 compagnies de transport proposent des dessertes qui transitent par la Touraine.

L'axe Atlantique est davantage utilisé que l'axe ligérien, Tours bénéficiant de l'offre de transport entre Paris et Bordeaux. L'axe ligérien se distingue par la liaison entre Tours et Clermont-Ferrand.

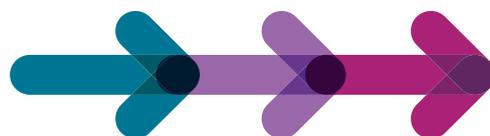
### Paires de villes desservies par le plus grand nombre de compagnies concurrentes en 2015

|  | Paires de villes      | Fréquence quotidienne |
|--|-----------------------|-----------------------|
| <b>8 paires de villes desservies par 6 compagnies</b>  | Paris-Lyon            | 32                    |
|  | Paris-Lille           | 25                    |
|  | Paris-Rouen           | 20                    |
|  | Paris-Bordeaux        | 18                    |
|  | Paris-Rennes          | 16                    |
|  | Paris-Angers          | 12                    |
|  | Paris-Poitiers        | 8                     |
|  | Lyon-Montpellier      | 6                     |
| <b>14 paires de villes desservies par 5 compagnies</b> | Paris-Nantes          | 20                    |
|  | Lyon-Marseille        | 17                    |
|  | Paris-Strasbourg      | 16                    |
|  | Paris-Le Mans         | 16                    |
|  | Lyon-Clermont-Fd      | 15                    |
|  | <b>Paris-Tours</b>    | <b>13</b>             |
|  | Strasbourg-Reims      | 12                    |
|  | <b>Bordeaux-Tours</b> | <b>11</b>             |
|  | Paris-Reims           | 10                    |
|  | Strasbourg-Metz       | 10                    |
|  | Paris-Metz            | 9                     |
|  | Bordeaux-Poitiers     | 6                     |
|  | Lyon-Strasbourg       | 6                     |
|  | Lyon-Mulhouse         | 5                     |

Source : France Stratégie



# LES CHOIX DE LOCALISATION D'UNE GARE ROUTIÈRE ET LES SERVICES À Y ASSOCIER



Il n'existe pas de "recette" concernant l'implantation d'une gare routière, cependant une condition essentielle semble se dégager : la gare routière doit être connectée aux autres réseaux de transports. Trois principes d'implantation sont donc possibles :

- Au centre-ville, idéalement à proximité de la gare ferroviaire centrale ;
- En périphérie, mais à proximité directe d'un pôle d'échange existant ;
- Une répartition sur plusieurs sites.

Ce sujet est actuellement fortement débattu en Allemagne, certaines grandes métropoles ayant interdit la circulation des autocars dans le centre-ville.

## HYPOTHÈSE N°1

### EN CENTRE-VILLE, À PROXIMITÉ DIRECTE DE LA GARE FERROVIAIRE CENTRALE



Positionner la gare routière en centre-ville apporte l'avantage de la proximité avec les réseaux de transports existants, et donc de pouvoir **optimiser les échanges intermodaux des voyageurs**. La présence des commerces et des services dans le quartier profite aux usagers de la gare routière, ce qui permet de limiter ses fonctions, en ciblant celles non présentes aux alentours et nécessaires aux voyageurs. La lisibilité de la gare routière est également meilleure en centre-ville, notamment pour les touristes. Une gare routière en centre-ville offre aussi l'opportunité d'être intégrée dans un projet urbain.

Inversement, **la gare routière occupe une surface foncière importante, parfois difficile à trouver en milieu urbain dense**. Cette contrainte peut entraîner la nécessité d'adapter la gestion du site, avec des règles d'usage plus strictes pour les autocaristes. Outre la gestion plus complexe, **un tel équipement accroît le trafic des autocars en ville, participant à la congestion des voiries**, souvent chargées à certaines heures et à l'augmentation de la pollution. Le stationnement des véhicules peut s'avérer plus problématique, surtout si la capacité de la gare routière demeure insuffisante par rapport aux besoins. Ainsi, une gare routière sous-dimensionnée en centre-ville peut nuire au fonctionnement global du quartier, et donc être rejetée par les riverains.

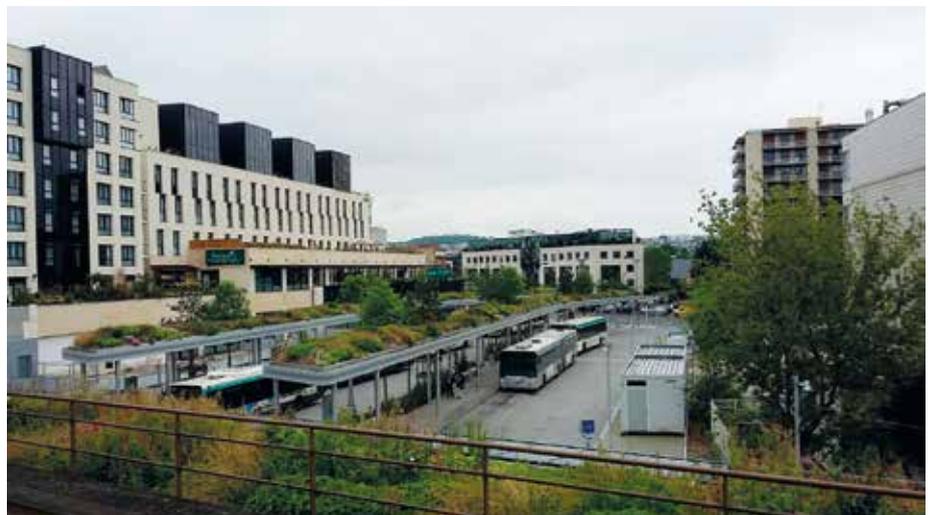
Enfin, en subissant les aléas de la circulation, les services de transports peuvent rapidement perdre de leur ponctualité et allonger le temps de parcours pour les voyageurs "longues distances". L'usage des voies réservées aux transports en commun en milieu urbain peut alors devenir une demande des opérateurs interurbains.

Dans le cas des gares routières en centre-ville, il est préférable que l'agglomération ne soit pas un arrêt intermédiaire dans le réseau des cars interurbains, mais un terminus afin de ne pas allonger les temps de parcours des services longue distance.

**Gare routière aménagée dans un cœur d'îlot couvert du centre de Burgos (Espagne)**



**Gare routière aménagée à ciel ouvert, en milieu urbain dense (Rueil-Malmaison, Ile-de-France)**



## HYPOTHÈSE N°2

### EN PÉRIPHÉRIE, À PROXIMITÉ DIRECTE D'UN PÔLE D'ÉCHANGE EXISTANT

La seconde possibilité consiste à “délocaliser” ou à **créer la gare routière en périphérie de l'agglomération, mais connectée directement au réseau de transports urbains**. La ligne urbaine desservant la gare routière doit cependant offrir un niveau de fréquence élevée, et être en capacité “d'absorber” les voyageurs supplémentaires transportés par les lignes interurbaines.

Ce principe de fonctionnement permet d'optimiser les services des réseaux de transports publics, en supprimant des kilomètres en milieu urbain effectués par des cars interurbains, qui dans certains cas, peuvent avoir déjà déchargé leurs clients. Par conséquent, **la présence de cars interurbains sur les voiries urbaines serait limitée, participant moins à la congestion du trafic routier**.

Hors des centres villes, le foncier, plus facilement mobilisable et moins cher, est un avantage certain pour implanter une gare routière fortement consommatrice d'espace. Ces secteurs étant également moins denses, la cohabitation avec les riverains reste globalement mieux gérable que dans les centres urbains.

Enfin, il est plus adapté d'aménager une gare routière en périphérie lorsque l'agglomération est positionnée en tant que “ville étape” sur le réseau des autocars. Ceci permet aux véhicules de limiter la perte de temps lors des étapes effectuées sur les trajets de longue distance. Pour cela, **la gare routière doit néanmoins se situer au plus près d'un diffuseur autoroutier ou de l'axe routier majeur circulé par les autocars**.

Toutefois, la gare routière en périphérie a peu d'intérêt si elle n'est pas connectée à au moins une ligne majeure du réseau de transport urbain (métro, tramway, BHNS). Il est également important de proposer un minimum de services aux clients de la gare routière, en complémentarité de ceux présents dans l'environnement proche du site.

Pôle d'échange “Neustrie” situé au terminus de la ligne 3 de tramway (Nantes)



## HYPOTHÈSE N°3

### UNE RÉPARTITION SUR PLUSIEURS SITES

La troisième possibilité est mixte. Il s'agit d'aménager un site en secteur urbain central, et au moins un autre dans un quartier plus excentré. Le site central sert à charger et à décharger les voyageurs, les autocars ne devant pas rester davantage de temps sur place. Leur stockage et la régulation du système se ferait sur un espace aménagé en périphérie.

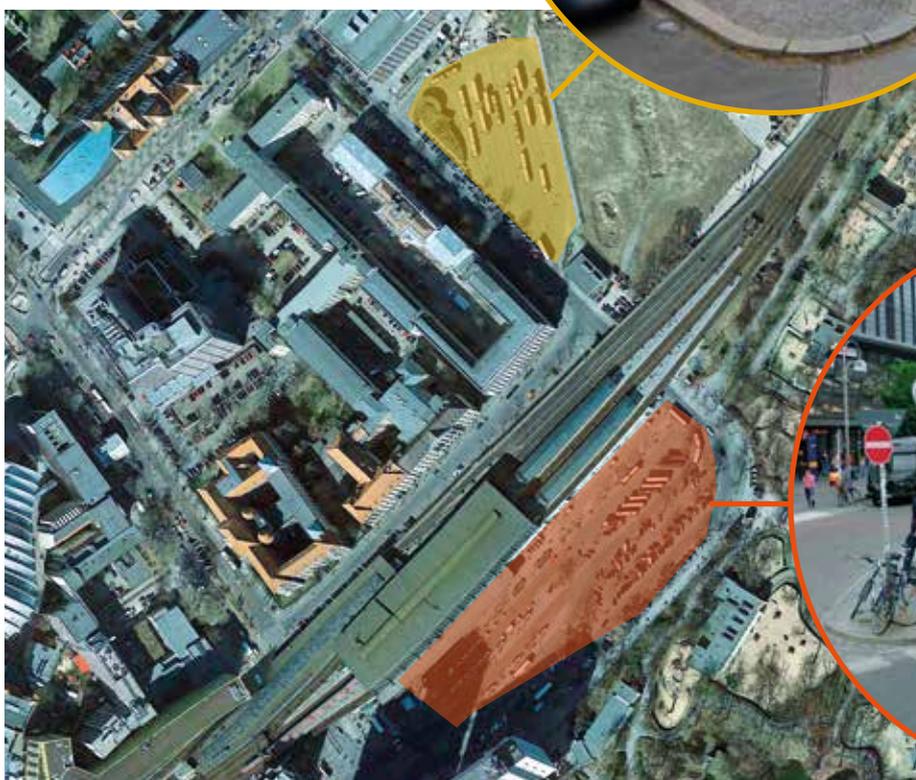
**Cette option offre l'avantage d'adapter la "fonction" gare routière aux disponibilités foncières du territoire.** Ainsi, dans le cas d'un foncier difficilement mobilisable en centre-ville, la gare routière occuperait une surface limitée, juste nécessaire à sa fonction de transport des voyageurs. Le ou les site(s) de régulation doivent permettre d'ajuster et de réguler le fonctionnement de la gare routière centrale.

Le stockage des autocars hors du centre-ville participe à limiter la congestion des voies urbaines, et à ne pas nuire au cadre de vie du centre urbain.

A contrario, **la multiplication des sites nécessite une gestion et une organisation globale plus complexe de la desserte du territoire par les autocars.** Cette complexité dépend de la distance et des parcours à emprunter par les autocars pour relier les différents sites. Ce paramètre influe également sur la circulation routière générale dans l'agglomération.



Gare routière adossée à la Zoologischer Garten Bahnhof (gare du parc zoologique) de Berlin, avec un parking "réservoir" à proximité



## EN RÉSUMÉ ...

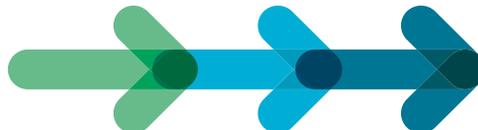


### QUATRE RECOMMANDATIONS POUR L'ENSEMBLE DES SITES CHOISIS :

- connecter la gare au réseau de transport collectif urbain, notamment avec au moins une ligne TCSP ;
- architecturer la gare routière de manière à l'intégrer parfaitement dans son environnement ;
- sécuriser les parcours piétons pour accéder à la gare routière et pour circuler dans le site ;
- aménager confortablement les espaces d'attente.

### EN MATIÈRE DE SERVICES, UNE GARE ROUTIÈRE DEVRAIT ÊTRE ÉQUIPÉE AU MINIMUM :

- d'un espace d'accueil pour les voyageurs ;
- d'un espace de repos pour les conducteurs ;
- de toilettes ;
- de distributeurs alimentaires ;
- d'un guichet d'informations pour les voyageurs ;
- d'une signalisation sur les horaires d'arrivées et de départs des autocars.



Cette liste n'est pas exhaustive. L'environnement immédiat de la gare routière doit orienter le nombre et le type de services à intégrer au site.

Halte routière d'Aix-en-Provence



Halte routière de Rueil-Malmaison



# LA GESTION D'UN ÉQUIPEMENT UTILISÉ CONJOINTEMENT POUR DU TRANSPORT PUBLIC URBAIN ET INTERURBAIN

**Actuellement, seuls deux sites dans l'agglomération tourangelle sont inscrits au registre national des gares routières : la halte routière située sur la place du Maréchal Leclerc (parvis de la gare de Tours) et le parking des Peupliers (rue Edouard-Vaillant à Tours).**



La gare routière est définie comme “un aménagement accessible au public, qu’il soit ou non situé, en totalité ou en partie, sur les voies affectées à la circulation publique, destiné à faciliter la prise en charge ou la dépose de passagers des services réguliers de transport routier”. Elle doit être déclarée au registre des aménagements de transports publics routiers. Ce registre est mis à disposition des entreprises de transports, sans qu’elles en aient l’obligation d’utiliser les équipements y figurant.

Le gestionnaire d’une gare routière peut être le propriétaire, celui-ci pouvant être une collectivité locale ou une SEM. Mais le propriétaire a également la possibilité de confier la gestion à un exploitant de transport. L’exploitant doit déclarer à l’ARAFER une multitude d’informations, dont les conditions d’accès aux services de transports interurbains et aux conditions d’accès à la gare routière. Les exploitants sont tenus d’élaborer un règlement précisant les modalités de fonctionnement de l’équipement.

L’arrivée des cars “Macron” dans les gares routières interfère avec les services réguliers de plus courtes distances. Cette cohabitation s’exprime à deux niveaux :

- **L’aménagement de la gare, notamment des quais, car les véhicules urbains et interurbains répondent à des gabarits différents ;**
- **L’accès à la gare routière, notamment aux heures les plus chargées, lorsque les cars longues distances sont en retard ou en avance sur leur horaire.**

Dans ce second cas, se pose la question pour l’exploitant de la gare routière du service à rendre prioritaire, le quotidien de courte/moyenne distance ou les cars de longues distances ?

La gestion financière de la gare routière est également un sujet à traiter en amont. Faut-il rendre payante son utilisation par les entreprises de transport ? Quel niveau de subvention s’autorisent les collectivités locales ? En sachant que l’usage de la gare routière n’est pas rendue obligatoire par la loi, comment se prémunir d’un usage “sauvage” de l’espace public par des transporteurs ne souhaitant pas payer l’utilisation de la gare routière ?

Halte routière de Tours, parvis de la gare SNCF



Halte routière de Tours, parking des Peupliers



# LES ÉLÉMENTS À PRENDRE EN COMPTE DANS LE CADRE D'UNE RÉFLEXION DANS L'AGGLOMÉRATION TOURANGELLE



---

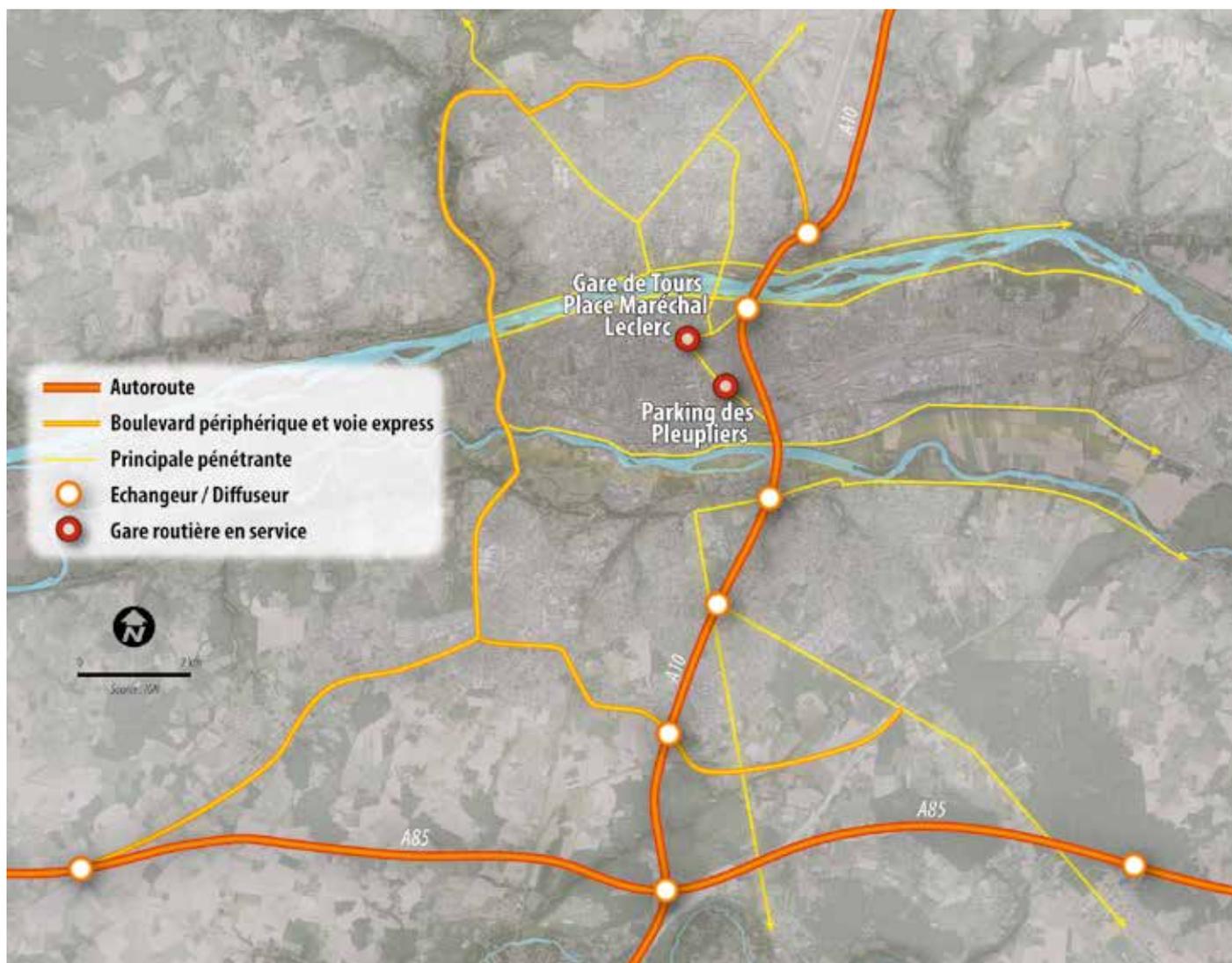
## L'ACCESSIBILITÉ DE L'AGGLOMÉRATION PAR RAPPORT AUX GRANDS AXES ROUTIERS ET AUX ITINÉRAIRES EMPRUNTÉS PAR LES AUTOCARS



**Deux autoroutes sont principalement utilisées par les autocaristes pour effectuer leurs liaisons qui transitent par l'agglomération tourangelle : l'A10 et l'A85.**

L'A10 traverse le cœur du tissu urbain, et la desserte de l'agglomération tourangelle s'effectue par l'échangeur de Tours Centre pour rejoindre la halte routière sur la place du Maréchal Leclerc et/ou le parking des Peupliers via le Boulevard Heurteloup. L'essentiel des liaisons d'autocars s'effectuent sur cette autoroute.

L'A85 se situe au Sud de l'agglomération, en ne traversant pas le tissu urbain. Ainsi, les autocars, en quittant l'A85 pour desservir les gares routières de Tours, sont obligés d'emprunter le boulevard périphérique, puis une succession de voies urbaines. Ce détour de plusieurs dizaines de kilomètres (environ une quarantaine) allonge sensiblement les temps de parcours des services de longues distances.



## UNE RÉFLEXION SUR LES GARES ROUTIÈRES À MENER DANS L'AGGLOMÉRATION TOURANGELLE?

Les deux gares routières en service actuellement dans l'agglomération tourangelle ne répondent pas aux besoins croissants générés notamment par les cars interurbains issus de la loi Macron. Elles sont à la fois trop exiguës et sous-équipées. Leur accessibilité n'est également pas optimale par rapport aux grands axes routiers, en particulier les autoroutes. Leur potentiel de développement reste très limité, tant en termes d'extension de leur périmètre que d'optimisation de leur espace.

L'enjeu d'une réflexion sur l'évolution d'une gare routière ou d'un système de gares routières dans notre agglomération apparaît clairement. Cette démarche devrait tenir compte notamment :

- des différents types de services d'autocars ("Macron", interurbains régionaux, interurbains "locaux") ;
- des correspondances avec le réseau urbain ;
- des services et commerces à y intégrer ;
- du contexte urbain environnant ;
- de l'accessibilité depuis les grands axes routiers et autoroutiers.

Il sera également important de porter la réflexion sur les modes de gestion et de financement de cet ou de ces équipement(s).

### POUR EN SAVOIR PLUS

**Objectif :** élargir les connaissances sur les systèmes de mobilités.

**Contact :** Olivier SCHAMPION  
schampion@atu37.org  
Tel : 02.47.71.70.88

