



HAL
open science

Les autocars (Macron) sont là, mais où sont les gares (routières) ?

Laurent Guihéry

► **To cite this version:**

Laurent Guihéry. Les autocars (Macron) sont là, mais où sont les gares (routières) ?. Espaces. Tourisme et loisirs, 2017. halshs-01742805

HAL Id: halshs-01742805

<https://shs.hal.science/halshs-01742805>

Submitted on 26 Mar 2018

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

Les autocars (Macron) sont là, mais où sont les gares (routières) ?

LAURENT GUIHÉRY

Professeur des universités, université de Cergy-Pontoise, laboratoire MRTE

< laurent.guihery@u-cergy.fr >

Les services interurbains par autocar (les “bus Macron”) connaissent un développement fulgurant. Le foisonnement de l’offre ne peut faire oublier qu’un nouveau service de transport ne peut se concevoir sans une intégration dans une chaîne de services dans laquelle chaque maillon – la gare routière et la plate-forme multimodale, notamment... – est étroitement lié au maillon suivant et au maillon précédent. Les gares routières historiques ont souvent été détruites dans les années 1970 et, aujourd’hui, les financements manquent pour en construire de nouvelles.

La révolution de la mobilité est à l’œuvre dans notre pays et plus largement dans l’Europe et le monde, alimentée par le moteur aux innovations qu’est internet. Elle s’appuie sur de nouveaux acteurs du marché tels Uber, Blablacar et autres start-up innovantes.

De leur côté, les services interurbains par autocar – les “bus Macron” nés de la libéralisation du transport routier de voyageurs, dans

le cadre de la loi n° 2015-990 du 6 août 2015 pour la croissance, l’activité et l’égalité des chances économiques – connaissent un développement fulgurant. Ils menacent désormais l’équilibre et le financement de la SNCF qui s’enfonce dans un endettement toujours plus préoccupant (près de 60 milliards de dette). Les experts reconnaissent que son modèle économique traditionnel est à bout de souffle, malgré des innovations de service ambitieuses et

pertinentes (Ouigo, ID TGV...)⁽¹⁾. Dans un environnement géopolitique et sécuritaire complexe qui a un impact sur les déplacements, le nombre de voyages TGV a baissé de 1,7 % entre le premier trimestre 2015 et le premier trimestre 2016 (de 63,7 à 62,6 milliards de voyageurs-kilomètre). Selon l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières (Arafer), les TGV sont la première victime collatérale des bus Macron, beaucoup plus que les TER qui ont vu néanmoins leur trafic baisser de 4,3 % entre les deux premiers semestres de 2015 et 2016. La fréquentation des trains Intercités baisse également de 8,2 % sur la même période (de 3,5 à 3,2 milliards de voyageurs-km). Seuls les Transiliens résistent et voient leur trafic augmenter de + 7,1 % en raison, en grande partie, du dézouage du pass Navigo en Île-de-France (augmentation de 6,9 milliards de voyageurs-km à 7,4).

LES BUS MACRON AU CENTRE DU JEU. Les nouveaux services d'autocars interurbains apportent une réponse forte aux attentes des Français d'aujourd'hui, dont la vie est minée par un pouvoir d'achat en baisse. Le prix des voyages, le rejet de la vitesse comme variable principale du choix du mode de transport – et donc le désintérêt relatif pour le TGV, hors du champ professionnel – placent les bus Macron au centre du jeu. L'attractivité des autocars trouve un écho auprès des jeunes et des étudiants, mais aussi auprès des familles – une nouveauté – qui refusent de payer plus de 100 euros en train pour un aller-retour à quatre ou cinq personnes en période de vacances scolaires ou de fêtes.

On compte aujourd'hui en France 1 105 liaisons qui desservent 193 villes. Depuis la libéralisation, 5 millions de voyageurs ont choisi un autocar Macron. Une accélération s'observe même : du 8 août 2015 au 30 juin 2016, 3,4 millions de voyageurs ont sillonné la France⁽²⁾, sans toutefois concurrencer frontalement l'offre ferroviaire SNCF puisque l'Arafer nous indique que 50 % de l'offre en autocar commercialisée n'a pas d'offre alternative directe en transport collectif terrestre. La distance moyenne effectuée est de 350 kilomètres

par déplacement (avec un temps de parcours de 3 h 45 environ sur Paris-Bruxelles, soit 312 km) pour un coût moyen de 12 euros HT (en légère mais constante hausse). Car les opérateurs perdent tous de l'argent et une concentration attendue est apparue dans le secteur : trois opérateurs subsistent désormais (Ouibus, Flixbus et Isilines), contre cinq au départ (rachat de Starshipper par Ouibus et intégration de Megabus par Flixbus). Le même mouvement de concentration s'observe en Allemagne, où le mouvement de libéralisation a débuté il y a déjà trois ans ; on y note aussi une augmentation de la recette moyenne et une tendance vers l'équilibre financier des opérateurs (prévue pour 2017, selon la presse d'outre-Rhin).

Ce foisonnement de l'offre, cette appropriation par le grand public ne peuvent faire oublier qu'un nouveau service de transport ne peut se concevoir sans une intégration dans une chaîne de services dans laquelle chaque maillon – gare routière, plate-forme multimodale et gestion de la billetterie, intégration tarifaire des offres, intégration de l'information en temps réel... – est étroitement lié au maillon suivant et au maillon précédent.

GARES ROUTIÈRES OUBLIÉES. Or les gares routières constituent le parent oublié, pourtant essentiel pour une montée en gamme et en services de qualité, de cette nouvelle offre de transport. L'Arafer nous propose un premier recensement des points d'arrêt et des gares routières⁽³⁾. Nous y apprenons que, au 30 juin 2016, 150 "aménagement" ont été recensés et, surtout, que 77 des 171 communes desservies par les autocars interurbains n'offrent pas de gare routière (soit 45 % des points du réseau).

Parmi les gares routières existantes, certaines proposent une vraie panoplie de services aux usagers et arrivent à se financer grâce aux "touchers" et autres prestations facturées aux autocaristes (la gare routière de Poitiers, par exemple). Mais nombreux sont les points d'arrêt qui ne présentent aucun service : toilettes absentes, pas d'abris protégeant de la pluie, pas de services de restauration. La gare rou-

(1) Pierre MESSULAM et François REGNAULT, *Que faire de la SNCF ?*, Tallandier, 2016.

(2) Rapport d'activité 2015 de l'Arafer.

<http://www.arafer.fr/wp-content/uploads/2016/08/ARAFER-RA-2015.pdf>

(3) ARAFER, *Marché du transport par autocar et gares routières (rapport annuel)*, novembre 2016. <http://www.arafer.fr/wp-content/uploads/2016/11/Rapport-annuel-Autocars-gares-routieres-7novembre2016.pdf>



**La gare routière
Porte Maillot :
“pique-nique
attitude” !**



**Ceci est une
“gare routière” !**

tière de Paris-Porte Maillot en est un exemple frappant : pas de point d'eau de qualité, peu d'abris, peu d'aménagements extérieurs, peu de commerces et de services de proximité en attendant son autocar. Les voyageurs patientent sur les bas-côtés dans le plus grand inconfort. Pourtant Paris possède une gare routière digne de ce nom non loin de la station de métro Gallieni, mais cette gare est la propriété d'Isilines-Eurolines et ne suffit pas à accueillir l'essor des liaisons Paris-province, Paris restant le nœud névralgique du réseau : 60 % des voyages ont Paris pour origine ou destination et 40 % de la demande est concentrée sur les dix premières liaisons nationales (la première étant Paris-Lille, avec 87 000 voyageurs ; la deuxième, Paris-Lyon).

En Allemagne, la situation dans quelques villes est également très délicate, par exemple à proximité de la grande gare ferroviaire de Francfort⁽⁴⁾. Aucun point d'accueil n'est prévu à cette date, mais des travaux ont été lancés en urgence. Certaines villes, comme Cologne, Ulm ou Bielefeld, ont décidé d'interdire l'accès des bus interurbains au centre-ville en raison de nombreux problèmes d'accès, de congestion et de stationnement. Les arrêts se positionnent alors à proximité d'un axe lourd de transport

urbain. Les grandes villes telles que Munich (gare routière gérée par la Croix-Rouge allemande), Berlin et Hambourg ont une gare routière digne de ce nom. Hanovre a été classée première gare routière pour la qualité de ses services par les clients de Flixbus (40 000 enquêtés). Certaines villes, comme Fribourg-en-Brisgau, combinent, dans une même gare routière, le transport urbain par bus et les nouveaux autocars interurbains. Flixbus Deutschland fait le constat que 50 % de ses 400 points d'arrêt ne sont pas satisfaisants pour l'exploitation⁽⁵⁾.

Ce chaînon manquant dans la chaîne du transport de voyageurs peut entraîner des problèmes urgents de qualité de service et de sécurité que les collectivités locales – surtout les régions, depuis les lois Maptam et Notre –, avec l'aide de l'État, doivent chercher à résoudre. Le risque à très court terme est de faire glisser l'offre d'un positionnement *low cost* à un positionnement très bas de gamme. L'absence de gares peut entraîner ce marché en émergence vers le bas dans un cercle vicieux de moindre qualité de service (arrêts sauvages sans éclairage public la nuit, par exemple...).

VASTE CHANTIER. Un vaste programme de redéfinition et de localisation des gares routières en ville doit être imaginé. Les modèles à développer sont à inventer : intégration dans les plates-formes multimodales existantes ou en cours de création, association avec des entrepôts de grande distribution, association de la gare routière avec des restaurants fast-food... Ces gares peuvent être situées près de la gare centrale ou à l'extérieur des villes, êtres proches d'un axe lourd de transport urbain comme c'est la cas en Allemagne où les grands centres urbains sont déjà très congestionnés et très imprégnés d'une politique favorable aux modes de déplacement doux (zones piétonnes, priorité totale aux cyclistes...).

Bref, un chantier urbain ou périurbain de modernisation ou de création d'arrêts et de gares routières devrait apparaître dans l'agenda municipal dans les prochains mois ! Va-t-on mettre en place la gare routière en plein centre-ville, comme à Oxford (Royaume-Uni), ou à

(4) *Frankfurter Allgemeine Zeitung (FAZ)*, 24/07/2016.

(5) *Idem.*

l'extérieur des villes, comme à Cologne (Allemagne) ?

Pour que ce vaste chantier démarre, il faudrait toutefois que les villes acceptent et s'approprient définitivement les nouveaux services d'autocars interurbains, qu'elles oublient que la loi qui a mené à cette libéralisation a été votée sous l'article 49.3 de la Constitution et donc sans débats parlementaires. Nombreuses sont celles qui, encore influencées par le lobby ferroviaire, évitent le sujet ou poussent les arrêts des cars Macron en banlieue.

L'ordonnance n° 2016-79 du 29 janvier 2016 a confié à l'Arafer la gestion des règles d'accès aux gares routières, en particulier pour éviter les discriminations entre opérateurs, mais aussi pour réguler les relations entre opérateurs de transport et exploitants de gares routières. Les exploitants de gares routières sont tenus de rendre transparents leurs règles d'accès ; ces règles doivent respecter certains principes fixés par le Code des transports (transparence, non-discrimination) ou précisés par l'Arafer.

Le plus amusant dans ces développements à venir, c'est que nous revenons en arrière pour retrouver une France qui, dans les années 1930-1960, avait un réseau dense de gares et d'arrêts routiers. La France fut le pays des services d'autocars interurbains, des gares routières, jusqu'à ce que le décret Raoul Dautry (1934) n'amène à une coordination de l'offre de transport interurbain au profit du ferroviaire, ce qui a relégué le mode routier dans un statut subsidiaire. En effet, la France a une expérience ancienne et riche dans la construction et l'aménagement des gares routières. Malheureusement, celles-ci ont peu à peu disparu du paysage urbain de nos villes, victimes d'une centralisation des moyens et des énergies sur le transport ferroviaire. Nous assistons aujourd'hui à la revanche de l'autocar sur le train !

Il reste aujourd'hui aux collectivités et à leurs conseils, aménageurs et urbanistes, de se saisir de la question du renouveau du transport en autocar pour créer des gares multimodales intégrant les exigences du développement durable et de qualité de vie en ville. ■

L'ANCIENNE GARE ROUTIÈRE DE CAEN, UN EXEMPLE À SUIVRE

Avant de nous lancer dans des programmes ambitieux de création de gares routières, retournons-nous un instant pour observer l'essor, les innovations et le déclin des gares routières historiques. Un bon exemple est la gare routière de Caen (ou plutôt des Courriers normands). Ouverte en 1938, fermée en 1979 et démolie en 1986, elle était située en centre-ville (à l'angle, à l'époque, de la rue Paul-Doumer et de la rue de Bras). Elle avait remplacé une halte routière qui faisait office de relais pour la desserte de la gare ferroviaire.

Entre 1938 et 1979, la gare routière de Caen fut un modèle de gare routière, imposante plate-forme modale (2 100 m², dont 900 m² étaient occupés par les bâtiments et les quais) associant divers services et innovations. En 1958, elle a accueilli 3 millions de voyageurs, 2 000 tonnes de messagerie et 200 000 colis, et on a pu y observer 48 876 départs et 50 257 arrivées d'autocars. Il est vrai que, à cette époque, le taux de motorisation individuelle des ménages français était encore très faible.

La gare de Caen était innovante. Elle s'articulait autour de neuf quais disposés en redan ; un dixième, destiné aux autocars d'excursion, était situé en dehors du bâtiment principal. Des quais surélevés, construits à hauteur de la galerie du toit des autocars (exactement à 30 cm au-dessus), permettaient de charger et décharger très facilement les nombreux colis, bagages et vélos que transportaient les voyageurs à cette époque. Les bagagistes voyaient ainsi leur travail très largement facilité. La séparation totale des flux de messagerie et des cheminements prévus pour les piétons permettait de limiter les croisements de trafic piétons-véhicules, et donc d'accroître la sécurité. Enfin, cette gare possédait un poste de dispatching très moderne, avec une vue sur l'ensemble des quais et des entrées-sorties, ce qui lui permettait d'atteindre des niveaux d'efficacité élevés : 40 départs à l'heure, voire 52 en période de pointe. En 1953, elle employait 37 employés. ■



Sources : *Autocar et Grands Routiers*, n° 285, août 1953 ; *Charge utile Magazine*, n° 18, juin 1994.