

POSITION

GOVERNANCE DES GARES ROUTIÈRES : POSITION DE LA FNAUT

Gares routières : un flou institutionnel préjudiciable aux voyageurs

En province, les gares routières, hors transports urbains, ont pour trafic principal les autocars de la région. La situation dans les Hauts-de-France est symbolique de l'imbroglio qui existe : la région déclare qu'elle n'est pas responsable des arrêts, car les abris sont de la compétence du département et les potelets d'arrêts dépendent du gestionnaire de la voirie ...

Cette situation est préjudiciable pour tout le monde, à commencer par les voyageurs, mal accueillis et mal informés, face à un contexte complexe et impropre à fournir la qualité de service qu'ils attendent de cet équipement. La question se pose de la même manière à Creil, avec une absence de coordination entre la région, le département et l'agglomération : la gare routière est éloignée de la gare ferroviaire tout comme de la station des vélos en libre-service.

Dans ce domaine de la mobilité, comme dans d'autres, la FNAUT ne cesse de réclamer que les différentes collectivités impliquées dans les transports se parlent et se coordonnent, sauf à voir le voyageur abandonné au milieu de la route.

Un chef de file unique pour les gares routières

Ces exemples militent en faveur d'un seul et même chef de file pour les gares routières. Région ou agglomération selon les cas particuliers, mais dans tous les cas, fruit d'une étroite collaboration entre collectivités responsables, une autorité pleinement compétente est indispensable. L'objectif est de faire des gares routières le point d'ancrage d'un véritable réseau d'autocars librement organisés, eux-mêmes interconnectés aux autres services de transport régionaux, de proximité et de longue distance au sein d'un même pôle d'échange multimodal.

Quelle que soit in fine l'autorité responsable de la gare routière, région ou agglomération, la région devrait confier la maîtrise d'ouvrage des travaux d'aménagement de la gare routière à l'intercommunalité locale, déjà en charge des transports et de la voirie, la gestion de la gare étant ensuite assurée par la région et/ou l'intercommunalité, comme à Toulouse-Matabiau, à travers une délégation de service public ou en gestion directe. Dans les Pays de la Loire, la région a mis en place une délégation de service public pour les gares routières à proximité des gares ferroviaires. Des dispositions incitant au rapprochement institutionnel ne peuvent-être qu'au bénéfice du voyageur : accueil, services, information, correspondances...

Mais quel que soit le chef de file des gares routières, toutes les parties prenantes à son activité doivent se retrouver régulièrement autour de la table et les voyageurs y être représentés par leur association locale ou régionale. Les parties prenantes doivent être traitées sur un pied d'égalité et les représentants des usagers devraient être régulièrement convoqués aux réunions prévues selon un calendrier préalablement défini.

En particulier, les représentants des usagers devraient être associés à l'élaboration d'un cahier des charges de la gare routière, définissant des exigences de qualité de service, ainsi qu'aux décisions relatives à leur gestion, au même titre qu'elles le sont dans les autres délégations de service public lancées par la région.

Intégrer les services librement organisés à la gare routière

La recommandation d'intégrer les SLO au point d'échange multimodal, lui-même adossé à la gare ferroviaire, est la garantie de regrouper en un seul endroit l'ensemble des services de mobilité locale, régionale, nationale, et même internationale dans le cas des cars SLO. C'est aussi faciliter les échanges et correspondances avec un maximum de clarté.

À ce « hub physique » s'ajoutera le « hub numérique » concrétisé par une information multimodale et en temps réel, complément indispensable à la mission première de la gare routière, incluant aussi les éventuels dysfonctionnements et les solutions de rechange ou alternatives proposées aux voyageurs. Pour ce « hub numérique », il faut aussi un chef de file pour délivrer une information complète, objective et à jour.

Pour compléter la question de la gouvernance des gares routières, il faut insister sur le fait qu'elles font partie des infrastructures de transport et intégrées comme telles à la Stratégie de développement de la mobilité propre. Élément constitutif de pôles multimodaux à haut niveau de service et de sécurité, elles font à ce titre partie d'un réseau national interconnecté incluant les services d'autocars librement organisés, réseau national couvert par les textes relatifs aux droits des voyageurs routiers et ferroviaires.

À Paris, le 24 juin 2025

Michel QUIDORT
Vice-Président
Pilote du réseau autocars et gares routières