

DÉBATS • TRANSPORTS

« Nous appelons à la mise en œuvre d'un plan national ambitieux en faveur des gares routières pour bâtir la mobilité décarbonée de demain »

TRIBUNE

Collectif

Alors que la fermeture annoncée de la gare routière de Paris-Bercy-Seine est en contradiction totale avec les besoins de mobilité des Français, de nombreux acteurs du transport routier de voyageurs ont décidé, dans une tribune au « Monde », de lancer un appel et de proposer des solutions.

Publié aujourd'hui à 08h15 | Lecture 4 min.

Article réservé aux abonnés

Le 7 septembre 2023, la Mairie de Paris annonçait la fermeture de la gare routière de Bercy-Seine aux autocars longue distance (SLO, services librement organisés, dits « cars Macron »), alors que cette gare routière est la plus fréquentée du pays : entre 3,7 et 4,55 millions de voyageurs en 2022. Cette annonce, considérant les besoins de mobilité, pourrait avoir des conséquences très négatives : report vers des modes de transport plus coûteux et plus polluants ; renonciation aux déplacements ; moins bonne accessibilité de la capitale pour les touristes, etc.

Cette situation est le symptôme d'un oubli originel : en 2015, la loi a libéralisé le transport régulier de voyageurs par autocar mais n'a pas prévu la création d'un réseau national de gares routières. Dès lors, même si l'autocar est maintenant plébiscité par des millions de Français, le manque d'infrastructures empêche le développement de cette solution de mobilité partagée.

Pourtant, même s'il est parfois l'objet de critiques infondées et d'idées reçues, l'autocar est un mode de transport collectif apportant de nombreux bénéfices, comme l'a souligné l'Autorité de régulation des transports. Il permet aux usagers de se déplacer partout en France à bas coût, générant des gains.

La pérennité de l'offre de mobilité en autocars

Ce serait donc une erreur de priver des millions de Français, notamment les plus modestes, d'un moyen de transport qui repose sur l'efficacité du réseau routier français, l'un des plus importants en Europe, et qui peut facilement s'adapter aux évolutions des habitudes de déplacement.

Lire aussi : [La gare routière de Paris-Bercy sera fermée après les Jeux olympiques 2024](#)



Ainsi, pour garantir la pérennité de l'offre de mobilité en autocar, un plan national ambitieux en faveur des gares routières est nécessaire. Ce plan que nous appelons de nos vœux repose sur trois piliers simples :

D'abord, la création d'un « standard » s'appuyant notamment sur les travaux du Cerema pour garantir l'homogénéité du futur réseau de gares routières : emplacement en centre-ville (ou immédiate périphérie) ; multimodalité avec l'offre ferroviaire et les transports en commun ; haut niveau de

sécurité, d'hygiène et de services (billetterie ; commerces ; restauration ; avitaillement), accessibilité 24 heures sur 24 (notamment aux personnes à mobilité réduite) pour garantir l'offre de cars de nuit. Ce standard permettra de rattraper le retard français et de doter le pays d'infrastructures similaires à ce que les usagers peuvent trouver dans d'autres villes européennes (Londres, Milan, Amsterdam, Madrid).

Lutter contre l'autosolisme

Ensuite, la mise en place d'une gouvernance repensée pour les gares routières. Jamais un aéroport ou une gare ferroviaire ne pourrait être supprimé sur simple décision d'un exécutif local. C'est pourtant le cas avec les gares routières ! Le futur plan « gares routières » devra donc prévoir une gouvernance garantissant le respect du caractère essentiel de ces infrastructures et imposant la consultation de l'ensemble des parties prenantes avant toute suppression ou tout déplacement.

Lire aussi : [La success story d'un car : « la navette », qui relie plus de 300 fois par jour Marseille et Aix-en-Provence](#)

Il sera nécessaire aussi d'harmoniser le modèle économique et de garantir la transparence dans l'utilisation des sommes payées par les opérateurs de transport. Cette gouvernance pourrait être pensée à l'échelle des bassins de vie et la coordination entre intercommunalités et régions pourrait reposer sur les contrats opérationnels de mobilité prévus par la loi d'orientation des mobilités.

Enfin, le déploiement du plan au sein des territoires et mesures d'urgence pour améliorer certaines infrastructures (notamment la gare de Bercy-Seine, à Paris, qui n'est actuellement pas « livrable » pour les Jeux olympiques et paralympiques de 2024). Le plan devra cibler des villes en France dépourvues d'infrastructures routières. Un nombre, même limité, de projets ambitieux dans des territoires volontaires permettra de faire la preuve de l'intérêt de telles infrastructures, notamment pour lutter contre l'autosolisme et améliorer l'accessibilité et l'attractivité des territoires.

Augmentation de la longue mobilité quotidienne

Ce plan pourrait être financé en partie par l'enveloppe prévue au projet de loi de finances 2024 : de 600 millions à 700 millions d'euros pour les infrastructures routières (issus du budget de l'Agence de financement des infrastructures de transport de France) seront alloués à de nouveaux projets routiers. Une partie importante de ce budget devrait être dévolue au futur plan « gares routières ».

Lire aussi la tribune de Jean Coldefy et Yves Crozet : [« Croire que les Français basculeront de la voiture au transport public sans un avantage en temps de parcours ou en coût relève de la pensée magique »](#)

Par ailleurs, la Commission européenne vient de débloquer 7 milliards d'euros pour des projets d'infrastructures dans l'Union européenne, notamment les « pôles d'échanges multimodaux de voyageurs ». Les Etats membres peuvent prétendre à cette dotation jusqu'au 30 janvier 2024. Un choc d'offre en matière de transport est nécessaire.

En effet, les déplacements longs de la mobilité quotidienne croissent fortement (ils sont désormais majoritaires) et pèsent de plus en plus lourdement dans les budgets des ménages modestes. En parallèle, les transporteurs routiers ont besoin de gares routières pour exercer leurs activités dans de bonnes conditions (maintenance des véhicules, avitaillement, repos des conducteurs, etc.).

Paris, la seule grande capitale européenne sans gare routière

Ainsi, pour permettre aux Français de bénéficier d'une offre d'autocars (SLO, services conventionnés, cars express) dans de bonnes conditions, il est nécessaire de porter une ambition forte en matière d'infrastructures.

[« A ce rythme, on n'est pas près de faire préférer le train ux Français »](#)

Nous appelons donc à la création et à la mise en œuvre d'un plan national ambitieux en faveur des gares routières pour bâtir la mobilité décarbonée de demain. Un plan qui pourrait être mis en application grâce aux futurs services express régionaux métropolitains prévus par la proposition de loi du député (Renaissance, Bouches-du-Rhône) Jean-Marc Zulesi en ce qu'ils permettraient de répondre à un besoin essentiel : la création de véritables pôles d'échanges multimodaux pour favoriser les modes de transport les plus écologiques et les mobilités partagées (train, car, covoiturage, autopartage, vélo, etc.) en complémentarité avec les transports publics.

Ces pôles devront être des lieux d'avitaillement (biocarburants et recharge électrique) tout autant que des lieux de vie urbains, notamment à Paris, qui ne peut pas être la seule grande capitale européenne dépourvue d'une gare routière digne de ce nom.

¶ **Les signataires de cette tribune :** **Jean-Sébastien Barrault**, président de la Fédération nationale des transports de voyageurs ; **Christophe Bouillon**, président de l'Association des petites villes de France et président de l'Agence nationale de la cohésion des territoires ; **André Broto**, auteur de *Transports : les oubliés de la République* (Eyrolles, 2022) ; **Nicolas Brusson**, cofondateur et directeur général de Blablacar ; **Jean Coldefy**, président du comité scientifique de France Mobilités et président de l'Union routière de France ; **Bruno Gazeau**, président de la Fédération nationale des associations d'usagers des transports ; **Fabienne Keller**, députée européenne (Groupe Renew Europe) ; **Jean-François Longeot**, sénateur (UDI, Doubs), président de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable du Sénat ; **Jean-Pierre Orfeuill**, professeur émérite de l'université Gustave-Eiffel, auteur de *L'Autocar express, une solution pour les déplacements longs de la vie quotidienne ?* (La Fabrique de la Cité, 2022) ; **Michel Quidort**, président de la Fédération européenne des voyageurs ; **Philippe Tabarot**, sénateur (LR, Alpes-Maritimes) ; **André Schwämmlein**, directeur général du groupe Flix ; **Jean-Marc Zulesi**, député (Renaissance, Bouches-du-Rhône), président de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire de l'Assemblée nationale.

Collectif

Le Monde Mémorable

[Découvrir](#)

Le génie Chaplin

Personnalités, événements historiques, société... Testez votre culture générale

La fabrique de la loi

Boostez votre mémoire en 10 minutes par jour

Offrir Mémorable

Un cadeau ludique, intelligent et utile chaque jour