

**L'ACCUEIL DES AUTO-CARS
LIBREMENT ORGANISÉS
EN ÎLE-DE-FRANCE**



> Juillet 2024

ÉDITO

ÉDITO

La libéralisation des services interurbains de transport routier de voyageurs en 2015 a sans conteste été bénéfique pour le pays : une nouvelle offre de transport s'est mise en place et a permis aux Français de se déplacer sur l'ensemble du territoire à bas prix et avec un impact environnemental maîtrisé.

Mais le développement rapide du secteur a mis en lumière une difficulté : l'insuffisance des infrastructures destinées à accueillir les autocars longue distance. Le temps a manqué pour implanter un réseau de gares routières cohérent, s'articulant avec les transports publics urbains et offrant une qualité de service adéquate pour les usagers et les transporteurs.

L'annonce, par la Ville de Paris, de son intention de fermer la gare de Paris Bercy-Seine en est l'illustration. Le site, qui n'a pas été pensé comme une gare routière à l'origine, ne satisfait ni les usagers, ni les transporteurs, ni les riverains.

Il concentre néanmoins l'essentiel du trafic d'Ile-de-France depuis 2015 et, à ce stade, aucun projet de développement d'une gare routière alternative pour l'agglomération n'a émergé. À l'annonce de sa fermeture, aucune solution n'était ainsi identifiée pour accueillir les 4,7 millions de passagers qui transitent annuellement par cette gare. Il est évident que l'absence de solutions performantes porterait une atteinte grave à l'existence même de ce secteur économique dans notre pays.

C'est pourquoi l'ART, dont le législateur a souhaité qu'elle concoure au bon fonctionnement du marché des autocars longue distance, au bénéfice des usagers, a lancé une étude visant à éclairer le débat sur le sujet. En lien étroit avec l'ensemble des parties prenantes, l'ART a étudié le besoin, identifié des scénarios possibles et procédé aux analyses permettant d'éclairer la décision publique.



THIERRY GUIMBAUD

*Président de l'Autorité de
régulation des transports*

La publication du rapport de cette étude constitue donc une étape clé pour la définition d'une stratégie d'accueil des autocars longue distance en Île-de-France. Mais ce n'est qu'une étape : il revient maintenant aux pouvoirs publics de s'emparer du sujet pour construire une solution viable répondant aux besoins des usagers et assurant la pérennisation d'une offre de transport utile à des millions de voyageurs. À cet égard, il me paraît indispensable qu'une structure de gouvernance locale, associant la ville de Paris, Île-de-France Mobilités, la Métropole et l'État, puisse être mise en place rapidement.

Les travaux de l'ART révèlent également un problème plus structurel : aucune collectivité n'est aujourd'hui chargée, par la loi, d'assurer l'accueil des autocars longue distance sur un territoire.

Les mêmes causes produisant les mêmes conséquences, il ne faut pas exclure que les difficultés rencontrées en Île-de-France se reproduisent ailleurs.

Une réflexion plus large sur le cadre juridique applicable aux gares routières mériterait ainsi d'être engagée, afin de créer les conditions d'une gouvernance efficace du secteur. L'Autorité est prête à concourir à ces travaux, afin d'œuvrer à l'élaboration d'une régulation toujours plus performante, tournée vers le développement des mobilités durables.

A handwritten signature in blue ink, consisting of several fluid, overlapping strokes that form a stylized representation of the name 'Thierry Guimbaud'.

Thierry Guimbaud

Avant-propos

Synthèse

01

Une étude visant à proposer des solutions d'accueil viables pour les services librement organisés après l'annonce de la fermeture de la gare de Bercy

La gare de Bercy est la principale infrastructure d'accueil d'Île-de-France pour les services librement organisés

L'identification, avec les acteurs concernés, de scénarios d'accueil alternatifs des SLO en Île-de-France après l'annonce de la fermeture de la gare de Bercy est essentielle

La situation de la gare de Bercy met en lumière une difficulté du cadre actuel : aucune collectivité n'a la responsabilité d'assurer l'existence d'une infrastructure minimale d'accueil des SLO

02

Les besoins : un ou deux sites bien connectés aux transports en commun, avec une capacité d'au moins 40 quais et disposant d'une offre de services conforme aux standards internationaux

Besoin 1 : Les nouvelles infrastructures doivent être centrales ou bien connectées avec le réseau de transport

Besoin 2 : Les nouvelles infrastructures doivent répondre aux attentes en matière de qualité de service pour les voyageurs et les transporteurs

Besoin 3 : Les capacités nécessaires pour reporter le trafic de Bercy sont de l'ordre de 40 quais

08

Deux éléments à prendre en compte : le calendrier de déménagement est contraint et un financement des aménagements via les redevances payées par les transporteurs faciliterait la mise en œuvre de la nouvelle gare

22

09

11

03

La recherche de sites : sept scénarios sont envisageables mais seuls trois pourraient être viables

23

11

La recherche de scénarios : en combinant dix sites potentiels, il est possible de construire sept scénarios pour accueillir les SLO en Île-de-France

23

12

L'étude d'impact : seuls trois scénarios semblent répondre aux besoins du secteur

30

13

04

Les recommandations : les parties prenantes pourraient considérer deux stratégies d'accueil

34

14

Annexes

36

Annexe 1 : Répartition indicative des coûts d'aménagement d'une gare routière en Île-de-France

36

Annexe 2 : Estimation du besoin en termes de nombre de quais sur la base du trafic actuel

38

Annexe 3 : Présentation des sites

40

Annexe 4 : Présentation des indicateurs et méthode de calcul

47

16

Annexe 5 : Les temps d'accès détaillés de chacun des scénarios

56

19

Droit de réponse

63

Avant-propos

Le présent rapport a été élaboré à la suite de l'annonce, en septembre 2023, de la fermeture de la gare routière de Paris-Bercy-Seine aux services librement organisés d'autocars (SLO), après les Jeux Olympiques et Paralympiques de Paris (JOP) 2024.

Au regard du rôle majeur joué par cette gare pour les transporteurs et les voyageurs, en tant qu'unique gare routière de grande capacité *intra-muros*, et après avoir échangé avec les principaux acteurs du secteur, l'Autorité a décidé, sur le fondement notamment de l'article L. 3111-22 du code des transports, en vertu duquel elle concourt au bon fonctionnement du marché des services librement organisés d'autocars à longue distance, d'engager une étude identifiant des scénarios alternatifs à l'utilisation de la gare de Bercy pour ces derniers. Elle en a informé le ministre délégué chargé des transports par un courrier du 5 décembre 2023, répondant à un courrier du 17 novembre 2023, ainsi que l'ensemble des parties prenantes par courriers du 7 décembre 2023.

Dans ce cadre, l'ART s'est attachée à objectiver et à analyser les besoins et les contraintes du secteur de manière impartiale. Elle a également cherché à identifier des solutions possibles, ainsi que les conditions nécessaires à leur mise en œuvre. Pour ce faire, elle s'est principalement appuyée sur l'ensemble des parties prenantes, qui ont partagé leurs informations, propositions et analyses. Compte-tenu des contraintes de calendrier et d'accès aux données disponibles, les travaux de l'ART ne peuvent en revanche être regardés comme une revue exhaustive des infrastructures et des sites disponibles.

Ce rapport vise à alimenter les réflexions des parties prenantes et éclairer autant que possible les décisions publiques qu'appelle la situation. Il ne préjuge pas des décisions qui seront prises, notamment, par les collectivités locales et les propriétaires des sites. De même, il n'appartient pas à l'ART de s'impliquer dans le portage des projets, ni de se substituer aux instances de l'État et des collectivités locales pour déterminer l'option à retenir et les modalités de sa mise en œuvre. À cet égard, compte tenu des enjeux et de l'impact des décisions à prendre, l'ART considère indispensable la mise en place d'une gouvernance locale efficace afin de déterminer le scénario le plus à même de répondre aux besoins des usagers en tentant compte des contraintes des différentes parties prenantes.

Synthèse

Le contexte

La gare routière de Paris-Bercy-Seine est une infrastructure essentielle pour le secteur des autocars librement organisés (SLO), pour la desserte des voyageurs à destination de Paris et de l'Île-de-France mais aussi compte-tenu de sa fonction de hub des réseaux français des opérateurs FlixBus et BlaBlaCar. En 2023, 4,7 millions de passagers y ont transité, soit 30 % des passagers des SLO.

En septembre 2023, la Ville de Paris a annoncé son intention d'en fermer l'accès aux autocars librement organisés après les Jeux olympiques et paralympiques de Paris (JOP) 2024.

L'identification d'une solution alternative à la gare de Bercy pour l'accueil des autocars librement organisés, opérationnelle dès sa fermeture, apparaît ainsi essentielle. Dans le cas contraire, c'est tout le marché des SLO qui en serait durablement affecté et des millions d'usagers pourraient se retrouver contraints de se reporter sur des modes plus coûteux ou ayant un bilan environnemental moins favorable.

Les enseignements de l'étude

Les infrastructures d'accueil des SLO en Ile-de-France doivent au moins répondre à trois critères pour garantir la pérennité du secteur en cas de fermeture de la gare de Bercy.

1. **Elles doivent se répartir sur un nombre limité de gares centrales ou directement connectées au centre de l'agglomération parisienne.** Il s'agit d'éviter que les temps d'accès des usagers aux gares ne se dégradent, de maintenir un bon accès aux pôles touristiques ou d'emploi et de ne pas perturber l'organisation des correspondances.
2. **Le niveau de qualité de service doit être conforme aux standards internationaux en la matière.** Les gares doivent offrir des espaces d'attente couverts, des équipements d'information pour les voyageurs, une offre de billetterie et des services à destination des transporteurs et de leur personnel. Une attention doit aussi être portée à l'entretien ainsi qu'à la sécurisation des lieux.
3. **Une capacité cumulée de 35 quais, complétée par des capacités de remisage, est un minimum.** Au vu de la croissance prévisible du secteur, 45 quais seraient souhaitables à long terme.

Pour que le déménagement puisse se réaliser dans de bonnes conditions, le choix des futurs sites d'accueil doit être acté plus d'un an à l'avance. En effet, le report des autocars depuis la gare de Bercy vers les futurs sites implique une réorganisation des plans de transport ainsi que l'obtention de nouvelles autorisations sur les lignes internationales. L'ensemble du processus pourrait durer 12 mois au minimum. Par ailleurs, le déménagement ne peut avoir lieu en été, lors de la période de pointe. Ainsi, une fermeture de la gare de Bercy paraît difficilement envisageable avant fin septembre 2025.

Les perspectives dégagées par l'étude

Au vu des sites disponibles, à Paris et en proche couronne, la gare de Pershing, située porte Maillot, apparaît comme un site pertinent pour accueillir une partie du trafic SLO. En effet, il s'agit d'une infrastructure existante, centrale et bien connectée aux transports en commun. Si elle ne dispose à ce jour que de peu d'équipements, des investissements permettraient d'offrir aux usagers et aux transporteurs des services suffisants. Néanmoins, une fois le site réaménagé, il pourra offrir au plus 20 quais, si bien qu'au moins un autre site sera nécessaire. Par ailleurs, l'accueil des SLO en gare de Pershing nécessitera de trouver une solution durable à l'accueil des navettes opérées par la société Aérobus entre Paris et l'aéroport de Beauvais, qui occupaient

environ un tiers de la surface du site de Porte Maillot jusqu'en mai 2024 et ont été redéployées – *a priori* transitoirement – vers la gare de Saint-Denis-Université et le terminal Jules Verne à La Défense dans la perspective des JOP 2024.

Pour accueillir le reste du trafic, deux stratégies sont possibles.

- **Une première stratégie en deux temps** consisterait à rediriger le reste du trafic :
 - d'abord, de manière transitoire (2025-2029), vers le site du parking de Douaumont. Ce site, bien connecté aux transports en commun et proche de celui de la gare de Pershing, permettrait d'accueillir le reste des autocars SLO dans des conditions satisfaisantes. Néanmoins, il implique que Paris *intra-muros* continue à supporter l'ensemble du trafic SLO. De plus, le foncier y est contraint, si bien que les aménagements possibles sont limités ;
 - ensuite, de manière permanente (à compter de 2030), vers une nouvelle gare à construire à Saint-Denis Pleyel. Ce site, propriété de l'établissement public territorial (EPT) Plaine Commune, offre en effet à la fois une excellente accessibilité et un foncier suffisant pour construire une gare routière à très haut niveau de service.

Plusieurs conditions sont à lever pour rendre cette stratégie opérationnelle : en particulier, il est nécessaire que la préfecture de police de Paris autorise l'accueil du public au sein du parking de Douaumont et que la création d'une gare routière à Saint-Denis Pleyel soit actée.

- **Une seconde stratégie** consisterait à rediriger le reste du trafic vers une nouvelle gare à aménager à Rosny Bois-Perrier, au niveau de la station de RER E, de la ligne 11 et de la future ligne 15 du réseau métropolitain. Même si ce site, propriété du groupe Unibail Rodamco Westfield, est physiquement éloigné du centre de l'agglomération, son accessibilité en transport en commun reste excellente. Par ailleurs, il offre suffisamment d'espace pour des aménagements de qualité. Il nécessite toutefois de trouver un portage public pour conduire les travaux et contractualiser avec un opérateur.

Si ces deux stratégies apparaissent en principe viables, leur faisabilité à court terme reste incertaine. Mettre en place une structure de gouvernance associant l'ensemble des parties prenantes pour déterminer le choix du meilleur scénario en fonction des besoins des usagers et des contraintes des uns et des autres, accompagner la décision finale et s'assurer que tous les obstacles soient levés apparaît en tout état de cause incontournable afin de garantir la continuité de l'accueil des SLO en Ile-de-France et d'éviter que l'arrivée désordonnée des autocars puisse être source de nuisances.

*

*

*

1 UNE ÉTUDE VISANT À PROPOSER DES SOLUTIONS D'ACCUEIL VIABLES POUR LES SERVICES LIBREMENT ORGANISÉS APRÈS L'ANNONCE DE LA FERMETURE DE LA GARE DE BERCY

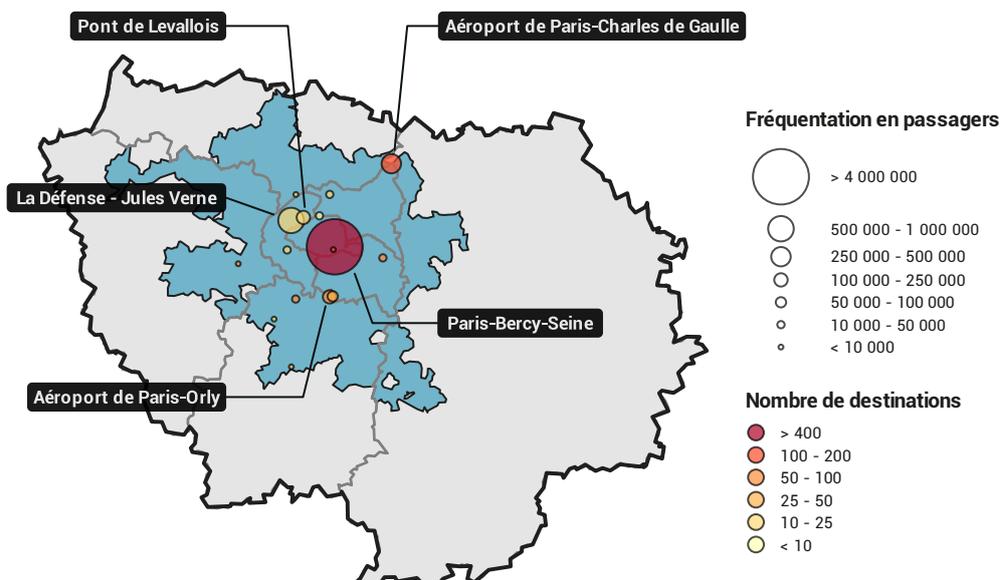
Au début du mois de septembre 2023, la Ville de Paris a annoncé la fermeture de la gare routière de Bercy accueillant des services librement organisés (SLO) de transport routier de voyageurs, après les Jeux olympiques et paralympiques (JOP) de 2024.

1.1 La gare de Bercy est la principale infrastructure d'accueil d'Île-de-France pour les services librement organisés

La gare routière de Paris-Bercy-Seine est la principale gare routière de France. En 2023, 4,7 millions de passagers y ont transité, soit 30 % des passagers des services librement organisés de transport routier de voyageurs. Elle enregistre donc un niveau de fréquentation comparable à des gares ferroviaires comme Toulon, Orléans ou Reims. C'est par ailleurs le principal hub des compagnies FlixBus et BlaBlaCar avec un taux de voyageurs en correspondance de 13 %.

C'est aussi une infrastructure structurante pour l'accueil des services librement organisés en Île-de-France. Les usagers des 15 autres aménagements de transport routier franciliens (hors gare de Bercy) ne représentent en cumulé que 2,8 millions de passagers par an, soit 37 % du trafic régional. Les principales gares routières sont celles de l'aéroport Roissy-Charles-de-Gaulle (263 000 passagers), les deux parkings de l'aéroport d'Orly (156 000 passagers en cumulé) ainsi que le terminal Jules Vernes à La Défense (643 000 passagers). Par conséquent, l'aire de chalandise de la gare de Bercy dépasse la seule ville de Paris, même si elle reste essentiellement centrée sur la petite couronne. Parmi les usagers empruntant cette gare résidant en Ile-de-France, 75 % viennent de Paris ou de petite couronne¹. Cette tendance est encore plus marquée pour les usagers visitant l'Île-de-France : à plus de 80 % ils ont pour destination Paris et la petite couronne.

Les gares routières franciliennes



Source : ART

¹ D'après les données d'une enquête sur les usagers de la gare de Paris Bercy réalisé pour le compte de la direction de la voirie et des déplacements en 2022.

Elle offre à ses usagers la possibilité d'accéder à toute la France et à de nombreuses villes européennes. La quasi-totalité des agglomérations de plus de 50 000 habitants sont desservies depuis la gare. En 2023, plus de 250 destinations internationales étaient accessibles, le trafic international représentant 31 % des usagers de la gare. Ces usagers sont en moyenne jeunes (38 % de 18 à 24 ans, bien supérieure à la part de cette tranche d'âge dans la population française²) avec une part importante d'étudiants (36 % à comparer à la part des étudiants dans la population française : 8 %). Ils utilisent principalement la gare de Bercy pour rendre visite à leur famille ou pour un motif touristique.

La fermeture de la gare de Paris Bercy pourrait durablement affecter le marché des services librement organisés. Concrètement, la fermeture de la gare routière de Paris-Bercy sans qu'une solution alternative satisfaisante ne puisse être offerte aux opérateurs affecterait négativement le marché des SLO et remettrait en cause les bénéfices apportés par l'ouverture de ce marché. Elle pourrait pousser plusieurs millions d'usagers à se reporter sur des modes plus coûteux, engendrant pour eux une perte de pouvoir d'achat et pour la collectivité une perte de plusieurs dizaines de millions d'euros par an. Elle impacterait l'accessibilité de la capitale depuis les autres régions et pourrait conduire plusieurs centaines de milliers de personnes à renoncer à voyager. Elle n'irait pas non plus dans le sens d'une mobilité moins carbonée, puisqu'il est établi que le bilan environnemental de la libéralisation des services interurbains de transport routier de voyageurs est positif : sans une offre satisfaisante, une part des usagers préféreront se déplacer en voiture.

1.2 L'identification, avec les acteurs concernés, de scénarios d'accueil alternatifs des SLO en Île-de-France après l'annonce de la fermeture de la gare de Bercy est essentielle

L'objet de cette étude est d'identifier des sites susceptibles d'accueillir les SLO en Île-de-France après la fermeture de la gare de Bercy. Pour l'Autorité de régulation des transports (ART), il s'agit, comme le prévoit l'article L. 3111-22 du code des transports, de concourir au bon fonctionnement du marché des autocars librement organisés.

L'ART s'est appuyée sur l'expertise de chacune des parties prenantes. L'ensemble des acteurs du secteur ont apporté leurs contributions, aux premiers rangs desquels les transporteurs FlixBus et BlaBlaCar, la Ville de Paris, Ile-de-France Mobilités, l'établissement public territorial (EPT) Plaine Commune, la DRIEAT Île-de-France³, la direction générale des infrastructures, des transports et des mobilités (DGITM), mais également l'Apur⁴, la Métropole du Grand Paris, la FNTV⁵ et l'Institut Paris Région. Chaque partie prenante a par ailleurs été invitée à rédiger un droit de réponse sur le présent rapport. L'ensemble des réponses ayant été reçues par l'Autorité ont été placées en annexe.

Il est à noter que la recherche de scénarios d'accueil s'est concentrée sur le périmètre des SLO et les besoins liés à ces services. Au-delà de la présente étude, l'accueil des navettes opérées par la société Aérobus entre Paris et l'aéroport de Beauvais est également un enjeu. En effet, ce service, utilisé chaque année par environ 2 millions de voyageurs, peut représenter jusqu'à 100 départs par jour. Si la possibilité d'accueillir les navettes aérobus sur les mêmes sites que le trafic SLO a été considérée, les contraintes de capacités disponibles et les exigences opérationnelles pour l'exploitation d'un tel service ont conduit à estimer que des infrastructures séparées doivent être identifiées, au moins à court terme. Des travaux spécifiques devront être menés.

La méthodologie retenue repose sur trois étapes : une synthèse des besoins qui vise à établir un cahier des charges indicatif pour orienter la recherche (section 2) ; la recherche de sites pour construire des

² Source Insee, données annuelles 2024, les 15-29 ans représentent 17,6 % de la population française

³ Direction régionale et interdépartementale de l'Environnement, de l'Aménagement et des Transports

⁴ Atelier parisien d'urbanisme

⁵ Fédération Nationale des Transports de Voyageurs

scénarios possibles (section 3.1) ; enfin l'évaluation de chacun des scénarios pour en étudier l'impact sur le secteur ainsi que la faisabilité pratique (section 3.2).

Figure 1. Démarche globale de l'étude



1.3 La situation de la gare de Bercy met en lumière une difficulté du cadre actuel : aucune collectivité n'a la responsabilité d'assurer l'existence d'une infrastructure minimale d'accueil des SLO

L'annonce de la fermeture de la gare de Bercy a mis en lumière une limite du cadre juridique actuel : aucune collectivité n'est responsable de l'accueil des SLO. Dans les faits, ce sont souvent les autorités organisatrices de la mobilité (AOM) régionales ou locales qui exploitent les principales gares routières. Les premières le font au titre de leur compétences d'organisation des transports conventionnés d'intérêt régional, les gares qu'elles exploitent accueillant principalement des services qu'elles ont conventionnés ; les secondes le font soit au titre de leur compétence de stationnement – la mise à disposition de telles infrastructures permettant de faciliter la circulation des autocars SLO –, soit au titre de leur compétence d'organisation des transports collectifs sur leur périmètre. L'organisation d'un réseau de gares routières emporte en effet nécessairement des conséquences sur le plan de mobilité (PDM) du fait de l'articulation avec le système de transport local. Aucune personne publique, au niveau local ou national, ne s'est toutefois explicitement vu confier l'obligation de planifier et de mettre en œuvre un réseau de gares routières cohérent pour l'accueil des SLO. La qualité du réseau de gares routières reste donc fortement dépendante des priorités des diverses collectivités impliquées.

Aussi, il semblerait utile, à l'avenir, que le cadre juridique détermine clairement les entités chargées de penser et d'assurer l'accueil des SLO en s'intéressant à son articulation avec le système de transport urbain, en dimensionnant justement le foncier nécessaire et en minimisant les nuisances imposées aux riverains.

Par ailleurs, si la loi prévoit des obligations s'imposant aux exploitants de gares routières et d'autres aménagements de transport routier, aucun outil juridique n'existe pour faire obstacle transitoirement, dans l'attente d'une solution alternative, à la fermeture d'un aménagement de transport routier de voyageurs essentiel au marché. En effet, les exploitants doivent offrir un accès objectif, transparent et non discriminatoire aux SLO, sous le contrôle de l'ART – cette disposition a montré son efficacité : dès lors qu'il existe des gares routières destinées aux services conventionnés, les SLO peuvent, sous certaines conditions, y accéder. Néanmoins, une collectivité est en droit de décider, à tout moment, de cesser d'utiliser un site comme gare routière et n'a pas l'obligation légale de proposer une solution de remplacement. L'ART ne dispose pas non plus de levier juridique lui permettant d'agir dans cette situation.

Ce constat montre donc qu'au-delà du cas de la gare de Bercy, une réflexion plus générale sur la gouvernance des gares routières doit être menée, afin de s'assurer d'une offre de gares routières permettant le bon développement du secteur des autocar librement organisés.

2 LES BESOINS : UN OU DEUX SITES BIEN CONNECTÉS AUX TRANSPORTS EN COMMUN, AVEC UNE CAPACITÉ D'AU MOINS 40 QUAIS ET DISPOSANT D'UNE OFFRE DE SERVICES CONFORME AUX STANDARDS INTERNATIONAUX

2.1 Besoin 1 : Les nouvelles infrastructures doivent être centrales ou bien connectées avec le réseau de transport

La question de l'accessibilité des futures gares routières est essentielle pour l'attractivité et la compétitivité économique du secteur. Elle constitue en effet l'un des déterminants de la performance porte-à-porte de l'offre de transport SLO : des sites mal desservis en transports en commun pénaliseraient le temps de transport global. En effet, d'une part, l'essentiel des usagers des SLO routiers utilisent les transports en commun, si bien que c'est l'accessibilité par ce mode qui doit être privilégiée⁶. D'autre part, le temps moyen d'accès à la gare de Bercy est de 40 minutes, ce qui donne un ordre de grandeur de la limite acceptable en la matière⁷.

Cela a deux conséquences. D'une part, il faut choisir une localisation centrale pour la ou les gares (section 2.1.1). D'autre part, la question de l'intermodalité est primordiale (section 2.1.2). En tout état de cause, il conviendra de s'aligner sur les pratiques européennes en la matière (section 2.1.3).

2.1.1 Les gares proposées doivent se répartir sur un nombre limité de sites, et être centrales ou directement connectées au centre de l'agglomération parisienne...

Concernant la centralité des sites à retenir, deux visions s'opposent. D'une part, une stratégie qui consisterait à répartir les trafics sur plusieurs sites autour de Paris de manière à créer un réseau de gares réparties sur l'ensemble de l'Île-de-France afin de mailler le territoire. D'autre part, une stratégie – celle de nombreuses villes européennes – qui maintiendrait une infrastructure centrale au cœur de l'agglomération. Les deux approches ont leurs forces et leurs faiblesses : la première permet de développer une offre de proximité et de limiter les nuisances en répartissant les trafics sur l'ensemble de l'agglomération. La seconde permet de bénéficier de l'offre de transport en commun disponible au centre de Paris, en identifiant des aménagements centraux ou directement connectés aux grands pôles de transport en commun, et offre la possibilité d'un rabattement en mode actif pour de nombreux usagers.

En première analyse, il convient plutôt de conserver un nombre limité de sites centraux ou directement connectés au centre de Paris plutôt que d'envisager de mailler le territoire. Répartir le trafic sur plusieurs sites viendrait pénaliser le secteur dans des proportions trop importantes. En effet, cela viendrait limiter l'accessibilité de l'infrastructure :

1. **S'agissant des voyageurs résidant en Île-de-France, cela viendrait vraisemblablement augmenter leurs temps de parcours.** Il est en effet difficile de retrouver le même niveau d'accessibilité avec plusieurs sites répartis sur l'Île-de-France. D'une part, le réseau de transports en commun francilien est principalement structuré « en étoile », si bien que les trajets de périphérie à périphérie sont caractérisés par des temps de parcours importants et des fréquences relativement faibles. D'autre part, compte-tenu de l'offre actuelle, il est difficile de structurer les liaisons afin que chaque gare offre un panel de destinations suffisamment variées. Ainsi, les usagers, selon leur destination finale, ne seront pas nécessairement amenés à se rendre à la gare la plus proche de leur lieu de résidence, limitant ainsi l'intérêt d'un maillage de gares du point de vue de l'accessibilité.

⁶ Étude de l'Apur sur « L'accueil des autocars librement organisés », publiée en janvier 2023, page 77-78

⁷ Ibid, page 78

2. **S'agissant des voyageurs visitant l'Île-de-France, la proximité du centre d'une agglomération, c'est-à-dire des principaux équipements touristiques et des centres d'emploi, est importante.** En effet, la plupart des voyageurs empruntant la gare de Bercy ne résidant pas en Île-de-France et se rendant dans la région capitale viennent pour le tourisme (environ 45 %), pour rendre visite à des proches (40 %) ou pour le travail (environ 15 %). De fait, plus de 80 % des voyageurs se dirigent à Paris ou en petite couronne⁸.
3. **S'agissant des passagers en correspondance, la qualité des connexions en transports en commun est primordiale : démultiplier les sites viendrait nécessairement perturber leur organisation.** Avec actuellement 13 % d'usagers de Bercy qui sont en correspondance, il est impossible d'organiser le réseau en garantissant que l'ensemble des correspondances se fassent sur le même site. Un nombre limité de sites bien connectés entre eux, permettant de réaliser les correspondances dans de bonnes conditions (notamment sans changement), viendrait cependant limiter l'impact sur les usagers concernés.

Synthèse : Il est souhaitable de répartir les trafics SLO entre un et trois sites maximum situés à Paris ou en proche banlieue et bien reliés aux grands pôles de transport en commun parisiens.

2.1.2 ... et bien interconnectées avec les autres modes de transport, ...

En plus de la question de la centralité des gares, se pose celle de leur proximité avec les autres modes de transports.

Tout d'abord, les gares doivent être bien connectées avec le réseau de transports en commun pour ne pas créer de rupture de charge pour les usagers. Compte-tenu des exigences d'accessibilité évoquées précédemment, il apparaît indispensable qu'un mode de transport en commun lourd, c'est-à-dire de métro, de RER ou de tramway, soit disponible à proximité. Ils doivent se situer à moins de 500 mètres : il s'agit de la distance moyenne au-delà de laquelle le rabattement à pied devient trop long pour certains usagers⁹. On observe d'ailleurs que la distance inter-stations au sein des réseaux de métro ou de tramway est généralement comprise entre 500 m et 1 km soit une distance de rabattement comprise entre 250 m et 500 m.

Ensuite, la proximité avec un axe routier structurant est importante. Elle permet, d'une part, de faciliter l'exploitation des lignes et de garantir une certaine prévisibilité dans les temps de trajet des autocars, d'autre part, de réduire les nuisances causées aux riverains en évitant de générer une circulation importante sur des axes secondaires.

Pour finir, des aménagements pour faciliter l'interconnexion avec les autres modes, notamment les modes alternatifs à la voiture, sont nécessaires. La doctrine technique nationale, telle que retranscrite par le Cerema dans son guide technique sur les gares routières, souligne ainsi l'importance de « *mettre l'intermodalité au cœur d'un projet de gare* ». Pour faciliter la marche à pied, il souligne l'importance d'aménager des cheminements piétons accessibles aux personnes à mobilité réduite, attractifs, confortables et sécurisés. Pour renforcer l'usage du vélo depuis et vers la gare, il recommande la mise en place d'emplacements de stationnement sécurisés et la proximité de bornes de vélo en libre-service. Pour faciliter la dépose en voiture, il suggère la mise en place d'aires d'arrêt-minute ainsi que des emplacements de stationnement réservés aux véhicules utilisés en covoiturage.

Synthèse : Les sites doivent présenter des infrastructures favorisant l'intermodalité. En particulier, il est souhaitable qu'ils se trouvent à moins de 500 mètres d'une station d'un mode transport en commun lourd (métro, RER ou tramway).

⁸ Ibid, calculs ART

⁹ Voir par exemple cette étude de l'agence d'urbanisme de Bordeaux ([lien](#)).

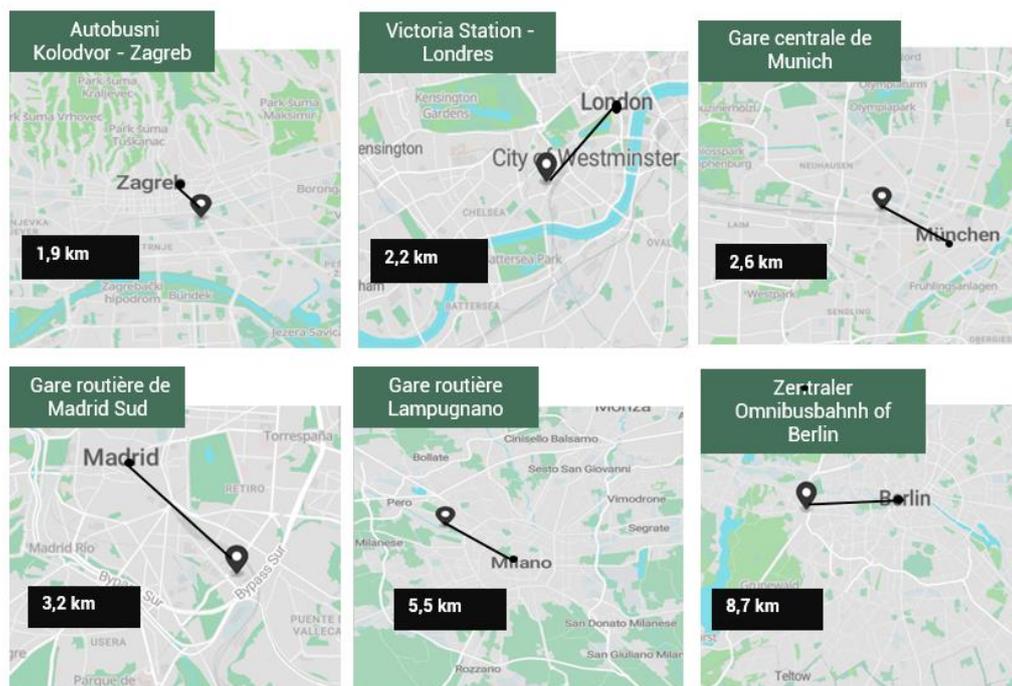
2.1.3 ... conformément aux standards internationaux en la matière

Une telle configuration est conforme aux pratiques dans de nombreuses villes européennes. Le trafic des autocars est généralement organisé autour d'une grande gare routière, parfois complétée par une autre à proximité de l'aéroport. Elles sont souvent proches du centre-ville : sur un ensemble de six gares routières, retenues pour constituer un échantillon représentatif des gares routières d'importance en Europe, la distance moyenne au centre-ville est de 4,2 km.

Leur localisation leur permet également de s'articuler avec le reste de l'offre de transports, favorisant ainsi l'intermodalité. Six gares sur sept se situent à moins de 500 m d'un arrêt de métro ou de tram et quatre sont également proches d'une gare ferroviaire. À l'exception de la gare de Victoria qui, compte-tenu de sa position centrale, est éloignée du réseau routier à grande vitesse, toutes sont situées à moins de 1 km d'un échangeur autoroutier ou de l'accès à une voie rapide urbaine.

Pour finir, les gares routières disposent d'aménagements visant à faciliter l'accès des usagers. Elles offrent ainsi en général des aires de dépose-minute. Par ailleurs, de plus en plus de gares mettent à disposition des usagers des parkings de vélo sécurisés : tel est par exemple le cas à Londres ou à Zagreb.

Figure 2. Localisation de grandes gares routières européennes



_____ Distance entre la gare routière et le centre-ville

2.2 Besoin 2 : Les nouvelles infrastructures doivent répondre aux attentes en matière de qualité de service pour les voyageurs et les transporteurs

Les voyageurs réalisant des trajets de longue distance ont des attentes en matière de qualité de service, s'agissant notamment des espaces d'accueil, de l'information en gare et de la vente de billets. Par ailleurs, les transporteurs ont besoin de divers équipements afin d'organiser leur activité ainsi que d'espaces dédiés exclusivement à leur personnel.

2.2.1 Les infrastructures de report devront comporter les équipements essentiels attendus d'une grande gare routière

Un certain niveau d'équipements et de services en gare est nécessaire dès lors que la fréquentation d'une gare dépasse quelques millions de passagers. Schématiquement, ils consistent à permettre à l'usager d'attendre dans de bonnes conditions, à lui fournir les informations utiles à son trajet et à proposer une offre de billetterie de qualité. Ces services permettent de répondre aux besoins d'une clientèle constituée de voyageurs longue distance qui arrivent généralement en avance et, dans la très grande majorité des cas, se déplacent avec des bagages. Par ailleurs, les contraintes particulières de l'exploitation d'une liaison longue distance (obligation légale de pause, temps de rotation important des véhicules, dispositif de vidange des eaux usées) impliquent des installations et des services à destination des transporteurs et de leur personnel.

Ce socle minimal d'équipements est généralement admis par les aménageurs. Ils font globalement consensus dans la littérature technique, tels que les travaux menés par le Cerema¹⁰. Un parangonnage montre également qu'il s'agit de l'offre de services de base d'une gare européenne routière de grande taille (voir encadré ci-dessous). Pour finir, il s'agit également des services que l'on retrouve dans des gares ferroviaires de taille comparable.

Tableau 1. Socle minimal d'équipements et de services prévu en gare

Principaux types d'équipement	Description et motivation
Des espaces d'attente couverts	Un bâtiment équipé de sanitaires et idéalement d'espaces de restauration est impératif. Il doit proposer des espaces chauffés, des places assises en nombre suffisant (80 places seraient un strict minimum) mais également des services de proximité. De nombreuses prises ainsi que des bornes wifi sont également souhaitables pour améliorer le confort d'attente des voyageurs.
Des équipements d'information pour les voyageurs	Des affichages dynamiques (idéalement au niveau des quais, dans les espaces d'attente et de circulation) indiquent en temps réel aux voyageurs les prochains départs et arrivées d'autocars, les arrêts desservis ainsi que les perturbations de trafic. La signalétique aux abords et au sein de la gare doit également être travaillée pour indiquer clairement les numéros de quais, les différents espaces de la gare ainsi que les cheminements sécurisés pour accéder à la gare ou la quitter (accès aux autres moyens de transport, notamment).
L'offre de billetterie	Des guichets avec du personnel de vente de titres de transport sont nécessaires pour une gare de cette taille. En effet, autour de 10 % des ventes de billets sont réalisées à partir de guichets de vente physiques, tels qu'il en existe à Bercy. Ces équipements sont essentiels pour les usagers éloignés des outils numériques. Ces guichets pourront aussi être utilement complétés par des bornes automatiques de vente de tickets.
Des services à destination des transporteurs et de leur personnel	Des espaces et installations d'accueil doivent permettre le repos des conducteurs (salle de pause, de restauration). Un espace et des équipements de vidange des eaux usées sont également nécessaires pour les autocars réalisant des trajets de longue distance. Des services permettant l'entretien des véhicules, typiquement de la petite manutention, sont également envisageables mais ne sont pas une obligation.

¹⁰ Voir par exemple l'étude sur la conception, la réalisation et l'exploitation des gares routières ([lien](#)).

Encadré. Qualité de service dans de grandes gares européennes

Les gares routières de Berlin, Munich, Londres et Zagreb disposent d'un niveau de service de qualité. Les quatre infrastructures disposent de bâtiments propres, dimensionnés à l'usage, et ouverts 24h sur 24h en semaine et le weekend pour trois d'entre elles (Londres, Berlin, Munich). Les quatre gares disposent de dispositifs d'information voyageurs statique ou dynamique et mettent à disposition des passagers des guichets d'information et de vente de billets gérés, pour deux gares sur quatre, par l'exploitant de la gare (6 guichets sur 9 pour Victoria Station, la totalité pour Autobusni Kolodvor). Les quatre gares disposent de distributeurs de boissons et de nourriture ou d'espaces de restauration et de l'accès wifi.

Tableau 2. Équipements présents dans de grandes gares routières européennes

Fréquentation / Qualité de service en gare	Berlin - Zentraler Omnibusbah nhof Berlin	Londres - Victoria Coach Station	Zagreb - Autobusni Kolodvor	Gare centrale de Munich
Nombre annuel de passagers	5,6 M (2019)	13 M (2023)	1,4 M (2023)	2,8 M (2023)
Nombre de quais	33	25	45	29
Espace d'attente (bâtiment) – nombre de places assises	323	300	150	30
Nombre de guichets d'accueil et de vente de titres de transport	4	9	13	4
Distributeurs de boissons et nourriture / espace restauration	Oui	Oui	Oui	Oui
Salles de repos pour les conducteurs	Oui	Oui	Non	Non
Sanitaires pour les conducteurs	Oui	Oui	Oui	Non
Service de lavage des véhicules, petite manutention, ravitaillement	Oui	Oui	Non	Non

Les services rendus aux transporteurs qui desservent ces gares sont en revanche plus disparates. Les conducteurs disposent d'une salle de repos à Londres et à Berlin. Ces deux gares offrent d'autres services : lavage des véhicules, petite manutention, ravitaillement (Londres) ou vidange des eaux usées (Berlin, Londres).

Synthèse : Les sites accueillant les SLO devraient disposer d'un espace d'attente couvert, offrir de l'information et des services aux voyageurs et proposer une offre de billetterie et des services aux transporteurs.

2.2.2 L'objectif de qualité de service doit toutefois aller au-delà d'un socle minimal d'équipements

La gare de Bercy présente un taux correct d'équipements conformes au socle minimal évoqué ci-dessus. Elle dispose en effet d'une offre de billetterie, d'information dynamique, de toilettes, de distributeurs de boissons et d'une salle de repos pour les conducteurs. Toutefois, elle ne propose aucune offre de restauration.

Pourtant, force est de constater qu'elle ne donne pas satisfaction aux usagers. L'Apur a montré que la qualité de service restait insuffisante du point de vue des voyageurs, précisant que « 53% des usagers indiquent en effet être peu satisfaits à pas satisfaits du tout. [...] Les critères d'insatisfaction se polarisent autour de la saleté, du manque de places assises, de l'absence de points de restauration chaude, de la faiblesse de l'éclairage ¹¹ ». La question de la qualité de service ne peut en effet s'aborder sous le seul prisme des équipements. L'entretien des locaux, la qualité de l'exploitation et la qualité de la disposition intérieure sont en effet primordiaux dans la qualité de service perçue par les usagers.

Ainsi, les sites choisis devraient présenter non seulement un niveau d'équipement similaire à celui proposé en gare Bercy, mais plus généralement garantir une qualité conforme aux attentes des voyageurs. Il s'agit, par exemple, d'évaluer le bon dimensionnement des équipements au regard de la fréquentation. Ainsi, le nombre de places assises pour l'attente ou le nombre de guichets de vente doivent être cohérents avec le nombre de voyageurs. Le bon entretien et la propreté des équipements proposés devront également être pris en compte. Enfin, il est essentiel d'assurer la bonne sécurisation des lieux, qui sont généralement ouverts 24h sur 24.

La recherche d'un objectif de qualité de service correspondant aux attentes des voyageurs devra se poursuivre au-delà de cette étude. Premièrement, quels que soient les sites retenus, il sera utile de confier une étude à un bureau spécialisé en aménagement pour concevoir la gare, notamment pour s'interroger sur la disposition des quais et les cheminements piétons. Deuxièmement, si la gestion du site est confiée à un opérateur via, par exemple, une délégation de service public, alors la contractualisation d'objectifs de qualité de service, concertés avec les parties prenantes, paraît nécessaire. Enfin, dans le cadre de son groupe de concertation sur les gares routières, lancé en 2023, l'ART travaille en collaboration avec l'ensemble des parties prenantes à la mise en place d'un guide des bonnes pratiques sur ces sujets : celui-ci pourra nourrir la réflexion en la matière.

Synthèse : Une réflexion plus large sur la qualité de service doit être menée afin de répondre pleinement aux attentes des usagers.

2.3 Besoin 3 : Les capacités nécessaires pour reporter le trafic de Bercy sont de l'ordre de 40 quais

Le trafic actuel à Bercy est géré avec approximativement 40 quais¹².

L'ART a mené des simulations s'appuyant sur les trafics réels des transporteurs FlixBus et BlaBlaCar qui concluent qu'un minimum de 35 quais est nécessaire. Elles montrent que pour accueillir le trafic actuel, sur la base de 30 minutes d'arrêt et de 5 minutes entre deux autocars, 29 quais sont nécessaires dans l'hypothèse d'une attribution dynamique et parfaitement optimisée¹³. Cependant, cette optimisation n'est possible que si des zones tampons sont prévues, sur le site ou dans sa proximité immédiate, en plus des quais d'exploitation, en vue du remisage des autocars vides. En tenant compte, d'une part, de la désoptimisation qui peut découler

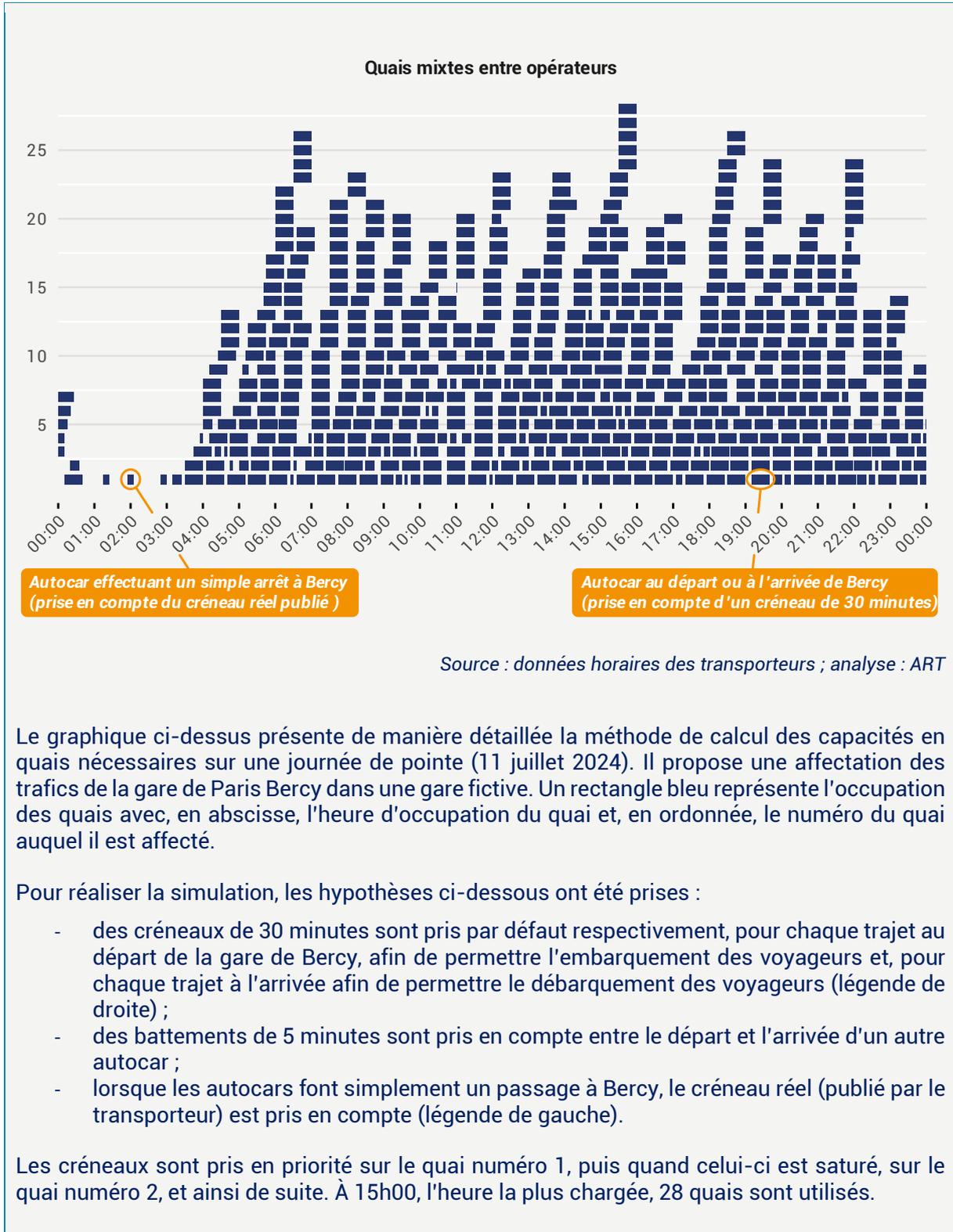
¹¹ Étude de l'Apur sur « L'accueil des autocars librement organisés », publiée en janvier 2023, page 74.

¹² Dans le cadre de cette étude, le terme « quai » vise tout aménagement permettant l'arrêt d'un autocar pour la dépose et l'emport des voyageurs, aussi nommé « poste à quai »

¹³ Voir illustration dans l'encadré suivant et détail compet en Annexe 2.

d'impondérables (retards, inattendus), d'autre part, de la présence d'autres opérateurs utilisant la gare, une capacité de 35 quais semble donc un minimum pour la recherche de site.

Encadré. Estimation du nombre du quais selon l'offre des transporteurs sur une journée en période de pointe



En pratique, la recherche s'est concentrée sur un objectif de 40 quais pour tenir compte de la croissance rapide du secteur. Jusqu'en 2019, le trafic a suivi une croissance soutenue et, même

si la crise sanitaire est venue casser cette dynamique, on observe un rattrapage. En prenant une hypothèse de croissance de 3 % par an, le besoin en quais passera à 40 quais à horizon 5 ans dans la mesure où des espaces de remisage sont prévus afin de permettre une gestion optimisée des quais dédiés à la dépose et à l'embarquement des voyageurs. Par ailleurs, seuls les scénarios offrant au moins 45 quais pourront s'avérer durables, les autres n'offrant que des solutions de transition.

Il convient de noter que le nombre de quais est utilisé ici comme proxy de la capacité de la gare routière. En effet, selon l'aménagement retenu, le nombre de mouvements possible par quai peut être plus ou moins important : l'ART a ainsi pris en compte, dans ses travaux de recherche de sites, l'emprise foncière (voir encadré ci-après).

Encadré. Le nombre de quais nécessaire peut varier selon les aménagements choisis, mais une emprise foncière minimale doit être garantie

Le nombre de quais nécessaire varie selon la qualité de la gare. La qualité de la circulation, pour les autocars et les piétons, et une offre de remisage, peuvent en particulier permettre d'optimiser l'usage des quais. Ainsi, la gare de Londres Victoria ne dispose que de 25 quais, mais elle a accueilli 13 millions de passagers en 2023, soit trois fois plus que la gare de Bercy. Cela s'explique par une excellente circulation, à la fois des passagers et des cars, qui permet un embarquement rapide et un temps de stationnement à quai plus court. Cette qualité de circulation est rendue possible par la surface importante de la gare : elle ne contient que 25 quais, mais est plus grande que la gare de Bercy (8 600 m² contre 6 400 m² à Bercy).

C'est pourquoi il est utile de compléter l'analyse en nombre de quais par une analyse de l'emprise foncière nécessaire, notamment pour les sites dont l'aménagement reste à faire. À Bercy, les 40 quais dédiés aux SLO occupent une surface de 6 400 m² environ, soit 160 m² par quai. Si le trafic est réparti sur deux gares, un chiffre plus élevé devra être retenu, afin de prendre en compte une moindre mutualisation des équipements d'accueil et des espaces de circulation des autocars. Un ratio de 200 m² par quai est donc retenu, soit 8 000 m² au total. Cette surface serait suffisante, mais resterait néanmoins dans la borne basse des gares routières européennes.

Tableau 3. Emprise foncière de grandes gares routières européennes

Ville	Nom	Nombre de quais	Ratio de m ² par quai
Berlin	Zentraler Omnibusbahnhof Berlin	33	~ 455 m ²
Londres	Victoria Coach Station	25	~ 345 m ²
Munich	Gare centrale de Munich	23	~448 m ²
Zagreb	Autobusni kolodvor	45	~615 m ²
Paris	Bercy-Seine	40	~160 m ²

Source : estimations ART à partir de Google Maps ou des plans fournis par les opérateurs.

Synthèse : Les sites retenus accueillant les SLO devront offrir au moins 40 quais, soit une emprise foncière d'au moins 8 000 m².

2.4 Deux éléments à prendre en compte : le calendrier de déménagement est contraint et un financement des aménagements via les redevances payées par les transporteurs faciliterait la mise en œuvre de la nouvelle gare

2.4.1 Le calendrier de fermeture doit permettre aux transporteurs d'organiser opérationnellement le report de la gare de Bercy

Le report de la gare de Bercy sur d'autres infrastructures impliquera de nombreuses opérations à réaliser pour les transporteurs, dont ils évaluent la durée entre 15 et 20 mois. Ces opérations sont de deux ordres : internes et externes. Elles pourront être engagées à partir du moment où la solution alternative à la gare de Bercy aura été décidée.

Les opérations internes consistent notamment à redéfinir et à mettre en œuvre le nouveau plan de transport des circulations actuellement opérées sur Bercy. Pour chacun des trajets au départ, à destination ou en correspondance à Bercy, les transporteurs devront redéfinir les tables horaires sur les nouveaux sites avec, par ricochet, les tables horaires de toute la ligne ainsi que l'organisation des pré- et post-acheminements des autocars. Par ailleurs, les transporteurs sous-traitent l'exploitation des autocars ; ils devront donc également renégocier les contrats des lignes avec de nombreux autocaristes partenaires (majoritairement des TPE/PME) pour y intégrer les modifications du plan de transport. Il s'agira ensuite d'associer une nouvelle grille tarifaire à la nouvelle offre puis de la paramétrer dans les systèmes d'information. Enfin, les transporteurs pourront réaliser les opérations commerciales et marketing pour l'information ainsi que la commercialisation de cette nouvelle offre.

Les opérations externes concernent principalement les demandes de nouvelles autorisations pour les lignes internationales. En effet, afin de pouvoir opérer une ligne internationale, le transporteur doit disposer d'une autorisation préalable. Celle-ci est sollicitée auprès des services déconcentrés régionaux du ministère chargé des transports (DRIEAT/DREAL¹⁴) et des autorités étrangères compétentes. Plus d'une centaine de lignes seront concernées et les opérateurs soulignent que la documentation à fournir est très conséquente. Les opérateurs estiment que l'ensemble de ces opérations externes, dont ils n'ont pas toute la maîtrise, pourrait prendre jusqu'à 12 mois. De son côté, la DGITM indique que cette durée pourrait être sensiblement réduite.

Une fermeture de la gare de Bercy avant septembre 2025 ne paraît pas envisageable. En effet, en tout état de cause, un délai de 12 mois à partir de la prise de décision semble absolument incompressible. Une décision prise en juillet 2024 ne pourrait donc en aucune façon permettre un déménagement avant juillet 2025. Or, en termes calendaires, il n'est pas souhaitable que le changement de site s'effectue en été, une période de pointe pour les autocars longue distance. Pour les mêmes raisons, un changement de gare au mois de juin est à éviter : il laisserait une période de rodage trop courte avant la période de pointe.

Synthèse : Le déménagement doit être acté au moins 12 mois à l'avance et ne pas avoir lieu en été. Il doit en tout état de cause permettre d'assurer la continuité entre la fermeture de la gare de Bercy et l'ouverture des gares de remplacement.

2.4.2 Les recettes d'une gare routière francilienne devraient permettre d'en financer l'aménagement et de couvrir les charges d'exploitation

La question des modalités de financement des infrastructures à créer se pose : un financement via les redevances payées par les transporteurs faciliterait le montage du projet.

¹⁴ Directions régionales de l'environnement, de l'aménagement et du logement.

Les recettes d'une grande infrastructure routière dépendront directement du site qui sera choisi, de son coût d'exploitation, incluant le niveau de qualité qui sera proposé, ainsi que des investissements à consentir. De même, les charges et les produits des infrastructures routières qui seront choisies dépendront nécessairement du niveau de qualité proposé.

Néanmoins, en première analyse, il semble que des investissements significatifs pourraient être financés via les redevances payées par les transporteurs. Ainsi, une tarification de l'ordre de 25 € par autocar toutes prestations comprises (toucher de quais, mais aussi revenus liés à d'autres prestations) permet de dégager autour de 2,6 M€ de recettes annuelles, à trafic constant. Ce niveau permet de couvrir, d'une part, des charges d'exploitation entre 1,5 et 2 M€, un niveau correspondant aux charges d'une gare routière de grande capacité et proposant un bon niveau de qualité de service et de sécurité pour les voyageurs ; d'autre part, des charges d'investissement annuelles d'environ 0,6 M€ par an, largement suffisant pour financer l'aménagement d'une gare routière de l'importance de celle envisagée. Il ne couvre en revanche pas les coûts du foncier. Des éléments plus détaillés sont disponibles en annexe 1.

Synthèse : Un modèle économique permettant la couverture des investissements par les redevances demandées aux SLO semble crédible.

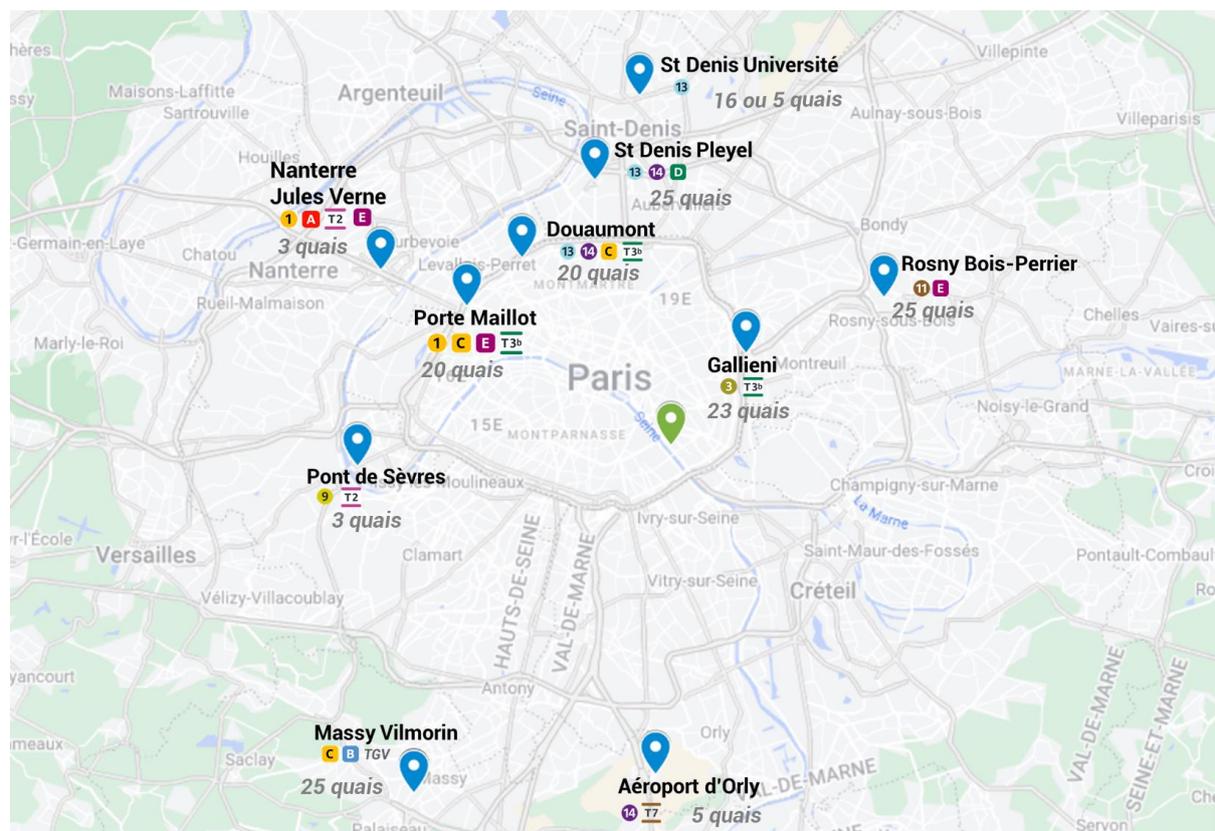
3 LA RECHERCHE DE SITES : SEPT SCÉNARIOS SONT ENVISAGEABLES MAIS SEULS TROIS POURRAIENT ÊTRE VIABLES

3.1 La recherche de scénarios : en combinant dix sites potentiels, il est possible de construire sept scénarios pour accueillir les SLO en Île-de-France

3.1.1 Dix sites franciliens ont été identifiés et sont, en principe, susceptibles d'accueillir des services librement organisés

Les participants du groupe de travail constitué par l'ART ont identifié dix sites potentiels pouvant faire l'objet d'une étude exploratoire, présentés ci-dessous. L'ART a rencontré les propriétaires ou exploitants de tous ces sites. Une présentation détaillée figure en Annexe 3. Ils peuvent être regroupés en trois sous-ensembles.

Figure 3. Les dix sites franciliens identifiés pour recevoir des services librement organisés, leur desserte par les transports en commun et le nombre de quais qui pourraient être affectés aux SLO



Source : ART

A l'intérieur de Paris, deux sites potentiels ont été identifiés qui sont actuellement exploités par la Ville : la gare de Pershing (Porte Maillot) et le parking de Douaumont. Tous deux pourraient être, en principe, exclusivement réservés aux services librement organisés et nécessitent des aménagements qui apparaissent relativement mineurs. Néanmoins, actuellement, le parking de Douaumont ne dispose pas d'autorisation pour recevoir du public, une contrainte qu'il serait nécessaire de lever pour pouvoir le transformer en gare routière.

Tableau 4. Description des deux infrastructures existantes situées à l'intérieur de Paris

Site	Description	
Pershing - Porte Maillot	Le site de Pershing est actuellement un parking qui peut accueillir 37 autocars de tourisme. Sous réserve des aménagements nécessaires, ce site peut être transformé en gare routière qui serait alors intégralement dédiée aux SLO. L'espace disponible étant contraint, l'ajout de cheminements sécurisés viendrait cependant réduire le nombre de quais.	
		Site proposé par la Ville de Paris avec une localisation centrale et bien connecté aux transports en commun.
		La qualité de service est limitée à ce jour (il n'existe pas d'espace d'attente couvert) et les contraintes foncières ne permettront pas, à terme, une qualité de service optimale.
	Quais	Environ 20 quais (selon l'option d'aménagement qui sera retenue <i>in fine</i>)
Parking de Douaumont	Le parking de Douaumont est actuellement un parking de remisage pour cars de tourisme qui peut accueillir 27 autocars. Des travaux d'aménagements seraient nécessaires pour transformer ce site en gare routière.	
		Infrastructure neuve avec un espace repos conducteurs confortable Potentiel pour créer des espaces d'attente voyageurs (salle d'attente et sanitaires)
		Faible qualité de service à ce jour (pas d'espace d'attente couvert, de sanitaires, de restauration, etc.) et peu d'espaces dédiés aux transporteurs (guichets de vente, salle de repos, bureaux, etc.)
	Quais	Environ 20 quais après un aménagement en gare routière

À l'extérieur de Paris, quatre sites ont été identifiés, notamment grâce au concours d'Ile-de-France-Mobilités : la gare routière de Gallieni, le parking de Rosny Bois-Perrier, les sites de Massy Vilmorin¹⁵ et de Saint-Denis Pleyel. Tous ces sites nécessitent des travaux importants et d'identifier un porteur de projet. Le projet Saint-Denis Pleyel s'insère dans un projet d'aménagement plus vaste, si bien qu'il est susceptible de susciter l'adhésion locale. Pour les autres, se posera la question de l'acceptabilité par les pouvoirs publics de l'implantation d'une gare routière.

¹⁵ Dans cette étude, le site « Massy-Vilmorin » fait référence à un large espace appartenant à SNCF Réseau jouxtant la gare routière actuelle de Massy Vilmorin, qui permettrait ainsi une extension de cette gare

Tableau 5. Description des quatre infrastructures envisagées en première ou deuxième couronne

Site	Description	
Gare routière de Gallieni	La gare routière de Gallieni est une ancienne gare routière, fermée depuis 2019. Elle appartient à IDFM et est actuellement utilisée comme dépôt de bus.	
		Site construit comme une gare routière. Située aux portes de Paris
		Site très fortement dégradé, d'importants travaux de remise en état et de sécurisation seraient nécessaires Inscrite en tant que dépôt de bus dans le cahier des charges d'une délégation de service public (DSP), qui devrait donc être renégociée Opposition forte de la municipalité de Bagnole et de l'établissement public territorial (EPT) « Est Ensemble » à la réouverture de la gare
	Quais	23 quais
Parking de Rosny Bois-Perrier	Le parking du centre commercial Rosny 2, à Rosny Bois Perrier , dispose de larges surfaces inutilisées. Une gare routière pourrait y être créée.	
		Vaste espace à exploiter (le propriétaire, Unibail Rodamco Westfield, cherche un projet) Accès direct au RER E et à la ligne 11 et bons accès autoroutiers avec l'A3 et l'A86 Très bonne qualité de service avec la proximité du centre commercial (espaces d'attente, sanitaire, restauration, etc.)
		Des travaux d'aménagement à prévoir (quais, espaces transporteurs, équipements dédiés aux voyageurs de la gare, information dynamique) Relativement éloigné de Paris (10 km depuis Paris centre ¹⁶) mais bonne connectivité (métro ou zone 3 RER)
	Quais	25 quais (hypothèse sur la base du foncier disponible)
Site de Massy-Vilmorin	SNCF Réseau dispose de foncier inutilisé à proximité de la gare TGV de Massy Palaiseau . Une gare routière pourrait y être créée.	
		Vaste espace inexploité Accès direct aux RER B et C ainsi qu'à la gare TGV Bonne qualité de service avec la proximité de la gare TGV
		Nécessité d'obtenir une décision du propriétaire SNCF Réseau D'importants travaux à réaliser Eloigné de Paris (Zone 4)
	Quais	25 quais (hypothèse sur la base du foncier disponible)

¹⁶ Distance à vol d'oiseau depuis l'hôtel de ville de Paris

Site	Description	
Projet de gare routière de Saint Denis Pleyel	Dans le cadre de projets d'aménagements urbains dans la zone Saint-Denis Pleyel , l'EPT « Plaine Commune » envisage la création d'une gare routière	
		Intérêt de l'EPT « Plaine Commune » pour une gare routière Bonne desserte métro et RER et plusieurs projets de métro du Grand Paris Express (lignes 15,16 et 17) et accès autoroutiers Création d'une gare respectant les standards internationaux de qualité de service
		Projet encore à décider Gare à construire, projet de long terme
	Quais	25 quais (hypothèse de travail, le site n'étant pas défini)

Pour finir, il existe plusieurs gares routières en dehors de Paris auxquelles les SLO sont en droit de demander l'accès. En effet, les exploitants des gares sont soumis à l'obligation d'offrir un accès objectif, transparent et non discriminatoire aux SLO¹⁷. Dès lors, les SLO pourraient se voir attribuer une part de la capacité de ces infrastructures.

Tableau 6. Description des quatre gares routières existantes auxquelles les SLO pourraient demander un droit d'accès

Site	Description	
Gare routière de Saint-Denis Université	La gare routière de Saint-Denis Université est aujourd'hui dédiée aux transports en commun conventionnés et exploitée par la RATP. Elle accueille déjà des SLO sur quelques quais et la navette Aérobus depuis mai 2024. Elle fera prochainement l'objet d'un projet urbain, en lien avec la RATP qui réduira sensiblement la capacité d'accueil de la gare routière.	
		Infrastructure avec une capacité importante en proximité immédiate de Paris
		Ligne 13 souvent saturée pour les trajets en direction de Saint-Denis et situé après une fourche (un métro sur deux) Faible qualité de service
	Quais	16 quais actuellement / hypothèse de 16 quais affectés aux SLO en scénario 3 (intégralité de la gare) et de 5 quais en scénario 7 (gare partagée avec les services conventionnés)
Terminal Jules Vernes à la Défense	Le Terminal Jules Vernes à La Défense est actuellement utilisé pour les transports en commun conventionnés, notamment les bus express, des transports privés, ainsi que par les SLO.	
		Bien relié aux transports en commun Bon accès aux voies rapides Qualité de service correcte (salle d'attente dans un bâtiment intérieur, sanitaires)
		Gare déjà largement saturée par les usages actuels
	Quais	14 quais / hypothèse de 3 quais affectés aux SLO

¹⁷ L'article L. 3114-6 du code des transports impose aux exploitants de ces aménagements de définir et mettre en œuvre des règles d'accès des entreprises de transport public routier transparentes, objectives et non discriminatoires

Site	Description	
Gare routière de Pont de Sèvres	La gare routière du Pont de Sèvres est actuellement utilisée pour les transports en commun conventionnés. Les SLO utilisent déjà deux emplacements à proximité de la gare mais n'en faisant pas partie.	
		Accès transports en commun correct (métro 9, future ligne 15) Bon accès aux voies rapides
		Pas d'espace d'attente, seules quelques places assises extérieures Qualité de service médiocre
	Quais	12 quais / hypothèse de 3 quais affectés aux SLO
Parking d'Orly	Au sein de l'aéroport d'Orly, des quais à proximité du terminal 4 permettraient d'accueillir un trafic supplémentaire pour les SLO.	
		D'importants espaces de remisage pour les autocars pourraient également être prévus à proximité
		Parking situé à plus de 10 min de marche des transports en commun
	Quais	5 quais

3.1.2 En s'appuyant sur ces dix sites, il est possible de construire sept scénarios pour la desserte de l'Île-de-France par les SLO

L'ART a construit sept scénarios. Tous reposent sur une infrastructure de base : la gare de Pershing - Porte Maillot. Ce site, proposé par la Ville de Paris et opérationnel rapidement, est en effet une option viable et consensuelle pour toutes les parties-prenantes, sous réserve que des investissements soient conduits pour l'aménager de façon satisfaisante.

La démarche a ensuite consisté à rechercher une deuxième infrastructure, conçue pour l'accueil d'autocars, avec la condition impérative d'être bien connectée au métro ou au RER. Cette deuxième infrastructure devait donc disposer d'au moins 15 quais (de préférence 20), sur un seul aménagement, afin d'atteindre les 35 quais nécessaires pour le report de la gare de Bercy.

Deux groupes de scénarios sont présentés : ils doivent être considérés comme hypothétiques à ce stade, compte-tenu des incertitudes qui les entourent.

Les scénarios dits de « court terme » s'appuient sur des infrastructures existantes et ne nécessitant que des travaux d'aménagement ou de remise en état. Trois premiers scénarios sont présentés ci-après : Porte Maillot - Douaumont ; Porte Maillot - Gallieni ; Porte Maillot - Saint-Denis Université.

Tableau 7. Les scénarios de court terme

Scénario 1 (40 quais)	<ul style="list-style-type: none"> • Porte Maillot (20 quais) • Douaumont (20 quais)
Scénario 2 (43 quais)	<ul style="list-style-type: none"> • Porte Maillot (20 quais) • Gare de Gallieni (23 quais)
Scénario 3 (36 quais)	<ul style="list-style-type: none"> • Porte Maillot (20 quais) • Saint-Denis Université (16 quais)

Les scénarios dits de « moyen ou long terme » : des sites pertinents mais qui, pour permettre l'accueil d'autocars, devront être aménagés voire créés. Trois scénarios supplémentaires ont été élaborés : Porte Maillot - Rosny Bois-Perrier ; Porte Maillot - Massy Vilmorin ; Porte Maillot - Saint-Denis Pleyel.

Tableau 8. Les scénarios de moyen/long terme

Scénario 4 (45 quais)	<ul style="list-style-type: none"> • Porte Maillot (20 quais) • Rosny Bois-Perrier (25 quais au moins)
Scénario 5 (45 quais)	<ul style="list-style-type: none"> • Porte Maillot (20 quais) • Massy Vilmorin (25 quais au moins)
Scénario 6 (45 quais)	<ul style="list-style-type: none"> • Porte Maillot (20 quais) • Saint-Denis Pleyel (25 quais au moins)

Un dernier scénario dit « au fil de l'eau » a été construit. Il ne retient que des quais aisément et rapidement mobilisables sur des infrastructures actuellement utilisées par des services urbains ou librement organisés. Ce scénario correspond à une situation où aucune solution concertée n'est mise en œuvre : les transporteurs devraient alors faire des demandes d'accès à diverses infrastructures desservant des services conventionnés afin de disposer de quais pour reporter leur trafic. Ainsi, le scénario repose sur un groupe d'infrastructures sur lequel les opérateurs pourraient solliciter des quais. Les sites ont été choisis car ils disposent d'un nombre relativement important de quais (plus de 10) et sont bien connectés aux transports en commun. Il s'agit du scénario Porte Maillot - Pont de Sèvres - Saint-Denis Université - La Défense - Orly.

Tableau 9. Le scénario fil de l'eau

Scénario 7 (36 quais)	<ul style="list-style-type: none"> • Porte Maillot (20 quais) • Pont de Sèvres (3 quais) • Saint-Denis Université (5 quais) • La Défense (3 quais) • Orly (5 quais)
--	--

Deux de ces scénarios (3 et 7) comportent moins de 40 quais. Les quais seront donc largement utilisés pour l'emport et la dépose des passagers. Ainsi, des zones tampons supplémentaires devront être envisagées pour le remisage des autocars vides. Pour le scénario 3, il pourrait être envisagé d'utiliser des quais à Douaumont qui disposera de capacité et, pour le scénario 7, des

quais de remisage pourraient être envisagés sur le site d'Orly, qui dispose d'espaces disponibles de remisage, au-delà des 5 quais du scénario.

Dans un scénario limité en quais, un retour d'Aérobis à Porte Maillot ne paraît pas compatible avec l'accueil du trafic SLO sur le même site

Tous les scénarios retenus par l'ART utilisent la gare routière de Porte Maillot. Cela pose la question de l'accueil de la navette Aérobis, qui jusqu'en mai 2024 était basée à Porte Maillot. La navette assure la liaison entre la région parisienne et l'aéroport de Beauvais. Elle achemine environ 2 millions de passagers par an. En période de pointe, son trafic est d'environ 100 départs par jour, et autant d'arrivées. Jusqu'en mai 2024, elle occupait environ un tiers de la surface du site de Porte Maillot. Elle a dû quitter le site, utilisé à d'autres fins pendant les Jeux olympiques, et dessert désormais l'aéroport de Beauvais depuis la gare de Saint-Denis-Université et le terminal Jules Verne à La Défense. A ce stade, aucune décision ne semble avoir été prise quant au caractère pérenne ou non de ce changement.

Si un scénario proposant moins de 40 quais au total est retenu, un retour d'Aérobis à Porte Maillot ne sera pas compatible avec l'accueil du trafic SLO sur le même site. Un autre emplacement, également central et bien desservi par les transports en commun, devra être identifié pour accueillir Aérobis. Séparer Aérobis des SLO est d'ailleurs logique au regard de la différence de besoins, en termes d'espaces de circulation des autocars ou d'accueil de voyageurs. En effet, tous les voyageurs Aérobis au départ de Paris utilisent la même liaison (entre Paris et l'aéroport de Beauvais). Les voyageurs montent donc dans le premier autocar au départ. Aérobis a donc besoin de moins de quais mais avec un cadencement des autocars très important et une file d'attente voyageurs plus longue. Ainsi, même si le besoin en quais est moindre que celui d'un opérateur SLO classique, il est nécessaire de prévoir une circulation fluide des autocars, dont le trafic est intense, et un espace d'accueil sécurisé permettant d'accueillir la file d'attente, parfois longue.

3.2 L'étude d'impact : seuls trois scénarios semblent répondre aux besoins du secteur

3.2.1 Seuls trois scénarios s'avèrent satisfaisants sur l'ensemble des aspects étudiés ...

Pour mesurer l'intérêt pour le secteur des sept scénarios, ceux-ci ont été analysés au regard de trois indicateurs :

- **Le premier indicateur est l'accessibilité du site pour les Franciliens, appréciée par le volume théorique de clientèle.** Celui-ci est défini par le nombre de personnes résidant à moins de 40 minutes en transports en commun. Les temps de parcours ont été calculés en transports en commun, en heure creuse et en tenant compte de l'offre en transports en commun à l'horizon fin 2025 (donc y compris le prolongement du RER E et celui de la ligne 14). Afin de tenir compte de la structure de la population des usagers, qui diffère de celle de la population générale, on tient compte de la catégorie socio-professionnelle réelle des usagers. Enfin, on tient également compte de la possibilité pour les transporteurs d'optimiser leur plan de transport de manière à minimiser les temps de parcours de leurs usagers (voir encadré).

L'annexe 5 présente de manière détaillée les temps d'accès pour l'ensemble des Franciliens. Elle l'illustre à travers deux cartes, pour chacun des scénarios. Une première carte présente les temps d'accès aux aménagements du scénario ainsi que le bassin de population desservi en 40 minutes par les transports en commun. Une deuxième carte le différentiel de ce temps entre le scénario et la gare de Bercy.

- **Le deuxième indicateur est la durée moyenne des correspondances.** Les modalités de calcul du temps de parcours sont les mêmes que l'indicateur précédent. Le nombre de changements, en ce qu'ils créent des ruptures de charge, est également précisé.
- **Le troisième indicateur mesure la qualité des équipements comparée à celle de la gare de Bercy.** Étant donné que plusieurs sites sont à construire ou à aménager, il n'a pas été tenu compte de l'offre actuelle mais du potentiel. Par conséquent, ce sont principalement les contraintes foncières du site qui sont appréciées dans le cadre de cet indicateur.

Ces trois indicateurs permettent de donner un premier aperçu synthétique d'ensemble des sept scénarios étudiés. Néanmoins, ils ne couvrent pas la totalité des aspects évoqués en section 2. C'est pourquoi une analyse plus détaillée, s'appuyant sur un ensemble plus large d'indicateurs, est proposée en Annexe 4.

Trois scénarios ressortent. Le scénario **Porte Maillot - Saint-Denis Pleyel** répond bien à l'ensemble des besoins. Les scénarios **Porte Maillot - Rosny Bois-Perrier** d'une part et **Porte Maillot - Douaumont** d'autre part, sont également satisfaisants.

Tableau 10. Analyse des sept scénarios selon trois indicateurs

	Volume théorique de clientèle (en millions d'habitants)	Durée de correspondance entre les sites	Le niveau d'équipement comparativement à la gare de Bercy
Scénario de référence Gare de Bercy	3,4	Site unique, pas de correspondance	Site unique, pas de correspondance
Scénario 1 Porte Maillot + Douaumont	3,6 (+7%)	19 min. (direct)	Potentiellement équivalent
Scénario 2 Porte Maillot + Gallieni	3,5 (+6%)	33 min. (1 changement)	Inférieur
Scénario 3 Porte Maillot + Saint-Denis Université	3,4 (0%)	33 min. (1 changement)	Inférieur
Scénario 4 Porte Maillot + Rosny Bois-Perrier	3,6 (+7%)	33 min. (direct)	Potentiellement supérieur
Scénario 5 Porte Maillot + Massy	2,6 (-22%)	54 min. (1 changement)	Potentiellement supérieur
Scénario 6 Porte Maillot + Saint-Denis Pleyel	3,7 (+9%)	28 min. (1 changement)	Potentiellement supérieur
Scénario 7 Porte Maillot + Groupe d'infrastructures	3,4 (0%)	Entre 13 et 71 min. (10 combinaisons possibles)	Inférieur

Encadré : Prise en compte des possibilités d'optimisation des destinations

Les transporteurs ont la possibilité d'exploiter le maillage des gares pour minimiser le temps de parcours des usagers. Le principe est le suivant : avec plusieurs sites, il est possible de répartir les dessertes de façon à maximiser le nombre d'usagers pouvant se rendre à la gare la plus proche. Cette approche permet de minimiser le temps d'accès pour un Francilien moyen à un service SLO¹⁸.

Pour tenir compte de cette possibilité d'optimisation, la méthode consiste à répartir les lignes à forte fréquence – celles proposant au moins 10 liaisons quotidiennes – sur les deux gares possibles en égale proportion. En dessous de cette fréquence, il paraît techniquement difficile et trop coûteux pour un transporteur de proposer cette ligne sur toutes les gares du scénario. Ainsi, les deux sites proposeraient un service régulier pour une même destination, avec plus d'un départ toutes les trois heures. S'il souhaite utiliser cette ligne, un usager peut donc rejoindre la gare la plus proche de son domicile car il y trouvera un service régulier. Pour les autres lignes, on suppose que l'usager ne choisira pas sa gare en fonction de la proximité au domicile, mais selon la destination qu'il souhaite rejoindre et l'heure à laquelle il souhaite partir.

On constate néanmoins que les possibilités d'optimisation sont limitées. Les lignes avec plus de 10 liaisons ne représentent en effet que 15 % des mouvements. Cela signifie que l'essentiel des destinations ne pourront être offertes simultanément dans les deux gares à la même heure. En conséquence, pour 15 % des voyageurs, on estime que le temps de parcours pour accéder au SLO est celui pour accéder à celle des deux gares la plus proche de son domicile. Pour les 85 % restant, on retient la moyenne du temps de trajet aux deux gares, pondérée par le nombre de quais dans chaque gare.

Il résulte de ce qui précède que mailler l'Île-de-France de gares routières est, compte-tenu de la structure du trafic actuel, peu pertinent. Dans les faits, les usagers n'iront que rarement à la gare la plus proche de leur lieu de résidence si bien que pour maximiser l'accessibilité, il est optimal d'installer les gares au centre de l'agglomération ou, à défaut, dans des sites bien desservis par les transports en commun.

3.2.2 ... si bien qu'ils permettraient de maintenir le même niveau d'activité

La plus ou moins grande satisfaction des indicateurs n'est pas neutre : elle aura un impact direct sur le niveau d'activité du secteur. Ainsi :

- Une perte d'accessibilité vient pénaliser les 87 % de voyageurs ayant pour destination ou origine l'Île-de-France. Pour en obtenir un ordre de grandeur, il est supposé qu'une perte de clientèle théorique de 10 % aboutit à une perte effective du même ordre. Ce calcul ne prend par ailleurs pas en compte la baisse de fréquentation ponctuelle qui pourrait résulter directement de la transition d'une gare à l'autre et des modifications des habitudes des usagers qu'elle engendrera nécessairement.
- L'allongement de la durée des correspondances affecte les 13 % de voyageurs en correspondance. On suppose qu'aucun voyageur n'est prêt à faire une correspondance de plus de 40 minutes¹⁹ et qu'en dessous de ce seuil, le nombre de voyageurs qui renoncent à faire une correspondance est proportionnel à la durée de la

¹⁸ Il convient cependant de préciser que l'exercice réalisé ci-dessous n'est qu'une simulation : les transporteurs restent libres d'organiser leurs plans de transport comme ils le souhaitent et doivent répondre à des contraintes opérationnelles. Il permet néanmoins de s'interroger sur un aspect crucial de l'analyse : est-il pertinent de mailler l'Île-de-France de gares routières ou bien faut-il plutôt privilégier des sites centraux ?

¹⁹ À titre de comparaison, la correspondance la plus longue entre deux gares ferroviaires parisiennes est de 31 minutes, de gare Montparnasse à gare du Nord

correspondance : ainsi, un temps de parcours d'une gare à l'autre de 20 minutes décourage 50 % des voyageurs en correspondance.

- Enfin, la qualité de service a une valeur pour les usagers et peut donc, marginalement, avoir un impact sur la fréquentation. Il est fait l'hypothèse que la qualité de service a une incidence sur la fréquentation des gares routières, pouvant aller d'une baisse de 3 % pour une qualité dégradée, à une hausse de 5 % pour une gare présentant au contraire une qualité élevée.

Il en ressort que seuls les scénarios Porte Maillot - Saint-Denis Pleyel, Porte Maillot - Douaumont et Porte Maillot - Rosny Bois-Perrier permettraient de maintenir le niveau d'activité des SLO. À l'inverse, les scénarios Porte Maillot - Saint-Denis Université et fil de l'eau amèneraient une perte de clientèle de 8 % et 12 % respectivement. Quant au scénario Porte Maillot - Massy il pourrait faire chuter de près d'un quart l'activité du secteur.

Tableau 11. Effet du changement de gare sur la clientèle SLO, toutes choses égales par ailleurs

	Gares routières	Évolution du potentiel d'activité SLO	... dont part due à la qualité de service
Scénario 1	Porte Maillot - Douaumont	3%	0%
Scénario 2	Porte Maillot - Gallieni	-3%	-3%
Scénario 3	Porte Maillot - Saint-Denis Université	-8%	-3%
Scénario 4	Porte Maillot - Rosny	6%	+5%
Scénario 5	Porte Maillot - Massy	-21%	+5%
Scénario 6	Porte Maillot - Saint-Denis Pleyel	9%	+5%
Scénario 7	Porte Maillot - Groupe d'infrastructures	-12%	-5%

Source : calculs ART

3.2.3 Plusieurs scénarios apparaissent par ailleurs difficiles à mettre en œuvre

Tous les scénarios étudiés par l'ART ne présentent pas le même niveau de faisabilité.

Trois scénarios pourraient être envisageables à l'automne 2025, même si certaines incertitudes demeurent. En particulier :

- **L'exploitation du site du parking de Douaumont** nécessite d'obtenir l'accord du préfet de police de Paris pour y accueillir du public ;
- **La création d'une gare à Rosny Bois-Perrier ou l'extension de la gare routière de Massy-Vilmorin** nécessitent d'identifier un portage public du projet pour passer une délégation de service public avec un exploitant.

Trois scénarios ne semblent pas réellement faisables. En particulier :

- **Le scénario Porte Maillot - Saint-Denis Université implique de réserver la gare de Saint-Denis Université aux SLO et donc de déplacer les transports en commun qui l'occupent actuellement vers d'autres gares.** Ce serait une réorganisation extrêmement complexe pour la RATP, qui pèserait lourdement sur l'organisation des transports en

commun, d'autant que la gare fera prochainement l'objet d'un projet urbain qui en réduira la taille et la capacité.

- **Le scénario Porte Maillot - Gallieni implique de lever de multiples obstacles** : le site est dégradé et des travaux de remise en état seront nécessaires. De plus, le site fait actuellement partie du cahier des charges d'une délégation de service public, qui entrera en vigueur en 2026. Une renégociation de la DSP serait donc nécessaire. Enfin, si IDFM, propriétaire du site, n'a pas exclu cette option, la Ville de Bagnolet y est en revanche opposée. Combinés, ces obstacles semblent rendre difficile une ouverture du site à l'automne 2025.
- **Le scénario fil de l'eau serait dommageable pour la collectivité sans pour autant bénéficier au secteur**. Si, en principe, les gares existent et sont opérationnelles, un usage important par les SLO viendrait largement désorganiser le réseau de transports en commun.

Enfin, le scénario Saint Denis Pleyel repose sur une gare qui est encore en projet. Il ne pourra pas être effectif avant 2030 au plus tôt et devra être validé politiquement (par l'EPT « Plaine Commune ») et financièrement (selon les partenariats identifiés). La collectivité s'interroge également sur la sécurisation des accès des autocars à énergies nouvelles (biogaz, électricité) dans le cas d'un site fermé ou semi-fermé pour lesquels des solutions techniques adaptées devront être identifiées puis mises en œuvre. Une première orientation pourra être communiquée à l'été 2024, avec une confirmation à l'automne, selon l'avancement du portage du projet.

Synthèse de la section 3 : Seuls trois scénarios d'accueil apparaissent répondre aux besoins mais ils ne sont faisables que sous certaines conditions. Le scénario Porte Maillot - parking de Douaumont peut être techniquement mis en place à court terme. Le scénario Porte Maillot - Saint-Denis Pleyel offrirait une accessibilité et une qualité de service supérieures mais il n'est faisable qu'à long terme (horizon 2030 voire au-delà). Enfin, le scénario Porte Maillot - Rosny Bois-Perrier est une alternative intéressante, même si la distance au centre de Paris en constitue une faiblesse.

4 LES RECOMMANDATIONS : LES PARTIES PRENANTES POURRAIENT CONSIDÉRER DEUX STRATÉGIES D'ACCUEIL

Au vu de ces éléments, deux stratégies d'accueil pourraient être considérées pour offrir une solution satisfaisante en remplacement de la gare de Bercy.

La première stratégie repose sur une approche en deux temps : à la fermeture de la gare de Bercy, le trafic serait redirigé vers les sites de **Porte Maillot et Douaumont**. À terme, le site de Douaumont serait remplacé par celui de **Saint-Denis Pleyel**. Conçu d'entrée comme une gare routière, et intégré dans un projet urbain plus large, il apporterait une amélioration substantielle de la qualité de service tout en offrant une forte accessibilité à l'ensemble de la région parisienne.

Pour que cette stratégie puisse être mise en œuvre, quatre conditions essentielles doivent être réunies :

- **obtenir l'accord du préfet de police de Paris** pour accueillir du public sur le parking de Douaumont ;
- **conduire les travaux nécessaires** pour faire des deux sites de Douaumont et de Porte Maillot des gares routières présentant un bon niveau de service et offrant une capacité d'accueil équivalente à celle de Bercy, et sécuriser les cheminements piétons ;
- **acter la décision d'une gare routière à Saint-Denis Pleyel** au plus vite, par exemple via un protocole d'accord entre la commune de Saint-Denis, IDFM et la Ville de Paris ;
- **réserver l'intégralité des sites de Porte Maillot et, transitoirement, de Douaumont aux SLO**, ce qui implique d'accueillir la navette Aérobus sur un autre site.

Dans la seconde stratégie, le trafic SLO serait immédiatement redirigé vers deux infrastructures pérennes : Porte Maillot et Rosny Bois-Perrier. Bien qu'éloigné du centre de Paris, le site de Rosny Bois-Perrier reste bien connecté aux transports en commun, y compris le métro. Le site est vaste, et devrait permettre tous les aménagements nécessaires à la construction d'une gare routière de qualité.

Pour que cette seconde stratégie soit mise en œuvre, il faudra :

- **obtenir l'accord du propriétaire privé du site et de la ville de Rosny-sous-Bois pour y installer une gare routière ;**
- **identifier un portage public du projet pour passer une délégation de service public avec un exploitant ;**
- **conduire les travaux nécessaires à l'accueil du trafic autocars et des voyageurs ;**
- **établir un calendrier de fermeture de la gare de Bercy compatible avec l'ouverture de la gare de Rosny Bois-Perrier.** Une installation ne semble pas possible avant fin 2025 au plus tôt.

Au vu des éléments exposés dans ce rapport, il est indispensable d'assurer la continuité de l'accueil des SLO en Île-de-France. Pour cela, il est essentiel qu'une décision soit prise rapidement par les parties concernées et que l'ensemble des parties prenantes travaillent à réunir les conditions permettant sa réalisation. À défaut, non seulement le secteur serait fortement impacté sur le plan économique, mais l'arrivée désordonnée des autocars serait probablement source de nuisances et priverait les usagers d'un moyen de transport écologique et bon marché.

Pour ces raisons, l'ART ne peut que recommander la mise en place d'une structure collégiale de pilotage du projet du déplacement de la gare de Paris Bercy en mesure d'anticiper, de coordonner et d'accompagner les décisions devant présider au choix d'un scénario alternatif en mesure de répondre au mieux tant aux besoins des usagers qu'aux contraintes des différentes parties prenantes.

*

*

*

Annexe 1 : Répartition indicative des coûts d'aménagement d'une gare routière en Île-de-France

Toutes les parties prenantes ont évoqué le besoin de gares routières de qualité, bien équipées et aux espaces d'accueil pour les voyageurs suffisants.

Cela conduit à s'interroger sur le modèle économique pour une gare routière ce type.

Parmi les trois gares ayant répondu aux questionnaires de l'ART, deux reposent sur un modèle où les coûts sont couverts par les recettes (Berlin, Londres). Pour la troisième, une partie des coûts est couverte par des subventions (Zagreb). C'est aussi celle qui affiche le toucher de quai le plus faible, à 9 €. L'analyse des données financières relatives à la Gare de Bercy fait apparaître que les recettes excédaient très largement les coûts.

À Bercy, les **charges d'exploitation** étaient de 1,5 M€ environ, pour l'accueil de 160 000 autocars annuellement, dont, au prorata, un peu moins d'un million pour les SLO. Toutefois, la qualité et le niveau d'entretien sont généralement déplorés. Les transporteurs mentionnent d'ailleurs avoir supporté eux-mêmes directement certaines charges (sécurité, accueil) qui relèvent habituellement de l'exploitant de la gare routière, afin d'assurer une qualité minimale à leurs voyageurs. Le chiffre d'un million constitue donc une borne extrêmement basse. À titre de comparaison, les gares routières de Marseille Saint Charles ou Toulouse, dont la qualité est reconnue, ont des charges d'exploitation situées entre 1,5 et 2 millions d'euros, pour un trafic similaire à celui de Bercy (mais comportant une part importante d'usagers de transport en commun, en plus des SLO).

Les **charges d'amortissement** étaient quant à elles proches de 300 000 € par an. Une étude réalisée par l'ART sur les finances de 20 gares routières a montré une part des amortissements assez variable, allant de 66 % à 1 %, avec une moyenne autour de 10%. Pour une gare routière neuve, dont tous les investissements sont encore en cours d'amortissement, le chiffre pourrait être plus haut que la moyenne.

Figure 1 : Exemples de coûts d'aménagement récemment constatés pour des gares routières

Type d'investissement	Montant
Installations d'écrans et de guichets	~50 000 €
Mise en place d'un système d'information dynamique	~35 000 €
Réfection du revêtement de la voie de sortie	~50 000 €
Aménagement intérieur des salles d'attente	~20 000 €
Création de 6 quais	~400 000 €

S'agissant des revenus, le toucher de quai à Bercy est de 10,20 € depuis le 1^{er} mai 2024. Il se situe dans la borne inférieure des tarifs pour une gare routière de grande taille. Un toucher de quais à 15 € semble correspondre à la pratique pour une gare routière dans une grande ville européenne, 20 € constituant une borne haute. La gare de Londres Victoria facture un toucher de quai nettement plus élevé, autour de 50 €. Mais elle est la seule grande gare européenne dans cette zone de prix.

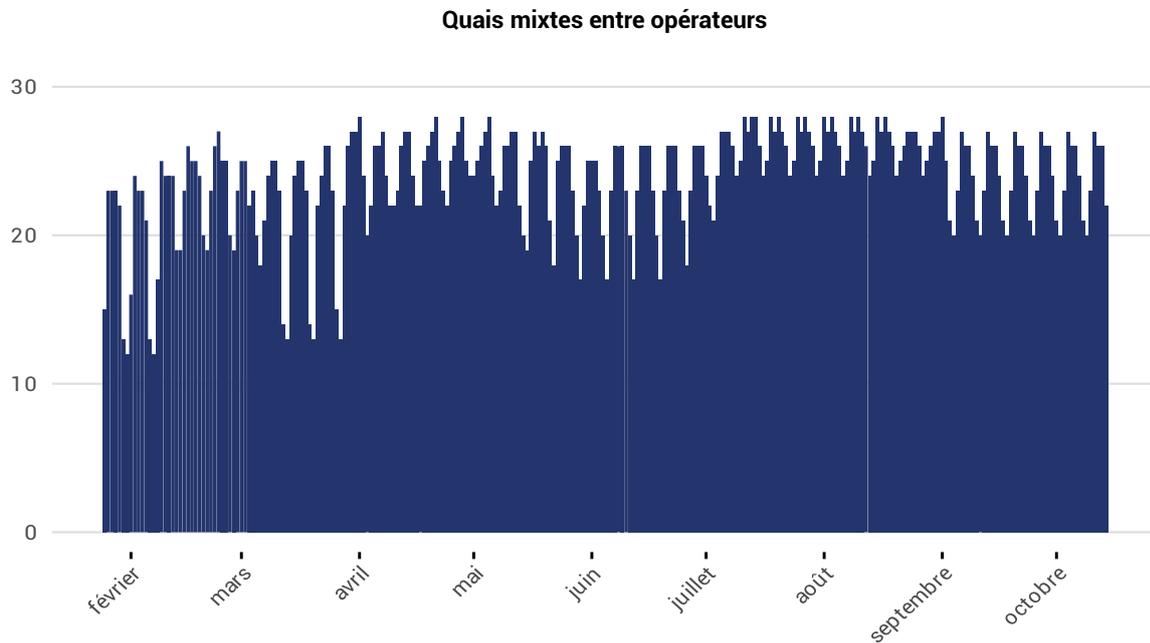
Par ailleurs, les recettes de Bercy ne se limitent pas aux touchers de quai. Si on y ajoute les stationnements au-delà des délais prévus et parkings, le coût total par autocar se situe entre 16 €

et 25 €. Enfin, les opérateurs de SLO y assument des dépenses qui relèvent habituellement de la responsabilité de l'exploitant, notamment des dépenses liées à la sécurité.

Avec un toucher de quais à 20 € et des recettes complémentaires de 5 € par autocar en moyenne, les recettes annuelles d'une gare routière parisienne pourraient être de 2,6 M€. Avec des recettes annuelles de 2,6 M€ et des charges d'exploitation à 2 M€, il reste 0,6 M€ pour les charges d'investissement, soit entre 5 et 9 M€ d'investissements selon la rentabilité attendue sur 15 ans.

Ces montants constituent de premières estimations et varieront selon la nature de la gare, le niveau d'équipement à déployer et le niveau de qualité de service souhaité. Ils visent avant tout à établir qu'un tarif conforme aux pratiques des grandes gares routières internationales permet de couvrir les dépenses d'exploitation, ainsi que l'amortissement et la rémunération des investissements d'aménagement. En revanche, la mise à disposition du foncier et d'éventuels gros travaux (soutènement, viabilisation, programme immobilier particulier) ne peuvent être couverts par les revenus habituels d'une gare routière.

Annexe 2 : Estimation du besoin de nombre de quais sur la base du trafic actuel



Estimation du nombre du quais nécessaire chaque jour de l'année selon l'offre des transporteurs, source : open data du ministère chargé des Transports, analyse : ART

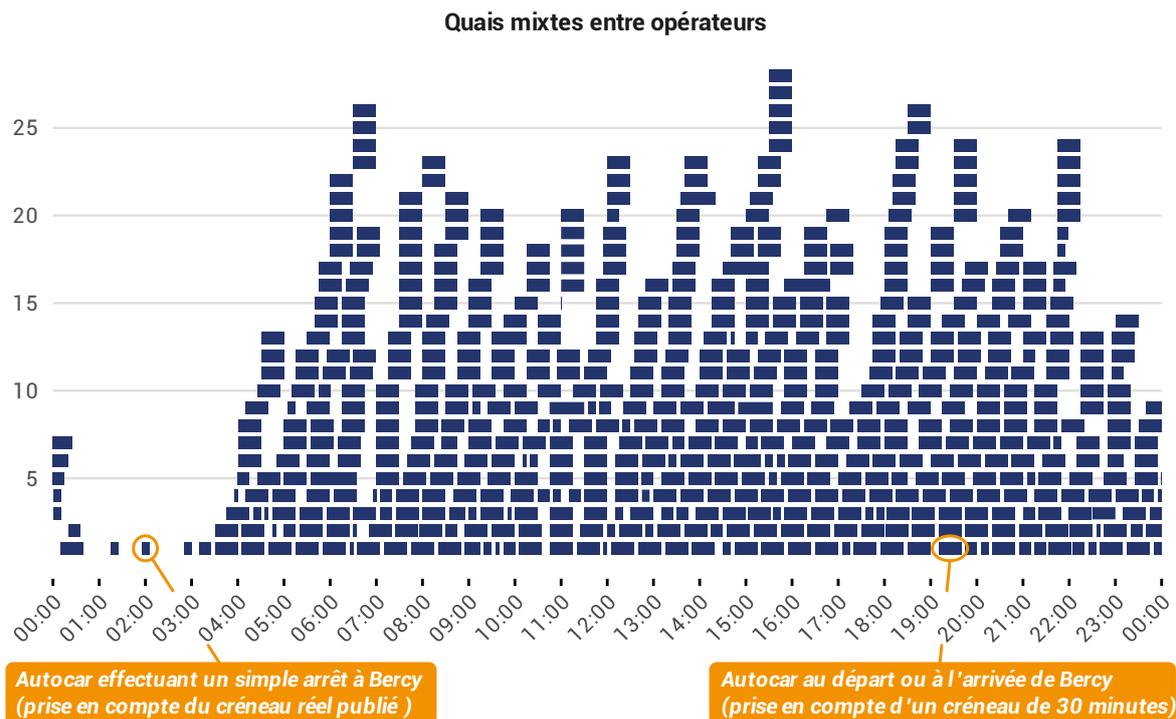
Le graphique ci-dessus présente le besoin en nombre de quais quotidien, sur la base des données publiées par les opérateurs sur le site d'open data du ministère chargé des transports²⁰. Ces données présentent en détail les réseaux opérés par BlaBlaCar et FlixBus avec la position des arrêts, les parcours, les horaires de passage des véhicules.

La méthode retenue a été la suivante :

- les quais sont attribués de façon mixte entre les 2 opérateurs, c'est-à-dire qu'ils sont partagés entre BlaBlaCar et FlixBus ;
- la durée d'arrêt d'un autocar sur un quai (s'il débute son voyage ou termine son voyage à Bercy) est de 30 minutes, sauf si l'autocar est simplement de passage à la gare de Bercy, auquel cas son temps d'arrêt figure dans le jeu de données accessible sur le site d'open data du ministère chargé des transports ;
- un battement de 5 minutes entre chaque autocar sur un quai est ajouté. Par exemple, si un autocar arrive à 12h00 sur un quai et en repart à 12h30, un autre autocar ne peut y stationner qu'à partir de 12h35.

Ainsi, sur la base d'une affectation optimisée des quais et à partir des données des opérateurs, ce graphique illustre sur une période de plusieurs mois les variations des besoins en quais journaliers des transporteurs. En s'intéressant plus particulièrement aux périodes de pointes, il peut être constaté que le besoin en quais cumulé des deux transporteurs se situe toujours sous la barre des 30 quais.

²⁰ Jeux de données utilisés : FlixBus : <https://transport.data.gouv.fr/datasets/flixbus-horaires-theoriques-du-reseau-europeen-1/> et BlaBlaCar : <https://transport.data.gouv.fr/datasets/blablacar-bus-horaires-theoriques-et-temps-reel-du-reseau-europeen/>



Estimation du nombre de quais selon l'offre des transporteurs sur une journée en période de pointe, source : open data du ministère chargé des Transports, analyse : ART

Le graphique ci-dessus présente de manière détaillée l'attribution des quais sur une journée marquée par une offre importante en période de pointe (11 juillet 2024). Les créneaux de 30 minutes sont ceux pris par défaut :

- chaque trajet au départ de Bercy dispose d'un créneau de 30 minutes pour permettre l'embarquement des voyageurs (*légende de droite*) ;
- chaque trajet à l'arrivée à Bercy dispose d'un créneau de 30 minutes pour permettre le débarquement des voyageurs (*légende de droite*) ;
- des battements de 5 minutes sont pris en compte entre le départ et l'arrivée d'un autre autocar ;
- lorsque les autocars font simplement un passage à Bercy, le créneau réel est pris en compte (c'est-à-dire publié par le transporteur) (*légende de gauche*).

Annexe 3 : Présentation des sites potentiels

Pershing - Porte Maillot

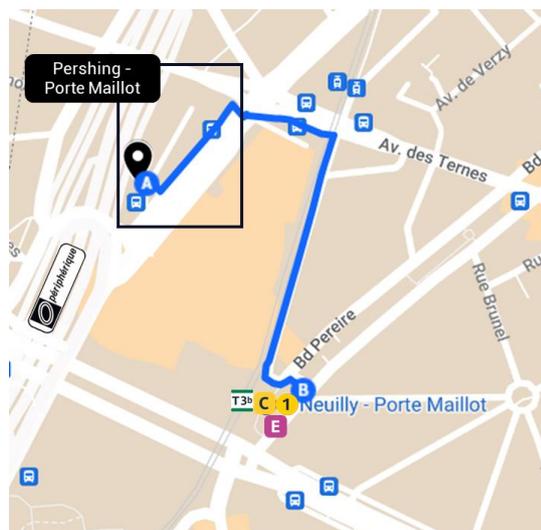
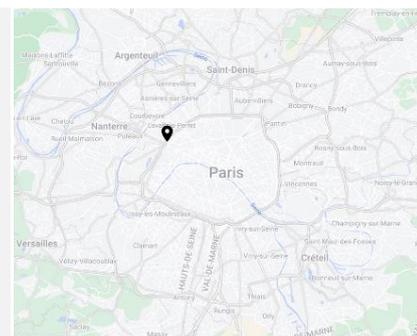
Description

Vaste infrastructure. Actuellement parc d'autocar de 37 places

Actuellement utilisée seulement par des navettes pour l'aéroport de Beauvais

Propriétaire : Ville de Paris

Exploitant : Ville de Paris



Intermodalité	
Métro, tramway	1 et T3 bis (5 min.)
RER	C et E (5 min.)
Parking voiture	Payant (7 min.)
Grands axes routiers	Périphérique (1 min.)

Accessibilité	
Temps d'accès moyen pour les Franciliens	53 min.
Accès à Châtelet	19 min.
Accès à Gare du Nord	24 min.
Isochrone 40 minutes	4,2 millions hab.

+	Alternative sûre, proposée par la Ville de Paris Site et localisation appréciés des transporteurs
-	Faible qualité de service à ce jour (pas d'espace d'attente couvert, de sanitaires, de restauration, etc.) et peu d'espaces dédiés aux transporteurs (guichets de vente, salle de repos, bureaux, etc.)

Mise en œuvre

Site opérationnel et disponible après la réalisation de travaux pour accueillir les voyageurs SLO (baisse du nombre de quais)

Des travaux à prévoir pour améliorer la qualité de service

Idéalement, confier la gestion à un exploitant

Parking de Douaumont

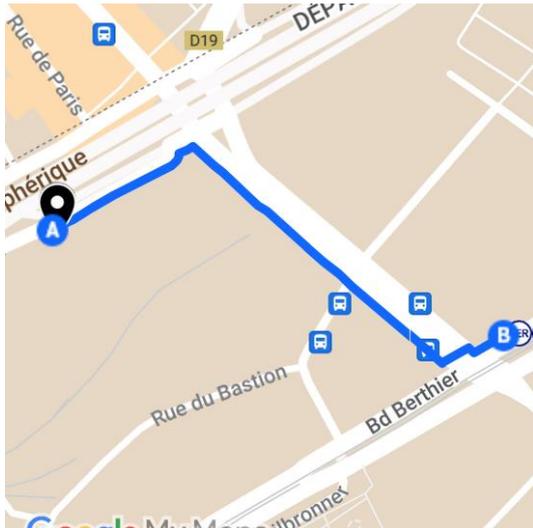
Description

Vaste infrastructure. Actuellement parc d'autocar de 27 places

Refait à neuf récemment

Propriétaire : Ville de Paris

Exploitant : Ville de Paris



Intermodalité		Accessibilité	
Métro, tramway	13,14 (5 min.) T3 bis (6 min.)	Temps d'accès moyen pour les Franciliens	53 min.
RER	C (6 min.)	Accès à Châtelet	20 min.
Parking voiture	Payant (5 min.)	Accès à Gare du Nord	24 min.
Grands axes routiers	Périphérique (1 min.)	Isochrone 40 minutes	4,1 millions hab.

+	Infrastructure neuve avec un espace repos conducteurs confortable Potentiel pour créer des espaces d'attente voyageurs (salle d'attente et sanitaires)
-	Site conçu comme un parking autocar et non comme une gare : pas de cheminement piéton sécurisé Pas d'espace restauration ni de guichets de vente

Mise en œuvre

Site opérationnel et disponible dès à présent

Des travaux à prévoir pour créer des espaces d'attente voyageurs

Accord de la préfecture nécessaire pour en faire un ERP

Gallieni

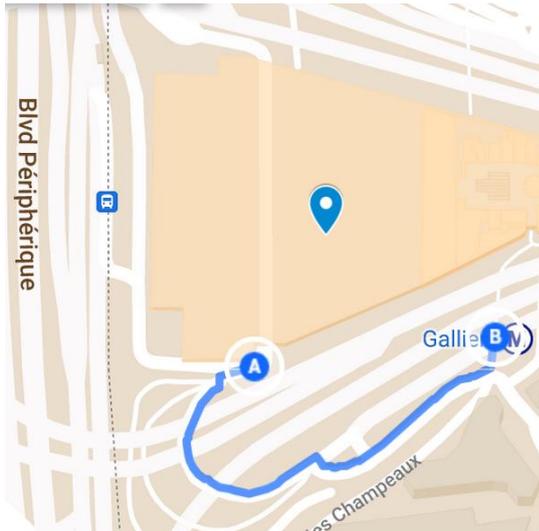
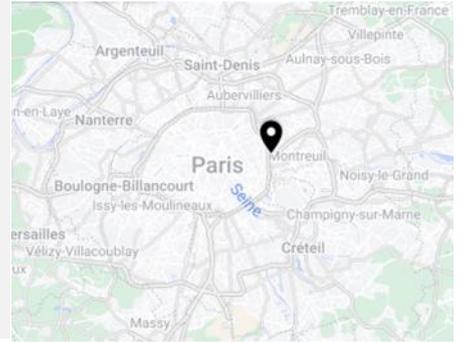
Description

Gare routière de 23 quais, fermée depuis 2019 (dépôt de bus actuellement)

Situé sur la commune de Bagnolet

Propriétaire : IDFM

Exploitant : Aucun



Intermodalité	
Méto, tramway	3 (4 min.)
RER	non
Parking voiture	Payant (8 min.)
Grands axes routiers	Périphérique (1 min.)

Accessibilité	
Temps d'accès moyen pour les Franciliens	58 min.
Accès à Châtelet	21 min.
Accès à Gare du Nord	27 min.
Isochrone 40 minutes	2,7 millions hab.

+	Site construit comme une gare routière. Situé aux portes de Paris
-	Site très fortement dégradé, d'importants travaux de remise en état et de sécurisation seraient nécessaires Inscrit dans le cahier des charges d'une DSP Opposition forte de la municipalité de Bagnolet à donner accès aux autocars

Mise en œuvre

Site opérationnel complexe car d'importants travaux seraient à prévoir
Pas de volonté politique d'accueillir de nouveau des autocars

Saint Denis Université

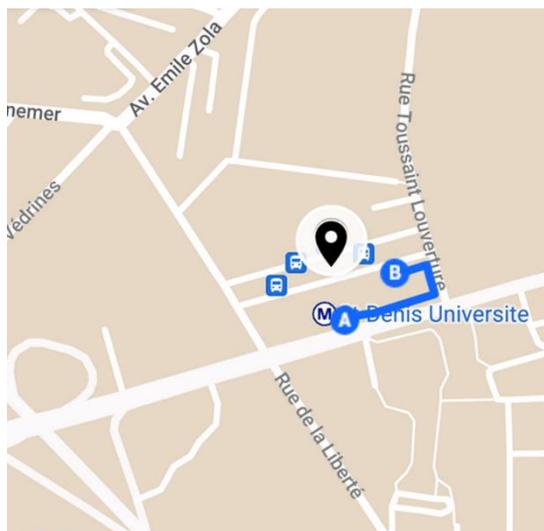
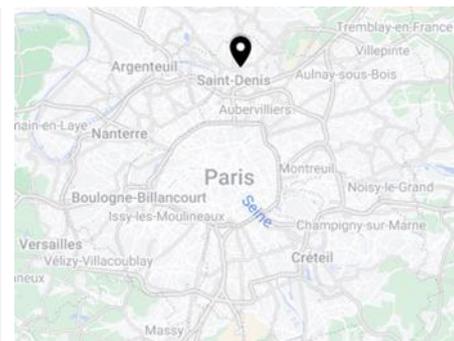
Description

Infrastructure de 16 quais

Situé au nord de la commune de Saint Denis

Propriétaire : IDFM

Exploitant : RATP



Intermodalité	
Métro, tramway	13 (1min.)
RER	Non
Parking voiture	Payant (2 min.)
Grands axes routiers	A1 (3 km.)

Accessibilité	
Temps d'accès moyen pour les Franciliens	58 min.
Accès à Châtelet	29 min.
Accès à Gare du Nord	24 min.
Isochrone 40 minutes	2,9 millions hab.

+	Infrastructure avec une capacité importante en proximité immédiate de Paris
-	Ligne 13 souvent saturée pour les trajets en direction de Saint-Denis et site situé après une fourche (1 métro sur 2) Faible qualité de service

Mise en œuvre

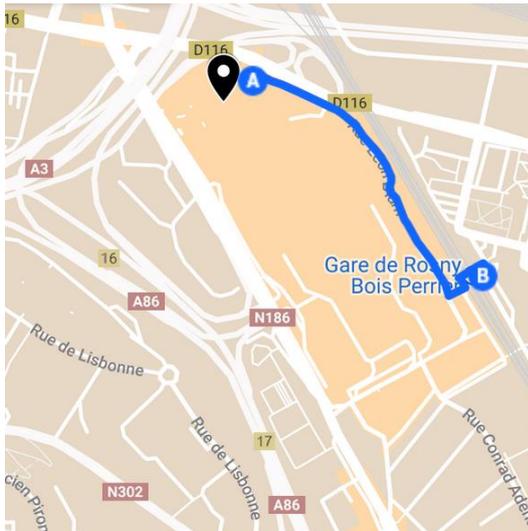
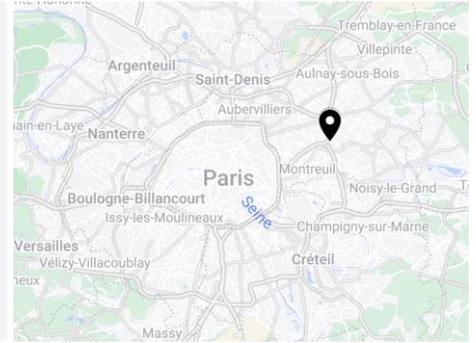
Site opérationnel et avec de la disponibilité

Rosny Bois-Perrier

Description Infrastructure à créer

Situe en proximité directe du centre commercial Rosny 2

Propriétaire : Unibail-Rodamco-Westfield



Intermodalité	
Méto, tramway	11 (10 min.)
RER	E (10 min.)
Parking voiture	Gratuit (1 min.)
Grands axes routiers	A3 et A86 (2 min..)

Accessibilité	
Temps d'accès moyen pour les Franciliens	58 min.
Accès à Châtelet	28 min.
Accès à Gare du Nord	28 min.
Isochrone 40 minutes	3,2 millions hab.

+	<p>Vaste espace à exploiter (le propriétaire cherche un projet)</p> <p>Accès direct à la ligne 11</p> <p>Très bons accès autoroutiers avec l'A3 et A86</p> <p>Très bonne qualité de service avec la proximité de la nouvelle gare de méto et le centre commercial (espaces d'attente, sanitaire, restauration, etc.)</p>
-	<p>Des travaux d'aménagement à prévoir (quais, espaces transporteurs et information dynamique)</p>

Mise en œuvre

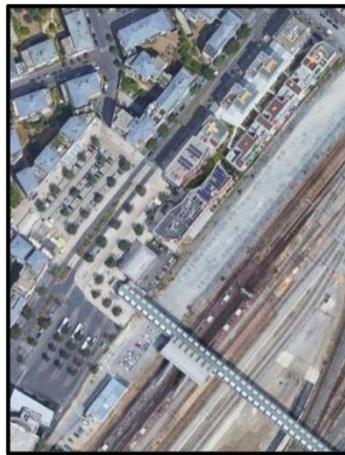
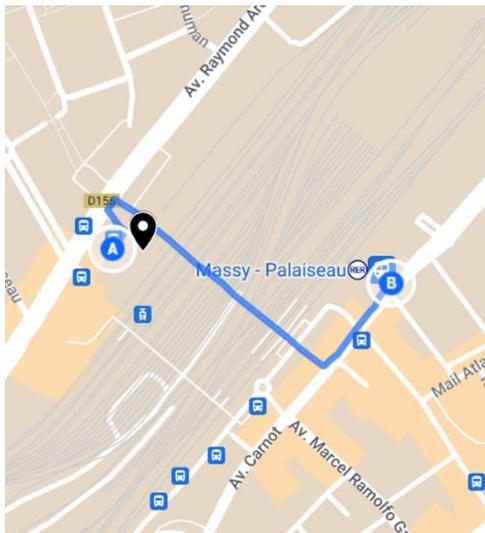
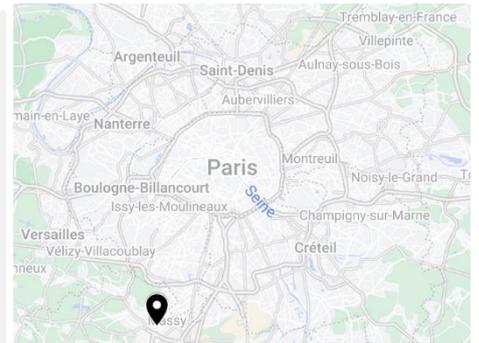
Nécessité de disposer d'une décision favorable du propriétaire
Site à créer avec des travaux d'aménagements

Massy Vilmorin

Description Infrastructure à créer

Située en proximité directe de la gare TGV de Massy Palaiseau

Propriétaire : SNCF Réseau



Intermodalité	
Métro, tramway	non
RER	B et C (3 min.)
Parking voiture	Payant (1 min.)
Grands axes routiers	A10 (4 km.)

Accessibilité	
Temps d'accès moyen pour les Franciliens	62 min.
Accès à Châtelet	34 min.
Accès à Gare du Nord	34 min.
Isochrone 40 minutes	2,1 millions hab.

+	Vaste espace inexploité Accès direct aux RER B et C ainsi qu'à la gare TGV Bonne qualité de service avec la proximité de la gare TGV
-	Nécessité d'obtenir une décision du propriétaire D'importants travaux à réaliser Site relativement éloigné de Paris (Zone 4), coût du ticket de RER : 4,15 €

Mise en œuvre

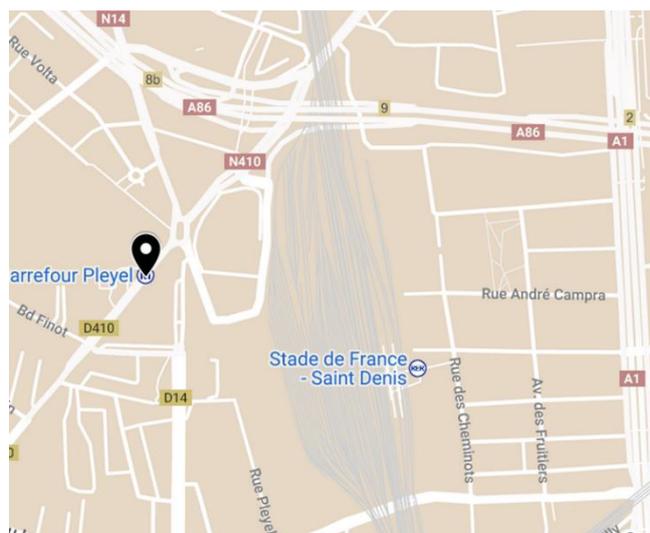
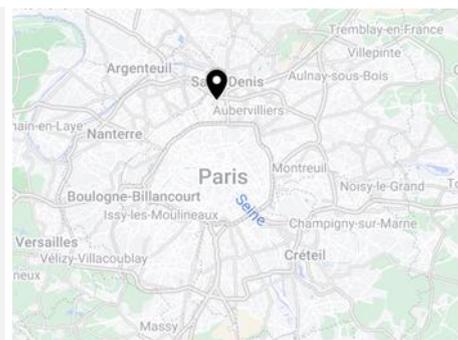
Nécessité de disposer d'une décision favorable du propriétaire
Site à créer avec des travaux d'aménagements

Saint Denis Pleyel

Description
Infrastructure à créer, lieu précis non encore défini

Se situera dans une zone en proximité des lignes 13, 14 et du RER D

Propriétaire : EPT Plaine Commune



Intermodalité		Accessibilité	
Métro, tramway	13, 14 (<10 min)	Temps d'accès moyen pour les Franciliens	53 min.
RER	D (<10 min)	Accès à Châtelet	23 min.
Parking voiture	Payant (<10 min)	Accès à Gare du Nord	13 min.
Grands axes routiers	A86, A1 (<10 min)	Isochrone 40 minutes	3,8 millions hab.

+	<p>Intérêt de l'EPT « Plaine Commune » pour une gare routière</p> <p>Bonne desserte métro + RER et plusieurs projets de métro du Grand Paris Express (lignes 15,16 et 17)</p> <p>Création d'une gare respectant les standards internationaux de qualité de service</p> <p>Bons accès autoroutiers</p>
-	<p>Projet qui doit encore être décidé</p> <p>Gare à construire, projet de long terme</p>

Mise en œuvre

Nécessité de disposer d'une décision favorable du propriétaire

Site à créer complètement avec des travaux d'aménagements

Annexe 4 : Présentation des indicateurs et méthode de calcul

Indicateur n°1 : Temps de trajet pour rejoindre la gare

Présentation de l'indicateur

Cet indicateur vise à mesurer la durée de trajet en plus ou en moins entre le domicile du voyageur et la solution alternative, comparativement à la durée qui est nécessaire pour la gare de Bercy. L'indicateur ne vise que les voyageurs dont l'origine ou la destination du trajet en autocar est la région parisienne, et non les voyageurs qui sont en correspondance.

Le temps de trajet est calculé pour tous les habitants d'Île-de-France via la méthodologie suivante. Tout d'abord, l'Île-de-France est représentée sous la forme d'une grille géolocalisée constituée de carreaux de 500 mètres de côté. Les isochrones avec un pas de temps de 5 minutes sont interpolées sur cette grille en utilisant une interpolation linéaire entre chaque pas de temps. Par exemple, un carreau dont le centroïde serait situé exactement entre les isochrones 15 et 20 minutes aura un temps de parcours égal à 17 minutes 30 secondes. Cette approximation est raisonnable dans la mesure où les lignes de transports en commun sur un pas de temps aussi faible sont majoritairement linéaires. La population carroyée est quant à elle intersectée avec la grille pour en déduire le nombre habitant au sein de chaque carreau. Chaque carreau a désormais une quantité de population et un temps de parcours assigné. A partir de ces données, la moyenne des temps de parcours pondérés par la population est calculée afin d'obtenir un temps de parcours moyen par Francilien.

Dans les scénarios constitués de plusieurs sites, le voyageur ne pourra choisir sa gare que dans les cas où le trajet est proposé dans toutes les gares du scénario. Dans la majorité des cas, le voyageur devra donc se rendre dans la gare correspondant à sa destination, qui ne sera pas nécessairement la plus proche. Chaque voyageur a donc été « affecté » à une seule gare afin de pouvoir définir une seule origine (le domicile) et une seule destination (une des gares du scénario) pour chacun des trajets de la manière suivante :

- Une part des voyageurs a été affectée à la gare la plus proche : il est considéré que pour les trajets avec une forte fréquence (au minimum 10 par jour), les transporteurs optimiseront leur plan de transport en proposant des départs sur tous les sites du scénario. Ainsi, la part de voyageurs de ces trajets sera affectée à la gare la plus proche de leur domicile.
- L'affectation du reste des voyageurs a été réalisée au prorata du nombre de quais de chacune des gares. Par exemple, si une gare concentre 40 % du total des quais du scénario, alors 40 % des voyageurs lui seront affectés pour les calculs des temps de trajet.

Les temps d'accessibilités de cet indicateur sont illustrés à travers 2 cartes pour chacun des scénarios (cf. Annexe 5) :

- Une carte illustrant le temps d'accès aux aménagements suivant la méthode d'affectation présentée ci-dessus. Cette carte présente également via sa première gradation une isochrone à 40 minutes permettant de définir le bassin de population desservi en 40 minutes depuis les aménagements du scénario (les volumes étant issus de la méthode d'affectation mixte entre gare la plus proche et pro rata des quais des aménagements) ;
- Une carte illustrant le différentiel de ce temps entre le scénario et la gare de Bercy.

Une moyenne globale pondérée par l'ensemble de la population a également été réalisée. Ce chiffre représente donc le temps d'accès moyen pour un francilien.

Tous les temps ont été calculés sur une base heure creuse en utilisant les transports en commun tels qu'ils seront en 2025.

Résultats

Le tableau ci-dessous présente une moyenne globale des temps d'accessibilité au site pour l'ensemble des voyageurs d'Île-de-France pour chacun des scénarios.

Référence	Bercy	53 minutes
Scénario 1	Porte Maillot / Douaumont	53 minutes
Scénario 2	Porte Maillot / Gallieni	55 minutes
Scénario 3	Saint-Denis Université	55 minutes
Scénario 4	Porte Maillot / Rosny	55 minutes
Scénario 5	Porte Maillot / Massy	57 minutes
Scénario 6	Porte Maillot / Saint-Denis Pleyel	53 minutes
Scénario 7	Porte Maillot / Groupe d'infrastructures	55 minutes

En termes d'accessibilité pour l'ensemble des Franciliens, cet indicateur montre que les temps d'accessibilité vers les sites des différents scénarios considérés sont relativement proches. Le scénario comprenant Massy Vilmorin est le moins favorable.

Indicateur n°2 : Accessibilité entre la solution alternative et deux types de points d'intérêts franciliens : les sites universitaires et l'accès aux transports en commun

Présentation de l'indicateur

Cet indicateur calcule le gain ou la perte de temps sur un trajet entre une série de points d'intérêts et la gare routière. Cet indicateur d'accessibilité mesure les temps d'accès vers un ensemble de destinations finales constituées de lieux qui apparaissent pertinents auprès des voyageurs SLO, compte tenu de leur profil et de leurs motivations à voyager.

Dans le cadre de l'étude APUR, un sondage a été réalisé auprès des usagers de la gare de Bercy dont il ressort le profil suivant :

- « le profil type de l'usager de la gare routière Bercy-Seine est celui d'un individu âgé de 18 à 34 ans (66 %), étudiant (36 %) ou employé (36 %) »²¹ ;
- « qu'il s'agisse d'arriver ou de repartir de la gare Bercy-Seine, la majorité des personnes interrogées empruntent les transports en commun. Les métros, trains, RER, bus... ont été utilisés par 65 % des voyageurs SLO »²²

Point d'intérêt n°1 : pôles universitaires

Afin de tenir compte de la part très importante d'étudiants, il est proposé de zoomer sur les trajets entre les gares du scénario et les plus gros sites universitaires franciliens. En effet, plus du tiers des personnes qui montent ou descendent d'un autocar à Bercy sont des étudiants. Pour une grande part, il est donc très probable que leur trajet depuis ou vers la gare de Bercy se réalise vers

²¹ Etude de l'Apur sur « L'accueil des autocars librement organisés », publiée en janvier 2023, page 70, gras ajouté

²² Ibid., pages 77-78, gras ajouté

ou depuis leur lieu d'habitation (résidence universitaire, internat, appartement, etc.) dont on suppose, pour cet indicateur, qu'il se situe à proximité de son lieu d'étude.

Point d'intérêt n°2 : transports en commun

Afin de tenir compte de la part très importante de voyageurs utilisant les transports en commun pour se rendre ou quitter la gare de Bercy, il est proposé de zoomer sur les trajets entre les gares des scénarios alternatifs et les centres de transport en commun les plus importants. En effet, 65 % des personnes qui montent ou descendent d'un autocar à Bercy utilisent les transports en commun.

Résultats

Aucun scénario, en moyenne, n'est plus favorable que Bercy pour l'accès aux sites universitaires. Toutefois, les résultats sont très contrastés au sein de chaque scénario, selon l'université considérée et, bien entendu, sa localisation géographique.

S'agissant de l'accessibilité aux principaux pôles de transport en commun, tous les scénarios sauf un (Porte Maillot / Massy) sont en moyenne équivalents à l'accessibilité qui était offerte par Bercy (ou à 4 minutes supplémentaires maximum). Ici encore, les résultats sont contrastés selon la localisation du pôle de transport considéré.

Points d'intérêt	Bercy-Seine	Scenario 1	Scenario 2	Scenario 3	Scenario 4	Scenario 5	Scenario 6	Scenario 7	
		Porte Maillot Douaumont	Porte Maillot Gallieni	Porte Maillot St Denis Université	Porte Maillot Rosny	Porte Maillot Massy	Porte Maillot St Denis Pleyel	Porte Maillot Groupe d'infras	
Université (du plus grand nombre d'étudiants au plus petit)	Paris 6e	25	28	30	32	32	29	28	31
	Paris 5e	23	31	32	36	35	33	32	33
	Paris 7e	30	25	28	28	31	31	26	28
	Université Paris Nanterre	41	28	33	32	37	36	32	28
	Université Paris Saclay	59	73	73	76	75	44	69	67
	Université Cergy Paris	76	63	68	63	69	74	65	61
	Université Paris-Est Créteil	36	51	47	56	51	54	50	53
	Paris 15e	33	32	36	36	39	35	34	33
	Université Paris 8 - Saint-Denis	41	29	41	16	42	46	20	30
	Paris 12e	28	40	36	45	38	46	42	43
	Paris 11e	26	31	24	35	29	39	31	35
	Paris 16e	43	28	34	33	35	37	32	30
	Université Paris 7 - Diderot	11	36	35	41	38	38	38	38
	Université Évry-Val d'Essonne	57	77	81	83	84	67	77	79
Temps accès moyen Université	38	41	43	44	45	43	41	42	
Transport en commun (du plus fréquenté au moins fréquenté)	Gare du Nord	25	24	25	24	26	28	17	27
	Gare Saint-Lazare	21	14	19	18	20	26	15	20
	Gare de Lyon	16	24	25	28	26	30	26	27
	La Défense	30	20	25	24	24	29	22	20
	Châtelet - Les Halles	16	19	20	23	23	25	20	22
	Gare Montparnasse	21	26	29	28	32	26	28	27
	Nanterre-Préfecture	35	25	28	29	29	31	27	24
	Gare de l'Est	30	21	20	25	21	27	18	26
	Bibliothèque François-Mitterrand	17	31	35	36	36	36	33	34
	République	20	24	20	28	23	32	23	28
Temps accès moyen Transports	23	23	24	26	26	29	23	26	

Indicateur n°3 : Volume théorique de clientèle

Présentation de l'indicateur

Cet indicateur estime le volume théorique de clientèle pouvant considérer la gare routière comme une option, au vu du temps de transport pour la rejoindre. Il permet ainsi d'évaluer l'attractivité du scénario étudié, et donc sa capacité à maintenir le bon développement du secteur des SLO.

Pour estimer ce volume théorique de clientèle, on regarde, pour chaque scénario, la population dont le temps de trajet moyen pour atteindre les gares (pondéré par le nombre de quais) est inférieur à 40 minutes en transport en commun. En effet, le trajet en transport en commun moyen d'un voyageur usager de la gare de Bercy est d'environ 40 minutes.

Par ailleurs, afin de bien refléter la clientèle des voyageurs SLO, le volume de population de l'isochrone 40 minutes a été pondéré en fonction du profil de clientèle qui a été identifié lors du sondage réalisé en gare de Bercy dans le cadre de l'étude Apur. Le profil socio professionnel suivant, issu de l'enquête origine-destination précédemment mentionnée et réalisée en juin 2022, a ainsi pu être utilisé en le rapportant aux 8 classes de CSP comme définies par l'INSEE :

- 0,1% Agriculteur exploitant – CSP 1
- 2% Artisan, commerçant, chef d'entreprise – CSP 2
- 7% Cadre, profession libérale – CSP 3
- 2% Profession intermédiaire – CSP 4
- 36% Employé – CSP 5
- 2% Ouvrier – CSP 6
- 5% En recherche d'emploi – CSP 8
- 36% Etudiant – CSP 8
- 0,5% Au foyer – CSP 8
- 6% Retraité – CSP 7
- 3% Autre sans activité professionnelle – CSP 8

Pour réaliser cette pondération, pour chaque isochrone 40 minutes, la population de chaque catégorie socio-professionnelle a été multipliée par le pourcentage des utilisateurs de la gare de Bercy qu'elle représente. La part de chaque catégorie socio-professionnelle provient des données INSEE sur les CSP à la maille de l'IRIS qui ont pu être croisées avec le maillage construit pour l'étude. La population francilienne globale au sein de chaque isochrone 40 minutes a également été calculée. La « population pondérée » de chaque isochrone 40 minutes a ensuite été multipliée par le ratio : population francilienne / « population francilienne pondérée ».

On considère qu'en ordre de grandeur, une population similaire dans l'isochrone 40 minutes signifie un maintien de l'activité, toutes choses égales par ailleurs et hors correspondances, tandis qu'une population inférieure de 10 % signifie une baisse de 10 % de l'activité.

Résultats

Quatre scénarios amènent une augmentation de la clientèle potentielle par rapport à Bercy. Il s'agit de Porte Maillot – Douaumont, Porte Maillot – Gallieni, Porte ²Maillot – Rosny Bois-Perrier ainsi que Porte Maillot – Saint Saint-Denis Pleyel. Deux scénarios sont neutres : Porte Maillot – Saint Denis Université et le groupe d'infrastructures.

Un scénario s'avère particulièrement défavorable par rapport à Bercy, il s'agit de Massy Vilmorin, qui diminue le bassin de population de 22% par rapport à Bercy

Référence	Bercy	3,4	
Scénario 1	Porte Maillot / Douaumont	3,6	+7%
Scénario 2	Porte Maillot / Gallieni	3,5	+6%
Scénario 3	Porte Maillot / Saint-Denis Université	3,4	0%
Scénario 4	Porte Maillot / Rosny	3,6	+7%
Scénario 5	Porte Maillot / Massy	2,6	-22%
Scénario 6	Porte Maillot / Saint-Denis Pleyel	3,7	+9%
Scénario 7	Porte Maillot / Groupe	3,4	0%

Indicateur n°4 : Présence d'équipements au regard de ceux de Bercy

Présentation de l'indicateur

Cet indicateur mesure le gain ou la perte en termes d'équipements de la ou des infrastructures de la solution de report comparativement à la qualité qui était proposée à Bercy.

Les indications mentionnant un « potentiel » correspondent aux infrastructures pour lesquelles des travaux seront nécessaires, sans toutefois que les équipements précis aient à ce stade été complètement définis.

Résultats

Quatre scénarios peuvent proposer une qualité de service au moins équivalente à celle de Bercy. Il s'agit des scénarios comportant, en plus de Porte Maillot, les infrastructures de Douaumont, Saint Denis-Pleyel et Massy. Le niveau d'équipement dépendra toutefois directement des choix d'aménagements qui seront décidés. S'agissant de Rosny Bois-Perrier (une infrastructure qui nécessiterait des travaux pour être aménagée en gare routière), il est à noter que de nombreux équipements et services sont d'ores et déjà présents du fait de la proximité immédiate d'un centre commercial qui offre de nombreux services telles que des possibilités de restauration, des sanitaires, etc.

Comparaison des équipements entre la gare routière de Bercy et les sites entièrement pris en compte dans au moins un scénario

	Bercy Seine	Pershing – Porte Maillot	Douaumont	Gallieni	Saint Denis Université	Rosny Bois- Perrier	Massy Vilmorin	Saint Denis Pleyel
Personnel sur site	✓	✓	✓	✓ (à prévoir)		✓ (à prévoir)	✓ (à prévoir)	✓ (à prévoir)
Information dynamique	✓	✓	✓ (à créer)	✓ (si rénovés)	✓	✓ (à créer)	✓ (à créer)	✓ (à créer)
Billetterie	✓	✓	✓ (à créer)	✓ (si rénovés)		✓ (à créer)	✓ (à créer)	✓ (à créer)
Salle d'attente	✓	✓ (à créer)	✓ (à créer)	✓ (si rénovés)	✓	✓ (à créer)	✓ (à créer)	✓ (à créer)
Sanitaires	✓	✓ (à créer)	✓ (à créer)	✓ (si rénovés)		✓	✓ (à créer)	✓ (à créer)
Restauration ou distributeur	✓				✓	✓	✓ (à créer)	✓ (à créer)
Salle de repos conducteurs	✓	✓ (à créer)	✓			✓ (à créer)	✓ (à créer)	✓ (à créer)

✓ Équipement ou service disponible

✓ Équipement ou service pouvant être mis en oeuvre sous réserve d'investissement

Les équipements identifiés avec une coche bleue seront réalisés spécifiquement pour permettre l'accueil des SLO. Ce seront des équipements neufs et qui respecteront donc les standards et les dimensionnements attendus. C'est pourquoi ils sont considérés, dans l'analyse ci-dessous, comme des équipements qui pourraient être potentiellement supérieurs à ceux de Bercy. En effet, certains équipements de Bercy souffrent de vétusté ou de dimensionnement insuffisant

	Sites	Qualité de service
Scénario 1	Porte Maillot / Douaumont	Potentiellement équivalente
Scénario 2	Porte Maillot / Gallieni	Inférieure
Scénario 3	Saint-Denis Université	Inférieure
Scénario 4	Porte Maillot / Rosny	Potentiellement supérieure
Scénario 5	Porte Maillot / Massy	Potentiellement supérieure
Scénario 6	Porte Maillot / Saint-Denis Pleyel	Potentiellement supérieure
Scénario 7	Porte Maillot / Groupe d'infrastructures	Inférieure

En revanche, trois scénarios proposent des équipements inférieurs à ceux de Bercy. En effet, ce sont des infrastructures existantes dont les équipements, notamment pour l'attente et les services aux voyageurs, n'ont pas été dimensionnés aux niveaux de ceux nécessaires à une gare routière. Le site de Gallieni a été considéré à ce stade comme proposant une qualité de service inférieure, compte tenu des lourds travaux d'aménagements qui seraient à prévoir.

Indicateur n°5 : Durée des correspondances

Présentation de l'indicateur

Cet indicateur évalue la durée supplémentaire que vont supporter les voyageurs en correspondance devant changer de gare dans le cas où le scénario comporte des sites multiples. Aujourd'hui, les passagers arrivant à Bercy et devant effectuer une correspondance peuvent l'effectuer sur ce même site. À l'avenir, une part des voyageurs en correspondance pourra effectuer sa correspondance sur un même site, mais une autre part devra rejoindre une autre gare pour prendre son second autocar. Cet indicateur quantifie le temps de trajet supplémentaire pour cette part de voyageurs devant changer de site.

Résultat

	Site	Durée correspondance
Scénario 1	Porte Maillot / Douaumont	19 min.
Scénario 2	Porte Maillot / Gallieni	33 min.
Scénario 3	Saint-Denis Université	33 min.
Scénario 4	Porte Maillot / Rosny	33 min.
Scénario 5	Porte Maillot / Massy	54 min.
Scénario 6	Porte Maillot / Saint-Denis Pleyel	28 min.
Scénario 7	Porte Maillot / Groupe d'infrastructures	Entre 13 et 71 min.

À titre de comparaison, le tableau ci-dessous illustre les temps nécessaires pour réaliser, en transports en commun, une correspondance entre les gares ferroviaires parisiennes²³ :

	Gare de l'Est	Gare Saint Lazare	Gare Montparnasse	Gare de Lyon	Gare d'Austerlitz
Gare du Nord	8 min.	16 min.	34 min.	16 min.	23 min.
Gare de l'Est		17 min.	33 min.	18 min.	19 min.
Gare Saint Lazare			21 min.	16 min.	23 min.
Gare Montparnasse				33 min.	29 min.
Gare de Lyon					8 min.

Deux scénarios ont une durée de correspondance raisonnable, inférieure à 30 minutes : Porte Maillot - Douaumont et Porte Maillot - Saint Denis Pleyel. Deux scénarios apparaissent très défavorables pour la réalisation de correspondances. Il s'agit de Porte Maillot – Massy, pour lequel il faut presque une heure pour relier les deux sites ainsi que le scénario constitué du groupe d'infrastructures : de nombreuses combinaisons de correspondances seraient à prévoir (10 possibilités) dont une à plus de 70 minutes pour relier les deux sites (entre Saint-Denis Université et Orly).

Indicateur n°6 : Surcoût pour les voyageurs en correspondance

Présentation de l'indicateur

Cet indicateur évalue le surcoût, supporté par les voyageurs en correspondance s'ils recourent aux transports en commun pour effectuer le trajet entre deux gares routières.

Résultats

Dans quatre scénarios toutes les gares sont desservies par le métro parisien, le coût de la connexion entre les sites correspond donc au coût d'un ticket de métro (2,15€).

²³ Source ratp.fr, itinéraires calculés sur une base heures creuses

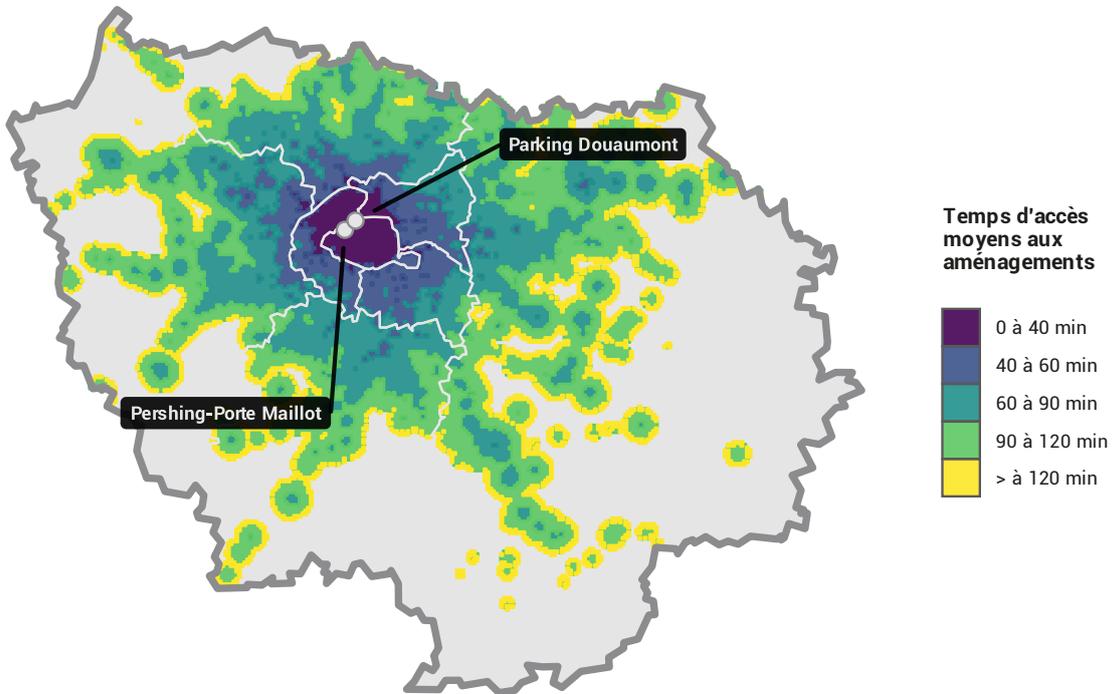
	Site	Tarif
Scénario 1	Porte Maillot / Douaumont	2,15 € Sites en zones 1-2
Scénario 2	Porte Maillot / Gallieni	2,15 € Sites en zones 1-2
Scénario 3	Saint-Denis Université	2,15 € Sites en zones 1-2
Scénario 4	Porte Maillot / Rosny	3,20 € Sites en zones 1-2 et 3
Scénario 5	Porte Maillot / Massy	4,15 € Sites en zones 1-2 et 4
Scénario 6	Porte Maillot / Saint-Denis Pleyel	2,15 € Sites en zones 1-2
Scénario 7	Porte Maillot / Groupe d'infrastructures	Entre 2,15 € et 10,30 € Sites en zones 1-2 et 4 10 combinaisons possibles

Pour le calcul de la correspondance entre Rosny Bois-Perrier et Porte Maillot, c'est le trajet via le RER E (direct et plus rapide) qui a été considéré et non le trajet en métro, moins coûteux mais qui implique un changement.

Annexe 5: Les temps d'accès détaillés de chacun des scénarios (indicateur n°1)

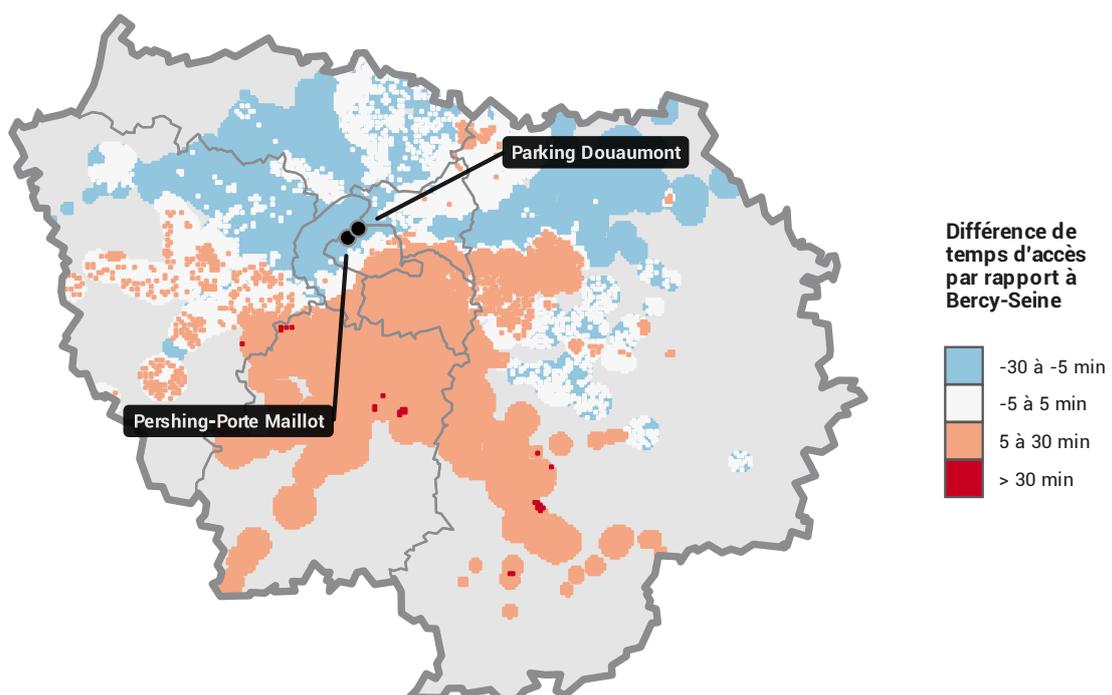
Scénario 1 - Temps d'accès moyen de Porte Maillot / Douaumont

Transports en commun tels qu'ils seront en 2025, source : DRIEAT, Analyse : ART



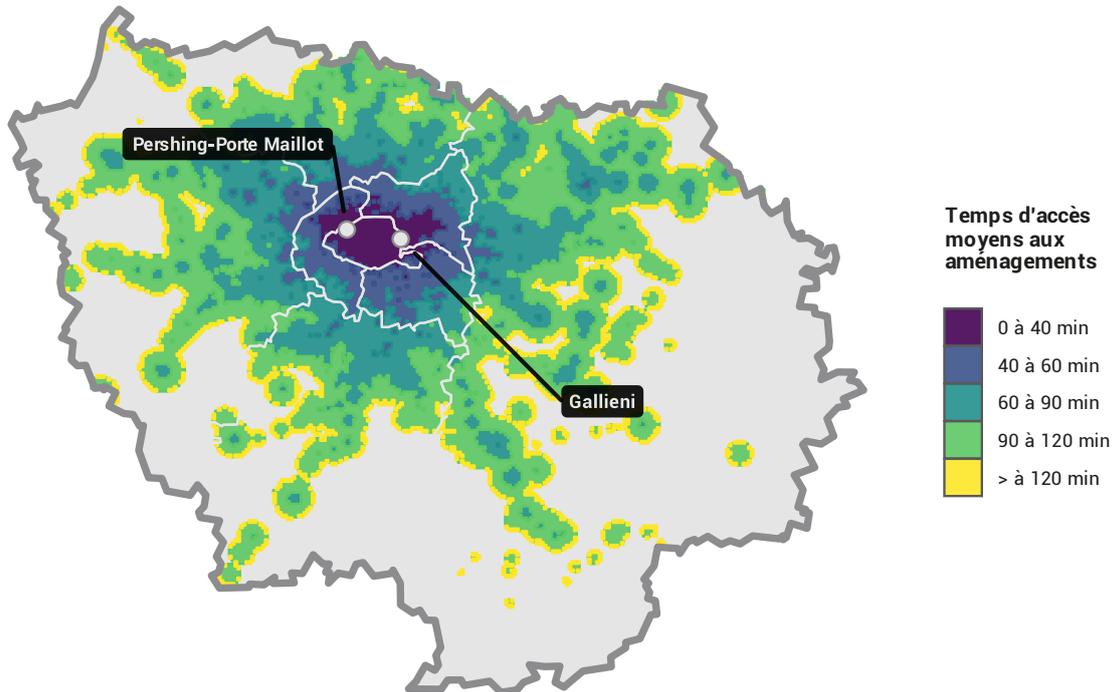
Scénario 1 – Différentiel de temps d'accès entre Porte Maillot / Douaumont et Bercy

Transports en commun tels qu'ils seront en 2025, source : DRIEAT, Analyse : ART



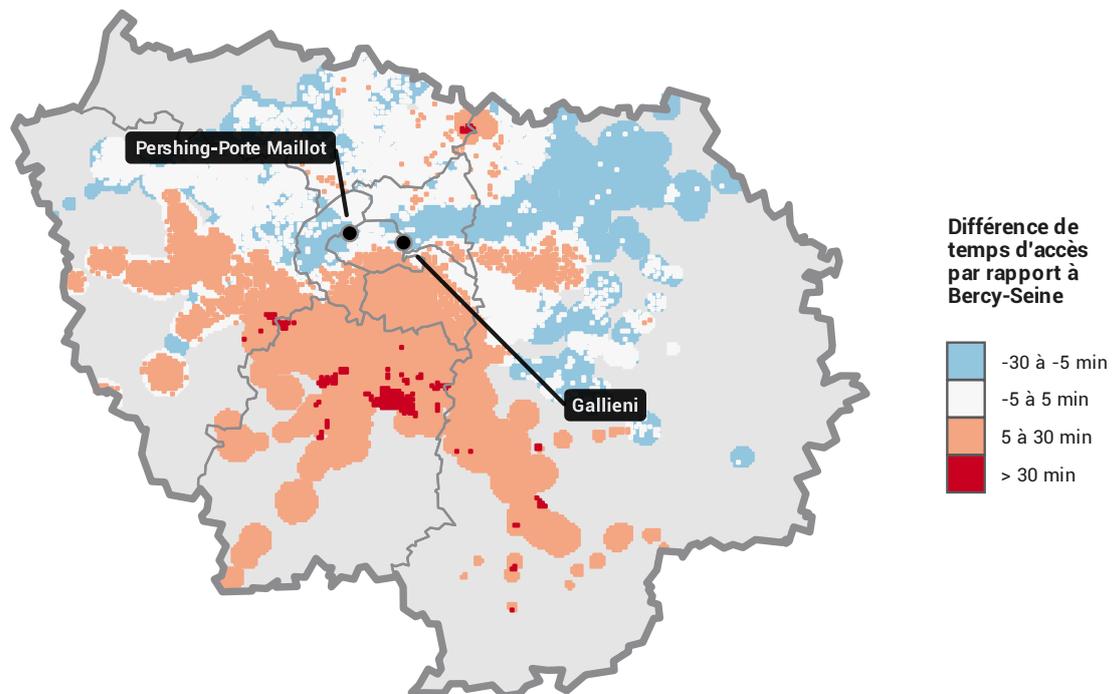
Scénario 2 - Temps d'accès moyen de Porte Maillot / Gallieni

Transports en commun tels qu'ils seront en 2025, source : DRIEAT, Analyse : ART



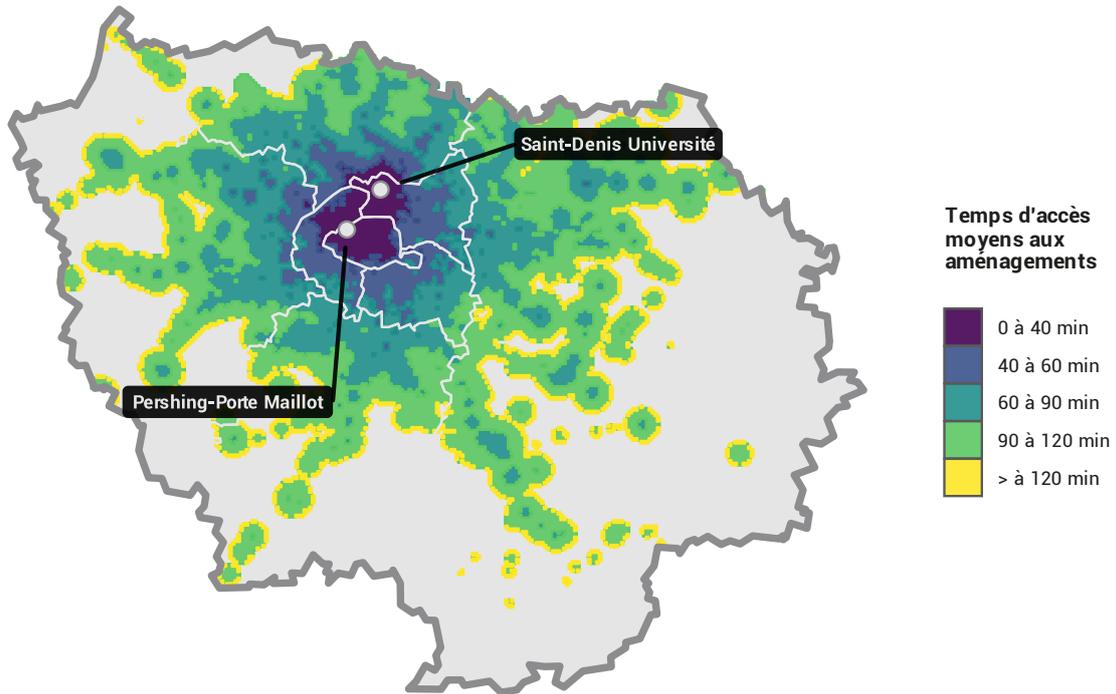
Scénario 2 – Différentiel de temps d'accès entre Porte Maillot / Gallieni et Bercy

Transports en commun tels qu'ils seront en 2025, source : DRIEAT, Analyse : ART



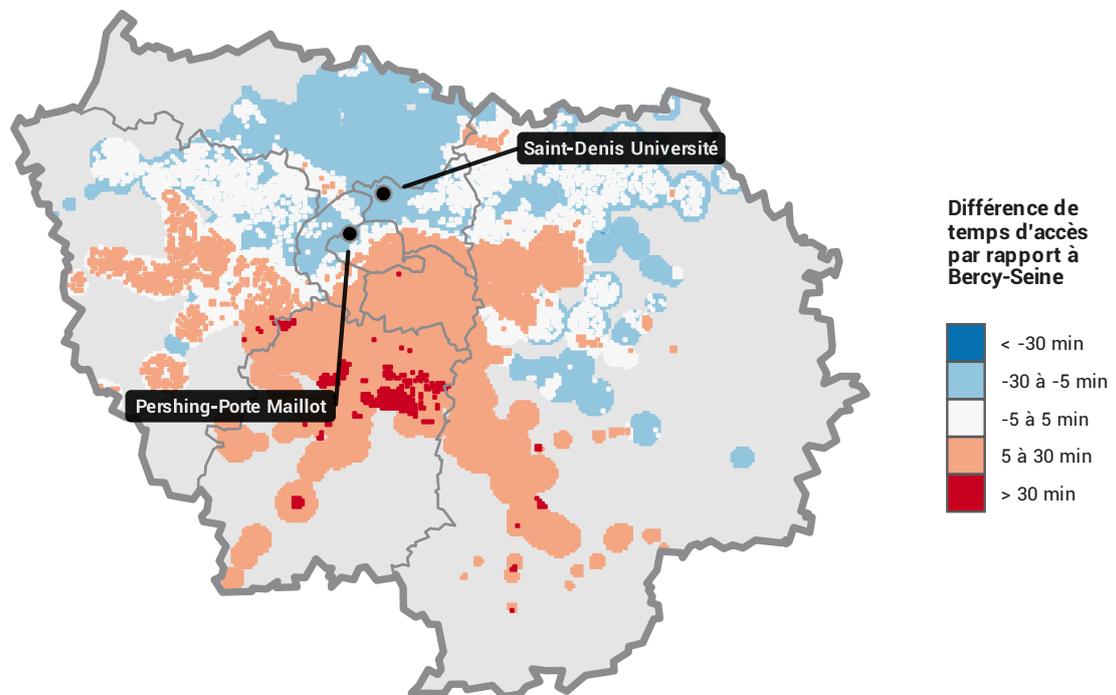
Scénario 3 - Temps d'accès moyen de Porte Maillot / Saint Denis Université

Transports en commun tels qu'ils seront en 2025, source : DRIEAT, Analyse : ART



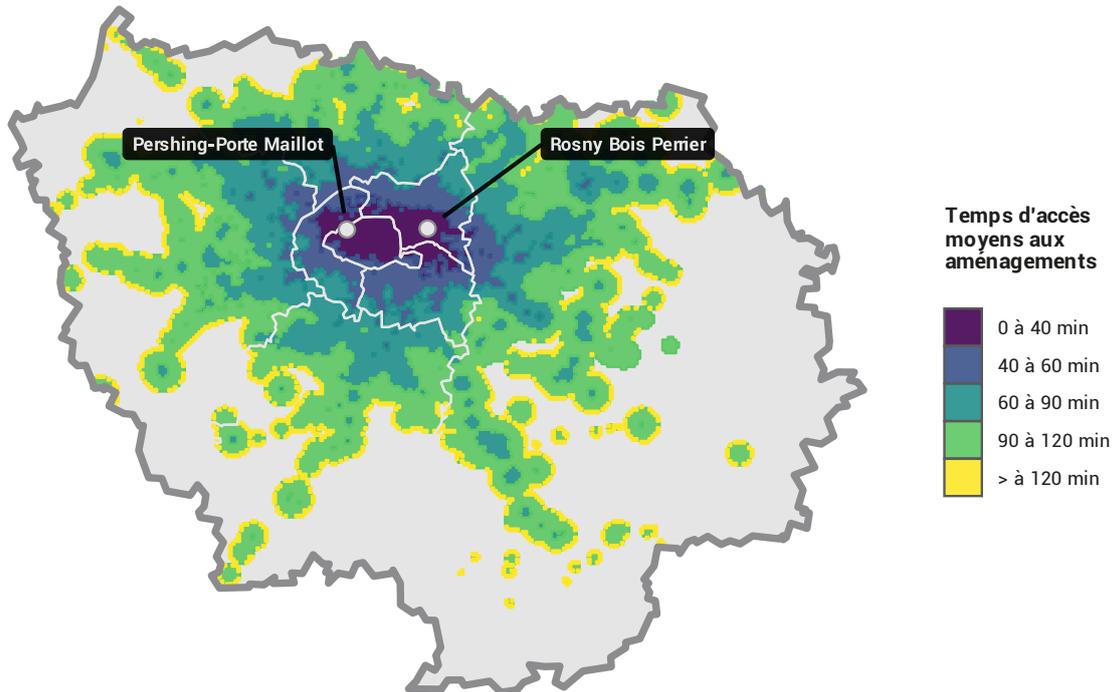
Scénario 3 – Différentiel de temps d'accès entre Porte Maillot / Saint Denis Université et Bercy

Transports en commun tels qu'ils seront en 2025, source : DRIEAT, Analyse : ART



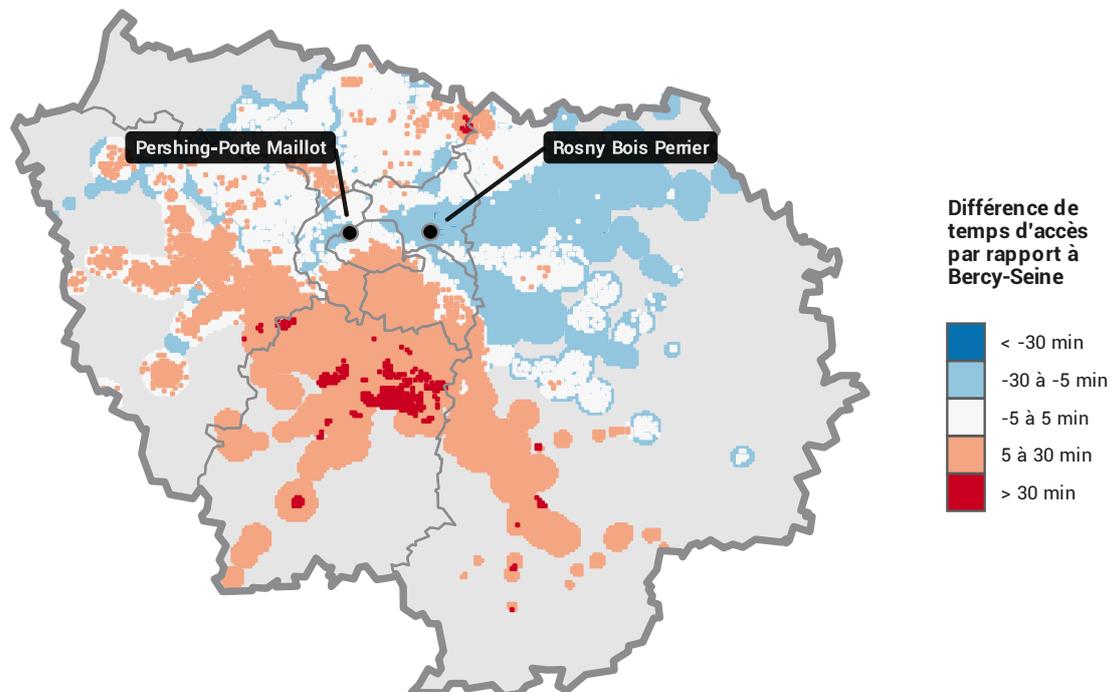
Scénario 4 : Temps d'accès moyen de Porte Maillot / Rosny Bois-Perrier

Transports en commun tels qu'ils seront en 2025, source : DRIEAT, Analyse : ART



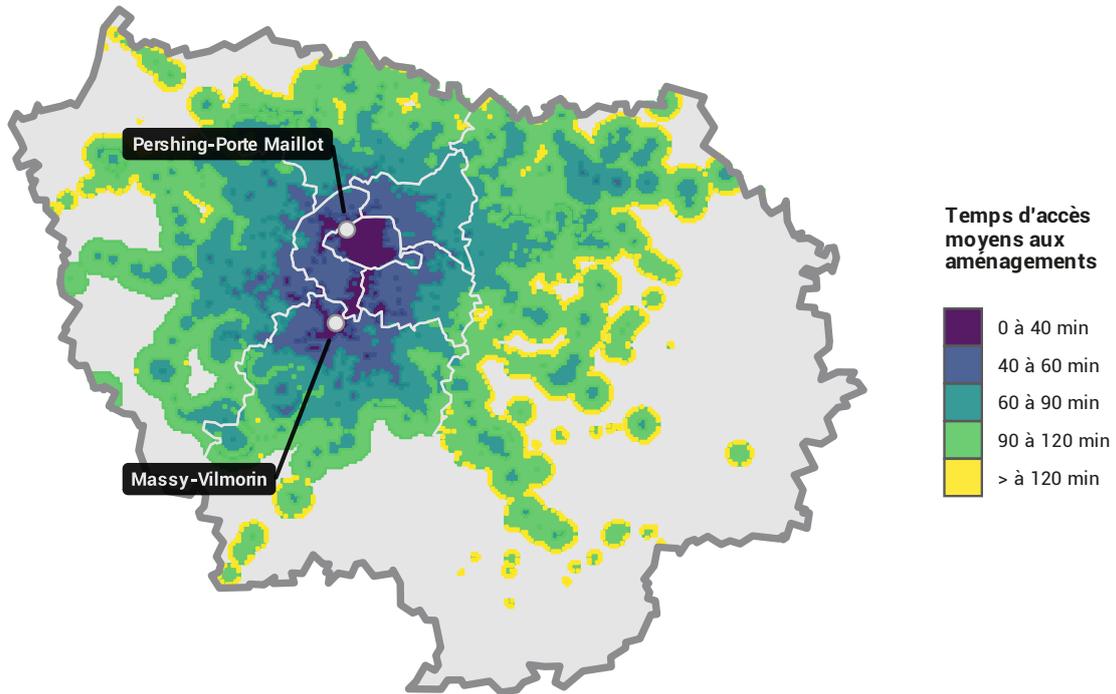
Scénario 4 – Différentiel de temps d'accès entre Porte Maillot / Rosny Bois-Perrier et Bercy

Transports en commun tels qu'ils seront en 2025, source : DRIEAT, Analyse : ART



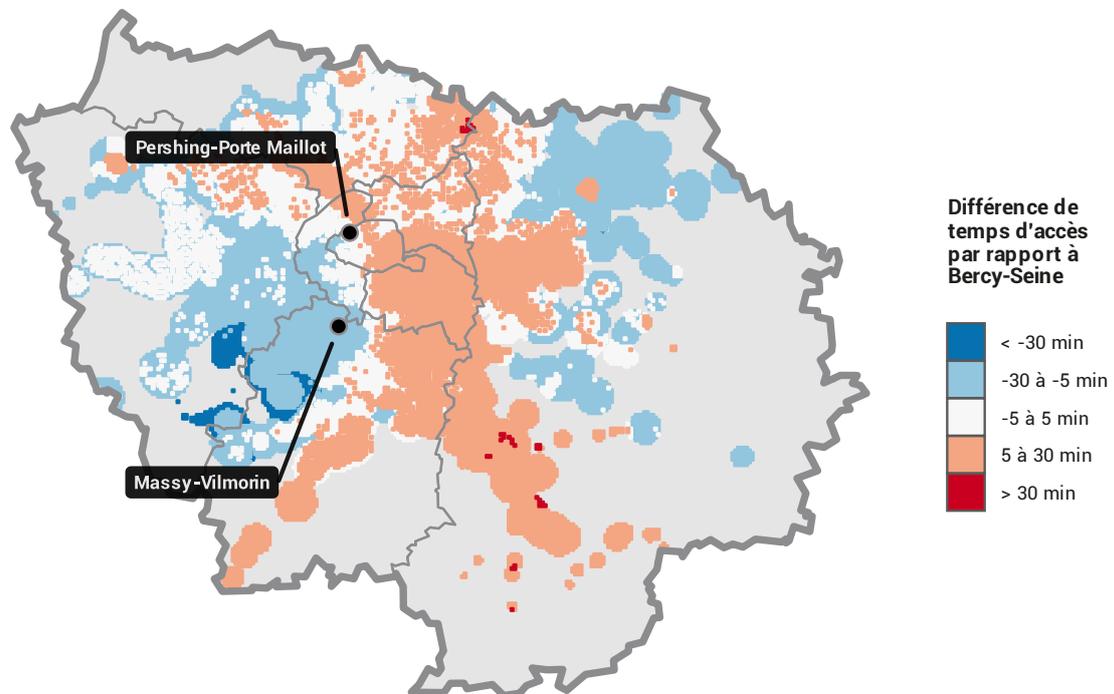
Scénario 5 : Temps d'accès moyen de Porte Maillot / Massy Vilmorin

Transports en commun tels qu'ils seront en 2025, source : DRIEAT, Analyse : ART



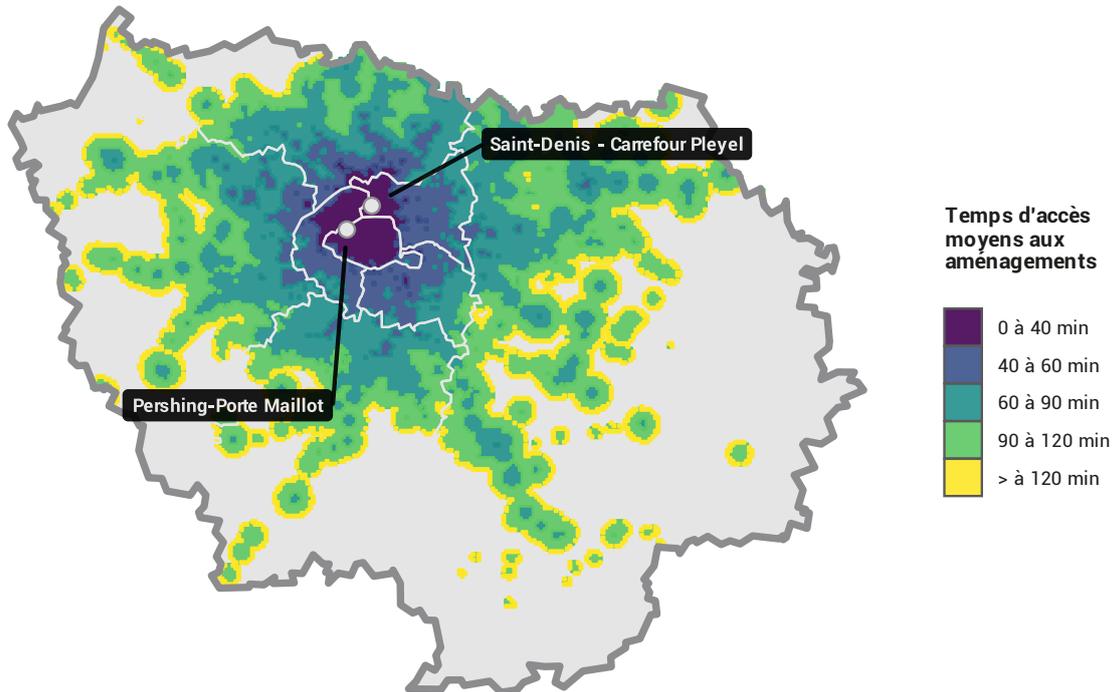
Scénario 5 – Différentiel de temps d'accès entre Porte Maillot / Massy Vilmorin et Bercy

Transports en commun tels qu'ils seront en 2025, source : DRIEAT, Analyse : ART



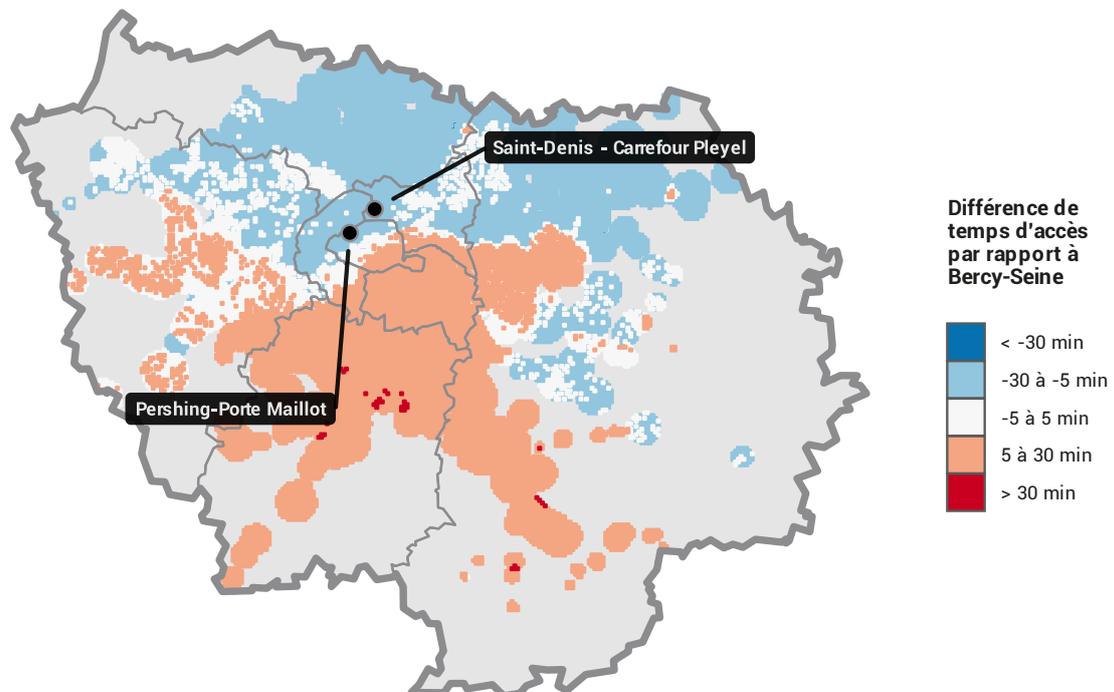
Scénario 6 : Temps d'accès moyen de Porte Maillot / Saint Denis Pleyel

Transports en commun tels qu'ils seront en 2025, source : DRIEAT, Analyse : ART



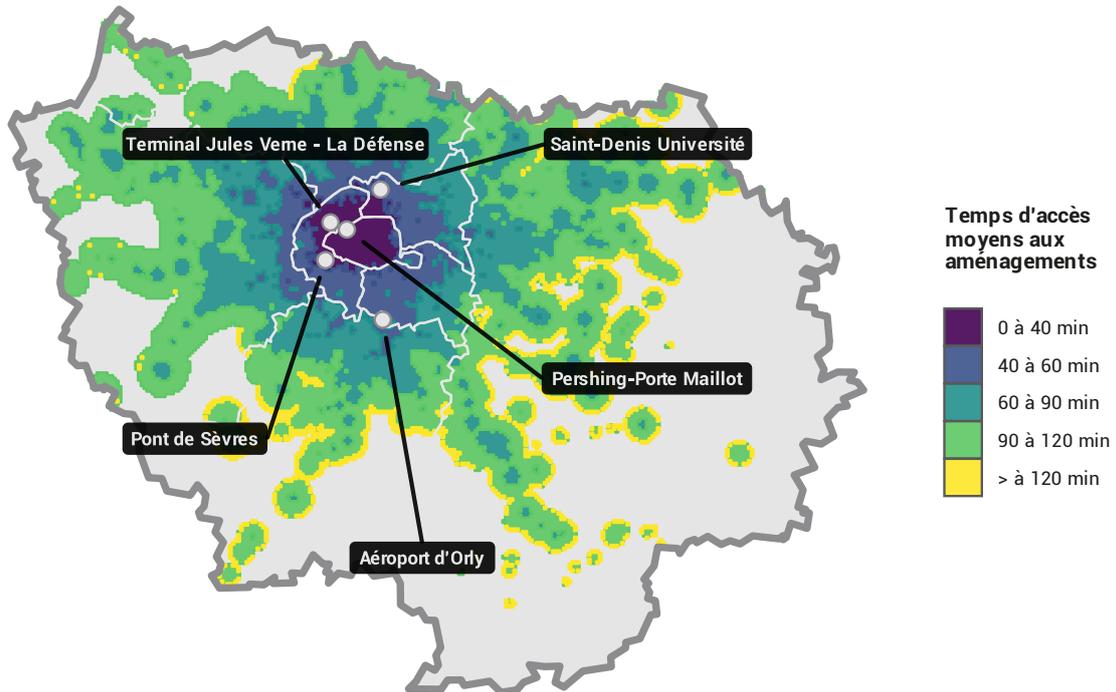
Scénario 6 – Différentiel de temps d'accès entre Porte Maillot / Saint Denis Pleyel et Bercy

Transports en commun tels qu'ils seront en 2025, source : DRIEAT, Analyse : ART



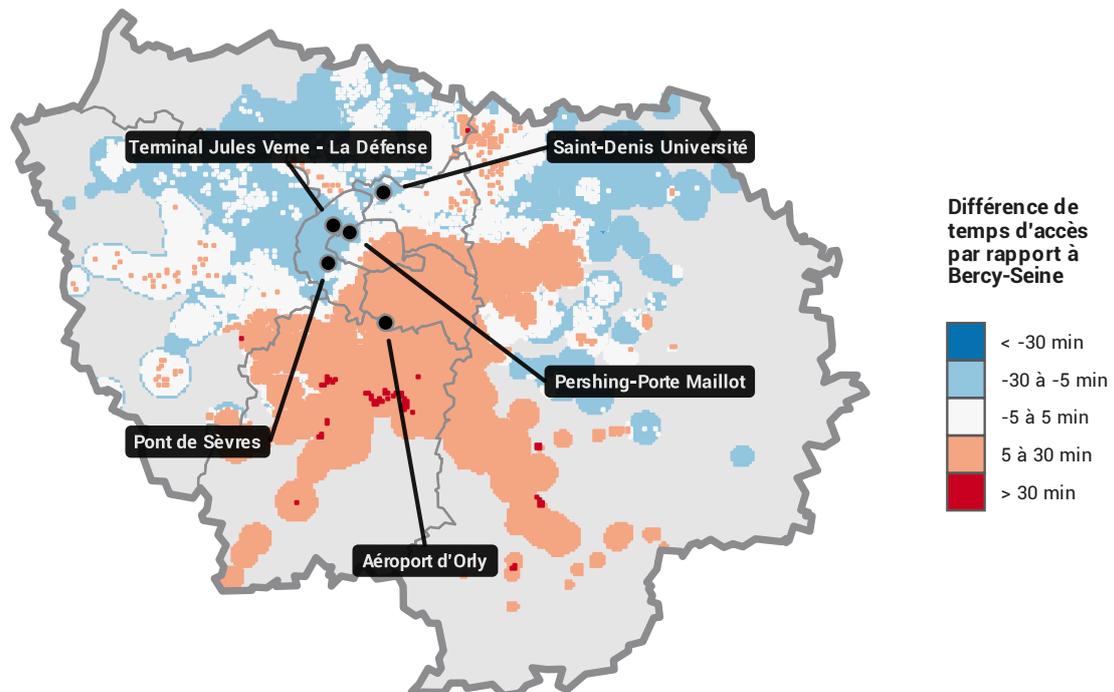
Scénario 7 : Temps d'accès moyen de Porte Maillot / Groupe d'infrastructures

Transports en commun tels qu'ils seront en 2025, source : DRIEAT, Analyse : ART



Scénario 7 – Différentiel de temps d'accès entre Porte Maillot / Groupe d'infrastructures et Bercy

Transports en commun tels qu'ils seront en 2025, source : DRIEAT, Analyse : ART



Droits de réponse

Les parties prenantes suivantes ont été invitées à rédiger un droit de réponse sur le présent rapport :

- FlixBus ;
- BlaBlaCar ;
- la Ville de Paris ;
- Ile-de-France Mobilités ;
- l'établissement public territorial (EPT) Plaine Commune ;
- la DRIEAT Île-de-France ;
- la direction générale des infrastructures, des transports et des mobilités (DGITM) ;
- l'Apur ;
- la Métropole du Grand Paris ;
- la FNTV ;
- l'Institut Paris Région.

L'ensemble des réponses ayant été reçues par l'Autorité ont été placées en annexe.



Réf : Rapport sur l'accueil des autocars librement organisés en Île-de-France

Nicolas Brusson
CEO
BlaBlaCar

Objet : Réponse de BlaBlaCar à la demande d'observation de l'ART

Paris, le 11 juillet 2024

BlaBlaCar souhaite remercier l'Autorité de régulation des transports pour les mois de travail approfondi qui ont permis l'élaboration de ce rapport sur l'accueil des autocars librement organisés en Île-de-France.

Le 7 septembre 2023 était annoncée, par voie de presse, la fermeture de la gare routière de Bercy Seine aux autocars longue distance des SLO (services librement organisés, dits "cars Macron"). Alors que cette gare routière est la plus fréquentée du pays, avec "plus de 5 millions de voyageurs"¹ en 2023, cette annonce soudaine, sans concertation et en contradiction totale avec les besoins de mobilité a généré la surprise et l'inquiétude des salariés de BlaBlaCar, de nos partenaires autocaristes et de leurs chauffeurs, mais aussi et surtout de nos voyageurs, Parisiens et visiteurs.

Les travaux entrepris par l'Autorité ont permis d'étudier les scénarios alternatifs à la gare routière de Bercy Seine mais aussi d'objectiver et d'analyser les besoins et les contraintes du secteur SLO de manière impartiale. Comme l'indique l'Autorité dans son "Avant propos" : "ce rapport vise à alimenter les réflexions des parties prenantes et éclairer autant que possible les décisions publiques".

Or, la lecture de ce rapport amène naturellement à une double-conclusion :

- **La gare routière de Bercy Seine à Paris est une infrastructure essentielle** pour le secteur des autocars librement organisés (SLO).
- **Il n'existe actuellement aucune solution alternative disponible**, à Paris ou directement connectée au centre de l'agglomération parisienne, présentant un niveau de qualité de service conforme aux standards internationaux et une capacité de 45 quais.

Pour autant, le travail de l'Autorité met en lumière **une solution de long terme, pérenne et de qualité**. En effet, dans le cadre de projets d'aménagements urbains dans la zone Saint-Denis Pleyel, **l'établissement public territorial "Plaine Commune" envisage la création d'une gare**

¹ Autorité de régulation des transports, [Rapport annuel sur le marché du transport par autocar et sur les gares routières en France en 2023](#).

routière. BlaBlaCar se réjouit de ce futur projet et souhaite y prendre part. Ce scénario ne pourra cependant pas voir le jour avant plusieurs années, ainsi, dans l'intervalle, **BlaBlaCar appelle l'ensemble des parties prenantes et plus particulièrement la mairie de Paris à suivre la recommandation de l'Autorité de régulation des transports** : *"la mise en place d'une structure collégiale de pilotage du projet du déplacement de la gare de Paris Bercy en mesure d'anticiper, de coordonner et d'accompagner les décisions devant présider au choix d'un scénario alternatif en mesure de répondre au mieux tant aux besoins des usagers qu'aux contraintes des différentes parties prenantes"*.

L'Autorité de régulation des transports a étudié sept scénarios alternatifs à la gare routière de Bercy Seine, incluant près d'une dizaine de sites différents. **Chacun de ces scénarios se heurte à la réalité qui en dévoile le caractère très hypothétique, voire impossible** : indisponibilité du ou des sites envisagés, absence de portage public d'un projet de gare routière, nécessité de réaliser des investissements importants pour des travaux de réhabilitation et d'aménagement, capacité insuffisante en nombre de quais, etc.

Même le scénario de court terme que l'Autorité considère comme une "solution satisfaisante", c'est-à-dire un déménagement vers les sites de porte Maillot et Douaumont dans le 17e arrondissement de Paris, **est en réalité très incertain et fragile**. Ce scénario **"Porte Maillot / Douaumont"** souffre encore du refus de la préfecture de police de Paris d'accueillir du public sur le parking de Douaumont et nécessiterait, en tout état de cause, de conduire des travaux importants pour faire de ces deux sites de véritables gares routières. A cela s'ajoute que **"la demande de la mairie du 17e arrondissement d'être associée à cette réflexion [...] est restée sans réponse"**² de la part de la mairie de Paris. **Dans de telles conditions, personne ne peut décemment envisager ce scénario de déménagement de la première gare routière de France.**

A défaut de solutions réellement disponibles et répondant aux critères mis en avant par l'Autorité dans son rapport pour garantir la pérennité du secteur, **les conséquences de la fermeture de la gare routière de Bercy Seine à Paris pourraient être très préjudiciables sur le plan économique, social et environnemental** (report vers des modes de transport plus coûteux et plus polluants ; renonciation aux déplacements ; moins bonne accessibilité de la capitale notamment pour les touristes ; etc.). Le secteur SLO serait fortement et négativement impacté, et la répartition désordonnée des autocars dans Paris serait source de nuisances.

Le rapport de l'Autorité sur l'accueil des autocars librement organisés en Île-de-France est une première étape importante, mais **c'est maintenant l'avenir du transport par autocars en France qui se joue**. Les riverains du 12e arrondissement ont témoigné des nuisances qu'ils ont subies du fait de l'activité importante de la gare routière de Bercy Seine. BlaBlaCar ne cherche ni à nier, ni même à minimiser ces nuisances. Cependant, **nous restons convaincus qu'un dialogue doit être instauré entre les opérateurs SLO et la mairie de Paris pour améliorer la gare routière de Bercy Seine et le cheminement piéton qui permet d'y accéder**. Des élus du 12e arrondissement, notamment M. Franck Margain, ont demandé à plusieurs reprises **la conclusion d'une convention entre la Ville de Paris, la Saemes et les opérateurs SLO pour l'amélioration urgente de la gare de Bercy Seine**³. BlaBlaCar est évidemment favorable à cette proposition et souhaite, là encore, prendre part à toutes les actions qui pourront être menées pour améliorer la qualité et la sécurité de la gare routière de Bercy Seine et mettre un terme aux nuisances que subissent les habitants du 12e arrondissement, mais aussi nos salariés et nos passagers.

² Vœu relatif à l'avenir du site de la gare Pershing située dans le 17e arrondissement, présenté par Geoffroy BOULARD, Brigitte KUSTER et les élus du groupe Changer Paris - Conseil de Paris, Séance du Conseil de Paris des 25 juin et 8, 9 et 10 et 11 et 12 juillet 2024.

³ Vœu relatif à un accueil décent des visiteurs internationaux à la gare de Bercy-Seine, présenté par Franck MARGAIN et les élus du groupe Changer Paris - Conseil de Paris, Séance du Conseil de Paris des 25 juin et 8, 9 et 10 et 11 et 12 juillet 2024.

En tout état de cause, ce qu'il faut éviter à tout prix, c'est un déménagement "vite fait, mal fait" qui ne ferait que déplacer le problème vers le 17e arrondissement de Paris en l'aggravant (scénario "Porte Maillot / Douaumont"). Ce scénario du pire serait, en plus, coûteux pour la mairie de Paris.

L'Autorité de régulation des transports a pu montrer à plusieurs reprises que la libéralisation du transport régulier interurbain de voyageurs par autocar a "généralisé des **gains socio-économiques pour les usagers estimés à 109 M€ par an**"⁴. Par ailleurs, "les voyageurs qui préfèrent l'autocar à un autre mode de transport plus carboné, permettent d'**économiser plus de 15 milliers de tonnes de CO2 par an**"⁵. Ainsi, il apparaît clairement que **bâtir la mobilité décarbonée de demain**⁶ ne pourra pas se faire sans les SLO, 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. Mais pour cela, les gares routières sont indispensables.

L'annonce de la fermeture de la gare routière de Bercy Seine peut être une opportunité. Celle de faire mieux, d'être enfin à la hauteur des standards européens en dotant Paris d'une gare routière avec un haut niveau de qualité et de sécurité. Pour cela, la raison, l'intérêt des usagers, et la pérennité de l'offre de transport en cars SLO doivent présider aux futures décisions. BlaBlaCar sera, comme elle l'a été tout au long des travaux de l'Autorité, disponible et volontaire pour trouver, avec l'ensemble des parties prenantes, la meilleure solution.

En remerciant, à nouveau, l'Autorité de régulation des transports pour l'élaboration et la publication de ce rapport.

Nicolas Brusson,
CEO

⁴ Autorité de régulation des transports, [Rapport annuel sur le marché du transport par autocar et sur les gares routières en France en 2021](#).

⁵ Ibidem.

⁶ "[Nous appelons à la mise en œuvre d'un plan national ambitieux en faveur des gares routières pour bâtir la mobilité décarbonée de demain](#)", Le Monde, 11 novembre 2023.

Réf : Rapport sur l'accueil des autocars librement organisés en Île-de-France

Objet : Réponse de la FNTV à la demande d'observation de l'ART

Jean-Sébastien Barrault
Président de la FNTV
14 bis rue Daru
75008 Paris

Paris, le 10 juillet 2024

La Fédération nationale des transports de voyageurs (FNTV) est une association professionnelle qui rassemble les entreprises de transport routier de voyageurs (transports scolaires, lignes régulières, transports occasionnels et touristiques, services librement organisés) et les acteurs des nouvelles mobilités (covoiturage, transport à la demande dynamique et activités opérées au moyen de véhicules de moins de 10 places). Elle représente également le transport sanitaire et le transport de fonds et valeurs dans les négociations sociales de la branche : la Chambre nationale des services d'ambulances (CNSA) et la Fédération des entreprises de la sécurité fiduciaire (FEDESEFI) adhèrent à la FNTV. La FNTV représente plus de 1 300 entreprises de toutes tailles (TPE, PME, ETI et groupes) et ses adhérents emploient 85 000 salariés.

L'annonce en septembre 2023 par la mairie de Paris de la fermeture de la gare routière de Paris Bercy-Seine à l'issue des Jeux Olympique et Paralympiques de 2024 a suscité l'incompréhension et l'inquiétude de la FNTV et de ses entreprises adhérentes. En effet, cette décision aux conséquences lourdes pour l'activité des services librement organisés en France, n'a fait l'objet d'aucune concertation préalable, ni d'étude d'impact, ni de proposition d'alternative.

Afin d'objectiver les échanges et aider les différentes parties prenantes à trouver des solutions alternatives à l'utilisation de cette gare, l'Autorité de Régulation des Transports (ART) a pris l'initiative de lancer une étude. Cette dernière analyse les scénarii possibles pour des solutions alternatives à la gare de Paris Bercy-Seine.

La FNTV souhaite tout d'abord remercier l'ART de cette initiative, ainsi que pour la rigueur et la qualité de ses travaux, réalisés dans un souci d'écoute, de dialogue et d'objectivité.

Cette étude s'est déroulée en trois phases : une première de caractérisation des besoins opérationnels et des contraintes des parties prenantes, une deuxième d'état des lieux des capacités disponibles et une troisième qui établit des scénarios possibles en alternative à la gare de Bercy-Seine. A l'issue de ces travaux, malheureusement, aucun des scénarii possibles ne peut être déployé à si rapide échéance sur un site unique localisé dans Paris ou sa proche couronne.

Nous constatons que toutes les solutions identifiées par l'ART s'articulent sur au moins deux gares, amenant de la complexité pour les voyageurs dans la mise en œuvre de leurs correspondances. Par ailleurs, les jauges possibles à court et moyen terme semblent difficilement compatibles avec un maintien de l'activité et, en tout état de cause, ne permettent

pas aux opérateurs de services librement organisés de déployer les perspectives de développement qu'ils avaient identifiées.

La majorité des capitales en Europe et dans le monde dispose de gares routières dignes de ce nom, offrant un nombre de stationnements suffisant pour accueillir les flux et des conditions de sécurité, d'information et de confort bien supérieures à celles de Bercy-Seine.

L'offre de transport par autocars longue distance en France constitue une solution indispensable de mobilité alternative à la voiture individuelle et complémentaire au train pour se déplacer sur de longues distances et réduire ainsi l'empreinte carbone individuelle des voyageurs. Elle a rencontré, depuis sa création en 2015, un public dont une large part ne pourrait pas se déplacer sans cette nouvelle offre. En dehors de la période de crise sanitaire qui a freiné son développement, le niveau de fréquentation a retrouvé en 2022 son niveau de 2018, avec 7,8 à 9,3 millions de passagers qui l'ont utilisée pour des liaisons domestiques. Cette offre de transport permet de proposer une tarification compétitive aux ménages aux revenus les plus modestes. Elle peut donc être qualifiée de « solution de transport écologique et sociale ».

Dans une tribune publiée dans Le Monde en novembre 2023, un collectif d'élus et de professionnels du secteur lançait un appel à la mise en œuvre d'un plan national ambitieux en faveur des gares routières : « 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 s'adapter facilement aux évolutions des habitudes de déplacement. »

Paris et l'Ile-de-France se trouvent, comme pour les modes ferroviaires et aériens, au cœur de ces déplacements terrestres. La gare de Bercy-Seine, à elle seule, représente près de 5 millions de voyageurs qui ont transité par cette gare en 2023, dont 44% de Parisiens intra-muros. Un positionnement de cette gare routière en dehors de la capitale ne permettrait pas de remplir cette fonction nodale et remettrait en cause l'attractivité, voire l'existence, de ce mode de transport collectif dont presque la moitié de la clientèle sont des Parisiens.

La décision de fermeture de Bercy-Seine par la Ville de Paris ne peut donc intervenir avant qu'une alternative crédible et répondant aux besoins soit opérationnelle pour accueillir les « cars Macron » et leurs passagers, 24h/24, dans Paris ou son immédiate périphérie, avec une connexion multimodale forte afin de continuer à assurer une desserte accessible sans voiture. La nouvelle gare routière devra naturellement garantir un haut niveau de sécurité et de service, être sûre et bien entretenue, tant pour le confort des usagers que pour minimiser l'impact de cette nouvelle infrastructure sur les riverains.

Alors que le nombre de voyageurs croît chaque année et que Paris constitue la destination française privilégiée, les solutions identifiées dans cette étude et déployables à court terme risquent de contraindre l'activité et posent même la question de sa pérennité en attendant le déploiement de solutions potentielles de plus long terme, comme celle dessinée sur le pôle de Saint-Denis Pleyel.

Cette situation démontre les importantes lacunes existantes en termes de gouvernance et d'implantation des gares routières françaises. Il semble anormal qu'une infrastructure essentielle à une activité économique et à la mobilité puisse faire l'objet d'une décision arbitraire sans formalisme, ni étude particulière et alors même qu'elle est viable économiquement et contribue à rendre les mobilités plus sobres.

Dès les discussions préalables à la loi pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques de 2015, la FNTV avait alerté l'Etat sur la nécessité d'accompagner le

développement de ce nouveau marché de lignes nationales par autocar par l'aménagement d'infrastructures permettant d'accueillir les voyageurs dans des conditions de sécurité et de confort optimales. Le constat partagé de sous-équipement, de saturation, voire d'inexistence en certains points du territoire, en infrastructures d'accueil, qu'il s'agisse de pôles d'échanges multimodaux, de gares routières ou de simples points d'arrêts, imposait d'engager des projets à court terme.

Le développement des cars « Macron » a mis ensuite en évidence le besoin urgent de modernisation des gares routières, infrastructures longtemps délaissées par les pouvoirs publics. La transformation des comportements de mobilité et l'augmentation des flux associée à ces nouveaux services de transport ont remis au centre des préoccupations les nœuds de connexion, et notamment les gares routières. En effet, ces lignes nécessitent des infrastructures pour que les voyageurs puissent débuter et achever leur trajet dans de bonnes conditions.

Ce besoin s'est bien souvent heurté à la limite du cadre juridique actuel sur la gouvernance des gares routières. Il convient dès lors, comme le rappelle le présent rapport de l'ART, de déterminer et de sécuriser ce cadre afin d'éviter à l'avenir que la décision d'une collectivité n'entraîne la fragilisation d'un mode de transport national qui contribue aux besoins de mobilités de Français et qui doit ainsi faire partie intégrante de politiques publiques de mobilités coordonnées tant au niveau national que local.

La FNTV avait pourtant obtenu quelques avancées dans la loi d'orientation des mobilités du 24 décembre 2019. En effet, l'article 9 de la loi prévoit de « favoriser dans la politique globale des transports, dans le cadre de la logique intermodale, la création ou l'aménagement de pôles d'échanges multimodaux dimensionnés aux flux des passagers ». Cette disposition non-contraignante n'a malheureusement à ce jour pas trouvé d'application concrète.

La pérennité et le développement d'un mode de déplacement écologique et économique ne doit pas se trouver à la merci d'une décision de la Ville de Paris, seule collectivité en France qui stigmatise le transport par autocar plutôt que d'en organiser les flux de façon à en faire un atout d'attractivité vertueux pour la capitale française. En effet, depuis plusieurs années, les élus de Paris mènent une politique active visant à faire sortir de son périmètre géographique les autocars de tourisme (zone à faible émission, zone à trafic limité dans le centre de Paris à compter d'octobre 2024 autorisée à tous les véhicules motorisés pour un trafic de destination sauf aux autocars, réduction du nombre de places de stationnement autocars, augmentation des tarifs de stationnements autocars...). La transformation de la gare Bercy-Seine en un parking exclusivement dédié aux autocars de tourisme ne répond pas aux besoins de ces derniers. La gare est éloignée des sites touristiques de la capitale où s'opèrent les déposes-reprises, ce qui engendrera un accroissement de la circulation entre ces sites généralement centraux et la gare Bercy-Seine.

A l'inverse, de nombreuses autres municipalités adoptent des politiques d'accueil et de stationnement des autocars pour encourager le développement d'un tourisme responsable.

Le transport collectif par autocar fait également l'objet de nombreux travaux de l'Etat, des Régions ou des agglomérations en vue d'accroître son utilisation. Leurs objectifs sont de limiter l'usage des véhicules individuels compte tenu de l'importance de la contribution des transports collectifs à la décarbonation des déplacements tant dans les zones périurbaines que rurales. Ainsi, la création des lignes de cars express dans le cadre des services express régionaux métropolitains a conduit l'Etat à lancer un groupe de travail sur les gares routières et les pôles d'échanges multimodaux.

Cette étude de l'ART constitue donc une première étape et apporte des éléments nécessaires aux échanges à conduire à présent avec les territoires et les parties prenantes, afin que les

opérateurs SLO puissent poursuivre leurs activités dans un calendrier réaliste au bénéfice des millions de passagers transportés depuis l'ouverture du marché en 2015.

Le rapport de l'ART, bien qu'il ait été conduit selon une méthode rigoureuse et s'attache à l'étude minutieuse, exhaustive et objective de l'ensemble de possibilités, ne présente que des scénarios alternatifs multisites, avec une capacité d'accueil inférieure à l'existant, nécessitant des travaux d'aménagements et offrant une qualité de service et de sécurité inférieures à l'offre déjà insuffisante de la gare de Bercy. En conséquence, la FNTV demande que le projet de fermeture de la gare de Bercy-Seine soit ajourné, le temps de faire de cette décision une opportunité pour offrir de meilleures conditions d'accueil aux passagers plutôt que de précipiter une relocalisation dans l'urgence et qui aurait des conséquences fatales pour l'activité de transport longue distance de passagers en France.

Jean-Sébastien Barrault,
Président de la FNTV



Réf : Rapport sur l'accueil des autocars librement organisés en Île-de-France

Objet : Réponse de la Ville de Paris à la demande d'observation de l'ART

M. Thierry Guimbaud
Président de l'ART
11 place des 5 martyrs
Du lycée Buffon
75015 Paris

Paris, le 11 juillet 2024

Par mail en date du 3 juillet 2024, vous nous avez fait parvenir votre rapport sur l'accueil des autocars en service librement organisé (SLO) en Ile-de-France. Nous tenons tout d'abord à vous remercier pour l'intérêt porté à cette problématique, et l'attention portée aux attentes de la Ville de Paris.

L'exécutif parisien a confirmé à son administration sa volonté de réserver le site de Bercy Seine au remisage des cars de tourisme, dans un contexte où la Ville de Paris entend limiter l'accès des autocars dans le centre de la capitale. La fermeture de la gare routière de Bercy Seine aux autocars en service librement organisé sera donc effective à brève échéance dans le respect des contraintes techniques des opérateurs. Afin d'éviter la concentration des nuisances aujourd'hui constatées sur le site de Bercy Seine, la Ville de Paris considère qu'il est nécessaire de répartir les SLO sur au moins deux sites à l'échelle régionale.

En ce sens, la Ville de Paris est prête à étudier des solutions pour accueillir une partie des flux SLO. Elle privilégie à ce jour la mise à disposition du site « Pershing – Porte Maillot », ce site nécessitant des aménagements importants pour pouvoir accueillir les SLO. Ces aménagements pourraient être réalisés d'ici l'été 2025, ce qui représente un effort significatif de la Ville de Paris pour prendre part à la régulation de ce service.

Comme vous le soulignez dans votre rapport, pour permettre l'accueil de la totalité des services accueillis à Bercy-Seine, un autre site doit être rapidement déterminé. Afin de ne pas faire porter sur une seule collectivité la charge de la régulation de ce service, ce second site devra être situé hors du territoire parisien. Le rapport indique à ce titre des pistes intéressantes. L'échéance lointaine de la perspective d'une gare centrale à Saint Denis Pleyel nous conduit à privilégier ce qui est qualifié dans votre rapport de « seconde stratégie » (chapitre 4 : Les recommandations).

En revanche, la mise à disposition simultanée des sites « Pershing » et « Douaumont » ne nous paraît pas souhaitable pour plusieurs raisons :

- Le site de Douaumont ne se prête pas à l'accueil massif de piétons (absence de quais et de cheminements dédiés à l'intérieur du site)
- Il est nécessaire de conserver une capacité de remisage pour les cars de tourisme dans le nord-ouest de Paris.

En liaison avec la Préfecture de Police, il paraît néanmoins envisageable de mettre à profit le site de Douaumont – Porte de Clichy pour l'accueil de la ligne « Aérobus » reliant Paris à l'aéroport de Beauvais, après la fin des jeux paralympiques. Ces dispositions permettraient d'accroître la capacité dévolue aux SLO à Pershing.

La Ville de Paris rejoint enfin pleinement les recommandations de l'ART pour la mise en place d'une gouvernance à l'échelle métropolitaine / régionale pour organiser l'accueil des SLO dans de bonnes conditions.

François Wouts
Directeur de la Voirie
et des Déplacements
de la Ville de Paris



Réf : Rapport sur l'accueil des autocars librement organisés en Île-de-France

Objet : Réponse de l'Apur à la demande d'observation de l'ART

Paris, le 10 juillet 2024

Dans le cadre du groupe de travail ayant contribué aux travaux de l'ART sur l'étude des solutions alternatives à la gare de Bercy, l'Apur et l'ensemble des participants ont été sollicités pour émettre un avis sur le rapport d'analyse et propositions de scénarios envisagés.

Pour rappel, l'Apur a notamment publié en 2023¹ une étude consacrée à l'accueil des autocars librement organisés. Ces travaux ont montré le développement rapide des services d'autocars librement organisés dans le Grand Paris et l'émergence d'un système d'accueil multipolaires qui s'est constitué au gré des opportunités constituant un maillage de 16 gares à l'échelle du Grand Paris avec une gare structurante en cœur de Métropole et un maillage de points d'arrêts.

Dans ce cadre, la mobilisation de données fournies par les opérateurs, les entretiens menés avec plusieurs intervenants en lien avec le secteur (ART, gestionnaires, collectivités), l'analyse des résultats d'une enquête administrée auprès d'usagers de la gare routière de Bercy-Seine et l'examen du maillage dans le Grand Paris, ont permis d'éclairer plusieurs angles du secteur : la position de chaque aménagement dans le fonctionnement du service, les attentes des opérateurs et exploitants, le profil des usagers ainsi que les gains d'accessibilité attendus à l'horizon 2030 du fait de l'arrivée du nouveau métro..

En conclusion plusieurs pistes sont mentionnées dans l'étude pour améliorer l'accueil des SLO dont la nécessité d'engager une réflexion sur la création et la consolidation de polarités en rocade, pouvant notamment s'appuyer sur le réseau de transports majeur du Grand Paris afin d'assurer une bonne desserte en transports en commun de ces équipements.

Au regard de ces conclusions, la scénarisation proposée dans les travaux de l'ART de s'appuyer sur « un ou deux sites bien connectés aux transports en commun » s'inscrit dans la complémentarité. Elle se fonde d'une part sur l'implantation d'un pôle sur le site Pershing - Porte Maillot pour compenser l'arrêt du site Bercy et sur la création d'un second pôle métropolitain à définir.

La proposition de la Ville de Paris d'implanter un pôle sur le site Pershing - Porte Maillot est particulièrement intéressante car elle permet de maintenir une gare de grande dimension dans Paris. Le site pourrait accueillir 20 quais, soit une capacité équivalente à la moitié du site de la gare de Bercy et cohérente avec l'enquête des origines destination de la gare de Bercy. Il présente de bonnes conditions de desserte en transports en communs par une offre variée et performante (Ligne 1 du métro, RER C, RER E et tramway T3b). Il est également situé à proximité

¹ <https://www.apur.org/fr/nos-travaux/accueil-autocars-librement-organises>

immédiate du boulevard Périphérique, ce qui permet de réduire la circulation des autocars dans la ville et de fiabiliser les temps de parcours pour les opérateurs.

Concernant le second pôle parmi les différentes options étudiées pour un second pôle, 2 sites ressortent au regard des indicateurs étudiés par l'ART et partagés par le groupe de travail : Rosny Bois-Perrier et Saint-Denis Pleyel. Les autres options paraissent moins satisfaisantes selon le rapport de l'ART (Saint-Denis Université, Nanterre-Jules Verne, Gallieni, Pont de Sèvres, Massy-Vilmorin, Aéroport d'Orly).

La configuration « Pershing - Porte Maillot + Rosny Bois-Perrier » est intéressante car elle offre l'intérêt d'équilibrer géographiquement les deux pôles au sein de la Métropole du Grand Paris, tout en garantissant une bonne connexion entre eux (itinéraire direct de l'ordre de la demi-heure par le RER E). De plus, depuis juin 2024, le prolongement de la ligne 11 de métro permet de connecter efficacement le site de Rosny au centre de Paris.

La configuration Pershing - Porte Maillot + Saint-Denis Pleyel est également intéressante au vu de la future desserte de ce pôle en transport en commun. Seule gare du réseau du Grand Paris express à connecter 4 lignes du métro, elle accueillera 250000 voyageurs par jour, la fréquentation la plus importante des nouvelles gares du Grand Paris Express. Sa bonne connexion à l'autoroute A1 est également un atout.

Les questions foncières sont déterminantes pour la suite des études opérationnelles qu'il convient de mener pour stabiliser les options.

Alexandre LABASSE,
Directeur Général de l'Apur

Réf : Rapport sur l'accueil des autocars librement organisés en Île-de-France (version définitive : juillet 2024)

Objet : Réponse d'Île-de-France Mobilités à la demande d'observation de l'ART

Laurent Probst
Directeur Général

41, rue de Châteaudun
75009 Paris

Paris, le 11 juillet 2024

Les services librement organisés (SLO) d'autocars constituent une solution de mobilité longue distance terrestre complémentaire de celles du train et du covoiturage et qui profite largement aux franciliens. Île-de-France Mobilités note que 4,7 millions de passagers ont transité en 2023 par la gare de Paris-Bercy Seine. Le cumul de la fréquentation des sites de dépose/reprise en Île-de-France dépasse les **7,5 millions de passagers par an**. La quasi-totalité des agglomérations de plus de 50 000 habitants sont desservies depuis la gare routière de Bercy-Seine et plus de 250 destinations internationales y sont proposées. Cette offre est particulièrement adaptée aux voyageurs à plus faible revenu et notamment aux jeunes (38% des voyageurs SLO ont entre 18 et 24 ans alors que cette tranche d'âge représente un peu moins de 18% de la population).

La décision prise par la Ville de Paris en 2023 de fermer la gare de Bercy-Seine, même si elle est motivée par l'inadaptation relative de ce site, n'a donné lieu à aucune concertation préalable ni avec les opérateurs, ni avec les autres parties prenantes. Elle a mis les principaux opérateurs SLO devant le fait accompli avec le risque fort de remettre en cause tout ou partie de leur activité. Île-de-France Mobilités et plusieurs collectivités seront également affectés dès 2025 par cette décision. Île-de-France Mobilités salue donc la démarche partenariale engagée par l'Autorité de Régulation des Transports (ART) qui a permis d'étudier au premier semestre 2024 plusieurs scénarios alternatifs d'accueil des SLO en Ile-de-France à moyen et long termes. Il aurait été néanmoins préférable que cette étude constitue un préalable à la décision de fermer Bercy-Seine plutôt que la conséquence de cette décision.

S'agissant des scénarios, Île-de-France Mobilités note que, selon l'ART (section 3), « *seuls trois scénarios d'accueil apparaissent répondre aux besoins mais ils ne sont faisables que sous certaines conditions. Le scénario Porte Maillot - Douaumont peut être techniquement mis en place à court terme. Le scénario Porte Maillot – Saint-Denis Pleyel offrirait une accessibilité et une qualité de de service supérieures mais il n'est faisable qu'à long terme (horizon 2030 et au-delà). Enfin le scénario Porte Maillot - Rosny Bois-Perrier est une alternative intéressante, même si la distance au centre de Paris en constitue une faiblesse* ».

S'agissant du scénario Porte Maillot – parking de Douaumont, Île-de-France Mobilités constate que ce scénario peut être mis en place par la Ville de Paris qui est propriétaire des deux sites. La Ville de Paris accompagnerait ainsi les conséquences de la fermeture de Bercy-Seine, dans un calendrier qu'il lui appartient de coordonner. Néanmoins, comme indiqué par l'ART, ce scénario implique de trouver une solution durable à l'accueil des navettes opérées par la société Aérobus entre Paris et l'aéroport de Beauvais.

S'agissant du scénario Maillot – Saint-Denis Pleyel, Île-de-France Mobilités craint que l'ART ne surestime à ce stade la faisabilité d'un tel scénario, compte tenu d'une part des incertitudes sur la valorisation foncière affecté à la gare routière et, d'autre part, que, dans l'esprit de Plaine Commune, cette gare routière serait nécessairement souterraine ce qui conduirait à des coûts d'investissement très conséquents et à des autorisations non acquises en termes de sécurité incendie. Île-de-France Mobilités conseille à l'ART de se faire préciser rapidement par Plaine Commune les conditions techniques et financières préalables à l'accueil d'une gare routière SLO sur ce site et de s'assurer de la faisabilité d'une telle gare routière en souterrain auprès des autorités compétentes.

S'agissant du scénario Porte Maillot – Rosny Bois-Perrier, Île-de-France Mobilités constate que ce site dispose de vastes surfaces de parking en surface aujourd'hui sous-utilisées au nord du site, que ce site dispose de services de qualité au sein du centre commercial Rosny 2 et d'une offre de restauration conséquente et, enfin, que ce site est très bien desservi (RER E et ligne 11 + gare routière) avec une desserte qui va s'accroître dans les prochaines années (refonte totale de la gare SNCF à horizon 2027 et arrivée de la Ligne 15 Est à horizon 2031). Ainsi ce site bénéficie d'une très bonne connexion en transport public : 20 minutes de République par la ligne 11 du métro et de Gare du Nord par le RER E, 25 minutes de Chatelet par la 11 et de Saint Lazare par le RER E, connexion à d'autres grands pôles d'échange franciliens (Val de Fontenay, La Défense). Île-de-France Mobilités rappelle que l'exploitation du parking de Rosny 2 nécessite d'obtenir l'accord du propriétaire privé du site et de la Ville de Rosny pour y accueillir du public. La poursuite de ce scénario suppose donc l'engagement de contacts dans les meilleurs délais avec les parties intéressées.

S'agissant des autres sites, Île-de-France Mobilités considère que plusieurs d'entre eux disposant d'une forte capacité foncière potentielle méritent d'être examinés dans une vision stratégique multisites considérant que la liaison entre les sites est assurée par le réseau de transport régional (RER A-B-C-D-E, Métros 11, 14, 15, 18). En effet :

- **le site de Massy-Vilmorin SNCF** est desservi par deux RER (B et C), un tram (T12), deux gares routières (Atlantis et Vilmorin), une future ligne de métro (ligne 18 à horizon 2026) et un service de cars express franciliens qui va se renforcer ;
- **le site d'Orly** est desservi par la ligne de métro 14, le tramway T7 et le RER C et, à horizon 2028, la future ligne de métro 18. L'opérateur foncier et de services ADP semble ouvert à accueillir cette fonction transport émergente.

Le rapport (section 2.4) considère comme crédible la couverture des investissements nécessaires par les redevances demandées aux SLO. Île-de-France Mobilités prend note de cette première analyse de l'ART mais préconise d'**approfondir le modèle économique des coûts d'investissement et d'exploitation**, en intégrant notamment la composante foncière qui est stratégique. A cet égard les coûts d'aménagement et d'équipement mentionnés dans l'annexe 1 sont hors foncier ce qui biaise l'analyse financière. Or le foncier n'est jamais « gratuit ». En outre, dans l'hypothèse de gares routières souterraines, et sous réserve que la réglementation le permette, les coûts d'investissement seraient nettement supérieurs à ceux avancés par l'ART.

L'ensemble des parties prenantes doivent s'entendre pour assurer collectivement l'accueil des voyageurs dans de bonnes conditions de service. Cependant comme cela est rappelé par l'ART (section 1.3 du rapport provisoire), « aucune collectivité n'est responsable de l'accueil des SLO. Dans les faits ce sont souvent les autorités organisatrices de la mobilité régionales ou locales qui exploitent les principales gares routières. Les premières le font au titre de leur compétence d'organisation des transports conventionnés d'intérêt régional, les gares qu'elles exploitent accueillant principalement les services qu'elles ont conventionnés ; les secondes le font soit au titre de leur compétence de stationnement - la mise à disposition de telles infrastructures permettant de faciliter la circulation des cars SLO -, soit au titre de leur compétence d'organisation des transports collectifs sur leur périmètre. [...] Aucune personne publique, au niveau local ou national, ne s'est toutefois explicitement vu confier l'obligation de planifier et de mettre en œuvre un réseau de gares routières cohérent pour l'accueil des SLO [...]. Néanmoins, une collectivité est en droit de décider, à tout moment, de cesser d'utiliser un site comme gare routière et n'a pas d'obligation légale de proposer une solution de remplacement. L'ART ne dispose pas non plus de levier juridique lui permettant d'agir dans cette situation ».

Les constats de l'ART remettent ainsi en exergue l'importance des gares routières pour le développement des SLO et le caractère inachevé du cadre réglementaire mis en place lors de l'ouverture du marché du transport par autocar en 2015. **Considérant l'importance de ces services pour la mobilité des franciliens, Île-de-France Mobilités est ouverte à expérimenter une prise de compétence régionale pour la planification, la mise en œuvre et la gestion d'un réseau de gares routières d'accueil des SLO.** Pour être efficiente, une telle évolution est conditionnée à l'attribution à Île-de-France Mobilités des leviers suffisants en matière foncière (cession à son profit des actifs publics utilisés pour les gares routières, droit de préemption urbain...), ainsi qu'en matière économique : une étude d'impact devra utilement éclairer préalablement la faisabilité économique du schéma proposé tant en termes d'investissement que de fonctionnement, à savoir la couverture, par les redevances demandés aux SLO, de l'intégralité des coûts.

Dans l'attente, il importe d'assurer la continuité de l'accueil des SLO en Île-de-France, ce qui devrait conduire la Ville de Paris soit à surseoir à sa décision de fermeture de la gare de Bercy-Seine, soit à assurer un transfert sur les sites Porte Maillot – parking de Douaumont, dont elle est propriétaire, dans des conditions opérationnelles et économiques acceptables pour les opérateurs.


Laurent PROBST



**MINISTÈRE
DE LA TRANSITION
ÉCOLOGIQUE
ET DE LA COHÉSION
DES TERRITOIRES**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

**Direction générale des infrastructures,
des transports et des mobilités**

La Défense, le 11 juillet 2024

Direction des mobilités routières

*Sous-direction de la régulation et la performance durable
des transports routiers*

La directrice des mobilités routières

à

**Monsieur le président de l'Autorité de
régulation des transports**

Objet : Réponse de la direction générale des infrastructures, des transports et des mobilités à la demande d'observation de l'ART concernant le rapport sur l'accueil des autocars librement organisés en Île-de-France.

Réf : **Rapport sur l'accueil des autocars librement organisés en Île-de-France**

Vous m'avez transmis, pour observations éventuelles au titre de l'instruction réalisée par les services de l'Etat des autorisations des services internationaux réguliers de transport routier de voyageurs par autocar, le rapport définitif de l'Autorité de régulation des transports (ART) adopté en juillet 2024 sur « l'accueil des autocars librement organisés en Île-de-France ».

Ce rapport précise, dans la synthèse et dans la section 2.4.1, qu'une centaine de lignes régulières internationales de transport routier de voyageurs sera concernée par la délivrance de nouvelles autorisations et le rapport indique que, selon les opérateurs, le délai nécessaire au traitement par l'administration de la délivrance de ces autorisations pourrait atteindre 12 mois.

Tout d'abord, il conviendra, lorsque les décisions seront prises par les autorités compétentes et en fonction du scénario retenu, de réaliser une estimation précise des délais nécessaires avec le concours des opérateurs et des services déconcentrés qui instruisent ces autorisations.

Plusieurs éléments peuvent néanmoins être d'ores et déjà mentionnés.

En premier lieu, à date, ce sont environ 250 autorisations valides qui sont potentiellement concernées. Une identification des autorisations effectivement actives devra être réalisée par les opérateurs.

En second lieu, l'article 9 du règlement (CE) n°1073/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009 établissant des règles communes pour l'accès au marché international des services de transport par autocars et autobus, et modifiant le règlement (CE) no 561/2006 dispose que : « Dans le cas d'une modification de moindre importance des conditions d'exploitation, en particulier d'une adaptation des fréquences, des tarifs et des horaires, il suffit que l'autorité délivrante communique l'information relative à la modification aux autres États membres concernés ».

Ainsi, dès lors que le changement du lieu de desserte aura pour conséquence un changement mineur des horaires du service, des autorisations modificatives pourront être délivrées sans consultation préalable des autres Etats membres concernés et seront suivies d'une information de ces Etats, après délivrance. Or, les consultations préalables sont un des principaux facteurs dimensionnant les délais de traitement des demandes. Pour ces cas, les opérateurs n'auront à produire que les pièces modifiées et il ne sera pas non plus nécessaire de procéder à l'instruction complète des dossiers comme s'il s'agissait de lignes nouvelles. Ce pourrait être le cas d'une proportion significative des lignes concernées.

C'est dans le cas seulement où les opérateurs souhaiteront revoir en profondeur les lignes que de nouvelles demandes devront être déposées et instruites. Il convient également de noter que quelques autorisations concernent des Etats tiers tels que la Suisse exigeant une consultation systématique pour toute modification.

Ainsi, un travail de planification et de hiérarchisation des travaux devra intervenir en lien avec les opérateurs, en fonction de l'importance des modifications à apporter aux autorisations en exploitation qu'ils demanderont et selon que les lignes internationales concernent seulement des Etats membres de l'Union européenne ou des Etats tiers.

Une coordination renforcée, une organisation adaptée, tant chez les opérateurs que dans les services de l'Etat, une programmation anticipée du dépôt des demandes et la qualité des dossiers seront autant de facteurs de nature à fluidifier les opérations et à raccourcir les délais nécessaires au traitement des autorisations des services réguliers internationaux.

En tout état de cause, sous réserve de l'ampleur des modifications demandées par les opérateurs, un délai de 12 mois apparaît disproportionné. Au regard des autres dispositions à prendre et même si cela représente une étape significative, ce volet ne devrait pas être sur le chemin critique de l'opération, dès lors qu'elle sera programmée et que les demandes seront anticipées.

Je précise enfin que les services nationaux, librement organisés, ne sont pas concernés par des autorisations.

La directrice des mobilités routières



Paris, le 09 JUIL. 2024

Le Président

Réf : Rapport sur l'accueil des autocars librement organisés en Île-de-France

Objet : Réponse de la Métropole du Grand Paris à la demande d'observation de l'ART

Monsieur Thierry GUIMBAUD
Président
Autorité de Régulation des Transports
11 place des Cinq Martyrs du Lycée Buffon
75675 PARIS CEDEX 14

 Monsieur le Président,

L'Autorité de Régulation des Transports a décidé d'engager une étude visant à proposer des solutions d'accueil viables pour les services librement organisés (SLO) d'autocars après l'annonce de la fermeture de la gare de Bercy. Je tiens à saluer votre mobilisation et la qualité des travaux que vous avez menés ces derniers mois, dans des délais relativement courts.

La Métropole a été associée aux différents groupes de travail que vous avez constitué pour vous appuyer sur l'expertise des parties prenantes notamment la Ville de Paris, Ile-de-France Mobilités, ainsi que les opérateurs concernés, et je vous en remercie.

Par courrier en date du 17 juin, je vous ai adressé l'avis de la Métropole sur le rapport provisoire. Je me réjouis de la prise en compte de ces remarques. Dans le cadre du droit de réponse, je souhaite que la présente contribution de la Métropole puisse être annexée au rapport définitif.

La Ville de Paris a en effet annoncé, en septembre 2023, la fermeture, après les Jeux Olympiques et Paralympiques Paris 2024, de la Gare routière de Bercy-Seine, qui a accueilli 4,7 millions de voyageurs de cars SLO en 2023 soit 30% des passagers du secteur en France. Cette fermeture, si elle se concrétise sans solution alternative viable, emportera un risque sur la pérennité d'un secteur économique en plein essor et par conséquent sur les emplois associés, une incidence sur l'accessibilité et l'attractivité touristique de la Métropole notamment pour les voyageurs, à savoir principalement des jeunes et des personnes aux revenus plus modestes, un impact écologique majeur du fait du report vers la voiture individuelle pour les trajets sans alternatives et enfin le risque potentiel d'un désorganisation au sein de certaines gares accueillant les services réguliers de transport.

Vous identifiez, dans votre rapport, 2 stratégies¹ envisageables dès l'automne 2025, sous réserve de lever certaines incertitudes. La Métropole souhaite la poursuite de la réflexion engagée, avec en particulier la réalisation des concertations nécessaires notamment avec la Préfecture de Police de Paris pour consolider les scénarios identifiés à moyen terme, et convenir d'un calendrier de fermeture de la gare de Bercy-Seine cohérent avec la mise en place d'une nouvelle solution d'accueil des SLO. Le délai supplémentaire au-delà des Jeux Olympiques et Paralympiques permettra de mieux organiser les alternatives immédiates pour les opérateurs et ainsi répondre à la nécessité de faire coïncider les calendriers (fermeture de Bercy et arrivée des opérateurs SLO sur un nouveau site est un point de forte vigilance).

Le rapport donne en effet un délai prévisionnel de 12 mois minimum entre le choix définitif de la solution alternative à la gare de Bercy-Seine et la fermeture effective de cette dernière. D'expérience, les calendriers affichés en phase amont sont généralement sujet aux aléas (nécessité de structuration d'une maîtrise d'ouvrage, d'engagements de marchés publics, des autorisations administratives/d'urbanisme, réalisation des études & travaux) et connaissent de ce fait assez souvent des dérives dans le temps. Ce point constitue une invitation forte pour l'entité en charge de l'aménagement du futur site de repli à se doter d'une bonne compétence d'assistance à maîtrise d'ouvrage.

Le modèle économique et les montants, en investissement et en exploitation, devront être affinés pour correspondre aux réalités locales, par rapport aux calculs théoriques en annexe 1.

Votre analyse pose le constat d'un vide juridique quant à la planification et la mise en œuvre d'une offre d'accueil adapté pour les opérateurs SLO. Je souscris totalement à votre proposition qu'à l'avenir, une collectivité soit responsable, à l'échelle d'une agglomération, de penser l'accueil des SLO en s'intéressant à son articulation avec le système de transport urbain, en dimensionnant justement le foncier nécessaire et en minimisant les nuisances imposées aux riverains.

La Métropole du Grand Paris pourrait assurer cette mission, planifier et coordonner l'émergence d'un réseau des gares routières du Grand Paris à horizon 5 à 10 ans. Dès lors que la Métropole sera légitimée dans ses compétences et ses moyens par l'Etat et avec l'appui d'Ile-de-France mobilités, elle pourra structurer son action en plusieurs phases :

- En premier lieu la réalisation d'un schéma d'organisation à l'échelle de la Métropole du Grand Paris corrélé aux projets de transport public en création (Grand Paris Express, CDG Express, Prolongement EOLE, Gare Villiers-Bry-Champigny, ...).
- Ensuite l'identification et la mise en œuvre des procédures administratives préalables à l'organisation et l'exploitation des gares routières, qui pourront prendre la forme par exemple de délégations de service public (DSP) pilotées par les collectivités qui accueilleront les futures gares,
- Et enfin, la mise en œuvre des éventuels investissements (publics et/ou privés) nécessaires pour faire émerger ou adapter les ouvrages à l'évolution de la fréquentation et aux normes d'accueil et de confort des usagers.

L'engagement de la Métropole se fera à la condition d'une confirmation de sa responsabilité et le transfert de moyens humains et financiers à définir notamment dans le cadre des mécanismes de transfert de charge.

Votre recommandation pour la mise en place d'une structure collégiale de pilotage du projet de déplacement de la gare de Bercy est très pertinente. Elle me semble utile pour organiser la phase de consolidation de votre étude préalablement à une décision sur le calendrier de fermeture de la

¹ La possibilité de mobilisée la gare de Saint-Denis Université en transitoire, un temps envisagé parmi les pistes réalistes, semble finalement abandonnée.

gare de Bercy-Seine et l'aménagement d'un site de repli qui garantissent la pérennité de l'offre de transport en autocar librement organisée en Ile-de-France. La Métropole y participera dans une perspective d'organisation du réseau des gares dans le moyen-long terme.

Enfin, concernant les hypothèses de dimensionnement des capacités nécessaires pour accueillir les opérateurs SLO dans les différents scénarios à 40 quais, je constate une non-prise en compte des besoins des navettes de l'aéroport de Beauvais dites « Aérobus ». Votre étude préconise la recherche d'un site d'accueil dédié à Aérobus sans toutefois proposer une alternative pour cette ligne d'intérêt national structurante avec l'aéroport de Beauvais et les millions de passagers transportés chaque année. La Métropole rappelle la nécessité, dans le processus décisionnel, de considérer les besoins de la ligne Aérobus au même titre que les autres opérateurs SLO sinon à identifier avec le Syndicat Mixte de l'Aéroport de Beauvais (SMABT) et son délégataire un site d'accueil. A ce propos, la Ville de Paris a assuré au SMABT le retour de la desserte Aérobus au Parking Pershing Porte-Maillot après les Jeux Olympiques et Paralympiques, une confirmation officielle de ce retour est attendue.

Benoit Coche

Patrick Ollier

Patrick OLLIER
Ancien Ministre
Maire de Rueil-Malmaison



Directeur de la publication : Thierry Guimbaud

Pilotage et coordination : Nicolas Wagner, Pauline Henriot

Auteurs et contributeurs : Alexandra Hassler, Quentin Lepetit, Ioana Vacaru, Anh Lai

Impression : Imprimerie de la direction de l'information légale et administrative en 50 exemplaires

Dépôt légal : juillet 2024

ISSN : En cours

L'étude sur l'accueil des autocars librement organisés en Île-de-France est consultable en ligne sur le site internet de l'Autorité de régulation des transports : <https://www.autorite-transport.fr>



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