

Monsieur Emmanuel MACRON
Ministre de l'Économie et des Finances
Télédoc 151
139, rue de Bercy
75572 Paris Cedex 12

Paris, le 4 juillet 2016

Objet : Transport autocar longue distance, infrastructure et enjeu de territoire.

Monsieur le Ministre,

Vous avez donné une impulsion majeure au transport de voyageurs par autocar.

Comme l'ont rapporté les bilans successifs de France Stratégie en février 2016 puis de l'ARAFER en avril et juin 2016, les effets de la loi pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques du 6 août 2015 sur le secteur autocar ne se sont pas fait attendre : le transport collectif routier longue distance connaît une croissance spectaculaire et va sans doute s'installer durablement dans le paysage des modes de déplacements des français. Selon ces premières observations, le développement des liaisons interurbaines, leur fréquentation et leurs retombées économiques, notamment en termes d'emploi, semblent confirmer les prévisions de vos services.

Cela étant, une ombre au tableau reste tenace : comme l'ont déjà signalé les opérateurs, le manque d'équipement d'accueil des voyageurs apparaît déjà comme un sérieux frein au développement de l'offre. Les infrastructures d'accueil existantes sont notoirement insuffisantes tant en quantité qu'en qualité ; l'anarchie qui semble s'installer peu à peu dans l'espace public mécontente de nombreux protagonistes : autocaristes, municipalités et voyageurs. Certaines gares routières actuelles sont indignes d'un transport public décent, même low-cost.

Cette situation est d'autant plus paradoxale que ces lieux d'accueil, judicieusement implantés et bien conçus, pourraient catalyser utilement le développement urbain. Comme pour les gares et ses pôles d'échange associés, ces nouveaux embarcadères sont autant d'opportunités d'activités et constituent certainement un enjeu de développement urbain. À notre connaissance, les réflexions du Grand Paris, passées et actuelles, n'ont pas pris en compte ces opportunités.

Dans le cadre de ses missions de facilitateur, la COFHUAT, association reconnue d'utilité publique, a pris l'initiative de réunir, le 23 juin 2016, certains protagonistes du secteur autocar et de l'aménagement urbain pour identifier les perspectives de solutions. De ces échanges, nous avons recensé trois types de problèmes:

1. Le modèle économique

Malgré le développement de ce nouveau marché fondé sur le besoin d'un transport à très faible coût, l'intense guerre des prix que se livrent actuellement les opérateurs fragilise les rentabilités des modèles économiques. Il s'ensuit que ces opérateurs ne sont pas en mesure de contribuer efficacement au financement des infrastructures nécessaires. Par ailleurs, les investisseurs privés potentiels (les concessionnaires d'autoroutes, par exemple) ne voient pas comment un retour sur investissement pourrait être garanti par un « toucher de quai » acceptable par

SECTION FRANÇAISE DE LA FIHUAT : FÉDÉRATION INTERNATIONALE POUR L'HABITAT, L'URBANISME ET L'AMÉNAGEMENT DES TERRITOIRES

les opérateurs, sauf à envisager la gare routière comme un pôle de service plus général (un centre commercial, par exemple). Dans cette dernière hypothèse, un modèle économique convaincant et viable dans la durée reste encore à trouver et ne peut s'opérer sans une forte impulsion publique.

2. L'aménagement du territoire

Enfin, à supposer que la question financière soit réglée, l'articulation avec l'aménagement territorial demeure problématique : où faut-il les implanter ? Comment les relier au réseau de transport existant ? À notre connaissance, aucune étude sérieuse n'a été engagée pour identifier les opportunités intelligentes sur le territoire. On constate, plutôt, un rejet de la part des municipalités au motif de la nuisance supposée de ce type de transport (bruit, pollution, engorgement). Les autorités de transport public de proximité considèrent volontiers que le caractère « longue distance » échappe à leur domaine de compétence.

3. La gouvernance

Au-delà des questions économiques, la gouvernance des gares routières française reste particulièrement insuffisante dans un secteur très concurrentiel comme celui des autocars longue distance. L'ARAFER, le régulateur ferroviaire et routier, est chargé de veiller au principe d'équité pour l'accessibilité des opérateurs aux gares routières mais n'a pas vocation à créer les dispositifs de gouvernance idoines. Or, aujourd'hui, à la différence de ce qui existe pour les aéroports, il n'existe pas d'organisme indépendant pour financer, exploiter et gérer les gares routières. Aujourd'hui, la SNCF semble bien organisée pour prendre en charge ce type d'infrastructure mais la question de sa légitimité se pose dans un contexte concurrentiel.

Au vu de ces conclusions, toute solution au problème des gares routières semble nécessiter une approche transversale mobilisant les opérateurs et l'ensemble des collectivités locales à des échelles variées du territoire hexagonal (Ville / Département / Région). Nous pensons que l'Etat, et plus particulièrement votre ministère, est dans son rôle pour faciliter la mise en place de mécanismes efficaces de financement et de gouvernance.

C'est pourquoi nous nous permettons de solliciter votre ministère pour envisager l'impulsion publique idoine permettant d'envisager un plan d'action et d'éviter les débordements non maîtrisés qui pourraient dégrader l'image du secteur autocar mais aussi celle des périphéries urbaines concernées. En tout état de cause, la COFHUAT est à votre disposition pour faire progresser, avec vous, la réflexion.

Conscient d'assister à l'émergence probable d'un phénomène de grande ampleur, nous sommes convaincus qu'avec votre concours, il est possible d'anticiper favorablement les évolutions et les opportunités de développement économiques qui en résultent.

En restant à votre écoute, je vous prie de croire, Monsieur le Ministre, à ma haute considération.

François Leblond
Préfet de région honoraire
Président de la Cofhuat