

L Gares routières : quelle marge de manœuvre pour les collectivités ?

Attention cependant. Les collectivités qui voudraient se lancer dans la création d'une gare routière doivent garder à l'esprit plusieurs aspects. D'abord, ces structures concernent différents acteurs: les villes, les exploitants, les opérateurs, les voyageurs (en plus de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières [Arafer], qui a un rôle de superviseur), etc. Ceux-ci n'ont pas nécessairement les mêmes besoins.

L'ouverture du marché des autocars longue distance en France, autorisée par la loi Macron du 6 août 2015, a été brutale et, selon beaucoup d'acteurs, sa mise en place mal préparée. Les principales critiques concernent notamment les gares routières, jugées inadaptées à cette nouvelle situation, et pour lesquelles les responsabilités ne sont pas encore clarifiées.

En effet, si l'ordonnance n°2016-79 du 29 janvier 2016 apporte des précisions concernant le cadre juridique de ces infrastructures, ni elle ni la loi ne précisent la compétence pour leur exploitation et leur financement.

Ce manque de clarté pourrait freiner leur développement, pourtant nécessaire. En effet, celles-ci peuvent limiter l'essor de points d'arrêt mal coordonnés et parsemés dans les villes, favoriser l'attractivité des territoires et permettre aux voyageurs d'accéder facilement à une offre de transport supplémentaire. Néanmoins, ce flou a aussi ses avantages, car il donne l'opportunité de trouver des solutions locales appropriées. Dans ce sens, la marge de manœuvre des communes dans l'organisation et le financement de ces infrastructures est énorme.

Ensuite, la loi n'oblige pas les opérateurs à utiliser les gares. Il faut donc trouver des solutions pour que ces dernières soient fréquentées. Dans ce sens, un bon pilotage du choix du site par les autorités publiques est primordial. Pour s'assurer que la gare

spécificités de chaque territoire. Il est cependant bon de savoir qu'une infrastructure simple, qui n'offre que des services indispensables, sera bien sûr plus abordable. Une gare plus complexe et mieux équipée sera plus coûteuse, surtout au cours de son exploitation, mais elle permettra un meilleur retour sur investissement: redevances plus élevées, location de commerces, frais de stationnement, publicité, etc.

Une fois cette étape franchie, la question du financement doit aussi se poser. On distingue trois principaux modèles d'organisation à ce propos: privé, partenariat public-privé et communal. Quelle que soit la forme privilégiée, les autorités publiques peuvent rester maîtresses de la situation et garder une influence sur les projets. En outre, grâce à des instruments adaptés permettant un bon retour sur investissement, les gares routières peuvent, au final, rester financièrement abordables, tout en représentant un vrai atout pour les territoires. ■



N.M.

NORA MERKEL,
consultante,
société de conseil
Trans-Missions
(Tours)



K.A.

KATRIN AUGUSTIN,
consultante,
société de conseil
KCW (Berlin)

sera bien placée, les communes peuvent, par exemple, mettre en place des procédures de concertation entre les acteurs et mener des enquêtes auprès des utilisateurs. Pour ce faire, elles peuvent s'appuyer sur les données collectées par l'Arafer, qui constituent une mine d'informations.

Autre point à déterminer: quel type de gare sélectionner et à quel coût? Bien sûr, ce choix s'effectue au cas par cas, en fonction des



Retrouvez l'intégralité
de cette opinion
www.lagazette.fr/434090