

Lise André



UFR SES
Département
Géographie
Aménagement
Environnement



Juin 2018

La pertinence des pôles d'échanges multimodaux périphériques pour les usagers face à l'évolution de l'accueil des différents services de cars interurbains

Le cas de l'agglomération toulousaine



Maître de stage : M. Masson
Sous la direction de Mme Siino
Master 1 Urbanisme et Aménagement
Parcours Transports, Mobilités

Remerciements

Tout d'abord je remercie Mme Siino responsable du Master Transport et Mobilités de m'avoir soutenue et appuyée tout au long de la rédaction de ce mémoire.

Un grand merci aussi à l'ensemble du personnel de la direction des transports au Conseil Départemental de la Haute-Garonne pour m'avoir accueillie avec gentillesse et bienveillance durant mes trois mois de stage. Et surtout à Mr Masson qui m'a apporté son soutien et son savoir pour me guider lors de mes différentes missions.

Pour finir, je remercie tous mes amis et ma famille qui me soutiennent sans relâche depuis 21 ans.

Sommaire

| | |
|---|----|
| Introduction | 4 |
| Chapitre 1 : L'évolution des services d'autocars et du territoire toulousain à l'origine du développement de l'accueil en périphérie ? | 9 |
| I. Les services de cars interurbains : réglementations, évolutions et spécificités | 10 |
| II. Conséquences sur les agglomérations françaises | 16 |
| III. Perspectives sur le territoire toulousain | 22 |
| Chapitre 2 : Diagnostic des besoins des PEM périphériques pour l'accueil des cars et analyse de la pertinence des différents pôles | 37 |
| I. Des besoins différents pour les acteurs qui dépendent surtout des services | 39 |
| II. Analyse de la pertinence des PEM toulousains pour un possible accueil des cars interurbains | 47 |
| Chapitre 3 : Quels sont les scénarios de délocalisation les plus acceptables pour les usagers des services interurbains par car ? | 61 |
| I. Profils des voyageurs interurbains toulousains et leurs pratiques et usages des mobilités | 62 |
| II. Appréhension de l'acceptabilité des voyageurs interurbains toulousains pour les différents scénarios de délocalisation | 71 |
| Bilan et conclusion | 81 |
| Bibliographie | 85 |
| Annexes | 88 |
| Tables des figures et des tableaux | 94 |
| Glossaire | 95 |
| Table des matières | 96 |

Introduction

Selon une étude effectuée en 2017, sur l'émergence des nouvelles formes de mobilités¹, l'Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Énergie (ADEME) démontre depuis 2014 plusieurs pratiques de mobilité qui émergent. Parmi elles figurent le vélopartage, l'autopartage, le covoiturage ou encore les voitures de transports avec chauffeurs (VTC) mais aussi l'utilisation des transports collectifs de type car non-urbain. Pourtant, l'utilisation des cars ne représente pas une toute nouvelle forme de mobilité. En effet, le transport en car de voyageurs sur des lignes interurbaines est une pratique qui existe depuis la première moitié du XXe siècle, qui a été utilisée et est toujours utilisée dans de nombreux pays du monde. Aux États-Unis par exemple le transport en car est privilégié pour les trajets interurbains voire entre les différents États juste après l'utilisation de l'avion. En Angleterre aussi, les lignes interurbaines en car sont fortement développées ainsi que les infrastructures d'accueil et les équipements. En France, c'est la voiture et le train qui se présentent comme les pratiques de mobilité favorisées pour les trajets interurbains. Ceci est le résultat de différents choix politiques effectués après la Seconde Guerre mondiale. De plus, les infrastructures liées à l'utilisation des cars interurbains ont pendant longtemps été peu développées et minimisées dans la plupart des documents de planification urbaine.

Le renouveau d'un intérêt pour les transports collectifs interurbains en car interroge à la fois les comportements de mobilité des voyageurs et l'adaptation des politiques de transports à de nouveaux impératifs d'aménagement du territoire. Or en matière de transport et d'aménagement du territoire de récentes évolutions juridiques et institutionnelles impactent directement l'offre de transports collectifs interurbains. S'ajoutent à cela des réflexions aux problèmes de trafic et d'étalement urbain qui nécessitent de repenser au moins en partie, l'organisation des échanges à l'intérieur des espaces métropolitains. C'est dans ce contexte là que j'ai été amenée à faire un stage de trois mois au sein de la direction des transports de la Haute-Garonne.

Ma mission principale a consisté à accompagner un prestataire extérieur² lors d'une étude commandée par le Conseil Départemental pour analyser les potentiels pôles d'échanges

¹ Mathieu CHASSIGNET, *L'observatoire des mobilités émergentes – partages, multimodalité, report modal, connexion généralisée... Comment les français réinventent-ils leurs pratiques de mobilités ?* ADEME, Mai 2017, <http://www.ademe.fr/sites/default/files/assets/documents/observatoire-mobilites-emergentes-2017-synthese.pdf>

² Bureau d'études Iter – Coopérative de conseils en mobilité

multimodaux périphériques qui pourraient être aménagés en complément et pour soulager la gare routière du pôle central.

En introduction au compte rendu de mon travail je présenterai rapidement le contexte institutionnel dans lequel intervient la réflexion aux évolutions des gares en périphérie, la problématique et la méthodologie qui ont conditionné la réalisation de ma mission.

Les services de car interurbains sont à différencier des bus urbains. Cette distinction a notamment été portée par la loi d'Orientation de Transports Intérieurs³ de 1982 (LOTI). Les lignes interurbaines sont les lignes qui dépassent les périmètres de transport urbain (PTU). Ces deux types de services se distinguent aussi plus facilement par la distance qui sépare les deux terminus et par le confort à l'intérieur du véhicule. Ils participent aussi à la multimodalité dans un pôle d'échanges et représentent des moyens de transport alternatifs à la voiture puisqu'ils ont la capacité de transporter un nombre de voyageurs supérieur à cette dernière dans un seul véhicule.

Aussi, les points d'arrêt et d'accueil entre les deux types de services se différencient par leurs aménagements ou équipements. Les arrêts interurbains nécessitent des équipements plus diversifiés comme par exemple un arrêt hors de la voirie pour ne pas gêner la circulation. Ces espaces se définissent par la possibilité d'utiliser plusieurs modes de transport différents à partir d'un même territoire. Le voyageur est supposé avoir un choix large de pratiques de mobilité : train, transports collectifs urbains et interurbains, vélos, voiture ou encore marche à pied. Dans ce type d'espace, l'intermodalité, qui est définie par l'utilisation successive de plusieurs modes de transport à la suite lors d'un seul et même trajet⁴, est donc forcément favorisée. Ces espaces doivent donc s'inscrire dans le tissu urbain du territoire auquel ils appartiennent mais aussi correspondre et respecter les différents besoins des différents modes de transport. La multimodalité et l'intermodalité sont aujourd'hui des politiques de transports importantes car elles favorisent des modes de transports alternatifs aux voitures. Celles-ci engendrent depuis longtemps des problèmes de pollution et de trafic trop dense dans les espaces urbains et le long des axes routiers périphériques. Par ailleurs, depuis de nombreuses années, les espaces urbains sont de plus en plus vastes et s'étendent sous la forme de périphéries plus ou moins denses. Ce qui a amené à l'élargissement des PTU vers l'extérieur des centres-villes et au développement toujours plus important de pôles multimodaux périphériques en interdépendance avec les pôles centraux urbains.

³ Loi n° 82-1153

⁴ Aurélie SOUCHON, De l'intermodalité à la multimodalité : Enjeux, limites et perspectives, Septembre 2006

Or tous les modes de transports ne requièrent pas les mêmes infrastructures et équipements. De plus, les systèmes de gestion dans les transports sont soumis à des réglementations strictes. Pour les services de cars interurbains, c'est l'Autorité de Régulation des Activités Ferroviaires et Routières (ARAFER) qui s'occupe du contrôle et du respect des différentes lois existants autour de ce mode de transport. Cette institution née en 2009 ne concernait que la régulation du système ferroviaire français⁵. En 2015, lui est aussi confiée celle des services routiers, c'est à dire les services de cars interurbains et le contrôle des autoroutes. Son rôle dans le domaine routier est de réguler les différents services pour un accès équitable aux aménagements et en cela permettre une concurrence entre les exploitants dans le but d'en faire profiter les usagers. L'ARAFER a donc comme mission de contrôler l'application des lois, régler les problèmes entre les différentes parties et elle a le droit de sanctionner les exploitants. L'ARAFER a aussi comme mission de réguler les initiatives des Autorités Organisatrices des Transports (AOT) pour les services interurbains représentées par les Régions depuis la loi Nouvelle Organisation Territoriale et la République⁶ (NOTRe) de 2015. Cette loi a transféré les compétences des transports routiers interurbains et des transports scolaires aux nouvelles régions françaises. C'est ainsi qu'au 1^{er} janvier 2018 la Région Occitanie est devenue AOT des transports interurbains pour les 13 départements qui la constituent. Depuis cette date, elle a donc pour mission de relayer les départements sur le transport des voyageurs des lignes interurbaines. Cependant, le département de la Haute-Garonne continue d'assurer les services interurbains dans le cadre d'une prolongation de délégation jusqu'en 2021 pour l'instant. Ainsi c'est le département et deux niveaux de collectivités territoriales (Région et Métropole) accompagnés d'une agence de contrôle de l'État qui sont aujourd'hui partie prenante dans la gouvernance de ces équipements pour la desserte de la métropole toulousaine.

Les lignes interurbaines de la Haute-Garonne appartiennent au réseau Arc-en-ciel composé de 53 lignes régulières et desservant 341 communes. Le réseau est formé par une partie sud organisée en radiale et centrée sur le pôle Saint-Gaudens et une partie nord organisée en radiale et centrée sur le pôle Toulouse. Dans la métropole la majorité des terminus s'effectue à la gare routière Pierre-Sémard à proximité directe de la gare Matabiau. Ce pôle central et sa gare routière représentent le point d'arrêt principal de tous les services de cars interurbains à Toulouse. Soit pour les deux principaux services : celui du réseau Arc-en-ciel et celui des Lignes Longue Distance (LLD).

⁵ L'Araf

⁶ Loi n° 2015-991

Cependant face aux évolutions récentes des différents services, la gare routière Pierre Sémard a de plus en plus de mal à accueillir dans des conditions suffisantes l'intégralité des cars de tous les services interurbains pendant les heures de pointe. En parallèle, nous constatons une évolution des périphéries toulousaines engendrée par un étalement urbain qui développe petit à petit des politiques tournées sur le développement des Pôles d'Échanges Multimodaux (PEM) périphériques au centre-ville de l'agglomération.

Mon stage à la direction des transports de la Haute-Garonne, en accompagnement du bureau d'étude Iter avait pour objectif de répondre aux questions suivantes : En quoi le développement des PEM périphériques dans l'agglomération toulousaine peut constituer une alternative à la saturation du pôle d'accueil central ? Au regard de l'évolution du territoire et des différents services d'autocars, à quelles spécificités doivent-ils répondre ? A quelles conditions les différents scénarios envisagés seront-ils acceptés par les voyageurs ? Celles-ci nous amènent donc à interroger la pertinence des services d'autocars dans le développement des pôles périphériques comme réponse à la saturation du pôle d'accueil central de l'agglomération toulousaine et à analyser pourquoi il est important de tenir compte de l'évolution des territoires et des besoins spécifiques des services d'autocars dans les différents PEM. Cette réflexion est donc basée sur un diagnostic des besoins de services mais aussi des usagers et des futurs usagers potentiels.

Au cours de mon stage j'ai donc réalisé plusieurs missions qui ont permis aux agents du Conseil Départemental de compléter leur étude sur les potentiels futures PEM périphériques et de leur pertinence. Ma place dans l'accompagnement du diagnostic s'est plus portée sur la pertinence des scénarios de délocalisation vis à vis des voyageurs.

En premier lieu, je me suis consacrée un temps nécessaire à l'analyse des nouveaux éléments juridiques et institutionnels qui ont eu un impact sur l'évolution des services de cars interurbains ces dernières années. A la suite de cette mise à niveau institutionnelle, je me suis intéressée aux conséquences de ces évolutions sur les territoires de différentes agglomérations françaises puis de façon plus approfondie sur l'agglomération toulousaine. Ceci m'a permis de m'intégrer à la première phase d'état des lieux, en complément de l'étude du prestataire extérieur. L'analyse des différents besoins exploitants et voyageurs ainsi que l'évaluation du degré de pertinence des PEM périphériques présélectionnés établies j'ai donc étudié l'acceptabilité, du point de vue des voyageurs, des futurs scénarios de délocalisation envisagés en fonction de leur profil et de leurs usages.

Pour répondre à cette problématique dans un premier chapitre, nous analyserons les différentes évolutions à l'origine de la saturation de la gare routière Pierre Sémard située dans le pôle d'échange central de la métropole toulousaine et ce qui pousse à réfléchir au développement de PEM périphériques. Le deuxième chapitre sera consacré à l'élaboration d'un diagnostic des différents besoins des exploitants pour les services de cars interurbains, des potentiels pôles d'échange déjà existants qui seront donc à réaménager et des pôles d'échanges potentiels découlant des nouveaux projets de transport dans le territoire toulousain. Pour finir, le chapitre trois permettra d'analyser les critères d'acceptabilité des voyageurs et de juger en cela la pertinence des futurs scénarios envisagés afin de faire un bilan sur le scénario le plus acceptable pour les usagers.

Chapitre 1 :

**L'évolution des services
d'autocars et du
territoire toulousain à
l'origine du
développement de
l'accueil en périphérie ?**

Comme nous l'avons abordé en introduction le transport collectif par car est une pratique de mobilité qui existe depuis la première moitié du XXe siècle. Cependant celle-ci a connu de fortes évolutions récemment. Ces dernières ont eu des répercussions sur la gestion des flux de cars dans tout le territoire français et notamment dans l'agglomération toulousaine. À quoi ces évolutions sont-elles dues et quels types de services ont été touchés ? Quelles sont les spécificités d'organisation des services interurbains de car ? Qu'est-ce qu'ont réellement amené ces nouvelles réglementations dans la gestion des cars interurbains pour les agglomérations en France ? Et pour Toulouse ? Quels sont les futurs projets urbains toulousains qui vont ou peuvent jouer un rôle dans la transformation de l'accueil des services interurbains de cars ?

Dans ce premier chapitre, nous tâcherons de répondre à toutes ces questions à l'aide d'une première partie qui nous permettra de définir et d'expliquer les différents services de cars interurbains, les spécificités auxquelles ils doivent répondre et à quelles lois ils sont soumis. Ensuite, nous constaterons les répercussions que cela a entraîné sur la gestion des points d'arrêt sur le territoire français. Pour finir nous analyserons plus profondément les conséquences que cela a eu sur le territoire toulousain et quels sont les nouveaux projets qui favorisent des pôles d'échanges nouveaux.

I. Les services de cars interurbains : réglementations, évolutions et spécificités

Avant toute chose, il est judicieux de définir et de caractériser les différents services de car interurbains qui existent aujourd'hui. Les services de cars interurbains peuvent être conventionnés ou librement organisés c'est à dire être organisés ou non par une AOT⁷. Indépendamment d'une convention, ces services peuvent être réguliers ou occasionnels. La régularité du service impose que « les itinéraires, les points d'arrêt, les fréquences, les horaires et les tarifs sont fixés et publiés à l'avance »⁸. Les services de transports touristiques ne sont soumis à aucune convention et sont considérés comme occasionnels. Le terme interurbain est

⁷ Depuis la loi NOTRe les régions sont AOT des services interurbains avant cette loi c'était les départements. Cela peut être aussi des transporteurs délégataires ou titulaire du marché public.

⁸ Article R3111-1 du Code des transports

défini par le fait de relier plusieurs villes entre elles⁹, c'est à dire la distance parcourue par les cars interurbains n'est pas limitée. Ils peuvent relier deux centres urbains d'un même département mais qui n'appartiennent pas au même PTU, relier deux villes d'un même pays entre elles (Paris-Toulouse) ou encore relier deux villes de deux pays différents (Barcelone-Toulouse). Ce sont les Services Librement Organisés (SLO) longue distance qui ont subi la plus forte augmentation ces dernières années : on dénombre environ 6,3 millions de voyageurs LLD en 2017 cela devrait augmenter à 8 millions de voyageurs en 2018 et entre 15 et 25 millions de voyageurs d'ici 2030¹⁰. Les cars interurbains conventionnés ont eu une évolution moins chiffrable car il est difficile de récolter toutes les données, au vu de la multiplicité des AOT. En effet, les AOT sont nombreuses¹¹ et la récolte des données par l'ARAFER sur ce type de service¹² a commencé trop récemment pour avoir les chiffres complets aujourd'hui. De plus, ces réseaux ont subi peu de transformations au cours du temps¹³, à l'inverse des SLO, ce que l'on va monter ci-dessous.

1. La loi Macron : point de départ des évolutions

L'article 5 de la loi pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances¹⁴ du 6 août 2015 libéralise les services réguliers interurbains de transport par car à condition que la distance entre les deux points d'arrêts soit d'au moins 100km. Avant cette loi et depuis 2009 les seuls services libéralisés de cars qui transportaient des voyageurs en France répondaient aux principes de cabotage¹⁵. Par exemple, sur une ligne Bruxelles-Milan les villes de Paris et de Lyon pouvaient être desservies. Aujourd'hui, les deux terminus de la ligne peuvent se situer en France. Le but de la loi mise en place par Emmanuel Macron est d'assurer un accès égal à tous les SLO dans tous les points d'arrêt français pour pouvoir développer le transport collectif interurbain par car, tout en répondant aux différentes exigences des usagers. Cette loi dite « Macron » a amené des tarifs plus avantageux que ceux des trains et créé de nouvelles dessertes. Elle a en outre permis de créer un réseau non-radial sur Paris et donc de développer des nouveaux itinéraires entre les

⁹ <http://www.linternaute.fr/dictionnaire/fr/definition/interurbain/>

¹⁰ ARAFER, *Analyse du marché libéralisé des services interurbains pas autocar : Bilan du troisième trimestre 2017*, 2018

¹¹ Plus de 550 autorités privées ou publiques sur le territoire français pour les lignes départementales et régionales

¹² ARAFER, *Rapport annuel : marché du transport par autocar et gares routières*, 2016

¹³ Essentiellement des lignes scolaires et touristiques fixes

¹⁴ Loi n° 2015-990

¹⁵ Loi n° 2009-1053

différents centres urbains provinciaux ; à côté des nombreuses lignes des réseaux des SLO existant déjà en train. Plus de 20% des voyageurs des « cars Macron » auraient d'ailleurs réalisé leur trajet en train si cela n'avait pas été possible en car¹⁶. Cette loi a donc amené de nouveaux opérateurs de SLO qui viennent profiter de ce nouveau marché en évolution, les trois pionniers en France aujourd'hui sont Eurolines/Isilines¹⁷, Flixbus¹⁸ et Ouibus¹⁹ ; 7 autres opérateurs commercialisent des lignes sur des plus petites distances. C'est le cas de l'opérateur Frethelle qui relie la gare et l'aéroport de Beauvais à Roissy Charles de Gaulle ou encore l'opérateur Migratour qui constitue une ligne saisonnière sur le parcours de Saint-Jacques-de-Compostelle²⁰. Suite à cette loi, l'ARAFER a obtenu ses nouvelles fonctions concernant le domaine routier²¹ afin de pouvoir réguler et contrôler l'accueil des SLO qui s'est développé d'une manière exponentielle en à peine 3 ans. Même si le marché tend à se stabiliser et que les opérateurs déclarent peu de bénéfices du fait de l'incapacité de remplir totalement les cars, de nouvelles évolutions sont à prévoir sur ce point au cours de la fin de l'année 2018. Une ordonnance s'est donc mise en place pour accompagner l'organisation des évolutions sur le territoire français, celle-ci est présentée ci-dessous.

2. Une nouvelle ordonnance qui complète cette loi

En conséquence aux augmentations de flux de cars interurbains et à une augmentation de la fréquentation des différents points d'arrêt destinés aux services de car, l'ARAFER publie le 29 janvier 2016 une ordonnance « relative aux gares routières et à la recodification des dispositions du code des transports »²². Celle-ci est applicable aux « aménagements accessibles aux publics, qu'ils soient ou non situés, en totalité ou en partie, sur les voies affectées à la circulation publique »²³. Cela concerne donc les aménagements relevant du service public qui ont fait l'objet d'une demande de desserte par des services privés, mais exclu les aménagements à vocation seulement des transports scolaires et des transports urbains. Cette ordonnance a pour

¹⁶ ARAFER, *Les pratiques de mobilité de longue distance des voyageurs sur les lignes régulières d'autocar librement organisées*, 2017

¹⁷ Réseau créé par Veolia Transdev qui constitué de lignes internationales avec Eurolines et de lignes nationales avec Isilines.

¹⁸ Entreprise allemande créée en 2013 qui a lancé sa filiale française en 2015

¹⁹ Filiale de la SNCF depuis 2012 desservant 40 villes en France

²⁰ ARAFER, *Analyse du marché libéralisé des services interurbains pas autocar : Bilan du troisième trimestre 2017*, 2018

²¹ <http://www.vie-publique.fr/actualite/panorama/texte-discussion/projet-loi-pour-croissance-activite.html>

²² Ordonnance n°2016-79

²³ Ordonnance n°2016-79

objectif d'assurer un accès égal à tous les opérateurs dans les aménagements concernés pour « augmenter les retombées positives au plan local de ces nouvelles dessertes »²⁴.

Pour cela, L'ARAFER applique aux arrêts deux conditions qui sont cumulatives²⁵ :

- Les aménagements concernés doivent être accessibles au public en incluant les aménagements appartenant aux opérateurs privés.
- L'aménagement doit au mieux faciliter l'arrêt des différents services, en partant du principe que l'arrêt impose que le conducteur doit rester dans son véhicule ou à proximité du véhicule. Excluant donc les aménagements dédiés aux stationnements.

Le 31 janvier 2017 un décret²⁶ définit et donne des extraits sur les aménagements qui sont visés par cette ordonnance. Cette législation impose par rapport à la gare routière Pierre-Sémard de Toulouse de donner un accès non-discriminatoire, à l'ensemble des transporteurs SLO, des quais et des services qui peuvent s'effectuer sur le site ainsi que l'information voyageur (IF). Seulement en cas de quais saturés, l'ARAFER peut imposer à l'exploitant du point d'arrêt de proposer une autre solution d'arrêt si l'aménagement est saturé pour les créneaux concernés. L'autorité régulatrice a d'autres pouvoirs et un rôle important de médiateur dans ce nouveau système que nous allons présenter dans la suite.

3. Les mesures prises par l'ARAFER et son rôle

Pour contrôler les mesures imposées par ces nouvelles législations : c'est à dire la libéralisation des services de car LLD et l'accès égal à tous les opérateurs dans les différents points d'arrêts, l'ARAFER a mis en forme des règles autour des conditions d'accès et de tarifs aux différents aménagements. Comme énoncé précédemment, l'accès peut être refusé par les exploitants, si l'horaire indiqué par l'opérateur se situe pendant une période de saturation. Par ailleurs, l'exploitant devra justifier auprès de l'ARAFER de cette supposée saturation. D'autres possibilités²⁷ de refus sont indiquées par l'autorité régulatrice notamment une demande d'arrêt qui se ferait en dehors des horaires d'ouverture de l'aménagement, si horaires il y a. Ou encore une dimension du véhicule ne permettant pas à un arrêt et une prise en charge dans l'aménagement concerné. Pour contrôler l'ARAFER impose une notification faite par les

²⁴ <http://www.vie-publique.fr/>

²⁵ CEREMA, *Gare routière (document provisoire)*, Février 2017

²⁶ Article R3114-2 du code du transport

²⁷ Décision ARAFER du 4/10/2017

exploitants de leurs règles d'accès²⁸ afin qu'elle étudie s'ils sont contre la législation, c'est à dire discriminatoire. De plus, l'autorité régulatrice a pour rôle d'être le médiateur en cas de conflit entre les exploitants et les opérateurs. En cela elle peut imposer une sanction monnayée à l'exploitant si elle juge qu'il n'a pas respecté la règle de l'accès égal. Les exploitants des aménagements sont aussi contraints à un délai d'un mois maximum pour répondre à la demande d'un opérateur.

Pour permettre aux transporteurs et opérateurs SLO d'être renseigné sur les possibilités d'arrêts, l'ARAFER tient un registre d'aménagement destiné à l'accueil des services de cars interurbains²⁹. Celui-ci permet aux transporteurs d'avoir accès à la localisation des différents aménagements sur le territoire français et de connaître leur capacité, leurs tarifs, leur réglementation et les coordonnées pour formuler une demande de desserte. Ce procédé, ne favorise pas seulement les nouvelles dessertes des SLO, il constitue une nouvelle étape, à l'échelle du pays pour l'organisation de la gestion des aménagements dédiés aux services de cars interurbains qui a pendant longtemps été minimisée et peu mise en place. Ce registre est public et accessible à tous via le site internet de l'autorité régulatrice³⁰. A ce jour³¹, il est constitué de 219 aménagements répertoriés sur tout le territoire français.

Fiche descriptive de la Gare routière de Toulouse

Figure 1 : Fiche descriptive de la Gare Routière de Toulouse // Source : ARAFER

| | |
|--|--|
| Aménagement | |
| Gare Routière de Toulouse | |
| Adresse 68-70 Boulevard Pierre Sémard - BP 75225 - 31 079 T. Toulouse | |
| Latitude : 43,61 Longitude : 1,453 | |
| Exploitant | |
| Régie Départementale des Transports de la .. | |
| Coordonnées de l'exploitant 68-70 Boulevard Pierre Sémard - BP 75225 - 31 079 T. TOULOUSE pe[at]rdt31.fr; secretariat.direction[at]rdt31.fr ##### | |
| Lien vers les règles d'accès à cet aménagement Contactez directement l'exploitant | |
| Caractéristiques du site | |
| Nombre d'emplacements d'arrêt : 20 | |
| Contraintes de gabarit ? non | |
| Horaires d'ouverture Semaine : 4:30 - 1:00 Weekend : 4:30 - 1:00 | |
| Horaires de présence de personnel Semaine : 4:30 - 1:00 | |
|  | |
| Services disponibles | |
| Pour les voyageurs Information clientèle, Toilettes voyageurs, Restauration, Services les plus proches : gare SNCF d'Aix en Provence (consultables sur i | |
| Pour les opérateurs Toilettes conducteurs | |

²⁸ Article L3114-6 du Code des transports

²⁹ Décision ARAFER du 4 décembre 2017

³⁰ <http://www.arafer.fr/les-autocars/gares-routieres/registre-public-et-carte-interactive-des-gares-routieres/>

³¹ Avril 2018

Cette présentation des différentes réglementations mises en place ces dernières années, permet de comprendre les évolutions récentes des services SLO et comment l'accueil des cars interurbains a été impacté par la libéralisation. Du fait de ces changements pour accueillir les services de cars les exploitants sont contraints à des réglementations spécifiques, qui s'ajoutent aux caractéristiques d'équipement et de gestion nécessaire au transport collectif par car. Les principales spécificités d'accueil et de prise en charge des services de cars interurbains sont présentées ci-dessous en se référant en particulier à l'exemple de l'agglomération toulousaine.

4. Les principales spécificités d'accueil et de prise en charge des services de cars interurbains

Grâce aux analyses précédentes, nous comprenons ainsi que plusieurs acteurs rentrent en jeu dans l'aménagement de la desserte de cars interurbains. Avant 2015, dans le cas toulousain, le Conseil Départemental était donc en charge de la gare routière et du service de cars interurbains. Ainsi, il gérait les deux acteurs principaux de la gare routière Pierre-Sémard. Aujourd'hui, les choses se sont complexifiées et d'autres acteurs sont entrés en jeu.

Acteurs principaux de la gare routière de Toulouse



Figure 2 : Schéma des acteurs principaux de la gare routière de Toulouse // Réalisation Lise André

Cette liste d'acteurs n'est pas exhaustive et applicable pour tous les aménagements d'accueil. En effet, d'autres acteurs peuvent avoir un rôle à jouer, comme les aménageurs du territoire par exemple. De plus, le principe de délégation accordé au département de la Haute-Garonne n'est pas une généralité pour tous les autres territoires départementaux en France.

L'aménagement du point d'arrêt en lui-même est un critère important à prendre en compte aussi. Les services de cars interurbains imposent une longueur de quai suffisante pour accueillir les cars pouvant aller de 13,5m à 24,5m de long. Mais cela passe aussi par une largeur de quai assez importantes d'au moins 3 mètres. Un autre critère d'aménagement important pour l'accueil des cars est formé par les contraintes de girations. Des espaces peuvent en effet être non accessibles pour ce type de véhicule. Plus généralement, dans le territoire national il est constaté un manque certain d'équipements³² et de mesures permettant un accès sécurisé et sûr aux services de cars interurbains. Ce manquement est dû à un délaissement de ce type de services pendant de nombreuses années, suivi par une évolution exponentielle de l'offre qui n'a pas permis de prendre en charge correctement les améliorations à effectuer sur les dessertes.

La libéralisation de 2015 qui a entraîné une augmentation forte des SLO en France sur un délai court et des aménagements non anticipés ont amené des problèmes de capacité d'accueil et d'équipements des points d'arrêt des « cars Macron ». Ceci malgré une volonté de régulation de la part de l'ARAFER, qui peine cependant à faire appliquer les mesures instituées par la loi. Nous allons donc maintenant nous intéresser aux conséquences qu'a entraîné cette évolution des SLO sur différents territoires français.

II. Conséquences sur les agglomérations françaises

En nous appuyant sur des exemples dans cette deuxième partie, nous exposerons les conséquences en matière de fonctionnement, de gestion et d'aménagements des points d'arrêt et pôle d'échanges entraînées par les nouvelles lois sur le territoire français en fonction du choix des pouvoirs publics. Cette analyse s'appuie, en partie, sur des entretiens réalisés avec des agents de collectivités concernés par l'accueil des services de cars interurbains. Elle concerne

³² Communiqué de presse Flixbus du 23/03/2017

en particulier les LLD, leur territoire et la gestion des différentes gares routières. Le questionnaire utilisé lors de ces entretiens et un tableau comparatif des résultats sont disponibles en annexe 1.

Mais auparavant, il est judicieux de comprendre ce qui se cache derrière le terme « gare routière ». En 1945, les gares routières sont définies par une « installation dont l'objet est de faciliter au public l'usage des services de transports publics automobiles routiers de voyageurs »³³. Aujourd'hui, le registre des gares routières de l'ARAFER répertorie les aménagements accueillant des services de cars, situés en dehors de la voirie et qui peuvent être ouverts ou fermés. Dans ce cas, seule la caractéristique arrêt hors de la voirie fait d'un point d'arrêt une gare routière³⁴. Ces définitions sont larges et imprécises, et couvrent des types d'aménagements variés et différents. Pour la suite nous nous appuierons sur la définition de l'ARAFER.

1. Des gares routières peu développées sur le territoire français

L'intérêt de développer des gares routières pour les services de cars interurbains n'a été souligné que ces dernières années notamment du fait de la libéralisation. Ceci a empêché ces aménagements routiers d'avoir des équipements nécessaires. A ce jour, le registre tenu par l'ARAFER dénombre 219 gares routières en France dont les équipements sont censés permettre aux voyageurs « un confort d'attente supérieur » et aux cars interurbains « des temps à quai plus long que les services urbains »³⁵.

Les gares routières possèdent une diversité de configurations (cf. annexe 2) :

- Certaines possèdent plusieurs quais et d'autres seulement un quai
- Certaines sont ouvertes et d'autres fermées
- Certaines ont des arrêts alignés en épis, en créneau ou en bataille

Dans 65% des cas, la gare routière se situe à proximité d'une gare ferroviaire et à 7% proximité d'un aéroport. Sinon 88% des aménagements se localisent directement dans un pôle d'échange urbain³⁶. L'augmentation de gare routière est d'environ 85% de décembre 2016 à mai 2017³⁷

³³ Ordonnance n°45-2497

³⁴ ARAFER

³⁵ ARAFER

³⁶ Rapport annuel de l'ARAFER, 2016

³⁷ C'est à dire une centaine de nouvelles gares routières créées

et ces nouvelles gares sont à destination des SLO. En effet, les gares à destination de ces services sont de plus en plus nombreuses et se sont développées en un temps record. Cette précipitation a entraîné la mise en fonction de gares routières peu équipées et développées par rapport à des aménagements localisés dans d'autres pays voisins (Angleterre, Allemagne).

En 2016, dans son rapport annuel, l'ARAFER publie un tableau qui fait état d'un manque de services offerts aux voyageurs dans les différentes gares routières publiées au registre. En effet, il existe rarement la moitié ou plus de la moitié des gares qui sont équipées de services voyageurs de base, même si des améliorations sont visibles et que certains services voyageurs sont assez bien représentés. Le tableau ci-dessous fait état du pourcentage de gares routières françaises répondant à différents services.

Services offerts aux voyageurs dans les points d'arrêt interurbains

| | Présence de personnel sur le site | Information clientèle (statique) | Information temps réel (dynamique) | Billetterie | Accès Wifi |
|---|-----------------------------------|----------------------------------|------------------------------------|-----------------------|------------------------------|
| Service offert dans les aménagements déclarés au registre au 31/12/2016 <i>(Pour rappel, pourcentage dans le précédent rapport annuel de l'Autorité)</i> | 51% (46%) | 63% (58%) | 43% (38%) | 46% (40%) | 14% (15%) |
| | Salle d'attente | Toilettes voyageurs | Restauration | Distributeur boissons | T.C.U. à moins de 100 mètres |
| Service offert dans les aménagements déclarés au registre au 31/12/2016 <i>(Pour rappel, pourcentage dans le précédent rapport annuel de l'Autorité)</i> | 33% (34%) | 31% (32%) | 16% (17%) | 31% (28%) | 86% (85%) |

Figure 3 : Tableau des services offerts aux voyageurs dans les aménagements déclarés au registre // Source : ARAFER

Malgré le manque d'équipement général à tout le territoire français, nous allons voir que les modes de gestion de l'accueil des cars interurbains sont différents selon les pouvoirs publics.

2. Des gestions différentes selon les pouvoirs publics

Plusieurs agglomérations en France ont plusieurs gares routières sur leur territoire, c'est le cas à Toulouse, à Strasbourg ou encore à Paris et à Lyon notamment. Cela constitue alors un réseau de gares routières pour les agglomérations et la forme, l'importance puis la gestion de celui-ci dépend notamment du nombre d'habitants dans le territoire. En l'occurrence du nombre d'utilisateurs des gares routières, de la forme des réseaux interurbains départementaux et

régionaux, de la morphologie urbaine du territoire, mais aussi du choix des pouvoirs publics face à cette gestion.

Ainsi, les principales différences qui dépendent de ces choix sont représentées par la volonté de centraliser tout ou une partie des arrêts interurbains départementaux et régionaux dans une même gare routière centrale, c'est le cas à Strasbourg par exemple (Gare routière de la Place des Halles), à Toulouse (Gare routière Pierre Sémard), à Rennes (Gare routière de Rennes). L'alternative consistant à « rabattre » les arrêts interurbains départementaux et régionaux sur plusieurs pôles d'échanges du réseau de transport urbain situés, pour la plupart, en proche-périphérie et parfois en centre-ville, c'est le cas à Bordeaux par exemple, comme le montre la carte ci-dessous.

Localisation des principaux points d'arrêt interurbains à Bordeaux Métropole

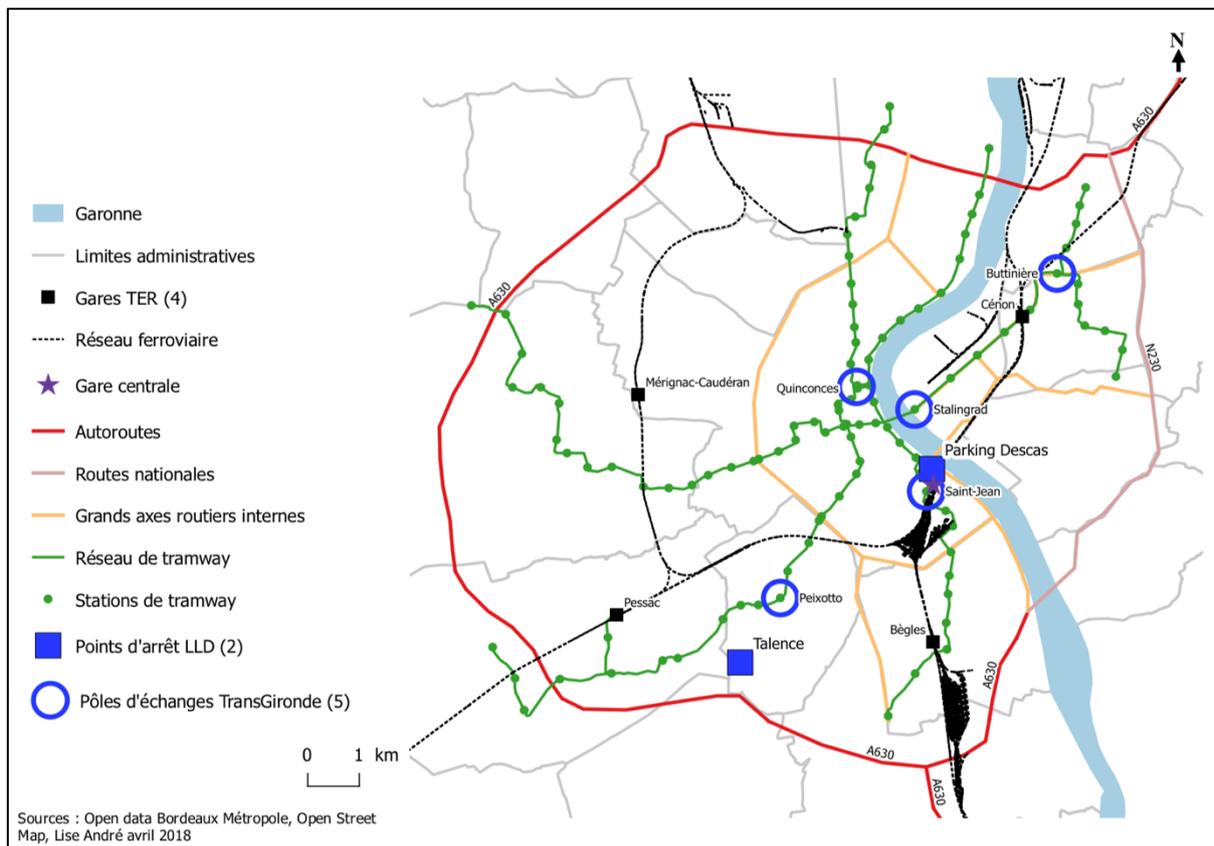


Figure 4 : Localisation des principaux pôles d'échanges interurbains de l'agglomération bordelaise

Ces deux formes principales de réseau étaient déjà présentes avant l'arrivée des « cars macron ». Cependant celle-ci a impacté fortement la gestion des points d'accueil interurbains pour les agglomérations, surtout pour les moins réactives et les moins équipées. En effet, depuis

2015, les demandes d'arrêts se sont multipliées pour les SLO et le manque d'équipement et de gestion de base ont amené des problèmes de capacité et d'organisation. Dans la plupart des cas, les « cars Macron » ont utilisé les gares routières existantes, soit interurbaines régionales et départementales ou bien des points d'arrêt qui n'avaient pas été envisagés pour de tels services et à une telle fréquence. Cette problématique s'est moins posée dans les cas où l'agglomération était déjà largement desservie par des lignes internationales, à Strasbourg par exemple, les SLO ont utilisé la gare routière déjà mise en place des années auparavant pour les services en cabotage. Cependant, les agglomérations comme Bordeaux, qui ne possèdent pas de gare routière principale, ont dû prendre des mesures pour modifier l'accueil des cars interurbains sur leur territoire face à une fréquentation de plus en plus importante de points d'arrêt incapables de supporter une telle charge. C'est pourquoi à Bordeaux³⁸, les collectivités ont décidé de déporter tous les « cars Macron » (à l'exception de quelques lignes vers le sud) sur un parking proche de la gare Société Nationale des Chemins de Fers français (SNCF) et connecté à un axe de circulation routier important. Ceci afin d'éviter que ces cars se multiplient sur plusieurs quais saturés aux abords de la gare Saint-Jean. Cependant ce parking de rabattement est peu équipé voire pas du tout : pas d'information voyageur, pas d'agent sur place, pas d'affectation de quai ou encore pas d'espace d'attente.

Certaines agglomérations ont fait le choix de déporter l'accueil des services de cars à l'extérieur du pôle central voire en périphérie de la ville, c'est ce que nous allons montrer maintenant.

3. Face à des manques de capacités en ville, des logiques de rabattement en périphérie

Face à une saturation des centres urbains et une impossibilité de plus en plus importante d'accueillir les SLO dans les hyper-centres plusieurs agglomérations ont fait le choix de déporter ces services librement organisés vers des pôles d'échanges situés plus en périphérie. C'est le cas par exemple pour de grandes agglomérations comme Paris ou Lyon mais aussi pour des plus petites métropoles comme Nantes. Après quelques mois la collectivité a pris la décision de déporter tous les « cars Macron » vers le pôle d'échange La Haluchère³⁹ suite à un manque de capacité important aux abords de la gare centrale sud. Sur la carte des principaux points d'arrêts à Nantes, il est possible de localiser le pôle d'échange de La Haluchère dans

³⁸ Entretien téléphonique avec un agent de la métropole le 10 avril 2018

³⁹ Entretien téléphonique avec un agent de la métropole le 11 avril 2018

l'agglomération nantaise et d'analyser comment il est connecté au centre-ville et au réseau de transport urbain.

Localisation des principaux du point d'arrêt LLD à Nantes Métropole

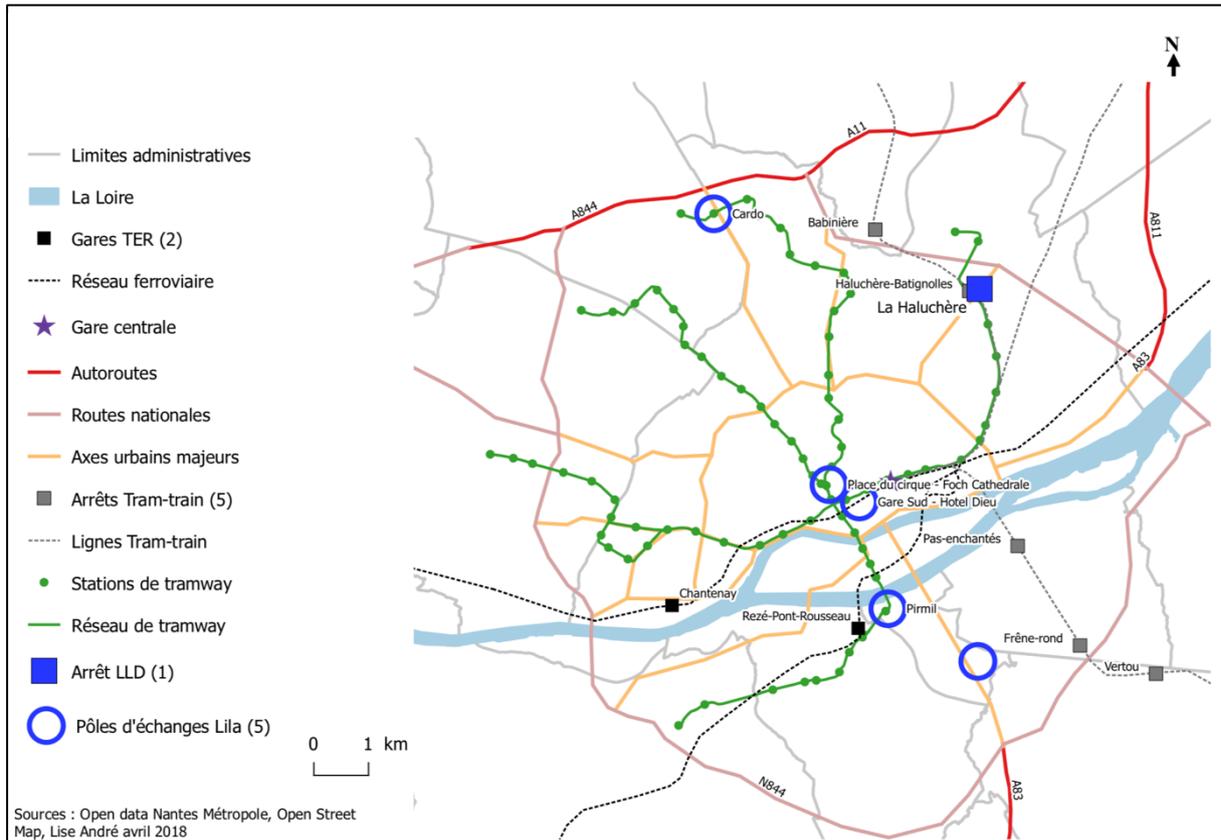


Figure 5 : Localisation des principaux pôles d'échanges interurbains de l'agglomération nantaise

Dans un premier temps, le changement n'a pas bien été reçu, d'une part par les exploitants des SLO et d'autre part par les voyageurs. En cause, un éloignement important de l'hyper-centre donc un manque de visibilité pour les exploitants et une rupture de charge supplémentaire pour les voyageurs qui veulent rejoindre le centre. Cependant au fil du temps, la bonne connexion de la gare routière au réseau urbain et ferroviaire, grâce à une station de tramway et de tram-train sur place, et la connexion plus rapide aux principaux axes routiers nationaux ont permis de faire accepter cette décision. De plus, la collectivité s'est engagée à mettre en place de plus en plus d'équipements à destination du confort des voyageurs. Les pouvoirs publics nantais ont une sensibilisation assez importante pour la gestion des cars interurbains ce qui a permis une anticipation réelle face aux problèmes de capacité d'accueil du territoire.

Ce parangonnage nous permet de mettre en lumière différents modes de gestion de l'accueil des services interurbains existants sur le territoire français. Mais surtout de constater que les sensibilités et les réactions ne sont pas les mêmes pour les différents pouvoirs publics concernés. Par ailleurs, les collectivités soulèvent toutes une nécessité de réorganiser l'aménagement, la gestion et les équipements disponibles des différentes gares routières face aux bouleversements visibles impliqués par la loi du 6 août 2015. Des mesures rapides ont donc été prises mais les agents interrogés soulignent des situations encore provisoires à ce stade et plusieurs études sont en cours ou vont être menées pour mettre en place des situations d'accueil pérennes sur le long terme. Les situations de report en périphérie sont de plus en plus envisagées par les différentes collectivités. Plusieurs études sont en cours ou vont être menées pour mettre en place des situations d'accueil pérennes sur le long terme. La complémentarité et la connexion avec les pôles centraux sont désormais considérées comme indispensables pour que ces possibilités d'accueil et le développement des liaisons interurbaines fonctionnent. Le report en de l'accueil en périphérie est d'ailleurs déjà visible pour plusieurs réseaux de services départementaux et régionaux (Hérault Transport ou TransIsère par exemple). La présentation de ces évolutions permet de s'interroger sur la situation du territoire de l'agglomération toulousaine pour analyser l'impact des SLO et de quelle façon ils ont été pris en compte, c'est donc ce que nous allons aborder dans la prochaine partie.

III. Perspectives sur le territoire toulousain

Dans cette partie nous présenterons les conséquences de la croissance des flux des SLO sur le territoire toulousain et au vu des projets urbains et de transports, comment peut être envisagé l'avenir de l'accueil des cars interurbains à Toulouse. Cette analyse nécessite une précision sur deux points essentiels :

- La gare routière de Toulouse accueille la majorité des cars du réseau Arc en ciel et les « cars Macron ». Aussi, bien que le réseau départemental n'ait pas subi une évolution prononcée ces dernières années, comme l'accueil des deux types de services s'effectue au même endroit l'évolution exponentielle des cars Macron à Toulouse a fini par amener des difficultés de gestion et d'accueil des lignes du réseau Arc en ciel. Ainsi, ce sont tous les services desservant la gare routière Pierre-Sémard qui ont été impactés par des

difficultés dues au manque d'espace disponible sur le site. Cette précision est importante pour l'étude de la capacité insuffisante d'accueil en heure de pointe abordée plus loin dans cette partie.

- Même si la gare routière de Toulouse est effectivement le pôle d'échanges majeur pour les services interurbains, le réseau départemental Arc en Ciel s'appuie aussi sur d'autres pôles secondaires situés dans les faubourgs (Arènes) ou en proche-périphérie, à l'image des pôles de Borderouge, Balma-Gramont ou UPS qui constituent des terminus de plusieurs lignes importantes du réseau Arc en Ciel (HOP 1, HOP 2, HOP 3, HOP 4, HOP 5). La carte ci-dessous permet de localiser les principaux points d'accueil des services interurbains sur le territoire par rapport au réseau routier, ferroviaire et de transport urbain.

Localisation des principaux points d'arrêt des cars LLD à Toulouse Métropole

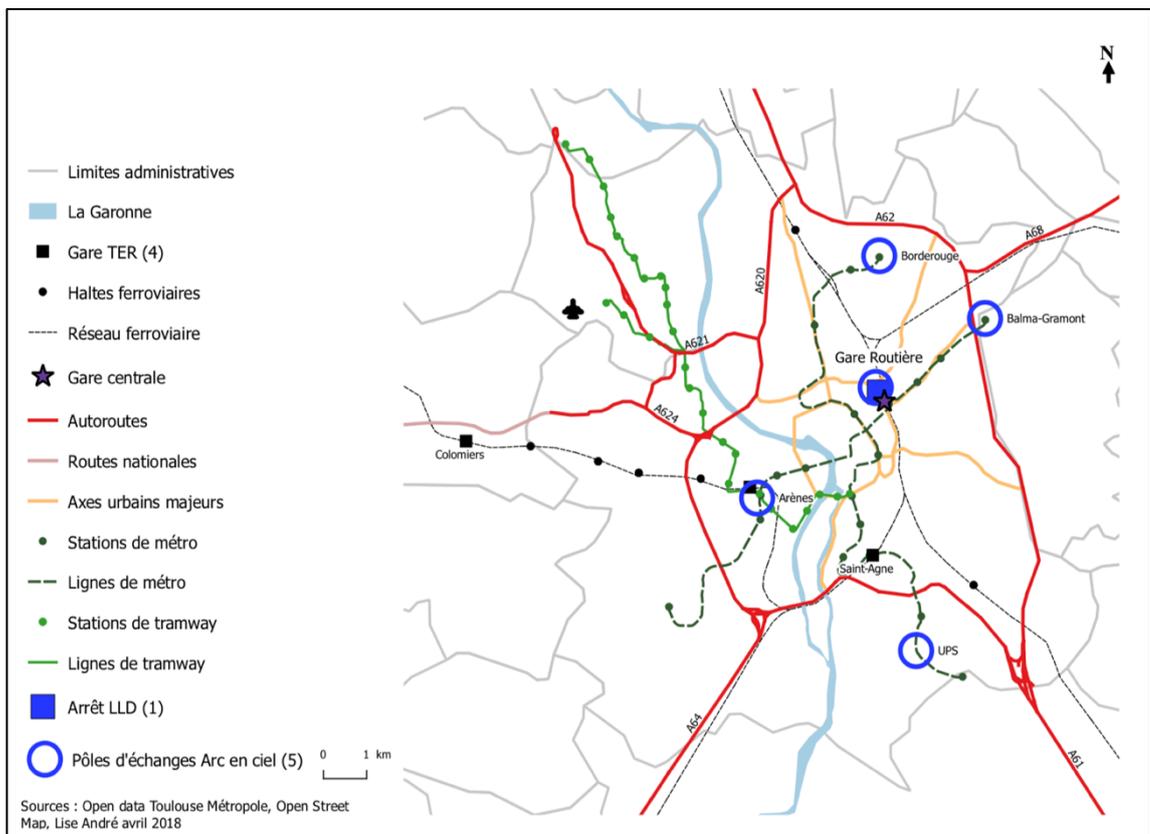


Figure 6 : Localisation des principaux pôles d'échanges interurbains de l'agglomération toulousaine

1. L'aménagement et le fonctionnement de la gare routière de Toulouse

Nous allons commencer par décrire la localisation, l'aménagement et la gestion de la gare routière de Toulouse. La gare routière de Toulouse est considérée comme l'une des meilleures gares routières françaises en termes d'accueil de voyageur et de services⁴⁰. En effet, elle semble remplir les principales fonctions attendues pour une gare routière performante⁴¹.

Une fonction urbaine :

Celle-ci se caractérise, pour la gare routière Pierre-Sémard, par son appartenance au pôle d'échanges multimodal (PEM) le plus important de la métropole toulousaine. En effet, la gare routière se situe à proximité directe de la gare SNCF Matabiau qui est aussi desservie par la station Marengo SNCF de la ligne A du métro. Ce pôle d'échanges se situe en limite nord-est du centre-ville de la commune de Toulouse. Nous pouvons donc dire que la gare routière se situe dans l'une des principales entrées par rapport au centre-ville du territoire toulousain. De plus sa proximité avec le PEM Matabiau bien connecté au centre et au reste de la ville, grâce aux nombreuses infrastructures intermodales, en fait un espace avec une forte activité. La carte précédente permet de constater l'importance du pôle d'échanges Matabiau sur le territoire toulousain où se situe la gare routière Pierre-Sémard.

Une fonction de transport :

Son intégration à un PEM et sa bonne connexion au réseau urbain de transports vers la ville et vers l'extérieur, ont encouragé l'accueil des différentes dessertes par car : régionaux, nationaux ou encore internationaux, à la gare routière Pierre-Sémard. Associées à cinq types de services : les cars LLD, les cars touristiques, les cars interurbains régionaux et départementaux, le service de navette aéroport géré par Tisséo⁴² et les cars de substitution de la SNCF.

⁴⁰ Communiqué de presse Flixbus du 23/03/2017

⁴¹ FNTV, *Gare routière – Des infrastructures au cœur du débat*, Décembre 2004

⁴² Syndicat mixte des transports collectifs de la métropole toulousaine

Les 25 quais de la gare routière sont distribués en fonction des différents services. Ainsi, un quai est réservé à la navette aéroport, un autre est accessible à tous les véhicules inférieurs à 15m mais constitue un quai de dépose. Les quais allant du n°4 au n°20 sont accessibles à tous les services, certains ayant la capacité d'accueillir les véhicules ayant besoin d'ouvrir les soutes. Les derniers quais sont réservés au car de substitution de la SNCF ou bien aux lignes TER s'effectuant en car⁴³. Le point d'arrêt est ouvert tous les jours de la semaine avec une amplitude horaire allant de 4h30 du matin à 1h du matin⁴⁴. L'amplitude tarifaire s'étend de 2,20€ à 40€, ceci dépendant du temps d'arrêt, de l'appartenance à tel ou tel service et de l'horaire.⁴⁵

Photographies de quais à la gare routière de Toulouse :

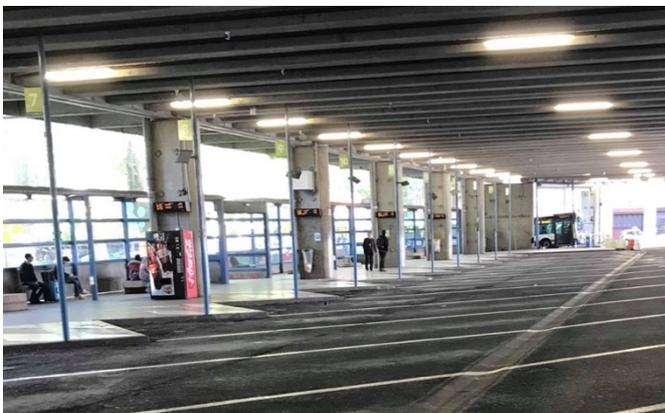


Photo des quais 7 à 14 coté Boulevard Pierre Sémard



Photo du quai 8 utilisé par un car Flixbus

Figure 7 : Photographies qui illustrent la gare routière Pierre Sémard à Toulouse // Réalisation : Lise André, mai 2018

⁴³ Règles d'accès à la gare routière, P.5, voir ARAFER

⁴⁴ Règles d'accès à la gare routière, P.7, voir ARAFER

⁴⁵ Tarifs de la gare routière applicable au 1^{er} janvier 2018

Une fonction de service :

Cette dernière fonction peut être séparée en deux types de services : ceux à destination des voyageurs et ceux à destination des opérateurs. A la gare routière de Toulouse, on dénombre plusieurs services à destination de l'appréciation de confort du voyageur comme par exemple :

- Plusieurs équipements concernent l'avant-attente d'embarquement, c'est à dire un hall d'accueil avec des guichets pour la billettique voyageur, un jalonnement pour se repérer dans les locaux et des agents sur place pour aider.
- Des équipements servant aux attentes des voyageurs : une salle d'attente intérieure, des espaces d'attentes extérieurs, des services de restauration et des sanitaires accessibles aux personnes à mobilité réduite.
- Le cheminement piéton, l'affectation des quais et l'IF représentent les équipements disponibles pour l'embarquement des voyageurs.

La gare routière de Toulouse est également dotée d'équipements à destination des opérateurs :

- Un poste de contrôle permettant la gestion en temps réel du point d'arrêt. - un local réservé aux conducteurs dans les espaces inaccessibles au public.
- Au-dessus du rez-de-chaussée il y a une dalle composée de 38 places de stationnement, courte et longue durée, tarifée⁴⁶. Un espace de lavage et d'entretien des véhicules se situe à proximité du couloir de descente⁴⁷.

Photographies illustrant les différents équipements :



Espace d'entretien et descente de la dalle de stationnement

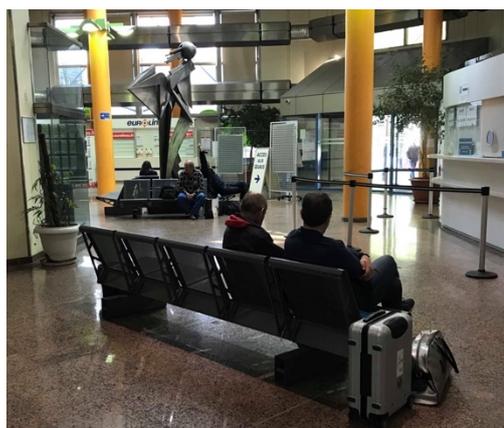
⁴⁶ Tarifs de la gare routière applicable au 1^{er} janvier 2018

⁴⁷ Règles d'accès à la gare routière, P.9, voir ARAFER

Salle d'attente et de guichet en intérieur



Espace d'attente couvert à l'extérieur et information voyageur à proximité directe des quais



Porte d'accès aux équipements interdits au public

Figure 8 : Photographies qui illustrent les équipements en gare routière de Toulouse à destination des voyageurs et des opérateurs// Réalisation : Lise André, mai 2018

Ces différentes fonctions remplies grâce à des équipements variés et à une gestion organisée des services permettent à la gare routière de Toulouse d'être aujourd'hui un point d'arrêt qui accueille de nombreux voyageurs⁴⁸ chaque jour dans la métropole toulousaine et qui est apprécié des opérateurs et des voyageurs de cars interurbains⁴⁹, cependant l'accueil en gare routière est de plus en plus impacté par l'évolution des SLO et se situe sur un espace en mutation. Ceci amène à réfléchir à une nouvelle organisation dans la métropole toulousaine.

⁴⁸ Environ 85 000 mouvements enregistrés par mois

⁴⁹ Classement des gares routières française par Flixbus, la gare routière Pierre Sémard est classée 7eme gare routière en France grâce à ces équipements et sa localisation surtout

2. Des éléments qui poussent à faire évoluer l'accueil des cars interurbains dans l'agglomération toulousaine

Des nouveaux projets urbains (reconfiguration des abords de la gare ou encore mise en place d'une zone d'aménagement particulière) ainsi que des conséquences de l'évolution des LLD impliquent un renouveau dans la prise en charge et l'organisation des transports collectifs en car interurbains dans le territoire de Toulouse. Malgré une gare routière que l'on peut qualifier de performante et bien équipée par rapport à d'autres gares routières françaises.⁵⁰

Le projet Toulouse EuroSudOuest (TESO) :

Le projet TESO a pour vocation général de développer le PEM de Matabiau afin de lui donner encore plus d'influence à l'échelle régionale mais aussi nationale voire internationale. Les futures "ramblas" des allées Jean-Jaurès permettront au PEM d'être directement connecté à l'hyper-centre de Toulouse. Quant aux nouveaux aménagements urbains du type bureaux, commerces et logements cela permettra de redynamiser le quartier de la gare Matabiau⁵¹. Le projet est ce qu'on appelle une Zone d'Aménagement Concertée (ZAC), définie comme « une zone à l'intérieur de laquelle une collectivité publique, ou un établissement public y ayant vocation, décide d'intervenir pour réaliser ou faire réaliser l'aménagement et l'équipement de terrains, notamment ceux acquis ou à acquérir en vue de les céder ou de les concéder ultérieurement à des utilisateurs publics ou privés ».⁵² Cette ZAC est répartie en six secteurs d'intervention se situant autour de l'actuelle gare SNCF : le secteur Marengo, le secteur Canal, le secteur Lyon, le secteur Raynal-Raisin et le secteur Michel Ange – Lapujade. Il inclut aussi dans son secteur la future tour Occitanie qui devrait être livrée d'ici 2022 puis s'appuie sur les projets équivalant d'EuroRennes, EuroMéditerranée et EuroAtlantique respectivement dans les villes de Rennes, Marseille et Bordeaux. Sa date de fin est prévue en 2030. La carte en annexe 3 permet d'illustrer ces propos, de repérer les limites de la ZAC et d'analyser les futurs aménagements envisagés.

⁵⁰ Classement des gares routières française par Flixbus

⁵¹ <http://www.toulouse-eurosudouest.eu/le-projet-en-bref.html>

⁵² Article L311-1 du code de l'urbanisme

Concernant les évolutions de transports qui permettront de développer et favoriser la multimodalité sur le territoire du pôle, plusieurs aménagements sont prévus.

- De nouvelles infrastructures pour favoriser l'usage du vélo et de la marche à pied dans le périmètre.
- Des nouveaux accès pour les véhicules de tous types : cars, bus, voitures et taxi.

Ceci se traduira par des voiries nouvelles ou réorganisées, un nouveau bâtiment voyageur qui complètera le bâtiment historique existant et des cheminements souterrains qui permettront de se déplacer plus facilement dans le PEM. Puis la future troisième ligne de métro qui constitue avec le projet de LGV Bordeaux-Toulouse l'essentiel des deux grandes avancées des mobilités pour le projet TESO, nous les développerons dans une prochaine sous-partie.

Ce projet urbain de recomposition des abords de la gare routière et ferroviaire va avoir un impact sur la localisation et le fonctionnement de la gare routière Pierre-Sémard dont le périmètre est totalement inclus dans le celui-ci et qu'elle représente un facteur important de multimodalité pour la ZAC. C'est pourquoi le Conseil Départemental (CD 31) a souhaité étudier deux hypothèses concernant la future localisation de la gare routière de Toulouse dans le projet de ZAC. Soit son emplacement reste le même c'est à dire coté boulevard Sémard au niveau du secteur Lyon, soit elle est relocalisée du côté du prochain pôle d'échange secteur Périole. Ceci impose un changement d'espace, cependant, d'après les précédentes études du CD 31 cela ne modifierait que le nombre d'emplacements dédiés à la régulation longue durée, ce qui imposerait un repli sur un site décentralisé du PEM Matabiau. Le nombre de quais, les surfaces destinées à l'accueil des voyageurs et le nombre d'emplacements court durée resteront comparables à ceux existant aujourd'hui si la gare routière est délocalisée dans le secteur Périole.

Par ailleurs au vu des évolutions récentes des LLD en France qui ont fait augmenter le nombre de fréquentations de la gare Pierre-Sémard, le CD 31 et les différents partenaires du projet TESO ont émis une hypothèse supplémentaire envisageable : un accueil des services de cars interurbains dans des PEM périphériques pour soulager les problèmes de capacité d'accueil sur le site Matabiau ce qui permettrait aussi d'alléger le trafic des véhicules de transports en commun aux abords de la gare ferroviaire dans le centre de Toulouse. En effet des projets d'aménagement urbain ne peuvent être envisagés sans une réflexion aux futures évolutions du trafic à proximité, ni sans tenir compte de la fonction de pôle d'échanges de l'espace dans lequel vient s'inscrire la ZAC afin que le fonctionnement et l'organisation de ces espaces n'entrent pas

en conflit mais au contraire puissent être des éléments valorisants pour l'ensemble de ce territoire Nord de la ville.

Des problèmes de capacités :

Les réflexions à d'éventuels repositionnements de la gare routière impliquent donc de faire un point sur les évolutions attendues pour les prochaines années des deux types de services principaux qui occupent les quais à la gare routière de Toulouse : les SLO (« cars Macron ») et le service de cars interurbains départementaux. Pour ces derniers, aucun projet ne permet à ce jour de prévoir une augmentation ou une baisse des besoins pour la collectivité. Cependant, le réseau Arc en Ciel est le seul réseau qui permet de relier les communes du département de la Haute-Garonne entre elles en transport collectif. De plus, un grand nombre de voyageurs sont des scolaires⁵³, au moins 45% des voyageurs du réseau Arc en Ciel étaient des scolaires en 2017, donc pour la plupart contraints de prendre le bus quotidiennement. Cela amène à penser que même si des évolutions de trafic ne sont pas à prévoir d'ici au moins 2025, des baisses ne sont pas non plus envisagées. Cependant, pour le marché des LLD, les principaux transporteurs continuent de prévoir une croissance assez forte pour les futures années, ce qui entraînerait une demande d'accueil de plus de 25% par rapport à la situation actuelle dans le cas toulousain⁵⁴. Cette croissance entraîne et va entraîner des problèmes de sous capacité d'accueil en heure de pointe à la gare routière Pierre Sénard qui impacteront l'utilisation des quais mais aussi les espaces disponibles pour le stationnement des autocars et la régulation, et donc une efficacité amoindrie de la gare routière.

En février 2016 le bureau d'étude Iter prévoyait, selon le scénario d'évolution des « cars Macron », un besoin de 10 à 15 quais d'ici 2018 en heure de pointe pour les SLO en sachant que la gare routière ne dispose que de 16 quais mobilisables en même temps avec seulement 3 qui garantissent un accès aux soutes. Dans le cas d'une absence d'accès, les quais limitrophes sont souvent condamnés pendant la période de récupération ou dépose des bagages dans les véhicules. En décembre 2015 quelques mois après la libéralisation, la gare routière pouvait se trouver dans des situations tendues d'exploitations des quais à certaines périodes de la journée. Aujourd'hui, la gare routière fait apparaître un besoin maximal d'occupation en simultanée de

⁵³ Chiffres fournis par la direction des transports du CD 31

⁵⁴ Étude Iter sur l'estimation des besoins d'accueil en gare routière horizon 2025

15 quais, notamment à l'heure de pointe du matin. Celle-ci est remarquée d'environ 7h00 du matin à 8h30, période de la journée où les pointes du réseau LLD et interurbains sont maximales. Ce sont les matinées du lundi et du vendredi qui sont les plus critiques en termes d'espace disponible.

Mouvements générés en gare routière

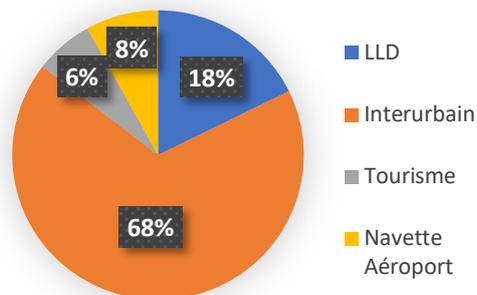


Figure 9 : Pourcentage des mouvements générés durant l'heure de pointe du lundi matin par service // Source : données Gare Routière analysées par Iter // Réalisation : Lise André

Ce graphique permet de différencier, par service, le nombre de mouvements réalisés généralement à l'heure de pointe du lundi matin. Il montre que c'est le réseau interurbain qui effectue le plus de mouvements. Cependant, bien que ne représentant que 18% des mouvements, les cars LLD peuvent occuper continuellement jusque 6 à 7 quais, soit environ la moitié de la capacité disponible en gare routière. Ceci s'explique par une présence plus longue mais des mouvements moins fréquents sur les quais pour ces services. S'ajoutent aussi à cela les mouvements des cars de tourisme et occasionnels qui s'effectuent la plupart du temps dans des espaces de l'hyper-centre mais qui peuvent également solliciter des quais en gare routière. Enfin, les services de la SNCF lors de report de trains vers les cars dû à des imprévus, travaux ou incidents peuvent ponctuellement impacter cette organisation. La capacité de quai en heure de pointe à l'heure actuelle est donc considérée comme assez critique. Et cette analyse ne tient pas compte des évolutions prévues d'ici 2025 avec une occupation des quais attendues de 18 quais en heure de pointe, soit 2 au-dessus de la capacité actuelle.

Les besoins en stationnement ont tendance à poser moins de problèmes aujourd'hui et devraient être encore acceptables d'ici à 2025 même si la capacité peut être de plus en plus limitée notamment en heure de pointe. La dalle de stationnement possède une occupation maximale égale à 17 emplacements de courte durée (<15 minutes), moyenne durée (de 15 à 60 minutes) et longue durée (>1h). Les heures de pointes sur la dalle sont décalées par rapport aux heures de pointes d'occupations des quais et des mouvements, se situent entre 8h30 et 9h15 et

une autre heure de pointe, plus longue, entre 12h et 16h35⁵⁵. 96% des stationnements sont réalisés par des véhicules interurbains, ce qui pousse à penser que les demandes de stationnement ne sont pas amenées à fortement évoluer ces prochaines années. À l'heure de pointe du matin ce sont 15 emplacements qui sont mobilisés sur la dalle pour du stationnement et d'ici 2025 il faudra mobiliser un emplacement supplémentaire soit 16 emplacements sur 17 disponibles. L'offre actuelle d'emplacements de quais et de stationnement à la gare routière Pierre Sépard amènent donc à se questionner sur la capacité qu'elle aura pour accueillir aisément l'intégralité des services avec les évolutions prévues à l'horizon de moins de 10 ans. Il est donc important de prévoir de l'espace suffisant dans l'éventualité du réaménagement de la gare, ou bien de considérer qu'il est possible de soulager la gare routière en déportant les besoins dans des PEM périphériques. La mutation du territoire toulousain amène à la création de nouveaux PEM, cela à travers de nouveaux projets urbains que nous allons présenter ci-dessous.

3. Des nouveaux projets qui favorisent la création de PEM périphériques au centre-ville

Suite à l'évolution des territoires et l'étalement urbain continu, des pôles d'échanges périphériques aux centres urbains se sont petit à petit développés. Ce phénomène est porté par des politiques de transport qui permettent de desservir de plus en plus les périphéries en créant des pôles éloignés des centres tout en restant toujours fortement connectés.

L'exemple français le plus marquant, actuellement, est le projet du Grand Paris en Ile-de-France qui a pour but de compléter le réseau de métro parisien de quatre lignes supplémentaires et d'allonger deux lignes existantes⁵⁶. Ceci afin de connecter les communes de la métropole entre elles et développer les périphéries pour créer un territoire métropolitain capable de rivaliser avec celui d'autres capitales à l'échelle internationale.

Pour cela de nombreux PEM périphériques à Paris déjà existants vont être consolidés et d'autres vont être créés. Enrichissant ainsi le réseau de transport collectif de la région parisienne et facilitant l'accès aux transports collectifs pour les habitants des périphéries. L'agglomération toulousaine n'en est pas à la réalisation de projet de cette envergure, mais les projets récents s'appuient aussi sur une ouverture des PTU et une déconcentration des pôles d'échanges. Dans

⁵⁵ Etude Iter sur la dalle de stationnement

⁵⁶ <https://www.societedugrandparis.fr>

les documents de planification urbaine, la réflexion au développement de pôles périphériques n'est pas quelque chose de nouveau comme par exemple en région parisienne où plusieurs pôles périphériques à la ville se sont vu être mis en place : Saint-Denis, Nanterre ou encore Marne-la-Vallée. Le procédé est mis en avant depuis de nombreuses années pour favoriser le report modal et encourager la multimodalité en périphérie et proche-périphérie des villes. Dans le Schéma Régional des Infrastructures, des Transports et de l'intermodalité de la région Aquitaine de 2008 existe déjà la volonté de développer et de hiérarchiser plusieurs pôles d'échanges sur le territoire. C'est à dire de compléter le réseau de pôles multimodaux de l'hyper-centre permettant des correspondances efficaces, avec des pôles de rabattement vers les transports collectifs en milieu urbain et des gares ferroviaires de rabattement voiture dans le péri-urbain. Dans l'agglomération toulousaine, le développement des périphéries et proche-périphéries émane, en partie, du fait de l'utilisation élevée de la voiture pour les déplacements quotidiens des ménages dans ces territoires (environ 56% des déplacements se réalisent en voiture personnelle⁵⁷). Les possibilités de limiter l'usage de la voiture dans ces territoires par une offre de transports rapide et efficace sont un enjeu fort pour le devenir de l'agglomération qui a suscité de nombreux débats pour son tracé ces dernières années en particulier en 2016-2017.

Le projet Toulouse Aerospace Express⁵⁸ (TAE) :

Ce projet est formé par la construction d'une troisième ligne de métro et d'une ligne de métro aéroport express. Son but est de relier 60% des habitants de l'agglomération toulousaine et 70% des zones d'emploi du territoire. La ligne de métro effectuera un parcours est/ouest de la gare SNCF de Colomiers à la gare SNCF de Labège. Une correspondance sur la ligne B se fera au niveau de la station La Vache puis sur la ligne A au niveau de la station Marengo. Cette ligne de métro sera aussi connectée au réseau ferroviaire par les deux gares terminus, la gare centrale Matabiau, la halte ferroviaire de Montaudran et la future gare SNCF envisagée au niveau du pôle d'échange de La Vache accentuant alors des pôles d'échanges. Le projet prévoit aussi une ligne de tramway express reliant un nouveau pôle d'échange TAE et tramway au niveau du rond-point Jean Maga.

⁵⁷ Résultats de l'enquête Ménages Déplacements réalisée par Tisséo en 2013

⁵⁸ <http://tisseo-collectivites.fr/projets/toulouse-aerospace-express>

Trajet du métro TAE sur le futur réseau Tisséo

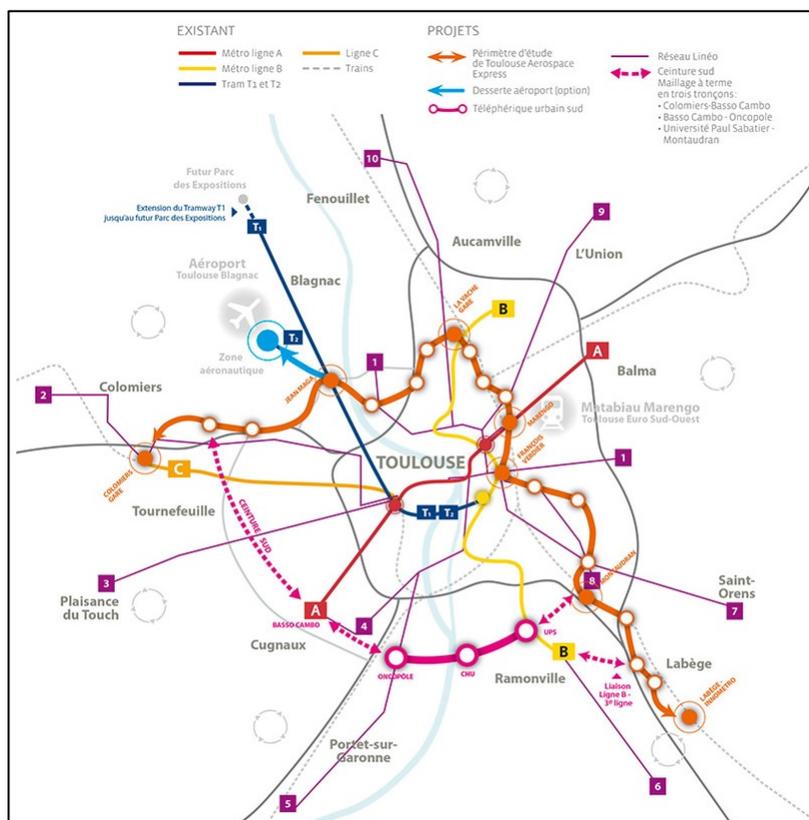


Figure 10 : Carte du projet Mobilités 2025-2030 de Tisséo représentant le tracé de la future ligne de métro // Source : Tisséo

L'un des enjeux principaux du projet selon Tisséo est de former « une articulation avec les réseaux de cars interurbains (réseau Arc en Ciel du département, réseau régional, cars privés, etc.) » ceci tout en reliant des pôles majeurs de l'agglomération toulousaine et en maillant efficacement le réseau de transport en commun.

La troisième ligne de métro est prévue d'ici 2024 et la nouvelle ligne de tramway express d'ici 2030, ce projet s'inscrit dans le Projet Mobilités 2025-2030 de la métropole toulousaine mais aussi dans celui de TESO.

Le réseau Linéo :

Le service linéo est caractérisé par un nouveau service de bus à haute performance pour l'agglomération toulousaine. Son but est de compléter « la desserte assurée par le métro et tram, pour constituer un réseau structurant métropolitain et fiable »⁵⁹. Les principales caractéristiques de ce réseau de bus sont : une fréquence et une amplitude horaire plus importante ; puis une utilisation maximisée des couloirs de bus. En tout, 10 lignes Linéo sont à prévoir d'ici 2019

⁵⁹ <http://tisseo-collectivites.fr/projets/lineo>

dont cinq sont actuellement en service. C'est environ une vingtaine de nouveaux pôles d'échanges qui peuvent être amenés à se développer suite à la mise en place effective de ce nouveau réseau de bus.

Les Aménagements Ferroviaires au Nord de Toulouse (le projet AFNT) :

Le projet appartient au Grand Projet Ferroviaire du Sud-Ouest (GPSO) de SNCF réseau. Ses enjeux sont portés par le fait « d'améliorer la desserte quotidienne, anticiper l'augmentation du trafic et accueillir la grande vitesse au cœur de Toulouse, en connexion avec le réseau de transport urbain et interurbain »⁶⁰. Ce projet consiste à passer, sur 19 km au nord de Toulouse, de 2 à 3 voies ferroviaires à 4 voies futures. Ceci engendrerait l'aménagement de points d'arrêts TER entre Toulouse Matabiau et Saint-Jory et une desserte de ces arrêts cadencés en quart d'heure aux heures de pointe (les haltes de Lalande, Lacourtenourt, Fenouillet). Ce projet est complémentaire à celui de la LGV Bordeaux-Toulouse et à un impact sur celui de TESO. Les dates concernant la mise en place des aménagement ferroviaires sont encore assez incertaines mais il ne devrait pas voir le jour avant au moins 2025.

Les récentes évolutions des LLD, et les futures évolutions de trafic envisageables, les modifications qu'amène le projet TESO, les problèmes de capacité en heure de pointe à la gare routière de Toulouse et les nouvelles politiques de transport urbain qui tendent à développer des pôles d'échanges en périphérie suite à un étalement urbain continu ont amenés à réfléchir à une potentielle délocalisation des arrêts de cars interurbains des PEM périphériques de l'agglomération toulousaine. Par ailleurs à Toulouse, les pôles complémentaires au pôle Matabiau pour les services interurbains amènent à privilégier des pôles qui répondent à au moins une de ces trois conditions pour un report voyageur efficace et réalisable :

- Appartenir à une commune du PTU, soit les communes de Toulouse Métropole, la communauté d'agglomération du Sicoval et la communauté d'agglomération du Muretain
- Être connecté à un mode de transport lourd (tramway, métro, train) pour rejoindre le centre de Toulouse et avec une fréquence de passage inférieure à une heure. La capacité d'emport des bus urbains classique et linéos étant jugés trop faible pour rabattre les

⁶⁰ <https://www.sncf-reseau.fr/>

voyageurs interurbains sur le centre malgré le fait qu'ils contribuent à la desserte des périphéries du territoire toulousain.

- Être un pôle qui est amené à évoluer ces prochaines années du fait de projet urbain (TAE et AFNT entre autres) ou bien être un PEM qui existe déjà en tant que pôle d'échanges Arc en Ciel.

En conclusion de ce chapitre nous pouvons donc proposer la carte suivante qui représente les différents PEM présélectionnés pour la suite de l'étude et qui vont être confrontés à l'analyse des besoins dans le prochain chapitre. Ils ont été mis en avant suite aux spécificités de territoires et répondent aux conditions de présélection de base présenté à l'instant.

Dans cette carte est représenté aussi les itinéraires d'accès empruntés par les cars des services urbains qui sont assez diversifiés et répartis sur le territoire de l'agglomération. Tandis que pour les services LLD la charge trafic au nord et au sud-est est significative par rapport au reste des corridors d'accès.

Localisation des PEM présélectionnés

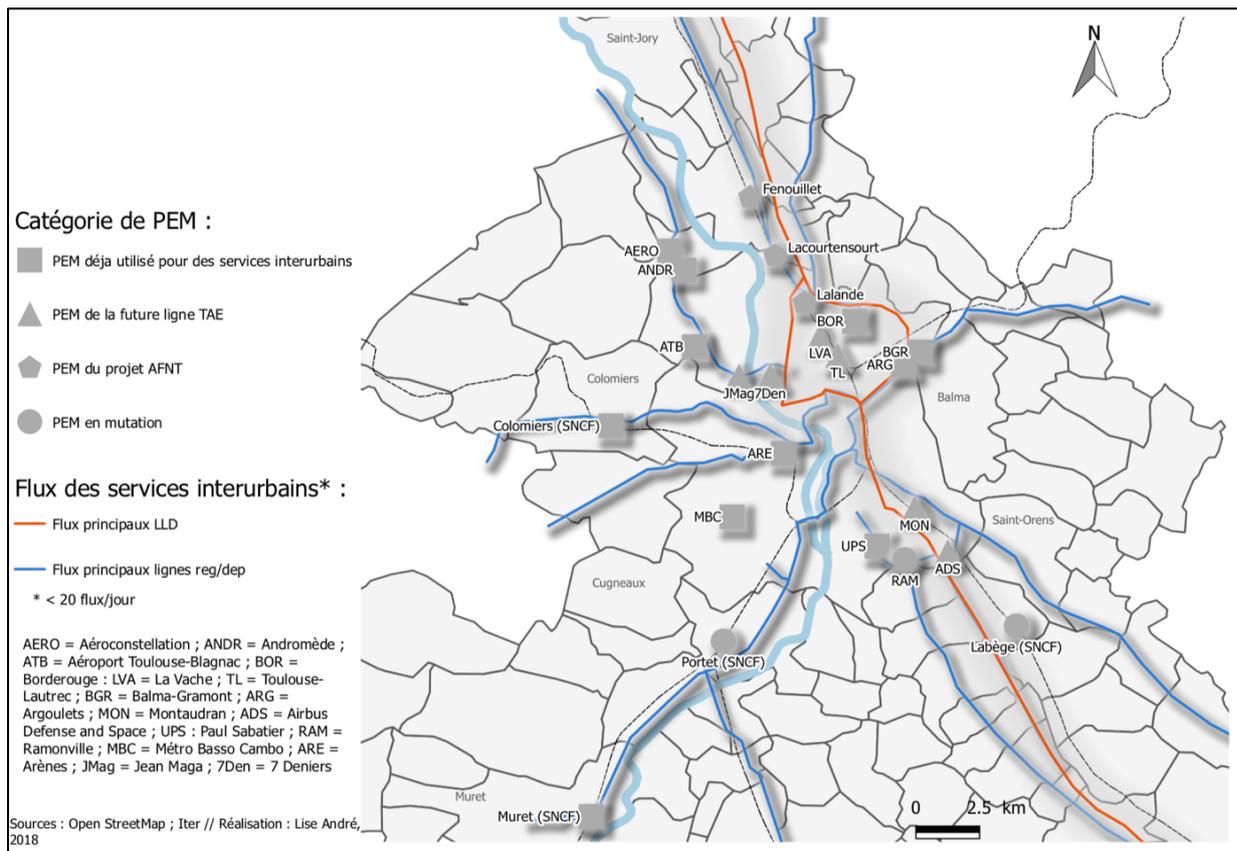


Figure 11 : Carte qui localise les PEM présélectionnés pour la suite de l'étude

Chapitre 2 :

**Diagnostic des besoins
des PEM périphériques
pour l'accueil des cars et
analyse de la pertinence
des différents pôles**

Le transport interurbain par car fait appel à plusieurs types de services décrits dans le premier chapitre. Deux sont fortement représentés sur le territoire toulousain : les services départementaux et régionaux puis les LLD. Or à la gare routière d'autres services interurbains sont accueillis : les services occasionnels de tourisme et les services en car de la SNCF. Pour ces derniers, cela concerne les lignes TER qui s'effectuent en car mais aussi les lignes de substitution par car lorsqu'il y a des travaux sur les lignes ferroviaires ou des imprévus. Dans les cas où le report par car est prévu et anticipé nous pouvons considérer que le service est semblable à une ligne de car départementale ou régionale, c'est d'ailleurs comme cela que nous allons le considérer pour la suite de ce mémoire (exemple de la ligne Castres-Toulouse qui a vu migrer son terminus sur le pôle d'échange Argoulets). En revanche pour les reports par car qui s'établissent en dernières minutes, il est compliqué d'imaginer que l'arrêt puisse se trouver ailleurs qu'à proximité de la gare SNCF. Ainsi la spécificité de ces services ne peut être prise en considération dans la suite de cette étude puisqu'elle analyse un possible report de l'accueil en périphérie ce qui n'est pas envisageable dans ce cas. Pour résumer, les services de substitution de dernière minute de la SNCF ne peuvent être contraints à une délocalisation et leur report n'est donc pas étudié dans ce chapitre. En revanche, tous les autres services peuvent faire l'objet d'une délocalisation dans un PEM périphérique. Ils ont chacun des besoins et des spécificités plus ou moins importantes qu'il faut que ces futurs potentiels PEM respectent. En considérant cela, quels sont alors les besoins de base à respecter pour accueillir ces services ? Pour ceux qui sont déjà existants quels procédés et quelles mises à niveau peuvent renforcer l'attractivité des PEM aux yeux des transporteurs et des voyageurs ? Dans la liste des PEM, présentée dans le chapitre précédent, lesquels apparaissent les plus pertinents pour la suite de l'étude ? Pour quels types de services ?

Nous allons tenter de répondre à ces questions dans ce chapitre. C'est pourquoi dans un premier temps nous allons présenter, justifier et hiérarchiser les besoins des transporteurs et des voyageurs pour mettre en place des services interurbains sur des PEM périphériques. Certains ayant d'ailleurs déjà été brièvement mentionnés dans le chapitre précédent. Puis nous analyserons le potentiel de chaque pôle présélectionné et à quel type de services il correspond le mieux au regard de ces attentes.

I. Des besoins différents pour les acteurs qui dépendent surtout des services

Les deux acteurs essentiels dans les PEM pour la mise en place d'un service interurbain de cars sont les opérateurs de transport et les usagers. Nous proposons donc une analyse des besoins plutôt techniques répondant principalement aux attentes des transporteurs et une analyse de ceux qui correspondent plutôt au confort des voyageurs. Ces types de besoins différenciables par certains critères, sont cependant étroitement associés puisque les deux acteurs ne fonctionnent pas l'un sans l'autre. En effet, les usagers dépendent de la présence d'opérateurs mais ces derniers ne peuvent mettre en place des lignes s'il n'y a pas d'usagers des réseaux.

1. Pour les PEM des besoins de base de localisation

La localisation de l'accueil des services interurbains dans des PEM en périphérie ou proche-périphérie impose à ces derniers des critères de localisation particuliers qui sont plus ou moins semblables selon les services.

Des critères de localisation communs :

La connexion et la complémentarité au centre-ville sont des éléments essentiels pour la localisation d'un PEM accueillant des services interurbains en son sein. Cette connexion doit être efficace c'est à dire avec une capacité d'emport réaliste par rapport à la quantité de voyageurs, le trafic envisagé et la fréquence de la connexion. En effet, des problèmes de saturation de réseau et la rareté de la connexion peuvent être des obstacles quant à l'efficacité du report et/ou de la venue des voyageurs du PEM périphérique jusqu'au centre-ville. Pour les services urbains notamment en heure de pointe, la connexion impose une fréquence au quart d'heure au moins. D'ailleurs la capacité d'emport et la fréquence peuvent être liées. Une fréquence faible peut engendrer une saturation de réseau et donc une efficacité d'emport assez restreinte puisque la quantité de personne en attente augmente plus la fréquence est faible. En heure de pointe notamment cela peut poser un problème de saturation de ligne (tous les

voyageurs ne peuvent rentrer dans le transport par manque de place). Ces deux éléments peuvent affaiblir les capacités et l'efficacité du report modal et contraindre l'usage d'un transport collectif interurbain. Ce besoin de connexion (surtout vers les centres-villes) efficace est important pour les services LLD et départementaux et régionaux mais peut-être même encore plus avéré pour les services occasionnels de tourisme. Puisque les voyageurs touristiques doivent accéder rapidement aux principaux sites d'attraction, localisés majoritairement dans les centres-villes. Pour les autres services le point d'arrivée n'est pas nécessaire en centre-ville, nous développerons cela dans le troisième chapitre.

En plus de la connexion au centre-ville par les réseaux de transport urbain nous pouvons avancer l'importance d'une accessibilité routière suffisante. Pour les services occasionnels et LLD celle-ci se définit par une proximité efficace aux principaux axes autoroutiers et aux corridors principaux de circulation. C'est d'ailleurs un des avantages conséquents de la localisation de services interurbains dans des PEM périphérique (exemple Nantes à La Haluchère). Cette accessibilité et proximité aux axes routiers permet de limiter le temps de parcours dans les centres urbains pouvant être saturés une grande partie de la journée. Elle est d'ailleurs de plus en plus sollicitée et appréciée par les opérateurs des LLD⁶¹. Même si pour les services départementaux et régionaux son intérêt est beaucoup plus modéré, du fait d'arrêts indispensables plus fréquents dans les espaces urbains. C'est alors la spécificité du détour qui importe. Le but est de minimiser ces détours par rapport au parcours de ligne pour éviter de rallonger inutilement les temps de parcours qui dépendent d'horaires plus fixes. Cependant, une bonne accessibilité routière peut-être facteur de cette minimisation.

Des spécificités pour les services occasionnels :

Les services occasionnels de tourisme présentent des contraintes de localisation particulières qui peuvent remettre en cause la délocalisation de ce type de services vers des PEM périphériques. Ces besoins dépendent de l'irrégularité des parcours de ces services. La proximité à une station de Transport Urbain Collectif (TUC) lourde efficace est indispensable, surtout si l'arrêt est en périphérie pour rejoindre directement le centre-ville au plus vite. Plus la connexion au centre et aux zones de loisirs est rapide et efficace plus l'attractivité va être significative pour ces services. D'ailleurs les reprises et déposes à Toulouse se font

⁶¹ Entretien téléphonique entre Iter et Flixbus et retour de satisfaction des opérateurs auprès de Nantes Métropole

actuellement majoritairement aux pieds des sites d'attractions. Les transporteurs privilégiant ce fonctionnement plutôt que la dépose ou la montée à la gare routière qui n'est pas à proximité des sites d'attractions principaux. La carte ci-dessous présente les arrêts disponibles pour les cars de tourisme dans le centre-ville de Toulouse et proche des principaux sites avec une attractivité touristique.

Localisation des arrêts des cars touristiques à Toulouse

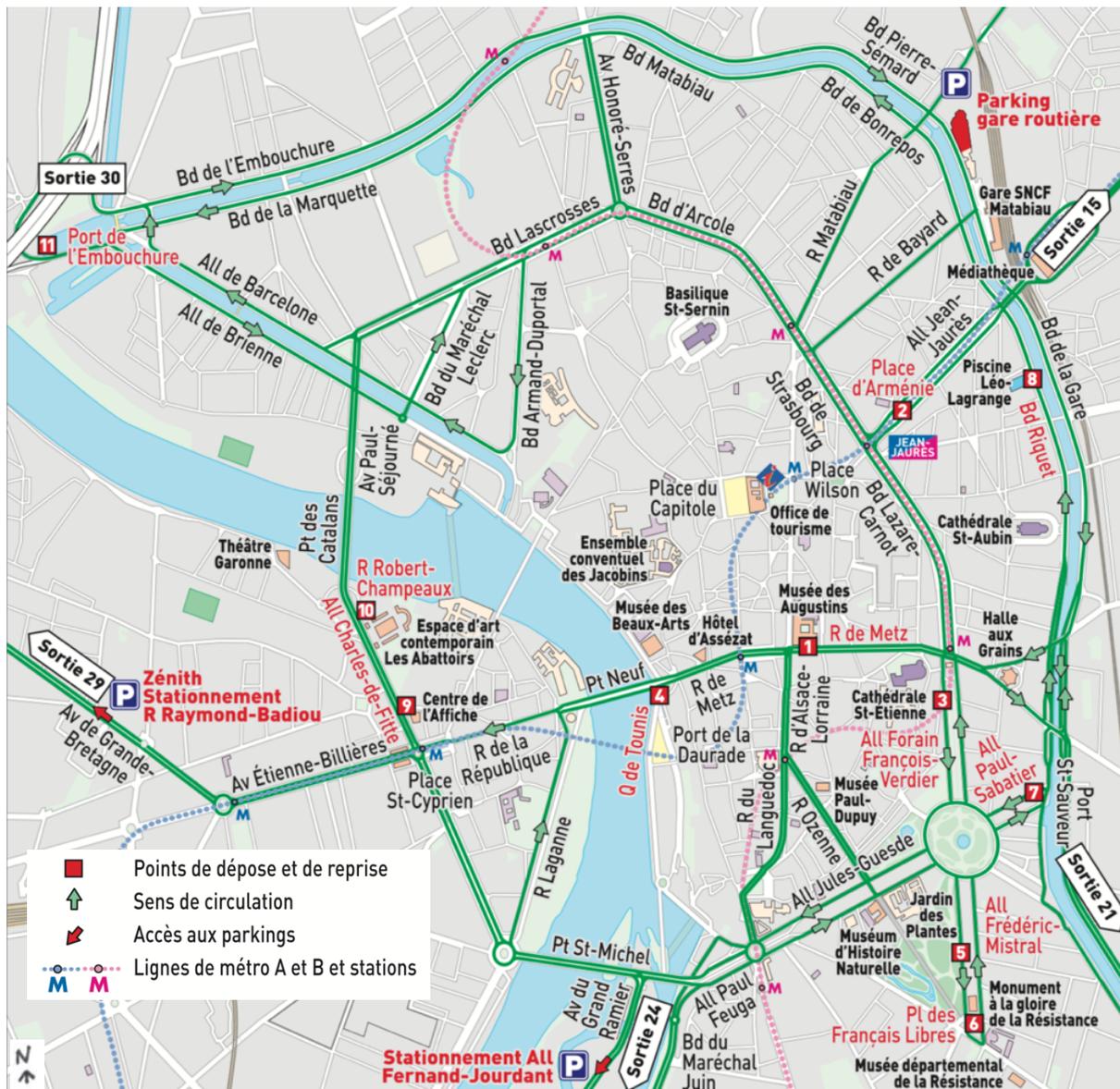


Figure 12 : Localisation des points d'arrêts et axes de circulation pour les cars touristiques dans le centre-ville de Toulouse // Source : Office de tourisme de Toulouse

0 200 m

Entre les boulevards qui délimitent le centre-ville de Toulouse il y a donc onze points d'arrêt (limité à 15 minutes) de dépose et reprise différents situés à proximité directe des principales zones d'attraction toulousaine (Musée des Augustins ou cathédrale Saint Etienne par exemple).

En dehors des axes de circulation autorisés (en vert sur la carte) la circulation est difficile voire interdite, en cause les rues étroites et les angles giratoires serrés notamment⁶². Il y a deux parkings longue durée : la dalle de la gare routière et sur l'Île du Ramier. Selon l'office de tourisme de Toulouse⁶³ ils « sont placés à proximité du réseau de transport en commun : métro, tram ou bus pour permettre au chauffeur de rejoindre le groupe en centre-ville après avoir garé le véhicule. ». Un autre parking à durée limitée (de 8H à 20H) est lui situé à proximité du Zénith de Toulouse.

La confrontation des PEM toulousains avec ces besoins de localisation est donc essentielle pour juger de leur pertinence car c'est un critère de base. Par ailleurs la localisation n'est pas le seul critère qu'il faudra prendre en compte lors de cette confrontation, c'est ce que nous allons montrer dans la suite.

2. Des conditions indispensables à un bon fonctionnement d'accueil des cars et des voyageurs

Les transporteurs et les voyageurs ont des besoins plus ou moins importants et indispensables qui ont des conséquences sur le fonctionnement de l'accueil des cars interurbains sur les PEM. Ces besoins sont différenciables pour les deux types d'utilisateurs et certains sont aussi propres à chaque service. Il est donc important que les PEM périphériques répondent au maximum à ces besoins pour amener une gestion satisfaisante des arrivées et départs ainsi que des reprises et déposes des cars interurbains.

Des besoins techniques :

Pour l'accueil des services interurbains d'autocars les PEM périphériques requièrent des conditions techniques particulières. Des aménagements et des précautions particulières de sécurité pour l'accueil des voyageurs. Ces derniers effectuant une attente plus longue en moyenne pour ce type de services, peuvent être plus « encombrés » car ils sont plus susceptibles de transporter des bagages que les voyageurs quotidiens des lignes en centre-ville. C'est le cas principalement pour les voyageurs LLD et de tourisme. La descente et la montée des usagers interurbains sont nécessairement plus longues que pour des usagers de bus urbains ; les cars

⁶² Arriver et circuler en autocar de tourisme, Office de tourisme Toulouse

⁶³ https://www.toulouse-tourisme.com/files/atoms/files/autocar_tourisme_tlse.pdf

peuvent monopoliser des quais jusqu'à environ 30 minutes pour les départs LLD et environ 6 minutes pour les départs interurbains. Cette occupation des quais à l'arrivée étant plus courte⁶⁴. Les véhicules doivent pouvoir s'arrêter un long moment sans bloquer la circulation ou gêner le passage et/ou le stationnement d'autres véhicules. De plus, pour ce type de service, les ouvertures soutes sont à prendre en compte dans l'aménagement pour sécuriser leur accès. Elles jouent un rôle dans la sécurité routière. Au-delà de ces critères, les services LLD et les services occasionnels, parcourant des distances plus longues en moyenne, ont besoin d'avoir une certaine flexibilité et amplitude horaire de desserte car plus la distance est longue et plus l'horaire d'arrivée sur le point d'arrêt du PEM est approximatif. Ce qui signifie une marge d'incertitude horaire durant laquelle un quai doit rester disponible.

Le dernier besoin technique important pour la mise en place d'une gare routière dans un PEM est représenté par une nécessité d'espace de régulation, c'est à dire des espaces où s'effectuent toutes les actions indispensables au bon fonctionnement des échanges voyageurs entre deux services (repos du chauffeur, entretien du véhicule, changement de ligne et/ou de chauffeur par exemple). En effet surtout pour les services interurbains⁶⁵, il est nécessaire d'avoir sur place ou à proximité des espaces où ils peuvent réguler. Ces régulations peuvent imposer des stationnements de courte, moyenne, ou longue durée en fonction des services mais aussi des besoins de régulation. Or, plus le stationnement est long plus cela impose des infrastructures. Il y a en effet une différence entre des régulations d'une dizaine de minutes entre deux services départementaux qui n'imposent pas forcément d'aménagement particulier ou un stationnement de régulation longue durée (plusieurs heures) d'un car effectuant de longue distance (plus de 100km). Un aménagement courte durée peut s'effectuer sur un quai de dépose si le trafic le permet en fonction de la capacité d'accueil sur le PEM⁶⁶. Sur le pôle ou sur l'espace de régulation à proximité peuvent être imposées une durée de stationnement et de régulation limitée. De plus, dans la législation rien n'impose aux gares routières (même à destination des LLD) de mettre à disposition des espaces de régulation sur leur territoire.

Dans l'agglomération toulousaine, il existe plusieurs parkings de cars accessibles 24h/24 et sécurisés pour de la régulation longue durée (minimum 8h et maximum 20h) au niveau de l'Ile du Ramier et du Zénith donc au Sud et à l'Est de la ville⁶⁷. Les deux plus grands dépôts, moyenne durée, se font actuellement au niveau de la gare routière de Toulouse et du dépôt

⁶⁴ Données de la gare routière analysées par le bureau d'étude Iter

⁶⁵ Plusieurs services publics ne proposent pas d'espace de régulation pour les cars LLD et occasionnels

⁶⁶ Cas observé à Borderouge

⁶⁷ Office de Tourisme de Toulouse

Atlanta au Nord-Est de l'agglomération⁶⁸, actuellement sollicités par la régie départementale pour les régulations sur les lignes interurbaines. La gare routière est à ce jour la principale zone de régulation pour les cars en courte et moyenne durée sur le territoire toulousain et est utilisée par différents services.

Des besoins en équipements :

Les voyageurs et les opérateurs ont des besoins significatifs en équipements de base qui conditionnent le fonctionnement d'un PEM interurbain en périphérie ou en ville.

Pour les voyageurs des informations voyageurs (panneaux signalétiques) statiques ou dynamiques et un minimum de jalonnements (repères géographiques) sont nécessaires sur le PEM pour que les usagers s'orientent. Des espaces attentes suffisamment grands sont aussi indispensables pour les voyageurs pour respecter des règles de sécurité de base. Plus le temps d'attente est long et/ou régulier, plus le niveau de confort nécessaire aux usagers est important. On peut citer l'importance des salles d'attentes fermées, des espaces couverts, des bancs, des poubelles ou encore des toilettes pour des attentes d'une à plusieurs heures.

Pour les transporteurs, l'équipement de base nécessaire sur le PEM, surtout si ce dernier est en terminus, est un local conducteur pour qu'ils puissent se reposer pendant leur période dédiée, avec un confort minimal.

Tous ces besoins posent alors la question de l'espace disponible et de la dureté foncière⁶⁹ dans les PEM présélectionnés déjà existants et futurs. Ce maintien de l'existant enrichi par des ajouts doit être pris en compte dans l'évaluation de l'espace nécessaire au projet et dans son organisation. La dureté foncière n'est donc que partiellement analysable pour les PEM qui n'existent pas encore actuellement (PEM correspondant au projet TAE et AFNT) puisque toutes les possibles fonctions n'ont pas encore été mises en place et sont encore en étude, il est donc difficile de statuer sur la réalité foncière future dans ces espaces. D'autres éléments pourront être soulevés lors de cette confrontation mais n'apparaissent pas comme discriminatoire aujourd'hui, c'est ce que nous allons tenter d'expliquer ci-dessous.

⁶⁸ Registre des dépôts fourni par la régie départementale

⁶⁹ Ce qui correspond à la disponibilité de terrain à proximité pour intégrer les nouvelles fonctions liées aux services interurbains (accueil des autocars, services voyageurs, espaces de régulation) sans supprimer ou réduire les fonctions qui sont déjà existantes (parc à vélo, parking, aire de covoiturage etc.).

3. Des éléments d'attractivité qui peuvent jouer un rôle

Des éléments d'attractivité peuvent avoir un rôle à jouer dans le choix d'utiliser un pôle plutôt qu'un autre ayant une localisation et des éléments techniques similaires. Les éléments attractifs pour les voyageurs sont indirectement des éléments d'attraction pour les transporteurs puisqu'ils contribuent à la satisfaction des usagers. L'attractivité est importante pour tous les types de services mais l'est surtout pour les services départementaux et régionaux car la fréquence d'emprunt du réseau est plus importante (quasi-quotidienne) que pour les services LLD et occasionnels⁷⁰. L'hypothèse est donc qu'il est préférable d'améliorer en priorité le confort pour ce type de voyageurs.

Des équipements et des services attractifs :

Des services et des équipements peuvent se trouver aux alentours du PEM et apporter une valeur ajoutée d'attraction sur le PEM. Pour les opérateurs il s'agit de services d'entretien de véhicules comme par exemple une station d'essence à proximité du PEM. Pour les usagers les services possibles vont être plus variés et vont se traduire par un dynamisme du territoire : des services marchands, des espaces de loisirs ou bien des espaces d'hôtellerie par exemple. Plusieurs de ces services sont obligatoirement présents dans des PEM de centre-ville mais ça n'est pas systématiquement le cas en périphérie ou proche-périphérie. Sur place plusieurs services disponibles pour les véhicules : une possibilité de maintenance légère ou de nettoyage⁷¹ ou encore un espace dédié à la vidange des toilettes par exemple peuvent aussi être des valeurs ajoutées pour l'attractivité d'un PEM. Pour les usagers ces équipements sur place se traduisent principalement par des cheminements piétons et des espaces d'attentes confortables et sécurisés, des informations voyageurs en temps réel pour les services plus courts, une présence humaine (espaces de ventes, des guichets ou des agents d'accueil). Pour les opérateurs et les voyageurs un service de quais dédiés peut aussi faire l'objet d'une appréciation de service supplémentaire.

⁷⁰ Ceci sera développé plus précisément dans le chapitre 3

⁷¹ Service actuellement possible à la gare routière Pierre Sémar

Des modes de transports et des destinations variées :

La multimodalité et le nombre de destinations possibles à partir du PEM jouent un rôle majeur pour l'attractivité du pôle en général mais une multimodalité trop forte sur le PEM peut ajouter une concurrence et des possibilités de mode de transports diversifiés pour les usagers. Pour les services interurbains de car cela peut être le cas avec le train, les voyageurs peuvent privilégier un service en train plutôt qu'en car à partir d'un même pôle par exemple. La différence peut alors tenir à une localisation de desserte préférée en car et un prix inférieur. À Toulouse le réseau ferroviaire manque de desserte, de rapidité et de performance surtout sur le réseau départemental, régional et dans une moindre mesure, national. De plus, une trop forte multimodalité et des destinations trop variées peuvent handicaper la capacité du PEM et le saturer aux heures de pointe si l'espace disponible n'est pas assez conséquent. Cependant ces deux facteurs représentent des éléments clés pour amener les usagers sur le PEM et donc faciliter leur connexion aux pôles suivant leurs modes de transports et leurs origines de départ. Cela joue aussi sur le dynamisme du PEM dans sa globalité et donc sur l'attractivité du site pour envisager un accueil de services interurbains.

Pour toutes ces raisons la délocalisation en périphérie impose de trouver un PEM qui réponde à des critères et besoins de base pour son bon fonctionnement. Ces éléments sont nécessairement à prendre en compte pour envisager les PEM présélectionnés de l'agglomération toulousaine et analyser les conditions auxquelles ils pourront devenir efficaces. D'autres critères et services peuvent (multimodalité et la présence d'équipement) avoir un rôle à jouer pour l'attractivité du pôle mais les analyser aujourd'hui pour les différents PEM présélectionnés pour cette étude, alors que l'on parle d'un projet sur le long terme, est assez précoce.

Nous constatons donc que les besoins dépendent surtout d'une bonne localisation du PEM et des services qu'il est destiné à accueillir. En fonction de cela il sera alors nécessaire ou non de développer plusieurs types d'équipement pour rendre l'accueil par car interurbain efficace. Nous allons donc confronter les PEM présélectionnés à toutes ces conditions de localisation pour réellement juger de la pertinence des pôles. Puis nous analyserons leur performance au niveau en attractivité et équipement.

II. Analyse de la pertinence des PEM toulousains pour un possible accueil des cars interurbains

Le recensement qui vient d'être réalisé permet d'envisager les contraintes et obstacles que pourrait rencontrer le fonctionnement de ces PEM. La carte en figure 15 les localise en fonction des principaux corridors d'accès utilisés par les lignes LLD, départementales et régionales pour se rendre dans la commune de Toulouse. Quatorze de ces pôles accueillent déjà des services interurbains (Borderouge par exemple) et d'autres des fonctions de transports importantes (Ramonville par exemple). Pour la suite nous considérerons alors que ce sont des pôles déjà existants probablement amenés à évoluer encore ces prochaines années. Ensuite six autres PEM sont, à ce jour, peu développés mais dépendent du futur projet de transport TAE et devront accueillir de plus en plus de fonctions urbaines ces prochaines années (Jean Maga par exemple). Il en est de même pour trois autres pôles dépendants, eux, du projet AFNT. Pour la suite de l'étude nous considérerons donc que ces PEM sont futurs. Dans un premier temps nous analyserons ces pôles par rapport aux besoins de localisations soulevés précédemment. Ensuite, nous analyserons leurs capacités de réponse face à la mise en place d'une gestion fonctionnelle pour l'accueil des cars interurbains puis en fonction de leur attractivité ou potentiel d'attractivité.

1. Confrontation des PEM aux critères essentiels de localisation

Nous allons confronter les PEM aux besoins de localisation dont les deux points principaux sont :

- une connexion efficace au centre-ville (et au pôle Matabiau)
- une proximité et une accessibilité routière aisée aux corridors d'accès utilisés par les différents services.

Dans le cas toulousain ces besoins s'analysent en fonction de plusieurs critères :

- La fréquence du report, c'est à dire la fréquence à laquelle le mode de transport utilisé pour rejoindre le centre-ville fonctionne.
- La durée de la connexion, car au final c'est la distance-temps qui est prise en compte par les voyageurs lors de leur report en centre-ville

- La proximité aux corridors routiers⁷² empruntés par les différents services, ces corridors ne sont pas les mêmes. Pour les services de tourisme nous considérerons que l'accessibilité routière se joue sur une proximité au centre-ville puis des axes urbains autorisés à la circulation des cars de tourisme et/ou une proximité à un parking disponible en périphérie avec un report voyageur vers le centre-ville efficace en transport urbain. Pour correctement analyser toutes ces proximités routières, il est important de prendre en compte aussi le trafic routier du territoire toulousain, surtout aux heures de pointes.

Les PEM toulousains ont donc été confrontés aux critères indiqués dans le tableau ci-dessous pour juger leur pertinence face à un possible report des lignes interurbaines de la gare routière en leur sein. Ces critères d'analyse se déclinent donc à chaque fois en trois niveaux et plus la couleur est foncée plus le critère est respecté. Ces critères ont été établis par rapport aux spécificités du territoire toulousain et par rapport aux spécificités des PEM présélectionnés, pour ainsi laisser se démarquer les plus pertinents.

Les critères d'analyse des PEM

| | Connexion au centre-ville* | | Proximité aux corridors d'accès | | |
|--|-----------------------------------|------------------------------|--|------------|-----------------|
| | Fréquence du report | Durée de la connexion | Lignes dpt et rég | LLD | Tourisme |
| | Fréquence < 5min + 2 modes lourds | < 10 minutes | Bonne | Bonne | Bonne |
| | Fréquence < 5min | 10-20 minutes | Correcte | Correcte | Correcte |
| | Fréquence > 5min | > 20 minutes | Mauvaise | Mauvaise | Mauvaise |

Tableau 1 : Tableau qui décrit les critères utilisés pour analyser la pertinence des PEM // Source : Iter // Réalisation : Lise André

* au centre-ville et au pôle Matabiau

* en prenant en compte les problèmes de trafic envisagés

Le tableau multicritère présenté, nous pouvons proposer le tableau comparatif qui confronte les PEM avec les besoins de localisation.

Cette analyse multicritère a été réalisée à l'aide de cartes, de données récoltées sur des sites internet, de l'analyse des corridors d'accès et du trafic routier dans l'agglomération de Toulouse

Ce qui permet de faire un premier bilan de la pertinence des PEM périphériques présélectionnés et de constater s'ils sont réellement pertinents face à ces besoins primaires. Ce tableau s'appuie sur le principe de dégradé présenté avec le premier tableau.

⁷² Figure n°11

Confrontation des PEM

| | Connexion au centre-ville | | Proximité aux corridors d'accès | | |
|-------------------|---------------------------|-----------------------|---------------------------------|-----|----------|
| | Fréquence du report* | Durée de la connexion | Lignes dpt et rég * | LLD | Tourisme |
| Basso Cambo | | | | | |
| Arènes | | | | | |
| Argoulets | | | | | |
| Balma Gramont | | | | | |
| Borderouge | | | | | |
| La Vache | | | | | |
| Paul Sabatier | | | | | |
| Ramonville | | | | | |
| Aéroport | | | | | |
| Aéroconstellation | | | | | |
| Andromède-Lycée | | | | | |
| Muret (SNCF) | | | | | |
| Portet (SNCF) | | | | | |
| Colomiers (SNCF) | | | | | |
| 7 Deniers | | | | | |
| Jean Maga | | | | | |
| Toulouse Lautrec | | | | | |
| Montaudran (SNCF) | | | | | |
| Airbus D&S | | | | | |
| Labège (SNCF) | | | | | |
| Lalande | | | | | |
| Fenouillet | | | | | |
| Lacourtenourt | | | | | |

* en considérant que les fréquences des lignes ferroviaires continu à être faible dans ces gares

* lignes départementales et régionales en terminus sur le PEM

Tableau 2 : Tableau comparatif qui confronte les PEM périphériques aux critères d'analyse de localisation // Source : Iter // Réalisation : Lise André

Certains PEM ne répondent pas aux besoins élémentaires de localisation pour accueillir les services interurbains. Cette première analyse permet de réaliser une première élimination de PEM périphériques pour la suite de l'étude. Cependant, nous allons considérer qu'un PEM même s'il n'est pas à proximité de tous les corridors sera alors conservé car la proximité à un des corridors suffit pour qu'il soit pertinent. Il n'y a pas de limite de sélection à ce stade et la proximité à tous les corridors ne peut être éliminatoire. Dans ce cas seul les deux premiers critères : fréquence du report et durée de la connexion, sont éliminatoires.

La faible fréquence des lignes ferroviaires (supérieur à 5 minutes en moyenne) empêche les PEM de Muret et Portet de permettre un report vers le centre de Toulouse efficace. La situation est identique pour les PEM correspond aux AFNT (Lalande, Fenouillet et Lacoutenourt) même si leur durée de connexion au centre-ville est assez correcte et que leur proximité aux corridors routiers des lignes départementales et régionales est efficace. Les pôles Andromède-Lycée, Aéroconstellation et Aéroport ont une distance-temps trop longue pour rejoindre le centre-ville

(supérieur à 20 minutes). Cela ne leur permet pas de répondre efficacement aux conditions de localisation de base. Ils accueillent déjà des lignes départementales (en transit), cependant ils ne peuvent donc pas représenter des PEM pertinents en terminus de ligne et des pôles interurbains efficaces. Dans les cas de Colomiers (SNCF), Montaudran (SNCF) et de Labège (SNCF), les prochaines stations de TAE (directes ou à proximité) les rendent encore pertinents. S'ajoutant à cela une certaine proximité aux corridors d'accès des lignes départementales et régionales.

Les PEM des Arènes, de Jean Maga et d'airbus D&S sont localisés dans des périmètres exposés à des trafics routiers assez denses, ne permettant pas de les considérer comme correctement accessibles pour la suite de l'étude pour des services interurbains malgré une connexion correcte au centre-ville.

A ce stade onze PEM périphériques sont donc jugés comme non-pertinents pour soulager la gare routière en accueillant des lignes interurbaines en terminus à cause de variables différentes qui dépendent de localisation : fréquence du mode de transport, distance-temps du centre-ville, saturation du trafic routiers en heure de pointe. Tous les autres PEM périphériques sont quant à eux plutôt pertinents pour accueillir un ou plusieurs types de services interurbains en leur sein. Nous constatons aussi la présence de PEM formant des binômes puisqu'ils ont quasiment les mêmes caractéristiques de base de localisation. C'est le cas pour Borderouge et La Vache, Paul Sabatier et Ramonville puis pour Argoulets et Balma Gramont. Cette dualité peut amener autant une complémentarité dans l'accueil des cars interurbains qu'une concurrence. L'analyse de la capacité d'allègement permettra de définir si ces trois binômes sont complémentaires ou en concurrence.

A ce stade de l'étude nous avons donc douze PEM toulousains qui respectent les conditions de localisation justifiées dans la partie précédente : Basso Cambo, Argoulets, Borderouge, La Vache, Paul Sabatier, Ramonville, Colomiers, 7 Deniers⁷³, Montaudran et Labège. Ils se localisent donc sur des axes routiers ou de transports urbains pertinents pour accueillir au moins les LLD ou du stationnement de régulation ou des services occasionnels ou des services départementaux ou régionaux. La suite de la confrontation des PEM aux besoins va nous permettre de déterminer plus précisément pour quels services ces pôles sont réellement pertinents.

⁷³ Dans la mesure où la future station de métro se localise réellement au nord du quartier

2. La capacité d'allègement des PEM pour la gare routière

L'étude va se porter sur l'analyse des PEM par rapport à leur capacité d'allègement de la gare routière. En effet, le but général de l'analyse est de trouver des pôles d'échanges en proche périphérie toulousaine qui ont des capacités de localisation, équipements et espace pour soulager le manque de capacité actuel et prévisible de la gare routière centrale. Le bureau d'étude Iter a donc réalisé une étude qui évalue le potentiel d'allègement de la gare routière qui est devenu essentiel dans l'analyse de la pertinence des différents PEM pour l'accueil des services de cars interurbains. Cette étude va permettre aussi de souligner le potentiel de quais LLD, départementaux et régionaux, occasionnels et de régulation dans chaque PEM. Cela permettra alors de déterminer les PEM périphériques les mieux adaptés pour les différents services.

Pour réaliser l'étude sur le potentiel d'allègement de la gare routière des différents PEM, le bureau d'étude Iter a analysé, pour chaque pôle présélectionné : le foncier non bâti, le foncier maîtrisé, le contexte des projets urbains dans l'environnement du site ce qui a donc permis d'obtenir des résultats sur la dureté foncière (et le potentiel de quai) des PEM et leur capacité d'évolution à terme.

Potentiel maximum de quai supplémentaire par PEM :

Le graphique ci-dessous présente le potentiel d'allègement de la gare routière en nombre de quais par type de service⁷⁴ pour chaque PEM conservé par rapport à l'espace et la dimension du PEM. Ce qui permet de mettre en avant les pôles les plus pertinents pour soulager le manque de capacité actuel en gare routière en se référant seulement au périmètre du pôle.

⁷⁴ En fonction des modalités de dimensions nécessaires pour chaque service : double ouverture soute, descente de voyageurs, simple ouverture soute, stationnement courte, moyenne ou longue durée

Potentiel d'allègement des PEM

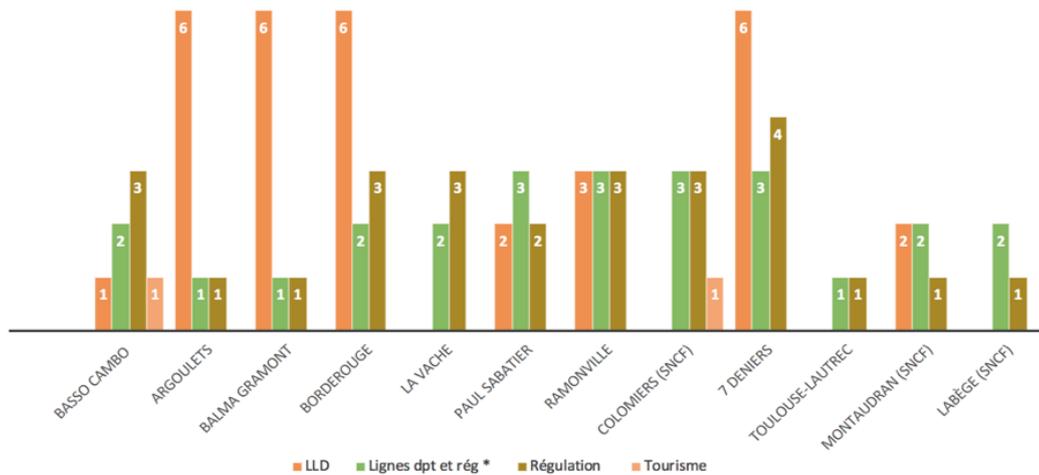


Figure 13 : Graphique du potentiel d'allègement en nombre de quai de la gare routière pour chaque PEM et par type de service // Source : Iter // Réalisation : Lise André

A l'aide ce graphique nous constatons donc que pour les services départementaux et régionaux tous les PEM ont un périmètre qui les amènent à soulager la gare routière. C'est le cas pour des pôles déjà fortement exploités par le réseau Arc en ciel : Borderouge et Balma Gramont par exemple, leur potentiel n'est pas élevé mais aujourd'hui ils sont déjà des PEM importants pour ces types de services et ont donc déjà un périmètre réservé à ces services. Mais c'est aussi le cas pour des PEM peu exploités actuellement par le réseau Arc en Ciel : Ramonville et Colomiers, qui par contre ont un fort potentiel pour l'avenir du fait de leur périmètre plus vaste sans frontière forte (habitations ou commerces par exemple). Certains PEM se démarquent par un potentiel maximum de quais touristiques et de régulation moyenne et longue durée supérieure à la moyenne : Colomiers ou encore Basso Cambo. Ceci s'explique par un périmètre assez détendu et donc favorable pour ces aménagements.

Concernant les services LLD, les pôles qui se démarquent le plus sont Argoulets, Balma-Gramont, Borderouge et 7 Deniers. Ils ont en effet un potentiel maximum de quais supplémentaires qui peut soulager la gare routière dans le futur⁷⁵.

De manière générale, 7 Deniers et Borderouge sont les PEM qui ont le potentiel maximum de quais supplémentaires, tous services confondus, les plus forts importants. 7 Deniers parce que son périmètre est détendu (pas de frontière matériel forte) et Borderouge parce que dans le périmètre du pôle il y a déjà un couloir de quai réservé pour les services interurbains. Cette

⁷⁵ Des quais complémentaires à la gare routière en heure de pointe

analyse de potentiel reste cependant insuffisante dans la mesure où elle ne prend pas en compte la dureté foncière et toutes les fonctions actuelles et futures sur le PEM (parking relais, parc à vélo, aire de covoiturage par exemple). Or elles sont indispensables à évaluer pour pouvoir complètement analyser la pertinence de l'espace disponible pour accueillir les cars interurbains dans les PEM. Elles ont donc donné lieu à un examen présenté ci- dessous.

Évolutivité possible des PEM :

L'analyse de la faculté d'évolution liée au potentiel de quai permet de réellement déterminer l'impact sur l'allègement de la gare routière des différents PEM et les possibilités de réalisation de nouveaux quais interurbains. Un PEM qui a un fort potentiel maximum de quai dû à son périmètre avantageux mais une dureté foncière compliquée va nécessairement perdre de la pertinence. Pour analyser la faculté d'évolution du PEM le bureau d'étude Iter s'est intéressé à trois paramètres principaux : le foncier non bâti, le foncier maîtrisé et contexte de projet urbain sur et autour des PEM. Ceci a permis de distinguer trois niveaux d'évolutivité⁷⁶ :

- Faculté d'évolution et d'adaptation élevée : foncier non bâti ou maîtrisé au contact de la gare bus
- Faculté d'évolution et d'adaptation moyenne : foncier en mutation à proximité dans le cadre d'un projet urbain
- Faculté d'évolution et d'adaptation faible : tissu urbain constitué et disponibilité foncière difficilement exploitable

Balma-Gramont est le seul PEM appartenant au niveau d'évolution et d'adaptation le plus faible. En effet, le PEM se situe dans un territoire avec une dureté foncière compliquée (centre commercial) de plus il y a peu d'évolution envisageable à proximité, au regard du parking relais surélevé et de la voirie de circulation à gros gabarit par exemple.

Plusieurs autres PEM sont localisés dans des espaces présentés comme ayant une dureté foncière moyennement exploitable par le bureau d'étude Iter. Ils sont situés principalement dans des périmètres de projet urbain divers⁷⁷ : Basso Cambo, Borderouge, La Vache, Paul Sabatier, Ramonville et Toulouse Lautrec. Les pôles restant (Argoulets, 7 Deniers, Colomiers, Montaudran et Labège) ont actuellement une capacité d'évolution importante (foncier non bâti

⁷⁶ Méthode transmise par Iter

⁷⁷ Projets urbains variés allant de la création de plusieurs lotissements (La Vache) à de vrai réaménagement de quartier (Borderouge)

majoritaire dans leur environnement). A l'image par exemple de 7 Deniers⁷⁸ qui représente un PEM en pleine création dans un territoire assez détendu et peu exploité ou encore Argoulets qui est entouré d'espaces non bâtis.

L'étude sur le potentiel de quai et d'évolutivité des PEM identifie ceux qui ont les meilleures capacités pour réellement alléger la gare routière et complète ainsi l'analyse des critères de localisation, pour déterminer quels types de services correspond le mieux pour chaque PEM. Les binômes vont alors avoir des capacités plus importantes puisque celles-ci sont additionnée. Cependant pour chaque binôme nous constatons un pôle principal qui a une pertinence plus grande (potentiel d'allègement en nombre de quai supérieur et/ou faculté d'usage foncière moins contraignante) : Borderouge, Argoulets et Ramonville. Les pôles secondaires sont donc respectivement : La Vache, Basso Cambo et Paul Sabatier.

Il est maintenant possible de faire un bilan présentant les PEM qui ont une pertinence pour alléger la gare routière avec un accueil des cars interurbains en proche-périphérie par type de service. Pour les services LLD les pôles ayant un potentiel d'allègement et une faculté d'adaptation au site urbain élevée pour accueillir les cars sont : Borderouge et Ramonville mais plus particulièrement 7 Deniers et Argoulets. Balma-Gramont et Basso Cambo restent cependant compétents. Quant à Paul Sabatier, son faible potentiel d'allègement et sa faible faculté d'adaptation en font un pôle qui perd fortement en pertinence malgré un binôme efficace avec Ramonville. Tous les PEM ont plus ou moins un potentiel d'allègement pour les services départementaux et régionaux. 7 Deniers et Montaudran ont le potentiel le plus élevé, à l'inverse de Balma-Gramont, Toulouse Lautrec et La Vache qui ont le plus faible. Les PEM pertinents pour les services occasionnels de tourisme et du stationnement moyenne et longue durée sont La Vache, Toulouse Lautrec, Argoulets et Basso Cambo au vu de leur localisation à proximité du centre-ville et/ou leur capacité d'allègement.

La carte suivante illustre ces propos en prenant en compte le degré de pertinence des PEM. Elle illustre aussi les services qu'il est envisageable d'accueillir dans chaque pôle et dans les trois binômes. Cette carte est donc le résultat de l'étude sur la pertinence des PEM en fonction des conditions exposées dans le chapitre 2 – I.

⁷⁸ Si l'arrêt TAE est conservé dans la partie nord du quartier

Localisation des PEM pertinents

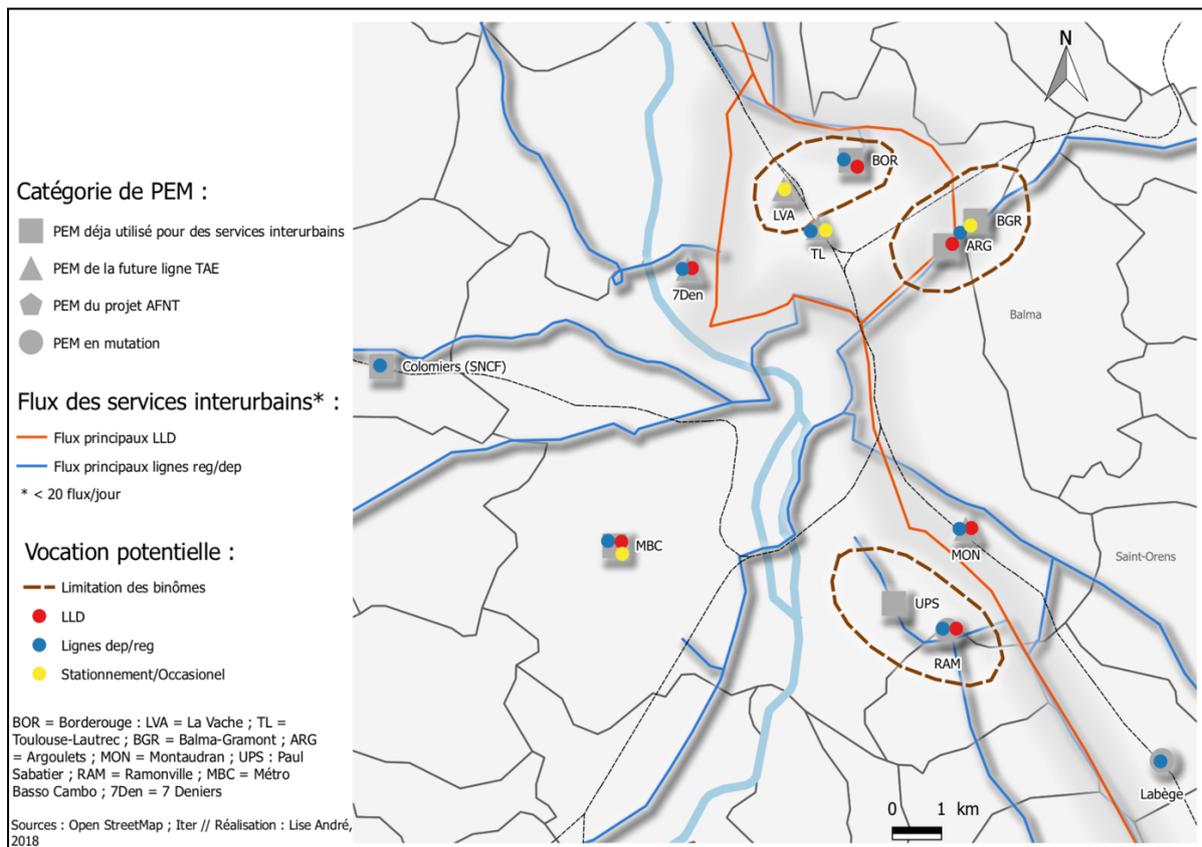


Figure 14 : Carte des PEM pertinents par rapport aux différents services

Les critères de base annoncés en première sous-partie représentaient des critères éliminatoires et réhibitoires pour les PEM. L'analyse de la capacité d'allègement de la gare routière a permis de réellement mettre en avant les pôles les plus pertinents et de déterminer pour quels services ils étaient les plus envisageables. Nous allons maintenant confronter cette liste arrêtée de PEM avec le besoin en équipement et en attractivité afin de déterminer les manquements qui faudra combler en cas de réelle délocalisation des points d'arrêts sur ces pôles.

3. L'attractivité et l'équipement des PEM

L'état des lieux de l'attractivité des PEM n'est pas un critère discriminant mais cela permet de faire état des besoins potentiels en attractivité et équipements. En effet, comme nous l'avons expliqué dans la présentation des différents besoins des futurs PEM pour l'accueil des cars interurbains, une certaine attractivité et des équipements variés apportent une valeur ajoutée aux pôles. Il y a des équipements qui permettent une bonne gestion des pôles et d'autres qui amènent un certain confort pour les voyageurs. Cependant ce critère ne peut être

déterminant et éliminatoire pour la sélection des pôles puisqu'il peut évoluer rapidement sur le long terme. De plus, pour les PEM qui n'existent pas (TAE) tout ou quasiment est à mettre en place, ils ne seront alors que partiellement confrontés à ce critère d'analyse, mais ce dernier permettra aussi d'anticiper sur les équipements à envisager.

L'attractivité et le dynamisme des PEM :

Le seul élément dans cette sous-partie qui peut être analysé avec une certaine précision et permettant d'appréhender l'attractivité des PEM sélectionnés est la précision sur les Origines-Destinations (OD) à partir des pôles. Plus ces OD sont diversifiées plus le territoire est attractif pour les voyageurs et cela amène un certain dynamisme. Les OD en bus urbain classique n'ont pas été prise en compte car la prévision peut être difficilement faite.

Des PEM se démarquent par des liaisons trains, métro ou encore bus urbain plus nombreuses. C'est le cas de La Vache (ligne B, ligne TAE et plusieurs bus urbains) ou encore de Colomiers comme le montre le schéma ci-dessous.

Schéma des OD à partir du PEM Colomiers

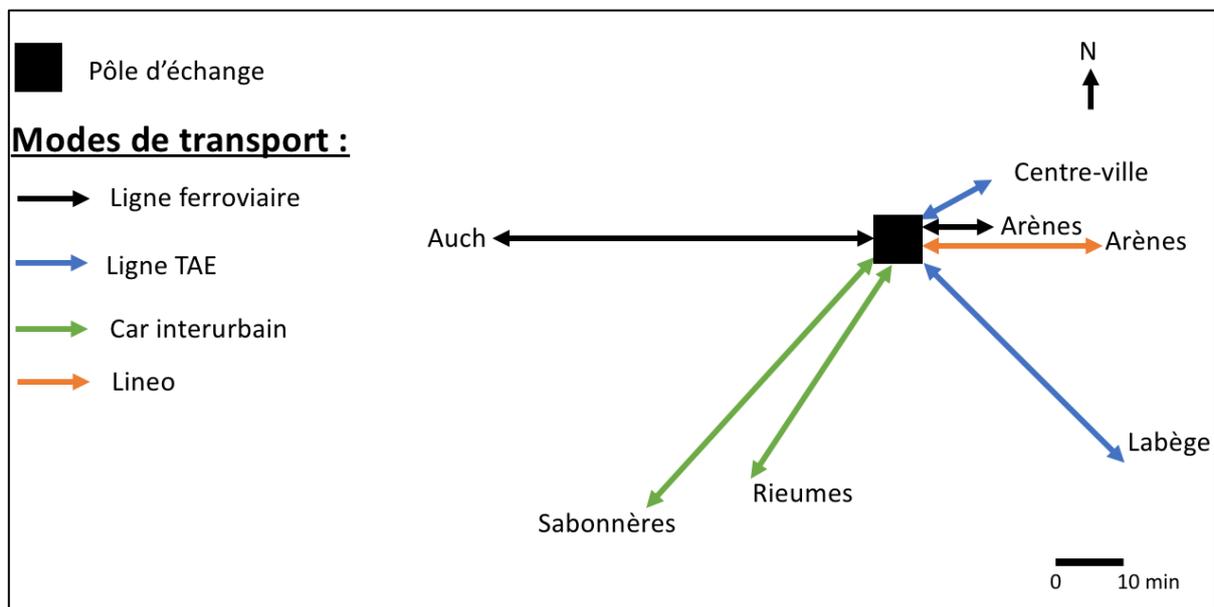


Figure 15 : Schéma des OD à partir des PEM du pôle d'échange de Colomiers SNCF en distance-temps // Sources : Tisséo, SNCF, CD31 // Réalisation : Lise André

Alors que d'autres se situent en bout de ligne de métro sans beaucoup d'autres correspondances possibles à l'image de Ramonville, d'Argoulets. Pour les autres PEM la quantité d'OD envisagée est relativement bonne et stable au cours du temps avec une liaison métro qui permet de rejoindre le centre-ville et au moins plusieurs OD avec d'autres modes.

Concernant la multimodalité et surtout la présence d'équipements multimodaux la prévision est beaucoup plus compliquée puisque cela peut rapidement évoluer au cours du temps. Cependant, il y a des PEM qui ont une capacité multimodale déjà supérieure aux autres. C'est le cas aussi par exemple de Colomiers qui se démarque en favorisant plusieurs modes de transport : cheminements piétons, cheminements bus/cars, cheminements vélos, aire de covoiturage, parking, parc à vélo, gare SNCF. Cette carte ci-dessous localise ces équipements dans la gare bus.

Gare bus de Colomiers (SNCF)



Figure 16 : Carte des équipements multimodaux sur le pôle Colomiers SNCF

A l'inverse, la station Ramonville comporte peu d'équipements et infrastructures permettant une multimodalité importante, tout comme Basso Cambo et dans une moindre mesure Balma-Gramont et Argoulets (cheminements piétons et vélos faible, pas de station de vélo, parc à vélo moins équipés). Les pôles TAE, actuellement peu développés (7 Deniers, Montaudran, Labège, Toulouse Lautrec) n'ont pas été analysés pour ce critère.

En définitif tous les PEM ont une multimodalité et une attractivité minimale au regard de leur proximité direct avec une station de métro et leur rôle de pôle d'échange au sein du périmètre de transports urbains de Toulouse. Cependant Colomiers, La Vache ou encore Borderouge se démarquent par une diversité de mode beaucoup plus prononcée actuellement.

Les équipements :

De manière général, seul les PEM déjà existants en tant que pôle interurbain possèdent les équipements de base.

Photographies d'équipements :



Abris bus à un arrêt interurbain de Borderouge



Panneau d'IF à Balma-Gramont sur l'arrêt interurbain



Porte d'accès d'un local conducteur dans le pôle Paul Sabatier

Figure 18 : Photographies d'équipements sur différents pôles interurbains toulousains // Réalisation : Lise André, mars 2018

En cas de délocalisation sur d'autres pôles il faudra donc envisager de doter les PEM de plus d'équipements à destination des voyageurs mais aussi des opérateurs de transport et conducteurs pour l'intégralité des PEM sélectionnés puisqu'aucun ne possède aujourd'hui l'intégralité des équipements de base et un accès personne à mobilité réduite favorable et surtout obligatoire. D'autant qu'actuellement la gare routière est relativement bien équipée (cf. Chapitre I – III.). L'analyse des équipements n'a pas été effectuée sur les PEM qui ne sont pas encore développés aujourd'hui (PEM dépendant du projet TAE).

Nous pouvons donc dire qu'à part pour les pôles TAE pour lesquels il est difficile de se projeter aujourd'hui sur une réelle attractivité et une réelle multimodalité. Chacun des pôles ne possède pas tous les équipements de base. Il faudra donc prendre en compte dans la mise en place des points d'arrêt d'équipements voyageurs, conducteurs, multimodaux ou encore d'attraction.

En fonction de l'analyse de différents critères basés sur les besoins de l'accueil des cars interurbains, dans ce chapitre nous avons sélectionné les PEM envisageables, puis déterminé, pour chacun d'entre eux, pour quels services ils étaient les plus pertinents pour alléger au maximum la gare routière de Toulouse, la figure 14 localise et illustre cette analyse. Ensuite nous avons analysé les particularités de chaque pôle et leurs futurs besoins en équipement afin de réfléchir, au vu d'une situation d'ensemble qui concerne la ville centre et sa proche périphérie, aux fonctions que chacun d'entre eux assure et/ou pourrait ou non avoir dans le futur. Sans que cela ne remette en cause la sélection puisque cette étude ne peut être discriminante pour les PEM et l'évaluation de leur pertinence par service effectuée.

Il convient donc maintenant d'analyser les différents scénarios envisageables de répartitions des quais et de délocalisation. Puis d'appréhender l'acceptabilité des voyageurs, c'est ce que nous allons soulever dans le prochain chapitre.

Chapitre 3 :

Quels sont les scénarios de délocalisation les plus acceptables pour les usagers des services interurbains par car ?

Douze pôles, dont trois binômes, répondent aux critères qui permettent d'envisager un accueil de cars interurbains avec un niveau d'équipement adapté dans le futur. Tous ces PEM permettraient un allègement de l'accueil des lignes départementales et régionales. Deux pôles et deux binômes ont une capacité pour le stationnement longue durée et les services occasionnels. Puis trois PEM seuls et les trois binômes destinés aux services LLD⁷⁹.

Suite à l'étude, des PEM, nous allons maintenant tenter d'analyser le scénario de répartition le plus acceptable pour les voyageurs à partir des questions suivantes : quel est le profil des voyageurs interurbains ? Quels sont les pratiques et les usages de mobilités de ces voyageurs pour se rendre sur les points d'arrêt interurbains ? Quelles formes de scénarios de délocalisation sont envisagés ? En s'intéressant aux usagers toulousains le ou lesquels scénarios sont les plus pertinents ?

Dans un premier temps nous nous intéresserons aux usages et pratiques des usagers interurbains en fonction de leur profil. Puis nous présenterons les scénarios envisageables et évaluerons leur pertinence grâce aux résultats d'une étude sur l'acceptabilité des voyageurs.

I. Profils des voyageurs interurbains toulousains et leurs pratiques et usages des mobilités

Pour appréhender l'acceptabilité des voyageurs face à une délocalisation de l'accueil des cars interurbains en proche-périphérie toulousaine il est nécessaire de s'intéresser aux usagers. Ces derniers représentent le point de départ d'une mise en place d'un service interurbain, car sans leur demande les opérateurs ne mettent pas en place des dessertes en car sur les territoires. Aussi, leurs attentes et des facteurs rédhibitoires à la fréquentation d'arrêts de lignes interurbaines sont à prendre en compte dans l'analyse des différents scénarios. Suite à une présentation du profil des voyageurs interurbains pour les principaux services s'effectuant à Toulouse et pouvant être délocalisés ces prochaines années (LLD, lignes régionales et départementales, service occasionnel et de tourisme), nous étudierons leurs différentes pratiques et usages afin d'analyser les déplacements qu'ils effectuent aujourd'hui pour rejoindre les points d'arrêt interurbains toulousains.

⁷⁹ Cf. Chapitre 2 - II

Ces analyses s'appuient sur des données de l'ARAFER, d'opérateurs circulant sur le territoire toulousain et une enquête réalisée auprès des usagers interurbains toulousains durant mon stage de trois mois au sein de la direction des transports du Conseil Départemental de la Haute-Garonne.

1. Profil majoritaire des voyageurs interurbains

En s'appuyant sur les caractéristiques des voyageurs LLD, nous allons pouvoir présenter quel profil est majoritairement présent pour ces services en gare routière de Toulouse. Ceci en supposant que le profil des voyageurs toulousains n'est pas différent de celui de la moyenne française.

Des usagers LLD majoritairement jeune :

Les usagers LLD sont de plus en plus nombreux sur le territoire français⁸⁰. Le nombre de kilomètres parcourus par trajet est aussi en évolution⁸¹. Plusieurs données de l'ARAFER sur le profil des voyageurs des SLO en France proposent un descriptif du profil dominant :

- Les moins de 25 ans sont les voyageurs les plus représentés sur les différentes lignes (44% au 3^e trimestre 2017). Dont 18% sont des étudiants qui effectuent leur trajet en fin de semaine (vendredi, samedi et dimanche).
- La majorité des billets achetés sont des allers sans retour (53%). Les utilisateurs utilisent la plupart du temps un mode de transport différent pour leur trajet retour.
- 75% des voyageurs sont seuls et 93% effectuent le trajet pour des motifs privés.
- Le rapport qualité/prix est le facteur le plus important qui pousse l'usage des SLO pour les trajets longue distance. Selon les voyageurs ce rapport est meilleur que pour le train ou l'avion (le billet est plus cher) ou le covoiturage (moins de confort) qui sont les modes de transports les plus utilisés pour les trajets longue distance en France, après la voiture individuelle⁸².

⁸⁰ Plus 5,1% de voyageurs en 2016 selon le ministère de la transition écologique et solidaire

⁸¹ Plus 10% de kilomètres parcourus par trajet en 2016 selon le ministère de la transition écologique et solidaire

⁸² Rapport sur les mobilités longue distance des français en 2016 du ministère de la transition écologique et solidaire

- Le temps d'attente avant le départ du train est le plus souvent situé entre 15 et 30 minutes mais peut être beaucoup plus long comme le montre le graphique ci-dessous.

Répartition des usagers selon leur temps d'attente

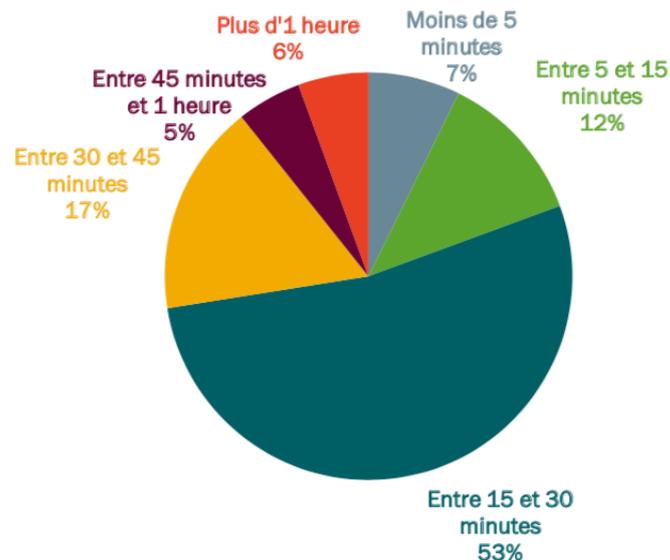


Figure 19 : Temps d'attente des usagers des LLD avant le départ du car // Source : ARAFER

Les équipements de confort de base sont des abris (62% des usagers le soulignent), des sièges (50% des usagers le soulignent) et des toilettes (44% des usagers le soulignent). Mais le confort du point d'arrêt, même s'il joue un rôle important (cf. chapitre 2) n'est pas l'élément soulevé en priorité par les usagers LLD. Il y a là une contradiction entre les attentes des voyageurs et leurs réels usages.

Le profil dominant des voyageurs LLD est donc représenté par un voyageur jeune et seul attendant en moyenne 30 minutes sur le point d'accueil avant le départ du car. Il profite des prix attractifs ce qui peut l'amener à ne pas effectuer le retour par le même mode de transport. Même si le voyageur LLD effectue généralement le trajet plusieurs fois avec régularité (2 à 3 fois dans le trimestre), celle-ci est moins importante que celle des voyageurs du service départemental de la Haute-Garonne (quasi-quotidienne). Cette différence de régularité d'utilisation des points d'arrêt entre les services, amène à penser que les voyageurs LLD sont beaucoup moins soucieux des équipements et du confort étant donné que leur présence est plus occasionnelle, à l'inverse des voyageurs qui utilisent les lignes départementales et régionales tous les jours ouvrés, comme nous allons le présenter dans la suite.

Des usagers plus réguliers sur le réseau Arc en Ciel :

Les voyageurs du réseau Arc en Ciel en ont une utilisation quasi-journalière dû à des mobilités engendrées par des activités quotidiennes : études, école, travail etc. Pour une analyse approfondie du profil dominant chez les usagers du réseau Arc en Ciel nous avons utilisé les données d'une enquête publique datant de 2016⁸³ et des données de la régie départementale de la Haute Garonne sur les usagers du réseau⁸⁴ :

- La moitié des usagers utilise le réseau tous les jours de la semaine (sauf le week-end)
- 56% des voyageurs sont des actifs (employés, ouvriers, cadres, artisans, commerçants...) et 23% sont des scolaires ou des étudiants
- 70% des utilisateurs ont moins de 49 ans et 76% des usagers n'effectuent pas le trajet seul (en groupe ou accompagnement d'enfant)
- La fréquence des passages et le confort de l'arrêt sont présentés comme des aspects importants pour les usagers Arc en Ciel

A la différence des usagers LLD les utilisateurs peuvent être plus âgés car il y a plus d'actifs représentés même si les jeunes sont nombreux aussi (étudiants et scolaires). La régularité du trajet est plus élevée. Le confort et l'équipement du point d'arrêt sont aussi des aspects plus significatifs pour les voyageurs Arc en Ciel, même s'ils représentent une valeur ajoutée pour les usagers des services LLD.

La différence de profil des usagers des deux types de service permet de dégager quelques hypothèses sur l'acceptabilité des voyageurs en cas de délocalisation dans des PEM périphériques :

- La régularité moins élevée des trajets LLD soulève l'hypothèse qu'un parcours plus long ou avec plus de rupture de charge pour rejoindre l'arrêt est potentiellement plus acceptable car il est plus exceptionnel.
- On peut supposer que la récurrence de l'usage des arrêts est un élément important dans le degré de tolérance que peuvent avoir les usagers quant à l'accessibilité et au confort qui leur sont offerts à ces arrêts. C'est pourquoi le confort et l'attractivité du point d'arrêt sont des éléments plus importants pour les usagers du réseau Arc en Ciel malgré un temps d'attente en général moins long pour eux que pour les usagers LLD

⁸³ Enquête réalisée à l'aide d'un questionnaire dans les cars Arc en ciel, en gare routière, au conseil départemental, par sms, par mail, sur les réseaux sociaux. Il y a eu 1152 réponses complètes du questionnaire soit environ 2/3 des usagers Arc en Ciel.

⁸⁴ Récolte de données effectuée à partir des validations des titres de transport en fonction des gratuités accordées pour les scolaires

Cette analyse de l'acceptabilité face à une possible délocalisation est complétée par les pratiques et usages de mobilités avant et après le trajet en car pour les voyageurs interurbains dans la sous-partie suivante.

2. Pratiques et usages des mobilités des toulousains utilisant les services interurbains en car

La présentation des profils des voyageurs interurbains toulousains pour les services LLD et le service Arc en Ciel géré par la régie départementale, nous a permis d'introduire des hypothèses sur l'acceptabilité des voyageurs en cas de délocalisation. Ces deux services de cars sont les plus représentés actuellement sur le territoire de l'agglomération toulousaine. Ils sont aussi à l'origine du manque de capacité actuel et futur à la gare routière Pierre Sémard. Ceci les rend sujet à une délocalisation en proche-périphérie ces prochaines années. L'étude sur l'acceptabilité des voyageurs s'appuie sur une enquête de leurs usages et mobilités, effectuée pendant mon stage.

Une enquête qui s'appuie sur quatre modalités :

Cette enquête a été réalisée à la gare routière de Toulouse et dans le pôle d'échange Borderouge auprès des voyageurs LLD et du réseau Arc en Ciel. La gare routière représente l'arrêt principal pour tous les services et Borderouge représente l'arrêt secondaire le plus utilisé et développé. En effet, il est le point de départ des lignes HOP 1 et HOP 2 (entre autres) qui à elles deux regroupent 10% des fréquentations du réseau Arc en Ciel⁸⁵. De plus, ces lignes sont en terminus à Borderouge et leur arrêt a donc été délocalisé. Cela permettra de confronter les résultats sur l'acceptabilité entre des usagers qui se rendent sur le pôle central et des usagers qui ont donc déjà vu leur point d'arrêt délocalisé en proche-périphérie. Le choix de l'enquête s'est porté sur des questions rapides posées aux personnes en attente des différents services sur leur pratiques de mobilité réalisées avant de se rendre sur les différents points d'arrêt :

- La ligne empruntée (seulement pour les voyageurs du réseau Arc en Ciel) ou l'opérateur (seulement pour les voyageurs des « cars Macron »⁸⁶)

⁸⁵ Données fournies par la régie départementale sur la fréquentation des lignes de réseau Arc en Ciel en 2017

⁸⁶ Les trois opérateurs récoltés dans l'enquête sont Flixbus, Ouibus et Eurolines

- Le mode de transports utilisés : le métro, la marche à pieds, la voiture (passagers ou conducteur), le train (seulement pour les voyageurs se rendant à la gare routière de Toulouse) ou un autre mode (vélo, trottinette etc)
- La durée de trajet effectuée en moyenne
- La station, la rue ou le quartier de départ

Ces questions rapides ont eu pour but de mettre en avant les modes de transport privilégiés par les usagers pour se rendre sur les deux pôles d'échanges principaux, le temps moyen de parcours précédant le voyage en car interurbain et la localisation des différents départs de voyageurs. Cette enquête a été réalisée aux heures de pointe des deux services⁸⁷ afin de collecter un maximum de résultat puis interroger les usagers les plus réguliers du réseau départemental. Grâce à tous ces éléments nous pourrions mettre en évidence des points majeurs de l'acceptabilité des voyageurs des services Arc en Ciel et LLD sur le territoire toulousain.

Résultats de l'enquête :

Les résultats de l'enquête sont classés en quatre catégories en fonction du type de service enquêtés et de la période de l'enquête :

- Les usagers du réseau Arc en Ciel au départ de la gare routière le matin (de 8H à 9H). Ces usagers sont majoritairement des scolaires et des actifs se rendant quotidiennement en dehors de l'agglomération toulousaine⁸⁸.
- Les usagers du réseau Arc en Ciel au départ de la gare routière le soir (de 16H à 19H) sont aussi majoritairement des scolaires et des actifs mais qui habitent à l'extérieur de l'agglomération toulousaine et qui s'y rendent quotidiennement pour rentrer chez eux .
- Les usagers des LLD au départ de la gare routière de Toulouse en fin de semaine le matin (un vendredi de 7H à 8H30) représentés en majorité par des jeunes voyageant seul et occasionnellement pour le week-end.
- Les usagers du réseau Arc en Ciel au départ de Borderouge le soir (de 16H30 à 18H) sont comme ceux de la gare routière, majoritairement des actifs et des scolaires quittant l'agglomération toulousaine pour des communes du nord de la Haute-Garonne.

Même si des résultats se rejoignent dans chaque catégorie, des particularités sur les usages et les pratiques de mobilités des usagers se démarquent :

⁸⁷ Le matin et le soir (information obtenue suite aux données de la gare routière analysées par Iter et des indications fournies par le poste de contrôle en gare routière)

⁸⁸ Hypothèse émise suite au profil des voyageurs présenté dans la sous-partie précédente

- Le métro est le mode transport le plus utilisé pour rejoindre le point d'arrêt dans les quatre cas. Cependant l'usage du métro comme mode de transport est plus important pour les usagers se rendant à Borderouge (environ 20% de plus qu'à la gare routière). Le graphique ci-dessous montre cette domination du métro dans ce cas-là⁸⁹.

Mode de transport utilisé par les voyageurs pour rejoindre Borderouge :

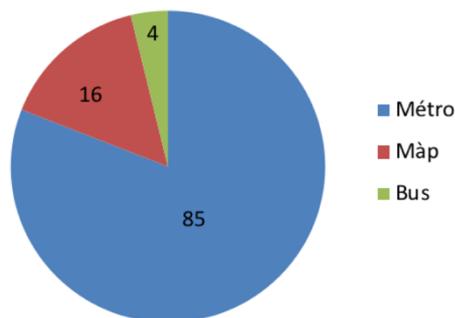


Figure 20 : Graphique nombre de voyageurs du réseau Arc en Ciel utilisant les différents modes de transport pour rejoindre le point d'arrêt interurbain de Borderouge // Source : Enquête auprès des voyageurs // Réalisation : Lise André, mai 2018

- Le temps de parcours est en moyenne de 14 minutes pour rejoindre les deux points d'arrêt différents⁹⁰.
- Les cadrans Nord-ouest, Ouest et Sud-est sont ceux où se localisent le moins de départs. Ceci s'explique par le fait que ce sont les cadrans toulousains où le métro ne passe pas. Nous pouvons supposer que les personnes se déplaçant à partir de ces cadrans et qui n'ont pas recours au réseau Arc en Ciel utilisent massivement leur voiture
- Les usagers se rendant à la gare routière centrale en marche à pieds arrivent principalement du centre-ville (75%). Nous pouvons donc supposer qu'ils seront pénalisés par une délocalisation de l'arrêt n'étant plus à proximité du centre-ville sur le pôle Matabiau.
- L'utilisation de la voiture (passager) est quasiment nulle pour les voyageurs Arc en Ciel (trois voyageurs sur les 3 horaires et localisation différentes). Cependant elle est le deuxième mode de transport utilisé par les usagers LLD pour rejoindre la gare routière.

⁸⁹ Marche à pieds (Màp)

⁹⁰ 13 minutes pour le cas de Borderouge

Mode de transport utilisé par les voyageurs pour rejoindre la gare routière :

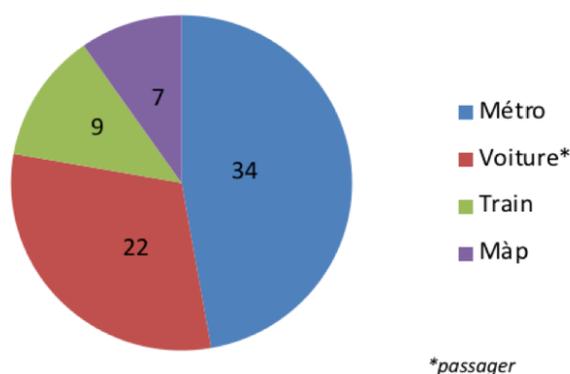


Figure 21 : Graphique représentant le nombre de voyageurs LLD utilisant les différents modes de transport pour rejoindre la gare routière // Source : Enquête auprès des voyageurs // Réalisation : Lise André

Ces départs en voiture (passager) s'effectuent à partir des endroits où le métro ne passe pas ou des espaces périphériques ou grands boulevards délimitant le centre-ville de Toulouse (Purpan ou Blagnac par exemple).

- La correspondance train/car sur le pôle Matabiau est réalisée dans plusieurs cas, jusqu'à hauteur de 20% des voyageurs effectuant la correspondance à l'heure de pointe du soir.
- Les départs des usagers qui sortent de la ville avec le réseau Arc en Ciel le matin sont soit des personnes qui habitent la ville centre ou qui arrivent en train à la gare Matabiau (60%).
- Alors que les départs des usagers Arc en Ciel le soir pour se rendre à la gare routière se localisent majoritairement dans les principales zones d'attractivité de l'agglomération toulousaine (Jean Jaurès, Capitole, Arènes ou encore Balma-Gramont). Ceci s'explique par des trajets domicile-travail et domiciles-études majoritaires. La carte ci-dessous illustre ces propos.

Localisation des usagers au départ et le mode de transport utilisé

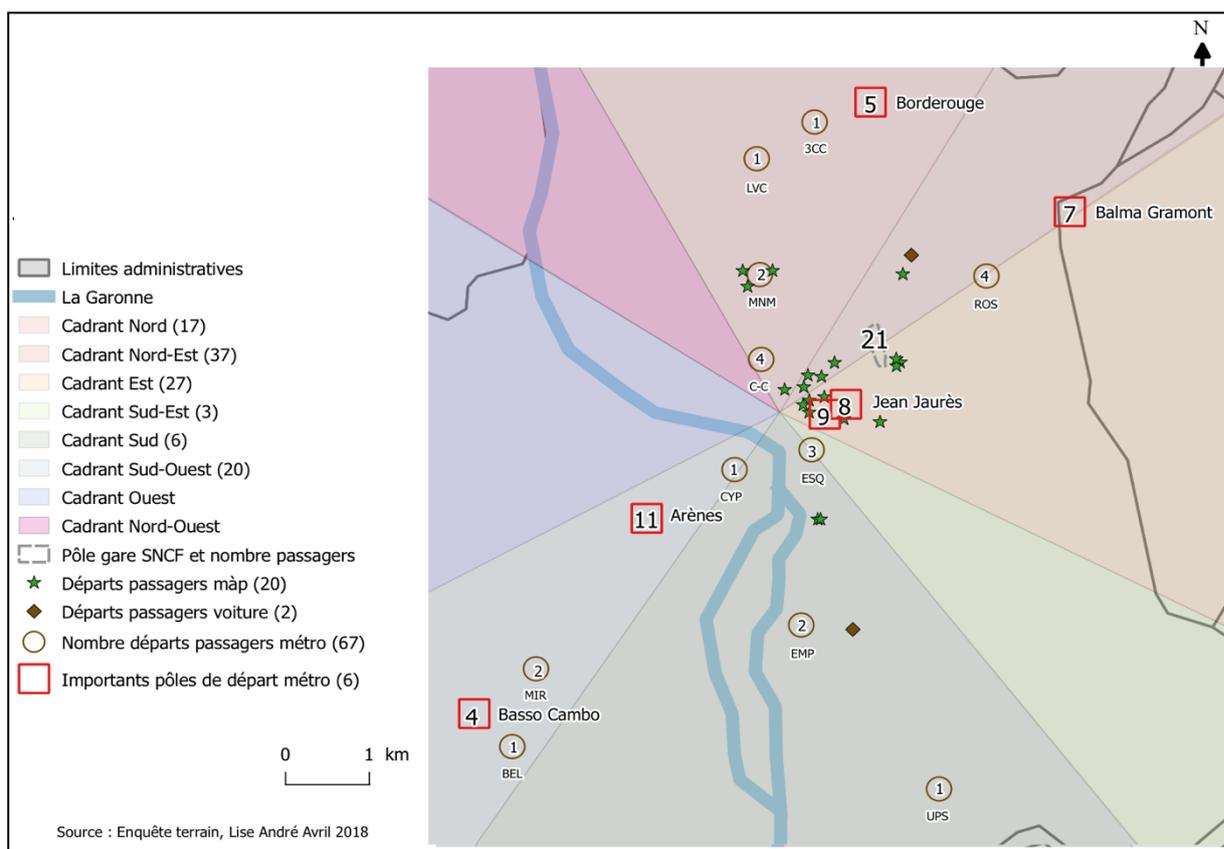


Figure 22 : Carte qui localise les départs des usagers et le mode de transport utilisé des voyageurs du réseau Arc en Ciel en fin de journée pour se rendre à la gare routière

Cette analyse des résultats nous permet de mettre en lumière les différents usages et pratiques des voyageurs interurbains toulousains sur les services LLD et Arc en Ciel au départ de la gare routière de Toulouse et de Borderouge. Cette partie nous a donc permis de commencer à appréhender l'acceptabilité des voyageurs en fonction de leur profil et donc de mettre en avant des hypothèses clés en fonction des services. Cependant pour juger plus profondément les différents scénarios envisageables, il est nécessaire de les présenter dans la suite.

II. Appréhension de l'acceptabilité des voyageurs interurbains toulousains pour les différents scénarios de délocalisation

Comme nous l'avons évoqué (chapitre I-III), la localisation de la gare routière toulousaine ces prochaines années dépend de plusieurs éventualités. Celle du futur projet TESO, qui réaménage le PEM Matabiau dont la gare routière fait entièrement partie. Ce scénario de délocalisation n'envisage pas la délocalisation d'un service interurbain supplémentaire. Trois éventualités différentes de délocalisation de la totalité ou seulement d'une partie des services dans des proches-périphéries.

Ces quatre éventualités ont été élaborées en relation avec la direction des transports du Conseil Départemental afin de juger de leur pertinence à différents niveaux (coût, performance ou encore acceptabilité) par rapport à leurs demandes et leurs attentes mais aussi en fonction des spécificités du territoire toulousain et de son fonctionnement dans la gestion des transports.

Dans ce chapitre c'est le degré d'acceptabilité des voyageurs que nous allons appréhender pour ces quatre différents scénarios. Mais avant tout nous allons présenter leurs caractéristiques et les définir.

1. Quatre scénarios aux caractéristiques différentes

Les principales différences entre les quatre scénarios se trouvent dans la proportion de services délocalisés dans les différents PEM potentiels présentés dans le chapitre 2.

Scénario de non-report :

Ce scénario suppose que la gare routière est capable d'augmenter ou d'optimiser sa capacité pour continuer à accueillir tous les services interurbains, les cars de tourisme s'arrêtant toujours majoritairement en ville (cf. Chapitre 2 - I). Ou que la croissance des SLO se stabilise ce qui n'est pas envisagé sur le territoire français avant 2025 minimum et ils totalement inverse

aux prévisions pour les prochains mois⁹¹ (cf. Chapitre 1 - III). Pour ce scénario il n'y a donc pas de report prévu, ni des services LLD ni des lignes du réseau Arc en Ciel (sauf celles déjà reportées actuellement sur des PEM de rabattement). En conséquence du projet urbain TESO développé précédemment, la gare routière pourra possiblement être localisée sur le secteur Périole. L'annexe 3 localise le secteur sur le plan d'aménagement du projet urbain TESO sur le PEM Matabiau.

La gare routière Pierre Sémard continuera donc d'accueillir les services LLD, les services de la SNCF, la navette aéroport⁹², les services occasionnels⁹³, le service Arc en Ciel⁹⁴ et les services régionaux en sachant que des problèmes de capacité peuvent poser problème sur le long terme (cf. Chapitre 1 - III).

Dans les trois prochains scénarios de répartition, le report des services occasionnels sera intégré selon les opportunités puisque les cars de tourisme, bien que représentés en gare routière actuellement, s'arrêtent davantage en centre-ville et/ou dans les lieux d'attractions. Pour les services de substitution de la SNCF le report en proche périphérie n'est toujours pas envisageable pour les décisions de dernière minute et pour celles anticipées elles sont semblables à des lignes interurbaines départementales ou régionales.

Report intégral seulement des LLD :

Pour ce scénario, la gare routière en manque de capacité toujours croissante n'est plus performante pour accueillir correctement tous les services. Les LLD sont donc toutes reportées sur un ou deux PEM (en fonction des besoins réels face à la croissance), en proche-périphérie. Ces pôles deviennent donc des sites de rabattements pour les voyageurs.

D'après la confrontation des PEM avec les critères nécessaires pour accueillir ces types de services dans le chapitre précédent, les pôles les plus pertinents pour ce scénario seraient donc : 7 Deniers, Argoulets et Borderouge en priorité. Mais Ramonville, Balma-Gramont et Paul Sabatier peuvent être efficaces en tant que pôles secondaires de rabattement LLD. Dans ce type de scénario les trois binômes (Borderouge/La Vache mais surtout Ramonville/Paul Sabatier et

⁹¹ Augmentation prévue pour le deuxième et le troisième trimestre 2018 par les différents opérateurs des « cars Macron ».

⁹² À condition que celle-ci perdure suite au projet de tramway express vers l'aéroport en complément du TAE

⁹³ Les cars qui ne s'arrêtent pas directement dans les zones d'attractions

⁹⁴ En délégation au conseil départemental jusque 2021

Balma-Gramont) peuvent jouer un rôle important car leur proximité et leur complémentarité les amènent à plus de capacité et de performance.

Report intégral seulement des lignes du réseau Arc en Ciel :

A l'image des lignes déjà en rabattement sur des PEM en proche-périphérie (Arènes, Borderouge, Paul Sabatier ou encore Balma-Gramont) toutes les lignes du service Arc en Ciel se situent dans des pôles en rabattement pour ce scénario.

La multiplicité des corridors et les directions diversifiées empruntées par le réseau Arc en Ciel incite à solliciter tous les PEM jugés comme pertinents (à mesure de deux quais supplémentaires environs) pour affecter l'accueil des lignes en fonction des besoins au cas par cas. Ceci est possible puisque tous les PEM pertinents de rabattement pour les lignes départementales et régionales recouvrent tous les cadrans (à l'exception du cadran Est). Cette organisation en rabattement des lignes locales est déjà utilisée dans plusieurs agglomérations françaises comme nous l'avons présenté dans le premier chapitre : Nantes, Bordeaux ou encore Montpellier.

Le chapitre précédent nous a permis de mettre en avant tous les PEM pertinents selon les critères de base pour accueillir les services départementaux et régionaux : Colomiers, 7 Deniers et Montaudran sont les plus pertinents mais Basso Cambo, Ramonville, La Vache, Labège, Argoulets, Toulouse Lautrec ou encore Balma-Gramont, Borderouge, Paul Sabatier. Ces quatre derniers sont les PEM qui rabattent déjà des voyageurs Arc en Ciel sur le réseau de transport urbain géré par Tisseo. Les LLD, les services de la SNCF, la navette aéroport et les services occasionnels seront par ailleurs toujours accueillis dans le pôle central.

Report mixte :

Ce scénario considère que les trois premiers scénarios ne sont pas possibles en termes de coût pour les collectivités, de gestion, d'équipements et de performance mais aussi que l'acceptabilité des voyageurs n'est pas assez correcte. Dans ce cas, selon la nature des lignes, des services et la capacité réelle de chaque point d'arrêt (même la gare routière de Toulouse) il va y avoir une recherche d'optimisation au cas par cas.

Dans ce scénario il faut donc mettre en avant les pôles de rabattement LLD, régionaux et départementaux les plus pertinents soulevés dans le chapitre 2 : 7 Deniers, Argoulets,

Borderouge, Colomiers, Montaudran ou encore Ramonville. Par leur complémentarité, les binômes peuvent aussi être performants et pertinents pour ce scénario.

En fonction, des profils, usages et pratiques des voyageurs des différents services analysés dans la partie précédente, les hypothèses déjà formulées en début de chapitre puis des éléments avancés dans les deux précédents chapitres. Ces quatre scénarios présentés et caractérisés nous permettent d'estimer l'acceptabilité des voyageurs pour chacun dans la dernière sous-partie.

2. Conclusion de l'étude sur l'acceptabilité des voyageurs pour les différents scénarios

Il est nécessaire de réfléchir à l'efficacité de chacun et à une hiérarchisation de l'acceptabilité des voyageurs. Cela implique par ailleurs d'envisager une stratégie de complémentarité de fonction et de services qu'ils peuvent proposer à partir de la ville.

Une gare routière centrale qu'il faut nécessairement soulager :

A travers plusieurs données et éléments de description et d'analyse le premier chapitre nous a permis de montrer que la croissance des SLO en France avait un impact fort de conséquence sur l'organisation et la gestion de l'accueil des cars interurbains dans l'agglomération toulousaine⁹⁵. La gare routière Pierre Sémard à actuellement un problème de capacité aux heures de pointe. Avec l'évolution des « cars Macron » qui persiste, cette capacité d'accueil mise en difficulté le sera de encore plus à l'avenir. Outre le manque de quai disponible et le manque de stationnement sur la dalle cette saturation va entraîner des problèmes de gestion et d'espaces qui vont impacter le confort et la sécurité des voyageurs (espaces pour les piétons plus confinés, jalonnement plus compliqué, ouverture des soutes moins sécurisées etc.). Cela va handicaper l'acceptabilité voyageur et, à terme, des exploitants aussi puisque sans usagers ces derniers n'effectuent plus de desserte.

Il n'est donc pas envisageable de prendre en compte le premier scénario présenté précédemment, si l'on juge seulement l'acceptabilité des voyageurs. Nous allons donc analyser maintenant l'acceptabilité voyageur pour les scénarios de report de ligne sur les PEM en proche-périphérie.

⁹⁵ Cf. Chapitre 1 - III

Une acceptabilité nuancée pour les deux scénarios de report total :

Les résultats sur les usages et les pratiques des mobilités des voyageurs interurbains toulousains va nous permettre d’appréhender l’acceptabilité des voyageurs pour les scénarios de report de ligne. Pour cela, nous allons nous intéresser aux deux critères de pénalisations qui ont un impact sur l’acceptabilité voyageurs en cas de rabattement sur un pôle en proche-périphérie⁹⁶ :

- Une rupture de charge supplémentaire (un changement de mode de transport supplémentaire)
- Une tarification supplémentaire (un billet dépensé supplémentaire)

La pénalisation sur la durée a un rôle majeur dans l’acceptabilité des voyageurs mais nous considérons, autant pour les PEM de rabattement LLD que des PEM de rabattement régionaux et départementaux, que la délocalisation sur un pôle extérieur au centre-ville fera gagner du temps sur le trajet complet des voyageurs (moins de trafic, liaison plus directe aux grands axes routiers, localisation du pôle plus favorable). Ainsi l’acceptabilité voyageur ne peut être influencée concernant le facteur durée puisque celle-ci sera réduite (ou du moins pas augmentée).

Ci-dessous est présenté un tableau qui montre le degré de pénalisation en fonction des deux critères expliqués précédemment. Par rapport aux modes de transport principaux utilisés pour rejoindre le point d’arrêt en gare routière centrale, si celui-ci se voyait délocalisé sur un PEM du réseau urbain de transport toulousain.

⁹⁶ CEREMA, *Gare routière (document provisoire)*, Février 2017

Degré de pénalisation par mode de transport

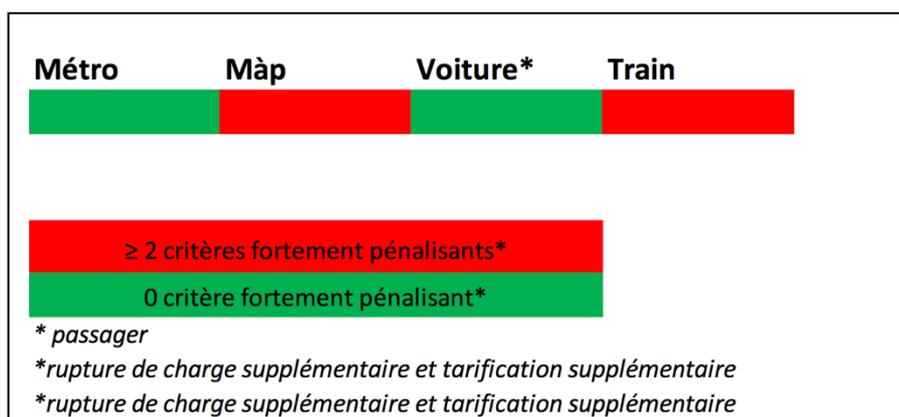


Tableau 3 : Tableau représentant le degré de pénalisation par mode de transport par mode de transport en cas de délocalisation de l'arrêt // Source : Enquête de terrain // Réalisation : Lise André, juin 2018

Une personne utilisant la marche à pieds ou le train pour rejoindre la gare routière centrale se verra alors ajouter une rupture de charge et une tarification supplémentaires. Alors que pour une personne empruntant la voiture et le métro ces deux critères ne sont pas pénalisants puis qu'il n'y a pas de billet supplémentaire ni de changement de mode supplémentaire.

En fonction du nombre de passagers utilisant ces modes de transport dans les quatre catégories d'enquête présentées précédemment nous pouvons donner un ordre d'idée du pourcentage de voyageurs pénalisés par rapport aux types de service, aux profils des voyageurs et au créneau de départ. Ces résultats sont présentés dans le tableau qui suit.

Pénalisation par type de service

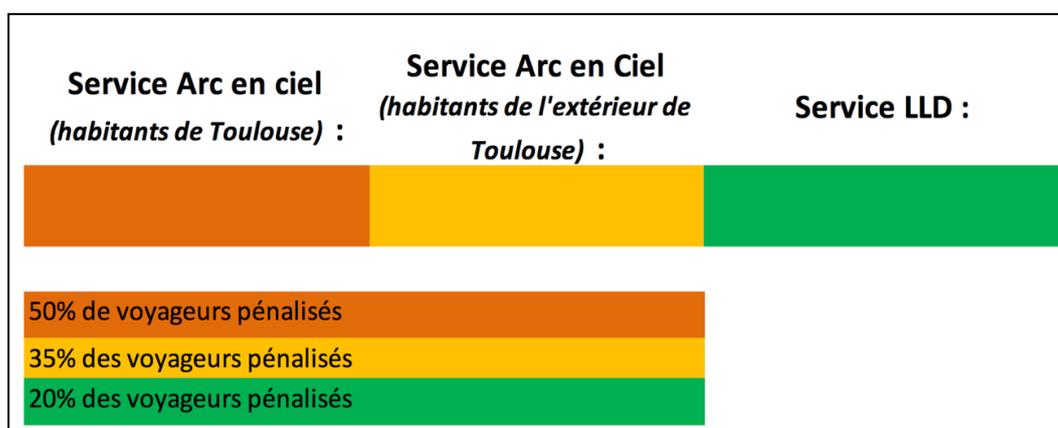


Tableau 4 : Tableau représentant la pénalisation des voyageurs pour chaque catégorie d'enquête par type de service en cas de délocalisation en périphérie // Source : Enquête de terrain // Réalisation : Lise André, juin 2018

La moitié des usagers toulousains du réseau Arc en Ciel en partance de Toulouse le matin se verrait pénalisée par une délocalisation du point d'arrêt en proche-périphérie⁹⁷. Ceci est notamment dû à des départs majoritairement situés en centre-ville ou vers le pôle Matabiau (60%) et une part élevée de l'usage de la marche à pieds (la plus forte représentation de la marche à pieds dans les quatre catégories s'élève à 35%) pour rejoindre la gare routière.

Pour les départs interurbains du réseau Arc en Ciel le soir, la pénalisation est plus nuancée car l'usage du métro pour rejoindre la gare routière est plus important (50% le matin contre un peu plus de 60% le soir). Ainsi les voyageurs pénalisés par l'achat d'un billet de transport supplémentaire sont moins nombreux (50% le matin contre 35% le soir), mais la correspondance train et car Arc en Ciel (20%) fait baisser l'acceptabilité voyageur pour ceux qui sont usager des deux modes de façon complémentaire sur un seul trajet.

Pour les services LLD, le nombre de voyageurs pénalisés est encore plus faible (20%) puisque 75% d'usagers se rendent à la gare routière en métro en voiture (passager) ce qui est peu pénalisant.

La surreprésentation de l'utilisation du métro pour rejoindre Borderouge (80%) confirme cette hypothèse de pénalisation face à une rupture de charge et l'achat d'un billet supplémentaire pour les usagers marche à pieds et train. Selon cette méthode l'acceptabilité voyageur des usagers de Borderouge est donc de plus de 80%, valeur à nuancer puisque les voyageurs des lignes du PEM Arc en Ciel n'ont pas eu le choix entre plusieurs alternatives (l'arrêt délocalisé Borderouge est le seul de Toulouse desservi pour la plupart des lignes qui y passent).

Les deux scénarios reportant tous les services LLD pour l'un et tous les services régionaux et départementaux pour l'autre pénaliseraient les voyageurs. Il convient tout de même de nuancer puisque dans plusieurs agglomérations françaises des systèmes de rabattement total existent déjà à Bordeaux pour les lignes locales et à Nantes pour les LLD par exemple.

Dans le cas de la métropole de Bordeaux ce système de rabattement est accepté des voyageurs car les services ont toujours fonctionné avec des systèmes de report. Dans le cas de Nantes métropole le report en périphérie avait eu des retours négatifs au départ, la nouvelle localisation dans un PEM important du périmètre de transport urbain et la proximité directe avec les principaux axes routiers a fini par rendre acceptable aux yeux des voyageurs ce report total⁹⁸.

⁹⁷ Sauf gratuité du transport pour eux sur le réseau Tisséo

⁹⁸ Éléments abordés au cours des entretiens téléphoniques avec les agents de Nantes Métropole, Bordeaux Métropole et l'Eurométropole.

Un report total (au moins pour les services locaux) ne semble pas être un scénario complètement acceptable, au vu des résultats, pour les usagers des services toulousains (40% des voyageurs potentiellement pénalisés au regard de leurs usages et pratiques des mobilités pour rejoindre le point d'arrêt en gare routière centrale).

Même si l'acceptabilité des voyageurs est plus élevée pour les voyageurs LLD (environ 80% des usagers) car selon les hypothèses développées : le confort du PEM en proche-périphérie mais surtout la durée du trajet précédant celui en car interurbain puis leur fréquence plus faible sont des aspects qui ont moins de conséquences sur l'acceptabilité des voyageurs des « cars Macron ». La réalité du cas toulousain nous incite à penser qu'un scénario de report total même des LLD n'est pas performant au vu des attentes et habitudes des voyageurs par rapport à leur pratiques et usages. Cette analyse de l'acceptabilité voyageur pour les reports totaux nous amène donc à penser qu'un accueil principal en gare routière est utile et nécessaire, sauf à imaginer comme à Nantes une adaptation des voyageurs à une stratégie de localisation qui leur serait imposée et qui au final ne serait pas trop mal acceptée.

Un point d'arrêt sur le pôle central nécessaire :

Située à proximité directe de la gare SNCF centrale, la gare routière de Toulouse est nécessaire pour continuer à accueillir les départs et les arrivées des cars SNCF de substitution de dernières minutes. Puis certains cars de tourisme qui ne s'arrêteraient pas directement sur les lieux d'attraction ou pour lesquels le rabattement en proche-périphérie n'est pas assez efficace. De plus, les acceptabilités des voyageurs plutôt modérées en fonction des services et des horaires questionnent la réelle pertinence d'un report total des services effectués en gare routière actuellement, tout au moins pour rendre l'organisation des déplacements plus performants et sans tenir compte d'un allègement du trafic et d'une meilleure circulation que cela pourrait amener autour de la gare. En effet si celle-ci est correctement équipée et appréciée des voyageurs interurbains⁹⁹ elle n'en génère pas moins une charge du trafic urbain importante aux abords de la gare SNCF qui donne aussi lieu à des échanges modaux très denses (voitures, bus, piétons, métro etc.). Dans les tableaux précédents, seulement les critères fortement pénalisants ont été pris en compte mais d'autres critères moins pénalisants peuvent jouer un rôle dans l'acceptabilité des voyageurs (équipements, espace d'attente, information voyageur

⁹⁹ Cf. Chapitre 1 - III

etc.). A ce niveau-là, la gare routière Pierre Sémard a déjà un avantage conséquent donc et qu'il ne faut pas négliger dans l'analyse des différents scénarios.

Nous pouvons donc conclure que si un report LLD est plus envisageable que celui des cars interurbains pour un allègement nécessaire du trafic à la gare routière, au niveau de l'acceptabilité voyageur les deux scénarios de report total ne sont pas les plus performants. Mais le premier scénario qui n'impose aucun report car la capacité en gare routière centrale continuera de poser problèmes en matière d'espace d'accueil. En revanche, cela nous permet de soulever la meilleure performance du scénario mixte qui s'appuie sur les réels besoins de soulagement de la gare routière en fonction de l'affinement des prévisions et qui analyse la délocalisation au cas par cas en fonction de la nature et des caractéristiques des lignes et des services.

Pour les services locaux cela peut dépendre en fonction de la direction des lignes et de la charge de transport suivant les lignes par exemple.

Pour les services LLD cela peut dépendre de la direction de la ligne (nord ou sud) ou bien sur de la situation des cars en transit ou en terminus ou encore des horaires de passage (heures de pointe) par exemple.

Pour les services occasionnels, un ou deux quais supplémentaires sur le territoire toulousain peuvent être proposés sur le territoire toulousain dans un pôle bien connecté au centre et où le stationnement longue durée est possible.

Par ailleurs pour la lisibilité des réseaux, il est nécessaire de ne pas trop diversifier les modes de gestion où les points d'arrêt (notamment pour les LLD) car cela deviendrait à terme un problème sur l'acceptabilité des voyageurs (manque de repère, méconnaissance du territoire, anticipation compliquée par exemple).

Cette étude sur les possibilités de localisation et les scénarios de connections envisageables entre le centre et la périphérie de la ville pour les déplacements interurbains en car à partir de et vers Toulouse a permis de dégager des stratégies pour réfléchir à la localisation de PEM. Cependant nous tenons aussi à souligner que la méthode de réflexion proposée qui s'est essentiellement intéressée aux besoins et attentes de "clients", usagers ou autocaristes peut être en cela considérée comme partielle. En effet elle ne tient pas ou peu compte des besoins et réalités du trafic urbain actuels et à venir puis des besoins de circulation des populations qui vivent ou travaillent à proximité ou des usagers occasionnels qui passent dans ce quartier où la circulation devient très problématique.

Cette fonction de moteur de mobilité interurbaine notablement ancrée dans le quartier est aussi un élément à intégrer dans une réflexion aux aménagements futurs qui concernent les projets urbains pour la gare routière Pierre Sépard mais aussi pour les autres pôles envisagés pour arrêter le choix du scénario définitifs.

Bilan et conclusion

Les éléments soulevés dans ces trois chapitres permettent de présenter ce schéma du scénario le plus abordable du point de vue des voyageurs, mais aussi des exploitants, pour l'accueil des cars interurbains. Il présente les PEM les plus pertinents pour chaque service et le niveau de report le plus acceptable pour les voyageurs. Il faudra prendre en compte pour chaque PEM les manques relatifs en équipements et en attractivité pour que ces pôles et ce scénario soient les plus fonctionnels possibles.

Scénario de report mixte

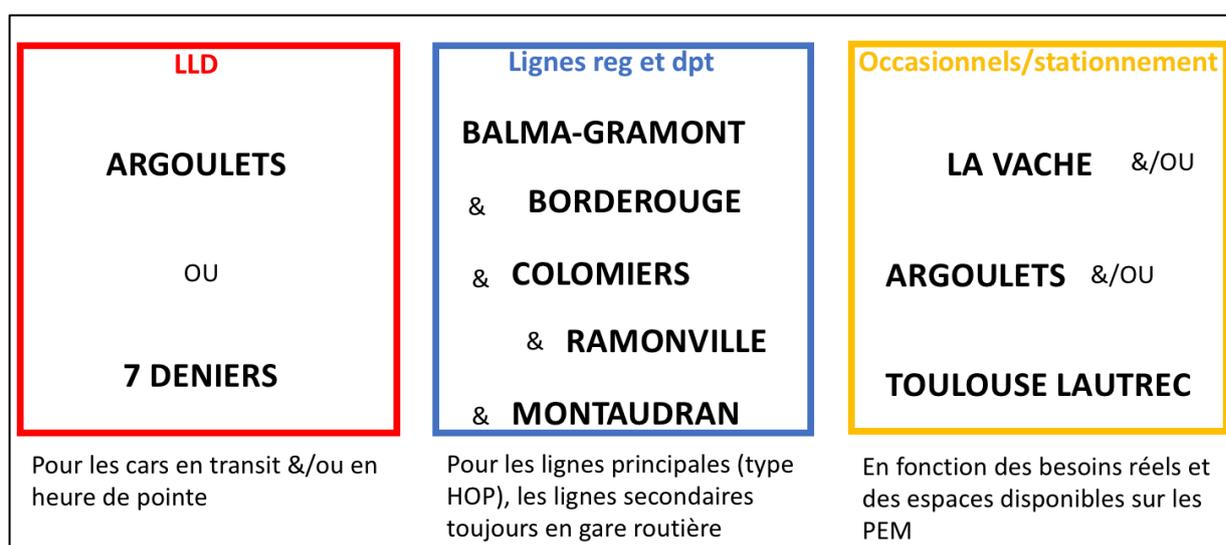


Figure 23 : Schéma bilan qui présente le scénario le plus pertinent au regard de l'acceptabilité voyageur // Réalisation : Lise André

A ce stade de l'étude, il n'est pas possible de décrire plus précisément l'avenir de l'accueil des cars interurbains sur le territoire toulousain. Des éléments qui n'ont pas été étudiés dans ce mémoire pourront encore faire évoluer les scénarios. En effet, nous pouvons prendre l'exemple du projet TAE, inscrit dans le plan de déplacements urbains de la métropole toulousaine, qui fait porter une interrogation sur son arrivée réelle en 2024. La consultation publique peut éventuellement modifier les décisions de localisation des stations encore incertaines et en discussion entre les différents acteurs de la métropole toulousaine et Tisséo¹⁰⁰. Tant que la

¹⁰⁰ Incertitudes sur la véritable localisation de la station 7 Deniers, sur le passage sur le pôle d'échange de La Vache et sur le réel tracé au nord de Toulouse

déclaration d'utilité publique n'a pas été prononcée il est difficile de réellement certifier la faisabilité du projet de TAE.

Cela pose le questionnement de la pertinence d'un tel bilan sur le long terme. Au-delà des projets urbains qui auront un impact sur le futur de la gare routière de Toulouse et sur les différents PEM et scénarios envisagés et qui entrent directement dans les documents de planification urbains toulousains : comment vont réellement évoluer les mobilités interurbaines dans l'agglomération toulousaine et comment vont-elles être prises en compte ? Le probable développement des SLO semble propre à induire des évolutions de comportements et de pratiques de mobilités longue distance d'ici 2025 mais quel seront réellement l'impact et les conséquences des « cars Macron » et comment les voyageurs vont-ils s'adapter à cette pratique qui n'existait pas encore il y a cinq ans ?

De plus, en Haute-Garonne la gestion des services non-urbains est assurée par le Conseil Départementale par délégation jusque 2021. Mais après cette date passée, la question de la poursuite ou non de la délégation de compétence et donc de l'avenir réelle du réseau départemental qui tend d'ailleurs à devenir régional¹⁰¹ reste posée.

Il paraît donc évident qu'il est nécessaire pour l'avenir de réfléchir au rôle et à l'aménagement de la gare routière Pierre Sémard qui se localise dans le PEM central toulousain. Cependant, il faudra encore se questionner sur la réelle efficacité d'un scénario de report des lignes interurbaines en proche-périphérie, alors que la gare routière est performante à l'échelle de tous les points d'arrêt interurbains français. Ces interrogations valent surtout pour les LLD puisqu'il est difficile d'appréhender le comportement des usagers futurs qui seront en plus probablement de plus en plus nombreux. Mais elles sont aussi à ne pas négliger pour les lignes interurbaines plus locales pour lesquelles le confort de l'arrêt et l'attractivité sont primordiaux.

Durant tout mon stage, j'ai pris la mesure du réel manque d'équipement et de gestion de l'accueil des cars interurbains sur tout le territoire métropolitain français. Cependant, un manque de prise en compte de ces questions dans les réflexions urbaines est à soulever. En effet, ce sujet semble être abordé en second plan dans les réflexions. Ceci étant dû notamment à une évolution des SLO forte et rapide. Mais aujourd'hui le constat du rôle majeur des réseaux de cars interurbains est qu'il est nécessaire de planifier, étudier et appréhender la gestion des gares routières en France.

¹⁰¹ Création du réseau Lio (Lignes Intermodales d'Occitanie) en juin 2018

Il faut donc appréhender la gestion des points d'arrêt interurbains en amont puisque celle-ci a un impact sur le fonctionnement des communes dans toute la France. Ce sujet entre à part entière dans une réflexion des mobilités à l'échelle des agglomérations mais aussi des régions. C'est pourquoi, lors de mon stage il a fallu collaborer étroitement avec plusieurs acteurs à différentes échelles :

- Toulouse Métropole à l'échelle de l'intercommunalité
- Tisséo à l'échelle du PTU
- La direction des transports de la Haute-Garonne à l'échelle du département
- La direction des transports et des infrastructures de l'Occitanie à l'échelle de la région

Cette multiplicité d'acteurs a présenté un atout pour identifier les PEM et scénarios qu'il faut privilégier en fonction des points de vue et des volontés futures pour le territoire. Cela a été le cas avec Tisséo par rapport au réel tracé de la future ligne TAE et de la localisation des stations ou encore avec la région Occitanie qui a imposé l'analyse de pôles d'échanges SNCF dans la liste de pré-sélection des PEM. Cependant à certains moments il a fallu jongler avec des analyses et des volontés divergentes selon les acteurs.

Ces questions que l'on peut se poser sur l'avenir réel de l'accueil des cars interurbains d'ici 2025-2030 amènent donc la nécessité de garder une certaine souplesse dans les stratégies à envisager. Mais il est aussi important de prendre plus en compte les futurs usagers interurbains, de définir clairement les acteurs et leur rôle exact et d'anticiper les réflexions et les projets autour des réseaux de cars interurbains.

Dans le cas toulousain, statuer aujourd'hui sur le scénario de report le plus pertinent au regard de l'acceptabilité des voyageurs est important mais c'est insuffisant quant aux engagements nécessaires de la part des décideurs politiques et des acteurs des transports sur les réaménagements urbains que cela peut impliquer.

Cette étude n'est donc que le point de départ d'une réflexion sur l'accueil des cars interurbains toulousains et sur un possible report de lignes en proche-périphérie toulousaine. Il paraît donc évident qu'il faut modifier la gestion de l'accueil de ces services. Pour cela, il est nécessaire d'intégrer plus en profondeur les problématiques interurbaines dans les réflexions urbaines. Mais aussi d'appuyer la mise en place d'équipements à destination des voyageurs et des transporteurs.

Des efforts existent dans plusieurs agglomérations mais il est tout de même important de soulever un manque d'intégration certain des questions interurbaines dans les documents de planification urbaine et une répartition des rôles assez floue entre les collectivités sur ces

questions. Alors que l'on remarque l'importance actuelle mais surtout future d'une telle intégration. Cela pose alors la question de la politique la mieux adaptée pour réaliser ceci : comment et par quels moyens faut-il intégrer au premier plan et dès aujourd'hui les problématiques liées à l'accueil des cars interurbains dans les centres-urbains français ?

Bibliographie

Ouvrages :

- ❖ Chapelon L. (2016), *Transport et intermodalité*, ISTE édition, 326 p.
- ❖ Desjardins X. (2017), *Urbanisme et mobilité : de nouvelles pistes pour l'action*, Edition de la Sorbonne, 226 p.
- ❖ Fious J-L. (2007), *Transport routier des personnes – Droit et pratique*, Edition Delmas, 452 p.

Revue, rapports et études :

- ❖ APUR (2015), *Autocar de tourisme et évolution des pratiques*, in Note n°93, 4 p.
- ❖ ARAFER (2016), *Rapport annuel du transport par autocar et gares routières*, 98 p.
- ❖ ARAFER (2017), *Les pratiques de mobilité de longue distance des voyageurs sur les lignes régulières d'autocar librement organisées*, 13 p.
- ❖ ARAFER (2018), *Analyse du marché libéralisé des services interurbains par autocar : Bilan du troisième trimestre 2017*, 26 p.
- ❖ CEREMA (2017), *Gare routière (document provisoire)*, 252 p.
- ❖ Chassignet M. (2017), *L'observatoire des mobilités émergentes – partages, multimodalité, report modal, connexion généralisée... Comment les français réinventent-ils leurs pratiques de mobilités ?*, in synthèse ADEME, p. 9
- ❖ FNTV (2004), *Gare routière – Des infrastructures au cœur du débat*, 11 p.
- ❖ Insee (2009), *Toulouse, moteur de la forte poussée démographique en Midi-Pyrénées*, in 6pages n°116, 6 p.
- ❖ Quinones-Gil N. (2016), *Le marché des services librement organisés de transport par autocar depuis sa libéralisation*, ARAFER, 21 p.
- ❖ Souchon A. (2016), *De l'intermodalité à la multimodalité : Enjeux, limites et perspectives*, p. 6-7

Articles :

- ❖ Flixbus, « Flixbus publie le 1^{er} classement des gares routières françaises »[en ligne], 2016, [consulté en avril 2018], disponible à l'adresse :

<https://www.flixbus.fr/entreprise/presse/communiqués-de-presse/flixbus-enquete-gares-routieres>

- ❖ Flixbus, « La nouvelle étude réalisée par Flixbus révèle des résultats contrastés »[en ligne], 2017, [consulté en mai 2018], disponible à l'adresse :
<https://www.flixbus.fr/entreprise/presse/communiqués-de-presse/la-nouvelle-etude-realisee-par-flixbus-revele-des-resultats-contrastes>
- ❖ Le Quotidien, « Cars Macron : Encore des efforts à faire en matière de gares routières », [en ligne], 2018, [consulté en avril 2018], disponible à l'adresse :
<http://www.quotidiendutourisme.com/transport/cars-macron-encore-des-efforts-a-faire-en-matiere-de-gares-routieres/169586>
- ❖ Marguet V., « Toulouse : la station de métro Sept-Deniers ne sera pas installée au cœur du quartier, mais vers les terrains du TOAC », [en ligne], 2018, [consulté en mai 2018], disponible à l'adresse : <https://www.francebleu.fr/infos/transports/toulouse-la-station-de-metro-sept-deniers-ne-sera-pas-installee-au-coeur-du-quartier-mais-vers-les-1525457072>
- ❖ Merlet P., « 3^{ème} ligne de métro : le tracé définitif sera présenté en juillet par Tisseo », [en ligne], 2018, [consulté en mai 2018], disponible à l'adresse :
<https://toulouse.latribune.fr/decideurs/2018-05-31/3eme-ligne-de-metro-le-trace-definitif-sera-presente-en-juillet-par-tisseo-780324.html>
- ❖ Saint-Sernin D., « Toulouse. Les dernières infos sur le tracé de la troisième ligne de métro, avant le choix final », [en ligne], 2017, [consulté en mai 2018], disponible à l'adresse : https://actu.fr/occitanie/toulouse_31555/toulouse-les-dernieres-infos-sur-le-trace-de-la-troisieme-ligne-de-metro-avant-le-choix-final_3860605.html
- ❖ Valery F., « Toulouse : la station Sept Deniers de la future ligne de métro va changer de place », [en ligne], 2018, [consulté en mai 2018], disponible à l'adresse :
<https://france3-regions.francetvinfo.fr/occitanie/haute-garonne/toulouse/toulouse-station-sept-deniers-future-ligne-metro-va-changer-place-1470265.html>

Sitographie :

- ❖ ARAFER : <http://www.arafer.fr> [consulté en mai 2018]
- ❖ Flixbus : <https://www.flixbus.fr> [consulté en mars 2018]
- ❖ Isilines : <https://www.isilines.fr> [consulté en mai 2018]
- ❖ LegiFrance : <http://www.vie-publique.fr> [consulté en avril 2018]
- ❖ Linternaute : <http://www.linternaute.com> [consulté en avril 2018]

- ❖ Office de tourisme de Toulouse : <https://www.toulouse-tourisme.com> [consulté en juin 2018]
- ❖ Ouibus : <https://fr.ouibus.com> [consulté en mars 2018]
- ❖ Réseau Arc en Ciel : <https://www.haute-garonne.fr/proximite/au-quotidien/reseau-des-cars-arc-en-ciel> [consulté en juin 2018]
- ❖ SNCF réseau : <https://www.sncf-reseau.fr/fr> [consulté en mars 2018]
- ❖ Société du Grand Paris : <https://www.societedugrandparis.fr> [consulté en juin 2018]
- ❖ TESO : <http://www.toulouse-eurosudouest.eu> [consulté en avril 2018]
- ❖ Tisséo : <http://tisseo-collectivites.fr> [consulté en juin 2018]
- ❖ Transports et infrastructures Occitanie : <https://www.laregion.fr/Transports-et-Infrastructures-36205> [consulté en juin 2018]
- ❖ Vie publique : <http://www.vie-publique.fr> [consulté en avril 2018]

Annexes

- ❖ **Annexe 1** : Questions posées aux différents agents de collectivités interrogés pour comprendre la gestion et l'organisation des points d'arrêts sur leur territoire et le tableau comparatif des résultats
- ❖ **Annexe 2** : Photos et capture d'écran de diverses gares routières en France
- ❖ **Annexe 3** : Plan du projet TESO

Annexe 1 : Questions posées aux différents agents de collectivités interrogés pour comprendre la gestion et l'organisation des points d'arrêt sur leur territoire et tableau comparatif des résultats

1. Organisation générale

- Possédez-vous une organisation particulière concernant les flux de transports collectifs routiers dans votre agglomération ?
- Une organisation particulière concernant l'accueil des LLD ? Avec un pôle d'accueil central ? Pôles d'accueils secondaires ?
- Par rapport aux LLD passantes ou terminus ?

2. Quantification/Volume

- Quantification des LLD dans les différents lieux d'arrêts ?
- Les LLD passants ou terminus ?
- LLD nationales ou internationales ?
- Les LLD sont-elles acceptées de manière systématique (notamment en heure de pointe du réseau) sur les différents pôles ?
- Ces pôles LLD sont-ils représentés par des gares bus ouvertes ou fermées ? Avec des horaires spécifiques ?
- Les pôles périphériques ont-ils été mis en place pour désengorger le centre-ville ? à la demande des exploitants LLD ? circulation moins dense ? volonté des gestionnaires PEM ou AOT ?
- De manière générale, est ce que les exploitants des services non conventionnés sont en demande de rabattement sur des pôles en amont des centres urbains ?

3. Organisation de la gare bus

- Des informations voyageurs sont-ils spécifiquement déployées sur le pôle d'échange ?
- Comment sont gérés les échanges voyageurs ? dans l'enceinte de la gare bus, sur un quai standard ? sur un quai spécifique aux cars LLD
- Présence d'une gestion particulière des entrées et sorties ? affectation des quais ? régulation des stationnements ?

4. Aménagement de la gare bus

- Présence d'un aménagement ou gestion particulière spécifiquement pour les personnes à mobilité réduite et/ou l'accueil des bus et voyageurs la nuit ?
- Retrouve-t-on des aménagements spécifiques pour le temps d'attente (services marchands, abris, toilettes) sur place ? A proximité ?
- Présence d'un aménagement de quai favorable aux cars LLD : ouverture souté, sureté et sécurité des voyageurs, cheminement piéton...

5. Gestion de l'arrêt / gare bus

- Où sont les régulations des services courtes ou longues durées ?

- Présence d'espaces d'entretiens des véhicules (vidange, maintenance, lavage, gestion des déchets...) sur place ? à proximité ? pas du tout ?
- L'accès aux pôles d'échanges périphérique est-il tarifé ? Si oui, dans une logique dégressive par rapport aux pôles en centre-ville ?
- Est-ce qu'il y a une gestion particulière des usagers sur le site ? présence humaine ? Système d'accueil et d'attente particulier ?

6. Etat du PEM

- Les pôles d'échanges périphériques sont-ils facilement accessibles pour les usagers ?
- Les pôles d'échanges périphériques se situent-ils sur des lieux ayant un secteur d'activité particulier (économiques, bureau, industrie, centre-commerciaux, universitaire, loisir, tourisme...) ?
- Les pôles d'échanges périphériques sont-ils facilement reliés au TUC et au centre-ville ? quelle distance ? distance-temps ?
- Même question par rapport aux horaires de nuit ? prenant en compte les départs et arrivées retardés ou matinaux ou tardifs
- Présence d'équipements d'hôtelleries à proximité (pour les pôles périphériques) ?

7. Prévisions

- Des projets ou des modifications sont-ils prévus concernant l'accueil des LLD dans votre agglomération ?
- Des projets par rapport à l'aménagement/l'équipement/la gestion des points d'arrêts LLD ?
- Des projets urbains sont-ils prévus dans les différents pôles d'échanges accueillant des LLD ?
- Retour sur l'acceptabilité des voyageurs : enquête auprès des voyageurs ? consultation des avis ? Résultats de ces enquêtes ?

Tableau comparatif bilan des entretiens

| Agglomération | Organisation générale des pôles d'accueil | | Type de gare routière | Organisation des gares routières | | | Aménagement des gares routières | | Tarification | Situations des pôles périphériques | | Prévisions |
|---------------|---|---|--|----------------------------------|-----------------------------------|-----------------------|--|---|---|---|---|--|
| | Lignes dep/région | LLD | | IF | Régulation | Affectation des quais | Equipement voyageur | Equipement opérateurs | | Connexion direct au TCU | Distance de l'hyper-centre | |
| Bordeaux | Logique de rabattement en périphérie dans les pôles de transport urbain | 1 pôle principal à proximité de la gare SNCF et 1 arrêt en périphérie au niveau de Talence université peu fréquenté | Point d'arrêt ouvert, sans horaire et réservé aux cars Descas (CV) 1 quai à Talence | Aucune | Aucune | Aucune | Aucun | Aucun | Non | Site Talence = 10 minutes à pied d'une station de tramway | Site Talence = environ 30 minutes de l'hyper-centre | Volonté de construire une vraie GR, 3 scénarios possibles : - Rabattements en périphérie sur différents sites - GR dans le pôle Saint-Jean - GR en périphérie sur une ligne de tramway |
| Nantes | Ligne terminus en CV (GR Baco) et d'autres en périphérie Donc plusieurs pôles dont 5 vraiment principaux | Pôle d'accueil principal situé en périphérie (La Haluchère) | GR ouverte, sans horaire et réservée aux cars 6 quais | Aucune | Aucune | Aucune | Quelques abris et bancs Bars partenaires à proximité qui proposent l'accès à leurs toilettes et certains achats de billets | Sur place non Parking pour les cars de tourisme à 2/3 km avec 20 emplacements et accès tarifé | Non | Connexion au réseau de tramway et au réseau de tram-train Bus urbains, interurbains et parking-relais La Haluchère représente un pôle important du réseau urbain de transport | Stué à environ 20 minutes du centre-ville Cliniques, commerces, centre-commercial, résidences et bureaux à proximité | Gare SNCF en rénovation avec prévision d'une GR conséquente mais rien ne certifie qu'il y aura des accueils LLD (étude en cours) Le site de La Haluchère peut donc finalement rester permanent SI l'accueil LLD est conservé à La Haluchère, une augmentation des équipements est envisageable |
| Strasbourg | Pôle principal en CV à la GR Place des Halles Pôle secondaire à la Rotonde | Point d'arrêt en centre-ville (2eme couronne) Situé parc de l'Etoile | GR ouverte, sans horaire et réservée aux cars 4 couloirs de quai dont 1 réservé aux LLD (arrêté) | Pas d'IF particulière | Arrêt régulé à 15 minutes maximum | Aucune | Toilettes publiques Agence Eur olines Espaces d'attente couverts et non couverts Bancs | Petit local conducteur | Non | Connexion au réseau de tramway Quartier en évolution | Stué à environ 10-15 minutes de l'hyper-centre en tramway | Eclatement prévu des terminus des lignes dep/rég d'ici 2019 Hypothèse envisagée d'utiliser le point d'arrêt du parc de l'étoile |
| Toulouse | Pôle d'accueil central à la GR de Toulouse Sinon autres pôles secondaires dont 4 principaux | Gare routière Pierre-Sémard situé à proximité de la gare SNCF | GR fermée et avec horaire 25 quais dont accueil des cars LLD, départementaux, régionaux, de tourisme, navette aéroport, cars SNCF | Oui Panneaux numériques | Oui, règle d'accès à la GR | Oui | Toilettes Salle d'attente Espaces d'attente couverts en extérieur Guichet/billetterie Agent d'accueil et de contrôle | Local conducteur Poste de contrôle Maintenance et entretien véhicule Dalle de stationnement (tarifiée) | Oui en fonction du type de service et de la durée de l'arrêt Surtaxe la nuit | GR en centre ville et à proximité de la GR Station de métro Plusieurs offres de transport dans le pôle | 10 minutes à pieds de l'hyper-centre 5 minutes en métro | Rénovation de la gare centrale (projet TESO) Etude sur la future localisation de la GR et l'accueil LLD (étude en cours) : - sur le site actuel - sur un site à proximité direct - délocalisation sur un pôle périphérique |

Tableau 5 : Tableau comparatif des résultats du benchmarking //
Réalisation : Lise André, avril 2018

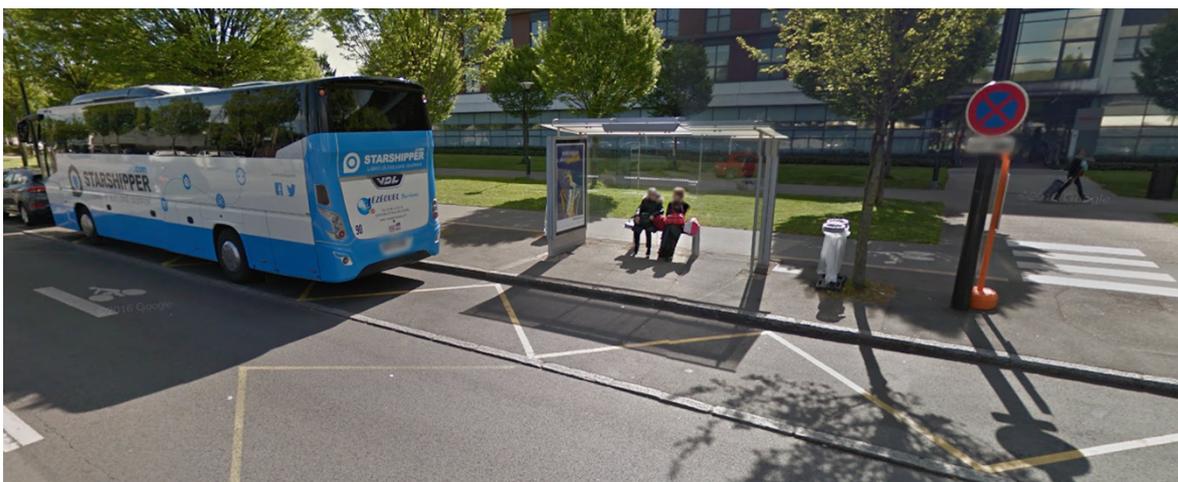
Annexe 2 : Photographies et capture d'écran de diverses gares routières en France



Quais en épis à la gare routière de Toulouse // Avril 2018



Quais côte à côte au Parking Descas à Bordeaux // Source : Google Earth // Avril 2018



Quais alignés en épis à La Haluchère à Nantes // Source : Google Earth // Avril 2018

Figure 24 : Photographies et capture d'écran qui illustrent les équipements et les quais de divers points d'arrêt interurbains en France

Annexe 3 : Plan du projet TESO (source : Toulouse EuroSudOuest)

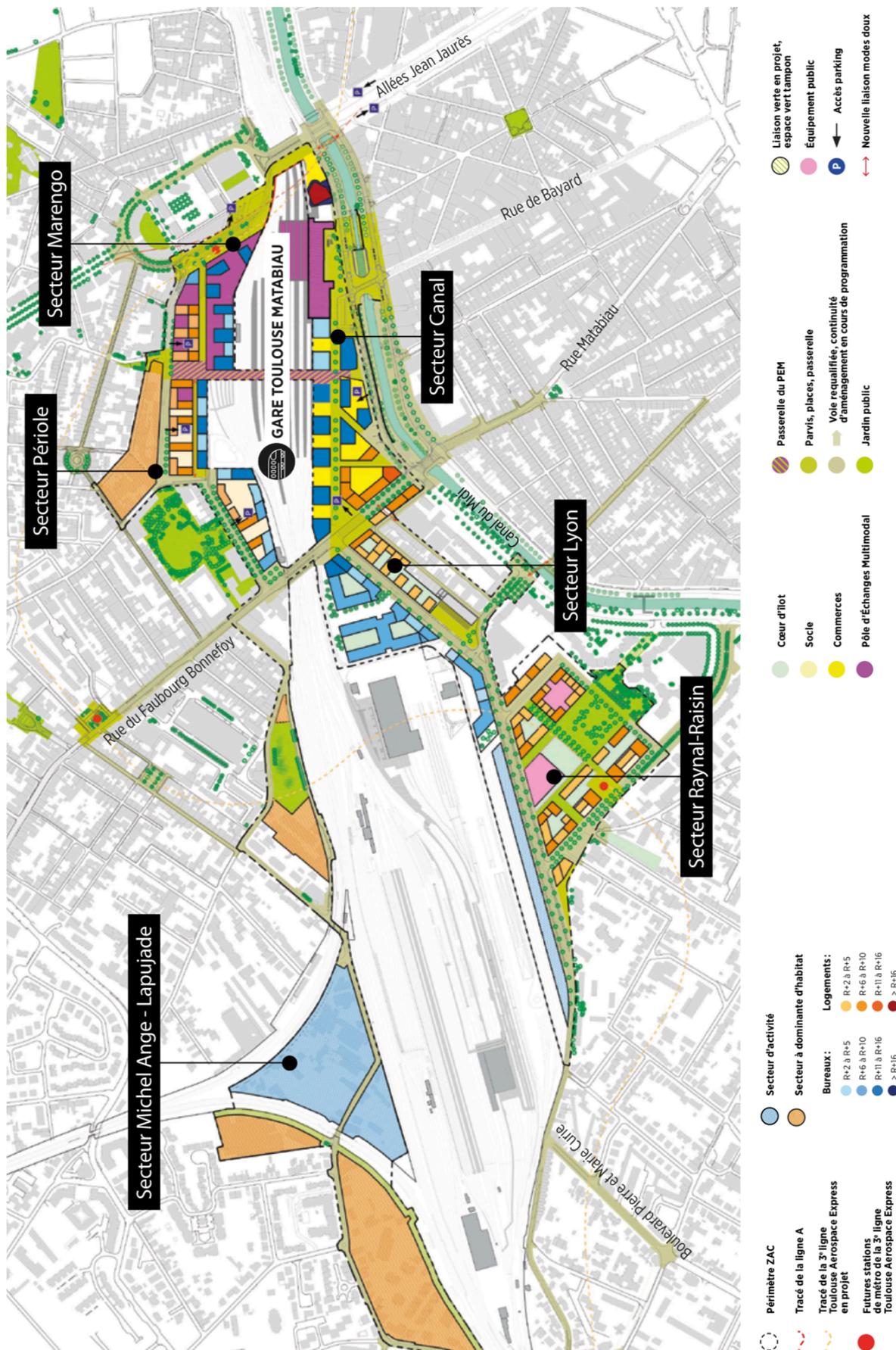


Figure 25 : Plan du futur projet urbain TESO et localisation des différents secteurs

Tables des figures et des tableaux

| | |
|--|----|
| FIGURE 1 : FICHE DESCRIPTIVE DE LA GARE ROUTIERE DE TOULOUSE..... | 14 |
| FIGURE 2 : ACTEURS PRINCIPAUX DE LA GARE ROUTIERE DE TOULOUSE | 15 |
| FIGURE 3 : SERVICES OFFERTS AUX VOYAGEURS DANS LES POINTS D'ARRET INTERURBAINS | 18 |
| FIGURE 4 : LOCALISATION DES PRINCIPAUX POINTS D'ARRET INTERURBAINS A BORDEAUX METROPOLE..... | 19 |
| FIGURE 5 : LOCALISATION DES PRINCIPAUX DU POINT D'ARRET LLD A NANTES METROPOLE | 21 |
| FIGURE 6 : LOCALISATION DES PRINCIPAUX POINTS D'ARRETS DES CARS INTERURBAINS A TOULOUSE | 23 |
| FIGURE 7 : PHOTOGRAPHIES DE QUAIS A LA GARE ROUTIERE DE TOULOUSE | 25 |
| FIGURE 8 : PHOTOGRAPHIES ILLUSTRANT LES EQUIPEMENTS A DESTINATION..... | 26 |
| FIGURE 9 : GRAPHIQUE DES MOUVEMENTS GENERES EN GARE ROUTIERE..... | 31 |
| FIGURE 10 : TRAJET DU METRO TAE SUR LE FUTUR RESEAU TISSEO | 34 |
| FIGURE 11 : LOCALISATION DES PEM QUI SERONT ANALYSES POUR LA SUITE | 36 |
| FIGURE 12 : LOCALISATION DES ARRETS DES CARS TOURISTIQUES A TOULOUSE | 41 |
| FIGURE 13 : POTENTIEL D'ALLEGEMENT DES PEM | 52 |
| FIGURE 14 : LOCALISATION DES PEM PERTINENTS..... | 55 |
| FIGURE 15 : SCHEMA DES OD A PARTIR DU PEM COLOMIERS..... | 56 |
| FIGURE 16 : GARE BUS DE COLOMIERS | 57 |
| FIGURE 17 : ENVIRONNEMENT GEOGRAPHIQUE AUTOUR DE BALMA-GRAMONT | 58 |
| FIGURE 18 : PHOTOGRAPHIES D'EQUIPEMENTS | 59 |
| FIGURE 19 : REPARTITION DES PASSAGERS SELON LEUR TEMPS D'ATTENTE | 64 |
| FIGURE 20 : MODE DE TRANSPORT UTILISE PAR LES VOYAGEURS POUR REJOINDRE BORDEROUGE | 68 |
| FIGURE 21 : MODE DE TRANSPORT UTILISES PAR LES VOYAGEURS POUR REJOINDRE LA GARE ROUTIERE : | 69 |
| FIGURE 22 : LOCALISATION DES USAGERS AU DEPART ET LE MODE DE TRANSPORT UTILISE | 70 |
| FIGURE 23 : SCENARIO DE REPORT MIXTE | 81 |
| FIGURE 24 : PHOTOGRAPHIES ET CAPTURE D'ECRAN DE DIVERSES GARES ROUTIERES EN FRANCE | 92 |
| FIGURE 25 : PLAN DU PROJET TESO..... | 93 |
| | |
| TABLEAU 1 : LES CRITERES D'ANALYSE DES PEM | 48 |
| TABLEAU 2 : CONFRONTATION DES PEM..... | 49 |
| TABLEAU 3 : DEGRE DE PENALISATION PAR MODE DE TRANSPORT | 76 |
| TABLEAU 4 : PENALISATION PAR TYPE DE SERVICE | 76 |
| TABLEAU 5 : TABLEAU COMPARATIF BILAN DES ENTRETIENS | 91 |

Glossaire

- ❖ ADEME : Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Énergie
- ❖ AFNT : Aménagement Ferroviaires au Nord de Toulouse
- ❖ AOT : Autorités Organisatrices des Transports
- ❖ ARAFER : Autorité de Régulation des Activités Ferroviaires et Routières
- ❖ CD : Conseil Départemental
- ❖ HOP : Lignes départementales à plus haute rapidité que les lignes classiques
- ❖ IF : Information Voyageur
- ❖ LGV : Ligne à Grande Vitesse
- ❖ Lio : Lignes intermodales d'Occitanie
- ❖ LLD : Lignes Longue Distance
- ❖ LOTI : Loi d'Orientation de Transport Intérieur
- ❖ MâP : Marche à Pieds
- ❖ NOTRe : Nouvelle Organisation Territoriale et la République
- ❖ OD : Origine-Destination
- ❖ PEM : Pôles d'Échanges Multimodaux
- ❖ PTU : Périmètre de Transport Urbain
- ❖ SLO : Services Librement Organisés
- ❖ SNCF : Société Nationale des Chemins de Fers français
- ❖ TAE : Toulouse Aerospace Express
- ❖ TER : Transport Express Régional
- ❖ TESO : Toulouse EuroSudOuest
- ❖ TUC : Transport Urbain Collectif
- ❖ VTC : Voiture de transport avec chauffeur
- ❖ ZAC : Zone d'Aménagement Concertée

Table des matières

| | |
|---|----|
| Remerciements | 2 |
| Sommaire | 3 |
| Introduction | 4 |
| Chapitre 1 : L'évolution des services d'autocars et du territoire toulousain à l'origine du développement de l'accueil en périphérie ? | 9 |
| I. Les services de cars interurbains : réglementations, évolutions et spécificités | 10 |
| I.1 La loi Macron : point de départ des évolutions | 11 |
| I.2 Une nouvelle ordonnance qui complète cette loi | 12 |
| I.3 Les mesures prises par l'ARAFER..... | 13 |
| I.4 Les principales spécificités d'accueil et de prise en charge des services de cars interurbains | 15 |
| II. Conséquences sur les agglomérations françaises | 16 |
| II.1 Des gares routières peu développées sur le territoire français..... | 17 |
| II.2 Des gestions différentes selon les pouvoirs publics | 18 |
| II.3 Face à des manques de capacités en ville, des logiques de rabattement en périphérie | 20 |
| III. Perspectives sur le territoire toulousain..... | 22 |
| III.1 L'aménagement et le fonctionnement de la gare routière de Toulouse | 24 |
| a. Une fonction urbaine | 24 |
| b. Une fonction de transport | 24 |
| c. Une fonction de service | 26 |
| III.2 Des éléments qui poussent à faire évoluer l'accueil des cars interurbains dans l'agglomération toulousaine | 28 |
| a. Le projet Toulouse EuroSudOuest (TESO) | 28 |
| b. Des problèmes de capacités | 30 |
| III.3 Des nouveaux projets qui favorisent la création de PEM périphériques au centre-ville | 32 |
| a. Le projet Toulouse Aerospace Express (TAE) | 33 |
| b. Le réseau Lineo | 34 |
| c. Les Aménagements Ferroviaires au Nord de Toulouse (le projet AFNT) | 35 |
| Chapitre 2 : Diagnostic des besoins des PEM périphériques pour l'accueil des cars et analyse de la pertinence des différents pôles | 37 |
| I. Des besoins différents pour les acteurs qui dépendent surtout des services | 39 |
| I.1 Pour les PEM des besoins de base de localisation | 39 |
| a. Des critères de localisation communs | 39 |

| | |
|--|-----------|
| b. Des spécificités pour les services occasionnels | 40 |
| I.2 Des conditions indispensables à un bon fonctionnement d'accueil des cars et des voyageurs | 42 |
| a. Des besoins techniques | 42 |
| b. Des besoins en équipements | 44 |
| I.3 Des éléments d'attractivité qui peuvent jouer un rôle | 45 |
| a. Des équipements et des services attractifs | 45 |
| b. Des modes de transports et des destinations variées | 46 |
| II. Analyse de la pertinence des PEM toulousains pour un possible accueil des cars interurbains | 47 |
| II.1 Confrontation des PEM aux critères essentiels de localisation | 47 |
| II.2 La capacité d'allègement des PEM pour la gare routière | 51 |
| a. Potentiel maximum de quai supplémentaire par PEM | 51 |
| b. Évolutivité possible des PEM..... | 53 |
| II.3 L'attractivité et l'équipement des PEM | 55 |
| a. L'attractivité et le dynamisme des PEM | 56 |
| b. Les équipements | 59 |
| Chapitre 3 : Quels sont les scénarios de délocalisation les plus acceptables pour les usagers des services interurbains par car ? | 61 |
| I. Profils des voyageurs interurbains toulousains et leurs pratiques et usages des mobilités | 62 |
| I.1 Profil majoritaire des voyageurs interurbains | 63 |
| a. Des usagers LLD français majoritairement jeune ... | 63 |
| b. Des usagers plus réguliers sur le réseau Arc en Ciel | 65 |
| I.2 Pratiques et usages des mobilités des toulousains utilisant les services interurbains en car | 66 |
| a. Une enquête qui s'appuie sur quatre modalités | 66 |
| b. Résultats de l'enquête | 67 |
| II. Appréhension de l'acceptabilité des voyageurs interurbains toulousains pour les différents scénarios de délocalisation | 71 |
| II.1 Quatre scénarios aux caractéristiques différentes | 71 |
| a. Scénario de non-report | 71 |
| b. Report intégral seulement des LLD | 72 |
| c. Report intégral seulement des lignes du réseau Arc en Ciel | 73 |
| d. Report mixte | 73 |

| | |
|--|----|
| II.2 Conclusion de l'étude sur l'acceptabilité des voyageurs pour les différents scénarios | 74 |
| a. Une gare routière centrale qu'il faut nécessairement soulager | 74 |
| b. Une acceptabilité nuancée pour les deux scénarios de report total | 75 |
| c. Un point d'arrêt sur le pôle central nécessaire | 78 |
| Bilan et conclusion | 81 |
| Bibliographie | 85 |
| Annexes | 88 |
| Tables des figures et des tableaux | 94 |
| Glossaire | 95 |
| Table des matières | 96 |

Mots clés : cars interurbains, pôles d'échanges multimodaux, proche-périphérie « cars Macron », services librement organisés, gare routière, points d'arrêts, agglomération toulousaine, usagers

Résumé :

Le 6 août 2015 la loi pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques libéralise les services de cars interurbains sur tout le territoire français. Suite à cette loi les services librement organisés de car se multiplient et les dessertes augmentent de manière exponentielle en à peine trois ans. La gare Pierre Sémard localisée dans le pôle d'échange central de l'agglomération toulousaine est le point d'accueil central de tous les services interurbains sur le territoire métropolitain. Elle s'est donc vite retrouvée en manque de capacité. Dans le cadre du grand projet urbain Toulouse EuroSudOuest, la direction des transports du Conseil Départemental de la Haute-Garonne a commandé une étude à un prestataire extérieur afin d'étudier la complémentarité de pôle d'échanges multimodaux périphériques ayant les capacités de soulager la gare routière.

Cette étude appréhende ces évolutions et les conséquences que cela a eu sur les territoires et surtout sur l'accueil des cars interurbains sur le territoire toulousain qui est en mutation permanente au niveau des transports. Elle a aussi pour objectif de mettre en avant les pôles d'échanges les plus pertinents pour accueillir les différents services de transports interurbains en soulagement de la gare routière. Pour finir, cette étude met en exergue les scénarios les plus acceptables du point de vue des usagers actuels de cars interurbains de la gare routière de Toulouse. Ce mémoire s'appuie sur des recherches bibliographiques, sur de l'analyse de données sur la croissance des cars interurbains en France, sur des entretiens avec des agents de collectivités en charge des points d'arrêts interurbains dans les principales métropoles françaises, sur des analyses cartographiques, sur de l'analyse de terrain et sur l'étude des pratiques des voyageurs actuels interurbains toulousains.