

Les gares routières en Île-de-France

Fiche n° 2.3

Mars 2013

Collection mobilité

Une gare routière est un ouvrage de voirie dédié à l'accueil des lignes de bus ou de cars. Implantée hors voirie et constituant une zone d'échanges voyageurs, la gare routière est un équipement d'intermodalité primordial dans l'aménagement des pôles d'échanges : c'est à la fois un espace de correspondance, d'attente et de services pour les voyageurs, mais aussi un équipement indispensable aux transporteurs pour une exploitation efficace de leurs réseaux.

L'essentiel

Des lieux de correspondances

Dans les pôles d'échanges où l'offre bus est importante, les gares routières sont des aménagements-clés pour l'intermodalité.

La gare routière constitue, dans une emprise hors voirie, un ensemble repérable pour les voyageurs. Elle est organisée pour assurer l'exploitation des différentes lignes qu'elle accueille.

Elle comprend a minima des espaces de circulation et d'arrêt des véhicules de transports en commun uniquement, des espaces d'attente couverts et des espaces de circulation pour les voyageurs et parfois des services spécifiques (accueil, information, vente de titres...).

Elle assure à la fois l'intermodalité avec la gare et la desserte du quartier de gare. Elle constitue en effet, pour 75 % des voyageurs, un lieu de correspondance entre deux lignes de transports en commun :

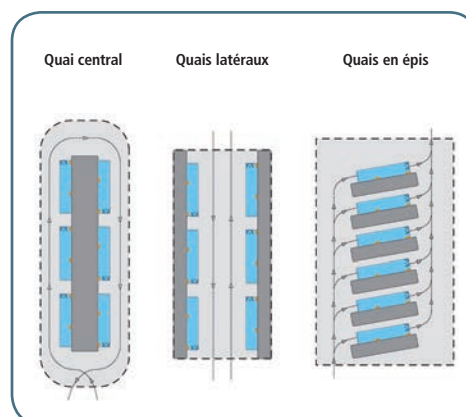
- en moyenne 40 % pour des correspondances bus-bus,
- en moyenne 35 % pour des correspondances bus-train,
- en moyenne 25 % pour accéder à la ville.

Le moment de la correspondance étant généralement considéré par les voyageurs comme une

contrainte, l'amélioration du fonctionnement des gares routières, de leur qualité et de leur accessibilité pour les personnes à mobilité réduite est un enjeu important pour le ressenti des voyageurs dans leur mobilité quotidienne.

Leur principe d'aménagement dépend des contraintes foncières, des itinéraires des différentes lignes de bus, dont certaines sont en terminus, et de la configuration des carrefours. Trois principales dispositions existent :

- quai central avec mail piéton,
- quais latéraux avec espace central de circulation des bus,
- quais parallèles.



Focus

200

gares routières en Île-de-France dont 2/3 en grande couronne.

75 %

des voyageurs empruntant le bus sont en correspondance avec un autre transport en commun (train ou bus).

25 %

des voyageurs utilisant les gares routières accèdent à la ville.



Gare routière du Val de Fontenay



Focus

La gare routière de Chelles

Une insertion paysagère de la gare routière dans la continuité de cheminement entre un parc et la gare RER.



Autres exemples



Gare routière de Lagny-Thorigny



Gare routière d'Herblay

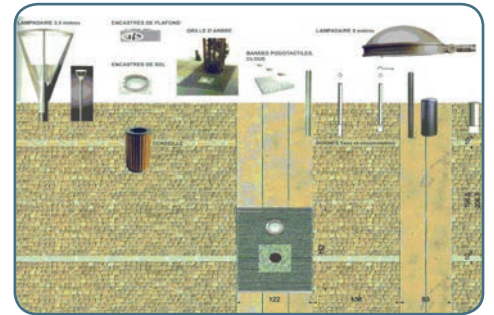
La dimension urbaine des gares routières

Au-delà de leur fonction transport, ces équipements revêtent une dimension urbaine qui peut contribuer à valoriser l'image des gares comme portes d'entrée de la ville.

L'insertion urbaine des gares routières et leur image dépend notamment des choix de mobiliers urbains, de la qualité des espaces piétons (dimension, matériaux, lisibilité...), du paysagement des espaces connexes ou espaces d'attente, de l'éclairage... Leur traitement qualitatif est d'autant plus essentiel que, pour de nombreuses gares routières, la présence des bus varie fortement dans le courant de la journée.

Une charte paysagère élaborée dans la phase d'études d'exécution (étude d'avant-projet) peut

permettre des choix de mobilier, de matériaux, d'éclairage, de signalétique et de végétaux offrant une cohérence architecturale et paysagère à l'ouvrage à réaliser.



Exemple de la charte paysagère de la gare routière de Boissy-Saint-Léger.

Les atouts pour les voyageurs

La politique régionale des gares routières définie dans le Schéma Directeur du STIF

Dans le cadre de ses politiques en faveur de l'amélioration de l'intermodalité dans les pôles d'échanges, le STIF a élaboré un Schéma Directeur des gares routières, approuvé par son Conseil en mai 2009.

Il définit les principes de la politique régionale en faveur de ces équipements, notamment les niveaux de services à atteindre, les modalités de financement des projets et le rôle des acteurs concernés (propriétaire, exploitant de la gare routière, exploitants des réseaux de bus).

La politique régionale des gares routières doit permettre :

- d'améliorer la qualité de service des gares routières pour qu'elles atteignent, au minimum, un niveau standard. Un référentiel de qualité de service a été défini à cette fin,
- de contribuer à la réalisation de l'objectif de mise en accessibilité des réseaux de bus franciliens pour les personnes à mobilité réduite à l'horizon 2015, comme exigé par la loi,
- de favoriser l'insertion urbaine de ces ouvrages.

Pour ce faire, le Schéma Directeur des gares routières a clarifié le rôle des acteurs et reconnu le

propriétaire des gares routières comme l'acteur-clé responsable de l'aménagement. Celui-ci peut ensuite assurer directement – ou faire assurer par un tiers – l'exploitation de l'ouvrage.

Le dispositif d'intervention du STIF a été redéfini en conséquence et permet :

- de mettre en place un référentiel de qualité de service pour les voyageurs,
- de soutenir financièrement les propriétaires des gares routières : en finançant 75 % de l'investissement (dans une limite de prix plafonds) et en encadrant le financement de l'exploitation par l'instauration d'une redevance au départ des transporteurs et de bonus liés à la qualité de service et à la présence humaine,
- de lier investissement et gestion par une convention entre le STIF et le propriétaire de la gare routière, afin d'assurer la pérennité des ouvrages réalisés.

Un référentiel de qualité de service

Le Schéma Directeur a défini un référentiel de qualité de service qui porte sur :

- le confort de l'attente,
- l'information et le repérage à l'échelle de la gare routière : 3 plans doivent y être implantés (plan de la gare routière avec l'affectation des quais, plan présentant l'offre de transports collectifs routiers desservant la gare, plan de quartier) ainsi que la signalétique et le jalonnement appropriés,
- l'accueil et l'information des voyageurs (par la présence de personnel aux heures de pointe quand le nombre de bus annuels le justifie) : l'information délivrée doit impérativement pouvoir porter sur l'ensemble des lignes desservant la gare routière quel que soit le transporteur,
- l'accessibilité PMR,
- la maintenance des équipements,

- l'entretien et la propreté de la gare routière, de son mobilier et de ses équipements.

Le propriétaire de l'ouvrage s'engage à mettre en place le niveau de qualité de service requis lors de la réalisation des travaux et à le maintenir pendant la durée de l'exploitation prévue par la convention avec le STIF. Cette convention prévoit aussi le versement d'un bonus annuel au propriétaire de l'ouvrage quand chacun des objectifs du référentiel est respecté.

Les gares routières doivent être rendues accessibles aux personnes à mobilité réduite à l'échéance prévue par la loi du 11 février 2005 sur l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées, soit en 2015.

Du concept à la réalisation

Gouvernance et financement des projets

Pilotage des projets

La maîtrise d'ouvrage des gares routières relève des gestionnaires de voiries : intercommunalités ou communes.

Le STIF accompagne les maîtres d'ouvrages dans la définition de leur projet. Un cahier de références techniques – outil d'aide méthodologique et technique – a été élaboré pour accompagner les porteurs de projets.

Ce document porte à la fois sur la conception et le montage du projet, la qualité de service et la gestion de l'équipement.

Le maître d'ouvrage et futur propriétaire de gare routière est l'unique interlocuteur du STIF pour l'octroi de ses financements. Si le maître d'ouvrage n'est pas le propriétaire du foncier, il devra obtenir la maîtrise du foncier avant de contractualiser le financement du STIF : soit par acquisition foncière, soit par une convention d'occupation temporaire d'une durée minimale de 20 ans.

Le propriétaire de la gare routière peut par ailleurs en déléguer la gestion à un tiers, par passation d'une DSP ou d'un marché public. Dans ce cas, il reste responsable du maintien en état de l'ouvrage et, auprès du STIF, du respect des différentes dispositions du Schéma Directeur des gares routières.

Dans les pôles d'échanges qui accueillent plusieurs ouvrages d'intermodalité (gare routière, Parc Relais, espace Véligo), un gestionnaire unique peut être mis en place par le maître d'ouvrage. Ce schéma permet une gestion plus homogène du pôle et plus favorable économiquement pour le maître d'ouvrage (mutualisation de la présence sur site).

L'investissement et l'exploitation sont régis par une seule convention entre le propriétaire de la gare routière et le STIF.



En images



Pôle d'échanges du Vert Galant et sa gare routière en site propre protégé.



Gare routière de Coulommiers



Focus

Projets de gares routières

Depuis 2001, 40 projets de gares routières ont été réalisés et 40 autres projets sont en cours d'études.

Dernières réalisations : Ermont-Eaubonne, Courcelle-sur-Yvette, Val de Fontenay, Herblay, Lagny-Thorigny, Nogent – Le Perreux, Coulommiers...

Réalisations en cours et à venir : Villejuif – Louis Aragon, Garges-Sarcelles, Sevran – Beaudottes, Saint-Quentin-en-Yvelines, Arpajon, Aulnay-sous-Bois, Torcy, Chaville Viroflay (station T6), Lieusaint – Moissy...



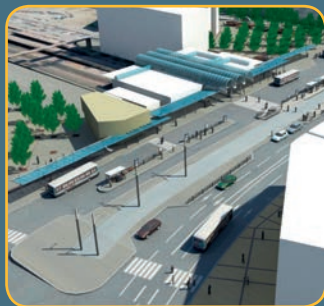
En images

Deux projets de gares routières

En intermodalité avec un tramway, Vélizy et Garges Sarcelles.



Vélizy



Garges Sarcelles

La gare routière du Vert Galant

Le quai central de la gare routière, place urbaine



Investissement

Trois types d'opérations peuvent bénéficier de financements par le STIF, dans la limite de 75 % du coût du projet :

- création ou extension (liée nécessairement à une augmentation d'offre bus), sur la base d'une subvention plafonnée à 110 k€/poste à quai pour bus standard de 12 mètres, et 150 k€/poste à quai pour bus articulé de 18 mètres,
- rénovation lourde (infrastructure et superstructure), sur la base d'une subvention sur devis et dont le montant éligible aux subventions du STIF ne pourra dépasser les prix plafonds pour la création,
- rénovation légère (superstructure seule), sur la base d'une subvention sur devis.

Exploitation

Le Schéma Directeur des gares routières prévoit la possibilité, pour les propriétaires, de mobiliser différentes sources de financements.

Des recettes liées à l'activité de la gare routière :

- redevance de mise à disposition de services liés à l'exploitation des réseaux de bus : le Schéma Directeur instaure cette redevance dite « redevance au départ » payée par les

transporteurs au propriétaire pour chaque départ de lignes en terminus. Elle est versée en contrepartie de services mis à disposition des transporteurs pour l'exploitation de leur réseau (salle de pause pour les machinistes et chauffeurs, toilettes, système de coordination des accès et/ou des mouvements dans la gare),

- redevance d'occupation du domaine public.

Des subventions du STIF pour les gares routières de 5 postes à quai et plus :

- pour le maintien de la qualité de service : 1 000 € par an et par poste à quai utilisé par les voyageurs si les prescriptions du Schéma Directeur, notamment la grille encadrant la redevance au départ et le référentiel de qualité de service, sont respectées,
- pour la présence de personnel d'accueil et d'information : pour les gares totalisant plus de 75 000 départs bus par an, le STIF participe au maintien du personnel d'accueil et d'information aux heures de pointe, à hauteur de 50 % du coût du personnel, plafonné à 30 000 euros par an. Pour les gares totalisant plus de 250 000 départs par an, la présence de personnel d'accueil et d'information est obligatoire aux heures de pointe.

