

TECHNICIEN TERRITORIAL

CONCOURS INTERNE ET DE TROISIÈME VOIE

SESSION 2016

ÉPREUVE DE RAPPORT

ÉPREUVE D'ADMISSIBILITÉ :

Élaboration d'un rapport technique rédigé à l'aide des éléments contenus dans un dossier portant sur la spécialité au titre de laquelle le candidat concourt.

Durée : 3 heures
Coefficient : 1

SPÉCIALITÉ : DÉPLACEMENTS, TRANSPORTS

À LIRE ATTENTIVEMENT AVANT DE TRAITER LE SUJET :

- Vous ne devez faire apparaître aucun signe distinctif dans votre copie, ni votre nom ou un nom fictif, ni votre numéro de convocation, ni signature ou paraphe.
- Aucune référence (nom de collectivité, nom de personne, ...) **autre que celles figurant le cas échéant sur le sujet ou dans le dossier** ne doit apparaître dans votre copie.
- Seul l'usage d'un stylo à encre soit noire, soit bleue est autorisé (bille non effaçable, plume ou feutre). L'utilisation d'une autre couleur, pour écrire ou pour souligner, sera considérée comme un signe distinctif, de même que l'utilisation d'un surligneur.
- L'utilisation d'une calculatrice de fonctionnement autonome et sans imprimante est autorisée.
- Le non-respect des règles ci-dessus peut entraîner l'annulation de la copie par le jury.
- Les feuilles de brouillon ne seront en aucun cas prises en compte.

Ce sujet comprend 28 pages

**Il appartient au candidat de vérifier que le document comprend
le nombre de pages indiqué**

S'il est incomplet, en avertir le surveillant

Vous êtes technicien au sein de la Direction des services techniques de la commune de Techniville (15 000 habitants), ville-centre d'une agglomération de 55 000 habitants. Votre commune est dotée d'un pôle intermodal situé à proximité de la gare SNCF.

Ce pôle intermodal, géré par la commune, n'accueille actuellement que des cars interurbains. Suite à l'adoption de la « loi Macron » du 6 août 2015, la commune a reçu plusieurs demandes d'autocaristes désirant utiliser le pôle intermodal.

Votre Directeur général des services techniques vous demande de rédiger à son attention, exclusivement à l'aide des documents joints, un rapport technique sur la problématique de l'accueil des autocars et de leurs voyageurs en agglomération.

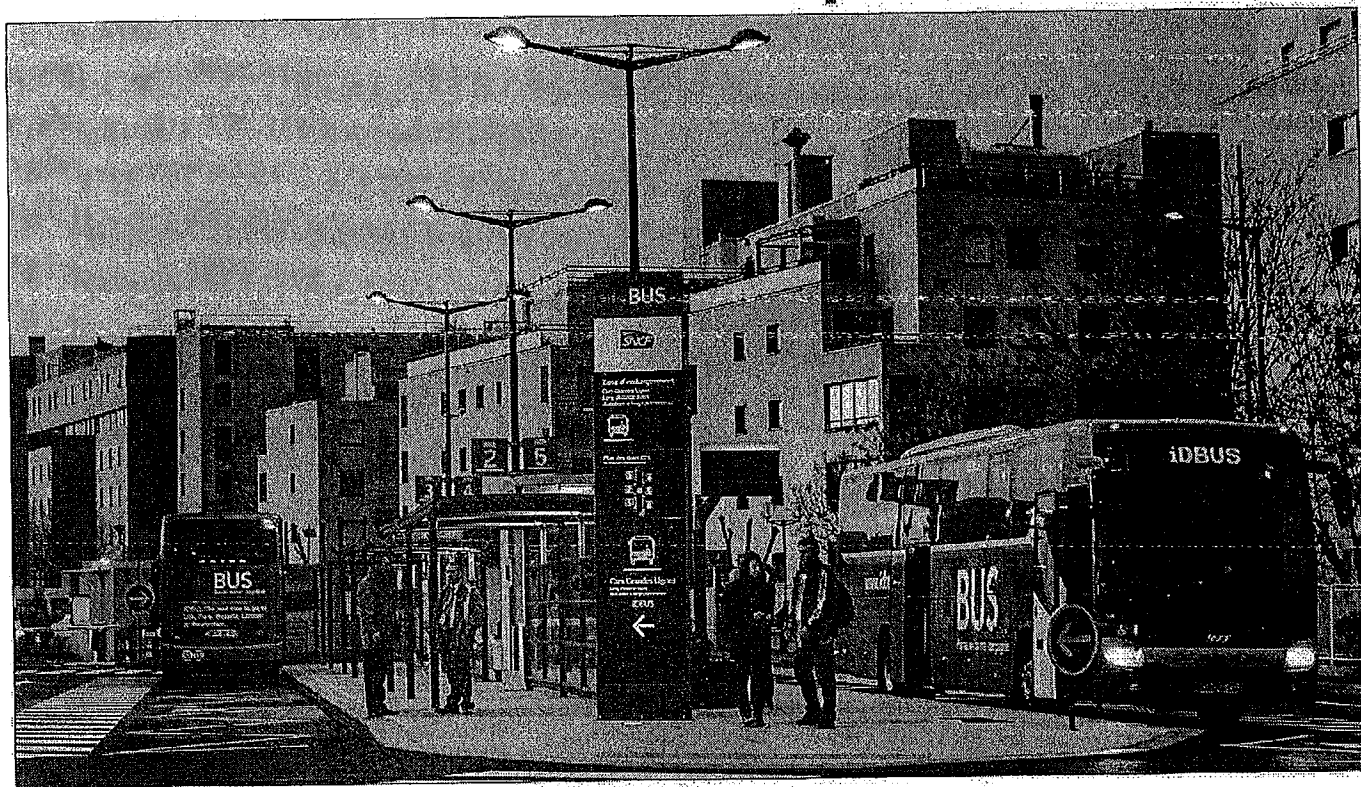
Liste des documents :

- Document 1 :** « Gares routières : le chaînon manquant » – *Transport public* – Mars 2015 – 2 pages
- Document 2 :** « Les gares routières en Ile-de-France » – *STIF* – Mars 2013 – 4 pages
- Document 3 :** « Nouveau règlement d'exploitation de la gare routière de voyageurs de Nevers » – *Conseil général de la Nièvre – Séance du 27 janvier 2014* – 6 pages
- Document 4 :** « Ordonnance n° 45-2497 du 24 octobre 1945 sur les gares routières de voyageurs » (extraits) – *Légifrance* – 14 septembre 2015 – 6 pages
- Document 5 :** « Cahier de références pour la conception, la réalisation et l'exploitation des gares routières d'Ile-de-France » (extraits) – *STIF* – Mai 2009 – 3 pages
- Document 6 :** « Les gares routières, point noir du transport par autocar » – *AFP* – 15 août 2015 – 2 pages
- Document 7 :** « Art. 5 de la loi n° 2015-990 du 6 août 2015 pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques » – *Légifrance* – consulté en décembre 2015 – 2 pages
- Document 8 :** « Art. L1213-3-1 du Code des Transports » – *Légifrance* – consulté en décembre 2015 – 1 page

Documents reproduits avec l'autorisation du CFC

Certains documents peuvent comporter des renvois à des notes ou à des documents non fournis car non indispensables à la compréhension du sujet.

Gares routières : le chaînon manquant



Le développement des lignes régulières par autocar pourrait être freiné par un problème logistique depuis trop longtemps ignoré en France. Celui des gares routières. En effet, les points d'embarquement et de dépose des passagers doivent obligatoirement être connectés avec d'autres modes de transport collectif, que ce soit des lignes urbaines ou interurbaines fortes ou des gares ferroviaires. Et le moins que l'on puisse dire, c'est qu'en France le sujet est loin d'être prioritaire.

« Il y a un problème d'accès aux gares routières en France. Il n'y a pas de règles lisibles et opposables. On a même du mal à savoir qui les gère en local », explique Maria Harti. Ainsi, IDBUS a dû abandonner deux liaisons entre Londres et Lyon « parce que malgré nos demandes répétées nous n'avons jamais obtenu l'accès à l'une des deux gares routières de Marne-la-Vallée. Or, pour atteindre les objectifs de remplissage de cette

ligne, nous devons absolument faire un stop à Marne-la-Vallée », déplore la directrice générale d'IDBUS. Michel Seyt, président de la FNTV, qui dénonce également ce vide institutionnel, réclame qu'une autorité compétente soit désignée pour la gouvernance de ces gares. « Nous avons besoin d'une véritable autorité organisatrice de la mobilité ayant les compétences et les moyens financiers de répondre aux besoins de déplacements de nos concitoyens. » Une

autorité organisatrice qui, pour Michel Seyt, devrait se situer au niveau régional : « C'est la bonne taille pour harmoniser le maillage entre les TBR et les lignes d'autocar, la tarification, la communication et l'information voyageurs. » Pour Eurolines qui a l'activité la plus importante en France, c'est un peu le règne de la débrouille. « À Paris, nos cars ont pour point de départ la gare routière de Gallieni qui fonctionne bien, mais pour les points de desserte nous faisons un

peu comme nous pouvons. C'est plutôt rare les bonnes gares routières», explique Laurence Broseta.

Alain-Jean Berthelot enfonce le clou : «Les gares routières ont été délaissées et participent à l'image obsolète de notre métier. Tout le monde s'est désintéressé de la problématique des points de connexion qui doivent pourtant répondre au droit européen du passager. Il va falloir réhabiliter des locaux à certains endroits; il faudra en créer à d'autres. Nous préférons désormais parler de pôle de mobilité ou de pôle multimodal lorsque celui-ci est liaison avec des transports en commun.» Pour le président de Réunir, il faut aussi bien déterminer l'emplacement de ces pôles de mobilité. «Les gares routières ont été construites à une époque où les agglomérations étaient moins étendues. À certains endroits, on nous oblige à venir encombrer le centre-ville où nous perdons beaucoup de temps dans le trafic, alors que nos clients veulent avoir un temps de transport qui leur est assuré.»

De son côté, Laurence Broseta se dit prête «à dialoguer et à travailler avec les collectivités pour déterminer l'emplacement de ces indispensables pôles d'échanges».

Conscient de ce problème, qui a fait l'objet d'un long chapitre dans le rapport de l'autorité de la concurrence, le législateur a introduit dans la loi un certain nombre de mesures en ce sens. Ainsi, l'article 4 prévoit la refonte du cadre juridique applicable aux gares routières de voyageurs, et notamment celui de l'ordonnance n° 45-2497 du 24 octobre 1945 qui régit les gares routières de voyageurs. Il indique que «le Gouvernement est autorisé à prendre par ordonnance, dans un délai de six mois à compter de la publication de la présente loi, toute mesure relevant du domaine de la loi afin de modifier les règles applicables en matière de création, d'aménagement et d'exploitation des gares routières de voyageurs par



les personnes publiques et privées; définir les principes applicables en matière d'accès à ces gares par les entreprises de transport public routier de personnes; et modifier les règles applicables en matière de police dans ces gares pour garantir l'accès à celles-ci des usagers et des opérateurs, de façon à assurer leur participation effective au développement et au bon fonctionnement du transport routier de personnes».

C'est à l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières (Arafer), le nouveau nom de l'Araf, dont le pouvoir va s'étendre aux autoroutes et au transport routier, qu'incombera la compétence «d'édicter des règles d'accès et d'en assurer le contrôle et de définir les conditions dans lesquelles cette autorité peut être saisie en cas de différend portant sur l'accès à ces gares ou sur leur utilisation».

Le cadre juridique va exister. Reste maintenant à convaincre les acteurs locaux de l'importance qu'il y a à développer ces pôles d'échanges et pas seulement pour les lignes longue distance.

ROBERT VIENNET

Voies réservées sur autoroute

Pour Michel Seyt, si l'on veut que le transfert modal de la voiture particulière vers le transport collectif s'accélère, il faut donner un avantage aux autocars et aux autobus aux entrées des agglomérations: «Nous plaçons pour que les autocars bénéficient de voies réservées à l'entrée et à la sortie des villes afin de ne plus être englués dans les embouteillages. L'exemple de Grenoble, qui permet aux cars de circuler sur les bornes d'arrêt d'urgence aux heures de pointe, doit être reproduit.» Message en partie entendu en Ile-de-France, puisque dès ce printemps des voies seront déléguées aux véhicules de transport en commun aux entrées de Paris sur les autoroutes A1 vers Roissy et A6 vers Orly. À terme, ce ne sont pas moins de 11 voies qui seront ainsi réservées aux heures de pointe en Ile-de-France.

Les gares routières

en Île-de-France

STIF – Mars 2013

Fidre 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 :

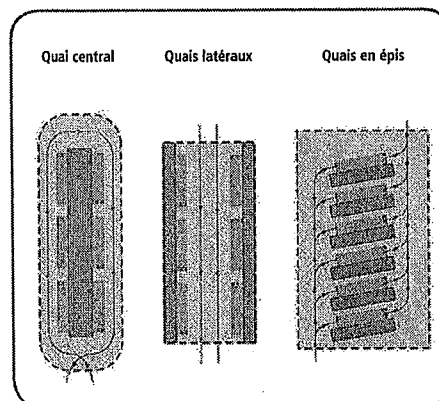
- ♦ en moyenne 40 % pour des correspondances bus-bus,
- ♦ en moyenne 35 % pour des correspondances bus-train,
- ♦ en moyenne 25 % pour accéder à la ville.

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

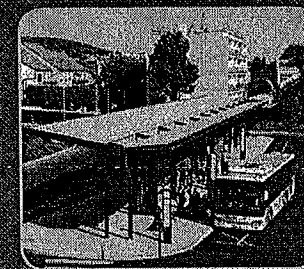
Une insertion paysagère de la gare routière dans la continuité de cheminement entre un parc et la gare RER.



Autres exemples



Gare routière de Lagny-Thorigny



Gare routière d'Herblay

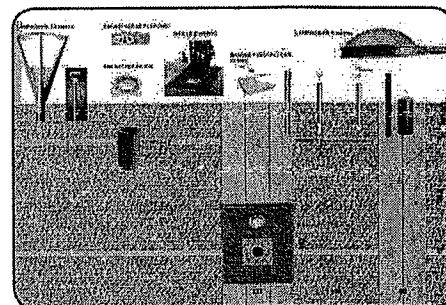
La dimension urbaine des gares routières

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.

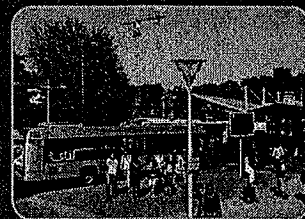
Le maître d'ouvrage et futur propriétaire de gare routière est l'unique interlocuteur du STIF pour l'octroi de ses financements. Si le maître d'ouvrage n'est pas le propriétaire du foncier, il devra obtenir la maîtrise du foncier avant de contractualiser le financement du STIF : soit par acquisition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



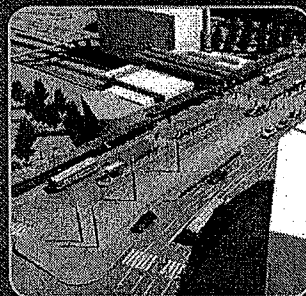
En images

Deux projets de gares routières

En intermodalité avec un tramway, Vélizy et Garges Sarcelles.



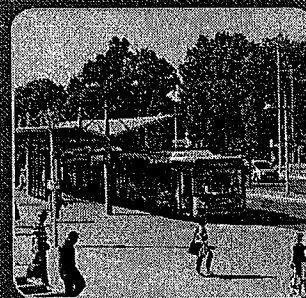
Vélizy



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 :

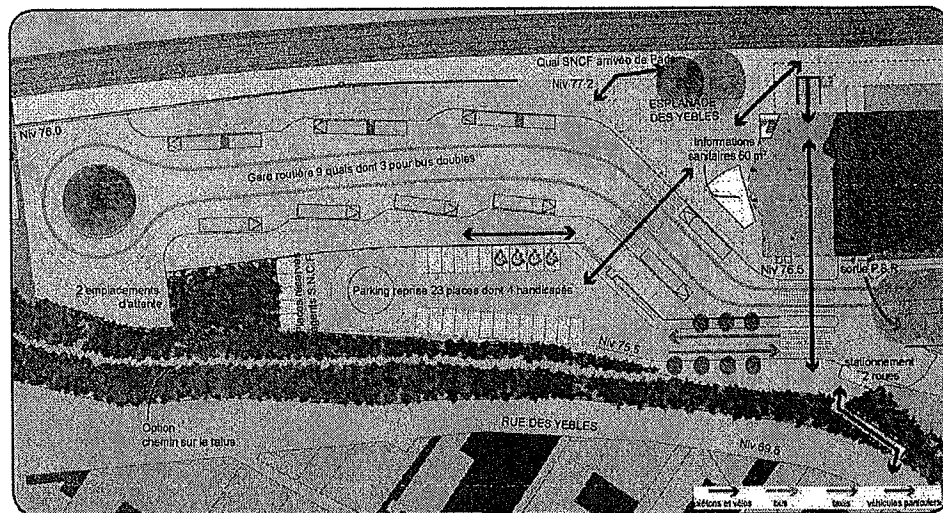
- redevance de mise à disposition de services liés à l'exploitation des réseaux de bus : le Schéma Directeur instaure cette redevance dite « redevance au départ » payée par les

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.



photos : © Crédits photos : STIF (Christophe Recoura) - Agence Richez et associés.

DOCUMENT 3

Conseil général de la Nièvre – Séance du 27 janvier 2014

AXE 'Nièvre naturellement attractive'
FONCTION 8-TRANSPORT
Politique transports

NOUVEAU REGLEMENT D'EXPLOITATION DE LA GARE ROUTIERE DE VOYAGEURS DE NEVERS

RESUME

Ce rapport est consacré à la mise en place d'un nouveau règlement intérieur pour l'exploitation de la gare routière de voyageurs de Nevers.

LE CADRE DE REFERENCE

Ce projet fait partie d'un dossier majeur de la démarche Nièvre 2021. En effet, pour bien vivre ensemble, il est nécessaire de respecter certaines règles de vie en collectivité. Ce document, en définissant entre autres les conditions d'accès à cet équipement, contribue à faire de la Nièvre une terre naturellement attractive.

LA PRESENTATION DU DOSSIER

Conformément au décret N°48-448 du 16 mars 1948 relatif à la police et à la sécurité de l'exploitation des gares routières de voyageurs et aux textes subséquents, la gare routière est dotée d'un règlement intérieur d'exploitation spécifique à l'attention de son personnel, des entreprises de transport public de voyageurs, des sociétés d'autocars, des voyageurs et d'une façon générale, à tous les acteurs en contact avec l'équipement.

Il recense toutes les dispositions nécessaires pour le bon fonctionnement de la gare routière.

Le gestionnaire actuel de la gare routière, EFFIA, propose un ajustement du règlement actuel de la gare routière notamment au niveau des horaires d'accueil, de la facturation faite par le Département, de l'information à lui transmettre à la rentrée scolaire et lors de perturbations et/ou de retards et des conditions d'accueil des animaux sur le site. Le projet de nouveau règlement est joint au présent rapport.

LA PROPOSITION

Je vous propose :

- d'approuver le nouveau règlement d'exploitation de la gare routière de voyageurs de Nevers
- d'autoriser le Président à signer tous les courriers et documents s'y rapportant

REGLEMENT D'EXPLOITATION DE LA GARE ROUTIERE DE VOYAGEURS DE NEVERS

VU l'ordonnance n°45-2497 du 24 Octobre 1945 modifiée ;
VU le décret n°48-448 du 16 mars 1948 relatif à la police et à la sécurité de l'exploitation des gares routières de voyageurs ;
VU le Code général des collectivités territoriales ;
VU le Code de la route ;
VU le Code des transports ;
VU l'arrêté préfectoral du 30 mai 2012 portant sur l'autorisation d'installation d'un système de vidéo surveillance ;
VU le marché n°10S0048 du 3 août 2011 ;

Article 1 : Objet

Le présent règlement a pour objet de définir les conditions générales d'accès et d'utilisation de la gare routière de voyageurs de Nevers. Il vise à assurer la sécurité et la tranquillité des usagers. Il vaut règlement intérieur de la gare routière.

Article 2 : Services assurés par la gare routière

La gare routière est ouverte au service des voyageurs et des bagages transportés par autobus et autocars, suivant notamment les dispositions de l'article 3 du cahier des clauses techniques particulières du marché susvisé.

Toutes les entreprises de transport routier public de voyageurs desservant ou partant de Nevers peuvent utiliser les installations et services de la gare routière que l'exploitant est tenu de mettre à leur disposition. Il est toutefois nécessaire d'aviser préalablement l'exploitant de son passage, ceci pour faciliter la gestion de la disponibilité des quais.

Article 3 : Horaires d'ouverture

Les services de la gare routière sont ouverts du lundi au samedi de 6h45 à 20h15 sauf les jours fériés. En dehors de ces horaires, l'accès aux installations (hors salle d'attente et salle de repos des conducteurs) est possible pour les usagers et les exploitants autorisés.

Article 4 : Assurances

Les autocars, bus et taxis desservant la gare routière devront être assurés dans les conditions réglementaires, et leurs polices devront en outre prévoir la couverture des risques inhérents à l'entrée, à la sortie, à la circulation et au stationnement dans la gare routière, tant du fait des manœuvres que de toutes les opérations à effectuer dans la gare.

L'ensemble des dommages causés par les entrepreneurs de transport ou leurs préposés aux installations, aux tiers ainsi qu'à l'exploitant et à ses préposés, tant à l'intérieur des bâtiments que dans le reste de l'enceinte de la gare routière, restera entièrement à leur charge.

Article 5 : Facturation

Tout passage en gare routière est soumis à des taxes de mise à quai et de stationnement fixées par le Conseil Général de la Nièvre. Les arrivées et départs des autocars et autobus enregistrés préalablement sont des passages théoriques. Toute suppression ou annulation d'un passage doit

être signalée dans un délai de 48h à l'agent d'exploitation de la gare routière. En cas d'absence d'information, elle fera l'objet d'une facturation par le Conseil Général de la Nièvre.

Article 6 : Rentrée scolaire

Tous les transporteurs usagers de la gare routière doivent impérativement transmettre leurs passages prévus à la rentrée scolaire de l'année « n » avant fin juillet de l'année « n » afin d'établir l'état général des passages en gare routière et l'attribution des quais. L'information concernant l'affectation des quais leur sera transmise dès que la totalité des enregistrements sera effective. Il est important que les transporteurs et les agents de la gare routière soient réactifs pour le bien être des usagers.

Article 7 : Circulation des véhicules

La circulation dans l'enceinte de la gare routière est strictement limitée aux véhicules autorisés (bus, autocars, taxis), ou titulaires d'une autorisation.

Les règles du Code de la route sont applicables dans l'ensemble de l'enceinte.

La vitesse de tous les véhicules circulant dans l'enceinte de la gare est limitée à 20km/h. Tout conducteur doit respecter la signalisation implantée dans l'enceinte de la gare routière.

Lorsqu'ils quittent les installations de la gare routière pour rejoindre la circulation en direction de la rue du chemin de fer, les véhicules, d'un poids total en charge supérieur à 3.5 tonnes, ne doivent pas sortir sur le giratoire assurant la jonction de la rue de Charleville et de la rue de la Passière mais doivent obligatoirement emprunter la voie de sortie de la gare routière débouchant directement sur la rue de Charleville, au droit de la rue Claude Tillier.

Article 8 : Contrôle d'accès

L'accès à la gare routière est interdit à toute personne en état d'ébriété ou dont le comportement serait contraire aux bonnes mœurs ou de nature à porter atteinte à la sécurité des usagers, des véhicules ou des installations.

Article 9 : Rôle de l'Exploitant

L'Exploitant, ou son représentant, est responsable du maintien de l'ordre et du respect du règlement intérieur. Il peut, en cas de nécessité, faire appel aux forces de Police afin d'expulser la ou les personnes qui ne se conformeraient pas aux dispositions du présent règlement.

Il assure l'affichage des documents réglementaires (plans d'évacuation, consignes spécifiques, etc.) et notamment celui du décret 48-448 susvisé.

Les usagers de la gare routière et le personnel des entreprises de transport doivent se conformer strictement aux ordres, indications ou avis qui leur seront donnés par l'exploitant, soit par voie d'affichage, soit verbalement par l'intermédiaire du personnel de la gare.

Article 10 : Activités prohibées

Toute activité contraire aux lois et règlement en vigueur, ainsi qu'à la tranquillité et la salubrité publique et à l'article 3 du cahier des clauses techniques particulières du marché sont prohibées, à savoir notamment :

- la consommation d'alcool,
- les sollicitations de toutes natures, et notamment financières, envers les usagers,
- l'occupation abusive de la salle d'attente et des quais,
- l'usage du tabac dans les parties couvertes,
- les atteintes à l'état de propreté des locaux et installations,
- l'apposition non autorisée d'affiches, d'inscriptions, de dessins ou de signes,
- le stationnement en double file,
- les dégradations de toutes sortes,
- la consommation de produits illicites tels que les stupéfiants,

- les atteintes à l'état de propreté (urine, déjections, etc.),
- l'atteinte à la quiétude des usagers,
- le port d'armes de toute nature que ce soit,
- les querelles violentes avec échanges de coups,
- l'attentat à la pudeur.

Article 11 : Affichages, sondages ou enquêtes

L'apposition d'affiches, tracts, la diffusion ou la distribution de tout objet ou document est soumise à l'accord préalable du Conseil Général de la Nièvre.

Tout sondage et enquête, auprès de la clientèle ou du public de la gare routière, autre que celui prescrit par le Conseil Général de la Nièvre est soumis à l'accord préalable du Conseil Général de la Nièvre.

Article 12 : Tranquillité des usagers

L'utilisation d'appareils ou d'instruments sonores est autorisée dans l'ensemble des installations ; toutefois, le volume sonore doit respecter la tranquillité de l'ensemble des voyageurs et ne pas gêner la diffusion des annonces.

Tout contrevenant à ces dispositions sera prié de quitter immédiatement l'enceinte de la gare routière.

Article 13 : Accueil des animaux

Les animaux ne sont pas admis dans la salle d'attente de la gare routière. Toutefois il est fait exception à cette règle :

- pour les chiens guides, d'aveugles ou de personnes handicapées, ayant fait l'objet d'un dressage spécifique,
- pour les animaux de petite taille (chiens, chats, oiseaux...). Ils sont admis dans la salle d'accueil à condition d'être transportés dans un panier ou une cage et ne pas salir ou incommoder les autres utilisateurs,
- pour les chiens, ils devront être tenus en laisse; ils ne devront pas salir les lieux ou incommoder les autres utilisateurs,
- pour les chiens de 2ème catégorie, à condition qu'ils soient muselés et tenus en laisse par une personne majeure. A tout moment, le récépissé de déclaration ainsi que l'attestation d'assurance et le certificat de vaccination antirabique valide doivent pouvoir être présentés aux forces de l'ordre. Il est rappelé que peuvent détenir ces animaux les personnes âgées de plus de 18 ans, qui ne sont pas sous tutelle, ni condamnées pour crime ou à une peine d'emprisonnement avec ou sans sursis pour des délits inscrits au bulletin n°2 du casier judiciaire, et ne s'étant pas fait retirer la propriété ou la garde de son animal.

Les chiens de 1^{ère} catégorie ainsi que les NAC (Nouveaux Animaux de Compagnie) sont interdits.

Les propriétaires d'animaux sont entièrement responsables de toute dégradation ou de tout accident subi par leur animal ou causé par ce dernier.

Article 14 : Local conducteurs

L'accès au local conducteurs est exclusivement réservé aux conductrices et conducteurs en rupture de charge à la gare routière de Nevers et aux personnels de la gare routière. Les utilisateurs doivent respecter la propreté des lieux. Aucun conducteur n'est autorisé à déposer du matériel lui appartenant ou appartenant à l'entreprise de transport qui l'emploie sans une autorisation expresse et préalable de la part de l'Exploitant.

Article 15 : Opération sur les véhicules

Pendant leur durée de stationnement autorisée à quai, ainsi que dans l'ensemble des installations de la gare routière, il est interdit de laver les véhicules ou de les ravitailler en fluides (eau, carburant, huile, vidange des toilettes, etc.). Plus généralement, toute opération de maintenance sur les véhicules est interdite dans l'enceinte de la gare routière.

Tout véhicule en panne devra immédiatement être enlevé du quai où il stationne. Dans le cas où la panne ne permettrait pas au véhicule d'effectuer le mouvement par ses propres moyens, et si son propriétaire n'assure pas son déplacement dans les délais prescrits par l'Exploitant, le dégagement du véhicule vers le parking sera effectué d'office sur l'initiative de l'Exploitant, aux frais et risques du propriétaire sans que ce dernier ne puisse réclamer une quelconque indemnité du fait du déplacement.

Article 16 : Réclamations

Conformément à l'article 20 du décret 48-448 du 16 mars 1948, un registre de réclamations est tenu ouvert par l'Exploitant.

Il est destiné à recevoir les réclamations et les suggestions des voyageurs et des transporteurs concernant l'exploitation de la gare routière ou des services de transports qui la fréquentent.

Les modalités de tenue du registre et de contrôle sont définies par le décret susvisé.

Les plaintes sont transmises chaque mois au Conseil Général par l'Exploitant de la gare.

Toutefois, l'Exploitant transmet sans délai au Conseil Général les plaintes se rapportant à la sécurité des biens ou des personnes.

Article 17 : Vente de titres de transport

L'Exploitant de la gare assure la vente des titres de transport pour le compte des entreprises de transports qui le souhaitent. Cette activité est comprise dans la mission pour laquelle il est rémunéré par le Conseil Général et il ne peut donc prétendre à percevoir une commission sur ces ventes. Les entreprises doivent faire parvenir une demande préalable au Conseil Général de la Nièvre. Ce dernier lui notifiera ensuite sa décision et en informera l'Exploitant.

Article 18 : Horaires des quais et stationnement

Les horaires de toutes les lignes régulières desservant la gare seront portés à la connaissance du public au moyen d'affiches apposées par l'exploitant sur les poteaux de quais prévus à cet effet et par affichage en gare. L'Exploitant tiendra constamment à la disposition des usagers des fiches horaires à emporter. Ces dernières lui seront fournies par le Conseil Général.

Dans le cas de modifications des horaires ou de créations de services nouveaux, l'exploitant apportera sous 48 heures toutes les corrections nécessaires sur les horaires affichés. Il attirera l'attention des usagers sur ces modifications par tous moyens à sa convenance (affiches, annonces vocales, etc.).

Article 19 : Affectation des quais et stationnement

L'affectation des quais de la gare aux différents services est réalisée par l'exploitant en fonction du trafic. A leur entrée dans les installations, les conducteurs doivent consulter le panneau d'affectation et rejoindre sans délai le quai qui leur est assigné.

Le public est informé de l'affectation des postes à quais par voie d'affichage.

En cas d'urgence ou de panne des voies d'affichage, les modifications ou informations qui viendraient à être apportées à cette affectation seront portées sans délai à la connaissance des chauffeurs et des usagers par l'Exploitant par tous moyens à sa convenance (affiches, annonces vocales, etc.).

Il est interdit d'arrêter ou de stationner les véhicules en dehors de l'emplacement qui leur a été assigné par l'Exploitant de la gare routière. Après une mise en demeure verbale restée sans effet,

l'Exploitant pourra faire procéder à l'enlèvement du véhicule gênant aux frais et risques du propriétaire sans que ce dernier puisse réclamer une quelconque indemnité du fait dudit enlèvement.

Les véhicules ne doivent pas regagner le quai qui leur a été affecté avant l'heure qui aura été fixée par l'Exploitant de la gare en fonction de l'horaire de départ et des nécessités d'exploitation du site. Ils doivent quitter la gare à l'heure prévue par l'horaire, sans aucun retard, afin de ne pas pénaliser le plan d'exploitation établi par l'Exploitant.

Dans le cas contraire, et pour des raisons liées au respect des horaires de son itinéraire, le conducteur d'autobus/autocar devra prévenir le représentant de la gare routière qui en rendra compte au Conseil Général de la Nièvre.

Article 20: En cas de perturbation et/ou retard

En cas de retard supérieur à 5 minutes ou de perturbation sur le réseau de transport, le transporteur devra impérativement avertir l'agent d'accueil de la gare routière au 03.86.57.16.39 afin que celui-ci mette en place un affichage destiné à la clientèle sur les panneaux dynamiques.

Article 21: Civilité

La civilité est de rigueur par les utilisateurs (conducteurs et clients) et les agents d'exploitation de la gare routière pour le bien de tous (professionnel et relationnel).

Article 22: Opposabilité

Le présent règlement doit être parfaitement connu des personnes chargées de son application.

Le non-respect de l'une de ces dispositions peut donner lieu, de la part du Conseil Général de la Nièvre, à l'engagement de toute action judiciaire devant la ou les juridictions compétentes.

Les dispositions du présent règlement doivent être affichées dans l'enceinte de la gare routière de Nevers de manière à être clairement et facilement lisibles.

Le présent règlement a été adopté par le Conseil Général de la Nièvre, réuni en assemblée plénière, le 27 janvier 2014 et prend effet de plein droit à compter du 1^{er} février 2014.

Le Président du Conseil Général,

Patrice JOLY

ORDONNANCE

Ordonnance n° 45-2497 du 24 octobre 1945 sur les gares routières de voyageurs (extraits)

Version consolidée au 14 septembre 2015

Le Gouvernement provisoire de la République française,

Sur le rapport du ministre des travaux publics et des transports, du ministre de l'intérieur, du ministre de l'économie nationale et des finances, du garde des sceaux, ministre de la justice, et du ministre de la reconstruction et de l'urbanisme,

Vu l'ordonnance du 3 juin 1943 portant institution du Comité français de la libération nationale, ensemble les ordonnances des 3 juin et 4 septembre 1944 ;

Vu l'ordonnance du 9 août 1944 portant rétablissement de la légalité républicaine, ensemble les ordonnances additionnelles qui l'ont complétée ;

Le conseil d'Etat entendu,

Ordonne :

Titre I : Dispositions générales

Article 1

Constitue une gare routière de voyageurs toute installation dont l'objet est de faciliter au public l'usage des services de transports publics automobiles routiers de voyageurs desservant une localité, en liaison éventuelle avec les autres modes de transports. Elle peut être utilisée, en outre, pour le service des messageries ou le service postal.

Les locaux ou emplacements spécialement affectés au garage, à l'entretien et à la réparation des véhicules automobiles appelés à desservir une gare routière de voyageurs ne font pas partie de la gare.

Article 2

Une gare routière de voyageurs est dite publique lorsque toute entreprise de transports publics de voyageurs desservant la localité a le droit de l'utiliser.

Article 3

Toute gare routière de voyageurs qui n'est pas publique au sens de l'article précédent est dite privée.

Entre notamment dans la catégorie de gares privées une gare créée par un transporteur public ou un groupement de transporteurs publics et réservée en principe aux services qu'assurent cet entrepreneur ou ce groupement : elle ne perd pas ce caractère si le créateur de la gare consent à la mettre à la disposition d'autres transporteurs.

Les gares privées sont soumises au régime de l'autorisation.

(...)

Titre I : Gares routières publiques de voyageurs

Chapitre II : Déclaration d'utilité publique. (abrogé)

Article 13 (abrogé)

Abrogé par Ordonnance 58-997 1958-10-23 art. 56 JORF 24 octobre 1958.

Chapitre III : Exploitation.

Article 14

La desserte et l'usage des gares routières publiques de voyageurs, dans les conditions prescrites par le cahier des charges de ces gares, sont obligatoires pour toute entreprise de transports publics de voyageurs ou de messageries desservant la localité, à l'exception des entreprises qui sont désignées par le ministre des transports ou son délégué, après audition du concessionnaire ou fermier, et, s'il y a lieu, de la collectivité locale intéressée.

Titre II : Gares routières publiques de voyageurs

Chapitre III : Exploitation

Article 15

Le ministre chargé des transports ou le préfet délégué peut interdire la montée des voyageurs dans les véhicules de transports en commun desservant une gare routière publique de voyageurs, à l'intérieur d'un périmètre entourant cette gare. Ce périmètre est déterminé après avis du maire et après audition du concessionnaire ou du fermier ainsi que, s'il y a lieu, de la collectivité locale intéressée. Le ministre peut également prescrire que les véhicules de transport en commun pour lesquels la localité constitue tête de ligne soient vides de voyageurs lorsqu'ils se présentent dans la gare routière pour prendre le départ.

Article 16

Les répercussions que peut entraîner sur l'exploitation des lignes l'application des articles 14 et 15 ci-dessus n'ouvrent en aucun cas droit à indemnité aux transporteurs.

Chapitre IV : Régime financier.

Article 17

Le cahier des charges détermine les taux maximum des taxes dont la perception est autorisée sur les transporteurs routiers, les entreprises diverses et le public qui utilisent la gare routière publique de voyageurs.

Article 18

Dans la limite de ces maximums, les tarifs d'application sont homologués par le préfet sur la proposition du service du contrôle.

Article 19

Les transporteurs routiers peuvent être autorisés à percevoir, en supplément des tarifs de transport de leur exploitation, sur les voyageurs et messageries à destination ou en provenance de la localité desservie par la gare routière publique de voyageurs et empruntant des services utilisant la gare, des surtaxes spéciales, destinées à subvenir en totalité ou partie aux charges qui résultent pour eux des taxes auxquelles ils sont assujettis en application de l'article 17 ci-dessus, dans la limite toutefois de la partie de ces taxes qui correspond aux charges de construction de la gare routière ainsi qu'aux dépenses nécessitées par la transformation ou l'amélioration des installations intéressant directement les voyageurs.

Article 20 (abrogé)

Abrogé par LOI n°2014-872 du 4 août 2014 - art. 2

Article 21

Le cahier des charges détermine, s'il y a lieu, les redevances que l'exploitant est tenu de verser d'une part, en compensation des charges que la collectivité publique a assumées pour la construction de la gare routière publique de voyageurs ainsi que pour les transformations ou

améliorations des installations de la gare et, d'autre part, en raison des avantages qu'il retire de l'utilisation de ces installations.

Article 22

Si la construction d'une gare routière publique de voyageurs ou l'aménagement de ses dépendances entraîne l'occupation d'une partie du domaine public national, départemental ou communal, concédé ou non, le changement d'affectation qui en résulte est prononcé par la décision du ministre des transports, ou de son délégué, approuvant le projet d'exécution. Il n'entraîne le paiement d'aucune indemnité à la collectivité propriétaire du domaine public, sauf dans le cas où ce changement lui causerait un dommage direct, matériel et certain.

NOTA :

Abrogé en tant qu'il donne compétence au ministre chargé des transports ou à son délégué pour prendre certaines décisions en matières de gares routières de voyageurs, Décret n. 77-853,22 juillet 1977, art. 1er.

Article 23

Le cahier des charges détermine, le cas échéant, les redevances que l'exploitant peut être tenu de verser à la commune, en compensation des taxes que celle-ci cesse de percevoir au titre des permis de stationnement prévus à l'article 98 de la loi du 5 avril 1884, du fait de la mise en service de la gare routière publique de voyageurs.

Article 24

L'autorité qui a concédé ou affermé une gare routière publique de voyageurs a toujours le droit de racheter ou reviser la concession ou l'affermage soit à l'amiable, soit aux conditions du cahier des charges. Le cahier des charges fixe notamment les conditions auxquelles cette autorité peut poursuivre la révision ou le rachat d'office de la concession ou de l'affermage, lorsque la gare routière n'est plus en mesure de faire face aux besoins ou que son exploitation est en déficit important et permanent.

Chapitre V : Police des gares routières publiques de voyageurs.

Article 25

Sont applicables aux gares routières publiques de voyageurs les lois et règlements sur la grande voirie qui ont pour objet d'assurer la conservation des ouvrages des routes.

La répression des contraventions à ces lois et règlements est poursuivie conformément au décret du 28 décembre 1926 sur l'unification des compétences en matière de police de la circulation et de la conservation des voies publiques.

Article 26

Est punie d'une amende de deux cents francs à dix mille francs (2 à 100 F) toute infraction aux dispositions des règlements qui fixent, en exécution de l'article 38 de la présente ordonnance, les règles relatives à la police et à la sécurité des gares routières, ainsi qu'aux prescriptions des arrêtés qui interviendront en application des articles 14, 15, 27 (alinéa 3°) et 31 de la présente ordonnance.

En cas de récidive dans l'année, l'amende est portée au double et le tribunal peut, selon les circonstances, prononcer, en outre, un emprisonnement de six jours à un mois.

Le décret du 30 juin 1934 simplifiant la procédure relative aux infractions à la police des chemins de fer est applicable aux gares routières publiques de voyageurs.

Article 29

Les infractions visées à l'article 27 sont constatées par les mêmes agents et dans les mêmes conditions qu'en matière de coordination des transports routiers.

Article 30

Toute attaque, toute résistance avec violence ou voies de fait envers les agents commissionnés des gares routières publiques de voyageurs dans l'exercice de leurs fonctions est punie

conformément aux dispositions des articles 209 et suivants du Code pénal.

Article 31

Le préfet est chargé de la police des gares routières publiques de voyageurs ; il peut déléguer cette attribution au maire.

Chapitre II : Police des gares routières publiques de voyageurs.

Article 27

En cas d'infractions réitérées par un entrepreneur de transports publics aux dispositions de la présente ordonnance ainsi qu'à la réglementation d'une gare routière publique de voyageurs, il peut être fait application des mesures coercitives ci-après.

Si, après mise en demeure, l'entrepreneur ne se soumet pas, le préfet, après avis du comité technique départemental des transports, peut :

Soit suspendre, sans indemnité, pour une période pouvant aller jusqu'à deux mois, le service exploité par cet entrepreneur et faire assurer ce service, s'il y a lieu, par une autre entreprise, aux risques et périls du contrevenant, pendant la durée d'application de cette mesure ;

Soit ordonner, à titre temporaire ou définitif, l'établissement d'une régie aux frais de l'entrepreneur ou, après mise en adjudication publique, l'exploitation de la ligne par une autre entreprise.

Le comité technique départemental doit se prononcer dans le délai d'un mois sur l'application de la mesure envisagée, faute de quoi son avis est réputé favorable à cette application.

Chapitre V : Police des gares publiques routières de voyageurs.

Article 28

Les concessionnaires ou fermiers d'une gare routière publique de voyageurs sont responsables soit envers l'autorité concédante, soit envers les particuliers, du dommage causé par les administrateurs, directeurs ou employés à un titre quelconque au service de l'exploitation de la gare.

Titre III : Gares routières privées à l'usage de voyageurs.

Article 32

L'autorisation de maintenir ou de créer une gare routière privée est délivrée par le ministre des transports ou son délégué.

Pour les gares routières privées établies ou à établir en totalité ou en partie sur le domaine public, l'acte d'autorisation peut imposer l'obligation moyennant une redevance prévue audit acte d'accorder l'usage de la gare à certains transports autres que ceux du transporteur et du groupement de transporteurs qui demandent l'autorisation de maintenir ou de créer la gare.

Titre III : Gares routières privées à l'usage des voyageurs

Article 33

Les gares routières privées ne peuvent être transformées en gares publiques que moyennant acquisition à l'amiable ou par voie d'expropriation des installations et aménagements immobiliers de la gare.

Article 34

Les dispositions de l'article 26 et des articles 28 à 31 ci-dessus, sont applicables aux gares routières privées.

Titre IV : Dispositions diverses

Article 35

Le contrôle de la construction, de l'entretien et de l'exploitation des gares routières publiques de voyageurs est, dans tous les cas, exercé par le service des ponts et chaussées, sous l'autorité du ministre des transports. Les frais de contrôle sont à la charge des concessionnaires. Ils sont fixés par le ministre des transports.

Article 36

Modifié par LOI n°2010-853 du 23 juillet 2010 - art. 8

Les chambres de commerce et d'industrie territoriales peuvent recevoir la concession ou l'affermage des gares publiques routières de voyageurs. Elles peuvent également faire partie de sociétés créées en vue de recevoir la concession d'une gare routière publique de voyageurs.

Article 36 bis

Les communes ou les syndicats de communes, dans les conditions prévues au titre II du décret du 28 décembre 1926, et les départements peuvent, soit acquérir des actions des sociétés chargées d'exploiter des gares routières publiques de voyageurs, soit recevoir, à titre de redevances, des actions d'apport ou des parts de fondateur.

La participation totale des communes ou des syndicats de communes et des départements ne pourra excéder 65 % du capital social. Celle de chaque collectivité prise isolément ne pourra dépasser 40 %.

Les statuts des sociétés visées aux alinéas précédents seront approuvés dans les conditions prévues à l'article 6.

Article 37 (abrogé)

Article 38

Des règlements d'administration publique déterminent :

- 1° La procédure à suivre pour la concession ou l'affermage d'une gare routière publique de voyageurs et notamment la forme des enquêtes auxquelles il y a lieu de procéder dans les cas prévus aux articles 6 et 13, les modalités d'approbation des actes de concession et d'affermage ainsi que des projets de construction des gares ;
- 2° Les mesures relatives à la police et à la sécurité de l'exploitation des gares routières de voyageurs publiques et privées ;
- 3° La procédure d'institution, l'assiette, le taux, le mode de perception et l'emploi des surtaxes instituées au profit des transporteurs routiers en application de l'article 19 de la présente ordonnance ;
- 4° Les dispositions spéciales à prévoir, le cas échéant, pour l'exploitation en régie par le département ou la commune, dans les conditions prévues à l'article 10 ;
- 5° Et, d'une manière générale, toutes les dispositions nécessaires à l'exécution de la présente ordonnance.

Titre V : Dispositions diverses

Article 39

Il sera établi un ou plusieurs cahiers des charges types pour la concession, l'affermage et la régie des gares publiques de voyageurs. Ces types seront approuvés par décret en Conseil d'Etat, contresigné par le ministre des transports, après consultation du ministre des postes et télécommunications et, en outre, en ce qui concerne les régies, par le ministre de l'intérieur.

Article 40

La présente ordonnance sera publiée au Journal officiel de la République française et exécutée comme loi.

Le Gouvernement provisoire de la République française : CH. DE GAULLE

Le ministre des travaux publics et des transports, RENE MAYER.

Le garde des sceaux, ministre de la justice, PIERRE-HENRI TEITGEN.

Le ministre de l'intérieur, A. TIXIER.

Le ministre de l'économie nationale et des finances, R. PLEVEN.

Le ministre de la reconstruction et de l'urbanisme, RAOUL DAUTRY.

Le ministre des postes, télégraphes et téléphones, EUGENE THOMAS.

2. Quels modes de gestion des gares routières pour les collectivités propriétaires ?

Les collectivités territoriales propriétaires déterminent librement le mode de gestion de leurs gares routières, qui peut être classiquement :

- soit la gestion en régie directe,
- soit la gestion par une personne publique ou privée dans le cadre d'un marché public ou d'une délégation de service public.

Ainsi, le propriétaire pourra choisir de gérer lui-même sa gare routière ou de la confier à un tiers en fonction notamment, d'une part, de sa volonté et de ses capacités d'implication dans la gestion de la gare et, d'autre part, des recettes dégagées avec l'activité de la gare routière.

Le choix des modalités d'exploitation et, le cas échéant, de l'exploitant, est du ressort du propriétaire.

▲ Les différents modes de gestion des gares routières propriétés des collectivités

a. La gestion en régie

Le propriétaire **assure en direct la gestion de la gare routière**, grâce à ses propres services (propres personnels, moyens...) dans le cadre d'un budget annexe.

Ce mode de gestion permet à la collectivité propriétaire d'avoir une totale maîtrise de la gestion de la gare routière.

Le mode de gestion en régie nécessite pour la collectivité propriétaire une implication pleine et entière dans la gestion quotidienne de la gare routière et un suivi économique de cette gestion.

b. La gestion confiée à un tiers dans le cadre d'un marché public

Le propriétaire décide de **confier la gestion de la gare à un tiers après mise en concurrence**. Dans le cadre d'un marché public, **le titulaire du marché est rémunéré par la collectivité propriétaire sur la base d'un prix convenu au contrat, pour des prestations définies**.

Le titulaire du marché n'est pas responsable de l'exécution du service public. Il n'assume pas de risques d'exploitation et la durée du contrat est strictement limitée à celle nécessaire à la fourniture des prestations convenues.

Comme pour la gestion en régie directe, à laquelle il s'apparente :

- le principal intérêt de ce type de contrat est de permettre à la collectivité de conserver le contrôle de la totalité de la gestion de la gare.
- le principal inconvénient de ce type de contrat est de nécessiter une implication pleine et entière de la collectivité propriétaire dans la gestion quotidienne de la gare routière. Ainsi, notamment, le prestataire ne peut percevoir de recettes publiques, sauf mise en place par la collectivité d'une régie de recettes.

c. La délégation de services publics

La délégation de services publics se distingue du simple contrat d'exploitation par son mode de rémunération. Celle-ci est en effet assurée substantiellement directement par les utilisateurs (en l'occurrence, la redevance pour la mise à disposition de services ou « redevance au départ »).

La délégation de service public présente un ensemble d'avantages.

Le risque d'exploitation (risque sur les recettes) est transféré en tout ou partie au délégataire. Ce risque est apprécié au regard de la rémunération du délégataire, qui doit être **substantiellement liée aux résultats de l'exploitation**. Cela signifie que la rémunération du délégataire varie de manière substantielle en fonction du niveau de la fréquentation par les usagers. En d'autres termes, un éventuel déficit d'exploitation doit être assumé par le délégataire.

Les recettes générées doivent être suffisantes pour regarder la rémunération du délégataire comme substantiellement assurée par les recettes perçues sur les utilisateurs.

La délégation permet, en outre, au propriétaire de s'appuyer sur les compétences de son délégataire. Elle responsabilise et implique davantage le prestataire dans la qualité de service en l'intéressant financièrement.

Elle offre plus de souplesse dans la gestion du service.

La collectivité propriétaire conserve un contrôle de la gestion de la gare routière (rapport annuel du délégataire notamment), mais ne peut s'immiscer dans la gestion déléguée de la gare sans risquer de porter atteinte à l'équilibre contractuel. Cette moindre implication de la collectivité pendant la durée de la délégation peut aussi être considérée comme un inconvénient qui ne pourra être levé qu'à l'occasion d'une remise en concurrence de la délégation.

▲ Le cas des gares urbaines mono transporteurs

Pour les gares urbaines mono transporteur ou exploitées par un transporteur en situation de quasi monopole, une gestion mutualisée du réseau et de la gare routière peut être envisagée, dans la mesure où elle rend plus efficace la régulation des lignes de transport public (Cf. impact moindre sur la régularité) et permet d'optimiser les moyens.

Il est possible au propriétaire, dans le respect des dispositifs juridiques en vigueur, de confier la gestion de ces gares au **transporteur principal**. Dans ce cas, il est nécessaire que les engagements en matière de qualité de service liés à la gare routière et qui relèvent du transporteur soient intégrés au contrat qui lie le transporteur au STIF (contrat de type 2), et que ces engagements de qualité de service soient au moins équivalents au référentiel de qualité établi par le STIF dans son contrat avec ce transporteur. C'est aussi dans le cadre de ce contrat que la qualité est mesurée et valorisée.

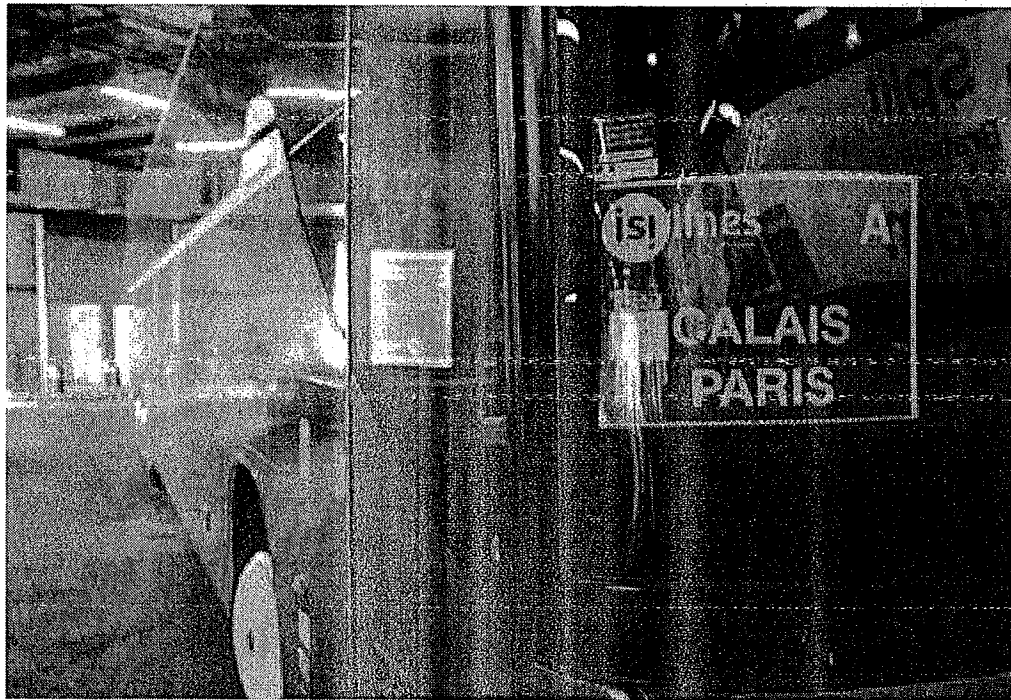
(...)

1. Quelles sont les étapes clés du montage du projet de gare routière ?

étape	contenu	délais
1. initiation du projet	<ul style="list-style-type: none"> - identification de l'opportunité (évolution du réseau de bus, besoin de remise à niveau en termes d'accessibilité PMR et/ou de qualité de service, opération de rénovation urbaine...) - identification du maître d'ouvrage 	
2. engagement du projet	<ul style="list-style-type: none"> - clarification du rôle des acteurs, mobilisation des partenaires - constitution d'un comité de pilotage - formalisation des objectifs - éventuellement, engagement des procédures concernant le foncier dès cette étape 	
3. étude préliminaire de définition du projet	<ul style="list-style-type: none"> - éventuellement, appel à un prestataire (bureau d'études pluridisciplinaire) - dimensionnement des besoins - définition du projet (configuration, aménagement, équipement...) au niveau esquisse - évaluation des coûts d'investissement et de gestion, des sources de financement - clarification des domanialités 	6 à 12 mois
4. validation de la faisabilité technique et financière du projet	<ul style="list-style-type: none"> - vérification de la faisabilité technique du projet sur la base d'un plan au 1/200^{ème} (retournement et giration des bus, accès à la gare routière, accessibilité PMR et sécurité des cheminements...) - validation du montage du projet : maîtrise foncière, propriété de la gare routière, maîtrise d'ouvrage des travaux, gestion de la gare routière, montage juridique et financier du projet - validation des modalités de mise en œuvre envisagées éventuellement, ajustement et finalisation 	1 à 6 mois
5. préparation de la mise en œuvre et études d'exécution	<ul style="list-style-type: none"> - engagement de la procédure de maîtrise du foncier (PLU, acquisition ou mise à disposition du foncier...) - études avant-projet et projet (désignation éventuelle d'un maître d'œuvre) - planning opérationnel des études et travaux - définition des modalités de fonctionnement de la gare routière en phase travaux (déplacements d'arrêts de bus, aménagements et signalétique provisoires, communication préalable du projet, communication chantier) 	3 à 6 mois
6. financement et contractualisation avec le STIF et la RIF	<ul style="list-style-type: none"> - présentation du dossier technique au STIF et à la Région (demandes de subvention) - notification des subventions, contractualisation avec le STIF 	6 mois
7. choix des entreprises	<ul style="list-style-type: none"> - réalisation des travaux : rédaction du DCE, mise en concurrence, désignation des entreprises - gestion de la gare routière : rédaction du cahier des charges 	
8. travaux	<ul style="list-style-type: none"> - réalisation des travaux (dont gare routière provisoire) - réception des travaux - contrôle de l'exécution des travaux 	
9. mise en service et gestion de la gare routière	<ul style="list-style-type: none"> - désignation d'un gestionnaire (éventuelle mise en concurrence) 	
10. suivi et évaluation	<ul style="list-style-type: none"> - comité de suivi - suivi de la démarche qualité - élaboration et transmission des rapports annuels d'activité au STIF 	

Les gares routières, point noir du transport par autocar

AFP le 15/08/2015 à 12:15



Un autocar de Isilines à la gare routière de Bagnolet le 12 août 2015 (AFP / HUGO MATHY)

Ni quais, ni commerces, ni écrans d'information, mais des parkings ouverts aux quatre vents: les gares routières françaises, mal équipées, sous-dimensionnées voire inexistantes, restent le premier frein au développement du transport par autocar.

"Les principales villes en France ne sont pas équipées de gares routières", déplore auprès de l'AFP Joël Arcondeguy, responsable de Starshipper, qui évoque "un vrai problème".

Les gares routières sont "le maillon faible pour l'instant", renchérit Michel Seyt, président de la Fédération Nationale des Transports de Voyageurs (FNTV). "On ne peut pas imaginer que la prise en charge des passagers se fasse au bord de la route", souligne-t-il.

L'Hexagone compte en effet peu de gares routières et leurs statuts sont multiples: adossées à des gares SNCF, gérées par des collectivités, ou même directement par des opérateurs.

A Paris, par exemple, la gare de Gallieni est gérée par Eurolines - et donc isilines, marque du groupe créée pour le marché français -, celle de Bercy appartient à la SNCF et accueille les cars de sa filiale iDBUS, et celle de la Porte Maillot est utilisée par les autres compagnies.

"Porte Maillot, on appelle ça gare routière, mais c'est un parking", estime Joël Arcondeguy, tandis que le patron de Flixbus en France, Pierre Gourdain, la qualifie d'"abribus".

"On continue à opérer sur les points d'arrêt existants, qui peuvent absorber un petit flux. Mais il est évident que quand l'ensemble des acteurs se sera lancé et que le marché de l'autocar sera devenu bien plus large, on va avoir un vrai problème", prévient Sonia Arhainx, directrice du projet isilines.

- Initiatives privées -

Dans les premiers mois, les voyageurs devront s'habituer à attendre sous la pluie. Mais pour que l'autocar prenne l'essor annoncé, le développement rapide de gares routières avec espaces d'attente, kiosques à journaux, restaurants, toilettes, information, et reliées aux autres transports, sera un point clé.

La loi Macron prévoit des schémas régionaux pour les gares routières. Une ordonnance sera prise par le gouvernement d'ici la fin de l'année, pour définir le cadre de développement de ces gares, "d'initiative privée ou d'initiative publique", avait expliqué, fin juillet, le ministre de l'Economie Emmanuel Macron.

La SNCF, propriétaire de terrains dans les centres-villes, devrait être mise à contribution. Ailleurs, fonds et initiatives privés seront favorisés, via par exemple des accords avec La Poste ou les supermarchés, qui possèdent d'importantes superficies.

Les nouvelles gares du Grand Paris en seront équipées dès la conception.

L'opérateur Starshipper étudie la possibilité d'investir, à Bordeaux par exemple: "dans le quartier de la gare, il y a des friches industrielles qui sont commercialisées aujourd'hui, pourquoi ne pas proposer à la mairie de prendre un terrain et nous, opérateurs, au singulier ou au pluriel, de créer une gare routière".

Pour Michel Seyt de la FNTV, "il faut sérieusement imaginer une organisation nationale, portée par les régions, les agglomérations" et il "ne faut rien s'interdire".

"Pourquoi pas imaginer qu'autour des gares routières on ait des centres commerciaux, comme autour de certaines gares ferroviaires, où l'on voit que la SNCF a trouvé un moyen habile de trouver une source de revenus autre que les billets", suggère-t-il.

Même son de cloche chez Pierre Gourdain: "la gare routière, comme la gare ferroviaire, peut être un centre de profits si c'est bien fait. Si j'étais Guillaume Pepy (patron de la SNCF, NDLR), je ferais des gares routières, ils ont les terrains".

"En Allemagne au début, il n'y avait pas de gares routières, on se mettait dans des Mac Do", raconte le patron de Flixbus France en souriant.

Le car a été libéralisé Outre-Rhin en 2013 avec, comme en France, des gares routières peu nombreuses et inadaptées. Aujourd'hui, certaines offrent commerces et services, comme celle de Munich, l'une des plus importantes du pays avec 29 quais de chargement, qui appartient à un investisseur privé.



Chemin :

LOI n° 2015-990 du 6 août 2015 pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques (1)

▶ Titre Ier : LIBÉRER L'ACTIVITÉ

▶ Chapitre Ier : Mobilité

Article 5ELI: http://www.legifrance.gouv.fr/eli/loi/2015/8/6/EINX1426821L/jo/article_5Alias: http://www.legifrance.gouv.fr/eli/loi/2015/8/6/2015-990/jo/article_5

I.-Le chapitre Ier du titre Ier du livre Ier de la troisième partie du code des transports est complété par une section 3 ainsi rédigée :

« Section 3

« Services librement organisés

« Sous-section 1

« Ouverture et modification des services

« Art. L. 3111-17.-Les entreprises de transport public routier de personnes établies sur le territoire national peuvent assurer des services réguliers interurbains.

« Art. L. 3111-18.-Tout service assurant une liaison dont deux arrêts sont distants de 100 kilomètres ou moins fait l'objet d'une déclaration auprès de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières, préalablement à son ouverture. L'autorité publie sans délai cette déclaration.

« Une autorité organisatrice de transport peut, après avis conforme de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières, dans les conditions définies à l'article L. 3111-19, interdire ou limiter les services mentionnés au premier alinéa du présent article lorsqu'ils sont exécutés entre des arrêts dont la liaison est assurée sans correspondance par un service régulier de transport qu'elle organise et qu'ils portent, seuls ou dans leur ensemble, une atteinte substantielle à l'équilibre économique de la ligne ou des lignes de service public de transport susceptibles d'être concurrencées ou à l'équilibre économique du contrat de service public de transport concerné.

« Art. L. 3111-19.-I.-L'autorité organisatrice de transport saisit l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières de son projet d'interdiction ou de limitation du service dans un délai de deux mois à compter de la publication de la déclaration mentionnée au premier alinéa de l'article L. 3111-18. Sa saisine est motivée et rendue publique.

« L'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières émet un avis sur le projet d'interdiction ou de limitation du service de l'autorité organisatrice de transport dans un délai de deux mois à compter de la réception de la saisine. L'autorité de régulation peut décider de prolonger d'un mois ce délai, par décision motivée. A défaut d'avis rendu dans ces délais, l'avis est réputé favorable.

« Lorsqu'elle estime qu'il est nécessaire de limiter un service, l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières propose à l'autorité organisatrice de transport la mise en place à cet effet de règles objectives, transparentes et non discriminatoires.

« II.-Le cas échéant, l'autorité organisatrice de transport publie sa décision d'interdiction ou de limitation dans un délai d'une semaine à compter de la publication de l'avis de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières, en se conformant à cet avis.

« Art. L. 3111-20.-En l'absence de saisine de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières par une autorité organisatrice de transport, un service mentionné au premier alinéa de l'article L. 3111-18 peut être assuré à l'issue du délai de deux mois mentionné au premier alinéa du I de l'article L. 3111-19.

« En cas de saisine de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières, le service peut être assuré à l'issue du délai d'une semaine mentionné au II du même article L. 3111-19, dans le respect de la décision d'interdiction ou de limitation de l'autorité organisatrice de transport.

« Toutefois, si la liaison est déjà assurée par un ou plusieurs services librement organisés, les modifications d'un service existant ou les nouveaux services peuvent intervenir dès la publication de la déclaration mentionnée au premier alinéa de l'article L. 3111-18, le cas échéant dans le respect des décisions d'interdiction ou de limitation portant sur cette liaison et sans préjudice des modifications de ces dernières selon la procédure décrite aux articles L. 3111-18 et L. 3111-19.

« Art. L. 3111-21.-Pour l'application de la présente section, sont considérés comme des services interurbains :

« 1° Les services qui ne sont pas intégralement inclus dans le ressort territorial d'une autorité organisatrice de la mobilité, au sens de l'article L. 1231-1 ;

« 2° Les services exécutés dans la région d'Ile-de-France sur une distance supérieure à un seuil fixé par décret.

« Sous-section 2

« Dispositions relatives à l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières

« Art. L. 3111-22.-L'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières concourt, dans le secteur des services réguliers interurbains de transport routier de personnes, par l'exercice des compétences qui lui sont confiées en application de la présente sous-section, au bon fonctionnement du marché et, en particulier, du service public, au bénéfice des usagers et des clients des services de transport routier et ferroviaire.

« Art. L. 3111-23.-L'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières établit chaque année un rapport portant sur les services de transport public routier de personnes librement organisés. Ce rapport, détaillé à l'échelle de chaque région française, rend compte des investigations menées par l'autorité, effectue le bilan des interdictions et des limitations décidées en vue d'assurer la complémentarité de ces services avec les services publics et évalue l'offre globale de transports interurbains existante.

« Il comporte toutes recommandations utiles. Il est adressé au Gouvernement et au Parlement.

« Art. L. 3111-24.-L'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières peut recueillir des données, procéder à des expertises et mener des études et toutes actions d'information nécessaires dans le secteur des services réguliers interurbains de transport routier et ferroviaire de personnes. Elle peut notamment, par une décision motivée, imposer la transmission régulière d'informations par les entreprises de transport public routier de personnes, par les entreprises ferroviaires et par les entreprises intervenant dans le secteur des services réguliers interurbains de transport routier de personnes.

« A cette fin, les entreprises de transport public routier de personnes, les entreprises ferroviaires et les autres entreprises intervenant dans le secteur des services réguliers interurbains de transport routier de personnes sont tenues de lui fournir les informations statistiques concernant l'utilisation, la fréquentation, les zones desservies, les services délivrés et les modalités d'accès aux services proposés.

« Sous-section 3

« Modalités d'application

« Art. L. 3111-25.-Les modalités d'application de la présente section sont précisées par décret en Conseil d'Etat. »

II.-Le I n'est pas applicable à Saint-Martin et à Saint-Barthélemy.

Liens relatifs à cet article

Cité par:

DÉCRET n°2015-1266 du 13 octobre 2015 (V)

DÉCRET n°2015-1266 du 13 octobre 2015, v. init.

Chemin :**Code des transports**

- ▶ PARTIE LEGISLATIVE
 - ▶ PREMIERE PARTIE : DISPOSITIONS COMMUNES
 - ▶ LIVRE II : LES PRINCIPES DIRECTEURS DE L'ORGANISATION DES TRANSPORTS
 - ▶ TITRE IER : LA COORDINATION DES AUTORITES PUBLIQUES
 - ▶ Chapitre III : Les schémas régionaux
 - ▶ Section 2 : Le schéma régional de l'intermodalité

Article L1213-3-1

- ▶ Modifié par LOI n° 2015-991 du 7 août 2015 - art. 18 (V)
- ▶ Modifié par LOI n° 2015-992 du 17 août 2015 - art. 54 (V)

Le schéma régional de l'intermodalité coordonne à l'échelle régionale, en l'absence d'une autorité organisatrice de transport unique et dans le respect de l'article L. 1221-1, les politiques conduites en matière de mobilité par les collectivités publiques mentionnées à ce même article, en ce qui concerne l'offre de services, l'information des usagers, la tarification et la billettique.

Ce schéma assure la cohérence des services de transport public et de mobilité offerts aux usagers sur le territoire régional dans l'objectif d'une complémentarité des services et des réseaux, dans le respect des compétences de chacune des autorités organisatrices de transport du territoire. Il assure la coordination des services de transport organisés par les différentes autorités organisatrices de transport au sein des agglomérations de plus de 100 000 habitants, au sens de l'article L. 221-2 du code de l'environnement.

Il définit les principes guidant l'articulation entre les différents modes de déplacement, notamment en ce qui concerne la mise en place de pôles d'échange. Il tient compte, en particulier, des besoins de déplacement quotidien entre le domicile et le lieu de travail et assure la cohérence des dispositions des plans de déplacements urbains élaborés sur des périmètres de transport urbain limitrophes.

Il prévoit les mesures de nature à assurer une information des usagers sur l'ensemble de l'offre de transports, à permettre la mise en place de tarifs donnant accès à plusieurs modes de transport et la distribution des billets correspondants.

Le schéma régional de l'intermodalité comporte un schéma régional des gares routières, qui indique la localisation des gares routières et définit les éléments principaux de leurs cahiers des charges.

Dans le respect des prescriptions du schéma régional des gares routières, les collectivités territoriales compétentes en matière d'urbanisme ou de voirie ou leurs subdélégués coordonnent les actions d'aménagement des gares routières, dont les maîtres d'ouvrage peuvent être publics ou privés.

Liens relatifs à cet article**Cite:**

Code des transports - art. L1221-1 (V)
Code de l'environnement - art. L221-2

Cité par:

Code des transports - art. L1213-3-3 (V)
Code des transports - art. L1213-4-1 (V)
Code des transports - art. L2123-4 (VD)
LOI n° 2015-991 du 7 août 2015 - art. 13 (V)

