

CONCOURS ou EXAMEN

donnant accès à l'emploi de :

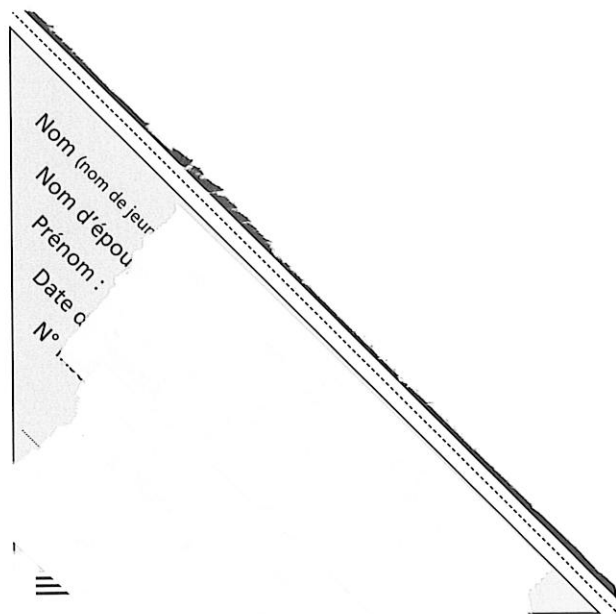
Technicien territorial

- à titre interne (1)
à titre externe (1)
au titre du troisième concours (1)

Spécialité Déplacements, Transports

Épreuve de Rapport technique

Date de l'épreuve 14/04/2016



Colonne réservée
à l'Administration

Numéro de correction



[Empty box for correction number]

Numéro d'anonymat



603

Note attribuée
(réservé au jury)



13,50

Visa du jury ou de la
Commission de Surveillance

Commune de

Techniville

Direction des services

le 14/04/2016

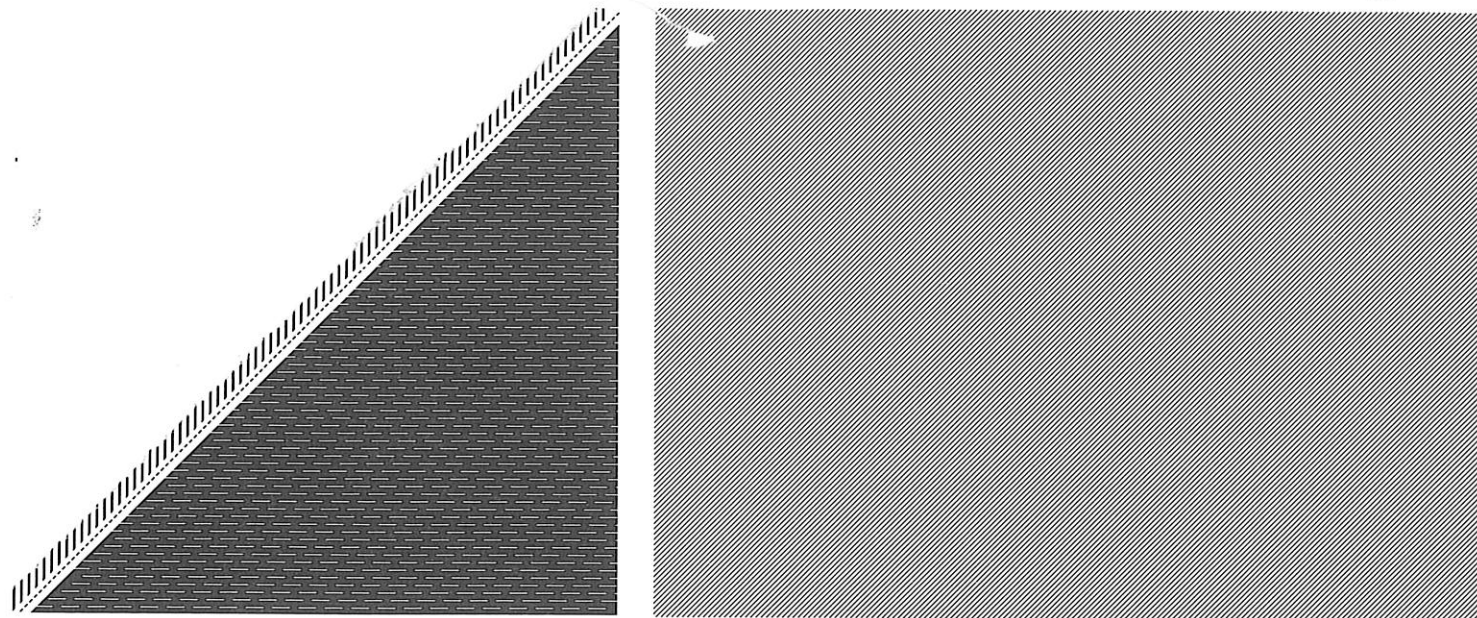
techniques

Rapport technique
à l'attention de

Monsieur le Directeur des services
techniques

objet : problématique d'accueil des autocars et
des voyageurs sur le pôle intermodal.

référence : ordonnance n° 45-2437 du 24 octobre 1945 sur les gares
 routièrès - Décret n° 48-448 du 16 mars 1948 relatif à la
 police et à la sécurité de l'exploitation des gares routièrès.



La loi "Macron" du 6 août 2015 a permis le développement des lignes régulières par autocar en France. Cependant les autocaristes rencontrent des difficultés d'accès aux gares routières du fait de la complexité de leur gestion (différents gestionnaires, différents modes de gestion).

La commune de Techniville, comme beaucoup de communes en France a reçu plusieurs demandes d'autocaristes désireux d'utiliser le pôle intermodal.

Ce rapport technique explique dans une première partie le cadre réglementaire et les différentes gestion possibles puis dans une deuxième partie la gestion d'accueil des autocaristes et de ses voyageurs.

I le cadre réglementaire et les différentes gestions d'une gare routière.

A) Le cadre réglementaire: "que dit la loi"

Conscient des problèmes d'accès aux gares routières par les autocaristes, le législateur a prévu dans l'article 4 de la loi Macron la refonte du cadre juridique applicable aux gares routières et notamment celui de l'ordonnance n° 45-2457 du 24 octobre 1945 qui régit les gares.

Il indique que le Gouvernement est autorisé à prendre par ordonnance toute mesure pour modifier les règles en matière de création, d'aménagement et d'exploitation des gares routières, de définir les principes d'accès à ces gares et de modifier les règles en matière de police pour garantir l'accès.

C'est à l'ARAF (Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières) qu'incombera ces compétences.

L'ordonnance n° 45-2457 du 24 octobre 1945 précise qu'une gare routière est une installation pour faciliter au public l'usage des services de transports publics routiers de voyageurs desservant une localité, en liaison avec d'autres modes de transports.

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

B) les différents modes de gestions des gares routières.

les collectivités territoriales peuvent choisir

librement leur mode de gestion.

Il existe la gestion en régie, c'est le propriétaire qui gère en direct la gare routière. Il gère la gare avec ses propres services et moyens. Il a une maîtrise totale de la gestion et permet ~~son~~ suivi économique.

Il y a la gestion confiée à un tiers dans le cadre d'un marché public. Après mise en concurrence le propriétaire confie la gestion de la gare à un tiers. Le titulaire du marché assure essentiellement la fourniture d'une prestation. Le propriétaire est responsable de l'exécution de service public. La collectivité conserve le contrôle de la gestion de la gare.

Ensuite, il y a la délégation de services publics. La différence avec un simple contrat est par son mode de rémunération. Elle est assurée directement par les utilisateurs. La rémunération du délégataire est liée aux résultats de l'exploitation. La collectivité conserve un contrôle par le biais d'un rapport annuel du délégataire.

II Gestion de l'accueil des autocaristes et des voyageurs.

A) L'accueil des autocaristes

Une gare routière est un lieu dédié à l'accueil des lignes de bus ou de cars.

c'est un équipement intermodal qui (4)
permet d'offrir aux voyageurs des
correspondances avec d'autres moyens de
transports.

La gare routière est une emprise hors
voies et facilement repérable pour les
voyageurs.

Pour accueillir ces autocaristes, une nouvelle
organisation de l'exploitation de la gare
sera différente.

Les aménagements pour l'accueil de ces cars
~~est~~ notamment les configurations des quais,
la circulation, les espaces d'attente des voyageurs et
la signalisation seront peut-être à revoir.

Il existe trois dispositions différentes des
quais: le quai central, les quais latéraux
avec espace central de circulation des bus et
les quais parallèles.

La loi "Macron" prévoit des schémas
régionaux en faveur de l'amélioration de
l'intermodalité dans les pôles d'échanges.

Ces schémas en fonction de la politique
régionale définissent des principes en faveur
des équipements, des niveaux de services à
atteindre, des modalités de financement
des projets et le rôle des acteurs concernés.

Ce schéma directeur a un référentiel de
qualité de service auquel s'appuiera le
propriétaire de la gare routière.

B) Mise en place d'un règlement d'exploitation.

Pour permettre l'accueil des autocaristes, un
nouveau règlement d'exploitation du pôle

intermodal sera actualisé conformément ⁽⁵⁾
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.

Le règlement doit définir les conditions
d'accès et d'utilisation de la gare routière.

Il doit préciser que la gare est ouverte
aux voyageurs transportés par autobus et
autocars et que toutes les entreprises de
transport routier public de voyageurs peuvent
utiliser les installations du pôle intermodal.

Le règlement doit expliquer (les horaires
d'ouverture, le principe de facturation (Taxe),
le fonctionnement sur la circulation des véhicules,
le contrôle d'accès et le rôle de l'exploitant.

Concernant les quais, le règlement peut
indiquer les horaires, le stationnement
et l'affectation de ceux-ci.

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

Le fort développement des lignes régulières
par autocar suite à la mise en place de
la loi Macron amène les autocaristes à
demander de plus en plus d'autorisation
d'utiliser les pôles intermodaux ou les gares
routières. L'accueil de ces nouvelles lignes
dans des pôles d'échanges augmentent l'inter
modalité car ceux sont des hauts lieux
de correspondances.