

Porte Maillot, gare routière rime avec grande misère

XVII^e. Flixbus, leader des voyages en bus à bas coût, fait transiter sur l'esplanade 50 000 clients chaque semaine. Il verse 1 M€ à la Ville de Paris pour s'y garer mais ne bénéficie d'aucun équipement pour ses passagers.

C'EST JUSTE UN PARKING ! Ne cherchez pas de quai d'embarquement, de panneaux d'affichage des horaires, de salle d'attente pour les passagers ou même de toilettes... La « gare routière » de la porte Maillot (XVII^e) où les bus de tourisme se succèdent à un rythme soutenu est dépourvue de tous ces équipements.

De quoi agacer Pierre Gourdain, le jeune directeur général (DG) de Flixbus-France dont la société verse annuellement près d'1 M€ en droit de stationnement à la Ville de Paris, propriétaire du site. « Le service que l'on reçoit est loin d'être à la hauteur de cette contribution », souligne le patron de la start-up.

Le site est appelé à disparaître dans le cadre de l'appel à projets « Réinventer Paris »

Créée en 2015 par la maison-mère allemande, Flixbus-France fait partie des multiples sociétés qui sont apparues avec la loi de libéralisation du transport routier du ministre démissionnaire Emmanuel Macron. Elle avait, dès sa création, décidé d'installer son principal « hub » parisien sur le parking de la porte Maillot dont les 37 places étaient jusqu'à la essentiellement utilisées par les navettes de bus vers l'aéroport de Beauvais (Oise).

Un an plus tard, les bus vert et orange de Flixbus s'affichent en leader sur le marché de « cars Macron » (devant Ouibus, filiale de la SNCF et Isilines, filiale du groupe Transdev). La société, qui a ouvert une soixantaine de lignes dont la majorité passe par la capitale, fait désormais transiter pas moins de 50 000 clients chaque semaine par le



Porte Maillot (XVII^e), hier. Voici le terminal de la société Flixbus, qui accueille 180 rotations par jour, sur le parking réservé aux cars.

site de la porte Maillot. Et l'esplanade surplombant le périphérique sur laquelle cet énorme flux de touristes embarque ou débarque ne ressemble en rien à une gare routière digne de ce nom.

Logique : le site de bus de la porte Maillot ne fait pas partie des « vraies » gares routières recensées par l'Arafer (l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières censée assurer un accès équitable aux infrastructures pour les différentes sociétés « Macron »). Il s'agit simplement d'un des parkings pour bus de tourisme (400 places au total) que la mairie gère dans toute la capitale. « On y accède avec le Pass autocar. Cet abonnement (NDLR : dont les tarifs ont bondi en mai 2015) ne

donne le droit qu'au stationnement. Mais n'implique pas la fourniture de services », rappelle un représentant des autocaristes.

« Lors de notre implantation à Paris, nous avons contacté les gares routières de la gare de Bercy (XII^e) et de la porte de Bagnolet (XX^e) (NDLR : respectivement gérées par la SNCF et la RATP). Mais on nous a clairement fait comprendre qu'il n'y avait pas de place pour nous dans ces sites utilisés par d'autres compagnies de bus », assure le DG de Flixbus. « Il ne manque pas grand-chose porte Maillot. Un abri pour les voyageurs, des quais numérotés, des panneaux d'affichage... On est prêt à les payer nous-mêmes », conclut Pierre Gourdain, surpris du peu d'intérêt de la

Ville pour le transport par car. A la mairie de Paris, on rétorque que la société de bus low-cost installée sur le domaine public a récemment obtenu le droit d'installer une petite guérite qui fait office de billetterie à l'entrée du parking.

Mais il n'est pas question de réaliser d'autres aménagements sur un site... amené à disparaître. Le site de la porte Maillot a en effet été retenu dans le cadre de l'appel à projets « Réinventer Paris » pour accueillir la construction d'un immense immeuble arboré qui enjambrera le périphérique et qui comprendra des logements, des bureaux, des commerces... et une gare routière. Les travaux démarreront mi-2017.

BENOIT HASSE

« Une salle d'attente climatisée, ce serait déjà pas mal »

Cédric, en correspondance avant de rejoindre Tourcoing à bord d'un Flixbus

ASSIS SUR UN MURET, à l'ombre d'un panneau publicitaire, Cédric Marche regarde sa montre. Plus qu'une heure à patienter sur le parking de la porte Maillot (XVII^e), sous le soleil, avant le départ de « son » Flixbus pour Tourcoing (Nord).

Ce père de famille, sa femme et leurs trois enfants qui reviennent en bus Macron de vacances dans le Loir-

et-Cher ont eu droit à une longue correspondance de près de quatre heures à Paris. Pas question pour cette famille aux petits moyens d'aller se poser dans un café. Alors tout le monde patiente en bordure du parking sans autre infrastructure qu'une sanisette Decaux devant laquelle d'autres passagers font la queue.

« C'est sûr. Il manque pas mal de chose, ici. Mais s'ils pouvaient commencer par construire une salle d'attente climatisée, ce serait déjà pas mal, lâche le père de famille. Et puis un espace snack, ce serait bien aussi, ajoute-t-il aussitôt. Les enfants avaient faim. Alors on est allés acheter quelques trucs en face... dans les boutiques du palais des Congrès où les prix ne sont pas low-cost du tout ! »

Pas de snack sur le parking... mais des Pokémon !

Le voyageur ne se plaint cependant pas trop de l'inconfort d'un trajet qui ne lui aura coûté « que » 105 € à l'aller et 170 € au retour. « A cinq, en train, on en aurait eu pour deux ou trois fois plus. Et on n'aurait pas pu partir ! » Sa fille, Elodie, qui était allée faire quelques pas vers le bout du parking revient, portable à la main, avec un autre motif de satisfaction. La gare routière est peut-être dépourvue d'équipements mais on peut y trouver... des Pokémon. « Et même des rares ! », conclut-elle.

B.H.

■ CLÉS

50 000 passagers partent ou arrivent chaque semaine au terminal Flixbus-France de la porte Maillot (XVII^e). Au lancement de la première ligne de la société (Paris - Clermont-Ferrand) il y a un an, le trafic hebdomadaire ne dépassait pas 500 personnes.

180 rotations de Flixbus (arrivées ou départs) sont assurées chaque jour sur ce site. Le parking est également utilisé par les navettes pour l'aéroport de Beauvais (Oise) qui disposent de 7 emplacements réservés et occasionnellement par les cars de certaines lignes Ouibus.

30 % le taux de remplissage moyen des « cars Macron » au niveau national, selon l'autorité de régulation du secteur. Les responsables de Flixbus assurent de leur côté que les lignes « parisiennes » ont atteint 70 % de remplissage cet été.

