

Consultation publique

Projet de décision prise en application des 4° et 5° de l'article L. 3114-12 du code des transports relative aux règles tarifaires, à la procédure d'allocation des capacités et à la comptabilité propre des aménagements de transport routier

Début : 28 août 2017

Fin : 22 septembre 2017

Préambule

Le code des transports confie à l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières (ci-après désignée par « l'Autorité ») des compétences dans le domaine des gares routières et des autres aménagements de transport routier. Il impose aux exploitants de ces aménagements de définir et mettre en œuvre des règles d'accès des entreprises de transport public routier à leurs aménagements transparentes, objectives et non discriminatoires. Ces règles doivent être notifiées à l'Autorité préalablement à leur entrée en vigueur.

Dans ce cadre, l'Autorité a pour mission de préciser, par décision motivée, les prescriptions applicables aux aménagements pour l'élaboration et la mise en œuvre des règles d'accès prévues à l'article L. 3114-6, en ce qui concerne « *les règles tarifaires et celles relatives à la procédure publique d'allocation des capacités non utilisées* » (5° de l'article L. 3114-12) ainsi que les « *conditions de mise en œuvre et de tenue d'une comptabilité propre prévue à l'article L. 3114-6 ainsi que les exceptions à cette obligation* » (4° de l'article L. 3114-12).

L'Autorité souhaite consulter les acteurs de la filière afin d'éclairer sa réflexion et recueillir l'avis des parties prenantes sur les premières orientations envisagées.

Objet et modalités de la consultation publique

Le présent document a pour objet, en application des 4° et 5° de l'article L. 3114-12 du code des transports :

- (i) de présenter les prescriptions envisagées par l'Autorité relatives à l'allocation des capacités dans les aménagements de transport public routier ;
- (ii) de préciser les modalités de tarification envisageables, le lien avec les coûts ou dépenses d'investissement et d'exploitation des aménagements, et les modulations tarifaires possibles ;
- (iii) de définir les aménagements concernés par la mise en œuvre et la vérification de la comptabilité propre et les éventuelles exceptions ;
- (iv) de préciser les obligations envisagées relatives à la tenue d'une comptabilité propre, distincte, pour les exploitants exerçant d'autres activités ;

Il est accompagné à toutes fins utiles d'une étude comparative menée par l'Autorité sur la base des règles d'accès aux aménagements reçues au 31 décembre 2016. Les principaux enseignements de cette étude sont présentés par thématique dans le document de consultation publique. A ce titre, l'Autorité rappelle l'obligation pour tous les exploitants d'aménagements décrits à l'article L. 3114-4 du code des transports de lui notifier leurs règles d'accès, conformément à la décision n° 2016-101 du 15 juin 2016.

Les personnes intéressées peuvent apporter toutes les observations qu'elles souhaitent sur les problématiques qui sont exposées.

Les observations sur le présent document, ainsi que toutes contributions qui apparaîtraient opportunes pour éclairer l'Autorité, peuvent être transmises jusqu'au 22 septembre 2017, soit :

- de préférence par mail : consultation.publique@arafer.fr
- par courrier au siège : Arafer – Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières
48, boulevard Robert Jarry
CS 81915
72 019 LE MANS Cedex 2

L'Autorité, dans un souci de transparence, publiera l'intégralité des commentaires qui lui auront été transmis, à l'exclusion des parties couvertes par un secret protégé par la loi et, le cas échéant, sous réserve des passages que les contributeurs souhaiteraient garder confidentiels.

A cette fin, les contributeurs sont invités à indiquer précisément les éléments qu'ils considèrent devoir être couverts par un secret protégé par la loi.

L'Autorité prévoit de publier une synthèse des contributions reçues dans le cadre de la consultation publique (sous réserve des éléments confidentiels), de manière à éclairer les acteurs sur l'analyse qui en a été faite et les suites qui y ont été données, le cas échéant, dans la décision adoptée en définitive.

Sommaire

1. INTRODUCTION	5
2. OBJECTIFS POURSUIVIS PAR L'AUTORITE.....	5
2.1. Modalités d'intervention de l'Autorité	5
2.2. Dispositif envisagé.....	6
3. AMENAGEMENTS CONCERNES	7
3.1. Périmètre de régulation.....	7
3.2. Différentes catégories d'aménagements concernés	9
4. ALLOCATION DES CAPACITES	10
4.1. Définitions.....	10
4.2. Etat des lieux des règles d'accès notifiées et de leurs dispositions relatives à l'allocation des capacités	12
4.3. Dispositions générales relatives aux conditions de réservation de capacités par les transporteurs dans les aménagements de transport public routier	12
4.4. Dispositions spécifiques aux aménagements saturés ou susceptibles de l'être : une allocation en deux temps.....	14
4.4.1. Allocation des capacités pour la période de référence	15
4.4.2. Traitement des demandes arrivées en cours de période	16
4.5. Motivation des refus d'accès.....	16
4.6. Fermeté du droit d'accès	17
4.7. Allocation suite à un processus d'enchères	17
4.8. Affectation des emplacements à quai et signalétique.....	18
5. TARIFICATION.....	18
5.1. Etat des lieux et champ d'application des prescriptions relatives à la tarification	18
5.2. Principes d'établissement des tarifs d'accès	19
5.2.1. Aménagements relevant du service public	19
5.2.2. Aménagements ne relevant pas du service public.....	20
5.2.3. Principes de tarification : un objectif de simplicité et de lisibilité.....	20
5.3. Détermination du plafond des charges recouvrables	21
5.4. Détermination des tarifs	22

5.5. Différenciation et modulation tarifaire.....	23
5.6. Recommandations ayant trait aux pénalités applicables	24
6. COMPTABILITE PROPRE	24
6.1. Objectifs de la comptabilité propre	24
6.2. Conditions de mise en œuvre de l'obligation de tenue d'une comptabilité propre	25
6.2.1. Périmètre de la comptabilité propre.....	25
6.2.2. Définition de la comptabilité propre	26
6.2.3. Niveau de détail des données financières souhaitées dans le cadre de la comptabilité propre	27
6.2.4. Forme de la comptabilité propre	27
6.2.5. Cas des exploitants de plusieurs aménagements de transport routier	28
6.3. Conditions de vérification de l'obligation de tenue d'une comptabilité propre	29
6.3.1. Le formalisme attendu de la part de l'exploitant.....	29
6.4. Exceptions.....	30
7. DELAI DANS LEQUEL L'EXPLOITANT EST TENU DE SE CONFORMER AUX OBLIGATIONS DECOULANT DE LA DECISION ENVISAGEE.....	30
ANNEXES.....	32

1. INTRODUCTION

1. Depuis le 1^{er} février 2016, l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières est chargée de concourir « à l'exercice d'une concurrence effective au bénéfice des usagers des services de transport, en contrôlant le respect des règles d'accès aux aménagements prévues à la section 2 [du chapitre IV du titre Ier du livre Ier de la troisième partie du code des transports] et en exerçant les compétences qui lui sont attribuées par la présente section et par les dispositions du titre VI du livre II de la première partie [du même code] » (article L. 3114-8 du code des transports).
2. L'exploitant d'un aménagement mentionné à l'article L. 3114-1 du code des transports (ci-après désigné par « un aménagement de transport routier »), dès lors qu'il relève de l'article L. 3114-4 du code des transports, est soumis depuis le 1^{er} mai 2016 à l'obligation de définir et mettre en œuvre « des règles d'accès des entreprises de transport public routier à l'aménagement, ainsi qu'aux services qu'il y assure ou qu'il y fait assurer, transparentes, objectives et non discriminatoires » (article L. 3114-6 du code des transports). **Il est tenu de publier ces règles d'accès sur son site internet** et de les notifier à l'Autorité préalablement à leur entrée en vigueur.
3. **L'Autorité a fixé, par sa décision n° 2016-101 du 15 juin 2016, la structure type des règles d'accès aux aménagements de transport routier et les conditions de leur notification préalable prévue à l'article L. 3114-6 du code des transports.** Cette décision doit être complétée pour préciser les prescriptions applicables à certaines des thématiques abordées dans la structure type.
4. Pour les exploitants, il existe en effet une obligation spécifique de donner accès aux capacités non utilisées de leurs aménagements. En complément de la décision n° 2016-101 susmentionnée, l'Autorité doit ainsi préciser, par décision motivée, « **les prescriptions applicables aux aménagements pour l'élaboration et la mise en œuvre des règles d'accès, notamment les règles tarifaires et celles relatives à la procédure publique d'allocation des capacités non utilisées**, dans le respect des principes fixés à [l'] article L. 3114-6 du code des transports] » (5° de l'article L. 3114-12 de ce même code).
5. L'Autorité doit également préciser, par décision motivée, « **les conditions de mise en œuvre et de vérification de l'obligation de tenue d'une comptabilité propre prévue à l'article L. 3114-5 ainsi que les exceptions à cette obligation** ».
6. Conformément à l'article L. 3114-12, et concernant tant l'allocation que la tarification et la comptabilité propre, « l'Autorité prend en compte [dans sa décision] les différentes catégories d'aménagements selon leurs caractéristiques techniques ou commerciales, leur niveau de fréquentation, ou tout autre élément susceptible d'affecter l'analyse concurrentielle, tel que la nature du trafic ou la situation géographique de l'aménagement ».
7. Dans ce cadre, l'Autorité souhaite consulter les acteurs sur les questions de l'allocation des capacités, de la tarification et de la comptabilité propre des aménagements de transport routier.

2. OBJECTIFS POURSUIVIS PAR L'AUTORITE

2.1. Modalités d'intervention de l'Autorité

8. Dans le contexte de la création du nouveau marché de transport régulier interurbain de voyageurs par autocar, l'accès des opérateurs de services librement organisés aux gares et

autres aménagements de transport routier constitue un enjeu majeur pour le bon développement de l'offre de transport.

9. L'ordonnance du 29 janvier 2016¹ a modernisé le cadre applicable aux aménagements de transport routier afin d'accompagner le développement du marché et de permettre aux opérateurs de services de transport, d'initiative publique ou privée, d'accéder à ces aménagements.
10. Plus précisément, elle a introduit dans le code des transports un dispositif de régulation de l'accès des entreprises de transport routier aux aménagements, avec notamment la mise en place d'un registre public des aménagements, tenu par l'Autorité, et de deux formes de régulation complémentaires :
 - Un dispositif de régulation dit « symétrique », objet du présent document de consultation publique, qui impose, pour les aménagements présentant certaines caractéristiques définies par le code des transports, un ensemble de dispositions relatives à l'organisation et à l'exploitation, guidées par les principes de transparence, d'objectivité et de non-discrimination de l'accès. Les modalités de mise en œuvre de ces dispositions sont précisées par l'Autorité dans le cadre d'un pouvoir réglementaire (article L. 3114-12 du code des transports) ;
 - Un second dispositif de régulation dit « asymétrique », qui s'applique, sur décision motivée de l'Autorité, à certains exploitants d'aménagements exerçant une « influence significative sur un marché du secteur des transports de personnes » au cas par cas (article L. 3114-13 du code des transports). Il permet d'imposer des dispositions particulières soit à des aménagements déjà soumis à régulation symétrique, soit à des aménagements qui ne le sont pas, afin par exemple d'éviter des comportements anti-concurrentiels en présence d'acteurs verticalement intégrés.

2.2. Dispositif envisagé

11. A ce stade, l'objectif poursuivi par l'Autorité est de concourir au bon développement de l'offre de transport au bénéfice des usagers et pour cela de préciser la manière dont il convient de mettre en œuvre de manière opérationnelle les principes de transparence, d'objectivité et de non-discrimination dans les règles d'accès aux aménagements de transport routier. Les prescriptions qui seront ainsi fixées par décision motivée de l'Autorité permettront aux exploitants d'aménagement de transport routier d'établir les règles d'accès à leurs aménagements avec plus de facilité et une meilleure adéquation aux principes rappelés ci-avant, ce qui permettra en retour de faciliter l'accès des entreprises de transport à ces aménagements.
12. L'Autorité entend ainsi préciser le cadre et les règles à suivre par les exploitants d'aménagements de transport routier s'inscrivant dans le périmètre défini dans la partie 3.1 s'agissant de la procédure d'allocation des capacités, de la tarification et de la mise en place de la comptabilité propre. A cette fin, elle envisage de :
 - préciser les notions d'accès, de capacité et de saturation de ces aménagements ;
 - cadrer la procédure d'allocation des capacités non utilisées, en l'adaptant aux difficultés d'accès et à l'état de saturation des aménagements ;

¹ Ordonnance n° 2016-79 du 29 janvier 2016 relative aux gares routières et à la recodification des dispositions du code des transports relatives à l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières

- préciser les éléments de motivation d'un état de saturation qui doivent être fournis par les exploitants en cas de refus d'accès sous ce motif ;
 - préciser les principes de tarification et les modulations tarifaires envisageables dans le respect du principe de non-discrimination posé par le code des transports ;
 - préciser les conditions de tenue et de vérification par l'Autorité de la comptabilité propre, le degré de précision exigé en fonction des caractéristiques des aménagements, et les exceptions prévues à l'article L. 3114-12.
13. La présente consultation publique vise à recueillir l'avis des parties prenantes sur les orientations envisagées et leurs implications en ce qui concerne l'allocation des capacités dans les aménagements, la tarification et la comptabilité propre.

Question 1

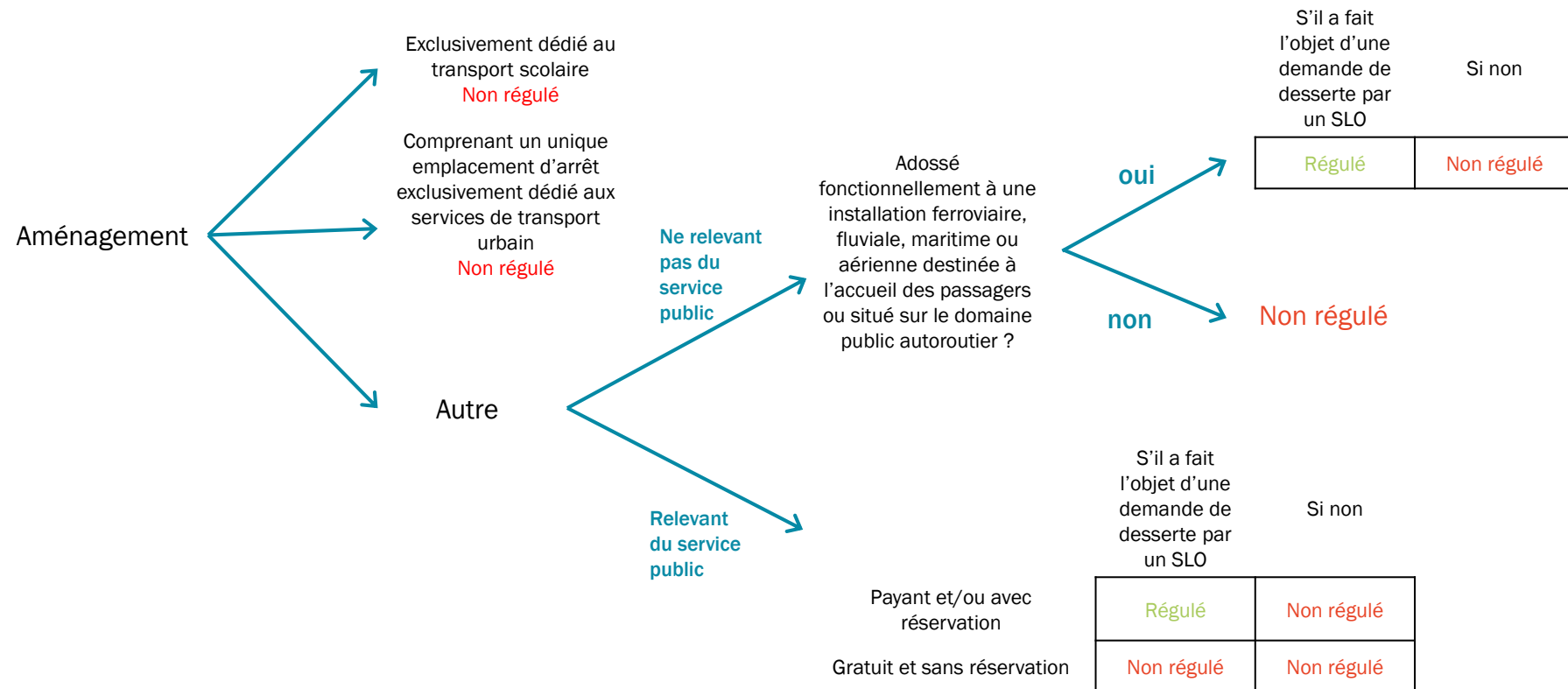
Ces objectifs appellent-ils des remarques de votre part ?

3. AMENAGEMENTS CONCERNES

3.1. Périmètre de régulation

14. Il est rappelé que les aménagements exclusivement dédiés au transport scolaire sont exclus du champ d'application des dispositions visées du code des transports et de facto du champ d'intervention de l'Autorité (article L. 3114-1 du code des transports).
15. Le périmètre de la régulation symétrique (objet du présent document de consultation publique), présenté par le schéma ci-après, est défini à l'article L. 3114-4 du code des transports, en fonction de différentes caractéristiques des aménagements : nature publique ou privée de ceux-ci, conditions d'accès (accès gratuit ou payant, avec ou sans réservation) et desserte ou non par des services librement organisés. Les aménagements comprenant un unique emplacement d'arrêt exclusivement dédiés aux services de transport urbain sont par ailleurs exclus de celui-ci.

Périmètre de la régulation symétrique



16. Afin de rendre opérant le périmètre de la régulation symétrique, il revenait à l'Autorité de préciser certaines caractéristiques des aménagements soumis à régulation, ainsi que les dispositions transitoires applicables aux aménagements non régulés le devenant.
17. Ainsi, l'Autorité a défini les critères d'appréciation de l'adossement fonctionnel dans sa décision n° 2016-224 du 14 décembre 2016. Est considéré comme adossé fonctionnellement à une installation ou une infrastructure ferroviaire, fluviale, maritime ou aérienne destinée à l'accueil des passagers, tout aménagement qui satisfait cumulativement deux critères : un critère matériel (distance de moins de 200 m entre l'aménagement et l'installation ou infrastructure considérée) et un critère fonctionnel (intégration dans une même chaîne de déplacement ou mutualisation de services entre l'aménagement et l'installation ou infrastructure considérée).
18. Dans sa décision n° 2016-223 du 14 décembre 2016, l'Autorité a également défini les dispositions transitoires applicables lorsqu'un aménagement rentre dans le champ de la régulation à la suite d'une demande de desserte par un service régulier librement organisé. Dans cette même décision sont également présentées, à titre de recommandations, des dispositions transitoires qui doivent être appliquées par l'exploitant d'un aménagement dont l'accès était gratuit et sans réservation lorsqu'il décide de rendre cet accès payant ou avec réservation.
19. La présente consultation publique a quant à elle pour objet de préciser, d'une part, les prescriptions applicables à l'élaboration et la mise en œuvre des règles d'accès dans le cadre de cette régulation symétrique, s'agissant notamment des règles tarifaires et de celles relatives à la procédure publique d'allocation des capacités et, d'autre part, les conditions de mise en œuvre et de vérification de l'obligation de tenue d'une comptabilité propre.

3.2. Différentes catégories d'aménagements concernés

20. La régulation des aménagements de transport routier a notamment pour objectif de prévenir les risques de discrimination, en particulier en cas d'intégration verticale de l'exploitant et de l'opérateur de transport. Cependant, au vu des pratiques constatées dans les règles d'accès notifiées à l'Autorité, y compris celles édictées par des entités publiques, il apparaît nécessaire de ne pas se limiter aux seuls cas d'intégration verticale et de prévoir ainsi l'application de ce cadre de régulation à la totalité du périmètre prévu par le code des transports, sous réserve de la prise en compte de certaines particularités.
21. En effet, le dernier alinéa de l'article L. 3114-12 du code des transports prévoit que l'Autorité prenne en compte, pour fixer les obligations applicables aux exploitants, « *les différentes catégories d'aménagements selon leurs caractéristiques techniques ou commerciales, leur niveau de fréquentation, ou tout autre élément susceptible d'affecter l'analyse concurrentielle, tel que la nature du trafic ou la situation géographique de l'aménagement* ».
22. Au vu des problématiques traitées dans le présent document, il apparaît nécessaire de distinguer les aménagements selon qu'ils sont² :
 - accessibles avec ou sans réservation ;
 - payants ou accessibles gratuitement ;

² S'ils rentrent dans le champ de la régulation (voir 3.1)

- sur- ou sous-capacitaires ;
23. A ce stade, il n'est pas **envisagé de retenir une segmentation plus fine** des aménagements pour définir le champ d'application des obligations relatives à l'allocation des capacités, la tarification ou et la comptabilité propre.
24. Les situations particulières pour lesquelles l'exploitant exercerait une influence significative sur un marché du secteur des transports de personnes seront analysées dans le cadre de la régulation asymétrique décrite au point 10.

Question 2 :

Des distinctions supplémentaires entre différents types d'aménagements vous semblent-elles nécessaires ? Si oui, lesquelles, pour quelles raisons et quelles règles particulières devraient être imposées ?

4. ALLOCATION DES CAPACITES

4.1. Définitions

25. L'article L. 3114-6 du code des transports prévoit que l'exploitant d'un aménagement soumis à régulation définit et met en œuvre « *des règles d'accès des entreprises de transport public routier à l'aménagement, ainsi qu'aux services qu'il y assure ou qu'il y fait assurer* ».
26. Dans le cadre de l'application de la future décision, l'exploitant d'un aménagement de transport public routier serait défini comme l'unique personne physique ou morale qui exerce la responsabilité de décisionnaire final pour délivrer les autorisations d'accès à cet aménagement au bénéfice d'entreprises de transport et définir le montant des tarifs qui y sont pratiqués. Il porte également la responsabilité de la déclaration de son aménagement en vue de son inscription au registre tenu par l'Autorité, conformément aux dispositions de l'article L. 3114-3 du code des transports, ainsi que celle de la définition, la mise en œuvre et la notification des règles d'accès à l'Autorité. Toutefois, une personne publique peut déléguer à un tiers, dans le cadre d'une concession de service public, l'exploitation de l'aménagement, en particulier l'allocation des capacités. Ce tiers est alors exploitant de l'aménagement. En toute hypothèse, il convient que la convention de concession précise clairement les conditions dans lesquelles le délégataire exerce ses missions. En revanche, si la seule gestion au quotidien de l'aménagement n'est pas assurée par la personne publique mais a été confiée à une autre entité sous les formes prévues par la loi³ la responsabilité de la mise en œuvre des prescriptions émises par l'Autorité incomberait à la personne publique exploitant de l'aménagement, et non à cette entité tierce.
27. L'accès correspondrait pour une entreprise de transport à la possibilité de bénéficier d'un ensemble de prestations offertes dans l'aménagement considéré. La principale de ces

³ Marchés publics de services en particulier.

prestations est la possibilité d'y prendre en charge et d'y déposer ses voyageurs. Il résulte par ailleurs de l'article L. 3114-6 du code des transports que l'accès à l'aménagement doit s'entendre également comme la possibilité de bénéficier des autres services proposés par l'exploitant au sein de l'aménagement, tels que l'information voyageurs⁴, la distribution des titres de transport, les services de petite maintenance ou les salles de repos des conducteurs par exemple. Dès lors qu'un de ces autres services est proposé à un opérateur, il devrait l'être à tous les opérateurs dans des conditions objectives, transparentes et non discriminatoires. Dans le cadre de l'application de la future décision, l'Autorité retiendra le terme « **prestation de base** » pour désigner la prise en charge, la dépose et, si celle-ci existe dans l'aménagement, l'information voyageurs. Elle retiendra le terme « **prestations annexes** » pour désigner les autres prestations à disposition des entreprises de transport routier dans les aménagements, notamment le stationnement de longue durée, la vente de billets, l'affichage à des fins publicitaires, la mise à disposition d'espaces conducteurs ou de locaux et la maintenance.

28. La capacité d'un aménagement correspondrait au nombre de demandes d'accès qui peuvent être traitées par ses installations pendant une période donnée eu égard notamment à la nature de la demande, aux caractéristiques techniques de ces installations ainsi qu'aux règles de sécurité qui leur sont applicables. Elle peut être déterminée comme un nombre de mouvements de même durée susceptibles d'être accueillis sur l'aménagement pendant une période de temps donnée (heure, année). Des contraintes spécifiques peuvent limiter la capacité théorique d'un aménagement, comme la congestion des voies d'accès à cet aménagement s'il est situé en milieu urbain par exemple. Elles doivent dès lors être explicitées par l'exploitant dans ses règles d'accès⁵.
29. La saturation d'un aménagement de transport public routier serait appréciée, pour une période donnée, comme l'impossibilité à satisfaire toutes les demandes de capacités adressées par les entreprises de transport. Cette situation de saturation devrait être attestée par des éléments de preuve tangibles⁶.

Question 3 :

Les définitions proposées par l'Autorité appellent-elles des observations de votre part (notamment, vous semblent-elles adaptées à la diversité des aménagements mentionnés à l'article L. 3114-1 du code des transports) ?

Si non, quelles définitions alternatives proposeriez-vous ?

Selon vous, est-il nécessaire que l'Autorité définisse d'autres termes ? Si oui, préciser lesquels et si possible, proposer une définition.

⁴ Affichage statique ou dynamique des horaires et des quais, signalétique, information délivrée par le personnel d'accueil de l'aménagement etc.

⁵ Voir décision n° 2016-101 présentant la structure-type des règles d'accès.

⁶ Cf partie 4.5.

4.2. Etat des lieux des règles d'accès notifiées et de leurs dispositions relatives à l'allocation des capacités

30. A la date du 31 décembre 2016, 49 exploitants avaient notifié des règles d'accès à l'Autorité concernant 88 aménagements de transport routier. Sur la base de ces notifications, l'Autorité a procédé à une étude comparative afin d'analyser les modalités de mise à disposition des aménagements et la tarification afférente.
31. Si les documents transmis permettent de clarifier en partie le déroulement de l'allocation des capacités dans les aménagements de transport routier, il ressort de leur analyse que les modalités de celle-ci doivent être détaillées. Il faut préciser les délais de réponse aux demandes d'accès dans le respect des dispositions de l'article L. 3114-7 du code des transports (soit 1 mois). Dans le cas où plusieurs demandes d'accès s'avèrent impossibles à satisfaire simultanément en raison des contraintes de capacité, de très nombreux exploitants ont prévu d'accorder une priorité à certains services, et notamment aux services publics et/ou réguliers. Des règles de priorité peuvent être prévues mais elles doivent respecter le principe de non-discrimination, être motivées et leurs effets exacts détaillés. L'Autorité considère qu'il est nécessaire de les replacer dans le cadre d'une procédure d'allocation des capacités mieux formalisée, afin de justifier que leur application est conforme aux conditions d'objectivité, de transparence et de non-discrimination prévues par le code des transports.
32. En complément et dans le cadre de ses travaux sur les règles d'accès aux gares routières, l'Autorité a également interrogé les opérateurs de services routiers afin d'identifier les motifs des refus d'accès auxquels ils ont été confrontés. La saturation en constitue le principal, les opérateurs estimant cependant que le constat de saturation serait parfois exagéré ou lié à une exploitation et une allocation des capacités inefficaces. Par ailleurs, les priorités d'accès accordées à des opérateurs doivent être conformes avec le principe de non-discrimination, par exemple lorsqu'elles bénéficient aux services ayant effectué les premières demandes d'accès et dont l'accès n'est jamais remis en cause. La lourdeur ou le manque de clarté des procédures de demande d'accès peuvent également limiter leur accès effectif aux aménagements.
33. Afin de remédier aux problèmes identifiés liés à l'allocation des capacités dans les aménagements de transport public routier, l'Autorité envisage de prendre les dispositions présentées dans la suite de cette partie.

4.3. Dispositions générales relatives aux conditions de réservation de capacités par les transporteurs dans les aménagements de transport public routier

34. Les prescriptions listées aux points 35 à 54 relatives à l'allocation des capacités s'appliqueraient uniquement aux aménagements dont l'accès est soumis à réservation préalable. Ainsi, elles ne seraient pas applicables aux aménagements accessibles sans réservation⁷, ce qui est le cas de certains aménagements gérés comme des parcs de stationnement.
35. Conformément aux dispositions de l'article L. 3114-6 du code des transports, ces mêmes prescriptions concerneraient toutes les entreprises de transport public routier qui accèdent à un aménagement ou sollicitent cet accès, et ce, quelle que soit la nature des services qu'elles

⁷ Il s'agit notamment des aménagements auxquels les véhicules accèdent en fonction de l'ordre d'arrivée, dans la limite des places disponibles.

assurent (services conventionnés et services librement organisés, services réguliers et services occasionnels).

36. Afin de concourir au bon développement du marché du transport routier de personnes et à l'accessibilité des aménagements soumis à réservation dans des conditions non discriminatoires, il paraît nécessaire de limiter à un an la durée maximale sur laquelle l'exploitant peut s'engager à accueillir un service. Cette durée d'un an est conforme au rythme de mise à jour des horaires des services publics conventionnés et paraît ainsi adaptée pour la majorité des aménagements soumis à régulation, qui accueillent déjà de tels services.
37. En fonction des caractéristiques de l'aménagement et des services de transport qui le desservent, l'exploitant définirait la nature des capacités qui peuvent être réservées par un transporteur pour la prise en charge et la dépose de voyageurs. Il préciserait notamment, dans la partie 1.c. des règles d'accès dont la structure type a été définie par l'Autorité dans sa décision n° 2016-101 du 15 juin 2016, s'il procède à une allocation de créneaux horaires de durées définies pour l'usage d'un même quai ou emplacement à quai⁸, ou bien si chacun des emplacements de son aménagement est affecté à un unique transporteur. Les capacités mises à disposition devraient être proportionnées aux besoins des transporteurs⁹.
38. L'exploitant préciserait dans les parties 3.a. et 3.b. des règles d'accès le contenu des demandes qui doivent lui parvenir et les modalités selon lesquelles il traite ces demandes (notamment les délais et le format de la réponse). Afin de définir les informations qui doivent lui être soumises par les demandeurs, il pourra utilement se référer à la liste suivante, établie dans le cadre de la décision n° 2016-223 de l'Autorité du 14 décembre 2016 :
- raison sociale et les coordonnées du demandeur,
 - jours et horaires auxquels le transporteur souhaite pouvoir accéder à l'aménagement, le cas échéant en précisant la marge de tolérance acceptable autour des horaires demandés,
 - pour chaque horaire, durée pendant laquelle le transporteur souhaite pouvoir stationner sur le ou les emplacements d'arrêts afin de prendre en charge ou déposer ses passagers,
 - période minimale (de date à date) pendant laquelle il souhaite avoir accès à l'aménagement,
 - type de véhicule utilisé et capacité,
 - le cas échéant, prestations annexes auxquelles le transporteur souhaite avoir accès, par exemple besoins en stationnement (régulation ou longue durée).
39. Lorsque la capacité d'un aménagement et la dynamique d'évolution des demandes adressées à l'exploitant permettent d'exclure tout risque de refus d'accès à court ou moyen terme, l'exploitant serait libre de répondre aux demandes au fil de l'eau, dans le respect des délais

⁸ Dans le cas où un même quai serait dimensionné de manière à accueillir plusieurs véhicules simultanément.

⁹ Il ne paraît pas envisageable de réserver un quai à l'usage d'un service circulant avec une faible fréquence dans un aménagement saturé par exemple, ou de prévoir des créneaux d'une durée excédant largement les besoins des transporteurs. A ce titre, prévoir un créneau minimal correspondant à une durée supérieure à 20 min ne paraît pas acceptable.

prévus par le code des transports¹⁰. Il devrait le cas échéant en faire mention clairement et le justifier dans la partie 3.b. des règles d'accès.

40. Dans la situation inverse, c'est-à-dire pour les aménagements susceptibles d'être saturés, l'ensemble des demandes formulées par les opérateurs souhaitant accéder à un aménagement de transport routier devrait être traitées selon une procédure d'allocation des capacités qui concerne tous les services, conventionnés comme librement organisés, et qui respecte les conditions posées au 3.4. L'exploitant en fait mention dans la partie 3.b. des règles d'accès et précise le cas échéant les créneaux horaires saturés pour la période en cours.
41. Dans l'hypothèse où l'exploitant aurait choisi de répondre aux demandes d'accès au fil de l'eau, conformément au point 23, mais ferait face brusquement à un nombre élevé non anticipé de demandes d'accès, susceptibles d'engendrer une saturation de l'aménagement sur certains créneaux et des refus d'accès ultérieurs, il lui serait demandé de ne s'engager que sur une durée relativement courte, au maximum 6 mois, car il devra mettre en œuvre pendant cette période une procédure répondant aux conditions définies au 3.4.

Questions 4 : Conditions de mise en œuvre de la procédure d'allocation des capacités

Question 4.A : *Le principe d'une limitation de la durée sur laquelle un exploitant s'engage à accueillir un service appelle-t-il des observations de votre part ?*

Question 4.B : *Selon vous, l'allocation d'une capacité dans un aménagement pour une durée supérieure à un an doit-elle être possible ? Le cas échéant, justifier l'intérêt d'une telle durée.*

Question 4.C : *La possibilité d'une allocation des capacités au fil de l'eau telle que mentionnée au point 39 et ses conditions de mise en œuvre appellent-elles des observations de votre part ?*

4.4. Dispositions spécifiques aux aménagements saturés ou susceptibles de l'être : une allocation en deux temps

42. La variabilité dans le temps des besoins d'accès aux aménagements implique que puisse avoir lieu une révision régulière de toutes les autorisations d'accès, par exemple sur une base au plus annuelle. L'exploitant définirait donc une période de référence, pour laquelle il alloue les capacités de son aménagement et au terme de laquelle il procède à une révision de toutes les autorisations accordées. La durée serait choisie par l'exploitant et dépendrait notamment du rythme de révision des horaires des services accueillis. Elle serait précisée en partie 3 des règles d'accès selon la structure type prévue par l'Autorité.
43. L'allocation des capacités s'effectuerait en deux phases : l'exploitant procéderait tout d'abord à une allocation des capacités pour la période de référence, puis il traiterait les demandes d'accès ou de modifications qui lui parviennent au cours de cette période. Un schéma disponible en annexe 1 résume les contenus des parties 4.4.1 et 4.4.2.

¹⁰ Il s'agit par exemple d'aménagements où la capacité est nettement supérieure à la demande, ou bien où la fréquentation des services publics est décroissante et celle des services librement organisés stabilisée.

4.4.1. Allocation des capacités pour la période de référence

44. L'exploitant devrait définir en partie 3.a. des règles d'accès selon la structure type prescrite par l'Autorité une période d'ouverture des réservations pendant laquelle les opérateurs soumettraient leurs demandes d'accès pour la période de référence. Il procéderait ensuite à l'allocation des capacités selon des modalités qu'il définirait de manière exhaustive en partie 3.c. de ses règles d'accès.
45. Le processus devrait traiter conjointement l'ensemble des services, quelle que soit leur nature (services conventionnés comme services librement organisés).
46. Dans le cas où plusieurs demandes d'accès s'avèreraient impossibles à satisfaire simultanément en raison des contraintes de capacité de l'aménagement, l'exploitant devrait formuler une proposition d'adaptation des demandes des opérateurs¹¹ dans le but d'aboutir à des alternatives raisonnables ayant l'impact le plus limité possible sur les conditions d'exploitation des différents services et leur disponibilité pour les usagers. Cette proposition serait faite dans des conditions transparentes (prise de contact avec toutes les parties prenantes) et, lorsque le nombre important de créneaux saturés et de demandes en conflit le justifie, détaillées par l'exploitant en partie 3.c. de ses règles d'accès.
47. L'exploitant devrait mettre en place des règles objectives, transparentes et non discriminatoires à appliquer dans le cas où les opérateurs refuseraient la proposition d'adaptation faite conformément aux dispositions du paragraphe précédent. Il pourrait notamment prévoir de traiter selon des niveaux de priorité différents les demandes des services. Ces niveaux seraient définis en partie 3.c. de ses règles d'accès, et soigneusement justifiés par des différences objectives de situation.
48. Au regard du principe de non-discrimination posé par la loi, les services publics ne sauraient être considérés comme prioritaires de par leur statut. En revanche, certaines de leurs caractéristiques pourraient être de nature à justifier une priorité. Pourraient ainsi bénéficier d'un niveau de priorité supérieur :
 - les transports scolaires au sens de l'article L. 3111-7 du code des transports, dès lors que ce service ne peut, de par son objet, être assuré à un autre horaire ;
 - les services assurant une desserte territoriale qui ne pourrait être assurée autrement, y compris par d'autres moyens de transport collectifs.
49. A titre secondaire, une priorité pourrait également être reconnue à des services cadencés pour autant qu'une fréquence suffisante soit assurée.
50. En dernier ressort, il reviendrait à l'exploitant d'établir une priorisation des demandes en conflit qui auraient le même niveau de priorité selon des critères objectifs, transparents et non-discriminatoires qui permettent de préserver le développement concurrentiel de l'offre de transport au bénéfice des usagers, en s'attachant par exemple dans le cas d'opérateurs concurrents et dans la mesure du possible à permettre un accès minimal de tous aux créneaux les plus demandés.

¹¹ Il s'agit de mener toute démarche propre à recueillir les besoins des opérateurs et les éventuels décalages horaires qui leur paraissent tolérables pour apporter une réponse aussi satisfaisante que possible pour eux, proportionnée aux problèmes d'accès et aux demandes en conflit, et ne pas entraver le bon développement de l'offre de transport.

51. Dans la perspective de l'évolution du marché des services de transport routier à moyen terme, l'autorisation d'accès aux aménagements sur des durées plus longues que celle de la période de référence, tout comme la reconduction tacite d'autorisations d'accès des opérateurs déjà présents dans l'aménagement, ne seraient pas envisageables, afin de ne pas figer les positions sur un marché en croissance.

Question 5 : Priorités d'accès

Ces orientations appellent-elles des observations de votre part ?

4.4.2. Traitement des demandes arrivées en cours de période

52. L'exploitant définirait dans la partie 3.a. de ses règles d'accès les modalités de soumission des nouvelles demandes en cours de période de référence et procéderait ensuite à l'allocation des capacités selon des modalités qu'il expliciterait en partie 3.b. ou 3.c. de ses règles d'accès, en tenant compte de l'ordre d'arrivée des demandes. En tout état de cause, il n'est pas envisageable que l'exploitant interdise par principe les demandes en cours de période de référence.
53. Dans ce cadre, l'exploitant ne pourrait allouer des capacités pour des durées excédant la fin de la période de référence en cours.
54. L'Autorité rappelle par ailleurs que, conformément à l'article R. 3114-6 du code des transports, « la procédure publique d'allocation des capacités non utilisées [...] est définie de manière à assurer la bonne information des entreprises de transport public routier sur l'existence d'emplacements d'arrêts disponibles et leur accès effectif à ces emplacements ». Il conviendrait donc que les exploitants tiennent à la disposition des opérateurs intéressés un état complet et précis des éventuelles capacités disponibles, dont la publication sur le site internet de l'exploitant est recommandée.

4.5. Motivation des refus d'accès

55. L'article L. 3114-7 du code des transports prévoit que les refus d'accès sont motivés. Cette obligation implique que l'exploitant doit exposer avec un degré de détail et de justification suffisant les motifs pour lesquels il refuse un accès, afin de permettre à l'opérateur de les comprendre et, le cas échéant, d'y apporter une contradiction¹². Cette disposition s'applique tant aux emplacements de dépose ou de prise en charge des voyageurs qu'aux emplacements de régulation ou aux autres prestations annexes délivrées au sein de l'aménagement. Ainsi, un service, s'il est proposé à un opérateur, devrait être proposé à tous sous réserve des motifs de refus d'accès listés au point suivant.
56. Différentes raisons peuvent justifier un refus d'accès : il peut s'agir en particulier de contraintes liées aux heures d'ouverture ou au dimensionnement de l'aménagement (restrictions quant au gabarit des véhicules susceptibles d'être accueillis pour l'accès aux emplacements de prise en charge et de dépose des voyageurs, saturation) ou, le cas échéant, de défaut de capacité financière du demandeur.

¹² Cf. notamment l'article L. 211-1 du code des relations entre le public et l'administration : « La motivation [...] doit être écrite et comporter l'énoncé des considérations de droit et de fait qui constituent le fondement de la décision. »

57. Dans le cas où la saturation d'un aménagement de transport routier serait invoquée pour motiver le refus d'une demande d'accès, notamment au cours de la période de référence, concernant les emplacements à quai, l'exploitant devrait être en mesure de justifier auprès de l'opérateur et de l'Autorité, si cette dernière en fait la demande, que le nouveau service perturberait de manière significative les conditions d'exploitation des services déjà présents. L'exploitant pourrait notamment s'appuyer sur le nombre de mouvements existants aux mêmes horaires, fournir un graphique d'occupation des quais et des informations sur les caractéristiques et la ponctualité des services accueillis. Il devrait être en mesure de démontrer qu'il n'est pas possible de proposer une solution ou des horaires d'accès alternatifs au sein de l'aménagement dans les limites de la marge de tolérance acceptable par l'opérateur autour des horaires demandés.

Question 6 : Motivation de la saturation

Quels types d'éléments vous semblent devoir être fournis par les exploitants pour justifier la saturation des aménagements à l'opérateur concerné par le refus d'accès ?

4.6. Fermeté du droit d'accès

58. En vertu du besoin de prévisibilité du contexte d'exploitation pour les opérateurs de transport, il ne paraît pas envisageable qu'un exploitant revienne sur des autorisations d'accès délivrées pour la période de référence, hors cas de force majeure ou de travaux urgents non planifiés.
59. L'Autorité recommande à ce titre que toute circonstance prévisible susceptible de limiter l'accès aux capacités de l'aménagement, comme la survenue de travaux, soit identifiée et communiquée aux opérateurs présents ou potentiels préalablement à l'allocation des capacités pour la période de référence, par exemple via une publication sur le site internet de l'exploitant.
60. Par dérogation aux dispositions du point 41, et dans le strict respect des conditions qu'il définirait dans ses règles d'accès, l'exploitant pourrait, après une mise en demeure de l'opérateur demeurée infructueuse, lui retirer des autorisations d'accès délivrées en cas de violation caractérisée du règlement d'exploitation ou d'une non-utilisation prolongée des capacités allouées afin notamment d'éviter toute préemption de capacités dans les aménagements saturés.

4.7. Allocation suite à un processus d'enchères

61. Un processus d'enchères pourrait être envisageable pour allouer les capacités d'aménagements faisant face à un déséquilibre important entre l'offre et la demande ou à une concurrence importante sur quelques créneaux spécifiques. Cependant, l'Autorité considère qu'il importe de privilégier des critères de sélection des demandes permettant le meilleur développement de l'offre de transport plutôt que des critères fondés sur l'élasticité-prix des demandes individuelles des opérateurs. Etant donné la complexité des processus d'enchères envisageables, l'Autorité recommande qu'ils soient réservés à des situations ponctuelles présentant de forts enjeux notamment économiques lorsque les utilisateurs paraissent en mesure d'y consacrer l'attention et les moyens suffisants.

62. Dans l'éventualité où les capacités d'un aménagement seraient allouées suite à un processus d'enchères, le processus envisagé ne devrait concerner que les seuls créneaux pour lesquels la demande dépasse la capacité offerte et devrait être décrit à la partie 3.c.des règles d'accès.

4.8. Affectation des emplacements à quai et signalétique

63. En fonction des circonstances locales, les quais peuvent offrir une qualité de service différente. Sont considérés comme contribuant à la qualité de service à quai, de manière non exhaustive, les éléments suivants : proximité et visibilité depuis le bâtiment voyageurs, facilité d'accès, qualité de l'information à quai, présence d'abris voyageurs.
64. Dans les circonstances décrites au point précédent, l'affectation des postes à quai doit également suivre des règles objectives, transparentes et non-discriminatoires.
65. Dans le cas où des postes à quai offriraient une qualité de service et des capacités différentes, leur affectation devrait s'inscrire dans la procédure d'allocation des capacités décrite au 3.4. Dans le cas contraire, cette affectation pourrait être réalisée postérieurement.
66. Au demeurant, la signalétique au sein d'un aménagement de transport routier et à ses abords, dans la mesure où elle est installée à l'initiative de l'exploitant, devrait traiter les transporteurs de manière non discriminatoire. Par exemple, s'il existe un fléchage vers l'aménagement, celui-ci doit être générique (« gare routière ») ou citer l'ensemble des opérateurs.

5. TARIFICATION

5.1. Etat des lieux et champ d'application des prescriptions relatives à la tarification

67. Si les règles d'accès notifiées à l'Autorité au 31 décembre 2016 témoignent de l'existence de différentes méthodes de tarification pour l'usage de quais ou d'emplacements à quai, la tarification par toucher semble être de loin la plus répandue. Les montants se situent en majorité en deçà de 5 euros et ne dépassent pas 15 euros sauf exception. De nombreuses modulations tarifaires peuvent être pratiquées, notamment en fonction, par exemple, de la nature des services, de leur distance kilométrique, de leur fréquence ou des caractéristiques des véhicules. Parfois, plusieurs d'entre elles se trouvent combinées. Il est nécessaire que les opérateurs et l'Autorité puissent déterminer, à la lecture des règles d'accès, qu'il s'agit bien de la prise en compte de critères ayant un lien direct avec le coût d'accueil des services supporté par les exploitants et non de pratiques de discrimination tarifaire. La distance d'un service, par exemple, peut être un révélateur de besoins particuliers de ses voyageurs en termes d'accueil en gare et de prestations disponibles, ou du besoin de régulation pour les véhicules et d'espaces dédiés pour ses conducteurs mais ne saurait constituer un critère de différenciation tarifaire en tant que tel.
68. En outre, les méthodes d'établissement du montant des tarifs d'accès sont rarement développées. Dans la quasi-totalité des cas, il est impossible, sur la base des documents communiqués, de mettre en relation ces tarifs avec les coûts d'exploitation voire avec les investissements. La tarification des services proposés au sein des aménagements est quant à elle peu abordée.

69. Les entretiens menés par les services de l'Autorité avec différents opérateurs confirment l'ensemble de ces constats. Les opérateurs insistent sur la variabilité des tarifs d'accès entre aménagements, qui semble sans lien avec les prestations proposées. Certains tarifs paraissent aux opérateurs anormalement élevés. D'autres sont modulés sans justification.
70. Afin de remédier aux problèmes identifiés quant à la tarification pratiquée dans les aménagements de transport routier, l'Autorité envisage les prescriptions détaillées dans la suite de cette partie.
71. Les prescriptions et principes présentés ci-après s'appliqueraient à la tarification de l'accès aux emplacements à quai ainsi qu'à celle de l'ensemble des services qui sont rendus dans l'aménagement, comme le stationnement pour régulation ou la vente de billets.
72. Pour rappel, en cas de tarification de l'accès à un aménagement ou à un service proposé sur un aménagement, celle-ci devrait s'appliquer à tous les utilisateurs¹³ et les règles devraient mentionner l'ensemble des tarifs applicables.

5.2. Principes d'établissement des tarifs d'accès

73. Il peut arriver que des transporteurs acquittent aujourd'hui à la fois une redevance pour service rendu auprès de l'exploitant de l'aménagement et une redevance pour occupation du domaine public auprès du propriétaire du domaine sur lequel est implanté l'aménagement.
74. L'Autorité recommande, par souci de transparence et de simplicité, que l'accès d'un opérateur à un aménagement de transport routier donne lieu à une tarification, une facturation et une perception uniques, qui seraient du ressort de l'exploitant. Dans cette hypothèse, le tarif unique couvrirait notamment les coûts relatifs à l'occupation domaniale lorsqu'ils existent, charge à l'exploitant de reverser au propriétaire du domaine, le cas échéant, une quote-part du tarif perçu à due proportion du montant de redevance pour occupation du domaine public perçu antérieurement.

5.2.1. Aménagements relevant du service public

75. Dans le cas d'aménagements relevant du service public, le tarif d'accès à l'aménagement et à ses équipements a le caractère d'une redevance pour service rendu. Son montant doit donc par principe trouver sa contrepartie dans la prestation fournie par le service à l'utilisateur¹⁴, le montant comprenant une rémunération raisonnable des capitaux investis. Le cas échéant, l'exploitant pourrait envisager de fixer le montant du tarif de façon à également inclure la valeur économique du service rendu pour l'utilisateur. Cependant, celle-ci pouvant être appréciée sur la base des recettes ou du résultat tirés de l'usage du service rendu¹⁵, il paraît peu probable que les critères de calcul du tarif puissent être compatibles avec les principes de non-discrimination et d'objectivité posés par l'article L. 3114-6 du code des transports, ceux-ci ayant vocation à être appliqués à tous les utilisateurs (publics ou privés).
76. L'Autorité retiendrait donc le principe d'un plafonnement de la redevance acquittée par tout transporteur utilisant un aménagement relevant du service public au coût du service rendu, en

¹³ L'accès comme les services proposés ne pourraient pas être gratuits pour certains utilisateurs et payants pour d'autres.

¹⁴ Dans le cas présent, l'entreprise de transport.

¹⁵ Le tarif d'accès pourrait par exemple comme un pourcentage du chiffre d'affaires de l'opérateur.

ce compris la rémunération des capitaux investis¹⁶. L'exploitant d'un aménagement relevant du service public serait libre de définir le tarif d'accès à cet aménagement et à ses équipements dans la mesure où le montant facturé à chaque opérateur ne dépasse pas le montant des charges qui lui sont affectées, défini ci-après en parties 5.4 et 5.5, et respecte les conditions de transparence, d'objectivité et de non-discrimination établies par le code des transports (partie 5.6).

5.2.2. Aménagements ne relevant pas du service public

77. S'agissant des aménagements ne relevant pas du service public mais adossés fonctionnellement à d'autres infrastructures de transport ou situés sur le domaine public autoroutier, les principes de transparence, d'objectivité et de non-discrimination fixés par le code des transports (partie 5.5) s'appliquent. Ils imposent que les tarifs d'accès soient définis en lien avec les coûts des prestations proposées¹⁷, ceux-ci étant appréciés conformément aux dispositions des parties 5.3 à 5.5.

5.2.3. Principes de tarification : un objectif de simplicité et de lisibilité

78. L'exploitant d'un aménagement de transport routier de voyageurs doit justifier qu'il ne recouvre pas au titre de la tarification qu'il pratique un montant supérieur aux coûts qu'il supporte dans le cadre de cette activité.
79. Certains aménagements comprennent des espaces physiques utilisés pour d'autres activités, outre celle d'accès et de prise en charge de voyageurs. Il peut s'agir par exemple d'espaces de vente de billets, de commerces, de locaux de bureaux.
80. Pour ces aménagements, deux méthodes existent pour définir les charges à couvrir par la tarification.
81. La première, dite « caisse simple », revient à déterminer les charges à couvrir par la tarification en considérant l'ensemble des charges de l'aménagement et en en déduisant les recettes liées aux autres activités. Cela peut supposer de mettre en place un système de facturations internes, notamment si une partie des locaux est utilisée par l'exploitant lui-même dans le cadre d'une autre activité (de manière équivalente aux loyers perçus par les tiers pour la mise à disposition de locaux).
82. L'Autorité constate que ces facturations devraient s'appliquer essentiellement à des prestations de billetterie ou de mise à disposition de locaux ou bureaux, pour lesquelles des références ou des prix de marché peuvent être aisément identifiés et justifiés.
83. La seconde, dite « caisse double », consiste à identifier les charges à couvrir pour chaque activité et chaque zone de l'aménagement. Ainsi, et le cas échéant, les charges afférentes à la seule zone relative aux commerces doivent être spécifiquement isolées, de même que celles afférentes à la zone de bureaux, etc. Cette méthode est généralement complexe à mettre en œuvre et présente difficilement les garanties de transparence et d'objectivité suffisantes. Elle est de surcroît délicate à justifier dans la mesure où elle nécessite souvent de répartir un ensemble d'actifs et de charges communs à plusieurs activités, comme le nettoyage de l'ensemble de l'aménagement par exemple, selon des clés de répartition qui doivent être

¹⁶ Coût de l'infrastructure, des équipements et des éventuels services en tant que tels.

¹⁷ Voir par exemple, s'agissant de la tarification des redevances appliquées en contrepartie de services d'assistance en escale, la décision CJUE, 5 juillet 2007, aff. C-181/06, Deutsche Lufthansa AG c/ ANA – Aeroportos de Portugal SA

définies de manière pertinente et justifiée. Dès lors, la complexité de la caisse double paraît peu proportionnée aux enjeux de la tarification de ces aménagements.

84. Pour ces raisons, et compte tenu du faible nombre d'aménagements proposant des prestations annexes ou dont l'exploitant exerce d'autres activités lucratives significatives, l'Autorité préconise, par souci de simplicité et de transparence, l'utilisation d'une méthode en caisse simple pour l'ensemble des aménagements. Néanmoins, afin d'inciter les exploitants au développement des activités commerciales dans leurs aménagements, la mise en place d'un mécanisme de partage des bénéfices liés à ces activités paraîtrait acceptable, sous réserve que le partage soit proportionné entre l'exploitant et les usagers.

Question 7 :

Ces principes de tarification appellent-ils des observations de votre part ?

5.3. Détermination du plafond des charges recouvrables

85. L'exploitant justifie que le montant des tarifs perçus dans son aménagement ne dépasse pas les coûts variables et fixes encourus pour l'exploitation et la maintenance des infrastructures et des équipements, dans la mesure où ces derniers sont mis à disposition de tous les transporteurs ou nécessaires au bon fonctionnement de l'aménagement¹⁸. Seraient compris dans ces coûts les amortissements de ces mêmes infrastructures et équipements, majorés d'une rémunération des capitaux engagés par l'exploitant¹⁹.
86. Au vu des éléments présentés ci-avant, le plafond des charges recouvrables serait défini sur la base d'une caisse simple et devrait être constitué des :
- (i) Charges d'exploitation : il s'agit de l'ensemble des charges opérationnelles nécessaires au fonctionnement de l'aménagement telles qu'isolées au niveau de la comptabilité propre, nettes des éventuelles recettes, internes comme externes ;
 - (ii) Charges de capital : il s'agit des charges liées aux éventuels actifs immobilisés (le cas échéant, nets de subventions). Les charges de capital correspondent à la dotation aux amortissements, nets de reprises de subventions le cas échéant, tels qu'isolés au sein de la comptabilité propre, et à la rémunération des capitaux engagés.

Le niveau de rémunération des capitaux engagés est déterminé par l'exploitant de l'aménagement. S'agissant des aménagements relevant du service public, celui-ci ne doit toutefois pas excéder un niveau de bénéfice raisonnable, celui étant défini comme le taux de rémunération du capital habituel pour le secteur concerné, en tenant compte du niveau de risque encouru.

Dans le cas d'une maintenance exceptionnelle, si le coût des travaux était susceptible d'occasionner une augmentation significative des tarifs, le gestionnaire pourrait les

¹⁸ Il s'agit des locaux réservés au personnel chargé de la régulation ou de l'accueil des voyageurs par exemple.

¹⁹ La rémunération de capitaux investis par des entités tierces qui n'ont pas le statut d'exploitant ne peut être incluse dans les charges recouvrables.

traiter comme un investissement pour l'évaluation des charges recouvrables, en justifiant la durée d'amortissement retenue. Ce retraitement devrait alors faire l'objet d'un suivi extra-comptable, qui devrait être inclus dans les justificatifs à communiquer à l'Autorité en cas de besoin dans le cadre de la vérification de la comptabilité propre (cf. partie 5).

87. De ces charges issues de la comptabilité propre seraient exclues les charges d'exploitation et de capital, qui résulteraient d'une exploitation manifestement inefficace de l'aménagement ou bien qui seraient liées à des équipements ou espaces non utilisés issus d'un surdimensionnement manifeste de la capacité par rapport à la demande courante. Ces situations seraient caractérisées pour chaque aménagement de transport routier par comparaison avec des aménagements similaires du point de vue de leurs caractéristiques techniques et commerciales.
88. Les charges résiduelles resteraient à la charge de l'exploitant ou des autres utilisateurs concernés. Dans le cas où plusieurs aménagements comparables du point de vue de leur fréquentation, des effectifs qui leur sont affectés et des services disponibles seraient exploités par une même entité, il serait laissé la possibilité à celle-ci de considérer de manière globale les charges imputables à la gestion de tous ces aménagements pour la détermination d'une unique grille tarifaire commune.

Question 8 : Définition des charges recouvrables

La définition et le champ des charges recouvrables proposés par l'Autorité appellent-ils des remarques de votre part ?

5.4. Détermination des tarifs

89. Les tarifs d'accès à l'aménagement sont déterminés par l'exploitant qui choisirait de recouvrer tout ou partie du plafond des charges recouvrables défini conformément aux dispositions de la partie précédente, le montant total des charges couvertes par les tarifs ne pouvant ainsi excéder le plafond des charges recouvrables.
90. L'exploitant répartirait le montant des charges qu'il entend recouvrer entre les différents utilisateurs de l'aménagement selon des unités d'œuvre qu'il aura définies²⁰, en se fondant par exemple, pour la prestation de base, telle que définie au point 27 :
 - sur le nombre de mouvements de chaque utilisateur rapporté au nombre total de mouvements accueillis ou la capacité utilisée par l'opérateur rapportée à la capacité totale de l'aménagement, le cas échéant en tenant compte des différenciations tarifaires retenues,
 - sur les surfaces utilisées par chaque opérateur rapportées à la surface totale de l'aménagement lorsque chaque service se voit affecter un quai.

²⁰ Le cas échéant, l'exploitant pourrait utiliser une combinaison des unités d'œuvre ci-dessous listées pour répartir les charges qu'il recouvre s'il dispose des éléments de justification nécessaires. Il le préciserait dans l'annexe des règles d'accès prévue à cet effet.

- sur le temps consacré par le personnel en gare à la régulation et l'information voyageurs pour chaque service si son estimation repose sur des éléments objectifs connus de l'exploitant.
91. La répartition des charges recouvrées entre les différents utilisateurs de l'aménagement devrait être conforme à l'usage existant ou prévisionnel de l'aménagement par ceux-ci et proportionnée à la capacité de l'exploitant à le contrôler. Si l'usage fait par chaque transporteur n'est pas connu avec précision par l'exploitant, dans le cas de certains aménagements disponibles sans réservation ou sans contrôle d'accès par exemple, la grille tarifaire devrait s'appuyer sur une estimation raisonnable de cet usage, définie en concertation avec les transporteurs. Une tarification forfaitaire ne serait acceptable que dans ces seuls cas et l'exploitant devrait s'efforcer de proposer différents forfaits adaptés à la demande de services réguliers comme de services occasionnels.
92. En ce qui concerne les prestations annexes destinées aux entreprises de transport routier (billetterie, stationnement de longue durée, petite maintenance, etc.), l'exploitant serait libre de fixer un prix de marché. Pour rappel, les recettes tirées de ces activités sont déduites du plafond des charges recouvrables servant à la détermination des tarifs des autres services destinés aux transporteurs (notamment, mise à disposition des emplacements de prise en charge et de dépose de voyageurs).
93. Il ne paraît pas souhaitable que l'exploitant procède après clôture de l'exercice comptable à une régularisation à la hausse des montants perçus auprès des entreprises pour la période écoulée pour prendre en compte les écarts entre les charges ou les trafics prévisionnels et les charges ou trafics réels. Cette régularisation à la hausse nuirait en effet aux conditions de transparence et de prévisibilité du contexte d'exploitation, nécessaires au bon développement de l'offre de transport.

5.5. Différenciation et modulation tarifaire

94. Les éventuelles différenciations tarifaires par catégorie d'utilisateurs ne doivent pas être discriminatoires et doivent être justifiées par des différences objectives dans l'usage des aménagements et proportionnées à ces usages. Les droits supplémentaires ouverts aux services qui acquittent des tarifs au toucher plus élevés devraient donc être précisés dans la partie 4 des règles d'accès (il peut s'agir par exemple d'une durée supplémentaire accordée pour la prise en charge et la dépose des voyageurs ou pour le stationnement aux emplacements prévus).
95. Par exemple, si la qualité et les services proposés aux emplacements à quai sont sensiblement différents (cf. point 61²¹) et que l'affectation des emplacements est fixe, il serait envisageable de considérer que les capacités proposées constituent des produits différents. Dans ce cas, ceux-ci devraient être définis dans la partie 4 des règles d'accès et faire l'objet de tarifs différenciés.
96. Egalement, si des dépenses d'investissement et de mise à niveau des infrastructures ont été engagées par l'exploitant pour l'accueil de véhicules d'un gabarit particulier (bus articulés par exemple), une différenciation des tarifs d'accès pour ces véhicules visant à refléter les charges plus importantes supportées par l'exploitant serait envisageable.

²¹ Pour rappel, sont considérés comme contribuant à la qualité de service à quai, de manière non exhaustive, les éléments suivants : proximité et visibilité depuis le bâtiment voyageurs, facilité d'accès, qualité de l'information à quai, présence d'abris voyageurs.

- 97. A usage identique de l'aménagement, les tarifs d'accès pourraient également être modulés en vue de limiter des externalités négatives telles que la congestion (par exemple, tarifs majorés à la pointe). Dans ce cas, l'exploitant indiquerait avec précision dans les règles d'accès les objectifs poursuivis par chacun des éléments de la modulation.
- 98. L'Autorité recommande que l'application cumulée des différenciations et modulations ne se traduise pas par une grille tarifaire trop complexe et insuffisamment transparente pour les opérateurs.

5.6. Recommandations ayant trait aux pénalités applicables

- 99. L'exploitant aurait la faculté de prévoir des pénalités raisonnables, mais suffisamment élevées pour être dissuasives en cas de non-utilisation prolongée des créneaux ou emplacements affectés aux transporteurs, en particulier pour éviter toute préemption de capacités dans les aménagements saturés.
- 100. Il en va de même en cas de dépassement de la durée autorisée à quai, susceptible de perturber l'exploitation et de limiter la capacité d'accueil de l'aménagement. Cette pénalité pourrait être indexée sur le temps réel à quai des véhicules lorsque l'exploitant dispose des équipements nécessaires pour le contrôler.
- 101. De la même manière, il reviendrait à l'exploitant de facturer tout ou partie du tarif prévu par passage en cas d'annulation d'une réservation de créneau avec un préavis insuffisant.

6. COMPTABILITE PROPRE

- 102. L'article L. 3114-5 du code des transports impose aux exploitants d'aménagements de transport routier de tenir « *une comptabilité propre, distincte, si l'exploitant exerce d'autres activités, de la comptabilité de toute autre activité.* »
- 103. En application de l'article L. 3114-12 du code des transports, l'Autorité devra préciser dans le cadre d'une décision motivée « *les conditions de mise en œuvre et de vérification de l'obligation de tenue d'une comptabilité propre prévue à l'article L. 3114-5 ainsi que les exceptions à cette obligation.* »
- 104. La présente consultation publique vise pour l'Autorité à présenter ses attentes en termes d'établissement d'une telle comptabilité propre pour les exploitants d'aménagements dans la mesure où le code des transports ne spécifie pas expressément les objectifs assignés à la comptabilité propre, ni la forme attendue de cette comptabilité.

6.1. Objectifs de la comptabilité propre

- 105. Comme présenté précédemment, la tarification de l'accès devrait être en lien avec les coûts de l'exploitant et ne pas être discriminatoire entre opérateurs.
- 106. Cela impose pour l'exploitant d'être en mesure de justifier ses tarifs à l'Autorité et, pour ce faire, de lui présenter les coûts utilisés pour évaluer ces tarifs. Dans le cas où l'exploitant exerce

également une activité d'opérateur, il devrait pouvoir démontrer que ces coûts sont strictement limités à l'activité de gestion de l'aménagement. En effet, une tarification couvrant des charges relatives à d'autres activités aurait pour effet d'augmenter les tarifs d'accès, ce qui serait neutre pour cet opérateur intégré mais pourrait constituer une barrière à l'entrée pour les autres opérateurs.

107. La comptabilité propre devrait donc permettre de faire le lien entre la comptabilité générale de l'exploitant et les charges utilisées dans le cadre de la tarification de l'accès à l'aménagement.

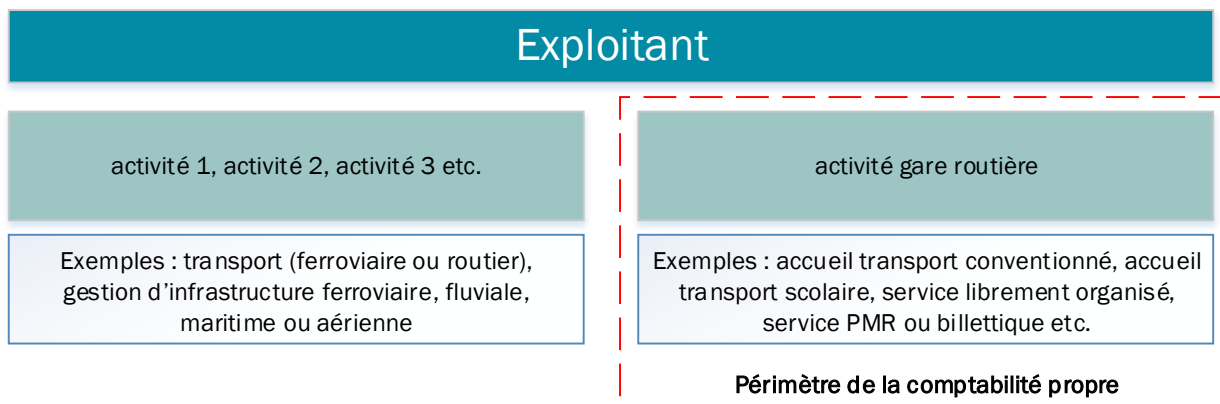
Question 9 : Objectifs de la comptabilité propre

Avez-vous des observations sur les objectifs définis par l'Autorité pour la comptabilité propre ?

6.2. Conditions de mise en œuvre de l'obligation de tenue d'une comptabilité propre

6.2.1. Périmètre de la comptabilité propre

108. L'Autorité considère que la comptabilité propre vise à permettre un suivi comptable de l'activité de l'aménagement de transport public routier, par opposition à toute autre activité que pourrait effectuer l'exploitant hors du cadre strict de sa mission d'exploitation de cet aménagement, comme du transport, la gestion d'une infrastructure de transport adossée (gare ferroviaire, aéroport) ou d'autres activités annexes hors du site de l'aménagement.
109. Dans la mesure où la tarification de l'accès devrait être établie en application d'un principe de caisse simple pour l'ensemble de l'aménagement, le périmètre de la comptabilité propre devrait intégrer l'ensemble des actifs, produits et charges liés aux activités dans le périmètre géographique de l'aménagement, soit les éventuels services de billetterie ou commerces par exemple.
110. De manière à respecter le principe de non-discrimination entre opérateurs, la mise en place d'une telle comptabilité propre impliquerait, si l'exploitant est également opérateur, que celui-ci mette en place une facturation interne de l'accès à l'aménagement, de la billetterie, de la mise à disposition de bureau ou de tout autre service qui serait proposé à l'opérateur dans l'aménagement.
111. Le périmètre de la comptabilité propre telle que le souhaite l'Autorité peut se schématiser comme suit (dans le cas d'exploitants soumis à la comptabilité privée) :



6.2.2. Définition de la comptabilité propre

112. En préambule, l'Autorité souhaite rappeler les niveaux de comptabilité plus généralement existants au niveau des exploitants, avant de présenter ses propositions en termes de comptabilité propre :
- la comptabilité générale : il s'agit de la comptabilité de l'ensemble des activités d'une entité juridique donnée. Cette comptabilité est établie selon des normes comptables, donne lieu à l'établissement de comptes annuels et peut faire l'objet d'une certification par un commissaire aux comptes ;
 - la comptabilité analytique : il s'agit d'une comptabilité spécifique à chaque entreprise, qui reboucle avec la comptabilité générale et est établie dans un objectif de suivi de gestion opérationnelle. Son niveau de détail permet d'identifier et d'effectuer un suivi de l'ensemble des éléments contribuant au résultat de l'entreprise (résultat par activité ou encore par produit par exemple). Sa tenue n'est pas obligatoire ; il s'agit d'un choix de gestion de l'entreprise.
113. La comptabilité propre telle que prévue par le code des transports est une comptabilité spécifique dont la tenue est obligatoire. Le format de ces comptes doit être précisé par l'Autorité dans sa future décision.

Critères	Comptabilité générale	Comptabilité analytique	Comptabilité propre
Objectifs	Financiers : fonctions d'enregistrement, de contrôle et d'information	Economiques : fonctions d'aide à la prise de décision, d'amélioration de la performance et d'optimisation de la rentabilité	Répondre à l'obligation du code des transports
Public principal	Direction et tiers externes (banques, investisseurs...)	Responsables internes de l'entreprise	ARAFER
Vision de l'entreprise	Globale	Détaillée par activité / produit etc.	Détaillée par activité
Au regard de la loi	Obligatoire	Facultative	Obligatoire
Périodicité	Annuelle (parfois également semestrielle)	A définir (mensuel, hebdomadaire...)	A définir par l'Autorité (a priori annuelle)
Règles	Rigides et normatives (normes comptables)	Définies par l'entreprise	Définies par l'entreprise mais méthodologie d'établissement formalisées et justifiées pour l'Autorité
Classement des charges et produits	Par nature	Par nature et par destination	Par nature ou par destination

Les principales distinctions entre comptabilité analytique et comptabilité propre

6.2.3. Niveau de détail des données financières souhaitées dans le cadre de la comptabilité propre

114. La comptabilité propre devrait permettre à l'exploitant de justifier que le montant des redevances n'excède pas le coût de l'activité d'exploitant de l'aménagement majoré, le cas échéant d'une rémunération raisonnable des capitaux engagés. Son niveau de détail devrait être en lien avec les éléments pris en compte.
115. Ainsi, la comptabilité propre devrait présenter les produits et de charges d'exploitation en lien avec l'activité de l'aménagement. La comptabilité propre devrait présenter *a minima* les charges et produits directement liés à l'activité. L'Autorité pourrait accepter, par mesure de simplification, que les charges indirectes (personnel non attribuable à 100 % à l'activité) ainsi que les charges de structure ne soient pas intégrées dans cette comptabilité propre, si celles-ci ne sont pas non plus intégrées dans la base de charges à couvrir dans la tarification de l'accès.
116. Si des charges financières liées directement à l'activité de l'aménagement sont prises en compte dans l'évaluation de la tarification, le compte de résultat devrait également présenter le résultat financier.
117. En ce qui concerne le bilan, l'Autorité ne considère pas utile de demander la production d'un bilan complet. En revanche, la comptabilité propre devrait présenter les éléments de bilan permettant de faire le lien avec le montant des amortissements. Ces éléments devraient permettre à l'Autorité de s'assurer de la bonne affectation des actifs sur le périmètre concerné.

6.2.4. Forme de la comptabilité propre

118. Pour établir cette comptabilité propre, l'exploitant pourrait s'appuyer sur son suivi de gestion interne existant, comme sa comptabilité analytique, le cas échéant.
119. En termes de forme de la comptabilité propre, dans la mesure où la comptabilité analytique distingue les charges par destination (par activité par exemple) et non par nature (charges de personnel, achats...), et par mesure de simplification pour les exploitants, l'Autorité envisage de ne pas imposer aux exploitants d'établir des comptes propres selon le même format que des comptes sociaux, qui sont quant à eux classés par nature.

120. En revanche, l'exploitant devrait être en capacité d'établir et de présenter à l'Autorité un rapprochement entre cette comptabilité propre et la comptabilité générale, *a minima* au niveau des grands agrégats du compte de résultat. Pour faciliter ce rapprochement, l'Autorité souhaite que la comptabilité analytique soit annuelle, avec la même date de clôture comptable que la comptabilité sociale de l'exploitant.
121. Par ailleurs, l'objectif de la comptabilité propre étant de pouvoir faire le lien avec la tarification des accès, le format des comptes propres devrait permettre un rapprochement entre les projections tarifaires et les données réalisées.

Question 10 : Niveau de détail et forme de la comptabilité propre

Partagez-vous la proposition de l'Autorité en ce qui concerne les éléments de compte de résultat et de bilan qui pourraient constituer la comptabilité propre ? D'autres éléments vous semblent-ils nécessaires ?

Avez-vous des observations sur la proposition de forme de la comptabilité propre ?

BILAN		COMPTE DE RESULTAT
ACTIF	PASSIF	Chiffre d'affaires
Immobilisations incorporelles	Capital	Subventions d'exploitation
Immobilisations corporelles	Réserves	Total produits d'exploitation
Immobilisations financières	Report à nouveau	Achats
	Résultat de l'exercice	Charges externes
	Subventions d'investissement	Impôts et taxes
Total de l'actif immobilisé (I)	Total des capitaux propres (III)	Salaires et Charges sociales
Stocks	Emprunts	Dotation aux Amortissements
Autres créances	Comptes courants d'associés	Total charges d'exploitation
Trésorerie	Dettes fournisseurs	Résultat d'exploitation
	Dettes fiscales et sociales	Produits financiers
Total de l'actif circulant (II)	Total des dettes (IV)	Charges financières
TOTAL GENERAL (I) + (II)	TOTAL GENERAL (III) + (IV)	Résultat financier
		Résultat courant
		Impôt sur les bénéfices
		Bénéfice net

Données financières demandées dans le cadre de la comptabilité propre

6.2.5. Cas des exploitants de plusieurs aménagements de transport routier

122. Si l'exploitant est en charge de la gestion de plusieurs aménagements de transport routier et qu'il propose des tarifs différents pour chaque aménagement ou par type d'aménagement, la comptabilité propre devrait rester au niveau de l'activité de gestion de l'ensemble de ces aménagements.

6.3. Conditions de vérification de l'obligation de tenue d'une comptabilité propre

6.3.1. Le formalisme attendu de la part de l'exploitant

123. L'Autorité a pour mission de contrôler le respect de l'obligation d'une comptabilité propre. En pratique, elle envisage d'effectuer ce contrôle non pas de manière systématique mais ponctuellement, et au cas par cas.
124. Pour permettre à l'Autorité d'effectuer une vérification de la comptabilité propre de l'exploitant, elle souhaite que celui-ci soit en mesure de lui présenter de manière tracée et justifiée le passage entre sa comptabilité générale et la comptabilité propre à l'activité de l'aménagement. Par conséquent, il lui paraît nécessaire que l'exploitant formalise la construction de sa comptabilité propre.
125. L'Autorité souhaite définir ses attentes en termes de formalisation du rapprochement entre la comptabilité générale et la comptabilité propre. L'Autorité pourrait demander aux exploitants les éléments suivants :
- Comptabilité générale relative à l'entité juridique, toutes activités confondues : états financiers (bilan, compte de résultat et annexes) de l'année de référence ayant servi de base pour la construction du compte de résultat de l'aménagement ;
 - Comptabilité propre (isolant l'activité de l'aménagement) :
 - compte de résultat de l'année de référence ayant servi de base pour la construction du tarif (par nature ou destination) ;
 - clés de répartition retenues pour isoler l'aménagement à partir de la comptabilité générale, par type de produit ou charge. Ces clés devront être détaillées et explicitées. (détail du calcul de la clé : unités d'œuvre retenues, répartition par activité...) ;
 - détail des immobilisations relatives à l'activité de l'aménagement, afin de faire le lien avec les amortissements du compte de résultat.
126. Il sera également demandé à l'exploitant de conserver les éléments justificatifs liés à ces répartitions et évaluations de clés, qui pourront être demandés par l'Autorité le cas échéant.
127. Afin de simplifier la procédure de vérification de l'obligation de comptabilité propre, les services proposent en annexe 2 un document pouvant formaliser le passage du compte de résultat global (« comptabilité générale ») au compte de résultat propre de l'aménagement (« comptabilité propre »), dans le cas où la comptabilité propre présenterait le compte de résultat par nature²².
128. Ce document devrait être adapté pour le cas où l'exploitant choisirait d'établir une comptabilité propre par destination et non par nature.
129. Ce document permet de présenter de manière détaillée les clés de répartition retenues afin d'obtenir la comptabilité propre relative à l'aménagement. Il sera par ailleurs possible d'intégrer

²² Ce document prendra la forme d'un fichier Excel à remplir.

dans ce fichier le détail des immobilisations relatives à l'activité de l'aménagement si le système d'information comptable de l'exploitant le permet.

Question 11 : Conditions de vérification de la tenue d'une comptabilité séparée

Ces demandes de l'Autorité quant à la nécessité d'un rapprochement formalisé entre la comptabilité générale et la comptabilité propre appellent-elles des remarques de votre part ?

Le formalisme proposé vous semble-il adapté pour répondre à cette demande de l'Autorité ?

6.4. Exceptions

130. Dans la mesure où l'Autorité conçoit la comptabilité propre comme un support de justification à la tarification des redevances d'accès et entend laisser l'exploitant proportionner le niveau de détail de cette comptabilité propre à la complexité de sa tarification, l'Autorité considère que la mise en place d'une telle comptabilité propre devrait s'appliquer à tous les exploitants régulés, à l'exception de ceux gérant des aménagements accessibles gratuitement et avec réservation.

Question 12 : Exceptions

Proposeriez-vous d'autres exceptions à la tenue d'une comptabilité propre ? Merci de justifier cette proposition.

7. DELAI DANS LEQUEL L'EXPLOITANT EST TENU DE SE CONFORMER AUX OBLIGATIONS DECOULANT DE LA DECISION ENVISAGEE

131. Les exploitants soumis à régulation à la date d'entrée en vigueur de la future décision seraient tenus d'adopter des règles d'accès conformes aux obligations définies aux parties 3 et 4 (allocation des capacités et tarification) au plus tard au 1^{er} janvier 2018. Par dérogation à ce principe, les exploitants ayant défini une période de référence inférieure ou égale à un an et ayant débuté avant la date d'effet de la présente décision disposeraient d'un délai supplémentaire allant jusqu'à la période de référence suivante.
132. Dans l'attente de l'entrée en vigueur de règles d'accès conformes à ces dispositions, les exploitants doivent respecter les principes généraux édictés à l'article L. 3114-6 (transparence, objectivité et non-discrimination).
133. Les exploitants soumis à régulation à la date d'entrée en vigueur de la décision envisagée et qui ne rentrent pas dans le champ des exceptions prévues en partie 5 seraient tenus de se conformer aux obligations liées à la comptabilité propre à la date du premier exercice comptable ouvert pendant l'année 2018.
134. La décision de l'Autorité a vocation à s'appliquer aux contrats en cours d'exécution, également à partir du 1^{er} janvier 2018, eu égard au motif d'intérêt général qui s'attache à la mission que la loi a impartie à l'Autorité de concourir à l'exercice d'une concurrence effective au bénéfice des

usagers de transport (article L. 3114-8 du code des transports). Elle s'appliquerait donc dans les mêmes conditions, et sous réserve des mêmes dispositions transitoires, notamment dans le cas de contrats de concession conclus entre collectivités et entités tierces pour l'exploitation d'aménagements de transport public routier.

Question 13 : Délais

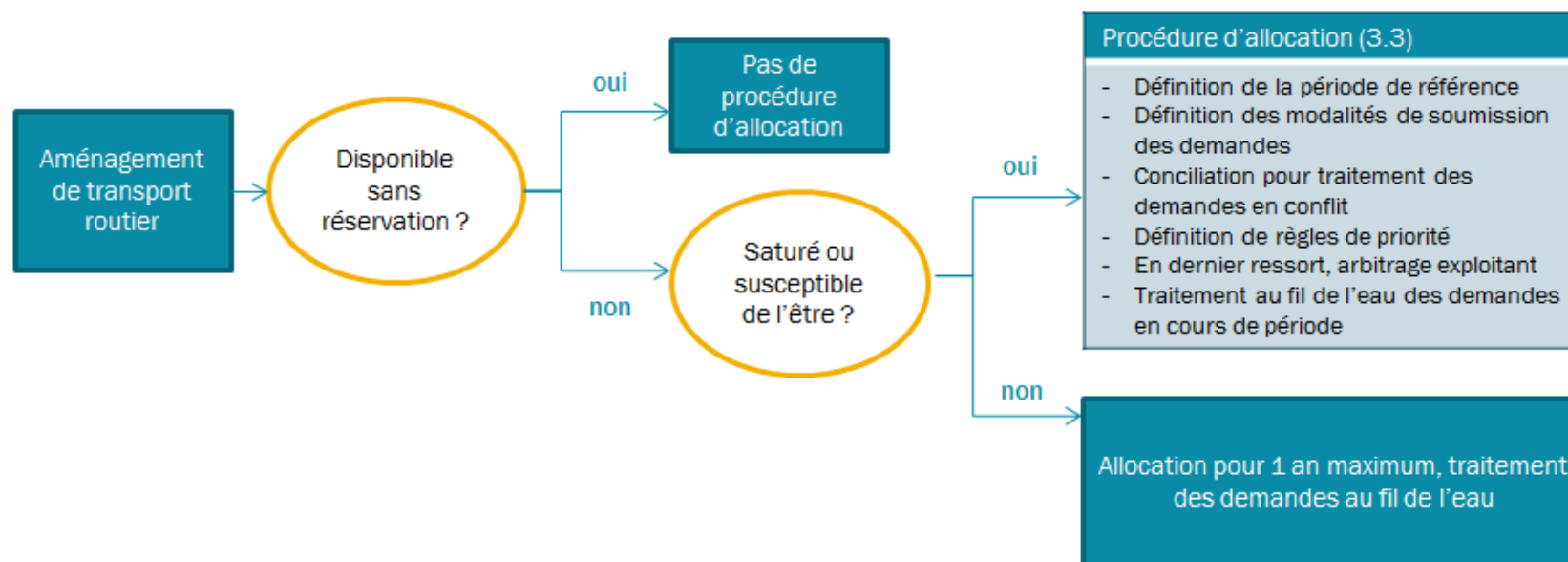
La date du 1^{er} janvier 2018 proposée par l'Autorité vous semble-t-elle adaptée aux travaux à mettre en œuvre pour la mise en conformité des règles d'accès existantes ?

ANNEXES

Annexe 1 – Prescriptions relatives à l'allocation des capacités dans les aménagements de transport routier

Annexe 2 – Formalisation proposée en termes de justification du passage de la comptabilité générale à la comptabilité propre aux aménagements

Annexe 1 – Prescriptions relatives à l'allocation des capacités dans les aménagements de transport routier



Annexe 2 – Formalisation proposée en termes de justification du passage de la comptabilité générale à la comptabilité propre aux aménagements

Gares routières - modèle de vérification de la comptabilité propre							
Date de saisie du présent document :				cellules à remplir			
Année de référence pour la construction du tarif :							
Application des tarifs pour l'année :				Pour ajouter une ligne (cas où le poste est ventilé de façon directe et Indirecte), sélectionner le poste concerné (en colonne A) et cliquez ci-			Cliquez ici
Type de données de référence :							
Montant en K€ convention de signe : produits : + charges : +	Comptabilité générale au 31/12/	Ce poste concerne-t-il la gare routière ?	Type de ventilation	Clé de répartition retenue (à détailler dans l'onglet "Calcul des clés")	Valeur (%)	Commentaire méthodologie (saisie libre)	Comptabilité analytique gare routière au 31/12/
Recettes transports publics							-
Recettes transports privés							-
Commissions/vente de titres							-
Subvention d'exploitation							-
Autres produits (à préciser)	-						-
ventes de marchandises							-
rtissements et provisions, transfert de charges							-
autres produits							-
Total produits	-						-
Charges de personnel							-
Charges sociales							-
Achats et charges externes (à préciser)	-						-
Autres achats et charges externes							-
Autres (montant non significatif)							-
loyer							-
Impôts et taxes							-
Dotations aux amortissements							-
Autres charges (à préciser)	-						-
							-
							-
Total charges	-						0
Résultat d'exploitation	-						-

Détail des clefs de répartition

[illegible]