



## Etude thématique Règles d'accès aux gares routières françaises et européennes, allocation des capacités et tarification

### INTRODUCTION

L'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 a confié à l'Autorité des compétences de régulation dans le domaine des gares routières et autres aménagements de transport public routier.

L'article L. 3114-6 du code des transports impose aux exploitants de ces aménagements<sup>1</sup> de définir et mettre en œuvre des règles d'accès des entreprises de transport public routier transparentes, objectives et non discriminatoires. Ces règles doivent être notifiées à l'Autorité préalablement à leur entrée en vigueur.

Cette étude thématique a pour objectif de présenter les contenus des règles d'accès à **88 aménagements français** qui ont été notifiées à l'Autorité à la date du 31 décembre 2016 par **49 exploitants**. Elle intègre également des pratiques qui ont cours dans un panel de pays européens : Angleterre, Allemagne, Espagne et Portugal. En annexe, une analyse détaillée est présentée pour chacun de ces pays, ainsi que l'intégralité des sources et textes réglementaires utilisés<sup>2</sup>.

En application de l'article L. 3114-12 du code des transports, l'Autorité précisera, au cours de l'année 2017, par une décision motivée, les prescriptions applicables aux aménagements pour l'élaboration et la mise en œuvre de ces règles d'accès, en ce qui concerne notamment l'allocation des capacités et la tarification.

---

*Nota : L'étude thématique ci-après a été anonymisée.*

---

---

<sup>1</sup> Dès lors qu'ils relèvent du service public ou sont adossés fonctionnellement à des infrastructures de transport ou situés sur le domaine public autoroutier et sont desservis par des services librement organisés

<sup>2</sup> Au total 27 règlements d'exploitation européens ont été analysés.

## Sommaire

INTRODUCTION .....	1
<b>PARTIE A : REGLES D'ACCES NOTIFIEES A L'ECHELLE NATIONALE.....</b>	<b>5</b>
1. Une moitié de règlements d'exploitation.....	6
2. Retour sur les informations générales à fournir dans les règles d'accès.....	6
• Présentation du contexte d'exploitation de l'aménagement .....	7
• Présentation de l'aménagement.....	9
• Conditions d'accès à l'aménagement et contractualisation entre exploitant et transporteur .....	9
3. Synthèse et bonnes pratiques .....	9
<b>PARTIE B : ACCES AUX AMENAGEMENTS .....</b>	<b>10</b>
1. Dépose et prise en charge de voyageurs .....	10
• Allocation de quais ou de créneaux .....	10
• Priorité d'accès selon la nature des services.....	11
• Droit du grand-père ou révision régulière de l'allocation des capacités : le sort des nouveaux entrants .....	14
• Attribution de quais et qualité de service différente.....	16
• Demandes d'accès occasionnelles.....	16
2. Stationnement .....	16
3. Guichets ou vente de billets.....	16
4. Accès aux autres prestations et équipements.....	17
5. Synthèse et bonnes pratiques .....	17
<b>PARTIE C : TARIFICATION .....</b>	<b>18</b>
1. Dépose et prise en charge de voyageurs .....	18
• « Unité » de tarification.....	18
• Discrimination ou différenciation tarifaire .....	19
• Montant des tarifs acquittés et liens aux coûts .....	21
• Tarification de la rareté.....	24
• Durée de validité des tarifs et révision .....	24

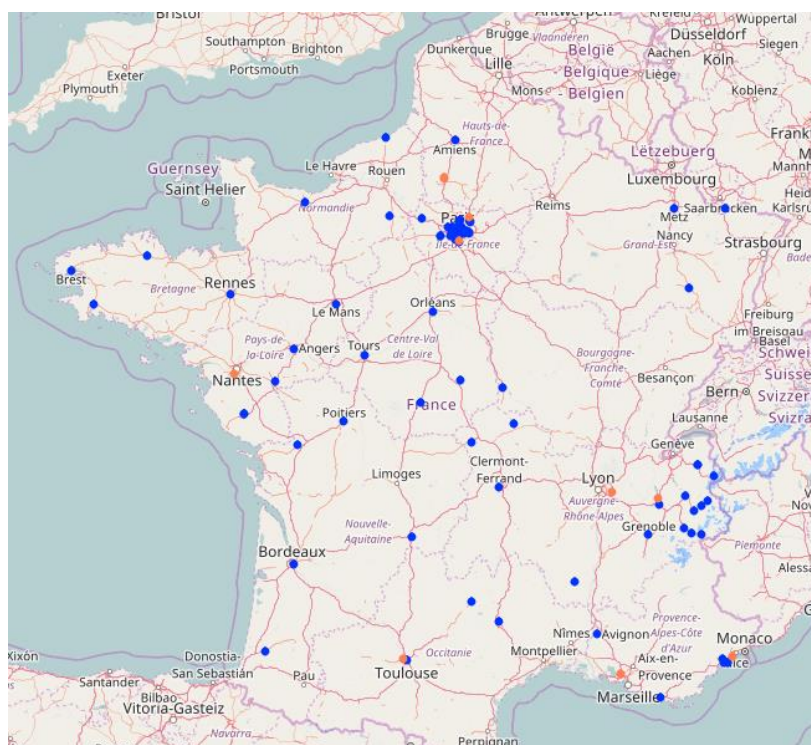
2. Stationnement .....	24
3. Guichets .....	24
4. Autres prestations.....	25
5. Synthèse et bonnes pratiques .....	25
<b>CONCLUSION .....</b>	<b>26</b>
<b>ANNEXES : DETAIL DU CONTEXTE, DES REGLES D'ACCES ET DE LA TARIFICATION EN EUROPE.....</b>	<b>27</b>
<b>ANNEXE A : CONTEXTE ET REGLES D'ACCES EN ALLEMAGNE .....</b>	<b>28</b>
1. Cadre juridique du transport routier de voyageurs et de l'exploitation des aménagements....	28
• Transport routier de voyageurs .....	28
• Gares routières.....	28
2. Analyse des règles d'accès aux aménagements .....	29
• Traitement des demandes d'accès.....	29
• Tarification.....	29
<b>ANNEXE B : CONTEXTE ET REGLES D'ACCES EN ESPAGNE .....</b>	<b>30</b>
1. Cadre juridique du transport routier de voyageurs et de l'exploitation des aménagements....	30
• Transport routier de voyageurs .....	30
• Gares routières.....	31
2. Analyse des règles d'accès aux aménagements .....	32
• Traitement des demandes d'accès.....	32
• Tarification.....	33
<b>ANNEXE C : CONTEXTE ET REGLES D'ACCES AU PORTUGAL.....</b>	<b>34</b>
1. Cadre juridique du transport routier de voyageurs et de l'exploitation des aménagements....	34
• Transport routier de voyageurs .....	34
• Gares routières.....	35
2. Analyse des règles d'accès aux aménagements .....	36
• Traitement des demandes d'accès.....	36
• Tarification.....	36
<b>ANNEXE D : CONTEXTE ET REGLES D'ACCES AU ROYAUME-UNI .....</b>	<b>38</b>

1. Cadre juridique du transport routier de voyageurs et de l'exploitation des aménagements....	38
• Transport routier de voyageurs .....	38
• Gares routières.....	39
2. Analyse des règles d'accès aux aménagements .....	39
• Gares routières « autobus » .....	39
• Victoria Coach Station.....	41
<b>LISTE DES GARES DE L'ETUDE.....</b>	<b>43</b>

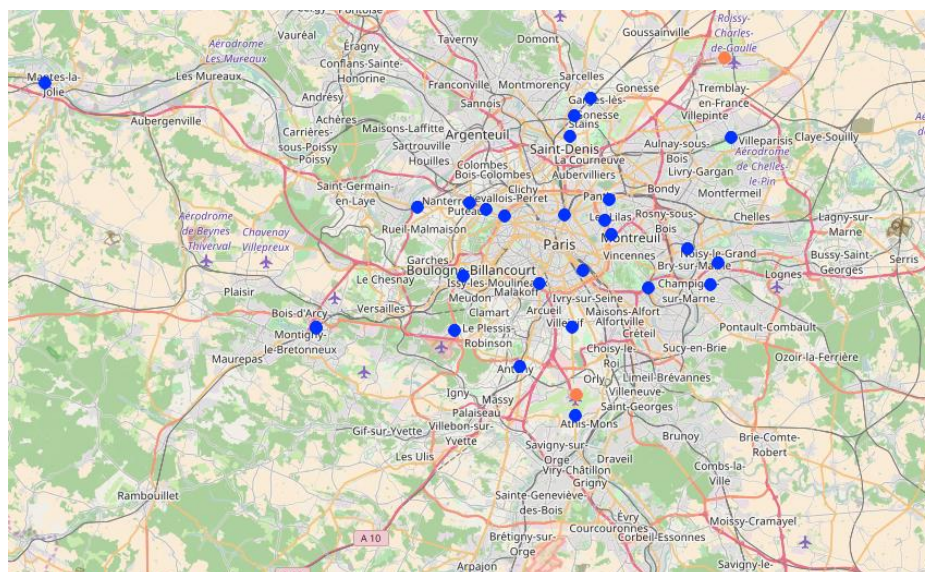
## PARTIE A : REGLES D'ACCES NOTIFIEES A L'ECHELLE NATIONALE

A la date du 31 décembre 2016, 49 exploitants ont notifié des règles d'accès à l'Autorité. Elles concernent 88 aménagements de transport routier français, tous mentionnés au registre (disponible sur le site internet de l'Autorité). Parmi ces aménagements, 11 assurent la desserte d'aéroports et 20 sont des points d'arrêts avant tout destinés aux transports urbains exploités par la RATP en Ile de France.

88 aménagements dont les règles d'accès ont été notifiées (en rouge les aéroports) :



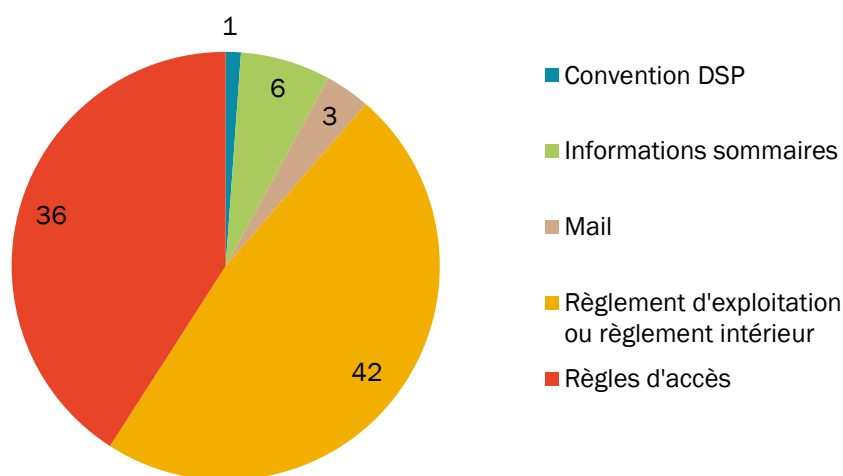
Dont 27 aménagements déclarés en Ile de France :



## 1. Une moitié de règlements d'exploitation

Les documents notifiés sont de qualité variable. Parmi les 88 aménagements déclarés, **seuls 36 font l'objet de règles d'accès au format prévu par la décision de l'Autorité n° 2016-101 du 15 juin 2016 relative à la structure-type des règles d'accès aux aménagements de transport routier** (soit 41%). Dans près de la moitié des cas (42 aménagements), il s'agit de documents préexistants, à savoir des règlements d'exploitation<sup>3</sup> ou des règlements intérieurs. Par ailleurs, les informations reçues concernant 10 aménagements sont très sommaires, mais ont néanmoins été retenues dans le cadre de l'étude.

Nature des documents notifiés par les exploitants d'aménagements de transport routier



**La prédominance du format « règlement d'exploitation » rejoint les constatations faites dans les autres pays européens étudiés.** Pour l'ensemble des gares étudiées au Royaume-Uni, en Allemagne, en Espagne ou au Portugal (cf. annexes), il n'existe qu'un seul document mis à disposition des transporteurs et du public, parfois sur le site internet de l'exploitant : il correspond au règlement d'exploitation français<sup>4</sup>. Au Royaume-Uni, une décision de la Commission de la Concurrence<sup>5</sup> lui impose certains contenus détaillés en termes de capacités et de tarification et rend obligatoire sa publication pour les aménagements répondant à certains critères (sur lesquels cette étude revient par la suite). En Espagne et au Portugal, la liste des contenus est également spécifiée par les autorités compétentes, avec notamment des paragraphes consacrés aux tarifs à destination des transporteurs.

## 2. Retour sur les informations générales à fournir dans les règles d'accès

Comme il a été précisé plus haut, 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, mais également les conditions de leur notification préalable prévue à l'article L. 3114-6 du code des transports. Cette partie analyse les informations d'ordre général des règles d'accès lorsqu'elles sont fournies par les exploitants. Elles correspondent au préambule et aux points 1 (« Présentation de l'aménagement »)

<sup>3</sup> Le règlement d'exploitation est le document type fixant les modalités du fonctionnement quotidien des aménagements et les conditions d'utilisation des équipements par les transporteurs et les voyageurs, en ce qui concerne notamment la sécurité.

<sup>4</sup> Le règlement peut renvoyer, en Espagne, en Allemagne et au Portugal, à une liste des tarifs publiée séparément quand ceux-ci évoluent chaque année car ils sont votés par une collectivité (ou mis à jour par un exploitant). Les autres informations évoluent beaucoup moins régulièrement et ne justifient pas une mise à jour annuelle.

<sup>5</sup> « Competition Commission » devenue, le 1<sup>er</sup> avril 2014, « Competition and Markets Authority »

et 2 (« Description des prestations d'accès et des services complémentaires ») de la décision du 15 juin 2016.

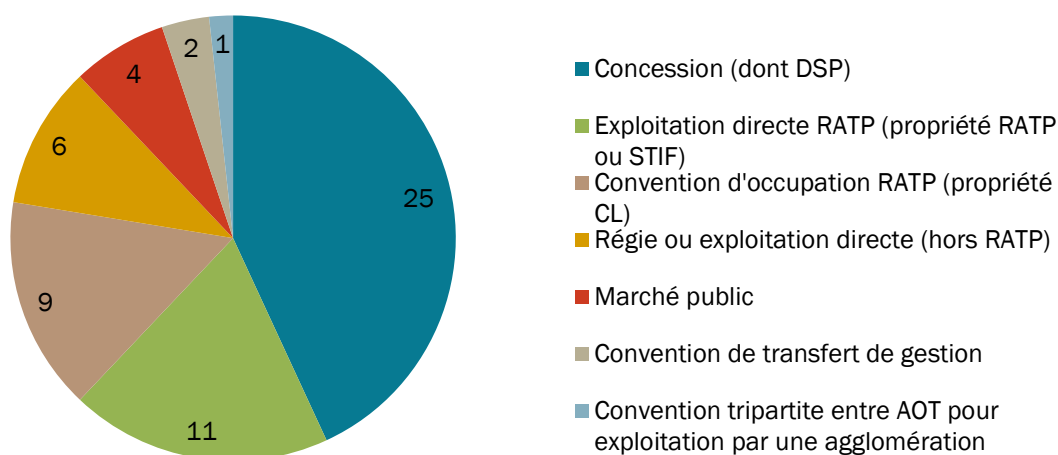
Les points 3 (« Conditions d'accès à l'aménagement ») et 4 (« Tarification et facturation ») feront quant à eux l'objet d'une étude détaillée dans des parties indépendantes.

- **Présentation du contexte d'exploitation de l'aménagement**

Les règles d'accès fournissent aux transporteurs et l'Autorité l'**identité de l'exploitant** de l'aménagement et, parfois, **celle de son propriétaire**. Au moins 44 aménagements ne semblent pas exploités par leur propriétaire.

**La nature du contrat liant l'exploitant et le propriétaire n'est pas toujours explicitée.** Il ressort de l'analyse des documents que la moitié des aménagements, hors RATP, sont exploités sous forme d'une délégation de service public. D'autres formes contractuelles existent cependant :

Nature des contrats liant les propriétaires et les exploitants des aménagements, quand elle est précisée

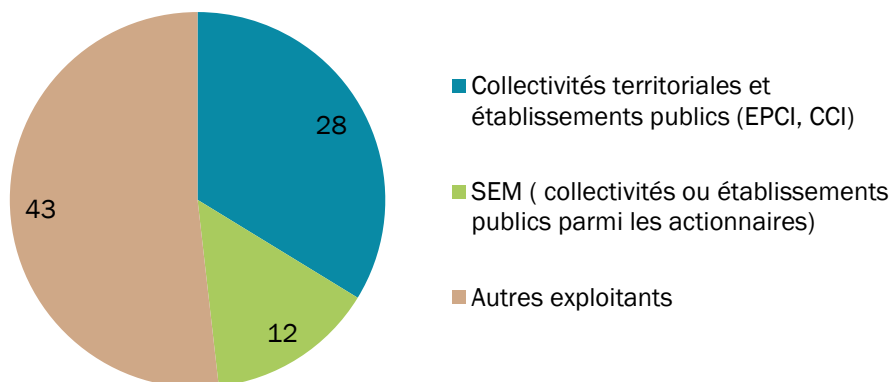


Nota : l'exploitant retenu est l'**exploitant (auto)-déclaré qui a transmis les règles d'accès** à l'Autorité, sans qu'il soit préjugé, à ce stade, de la conformité de cette qualification avec les dispositions du code des transports. Ainsi, il semblerait par exemple que le cocontractant d'une collectivité locale dans le cadre d'un marché public (4 cas identifiés) puisse difficilement être qualifié d'exploitant au sens de l'article L. 3114-3 du code des transports puisque le risque lié à l'exploitation du service public ne lui est pas transféré.

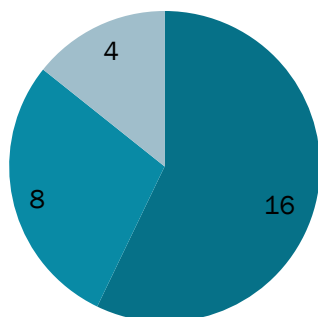


Les profils des exploitants sont relativement divers :

### Exploitants des aménagements notifiés<sup>6</sup>

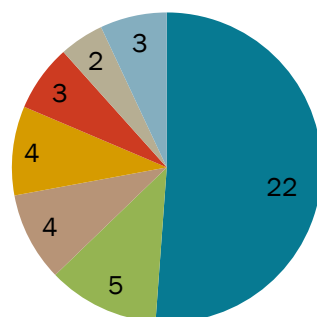


Parmi les collectivités territoriales et établissements publics (28) :



- Communautés d'agglomération ou syndicats intercommunaux
- Département ou Région
- SPL ou équivalents (actionnariat multiple public)

Parmi les autres exploitants (43) :



- RATP ou ses filiales
- Transdev et ses filiales
- Keolis et ses filiales (dont Effia)
- ADP ou concessionnaires aéroportuaires
- Groupement de transporteurs
- Transporteur conventionné indépendant
- Autres (associations, SCIC)

*Nota : RATP et RATP-Dev sont classées parmi les transporteurs dans la rubrique « autres exploitants », pour plus de lisibilité.*

<sup>6</sup> Lorsqu'un contrat lie le propriétaire de l'aménagement et une société d'exploitation dédiée (forme SA ou SAS), identité des actionnaires de celle-ci.



- **Présentation de l'aménagement**

La décision n° 2016-101 de l'Autorité du 15 juin 2016 relative à la structure-type des règles d'accès prévoit que soient fournies des informations sur le nombre d'emplacements et leur finalité. Certains exploitants distinguent des quais de dépose rapide, des quais de prises en charge longue ou des quais de stationnement (pour les bus de tourisme notamment).

Les services proposés doivent également être mentionnés. La mise à disposition d'espaces fermés pour les voyageurs est prévue dans 45 aménagements. Une partie des aménagements jouxtent des infrastructures aéroportuaires ou ferroviaires et offrent l'accès à un ensemble de services en gare ferroviaire ou en aérogare. Des espaces réservés aux conducteurs sont par ailleurs régulièrement proposés.

- **Conditions d'accès à l'aménagement et contractualisation entre exploitant et transporteur**

**Les informations sur la démarche à suivre par le transporteur pour former une demande d'accès ne sont pas systématiquement communiquées.** Les délais sous lesquels cette réservation doit avoir lieu sont mentionnés pour 52 aménagements. Le temps de réponse est variable mais la grande majorité des exploitants prévoient un délai d'un mois. Pour rappel, l'article L. 3114-7 du code des transports impose que l'exploitant réponde à une demande d'accès dans un délai d'un mois. Pour un aménagement donné, le temps de réponse peut dépendre de la nature du service, il est généralement plus court pour les demandes d'accès occasionnelles que pour les services réguliers.

L'accès à un aménagement s'accompagne d'un certain nombre de contraintes pour les transporteurs. Des sanctions sont prévues dans le cas où les règles ne sont pas respectées. Une pénalité financière est généralement encourue en cas de dépassement de délai et des exclusions sont possibles en cas de méconnaissance grave et répétée des règles. Certains exploitants exigent par ailleurs **une durée d'exploitation du service régulier minimale**, 5 mois à partir du début de l'exploitation à [...] par exemple. A [...], un préavis de 3 mois est nécessaire avant arrêt du service.

### **3. Synthèse**

De façon générale, les documents communiqués et en particulier les règlements intérieurs et les règlements d'exploitation fournissent certaines informations demandées mais ils demeurent difficilement exploitables car des informations essentielles sont manquantes (par exemple les détails sur les conditions d'accès ou la tarification), ou car leur formulation est peu claire.

## PARTIE B : ACCES AUX AMENAGEMENTS

Pour les exploitants français d'aménagements, s'ajoute à la mise en œuvre de règles d'accès transparentes, objectives et non discriminatoires une obligation plus spécifique de permettre aux tiers d'accéder aux éventuelles capacités non utilisées de leurs aménagements. 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, notamment les règles [...] 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).

Cette partie fait donc état des divers mécanismes d'allocation des capacités issus des documents notifiés. Elle est également illustrée par les pratiques existant ailleurs en Europe (dans les quatre pays mentionnés précédemment). Elle traite dans des parties distinctes l'accès aux quais, aux espaces de stationnement des véhicules, aux guichets et aux autres prestations et équipements des aménagements.

### 1. Dépose et prise en charge de voyageurs

La possibilité de déposer et de prendre en charge des voyageurs est la prestation principale attendue par un transporteur dans un aménagement public de transport routier. Les systèmes d'allocation des capacités des aménagements étudiés sont très divers.

- Allocation de quais ou de créneaux

Deux possibilités s'offrent à l'exploitant d'un aménagement : l'attribution de quais ou d'emplacements à quai<sup>7</sup> fixes à des transporteurs pour une période de temps donnée, mensuelle ou annuelle par exemple, ou celle de créneaux (sur un quai fixe ou un quai déterminé de manière dynamique à l'entrée du véhicule dans la gare, quand la capacité ou les systèmes de gestion le permettent). La solution retenue pour chaque service dépend de sa fréquence et emporte des conséquences sur la tarification (cf. partie suivante). Les deux cas de figure existent dans les gares routières françaises.

Au Portugal et en Espagne, la majorité des exploitants précisent dans les règlements d'exploitation qu'ils allouent des quais aux transporteurs réguliers, avec possibilité de réserver des créneaux pour les services considérés comme « occasionnels » (c'est-à-dire les services avec peu de fréquences, nationaux, express ou internationaux par exemple). Comme en France, certains quais peuvent être spécialement affectés à ces services occasionnels. Le nombre de quais alloués à chaque service régulier dépend systématiquement du nombre de passages ainsi qu'éventuellement de leurs horaires.

- Durée moyenne des créneaux

En France, la durée des créneaux alloués n'est pas toujours spécifiée. Seuls les documents concernant 30 aménagements en font mention (parfois comme d'une durée d'arrêt maximum). **Le créneau varie selon les aménagements entre 10 minutes et 1h**, avec parfois une distinction entre arrivées et départs, ces derniers nécessitant un temps à quai plus long. A [...], le règlement indique seulement que cette durée dépend de l'affluence. A [...], elle est laissée « à la discrétion de l'exploitant ». A [...], cette durée dépend de la nature du service. Elle est de moins de 10 minutes pour les services départementaux et régionaux, comprise entre 10 et 30 minutes pour les lignes nationales et peut atteindre 1 heure pour les services internationaux<sup>8</sup>. A [...], la durée d'accès est portée à 4 heures.

<sup>7</sup> Un même quai, lorsque sa dimension est suffisante pour accueillir plusieurs véhicules, peut être divisé en plusieurs emplacements à quai.

<sup>8</sup> Le temps nécessaire à quai varie selon différents facteurs, notamment la durée de prise en charge sur les services à réservation nominative (contrôle de pièces d'identité), le chargement et déchargement de tout ou certains bagages, la capacité des véhicules (double étage vs simple étage), le nombre de portes des véhicules... Sur les services de longue distance, il peut intégrer la pause de

Dans les gares européennes où des créneaux sont alloués, la durée de ceux-ci varie également entre 10 minutes et 1 heure. Il peut exister jusqu'à trois créneaux différents, l'un pour la dépose, le deuxième pour la prise en charge et le troisième pour la dépose et la prise en charge dans le cas où la gare n'est pas un terminus de la ligne, avec éventuellement des emplacements différents dédiés. A noter que dans le cas de grandes gares interurbaines terminus de services de longue distance, avec une pression sur les capacités disponibles, comme Berlin ou Londres VCS, **le standard semble être 30 minutes pour un départ et 15 minutes pour une arrivée.**

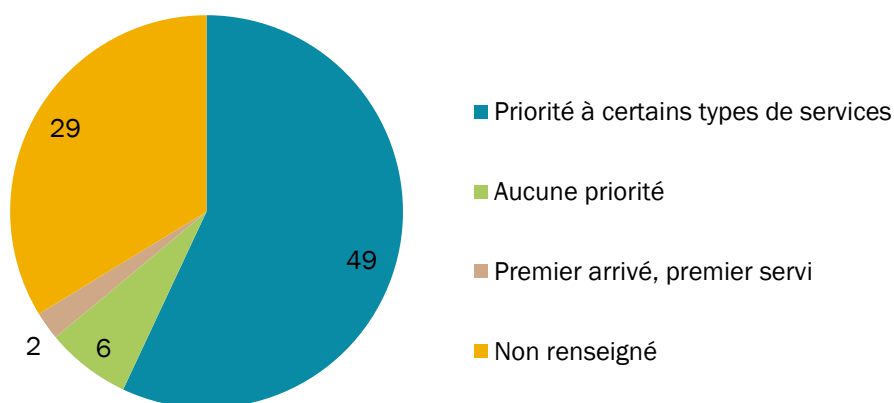
- **Priorité d'accès selon la nature des services**

Dans le cas où plusieurs demandes d'accès s'avèrent impossibles à satisfaire simultanément en raison des contraintes de capacité de l'aménagement, de très nombreux exploitants français ont prévu une priorité à certains services, et notamment aux services publics et réguliers. Dans tous les pays du panel, il existe également une **priorité sur les capacités accordée au service public** sous des formes variées qui dépendent du contexte local d'organisation des transports routiers et des gares routières (cf. annexes), ainsi qu'un principe de mise à disposition de capacités résiduelles pour les services d'initiative privée.

➤ **France**

De très nombreux exploitants français précisent explicitement que leurs aménagements accueillent en priorité certains services, comme en témoignent les graphiques suivants. D'autres documents communiqués peuvent laisser entendre qu'il existe des priorités implicites (cas d'aménagements « destinés à accueillir » un service en particulier comme les gares [...] et [...] dont l'accès est possible « en dehors des heures de pointe » pour de nouveaux services<sup>9</sup>). Certains aménagements enfin ne sont utilisés que par un type de services (par exemple urbains) et l'exploitant ne semble pas prévoir l'éventualité que d'autres demandes d'accès soient formulées. Ces deux dernières catégories sont classées dans la catégorie « non renseigné » sur la figure suivante.

**Priorités d'accès définies dans les documents français notifiés à l'Autorité**



**NB :** « Aucune priorité » signifie que l'exploitant mentionne explicitement que tous les services seront traités à égalité.

Quand certains services sont prioritaires (50 aménagements au moins sont concernés), il s'agit en majorité de services publics conventionnés par les collectivités locales (commune, EPCI,

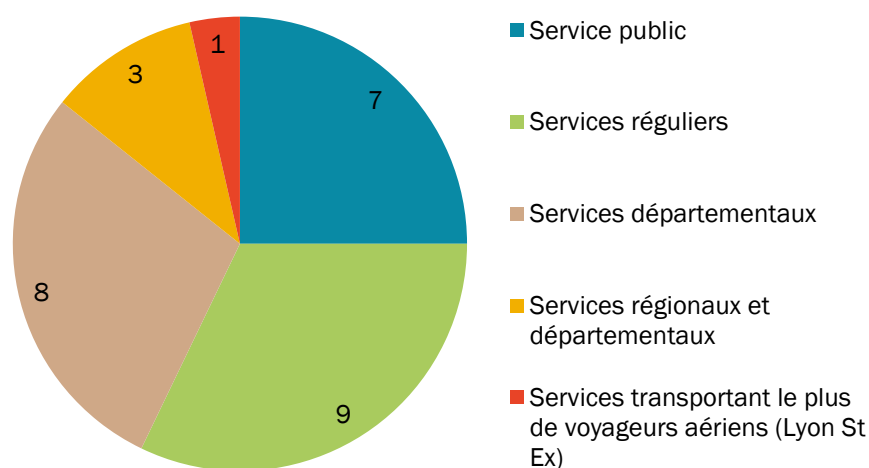
conduite réglementaire de 45 minutes ou le stationnement pour régulation du trafic quand l'exploitant et la capacité disponible le permettent.

<sup>9</sup> A priori, on comprend donc que l'accès est réservé aux services conventionnés existants pendant les heures de pointe.

département ou région). Dans certains de ces cas, seul un nombre limité de quais est mis à disposition des SLO, les autres étant affectés exclusivement aux services publics conventionnés. C'est notamment le cas des infrastructures exploitées par [...], qui s'adressent essentiellement à des services urbains ou interurbains de courte distance. Sur les aménagements concernés, seule la moitié environ dispose d'un quai accessible aux SLO. Cette situation n'est pas exceptionnelle et se retrouve par exemple dans la communauté d'agglomération [...] où 2 aménagements sur 4 sont présentés comme saturés et inaccessibles pour les SLO.

Il est parfois indiqué que les services réguliers, pouvant inclure les services librement organisés, sont prioritaires sur les services occasionnels. **L'effet de cette priorité sur l'allocation des capacités n'est pas systématiquement défini. Il est d'autant moins clair qu'il n'existe presque jamais de véritable procédure d'allocation** menée à intervalle régulier et dans le cadre duquel la priorisation pourrait s'appliquer, par exemple, aux heures où l'aménagement est saturé. Il s'agit donc le plus souvent tout simplement de quais réservés au(x) transporteur(s) prioritaire(s).

#### Détail des services prioritaires mentionnés dans les documents français notifiés à l'Autorité



Il ressort du graphique précédent que **tous les services publics conventionnés ne sont pas traités de la même manière** dans un certain nombre d'aménagements. A [...] par exemple, le Département, propriétaire de la gare routière, offre des conditions d'exploitation plus permissives aux services qu'il conventionne qu'aux services régionaux (TER), notamment s'agissant de l'autorisation de stationner pour régulation dans l'aménagement.

#### ➤ Espagne

En Espagne, la question des priorités d'accès se pose de manière différente. La LOTT (LOTI espagnole) identifie en effet l'objet « gare routière », qu'elle isole des espaces destinés au stationnement des véhicules (parkings) ou d'autres espaces techniques (cf. annexe). Une gare routière ne peut être considérée comme telle que si elle propose un certain nombre d'équipements et de services minimaux définis par la loi. L'objet de ces gares routières est **d'accueillir l'ensemble des services de transport au départ ou à destination d'une commune**. Dans les très grandes villes (Madrid, Barcelone...), il existe plusieurs gares routières qui permettent un accès facilité aux différents corridors routiers reliant la ville au reste du pays. Historiquement, **tous les services routiers étaient obligés d'utiliser les gares routières** et l'attitude des exploitants en cas de saturation des infrastructures était donc nécessairement proactive (cf. par exemple les cas d'agrandissement à

Madrid Sud et Grenade). Si la réglementation a changé, l'objet des gares tel que transcrit dans leurs règlements d'exploitation n'a quant à lui pas évolué.

**Les services routiers urbains et interurbains, qui sont tous organisés par les collectivités, le plus souvent dans le cadre de concessions (cf. Annexe B), sont en général traités à égalité.** Il existe cependant dans les règlements d'exploitation de plusieurs gares la possibilité de déplacer les services urbains, dont la fréquence importante peut saturer l'aménagement, vers d'autres points d'arrêts établis d'un commun accord avec la commune, autorité organisatrice. **Les principales gares routières et leurs équipements sont ainsi destinés avant tout aux services interurbains.**

A Alicante ou Vitoria-Gasteiz, dans le cas où les demandes de doublages ou de nouveaux services publics ont déjà été traitées, les règlements d'exploitation prévoient que des services de transport touristiques ou privés puissent avoir accès aux capacités résiduelles.

Du fait de l'organisation par la collectivité des transports urbain et interurbain, des refus injustifiés d'accès aux gares routières, encore très majoritairement sous l'autorité d'entités publiques, ne pourraient concerner en pratique que les services internationaux et occasionnels, même si les premiers sont parfois par extension considérés par les exploitants comme détenteurs de concessions de transport (ils disposent d'une autorisation de transport qui ressemble à celle des concessionnaires).

Ces entreprises restent dans tous les cas protégées par le droit espagnol de la concurrence. **Le seul exploitant condamné pour un refus d'accès opposé à l'opérateur d'un service international est ESAMSA à Madrid Sud** (refus d'accès en 2001 à un guichet dans des circonstances particulières). L'opérateur ANIBAL SL, s'estimant lésé, a porté plainte pour abus de position dominante de l'exploitant. ESAMSA a été condamné à verser une amende de 0,5 M€, c'est-à-dire 10% de son chiffre d'affaires en 2005.

#### ➤ Portugal

Le système portugais est très similaire à l'ancien système espagnol (cf. paragraphe précédent). Des gares routières centrales y sont destinées à accueillir tous les services urbains ou interurbains conventionnés dans une agglomération. Les opérateurs sont obligés d'utiliser les gares routières centrales, sauf dérogation spéciale des autorités. Les gares assurent en outre **un accès non-discriminatoire et une égalité d'opportunité à tous les opérateurs de services express** (services longue distance d'initiative commerciale), pour les aménagements, les bureaux, le stationnement, la billetterie, les espaces d'attente, de vente et d'information voyageurs.

Pour les 10 gares routières centrales dont les règlements d'exploitation ont été obtenus, et qui sont toutes gérées par des municipalités, **l'utilisation est obligatoire pour tous les services routiers non urbains** (express, interurbains, internationaux). Dans 6 cas sur 10, elle est également obligatoire pour les services urbains. Il existe une priorité au service public local, desservant la municipalité et ses alentours, dans trois gares routières, pour l'allocation des quais ou des guichets. Etant donné l'objet de ces gares (accueil de tous les services), cette priorité se traduit vraisemblablement comme **une attribution de quais préférentiels** aux services sélectionnés plutôt que des refus d'accès aux autres services.

#### ➤ Allemagne

Le Ministère fédéral des transports a précisé, en réponse à une demande d'informations que nous lui avons formulée, que **dans le cas de gares utilisées à la fois par les services conventionnés** (de courte distance) **et les services librement organisés et construites à l'origine pour le service public, il est naturellement admis que celui-ci a priorité sur les services d'initiative privée** sans qu'il existe des dispositions légales le stipulant officiellement.

➤ [Royaume-Uni](#)

En termes d'accès, il existe une distinction entre les gares routières destinées à accueillir des autocars (comme Victoria Coach Station à Londres, *ie* VCS) et les gares routières destinées à accueillir les autobus, et donc le transport local.

**Les gares routières « autocar »** sont détenues et/ou exploitées soit par des collectivités locales, soit par des opérateurs privés. **L'accès est géré par le propriétaire de l'aménagement** et il n'y a pas de processus d'autorisation d'accès défini ni de régulation applicable. Le propriétaire peut donc **restreindre l'accès à sa guise**<sup>11</sup> (le plus souvent la saturation ou la fermeture de la gare aux horaires exploités sont invoqués pour justifier un refus d'accès, mais il n'existe aucune obligation d'accueillir un opérateur).

VCS fait de ce point de vue exception. Jusqu'en 1988, National Express, opérateur historique, avait en tant que propriétaire de VCS le pouvoir de limiter l'accès des autres autocaristes à la gare routière centrale de la capitale<sup>12</sup>. Cette infrastructure étant nécessaire pour la desserte autocar de Londres (notamment, très difficilement répliquable de par sa position géographique), National Express fut contraint de la céder à London Regional Transport, devenu depuis TfL, qui a ouvert l'accès à tous les opérateurs et instauré une tarification non-discriminatoire.

**Concernant les gares routières « bus »,** définies comme les aménagements utilisés par les transports routiers locaux, d'une surface au sol de plus de 600 m<sup>2</sup> et accueillant moins de 95% de mouvements autocar (donc au moins 5% d'autobus), **la réglementation concernant l'accès et la tarification est plus fournie.**

En effet, dans le cadre d'une enquête menée par la Commission de la Concurrence (*Competition Commission*) sur le marché des services locaux de transport par autobus, jugé hautement concentré, celle-ci a rédigé une décision en 2012 au sujet de l'accès aux gares routières. Celle-ci impose aux exploitants hors zone TfL qui ne sont pas des collectivités locales<sup>13</sup> de rendre publiques les conditions d'utilisation de leurs aménagements<sup>14</sup> (*Conditions of use*), et ce si possible sur leur site internet. Ces conditions d'accès sont soumises à diverses contraintes détaillées, dont le calcul de la capacité selon une méthode explicitée et une tarification au coût d'exploitation majoré d'un bénéfice raisonnable (cf. paragraphe suivant sur la tarification). L'exploitant doit garantir l'accès de toute entreprise de transport local aux quais, à la zone de stationnement de régulation, aux espaces conducteurs et aux espaces d'affichage **selon des conditions équitables et raisonnables et sans discrimination indue entre transporteurs, tout en tenant compte de la capacité de l'aménagement.**

La loi prévoit également dans toutes les gares gérées par les collectivités locales une **réservation possible de capacités, voire de l'ensemble de la gare routière, pour le service public** (*Transport Act 1985*, article 82).

- [Droit du grand-père ou révision régulière de l'allocation des capacités : le sort des nouveaux entrants](#)

Concernant le traitement des demandes d'accès émanant de nouveaux entrants, plusieurs systèmes existent. En France, seul un aménagement semble prévoir une révision régulière des autorisations d'accès de tous les transporteurs ([...]). En Europe, la pratique est également très peu répandue. **La très grande majorité des exploitants ne remet pas en cause les capacités allouées à des services réguliers desservant leur aménagement,** sauf si ces transporteurs sont eux-mêmes à l'origine d'une

<sup>11</sup> Le *Transport Act 1985* (article 82 (1)) prévoit tout de même que les collectivités locales se comportent de manière non-discriminatoire dans l'allocation des capacités des gares routières. Cependant l'article n'impose aucune obligation aux entreprises privées.

<sup>12</sup> Cf. rapport Steer Davies Gleave 2016 et Fiona Poole, *Deregulation of the Buses*, 1995.

<sup>13</sup> Le *Transport Act 1985* (article 82 (1)) prévoit déjà que les collectivités locales se comportent de manière non-discriminatoire dans l'allocation des capacités des gares routières.

<sup>14</sup> Ces conditions d'accès, lors de leur première rédaction, doivent faire l'objet d'une consultation publique pour recueillir notamment les retours des opérateurs.



demande de modifications ou si les capacités ne sont pas utilisées et intéressent d'autres transporteurs.

➤ *France*

Deux aménagements français allouent leurs capacités selon la logique du « premier arrivé, premier servi » sans envisager explicitement de révision régulière des allocations, et avantagent ainsi les entreprises existantes. Il s'agit des gares routières de [...] et de [...]. L'exploitant précise dans chacun des cas que les autorisations d'accès sont attribuées dans l'ordre chronologique, à partir de la réception des demandes d'accès, dûment complétées, des transporteurs.

Un aménagement se distingue de tous les autres : il s'agit de la gare routière de [...] dont les règles d'accès précisent que les transporteurs autres que celui conventionné par [...] (qui dispose a priori de capacités pré-allouées) doivent formuler leur demande d'accès lors de leur réponse aux consultations publiques lancées à chaque nouvelle saison aérienne. Les capacités disponibles sont ensuite attribuées aux candidats les mieux-disant, dont les candidatures seront appréciées au regard de nombreux critères, notamment financiers (majoration de la redevance versée, comptes prévisionnels), stratégiques (complémentarité des dessertes proposées avec l'offre de transport existant au départ de l'aéroport) et autres (relation client, sécurité...).

➤ *Europe*

Au Royaume-Uni, la décision de la Commission de la Concurrence mentionnée précédemment impose aux exploitants des gares accueillant une majorité de services urbains de garantir un accès non discriminatoire aux quais. Cependant celle-ci prévoit qu'il soit tenu compte de l'allocation existante aux transporteurs (y compris le cas échéant, à l'exploitant quand celui-ci exploite des services de transport dans la gare) et, le cas échéant, de l'utilisation que ceux-ci font des quais alloués.

Il y a donc application prévue du droit du grand-père pour les services desservant l'aménagement. Il n'est pas directement prévu dans la décision de réexamen des décisions d'allocation antérieures suite à la demande d'un nouvel opérateur, cependant **si les quais alloués ne sont pas utilisés sur tous les créneaux, il existe la possibilité pour l'exploitant d'autoriser l'accès sur ces créneaux à un nouvel entrant.**

En Espagne, aucun règlement d'exploitation étudié ne présente de système de révision régulière de l'allocation des capacités entre entreprises existantes et nouveaux entrants. Dans les règlements de deux des gares (Alicante et Vitoria-Gasteiz) il est même précisé que **les services publics existants ont priorité sur les nouveaux services publics** mis en place après l'établissement du règlement d'exploitation.

Les systèmes d'allocation des capacités à date fixe peuvent permettre de traiter à égalité entreprises existantes et nouveaux entrants. A Londres (VCS), il existe ainsi un processus annuel de révision de l'allocation des capacités (pour la période du 1<sup>er</sup> avril N au 31 mars N+1). Les opérateurs sont invités à soumettre leurs demandes au plus tard deux mois avant le début de cette période. Toutes les demandes sont examinées simultanément. Une demande parvenue hors délai pourra être rejetée pour manque de capacité disponible.

Cependant, même dans le cas d'une révision régulière des capacités allouées, il peut y avoir un avantage aux opérateurs existants. Dans le cas des gares portugaises étudiées qui allouent des quais aux opérateurs (et non des créneaux), le nombre de quais attribués à chaque service, même s'il est révisé tous les ans (à Guimaraes par exemple), dépend le plus souvent du nombre de **mouvements constatés** l'année précédente. Il n'y a donc pas de capacité « acquise » pour les transporteurs, cependant les compagnies qui opèrent sur la plate-forme (mouvements constatés élevés) sont avantagées par rapport aux nouveaux entrants.



- Attribution de quais et qualité de service différente

En fonction des circonstances locales, certains quais peuvent offrir une qualité de service différente. En France, cette situation n'est jamais décrite dans les documents notifiés, cependant elle est prise au sérieux au Portugal, où il est précisé dans chaque règlement d'exploitation que la répartition sera faite de manière à n'avantager aucun concurrent quand deux entreprises desservent les mêmes destinations à des horaires proches.

Dans le cas de la gare portugaise de Guimaraes, les quais sont ainsi classés en type I, II ou III selon leur proximité décroissante aux guichets, et les tarifs sont différenciés en fonction de cette qualité de service (entre 59 €/mois et 147 €/mois). Il est précisé dans le règlement que les entreprises de transport régulier se verront attribuer au minimum un quai de type I.

En Allemagne, dans deux des plus grandes gares du pays (Berlin et Hambourg), les auteurs de l'étude Steer Davies Gleave remarquaient en 2009 qu'il n'existait pas de discrimination à l'entrée mais que certains postes à quais sont plus avantageux que d'autres (avec un meilleur système d'information voyageur à quai) alors que les tarifs sont pour tous les mêmes. Ils voyaient dans cette situation un potentiel avantage concurrentiel accordé à certaines entreprises.

- Demandes d'accès occasionnelles

En France, les demandes d'accès occasionnelles sont généralement traitées par ordre d'arrivée et donnent lieu à une réponse favorable si des capacités sont disponibles au sein de l'aménagement concerné. Le délai de réservation varie entre les gares, l'exploitant doit être prévenu a minima 24h (ou quelques jours) avant le passage.

Un des systèmes les plus aboutis a été récemment mis au point à la gare centrale de Berlin, aujourd'hui saturée du fait des nombreux mouvements d'autocars longue distance, et qui doit bénéficier d'une forte augmentation de sa capacité en 2018. D'ici là, pour améliorer la sécurité opérationnelle des transporteurs, elle s'est dotée d'un nouveau processus de réservation pour les nouveaux services occasionnels ou réguliers, ainsi que pour les modifications de services existants. L'exploitant publie sur son site internet toutes les capacités disponibles pour une période de six semaines (nombre de places disponibles à quai par créneau horaire de 5 minutes). La date limite de soumission des demandes d'accès pour une semaine donnée est fixée 5 semaines avant la circulation, et la réponse définitive sera donnée 4 semaines avant cette même circulation.

## 2. Stationnement

En France, des quais de régulation sont souvent présents au sein des infrastructures. Le détail de l'accès est néanmoins rarement explicité. Lorsque cela est le cas, le stationnement est régulièrement soumis à une facturation marginalement dégressive par rapport à la durée. A [...] par exemple, l'accès à la zone de régulation est à un tarif de 12 € pour 4 heures, 20 € entre 4 et 12 heures et 27 € entre 12 et 24 heures. Un forfait mensuel de 3 nuits par semaine est également disponible pour 215,98 €. De la même façon, la possibilité de laisser un véhicule durant la nuit est souvent sujette à négociation et ne revêt pas de règles strictes lorsque ce service existe. Il peut également exister un processus de facturation du temps à quai si le créneau prévu est dépassé.

Aucune disposition particulière n'est à signaler ailleurs en Europe concernant l'accès aux zones de stationnement des gares routières.

## 3. Guichets ou vente de billets

En France, certains aménagements proposent une prestation de vente de billets. Les modes de facturation diffèrent selon les acteurs. Il peut s'agir d'un système de commissions mais dans la majorité des cas la négociation est de prime. La vente des billets peut être réservée à certains services, comme dans les aéroports par exemple.

La mise à disposition de guichets est quant à elle particulièrement développée en Espagne et au Portugal. Il s'agit en général de concessions délivrées par l'exploitant de la gare routière. En Espagne, le tarif est fixe et mensuel (cf. paragraphe suivant sur la tarification). Il est précisé dans le règlement d'une gare portugaise que les concessions sont octroyées pour une durée d'un an au « mieux-disant », qu'il s'agisse d'un transporteur ou d'un groupement de transporteurs. L'accès peut être délivré de manière préférentielle aux entreprises de transport local, au vu des fréquences et donc du volume de ventes attendues.

#### 4. Accès aux autres prestations et équipements

Aucune disposition problématique liée à l'accès à d'autres équipements en gare n'a été mise au jour dans les règles d'accès notifiées.

#### 5. Synthèse et bonnes pratiques

L'analyse des informations disponibles sur l'accès aux aménagements en France permet de mieux comprendre les contraintes d'accès imposées aux transporteurs et met en évidence certaines normes d'usage, comme la durée des créneaux alloués par exemple. **Il serait néanmoins souhaitable que les priorités d'accès, si elles existent, soient davantage détaillées et replacées dans le contexte d'une procédure d'allocation des capacités, afin de préciser les services qu'elles visent et leurs effets exacts.**

Si les documents prévoient souvent **un traitement différent selon la nature des services** (conventionnés ou non, urbains conventionnés ou interurbains conventionnés, réguliers ou occasionnels...), **il n'a pas été identifié de traitement différencié entre opérateurs au sein d'une même catégorie de services. Cependant les entreprises existantes disposent dans la majorité des cas d'un « droit acquis » sur les capacités** dont ne disposent pas les nouveaux entrants.

De systèmes de révision régulière de l'allocation des capacités comme celui de la gare routière de Victoria font figure d'exception et d'exemple de bonne pratique, même si l'exploitant ne détaille pas les critères qu'un opérateur doit remplir pour bénéficier de créneaux à la pointe. Pour les demandes d'accès occasionnelles, le dispositif de la gare routière de Berlin est quant à lui remarquable par sa transparence.

## PARTIE C : TARIFICATION

La tarification adoptée par les exploitants d'aménagements français est très variée. Dans les autres pays de l'étude, mis à part l'Allemagne, il existe une plus grande convergence dans les prestations soumises à tarification et les systèmes adoptés.

### 1. Dépose et prise en charge de voyageurs

- « Unité » de tarification

La majorité des règles d'accès françaises communiquées à l'Autorité mentionnent un tarif acquitté par toucher en gare : c'est le cas de 66 aménagements parmi les 77 pour lesquels l'information est précisée (86 %). La gare de Londres VCS et la gare centrale de Berlin pratiquent également ce type de tarification.

D'autres systèmes existent en France, comme la facturation au temps de passage (type parking) ou la tarification forfaitaire avec un tarif marginal dégressif en fonction de la fréquence. Le paiement d'un badge est souvent nécessaire pour accéder aux infrastructures (coût fixe). A [...], l'exploitant facture un toucher en gare (3 € par passage) avec un minimum de facturation mensuelle de 50 €.

La ville de [...] a quant à elle créé un droit de stationnement forfaitaire annuel « multi-arrêt » ne dépendant pas du nombre de mouvements. Il s'élève à 2 500 € dans les zones gratuites ou 5 000 € dans les zones payantes pour les services librement organisés. Ceux-ci déposent généralement leurs voyageurs [...], sur voirie.

En Espagne, il existe systématiquement deux tarifications cumulatives pour la dépose et la prise en charge : l'une au mouvement (prise en charge, dépose, parfois tarif double s'il y a prise en charge et dépose, comme à Alicante), et l'autre au nombre de voyageurs (pour tenir compte de l'utilisation des espaces voyageurs). A Vitoria-Gasteiz par exemple, le conducteur est chargé de renseigner à chaque passage au moyen d'une borne électronique le nombre de passagers déposés et pris en charge en les différenciant selon la distance de leur trajet.

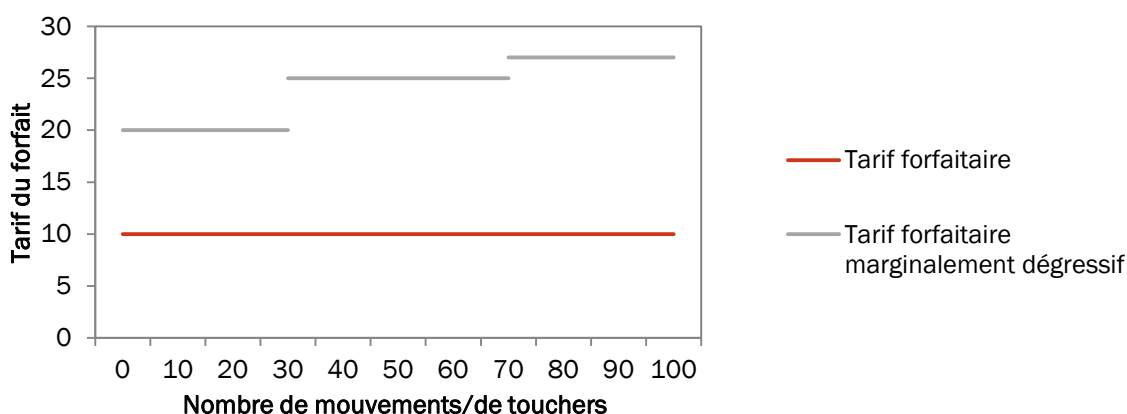
Au Portugal, les services réguliers se voyant allouer des quais acquittent un tarif mensuel d'utilisation de ceux-ci ne dépendant pas du nombre de mouvements. Une facturation au toucher s'applique quant à elle aux transporteurs occasionnels. Le tarif unitaire peut être dégressif selon le nombre de passages. Une seule gare n'alloue que des créneaux aux transporteurs et jamais des quais et applique à chaque opérateur un tarif fixe mensuel selon la fourchette de touchers dans laquelle il se situe (le tarif mensuel croît moins vite que le nombre de touchers).

En synthèse, le tarif total et le tarif marginal des aménagements appliqués aux opérateurs peuvent varier ou non selon le nombre de mouvements.

Souvent, le **tarif varie directement en fonction du nombre de mouvements** (systèmes de tarification au toucher dans les gares routières ou au temps de passage dans les aménagements de type parking) tout en intégrant dans certains cas un coût fixe (badge d'accès). Dans ce cas le coût marginal pour le transporteur d'un mouvement supplémentaire peut être :

- **Fixe** (par exemple 1€ par toucher quel que soit le nombre de touchers, ou tarifications de type « parking ») ;
- **Dégressif** (par exemple 1€ par passage jusqu'à 10 passages mensuels, 0,5€ au-delà...).

Le tarif peut également être **forfaitaire**, et donc **peu (ou pas) variable en fonction du nombre de mouvements**. Le cas extrême est celui de [...] décrit plus haut, avec un coût marginal du mouvement supplémentaire nul pour le transporteur. Il peut toutefois exister des cas de forfaits différents pour des nombres de mouvements différents, avec un coût marginal dégressif pour le transporteur (voir illustration ci-dessous).



Plusieurs types de tarification peuvent exister pour un même aménagement. Par exemple à la gare routière de [...], l'opérateur peut choisir entre un forfait avec un nombre de passages illimité (« pass annuel ») ou des cartes de 60 ou 10 passages.

- **Discrimination ou différenciation tarifaire**

Les tarifs pratiqués par les exploitants d'aménagements dépendent souvent de la nature des services qui utilisent la gare, sans que les différences tarifaires puissent être reliées à une différence d'utilisation des équipements et donc à un coût plus élevé pour l'exploitant. Il peut s'agir d'une différenciation (ou discrimination) tarifaire à partir de la nature des services (notamment public vs. d'initiative commerciale ou occasionnel), de leur distance, de leur fréquence ou d'autres critères, détaillés en fin de partie.

- *Discrimination/différenciation tarifaire selon la nature des services*

En France, 18 aménagements sur les 68 dont l'accès n'est pas gratuit et dont les tarifs ont été notifiés à l'Autorité (soit 26 %) facturent des montants par toucher différents selon la nature des services. Il existe en particulier une discrimination entre service public et services librement organisés. Sept aménagements sont ainsi « gratuits » (sans tarification en place) pour certains services seulement :

Aménagement	Services bénéficiant de la « gratuité »
[...]	Tous sauf SLO
[...]	Tous sauf SLO
[...]	Services départementaux
[...]	Service conventionnés
[...]	Services départementaux et régionaux
[...]	Tous sauf SLO
[...]	Tous sauf SLO

Naturellement, il s'agit a priori de cas où l'AOT finance par un autre biais l'aménagement de transport routier concerné. Il serait donc inexact de dire que l'accès des services conventionnés à ces aménagements est totalement gratuit. A [...], il est ainsi précisé que pour les services réalisés pour le compte des AOT interurbaines et régionales, **le financement est effectué par le biais d'une**

**participation forfaitaire**, répartie entre les AOT au prorata du nombre de passages à quai. Au contraire, pour les utilisations commerciales, la facturation se fait sur la base d'une grille tarifaire.

Notons que dans de nombreux aménagements tous pays confondus il existe très souvent un tarif séparé plus élevé pour les transports occasionnels, qui rejoint le principe des remises au volume.

➤ *Discrimination/différenciation tarifaire selon la distance des services*

En France, si elle ne varie pas directement en fonction du type de service, la tarification de la dépose et de la prise en charge de voyageurs peut dépendre de leur distance. Par exemple, à [...], le montant par toucher est de 3,15 € pour les lignes inférieures à 50 km et atteint 13,45 € pour les lignes internationales.

En Espagne, dans toutes les gares étudiées, cette différenciation selon la distance des services existe. Les montants des touchers en gare sont compris dans le prix des services de transport conventionné qui sont décidés par les AOT et également kilométriques.

Exemple de la grille tarifaire 2015/2016 de la gare routière de Madrid Sud, accès aux quais

a) Tarif par voyageur selon le trajet de celui-ci		b) Tarif par autocar selon le type de service	
De 0 à 19 km	0,03 €	De 0 à 300 km	1,16 €
De 20 à 49 km	0,05 €	Plus de 300 km	1,58 €
De 50 à 99 km	0,12 €	Occasionnels	2,13 €
De 100 à 149 km	0,19 €	Internationaux	2,25 €
De 150 à 300 km	0,29 €		
Plus de 300 km	0,40 €		
Occasionnels	0,78 €		
Internationaux	0,77 €		

Cette tarification selon la distance existe également à Victoria Coach Station à Londres, où l'exploitant pratique une remise de 30 % sur le tarif des touchers en gare pour les services de moins de 100 km.

➤ *Discrimination/différenciation tarifaire selon le nombre de mouvements*

Quatre aménagements français ont des tarifs variables selon le nombre de mouvements, voire des formules différentes pour les « petits » et « gros » usagers. Il s'agit des aéroports de [...] et [...], et des gares routières de [...] et [...].

L'exploitant de la gare de [...] propose à ce titre un forfait annuel illimité à 140,13 € ou un tarif par passage de 4,20 €, auxquels il faut ajouter un montant fixe de 8,36 € (location annuelle du badge). [...] a lui aussi choisi un tarif dégressif avec une offre standard de 30 € pour 10 passages et un accès illimité pour 244 € par an.

Les remises selon le volume de départs sont relativement courantes dans les règlements d'exploitation européens. Au Portugal, les tarifs des créneaux ne dépendent pas de la nature des services ou du transporteur mais peuvent évoluer en fonction du nombre de passages mensuels quand l'allocation se fait par créneau. A Victoria Coach Station, il existe également une remise qui peut atteindre 20% du tarif pour chaque mouvement au-delà de 110 000 mouvements annuels. Cependant, pour préserver des conditions de concurrence équitables, cette remise ne s'appliquera pas à une entreprise qui augmente son offre en concurrence directe avec un nouveau service lancé

au départ de la gare routière, si l'augmentation se produit après introduction de ce dernier. L'exploitant se réserve le droit de déterminer ce qui constitue une concurrence directe.

En 2009, date de la première étude Steer Davies Gleave, il existait également à la gare centrale de Berlin un système de remises sur les touchers :

- 10% de réduction pour plus de 100 départs annuels ;
- 20% de réduction pour plus de 500 départs ;
- 30% de réduction pour plus de 1000 départs ;
- 40% de réduction pour plus de 2000 départs ;
- 50% de réduction pour plus de 5000 départs.

Les auteurs remarquaient alors que **les remises de volume semblaient disproportionnées par rapport aux économies d'échelles** associées avec des niveaux plus élevés de demande, avec à la clef un avantage aux gros opérateurs. Ce système de remises n'est pas repris dans le règlement d'exploitation actuel de la gare de Berlin.

➤ *Autres critères de différenciation des tarifs*

La tarification peut dépendre d'autres critères. Il existe ainsi dans les gares routières de [...] une **tarification différente selon que la prestation complémentaire de vente de billets est souscrite** (cf. point 3 ci-dessous pour la tarification de cette prestation). Les tarifs 2016 pour les lignes régulières sont ainsi les suivants :

- 6 € HT par passage si l'exploitant est revendeur de billets,
- 8 € HT par passage si l'exploitant n'est pas revendeur de billets.

A [...], les tarifs sont dégressifs en fonction des normes écologiques des véhicules (EURO V, EURO VI). A la gare routière de [...] où chaque départ et/ou arrivée donne lieu à la perception d'une taxe, l'exploitant a choisi de rendre gratuite toute arrivée et dépose de voyageurs dès lors qu'un départ payant a été réalisé dans la journée pour la même ligne.

A Victoria Coach Station, le tarif de base des créneaux est notamment fonction du **type de véhicule** (longueur) et du **fait que les services soient terminus ou non** (à noter qu'à [...], il existe également une variation selon la taille du véhicule).

**En outre, si à la fin de l'année « tarifaire » l'exploitant a dépassé ses objectifs de rentabilité (qui sont fixés par Tfl), il offre une remise partielle** aux opérateurs qui ont augmenté leur nombre de départs sur la période. Les montants sont à la discrétion de l'exploitant. Ceci ne s'applique pas aux services qui bénéficient déjà d'une remise pour très grand nombre de mouvements annuels.

Il existe enfin des remises pour les nouveaux opérateurs (ou ceux qui n'ont pas opéré au départ de VCS depuis au moins 12 mois), ainsi que pour de nouveaux services jugés innovants. Le montant est négocié entre VCS et l'opérateur.

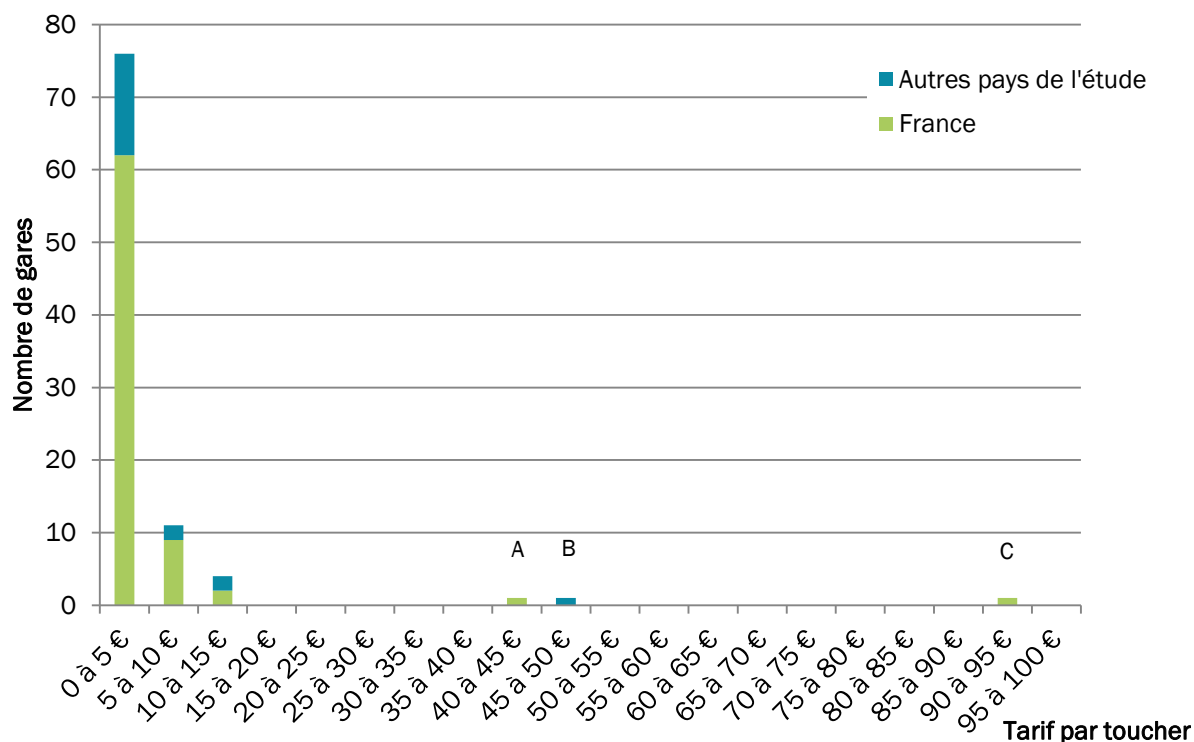
- *Montant des tarifs acquittés et liens aux coûts*

Le montant des tarifs par toucher dans les pays de l'étude est en général compris entre 0 et 10 €, et même dans une très large majorité des cas inférieur à 5 €. C'est ainsi le cas de 62 aménagements en France (83%). [...] est de ce point de vue tout à fait atypique dans l'échantillon sélectionné : l'exploitant exige 40 € pour [...] et 90 € a minima pour [...], c'est-à-dire deux fois le tarif moyen du toucher à Victoria Coach Station, réputée pour être la gare routière la plus chère d'Europe. En France, neuf des aménagements dont les règles d'accès ont été notifiées sont gratuits pour tous les services.<sup>15</sup> Ils sont repris dans le graphique ci-après.

---

<sup>15</sup> Par ailleurs, il existe également des aménagements accessibles gratuitement et sans réservation, mais ceux-ci ne sont pas dans le champ de la régulation et leurs exploitants n'ont donc pas à nous notifier de règles d'accès.

## Nombre de gares routières pratiquant un tarif par toucher dans la fourchette spécifiée



NB : Sont considérées les gares routières françaises dont les règles ont été notifiées, les gares routières espagnoles et portugaises de l'étude, la gare routière centrale de Berlin et la gare routière de Londres Victoria.

A = [...]

B = Londres, Victoria Coach Station

C = [...]

Le montant des tarifs est en général fixé par le propriétaire de l'aménagement (ou l'AOT compétente). C'est le cas dans au moins 65 des aménagements dont l'accès est payant a minima pour certains services et où le montant des tarifs résulte soit d'une délibération des instances de la collectivité propriétaire, soit des contrats de concession qu'elle conclut pour l'exploitation des aménagements, soit des prescriptions du schéma directeur établi par le STIF. En effet, en Ile-de-France, les aménagements inscrits au schéma directeur des gares routières du STIF ont une tarification encadrée par celui-ci, fonction des services présents et s'élevant au maximum à 1,25 € pour les services publics<sup>16</sup>.

### ➤ Lien avec les coûts d'exploitation

En France, il existe pour de rares aménagements un lien explicite entre les tarifs et les coûts d'exploitation. L'exploitant des gares routières de [...], par exemple, précise que les redevances sont une contrepartie aux dépenses engagées. Ce lien n'est déterminé avec précision que dans le cas de la gare [...], pour laquelle les tarifs sont établis sur la base du budget d'exploitation et du trafic prévisionnels et font l'objet d'une présentation aux transporteurs lors de l'assemblée générale annuelle organisée par l'exploitant.

### ➤ Le système britannique

En revanche, dans les gares routières britanniques soumises à la décision de la Commission de la Concurrence, les tarifs pratiqués sont calculés de la manière suivante :

<sup>16</sup> Le schéma directeur prévoit une tarification libre pour les services dits « privés ».



- a- L'exploitant détermine le coût « pertinent » d'exploitation de l'aménagement,
- b- Il lui applique le pourcentage d'utilisation à la pointe,
- c- Il répartit le montant résultant entre les opérateurs en fonction de leur usage de la gare.

a- Coût « pertinent » d'exploitation de l'aménagement :

Il s'agit du **total annuel<sup>17</sup> des coûts variables et fixes encourus par l'exploitant** pour l'exploitation et la maintenance de l'aménagement et des équipements mis à disposition de tous les opérateurs, **majoré d'un bénéfice raisonnable<sup>18</sup>, c'est-à-dire d'un retour avant impôt sur les capitaux investis dans la gare routière ne dépassant pas 10%**. Les investissements sont évalués à leur valeur historique et ne concernent que les espaces et équipements mis à disposition de tous les opérateurs. Sont exclus les coûts qui sont couverts par une taxe autre que la taxe au départ (par exemple, mise à disposition de guichets avec une tarification spécifique) et ceux encourus par l'exploitant pour les espaces et équipements à son unique disposition.

Dans le cas d'une maintenance exceptionnelle, si le coût des travaux est susceptible d'occasionner une augmentation des tarifs supérieure à 10%, l'exploitant peut les traiter comme un investissement pour l'évaluation susmentionnée.

Si l'investissement est effectué conjointement avec un tiers, le retour sur investissement pris en compte pour le calcul des tarifs ne tient compte que de la part financée par l'exploitant.

b- Pourcentage d'utilisation à la pointe :

L'exploitant de l'aménagement en détermine la capacité et la précise dans les conditions d'utilisation (en détaillant notamment le calcul de la capacité de l'espace quais et de celle de l'espace de stationnement pour régulation du trafic). Il définit ensuite la période de pointe d'utilisation de la gare. Il s'agit d'une période d'au minimum 2h consécutives pendant laquelle l'utilisation de la gare est maximale. S'il est lui-même opérateur, ses départs ne doivent pas constituer 100% des départs pendant cette période de pointe.

On note Q le quotient du nombre de mouvements pendant la période de pointe par la capacité de l'aménagement pendant cette même période. L'exploitant calcule alors le produit du coût pertinent (étape a) par Q pour obtenir la base de coûts qui sera répartie entre utilisateurs de la gare.

c- Répartition entre utilisateurs :

Chaque opérateur paye les coûts pertinents, ajustés suite à l'étape b, au prorata de son utilisation prévisionnelle de la gare pendant les 12 mois d'application du tarif.

➤ *Cas des gares espagnoles et portugaises*

Les gares routières propriétés d'entités publiques font a priori l'objet d'une tarification fondée sur le coût d'exploitation (et éventuellement le coût d'investissement dans certains cas).

En Espagne, le règlement d'exploitation de la gare d'Ubrique semble indiquer que l'établissement des tarifs résulte d'un partage des coûts d'exploitation : 50% pour l'exploitant qui perçoit en contrepartie des subventions publiques, les revenus de la publicité, les loyers des guichets, etc, X% pour les concessionnaires de services de transport et 50-X% pour les autres utilisateurs (voyageurs qui s'acquittent de tarifs pour les consignes, autres entreprises de transport, etc).

<sup>17</sup> Les tarifs de l'année N sont élaborés à partir des coûts de l'année N-1.

<sup>18</sup> Le texte de l'ordre suit la définition du bénéfice raisonnable posée par le règlement 1370/2007/CE relatif aux services publics de transport de voyageur : « un taux de rémunération du capital habituel pour le secteur dans un Etat membre donné, et qui prend en compte le risque ou l'absence de risque encouru par l'opérateur de services public du fait de l'intervention de l'autorité publique ».

Au Portugal, les tarifs des gares routières centrales sont dans la majorité des cas votés annuellement par la municipalité au même titre que les tarifs de stationnement des véhicules particuliers par exemple, selon une logique de coût d'occupation de l'espace public. A Vila Nova, il est précisé que le montant des tarifs de la gare, qu'il s'agisse des guichets, des quais ou des boutiques (pour leurs concessionnaires), est calculé sur la base d'un coût au m<sup>2</sup> pour la ville. La gare est divisée en parcelles sur lesquelles sont répartis des coûts directs (eau, électricité, entretien, assurances...). Il y a également répartition d'une partie des coûts indirects de la collectivité locale et prise en compte si possible de l'amortissement de la construction des bâtiments de la gare, en l'occurrence sur 25 ans.

- **Tarifification de la rareté**

En Angleterre et en Allemagne, il existe des exemples de tarifs majorés à l'heure de pointe dans les gares saturées : c'est le cas à la gare centrale de Berlin (+19% du tarif de base) et à celle de Londres VCS (+32%).

- **Durée de validité des tarifs et révision**

Seize des aménagements français dont les règles ont été notifiées voient leurs tarifs révisés tous les ans. Parmi ces aménagements figure la gare de [...], où les tarifs évoluent selon les coûts d'exploitation. Dans le cas de quatre autres aménagements ([...]), le tarif de base est indexé suivant des formules prévues au contrat de DSP et/ou sur différents indices de l'INSEE, par exemple :

- [...]: indexation sur le simple indice ICHT-T transport et entreposage ;
- [...]: pondération de l'indice de prix de production de l'industrie française pour les marchés français (G), de l'indice du taux de salaires horaires des ouvriers par activité (S), de l'indice de prix de l'offre intérieure de produits industriels - autobus et autocars - (V), et de l'indice « Sous-jacent » - services - Mensuel - Corrigé des mesures fiscales et CVS (IPC-S). Pour l'année n et par rapport à l'année 0, le prix P est établi selon la formule suivante :

$$P_n = P_0 * \left[ (0.05 + 0.14 * \left(\frac{G_n}{G_0}\right) + 0.48 * \left(\frac{S_n}{S_0}\right) + 0.21 * \left(\frac{V_n}{V_0}\right) + 0.12 * \left(\frac{IPC - S_n}{IPC - S_0}\right) \right]$$

- [...]: pondération de l'indice du Coût Horaire du Travail Révisé Tous Salariés (ICHT - TS) et de l'indice des Fournitures et Services Divers 3 (FSD3). Le tarif par passage T est établi en fonction du tarif de l'année 0 (T<sub>0</sub>) :

$$T = T_0 * \left[ 0.15 + \left( 0.65 * \frac{ICHT_{rev} - TS}{ICHT_{rev} - TS_0} \right) + \left( 0.20 * \frac{FSD3}{FSD3_0} \right) \right]$$

## 2. Stationnement

Les tarifs du stationnement sont relativement variables. On retrouve sur l'ensemble des gares étudiées des tarifs à l'heure qui varient entre 80 centimes (Espagne) et 18 € TTC ([...]). Ils s'élèvent à 6£/h à VCS, à 13€/j à Berlin.

La facturation est distincte de celle des quais. Il peut exister des forfaits à la demi-journée, à la journée, à la nuit, au mois...

## 3. Guichets

[...] propose de vendre les titres de transport en échange d'une commission. Le montant de cette dernière n'est pas précisée dans le document fournis mais le prix par toucher est inférieur pour les transporteurs optant pour ce service (6 € contre 8 €).

En Espagne, le tarif est mensuel et varie entre 23€ et 264€ par mois dans l'échantillon. Au Portugal, certains guichets sont facturés au m<sup>2</sup> (entre 6 et 21€/m<sup>2</sup> par mois dans l'échantillon) ; le tarif des autres se situe entre 30€ et 50€ mensuels.

#### 4. Autres prestations

Les locaux d'accueil des voyageurs et le local conducteur sont dans la grande majorité des cas accessibles gratuitement pour les usagers du service. L'exploitant de la gare routière de [...] fait figure d'exception et majore le prix par toucher pour les transporteurs privés souhaitant accéder au local conducteur (1,40 € contre 0,80 €). Ainsi, l'accès à ce local est payant pour les SLO alors qu'il est libre pour les services conventionnés. L'exploitant est une AOT et avance que le coût d'exploitation de ces services est d'ores et déjà pris en compte.

#### 5. Synthèse et bonnes pratiques

Les exploitants français ont fourni pour la plupart des informations sur la tarification s'appliquant aux services de transport librement organisés. L'information est moins présente en ce qui concerne l'accès des services conventionnés. Certains exploitants ont communiqué des documents très précis, à l'instar des concessionnaires d'aéroports.

Il existe **différentes méthodes de tarification** en France et à l'étranger. **La tarification par toucher semble être la plus répandue** et les montants se situent en très grande majorité en deçà de 5 euros. Certains aménagements se distinguent à ce titre par des tarifs au toucher particulièrement élevés.

**De nombreuses différenciations tarifaires sont pratiquées** en fonction de la nature des services, de leur distance, de leur fréquence, des caractéristiques des véhicules... Parfois, plusieurs 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.

**Les méthodes d'établissement du montant des tarifs d'accès sont rarement développées.** Il est impossible sur la base des documents communiqués de **mettre en relation ceux-ci avec les coûts d'exploitation ou d'investissement de l'aménagement** (sauf cas particulier de [...]). Sur ce sujet, **de bonnes pratiques existent en revanche au Royaume-Uni.**

## CONCLUSION

Dans la perspective de la définition par l'Autorité des prescriptions applicables aux règles d'accès à ces aménagements, il semblait nécessaire de faire une première analyse des règles d'accès notifiées par les exploitants et d'étudier la situation dans d'autres pays européens, en particulier s'agissant des dispositions liées à l'allocation des capacités et à la tarification.

Les principales problématiques soulevées par l'analyse des règles d'accès notifiées sont les suivantes :

- s'agissant de l'obligation de transparence, **leur caractère souvent lacunaire ne paraît pas permettre à un opérateur d'anticiper la manière dont sera traitée sa demande**, notamment par rapport aux autres services utilisant l'aménagement,
- s'agissant de l'obligation d'objectivité, **elles ne témoignent pas de l'existence de référentiels définissant les modalités de traitement des demandes d'accès**, qui garantiraient que tous soient traités de la même manière dans la même situation. Notamment, il n'y est pas fait mention de la procédure qui serait suivie par l'exploitant en cas de saturation ou de demandes concurrentes, ou simplement parfois des tarifs qui s'appliquent à chacun des opérateurs.

Par ailleurs, s'agissant de la tarification, le manque de justification de celle-ci ne permet pas d'évaluer le caractère discriminatoire ou non des différenciations pratiquées, dont certaines semblent toutefois poser question.

A ce stade d'analyse, à titre d'exemple et sans dresser une liste exhaustive des bonnes pratiques, les informations fournies par le Syndicat Mixte de Gestion de la Gare Routière de Rennes, par l'aéroport de Lyon Saint-Exupéry ou encore par la régie départementale des transports de Haute Garonne au sujet de la gare routière de Toulouse figurent parmi les plus complètes. L'exploitant de l'Aéroport de Lyon Saint-Exupéry (Société Aéroports de Lyon) détaille particulièrement bien les contraintes de contractualisation avec les transporteurs. Les exploitants des gares routières de Rennes et Toulouse ont respecté le format attendu et traité de manière extensive les points devant être abordés. D'autres bonnes pratiques sont à rechercher chez les exploitants étrangers, notamment au Royaume-Uni concernant la tarification non-discriminatoire et orientée vers les coûts.

A l'inverse, certains documents notifiés par les exploitants français ne répondent pas aux besoins des transporteurs et de l'Autorité (simple grille tarifaire sans précision sur les conditions d'accès, renseignements succincts dans le corps d'un courriel...).

## **ANNEXES : DETAIL DU CONTEXTE, DES REGLES D'ACCES ET DE LA TARIFICATION EN EUROPE**

Ces annexes présentent pour quatre pays d'Europe de l'Ouest (Allemagne, Espagne, Portugal, Royaume-Uni) le cadre juridique du transport routier de voyageurs et de l'exploitation des gares routières, ainsi que l'analyse des règlements d'exploitation disponibles, du point de vue de la gestion des demandes d'accès et de la tarification. L'organisation et la maturité des marchés de transport routier de voyageurs dans ces quatre pays sont différentes et influencent les dispositions des règlements d'exploitation, qui sont, en termes de traitement des demandes d'accès et de tarification des gares routières, diversement détaillées et abouties.

La situation des gares routières en Allemagne est sans doute la plus proche de la situation française avant entrée en vigueur des différentes dispositions prévues par la loi pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques concernant les aménagements de transport routier. En l'absence de toute disposition réglementaire, les informations sont rares et tout est laissé à l'initiative des exploitants. Le cadre réglementaire est plus fourni en Espagne et au Portugal, où le transport routier interurbain est historiquement très développé. Les règlements d'exploitation sont publics et plus détaillés en ce qui concerne l'accès aux gares et la tarification, ils sont donc plus utiles dans le cadre de notre étude. Le Royaume-Uni présente quant-à-lui des tarifications plus complexes et abouties, conformes pour les gares routières urbaines aux prescriptions émises par l'Autorité de la Concurrence britannique.

## ANNEXE A : CONTEXTE ET REGLES D'ACCES EN ALLEMAGNE

### Sources

#### Etude :

- *Comprehensive Study on Passenger Transport by Coach in Europe, Steer Davies Gleave 2016 : Rapport à la Commission européenne sur le transport de voyageurs par autocar et la situation des gares routières en Europe*

#### Textes réglementaires :

- *Personenbeförderungsgesetz (PBefG)*

#### Règlements d'exploitation :

- *gares centrales d'Amberg, Berlin et Weiden*
- *informations complémentaires sur les gares d'Hambourg et de Munich*

### 1. Cadre juridique du transport routier de voyageurs et de l'exploitation des aménagements

#### • Transport routier de voyageurs

Le marché allemand des services routiers de transport de voyageurs est divisé en deux : d'une part les services dits de courte distance organisés par les Länder ou les villes indépendantes, et d'autre part les services de longue distance (interurbains, nationaux) qui sont laissés à la libre initiative des opérateurs. Ces services sont encadrés par le Personenbeförderungsgesetz ou PBefG (décret sur le transport de voyageurs).

Le marché des services longue distance était strictement régulé jusqu'en janvier 2013, seuls les services routiers qui ne portaient pas atteinte aux « intérêts de transport du public » pouvaient être autorisés. Aujourd'hui, toutes les liaisons de plus de 50 km sans alternative ferroviaire de moins d'une heure peuvent être déclarées aux autorités compétentes par les entreprises allemandes et autorisées suite à simple vérification de la capacité financière et des conditions de sécurité. Sous ces seuils, des exceptions peuvent être accordées par les autorités compétentes si l'offre existante n'est pas suffisante et que l'équilibre des services publics ne serait pas affecté de manière significative par la commercialisation de nouveaux services routiers.

#### • Gares routières

D'après le rapport Steer Davies Gleave d'avril 2016, 43 gares routières ont été identifiées à l'échelle nationale. Elles sont souvent propriété des collectivités locales ou régionales ou d'aéroports, mais elles peuvent être louées à un exploitant.

Il n'existe de gares dédiées aux autocars longue distance qu'à Hambourg, Berlin, Mannheim, Munich et Hanovre (toutes propriétés des municipalités). Avec l'augmentation du trafic suite à la libéralisation, les autocars s'arrêtent souvent dans des aménagements destinés à l'origine au transport urbain, **qui y conserve priorité sur les capacités**. Ces aménagements se trouvent aujourd'hui saturés du fait du volume important de ces services additionnels.

D'après le Ministère des transports allemand, tout est laissé à la libre initiative du gestionnaire de la gare ou du point d'arrêt, qu'il s'agisse des tarifs, de l'autorisation d'accès des opérateurs ou de l'allocation des capacités. Il n'y a pas de publication obligatoire d'un règlement d'exploitation. Les exploitants restent soumis aux dispositions du droit de la concurrence en cas de comportements discriminatoires injustifiés.

## 2. Analyse des règles d'accès aux aménagements

### • Traitement des demandes d'accès

Le Ministère précise que **dans le cas de gares utilisées à la fois par les services conventionnés** (de courte distance) **et les services librement organisés et construites à l'origine pour le service public, il est naturellement admis que celui-ci a priorité sur le service privé** sans qu'il existe des dispositions légales le stipulant officiellement.

Dans deux des plus grandes gares du pays (Berlin et Hambourg), les auteurs de l'étude Steer Davies Gleave remarquent qu'il n'existe pas de discrimination à l'entrée mais que certains postes à quais sont plus avantageux que d'autres (meilleur système d'information voyageur à quai) alors que les tarifs sont pour tous les mêmes.

La gare centrale de Berlin, aujourd'hui saturée du fait des nombreux mouvements d'autocars longue distance, doit bénéficier d'une forte augmentation de sa capacité en 2018. D'ici là, pour améliorer la sécurité opérationnelle des opérateurs, elle s'est dotée d'un nouveau processus de réservation pour les nouveaux services occasionnels ou réguliers, ainsi que pour les modifications de services existants. L'exploitant publie sur son site internet les capacités disponibles pour une période de six semaines (nombre de places disponibles à quai par créneau horaire de 5 minutes). La date limite de soumission des demandes d'accès pour une semaine donnée est fixée 5 semaines avant la circulation, et la réponse définitive sera donnée 4 semaines avant cette circulation.

### • Tarification

Les tarifs s'élèvent à 13€ HT par toucher à Berlin, voire 15.5€ pendant les heures de pointe (tous les jours entre 6h et 9h et entre 17h et 20h). Sans réservation, le tarif est majoré de 2€. A Munich, les tarifs 2015 par toucher varient quant à eux entre 7 et 10€.

En 2009 date de la première étude Steer Davies Gleave, il existait à Berlin une remise pour les opérateurs à partir d'un certain nombre de départs par an (système similaire à Hambourg) :

- 10% de réduction pour plus de 100 départs ;
- 20% de réduction pour plus de 500 départs ;
- 30% de réduction pour plus de 1000 départs ;
- 40% de réduction pour plus de 2000 départs ;
- 50% de réduction pour plus de 5000 départs.

Les auteurs remarquaient alors que les remises de volume semblaient disproportionnées par rapport aux économies d'échelles associées avec des niveaux plus élevés de demande, avec à la clef un avantage aux gros opérateurs. Ce système de remises n'est pas repris dans le règlement d'exploitation actuel de la gare de Berlin.

Le stationnement quant à lui est systématiquement facturé à part (jusqu'à 13€ par jour à Berlin).



## ANNEXE B : CONTEXTE ET REGLES D'ACCES EN ESPAGNE

### Sources

#### Etude :

- *Comprehensive Study on Passenger Transport by Coach in Europe, Steer Davies Gleave 2016 : Rapport à la Commission européenne sur le transport de voyageurs par autocar et la situation des gares routières en Europe*

#### Textes règlementaires :

- *Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres*
- *Ley 25/2009, de 22 de diciembre, de modificación de diversas leyes*
- *Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible*
- *Ley 9/2013, de 4 de julio, por la que se modifica la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres*
- *Ley 16/1989 de 17 de julio, de Defensa de la Competencia (dite LDC)*

#### Résolution de la Commission Nationale de la Concurrence :

- *Resolucion 627/07 del Consejo de la Comision Nacional de la Competencia (Estacion Sur de Autobuses de Madrid)*

#### Règlements d'exploitation (gares routières de villes grandes et moyennes dans les différentes provinces) :

- *Alicante, Barcelone, La Coruna, Madrid (Mendez Alvaro), San Andres, Saragosse, Ubrique, Vitoria-Gasteiz*

### 1. Cadre juridique du transport routier de voyageurs et de l'exploitation des aménagements

#### • Transport routier de voyageurs

Le texte principal régissant le transport de voyageurs en Espagne est la *Ley de Ordenación de Transportes Terrestres* de 1987 (LOTT, équivalent LOTI), qui a fait l'objet de nombreux amendements dont trois majeurs depuis 2009 :

- La loi 25/2009 prévoyant de nouvelles règles d'accès libre au marché,
- La loi 2/2011 sur l'économie durable,
- La loi 9/2013, nouvelle LOTT mise à jour pour prendre en compte et réguler les nombreuses évolutions du marché du transport routier de voyageurs au niveau national et européen depuis 1987.

La LOTT classifie de manière détaillée les services de transport routiers nationaux, comme le montre le tableau suivant (Steers Davies Gleave, 2016).

## Classification des services de transport publics et privés

Service	Définition	Subdivisions			
Public	Exploité par des tiers en échange d'une rémunération	Régulier (VR, <i>Viajeros Regular</i> )	Urbain	Exploité intégralement sur le territoire d'une commune	
			Interurbain	Desservant plus d'une commune	National (dessert plus d'une communauté autonome)
					Régional (à l'intérieur d'une communauté autonome)
			Spécial	Organisé pour un groupe d'utilisateur spécifique et soumis à des normes particulières (personnes malades...)	
		Occasionnel (VD, <i>Viajeros Discrecional</i> )			
Privé	Exploité par des entreprises pour leur propre compte et pour répondre à une demande particulière ou compléter les autres activités de l'entreprise				

AOT : Etat

AOT : Communautés autonomes

AOT : Collectivités locales (communes)

Les services routiers réguliers sont exploités dans le cadre de concessions (services urbains, nationaux et régionaux), et dans certains cas de régies (réservées au transport urbain). En principe la LOTT permet aux Communautés autonomes d'avoir recours à des systèmes d'attribution divers mais toutes ont fait le choix de la concession.

Les services internationaux intra-communautaires sont soumis aux textes européens transposés en droit espagnol, avec libre initiative des transporteurs et autorisations de circulation émises par les Etats concernés.

- Gares routières

La LOTT espagnole identifie l'objet « gare routière », qu'elle isole des espaces destinés au stationnement des véhicules (parkings) ou d'autres espaces techniques. **Une gare routière ne peut être considérée comme telle que si elle propose un certain nombre d'équipements et de services minimaux définis par la loi.**

Certains des articles historiques de la LOTT, abrogés en 2009, traitaient de manière approfondie de la gestion des gares routières. Dans le cadre réglementaire de 1987, la création de gares était laissée à l'initiative des communes (*Municipios*), qui pouvaient être sollicitées par les acteurs intéressés, voire à celle des Communautés autonomes qui donnaient leur accord pour

l'établissement de gares routières sur leur territoire (et à qui l'Etat espagnol avait transféré une partie des gares dont il était propriétaire). La construction et l'exploitation étaient normalement déléguées par le biais de concessions. L'attribution à un concessionnaire s'effectuait selon un certain nombre de critères déterminés par la commune, avec des conditions préférentielles pour l'acteur ayant formulé la demande initiale, surtout si celui-ci s'engageait à construire et à exploiter à risque et sans subvention publique.

Lorsque le mécanisme de gestion indirecte prévu s'avérait impossible à mettre en œuvre, pour des raisons économiques ou sociales, ou lorsqu'aucun concessionnaire ne se manifestait, les communes pouvaient construire et/ou exploiter directement les gares. Les Communautés autonomes voire l'État dans certains cas spécifiques pouvaient apporter une contribution financière à la construction et l'exploitation, et dans ce cas participer à la gestion administrative de la gare.

La commune compétente pour la construction et l'exploitation d'une gare déterminait quels services devaient nécessairement l'utiliser. Une seule exception était prévue pour les services ne relevant pas de sa compétence et dont l'équilibre économique pouvait être affecté par l'utilisation de la gare.

En règle générale, **l'utilisation des gares routières était obligatoire pour les services interurbains**. Cependant, ils pouvaient être dispensés de cette obligation lorsque leur exploitant avait ses propres installations dûment autorisées, satisfaisant un certain nombre de conditions minimales posées par l'Administration. Dans certaines communes, ils devaient tout de même acquitter des redevances d'utilisation au gestionnaire de la gare routière locale.

Les tarifs perçus pour l'accès aux gares publiques ou privées devaient être en relation avec les services fournis aux transporteurs et aux voyageurs.

Toutes **ces dispositions ont été supprimées** par la loi 25/2009 prévoyant une libéralisation de différents marchés, dont celui des transports. Cependant, d'elles découle toujours en grande partie le cadre d'organisation des gares routières et la nature des services qui les utilisent.

Du fait de l'organisation par la collectivité des transports urbain et interurbain, des refus injustifiés d'accès aux gares routières, encore très majoritairement sous l'autorité d'entités publiques, ne pourraient concerner en pratique que les services internationaux et occasionnels, même si les premiers sont parfois considérés par les gestionnaires comme détenteurs de concessions de transport. Or, ces entreprises sont protégées par le droit espagnol de la concurrence (en particulier loi 16/1989 dite LDC, ou loi de défense de la concurrence). **Le seul gestionnaire condamné pour un refus d'accès opposé à l'opérateur d'un service international est ESAMSA à Madrid Sud** (refus d'accès en 2001 à un guichet dans des circonstances particulières). L'opérateur ANIBAL SL, s'estimant lésé, a eu recours à l'article 6 de la LDC, consacré à l'abus de position dominante, et notamment son paragraphe c : « refus injustifié de satisfaire les demandes d'achat de produits ou de services ». ESAMSA a été condamné à verser une amende de 0,5 M€ (10% de son chiffre d'affaires en 2005).

## 2. Analyse des règles d'accès aux aménagements

- Traitement des demandes d'accès

Comme vu précédemment, et affirmé en préambule des règlements d'exploitation des gares, l'objet des gares routières est d'accueillir l'ensemble des services de transport au départ ou à destination d'une commune. Dans les plus grandes (Madrid, Barcelone,...) il existe plusieurs gares routières qui permettent un accès facilité aux différents corridors routiers reliant la ville au reste du pays. L'attitude des gestionnaires en cas de saturation des infrastructures est historiquement proactive (cf. par exemple les cas d'agrandissement à Madrid Sud et Grenade), ce qui limite la possibilité de refus d'accès ou le besoin de prioriser certains services à la pointe.

Les services urbains et interurbains sont traités « à égalité ». Il existe cependant dans les règlements d'exploitation de plusieurs gares (par exemple Alicante) la possibilité de déplacer les services urbains, dont la fréquence importante peut saturer l'aménagement, vers d'autres points d'arrêts établis d'un commun accord avec la commune, autorité organisatrice.

A Alicante ou Vitoria-Gasteiz, dans le cas où la capacité de la gare le permet, des services autres que les concessions existantes peuvent s'arrêter. Il s'agit par ordre de priorité :

- Des doublages de services réguliers sous concession,
- De services de nouvelles concessions mises en place après l'établissement du règlement d'exploitation,
- De services occasionnels,
- De transports touristiques ou privés.

- **Tarification**

La tarification de la dépose et de la prise en charge de voyageurs dépend de la distance des services<sup>19</sup>, même si elle ne varie pas directement en fonction du type urbain/interurbain (Madrid, Saragosse). Il existe souvent un tarif séparé pour les transports occasionnels.

Il existe systématiquement deux tarifications cumulatives pour cette prestation : l'une au mouvement (prise en charge, dépose, parfois tarif double s'il y a prise en charge et dépose, comme à Alicante), et l'autre au nombre de voyageurs (pour tenir compte de l'utilisation des espaces voyageurs). A Vitoria-Gasteiz par exemple, le conducteur est chargé de renseigner à chaque passage au moyen d'une borne électronique le nombre de passagers déposés et pris en charge en les différenciant selon la distance de leur trajet.

Le tarif par autocar par toucher varie entre 0,11€ et 5,17€ dans les gares étudiées (la fourchette haute concerne les services occasionnels). Le tarif par voyageur varie quant à lui entre 0,03€ et 0,78€.

Il existe quasi systématiquement la possibilité de louer un guichet avec un loyer fixe mensuel qui ne dépend pas de l'opérateur, ni du type de services opérés. Le tarif varie entre 23€ et 264€ par mois dans l'échantillon.

A Ubrique, le texte du règlement d'exploitation semble indiquer que l'établissement des tarifs résulte d'un partage des coûts d'exploitation : 50% pour le gestionnaire qui perçoit en contrepartie des subventions publiques, les revenus de la publicité, les loyers des guichets, etc., X% pour les concessionnaires de services de transport et 50-X% pour les autres utilisateurs (voyageurs qui s'acquittent de tarifs pour les consignes, autres entreprises de transport, etc.).

---

<sup>19</sup> Aucun cas de tarification invariable au km dans les règlements disponibles en ligne

## ANNEXE C : CONTEXTE ET REGLES D'ACCES AU PORTUGAL

Sources
<p><b>Etude :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- <i>Comprehensive Study on Passenger Transport by Coach in Europe, Steer Davies Gleave 2016 : Rapport à la Commission européenne sur le transport de voyageurs par autocar et la situation des gares routières en Europe</i></li> </ul> <p><b>Textes règlementaires :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- <i>Lei de Bases do Sistema de Transportes Terrestres n° 10/90 de 17 de Março</i></li> <li>- <i>Regime Juridico do Serviço Publico de Transporte de Passageiros (RJSPTP)</i></li> <li>- <i>Decreto-lei 170/71 de 27 de Abril</i></li> <li>- <i>Portaria n° 23/91 de 10 de Janeiro</i></li> </ul> <p><b>Règlements d'exploitation (gares routières centrales de villes de taille différentes situées dans les différentes régions) :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- <i>Boticas, Coruche, Covilha, Ferreira do Zezere, Guimaraes, Mogadouro, Ponte de Lima, Vieira do Minho, Vila Nova de Famalicao, Vila Verde</i></li> </ul>

### 1. Cadre juridique du transport routier de voyageurs et de l'exploitation des aménagements

- Transport routier de voyageurs

Le Portugal s'est doté en 1990 de la *Lei de Bases do Sistema de Transportes Terrestres* (équivalent LOTI), qui a été complété et amendé en 2015 suite à l'entrée en vigueur du *Regime Juridico do Serviço Publico de Transporte de Passageiros (RJSPTP)*, transcrivant le règlement 1370/2007/CE relatif aux services publics de transport de voyageurs. L'organisation des différents services de transport routier de voyageurs est la suivante (hors métropoles de Porto et de Lisbonne) :

Service	Subdivisions		
Public	Régulier	Urbain (Municipal)	Exploité intégralement sur le territoire d'une commune
		Inter-municipal	Exploité intégralement sur le territoire d'une communauté de communes
		Interrégional	Desservant plus d'une communauté de communes
Autre			

		<b>Express</b> (Expressos)	Lignes directes ou semi-directes interurbaines entre agglomérations, complémentaires aux services inter-municipaux et interrégionaux.  Ces services sont librement organisés sous condition de déclaration préalable aux autorités.
	<b>Occasionnel</b>		
Privé	<b>Autres services</b>		

AOT : Etat

AOT : responsabilité co-assumée par les autorités compétentes dans les zones géographiques desservies. Si ces autorités ne peuvent se mettre d'accord, l'Etat prend le relais.

AOT : Collectivités locales (communes ou communautés de communes)

Les services de transport conventionnés peuvent être exploités directement par les AOT, qui ont alors recours à leurs moyens propres (régies), ou par un tiers dans le cadre d'une concession ou d'une DSP. Les services librement organisés express sont soumis à déclaration à l'IMT, rattaché au ministère de l'Economie. Ces services font 50 km au minimum et doivent être complémentaires aux services conventionnés. Ils sont soumis à des conditions fortes sur le nombre de passagers des OD intermédiaires. Les services internationaux sont librement exploités sous le même régime qu'ailleurs en Europe, et soumis à l'autorisation des pays concernés.

Dans les principales villes du Portugal (Lisbonne, Porto, Coimbra, Braga), les services de transport urbain sont assurés par des entreprises publiques. Les services interurbains et express sont assurés par des sociétés privées au champ d'action régional, et qui sont pour certaines les héritières de l'ancien monopole Rodoviária Nacional. La plupart de ces sociétés sont actionnaires du Rede Nacional de Expressos (Réseau National Express), marque sous laquelle sont distribués 70% des trajets de longue distance entre les villes portugaises.

La Rodoviária Nacional était une entreprise publique résultant de la nationalisation en 1976 de 94 entreprises de transport routier retenues sur la base de la taille de leur flotte. La Rodoviária Nacional était divisée en 9 centres opérationnels (les CEP) correspondant à des zones géographiques différentes. En 1979, un 10<sup>ème</sup> CEP fut créé pour gérer un réseau de liaisons entre Lisbonne et la plupart des villes majeures du pays, similaire à l'actuel « Réseau National Express ». Chaque CEP fut transformé en 1990 en une S.A. indépendante dans le cadre de la privatisation du transport routier. Ces sociétés anonymes furent rachetées par des opérateurs privés les années suivantes.

- Gares routières

D'après le rapport Steer Davies Gleave d'avril 2016, 84% des gares routières destinées à l'accueil des autocars interurbains sont détenus par des entités publiques. Les gares publiques ont des équipements vieillissants qui ont poussé les opérateurs à investir dans des infrastructures privées, notamment dans les plus grandes villes telles que Lisbonne. Le « Réseau National Express » y possède et exploite le grand terminal de Sete Rios.

Un ancien décret-loi de 1971 légifère sur les gares routières centrales (ECC), aménagements terminus de services routiers non urbains dans les zones urbaines. Ces aménagements ont été créés à cette époque, en fonction des trafics routiers constatés, pour la coordination technique et économique des transports terrestres de voyageurs. Le législateur accepte en la matière l'initiative des entreprises de transport, mais en prévoit l'encadrement par les Pouvoirs Publics.

Le système est très similaire à celui retenu par l'Espagne (cf. annexe précédente). Une ECC est destinée à accueillir tous les services sub- ou interurbains dans une agglomération. Quand il est nécessaire d'en installer plusieurs, l'Etat définit lui-même les aires d'influence de chacune. Les opérateurs sont obligés d'utiliser les ECC, sauf dérogation spéciale du Ministère. Les ECC sont gérées par le biais de concessions à des SEM ou des sociétés privées, ou en dernier recours directement par l'entité publique propriétaire. Un règlement d'exploitation doit impérativement être élaboré (un modèle est produit dans une ordonnance).

En ce qui concerne les services express, le cadre législatif (RJSPTP chapitre V article 33) prévoit que les interfaces de transport<sup>20</sup> (« interfaces de transportes ») assurent **un accès non-discriminatoire et une égalité d'opportunités à tous les opérateurs de ces services**, pour les aménagements, les bureaux, le stationnement, la billetterie, les espaces d'attente, de vente et d'information voyageurs.

## 2. Analyse des règles d'accès aux aménagements

- **Traitement des demandes d'accès**

Pour les 10 gares routières centrales (ECC), toutes gérées par des municipalités, et dont les règlements d'exploitation ont été obtenus, l'utilisation est obligatoire pour tous les services routiers non urbains (express, interurbains, internationaux). Dans 6 cas sur 10, elle est également obligatoire pour les services urbains. Il existe une priorité au service public local (desservant la municipalité et ses alentours) dans trois gares routières, pour l'allocation des quais ou des guichets.

Dans la majorité des cas, des quais sont alloués aux transporteurs, avec possibilité de réserver des créneaux pour les services considérés comme « occasionnels » (c'est-à-dire les services avec peu de fréquences, comme les nationaux, express ou internationaux). Le créneau type varie entre 10 minutes et 30 minutes selon les gares. Dans le cas d'une des gares étudiées, un quai sur les 32 que compte l'aménagement est spécialement affecté à ces services occasionnels. Le nombre de quais alloués aux services réguliers dépend systématiquement du nombre de passages ainsi qu'éventuellement (dans le cas d'une gare) de leurs horaires. Dans le cas d'une gare, il est précisé que la réallocation des capacités est effectuée tous les ans.

Il est précisé dans chaque règlement que la répartition de services sera faite de manière à n'avantager aucun concurrent quand deux entreprises desservent les mêmes destinations à des horaires proches. Dans le cas de Guimaraes, les quais sont classés en type I, II ou III selon leur proximité aux guichets, et les tarifs sont différenciés en fonction de cette qualité de service (entre 59€/mois et 147 €/mois). Il est précisé dans le règlement que les entreprises de transport régulier se verront attribuer au minimum un quai de type I.

Concernant les guichets, il s'agit en général de concessions. Il est précisé pour une gare que celles-ci sont octroyées pour une durée d'un an aux « mieux-disant », qu'il s'agisse d'un transporteur ou d'un groupement de transporteurs.

- **Tarification**

Les tarifs sont dans la majorité des cas votés annuellement par la municipalité au même titre que les tarifs de stationnement des VP par exemple. Ils ne dépendent pas du type de service ou de transporteur mais du nombre de passages mensuels.

Les services réguliers se voyant allouer des quais acquittent donc un tarif mensuel d'utilisation de ceux-ci. Ce tarif est modeste : il varie entre 50 € et 149 € pour les gares étudiées, la valeur la plus haute correspondant à un quai de type I à Guimaraes. Il n'existe pas d'autre cas de variation des tarifs selon les quais. Dans une autre gare, il est précisé que le stationnement (régulation) coûte quant à lui 12,50 € par mois.

---

<sup>20</sup> Le terme en droit portugais peut a priori recouvrir une variété d'aménagement, des grands PEM aux simples arrêts de bus



Une facturation complémentaire au toucher s'applique aux transporteurs occasionnels. Le tarif peut être dégressif selon le nombre de passages. Sur l'échantillon retenu, il varie entre 1,5 € et 10,7 € par toucher.

Une seule gare alloue des créneaux aux transporteurs et jamais des quais et leur applique donc des tarifs fixes mensuels selon la fourchette de touchers dans laquelle ils se situent (le tarif croît moins vite que le nombre de touchers).

Certains guichets sont facturés au m<sup>2</sup> (entre 6 et 21 €/m<sup>2</sup> par mois dans l'échantillon). Le tarif des autres se situe entre 30 € et 50 € mensuels.

A Vila Nova, il est précisé que le montant des tarifs, qu'il s'agisse des guichets, des quais ou des boutiques pour leurs concessionnaires, est calculé sur la base d'un coût au m<sup>2</sup> pour la ville. La gare est divisée en parcelles sur lesquelles sont répartis des coûts directs (eau, électricité, entretien, assurances...). Il y a également répartition de coût indirects de la collectivité locale et prise en compte si possible de l'amortissement de la construction de la gare, en l'occurrence sur 25 ans.

## ANNEXE D : CONTEXTE ET REGLES D'ACCES AU ROYAUME-UNI

### Sources

#### Etude :

- *Comprehensive Study on Passenger Transport by Coach in Europe, Steer Davies Gleave 2016 : Rapport à la Commission européenne sur le transport de voyageurs par autocar et la situation des gares routières en Europe*

#### Textes règlementaires :

- *Transport Act 1980*
- *Transport Act 1985*
- *Local bus services market investigation (access to bus stations) Order 2012, Competition Commission*

#### Règlements d'exploitation (« Conditions of Use ») :

- *Londres Victoria Coach Station (gestionnaire : TfL), Bath bus station (groupe First), Newport bus station (groupe Go Ahead), Wakefield bus station (groupe Arriva)*

### 1. Cadre juridique du transport routier de voyageurs et de l'exploitation des aménagements

#### • Transport routier de voyageurs

Le transport public routier de voyageurs par autocars ou autobus a été entièrement dérèglementé et privatisé suite aux *Transport Act* de 1980 et 1985, avec mise en concurrence d'opérateurs privés sur tout le territoire hors Irlande du Nord et Londres, qui est placée sous la responsabilité du « STIF » local, TfL. Les services de transport public routier sont aujourd'hui, pour certains, librement organisés par les opérateurs privés (en général il s'agit de services rentables) et, pour d'autres, organisés par les collectivités locales (pour ceux qui nécessitent une subvention d'exploitation). Les opérateurs peuvent cesser d'exploiter les services librement organisés après simple notification adressée aux collectivités. Celles-ci doivent être capables de réagir rapidement pour organiser un service de remplacement si le besoin est important. A l'inverse, un service organisé par une collectivité locale peut devenir commercialement viable et faire l'objet d'une desserte librement organisée concurrente.

De nombreux acteurs étaient présents sur le marché du transport routier pendant les années suivant la dérèglementation. Cependant, bon nombre des plus petits ont été rachetés par leurs grands voisins au bout de quelques années. Cette phase de concentration a donné naissance à cinq grands groupes de transport routier. Deux groupes (First et Go-Ahead) ont été formés à partir de filiales de l'opérateur historique de transport par autobus vendues à leurs directions et deux autres (Stagecoach et Arriva) sont des acteurs indépendants qui ont poursuivi des politiques d'acquisition agressives. Le dernier, National Express, opérateur historique de transport par autocar, a diversifié, une fois privatisé, ses activités et a investi dans l'exploitation de lignes d'autobus. National Express bénéficie par ailleurs d'une position dominante dans le transport routier de longue distance (environ 80% de part d'offre suivant les sources).

- Gares routières

Il existe une distinction entre les gares routières destinées à accueillir des autocars (type Victoria Coach Station à Londres, *ie* VCS) et les gares routières destinées à accueillir les autobus, et donc le transport local.

**Les gares routières « autocar »** sont détenues et/ou exploitées soit par des collectivités locales, soit par des opérateurs privés. **L'accès est géré par le propriétaire de l'aménagement** et il n'y a pas de processus d'autorisation d'accès défini ni de régulation applicable. Le propriétaire peut donc **restreindre l'accès à sa guise** (le plus souvent la saturation ou la fermeture de la gare aux horaires exploités sont invoqués pour justifier un refus d'accès, mais il n'existe aucune obligation d'accueillir les autocars).

VCS fait de ce point de vue exception. Jusqu'en 1988, National Express, opérateur historique, avait en tant que propriétaire de VCS le pouvoir de limiter l'accès des autres autocaristes à la gare routière. Cette infrastructure étant nécessaire pour la desserte autocar de Londres (notamment, non répliquable en centre-ville), National Express fut contraint de la céder à London Regional Transport, devenu depuis TfL, qui instaura une tarification non-discriminatoire entre les opérateurs.

Concernant **les gares routières « bus »**, définies comme les aménagements utilisés par les transports routiers locaux, d'une surface au sol de plus de 600 m<sup>2</sup> et accueillant moins de 95% de mouvements autocar (donc au moins 5% de bus), **la réglementation concernant l'accès et de la tarification est beaucoup plus fournie.**

En effet, dans le cadre d'une enquête menée par la Commission de la Concurrence (*Competition Commission*) sur le marché des services locaux de transport par autobus, jugé hautement concentré, celle-ci a pris une décision en 2012 concernant l'accès aux gares routières. Celle-ci impose aux exploitants hors zone TfL qui ne sont pas des collectivités locales<sup>21</sup> de rendre publiques les conditions d'utilisation de leurs aménagements<sup>22</sup> (*Conditions of use*), et ce si possible sur leur site internet. Ces conditions d'accès sont soumises à diverses contraintes détaillées, dont le calcul de la capacité selon une méthode explicitée et une tarification au coût d'exploitation majoré d'un bénéfice raisonnable.

Sont donc étudiés dans le présent document le cadre posé par ladite décision de la Commission de la Concurrence, riche en enseignements, ainsi que l'accès et la tarification de Victoria Coach Station d'après ses conditions d'utilisation.

Notons d'emblée que, contrairement à la tarification, les priorités d'accès et l'allocation pratique des capacités ne sont que très peu évoquées. La loi prévoit cependant dans les gares gérées par les collectivités locales une **réservation possible de capacités, voire de l'ensemble de la gare routière, pour le service public** (*Transport Act 1985*, article 82).

## 2. Analyse des règles d'accès aux aménagements

- Gares routières « autobus »

Le gestionnaire doit garantir l'accès de toute entreprise de transport local aux quais, à la zone de stationnement de régulation, aux espaces conducteurs et aux espaces d'affichage selon des conditions équitables et raisonnables et sans discrimination induite entre transporteurs.

Les conditions équitables et raisonnables tiennent compte :

---

<sup>21</sup> Le *Transport Act 1985* (article 82 (1)) prévoit déjà que les collectivités locales se comportent de manière non-discriminatoire dans l'allocation des capacités des gares routières.

<sup>22</sup> Ces conditions d'accès, lors de leur première rédaction, doivent faire l'objet d'une consultation publique pour recueillir notamment les retours des opérateurs.

- Des conditions de sûreté et de sécurité (y compris sécurité des informations couvertes par le secret des affaires),
- De la disponibilité de capacité dans la gare routière,
- De la configuration des aménagements (y compris des voies d'accès), qui peuvent limiter la capacité.

Et particulièrement en ce qui concerne l'allocation des quais :

- De la commodité pour les usagers,
- **De l'allocation existante aux transporteurs** (y compris le cas échéant, au gestionnaire quand celui-ci exploite des services de transport dans la gare), et, le cas échéant, de l'utilisation que ceux-ci font des quais alloués.

**Il y a donc application prévue du droit du grand-père pour les services desservant l'aménagement.** Il n'est pas directement prévu dans la décision de réexamen des décisions d'allocation antérieures suite à la demande d'un nouvel opérateur, cependant si les quais alloués ne sont pas utilisés sur tous les créneaux, il existe la possibilité pour le gestionnaire d'autoriser l'accès au quai sur ces créneaux à un nouvel entrant.

Les tarifs pratiqués (de départ, de stationnement ou autres) doivent être équitables, raisonnables, et non-discriminatoires entre transporteurs.

La taxe de départ doit être calculée de la manière suivante :

- a. Le gestionnaire détermine le coût « pertinent » d'exploitation de l'aménagement,
- b. Il lui applique le pourcentage d'utilisation à la pointe,
- c. Il répartit le montant résultant entre les opérateurs en fonction de leur usage de la gare.

a-Coût « pertinent » d'exploitation de l'aménagement :

Il s'agit du **total annuel<sup>23</sup> des coûts variables et fixes encourus par le gestionnaire** pour l'exploitation et la maintenance de l'aménagement et des équipements mis à disposition de tous les opérateurs, **majoré d'un bénéfice raisonnable<sup>24</sup>, c'est-à-dire d'un retour avant impôt sur les capitaux investis dans la gare routière ne dépassant pas 10%**. Les investissements sont évalués à leur valeur historique et ne concernent que les espaces et équipements mis à disposition de tous les opérateurs. Sont exclus les coûts qui sont couverts par une taxe autre que la taxe au départ (par exemple, mise à disposition de guichets avec une tarification spécifique) et ceux encourus par le gestionnaire pour les espaces et équipements à son unique disposition.

Dans le cas d'une maintenance exceptionnelle, si le coût des travaux est susceptible d'occasionner une augmentation des tarifs supérieure à 10%, le gestionnaire peut les traiter comme un investissement pour l'évaluation susmentionnée.

Si l'investissement est effectué conjointement avec un tiers, le retour sur investissement pris en compte pour le calcul des tarifs ne concerne que l'investissement du gestionnaire.

b-Pourcentage d'utilisation à la pointe :

Le gestionnaire détermine la capacité de son aménagement et la précise dans les conditions d'utilisation (en détaillant notamment le calcul de la capacité de l'espace quais et de celle de l'espace de stationnement pour régulation du trafic). Il définit ensuite la période de pointe

<sup>23</sup> Les tarifs de l'année N sont élaborés à partir des coûts de l'année N-1.

<sup>24</sup> Le texte de l'ordre suit la définition du bénéfice raisonnable posée par le règlement 1370/2007/CE relatif aux services publics de transport de voyageur : « un taux de rémunération du capital habituel pour le secteur dans un Etat membre donné, et qui prend en compte le risque ou l'absence de risque encouru par l'opérateur de services public du fait de l'intervention de l'autorité publique ».

d'utilisation de la gare. Il s'agit d'une période d'au minimum 2h consécutives pendant laquelle l'utilisation de la gare est maximale. S'il est lui-même opérateur, ses départs ne doivent pas constituer 100% des départs pendant cette période de pointe.

On note Q le quotient de la fréquentation pendant la période de pointe par la capacité de l'aménagement pendant cette même période. Le gestionnaire calcule le produit du coût pertinent (étape a) par Q pour obtenir la base de coûts qui sera répartie entre utilisateurs de la gare.

#### c-Répartition entre utilisateurs :

Chaque opérateur paye le coût ajusté suite à l'étape b au prorata de son utilisation de la gare pendant les 12 mois d'application du tarif.

A titre d'information, lors de son enquête sur le marché des services routiers locaux en 2011, et avant la publication de la décision de 2012, la Commission de la Concurrence relevait les tarifs par mouvement suivants pratiqués dans les gares routières accueillant des services locaux :

Type de gestionnaire*	Observations	Tarif moyen transport local	Ecart-type	Tarif minimum	Tarif maximum
Collectivité locale	500	0.36 £	0.41	0	3.41 £
Entreprise privée	17	0.49 £	1.32	0	5.08 £
Opérateur de transport local	97	1.06 £	1.26	0	5.17 £
<b>TOTAL</b>	614	0.47 £	0.71	0	5.17 £

\* le gestionnaire est l'entité responsable de la fixation des tarifs (propriétaire de l'aménagement ou non)

- [Victoria Coach Station](#)

Il existe un processus annuel de révision des autorisations de stationnement (pour la période du au 1<sup>er</sup> avril N au 31 mars N+1). Les opérateurs sont invités à soumettre leurs demandes au plus tard deux mois avant le début de cette période. Toutes les demandes sont examinées simultanément. Une demande parvenue hors délai pourra être rejetée pour manque de capacité disponible.

La tarification applicable est particulièrement compliquée car les clauses sont nombreuses. Le gestionnaire met à disposition des opérateurs des créneaux à quai, dont le tarif de base est fonction :

- Du type de véhicule,
- Du type d'horaire (pointe/hors pointe),
- Du type de service (terminus ou non à VCS).

Des remises sont proposées :

- Pour des nombres de mouvements annuels élevés (>1500 départs),
- Pour les opérateurs proposant un service toute l'année,
- Pour les services de moins de 100 km.

Pour des services à très grand nombre de mouvements annuels, la remise peut atteindre 20% du tarif à partir de 110 000 mouvements, mais ne s'appliquera pas à un service introduit en concurrence directement un service nouveau au départ de la gare routière. Le gestionnaire se réserve le droit de déterminer ce qui constitue une concurrence directe.

**Si à la fin de l'année « tarifaire » le gestionnaire a dépassé ses objectifs de rentabilité (qui sont fixés par Tf1), il offre une remise partielle** aux opérateurs qui ont augmenté leur nombre de départs sur la période. Les montants sont à la discrétion de VCS Ltd. Les opérateurs qui bénéficient déjà d'une remise pour les services à très grand nombre de mouvements annuels.

Il existe enfin des remises pour les nouveaux opérateurs (ou ceux qui n'ont pas opéré depuis VCS depuis au moins 12 mois), ainsi que pour de nouveaux services jugés innovants. Le montant est négocié entre VCS et l'opérateur.

Le tarif de base avant remises varie entre 29,5£ et 50£ (en fonction du type de véhicule et de l'horaire).

## LISTE DES GARES DE L'ETUDE

### En France

Aéroport CDG  
Aéroport de Chambéry  
Aéroport de Marseille Provence  
Aéroport de Toulouse-Blagnac  
Aéroport d'Orly  
Aéroport Nantes Atlantique (Anneau professionnel)  
Aime  
Albertville  
Amiens  
Angers  
Annecy  
Antony  
Athis Mons  
Aubenas  
Avignon  
Bagnolet  
Bercy  
Bessines  
Bordeaux  
Boulogne-Billancourt  
Bourg Saint Maurice  
Bourges  
Brest  
Brive la gaillarde  
Caen  
Chambéry  
Chamonix  
Châteauroux  
Cholet  
Clermont Ferrand  
Cluses  
Dax  
Dieppe  
Epinal  
Evreux  
Gare routière aéroport Nice Côte d'Azur Terminal 1  
Gare routière aéroport Nice Côte d'Azur Terminal 2  
Gare routière d'Antibes  
Gare Routière de Montluçon  
Gare Routière de Moulins  
Gare routière de Rennes  
Gare Routière de Toulouse



Gare routière Grenoble  
Garges-lès-Gonesse  
Guingamp  
Joinville-le-Pont  
La Roche sur Yon Louis Blanc  
La Roche sur Yon Ramon  
Le Mans  
Lyon Saint-Exupéry  
Mantes La Jolie  
Metz  
Millau  
Modane  
Montigny le Bretonneux gare routière des Près  
Montigny le Bretonneux gare routière Paul Delouvrier  
Moutiers  
Neuilly-Plaisance  
Neuilly-sur-Seine  
Nevers  
Noisy-le-Grand  
Orléans  
Pantin  
Paris (gare du Nord)  
Paris (porte des Lilas)  
Paris (porte d'Orléans)  
Parking dépose bus de l'aéroport de Beauvais-Tillé  
Pershing  
Pierrefitte-sur-Seine  
Poitiers  
Pôle d'échange d'Antibes  
Pôle multimodal de l'aéroport de Beauvais-Tillé  
Puteaux  
Quimper  
Rodez  
Rueil-Malmaison  
Saint Jean de Maurienne  
Saint Michel de Maurienne  
Saint-Denis  
Sarreguemines  
Toulon  
Tours  
Valbonne Sophia Antipolis  
Vallauris  
Vélizy-Villacoublay  
Villejuif  
Villepinte

Villiers-sur-Marne

### A l'étranger

Amberg	ALL
Berlin	ALL
Hambourg	ALL
Munich	ALL
Weiden	ALL

Alicante	ESP
Barcelone	ESP
La Coruna	ESP
Madrid (Mendez Alvaro)	ESP
San Andres	ESP
Saragosse	ESP
Ubrique	ESP
Vitoria-Gasteiz	ESP

Boticas	POR
Coruche	POR
Covilha	POR
Ferreira do Zezere	POR
Guimaraes	POR
Mogadouro	POR
Ponte de Lima	POR
Vieira do Minho	POR
Vila Nova de Famalicao	POR
Vila Verde	POR

Bath bus station	UK
Londres Victoria Coach Station	UK
Newport bus station	UK
Wakefield bus station	UK