

## **Décision n° 2017-117 du 18 octobre 2017**

### **portant règlement du différend entre la société Frethelle et la Société Aéroportuaire de Gestion et d'Exploitation de Beauvais (SAGEB) relatif à l'accès au pôle multimodal de l'aéroport de Beauvais – Tillé**

L'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières (ci-après « l'Autorité »),

Vu le code des transports, notamment ses articles L. 1263-3 et L. 3114-6 ;

Vu le règlement intérieur du collège de l'Autorité ;

Vu la demande de règlement de différend, enregistrée le 16 janvier 2017 au greffe de l'Autorité, présentée par la SARL Frethelle, société à responsabilité limitée dont le siège est situé 3 bis rue de Montreuil-Mattencourt 60430 Abbecourt, représentée par Monsieur Mostapha Ould Allal, gérant, et les observations complémentaires enregistrées les 13 mars, 15 juin, 4 juillet et 24 août 2017 ;

Vu les observations en défense, enregistrées le 28 février 2017, présentées par la Société Aéroportuaire de Gestion et d'Exploitation de Beauvais (SAGEB), société par actions simplifiée dont le siège est situé à l'aéroport de Beauvais-Tillé 60004 Beauvais, représentée par M. Michel Liot, président, et les observations complémentaires enregistrées les 17 mai, 4 août et 21 septembre 2017 ;

Vu le courriel du Syndicat Mixte de l'Aéroport de Beauvais-Tillé (SMABT) en date du 7 septembre 2017 ;

Vu la décision n° 2017-116 du 4 octobre 2017 relative aux règles tarifaires, à la procédure d'allocation des capacités et à la comptabilité des aménagements de transport routier ;

Vu la décision du 27 septembre 2017 fixant la date de clôture de l'instruction au 29 septembre 2017 ;

Vu la note en délibéré, enregistrée le 11 octobre 2017, communiquée par la SAGEB ;

Vu les autres pièces du dossier ;

Les parties ayant été régulièrement convoquées à l'audience publique qui s'est tenue le 11 octobre 2017 ;

Après avoir entendu lors de l'audience :

- les conclusions du rapporteur ;
- les observations de Monsieur Mostapha Ould Allal pour la société Frethelle ;
- les observations de Monsieur Emmanuel Combat et Maître Georges Salon pour la SAGEB ;

Après en avoir délibéré le 18 octobre 2017 ;

## 1. FAITS ET PROCEDURE

### 1.1. Contexte

#### 1.1.1. Les parties au différend

1. Créée en 2010, la SARL Frethelle est une société commerciale ayant pour objet le transport public routier de personnes, le transport de personnes par taxi, le transport public routier de marchandises et la location de véhicules industriels avec conducteurs. Elle a déclaré auprès de l'Autorité quinze services concernant une liaison entre l'aéroport de Beauvais-Tillé et diverses destinations, parmi lesquels trois n'ont fait l'objet d'aucune saisine d'une autorité organisatrice de transport (deux entre l'aéroport de Beauvais-Tillé et l'aéroport Charles-de-Gaulle 3 ; une entre l'aéroport de Beauvais-Tillé et l'aéroport d'Orly-Sud) et un d'un avis favorable avec réserve de l'Autorité (aéroport de Beauvais-Tillé – Bagnolet).
2. La société aéroportuaire de gestion et d'exploitation de Beauvais (SAGEB) est une société détenue par la chambre de commerce et d'industrie de l'Oise et par Transdev. Délégataire de la gestion de l'aéroport de Beauvais-Tillé en application d'une convention de délégation de service public conclue avec le syndicat mixte de l'aéroport de Beauvais-Tillé le 19 mars 2008 et entrée en vigueur le 1<sup>er</sup> juin 2008, elle exploite aujourd'hui cette infrastructure, y compris les aménagements routiers de la plateforme aéroportuaire (pôle multimodal et parking dépose-bus). Dans le cadre de la délégation de service public, la SAGEB est également responsable de la ligne d'intérêt national de transport public de personnes reliant l'aéroport de Beauvais-Tillé à Paris (Porte Maillot), dont elle a subdélégué l'exploitation à la société Transports Paris Beauvais (SAS TPB), qui est sa filiale à 100 %.
3. Le Syndicat Mixte de l'Aéroport de Beauvais-Tillé (SMABT) est un établissement public de coopération intercommunale réunissant la région Hauts-de-France, le département de l'Oise et la communauté d'agglomération du Beauvaisis pour l'exploitation de l'aéroport de Beauvais-Tillé. Au titre de l'article L. 1263-3 du code des transports, le SMABT, en tant que cocontractant d'une collectivité territoriale, a la qualité de partie au règlement de différend devant l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières.
4. Le présent différend porte sur les conditions d'accès au pôle multimodal situé sur la plateforme aéroportuaire de l'aéroport de Beauvais-Tillé, aménagement régulé au sens du L. 3114-4 du code des transports. Cet aménagement, dont les travaux de construction ont été achevés en 2015, est destiné à accueillir les entreprises de transport public routier de personnes, parmi lesquels la SAS TPB, opérateur de la ligne d'intérêt national reliant l'aéroport à Paris-Porte Maillot. Situé à proximité immédiate des deux terminaux de l'aéroport concédé à la SAGEB, il est composé de seize quais de dépose de passagers et de six quais affectés à leur prise en charge, ainsi que de divers aménagements annexes (local de billetterie, espaces commerciaux, local conducteurs).
5. L'allocation des capacités sur le pôle multimodal s'opère dans le cadre d'une procédure de consultation publique organisée deux fois par an, les créneaux disponibles n'étant connus que lorsque le programme des compagnies aériennes pour une saison aéronautique<sup>1</sup> donnée est lui-même arrêté. En outre, la SAS TBP dispose, en vertu des termes de la délégation de service public conclue entre le SMABT et la SAGEB, d'un droit prioritaire d'accès au pôle multimodal afin d'assurer la mission de service public consistant à exploiter la liaison d'intérêt national entre Beauvais-Tillé et Paris-Porte Maillot.

---

<sup>1</sup> Saison IATA été (du 1<sup>er</sup> avril au 31 octobre de chaque année civile) et saison IATA hiver (du 1<sup>er</sup> novembre au 31 mars de chaque année civile).

## 1.2. Le cadre juridique du différend

6. Aux termes de l'article L. 3114-6 du code des transports, l'exploitant d'un aménagement de transport routier définit et met en œuvre les règles d'accès des entreprises de transport public routier à cet équipement, ainsi qu'aux services qu'il y assure. Ces règles doivent être transparentes, objectives et non-discriminatoires. Elles doivent être notifiées à l'Autorité, préalablement à leur entrée en vigueur.
7. En outre, lorsque l'exploitation de l'aménagement de transport routier constitue une mission de service public, qu'elle soit exploitée en régie ou déléguée à un tiers, ses conditions d'exploitation, notamment les conditions tarifaires du service rendu aux usagers, sont soumises au régime des redevances pour service rendu.
8. L'article L. 3114-12 du même code permet à l'Autorité de préciser, par une décision motivée, les prescriptions applicables à ces aménagements pour l'élaboration et la mise en œuvre des règles d'accès, en particulier les règles tarifaires et celles relatives à la procédure publique d'allocation des capacités non utilisées. En application de ces dispositions, l'Autorité a adopté, le 4 octobre 2017, une décision relative aux règles tarifaires, à la procédure d'allocation des capacités et à la comptabilité propre des aménagements de transport routier. Les exploitants soumis à régulation sont tenus d'adopter des règles d'accès conformes à cette décision au plus tard au 1<sup>er</sup> janvier 2018.
9. Dans l'attente de l'entrée en vigueur de règles d'accès conformes à cette décision, les règles applicables dans le cadre de la présente procédure sont celles résultant des dispositions législatives et réglementaires du code des transports, en particulier de son article L. 3114-6.

## 1.3. Conclusions présentées par les parties

10. La société Frethelle demande qu'il soit enjoint à la SAGEB de modifier les conditions générales d'accès, de circulation et de stationnement sur le pôle multimodal et les règles d'accès au pôle multimodal applicables pour les services réguliers librement organisés, pour que celles-ci prévoient :
  - d'une part, un accès gratuit pour les seules opérations de dépose de passagers, d'une durée limitée à 10 minutes ;
  - d'autre part, un droit d'accès d'un montant de 3,33 € H.T. par passage pour les opérations de chargement, d'une durée limitée à 20 minutes.
11. Ces conclusions doivent également être interprétées comme tendant à ce que les conditions d'allocation des capacités du pôle multimodal permettent à la société Frethelle de présenter à tout moment une demande d'allocation de capacités, dans les conditions prévues à l'article L. 3114-6 du code des transports.
12. La SAGEB conclut au rejet de la demande de la société Frethelle.

## 2. SUR LE BIEN-FONDÉ DES CONCLUSIONS DE LA SOCIÉTÉ FRETHELLE

### 2.1. Sur le tarif d'accès au pôle multimodal

#### 2.1.1. Moyens des parties

13. La société Frethelle soutient que le tarif d'accès à l'aménagement, fixé à 90 euros H.T. par passage, est prohibitif au regard des tarifs définis pour l'accès des services librement organisés dans les autres aéroports.

14. La SAGEB soutient que les tarifs ont été construits dans le respect de la jurisprudence administrative relative aux redevances pour service rendu, c'est-à-dire en tenant compte, d'une part, du prix de revient de l'exécution du service et, d'autre part, de la valeur économique de la prestation pour ses bénéficiaires. Elle estime que l'avantage économique procuré aux entreprises de transport public routier utilisant le pôle multimodal, dont l'implantation permet un accès rapide aux aéroports, justifie un tarif plus élevé que le prix de revient de la fourniture du service.

### 2.1.2. Analyse de l'Autorité

15. Les dispositions de l'article L. 3114-6 du code des transports rappelées au point 6 imposent à l'exploitant, d'une part, de publier l'ensemble des règles tarifaires et de justifier le montant de la redevance retenue aux utilisateurs et à l'Autorité. Elles impliquent, d'autre part, que les tarifs proposés soient définis en considération de critères objectifs et rationnels, tenant à la valeur des services fournis aux autocaristes ou aux coûts sous-jacents de l'infrastructure et de ses services.
16. S'agissant d'un aménagement dont l'exploitation constitue une mission de service public, la redevance doit essentiellement trouver une contrepartie directe dans l'utilisation de cet aménagement et doit, par conséquent, correspondre à la valeur de la prestation ou du service. Toutefois, le respect du principe d'équivalence entre le montant de la redevance et la valeur du service rendu peut être assuré, en fonction des caractéristiques du service, en tenant compte de la valeur économique de celui-ci pour son bénéficiaire<sup>2</sup>.
17. En l'espèce, l'article 7 des conditions générales d'accès, de circulation et de stationnement sur le pôle multimodal et le point 4 a) des règles d'accès au pôle multimodal fixent un tarif unitaire uniforme, d'un montant de 90 euros H.T. par passage, incluant la prise en charge et la dépose de passagers pour une durée maximale d'une heure. Pour justifier ce tarif, la SAGEB se réfère à la jurisprudence du Conseil d'Etat relative au régime des redevances pour service rendu, qu'elle aurait appliquée en décomposant ce tarif unitaire en une partie principale destinée à couvrir le prix de revient du service et une partie destinée à couvrir les frais indirects de gestion et à valoriser l'avantage économique procuré aux utilisateurs de l'installation, correspondant à 20 % du coût annuel de l'aménagement.
18. Pour justifier le prix de revient du service, la SAGEB a produit, dans le cadre de l'instruction, une liste de coûts relatifs à la construction de l'installation et à son exploitation (coût du personnel affecté à la gestion opérationnelle de l'ouvrage, coût du personnel affecté à la surveillance de l'ouvrage, coût d'entretien de l'infrastructure). S'agissant du coût du personnel affecté à la surveillance de l'ouvrage, la SAGEB précise qu'il est mutualisé avec d'autres missions de sécurité assurées sur le site de l'aéroport (surveillance des abords des aéroports, contrôle des zones d'accès) de sorte que les agents concernés ne consacrent que 45 % de leur temps à la surveillance du pôle multimodal.
19. La SAGEB soutient en outre que la valorisation de l'avantage économique procuré au bénéficiaire repose sur la prise en compte de la qualité du service fourni (abribus, visibilité des quais, présence d'un pôle d'information, d'un séquenceur de flux, de toilettes et de commerces à proximité), la visibilité commerciale de l'offre, la proximité des terminaux et la sécurité de l'installation.
20. Enfin, la SAGEB expose que les frais indirects de gestion, estimés sur une base forfaitaire, ont vocation à permettre la couverture de coûts liés à l'exploitation du pôle multimodal (frais financiers liés à l'emprunt, charges fiscales et autres coûts indirects d'entretien de l'ouvrage).
21. Ainsi, l'ensemble des coûts annuels liés au pôle multimodal tel qu'il est pris en compte par la SAGEB pour définir le tarif, s'élève à 1 092 000 euros (soit 910 000 euros de prix de revient du service et 182 000 euros au titre de l'avantage économique et des frais de gestion).

---

<sup>2</sup> Voir CE Ass., 16 juillet 2007, *Syndicat national de défense de l'exercice libéral de la médecine et Syndicat national de chirurgie plastique reconstructrice et esthétique*, n° 293229 et n° 293254.

22. Pour construire le tarif unitaire appliqué aux usagers du pôle multimodal, défini comme le tarif d'un passage incluant la prise en charge et la dépose de passagers sur un créneau horaire déterminé, la SAGEB a rapporté ces coûts annuels à un coût horaire en retenant comme unité d'œuvre le temps d'utilisation et d'immobilisation de l'ouvrage. Ainsi, le total des coûts annuels afférents au pôle multimodal a d'abord été rapporté à un coût journalier (2 992 euros H.T.) puis divisé par le nombre d'heures d'ouverture journalière du pôle multimodal, soit 17 heures, pour obtenir un coût total par heure s'élevant à 176 euros H.T. Ce coût horaire a été divisé par deux pour aboutir à un coût unitaire de 90 euros H.T. par heure afin, selon la SAGEB, de laisser une marge de manœuvre opérationnelle gratuite de trente minutes pour faire face aux aléas d'exploitation.
23. Il résulte de l'instruction que la méthode définie par la SAGEB pour construire le tarif d'accès au pôle multimodal est fondée sur les coûts afférents à la totalité de cette installation, sans tenir compte de la fréquentation ou des capacités disponibles. La méthode ainsi retenue revient à facturer à la société Frethelle les coûts correspondants à la totalité des quais existants sur le pôle multimodal alors même qu'elle n'en utilise qu'une partie. Par suite, le tarif proposé, qui ne correspond pas à la contrepartie du service fourni, n'est pas établi en fonction de critères objectifs et rationnels et méconnaît, dès lors, les dispositions de l'article L. 3114-6 du code des transports.
24. Aux termes de l'article L. 1263-3 du même code, l'Autorité peut, lorsqu'elle l'estime nécessaire, fixer, de manière objective, transparente, non discriminatoire et proportionnée, les modalités, y compris tarifaires, d'accès à l'installation objet du différend. Elle peut en outre prendre les mesures appropriées pour corriger toute discrimination, toute distorsion de concurrence ou toute pratique constituant un obstacle à l'accès effectif des transporteurs à cet aménagement.
25. En l'espèce, le tarif d'accès au pôle multimodal, construit à partir d'une méthode ne tenant pas compte du caractère divisible des capacités disponibles, constitue un obstacle à l'accès effectif à cet aménagement pour la société Frethelle comme pour tout candidat à cet accès.
26. Afin de garantir l'existence d'un tarif défini au regard de critères objectifs identiques pour l'ensemble des entreprises de transport public routier de personnes intéressées, et dans l'attente de l'entrée en vigueur de règles de tarification et d'allocation des capacités en application de la décision n° 2017-116 du 4 octobre 2017 susvisée, il y a lieu d'enjoindre à la SAGEB d'appliquer un tarif unitaire déterminé par l'Autorité conformément aux dispositions de l'article L. 3114-6 du code des transports à partir des coûts annuels afférents au pôle multimodal tels que communiqués par la SAGEB au cours de l'instruction, en prenant cependant en compte la capacité horaire de cette gare routière. En statuant ainsi, l'Autorité ne remet en cause ni ne valide la base des coûts prise en compte par la SAGEB pour établir le tarif unitaire.
27. En l'espèce, il ressort de la méthode de construction des tarifs exposée par la SAGEB que les opérations de prise en charge et de dépose de passagers s'effectuent dans un délai standard de trente minutes, hors régulation autorisée dans la limite des capacités résiduelles disponibles sur les quais de dépose. La durée du créneau total réservé à chaque utilisateur est portée par la SAGEB à une heure pour faire face aux aléas d'exploitation.
28. En effet, dans le cadre de l'instruction, la SAGEB a indiqué que la durée moyenne d'une opération de prise en charge était de douze minutes. La prise en charge et la dépose de voyageurs étant des opérations équivalentes d'un point de vue technique, le délai de trente minutes retenu par la SAGEB peut être réparti de manière équivalente entre la dépose de voyageurs et la prise en charge, chacune de ces opérations s'effectuant sur un quai dédié. Partant, le créneau alloué par l'exploitant à chaque entreprise de transport routier est donc la somme de quinze minutes de dépose, portées à trente minutes pour faire face aux aléas, et de quinze minutes de prise en charge, également portées à trente minutes pour faire face aux aléas, soit un total d'une heure.
29. La capacité horaire du pôle multimodal correspond au nombre maximal de départs pouvant s'y effectuer en une heure. En l'espèce, ainsi qu'il a été dit ci-dessus, la prestation globale proposée comprend la faculté d'opérer, dans un créneau de une heure, la dépose et la prise en charge de passagers, de sorte que tout véhicule bénéficiaire déposant des passagers doit ensuite être en

mesure de prendre en charge de nouveaux clients. La durée allouée de stationnement des véhicules est évaluée à trente minutes sur chaque quai, tant pour les opérations de dépose que de prise en charge. Enfin, le nombre de quais de prise en charge est limité à six<sup>3</sup>. Au regard de l'ensemble de ces éléments, seuls douze véhicules sont susceptibles d'être accueillis en une heure dans le pôle multimodal pour la réalisation de cette prestation.

30. Afin que le tarif pratiqué prenne en compte les coûts afférents au pôle multimodal et le nombre d'heures durant lesquelles celui-ci est disponible, conformément à la méthode utilisée par la SAGEB pour le déterminer, tout en reflétant également la capacité horaire effective de l'aménagement, égale à douze autocars par heure, le coût horaire de la prestation offerte par la SAGEB, de 176 euros H.T., doit, dès lors, être divisé par douze, et correspond à un tarif s'élevant à 14,70 euros H.T. par passage.
31. Il résulte de ce qui précède qu'il y a lieu d'enjoindre à la SAGEB, dans un délai de quinze jours à compter de la notification de la présente décision, de modifier le tarif d'accès et de stationnement sur le pôle multimodal prévu à l'article 7 des conditions générales d'accès, de circulation et de stationnement sur le pôle multimodal et au point 4 a) des règles d'accès au pôle multimodal pour retenir un tarif unitaire plafonné à 14,70 euros H.T. par passage.
32. Ce tarif s'appliquera jusqu'à l'entrée en vigueur des règles tarifaires que la SAGEB est tenue d'adopter pour se conformer aux prescriptions définies par l'Autorité dans sa décision du 4 octobre 2017 susvisée, dans le délai prescrit par cette dernière.

## 2.2. Sur la procédure d'accès au pôle multimodal

### 2.2.1. Moyens des parties

33. La société Frethelle soutient que les conditions d'accès établies par la SAGEB permettent à celle-ci d'entretenir une sous-exploitation du pôle multimodal. La société Frethelle doit ainsi être regardée comme contestant la validité de la procédure d'allocation des capacités au regard des dispositions des articles L. 3114-6 et L. 3114-7 du code des transports, notamment en ce qu'elle ne permet pas aux entreprises susceptibles d'être intéressées de solliciter, à tout moment, l'allocation des capacités non utilisées.
34. La SAGEB justifie l'allocation des capacités dans le cadre d'une procédure publique organisée seulement deux fois par an par le fait que les créneaux disponibles sont connus tardivement, lorsque le programme des compagnies aériennes pour une saison aéronautique donnée est lui-même rendu public<sup>4</sup>. Elle rappelle que les termes de la convention de service public qui la lie au SMABT impliquent qu'elle dispose, pour assurer la mission de service public consistant à exploiter la liaison d'intérêt national entre Beauvais-Tillé et Paris-Porte Maillot, d'un droit prioritaire d'accès au pôle multimodal.

### 2.2.2. Appréciation de l'Autorité

35. En application de l'article L. 3114-6 du code des transports, les règles d'accès définies par les exploitants d'aménagements relevant de l'article L. 3114-1 du même code « *incluent une procédure publique permettant l'allocation des capacités non utilisées aux entreprises susceptibles d'être intéressées* ». L'article L. 3114-7 de ce code dispose que la « *réponse de l'exploitant à une demande d'accès formée par une entreprise de transport public routier est notifiée à cette dernière dans un délai d'un mois à compter de sa réception. Les refus d'accès sont motivés* ». Enfin, les dispositions de l'article R. 3114-6 du même code précisent que la « *procédure publique d'allocation des capacités*

---

<sup>3</sup> Le site comportant par ailleurs seize quais de dépose, le facteur limitant de la capacité du pôle multimodal réside dans le nombre de quais de prise en charge.

<sup>4</sup> Saison IATA été (du 1<sup>er</sup> avril au 31 octobre de chaque année civile) et saison IATA hiver (du 1<sup>er</sup> novembre au 31 mars de chaque année civile).

*non utilisées (...) est définie de manière à assurer [aux entreprises de transport public de personnes] un accès effectif [aux emplacements d'arrêts disponibles] ».*

36. Il résulte de ces dispositions que l'exploitant d'un aménagement relevant de l'article L. 3114-1 du code des transports doit permettre à tout moment aux opérateurs intéressés de former une demande tendant à l'allocation de capacités non utilisées. Cette exigence ne saurait être méconnue au motif que l'attribution de capacités s'effectue pour une période de référence donnée. En effet, la mise en place d'une procédure d'allocation des capacités pour la période de référence ne saurait exclure par principe une allocation de capacités restant disponibles au cours de cette même période, sous réserve que la capacité soit allouée pour une durée dont l'échéance ne dépasse pas la fin de la période de référence en cours.
37. En l'espèce, les articles 2 et 3 des conditions générales d'accès, de circulation et de stationnement sur le pôle multimodal et les points 1 c) et 3 des règles d'accès au pôle multimodal prévoient l'organisation de procédures de consultation publique à deux reprises dans l'année, en-dehors desquelles, sauf circonstances exceptionnelles, aucune demande d'accès n'est traitée. Il s'ensuit qu'en dehors de ces deux périodes annuelles, un opérateur de transport routier n'est pas en mesure de solliciter l'allocation de capacités non utilisées. Par suite, l'impossibilité d'introduire une demande à tout moment en dehors de ces périodes de consultation publique prive les opérateurs intéressés d'un accès effectif aux capacités disponibles. Cette situation méconnaît les dispositions combinées des articles L. 3114-6 et R. 3114-6 du code des transports.
38. Aux termes de l'article L. 1263-3 du code des transports, l'Autorité peut, lorsqu'elle l'estime nécessaire, fixer, de manière objective, transparente, non discriminatoire et proportionnée, les modalités d'accès à l'aménagement, objet du différend. Elle peut en outre prendre les mesures appropriées pour corriger toute discrimination, toute distorsion de concurrence ou toute pratique constituant un obstacle à l'accès effectif des transporteurs à cet aménagement.
39. En privant la société Fréthelle de la possibilité d'introduire à tout moment une demande d'allocation des capacités non utilisées, la SAGEB porte atteinte à l'exercice de son droit d'accès au pôle multimodal de l'aéroport de Beauvais-Tillé. Afin de garantir l'existence de règles d'accès conformes aux exigences des articles L. 3114-6 et R. 3114-6 précités et communes à l'ensemble des entreprises de transport public routier de personnes intéressées, l'Autorité estime nécessaire que les règles d'accès au pôle multimodal soient modifiées sans attendre leur actualisation en application de la décision de l'Autorité du 4 octobre 2017 relative aux règles tarifaires, à la procédure d'allocation des capacités et à la comptabilité des aménagements de transport routier.
40. Par voie de conséquence, il convient d'enjoindre à la SAGEB de modifier, dans un délai de quinze jours à compter de la présente décision, les articles 2 et 3 des conditions générales d'accès, de circulation et de stationnement sur le pôle multimodal et les points 1 c) et 3 des règles d'accès au pôle multimodal pour prévoir que les opérateurs intéressés peuvent introduire à tout moment une demande d'attribution de capacités disponibles, à laquelle la SAGEB sera tenue de répondre dans les conditions fixées à l'article L. 3114-7 du code des transports.
41. Cette modification s'appliquera jusqu'à l'entrée en vigueur des règles d'accès au pôle multimodal que la SAGEB est tenue d'adopter pour se conformer aux prescriptions définies par l'Autorité dans sa décision du 4 octobre 2017 susvisée, dans le délai prescrit par cette dernière.

## DÉCIDE

**Article 1<sup>er</sup>** Jusqu'à l'entrée en vigueur de règles de tarification et d'allocation des capacités en application de la décision n° 2017-116 du 4 octobre 2017 susvisée, l'Autorité enjoint à la SAGEB de fixer dans un délai de quinze jours à compter de la notification de la présente décision, le tarif unitaire d'accès et de stationnement sur le pôle multimodal, prévu à l'article 7 des conditions générales d'accès, de circulation et de stationnement sur le pôle multimodal et au point 4 a) des règles d'accès au pôle multimodal, à un montant maximal de 14,70 euros H.T. par passage.

**Article 2** Jusqu'à l'entrée en vigueur de règles de tarification et d'allocation des capacités en application de la décision n° 2017-116 du 4 octobre 2017 susvisée, l'Autorité enjoint à la SAGEB de modifier, dans un délai de quinze jours à compter de la notification de la présente décision, les articles 2 et 3 des conditions générales d'accès, de circulation et de stationnement sur le pôle multimodal et les points 1 c) et 3 des règles d'accès au pôle multimodal pour prévoir que les opérateurs intéressés peuvent introduire à tout moment une demande d'attribution de capacités disponibles, à laquelle la SAGEB sera tenue de répondre dans les conditions fixées à l'article L. 3114-7 du code des transports.

**Article 3** Le surplus des conclusions de la société Frethelle est rejeté.

**Article 4** Le secrétaire général est chargé de notifier aux parties la présente décision et d'en assurer la publication sur le site internet de l'Autorité et au Journal officiel de la République française, sous réserve des secrets protégés par la loi.

*L'Autorité a adopté la présente décision le 18 octobre 2017.*

**Présents : Monsieur Bernard Roman, président ; Madame Anne Yvrande-Billon, vice-présidente ; Mesdames Anne Bolliet, Cécile George et Marie Picard ainsi que Monsieur Michel Savy, membres du collège.**

Le Président

Bernard Roman