

LA RÉGULATION DES GARES ROUTIÈRES : ENJEUX, OUTILS ET BONNES PRATIQUES



SYNTHÈSE DES RENCONTRES GARES ROUTIÈRES

> 10 Décembre 2021

Sommaire

1. INTRODUCTION.....	3
2. SESSION N°1 : L'ACCÈS AUX GARES ROUTIÈRES, LES ENJEUX POUR LES SERVICES LIBREMENT ORGANISÉS	6
2.1. La régulation des gares routières : les missions de l'Autorité	6
2.2. L'accès aux gares routières, composante du service public, un enjeu essentiel du développement des services librement organisés.....	6
2.3. Réseau des gares routières et qualité de service : quelles sont les attentes des voyageurs et des autocaristes ?	7
2.4. L'arrivée des services librement organisés : quels défis pour les exploitants de gares routières ?.....	8
2.5. Échanges	8
3. SESSION N°2 : GARANTIR UN ACCÈS OBJECTIF, TRANSPARENT ET NON DISCRIMINATOIRE AUX GARES ROUTIÈRES : OUTILS ET BONNES PRATIQUES	10
3.1. Le registre public des gares routières et la collecte régulière d'informations : accompagner le développement d'une offre concurrentielle de transport interurbain par autocar au bénéfice des usagers	10
3.2. Table ronde : La gestion des saturations – la tarification de l'accès aux infrastructures	11
3.2.1. La gestion des saturations.....	11
3.2.2. La tarification de l'accès aux infrastructures.....	15
4. LIENS ET ADRESSES UTILES	18

1. INTRODUCTION

Jordan Cartier

Secrétaire général de l'Autorité de régulation des transports

« Je suis très heureux de vous accueillir aujourd'hui pour la première édition des Rencontres gares routières de l'Autorité.

Comme vous le savez, depuis sa libéralisation en 2015, le transport interurbain de voyageurs par autocar a connu un développement rapide.

- *L'offre s'est considérablement développée : les opérateurs de services librement organisés ont ainsi commercialisé plus de 2 000 liaisons en 2019 et transporté plus de 10 millions de passagers.*
- *La libéralisation a permis une accessibilité territoriale renforcée à un prix abordable, avec près de 320 villes desservies par des services librement organisés.*

La crise sanitaire a certes durement touché le secteur en 2020, mais les derniers chiffres de trafic, encourageants, laissent espérer une reprise rapide.

Accompagner et amplifier ce développement passe par l'amélioration de l'accès aux gares routières. Reconnaissant que les gares routières sont des infrastructures clés pour ce marché, le législateur a chargé l'Autorité de contrôler les règles d'accès que les exploitants des gares routières soumises à régulation sont tenus d'édicter, dans un triple objectif. S'assurer que ces règles sont :

- *objectives – c'est-à-dire que les tarifs reflètent les coûts du service fourni ;*
- *transparentes – notamment en ce qui concerne les tarifs et les procédures d'allocation ;*
- *non discriminatoires.*

Aux yeux de l'Autorité, cette mission de régulation des conditions d'accès aux gares routières est centrale car elle est une condition nécessaire pour développer et maintenir un cadre concurrentiel équitable.

Si vous m'écoutez aujourd'hui, ici dans nos locaux parisiens, ou depuis le territoire dans lequel vous exercez votre activité, c'est que vous êtes un acteur de ce secteur : vous exploitez un ou plusieurs aménagements, vous opérez des services interurbains de transport par autocar ou bien encore vous représentez et défendez les intérêts des autocaristes ou des voyageurs.

Quelle que soit votre situation, votre participation à cet événement indique que vous vous interrogez sur plusieurs éléments :

- *sur l'utilité et le rôle d'une autorité de régulation économique sectorielle telle que l'ART ;*
- *sur les enjeux attachés aux modalités d'accès aux gares routières, ou encore ;*
- *sur les outils et bonnes pratiques en matière d'accueil des services librement organisés, de gestion des saturations ou de tarification.*

Le dialogue est l'une des quatre valeurs cardinales de l'Autorité, aux côtés de l'indépendance, de l'expertise et de la transparence. Par le dialogue, l'Autorité cherche à recueillir l'ensemble des points de vue et expertises des parties prenantes afin d'ajuster ses préconisations aux enjeux du terrain. Elle estime en effet que son action de régulation ne prend tout son sens que si elle est compréhensible par l'ensemble des acteurs et que ces derniers en perçoivent pleinement la finalité et l'utilité.

Telle est la raison pour laquelle l'Autorité a souhaité inscrire, parmi ses orientations stratégiques pour 2021-2022 dans le secteur du transport routier de voyageurs, la mise en place d'une démarche proactive et partenariale à destination des gestionnaires de gares routières.

C'est dans cette perspective, que l'Autorité a décidé d'organiser les Rencontres auxquelles vous participez aujourd'hui.

À travers celles-ci l'Autorité poursuit trois objectifs :

- 1. favoriser l'échange entre les acteurs des gares routières afin de partager les difficultés mais aussi les bonnes pratiques d'exploitation ;*
- 2. préciser les attentes de l'Autorité afin d'accompagner les acteurs des gares routières ;*
- 3. dégager des pistes de réflexion afin d'objectiver le débat public sur les gares routières et d'approfondir la doctrine de l'Autorité.*

Pour répondre à ces objectifs, l'Autorité a conçu un programme articulé autour de deux sessions, qui feront intervenir :

- des exploitants de gares routières ;*
- des opérateurs de services librement organisés ;*
- des agents de l'Autorité en charge de la régulation du secteur.*

Ainsi, des exploitants de gares routières partageront leurs bonnes pratiques :

- Christophe Boccia, chef de service Gares routières à la Métropole Aix-Marseille-Provence présentera les défis qu'a pu constituer, voire que constitue encore, pour une autorité organisatrice de la mobilité, l'arrivée en 2015 des services librement organisés dans le paysage du transport routier de voyageurs.*
- Dans le cadre de leur participation à la table ronde prévue en fin de matinée, Mélanie de Vulpian, responsable gare et agences commerciales pour Mobilité et service Grenoble qui assure la gestion de la gare routière de Grenoble, Jérôme Berny, responsable de la business unit Gares routières de la RATP et Henrique de Almeida, directeur commercial des régions Auvergne Rhône Alpes et Bourgogne Franche Comté de la SNCF, partageront leurs expériences respectives en matière de modalités d'accès aux aménagements qu'ils exploitent.*

Des opérateurs de services librement organisés interviendront également pour expliquer les enjeux et leurs attentes relatifs à l'accès aux gares routières :

- *Aurélien Gandois, directeur des opérations bus chez Blablacar, interviendra au début de la matinée pour souligner les enjeux pour un transporteur d'accéder à une offre de gares routières de qualité et justement tarifée.*
- *Vincent Hays, business directeur France & Benelux chez Flixbus sera invité, dans le cadre de sa participation à la table ronde, à expliciter ses attentes et besoins en matière d'objectivité tarifaire.*

Ingrid Mareschal, déléguée générale de la FNTV et Michel Quidort, membre du bureau national de la FNAUT, expliciteront respectivement les attentes des autocaristes et des voyageurs, notamment en matière de service rendu en gare routière.

Vos interlocuteurs habituels au sein de l'Autorité, Nicolas Wagner, le directeur chargé de la régulation de ce secteur, Sophie Plumel, la responsable du domaine transport routier de voyageurs et Estelle Chauveau, économiste, vous accompagneront tout au long de cette matinée et préciseront les attentes du régulateur relativement aux obligations des exploitants de gares routières.

De nombreux espaces de débat avec vous tous qui êtes connectés à ce webinaire ont été aménagés à intervalles réguliers dans le programme. Je ne doute pas que les échanges qu'ils permettront d'engager seront riches en questionnements et qu'ils seront l'occasion, pour chacun, d'approfondir sa connaissance de l'objet gare routière.

Pour finir, j'adresse mes chaleureux remerciements à vous, mesdames et messieurs qui êtes connectés à ce webinaire, à toutes les personnes qui ont accepté d'intervenir dans le cadre de ces Rencontres, mais aussi aux organisateurs, notamment Ioana Vacaru, Séverine Saint-Hubert, Hayra San et Boris Van Der Beken.

Je vous souhaite une très bonne matinée en notre compagnie ».

2. SESSION N°1 : L'ACCÈS AUX GARES ROUTIÈRES, LES ENJEUX POUR LES SERVICES LIBREMENT ORGANISÉS

2.1. La régulation des gares routières : les missions de l'Autorité

Sophie Plumel

Responsable de domaine, Autorité de régulation des transports

Lorsqu'il existe une asymétrie sur le marché entre les opérateurs historiques en place et les nouveaux entrants (accès aux infrastructures par exemple), l'intervention du régulateur sectoriel concourt à l'exercice effectif de la concurrence.

Les missions exercées par l'Autorité sont de natures diverses suivant les secteurs, et ne concernent pas toutes les composantes du secteur régulé. Plus particulièrement, la régulation sectorielle garantit l'accès non discriminatoire et transparent aux infrastructures indispensables à l'activité sur le marché. Dans le secteur du transport routier de voyageurs, l'Autorité exerce une mission de régulation des services librement organisés et des conditions d'accès aux aménagements de transport routier.

Cette seconde mission se décline notamment en deux actions : **informer** pour permettre le développement d'une offre concurrentielle de transport interurbain par autocar et **réguler** pour permettre l'exercice d'une concurrence effective au bénéfice des usagers des services de transport.

Le législateur a accompagné l'ouverture du marché du transport par autocar de l'assujettissement des exploitants de gares routières à la mise en œuvre de **règles d'accès transparentes, objectives et non discriminatoires**.

Par ailleurs, pour prévenir les risques d'atteinte à la concurrence, le législateur a instauré une séparation comptable entre les activités non concurrentielles de gestion des gares routières et les autres activités de l'exploitant.

2.2. L'accès aux gares routières, composante du service public, un enjeu essentiel du développement des services librement organisés

Aurélien Gandois

Directeur des opérations bus, BlaBlaCar

Il convient de souligner d'abord l'enjeu que représente une gare disposant d'un accueil centralisé, d'un accès sécurisé et d'un marquage au sol qui permet de monter à bord de l'autocar en toute sécurité.

Une gare routière accueillant des services interurbains se doit d'être facilement accessible et interconnectée aux autres modes de transport, ouverte jour et nuit, et offrant la possibilité de stationner sur un espace sécurisé plus de 10 minutes (le temps nécessaire à la manutention des bagages à la montée et à la descente des voyageurs).

Le voyage en autocar peut être assujéti à une forte variabilité de la demande de transport et aux aléas routiers – à la différence du train qui bénéficie d'une infrastructure de guidage propre. Pour ces deux raisons, l'accueil de services librement organisés exige que les exploitants des aménagements de transport routier fassent preuve de souplesse dans la

gestion des demandes d'accès, notamment aux points d'arrêt situés en centre-ville ou à proximité de gares ferroviaires.

Tout comme le niveau de qualité de service au point d'arrêt, qui doit être avant tout facilement localisable et identifiable, l'image de l'autocar mérite d'être améliorée.

Enfin, la création des zones à faible émission (ZFE) ouvre potentiellement l'opportunité d'une stratégie coordonnée de localisation des points d'arrêt des services librement organisés.

2.3. Réseau des gares routières et qualité de service : quelles sont les attentes des voyageurs et des autocaristes ?

Ingrid Mareschal

Déléguée générale, Fédération Nationale du Transport des Voyageurs (FNTV)

Des études menées par la FNTV en 2012 et 2014 montrent un déficit important des gares routières en France à la fois en nombre et en qualité. Depuis, la situation n'a pas changé. Par ailleurs le prix payé par l'opérateur pour accéder aux gares semble parfois disproportionné par rapport au service rendu.

Cependant le déplacement en autocar a un avenir certain comme le démontre un sondage réalisé par OpinionWay pour la FNTV au mois d'octobre dernier : les Français considèrent que le déplacement en autocar est une solution à la transition énergétique et concourt à réduire les fractures sociales et géographiques. Moins coûteux et plus flexible que le train, l'autocar doit être connecté à la fois avec le mode ferroviaire mais aussi avec le transport urbain pour favoriser les déplacements.

La FNTV s'est mobilisée en faveur de la création et de l'aménagement des pôles d'échanges multimodaux – notamment par l'introduction de l'article 9 de la loi d'orientation des mobilités de 2019 qui prévoit que le dimensionnement des PEM doit prendre en compte le flux des voyageurs. Elle défend le développement des voies réservées aux bus et aux autocars en ville, connectées avec les gares ferroviaires pour favoriser l'intermodalité. Ces efforts ne portent pas encore leurs fruits, cependant ils constituent des petits pas pour améliorer le constat fait sur les infrastructures actuelles.

Michel Quidort

Vice-Président, Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports (FNAUT)

La première attente des voyageurs est celle de l'intermodalité en ville. Par conséquent, il convient de rapprocher autant que possible le point d'arrêt des services interurbains – et librement organisés – de la gare ferroviaire, des points d'arrêt des transports urbains, de la station de taxis, du point de location / abri de vélos, de la station d'autopartage, ou encore du point de dépose-minute pour les voitures particulières. Un exemple de bonnes pratiques est fourni par les mini-gares routières qui permettent la correspondance avec les transports urbains, comme dans l'Eurométropole de Strasbourg où sont comptabilisés 13 points de correspondance entre les autocars et les tramways et autobus, le point d'échange multimodal d'Alberville ou encore la gare du Mans.

Concernant les équipements d'une gare routière, le plus important pour un voyageur en autocar est de disposer d'une information multimodale combinant horaires théoriques et horaires réels pour l'ensemble des services à disposition – notamment trains, transports urbains et services routiers interurbains – non seulement dans la gare routière, mais aussi dans la gare ferroviaire.

Là encore, les gares de Strasbourg et de Compiègne constituent des exemples de bonnes pratiques.

Ensuite, plusieurs services en gare sont particulièrement attendus par les voyageurs en autocar : hall d'accueil fermé, éclairé, chauffé, accessible aux personnes à mobilité réduite, disposant de guichet(s) de vente et d'information et de toilettes. Un dispositif de télésurveillance est souhaitable. Il peut être utile également d'avoir la possibilité de se restaurer sur place. Hors des villes, les besoins essentiels consistent en la matérialisation des points d'arrêt des autocars par une signalétique appropriée et la présence d'un abribus offrant la possibilité de s'asseoir. Enfin, d'autres aspects qualitatifs peuvent améliorer la qualité de l'attente : l'intégration dans le tissu urbain et la légèreté de l'architecture, en écho au travail sur l'esthétique des nouvelles gares ferroviaires et autres bâtiments publics.

Enfin, une information claire, visible et lisible sur les droits des voyageurs par autocar (prévus par le règlement européen n°181/2011, article 25) doit être affichée dans les gares mais aussi à bord des autocars.

2.4. L'arrivée des services librement organisés : quels défis pour les exploitants de gares routières ?

Christophe Boccia

Chef de service Gares routières à la Métropole Aix-Marseille-Provence

À l'arrivée des services librement organisés, la métropole Aix-Marseille Provence a été confrontée à trois types de défis :

- juridique et administratif, avec la réalisation d'audits internes et l'élaboration des règles d'accès ;
- financier, ayant été amenée à élaborer un mécanisme de calcul du montant des redevances, à mener des réflexions sur le cadrage financier de la séparation des coûts de gestion entre la partie parking-relais et la partie gare routière ;
- d'exploitation générale, avec l'initiation des échanges avec les opérateurs de services librement organisés et la prise en compte de leur spécificité et de leurs attentes.

Cela a représenté un vrai bouleversement pour une métropole encore jeune en 2016 et qui regroupait 6 territoires de mobilité. Quelques fausses bonnes idées ont pu voir le jour : la différenciation des redevances d'accès selon la longueur des lignes qui venait heurter le principe de non-discrimination par exemple. Aujourd'hui, produire des règles d'accès conformes constitue un enjeu majeur de la Métropole qui gère 18 gares routières et pôles d'échange.

2.5. Échanges

La salle virtuelle

Quel est la stratégie des opérateurs en matière de transition énergétique, même si on sait bien que l'offre industrielle autocar n'a pas atteint la même maturité que celle des véhicules particuliers ?

Vincent Hays

La maturité industrielle n'est pas encore atteinte. Aujourd'hui un bus à l'hydrogène coûte entre 800 k€ et 1 M€, contre 350 K€ pour un autocar classique, avec une performance moindre et une faible disponibilité des infrastructures nécessaires à son fonctionnement. La répercussion

de ces contraintes sur les prix rapprocherait le tarif du transport par autocar de celui du transport ferroviaire.

Michel Quidort

Concernant la gare routière de Marseille Saint-Charles, comment vous assurez-vous de répondre aux attentes des usagers ?

Christophe Boccia

Nous vous proposons de poursuivre les échanges initiés aujourd'hui au sujet de la consultation des usagers.

3. SESSION N°2 : GARANTIR UN ACCÈS OBJECTIF, TRANSPARENT ET NON DISCRIMINATOIRE AUX GARES ROUTIÈRES : OUTILS ET BONNES PRATIQUES

3.1. Le registre public des gares routières et la collecte régulière d'informations : accompagner le développement d'une offre concurrentielle de transport interurbain par autocar au bénéfice des usagers

Estelle Chauveau
Économiste, Autorité de régulation des transports

LE REGISTRE

Depuis la libéralisation du marché du transport régulier interurbain de voyageurs par autocar, l'accès des nouveaux opérateurs aux gares routières et autres aménagements de transport routier constitue un enjeu important de son développement.

Aux fins d'information des parties prenantes du secteur, en application de l'article L. 3114-10 du code des transports, l'Autorité de régulation des transports tient, depuis le 1^{er} mai 2016 un registre public des gares routières et autres aménagements routiers. Selon un sondage réalisé en septembre 2019, cet outil apparaît utile aux transporteurs et aux exploitants. En octobre 2020, l'Autorité a précisé le périmètre du registre par la décision n° 2020-068.

LA COLLECTE

En application de la décision n° 2020-007, les exploitants d'aménagements de transport routier sont tenus à la transmission annuelle d'informations économiques et financières, mais aussi qui concernent les modalités d'accès, la fréquentation et les services offerts.

Les informations recueillies dans ce cadre permettent à l'Autorité d'identifier de potentiels freins au fonctionnement concurrentiel des marchés du secteur du transport de personnes, notamment lorsqu'ils sont liés à l'exploitation des aménagements de transport routier. Elle peut alors proposer des solutions de correction adaptées et proportionnées.

La qualité des études thématiques sur les gares routières dépend de la qualité des données collectées.

3.2. Table ronde : La gestion des saturations – la tarification de l'accès aux infrastructures

Modérateur : Nicolas Wagner
Directeur, Autorité de régulation des transports

Cette table ronde aborde les deux thèmes centraux de la régulation routière : la gestion des saturations et la tarification de l'accès aux infrastructures. Trois exploitants de gares routières et un opérateur vont partager leurs expériences et bonnes pratiques en la matière. Le régulateur précisera ses attentes sur ces deux sujets majeurs.

3.2.1. La gestion des saturations

a. Le retour d'expérience des exploitants

Des périodes de saturation peuvent apparaître dans les gares routières que vous exploitez. Pourriez-vous partager avec nous les bonnes pratiques en matière d'accueil de tous les services de transport quand les capacités d'accueil en gare sont saturées ?

Mélanie de Vulpian
Responsable gare et agences commerciales, Mobilité et service Grenoble

La gare routière de Grenoble gère environ 13 000 mouvements par mois, 58 % d'entre eux sont des services conventionnés, 25 % des mouvements sont réalisés par des services librement organisés par autocar, le reste est composé de services occasionnels ou de substitution.

Il convient de noter des pics de fréquentation pendant les heures de pointe (entre 7h et 9h le matin et entre 16h et 19h le soir) et pendant les périodes de vacances saisonnières d'été et d'hiver. La gestion des saturations passe par une planification qui permet de bénéficier d'une visibilité précise de l'ensemble des mouvements en gare et notamment d'enrayer le goulot d'étranglement que représentent les demandes des services occasionnels, du jour au lendemain et parfois pour le jour même. Dans ces situations, il est proposé à l'autocariste de décaler de quelques minutes son horaire de passage.

Jérôme Berny
Responsable Business-Unit Gares routières franciliennes

La RATP gère une quarantaine d'aménagements dans lesquels elle est confrontée aux difficultés liées au contexte parisien caractérisé par un service urbain à forte fréquence, une pression foncière forte et, en conséquence, une situation de saturation chronique.

Pour les aménagements exploités par la RATP, la gestion de la saturation passe par des études préalables pour optimiser les flux de véhicules avec notamment le découpage des trois fonctions de mouvement des bus en terminus : la dépose, la reprise et la régulation de véhicules. Des réflexions et des études sont actuellement menées concernant la mise en place à moyen ou à long terme d'une affectation dynamique des quais en gare.

À cette situation chronique de saturation des gares franciliennes s'ajoutent les services supplémentaires ou de substitution, susceptibles de nécessiter la présence temporaire d'agents de régulation sur place. Dans ces cas, il peut être demandé aux lignes régulières de bus de réaliser provisoirement leur régulation sur des linéaires situés en dehors de la gare pour laisser la place aux autocars ou au bus qu'il n'était pas prévu d'accueillir.

Ainsi, malgré une gestion optimisée des flux dans les gares, cela reste très difficile d'accueillir les services librement organisés qui ont leur propre spécificité : variabilité des horaires, services aux voyageurs, manutention de bagages avec ouverture des coffres des deux côtés de l'autocar – le flux piéton n'étant pas le même que pour les bus ou autocars conventionnés, cela pose un problème de sécurité.

Nicolas Wagner

Comment assurer le respect du principe de non-discrimination entre les services librement organisés et les autres services, conventionnés notamment ?

Henrique de Almeida

Directeur commercial des régions Auvergne Rhône Alpes et Bourgogne Franche Comté, SNCF

La mission de Gares & Connexions en qualité d'exploitant de gare est d'assurer l'exploitation, l'entretien et la rénovation des aménagements.

Ce sont des opérations qui coûtent cher. Ces coûts sont répercutés aux transporteurs à travers les péages. La méthode retenue par Gares & Connexions consiste à travailler sur une échelle de volume voyageurs, sur des standards de service et de confort permettant de simplifier l'accès de tous nos voyageurs à tous les modes de transports, y compris les autocars.

La tarification et les conditions d'accès sont systématiquement reprises dans le règlement intérieur de l'aménagement. Il est exigé du gestionnaire une traçabilité des échanges qu'il entretient avec les différents opérateurs. Dans les faits, lorsqu'un autocar arrive en dehors de la période de référence du plan d'occupation des quais, le gestionnaire de la gare sollicite le transporteur concerné pour essayer de trouver une solution de repli, comme un décalage de quelques minutes. Pour les gares dans lesquelles du personnel est présent, cette concomitance peut parfois être gérée en surbooking dans de bonnes conditions. L'objectif est de permettre l'intermodalité partout où c'est nécessaire au regard notamment du volume de voyageurs. Dit autrement, l'objectif est de satisfaire toutes les demandes des transporteurs, quitte à devoir gérer de la saturation.

b. Les attentes de l'opérateur en matière de procédure d'allocation des capacités

Vincent Hays

Business director France & Benelux, Flixbus

Concernant la procédure d'allocation des capacités, il est utile pour l'opérateur de connaître le détail des créneaux disponibles afin d'adapter son offre de transport.

Le temps de réponse à une demande d'accès est également un critère important : pour une ligne qui dessert 10 gares routières, les difficultés d'accès à l'une d'entre elles peuvent entraîner des modifications d'itinéraire ou d'horaire, avec des conséquences pour tous les autres points d'arrêt de la ligne mais aussi pour les partenaires autocaristes. Connaître la réponse à une demande d'accès en temps utile permet de trouver plus rapidement une solution finale qui peut convenir à l'ensemble des parties prenantes.

Nous militons pour un cadre général équitable : l'équité n'est pas toujours l'égalité. Il conviendrait de prendre en compte dans les gares saturées l'ampleur de la demande de transport. Dans ce contexte, le traitement égalitaire des demandes d'accès peut conduire à des iniquités entre les opérateurs, selon le nombre de demandes qu'ils adressent à l'exploitant.

Dans le cadre d'une gestion dynamique des capacités de la gare, le gestionnaire doit attendre d'avoir reçu l'ensemble des demandes pour les traiter simultanément, ce qui évidemment retarde la réponse.

Enfin, dans le cas d'un refus d'accès pour cause de saturation, il serait utile qu'une alternative locale soit offerte pour pouvoir opérer malgré tout.

c. Les attentes du régulateur sectoriel en matière de procédure d'allocation des capacités

Sophie Plumel
Responsable de domaine, Autorité de régulation des transports

Le respect du principe de non-discrimination constitue un enjeu majeur pour le développement du marché des services librement organisés.

Le principe général est donc que chaque entreprise de transport public routier se voit appliquer les mêmes modalités d'accès quelle que soit la nature des services qu'elle assure (conventionnés ou librement organisés, réguliers ou occasionnels).

Lorsque la capacité d'un aménagement et la dynamique d'évolution des demandes adressées à l'exploitant permettent d'exclure tout risque de refus d'accès à court ou moyen terme, l'exploitant est libre de répondre aux demandes en continu.

Dès lors qu'un aménagement se trouve, sur une période donnée, dans l'impossibilité de satisfaire toutes les demandes d'accès adressées par les entreprises de transport public, il devient nécessaire de préciser dans les règles d'accès, les modalités selon lesquelles seront réparties les capacités disponibles : c'est ce qu'on appelle la procédure d'allocation des capacités.

L'exploitant précise dans les règles d'accès à quoi correspond la prestation d'accès (la durée du créneau alloué notamment) le format et les modalités de traitement des demandes d'accès ainsi que les modalités (délais et format) selon lesquelles il sera répondu à la demande d'accès.

L'exploitant définit dans un premier temps la durée de la période de référence pour laquelle il alloue les capacités de son aménagement et au terme de laquelle il procède à une révision de toutes les autorisations accordées. Cette période n'excède pas 1 an.

L'allocation de capacités s'effectue en 2 phases :

- L'exploitant procède tout d'abord à une allocation des capacités pour la période de référence (phase 1).
- Puis il traite les demandes d'accès ou de modifications qui lui parviennent au cours de cette période (phase 2).

Phase 1 :

L'exploitant définit une période d'ouverture des réservations pendant laquelle les opérateurs soumettent leurs demandes d'accès pour la prochaine période de référence.

Il procède ensuite à l'allocation des capacités selon des modalités qu'il définit de manière exhaustive (respect du principe de transparence), en veillant à traiter conjointement l'ensemble

des services quelle que soit leur nature (services conventionnés comme services librement organisés).

Si plusieurs demandes s'avèrent impossibles à satisfaire simultanément l'exploitant propose des alternatives raisonnables aux opérateurs, en veillant à ce qu'elles minimisent l'impact sur les conditions d'exploitation des différents services.

Si l'opérateur refuse l'alternative proposée, l'exploitant procède à l'allocation des capacités en mettant en œuvre les règles de priorité objectives décrites dans les règles d'accès. À cet égard, peuvent notamment faire l'objet de priorité, les transports scolaires et les services urbains.

En tout état de cause, l'exploitant s'attache, dans le cas de demandes d'opérateurs concurrentes, à permettre un accès minimal de tous aux créneaux les plus demandés.

Phase 2 :

Au cours de la période de référence, l'exploitant traite les demandes d'accès ou de modifications qui lui parviennent. Il définit dans les règles d'accès les modalités de soumission des demandes et d'allocation des capacités : dans ce cadre spécifique, les demandes sont satisfaites dans l'ordre d'arrivée. Les autorisations allouées en cours de période de référence prennent fin à l'issue de la période de référence en cours.

Le code des transports prévoit que les refus d'accès sont motivés.

Les raisons qui peuvent justifier objectivement un refus d'accès peuvent être par exemple des contraintes liées aux heures d'ouverture ou au dimensionnement de l'aménagement.

Le principe général est donc que chaque entreprise de transport public routier doit se voir appliquer les mêmes modalités d'accès quelle que soit la nature des services qu'elle assure (conventionnés ou librement organisés, réguliers ou occasionnels).

d. Échanges

Aurélien Gandois

Aujourd'hui la RATP met à disposition d'Amazon et de Chronopost des espaces de remisage dans des centres bus. Avez-vous trouvé un modèle qui pourrait convenir aussi aux services librement organisés ?

Jérôme Berny

Cela n'a pas été envisagé. Les centres bus sont des lieux de stationnement qui ne sont pas destinés à l'accueil des voyageurs. Ils sont vides pendant la journée, ce qui a permis leur ouverture à la logistique urbaine. A l'inverse, les gares routières sont vides plutôt pendant la nuit, entre 1h et 5h, même s'il existe des lignes qui circulent la nuit, ce qui est incompatible avec les besoins des SLO.

Mélanie de Vulpian

Les difficultés de gestion des saturations sont souvent liées pour ce qui concerne les services librement organisés à leur hyper agilité : des demandes de créneaux de courte durée, une augmentation rapide des volumes de trafic sur de courtes périodes, des baisses rapides également. L'enjeu est d'arriver à s'adapter à leurs besoins.

Vincent Hays

L'agilité extrême avec laquelle nous agissons aujourd'hui n'est pas un choix mais plus un comportement lié à la situation de crise dans laquelle les restrictions ont plongé le secteur et que nous ne souhaitons pas pérenniser.

3.2.2. La tarification de l'accès aux infrastructures

a. Le point de vue de l'opérateur

Nicolas Wagner

L'objectivité s'apprécie en vérifiant que les tarifs qui s'apparentent à une redevance pour service rendu, sont orientés vers les coûts.

Les tarifs d'accès aux aménagements desservis trouvent-ils toujours, selon vous, une contrepartie dans la prestation fournie en gare ?

Vincent Hays

Il y a des situations très spécifiques d'une gare à l'autre et là encore il est reconnu que certaines exceptions tarifaires qui ont pu exister par le passé n'existent plus. Certaines autres perdurent encore, pour lesquelles la tarification ne correspond pas à une contrepartie de services. Cependant pour une grande majorité le niveau de tarification est relativement satisfaisant.

Les voyageurs doivent pouvoir s'asseoir, s'abriter des intempéries, pouvoir aller aux toilettes. À ces prestations de base, s'ajoute la question de l'accessibilité des autocars à étage, l'ouverture des sites 24h/24 et des prestations de sécurité.

b. Les attendus de la tarification

Nicolas Wagner

Pourriez-vous préciser les attentes du régulateur en matière de tarification de l'accès aux gares routières ?

Sophie PLUMEL

Le premier principe, comme pour l'allocation des capacités, c'est la non-discrimination : l'accès ne peut pas être gratuit pour certains utilisateurs et payant pour d'autres. Néanmoins, des différences tarifaires peuvent exister si elles reflètent des différences d'usage (temps à quai par exemple, souvent plus long pour des services interurbains).

Pour satisfaire au principe de transparence, il convient que la tarification soit présentée de manière exhaustive dans les règles d'accès qui sont rendues publiques sur le site Internet de l'exploitant.

Enfin, en matière de tarification, le principe d'objectivité revêt une importance toute particulière : pour qu'un tarif soit objectif, son montant doit être tel que les recettes tarifaires n'excèdent pas le montant des coûts variables et fixes supportés par l'exploitant pour l'exploitation et la maintenance de l'aménagement, y compris une rémunération raisonnable des capitaux investis.

L'exploitant choisit de recouvrer tout ou partie du plafond des charges recouvrables. Le montant facturé à chaque utilisateur est déterminé par l'exploitant selon des unités d'œuvre choisies pour leur capacité à caractériser l'usage que fait chaque utilisateur de

l'aménagement : par exemple le nombre de mouvements de chaque utilisateur et le temps à quai.

Les éventuelles différenciations tarifaires par catégorie d'utilisateurs ne doivent pas être discriminatoires : elles doivent être justifiées par des différences objectives dans l'usage des aménagements et proportionnées à ces usages.

Une tarification forfaitaire n'est acceptable que si l'usage fait par chaque transporteur n'est pas connu avec précision par l'exploitant, dans le cas de certains aménagements disponibles sans réservation ou sans contrôle d'accès par exemple. La grille tarifaire s'appuie alors sur une estimation raisonnable de cet usage, définie en concertation avec les transporteurs.

L'Autorité préconise l'utilisation d'une caisse simple qui permet de déterminer les charges à couvrir par la tarification en considérant l'ensemble des charges de l'aménagement et en déduisant les recettes liées aux autres activités.

Un mécanisme de partage des recettes peut être mis en place sous réserve que le partage soit proportionné entre l'exploitant et les usagers.

L'exploitant doit être en mesure de justifier ses tarifs à l'Autorité et, pour ce faire, de lui présenter les coûts utilisés pour élaborer ses tarifs. La comptabilité propre permet de faire le lien entre la comptabilité générale de l'exploitant et les charges supportées par l'exploitant pour l'exploitation et la maintenance de l'aménagement. C'est une comptabilité spécifique, prévue par le code des transports, et dont la tenue est obligatoire.

La comptabilité propre de l'exploitant présente, par nature ou par destination, les produits et les charges d'exploitation et les éléments d'actifs immobilisés en lien avec l'activité de l'aménagement et son périmètre géographique. L'exploitant doit être en mesure de présenter à l'Autorité lorsqu'elle le demande :

- le compte de résultat de l'activité d'aménagement,
- le détail des immobilisations relatives à cet aménagement
- ainsi que le détail et la justification des clés de répartition retenues pour isoler comptablement l'aménagement.

c. Le retour d'expérience et les bonnes pratiques des exploitants

Nicolas Wagner

Quelles difficultés rencontrez-vous en qualité d'exploitant d'un aménagement de transport routier pour l'élaboration d'une tarification conforme aux principes de non-discrimination, de transparence et d'objectivité ?

Henrique de Almeida

Sur la question de la transparence, toutes les gares routières possèdent un règlement intérieur avec la grille tarifaire. Ce document est mis à disposition de tous les transporteurs.

Pour fixer un tarif, on prend en compte trois composantes essentiels : les coûts prévisionnels d'entretien et de rénovation et ceux liés aux travaux de mise en accessibilité, le volume de trafic et donc le volume prévisionnel de recettes et le niveau de service attendu par le voyageur et par les transporteurs.

Dans les cas où le volume de voyageurs est trop bas, l'accès sera gratuit et sans réservation car le coût pour le transporteur serait insupportable. En contrepartie, il n'y aura pas d'investissement sur les services proposés en gare.

Mélanie de Vulpian

La tarification en gare de Grenoble est établie par le donneur d'ordre, c'est-à-dire la Région. Le système de gestion dynamique des quais permet d'avoir un état précis du temps passé à quai des véhicules. Les autocars des services conventionnés restent à quai une dizaine de minutes et paient une redevance de 1,5 €, alors que les services librement organisés restent un peu plus longtemps à quai du fait du contrôle des billets et de la manutention des bagages : ils s'acquittent d'une redevance plus chère, de 4€. Le tarif est donc différencié selon le temps passé à quai.

Nicolas Wagner

Comment élaborer des tarifs objectifs tout en préservant l'équilibre économique des services publics ?

Jérôme Berny

Dans le contexte de l'ouverture à la concurrence en Île-de-France, la RATP a travaillé sur le détournement des coûts pour avoir une tarification objective et un compte de résultat propre à chacune des gares. Ces coûts sont rapprochés du volume d'activité de la gare, c'est-à-dire du nombre de touchers de quai annuels qui correspond à l'offre théorique annuelle des services urbains. Cette offre est connue à l'avance et présente assez peu de variation au cours de l'année, ce qui n'est pas le cas pour les services librement organisés qui ont souvent une visibilité à court terme de leur volume d'affaires.

Les tarifs peuvent varier selon le niveau de service. L'équilibre économique des services publics n'est pas impacté.

4. LIENS ET ADRESSES UTILES

LE REGISTRE PUBLIC DES GARES ROUTIERES ET LA COLLECTE REGULIERE D'INFORMATIONS

CONTACT : REGISTREGARESROUTIERES@AUTORITE-TRANSPORTS.FR

SITE INTERNET DE L'ART :

<https://www.autorite-transport.fr/les-autocars/gares-routieres/registre-public-et-carte-interactive-des-gares-routieres/>

DECISION 2020-068 RELATIVE AU REGISTRE :

<https://www.autorite-transport.fr/wp-content/uploads/2020/10/decision-2020-068-decision-registrepost-college.pdf>

DECISION 2020-007 RELATIVE A LA COLLECTE REGULIERE D'INFORMATIONS :

<https://www.autorite-transport.fr/wp-content/uploads/2020/01/decision-2020-007-lignes-directrices-amenagements-routiers-version-publique.pdf>

LE RAPPORT 2020 SUR LE MARCHÉ DU TRANSPORT PAR AUTOCAR ET SUR LES GARES ROUTIERES

https://www.autorite-transport.fr/wp-content/uploads/2021/06/rapport_trvgr_2020.pdf

LE GUIDE DE L'EXPLOITANT D'UN AMENAGEMENT DE TRANSPORT ROUTIER (JUIN 2021)

https://www.autorite-transport.fr/wp-content/uploads/2021/06/guide_exploitant_juin_2021.pdf

LE BENCHMARK DES TARIFS (PAGE 51 DU RAPPORT 2019 SUR LE MARCHÉ DU TRANSPORT PAR AUTOCAR ET SUR LES GARES ROUTIERES)

https://www.autorite-transport.fr/wp-content/uploads/2020/07/rapport_2019_marche_cars_macron_gares_routieres.pdf

LES REGLES D'ACCES

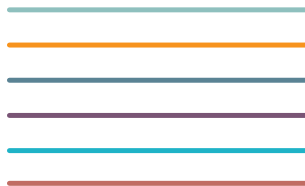
CONTACT : REGLESGARESROUTIERES@AUTORITE-TRANSPORTS.FR

DECISION 2016-101 RELATIVE A LA STRUCTURE-TYPE :

<https://www.autorite-transport.fr/wp-content/uploads/2016/06/Decision-2016-101-Regles-acces-Amenagements-routiers-15-06-2016.pdf>

DECISION 2017-116 RELATIVE AUX REGLES D'ACCES :

<https://www.autorite-transport.fr/wp-content/uploads/2017/10/Avis-2017-116-du-5-octobre-2017-r%C3%A8gles-acc%C3%A8s-tarifcation-gares-routi%C3%A8res.pdf>



11, place des Cinq Martyrs du Lycée Buffon - 75014 Paris
Tél. +33 (0)1 58 01 01 10

 @ART_transports

Retrouvez toute l'actualité, les avis
et décisions, les textes de référence, les notes
de conjoncture et les publications de l'Autorité
sur le site internet

autorite-transport.fr