

Synthèse de la consultation publique

Projets de décisions relatives au registre et à la transmission d'informations par les exploitants d'aménagements de transport routier

L'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières (ci-après « l'Autorité ») a reçu cinq contributions dans le cadre de la consultation publique qui s'est déroulée du 20 octobre au 16 novembre 2017, provenant des sociétés Flixbus et SNCF-C6 (Ouibus), de la Fédération Nationale des Transports de Voyageurs (ci-après « la FTNV »), de SNCF Gares & Connexions et de la Régie Départementale des Transports de la Haute-Garonne.

Le présent document synthétise l'ensemble des contributions reçues¹ et fait état de la manière dont celles-ci ont été prises en compte dans les projets de décisions relatives au registre et à la transmission d'informations par les exploitants d'aménagements de transport routier.

Sommaire

1. SUR LA REVISION DU REGISTRE	2
1.1. Sur le périmètre du registre	2
1.2. Sur la typologie des aménagements routiers proposée par l'Autorité	3
1.3. Sur les informations intégrées au registre	3
1.4. Sur la forme du registre	5
2. SUR LA COLLECTE D'INFORMATIONS	6
2.1. Sur la pertinence d'une collecte d'informations	6
2.2. Sur le périmètre de la collecte d'informations	6
2.3. Sur les informations relatives au volet financier des aménagements de transport routier	6
2.4. Sur les informations relatives aux investissements réalisés au sein des aménagements	7
2.5. Sur les informations relatives à la fréquentation de l'aménagement	8
2.6. Sur les modalités pratiques de la collecte	9

¹ La contribution de la Régie Départementale des Transports de la Haute-Garonne ne porte que sur un seul point (la fréquence et le calendrier de la collecte) et ne sera donc évoquée que dans la partie y afférente.

1. SUR LA REVISION DU REGISTRE

1.1. Sur le périmètre du registre

1.1.1. Synthèse des contributions

Les sociétés Flixbus et SNCF-C6 (Ouibus), la FNTV et SNCF Gares & Connexions approuvent unanimement la délimitation plus restreinte du périmètre des aménagements routiers assujettis à déclaration au registre proposée par l'Autorité, à savoir, « *l'ensemble des aménagements relevant de l'article L. 3114-1 du code des transports, à l'exclusion des aménagements consistant en un ou plusieurs emplacements d'arrêt situés sur la chaussée et destinés aux seuls services de transport conventionnés (urbain, interurbain, scolaire) en application d'un arrêté de police de la circulation et du stationnement* ».

Par souci de cohérence avec la typologie des aménagements routiers proposée par l'Autorité dans le document de la consultation publique, la société Flixbus propose cependant le remplacement du terme « chaussée » par le terme « voirie » dans la définition du périmètre des aménagements routiers assujettis à déclaration au registre rappelée ci-dessus.

Par ailleurs, la société Flixbus s'interroge sur l'obligation qui reposerait sur chaque commune ou établissement public de coopération intercommunale de déclarer au minimum un aménagement de transport routier à l'Autorité. De même, la société SNCF-C6 (Ouibus) souligne l'importance de « *rappeler l'obligation faite aux villes et agglomérations de mettre à disposition des services librement organisés un aménagement, hors ou sur voirie, et de déclarer cet aménagement auprès de l'Autorité* ».

1.1.2. Prise en compte des commentaires par l'Autorité

S'agissant de la terminologie employée dans la définition du périmètre des assujettis à la déclaration au registre, l'Autorité souligne que les termes « chaussée » et « voirie » sont différents, le premier étant défini comme la « *partie (s) de la route normalement utilisée (s) pour la circulation des véhicules* » (article R. 110-2 du code de la route) alors que le second inclut également les accessoires de la voirie (c'est-à-dire les diverses dépendances des voies tels que les parkings ou les trottoirs. C'est donc à dessein que le premier est retenu dans la définition du périmètre des assujettis énoncée dans la décision relative à la tenue du registre.

En ce qui concerne les remarques des sociétés Flixbus et SNCF-C6 (Ouibus), l'Autorité rappelle qu'elle ne peut enjoindre à une collectivité territoriale ou à un établissement public de coopération intercommunale de créer un aménagement de transport routier. Aucune disposition des articles L. 3114-1 et suivants du code des transports ne lui attribue une telle compétence, qui se heurterait au principe de libre administration des collectivités territoriales.

Toutefois, l'autorité investie du pouvoir de police ne peut interdire de façon générale et absolue, sauf circonstances particulières, la circulation des services librement organisés sur le territoire de la commune, ni même la dépose ou la prise en charge des voyageurs. Une telle réglementation municipale ne serait pas « adaptée, nécessaire et proportionnée » au regard de la liberté du commerce et de l'industrie, qui implique notamment que « *les personnes publiques n'apportent pas aux activités de production, de distribution ou de services exercées par des tiers des restrictions qui ne seraient pas justifiées par l'intérêt général et proportionnées à l'objectif poursuivi* » (CE, 23 mai 2012, RATP, req.

n° 348 909, pub. au Leb.), dans la mesure où elle restreindrait excessivement, voire empêcherait, l'exercice d'activités économiques par les opérateurs privés.

1.2. Sur la typologie des aménagements routiers proposée par l'Autorité

Les définitions et la typologie des aménagements routiers proposées par l'Autorité sont accueillies favorablement par les sociétés Flixbus et SNCF-C6 (Ouibus) ainsi que par la FNTV. Elles n'appellent aucune remarque de la part de SNCF Gares et Connexions.

1.3. Sur les informations intégrées au registre

1.3.1. Synthèse des contributions

Les nouvelles informations que l'Autorité envisage d'intégrer au registre n'appellent aucun commentaires de la part de SNCF Gares & Connexions.

La société SNCF-C6 (Ouibus) estime que si les informations contextuelles relatives au mode d'exploitation de l'aménagement routier peuvent être portées à la connaissance de l'Autorité dans le cadre de la collecte d'informations, elles ne devraient pas être intégrées au sein du registre dans la mesure où elles seraient couvertes par le secret des affaires.

La FNTV et la société Flixbus approuvent l'ensemble des informations que l'Autorité envisage d'intégrer au registre et suggèrent par ailleurs l'ajout d'informations complémentaires.

La FNTV suggère que le registre permette à ceux qui le consultent de savoir immédiatement si l'exploitant d'un aménagement déclaré est assujéti ou non à l'obligation de publier des règles d'accès, et que dans l'affirmative, ces règles d'accès soient accessibles depuis le registre. De plus, la FNTV préconise que l'exploitant précise, le cas échéant, les périodes de saturation de l'aménagement déclaré ainsi que le détail de la procédure d'allocation de capacités lorsque l'accès est contrôlé.

La société Flixbus propose l'ajout d'un certain nombre d'informations. Ainsi, s'agissant de l'exploitation de l'aménagement, la société Flixbus propose que soit ajouté un numéro de téléphone de l'exploitant ainsi que, le cas échéant, un contact pour les astreintes et la gestion de crises, disponible 24h/24h et 7j/7j (nom, prénom, société, fonction, numéro de téléphone et adresse électronique). La société Flixbus souhaite qu'en plus des coordonnées du contact opérationnel nominatif soit ajoutée une adresse électronique générique.

S'agissant des caractéristiques de l'aménagement, de son accessibilité et des services proposés en son sein, la société Flixbus suggère que soient notamment intégrées au registre des informations précises sur :

- le mode d'affectation des quais (dynamique, quai fixe attribué à chaque opérateur, quai dédié par activité) ainsi que sur les moyens d'accès à l'aménagement (barrières, lecteur de plaque, badge, agent de permanence, etc.) ;
- les services à destination des entreprises de transport proposés au sein de l'aménagement (notamment la mise à disposition d'espace dédié à la régulation) ;

- la nature des services d'information clientèle (guichet, agent, affichage simple, affichage dynamique, etc.) ;
- l'existence de consignes bagages, et le cas échéant, les horaires auquel ces consignes sont accessibles ;
- l'existence de projets d'évolution de l'aménagement prévus à court-terme, et le cas échéant une description de ces projets.

En outre, la société Flixbus propose que la déclaration soit accompagnée d'un plan et de photographies de l'aménagement.

Enfin, s'agissant de l'existence de liens capitalistiques ou contractuels entre l'exploitant ou le propriétaire de l'aménagement déclaré et des entreprises de transport routier, la société Flixbus propose que les informations ne portent pas exclusivement sur les éventuels liens avec des entreprises de transport interurbain mais également sur les éventuels liens avec des entreprises de transport urbain.

1.3.2. Prise en compte des commentaires par l'Autorité

S'agissant de la remarque formulée par la société SNCF-C6 (Ouibus) relative au fait que certaines informations relèveraient du secret des affaires, l'Autorité relève que les informations devant lui être transmises par les exploitants, en application de la décision sur le registre, sont des informations très générales relatives notamment à l'exploitation de l'aménagement de transport routier directement par la personne publique propriétaire du terrain d'assiette ou à l'exploitation de cet aménagement par un tiers compte tenu de la conclusion d'un contrat administratif. Dans une telle hypothèse, l'Autorité demande à ce que l'exploitant lui indique la nature du contrat conclu.

Un contrat administratif constitue un document administratif soumis au droit d'accès institué par le livre III du code des relations entre le public et l'administration (V. par exemple : CADA, 22 novembre 2012, avis 20123812 : à propos d'un contrat de délégation de service public ; CADA, 27 avril 2017, avis 20170798 : à propos d'un contrat de marché public).

De telles informations relatives au mode d'exploitation de l'aménagement ne sont donc pas couvertes par le secret industriel et commercial.

S'agissant des règles d'accès, l'Autorité rappelle que l'obligation d'édicter de telles règles s'applique à tous les aménagements régulés et que les informations sur les caractéristiques conditionnant la régulation de l'aménagement (accès gratuit/payant, accès libre/sur réservation, ayant ou non fait l'objet d'une demande de desserte par un SLO) seront désormais intégrées au registre. Par conséquent, la connaissance de ces informations apportera la réponse à la question de savoir si l'exploitant de l'aménagement est soumis à l'obligation de publication des règles d'accès, qui en deviendrait donc redondante.

La plupart des informations demandées par la société FlixBus, notamment sur les procédures d'allocation des capacités ou les modalités d'accès physique à l'aménagement (barrières, lecteur de plaque, badge, agent de permanence, etc.), ainsi que la présentation d'un plan et de photos, ont vocation à être présentées dans les règles d'accès aux aménagements et non dans le registre. Ces deux documents répondent à des objectifs différents et ne sauraient être confondus.

Pour les périodes de saturation évoquées par la FNTV, comme indiqué par ailleurs par la société SNCF-C6 (Ouibus), ces données ne sont pas figées dans le temps. Dès lors, une telle information n'a pas sa

place dans le registre, qui a une vocation descriptive. En tout état de cause, ce type d'information aurait vocation à être intégré au sein des règles d'accès aux aménagements.

S'agissant des coordonnées de l'exploitant, l'Autorité considère que la connaissance d'un contact opérationnel est suffisante pour assurer l'accueil des services de transport. Le choix d'assurer une astreinte est propre à chaque aménagement qui communique les informations nécessaires aux transporteurs une fois l'accès formalisé. Il en est de même pour organiser l'affichage signalétique.

En outre, l'Autorité estime que l'information relative aux éventuels liens contractuels ou capitalistiques entre l'exploitant et une entreprise de transport urbain est une information pertinente. Toutefois, elle considère que le nombre d'informations à déclarer au registre est déjà conséquent et intégrera donc cette information relative aux liens de l'exploitant avec des entreprises de transport urbain ou interurbain dans la décision de collecte d'informations.

Enfin, l'Autorité considère que les informations relatives aux espaces dédiés à la régulation et la disponibilité de consignes pour les bagages pour les voyageurs sont des informations pertinentes pour les entreprises de transport. Ces informations seront donc intégrées au registre.

1.4. Sur la forme du registre

1.4.1. Synthèse des contributions

La FNTV et SNCF Gare & Connexion approuvent sans autre commentaire l'évolution du mode de déclaration proposée par l'Autorité. La société SNCF-C6 (Ouibus) approuve également l'évolution proposée sous réserve, néanmoins, d'un traitement et d'une conservation sécurisés des données.

La société Flixbus approuve elle aussi cette évolution et propose de mettre également à jour l'interface du registre proposée sur le site internet de l'Autorité. Soulignant, par ailleurs, que le registre n'est pas à jour et que la décision n° 2016-051 du 13 avril 2016 relative à la tenue du registre public n'apparaît donc pas respectée, elle préconise d'imposer à l'ensemble des exploitants une mise à jour trimestrielle des informations déclarées.

1.4.2. Prise en compte des commentaires par l'Autorité

L'Autorité relève que certains exploitants n'ont pas transmis sans délai à l'Autorité les modifications apportées aux informations déclarées afin de permettre leur mise à jour dans le registre.

Afin de remédier à cette difficulté, l'Autorité met en place un formulaire de déclaration en ligne qui vise à faciliter le mode de déclaration et de modification des informations. Le projet de décision impose aux exploitants la mise à jour au fil de l'eau des informations déclarées. Il n'apparaît donc pas nécessaire à l'Autorité d'imposer à l'ensemble des exploitants la charge d'une mise à jour trimestrielle de leurs informations ou, le cas échéant, de signification de situation inchangée.

Enfin, l'Autorité prend note des suggestions de la société Flixbus en vue d'améliorer l'expérience utilisateur du registre. Il en sera tenu compte, le cas échéant, en cas de refonte de la forme du registre.

2. SUR LA COLLECTE D'INFORMATIONS

2.1. Sur la pertinence d'une collecte d'informations

2.1.1. Synthèse des contributions

Sans que ce sujet ait été soumis explicitement à consultation publique, la société SNCF-C6 (Ouibus) s'est interrogée sur la pertinence d'une collecte complémentaire d'informations au regard de toutes les informations qui seront intégrées au registre.

2.1.2. Prise en compte des commentaires par l'Autorité

L'Autorité souligne le caractère complémentaire entre les informations qui ont vocation à être publiées au sein du registre et les informations plus confidentielles destinées à parfaire la connaissance de l'Autorité sur l'ensemble des aménagements routiers susceptibles d'accueillir des services de transport routier de voyageurs afin de lui permettre d'assurer au mieux ses missions de régulation et d'observation du marché.

2.2. Sur le périmètre de la collecte d'informations

2.2.1. Synthèse des contributions

Sans que ce sujet ait été soumis explicitement à consultation publique, la FNTV a commenté le périmètre de la collecte d'informations. Elle propose de restreindre le périmètre de la collecte aux seuls exploitants soumis à l'obligation d'édicter des règles d'accès.

2.2.2. Prise en compte des commentaires par l'Autorité

L'Autorité rappelle que, conformément à l'article L. 3114-4 du code des transports, seuls les aménagements régulés sont tenus d'édicter des règles d'accès respectant la décision n° 2017-116 du 4 octobre 2017 relative aux règles tarifaires, à la procédure d'allocation des capacités et à la comptabilité propre des aménagements de transport routier. L'objectif de la décision de collecte étant de parfaire la connaissance de l'ensemble des aménagements routiers susceptibles d'accueillir des services de transport routier de voyageurs, son champ d'application est plus large que celui de la décision n° 2017-116 et concerne donc les aménagements régulés et non régulés.

2.3. Sur les informations relatives au volet financier des aménagements de transport routier

2.3.1. Synthèse des contributions

Les informations financières que les exploitants devront transmettre à l'Autorité, telles qu'initialement envisagées par l'Autorité, n'appellent aucun commentaire de la part de la FNTV et de SNCF Gares & Connexions.

La société Flixbus préconise de compléter les informations relatives aux charges d'amortissement en intégrant également la durée d'amortissement envisagée pour chaque type d'immobilisation.

La Régie Départementale des Transports de la Haute-Garonne signale qu'en tant qu'établissement public à caractère industriel et commercial, les comptes de l'année N doivent être approuvés au plus tard le 30 juin de l'année N+1 et que la régie est donc dans l'impossibilité de transmettre à l'Autorité les données financières avant le 31 mars. La régie suggère donc que le délai pour la transmission des informations relatives à l'année N sollicitées par l'Autorité soit porté au plus tôt au 30 juin de l'année N+1.

2.3.2. Prise en compte des commentaires par l'Autorité

L'Autorité estime que la durée d'amortissement n'a pas vocation à être intégrée dans la collecte d'informations mise en place. Si toutefois l'Autorité en avait besoin pour étudier le cas particulier d'un aménagement, elle demanderait cette information par le biais d'une collecte ponctuelle.

S'agissant du délai, l'Autorité accède à la demande de la Régie Départementale des Transports de la Haute-Garonne et décale la date limite au 30 juin de l'année N+1.

2.4. Sur les informations relatives aux investissements réalisés au sein des aménagements

2.4.1. Synthèse des contributions

Les informations relatives aux investissements réalisés au sein des aménagements dont l'Autorité imposera la transmission n'appellent aucun commentaire de la part de la société Flixbus.

La société Flixbus et la FNTV approuvent le choix de proposer une liste d'investissements significatifs plutôt qu'un montant seuil.

Ces deux contributeurs proposent de compléter la liste des investissements significatifs proposés par l'Autorité. La société Flixbus propose l'ajout de la catégorie « Point de restauration » dans la rubrique « Mise en place ou réaménagement important » et la FNTV préconise d'ajouter à la liste des investissements à retenir ceux permettant d'améliorer la sécurité et la sûreté des infrastructures.

La société SNCF-C6 (Ouibus) estime que les informations que l'Autorité envisage de collecter sur les investissements significatifs réalisés au sein des aménagements routiers n'apporteraient qu'une connaissance « très théorique » sur l'état des aménagements en France, et que l'introduction d'un seuil qui déterminerait les investissements significatifs ne permettrait pas d'améliorer une approche qu'elle juge de toute façon peu pertinente.

SNCF Gares & Connexions avertit l'Autorité que l'identification et l'estimation du montant des investissements propres ou affectables aux aménagements routiers représentent une charge de travail considérable.

2.4.2. Prise en compte des commentaires par l'Autorité

L'Autorité rappelle que les informations relatives aux investissements visent principalement à rendre compte de l'évolution des investissements réalisés au sein des aménagements routiers. L'Autorité

considère que le choix de retenir les investissements qu'elle estime significatifs permettra d'atteindre cet objectif.

L'Autorité prend note de la remarque de SNCF Gares & Connexions. Elle rappelle toutefois que la demande de l'Autorité concerne uniquement les investissements réalisés au niveau des aménagements de transport routier et non ceux réalisés dans les gares ferroviaires attenantes. Elle rappelle en outre que conformément à l'article L. 3114-5 du code des transports et à la décision n° 2017-116 du 4 octobre 2017 relative aux règles tarifaires, à la procédure d'allocation des capacités et à la comptabilité propre des aménagements de transport routier, l'exploitant d'un aménagement de transport routier est tenu de mettre en place une comptabilité propre distincte de celle de ses autres activités. L'identification des investissements réalisés au sein des aménagements de transport routier est par ailleurs nécessaire pour pouvoir justifier par la suite les tarifs d'accès applicables.

L'Autorité considère pertinentes les suggestions de recueillir également les informations sur les investissements permettant d'améliorer la sécurité et la sûreté des infrastructures et sur ceux relatifs à un point de restauration et les intègre donc à la décision. S'agissant de ceux relatifs à un point de restauration, ils seront intégrés dans une catégorie « autres aménagements destinés au confort des voyageurs » qui regroupera également les investissements liés à la mise en place ou au réaménagement important d'un bâtiment, d'une zone d'attente, de toilettes etc.

2.5. Sur les informations relatives à la fréquentation de l'aménagement

2.5.1. Synthèse des contributions

Les informations relatives à la fréquentation de l'aménagement dont l'Autorité envisage d'imposer la transmission n'appellent aucune remarque particulière de la part de la société Flixbus.

La FNTV rappelle que le niveau de connaissance des données de fréquentation varie en fonction des exploitants et insiste sur l'importance de la précision selon laquelle les exploitants doivent fournir les éléments en leur possession.

SNCF Gares & Connexion signale que le système d'information actuel ne permet pas d'obtenir un niveau de détail aussi important que celui exigé dans le cadre de la collecte. L'exploitant précise ainsi qu'il est en mesure de fournir le niveau de trafic pour les SLO uniquement et qu'il ne peut proposer des estimations précises et actualisées du nombre de voyageurs en correspondance dans chaque aménagement.

La société SNCF-C6 souligne que les données de fréquentation dépendent d'une saisonnalité et qu'il est par conséquent difficile des données précises et pertinentes sur une année entière sur le nombre de mouvements d'autocars par jour de semaine, par jour de week-end et férié, etc.

2.5.2. Prise en compte des commentaires par l'Autorité

L'Autorité rappelle une nouvelle fois que les exploitants doivent fournir les données de fréquentation en leur possession ou, à défaut, les estimations réalisées (en les justifiant), que ce soit pour les services librement organisés ou les services conventionnés.

En ce qui concerne les informations relatives aux variations saisonnières du profil de la fréquentation des aménagements routiers (heures de pointe, niveau de saturation des capacités, répartition du trafic,

etc.), l'Autorité précise qu'elle attend des exploitants qu'ils transmettent *a minima* des moyennes annuelles par jour de semaine ou par jour de weekend et, s'ils en disposent, de données plus détaillées.

Enfin, s'agissant des aménagements adossés à une autre infrastructure de transport, l'Autorité souligne d'une part qu'il semble pertinent pour l'exploitant de connaître ou d'estimer la part de voyageurs en correspondance, et d'autre part, qu'elle n'exige pas pour cela la réalisation d'une étude dédiée, l'estimation pouvant être réalisée à dire d'expert.

2.6. Sur les modalités pratiques de la collecte

2.6.1. Synthèse des contributions

La FNTV est favorable à la collecte selon les modalités proposées par l'Autorité mais rappelle que les dates à laquelle les informations sont disponibles peuvent varier en fonction des exploitants et appelle à une certaine souplesse de la part de l'Autorité à cet égard.

SNCF Gares & Connexions avertit l'Autorité que la comptabilité propre sera mise en place en 2018 et que les informations financières et d'investissement ne pourront être communiquées qu'à partir de mars 2019.

La société Flixbus propose que la fréquence de la collecte d'informations soit trimestrielle pour les données de fréquentation et semestrielle pour les autres.

2.6.2. Prise en compte des commentaires par l'Autorité

S'agissant du délai, l'Autorité rappelle, comme indiqué au 2.3.2, qu'elle accède à la demande de décaler la date limite au 30 juin de l'année N+1.

Par ailleurs, l'Autorité rappelle que la présente collecte de données est indépendante des exigences de comptabilité propre établies par la décision n° 2017-116 du 4 octobre 2017.

S'agissant de la fréquence de collecte d'informations, l'Autorité estime qu'une périodicité annuelle est suffisante et adaptée aux objectifs fixés et aux contraintes des exploitants.