

Mai 2022

GUIDE DE CONCEPTION ET D'EXPLOITATION DES ÉCO-STATIONS BUS



GUIDE
DE CONCEPTION
ET D'EXPLOITATION
DES
ÉCO-STATIONS
BUS

S O M M A I R E

INTRODUCTION	5
---------------------	---

PARTIE 1 : CONCEVOIR UNE ÉCO-STATION BUS

FICHE 1.1	Comment monter un projet d'éco-station bus	6
FICHE 1.2	Principaux postes de coûts pour estimer le budget de son projet	8
FICHE 1.3	Financements apportés par Île-de-France Mobilités	10
FICHE 1.4	Règles d'implantation d'une éco-station bus dans un pôle d'échanges	11
FICHE 1.5	Comment intégrer l'éco-station bus à son environnement urbain	12
FICHE 1.6	Les différentes manières d'organiser les postes à quai pour répondre aux besoins d'exploitation	15
FICHE 1.7	Comment organiser les circulations sur le site pour assurer la sécurité des usagers	18
FICHE 1.8	Comment informer les voyageurs dans l'éco-station bus	22
FICHE 1.9	Comment améliorer le confort des voyageurs	26
FICHE 1.10	Quels sont les services à prévoir pour les usagers	28
FICHE 1.11	Le traitement particulier de l'intermodalité pour les vélos	30
FICHE 1.12	Comment assurer la sûreté des usagers	33
FICHE 1.13	Quels sont les locaux professionnels à prévoir en éco-station bus	35
FICHE 1.14	Points de vigilance pour garantir l'accessibilité de l'ESB	36
FICHE 1.15	Préconisations d'Île-de-France Mobilités en matière d'éclairage, de traitement des sols, de matériaux et d'aménagements paysagers	37
FICHE 1.16	Préconisations d'Île-de-France Mobilités en matière de performance environnementale	40

PARTIE 2 - EXPLOITER UNE ÉCO-STATION BUS

FICHE 2.1	Les acteurs	44
FICHE 2.2	Les missions de l'exploitant de l'éco-station bus	45
FICHE 2.3	Les modalités pour déléguer l'exploitation d'une éco-station bus avec Île-de-France Mobilités	46
FICHE 2.4	Quels sont les personnels à prévoir en éco-station bus	47
FICHE 2.5	Quels sont les objectifs de qualité de service et comment les évaluer	48
FICHE 2.6	Nos préconisations pour une bonne information des voyageurs	51
FICHE 2.7	Nos préconisations pour l'entretien et la maintenance du patrimoine	52
FICHE 2.8	Quelle tarification pour les services offerts aux transporteurs	53
FICHE 2.9	Quelles sont les obligations imposées par l'Autorité de Régulation des Transports (ART)	54

S O M M A I R E

ANNEXES	56
.....
Liste des éco-stations bus
Services attendus par type d'éco-station bus
Contenu du dossier de demande de subvention pour une éco-station bus
Compte d'exploitation d'une éco-station bus
Règlement intérieur d'une éco-station bus
Structure Inventaire d'une éco-station bus
Convention de Transfert de gestion d'une éco-station bus
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



POURQUOI CE GUIDE ?

Une étude réalisée fin 2016 auprès des usagers des transports en commun sur leur perception des gares routières, a mis en avant de nouvelles attentes en matière de confort, d'information et de services. Par ailleurs, la conception des espaces prônée par le Schéma Directeur des Gares Routières (SDGR) qui date de 2009 se devait d'être complétée pour mieux prendre en compte les exigences accrues en matière environnementale, de valorisation foncière et d'intégration urbaine des projets.

Dans cette perspective, Île-de-France Mobilités a remplacé en mai 2017 le Schéma Directeur des Gares Routières (SDGR) par le Schéma Directeur des Eco-Station Bus (SDESB) dont l'ambition est de transformer les gares routières en pôles de mobilité attractifs avec les priorités suivantes :

- un développement de l'intermodalité avec les nouvelles mobilités telles que le vélo
- une amélioration du confort des usagers par une conception plus qualitative des espaces et l'offre de nouveaux services
- un renforcement des dispositifs contribuant à la sûreté des usagers par le déploiement de la vidéoprotection
- une amélioration de la qualité des services rendus aux usagers par une plus grande responsabilisation des exploitants dans les objectifs à atteindre
- une écoconception des espaces pour en limiter l'empreinte environnementale
- une définition des projets qui concilie mieux les besoins d'exploitation des services de transport avec les souhaits d'aménagement portés par les collectivités

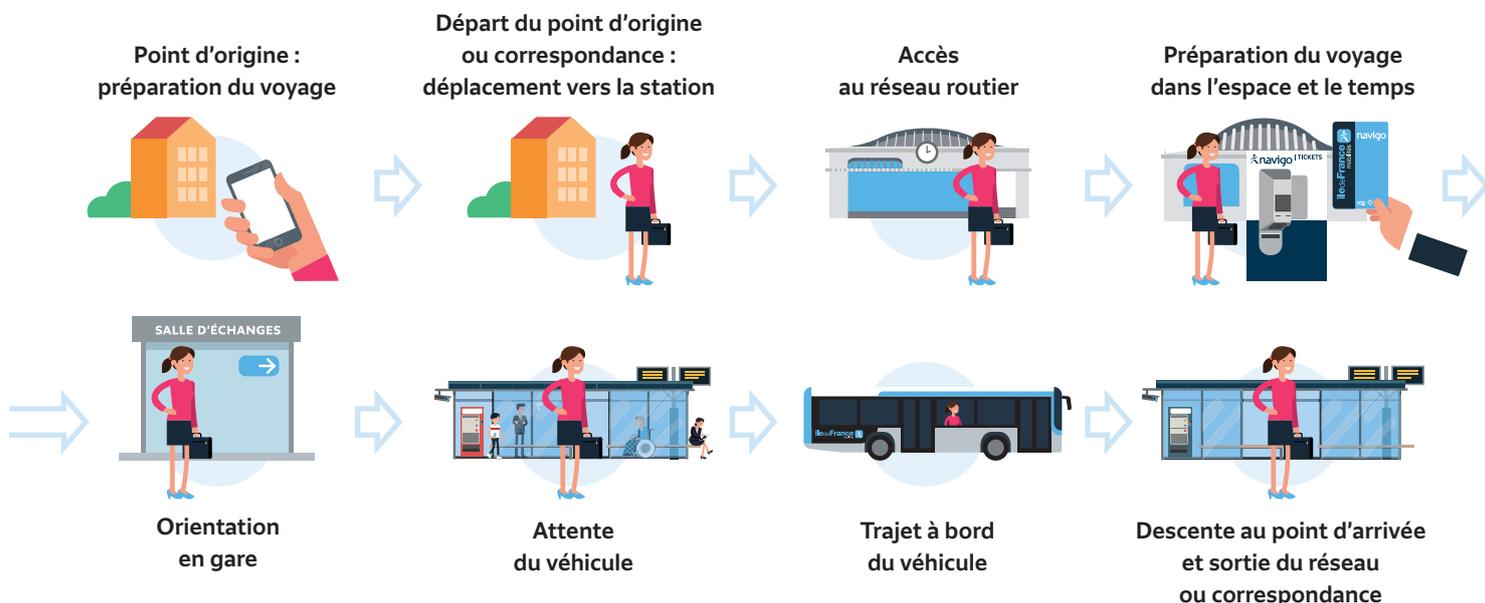


Ce guide s'adresse aux maîtres d'ouvrage et exploitants qui souhaitent s'inscrire dans cette démarche.



COMMENT L'UTILISER ?

Ce guide est constitué de deux parties qui répondent au travers de fiches aux questions que peuvent se poser les maîtres d'ouvrage et exploitants d'éco-stations bus. Chaque fiche contient l'ensemble de l'information nécessaire à sa bonne compréhension de sorte qu'elle peut être consultée indépendamment du reste.



PARTIE 1

CONCEVOIR UNE ÉCO-STATION BUS

FICHE 1.1 Comment monter un projet d'éco-station bus

Île-de-France Mobilités préconise que le projet d'aménagement de l'éco-station bus soit intégré dans une étude de pôle pour que la combinaison de tous les vecteurs de mobilité présents sur le site soit optimale. Dans ce cas, les étapes d'initialisation, d'engagement, d'étude préliminaire de définition, d'étude préliminaire de faisabilité technique et financière sont incluses dans l'étude de pôle (cf. : « Guide de pôle »).

Néanmoins, une approche dédiée est possible dans les cas où seule la problématique de l'intermodalité « Bus/Fer » est détectée ou en cas de risque accidentogène. Les étapes du projet sont alors les suivantes.

ÉTAPES À SUIVRE



INITIATION DU PROJET

- identification de l'opportunité (évolution du réseau de bus et de transport besoin de remise à niveau en termes d'accessibilité PMR et/ou de qualité de service opération de rénovation urbaine, disponibilité foncière...)
- identification du maître d'ouvrage



ENGAGEMENT DU PROJET

- clarification du rôle des acteurs, mobilisation des partenaires
- constitution d'un comité de pilotage
- formalisation des objectifs
- le cas échéant, identification et engagement des procédures concernant le foncier dès cette étape



ÉTUDE PRÉLIMINAIRE DE DÉFINITION DU PROJET (6 À 12 MOIS)

- éventuellement, appel à un prestataire (bureau d'études pluridisciplinaire)
- dimensionnement des besoins avec les opérateurs de transport et Île-de-France Mobilités
- définition du projet (configuration, aménagement, équipement...) au niveau esquisse en cohérence avec les ambitions d'insertion urbaine et/ou du projet de pôle, si existantes
- évaluation des coûts d'investissement et de gestion, des sources de financement
- clarification des domanialités



VALIDATION DE LA FAISABILITÉ TECHNIQUE ET FINANCIÈRE DU PROJET (1 À 6 MOIS)

- vérification de la faisabilité technique du projet sur la base d'un plan au 1/100^e (retournement et giration des bus validés par les opérateurs de transport concernés, accès à la gare routière accessibilité PMR et sécurité des cheminements...)
- estimation des coûts de portage du projet, d'investissement et d'exploitation
- vérification des conditions réglementaires (environnement, patrimoine, etc.)
- validation du montage du projet : maîtrise foncière, propriété de la gare routière, maîtrise d'ouvrage des travaux, gestion de l'éco-station bus, montage juridique et financier du projet
- validation des modalités de mise en œuvre envisagées éventuellement, ajustement et finalisation



PRÉPARATION DE LA MISE EN ŒUVRE ET ÉTUDES D'EXÉCUTION (12 À 18 MOIS)

- engagement de la procédure de maîtrise du foncier (PLU, acquisition ou mise à disposition du foncier...)
- le cas échéant, établissement des démarches nécessaires d'un point de vue réglementaire (environnement, patrimoine, permis d'aménager, permis de construire, etc.)
- études avant-projet et projet (désignation éventuelle d'un maître d'œuvre)
- planning opérationnel des études et travaux
- définition des modalités de fonctionnement de l'éco-station bus en phase travaux (déplacements d'arrêts de bus, aménagements et signalétique provisoires, communication préalable communication de chantier)



BOUCLAGE DU FINANCEMENT DU PROJET SUR LA BASE DES ÉTUDES DE NIVEAU AVP (6 À 12 MOIS)

- présentation du dossier technique à Île-de-France Mobilités (demande de subvention)
- conventionnement avec Île-de-France Mobilités



TRAVAUX (12 À 36 MOIS)

- préparation des travaux : rédaction du DCE, mise en concurrence, désignation des entreprises
- réalisation des travaux
- suivi et contrôle de l'exécution des travaux
- réception des travaux



DÉSIGNATION GESTIONNAIRE

(voir Partie 2 : « Exploiter une éco-station bus »)

LES ACTEURS DU PROJET

Quatre acteurs principaux : le maître d'ouvrage (propriétaire de l'éco-station bus), l'exploitant de l'éco-station bus existante, Île-de-France Mobilités et les transporteurs (cf. : fiche 2.1 « Les acteurs »)

Dans le cas où le maître d'ouvrage du projet n'est pas un EPCI et qu'il en existe un, celui-ci doit être associé afin de :

- rechercher des mutualisations avec des équipements dont il a la charge (autres éco-station bus, Parkings Relais, stationnements vélos...)
- participer au financement du projet



LA STRUCTURE DE PILOTAGE

La structure de pilotage du projet est généralement constituée dans le cadre d'une démarche de pôle engagée préalablement aux études de conception de l'éco-station bus.

Il s'agit de :

- prendre en compte les souhaits et contraintes de tous les acteurs concernés par le projet **pour définir le programme fonctionnel**
- bâtir un projet de manière concertée **pour en garantir l'acceptabilité**
- bénéficier de l'expérience des acteurs **pour minimiser les risques**

FICHE 1.2 Principaux postes de coûts pour estimer le budget de son projet

Il est à noter que les études préliminaires (définition et faisabilité) sont prises en charge en avance de phase par le maître d'ouvrage et bénéficient de subventions spécifiques. Ils ne sont pas comptabilisés dans le coût de l'opération dont les principaux postes sont les suivants :

POSTES D'INVESTISSEMENT	
ÉTUDES	Les études d'avant-projet et de projet
	La maîtrise d'ouvrage
TRAVAUX	La maîtrise d'œuvre
	Les acquisitions foncières et libération des emprises
	Installation du chantier (dont clôture, signalisation...)
	La déviation des réseaux des concessionnaires
	L'assainissement : <ul style="list-style-type: none"> fourniture et pose de canalisations ouvrages sur collecteurs (regards de visite, raccordement aux collecteurs existants, bouche avaloir, regard à grille) mise à niveau de regard
	Les travaux préparatoires « Libération des emprises » : <ul style="list-style-type: none"> démolition (chaussée, trottoir...) dépose de bordure et de caniveaux démolition de maçonnerie dépose de tampon et grille, de barrières, de mobilier urbain, de signalisation verticale essouchement d'arbres
	Les ouvrages d'art (si présents)
	La plateforme
	Les revêtements
	La voirie et espaces publics (hors plateforme bus) : <ul style="list-style-type: none"> dressement des fonds de forme matériaux de surface (grave ciment, grave bitume, béton bitumineux, béton, pavés...) bordures
	L'éclairage public : <ul style="list-style-type: none"> dépose de candélabres fouilles sur trottoirs boîtes de jonction, massifs, armoires EP fourniture et pose des supports d'éclairage public raccordement sur le réseau existant, raccordement des abris et locaux
	La signalétique et la signalisation : <ul style="list-style-type: none"> signalisation horizontale (lignes continues, discontinues, zébras, passages piétons) signalisation verticale (signalisation de police, supports et panneaux) signalisation directionnelle (barrière piéton, bande podotactile) signalétique parcours voyageur (signalétique intermodalité, signalétique de jalonnement)
	Le mobilier : <ul style="list-style-type: none"> abris voyageur assises poubelles poteau d'arrêt totem

TRAVAUX

Les équipements :

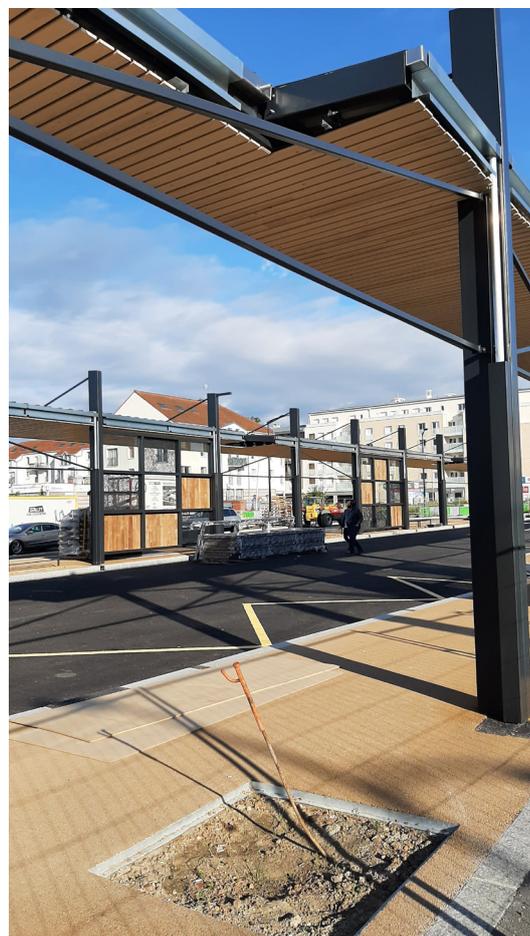
- panneau général des prochains départs
- distributeur(s) de titres de transport
- borne(s) d'information voyageur
- point accueil/information
- caméras d'exploitation
- caméras de vidéoprotection
- bornes de gel
- borne de recharge de véhicule électrique
- arceaux pour stationnement 2 roues

Les locaux :

- salle de pause
- bureau régulateur
- accueil des voyageurs
- sanitaires
- consigne sécurisée pour stationnement vélo
- espaces commerciaux

Les espaces verts

Les opérations induites



FICHE 1.3 Financements apportés par Île-de-France Mobilités

Un projet de réaménagement d'éco-station bus s'intègre généralement dans un démarche de pôle qui peut bénéficier des aides suivantes :

FINANCEMENT D'ÎLE-DE-FRANCE MOBILITÉS PAR PHASE DE PROJET		
	DISPOSITIF D'INTERMODALITÉ	PARTICIPATIONS FINANCIÈRES
ÉTUDES	Études préliminaires	100 % dans la limite de 100 000 €
	Avant-projet	70 % avec prise en charge dans le cadre d'un conventionnement à part pour les opérations importantes ou intégrées rétrospectivement dans le dossier de demande de subvention
TRAVAUX	Éco-station bus et aménagements bus	70 % du coût de l'opération (dans le périmètre opérationnel de l'étude du pôle)
	Chemins piétons et cyclables entre les différents équipements d'intermodalité et entre ces équipements et la gare/station	Jusqu'à 70 % du coût de l'opération (dans le périmètre opérationnel du pôle)
	Parcs relais	Cf. : Schéma directeur des Parcs Relais
	Stationnement vélo	Cf. : « Schéma directeur stationnement vélo »
	Équipements techniques (caméras, IV, confort et accessibilité)	Jusqu'à 100 %

FICHE 1.4 Règles d'implantation d'une éco-station bus dans un pôle d'échanges



VISIBILITÉ DEPUIS LE BÂTIMENT VOYAGEUR DE LA GARE FERRÉE ET LES AUTRES COMPOSANTES DU PÔLE

Visualiser l'éco-station bus depuis le bâtiment voyageur de la gare ferrée et les autres composantes du pôle d'échanges permet au voyageur d'organiser mentalement sa correspondance et de ressentir plus justement le temps de correspondance et la complexité du parcours.

FACILITÉ D'ACCÈS PAR LE RÉSEAU ROUTIER

Le choix de localisation d'une éco-station bus doit prendre en compte la facilité d'accès du site par les transports collectifs routiers, afin de permettre de :

- **réduire** les temps d'accès à la gare pour les voyageurs
- **garantir** un maximum de régularité des réseaux de bus, pour lesquels les éco-stations bus sont souvent des points de départ des lignes
- **minimiser** les kilomètres supplémentaires engendrés par la desserte de l'éco-station bus et le retournement des lignes en terminus

Dans cette perspective, il importera d'examiner le tracé des lignes de bus et cars en amont du projet, et si nécessaire, de :

- **dédoubler** l'éco-station bus de part et d'autre des voies ferrées
- **d'isoler** un arrêt du reste de l'éco-station en portant une attention particulière au jalonnement et à l'information des voyageurs
- **de réfléchir**, en concertation avec les gestionnaires de voirie compétents, à des évolutions locales du plan de circulation permettant de faciliter l'accès des bus à l'éco-station bus (inversions de sens unique, création d'un contresens bus...)

FACILITÉ D'ACCÈS POUR LES PIÉTONS ET MODES ACTIFS

Le choix de localisation doit aussi prendre en compte la facilité d'accès des piétons et autres modes actifs, car elle conditionne en partie la perception de confort de l'éco-station bus.

Pour cela, les critères à prendre en compte sont :

- **visibilité** de l'éco-station bus dans l'espace urbain
- **accessibilité** nécessitant le moins d'effort physique possible (absence de dénivelé en particulier)
- **cheminements** identifiables et sécurisés

CORRESPONDANCES LES PLUS COURTES AVEC LES AUTRES COMPOSANTES DU PÔLE D'ÉCHANGES

Pour faciliter les correspondances, il est souhaitable que les cheminements entre les différentes composantes du pôle d'échanges soient physiquement les plus courts et les plus sécurisés.

En particulier, la proximité entre l'éco-station et l'accès à la desserte ferrée est un critère essentiel permettant de minimiser l'impact des correspondances sur le ressenti des voyageurs.

L'organisation de correspondances sans traversées piétonnes permet aussi de sécuriser les cheminements des voyageurs.

En cas de dénivelés, ce sont des liaisons légères et fiables qui seront privilégiées : les liaisons mécaniques (ascenseurs, escaliers mécaniques) ne seront mises en œuvre que lorsque d'autres solutions ne seront possibles.

En effet, le bon fonctionnement de tels équipements nécessite des moyens importants en phase de gestion (coût de la maintenance mais aussi veille technique et gestion des dysfonctionnements...) et leur indisponibilité, même de courte durée, dégrade temporairement l'accessibilité des réseaux.



FICHE 1.5 Comment intégrer l'éco-station bus à son environnement urbain

Pour traiter cette question, il est nécessaire d'avoir précédemment défini le programme fonctionnel de l'éco-station bus.



S'ADAPTER AU FONCIER DISPONIBLE

Dans des espaces peu contraints, il est facile pour le maître d'ouvrage de réaliser l'équipement sur du foncier dédié accolé au système de transport lourd.
 Dans des espaces plus contraints, le maître d'ouvrage devra alors envisager soit :

- un projet imbriqué dans l'espace urbain qui préserve la cohérence des services de l'éco-station bus, tout en la « fondant » dans l'espace public
- un projet en superposition sur ou sous le système de transport urbain

RESPECTER LES PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT RETENUS POUR LE SITE PAR LES COLLECTIVITÉS

Suivant les ambitions des collectivités, on distingue trois principes d'aménagement pour les éco-stations bus :



L'éco-station « Signal »
 qui s'affirme dans le paysage.



L'idée est de concevoir un élément architectural de l'éco-station bus permettant au voyageur d'identifier immédiatement le lieu et sa fonction. Cela peut passer par exemple, par la mise en place d'un visuel/totem spécifique et/ou du traitement particulier de l'auvent/abri des postes à quai.



L'éco-station « Espace public »
 (espace vert ou minéral)



L'idée est de réaliser un équipement en immersion, qui par sa conception limite son empreinte dans l'espace public et offre un espace d'attente mais aussi un espace de vie et de flânerie.



L'éco-station « Programme urbain »
 en mutualisation (tout ou partie) intégrée dans une structure mixte par exemple un programme urbain d'habitation, bureaux et/ou commerce.



L'idée, en particulier en milieu contraint est d'imbriquer certaines fonctions de la station bus en rez-de-chaussée du programme urbain. Il peut s'agir :

- des fonctions de reprise/dépose,
- des fonctions de régulation.

	AVANTAGES	CONTRAINTES	POINTS D'ATTENTION
<p>Éco-Station « Signal » affirmée</p> <p>AFFIRMATION Des stations bus qui font lieux / signal</p>	<ul style="list-style-type: none"> entité qui fonctionne aussi bien en cœur de ville que dans un pôle gare une attractivité et une lisibilité de la fonction bus marquée 	<ul style="list-style-type: none"> la gestion des positions de régulation 	<ul style="list-style-type: none"> qualité formelle de la structure mais aussi intégration au système urbain : un îlot ouvert et en dialogue sur son contexte la sécurisation des flux piétons : espace partagé et/ou bonne indication des traversées piétonnes coût d'entretien et de maintenance confort des usagers dans un rapport d'échelle adapté
<p>Éco-Station « Espace public » en immersion</p> <p>IMMERSION Des stations bus comme des lieux publics multimodaux</p>	<p>Fonction transport assimilée au milieu urbain :</p> <ul style="list-style-type: none"> valorisation de la continuité urbaine compacité de la fonction bus 	<ul style="list-style-type: none"> des voies dédiées bus : largeur de voirie disponible une dispersion de l'offre bus : visibilité de l'ensemble des arrêts et de la billettique 	<ul style="list-style-type: none"> lisibilité de l'éco-station bus dans l'espace urbain surtout si dispersée lisibilité des informations et du système d'orientation voyageur : plan, signalétique... qualité des espaces notamment lorsque l'ensemble du système bus est intégré : qualité de l'espace public et régulation des flux
<p>Éco-Station « programme urbain » (mutualisation)</p> <p>MUTUALISATION Des stations bus intégrées dans une structure mixte</p>	<ul style="list-style-type: none"> mutualisation du foncier et des services : coûts partagés 	<ul style="list-style-type: none"> gestion des interfaces à établir (entretien, maintenance) 	<ul style="list-style-type: none"> lisibilité de la station bus dans l'espace mutualisé lisibilité des informations et du système d'orientation voyageur : appréhender tous les postes à quai autour d'un bâtiment par exemple investissement à qualité égale entre le projet architectural et l'espace au sol qualité des espaces notamment lorsque l'ensemble du système bus est intégré : luminosité, ambiance... capacité d'évolution du système

ANTICIPER L'AVENIR... SANS POUR AUTANT SURDIMENSIONNER

Pour permettre une relative pérennité aux projets, il est nécessaire d'envisager leur dimensionnement en intégrant les évolutions de desserte projetées à court et moyen terme.

En cas d'évolution inscrite au plan de transport de la desserte de la gare, le projet devra intégrer les besoins supplémentaires.

Pour les projets d'évolution de desserte moins aboutis, des solutions intermédiaires pourront être envisagées.

Une évolution ultérieure de l'implantation des postes à quai peut être envisagée, par exemple, un quai accueillant initialement trois postes à quai standards peut être aménagé à terme pour accueillir deux postes à quai pour véhicule articulé.

Afin d'anticiper l'avenir, une réserve foncière peut également être constituée en continuité avec l'éco-station bus. Une telle réserve foncière peut être valorisée par un aménagement paysagé ou une utilisation provisoire. Son aménagement et son intégration à l'éco-station bus pourront donner lieu à une subvention au titre de l'extension de l'éco-station bus.



DÉPORTER LA RÉGULATION SI NÉCESSAIRE ET POSSIBLE

C'est une solution particulièrement adaptée aux gares interurbaines pour lesquelles les temps de régulation sont plus longs. Cette organisation permet de réduire l'espace de l'éco-station bus à l'espace nécessaire aux fonctions commerciales (descente et prise en charge des voyageurs), et ainsi de localiser l'éco-station bus au plus près des générateurs à desservir malgré un espace limité.

Une telle organisation ne peut s'envisager que dans des cas limités, où :

- des espaces pour la régulation sont disponibles à proximité de l'éco-station bus
- la fiabilité de la liaison entre l'espace de régulation et l'éco-station bus est garantie (ex. : site propre)

Une telle dissociation a par exemple été opérée au niveau des éco-stations bus de Massy ou encore de Melun gare (interurbaine, côté sud). Dans ces deux cas, la régulation des bus/cars s'effectue au niveau d'espaces situés à proximité de l'éco-station bus, soit, dans le cas de Massy, dans un parking, soit, dans le cas de Melun, sur une voirie adjacente.



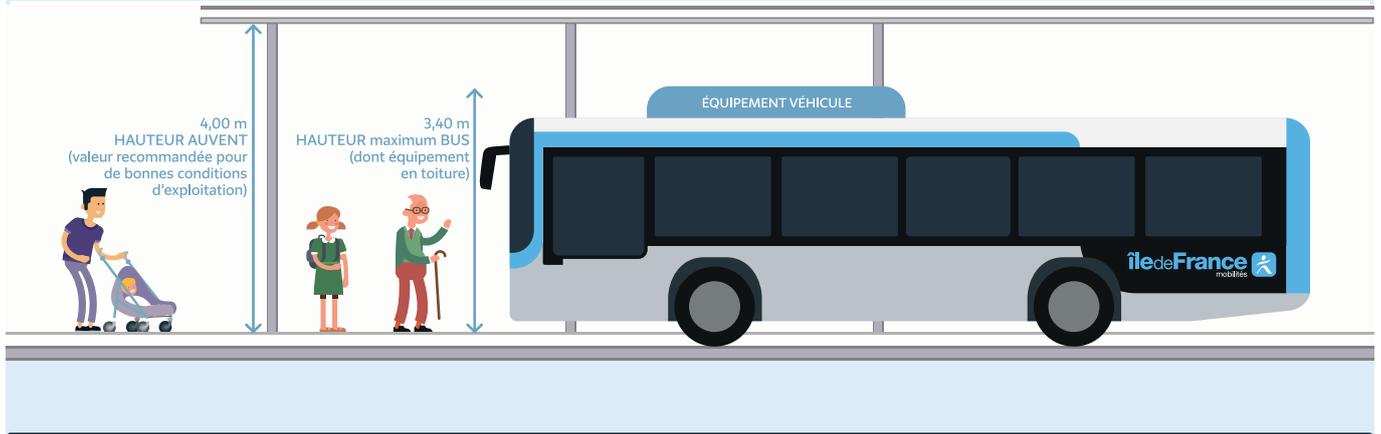
FICHE 1.6 Les différentes manières d'organiser les postes à quai pour répondre aux besoins d'exploitation

Pour traiter cette question, il est nécessaire d'avoir précédemment défini le programme fonctionnel de l'éco-station bus.

F O C U S

CONTRAINTES DE HAUTEUR DES AUVENTS À LA SUITE DE LA TRANSITION ÉNERGÉTIQUE DES VÉHICULES

Pour accueillir des véhicules avec des équipements en toiture, les auvents qui protègent les voyageurs sur les quais doivent avoir une hauteur minimale de 4 mètres.



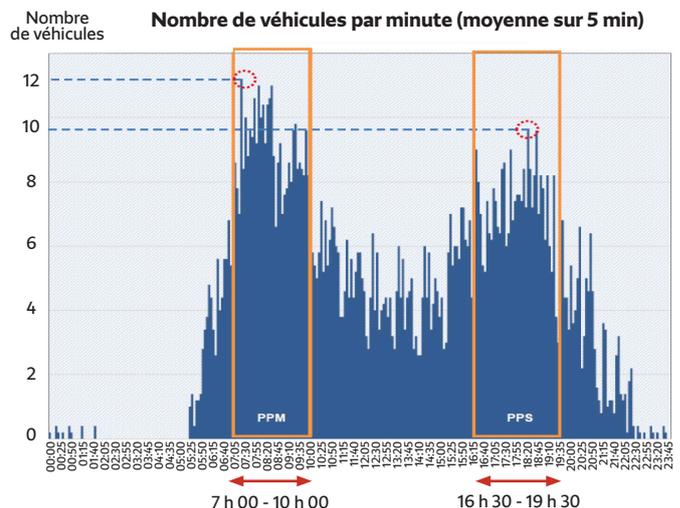
VÉRIFIER LA BONNE ÉVALUATION DU NOMBRE DE POSTES À QUAI NÉCESSAIRES

Le nombre de postes à quai nécessaires à l'éco-station doit être déterminé en fonction :

- du nombre de lignes actuelles et à venir desservant l'éco-station bus
- de la répartition entre lignes en passage et lignes en terminus
- du nombre de mouvements par ligne en heure de pointe
- des besoins de régulation, notamment pour les lignes en terminus,
- du type de matériel roulant (standard, articulé, bi-articulé...)
- des possibilités de mutualisation des postes à quai pour plusieurs lignes

Si l'ensemble de ces éléments doit être intégré dans le calcul de dimensionnement, seul l'établissement d'un diagramme des mouvements à l'heure de pointe la plus chargée permettra de déterminer précisément les besoins.

Ce diagramme doit tenir compte des temps de battement des bus en terminus (fournis par les opérateurs) et des temps de passage qui sont par défaut fixés à 20 secondes (cf. diagramme ci-dessous établi par Ingérop sur l'éco-station bus de Versailles-Chantiers).



RÉPARTIR LES QUAIS EN FONCTION DE LA CONFIGURATION DE L'ESPACE DISPONIBLE

<p>QUAI CENTRAL</p>	<p>Cheminements piétons interne Echanges bus-bus</p>	<p>Liaison piétonne avec le tissu urbain environnant Nécessité de cisaillement des bus</p>
<p>QUAIS LATÉRAUX</p>	<p>Réduisent les traversées piétonnes Liaisons avec le tissu urbain environnant</p>	<p>Les correspondances bus-bus Les espaces de retournement pour l'exploitation</p>
<p>QUAIS EN ÉPIS</p>	<p>Lisibilité de l'affectation des quais Facilitent l'exploitation</p>	<p>Cheminements piétons Aménagement complexe pour mettre en accessibilité</p>

POSITIONNER LES POSTES À QUAIS SUIVANT LEUR FONCTION

- **dépose et/ou reprise des voyageurs** : au plus près de l'entrée de la gare du réseau ferré ou des principaux générateurs d'intermodalité avec les lignes concernées. Ces postes peuvent être mutualisés entre plusieurs lignes pour permettre un gain de place
- **régulation** : à proximité de la salle de pause des conducteurs





ORGANISER DES SUCCESSIONS DE POSTES À QUAIS SUR UN MÊME LINÉAIRE POUR OPTIMISER L'ESPACE

Deux configurations sont possibles :

- en dents de scie (ou à redans)
- en ligne droite (ou linéaire)

ADAPTER LES DISTANCES ENTRE POSTES À QUAIS À LA GESTION DE LA DESSERTE

Les implantations de type resserré ou semi-lâche ne sont adaptées qu'à des postes à quais en ligne avec des quais mutualisés car elles nécessitent un accostage en file indienne pour assurer l'accessibilité des véhicules.

Les implantations de type lâche sont adaptées à toutes les configurations mais sont les plus consommatrices d'espace. Dans tous les cas, le dimensionnement des implantations de postes à quai doit correspondre au gabarit des véhicules accueillis.

	Arrivée d'un véhicule entre deux autres véhicules	Sortie d'un véhicule entre deux autres véhicules	Distance entre deux véhicules stationnés
<p>IMPLANTATION RESSERRÉE</p>			1 m
<p>IMPLANTATION SEMI-LÂCHE</p>			3 m
<p>IMPLANTATION LÂCHE</p>			15 m (linéaire)

PRÉFÉRER LA MUTUALISATION À UNE AFFECTATION DYNAMIQUE DES QUAIS

Dans la recherche de compacité des aménagements, Île-de-France Mobilités privilégie la mutualisation des quais à leur affectation dynamique, car l'affectation dynamique :

- n'est pas adaptée à la forte fréquence des lignes de bus en heure de pointe
- est contraire aux usages du mode et peut générer une « insécurité »



FICHE 1.7 Comment organiser les circulations sur le site pour assurer la sécurité des usagers

Dans l'éco-station bus, la structuration de l'espace doit favoriser la séparation des flux et donc l'emprunt d'un itinéraire spécifique pour chaque mode. Dès l'accès au site, il s'agit d'organiser cette séparation des circulations en aménageant des itinéraires sécurisés et signalisés conduisant vers les principaux lieux de destination (accueil, quais...).

UNE INTERDICTION DE CIRCULATION POUR LES VOITURES PARTICULIÈRES, VÉHICULES DE LIVRAISON ET TAXIS SUR LES PISTES DE L'ÉCO-STATION BUS

Les forces de sécurité (police) doivent être sollicitées en cas de circulation ou stationnement, de voitures particulières, de véhicules de livraison ou de taxis sur les pistes de l'éco-station bus et un dispositif de vidéo-verbalisation peut être déployé en cas d'abus récurrents.



DES CIRCULATIONS PIÉTONNES SÉCURISÉES

Les déplacements piétons sont à regarder de manière approfondie, les risques étant de plusieurs types :

- **collision** avec les véhicules
- **chute** sur la chaussée
- **heurts** avec des obstacles fixes

La circulation des piétons est exclusivement autorisée sur les zones d'accès prévues à cet effet. Elle est strictement interdite sur les aires de stationnement et de manœuvre des véhicules.

Les flux piétons doivent être le plus directs possible et avec des distances de déplacements réduites. Si le tracé des lignes de désir (cheminement le plus court) ne peut être respecté, il est nécessaire de prévoir des aménagements permettant de contraindre les flux piétons. En effet, en l'absence d'aménagements contraignants, les flux piétons s'établissent généralement au niveau des cheminements les plus courts.

Les parcours réservés aux piétons doivent être sécurisés et lisibles grâce :

- au respect des dimensions minimales (de largeurs et gabarits notamment)
- à la mise en place d'un jalonnement
- à l'utilisation de matériaux spécifiques permettant de bien identifier le cheminement
- à la limitation des dénivellations pour éviter les chutes et permettre l'accès aux PMR
- à la mise en place d'un éclairage adapté
- à l'emplacement et aux caractéristiques du mobilier urbain

Le mobilier urbain ne doit pas réduire le cheminement.

Les éléments de mobilier (signalisation routière, information, mât d'éclairage public, corbeilles de propreté, bancs...) doivent être regroupés sur un même support tant que possible (supports existants pour toute implantation nouvelle) tout en prenant garde à ne pas créer la confusion d'une multiplicité de signaux ou panneaux... Ainsi, il est conseillé de fixer les éléments de mobilier, éclairage inclus, sur les façades des bâtiments lorsque cela est possible.

Il s'agit de minimiser les croisements de flux entre les piétons et les véhicules, pour les croisements ne pouvant être évités, ceux-ci doivent être :

- bien identifiés, tant pour les piétons que pour les conducteurs
- correctement protégés
- aménagés pour faciliter la visibilité
- avec des distances de traversées piétonnes réduites au minimum



DES PARCOURS CONFIGURÉS POUR LIMITER LES RISQUES D'ACCIDENT

Le parcours et le sens de circulation des véhicules doivent être lisibles et facilement identifiables par les voyageurs. Dans cette perspective, le plan de circulation des véhicules doit limiter et éviter :

- les manœuvres
- les retournements
- les marches arrière (interdites en Île-de-France)
- les entrées/sorties communes

À noter que l'état de la voirie, son revêtement, son nivellement comme la bonne évacuation des eaux de pluie sont des éléments contribuant à la sécurité des circulations.

UNE LIMITATION DE LA VITESSE DES VÉHICULES À L'INTÉRIEUR DE L'ÉCO-STATION BUS

D'une manière général, il est préconisé de limiter la vitesse à 30 km/h au maximum.

Pour inciter les conducteurs à respecter cette vitesse limitée dans la station, garante de la sécurité des déplacements, sont nécessaires à la fois :

- des mesures réglementaires prises et inscrites dans le règlement intérieur de l'éco-station bus et complétées par une signalétique adéquate sur le site
- des aménagements limitant la vitesse : en dimensionnant au plus juste les voies de circulation et les aires de manœuvre, en évitant les longues lignes droites

Ces aménagements de voirie peuvent être de deux types :

- dispositifs d'alerte : bande rugueuse, bande colorée, aménagements paysagers
- contraintes géométriques : rétrécissement de chaussée, chicanes, avancées de trottoirs, écartement d'une voie de circulation au droit des sorties de piétons

LA SUPPRESSION DES CROISEMENTS DE FLUX AVEC LES DÉPLACEMENTS À VÉLO

Des stationnements vélos sous forme d'abris ou d'espaces fermés et sécurisés peuvent être implantés sur ou aux abords des éco-stations bus. Cependant, la circulation des vélos est interdite au sein de l'éco-station bus. Aucune bande ou piste cyclable ne devra être aménagée sur la chaussée dédiée aux bus.

L'accès aux stationnements vélos ne devra pas venir perturber les flux piétons ni gêner la circulation des bus. Les cyclistes devront mettre pied à terre de la rue jusqu'aux espaces de stationnements, bien que des situations intermédiaires (avec pistes ou bandes cyclables) puissent être envisagées si l'espace le permet.

F O C U S

DIAGNOSTIC DES FLUX ET DES CIRCULATIONS

L'établissement d'un schéma des circulations précisant les différents mouvements en présence permet une bonne analyse des flux sans laquelle on s'expose à des dysfonctionnements dans l'organisation des circulations et à des conflits d'usage dangereux.

Cette analyse des flux est structurante parce qu'elle participe de l'organisation fonctionnelle de l'éco-station bus et des circulations. Elle permet de hiérarchiser les flux pour éviter les conflits entre les différents modes.

Lors de l'élaboration de ce schéma, on évitera la superposition des flux bus, VL, piétons et cycles et on y identifiera les croisements des zones de circulations.

UN ÉCLAIRAGE QUI CONTRIBUE À LA SÉCURITÉ DES CIRCULATIONS NOCTURNES

Dans l'ensemble des éco-station bus, un éclairage doit être prévu pour assurer la sécurité lors de son fonctionnement nocturne. Les niveaux d'éclairage à retenir sont définis par la norme **NF EN 13201 « Éclairage public »** qui tient compte des derniers objectifs en matière d'économies d'énergie et de protection de l'environnement. Dans cette optique, est recommandée par Île-de-France Mobilités l'utilisation de LED et de dispositifs de modulation d'éclairage en fonction des besoins.

ESPACES	ÉCLAIREMENT MOYEN À RETENIR D'APRÈS NF EN 13201
Circulation piétonne cheminement principal	50 lux
Circulation piétonne parc de stationnement	20 lux
Stationnement véhicules	20 lux

Extrait Fiches pratiques AFE – 2019-2020. Association française de l'éclairage

Pour l'éclairage des pistes de l'éco-station bus, une attention particulière doit être portée :

- au droit des postes à quai pour permettre un accostage précis garant de l'accessibilité PMR de la desserte
- sur les traversées piétonnes pour en maximiser la visibilité

Pour l'éclairage des cheminements piétons, une attention particulière doit être portée :

- à la visibilité de la signalétique et des supports d'information
- à leur repérage

Enfin, au-delà des préoccupations fonctionnelles, l'éclairage peut être utilisé comme un élément contribuant à améliorer l'ambiance et l'image de l'éco-station bus. (Cf : fiche 2.9 « Comment améliorer le confort des voyageurs »).

Que l'éclairage soit fourni par la lumière du jour, l'éclairage électrique ou une combinaison des deux, il est recommandé de confier l'étude à un éclairagiste, afin de mettre en œuvre un plan d'éclairage optimisé.

UNE SIGNALISATION DE SÉCURITÉ

La signalisation de sécurité peut se présenter sous plusieurs formes : panneau, couleur, signal lumineux ou acoustique, marquage au sol...

La lecture des panneaux doit être possible de jour comme de nuit grâce à un éclairage artificiel suffisant ou à une signalisation rétro-réfléchissante.

La signalisation verticale peut être avantageusement complétée par une signalisation horizontale adaptée.

À cet effet, le marquage au sol peut être matérialisé, par exemple, par des :

- **bandes blanches** pour guider la trajectoire et délimiter les aires de circulations des véhicules
- **bandes jaunes zébrées** pour signaler des obstacles ou des zones de danger
- **logos de mode**

Signalétique de sécurité :

Sécurité incendie + Interdiction



Rouge-coquelicot_fc
Pantone 485C
CO M100 J94 NO
R255 V20 B0
RAL -
RAL DS 030 50 60

Sécurité + Sortie de secours + Premier secours



Vert-foncé_fc
Pantone 341C
C100 M24 J87 NO
RO V100 B60
RAL 6016
RAL DS 160 40 55

Obligation



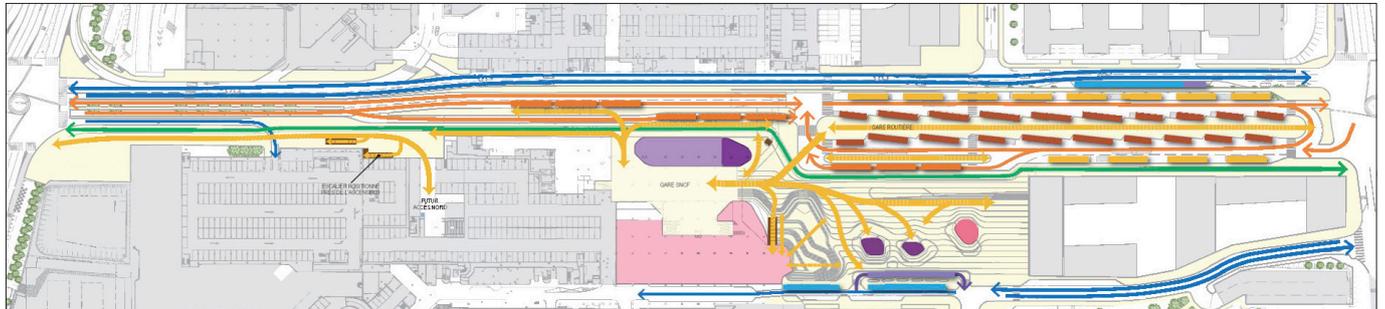
Bleu-foncé_fc
Pantone 293C
C100 M54 J0 NO
RO V85 B200
RAL -
RAL DS 260 30 35

Danger et Avertissement

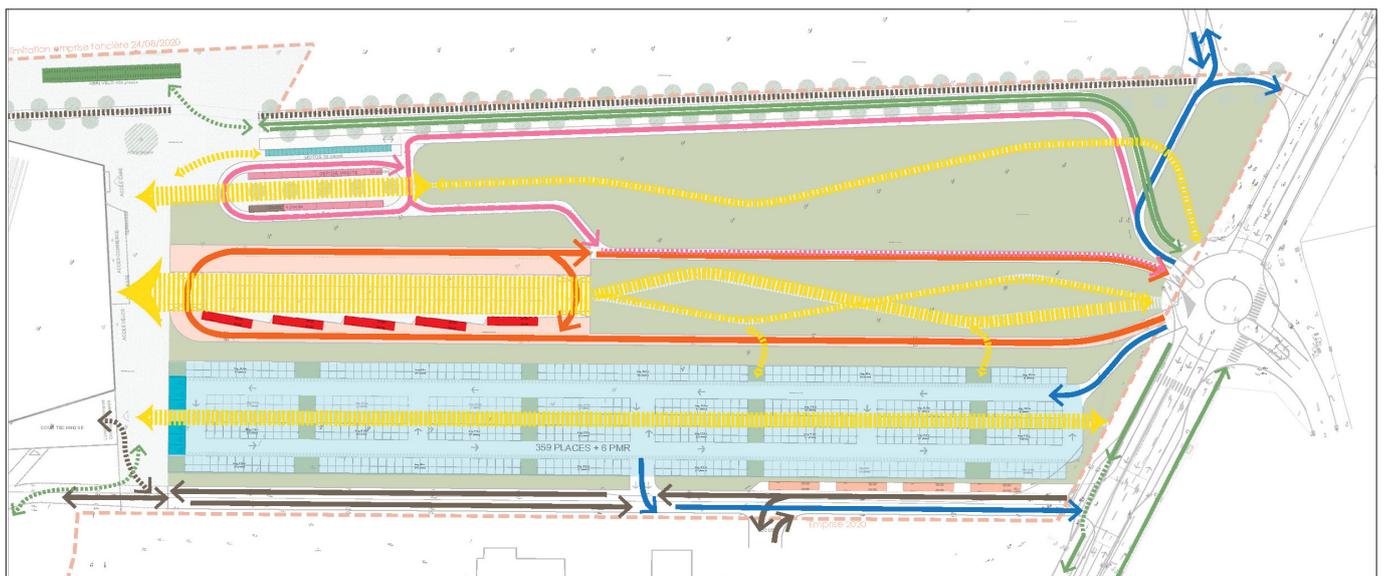


Jaune-vif_fc
Pantone 116C
CO M19 J100 NO
R255 V190 B0
RAL 1023
RAL DS 080 80 9C

PLAN DE CIRCULATION



- | | | | | |
|------------------------|---------|------------------|-----------------|---|
| — CHEMINEMENTS PIÉTONS | — VÉLOS | — TÊTE DE LIGNE | — TAXIS | — BOUTIQUES, TRANSPORTS, SERVICES VÉLOS |
| — ESCALIERS/ASCENSEURS | — BUS | — DÉPOSE-BUS | — DÉPOSE-MINUTE | — RESTAURATION, COMMERCES |
| | — TAXIS | — RÉGULATION BUS | | |
| | — VP | | | |



FICHE 1.8 Comment informer les voyageurs dans l'éco-station bus

L'information voyageur mise en place dans l'éco-station bus doit permettre de :

- mettre en valeur l'offre de transport
- construire une continuité de service dans le pôle d'échanges
- diminuer l'impact des situations perturbées
- donner une information accessible à tous les usagers

UNE INFORMATION ADAPTÉE AU BESOIN DU VOYAGEUR

Pour l'information des voyageurs dans l'éco-station bus, on distingue trois types d'espaces fonctionnels :

- les seuils d'entrée/sortie
- les espaces d'accueil et/ou d'échange
- les postes à quai et espaces d'attente

À chaque espace fonctionnel correspondent des besoins d'informations spécifiques :

• seuil d'entrée/sortie :

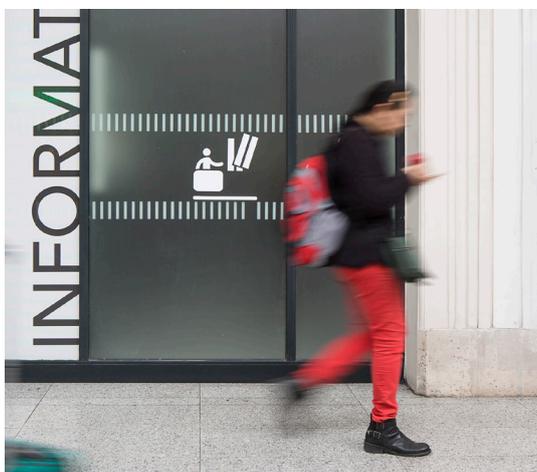
- orientation vers son quai de départ dans l'éco-station bus
- orientation vers une correspondance dans le pôle mais hors éco-station bus
- orientation vers la destination de son trajet qui est à proximité du pôle
- offre de transports et de services disponibles,
- perturbations impactant les lignes de bus ou les réseaux en correspondance

• espace d'accueil et/ou d'échange :

- offre de transports et de services disponibles
- coût du trajet
- orientation vers son quai de départ dans l'éco-station bus
- orientation vers une correspondance dans le pôle mais hors éco-station bus
- orientation vers la destination de son trajet qui est à proximité du pôle
- perturbations impactant les lignes de bus ou les réseaux en correspondance

• poste à quai et espaces d'attente :

- identification du quai et des lignes desservant le quai
- horaires et plans des lignes desservant le quai
- temps d'attente
- perturbations impactant les lignes de bus ou les réseaux en correspondance



Ci-dessous les supports d'information préconisés par d'Île-de-France Mobilités pour répondre à ces besoins

ESPACES FONCTIONNELS	SUPPORTS D'INFORMATION
Seuil d'entrée/sortie dans l'éco-station bus	Nom éco-station bus et nom commune si pas présente dans nom éco-station
	Indices des lignes qui desservent l'éco-station bus
	Informations relatives aux services disponibles en dehors des horaires d'ouverture du bâtiment
	Plan de lieu = plan du pôle qui intègre le positionnement des lignes sur les postes à quai
	Information statique sur les perturbations prévues et imprévues
Espace d'accueil ou d'échange	Plan de proximité = plan de quartier
	Plan de lieu = plan du pôle qui intègre le positionnement des lignes sur les postes à quai
	Plan région
	Fiches horaires et plans de lignes > au format dépliant
	Signalétique de jalonnement pour orienter vers les quais, correspondances et services
	Afficheur dynamique des prochains départs des lignes desservant l'éco-station bus (multi-transporteur si nécessaire)
	Dispositif sonore > pour les informations concernant l'éco-station bus et à diffuser à l'ensemble des voyageurs (en expérimentation)
	Information statique sur les perturbations prévues et imprévues
	Règlement intérieur de l'éco-station bus
Postes à quai et espaces d'attente	Signalétique d'identification > indices des quais et des lignes les desservant
	Afficheur dynamique des prochains départs pour chaque ligne desservant le poste à quai (multi-transporteur si nécessaire)
	Diffuseur sonore (synchronisé avec l'information de l'afficheur dynamique)
	Information statique sur les perturbations prévues et imprévues
	Fiche(s) horaire et plan(s) des lignes desservant le quai

UNE SIGNALÉTIQUE ET UN JALONNEMENT PRÉSENTS TOUT AU LONG DU PARCOURS VOYAGEUR

La signalétique a pour but de rassurer et d'aider le voyageur à s'orienter dans son parcours. Elle permet notamment de le guider vers :

- les espaces fonctionnels de l'éco-stations bus, entrée/sortie, espace d'accueil et poste à quai
- les autres modes en intermodalité sur le pôle
- les services disponibles dans l'éco-station bus type toilettes, parc à vélo, vente de billets...



Pour faciliter sa bonne compréhension, son format a été uniformisé par Île-de-France Mobilités pour tout le réseau de transport francilien, lien ci-dessous :

https://eu.ftp.opendatasoft.com/stif/PrescriptionsSignaletiques/IDFM_03_Prescriptions-signaletiques_1c.pdf

DES PLANS D'INFORMATION ET DE REPÉRAGE CONFORMES AU SCHÉMA DIRECTEUR DE L'INFORMATION VOYAGEUR



Plan du Pôle de Massy-Palaiseau

Plan de lieu

On entend par « lieu » un pôle d'échange ou un lieu de transport complexe (point de correspondance important d'un réseau comportant au minimum une éco-station bus, une station de métro ou une gare ferroviaire). Le plan de lieu est un plan multi-transporteurs et multimode.

Il présente les points de repère et de service du pôle ainsi que les axes de circulation permettant le passage de l'espace public aux réseaux de transports. Sur ce plan, les quais de l'éco-station sont indiqués avec leur indice et les lignes qui y sont affectées.

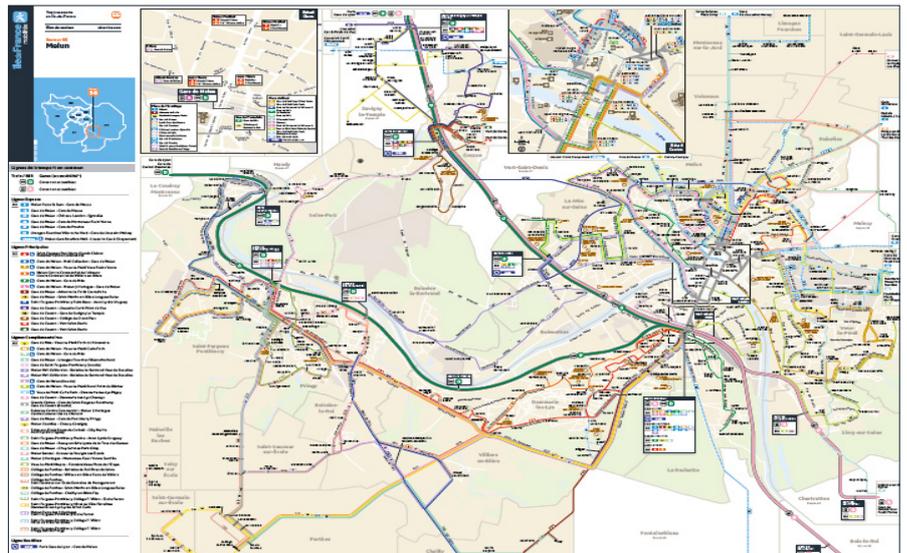
Le plan permet également de présenter l'offre de mobilité alternative (modes actifs) et autres services disponibles inscrits ou articulés autour de l'environnement du pôle.

Plan de bassin/secteur

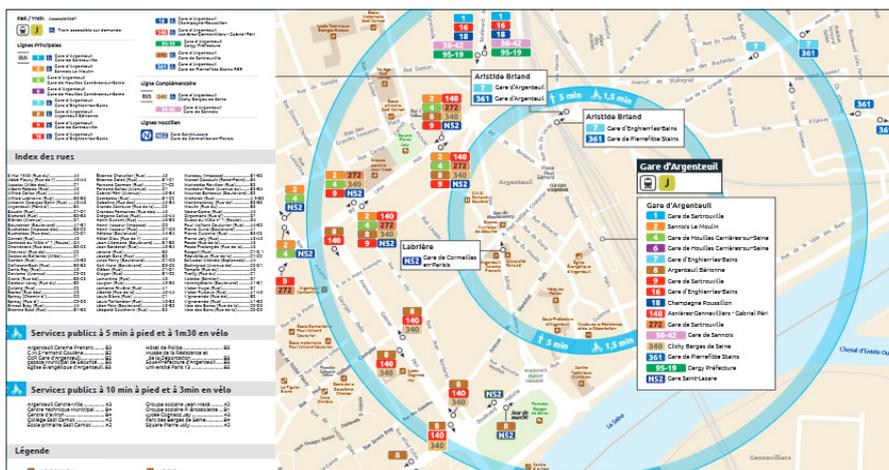
Il faut entendre par bassin ou secteur, un territoire défini par une desserte homogène et cohérente en transports collectifs.

Le plan de bassin/secteur permet au voyageur :

- de connaître l'offre multimode et multi-transporteurs à l'échelle de son bassin
- de préparer son trajet en identifiant les différents itinéraires possibles pour choisir une modalité de déplacement,
- d'ajuster ou de réassurer ses choix, notamment en situation de perturbation du réseau



Plan du réseau de Melun



Plan de quartier / Gare d'Argenteuil

Plan de proximité

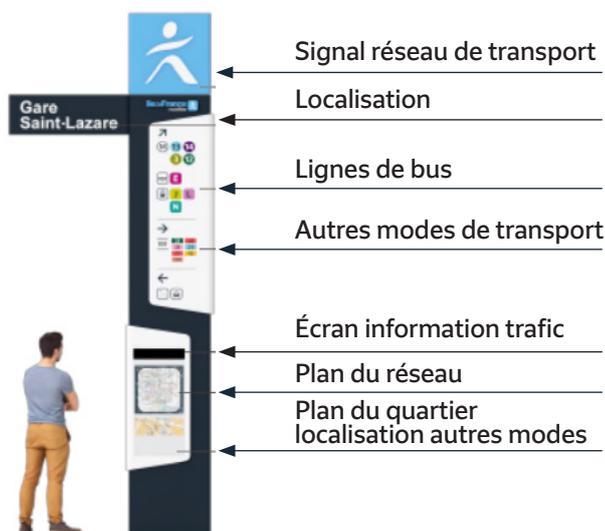
Le plan de proximité ou plan de quartier est un plan multi-transporteurs et multimode qui présente l'environnement urbain autour de l'éco-station bus et les points d'accès au réseau de transport et aux autres services de mobilité (dont les modes actifs) inscrits dans son environnement proche.

La dimension du périmètre de « proximité » à prendre en compte pour décrire les alentours est fonction de la densité des territoires couverts.

LA MISE EN PLACE DE TABLEAU(X) GÉNÉRAL(AUX) DES DÉPARTS

Le tableau général des départs est un écran d'information voyageur qui affiche en temps réel les prochains départs et les perturbations affectant les lignes desservant l'éco-station bus. Ce support d'information dynamique est multi-transporteurs.

Il peut être positionné dans les espaces d'accueil ou d'échanges de l'éco-station bus. En cas de perturbation ou de desserte alternative, il permet au voyageur d'optimiser son temps de trajet.



LE DÉPLOIEMENT D'INFRASTRUCTURES PERMETTANT UN AFFICHAGE D'INFORMATION EN TEMPS RÉEL AU POINT D'ARRÊT

L'information dynamique au point d'arrêt est de la responsabilité de l'exploitant de l'éco-station bus mais son propriétaire doit fournir, pour chaque point d'arrêt, les accès au réseau pour ce faire.



Marquage mode (Métro)

Implantation parvis

Marquage mode (Exemple : station vélo, taxi)

FICHE 1.9 Comment améliorer le confort des voyageurs

La transformation d'une gare routière en éco-station bus se traduit notamment par une amélioration significative du confort des espaces.



DES ESPACES D'ATTENTE BIEN DIMENSIONNÉS ET CONFORTABLES

Visibilité des postes à quai

Les postes à quai doivent être visibles depuis les espaces d'attente et à défaut, une information voyageur en temps réel doit permettre d'y remédier.

Par ailleurs, ces espaces doivent éviter l'isolement ou le confinement (murs opaques et accès unique par exemple).

Dimensionnement en fonction de l'importance de la desserte et du temps d'attente

Il convient de prévoir le dimensionnement en fonction de la desserte bus et des temps d'attente : **plus le temps d'attente est long, plus l'espace doit être vaste.**

Protection des intempéries et de la chaleur

L'espace d'attente doit apporter aux voyageurs :

- une protection des intempéries,
- de l'ombrage apporté notamment par les plantations

Une ambiance apaisée et sécurisante

Les leviers pour offrir cette ambiance apaisée et sécurisante au voyageur sont de :

- **soulager sa fatigue physique avec :**
 - des assises offrant différentes possibilités de postures
 - un niveau sonore abaissé par rapport à celui de l'environnement urbain
- **le rassurer avec :**
 - une vue dégagée sur l'espace environnant
 - au moins 2 accès différenciés à l'espace d'attente
 - un espace lumineux, propre et ordonné
 - un espace surveillé
- **lui permettre de réaliser d'autres activités avec des services complémentaires**
(cf. : Fiche 1.10 « Quels sont les services à prévoir pour les usagers »)



DES MOBILIERS ADAPTÉS AUX ESPACES ET AUX BESOINS

Des mobiliers adaptés aux espaces, robustes et faciles d'entretien

Le mobilier se doit d'être cohérent avec l'aménagement de l'éco-station bus :

- mobilier adapté aux espaces : fauteuils pour espace de type salon, appuis ischiatiques et/ou bancs sous abris
- mobilier avec des formes douces et facile à entretenir
- réceptacles à déchets permettant aux voyageurs de jeter leurs débris et ainsi, d'améliorer la propreté dans l'éco-station bus

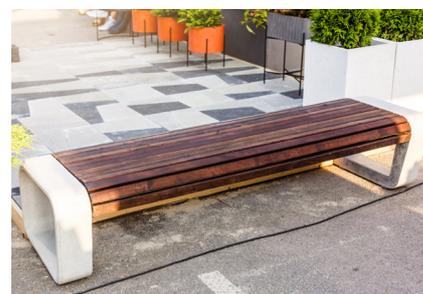
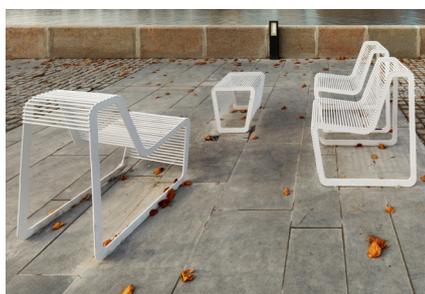


Une diversité d'assises pour répondre aux besoins du plus grand nombre

Pour garantir une attente vécue de la manière la plus positive possible, les espaces d'attente doivent proposer des assises et former une combinaison pour que le plus grand nombre puisse en profiter. Il s'agit d'offrir le choix dans la diversité des types de mobilier assis et debout.

Différentes typologies d'assise et de dispositifs, accompagnant le repos ou l'activité lors des temps d'attente, sont proposées :

- assis-debout
- appuis ischiatiques
- assises individuelles avec et sans dossier
- accoudoirs/supports pour aider à se relever
- bancs avec séparateur, pour groupe de personnes
- assises à plusieurs hauteurs pour enfants et parents
- table haute



Leur design ne doit pas favoriser les usages abusifs, là où l'espace est contraint (position allongée, par exemple). La solution assis-debout contribue au confort d'attente sans dégrader la circulation des voyageurs.

FICHE 1.10 Quels sont les services à prévoir pour les usagers

UN ACCUEIL ET UNE INFORMATION SUR SITE OU EN DISTANCIEL

En dehors des supports d'information présentés en Fiche 1.8 : « Comment informer les voyageurs dans l'éco-station bus », des agents peuvent accueillir et informer les voyageurs aux heures de pointe. (Cf. : Fiche 2.4 « Quels sont les personnels à prévoir en éco-station bus »).

Lorsqu'ils sont présents sur site, ils doivent disposer d'un espace identifié et facilement repérable.

DES SERVICES À LA MOBILITÉ QUI FAVORISENT L'INTERMODALITÉ

Il s'agit de nouveaux services qui permettent d'accroître l'attractivité des transports en commun en favorisant leur intermodalité avec :

- les modes actifs par notamment le développement de parcs à vélos sécurisés (cf. : Fiche 1.11 « Le traitement particulier de l'intermodalité pour les vélos »)
- les taxis ou les solutions d'autopartage et de covoiturage *via* des espaces dédiés
- les véhicules personnels avec des parcs relais

SERVICES À LA MOBILITÉ SELON LES TYPOLOGIES D'ÉCO-STATIONS BUS

SERVICES À LA MOBILITÉ		ÉCO-STATION BUS		
		D'intérêt régional	Majeure	Locale
Niveau de service	Stationnements vélos	X	X	X
	Dépose-minute	X	X	X
	Taxis	X	X	X
	Stationnements 2 RM	X	X	
	Parc relais (covoiturage, recharge électrique)	X	X	
	Stationnement dédié autopartage avec borne de recharge électrique	Suivant opportunité	Suivant opportunité	

DES SERVICES COMPLÉMENTAIRES QUI AMÉLIORENT LE CONFORT D'ATTENTE

Ces services sont complémentaires de l'offre de transports et l'opportunité de leur développement s'apprécie à l'échelle du pôle et de son environnement immédiat. Ils permettent d'accroître le confort des usagers en période d'attente.

Au-delà d'un accès wifi gratuit, il s'agit notamment de :

- **services « à installer en priorité » tels que :**
 - **toilettes publiques** avec point d'eau potable et espace de change
 - **prise USB** pour recharge d'appareil électronique
 - **distributeur de gel** (suivant besoin...)
- **services « plus » tels que :**
 - **conciergerie / objets trouvés**
 - **restauration / paniers urbains** sous la forme d'automates de denrées alimentaires, de snacks ou cafés, qui donnent la possibilité au voyageur de s'offrir une boisson ou un encas en attendant son bus. Ces commerces peuvent également permettre de faire des courses du quotidien et ainsi intégrer dans les habitudes des voyageurs un autre lien que celui du transport avec l'éco-station bus
 - **point de retrait colis sous la forme de consignes** sans besoin de personnel
 - **animations éphémères** pour rendre l'éco-station bus vivante et plus intégrée à la vie locale. Conditionnées par l'espace disponible dans l'éco-station, ces animations ne doivent pas entraver l'accessibilité des cheminements et la sécurité des voyageurs
 - **borne de recharge de véhicule électrique**



F O C U S

UNE IDENTITÉ DES MARQUES INTÉGRÉE À LA CHARTE ÎLE-DE-FRANCE MOBILITÉS

Concernant les espaces commerciaux concédés non liés à la mobilité (restauration, par exemple) au sein du parcours voyageur, Île-de-France Mobilités préconise une identité de marque la plus neutre possible (marques commerciales en noir, blanc ou gris, par exemple).

Il est important de veiller à éviter une accumulation des services et des marques qu'il faudra contenir / organiser pour ne pas contraindre le parcours voyageur.

L'objectif est qu'elles n'interfèrent ni avec le « guidage » du voyageur dans le réseau Île-de-France Mobilités, ni avec l'information voyageur ni avec les services de mobilité et l'interopérabilité.

FICHE 1.11 Le traitement particulier de l'intermodalité pour les vélos

Île-de-France Mobilités est engagé dans le financement de stationnements vélo aux abords des gares depuis 2001. Le premier Schéma directeur du stationnement vélo en gares et en stations (SDSV) a été adopté en 2011.

Entre 2011 et 2020, le dispositif dit « Véligo » a permis la création de 10 000 places.

En 2020, de nouvelles orientations en matière d'équipement, de parcours client, de communication, de gouvernance et de financement ont été adoptées avec pour objectif d'équiper toutes les gares et stations franciliennes et d'atteindre 140 000 places à horizon 2030. Le nouveau nom du dispositif est « Parking Vélos Île-de-France Mobilités ».

Les projets d'éco-station bus permettent de :

- questionner le besoin de stationnement vélo à l'échelle du pôle
- profiter d'opérations d'aménagement pour y répondre

F O C U S

LE SCHÉMA DIRECTEUR DU STATIONNEMENT VÉLO EN GARES ET EN STATIONS (SDSV) DE 2020 ET SON CAHIER DE RÉFÉRENCES TECHNIQUES

Les préconisations relatives au stationnement vélo financé par Île-de-France Mobilités sont organisées en quatre volets couvrant l'ensemble des champs d'action liés à la mise en œuvre de ces équipements :

- volet infrastructure,
- volet exploitation,
- volet communication,
- volet gouvernance et financement.

La fiche ci-après reprend les principales prescriptions. Tout stationnement vélo implanté aux abords des éco-stations bus devra respecter les préconisations du SDSV et du cahier de références techniques associé.

DES PARCS DE STATIONNEMENT BIEN DIMENSIONNÉS

Les espaces de stationnement financables par Île-de-France Mobilités peuvent être de deux types :

Des Parkings Vélos en accès libre

Ces stationnements doivent être abrités et situés dans une zone éclairée. L'arceau est le mobilier à privilégier pour pouvoir accrocher le cadre et les roues en 3 points. Il est aussi possible d'implanter des racks en double étage pour augmenter le nombre de places.



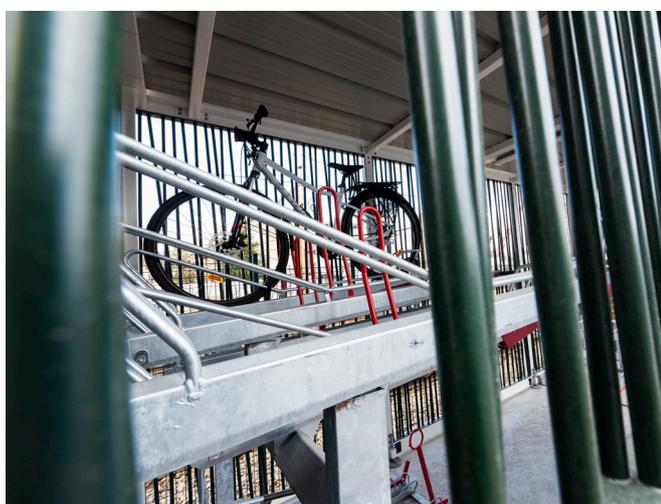
Des Parkings Vélos sous forme d'espaces fermés et sécurisés

L'espace est éclairé et dispose, de préférence, de mobilier en double rack. Accessible avec le pass Navigo, ce service est payant (sauf pour les abonnés annuels au réseau de transport en commun).



Les ratios ci-dessous permettent de définir les surfaces nécessaires par place pour aménager un Parking Vélos. Selon le type de mobilier sélectionné, il faut prévoir un espace de dégagement et/ou un espace de circulation. La combinaison des deux types de stationnement est possible.

	ESPACE DE STATIONNEMENT	ESPACE DE DÉGAGEMENT
Place en arceau (un niveau)	0,90 m ²	1,00 m ²
Place en arceau (double rack)	0,40 m ²	0,60 m ²



DES PARCS DE STATIONNEMENT ROBUSTES ET SÛRS

Les éléments de conception et équipements à privilégier dans les deux types de Parkings Vélos (fermés/sécurisés et en libre-accès) sont décrits dans leur cahier de références techniques. Leur conception doit également intégrer certaines mesures pour lutter contre les risques de vol et de vandalisme :

- résistance des parois et du toit
- garantie de sécurité de la porte d'accès (système par ventouse plutôt que gâche)
- garantie d'un espace minimal entre la porte et le seuil
- système d'alerte de l'exploitant en temps réel en cas d'intrusion ou de tentative d'ouverture frauduleuse de porte
- alarme en cas d'intrusion frauduleuse, etc., également décrits dans le cahier de références techniques

DES PARCS DE STATIONNEMENT À L'ESTHÉTIQUE SOIGNÉE

Un rendu architectural soigné permet de faire de l'espace sécurisé une véritable entité de l'éco-station bus avec un double objectif, fonctionnel et esthétique. Quel que soit le type d'habillage, il doit permettre un visuel sur l'intérieur depuis l'extérieur afin d'instaurer un sentiment de sécurité/sûreté pour les usagers. Tous les éléments relatifs à l'aspect visuel des Parkings Vélos sont décrits dans leur cahier de références techniques. L'habillage doit être conforme à la charte graphique et design des Parkings Vélos fournie à titre gracieux par Île-de-France Mobilités. Des outils de communication et de promotion du service sont aussi intégrés à cette charte.

DES PARCS DE STATIONNEMENT EXTENSIBLES

Si l'emprise foncière à disposition le permet, le maître d'ouvrage doit prévoir une possible extension des Parkings Vélos en cas de saturation de l'équipement. Dans cette perspective, des réserves foncières pour le phasage des stationnements cycles peuvent être constituées dès la première demande de subvention.

DES STATIONNEMENTS VÉLO AU PLUS PRÈS DES ACCÈS AUX GARES

Les Parkings Vélos doivent être implantés au plus près des accès à la gare/station et dans un rayon maximal de 70 mètres (pouvant aller exceptionnellement jusqu'à 100 m, dans des cas décrits dans le Cahier de références techniques). En fonction des caractéristiques du site, il est conseillé d'implanter les Parkings Vélos au plus près des flux voyageurs pour leur conférer une bonne visibilité et ainsi augmenter leur attractivité. Avec l'appui des propriétaires fonciers, il s'agira de valider le meilleur emplacement possible en fonction de l'accessibilité (distance, absence de marche), de la taille du Parking Vélos à mettre en place, des projets du propriétaire sur les emprises disponibles et des montants de la redevance foncière.

En fonction des disponibilités, l'emplacement du stationnement peut donc être prévu :

- **sur le site même de l'éco-station bus**
Cette solution bénéficie d'un emplacement optimal tout en étant un outil de communication par son rendu visuel
- **dans les rues adjacentes** lorsque le trottoir est très large ou **en lieu et place de stationnement voitures**
- **dans des bâtiments préexistants ou projetés, éventuellement dans des parkings relais**
Un bon jalonnement et une bonne signalétique seront nécessaires à l'identification de ces espaces



DES SERVICES COMPLÉMENTAIRES

La liste des équipements et services obligatoires ou recommandés (exemple : station de gonflage, pied de réparation, bornes de recharge pour vélos à assistance électrique, stationnements pour vélos spéciaux, etc.), figure au sein du cahier de références techniques. Elle peut varier selon le dimensionnement de l'équipement.

DES PARCS FACILES D'ACCÈS

Autour du pôle

La mise en valeur et l'attractivité des Parkings Vélos passent par l'aménagement d'itinéraires cyclables dans un rayon de 3 km autour du pôle (distance moyenne de rabattement à vélo).

Cette réflexion s'engage dans le cadre d'une planification globale de la politique cyclable. La Région Île-de-France peut subventionner ce type d'étude et les réalisations. Dans le cadre d'une étude de pôle, Île-de-France Mobilités peut subventionner des aménagements cyclables dans un rayon de 300 m autour de la gare.

Accessibilité de proximité aux Parkings Vélos Île-de-France Mobilités

Les stationnements vélos devront être accessibles dans de bonnes conditions de cohabitation avec les piétons. Si l'espace disponible est suffisant, une continuité de l'aménagement cyclable en provenance de la voirie pourra être matérialisée au sol jusqu'aux parcs à vélos.

Dans le cas contraire, des pictogrammes vélos et chevrons pourront être appliqués au sol pour prévenir les piétons de la présence probable de cyclistes.



UNE SIGNALISATION DES PARKINGS VÉLOS ÎLE-DE-FRANCE MOBILITÉS

La signalisation de position de l'équipement est obligatoire. Il s'agit de l'ensemble des mesures mises en place à destination du public pour faire connaître l'existence et la localisation du parc de stationnement dans son environnement immédiat. Île-de-France Mobilités a défini une charte design qu'il sera obligatoire de respecter.

La signalisation de police (réglementaire) est obligatoire dans le cadre d'un aménagement cyclable mais ne concerne pas directement la mise en œuvre du SDSV.

FICHE 1.12 Comment assurer la sûreté des usagers

Les dispositifs de surveillance et de sécurité doivent garantir la sûreté des biens et des personnes et être efficaces contre le vandalisme et les dégradations.

Objectif 1

Garantir la sécurité

Il s'agit aussi de traiter le sentiment d'insécurité ressenti par les usagers, reposant notamment sur la qualité des espaces, la clarification et la communication explicite des règles d'usage et de comportements attendus dans les espaces publics de transport.

Ces dispositifs sont à adapter d'une part en fonction de l'éco-station bus et d'autre part en cohérence avec les politiques locales en la matière.

Objectif 2

Mettre en place des dispositifs de sûreté adaptés

En fonction du contexte, la nécessité de déployer les différents dispositifs permettant d'assurer la sûreté des usagers nécessite une attention particulière notamment dans les cas suivants :

- si l'éco-station bus est isolée : implantation hors pôle ou hors tissu urbain, sans commerces à proximité...
- si la conception de l'éco-station bus est peu favorable au sentiment de sécurité : peu compacte, mal éclairée...
- si, dans son ensemble, le contexte urbain d'implantation est générateur d'un sentiment d'insécurité

Objectif 3

Faire respecter le règlement intérieur

Les usagers et le personnel doivent se conformer strictement aux consignes, indications ou avis qui leur seront donnés par l'exploitant de l'éco-station bus soit par voie d'affichage, soit verbalement par l'intermédiaire du personnel de l'éco-station bus.



Ces dispositifs peuvent concerner :

- la présence de personnel dédié à la fonction de sécurité (maître-chien, fonctionnement en tournée ou présence permanente...)
- la mise en place de vidéosurveillance
- l'éclairage
- des locaux sécurisés (notamment les stationnements vélos)
- l'installation de bornes d'appel

GÉNÉRALISATION DE LA VIDÉOPROTECTION

La vidéoprotection est un équipement systématique dans les stations régionales. Sur les stations majeures et locales, le déploiement de cet équipement est recommandé par Île-de-France Mobilités mais reste à confirmer par le maître d'ouvrage. Si le maître d'ouvrage ne confirme pas l'opportunité, il doit *a minima* intégrer des fourreaux de réserve pour un déploiement ultérieur. La vidéoprotection doit être systématisée sur l'ensemble des espaces vélos fermés et sécurisés.

La pose de systèmes de vidéoprotection dans un espace public doit faire l'objet d'une information auprès des personnes susceptibles d'être filmées, au moyen de panneaux affichés en permanence, de façon visible, dans les lieux concernés, et compréhensibles par tous les publics.

Ils doivent *a minima* comporter, outre un pictogramme représentant une caméra qui indique que le lieu est placé sous vidéoprotection :

- les finalités du traitement installé
- la durée de conservation des images
- le nom ou la qualité et le numéro de téléphone du responsable/du délégué à la protection des données (DPO)
- l'existence de droits « Informatique et libertés »
- le droit d'introduire une réclamation auprès de la Commission Nationale de l'Informatique et des Libertés (CNIL), en précisant ses coordonnées

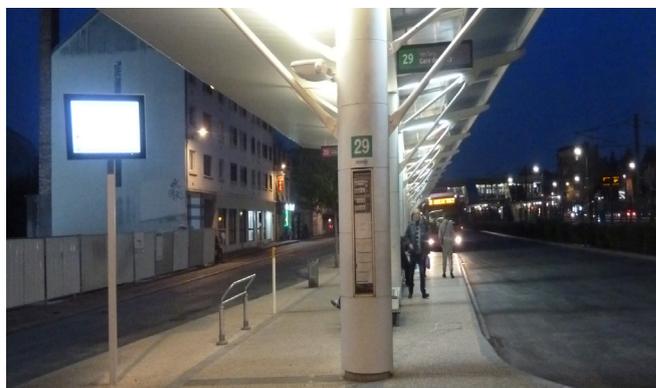
Une déclaration à la CNIL et une autorisation préfectorale sont nécessaires pour la mise en place du système vidéo. Ces démarches peuvent être réalisées par télédéclaration *via* leurs sites internet respectifs. La mise en service de l'espace sécurisé ne peut se faire sans autorisation de ces instances. Les délais de traitement de ces procédures doivent être intégrés dans le planning présenté dans le dossier de demande de subvention.

L'ensemble des informations à apporter aux personnes sont prévues par l'article 13 du règlement Général sur la Protection des Données et l'article 104 de la loi « Informatique et Libertés ». Il est à noter que l'utilisation des enregistrements à la suite de constatations de vol s'avère particulièrement réglementée. En effet, le visionnage des images ne peut être opéré que par les personnes formées et spécifiquement habilitées (par exemple : les agents du centre de supervision urbain d'une commune, la police...).

INSTALLATION SYSTÉMATIQUE DE BORNES D'APPEL

Le déploiement de bornes d'appel, en substitution d'une présence humaine continue sur site, est recommandé sur toutes les éco-stations bus.

Ainsi, la présence humaine peut se faire à distance *via* la vidéoprotection ou les bornes d'appel.



F O C U S

CONTRIBUER AU SENTIMENT DE SÛRETÉ DANS L'ÉCO-STATION BUS

D'autres facteurs participent au sentiment de sûreté pour que les usagers ne se détournent pas du bus :

- un espace de qualité, lumineux, ouvert vers l'extérieur,
- un espace non saturé,
- un espace entretenu et propre.

UTILISATION DE L'ÉCLAIRAGE POUR RENFORCER LE SENTIMENT DE SÛRETÉ

L'éclairage est essentiel lors du fonctionnement nocturne de l'éco-station bus pour des raisons de sécurité routière. Cf. : Fiche 1.7 « Comment organiser les circulations sur le site pour assurer la sécurité des usagers, mais aussi pour assurer la sûreté des voyageurs ».

Un éclairage adapté renforce le sentiment de sécurité des usagers du transport public.

(Cf. : Fiche 1.15 « Nos préconisations en matière d'éclairage, de traitement des sols, de matériaux et d'aménagements paysagers »)

FICHE 1.13 Quels sont les locaux professionnels à prévoir en éco-station bus



SALLE DE PAUSE ET TOILETTES POUR LES PERSONNELS DES OPÉRATEURS DE TRANSPORT

C'est essentiellement aux terminus des lignes que le personnel des entreprises de transport travaillant à bord des véhicules (chauffeurs, contrôleurs, agents d'exploitation...) à la possibilité d'effectuer des pauses.

Dans cette perspective, les éco-stations bus doivent proposer *a minima* :

- 2 sanitaires (1 pour les hommes et 1 pour les femmes) dont un accessible PMR
- une salle de pause de 9 m² minimum avec point d'eau raccordement et prises d'alimentation électrique et télécom

Ces locaux sont mutualisés pour tous les opérateurs de transport desservant l'éco-station bus.

Dans le cas des pôles de plus de 3 lignes en terminus, la salle de pause doit être dimensionnée selon le barème suivant :

- 3 m² par ligne de bus en terminus pour les lignes à haute fréquence (< 5 min)
- 1,5 m² pour les lignes à faible fréquence (> 5 min)

Dans le cas de pôles pouvant accueillir plus de 6 lignes en terminus, un sanitaire doit être ajouté.

VESTIAIRES, BUREAU, SALLE DE PAUSE ET SANITAIRE POUR LES PERSONNELS DE L'EXPLOITANT DE L'ÉCO-STATION BUS

Dans tous les cas, doit être prévu :

- un vestiaire
- un local pour le remisage des produits d'entretien
- des sanitaires qui peuvent être mutualisés avec ceux des personnels des opérateurs de transport

Suivant les modalités d'exploitation de l'éco-station bus et la présence d'agents dédiés à l'accueil, la régulation et la sûreté :

- une salle de pause qui peut être mutualisée avec celle des personnels des opérateurs de transport
- un bureau pour le ou les régulateurs



GESTION DES ACCÈS AUX LOCAUX

Il est nécessaire de prévoir un système d'accès réservé à ces locaux *via* digicode renforcé pour éviter les usages détournés, notamment dans les éco-stations bus isolées ou peu fréquentées.

FICHE 1.14 Points de vigilance pour garantir l'accessibilité de l'éco-station bus

La loi 2005-102 du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées impose que « la chaîne du déplacement, qui comprend le cadre bâti, la voirie, les aménagements des espaces publics, les systèmes de transport et leur intermodalité, soit organisée pour permettre son accessibilité dans sa totalité aux personnes handicapées ou à mobilité réduite ». Les éco-stations bus sont concernées à plusieurs titres : voirie, d'une part, et établissements recevant du public, d'autre part. L'ensemble des handicaps doit être pris en compte : handicap moteur, visuel, auditif et cognitif.

Un ensemble de décrets parus en 2006 précise clairement les obligations en matière :

- d'aménagement d'espaces public et d'espaces bâtis. Le « **Schéma Directeur d'Accessibilité** » et le « **Schéma Directeur Information Voyageurs** » en précisent le cadre
- d'interprétation, notamment en ce qui concerne la déclinaison des obligations faites en matière d'information sonore et visuelle



LES RÈGLES AUXQUELLES IL NE FAUT PAS DÉROGER

- 5 % : pente maximum autorisée pour franchir une dénivellation
- 4 % : degré de pente à partir duquel un palier de repos doit être aménagé tous les 10 m
- 1,20 x 1,40 m : dimension minimum d'un palier de repos horizontal
- 2 % : pente en dévers maximum d'un cheminement
- 1,40 m : largeur minimale du cheminement libre de mobilier ou de tout autre obstacle (1,20 m s'il n'est bordé par aucun mur)
- 2 cm ou 4 cm si le ressaut est chanfreiné
- 2,50 m : distance minimale entre deux ressauts successifs
- postes à quai : rectilignes, d'une hauteur de 18 cm, d'une largeur minimale de 240 cm pour permettre le déploiement d'une palette PMR et une aire de rotation de 150 cm de diamètre pour permettre la giration des fauteuils roulants
- liaisons internes à l'éco-station : traversées piétonnes à niveau et munies de bandes podotactiles, accès aux quais avec des pentes accessibles, largeur des cheminements libres d'1,40 m de largeur minimale...
- liaisons entre l'éco-station et l'extérieur : mêmes recommandations, avec une attention particulière portée à la cohérence des aménagements réalisés en dehors du périmètre de l'éco-station bus
- aménagement des locaux accueillant le public : hauteur des guichets à moins de 80 cm, portes à ouverture adaptée...
- mobilier urbain : respect des règles de proportionnalité hauteur/largeur, couleurs contrastées...
- signalétique et information : respect des hauteurs inscrites dans les décrets d'application de la loi et des prescriptions qui seront formulées dans le cadre du « **Schéma Directeur Information Voyageurs** » et du « **Schéma Directeur d'Accessibilité** »

F O C U S

PRÉSERVER LES CHEMINEMENTS PIÉTONS DE TOUT OBSTACLE MÊME TEMPORAIRE

Les cheminements piétons dans l'éco-station bus doivent être maintenus libres de tout obstacle. En particulier, une largeur minimale de 1,40 m libre de tout mobilier ou de tout autre obstacle doit être maintenue (1,20 m en l'absence de mur ou d'obstacle de part et d'autre du cheminement). Aucun mobilier, même temporaire (poubelles sorties, panneau d'information voyageurs...), ne doit être installé si une telle largeur ne peut être maintenue. L'utilisation d'abris « casquettes » peu permettre, à titre exceptionnel, de garantir l'accessibilité des postes à quai dans les emprises d'éco-stations bus les plus contraintes et où aucune autre solution n'a pu être trouvée (même si ce type d'abri voyageur n'est pas recommandé car peu efficace contre le vent et la pluie).

FICHE 1.15 Préconisations Île-de-France Mobilités en matière d'éclairage, de traitement des sols, de matériaux et d'aménagements paysagers

UN ÉCLAIRAGE FONCTIONNEL ET QUALITATIF

La stratégie globale d'éclairage relève à la fois de l'aspect fonctionnel (Cf. : Fiche 2.7 « Comment organiser les circulations sur le site pour assurer la sécurité des usagers » et Fiche 2.12 « Comment assurer la sécurité des usagers ») permettant d'assurer la sécurité routière et la sûreté des usagers, mais aussi de l'aspect qualitatif, voire artistique avec la notion de mise en lumière des aménagements.



De préférence naturelle la journée et chaleureuse le soir, la lumière se montre comme un élément essentiel à la sensation de sécurité car les espaces trop sombres participent à une sensation d'insécurité.

L'espace construit par la lumière se superpose aux formes bâties et permet une bonne identification :

- des cheminements piétons
- du périmètre de l'éco-station bus

Dans cette perspective, l'éclairage peut être modulé en fonction :

- des caractéristiques de la source (forme du support, orientation, type de directivité...)
- du positionnement des sources lumineuses dans l'espace et entre elles (hauteur, espacement, proximité des façades...)
- de la couleur des lampes (la température des couleurs)
- des variations d'éclairage, à la fois en intensité de lumière et en modèle de matériel d'éclairage
- des caractéristiques des surfaces de réflexion (parois, sols) et de celles des volumes spatiaux

F O C U S

ÉCONOMIE D'ÉNERGIE

(Cf. : Fiche 1.16 « Préconisations d'Île-de-France Mobilités en matière de performance environnementale »)

Dans les éco-stations bus, le projet d'éclairage est primordial dans la perception du site mais aussi en termes de consommation énergétique.

L'objectif est de traiter prioritairement de manière « passive » les exigences de confort visuel notamment. Le projet d'éclairage doit s'adapter aux différents espaces de l'éco-station bus et doit permettre d'optimiser le nombre de foyers, leur emplacement et leur puissance. Il s'agit de mettre en place un matériel d'éclairage économe en énergie et se tourner par exemple vers des lampes à très haute efficacité (réflecteur performant) et afin d'éviter les pollutions lumineuses nocturnes, il s'agit d'opter pour des éclairages orientés vers le sol. Il s'agit de s'orienter vers un matériel qualitatif recyclable avec la connaissance de sa fréquence de remplacement mais aussi son coût d'exploitation et d'entretien. Le gestionnaire doit assurer le suivi de la consommation et du matériel.

UN TRAITEMENT DES SOLS QUI CONTRIBUE À LA LISIBILITÉ DES PARCOURS

Le traitement des sols doit permettre la lisibilité des parcours afin d'éviter les conflits d'usage. Il doit s'inscrire dans un nuancier de couleur et de teinte neutre spécifique à l'éco-station bus et en cohérence avec l'environnement du lieu.



DES MATÉRIAUX ROBUSTES ET FACILES D'ENTRETIEN

Les matériaux utilisés doivent être robustes, faciles d'entretien, polyvalents et teintés dans la masse pour limiter l'impact visuel des dégradations. Les matériaux sans traitement de surface fragile sont prescrits.

On peut résumer les exigences de pérennité de la manière suivante :

- les matériaux ne doivent pas intrinsèquement garder la saleté et les traces
- la matière ne doit pas prendre le dessus sur la compréhension et la recherche des informations essentielles au voyage ; ainsi, des aspects lisses et avec peu de détails sont préférés
- des matières ou des processus innovants peuvent être intégrés dans la mesure où ils apportent une valeur ajoutée en termes d'usage, de facilité d'entretien ou de propreté

F O C U S

MOTIF PRODUIT VERRIER

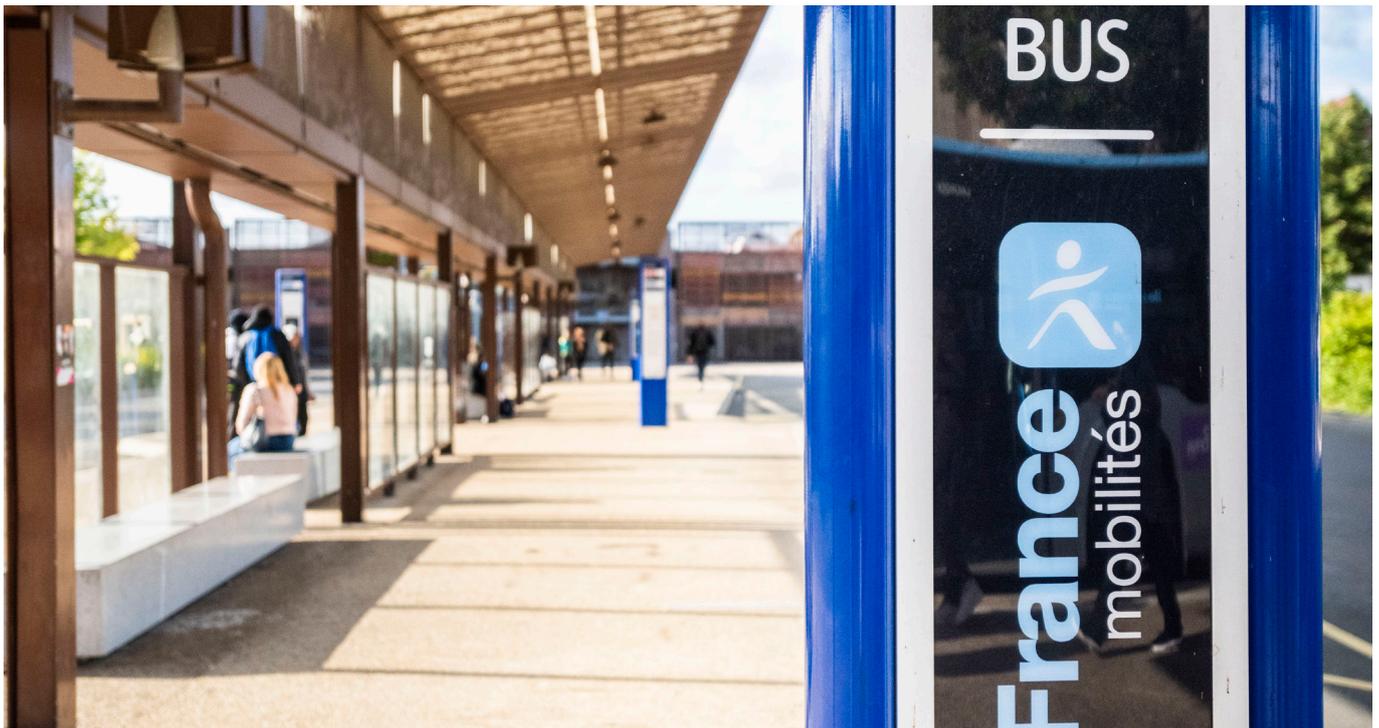
Conçu pour permettre aux voyageurs d'identifier la présence de baies vitrées, le motif bicolore blanc et noir, composé d'un carré aux coins arrondis s'articulant autour d'une ligne centrale, permet de faire contraster les vitrages avec leur environnement. La taille et la densité du motif peuvent être modifiées selon les besoins des projets.

Exemple du marquage « porte » : dans la continuité de la signalisation des portes des matériels roulants, les portes d'accès sont marquées de 2 bandes verticales bleues Île-de-France Mobilités pour signaler l'ouverture des portes.

DES AMÉNAGEMENTS PAYSAGERS QUI CONTRIBUENT AU CONFORT DES USAGERS

Dans sa démarche de cohérence globale du réseau, Île-de-France Mobilités souhaite néanmoins préserver la spécificité de l'espace lié à son contexte ou son patrimoine.

En effet, tout en conservant l'ADN des espaces Île-de-France Mobilités qui doit rester au premier plan dans la perception des voyageurs, cette personnalisation apporte une dimension singulière, anime le voyage et est facteur d'appropriation de l'espace par ses utilisateurs. Les espaces peuvent donner à ressentir au-delà de voir et utiliser les cinq sens pour créer des émotions et associer la fonction au plaisir.



L'objectif est de transformer le temps d'attente en temps de pause en créant des expériences :

- sonores
- tactiles
- visuelles
- interactives

Dans le cadre, la mise en œuvre de plantations doit participer au renforcement de l'intégration urbaine tout en améliorant le confort (ombrage notamment) et sont préconisées des plantations en pleine terre qui valorisent le patrimoine arboré existant et local. (Cf. : Fiche 1.16 « Préconisations d'Île-de-France Mobilités en matière de performance environnementale »).

LA COULEUR COMME VECTEUR IDENTITAIRE

Une couleur singulière peut être utilisée pour structurer l'espace, faciliter sa compréhension et créer une ambiance spécifique, mais elle doit préserver le contraste de l'information et la lisibilité du service.

De manière générale, il est souhaitable d'utiliser :

- **les couleurs identitaires du réseau** pour l'infrastructure, à savoir une gamme chromatique allant de l'antracite au blanc en passant par le gris et le vif-argent, associée au bleu du logo Île-de-France Mobilités
 - **des couleurs neutres ou des couleurs de la matière brute** (béton, métal, bois etc.) pour les espaces
 - **des couleurs qui produisent un contraste visuel avec le sol** pour les fonctions d'usage comme les assises et en facilitent ainsi l'identification par les personnes à mobilité réduite
- La valeur en contraste de luminance à atteindre est de 70 %.

FICHE 1.16 Préconisations d'Île-de-France Mobilités en matière de performance environnementale

Les propositions en termes de performance environnementale peuvent s'orienter selon deux axes de réflexion :

- une meilleure gestion des ressources pour limiter l'impact de l'activité sur son environnement et réaliser des économies
- une amélioration du confort des usagers au travers d'aménagements en harmonie avec l'environnement et respectueux de son bien-être...



UNE CONCEPTION DURABLE DES ESPACES VERTS

Une structuration de l'espace suffisamment verte et dense participe à la préservation de la biodiversité. La végétalisation du site, mais aussi des toitures et des façades, peut également améliorer la perméabilité du site et participe au confort thermique, acoustique et visuel.

Le projet paysager doit proposer les lieux de plantation en fonction des facteurs contraignants et des différents usages : sous-sol, cheminement, espace d'attente, le long des voies, aires de stationnement, doublage des clôtures par des plantations.

Il s'agit de conserver autant que possible les arbres existants et de privilégier une densification végétale en pleine terre (avec un paillage biodégradable, par exemple, pour les nouveaux spécimens).

Il faut tenir compte de la gestion ultérieure (pour les parterres notamment : remplacement, arrosage). Ainsi, la mise en place de la gestion différenciée en fonction des types d'espaces permet d'adapter l'entretien en fonction des différents sites. Il s'agit de supprimer les traitements chimiques et de préférer des techniques alternatives autant que possible et de recycler les déchets verts.

F O C U S

CHOIX DES ESSENCES

Plusieurs paramètres doivent présider au choix des plantations :

- diversité des espèces : arbres, bosquets, bandes herbacées, fossés et talus plantés
- adaptation des espèces au site
- choix d'essences locales et peu gourmandes en eau
- nature du sol (engorgement d'eau, acidité...)
- localisation des spécimens sur le site



UNE GESTION FINE DE L'EAU

**La problématique de l'eau est prise en compte à travers les aspects principaux suivants :
l'économie d'eau potable, la gestion alternative des eaux pluviales et la protection de la ressource eau.**

L'économie et la protection de l'eau potable

La gestion des ressources en eau potable doit être prise en compte dans le projet et tenir compte du risque de manque d'eau en :

- **installant** des équipements économes en eau
- **réduisant** la consommation d'eau
- **recupérant et réutilisant** des eaux pluviales de toiture (citerne ou cuve) pour arrosage
- **mettant à disposition** des gestionnaires des moyens permettant de détecter les fuites

La limitation des eaux de ruissellement

Il s'agit d'assurer un libre écoulement sans désordre sur l'ensemble du site en :

- **limitant** les surfaces imperméabilisées (revêtement poreux, optimisation de la géométrie des voiries espaces végétalisés)
- **multipliant** les points de rejets et favoriser la rétention en place (entretien des exutoires...)
- **ralentissant** le transit des eaux par des systèmes de temporisation (espaces publics, noues, fossés...)

La protection de la ressource en eau

Il s'agit de limiter les charges polluantes dans les eaux de ruissellement en privilégiant des matériaux inaltérables, le nettoyage régulier des voiries, en abattant la pollution (décantation ou dégrillage) et assurant la collecte des eaux pluviales des stationnements.

En phase chantier, il s'agit de mettre en place des mesures à la fois qualitatives (réduire les produits toxiques, favoriser les produits écolabélisés, nettoyage des engins de chantier, bacs de produits absorbants... et quantitatives (suivi de la consommation en eau, récupération des eaux pluviales pour le lavage des engins...).

La gestion alternative des eaux pluviales

La gestion des eaux de pluie doit être prise très en amont de la conception des aménagements, les dispositifs à ciel ouvert sont à privilégier par rapport « au tout tuyau » en :

- **localisant** les espaces verts qualitatifs avec fonction de stockage des eaux de ruissellement (voiries, toitures...)
- **privilégiant** des techniques d'infiltration dans les sols
- **favorisant** l'évaporation naturelle (noues, fossés, bassins, requalification de zones humides...)

Ces dispositifs reçoivent les eaux de ruissellement des espaces extérieurs ainsi que celles des toits.

Celles-ci s'infiltrent ou sont dirigées vers des zones de rétention, bassins d'orage végétalisés.

Différentes techniques alternatives de gestion des eaux pluviales sont possibles et peuvent être plus ou moins consommatrices de surface. Ainsi noues, bassins, tranchées filtrantes, caniveaux pavés remplacent les traditionnelles canalisations d'eaux pluviales enterrées. Un diagnostic des réseaux d'assainissement et sols permet d'orienter les solutions.

LA RECHERCHE DE RÉDUCTION DE L'EMPREINTE CARBONE DE L'ÉCO-STATION BUS

L'empreinte carbone est constituée :

- **des émissions directes de gaz à effet de serre des ménages** (principalement liées à la combustion des carburants des véhicules particuliers et la combustion d'énergies fossiles pour le chauffage des logements)
- **des émissions de gaz à effet de serre issues de la production intérieure de biens et de services** destinée à la demande intérieure (c'est-à-dire hors exportations)
- **des émissions de gaz à effet de serre associées aux biens et services importés**, pour les consommations intermédiaires des entreprises ou pour usage final des ménages

Des matériaux locaux, renouvelables et/ou recyclés

Afin de réduire l'empreinte carbone des matériaux utilisés, il convient de favoriser l'utilisation de :

- **matériaux de fabrication locale ou à faible empreinte carbone**, afin de réduire les impacts liés au transport et développer l'économie locale
- **matériaux renouvelables** (comme le bois)
- **matériaux recyclés, récupérés et réutilisés** (comme les granulats concassés pour les sous-couches de voirie)
- **matériaux faisant l'objet d'une Analyse du Cycle Vie (ACV)**
- **matériaux possédant des certifications environnementales (labellisés)**, normes AFNOR



PRÉCONISATIONS COMPLÉMENTAIRES POUR LES MATÉRIAUX

- Privilégier des matériaux perméables, adaptés en termes d'usages et de maintenance.
- Choisir des matériaux avec un faible impact sur la santé.
- Éviter la multiplicité des revêtements pour une meilleure gestion ultérieure.
- Éviter les matériaux réfléchissants qui emmagasinent la chaleur.

Une sobriété énergétique

L'ambition de réduire les émissions de gaz à effet de serre et plus particulièrement celle du carbone provenant des transports, des bâtiments mais aussi des équipements se concrétise par un travail en amont sur leur sobriété et leur efficacité énergétique auxquelles s'ajoutent une production d'énergie *in situ* de sources renouvelables.

La réduction des besoins énergétiques et de la demande en énergie passe par les actions combinées de la maîtrise des consommations électriques notamment et l'amélioration de l'efficacité énergétique des équipements et des bâtiments. Afin de réduire les GES, respecter la qualité de l'air et préserver les ressources, il s'agit dans les choix énergétiques de valoriser les potentiels énergétiques locaux et de privilégier les énergies renouvelables (solaire, énergie bois).

Dans le cadre des éco-stations bus, les sources de production d'énergie renouvelable sont envisageables :

- électricité par panneaux photovoltaïques
- eau chaude par récupération de la chaleur de la chaussée.

Le potentiel énergétique solaire de chaque site sera à évaluer.

L'importance du suivi : il s'agit de mettre à disposition des gestionnaires les moyens permettant d'assurer le comptage et la gestion de l'énergie par grandes catégorie d'usages (thermique, électrique...).

Des chantiers à nuisance réduite

Dans le cadre des travaux d'aménagement, il sera important de réduire au maximum les impacts nuisibles du chantier par :

- la limitation des nuisances visuelles et acoustiques pour le voisinage
- la diminution des émissions de pollution atmosphérique (gestion des énergies sur site, transport des matériaux, gestion des déchets de chantier, réduction des émissions de poussières...)
- l'organisation du chantier en différentes zones (aires de livraison, aires de tri et de stockage des déchets, plan de circulation)
- la réutilisation des matériaux extraits
- la mise en place d'une aire de tri sélectif complète (bennes dédiées aux déchets non dangereux, déchets inertes, bois, ferraille et déchets dangereux)
bac de rétention pour les huiles de décoffrage, cuves de décantation enterrées pour les eaux de lavage des engins à béton, graissage des cônes dans un fût étanche...
- la limitation des pollutions des sols et des eaux avec la récupération des eaux de chantier
- la maîtrise des consommations de ressources (eau, énergie, matériaux...)
- le suivi des déchets générés par le chantier

F O C U S

L'ENJEU DES DÉCHETS

La gestion des déchets peut s'orienter à la fois :

- **en amont** : moyen de limiter au maximum les volumes produits
- **en aval** : filières de valorisation avec l'objectif de l'amélioration du tri des déchets

En dehors de l'importance des déchets de chantier, dans le cadre de l'éco-station bus, les enjeux se situent notamment au niveau de **la gestion des déchets produits par les usagers**. Afin de mettre en œuvre les bonnes pratiques en termes de gestion des déchets (faciliter le nettoyage et la collecte des déchets sur le site...) :

- au démarrage du projet, **animations pour expliciter la démarche** puis mise en place d'un suivi
- **tri sélectif des déchets sur le site** (corbeilles permettant le tri)
- **gestion des déchets verts** : compostage

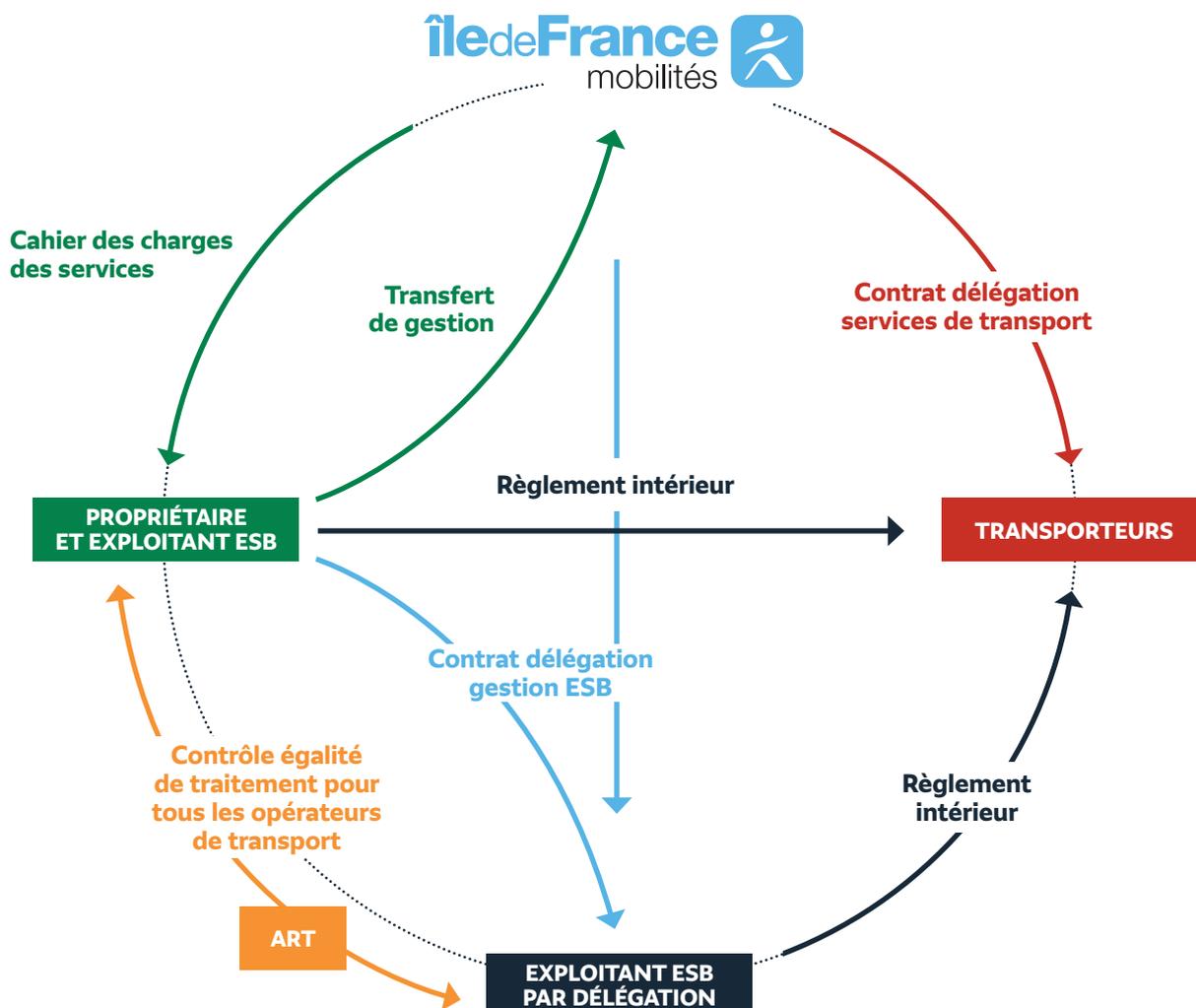
PARTIE 2

EXPLOITER UNE ÉCO-STATION BUS

FICHE 2.1 Les acteurs

Les principaux acteurs qui interviennent dans l'exploitation d'une éco-station bus sont :

- le propriétaire de l'éco-station bus qui assure ou délègue l'exploitation de l'éco-station bus
- Île-de-France Mobilités qui définit le cahier des charges des services proposés en éco-station bus, en reprend la gestion si le propriétaire le souhaite et délègue son exploitation (cf. : Fiche 2.3 « Les modalités pour déléguer l'exploitation d'une éco-station bus avec Île-de-France Mobilités »)
- l'exploitant de l'éco-station bus qui définit les règles d'accès des entreprises de transport public routier à l'aménagement dont il assure l'entretien
- l'autorité de Régulation des Transports (ART) qui contrôle une égalité de traitement pour tous les opérateurs de transport (Cf. : Fiche 2.9 « Quelles sont les obligations imposées par l'autorité de régulation des transports »)



FICHE 2.2 Les missions de l'exploitant de l'éco-station bus

L'exploitation d'une l'éco-station bus recouvre les missions suivantes :

- accueil et information voyageurs
- mise à jour des supports d'information voyageur sur le périmètre de l'éco-station (signalétique, plans, fiches horaires tableau général des départs, écrans, haut-parleurs...)
- rédaction des règles d'accès des entreprises de transport public routier à l'aménagement
- déclaration de ces règles d'accès à l'Autorité de Régulation des Transports (ART)
- délivrance des autorisations d'accès aux entreprises de transport routier
- coordination des mouvements au sein de l'éco-station bus (affectation des quais et modification de leur affectation en cas d'événements ou de travaux, information des entreprises de transport en cas de situation perturbée, gestion des systèmes d'accès...)
- vente de titres de transport
- gestion des personnels affectés au fonctionnement de l'éco-station bus
- entretien et nettoyage :
 - des mobiliers (abris, assises, poubelles...)
 - des locaux dédiés à l'accueil et l'information des voyageurs
 - des locaux dédiés aux personnels des opérateurs de transport et/ou aux personnels attachés à l'éco-station bus
 - des sanitaires
 - des automates de vente de titres
 - des ascenseurs et escaliers mécaniques
 - des bornes d'appel et caméras de vidéoprotection
 - des supports d'information voyageur sur le périmètre de l'éco-station (signalétique, plans, tableau général des départ, écrans, haut-parleurs...)
 - des ouvrages d'art
 - de la voirie
 - des quais
 - des espaces verts
 - de l'éclairage
 - des parcs à vélos
 - des barrières d'accès et potelets
 - de la signalisation routière
- viabilité hivernale des espaces publics
- suivi général du bon fonctionnement des équipements et information des gestionnaires en cas de dysfonctionnement
- tenue du compte d'exploitation de l'éco-station bus (cf. : « ANNEXE »)
- production d'un rapport annuel d'activité avec :
 - le nombre d'accès par entreprise en distinguant les lignes en passage des lignes en terminus
 - les nouvelles demandes d'accès et les réponses apportées
 - les incidents et leur traitement
 - les événements et travaux passés et à venir
 - le compte d'exploitation annuel
 - les propositions d'investissement pour améliorer l'exploitation ou faire face à des renforts d'offre

Dans le cadre d'une délégation de service public, certaines des missions peuvent continuer à être assurées par le propriétaire (cf. : Fiche 2.3 « Les modalités pour déléguer l'exploitation d'une éco-station bus avec Île-de-France Mobilités »).

FICHE 2.3 Les modalités pour déléguer l'exploitation d'une éco-station bus avec Île-de-France Mobilités

POURQUOI DÉLÉGUER L'EXPLOITATION D'UNE ÉCO-STATION BUS AVEC ÎLE-DE-FRANCE MOBILITÉS ?

La majorité des propriétaires d'éco-station bus sont des collectivités qui ont des compétences en aménagement du territoire mais pas en organisation de services de transport. Transférer l'exploitation des éco-stations bus à Île-de-France Mobilités permet à ces dernières de s'appuyer sur l'autorité compétente sur ces espaces pour en optimiser le fonctionnement et ne plus en assumer les coûts.

Enfin, Île-de-France Mobilités a décidé, dans son schéma directeur des éco-stations bus, de mieux responsabiliser les exploitants d'éco-station sur l'atteinte d'objectifs de qualité de service. Dans cette perspective, il paraît difficile de pénaliser les collectivités qui supportent déjà une partie de l'investissement alors qu'*a contrario*, ce mode d'intéressement fait partie intégrante de l'esprit d'une délégation de service public.

CONDITIONS PRÉALABLES POUR TRANSFÉRER L'EXPLOITATION D'UNE ÉCO-STATION BUS À ÎLE-DE-FRANCE MOBILITÉS

Les conditions préalables au transfert sont :

- **la réalisation des travaux en réflexion ou prévus sur le périmètre des éco-stations bus** car Île-de-France Mobilités n'a pas les moyens d'en assurer la maîtrise de l'ouvrage
- **l'existence d'une DSP des services de transport desservant majoritairement l'éco-station bus** pour y intégrer la gestion de l'éco-station bus

MODALITÉS DE TRANSFERT

Une convention de transfert de gestion (cf. : « Convention de transfert de gestion » en « Annexe ») doit être formalisée entre le propriétaire de l'éco-station bus et Île-de-France Mobilités.

Île-de-France Mobilités n'assumant pas en propre la gestion des éco-stations bus, la date du transfert est concomitante à celle de sa délégation à l'opérateur de transport dont la DSP la dessert majoritairement.

Par défaut, toutes les missions d'exploitation (cf. : Fiche 2.2 « Les missions de l'exploitant de l'éco-station bus ») sont transférées à Île-de-France Mobilités.

Une fois l'activité transférée, il est à noter que la collectivité ne pourra plus percevoir de redevances à ce titre.

DURÉE DU TRANSFERT

Par défaut, le transfert dure tant que l'affectation des dépendances perdure.

MODALITÉS DE SUIVI DE LA QUALITÉ DE SERVICE

Il est prévu que la qualité de service soit contrôlée par un tiers indépendant, quatre fois par an, sur la base du référentiel décrit en Fiche 2.5 « Quels sont les objectifs de qualité de service et comment les évaluer ».

Avec une périodicité annuelle, ce contrôle fait l'objet d'un rapport partagé avec les propriétaires et exploitants des éco-stations bus. Suivant les résultats, il donne lieu au versement d'un bonus ou à l'application de pénalités pour l'exploitant et les missions sous sa responsabilité.

FICHE 2.4 Quels sont les personnels à prévoir en éco-station bus



ACCUEIL ET INFORMATION

En fonction de l'importance de l'éco-station bus, des agents dédiés accueillent et informent les voyageurs aux heures de pointe sur l'ensemble des lignes desservant la station bus, et ce, quel que soit l'exploitant. À noter que pour les sites de faible fréquentation, l'information peut être réalisée à distance.

L'agent d'accueil doit pouvoir informer le voyageur sur :

- les horaires de la ligne ou l'amplitude des lignes desservant l'éco-station bus
- les tarifs
- les itinéraires alternatifs en situation dégradée
- les services favorisant l'intermodalité (stationnements vélos, vélos en libre-service, Parc Relais...)
- les dispositifs prévus pour les Personnes à Mobilité Réduite (PMR)

En lien avec l'exploitation, le rôle de l'agent est également de faire remonter aux acteurs compétents (forces de police, urgences...) les situations ou difficultés rencontrées.

En cas d'absence de régulateur en situation dégradée, il doit :

- faire remonter l'information aux exploitants
- réguler l'exploitation

RÉGULATION DES BUS

Lorsque la présence d'agents dédiés à l'organisation des circulations des bus est nécessaire, ces derniers doivent :

- veiller à l'application du règlement intérieur
- assurer la fluidité des circulations des bus dans le respect des limites de vitesse
- affecter les quais aux conducteurs si une affectation dynamique est mise en place ou si situation perturbée
- faire remonter aux opérateurs les situations dégradées et leur cause
- informer les autorités compétentes de toute occupation abusive et non autorisée de la station bus

SÛRETÉ

La présence d'agents de sûreté s'inscrit dans le cadre des mesures votées par le Conseil d'Île-de-France Mobilités le 22 mars 2017 en faveur du déploiement d'actions de renfort de la sûreté sur le réseau de transport. Ils sont déployés par les transporteurs sur les réseaux et en particulier sur les éco-stations bus d'intérêt régional ou majeur. Ils assurent une présence humaine rassurante, luttent contre les incivilités et préviennent les atteintes aux clients et aux agents. Ils participent également à des actions de contrôle renforcé des titres de transport. Ils ne sont pas assermentés mais constituent un maillon essentiel du continuum de sécurité dans les transports et ont un rôle complémentaire de celui des agents de la SUGE et du GPSR ainsi que vis-à-vis des forces de sécurité intérieure.

PRÉSENCE HUMAINE	ÉCO-STATIONS BUS		
	D'INTÉRÊT RÉGIONAL	MAJEUR	LOCAL
Agent accueil et information	X	optionnel	optionnel
Agent de sûreté	optionnel	optionnel	optionnel
Agent dédié à la circulation des bus	optionnel	optionnel	optionnel

FICHE 2.5 Quels sont les objectifs de qualité de service et comment les évaluer

INFORMATION ET REPÉRAGE DANS L'ÉCO-STATION BUS		
ITEMS	SOUS-ITEMS	TYPE
Information statique	<ul style="list-style-type: none"> plan de repérage/plan de lieu 	Le plan doit être présent, lisible et à jour pour que cet item soit considéré comme conforme.
	<ul style="list-style-type: none"> plan de quartier 	
	<ul style="list-style-type: none"> plan/schéma présentant l'offre de transports collectifs routiers desservant les stations (plan de bassin) 	
	<ul style="list-style-type: none"> signalétique 	Au cours d'un parcours voyageur, la signalétique est conforme si : l'enquêteur est orienté vers les quais à la sortie du bâtiment voyageur et s'il est orienté vers le bâtiment voyageur en sortie de bus.
Information dynamique	<ul style="list-style-type: none"> autres éléments d'information en station bus : - nom et coordonnées du gestionnaire (ou propriétaire), lieu de dépôt des réclamations, règlement intérieur, horaires d'ouverture s'il s'agit d'un équipement fermé, tarifs. 	L'item est conforme si : les éléments suivants sont affichés à 10 m de l'entrée du bâtiment voyageur ou de l'accueil propre de l'éco-station bus.
	<ul style="list-style-type: none"> écrans d'information dynamique (indiquant les départs des bus et les perturbations) 	L'item est conforme si : l'écran indique au moins le premier départ des lignes desservant l'éco-station si « général » ou le poste à quai si « affecté à ce dernier ». L'item est conforme si : le panneau affiche également la nature et la durée d'une perturbation prévue si elle existe.

ACCUEIL ET INFORMATION DES VOYAGEURS	
ITEMS	TYPE
Qualité contact voyageur (par scénario)	L'item est conforme si la personne à l'accueil est capable de répondre à une question sur (choix de 4 scénarios) : <ul style="list-style-type: none"> les tarifs les horaires de la ligne ou l'amplitude des lignes présentes à l'éco-station bus les itinéraires des lignes passant par l'éco-station bus (point d'arrêt ou point remarquable à partir de l'éco-station bus) les services présents en gare
Tenue correcte	L'item est conforme si : les personnes portent une tenue correcte et propre (chemise ou chemisier, voire polo l'été).

PROPRETÉ INTÉRIEURE DE L'ESPACE D'ACCUEIL

ITEMS	TYPE
Sièges non dégradés/tagués	L'item est conforme si : la dégradation constatée ne dépasse pas 10 cm de longueur.
Murs non fissurés/tagués, sans toiles d'araignées	L'item est conforme si : la dégradation constatée ne dépasse pas les 30 cm de longueur et s'il n'y a pas de toile d'araignée de plus de 10 cm de diamètre.
Vitres des locaux cassées/taguées ou avec coulures	L'item est conforme si : les fissures, les tags ou les coulures ne dépassent pas 10 cm de longueur.
Sols sans déchets, non souillés, sans mauvaises odeurs	L'item est conforme si durant le parcours voyageur, l'enquêteur ne trouve pas sur son chemin : <ul style="list-style-type: none"> • strictement plus de 2 déchets ou amas de déchets d'une taille supérieure à un pass navigo (les feuilles mortes ainsi que les salissures dûes à la météo du jour ou à l'état de la voirie ne comptent pas) • des mauvaises odeurs (si ces mauvaises odeurs sont dues à l'assainissement, la mesure est conforme)
L'éclairage fonctionne	L'item est conforme si : tous les lampadaires et systèmes d'éclairage fonctionnent.
Les poubelles ne débordent pas	L'item est conforme si : aucune poubelle ne déborde.
Propreté des toilettes	L'item est conforme si : <ul style="list-style-type: none"> • le mobilier dans les toilettes ne présentent pas de dégradation, si les chasses d'eau et robinets fonctionnent • les fissures, les tags ou les coulures ne dépassent pas les 10 cm de longueur

PROPRETÉ EXTÉRIEURE DE L'ÉCO-STATION-BUS

ITEMS	TYPE
Sièges non dégradés/tagués	L'item est conforme si : la dégradation constatée ne dépasse pas 10 cm de longueur.
Mobiliers de protection des intempéries non fissurés/cassés/tagués	L'item est conforme si : la dégradation constatée ne dépasse pas 30 cm de longueur.
Vitres des abris voyageur non fissurées/cassées/taguées ou avec coulures	L'item est conforme si : les fissures, les tags ou les coulures ne dépassent pas 10 cm de longueur.
L'ensemble des candélabres fonctionne sur chaque abri et les cheminements piétons de la station bus	L'item est conforme si : tous les lampadaires et systèmes d'éclairage fonctionnent.
Quais sans déchets, non souillés, sans mauvaises odeurs	L'item est conforme si, durant le parcours voyageur, l'enquêteur ne trouve pas sur son chemin :
Espaces de circulation piétonne sans déchets, non souillés, sans mauvaises odeurs	<ul style="list-style-type: none"> • strictement plus de 5 déchets ou amas de déchets d'une taille supérieure à celle d'un pass navigo (les feuilles mortes, ainsi que les salissures dues à la météo du jour ou à l'état de la voirie, ne comptent pas) • des mauvaises odeurs (si ces mauvaises odeurs sont dues à l'assainissement, la mesure est conforme)
Espaces de circulation des bus et des véhicules particuliers sans déchets, non souillés, sans mauvaises odeurs	
Espaces verts sans déchets/non souillés	L'item est conforme si, durant le parcours voyageur, l'enquêteur ne trouve pas sur son chemin : <ul style="list-style-type: none"> • strictement plus de 2 déchets ou amas de déchets d'une taille supérieure à celle d'un pass navigo • un arbre couché au sol • des mauvaises odeurs (si ces mauvaises odeurs sont dues à l'assainissement, la mesure est conforme)
Les poubelles ne débordent pas	L'item est conforme si : aucune poubelle ne déborde.

MAINTENANCE DES ÉQUIPEMENTS ET MOBILIERS

ITEMS	TYPE
Équipements mécanisés facilitant le cheminement des voyageurs (escalier mécanique, ascenseurs...) en état de marche	L'item est conforme si : durant le parcours voyageur, l'enquêteur constate que les équipements mécaniques facilitant le cheminement des voyageurs sont en état de fonctionnement.
Équipements mécanisés destinés à la gestion et au fonctionnement de la station bus (borne d'appel, barrières ou bornes d'accès...) en état de marche	L'item est conforme si, durant le parcours voyageur, l'enquêteur constate que : les équipements mécaniques destinés à la gestion et au fonctionnement de la station bus sont en état de fonctionnement.
Fonctionnement des équipements wifi et/ou prise USB sur les quais	L'item est conforme si, durant le parcours voyageur : <ul style="list-style-type: none"> • l'enquêteur peut se connecter au wifi de la gare et constate que la prise USB, sur le quai de départ du bus visé, fonctionne
Disponibilité et état des toilettes publiques	L'item est conforme si : <ul style="list-style-type: none"> • le mobilier dans les toilettes ne présente pas de dégradation • les chasses d'eau et robinets fonctionnent • les fissures, les tags ou les coulures ne dépassent pas 10 cm de longueur
Disponibilité et état des automates de vente	L'item est conforme si : l'enquêteur est en capacité d'acheter un ticket papier ou dématérialisé à l'automate.

V O I R I E

ITEMS	TYPE
État de fonctionnement des chaussées, de la couche de roulement	L'item est conforme s'il est constaté durant le tour de l'éco-station bus : <ul style="list-style-type: none"> • aucun nid-de-poule de plus de 30 cm de longueur • aucune bordure dégradée à plus de 10 cm de longueur
État de fonctionnement des quais	
État de fonctionnement des trottoirs dans le périmètre de la station bus	
Espaces verts : non-débordement des espaces verts sur la voirie	L'item est conforme s'il n'est pas constaté : <ul style="list-style-type: none"> • la présence de végétation de plus de 30 cm de longueur gênant la circulation des véhicules sur la voirie

FICHE 2.6 Nos préconisations pour une bonne information des voyageurs

L'information et le repérage dans l'éco-station bus sont essentiels à la qualité du service proposé aux voyageurs. Tous les contenus d'informations sont régis par le Schéma Directeur de l'Information Voyageurs (SDIV) et doivent respecter les normes d'accessibilité présentées dans le Schéma Directeur d'Accessibilité (SDA).

L'ensemble des dispositifs sur site ou à distance est présenté en Fiche 1.8 « Comment informer les voyageurs dans l'éco-station bus ».

Cette fiche en synthétise les bonnes pratiques.

UNE INFORMATION DISPONIBLE À CHAQUE MOMENT DU PARCOURS VOYAGEUR

L'information déployée dans l'éco-station bus doit être présente tout au long du parcours voyageur et veiller à correctement l'orienter pour réduire ses temps de correspondance.

UNE INFORMATION À JOUR, COMPLÈTE, COHÉRENTE ET ACCESSIBLE

Pour que l'information voyageur soit efficace, elle doit être :

- **à jour** : l'exploitant doit prendre soin de mettre à jour les plans d'affectation des quais en cas de modification ou arrivée d'une nouvelle ligne dans l'éco-station bus
- **complète** : l'exploitant doit veiller à ce que le tableau général des prochains départs référence l'offre de tous les opérateurs desservant l'éco-station bus
- **cohérente** : toute information diffusée simultanément sur différents médias (visuels ou sonores) doit être cohérente et adaptée à la nature du média
- **accessible** : toute information doit être disponible pour tous les publics, les personnes à mobilité réduite et les personnes allophones, mais aussi les voyageurs réguliers ou occasionnels

UNE INFORMATION RÉACTIVE LORS DES SITUATIONS PERTURBÉES

La réactivité de l'information est indispensable en cas de situation perturbée. En cas de perturbation sur un autre mode de transport en correspondance dans le pôle type train, métro, tram..., l'exploitant doit veiller à communiquer une information cohérente avec celle de l'opérateur de transport de ce mode.



FICHE 2.7 Nos préconisations pour l'entretien et la maintenance du patrimoine

CONTINUITÉ DE SERVICE

L'exploitant de l'éco-station bus doit assurer l'entretien des biens qui sont sous sa responsabilité dans les conditions qui garantissent une offre de transport et une offre de service optimales. Dans cette perspective, toute intervention d'entretien doit être réalisée dans le souci d'en minimiser les impacts sur l'exploitation et la réalisation du service pour les voyageurs.



ENTRETIEN ET NETTOYAGE DES ESPACES ET DU MOBILIER EN FONCTION DE LA FRÉQUENTATION ET DU CONTEXTE

L'exploitant doit établir un plan périodique d'entretien et de nettoyage des espaces et du mobilier fonction de la fréquentation et du contexte d'implantation de l'éco-station bus.

Dans ce cadre, il veillera à :

- remplacer dans un délai court les assises, les vitres et les supports d'information dégradés
- à vider les poubelles avant qu'elles ne débordent
- à nettoyer les espaces avec une fréquence suffisante pour éviter les amas de déchets et mauvaises odeurs
- à effacer dans un délai court les tags sur les espaces mobiliers et supports d'information de l'éco-station bus
- à recharger les bornes de distribution de gel si présentes sur site

MISE EN PLACE D'UN PLAN DE MAINTENANCE PRÉVENTIVE ET CURATIVE DES ÉQUIPEMENTS

Pour éviter que l'usure et la vétusté des équipements ne dégradent le bon fonctionnement de l'éco-station bus, l'exploitant mettra en place une maintenance préventive et une maintenance curative avec pour objectif de traiter sous 48 h toute panne.

Sont concernés et doivent être en état de marche de façon permanente :

- les équipements mécanisés facilitant le cheminement des voyageurs : escaliers mécaniques, ascenseurs...
- les équipements destinés à la gestion et au fonctionnement de l'éco-station bus : caméras de vidéoprotection, haut-parleurs, bornes d'appel, barrières d'accès, tableau général des départs, écrans d'information voyageur, automate de vente de titres...
- l'ensemble des équipements techniques permettant la protection incendie, l'éclairage et l'assainissement de l'éco-station bus

Lorsque les pannes ne peuvent être réparées sous 48 h, elles doivent faire l'objet d'une information à destination des voyageurs et/ou des transporteurs utilisant l'éco-station bus, indiquant le non-fonctionnement et la date prévisionnelle de remise en service.

Pour certains équipements, des exigences réglementaires existent en matière de maintenance : liaisons verticales (cf. : « POUR LES ASCENSEURS CODE LA CONSTRUCTION ET DE L'HABITAT » article R. 125-1 et suivants), systèmes incendie... Le cas échéant, le gestionnaire pourra passer des contrats de maintenance avec des sociétés spécialisées, en particulier pour les équipements dont la maintenance correspond à des obligations réglementaires.

Il est essentiel que la gare soit accessible par des équipements mécanisés, et notamment des ascenseurs, et que ceux-ci soient maintenus en état de marche.

Une maintenance rigoureuse de ces équipements doit donc être prévue et des délais maximaux de remise en marche doivent figurer dans le contrat de maintenance.

En complément, un plan de renouvellement des grands équipements devra être proposé par l'exploitant.

FICHE 2.8 Quelle tarification pour les services offerts aux transporteurs

Comme préconisé par l'Autorité de Régulation des Transports, l'exploitant de l'éco-station bus doit tenir une comptabilité propre à cette dernière (cf. : ANNEXE « COMPTE D'EXPLOITATION ») et les redevances d'accès, qu'il fixe, doivent couvrir uniquement les coûts supportés dans ce cadre, sans marge excessive (cf. : ANNEXE « 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 »).

FICHE 2.9 Quelles sont les obligations imposées par l'Autorité de Régulation des Transports (ART)

L'Autorité de Régulation des Transports (ex-Arafer) est l'autorité publique indépendante qui accompagne l'ouverture à la concurrence des transports ferroviaires, interurbains et autoroutiers.

L'Autorité de Régulation des Transports (ART) possède trois missions principales concernant les éco-stations bus :

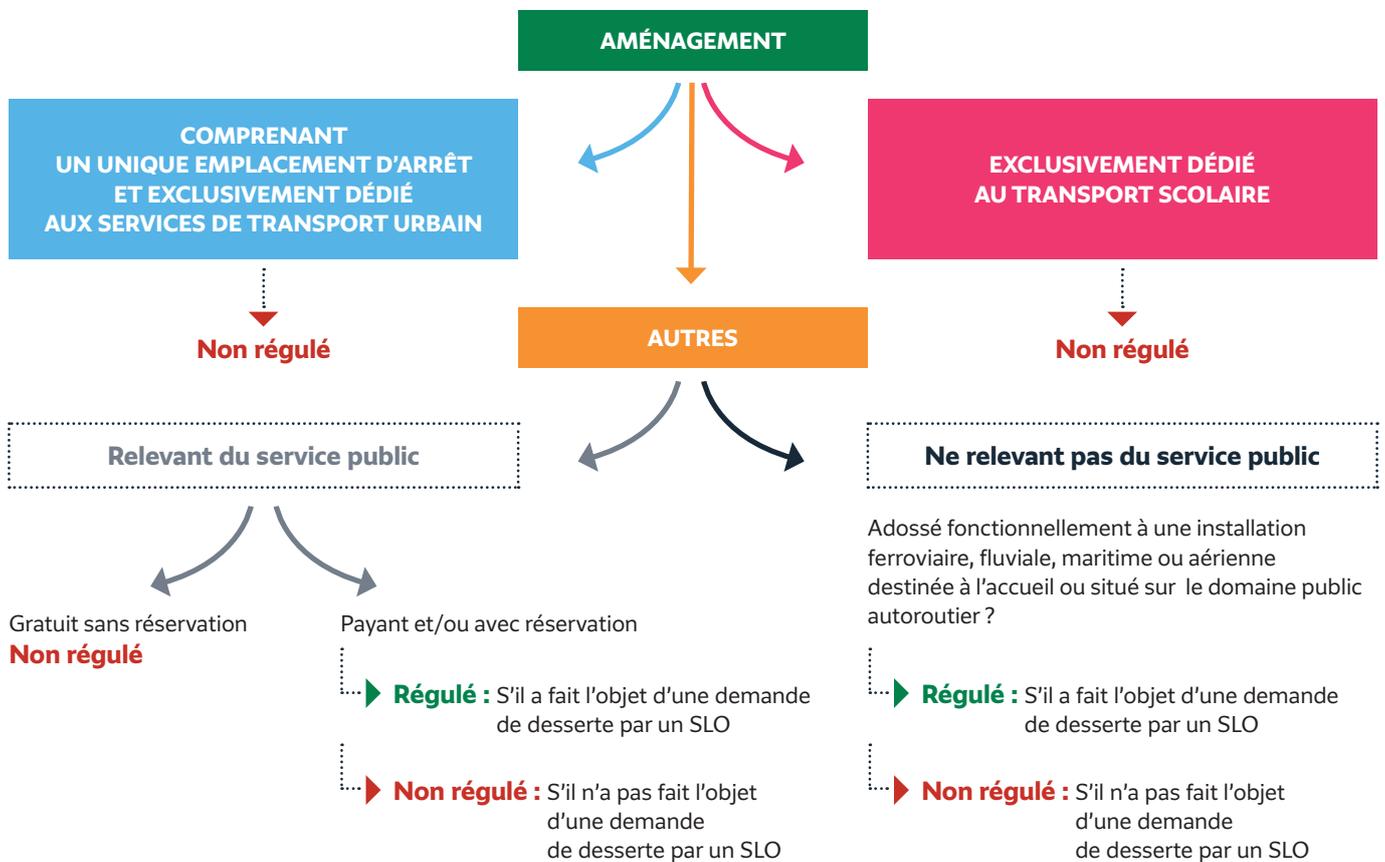
- **régulateur** : l'ART participe à la mise en concurrence en contrôlant le respect des règles d'accès aux éco-stations bus : registre public pour les entreprises de transport public, que le gestionnaire doit mettre à jour régulièrement
- **prescripteur** : l'ART pose des prescriptions générales aux opérateurs d'éco-stations bus : modalités de déclaration au registre, organisation des Services Librement Organisés SLO, tenue d'une comptabilité propre...
- **emetteur d'obligations** : l'ART détermine les marchés du secteur des transports de personnes en dressant la liste des opérateurs réputés exercer une influence significative sur chaque marché et fixe des obligations aux opérateurs.

CARACTÉRISTIQUES DES ÉCO-STATIONS BUS SOUMISES AUX OBLIGATIONS FORMULÉES PAR L'ART

Le Code des transports (article L. 3114-4) prévoit que des obligations s'appliquent lorsque l'aménagement est composé de plus d'un point d'arrêt et qu'il fait l'objet d'une demande de desserte par une entreprise de transport public routier.

À noter que les obligations d'un exploitant d'une éco-station bus ne s'appliquent pas :

- pour les éco-stations bus ne relevant pas du service public > sauf si elles sont connectées à une infrastructure ferroviaire, fluviale, maritime ou aérienne destinée à l'accueil des passagers ou située sur le domaine public autoroutier
- aux aménagements accessibles à tous les véhicules de transport collectif, gratuitement et sans réservation



Source : « Caractérisation des éco-stations bus régulées ou non » : www.arafer.fr/les-autocars/gares-routieres/



OBLIGATIONS POUR LES EXPLOITANTS D'ÉCO-STATION BUS

Les obligations d'un exploitant d'une éco-station bus sont les suivantes (cf. : ANNEXE « DÉCISION N° 2017-116 DU 4 OCTOBRE 2017 ») :

- **la mise à disposition des transporteurs de l'offre commerciale** pour informer les voyageurs sur les lignes desservant le site (numéros des lignes, horaires des services, plans de ligne...)
- **la production d'une comptabilité propre et distincte** d'une éventuelle autre activité exercée
- **la définition et la mise en œuvre des règles d'accès à l'aménagement pour les entreprises de transport public routier**
Celles-ci doivent être objectives, transparentes et non discriminatoires. L'exploitant doit suivre le modèle établi par l'ART dans sa décision du 15 juin 2016 et se conformer aux prescriptions tarifaires, de procédure d'allocation des capacités et de comptabilité propre des aménagements (décision du 4 octobre 2017)
- **la notification de ces règles à l'ART**
- **la fourniture d'une réponse à une demande d'accès d'un transporteur de voyageurs** dans un délai d'un mois avec sa justification lors d'un refus
- **le paiement d'une redevance** pour service rendu ou pour occupation du domaine public
- **le renseignement au registre des gares routières** *via* un formulaire de déclaration à remplir sur la plate-forme extranet de l'Autorité



ANNEXES

ANNEXE 1	Liste des éco-stations bus	57
ANNEXE 2	Services attendus par type d'éco-station bus	68
ANNEXE 3	Contenu du dossier de demande de subvention pour une éco-station bus	69
ANNEXE 4	Compte d'exploitation d'une éco-station bus	73
ANNEXE 5	Règlement intérieur d'une éco-station bus	75
ANNEXE 6	Structure inventaire d'une éco-station bus	78
ANNEXE 7	Convention de transfert de gestion d'une éco-station bus	79
ANNEXE 8	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	91

ANNEXE 1 Liste des éco-stations bus

Éco-stations bus	régionale	majeure	locale
------------------	-----------	---------	--------

Achères Ville	Éco-station bus majeure		
Aéroport d'Orly-Ouest	Éco-station bus locale		
Aéroport d'Orly-Sud	Éco-station bus majeure		
Antony	Éco-station bus régionale		
Argenteuil	Éco-station bus régionale		
Auber	Éco-station bus majeure		
Aubergenville-Élisabethville	Éco-station bus locale		
Aubervilliers-Pantin (Quatre Chemins)	Éco-station bus majeure		
Aulnay-sous-Bois Nord	Éco-station bus locale		
Aulnay-sous-Bois Sud	Éco-station bus locale		
Austerlitz	Éco-station bus majeure		
Avenue de France	Éco-station bus majeure		
Avenue du Président Kennedy	Éco-station bus majeure		
Bagneux	Éco-station bus majeure		
Bastille	Éco-station bus majeure		
Bellevue	Éco-station bus locale		
Bibliothèque François Mitterrand	Éco-station bus majeure		
Bobigny-Pantin (Raymond Queneau)	Éco-station bus locale		
Boissy Saint-Léger	Éco-station bus régionale		
Bondy	Éco-station bus majeure		
Boulevard Victor	Éco-station bus locale		
Boulogne-Pont de Saint-Cloud	Éco-station bus majeure		
Bourg-la-Reine	Éco-station bus régionale		
Boussy-Saint-Antoine	Éco-station bus locale		
Bretigny-sur-Orge (est)	Éco-station bus locale		
Brunoy	Éco-station bus majeure		

Bry-sur-Marne	Éco-station bus majeure	
Bry-Villiers-Champigny	Éco-station bus régionale	
Bussy-Saint-Georges	Éco-station bus locale	
Carrefour Pleyel	Éco-station bus majeure	
Cergy-le-Haut	Éco-station bus majeure	
Cergy-Préfecture	Éco-station bus régionale	
Cergy-Saint-Christophe	Éco-station bus majeure	
Cesson	Éco-station bus majeure	
Champ de courses d'Enghien	Éco-station bus locale	
Champ de Mars-Tour Eiffel	Éco-station bus locale	
Champigny	Éco-station bus régionale	
Charenton-Écoles	Éco-station bus majeure	
Charles de Gaulle Étoile	Éco-station bus régionale	
Château de Vincennes	Éco-station bus régionale	
Chatou-Croissy	Éco-station bus locale	
Chaville Rive Droite	Éco-station bus locale	
Chaville Rive Gauche	Éco-station bus locale	
Chaville-Vélizy	Éco-station bus locale	
Chelles	Éco-station bus majeure	
Chenay-Gagny	Éco-station bus locale	
Chevilly « Trois communes »	Éco-station bus majeure	
Choisy-le-Roi	Éco-station bus régionale	
Clichy - Montfermeil	Éco-station bus majeure	
Clichy-Levallois	Éco-station bus locale	
Combs-la-Ville - Quincy	Éco-station bus majeure	
Conflans-Fin-d'Oise	Éco-station bus majeure	
Conflans-Sainte-Honorine	Éco-station bus majeure	
Corbeil-Essonnes (nord des voies)	Éco-station bus régionale	
Cormeilles en Parisis	Éco-station bus majeure	
Coulommiers	Éco-station bus locale	

Cour Saint-Émilien	Éco-station bus majeure	
Crécy-en-Brie-La-Chapelle	Éco-station bus locale	
Créteil-l'Échat	Éco-station bus locale	
Créteil-Pointe du Lac	Éco-station bus majeure	
Croix de Chavaux	Éco-station bus majeure	
Dammartin - Juilly - Saint-Mard	Éco-station bus locale	
Denfert-Rochereau	Éco-station bus majeure	
Desnouettes	Éco-station bus locale	
Dourdan	Éco-station bus locale	
Drancy	Éco-station bus locale	
Drancy-Bobigny	Éco-station bus locale	
Ecole vétérinaire de Maisons-Alfort	Éco-station bus régionale	
Enghien-les-Bains	Éco-station bus régionale	
Épinay-sur-Orge	Éco-station bus locale	
Épinay-sur-Seine	Éco-station bus majeure	
Épinay-Villetaneuse	Éco-station bus majeure	
Ermont-Eaubonne	Éco-station bus majeure	
Esbly	Éco-station bus locale	
Étampes	Éco-station bus majeure	
Évry	Éco-station bus locale	
Évry-Courcouronnes (interurbaine)	Éco-station bus régionale	
Évry-Courcouronnes (urbaine)	Éco-station bus régionale	
Ferté-sous-Jouarre	Éco-station bus locale	
Fontainebleau - Avon	Éco-station bus locale	
Fontenay-le-Fleury	Éco-station bus locale	
Fontenay-sous-Bois	Éco-station bus locale	
Fort d'Issy-Vanves-Clamart	Éco-station bus locale	
Franconville-Le-Plessis-Bouchard	Éco-station bus majeure	
Freinville-Sevran	Éco-station bus majeure	
Gagny	Éco-station bus majeure	

Garches-Marnes-la-Coquette	Éco-station bus locale	
Gare de l'Est	Éco-station bus majeure	
Gare de Lyon - rue de Bercy	Éco-station bus régionale	
Gare du Nord	Éco-station bus régionale	
Gare Montparnasse Dautry	Éco-station bus majeure	
Garges-Sarcelles	Éco-station bus régionale	
Gennevilliers	Éco-station bus majeure	
Georges Brassens	Éco-station bus locale	
Georges Pompidou-Clamart	Éco-station bus majeure	
Gif-sur-Yvette	Éco-station bus locale	
Goussainville	Éco-station bus locale	
Herblay	Éco-station bus locale	
Houilles - Carrières-sur-Seine	Éco-station bus majeure	
Invalides	Éco-station bus majeure	
Issy	Éco-station bus majeure	
Issy-Val de Seine	Éco-station bus régionale	
Joinville-le-Pont	Éco-station bus régionale	
Jouy-en-Josas	Éco-station bus majeure	
Juvisy (Condorcet)	Éco-station bus régionale	
Juvisy (Mairie)	Éco-station bus régionale	
Juvisy (Seine)	Éco-station bus régionale	
La Celle Saint Cloud	Éco-station bus majeure	
La Courneuve « Six routes »	Éco-station bus locale	
La Courneuve-Aubervilliers	Éco-station bus majeure	
La Croix-de-Berny-Fresnes	Éco-station bus majeure	
La Défense RATP Calder Miro	Éco-station bus régionale	
La Défense Terminal Jules Verne	Éco-station bus régionale	
La Frette-Montigny	Éco-station bus locale	
La Plaine-Stade de France	Éco-station bus majeure	
La Varenne-Chennevières	Éco-station bus locale	

La Verrière	Éco-station bus majeure	
Lagny - Thorigny - Pomponne	Éco-station bus locale	
Laplace	Éco-station bus majeure	
Le Bourget	Éco-station bus régionale	
Le Bras-de-Fer	Éco-station bus majeure	
Le Kremlin-Bicêtre	Éco-station bus locale	
Le Mée	Éco-station bus locale	
Le Raincy-Villemomble	Éco-station bus majeure	
Le Stade	Éco-station bus locale	
Le Vesinet-Le Pecq	Éco-station bus majeure	
Les Agnettes-Asnières-Gennevilliers	Éco-station bus locale	
Les Ardoines	Éco-station bus majeure	
Les Baconnet	Éco-station bus locale	
Les Courtilles-Asnières-Gennevilliers	Éco-station bus régionale	
Les Grésillions	Éco-station bus majeure	
Les Yvris-Noisy-le-Grand	Éco-station bus locale	
Lieusaint-Moissy-Cramayel	Éco-station bus régionale	
Lognes	Éco-station bus locale	
Longjumeau	Éco-station bus locale	
Louvres	Éco-station bus majeure	
Luxembourg	Éco-station bus majeure	
M.I.N Porte de Thiais	Éco-station bus majeure	
Mairie d'Aubervilliers	Éco-station bus majeure	
Mairie de Montreuil	Éco-station bus régionale	
Mairie de Montreuil GR av Walwein	Éco-station bus régionale	
Mairie de Saint-Ouen	Éco-station bus majeure	
Mairie d'Issy	Éco-station bus régionale	
Mairie d'Ivry	Éco-station bus majeure	
Maison Blanche - Paris XIII^e	Éco-station bus majeure	
Maisons-Alfort-Alfortville	Éco-station bus majeure	

Maisons-Laffitte	Éco-station bus majeure	
Mantes-la-Jolie	Éco-station bus régionale	
Mantes-la-Jolie (sud - ZAC)	Éco-station bus régionale	
Mantes-Station	Éco-station bus locale	
Marcel Sembat	Éco-station bus majeure	
Marché de Saint-Denis	Éco-station bus locale	
Marly-le-Roi	Éco-station bus locale	
Marne-la-Vallée - Chessy	Éco-station bus régionale	
Massy-Palaiseau - Atlantis	Éco-station bus régionale	
Massy-Palaiseau -Vilmorin	Éco-station bus régionale	
Meaux	Éco-station bus régionale	
Melun Ermitage (sud des voies)	Éco-station bus régionale	
Melun Gallieni (nord des voies)	Éco-station bus régionale	
Menecy	Éco-station bus locale	
Metro 8 mai 1945- Aubervilliers	Éco-station bus régionale	
Métro Bobigny-Pablo-Picasso	Éco-station bus régionale	
Métro Châtillon - Montrouge	Éco-station bus régionale	
Métro Créteil-l'Échat	Éco-station bus majeure	
Métro Eglise-de-Pantin	Éco-station bus locale	
Métro Fort-d'Aubervilliers	Éco-station bus régionale	
Métro Gabriel-Péri - Asnières - Gennevilliers	Éco-station bus majeure	
Métro Galliéni	Éco-station bus régionale	
Métro Pont de Sèvres	Éco-station bus régionale	
Métro Saint-Denis-Université	Éco-station bus régionale	
Métro Villejuif-Louis-Aragon	Éco-station bus majeure	
MIN de Rungis	Éco-station bus majeure	
Mitry-Claye	Éco-station bus majeure	
Montempoivre	Éco-station bus locale	
Montereau	Éco-station bus locale	
Montgeron-Crosne	Éco-station bus majeure	

Montigny-Beauchamp (nord)	Éco-station bus majeure	
Montigny-Beauchamp (sud)	Éco-station bus majeure	
Montreuil	Éco-station bus locale	
Mureaux	Éco-station bus régionale	
Musée d'Orsay	Éco-station bus majeure	
Nanterre-La Boule	Éco-station bus majeure	
Nanterre-La Folie	Éco-station bus majeure	
Nanterre-Préfecture	Éco-station bus majeure	
Nanterre-Ville	Éco-station bus majeure	
Nation	Éco-station bus majeure	
Nemours-Saint-Pierre	Éco-station bus majeure	
Neuilly-Plaisance	Éco-station bus régionale	
Neuville-Université	Éco-station bus locale	
Nogent sur-Marne	Éco-station bus régionale	
Nogent-Le-Perreux	Éco-station bus locale	
Noisiel	Éco-station bus locale	
Noisy Champs	Éco-station bus majeure	
Noisy-le-Grand-Mont-d'Est	Éco-station bus régionale	
Opéra	Éco-station bus régionale	
Orsay-Ville	Éco-station bus majeure	
Ozoir-la-Ferrière	Éco-station bus locale	
Parc de Saint-Cloud	Éco-station bus majeure	
Parc des Expositions	Éco-station bus locale	
Paris-Saint Lazare - Cour de Rome	Éco-station bus majeure	
Paris-Saint Lazare - Gabriel Péri	Éco-station bus majeure	
Pavé Blanc	Éco-station bus majeure	
Pereire-Levallois	Éco-station bus majeure	
Persan-Beaumont	Éco-station bus locale	
Pierrefitte-Stains	Éco-station bus majeure	
Place d'Italie	Éco-station bus majeure	

Plaisir Grignon	Éco-station bus majeure	
Plaisir-les-Clayes	Éco-station bus locale	
Poissy (nord)	Éco-station bus régionale	
Poissy (sud)	Éco-station bus régionale	
Pont Cardinet	Éco-station bus majeure	
Pont de Bondy	Éco-station bus majeure	
Pont de Levallois-Becon	Éco-station bus majeure	
Pont de Rungis	Éco-station bus locale	
Pont-de-Bezons	Éco-station bus majeure	
Pont-de-Neuilly	Éco-station bus majeure	
Pontoise (nord-Charles de Gaulle)	Éco-station bus locale	
Pontoise (sud-Canrobert)	Éco-station bus locale	
Porte d'Aubervilliers	Éco-station bus majeure	
Porte d'Auteuil	Éco-station bus majeure	
Porte de Bagnole	Éco-station bus majeure	
Porte de Champerret	Éco-station bus majeure	
Porte de Choisy	Éco-station bus majeure	
Porte de Clichy	Éco-station bus majeure	
Porte de Clignancourt	Éco-station bus régionale	
Porte de la Chapelle	Éco-station bus régionale	
Porte de la Villette	Éco-station bus majeure	
Porte de l'Essonne- Athis Mons	Éco-station bus majeure	
Porte de Pantin	Éco-station bus locale	
Porte de Saint-Ouen	Éco-station bus majeure	
Porte de Thiais	Éco-station bus majeure	
Porte de Vanves	Éco-station bus régionale	
Porte de Versailles	Éco-station bus locale	
Porte des Lilas - Place Marquis du Vercors	Éco-station bus régionale	
Porte des Lilas - rue Charles Cros	Éco-station bus régionale	
Porte d'Italie	Éco-station bus régionale	

Porte d'Ivry	Éco-station bus majeure	
Porte d'Orléans Reyer	Éco-station bus régionale	
Porte Maillot	Éco-station bus majeure	
Porte Saint-Cloud	Éco-station bus majeure	
Provins	Éco-station bus locale	
Rambouillet	Éco-station bus régionale	
Ris-Orangis - Bois de l'Épine	Éco-station bus majeure	
Robinson	Éco-station bus régionale	
Roger Semat	Éco-station bus locale	
Roissy-en-Brie	Éco-station bus locale	
Roissy-pôle	Éco-station bus régionale	
Rosa Parks	Éco-station bus locale	
Rosny-Bois-Perrier	Éco-station bus majeure	
Rosny-sous-Bois	Éco-station bus majeure	
Rueil-Malmaison	Éco-station bus majeure	
Rueil-Suresnes «Mont Valérien»	Éco-station bus majeure	
Rungis-La Fraternelle	Éco-station bus locale	
Saint-Cloud	Éco-station bus locale	
Saint-Cyr	Éco-station bus locale	
Saint-Denis	Éco-station bus majeure	
Saint-Denis Pleyel	Éco-station bus locale	
Saint-Denis-Porte de Paris	Éco-station bus majeure	
Sainte-Geneviève-des-Bois	Éco-station bus majeure	
Saint-Germain-des-Près	Éco-station bus majeure	
Saint-Germain-en-Laye	Éco-station bus régionale	
Saint-Gratien	Éco-station bus locale	
Saint-Maur-Créteil	Éco-station bus majeure	
Saint-Michel Notre Dame	Éco-station bus majeure	
Saint-Ouen	Éco-station bus locale	
Saint-Ouen-l'Aumône-Liesse	Éco-station bus locale	

Saint-Rémy-lès-Chevreuse	Éco-station bus régionale	
Sannois	Éco-station bus locale	
Sarcelles-Saint-Brice	Éco-station bus majeure	
Sartrouville	Éco-station bus régionale	
Satory	Éco-station bus locale	
Savigny-le-Temple - Nandy	Éco-station bus majeure	
Savigny-sur-Orge	Éco-station bus majeure	
Sevran-Beaudottes	Éco-station bus régionale	
Sevran-Livry	Éco-station bus majeure	
Sèvres-Ville-d'Avray	Éco-station bus locale	
Six routes	Éco-station bus majeure	
SQY des Prés - urbaine	Éco-station bus régionale	
SQY Paul Delouvrier- interurbaine RD 10	Éco-station bus régionale	
Stade Charlety	Éco-station bus majeure	
Stade de France-Sainte-Denis	Éco-station bus régionale	
Sucy-Bonneuil Est	Éco-station bus régionale	
Sucy-Bonneuil TCSP Ouest	Éco-station bus régionale	
Survilliers-Fosses	Éco-station bus locale	
Terminal 1	Éco-station bus majeure	
Théâtre Gérard Philipe	Éco-station bus locale	
Torcy	Éco-station bus régionale	
Tournan	Éco-station bus locale	
Trappes	Éco-station bus majeure	
Triangle de Gonesse	Éco-station bus majeure	
Vaires-Torcy	Éco-station bus locale	
Val d'Europe	Éco-station bus régionale	
Vanves-Malakoff	Éco-station bus locale	
Vaucresson	Éco-station bus majeure	
Vélizy 2	Éco-station bus régionale	
Versailles Rive Droite	Éco-station bus régionale	

Versailles Rive-Gauche - Place Lyautey	Éco-station bus régionale	
Versailles-Chantiers	Éco-station bus régionale	
Vert Galant	Éco-station bus régionale	
Vigneux sur-Seine	Éco-station bus locale	
Villejuif - Institut Gustave Roussy	Éco-station bus régionale	
Villeneuve Saint-Georges (Henri Dunant)	Éco-station bus régionale	
Villeneuve Saint-Georges (RER)	Éco-station bus régionale	
Villeneuve-Triage	Éco-station bus locale	
Villeparisis-Mitry-Le-Neuf	Éco-station bus locale	
Villepinte	Éco-station bus majeure	
Villepreux-les-Clayes	Éco-station bus locale	
Villiers-le-Bel-Gonesse-Arnouville (nord)	Éco-station bus régionale	
Villiers-le-Bel-Gonesse-Arnouville (sud)	Éco-station bus régionale	
Villiers-sur-Marne-le Plessis-Trévisé	Éco-station bus régionale	
Viroflay Rive Gauche	Éco-station bus locale	
Vitry Centre	Éco-station bus régionale	
Vitry-sur-Seine	Éco-station bus locale	
Yerres	Éco-station bus majeure	

ANNEXE 2 Services attendus par type d'éco-station bus

Niveau « d'attente » : Obligatoire Optionnel

STATION BUS RÉGIONALE	STATION BUS MAJEURE	STATION BUS LOCALE
-----------------------	---------------------	--------------------

1. SERVICES AU VOYAGEUR				
1.1. SOCLE				
	Supports d'information voyageur statiques et dynamiques			
	Protection des intempéries			
	Assises			
	Réceptacle déchets avec tri sélectif			
	Stationnement vélo			
	Dépense-minute/taxi, deux-roues et véhicules partagés			
	Automate de vente de titres de transport si pas présent sur pôle			
	Sanitaires si pas présent sur le pôle			
	Distributeur de gel			
1.2. SECONDAIRES				
	Nomadisme numérique : prise USB/wifi			
	Commerces			
	<i>Distributeur automatique de boisson / snack</i>			
	<i>Relais Colis "Pickup Store"</i>			
	<i>Presse</i>			
	<i>Snack</i>			
	<i>Conciergerie</i>			
	<i>Mini-superette</i>			
	Animation éphémère			
	Borne de recharge de véhicule électrique			
2. PRÉSENCE HUMAINE				
2.1. SUR SITE				
	Accueil et Information du public			
	Régulateur			
	Sûreté			
	Remontée des dysfonctionnements aux opérateurs et partenaires compétents			
2.2. EN DISTANCIEL				
	Vidéoprotection			
	Bornes d'appel			
3. ÉQUIPEMENTS D'EXPLOITATION				
3.1. STANDARD				
	Locaux d'exploitation avec sanitaires			
3.2. OPTIONNEL				
	Vidéo d'exploitation			

ANNEXE 3 Contenu du dossier de demande de subvention pour une éco-station bus

Le propriétaire de l'éco-station bus élabore un projet partenarial et global, qui porte sur l'aménagement, le fonctionnement et la gestion de la gare mais aussi son insertion dans l'espace urbain et dans le pôle d'échanges, en particulier lorsque l'éco-station bus dessert une gare ferroviaire. Une fois ce projet validé par l'ensemble des partenaires, le propriétaire constitue un dossier de demande de subvention qui comprend les pièces suivantes.

Important : l'attribution de la subvention à la suite de l'instruction du dossier est votée en Commission Qualité de Service, Accessibilité et Relation avec les Usagers d'Île-de-France Mobilités et en Conseil d'Administration si la subvention est supérieure ou égale à 2 M€. La signature par le maître d'ouvrage de l'éco-station bus ainsi que par le directeur général d'Île-de-France Mobilités vaut notification de l'attribution de cette subvention. Les travaux ne doivent pas commencer avant signature de la convention, sans quoi la totalité de la subvention serait perdue.

1. Note technique

1.1 Justification de la demande

- Offre existante et usages de l'équipement (données quantitatives et qualitatives)
- Problèmes rencontrés, dysfonctionnements
- Justification du dimensionnement du projet (offre existante ou actée, justifiant la présence d'autant de bus que de postes à quai lors de l'heure de pointe, en distinguant dépose/reprise et régulation), y compris matériel roulant utilisé (standard ou articulé)
- Et en fonction des cas et/ou si les informations existent :
 - o étude d'opportunité
 - o étude de définition du programme et de son architecture
 - o historique du projet et des éventuelles subventions antérieures

1.2 Présentation du projet

Description de l'équipement

- Nature du projet (dimensionnement de l'équipement projeté, nombre de postes à quai pour véhicules standards, pour articulés, type d'éco-station bus...).
- Articulation du projet avec des projets plus globaux (contrat de pôle, politique de la Ville, schéma d'agglomération, PLD...)
- Qualité de service prévue (Accessibilité et stationnement PMR, Information multimodale, cheminements piétons, éclairage, paysagement...)
- Contexte topographique et urbain particulier (pente, équipement public, hôpital, centre commercial...)
- Dispositions architecturales
- Nom de l'éco-station bus

Exploitation envisagée

- Convention d'exploitation, Modalités de gestion (entretien de la voirie, de l'aménagement paysager, de l'éclairage...)
- Plan d'affectation des quais du projet de station bus **signé par les transporteurs**
- Surveillance
- Heures d'ouverture

Contexte foncier

- Domanialité
- Acquisition d'une emprise
- Pression foncière

Et en fonction des cas et/ou si les informations existent, autres documents concourant à la compréhension du projet :

- Reportage photo
- Plans supplémentaires (exemple : offre de stationnement à l'échelle d'une communauté d'agglo...)
- Promesse de vente du terrain
- Planches du traitement architectural
- Convention d'occupation...

2. Plan de localisation du projet

À l'échelle de la commune pour les stations bus de petite capacité et/ou à l'échelle du pôle ou du projet urbain pour les éco-stations bus plus importantes.

Nota : Au format A3 ou A4 (de préférence). Ces plans doivent permettre de comprendre l'articulation du projet de stations bus avec la voirie qui va la desservir et/ou les équipements du projet plus global dans lequel elle s'intègre.

3. Plan de l'existant

Ce plan est préconisé pour les cas :

- d'extension
- de premier investissement d'Île-de-France Mobilités sur une éco-station bus existante.

Nota : Au format A3 ou A4 (de préférence).

4. Plan de l'état projeté (plan-masse et coupes)

À une échelle permettant d'identifier :

- le périmètre de l'opération
- l'entrée de l'équipement desservi (établissement scolaire, gare...)
- chaque quai et poste à quai
- les cheminements piétons et PMR jusqu'à l'équipement desservi
- les sens de circulation des bus/cars
- le fonctionnement d'entrée et de sortie
- les carnets de giration pour tous les postes à quai avec validation formelle du ou des transporteurs
- le raccordement à la voirie

5. Calendriers prévisionnels

- Démarrage des travaux
- Échéancier prévisionnel des versements
- Date de mise en service prévisionnelle

6. Compte prévisionnel d'exploitation

Pour l'ensemble des éco-stations bus.

7. Devis estimatif détaillé

Par poste d'investissement (travaux et aménagements complémentaires) en euros hors taxes et *a minima* :

7.1 Installation du chantier (dont clôture, signalisation...)

7.2 Travaux préparatoires - libération des emprises

- Démolition (chaussée, trottoir...)
- Dépose de bordure et de caniveaux
- Démolition de maçonnerie
- Dépose de tampon et grille, de barrières, de mobilier urbain, de signalisation verticale, essouchement d'arbres

7.3 Terrassement, fourreaux, tranchée pour assainissement

7.4 Assainissement

- Fourniture et pose de canalisations ouvrages sur collecteurs (regards de visite, raccordement aux collecteurs existants, bouche avaloir, regard à grille)
- Mise à niveau de regard

7.5 Voirie et espaces piétonniers

- Dressement des fonds de forme
- Grave ciment, grave bitume, béton bitumineux, béton, pavés - bordures

7.6 Éclairage public

- Dépose de candélabres
- Fouilles sur trottoirs
- Boîtes de jonction, massifs, armoires EP
- Fourniture et pose des supports d'éclairage public, raccordement sur le réseau existant, raccordement des abris et locaux

MaJ 08/19

7.7 Mobilier urbain – équipements**7.8 Signalétique, signalisation**

- Signalisation horizontale (lignes continues, discontinues, zigzag, passages piétons)
- Signalisation verticale (signalisation de police, supports et panneaux)
- Signalisation directionnelle (barrière piéton, bande podotactile)
- Espaces verts, traitement paysager

7.9 Frais d'études, de maîtrise d'ouvrage et de maîtrise d'œuvre.

Devront être précisés les coûts unitaires et la quantité pour chaque poste.
Le devis ne doit porter que sur le périmètre de l'éco-station bus.

8. Plan de financement

- Part Île-de-France Mobilités
- Part maître d'ouvrage
- Autres

9. RIB et SIRET (s'il s'agit de la première demande de subvention) (Compte Banque de France)**10. Délibération du Conseil municipal ou du Conseil communautaire**, approuvant le projet d'éco-station bus, et autorisant le maire ou le président à solliciter une subvention auprès d'Île-de-France Mobilités au taux maximal, ainsi qu'à signer toutes les pièces afférentes conformément au SDESB d'Île-de-France Mobilités.

ANNEXE 4 Compte d'exploitation d'une éco-station bus

1 - CHARGES HORS TAXES				
		Prix unitaire	Quantité	Coût
Personnel dédié au fonctionnement de l'éco-station bus	coordination des mouvements			
	sécurité			
	accueil / information / vente			
	administration, gestion			
	autre ; précisez :			
	total			
Entretien, maintenance	pistes			
	quais			
	espaces verts			
	abri voyageur et espace d'attente			
	local information - vente			
	local conducteurs (salle de pause, toilettes)			
	local administration - gestion GR			
	autre mobilier			
	ascenseurs, escalators dédiés à la GR			
	tableau des départs			
	candélabres			
	autre ; précisez :			
	total			
	Amortissements	acquisition foncier		
infrastructures subventionnables				
autres infrastructures non subventionnables				
rénovation subventionnable				
autre rénovation non subventionnable précisez :				
autre ; précisez :				
total				

		Prix unitaire	Quantité	Coût
Éclairage des espaces extérieurs (pistes et quais)	fourniture électricité			
Frais de fonctionnement des locaux affectés exclusivement au fonctionnement de l'éco-station bus (1)	électricité, téléphone, eau, fournitures...			
Mise à jour signalétique et information dédiées à l'éco-station bus (conception, impression, installation)	plan de quartier			
	plan ou schéma de desserte de l'éco-station bus par les bus et/ou cars			
	plan d'affectation des quais signalétique et jalonnement			
	autre ; précisez :			
	total			
Impôts, taxes, assurance	impôts et taxes			
	assurances			
	total			
Marges et frais exceptionnels	marges			
	frais exceptionnels et divers ; précisez :			
	total			

TOTAL DES CHARGES

2 - RECETTES HORS TAXES

		RECETTES
Recettes issues de l'activité de l'éco-station bus	redevance d'occupation du domaine public	
	redevance pour la mise à disposition de services (redevance au départ)	
	intéressement sur vente de titres	
	location d'espaces commerciaux	
	publicité	
	autre ; précisez :	
	total	
Subventions	Île-de-France Mobilités / investissement (valeur annuelle amortie)	
	Île-de-France Mobilités / présence de personnel d'information	
	Île-de-France Mobilités / maintien de la qualité de services	
	autre ; précisez :	
	total	
PARTICIPATION DU PROPRIÉTAIRE		
TOTAL DES RECETTES		

ANNEXE 5 Règlement intérieur d'une éco-station bus

ARTICLE 1 – OBJET

La gestion et l'exploitation de l'éco-station bus de [...] sont assurées par [...]. En qualité d'exploitant, [...], à la responsabilité du maintien de l'ordre et du respect des consignes de sécurité dans l'enceinte de la gare. Le présent règlement a donc pour objectif de définir les obligations à respecter pour le bon fonctionnement de l'éco-station bus, afin d'assurer le meilleur service aux voyageurs et de garantir la protection de cet espace et de son environnement.

Il est destiné à l'ensemble des entreprises de transport susceptibles d'utiliser l'éco-station bus et leur personnel, aux voyageurs ainsi qu'à l'ensemble des personnes en contact avec l'équipement constitué par l'éco-station bus.

ARTICLE 2 – LOCALISATION DE L'ÉCO-STATION BUS

L'éco-station bus de [...] est située rue à [...].

Son emprise est délimitée :

- au Nord, par la clôture [...];
- au Sud, par la [...];
- à l'Est, [...];
- à l'Ouest, [...].

Elle propose :

- ... quais ;
- ... local d'accueil-billetterie ;
- ... Local de pause pour les personnels des transporteurs.

ARTICLE 3 – UTILISATION DE L'ÉCO-STATION BUS

L'éco-station bus de [...] est exclusivement réservée aux services de transport en commun de voyageurs. Elle permet, dans des conditions optimales de sécurité et de confort, la prise en charge et la dépose de voyageurs empruntant :

- les lignes interurbaines régulières de transports franciliens ;
- les cars de tourisme ;
- les cars de transport scolaire ;
- les cars de substitution SNCF.

Les modalités d'utilisation de l'éco-station bus font l'objet d'une convention d'occupation signée avec l'entreprise de transport public utilisatrice.

ARTICLE 4 - CONDITIONS D'ADMISSION DES TRANSPORTEURS

L'utilisation de l'éco-station bus de [...] est soumise au règlement d'une redevance pour chaque départ dont la valeur est variable selon le type de prestations. Elle participe à la rémunération des coûts d'utilisation des installations et à ceux des prestations fournies.

Pour les transporteurs utilisateurs réguliers, c'est-à-dire pour tous types de transport à l'exception des services touristiques ou occasionnels, l'usage de l'éco-station bus est subordonné à la signature d'une convention qui lie l'exploitant et chaque société utilisatrice. Toute demande de stationnement ou d'accostage au sein de l'éco-station bus pour des cars de tourisme ou des cars de transport scolaire ou des cars, SNCF devra être formulée auprès de l'exploitant, qui délivrera, selon la disponibilité de l'éco-station bus et les horaires d'occupation des quais, une autorisation.

ARTICLE 5 – HORAIRES D'ARRIVÉE ET DE DÉPART DES BUS OU AUTOCARS

Les horaires d'arrivée et/ou de départ des bus sont communiqués à l'exploitant.

Les horaires en vigueur sont affichés aux points d'arrêts respectifs par les entreprises utilisatrices concernées.

Seuls les horaires en vigueur sont affichés en gare à l'intention des voyageurs, sur les emplacements réservés à cet effet.

Toute modification des horaires des entreprises utilisatrices de l'éco-station bus doit être communiquée au propriétaire au plus tard huit jours avant son application. Les modifications d'activité ou d'offre des entreprises utilisatrices de l'éco-station bus devront être conformes aux autorisations administratives en vigueur, notamment celles établies par Île-de-France Mobilités.

ARTICLE 6 – AFFECTATION DES LIGNES

L'affectation des [...] postes à quai est la suivante :

- quai n° 1 : quai arrivée voyageurs ;
- quai n° 2 : quai arrivée voyageurs ;
- quai n° 3 : quai ligne...

La consistance annuelle des services des lignes précitées, leurs périodes de fonctionnement et les horaires correspondants sont communiqués à l'exploitant de l'éco-station bus. Ces affectations font l'objet d'un affichage des lignes aux quais concernés.

Toute demande de modification de ces affectations et plus généralement toute modification durable de l'offre de transport au sein de l'éco-station bus doit être préalablement communiquée au propriétaire.

Après examen des conséquences de ces modifications sur le bon fonctionnement de l'éco-station bus, l'exploitant procédera, avec les entreprises concernées, aux adaptations nécessaires de l'ordonnancement du trafic.

ARTICLE 7 – OCCUPATION DES QUAIS

Les bus ne pourront accoster à des quais différents de ceux qui leur auront été indiqués. Le transporteur est tenu de faire respecter cette clause à ses conducteurs.

Le stationnement à quai ne pourra excéder 15 minutes, sauf situation particulière et avec l'accord du propriétaire.

ARTICLE 8 – CONDITIONS D'UTILISATION DES QUAIS

En cas de pannes, accidents, travaux, perturbations du service, les affectations de quais ci-dessus peuvent être provisoirement modifiées, soit à l'initiative du propriétaire qui en informe les entreprises utilisatrices, soit à l'initiative des entreprises utilisatrices qui en informent le propriétaire.

Tout autocar ou autobus en état d'avarie devra immédiatement être enlevé du quai où il stationne et conduit hors des limites de la gare. Les personnels des entreprises utilisatrices devront se conformer aux consignes, indications ou avis qui leur seraient alors donnés par le propriétaire.

ARTICLE 9 – RÈGLES ET CONDITIONS DE CIRCULATION

Les véhicules circulant dans l'éco-station bus sont tenus de respecter la signalisation existante et le sens de la circulation.

La circulation est interdite pour tout autre type de véhicule.

Dans l'enceinte de l'éco-station bus, les véhicules doivent circuler à une vitesse inférieure à 20 km/heure, et 10 km/heure par temps de pluie. Lors du départ du quai, les conducteurs mettent leur clignotant pour prévenir les autres conducteurs. Les bus qui pourraient être amenés à reculer ont priorité. Les opérations de marche arrière sont strictement interdites sauf cas de force majeure.

La circulation et le stationnement dans l'enceinte de l'éco-station bus sont strictement limités :

- aux services de transport collectif de voyageurs, urbain ou non urbain selon des horaires fixes ;
- aux services de transport de voyageurs occasionnels dûment autorisés par décision de l'exploitant qui assignera à chaque véhicule admis un emplacement et une durée de stationnement ;
- aux convoyeurs de fond de la Gare SNCF de [...] ;
- aux pompiers, véhicules de Police et de Gendarmerie, aux véhicules Militaires et tout autre type de véhicules ayant reçu une autorisation d'entrée de la part du propriétaire, en cas de force majeure (exemple : Samu, etc.).

ARTICLE 10 – FONCTIONNEMENT EN SITUATION DÉGRADÉE

Le transporteur informe l'exploitant de toute perturbation qu'il peut rencontrer dans le cadencement des lignes afin qu'il puisse en informer en conséquence les usagers.

ARTICLE 11 – DÉGRADATION ET TROUBLES À L'EXPLOITATION

Il est interdit à toute personne :

- de dégrader les voies de circulation, quais et clôtures ;
- de troubler ou d'entraver la mise en marche et la circulation des véhicules autorisés ;

- de manoeuvrer sans autorisation tout système ou appareil qui ne sont pas normalement à la disposition du public ;
- de jeter ou déposer des matériaux ou objets quelconques dans l'enceinte de l'éco-station bus, d'y entrer ou d'en sortir par d'autres issues que celles affectées à cet usage ;
- de souiller ou de détériorer le matériel, le mobilier et les espaces verts de toutes natures, d'enlever ou détériorer les pancartes, cartes, étiquettes ou inscriptions relatives au service ;
- de pénétrer, circuler ou stationner sans autorisation régulière, dans les parties de l'éco-station bus et ses dépendances qui ne sont pas affectées à la circulation publique, d'y faire circuler ou stationner tout véhicule étranger au service de la gare.

Il est par conséquent interdit à toute personne étrangère au service de circuler sur les voies.

ARTICLE 12 – ENTRETIEN

L'exploitant de l'éco-station bus prend l'engagement de maintenir l'ensemble des lieux dans un état de propreté compatible avec un accueil du public (zones d'attente des voyageurs, quais et voies de circulation).

Les infrastructures et équipements affectés au transport sont mis à disposition des usagers et du public dans de bonnes conditions d'entretien, de fonctionnement et de sécurité.

Le contrôle visuel des installations, de leur entretien et de leur sécurité est assuré par l'exploitant.

Le contrôle technique de la construction et de la solidité des ouvrages est assuré par la [...].

ARTICLE 13 – SÉCURITÉ ET HYGIÈNE

Il est interdit de procéder au ravitaillement en carburant ainsi qu'à l'exécution de toute opération d'entretien ou de lavage.

Il est également interdit de répandre ou de laisser s'écouler, dans l'enceinte de l'éco-station bus, des liquides gras inflammables ou corrosifs. En cas de déversements accidentels, les éventuels frais de nettoyage et de remise en état seront à la charge de l'utilisateur concerné.

L'usage des avertisseurs est interdit sauf danger immédiat prévisible.

ARTICLE 14 - DÉGATS ÉVENTUELS CAUSÉS AUX INSTALLATIONS

Dans le cas où l'exploitant de l'éco-station bus constate que des dégradations du matériel ou des installations de l'éco-station bus sont commises par des employés du transporteur, les coûts occasionnés seront facturés intégralement audit transporteur.

ARTICLE 15 – SANCTIONS

Dans le cas où des employés du transporteur refuseraient de se conformer aux instructions, indications ou avis qui leur seraient donnés par l'exploitant de l'éco-station bus, celui-ci pourrait en informer le transporteur par courrier avec accusé de réception.

Le transporteur informerait en retour l'exploitant de l'éco-station bus de la nature des sanctions prises à l'encontre de ses employés.

ARTICLE 16 – MODIFICATION DUDIT RÈGLEMENT

Chaque transporteur utilisateur des quais de l'éco-station bus est signataire du présent règlement intérieur et s'engage à respecter et à faire respecter par ses personnels, ainsi que ses sous-traitants, toutes les dispositions de ce règlement, qui prend effet simultanément avec la convention d'occupation.

Ce règlement intérieur pourra être modifié ou complété à tout moment et dans toutes ses dispositions, pour motif d'intérêt général, à la seule initiative de [...]. [...] se réserve le droit, en cas de nécessité, de modifier, suspendre ou annuler la mise à disposition de ses équipements.

ANNEXE 6 Structure inventaire d'une éco-station bus

		ECO - STATION BUS			
		ESB1	ESB2	ESB3	ESB4
surface totale en m ²					
postes quai					
voirie en m					
LOCAUX	salle de pause				
	sanitaires				
	espace d'accueil				
MOBILIERS	abri voyageur				
	banc				
	poubelle				
	potelet				
	barrière				
ÉQUIPEMENTS	borne d'information voyageur				
	caméra				
	écran conducteur				
	borne de distribution de gel				

ANNEXE 7 Convention de transfert de gestion d'une éco-station bus

CONVENTION DE TRANSFERT DE GESTION
(articles L. 2123-3 à L. 2123-6 et R. 2123-10 à R. 2123-14
du Code général de la propriété des personnes publiques)

PORTANT SUR UNE DÉPENDANCE DOMANIALE PUBLIQUE
(située sur le territoire de ___)

ENTRE « ___ » ET ÎLE-DE-FRANCE MOBILITÉS

Entre :

NOM COLLECTIVITÉ, Établissement Public de Coopération Intercommunale, créé par arrêté préfectoral en date du **XXX**, dont le siège est situé **ADRESSE**, représenté, représentée par son président, Monsieur/Madame le/la président(e) autorisé à signer **XXX**, dûment habilité par l'effet de la délibération du Conseil Communautaire en date du **XX/XX/2021**

d'une part

ci-après dénommée « **XXX** » ou « le **PROPRIÉTAIRE** »

ÎLE-DE-FRANCE MOBILITÉS, Établissement public à caractère administratif dont le siège social est situé au 39 bis - 41 rue de Châteaudun, 75009 Paris, représenté par son directeur général Monsieur Laurent PROBST autorisé à signer la présente par délibération du Conseil d'Administration n° **2120/XXX** en date du **XX/XX/2021**

Ci-après dénommée « Île-de-France Mobilités » « le **BÉNÉFICIAIRE** »

d'autre part

Dénommés ensemble les Parties

À titre liminaire, il est précisé que les définitions suivantes s'appliquent à la présente convention :

Gare routière (appelée également éco-station bus) : L'article L. 3114-1 du code des transports définit les gares routières comme des aménagements accessibles au public, qu'ils soient ou non situés, en totalité ou en partie, sur les voies affectées à la circulation publique, destinés à faciliter la prise en charge ou la dépose de passagers des services réguliers de transport routier. Une éco-station bus au sens de la présente convention est une gare routière au sens des dispositions du code des transports.

Ces aménagements incluent les installations annexes nécessaires à l'accueil des passagers et aux services à destination des entreprises de transport public routier.

Exploitant : L'article L. 3114-6 du code des transports prévoit que l'exploitant d'un aménagement soumis à régulation définit et met en œuvre « des règles d'accès des entreprises de transport public routier à l'aménagement, ainsi qu'aux services qu'il y assure ou qu'il y fait assurer », Île-de-France Mobilités est l'exploitant au titre de la présente convention.

Il a pour mission :

- la coordination des mouvements au sein de la gare (affectation théorique des quais et gestion des aléas, gestion des systèmes d'accès,...)
- la mise à disposition, l'actualisation et l'entretien des supports d'information dédiés à la gare routière : Plan ou schéma de desserte de la gare, plan de repérage (affectation des quais)...
- l'accueil et l'information des voyageurs
- la sécurité des personnes
- la gestion de services connexes
- les tâches administratives

L'Autorité de Régulation des Transports (ART) est venue apporter des précisions en définissant « *l'exploitant d'un aménagement de transport public routier [...] comme l'unique personne physique ou morale qui exerce la responsabilité de décisionnaire final pour délivrer les autorisations d'accès à cet aménagement au bénéfice d'entreprises de transport et définir le montant des tarifs qui y sont pratiqués. Il porte également la responsabilité de la déclaration de son aménagement en vue de son inscription au registre tenu par l'Autorité, conformément aux dispositions de l'article L. 3114-3 du code des transports, ainsi que celle de la définition, la mise en œuvre et la notification des règles d'accès à l'Autorité* ». (Avis 2017-116 du 5 octobre 2017 règles accès tarification gares routières - Ordonnance de 2017).

Gestionnaire : Le gestionnaire de la gare routière est en charge de l'entretien courant du site (piste, quais, équipements, locaux, signalétique, mobilier...) et de la maintenance des équipements (voiries, quais, abris, systèmes d'accès, ...).

Il a d'abord été rappelé que :

L'éco-station bus ___ est implantée ___ à ___. Le foncier qui lui sert d'assise appartient ___.

Il a alors été décidé :**ARTICLE 1^{er} - LE TRANSFERT DE GESTION OBJET DE LA CONVENTION**

1.1 ___ transfère la gestion de la Dépendance domaniale publique, ci-après désignée, dont il est **PROPRIÉTAIRE**, à Île-de-France Mobilités, le **BÉNÉFICIAIRE**, qui l'accepte, conformément aux articles L. 2123-3 à L. 2123-6 et R. 2123-9 à R. 2123-14 du Code général de la propriété des personnes publiques, aux conditions précisées par la présente convention.

Cette Dépendance appartient au domaine public de ++++ suivant transfert de propriété intervenu en date du +++++

Ce transfert de gestion n'est pas translatif de propriété au profit du **BÉNÉFICIAIRE** ou d'aucun de ses ayants-droit.

ARTICLE 2 - DÉSIGNATION DE LA DÉPENDANCE TRANSFÉRÉE**2.1 Situation de l'éco-station bus transférée****Variante 1 : Références cadastrales**

La Dépendance est située à (adresse) et est reprise au cadastre de la commune de sous le n° de la Section, lieu-dit Il est figuré sous teinte au plan annexé (Annexe n° ___).

[Ces références seront à compléter du numéro d'UT, du numéro du lot, du numéro de PK...]

Variante 2 : En l'absence de références cadastrales

La Dépendance est située sur la commune de..... Il est figuré sous teinte au plan annexé (Annexe n° ___).

[Ces références seront à compléter du numéro d'UT, du numéro du lot, du numéro de PK...]

2.2 Description générale de l'éco-station bus transférée

Cette Dépendance est constituée par :

—

Le **BÉNÉFICIAIRE** profitera des servitudes actives et supportera celles passives, apparentes ou occultes, continues ou discontinues, de droit public et de droit privé, grevant La Dépendance ou issues des documents d'urbanisme.

Le **BÉNÉFICIAIRE** reconnaît avoir une parfaite connaissance des lieux, des installations et des ouvrages présents sur La Dépendance, de leur état et des contraintes en résultant de telle sorte qu'il est en mesure d'assurer l'ensemble des obligations mises à sa charge par la présente Convention. Il déclare faire son affaire personnelle de cette situation et renonce à tout recours contre ___.

2.3 Annexes

Sont annexés aux présentes :

- un plan des lieux, matérialisant les installations (annexe n° __)
- les diagnostics techniques éventuellement requis en fonction de la réglementation applicable et notamment de la présence éventuelle de bâtiments et de leur affectation (annexe n°)

2.4 État des risques naturels, miniers et technologiques (L. 125-5 I du Code de l'environnement) *[cf. le modèle fixé par arrêté ministériel en application de l'article R.125-26 du Code de l'environnement]*

L'état des risques naturels, miniers et technologiques établi à partir d'informations mises à disposition par le préfet est annexé aux présentes ainsi que, le cas échéant, la mention de l'arrêté concerné et des extraits des documents de référence permettant la localisation de l'immeuble au regard des risques pris en compte.

Le **BÉNÉFICIAIRE** déclare avoir pris connaissance de ces documents et vouloir faire son affaire personnelle de cette situation.

ARTICLE 3 - AFFECTATION ET CONSERVATION DE LA DÉPENDANCE TRANSFÉRÉE

3.1 Travaux

Le transfert de gestion est convenu exclusivement pour permettre à Île-de-France Mobilités d'aménager, d'exploiter, entretenir, gérer, et surveiller l'emprise comme une gare routière au sens des dispositions de l'article L. 3114-1 du Code des transports.

La Dépendance domaniale pourra accueillir toute activité en lien avec cette affectation.

Le **PROPRIÉTAIRE** a déjà réalisé les travaux nécessaires pour permettre cette affectation.

Si des travaux complémentaires s'avèrent nécessaires pour conserver à la Dépendance son affectation, ___ autorise le **BÉNÉFICIAIRE** à réaliser ces travaux. Ces travaux seront réalisés par le **BÉNÉFICIAIRE**, ou toute personne dûment habilitée par lui pour réaliser en son nom les travaux en question.

Le **BÉNÉFICIAIRE** s'engage à maintenir l'affectation pendant toute la durée de la convention.

Le **BÉNÉFICIAIRE** s'engage également à protéger la domanialité publique de la Dépendance transférée.

3.2 Occupation de la Dépendance

3.2.1 Conventions actuelles

Le **PROPRIÉTAIRE** déclare que la Dépendance est libre de toute occupation et fait son affaire de la résiliation des éventuels contrats en cours, de sorte que leurs titulaires ne puissent faire valoir aucun droit auprès d'Île-de-France Mobilités.

3.2.2 Conventions futures

Sauf à ce qu'elles portent atteinte à la conservation des emprises transférées par la présente, Île-de-France Mobilités pourra consentir à des tiers des autorisations de sous-occupation du domaine public et concourant, principalement ou accessoirement, à l'affectation prévue par la présente convention et compatibles avec cette affectation.

De telles autorisations seront délivrées, notamment, à la demande du **PROPRIÉTAIRE** pour l'organisation des événements et animations en lien avec la politique culturelle et les autres services publics **gérés par le PROPRIÉTAIRE**, dans les conditions prévues par la convention partenariale.

Il ne pourra être consenti plus de droits que le **BÉNÉFICIAIRE** n'en détient ou ne peut en détenir au titre du Code général de la Propriété des Personnes Publiques et de la présente convention.

ARTICLE 4 - OBLIGATIONS ET RESPONSABILITÉS

4.1 Principes généraux

Le **BÉNÉFICIAIRE** est tenu de se conformer aux lois et règlements en vigueur, notamment l'urbanisme et la construction, les installations classées pour la protection de l'environnement, la sécurité et la santé des travailleurs.

En conséquence du présent transfert de gestion, Île-de-France Mobilités est maître d'ouvrage et autorité compétente pour exercer toutes les missions entrant dans le champ de l'exploitation et de la gestion des gares routières.

4.2 Obligations du BÉNÉFICIAIRE

Le **BÉNÉFICIAIRE** s'engage à assurer, à ses frais, l'exploitation et la gestion des gares routières, la surveillance, le nettoyage, l'entretien et, plus généralement, toutes les dépenses nécessaires à la protection et à la garde des lieux faisant l'objet de la présente convention.

Ces missions s'inscrivent dans le cadre d'un référentiel de qualité de service (Annexe XXX). Ce référentiel est systématiquement intégré par le BÉNÉFICIAIRE dans les conventions de délégation de service public pour l'exploitation des services de transport.

4.3 Obligations du PROPRIÉTAIRE

Le **PROPRIÉTAIRE** s'engage à transférer la gestion de la Dépendance identifiée et à faciliter, en tant que de besoin, l'exécution de sa mission par le Bénéficiaire.

Le **PROPRIÉTAIRE** s'engage à ne pas entraver la jouissance paisible de la Dépendance par le **BÉNÉFICIAIRE**.

LE **PROPRIÉTAIRE** est susceptible d'exposer des dépenses pour le fonctionnement de la gare routière. Ces frais de fonctionnement font l'objet d'une participation financière, dans le cadre des dispositions de l'article L. 1311-15 du CGCT, dans les conditions prévues à l'article 6.1 de la présente convention.

Le **BÉNÉFICIAIRE** garantit à cet effet au **PROPRIÉTAIRE** l'accès à l'éco-station bus.

Le **PROPRIÉTAIRE** informe le **BÉNÉFICIAIRE** de tous travaux d'intérêt général requis sur le périmètre objet du transfert de gestion et concernant d'autres services publics que celui relevant du **BÉNÉFICIAIRE**. Hors cas d'urgence avérée, la programmation de ces travaux sera organisée en lien avec le **BÉNÉFICIAIRE** afin de limiter les incidences sur le fonctionnement des gares routières, en respectant un délai de préavis minimum de 3 semaines.

Pour la réalisation de ces travaux, le BÉNÉFICIAIRE garantit au **PROPRIÉTAIRE**, ou ses prestataires ou concessionnaires, l'accès à l'éco-station bus.

ARTICLE 5 - ASSURANCES ET RESPONSABILITÉS

Le **BÉNÉFICIAIRE**, devenu gardien de la **Dépendance**, de ses installations et ouvrages existants, est seul responsable, à l'égard du **PROPRIÉTAIRE** comme de tout tiers, de tout fait qui pourrait survenir du fait ou à l'occasion de cette **Convention** et leur causer un préjudice. Il est, de plus, précisé que tout accident ou dommage quelconque, provoqué par l'inobservation des prescriptions législatives et réglementaires, entraîne la responsabilité pleine et entière du **BÉNÉFICIAIRE**.

Les parties s'engagent à réaliser un état des lieux contradictoire pour chaque gare objet du transfert de gestion et ce afin d'apprécier l'état de la Dépendance à la date du transfert.

Dans le cas de survenance d'un désordre sur les aménagements réalisés par le **BÉNÉFICIAIRE** non imputable à l'état de la Dépendance antérieurement au transfert, et non mentionné dans le procès-verbal d'état des lieux, Île-de-France Mobilités en assumera seule les conséquences sans recours possible contre le **PROPRIÉTAIRE**.

Dans le cas où serait constaté un désordre de l'infrastructure imputable à son état antérieur au transfert, le **PROPRIÉTAIRE** et le **BÉNÉFICIAIRE** déclarent conjointement qu'ils se rapprocheront afin de déterminer ensemble les actions curatives ou préventives à mettre en oeuvre et s'accordent d'ores et déjà sur un partage de la charge financière du coût HT des travaux et études à hauteur de 50 % chacun. Ces dispositions s'appliquent sur les dix premières années suivant l'entrée en vigueur des présentes. Au-delà des dix premières années, la charge financière sera supportée en totalité par le **BÉNÉFICIAIRE**.

Le **PROPRIÉTAIRE** reste responsable des conséquences des travaux qu'il entreprend pour le compte du **BÉNÉFICIAIRE**.

Le **BÉNÉFICIAIRE** se garantit contre les conséquences pécuniaires de la responsabilité civile pouvant lui incomber du fait du transfert de gestion.

Le **BÉNÉFICIAIRE** exige des occupants du domaine public transféré qu'ils justifient d'assurances garantissant tous les risques pouvant résulter de leur activité, ainsi que le recours des voisins.

ARTICLE 6 - CONDITIONS FINANCIÈRES

6.1 Transfert de gestion à titre gratuit

L'article L. 2123-6 du Code général de la Propriété des Personnes Publiques prévoit que :

« Le transfert de gestion prévu aux articles L. 2123-3 à 2123-5 donne lieu à indemnisation à raison des dépenses ou de la privation de revenus qui peuvent en résulter pour la personne dessaisie. »

Les Parties conviennent que le présent transfert de gestion est effectué à titre gratuit compte tenu de :

- l'aménagement par le **BÉNÉFICIAIRE** des emprises destinées à être ouvertes au public ;
- la prise en charge par le **BÉNÉFICIAIRE** des frais liés à la garde de la Dépendance, des dépenses d'entretien, et maintenance, et des frais impôts et charges.

Ou

6.1 Indemnisation et participation financière

• Indemnisation au titre des biens non amortis

L'article L. 2123-6 du Code général de la Propriété des Personnes Publiques prévoit que :

« Le transfert de gestion prévu aux articles L. 2123-3 à 2123-5 donne lieu à indemnisation à raison des dépenses ou de la privation de revenus qui peuvent en résulter pour la personne dessaisie. »

Le **PROPRIÉTAIRE** a réalisé des travaux dans l'intérêt de l'emprise domaniale consistant _____. Ces travaux ont représenté, hors subvention, une dépense de _____, amortie sur _____, qui devait faire l'objet d'un amortissement au moyen notamment des recettes de tarification qui sont transférées au **BÉNÉFICIAIRE** au titre de la présente convention.

Dans ce cadre, le **BÉNÉFICIAIRE** s'engage à indemniser le propriétaire de la part non-amortie de ces biens, par le moyen d'un paiement annuel (I1) de _____ jusqu'en

• Participation financière au titre des frais de fonctionnement de la gare routière

L'article L. 1311-15 du Code général des collectivités territoriales prévoit que :

« L'utilisation d'équipements collectifs par une collectivité territoriale, un établissement public de coopération intercommunale ou un syndicat mixte fait l'objet d'une participation financière au bénéfice de la collectivité territoriale, de l'établissement public de coopération intercommunale ou du syndicat mixte propriétaire de ces équipements. (...) »

Le montant de la participation financière est calculé par référence aux frais de fonctionnement des équipements. Les modalités de calcul de cette participation sont définies par convention passée entre le propriétaire et la collectivité, l'établissement ou le syndicat utilisateurs. À défaut de signature de cette convention au terme d'un délai d'un an d'utilisation de cet équipement, le propriétaire détermine le montant de cette participation financière qui constitue une dépense obligatoire pour l'utilisateur. »

Conformément aux dispositions de l'article 4 de la présente convention, le **PROPRIÉTAIRE** expose des frais pour le fonctionnement de la gare routière qui sont détaillés en annexe ____.

Le **BÉNÉFICIAIRE** s'engage à verser au **PROPRIÉTAIRE**, en contrepartie de la réalisation de ces prestations, une participation financière (I2) de _____.

Les indemnisations I1 et I2 font l'objet d'un titre de perception annuel adressé par le **PROPRIÉTAIRE** au **BÉNÉFICIAIRE**.

6.2. Impôts et redevances

6.2.1 Impôts

Le transfert de gestion objet de la présente convention lui transférant des droits réels sur la Dépendance, le règlement des impôts et taxes liés à la propriété – tels que la taxe foncière – sont du ressort du **BÉNÉFICIAIRE**.

En conséquence du présent transfert de gestion, le **BÉNÉFICIAIRE** est l'autorité compétente pour instituer, définir et percevoir les redevances pour la mise à disposition des services et dues par les transporteurs utilisateurs des éco-stations bus.

ARTICLE 7 - DURÉE DE LA CONVENTION

La présente convention de transfert de gestion entre en vigueur à compter du

Elle s'appliquera tant que la Dépendance restera affectée à l'exploitation de l'éco-station bus dans les conditions mentionnées à l'article 3 de la présente convention.

Toutefois, les parties conviennent de se rencontrer à chaque renouvellement du contrat de transport dans le périmètre duquel la gare routière est comprise, pour déterminer le sort qu'il convient de réserver à la présente convention de transfert de gestion.

ARTICLE 8 - SUIVI DE LA CONVENTION

Le comité de pilotage paritaire, mis en place par la convention partenariale de la DSP XXX, approuvée en date du ____, sera également en charge du contrôle de l'application de la présente convention.

ARTICLE 9 - RÉSILIATION

9.1 Résiliation pour motif d'intérêt général

Les Parties pourront résilier la présente convention, par lettre recommandée avec avis de réception envoyée à l'autre Partie, et en respectant un préavis de six mois pour un motif d'intérêt général lié à un changement d'affectation de la Dépendance désignée à l'article 2 de la présente convention.

La présente clause devra être reproduite dans l'ensemble des actes subséquents qui concerneront la Dépendance transférée.

Si la résiliation est à l'initiative du **PROPRIÉTAIRE**, le **BÉNÉFICIAIRE** bénéficiera d'une indemnité égale au montant des dépenses exposées pour les équipements réalisés, déduction faite le cas échéant de l'amortissement pratiqué.

Si la résiliation résulte de la volonté du **BÉNÉFICIAIRE**, celle-ci n'ouvre aucun droit à indemnité à son profit.

Conformément à l'article R. 2123-11 du Code général de propriété des personnes publiques, la fin de l'affectation et le retour gratuit des Dépendances au **PROPRIÉTAIRE** seront constatés de façon contradictoire par les représentants des personnes publiques intéressées.

9.2 Résiliation pour inobservation de ses obligations par l'une des parties

9.2.1 Sans préjudice des cas de résiliation prévus ci-dessus, en cas de manquement du **BÉNÉFICIAIRE** à l'une des obligations de la présente convention et notamment lorsque l'affectation prévue n'est plus respectée, le **PROPRIÉTAIRE** pourra le mettre en demeure, par lettre recommandée avec demande d'avis de réception, de s'y conformer dans un délai fixé dans la mise en demeure. Ce délai ne peut être inférieur à un (1) mois.

À l'issue de ce délai, si le manquement constaté perdure, ___ se réserve la possibilité de résilier la présente convention pour faute du **BÉNÉFICIAIRE**.

La résiliation de la convention par ___ pour inobservation par le **BÉNÉFICIAIRE** de ses obligations contractuelles, qui s'imposera aux tiers auxquels le **BÉNÉFICIAIRE** aurait pu consentir des droits dans les conditions prévues à l'article 3.2, n'ouvre aucun droit à indemnité au profit du **BÉNÉFICIAIRE**.

9.2.2 Sans préjudice des cas de résiliation prévus ci-dessus, en cas de manquement du **PROPRIÉTAIRE** à l'une des obligations de la présente convention, le **BÉNÉFICIAIRE** pourra le mettre en demeure, par lettre recommandée avec demande d'avis de réception, de s'y conformer dans un délai fixé dans la mise en demeure. Ce délai ne peut être inférieur à un (1) mois.

À l'issue de ce délai, si le manquement constaté perdure, le **BÉNÉFICIAIRE** pourra solliciter la résiliation de la présente convention et le bénéfice de l'indemnisation mentionnée à l'article 9.1 de la présente convention.

ARTICLE 10 – SORT DES BIENS À LA FIN DE LA CONVENTION

Au terme de la convention, le **BÉNÉFICIAIRE** restitue les lieux en bon état d'entretien. Un état des lieux contradictoire sera effectué au moins trois mois avant la date d'effet de la résiliation de la convention.

Les aménagements et installations réalisées sur la Dépendance transférée seront remis au **PROPRIÉTAIRE**.

ARTICLE 11 – CONVENTION INTUITU PERSONAE

La présente convention est accordée personnellement au **BÉNÉFICIAIRE** ; elle ne peut être cédée ou transmise sous quelque forme que ce soit à un tiers.

ARTICLE 12 – SÉCURITÉ – POUVOIR DE POLICE

La dépendance objet du transfert de gestion demeure propriété du domaine public du **PROPRIÉTAIRE** qui demeure compétent pour l'exercice de la police de la conservation du domaine public.

L'organisation d'événements et actions culturelles dans l'enceinte de l'éco-station bus s'effectue sous réserve des décisions du maire de la commune sur le territoire de laquelle l'éco-station bus est implantée, prises au titre de son pouvoir de police générale.

ARTICLE 13 - TRANSMISSION DES DROITS ET OBLIGATIONS DE LA CONVENTION

Si les parcelles venaient à changer de propriétaire pendant la durée d'exécution de la présente convention, les droits et obligations acquis par le **PROPRIÉTAIRE** au travers de cette dernière seraient transmis au nouveau propriétaire. Le **PROPRIÉTAIRE** en informera le **BÉNÉFICIAIRE** par lettre recommandée avec avis de réception.

Le **PROPRIÉTAIRE** s'engage à ne céder lesdites parcelles qu'à la condition expresse que le futur propriétaire s'engage lui-même par écrit à respecter les dispositions de la présente convention.

ARTICLE 14 - LITIGES

En cas de litige portant sur l'interprétation ou l'exécution de la présente convention, les parties rechercheront une solution amiable. À défaut, la partie la plus diligente pourra saisir le Tribunal administratif dans le ressort duquel est située la Dépendance domaniale.

ARTICLE 15 - STIPULATIONS DIVERSES - AVENANTS

Si une ou plusieurs stipulations de la présente convention viennent à être déclarées nulles ou inapplicables par une autorité compétente, elles seront réputées être supprimées et les autres stipulations demeureront en vigueur. Les Parties négocieront sans délai afin de se mettre d'accord sur les termes mutuellement satisfaisants de nouvelles stipulations propres à se substituer à celles déclarées nulles ou inapplicables.

Le fait pour une partie de ne pas faire exécuter, à quelque moment que ce soit, l'une quelconque des stipulations de la convention ou de ne pas exiger l'exécution de ses stipulations ne saurait être interprété comme une renonciation à ces stipulations et n'affectera en aucune façon la validité de tout ou partie de la convention ou, par la suite, du droit de faire exécuter toute stipulation contractuelle.

Toute modification de la convention ou de l'une de ses annexes devra faire l'objet d'un avenant régulièrement signé par les parties.

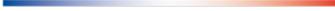
ARTICLE 16 - ÉLECTION DE DOMICILE

Pour l'exécution des présentes, les Parties font élection de domicile en leur siège respectif.

Fait à _____, le _____
en deux exemplaires.

LISTE DES ANNEXES :

ANNEXE 8

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

Vu le Code des transports, notamment ses articles L. 3114-5, L. 3114-6 et L. 3114-12 ;

Vu la décision n° 2016-101 du 15 juin 2016 relative à la structure type des règles d'accès aux aménagements de transport routier et aux conditions de leur notification préalable prévue à l'article L. 3114-6 du Code des transports ;

Vu les contributions reçues dans le cadre de la consultation publique ouverte par l'Autorité du 28 août au 22 septembre 2017 ;

Après en avoir délibéré le 4 octobre 2017,

Sommaire

1. CONTEXTE	94
2. ALLOCATION DES CAPACITÉS	94
2.1. Définitions	94
2.2. Dispositions générales relatives aux conditions de réservation de capacités par les transporteurs dans les aménagements de transport public routier.....	96
2.3. Dispositions spécifiques aux aménagements saturés ou susceptibles de l'être : une allocation en deux temps	97
2.3.1. Allocation des capacités pour la période de référence.....	97
2.3.2. Traitement des demandes arrivées en cours de période	98
2.4. Motivation des refus d'accès.....	99
2.5. Fermeté du droit d'accès.....	99
2.6. Allocation à la suite d'un processus d'enchères.....	100
2.7. Affectation des emplacements à quai et signalétique	100
3. TARIFICATION	100
3.1. Principes d'établissement des tarifs d'accès.....	101
3.1.1. Aménagements relevant du service public.....	101
3.1.2. Aménagements ne relevant pas du service public	101
3.1.3. Principes de tarification : un objectif de simplicité et de lisibilité	102
3.2. Détermination du plafond des charges recouvrables.....	102
3.3. Détermination des tarifs.....	103
3.4. Différenciation et modulation tarifaire	104
3.5. Recommandations ayant trait aux pénalités applicables.....	105
4. COMPTABILITÉ PROPRE	105
4.1. Conditions de mise en œuvre de l'obligation de tenue d'une comptabilité propre.....	106
4.1.1. Périmètre de la comptabilité propre	106
4.1.2. Niveau de détail des données financières souhaitées dans le cadre de la comptabilité propre	106
4.1.3. Forme de la comptabilité propre	107
4.1.4. Cas des exploitants de plusieurs aménagements de transport routier	107
4.2. Conditions de vérification de l'obligation de tenue d'une comptabilité propre.....	107
4.2.1. Le formalisme attendu de la part de l'exploitant	107
4.3. Exceptions	108

5. DÉLAI DANS LEQUEL L'EXPLOITANT EST TENU DE SE CONFORMER AUX OBLIGATIONS DÉCOULANT DE LA DÉCISION ENVISAGÉE	109
6. ANNEXES	119

1. CONTEXTE

1. Depuis le 1^{er} février 2016, l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières est chargée de concourir « à l'exercice d'une concurrence effective au bénéfice des usagers des services de transport, en contrôlant le respect des règles d'accès aux aménagements prévues à la section 2 [du chapitre IV du titre Ier du livre Ier de la troisième partie du Code des transports] et en exerçant les compétences qui lui sont attribuées par la présente section et par les dispositions du titre VI du livre II de la première partie [du même code] » (article L. 3114-8 du Code des transports).
2. L'exploitant d'un aménagement mentionné à l'article L. 3114-1 du Code des transports (ci-après désigné par « un aménagement de transport routier »), dès lors qu'il relève de l'article L. 3114-4 du Code des transports, est soumis depuis le 1^{er} mai 2016 à l'obligation de définir et mettre en œuvre « des règles d'accès des entreprises de transport public routier à l'aménagement, ainsi qu'aux services qu'il y assure ou qu'il y fait assurer, transparentes, objectives et non discriminatoires » (article L. 3114-6 du code des transports). Il est tenu de publier ces règles d'accès sur son site internet et de les notifier à l'Autorité préalablement à leur entrée en vigueur.
3. En complément de sa décision n° 2016-101 du 15 juin 2016 relative à la structure type des règles d'accès, l'Autorité doit ainsi préciser, par décision motivée, « les prescriptions applicables aux aménagements pour l'élaboration et la mise en œuvre des règles d'accès, notamment les règles tarifaires et celles relatives à la procédure publique d'allocation des capacités non utilisées, dans le respect des principes fixés à [l'] article L. 3114-6 du Code des transports » (5° de l'article L. 3114-12 de ce même code), ainsi que « les conditions de mise en œuvre et de vérification de l'obligation de tenue d'une comptabilité propre prévue à l'article L. 3114-5 ainsi que les exceptions à cette obligation » (4° de l'article L. 3114-12 de ce même code).
4. Il est rappelé que les aménagements exclusivement dédiés au transport scolaire sont exclus du champ d'application des dispositions prévues aux articles L. 3114-5, L. 3114-6 et L. 3114-12 du Code des transports et, de facto, du champ d'intervention de l'Autorité (article L. 3114-1 du Code des transports). Le périmètre des aménagements de transport routier concernés par la présente décision motivée est représenté par le schéma en annexe 1, et défini à l'article L. 3114-4 du Code des transports.
5. En vertu des dispositions de l'article L. 3114-4, les aménagements n'ayant fait l'objet d'aucune demande de desserte par des services librement organisés relevant de l'article L. 3111-17 ne sont pas régulés et, dès lors, ne sont pas soumis aux obligations qui résultent de la présente décision.
6. L'Autorité rappelle que les règles d'accès doivent lui être notifiées avant leur entrée en vigueur et publiées sur internet par l'exploitant. Il en est de même des modifications de celles-ci.

2. ALLOCATION DES CAPACITÉS

2.1. Définitions

7. L'article L. 3114-6 du Code des transports prévoit que l'exploitant d'un aménagement soumis à régulation définit et met en œuvre « des règles d'accès des entreprises de transport public routier à l'aménagement, ainsi qu'aux services qu'il y assure ou qu'il y fait assurer ».

8. Dans le cadre de l'application de la présente décision, l'exploitant d'un 8. aménagement de transport public routier est défini comme l'unique personne physique ou morale qui exerce la responsabilité de décisionnaire final pour délivrer les autorisations d'accès à cet aménagement au bénéfice d'entreprises de transport et définir le montant des tarifs qui y sont pratiqués. Il porte également la responsabilité de la déclaration de son aménagement en vue de son inscription au registre tenu par l'Autorité, conformément aux dispositions de l'article L. 3114-3 du Code des transports, ainsi que celle de la définition, la mise en oeuvre et la notification des règles d'accès à l'Autorité. Toutefois, une personne publique peut déléguer à un tiers, dans le cadre d'une concession de service public, l'exploitation de l'aménagement, en particulier l'allocation des capacités. Ce tiers est alors exploitant de l'aménagement. En toute hypothèse, il convient que la convention de concession précise clairement les conditions dans lesquelles le délégataire exerce ses missions. En revanche, si la seule gestion au quotidien de l'aménagement n'est pas assurée par la personne publique mais a été confiée à une autre entité dans les formes prévues par la loi¹, la responsabilité de la mise en oeuvre des prescriptions émises par l'Autorité incombe à la personne publique exploitant l'aménagement, et non à cette entité tierce.
9. L'accès correspond, pour une entreprise de transport, à la possibilité de bénéficier d'un ensemble de prestations offertes dans l'aménagement considéré. La principale de ces prestations est la possibilité d'y prendre en charge et d'y déposer ses voyageurs. Il résulte par ailleurs de l'article L. 3114-6 du Code des transports que l'accès à l'aménagement doit s'entendre également comme la possibilité de bénéficier des autres services proposés par l'exploitant au sein de l'aménagement, tels que l'information voyageur², la distribution des titres de transport, les services de petite maintenance ou les salles de repos des conducteurs, par exemple. Dès lors qu'un de ces autres services est proposé à un opérateur, il doit l'être à tous les opérateurs dans des conditions objectives, transparentes et non discriminatoires. Dans le cadre de l'application de la présente décision, l'Autorité retient le terme « **prestation de base** » pour désigner la prise en charge, la dépose et, si celle-ci existe dans l'aménagement, l'information voyageur. Elle retient le terme « **prestations annexes** » pour désigner les autres prestations à disposition des entreprises de transport routier dans les aménagements, notamment le stationnement pour régulation ou de longue durée, la vente de billets, l'affichage à des fins publicitaires, la mise à disposition d'espaces conducteurs ou de locaux et la maintenance.
10. La capacité d'un aménagement correspond au nombre de demandes d'accès qui peuvent être satisfaites par ses installations pendant une période donnée, eu égard notamment à la nature de la demande, aux caractéristiques techniques de ces installations ainsi qu'aux règles de sécurité qui leur sont applicables. Elle peut être déterminée comme un nombre de mouvements de même durée susceptibles d'être accueillis sur l'aménagement pendant une période de temps donnée (heure, année). Des contraintes spécifiques peuvent limiter la capacité théorique d'un aménagement, comme la congestion des voies d'accès à cet aménagement s'il est situé en milieu urbain, par exemple. Elles doivent, dès lors, être explicitées par l'exploitant dans ses règles d'accès³.
11. La saturation d'un aménagement de transport public routier est appréciée, pour une période donnée (de la journée, de la semaine ou encore de l'année), comme l'impossibilité à satisfaire sur cette période toutes les demandes de capacités adressées par les entreprises de transport. Cette situation de saturation doit être attestée par des éléments de preuve tangibles⁴.

¹ Marchés publics de services en particulier.

² Affichage statique ou dynamique des horaires et des quais, signalétique, information délivrée par le personnel d'accueil de l'aménagement etc.

³ Voir décision n° 2016-101 présentant la structure type des règles d'accès.

⁴ Cf. partie 2.4.

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

Les prescriptions listées aux points 14 à 40 relatives à l'allocation 12. des capacités s'appliquent uniquement aux aménagements dont l'accès est soumis à réservation préalable. Ainsi, elles ne sont pas applicables aux aménagements accessibles sans réservation⁵, ce qui est le cas de certains aménagements gérés comme des parcs de stationnement.

13. Conformément aux dispositions de l'article L. 3114-6 du Code des transports, ces mêmes prescriptions concernent toutes les entreprises de transport public routier qui accèdent à un aménagement ou sollicitent cet accès, et ce, quelle que soit la nature des services qu'elles assurent (services conventionnés et services librement organisés, services réguliers et services occasionnels).
14. Afin de concourir au bon développement du marché du transport routier de personnes et à l'accessibilité des aménagements soumis à réservation dans des conditions non discriminatoires, la durée maximale sur laquelle l'exploitant peut s'engager à accueillir un service est limitée à un an. Cette durée d'un an est conforme au rythme de mise à jour des horaires des services publics conventionnés et est ainsi adaptée pour la majorité des aménagements soumis à régulation, qui accueillent déjà de tels services.
15. En fonction des caractéristiques de l'aménagement et des services de transport qui le desservent, l'exploitant définit la nature des capacités qui peuvent être réservées par un transporteur pour la prise en charge et la dépose de voyageurs. Il précise notamment, dans la partie 1.c. des règles d'accès dont la structure type a été définie par l'Autorité dans sa décision n° 2016-101 du 15 juin 2016, s'il procède à une allocation de créneaux horaires de durées définies pour l'usage d'un même quai ou emplacement à quai⁶, ou bien si chacun des emplacements de son aménagement est affecté à un unique transporteur. Les capacités mises à disposition sont proportionnées aux besoins des transporteurs⁷.
16. L'exploitant précise, dans les parties 3.a. et 3.b. des règles d'accès, le contenu des demandes qui doivent lui parvenir et les modalités selon lesquelles il traite ces demandes (notamment les délais et le format de la réponse). Les informations demandées aux opérateurs de transport doivent être proportionnées et présenter un lien direct avec l'utilisation des capacités demandées.
17. 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 au fil de l'eau, dans le respect des délais prévus par le Code des transports⁸. Le cas échéant, il en fait mention clairement et le justifie dans la partie 3.b. des règles d'accès.
18. Dans la situation inverse, c'est-à-dire pour les aménagements susceptibles d'être saturés, l'ensemble des demandes formulées par les opérateurs souhaitant accéder à un aménagement de transport routier sont traitées selon une procédure d'allocation des capacités qui concerne tous les services, conventionnés comme librement organisés, et qui respecte les conditions posées au 2.3. L'exploitant en fait mention dans la partie 3.b. des règles d'accès et précise, le cas échéant, les créneaux horaires saturés pour la période en cours.

⁵ Il s'agit notamment des aménagements auxquels les véhicules accèdent en fonction de l'ordre d'arrivée, dans la limite des places disponibles.

⁶ Dans le cas où un même quai serait dimensionné de manière à accueillir plusieurs véhicules simultanément.

⁷ Il ne paraît pas envisageable de réserver un quai à l'usage d'un service circulant avec une faible fréquence dans un aménagement saturé, par exemple, ou de prévoir des créneaux d'une durée excédant largement les besoins des transporteurs. À ce titre, prévoir un créneau minimal correspondant à une durée supérieure à 20 min ne paraît pas acceptable.

⁸ Il s'agit, par exemple, d'aménagements où la capacité est nettement supérieure à la demande, ou bien où la fréquentation des services publics est décroissante et celle des services librement organisés stabilisée.

19. Dans l'hypothèse où l'exploitant aurait choisi de répondre aux demandes d'accès au fil de l'eau, conformément au point 17, mais ferait face brusquement à un nombre élevé non anticipé de demandes d'accès, susceptibles d'engendrer une saturation de l'aménagement sur certains créneaux et des refus d'accès ultérieurs, il ne doit s'engager que sur une durée relativement courte, au maximum six mois, pendant laquelle il définit et met en oeuvre une procédure répondant aux conditions définies au point 2.3.

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

20. La variabilité dans le temps des besoins d'accès aux aménagements implique que puisse avoir lieu une révision régulière de toutes les autorisations d'accès, *a minima* tous les ans. L'exploitant définit donc une période de référence, pour laquelle il alloue les capacités de son aménagement et au terme de laquelle il procède à une révision de toutes les autorisations accordées. La durée est choisie par l'exploitant et dépend notamment du rythme de révision des horaires des services accueillis. Elle est précisée en partie 3 des règles d'accès selon la structure type prévue par l'Autorité.
21. L'allocation des capacités s'effectue en deux phases : l'exploitant procède tout d'abord à une allocation des capacités pour la période de référence, puis il traite les demandes d'accès ou de modifications qui lui parviennent au cours de cette période.

2.3.1. Allocation des capacités pour la période de référence

22. L'exploitant définit en partie 3.a. des règles d'accès, selon la structure type prescrite par l'Autorité, une période d'ouverture des réservations pendant laquelle les opérateurs soumettent leurs demandes d'accès pour la période de référence. Il procède ensuite à l'allocation des capacités selon des modalités qu'il définit de manière exhaustive en partie 3.c. de ses règles d'accès.
23. Il traite conjointement l'ensemble des services, quelle que soit leur nature (services conventionnés comme services librement organisés).
24. Dans le cas où plusieurs demandes d'accès s'avèrent impossibles à satisfaire simultanément en raison des contraintes de capacité de l'aménagement, l'exploitant formule une proposition d'adaptation des demandes des opérateurs⁹ dans le but d'aboutir à des alternatives raisonnables ayant l'impact le plus limité possible sur les conditions d'exploitation des différents services et leur disponibilité pour les usagers. Cette proposition est faite dans des conditions transparentes (dans la mesure du possible, prise de contact avec toutes les parties prenantes) et, lorsque le nombre important de créneaux saturés et de demandes en conflit le justifie, détaillées par l'exploitant en partie 3.c. de ses règles d'accès.

⁹ Il s'agit de mener, dans la limite des moyens dont dispose l'exploitant, toute démarche propre à recueillir les besoins des opérateurs et les éventuels décalages horaires qui leur paraissent tolérables pour apporter une réponse aussi satisfaisante que possible pour eux, proportionnée aux problèmes d'accès et aux demandes en conflit, et ne pas entraver le bon développement de l'offre de transport.

25. Dans le cas où les opérateurs refusent la proposition d'adaptation faite conformément aux dispositions du paragraphe précédent, l'exploitant met en place des règles objectives, transparentes et non discriminatoires à appliquer. Il peut notamment prévoir de traiter selon des niveaux de priorité différents les demandes des services. Ces niveaux sont alors définis en partie 3.c. de ses règles d'accès, et soigneusement justifiés par des différences objectives de situation.
26. À cet égard, en vertu du principe de non-discrimination posé par la loi, les services publics ne sauraient être regardés par principe comme prioritaires par rapport aux services librement organisés. Toutefois, il appartient à l'exploitant de gare routière d'accorder des facilités d'accès à la gare nécessaires à l'accomplissement des services d'intérêt général de transports de voyageurs qu'un opérateur, s'il considérait son propre intérêt commercial, n'assumerait pas ou n'assumerait pas dans la même mesure ou dans les mêmes conditions sans contrepartie. Les restrictions ainsi apportées aux règles de concurrence et au principe de la liberté du commerce et de l'industrie doivent être justifiées et strictement proportionnées aux besoins de ces obligations de service public.
27. Dans ces conditions, les services publics de transport susceptibles de faire l'objet d'une priorité sont, notamment :
- les transports scolaires au sens de l'article L. 3111-7 du Code des transports, dès lors que ces services ne peuvent, de par leur objet, être assurés à un autre horaire ;
 - les services permettant une desserte des territoires qui ne pourrait être assurée par d'autres moyens de transport collectifs.
28. À titre secondaire, une priorité peut également être reconnue aux services de transport cadencés, pour autant qu'une fréquence suffisante soit assurée, dès lors que la flexibilité horaire de tels services est nécessairement plus faible.
29. En dernier ressort et en cas de conflits de priorité persistants, l'exploitant peut prioriser les services en correspondance sur l'aménagement ou, pour les aménagements adossés fonctionnellement à une installation ou une infrastructure ferroviaire, fluviale, maritime ou aérienne destinée à l'accueil des passagers, les services transportant le plus de passagers à destination de l'installation ou infrastructure principale. Dans la mesure du possible, l'exploitant s'attache, dans le cas d'opérateurs concurrents, à permettre un accès minimal de tous aux créneaux les plus demandés.
30. Dans la perspective de l'évolution du marché des services de transport routier à moyen terme, l'autorisation d'accès aux aménagements sur des durées plus longues que celle de la période de référence, tout comme la reconduction tacite d'autorisations d'accès des opérateurs déjà présents dans l'aménagement, ne sont pas envisageables, afin de ne pas figer les positions sur un marché en croissance.

2.3.2. Traitement des demandes arrivées en cours de période

31. L'exploitant définit, dans la partie 3.a. de ses règles d'accès, les modalités de soumission des nouvelles demandes en cours de période de référence et procède ensuite à l'allocation des capacités selon des modalités qu'il explicite en partie 3.b. ou 3.c. de ses règles d'accès, en tenant compte de l'ordre d'arrivée des demandes. En tout état de cause, il n'est pas envisageable que l'exploitant interdise par principe les demandes en cours de période de référence.
32. Dans ce cadre, l'exploitant ne peut allouer des capacités pour des durées excédant la fin de la période de référence en cours.

33. L'Autorité rappelle par ailleurs que, conformément à l'article R. 3114-6 du Code des transports, « *la procédure publique d'allocation des capacités non utilisées [...] est définie de manière à assurer la bonne information des entreprises de transport public routier sur l'existence d'emplacements d'arrêts disponibles et leur accès effectif à ces emplacements* ». Il convient donc que les exploitants tiennent à la disposition des opérateurs intéressés un état complet et précis des éventuelles capacités disponibles, dont la publication sur le site internet de l'exploitant est recommandée.

2.4. Motivation des refus d'accès

34. L'article L. 3114-7 du Code des transports prévoit que les refus d'accès sont motivés. Cette obligation implique que l'exploitant doit exposer, avec un degré de détail et de justification suffisant, les motifs pour lesquels il refuse un accès, afin de permettre à l'opérateur de les comprendre et, le cas échéant, d'y apporter une contradiction¹⁰. Cette disposition s'applique tant aux emplacements de dépose ou de prise en charge des voyageurs qu'aux emplacements de régulation ou aux autres prestations annexes délivrées au sein de l'aménagement. Ainsi, un service, s'il est proposé à un opérateur, doit être proposé à tous sous réserve des motifs de refus d'accès listés au point suivant.

35. Différentes raisons peuvent justifier un refus d'accès : il peut s'agir en particulier de contraintes liées aux heures d'ouverture ou au dimensionnement de l'aménagement (restrictions quant au gabarit des véhicules susceptibles d'être accueillis pour l'accès aux emplacements de prise en charge et de sdépose des voyageurs, saturation).

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

2.5. Fermeté du droit d'accès

37. En vertu du besoin de prévisibilité du contexte d'exploitation pour les opérateurs de transport, il ne paraît pas envisageable qu'un exploitant revienne sur des autorisations d'accès délivrées pour la période de référence, hors cas de force majeure ou de travaux urgents non planifiés dans le périmètre de l'aménagement.

38. L'Autorité recommande à ce titre que toute circonstance prévisible susceptible de limiter l'accès aux capacités de l'aménagement, comme la survenue de travaux, soit identifiée et communiquée aux opérateurs présents ou potentiels dès que l'exploitant en a connaissance et en tout état de cause préalablement à l'allocation des capacités pour la période de référence, par exemple *via* une publication sur le site internet de l'exploitant.

¹⁰ Cf. notamment l'article L. 211-1 du Code des relations entre le public et l'administration : « *La motivation [...] doit être écrite et comporter l'énoncé des considérations de droit et de fait qui constituent le fondement de la décision.* ».

39. Par dérogation aux dispositions du point 36, et dans le strict respect des conditions qu'il définit dans ses règles d'accès, l'exploitant peut, après une mise en demeure de l'opérateur demeurée infructueuse, lui retirer des autorisations d'accès délivrées en cas de violation caractérisée du règlement d'exploitation ou d'une non-utilisation prolongée des capacités allouées afin, notamment, d'éviter toute préemption de capacités dans les aménagements saturés.

2.6. Allocation à la suite d'un processus d'enchères

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

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

2.7. Affectation des emplacements à quai et signalétique

42. En fonction des circonstances locales, les quais peuvent offrir une qualité de service différente. Sont considérés comme contribuant à la qualité de service à quai, de manière non exhaustive, les éléments suivants : proximité et visibilité depuis le bâtiment voyageur, facilité d'accès, qualité de l'information à quai, présence d'abris voyageur.

43. Dans les circonstances décrites au point précédent, l'affectation des postes à quai doit également suivre des règles objectives, transparentes et non discriminatoires.

44. Dans le cas où des postes à quai offrent une qualité de service et des capacités différentes, leur affectation s'inscrit dans la procédure d'allocation des capacités décrite au 2.3. Dans le cas contraire, cette affectation peut être réalisée postérieurement.

45. Au demeurant, la signalétique au sein d'un aménagement de transport routier et à ses abords, dans la mesure où elle est installée à l'initiative de l'exploitant, traite les transporteurs de manière non discriminatoire. Par exemple, s'il existe un fléchage vers l'aménagement, celui-ci doit être générique (« gare routière ») ou citer l'ensemble des opérateurs.

3. TARIFICATION

46. Les prescriptions et principes présentés ci-après s'appliquent à la tarification de l'accès aux emplacements à quai ainsi qu'à celle de l'ensemble des services qui sont rendus dans l'aménagement, comme le stationnement pour régulation ou la vente de billets. En cas de tarification de l'accès à un aménagement ou à un service proposé sur un aménagement, celle-ci s'applique à tous les utilisateurs¹¹ et les règles mentionnent l'ensemble des tarifs applicables.

¹¹ L'accès comme les services proposés ne peuvent pas être gratuits pour certains utilisateurs et payants pour d'autres

3.1. Principes d'établissement des tarifs d'accès

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

3.1.1. Aménagements relevant du service public

49. Dans le cas d'aménagements relevant du service public, le tarif d'accès à l'aménagement et à ses équipements a le caractère d'une redevance pour service rendu. Son montant doit donc par principe trouver sa contrepartie dans la prestation fournie par le service à l'utilisateur¹², le montant comprenant une rémunération raisonnable des capitaux investis. Le cas échéant, l'exploitant pourrait envisager de fixer le montant du tarif de façon à également inclure la valeur économique du service rendu pour l'utilisateur. Cependant, celle-ci pouvant être appréciée sur la base des recettes ou du résultat tirés de l'usage du service rendu¹³, il paraît peu probable que les critères de calcul du tarif puissent être compatibles avec les principes de non-discrimination et d'objectivité posés par l'article L. 3114-6 du Code des transports, ceux-ci ayant vocation à être appliqués à tous les utilisateurs (publics ou privés), y compris l'exploitant lorsqu'il est lui-même utilisateur (directement ou indirectement) de l'aménagement.
50. L'Autorité retient donc le principe d'un plafonnement de la redevance acquittée par tout transporteur utilisant un aménagement relevant du service public au coût du service rendu, en ce compris la rémunération des capitaux investis¹⁴. L'exploitant d'un aménagement relevant du service public est libre de définir le tarif d'accès à cet aménagement et à ses équipements dans la mesure où le montant facturé à chaque opérateur ne dépasse pas le montant des charges qui lui sont affectées, défini ciaprès en parties 3.2 et 3.3, et respecte les conditions de transparence, d'objectivité et de nondiscrimination établies par le Code des transports (partie 3.4).

3.1.2. Aménagements ne relevant pas du service public

51. S'agissant des aménagements ne relevant pas du service public mais adossés fonctionnellement à d'autres infrastructures de transport ou situés sur le domaine public autoroutier, les principes de transparence, d'objectivité et de non-discrimination fixés par le Code des transports (partie 3.4) s'appliquent. Ils imposent que les tarifs d'accès soient définis en lien avec les coûts des prestations proposées¹⁵, ceux-ci étant appréciés conformément aux dispositions des parties 3.2 et 3.3.

¹² Dans le cas présent, l'entreprise de transport.

¹³ Le tarif d'accès peut par exemple être déterminé comme un pourcentage du chiffre d'affaires de l'opérateur.

¹⁴ Coût de l'infrastructure, des équipements et des éventuels services en tant que tels.

¹⁵ Voir par exemple, s'agissant de la tarification des redevances appliquées en contrepartie de services d'assistance en escale, la décision CJUE, 5 juillet 2007, aff. C-181/06, Deutsche Lufthansa AG c/ ANA – Aeroportos de Portugal SA.

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

52. L'exploitant d'un aménagement de transport routier de voyageurs doit justifier qu'il ne recouvre pas au titre de la tarification qu'il pratique un montant supérieur aux coûts qu'il supporte dans le cadre de cette activité.
53. Certains aménagements comprennent des espaces physiques utilisés pour d'autres activités, outre celle d'accès et de prise en charge de voyageurs. Il peut s'agir par exemple d'espaces de vente de billets, de commerces, de locaux de bureaux.
54. Pour ces aménagements, deux méthodes existent pour définir les charges à couvrir par la tarification.
55. La première, dite « caisse simple », revient à déterminer les charges à couvrir par la tarification en considérant l'ensemble des charges de l'aménagement et en en déduisant les recettes liées aux autres activités. Cela peut supposer de mettre en place un système de facturations internes, notamment si une partie des locaux est utilisée par l'exploitant lui-même dans le cadre d'une autre activité (de manière équivalente aux loyers perçus par les tiers pour la mise à disposition de locaux).
56. L'Autorité constate que ces facturations devraient s'appliquer essentiellement à des prestations de billetterie ou de mise à disposition de locaux ou bureaux, pour lesquelles des références ou des prix de marché peuvent être aisément identifiés et justifiés.
57. La seconde, dite « caisse double », consiste à identifier les charges à couvrir pour chaque activité et chaque zone de l'aménagement. Ainsi, et le cas échéant, les charges afférentes à la seule zone relative aux commerces doivent être spécifiquement isolées, de même que celles afférentes à la zone de bureaux, etc. Cette méthode est généralement complexe à mettre en oeuvre et présente difficilement les garanties de transparence et d'objectivité suffisantes. Elle est de surcroît délicate à justifier dans la mesure où elle nécessite souvent de répartir un ensemble d'actifs et de charges communs à plusieurs activités, comme le nettoyage de l'ensemble de l'aménagement par exemple, selon des clés de répartition qui doivent être définies de manière pertinente et justifiée. Dès lors, la complexité de la caisse double paraît peu proportionnée aux enjeux de la tarification de ces aménagements.
58. Pour ces raisons, et compte tenu du faible nombre d'aménagements proposant des prestations annexes ou dont l'exploitant exerce d'autres activités lucratives significatives, l'Autorité demande, par souci de simplicité et de transparence, l'utilisation d'une méthode en caisse simple pour l'ensemble des aménagements sur le périmètre géographique de la gare routière. Néanmoins, afin d'inciter les exploitants au développement des activités commerciales dans leurs aménagements, la mise en place d'un mécanisme de partage des bénéfices liés à ces activités paraît acceptable, sous réserve que le partage soit proportionné entre l'exploitant et les usagers.

3.2. Détermination du plafond des charges recouvrables

59. L'exploitant justifie que le montant des tarifs perçus dans son aménagement ne dépasse pas les coûts variables et fixes encourus pour l'exploitation et la maintenance des infrastructures et des équipements, dans la mesure où ces derniers sont mis à disposition de tous les transporteurs ou nécessaires au bon fonctionnement de l'aménagement¹⁶. Sont compris dans ces coûts les amortissements de ces mêmes infrastructures et équipements, majorés d'une rémunération des capitaux engagés par l'exploitant¹⁷.

¹⁶ Il s'agit des locaux réservés au personnel chargé de la régulation ou de l'accueil des voyageurs, par exemple.

¹⁷ La rémunération de capitaux investis par des entités tierces qui n'ont pas le statut d'exploitant ne peut être incluse dans les charges recouvrables.

60. Au vu des éléments présentés ci-avant, le plafond des charges recouvrables est défini sur la base d'une caisse simple et doit être constitué des :
- charges d'exploitation : il s'agit de l'ensemble des charges opérationnelles nécessaires au fonctionnement de l'aménagement telles qu'isolées au niveau de la comptabilité propre, nettes des éventuelles recettes, internes comme externes ;
 - charges de capital : il s'agit des charges liées aux éventuels actifs immobilisés (le cas échéant, nets de subventions). Les charges de capital correspondent à la dotation aux amortissements, nets de reprises de subventions le cas échéant, tels qu'isolés au sein de la comptabilité propre, et à la rémunération des capitaux engagés. Le niveau de rémunération des capitaux engagés est déterminé par l'exploitant de l'aménagement. S'agissant des aménagements relevant du service public, celui-ci ne doit toutefois pas excéder un niveau de bénéfice raisonnable, celui étant défini comme le taux de rémunération du capital habituel pour le secteur concerné, en tenant compte du niveau de risque encouru. Dans le cas d'une maintenance exceptionnelle, si le coût des travaux est susceptible d'occasionner une augmentation significative des tarifs, le gestionnaire peut les traiter comme un investissement pour l'évaluation des charges recouvrables, en justifiant la durée d'amortissement retenue. Ce retraitement doit alors faire l'objet d'un suivi extra-comptable, qui doit être inclus dans les justificatifs à communiquer à l'Autorité en cas de besoin dans le cadre de la vérification de la comptabilité propre (cf. partie 4).
61. De ces charges issues de la comptabilité propre sont exclues les charges d'exploitation et de capital qui résultent d'une exploitation manifestement inefficace de l'aménagement ou bien qui sont liées à des équipements ou espaces non utilisés issus d'un surdimensionnement manifeste de la capacité par rapport à la demande courante. Ces situations sont caractérisées pour chaque aménagement de transport routier par comparaison avec des aménagements similaires du point de vue de leurs caractéristiques techniques et commerciales.
62. Les charges résiduelles restent à la charge de l'exploitant ou des autres utilisateurs concernés. Dans le cas où plusieurs aménagements comparables du point de vue de leur fréquentation, des effectifs qui leur sont affectés et des services disponibles sont exploités par une même entité, il est laissé la possibilité à celle-ci de considérer de manière globale les charges imputables à la gestion de tous ces aménagements pour la détermination d'une unique grille tarifaire commune.

3.3. Détermination des tarifs

63. Les tarifs d'accès à l'aménagement sont déterminés par l'exploitant qui choisit de recouvrer tout ou partie du plafond des charges recouvrables défini conformément aux dispositions de la partie précédente, le montant total des charges couvertes par les tarifs ne pouvant ainsi excéder le plafond des charges recouvrables.

64. L'exploitant répartit le montant des charges qu'il entend recouvrer entre les différents utilisateurs de l'aménagement selon des unités d'oeuvre qu'il aura définies¹⁸, en se fondant par exemple, pour la prestation de base, telle que définie au point 9 :
- sur le nombre de mouvements de chaque utilisateur rapporté au nombre total de mouvements accueillis ou la capacité utilisée par l'opérateur rapportée à la capacité totale de l'aménagement, le cas échéant en tenant compte des différenciations tarifaires retenues ;
 - sur les surfaces utilisées par chaque opérateur rapportées à la surface totale de l'aménagement lorsque chaque service se voit affecter un quai ;
 - sur le temps consacré par le personnel en gare à la régulation et l'information voyageurs pour chaque service si son estimation repose sur des éléments objectifs connus de l'exploitant.
65. La répartition des charges recouvrées entre les différents utilisateurs de l'aménagement est conforme à l'usage prévisionnel ou existant de l'aménagement par ceux-ci et proportionnée à la capacité de l'exploitant à le contrôler. Si l'usage fait par chaque transporteur n'est pas connu avec précision par l'exploitant, dans le cas de certains aménagements disponibles sans réservation ou sans contrôle d'accès, par exemple, la grille tarifaire s'appuie sur une estimation raisonnable de cet usage, définie en concertation avec les transporteurs. Une tarification forfaitaire n'est acceptable que dans ces seuls cas et l'exploitant s'efforce de proposer différents forfaits adaptés à la demande de services réguliers comme de services occasionnels.
66. En ce qui concerne les prestations annexes destinées aux entreprises de transport routier (billetterie, stationnement pour régulation ou de longue durée, petite maintenance, etc.), l'exploitant est libre de fixer un prix de marché. Pour rappel, les recettes tirées de ces activités sont déduites du plafond des charges recouvrables servant à la détermination des tarifs des autres services destinés aux transporteurs (notamment, mise à disposition des emplacements de prise en charge et de dépose de voyageurs).
67. L'exploitant ne peut procéder, après clôture de l'exercice comptable, à une régularisation à la hausse des montants perçus auprès des entreprises pour la période écoulée pour prendre en compte les écarts entre les charges ou les trafics prévisionnels et les charges ou trafics réels. Cette régularisation à la hausse nuirait en effet aux conditions de transparence et de prévisibilité du contexte d'exploitation, nécessaires au bon développement de l'offre de transport.

3.4. Différenciation et modulation tarifaire

68. Les éventuelles différenciations tarifaires par catégorie d'utilisateurs ne doivent pas être discriminatoires et doivent être justifiées par des différences objectives dans l'usage des aménagements et proportionnées à ces usages. Les droits supplémentaires ouverts aux services qui acquittent des tarifs au toucher plus élevés sont donc précisés dans la partie 4 des règles d'accès (il peut s'agir par exemple d'une durée supplémentaire accordée pour la prise en charge et la dépose des voyageurs ou pour le stationnement aux emplacements prévus).

¹⁸ Le cas échéant, l'exploitant peut utiliser une combinaison des unités d'oeuvre ci-dessous listées pour répartir les charges qu'il recouvre s'il dispose des éléments de justification nécessaires. Il le précise dans l'annexe des règles d'accès prévue à cet effet.

69. En particulier, si la qualité et les services proposés aux emplacements à quai sont sensiblement différents (cf. point 42¹⁹) et que l'affectation des emplacements est fixe, il est envisageable de considérer que les capacités proposées constituent des produits différents. Dans ce cas, ceux-ci sont définis dans la partie 4 des règles d'accès et peuvent faire l'objet de tarifs différenciés.
70. Également, si des dépenses d'investissement et de mise à niveau des infrastructures ont été engagées par l'exploitant pour l'accueil de véhicules d'un gabarit particulier (bus articulés, par exemple), une différenciation des tarifs d'accès pour ces véhicules visant à refléter les charges plus importantes supportées par l'exploitant est envisageable.
71. À usage identique de l'aménagement, les tarifs d'accès peuvent également être modulés en vue de limiter des externalités négatives telles que la congestion (par exemple, tarifs majorés à la pointe). Dans ce cas, l'exploitant indique avec précision dans les règles d'accès les objectifs poursuivis par chacun des éléments de la modulation, celle-ci devant s'appliquer de manière non discriminatoire à l'ensemble des utilisateurs de l'aménagement.
72. L'Autorité recommande que l'application cumulée des différenciations et modulations ne se traduise pas par une grille tarifaire trop complexe et insuffisamment transparente pour les opérateurs.

3.5. Recommandations ayant trait aux pénalités applicables

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

4. COMPTABILITÉ PROPRE

76. Une tarification de l'accès en lien avec les coûts de l'exploitant et ne présentant pas de discrimination entre opérateurs impose pour l'exploitant d'être en mesure de justifier ses tarifs à l'Autorité et, pour ce faire, de lui présenter les coûts utilisés pour évaluer ces tarifs. Dans le cas où l'exploitant exerce également une activité d'opérateur, il doit pouvoir démontrer que ces coûts sont strictement limités à l'activité de gestion de l'aménagement. En effet, une tarification couvrant des charges relatives à d'autres activités constituerait une subvention croisée entre ces activités et aurait donc pour effet une augmentation des tarifs d'accès pour les opérateurs souhaitant accéder à l'aménagement.

¹⁹ Pour rappel, sont considérés comme contribuant à la qualité de service à quai, de manière non exhaustive, les éléments suivants : Proximité et visibilité depuis le bâtiment voyageur, facilité d'accès, qualité de l'information à quai, présence d'abris voyageur.

77. La comptabilité propre permet donc de faire le lien entre la comptabilité générale de l'exploitant et les charges utilisées dans le cadre de la tarification de l'accès à l'aménagement. C'est une comptabilité spécifique, prévue par le Code des transports, et dont la tenue est obligatoire.

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

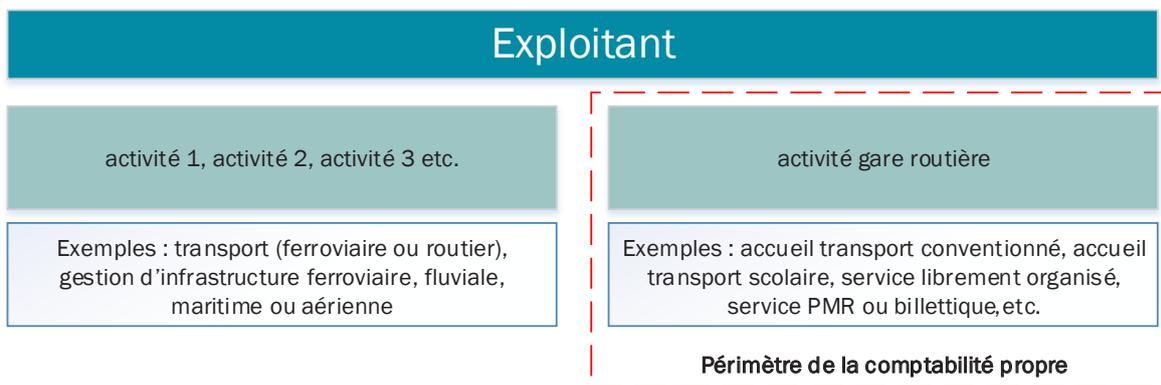
4.1.1. Périmètre de la comptabilité propre

78. L'Autorité considère que la comptabilité propre vise à permettre un suivi comptable de l'activité de l'aménagement de transport public routier, par opposition à toute autre activité que pourrait effectuer l'exploitant hors du cadre strict de sa mission d'exploitation de cet aménagement, comme du transport, la gestion d'une infrastructure de transport adossée (gare ferroviaire, aéroport) ou d'autres activités annexes hors du site de l'aménagement.

79. Dans la mesure où la tarification de l'accès est établie en application d'un principe de caisse simple pour l'ensemble de l'aménagement, le périmètre de la comptabilité propre intègre l'ensemble des actifs, produits et charges liés aux activités dans le périmètre géographique de l'aménagement, soit les éventuels services de billetterie ou commerces, par exemple.

80. De manière à respecter le principe de non-discrimination entre opérateurs, la mise en place d'une telle comptabilité propre implique, si l'exploitant est également opérateur, que celui-ci mette en place une facturation interne de l'accès à l'aménagement, de la billetterie, de la mise à disposition de bureau ou de tout autre service qui serait proposé à l'opérateur dans l'aménagement.

81. Le périmètre de la comptabilité propre se schématise comme suit :



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

82. La comptabilité propre permet à l'exploitant de justifier que le montant des redevances n'excède pas le coût de l'activité d'exploitant de l'aménagement majoré, le cas échéant d'une rémunération raisonnable des capitaux engagés. Son niveau de détail est en lien avec les éléments pris en compte.

83. Ainsi, la comptabilité propre présente les produits et charges d'exploitation en lien avec l'activité de l'aménagement. La comptabilité propre présente a minima les charges et produits directement liés à l'activité.
84. Si des charges financières liées directement à l'activité de l'aménagement sont prises en compte dans l'évaluation de la tarification, le compte de résultat présente également le résultat financier.
85. En ce qui concerne le bilan, la comptabilité propre présente les éléments permettant de faire le lien avec le montant des amortissements utilisés pour construire la tarification, le cas échéant. Ces éléments doivent permettre à l'Autorité de s'assurer de la bonne affectation des actifs sur le périmètre concerné.

4.1.3. Forme de la comptabilité propre

86. Pour établir cette comptabilité propre, l'exploitant peut s'appuyer sur son suivi de gestion interne existant, comme sa comptabilité analytique, le cas échéant.
87. En termes de forme de la comptabilité propre, dans la mesure où la comptabilité analytique distingue les charges par destination (par activité, par exemple) et non par nature (charges de personnel, achats...), et par mesure de simplification, l'exploitant peut établir des comptes propres selon le format utilisé pour la comptabilité analytique, avec des comptes par destination, ou selon le même format que des comptes sociaux, qui sont quant à eux classés par nature.
88. Quel que soit le format choisi, l'exploitant doit cependant être en capacité d'établir et de présenter à l'Autorité un rapprochement entre cette comptabilité propre et la comptabilité générale, a minima au niveau des grands agrégats du compte de résultat. Pour faciliter ce rapprochement, la comptabilité propre est annuelle, avec la même date de clôture comptable que la comptabilité sociale de l'exploitant.
89. Par ailleurs, l'objectif de la comptabilité propre étant de pouvoir faire le lien avec la tarification des accès, le format des comptes propres permet un rapprochement entre les projections tarifaires et les données réalisées.

4.1.4. Cas des exploitants de plusieurs aménagements de transport routier

90. Si l'exploitant est en charge de la gestion de plusieurs aménagements de transport routier et qu'il propose des tarifs différents pour chaque aménagement ou par type d'aménagement, la comptabilité propre reste au niveau de l'activité de gestion de l'ensemble de ces aménagements.
91. Un suivi analytique des coûts des différents aménagements de transport routier est cependant effectué par l'exploitant, afin de lui permettre de justifier la tarification de chacun de ces aménagements.

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

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

92. En vue de remplir sa mission de concourir à l'exercice d'une concurrence effective, l'Autorité contrôle qu'une comptabilité propre a été mise en place par les exploitants.

93. Pour permettre à l'Autorité d'effectuer une vérification de la comptabilité propre de l'exploitant, celui-ci est en mesure de lui présenter de manière tracée et justifiée le passage entre sa comptabilité générale et la comptabilité propre à l'activité de l'aménagement. Par conséquent, l'exploitant formalise la construction de sa comptabilité propre ainsi que le rapprochement entre la comptabilité générale et la comptabilité propre.
94. Dans ce cadre, l'exploitant transmet à l'Autorité, sur demande, les éléments suivants :
- la comptabilité générale relative à l'entité juridique, toutes activités confondues : états financiers (bilan, compte de résultat et annexes) de l'année de référence ayant servi de base pour la construction du compte de résultat de l'aménagement ;
 - la comptabilité propre (isolant l'activité de l'aménagement) :
 - i. compte de résultat de l'année de référence ayant servi de base pour la construction du tarif (par nature ou destination) ;
 - ii. clés de répartition retenues pour isoler l'aménagement à partir de la comptabilité générale, par type de produit ou charge. Ces clés sont détaillées et explicitées (détail du calcul de la clé : unités d'oeuvre retenues, répartition par activité...);
 - iii. détail des immobilisations relatives à l'activité de l'aménagement, afin de faire le lien avec les amortissements du compte de résultat.
95. Les éléments justificatifs liés à ces répartitions et évaluations de clés sont conservés par l'exploitant et pourront être demandés par l'Autorité le cas échéant.
96. Afin de simplifier la procédure de vérification de l'obligation de comptabilité propre, l'Autorité propose en annexe 2 un document pouvant formaliser le passage du compte de résultat global (« comptabilité générale ») au compte de résultat propre de l'aménagement (« comptabilité propre »), dans le cas où la comptabilité propre présenterait le compte de résultat par nature²⁰.
97. Ce document devrait être adapté pour le cas où l'exploitant choisirait d'établir une comptabilité propre par destination et non par nature.
98. Ce document permet de présenter de manière détaillée les clés de répartition retenues afin d'obtenir la comptabilité propre relative à l'aménagement. Il sera par ailleurs possible d'intégrer dans ce fichier le détail des immobilisations relatives à l'activité de l'aménagement si le système d'information comptable de l'exploitant le permet.

4.3. Exceptions

99. L'obligation de mise en place d'une telle comptabilité propre s'applique à tous les exploitants régulés, à l'exception de ceux gérant des aménagements accessibles gratuitement et avec réservation.

²⁰ Ce document prendra la forme d'un fichier Excel à remplir.

5. DÉLAI DANS LEQUEL L'EXPLOITANT EST TENU DE SE CONFORMER AUX OBLIGATIONS DÉCOULANT DE LA DÉCISION ENVISAGÉE

100. Les exploitants soumis à régulation à la date d'entrée en vigueur de la présente décision sont tenus d'adopter des règles d'accès conformes aux obligations définies aux parties 2 et 3 (allocation des capacités et tarification) au plus tard au 1^{er} janvier 2018. De manière pratique, cela signifie que ces dispositions ne s'appliqueront que pour la première période de référence à partir du 1^{er} janvier 2018.
101. Les exploitants soumis à régulation à la date d'entrée en vigueur de la décision envisagée et qui ne rentrent pas dans le champ des exceptions prévues en partie 4 sont tenus de se conformer aux obligations liées à la comptabilité propre à la date du premier exercice comptable ouvert à compter du 1^{er} janvier 2018.
102. La décision de l'Autorité s'applique aux contrats en cours d'exécution au 1^{er} janvier 2018, eu égard au motif d'intérêt général qui s'attache à la mission que la loi a impartie à l'Autorité de concourir à l'exercice d'une concurrence effective au bénéfice des usagers de transport (article L. 3114-8 du Code des transports). Elle s'applique donc dans les mêmes conditions, et sous réserve des mêmes dispositions transitoires, notamment dans le cas de contrats de concession conclus entre collectivités et entités tierces pour l'exploitation d'aménagements de transport public routier.
103. Toutefois, les aménagements de transport routier pour lesquels il existe, à la date d'entrée en vigueur de la présente décision, un unique tarif d'accès aux prestations de base, applicable à l'ensemble des utilisateurs de l'aménagement et inférieur à 5 euros par toucher, bénéficient d'une dérogation pour une durée supplémentaire de six mois pour se conformer à la décision adoptée par l'Autorité.
104. Par ailleurs, dans l'hypothèse où les tarifs entre utilisateurs sont différenciés, l'exploitant peut établir à titre transitoire un tarif unique, à recettes constantes, en divisant cette cible de recettes par le nombre de mouvements prévus sur l'année, pour bénéficier de la même dérogation pour une durée de six mois, sous réserve que le tarif ainsi défini soit inférieur à 5 euros par toucher. Ce tarif transitoire, dans l'attente de la mise en place d'une comptabilité propre et d'une nouvelle tarification correspondante, ne saurait être différencié entre utilisateurs en l'absence d'éléments de justification, lesquels sont précisément demandés par l'Autorité dans sa décision.
105. En tout état de cause, dans l'attente de l'entrée en vigueur de règles d'accès conformes à ces dispositions, les exploitants doivent respecter les principes généraux édictés à l'article L. 3114-6 du Code des transports (transparence, objectivité et non-discrimination).

DÉCIDE

Champ d'application de la décision

Article 1^{er} La présente décision s'applique aux aménagements soumis à régulation en application de l'article L. 3114-4 du Code des transports.

Définitions

Article 2 1. « **Exploitant d'un aménagement de transport public routier** » : l'unique personne physique ou morale qui exerce la responsabilité de décisionnaire final pour délivrer les autorisations d'accès à cet aménagement au bénéfice d'entreprises de transport et pour définir le montant des tarifs qui y sont pratiqués. Dans le cadre d'un contrat de concession de service public, le cocontractant de la personne publique est considéré comme étant l'exploitant.

2. « **Accès** » : la possibilité de bénéficier d'un ensemble de prestations offertes dans l'aménagement considéré.

3. « **Prestation de base** » : la prise en charge, la dépose et, si celle-ci existe dans l'aménagement, l'information des voyageurs.

4. « **Prestations annexes** » : les autres prestations à disposition des entreprises de transport routier dans les aménagements, notamment le stationnement de longue durée, la vente de billets, l'affichage à des fins publicitaires, la mise à disposition d'espaces conducteurs ou de locaux et la maintenance.

5. « **Capacité d'un aménagement** » : le nombre de demandes d'accès qui peuvent être satisfaites par les installations au cours d'une période donnée, eu égard notamment à la nature de la demande, aux caractéristiques techniques des installations concernées ainsi qu'aux règles de sécurité qui leur sont applicables. Cette capacité peut être déterminée comme un nombre de mouvements de même durée susceptibles d'être accueillis sur l'aménagement pendant une période de temps donnée (heure, année).

Des contraintes spécifiques susceptibles de limiter la capacité théorique d'un aménagement, comme la congestion des voies d'accès à cet aménagement s'il est situé en milieu urbain, sont explicitées par l'exploitant dans ses règles d'accès.

6. « **Saturation d'un aménagement de transport de transport public routier** » : l'impossibilité à satisfaire toutes les demandes de capacités adressées par les entreprises de transport.

Règles générales relatives aux capacités disponibles dans les aménagements

- Article 3** Les dispositions des articles 4 à 17 s'appliquent aux aménagements dont l'accès est soumis à réservation préalable. Elles concernent toutes les entreprises de transport public routier qui accèdent à un aménagement ou sollicitent cet accès, et ce, quelle que soit la nature des services qu'elles assurent.
- Article 4** La durée maximale sur laquelle l'exploitant peut s'engager à accueillir un service est limitée à un an.
- Article 5** L'exploitant définit la nature des capacités qui peuvent être réservées par un transporteur pour la prise en charge et la dépose de voyageurs. Les capacités mises à disposition sont proportionnées aux besoins des transporteurs.

Procédure d'allocation des capacités

- Article 6** 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.
- Article 7** Dans la situation inverse à celle présentée à l'article 6, les dispositions des articles 8 à 12 s'appliquent aux aménagements saturés ou susceptibles de l'être.
- Dans l'hypothèse où l'exploitant aurait choisi de se placer dans le cadre de l'article 6 ci-dessus mais ferait face brusquement à un nombre élevé non anticipé de demandes d'accès, susceptibles d'engendrer une saturation de l'aménagement sur certains créneaux et des refus d'accès ultérieurs, l'exploitant autorise les entreprises de transport à y accéder pour une durée limitée n'excédant pas six mois, durée pendant laquelle il met en œuvre une procédure répondant aux conditions définies aux articles 8 à 12.
- Article 8** L'exploitant définit une période de référence, d'une durée maximale d'un an, 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 de référence délimite deux phases différentes d'allocation des capacités, à savoir une phase d'allocation pour cette période entière, décrite aux articles 9 à 11, et une phase d'allocation au cours de cette période, décrite à l'article 12.
- Article 9** Dans le cadre de l'allocation des capacités pour la période de référence, si plusieurs demandes d'accès s'avèrent impossibles à satisfaire simultanément en raison des contraintes de capacités de l'aménagement, l'exploitant propose une adaptation des demandes des opérateurs dans le but d'aboutir à des alternatives raisonnables ayant l'impact le plus limité

possible sur les conditions d'exploitation des différents services et leur disponibilité pour les usagers.

Article 10

Dans le cas où les opérateurs refusent la proposition d'adaptation faite conformément aux dispositions de l'article 9, l'exploitant met en place des règles de priorité objectives, transparentes et non discriminatoires.

En vertu du principe de non-discrimination posé par la loi, les services publics ne sauraient être regardés par principe comme prioritaires par rapport aux services librement organisés. Toutefois, il appartient à l'exploitant de gare routière d'accorder des facilités d'accès à la gare nécessaires à l'accomplissement des services d'intérêt général de transport de voyageurs qu'un opérateur, s'il considérait son propre intérêt commercial, n'assumerait pas ou n'assumerait pas dans la même mesure ou dans les mêmes conditions sans contrepartie. Les restrictions ainsi apportées aux règles de concurrence et au principe de la liberté du commerce et de l'industrie doivent être justifiées et strictement proportionnées aux besoins de ces obligations de service public.

Les services publics de transport susceptibles de faire l'objet d'une priorité sont notamment :

- les transports scolaires au sens de l'article L. 3111-7 du Code des transports, dès lors que ces services ne peuvent, de par leur objet, être assurés à un autre horaire ;
- les services permettant une desserte des territoires qui ne pourrait être assurée par d'autres moyens de transport collectifs.

À titre secondaire, une priorité peut également être reconnue aux services de transport cadencés, pour autant qu'une fréquence suffisante soit assurée, dès lors que la flexibilité horaire de tels services est nécessairement plus faible.

En dernier ressort et en cas de conflits de priorité persistants, l'exploitant peut prioriser les services en correspondance sur l'aménagement ou, pour les aménagements adossés fonctionnellement à une installation ou une infrastructure ferroviaire, fluviale, maritime ou aérienne destinée à l'accueil des passagers, les services transportant le plus de passagers à destination de l'installation ou infrastructure principale.

Article 11

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.

Article 12

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, en tenant compte de l'ordre d'arrivée des demandes.

Article 13 Dans tous les cas, l'exploitant justifie avec précision les motifs pour lesquels il refuse un accès, afin de permettre à l'opérateur de les comprendre et, le cas échéant, d'y apporter des observations.

Cette disposition s'applique tant aux emplacements de dépose ou de prise en charge des voyageurs qu'aux emplacements de régulation ou aux autres prestations annexes délivrées au sein de l'aménagement.

Article 14 Dans le cas où la saturation d'un aménagement de transport routier serait invoquée pour motiver le refus d'une demande d'accès, l'exploitant est en mesure de justifier auprès de l'opérateur et de l'Autorité, si cette dernière en fait la demande, que le nouveau service perturberait de manière significative les conditions d'exploitation des services déjà présents.

Article 15 Les autorisations d'accès délivrées pour la période de référence ne peuvent être retirées, sauf dans les cas de force majeure, de travaux urgents non planifiés et, dans le strict respect des conditions définies dans les règles d'accès et après une mise en demeure de l'opérateur demeurée infructueuse, de violation caractérisée du règlement d'exploitation, de non-paiement des redevances d'accès ou de non-utilisation prolongée des capacités allouées.

Article 16 Dans l'éventualité où les capacités d'un aménagement seraient allouées à la suite d'un processus d'enchères, cette modalité d'allocation ne concerne que les seuls créneaux pour lesquels la demande dépasse la capacité offerte et est décrite précisément dans les règles d'accès.

Article 17 Dans le cas où des postes à quai offrent une qualité de service et qu'il existe en conséquence une segmentation des capacités offertes en fonction des postes à quai, l'affectation des postes à quai est effectuée conjointement à l'allocation des capacités.

Tarification

Article 18 Les dispositions des articles 19 à 32 s'appliquent à la tarification de l'accès aux emplacements à quai ainsi qu'à celle de l'ensemble des services qui sont rendus dans l'aménagement, comme le stationnement pour régulation ou la vente de billets.

Article 19 La tarification s'applique à tous les utilisateurs de l'aménagement. Elle est présentée de manière exhaustive dans les règles d'accès.

Article 20 La redevance acquittée par tout transporteur utilisant un aménagement relevant du service public est plafonnée au coût du service rendu, en ce compris la rémunération des capitaux investis.

Les tarifs d'accès à l'aménagement sont déterminés par l'exploitant qui choisit de recouvrer tout ou partie du plafond des charges recouvrables défini conformément aux dispositions des articles 22 à 26, le montant total des charges couvertes par les tarifs ne pouvant excéder le plafond des charges recouvrables.

Article 21 Les tarifs d'accès aux aménagements ne relevant pas du service public mais adossés fonctionnellement à d'autres infrastructures de transport ou situés sur le domaine public autoroutier sont définis en lien avec les coûts des prestations proposées, ceux-ci étant appréciés conformément aux dispositions des articles 22 à 26.

Article 22 L'exploitant justifie que le montant des tarifs perçus dans son aménagement ne dépasse pas les coûts variables et fixes encourus pour l'exploitation et la maintenance des infrastructures et des équipements, dans la mesure où ces derniers sont mis à disposition de tous les transporteurs ou nécessaires au bon fonctionnement de l'aménagement.

Sont compris dans ces coûts les amortissements de ces mêmes infrastructures et équipements, majorés, le cas échéant, d'une rémunération des capitaux engagés par l'exploitant.

Article 23 Le plafond des charges recouvrables, défini sur la base d'une caisse simple, est constitué des charges d'exploitation et des charges de capital.

Les charges d'exploitation correspondent à l'ensemble des charges opérationnelles nécessaires au fonctionnement de l'aménagement telles qu'isolées au niveau de la comptabilité propre, nettes des éventuelles recettes, internes comme externes.

Les charges de capital correspondent aux charges liées aux éventuels actifs immobilisés (le cas échéant, nets de subventions) et sont composées de la dotation aux amortissements, nets de reprises de subventions le cas échéant, tels qu'isolés au sein de la comptabilité propre, ainsi que de la rémunération des capitaux engagés.

Article 24 S'agissant des aménagements relevant du service public, le niveau de rémunération des capitaux engagés n'excède pas un niveau de bénéfice raisonnable, défini comme le taux de rémunération du capital habituel pour le secteur concerné, en tenant compte du niveau de risque encouru.

Article 25 Dans le cas d'une maintenance exceptionnelle, si le coût des travaux est susceptible d'occasionner une augmentation significative des tarifs, le gestionnaire peut les traiter comme un investissement pour l'évaluation des charges recouvrables, en justifiant la durée d'amortissement retenue. Ce retraitement fait alors l'objet d'un suivi extra-comptable, inclus dans les justificatifs à communiquer à l'Autorité en cas de besoin dans le cadre de la vérification de la comptabilité propre.

- Article 26** Dans le cas où plusieurs aménagements comparables du point de vue de leur fréquentation, des effectifs qui leur sont affectés et des services disponibles sont exploités par une même entité, cette dernière peut considérer de manière globale les charges imputables à la gestion de tous ces aménagements pour la détermination d'une unique grille tarifaire commune.
- Article 27** L'exploitant répartit le montant des charges qu'il entend recouvrer entre les différents utilisateurs de l'aménagement selon des unités d'œuvre qu'il aura définies, en se fondant par exemple, pour la prestation de base :
- sur le nombre de mouvements de chaque utilisateur rapporté au nombre total de mouvements accueillis ou la capacité utilisée par l'opérateur rapportée à la capacité totale de l'aménagement, le cas échéant en tenant compte des différenciations tarifaires retenues,
 - sur les surfaces utilisées par chaque opérateur, rapportées à la surface totale de l'aménagement lorsque chaque service se voit affecter un quai,
 - sur le temps consacré par le personnel en gare à la régulation et l'information voyageur pour chaque service si son estimation repose sur des éléments objectifs connus de l'exploitant.
- Article 28** La répartition des charges recouvrées entre les différents utilisateurs de l'aménagement est conforme à l'usage constaté ou prévisionnel de l'aménagement par ceux-ci et proportionnée à la capacité de l'exploitant à le contrôler.
- Si l'usage fait par chaque transporteur n'est pas connu avec précision par l'exploitant, la grille tarifaire s'appuie sur une estimation raisonnable de cet usage, définie en concertation avec les transporteurs. Une tarification forfaitaire n'est acceptable que dans ces seuls cas. L'exploitant s'efforce alors de proposer différents forfaits adaptés à la demande de services réguliers comme de services occasionnels.
- Article 29** L'exploitant est libre de fixer un prix de marché pour les prestations annexes destinées aux entreprises de transport routier. Les recettes tirées de ces activités sont déduites du plafond des charges recouvrables servant à la détermination des tarifs des autres services destinés aux transporteurs.
- Article 30** Les éventuelles différenciations tarifaires par catégories d'utilisateurs sont justifiées par des différences objectives dans l'usage des aménagements et proportionnées à ces usages. Les droits supplémentaires ouverts aux services qui acquittent des tarifs au toucher plus élevés doivent être précisés dans les règles d'accès.
- Article 31** L'exploitant peut prévoir une modulation tarifaire en vue de limiter des externalités négatives telles que la congestion. Dans ce cas, l'exploitant indique avec précision, dans les règles d'accès, les objectifs poursuivis par chacun des éléments de la modulation et son caractère proportionné à ces objectifs.

Article 32 Si des dépenses d'investissement et de mise à niveau des infrastructures ont été engagées par l'exploitant pour l'accueil de véhicules d'un gabarit particulier, l'exploitant peut procéder à une différenciation des tarifs d'accès pour ces véhicules visant à refléter les charges plus importantes qu'il supporte.

Autres règles d'accès

Article 33 La signalétique au sein d'un aménagement de transport routier et à ses abords, dans la mesure où elle est installée à l'initiative de l'exploitant, doit traiter les transporteurs de manière non discriminatoire.

S'il existe un fléchage vers l'aménagement installé sous la responsabilité ou à l'initiative de l'exploitant, celui-ci doit être générique ou citer l'ensemble des opérateurs.

Comptabilité propre

Article 34 Les exploitants d'aménagements accessibles gratuitement ne sont pas soumis aux dispositions des articles 35 à 39.

Article 35 La comptabilité propre est tenue annuellement par l'exploitant. La date de clôture de cette comptabilité propre coïncide avec celle de l'exercice comptable.

Article 36 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.

Si des charges financières liées directement à l'activité de l'aménagement sont prises en compte dans l'évaluation de la tarification, le compte de résultat présente également le résultat financier.

Article 37 L'exploitant de gare routière, soumis à l'obligation de tenue d'une comptabilité propre, formalise la construction de cette comptabilité propre et établit annuellement un rapprochement entre celle-ci et la comptabilité générale, *a minima* au niveau des grands agrégats du compte de résultat.

L'exploitant est en mesure de présenter à l'Autorité notamment, sur 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.

Article 38 Si l'exploitant est en charge de la gestion de plusieurs aménagements de transport routier et qu'il propose des tarifs différents pour chaque aménagement ou par type d'aménagement, la comptabilité propre s'effectue au niveau de l'activité de gestion de l'ensemble de ces aménagements.

Un suivi analytique des coûts des différents aménagements de transport routier est cependant effectué par l'exploitant, afin de lui permettre de justifier la tarification de chacun de ces aménagements.

Article 39 Le format des comptes propres est établi de manière à permettre un rapprochement avec les projections de produits et charges utilisés dans la construction tarifaire, le cas échéant.

Dispositions transitoires

Article 40 Les exploitants soumis à régulation à la date d'entrée en vigueur de la présente décision adoptent des règles d'accès conformes aux obligations définies aux articles 3 à 32 au plus tard le 1^{er} janvier 2018.

Par dérogation à l'alinéa précédent, les exploitants ayant défini une période de référence inférieure ou égale à un an et ayant débuté avant la date d'effet de la présente décision disposent d'un délai supplémentaire allant jusqu'à l'ouverture de la période de référence suivante.

Article 41 Les exploitants soumis à régulation à la date d'entrée en vigueur de la présente décision et qui ne rentrent pas dans le champ des exceptions prévues à l'article 34 se conforment aux obligations liées à la comptabilité propre à la date du premier exercice comptable ouvert à compter du 1^{er} janvier 2018.

Article 42 Les aménagements de transport routier pour lesquels il existe, à la date d'entrée en vigueur de la présente décision, un unique tarif d'accès aux prestations de base, applicable à l'ensemble des utilisateurs de l'aménagement et inférieur à 5 euros par toucher, bénéficient d'une dérogation pour une durée supplémentaire de six mois pour se conformer à l'ensemble des obligations définies par l'Autorité.

Dans l'hypothèse où les tarifs entre utilisateurs sont différenciés, l'exploitant peut établir à titre transitoire un tarif unique, à recettes constantes, en divisant cette cible de recettes par le nombre de mouvements prévus sur l'année, pour bénéficier de la même dérogation pour une durée de six mois, sous réserve que le tarif ainsi défini soit inférieur à 5 euros par toucher.

Article 43 La présente décision s'applique, dans les mêmes conditions et sous réserve des mêmes dispositions transitoires, aux contrats en cours d'exécution passés par les collectivités publiques avec des entités tierces.

La présente décision sera publiée sur le site internet de l'Autorité.

L'Autorité a adopté la présente décision le 4 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

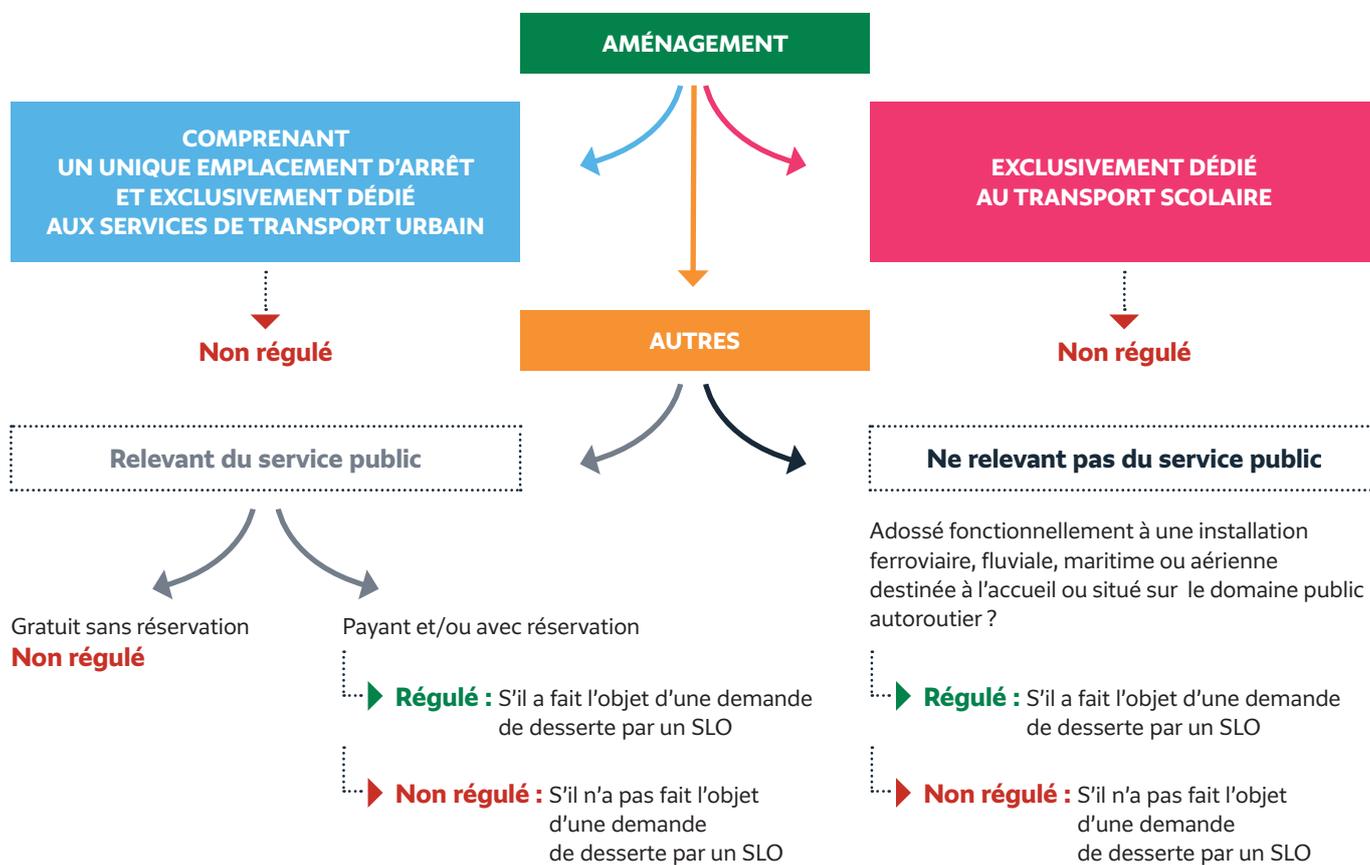
Bernard Roman

6. ANNEXES

Annexe 1 : Périmètre des aménagements concernés par la présente décision motivée

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

Périmètre des aménagements concernés par la présente décision motivée



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

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

Détail des clés de répartition

POSTE ET UNITÉ D'ŒUVRE			
Poste concerné (colonne A)	Sous-poste concerné le cas échéant	Numéro de ligne (1 ^{er} onglet)	Unité d'œuvre utilisée
Exemple : ACE	Loyer	25	Surface (m ²)

RÉPARTITION PAR ACTIVITÉ			
Base totale	Gare routière	Autre activité 1	Autre activité 2
300	100	150	50

ÉVALUATION DE LA CLÉ		
Gare routière	Autre activité 1	Autre activité 2
33 %	50 %	17 %

