

## **Décision n° 2016-224 du 14 décembre 2016**

### **relative aux critères d'appréciation de l'adossement fonctionnel mentionné au 3° de l'article L. 3114-12 du code des transports**

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

Vu le code des transports, notamment ses articles L. 3114-4 à L. 3114-7 et L. 3114-12 ;

Vu la consultation publique organisée du 7 au 25 novembre 2016 ;

Après en avoir délibéré le 14 décembre 2016 ;

## **1. CADRE JURIDIQUE**

1. L'article L. 3114-4 du code des transports dispose que ne sont pas soumis aux règles prévues aux articles L. 3114-5 (tenue par l'exploitant d'une comptabilité propre), L. 3114-6 (définition et la mise en œuvre de règles d'accès par l'exploitant) et L. 3114-7 (réponse de l'exploitant à une demande d'accès dans un délai d'un mois et, le cas échéant, motivation du refus) « *[l]es aménagements ne relevant pas du service public sauf s'ils sont adossés fonctionnellement à une installation ou une infrastructure ferroviaire, fluviale, maritime ou aérienne destinée à l'accueil des passagers ou situés sur le domaine public autoroutier* ».
2. Le 3° de l'article L. 3114-12 du code des transports prévoit que l'Autorité « *précise par une décision motivée [les] critères d'appréciation de l'adossement fonctionnel mentionné au 1° de l'article L. 3114-4* ».

## **2. PERIMETRE DES AMENAGEMENTS CONCERNES**

3. Comme précédemment indiqué, aux termes du deuxième alinéa de l'article L. 3114-4 du code des transports, les aménagements de transport routier qui ne relèvent pas du service public ne sont pas soumis aux règles prévues aux articles L. 3114-5 à L. 3114-7 du même code. Toutefois, ceux-ci sont, par exception, soumis à ces règles s'ils sont adossés fonctionnellement à une installation ou une infrastructure ferroviaire, fluviale, maritime ou aérienne ou situés sur le domaine public autoroutier.
4. Un aménagement de transport routier est considéré comme ne relevant pas du service public s'il est exploité dans une logique commerciale et indépendamment de tout lien d'exploitation avec une personne publique.

5. A l'inverse, un aménagement de transport routier est considéré comme relevant du service public, et partant, soumis de plein droit aux règles prévues aux articles L. 3114-5 à L. 3114-7 précités, sauf s'il comprend un unique emplacement d'arrêt exclusivement destiné aux services de transport urbain, s'il est exploité, dans une logique d'intérêt général, directement par une personne publique ou même indirectement, si cette exploitation a été déléguée à un organisme tiers.

### 3. CRITERES D'APPRECIATION DE L'ADOSSEMENT FONCTIONNEL

6. En l'absence de définition explicite de l'adossement fonctionnel dans le code des transports, il revient à l'Autorité de définir les critères pour soumettre un aménagement aux dispositions des articles L. 3114-5 à L. 3114-7 du code des transports.
7. Les critères mentionnés au point précédent sont les suivants :
  - un critère matériel caractérisé par la proximité physique ou géographique entre, d'une part, l'aménagement de transport routier au sens de l'article L. 3114-1 du code des transports et, d'autre part, l'installation ou l'infrastructure de transport ferroviaire, fluviale, maritime ou aérienne à destination des passagers (par exemple : une gare ferroviaire, un port maritime ou fluvial, un aéroport, etc.) ;
  - l'existence d'une fonctionnalité commune ou complémentaire entre les deux aménagements.
8. Est ainsi adossé fonctionnellement à une installation ou une infrastructure ferroviaire, fluviale, maritime ou aérienne destinée à l'accueil des passagers l'aménagement ne relevant pas du service public qui satisfait cumulativement aux deux critères précisés au point 7. L'aménagement de transport routier et l'installation ou l'infrastructure de transport n'ont pas nécessairement à être exploités par la même entité.

#### 3.1. Sur le critère matériel

9. Un aménagement remplit le critère matériel si l'une des deux conditions ci-dessous est satisfaite :
  - il est situé sur la même unité foncière<sup>1</sup> ou sur un ensemble d'unités foncières contiguës à l'installation ou à l'infrastructure de transport en cause ;
  - il est situé à une distance maximale de 200 mètres (plus courte distance entre leurs terrains d'assiette respectifs et mesurée en ligne droite) et il existe un cheminement piétonnier permettant le transfert des voyageurs, y compris avec bagages, d'un aménagement à l'autre dans un délai raisonnable.

#### 3.2. Sur le critère de la fonctionnalité

10. Un aménagement remplit le critère de la fonctionnalité commune ou complémentaire si l'une des deux conditions ci-dessous est satisfaite :
  - il est conçu ou organisé pour être intégré dans une même chaîne de déplacement (logique d'intermodalité) que l'installation ou l'infrastructure de transport en cause : cela peut notamment se caractériser par l'existence d'un dispositif commun ou partagé d'information

---

<sup>1</sup> Définie comme « un îlot de propriété d'un seul tenant, composé d'une parcelle ou d'un ensemble de parcelles appartenant à un même propriétaire ou à la même indivision » (voir en ce sens la décision du Conseil d'Etat du 27 juin 2005, n° 264667, aux Tables)

clientèle ou par la présence d'une signalétique permettant le transfert des passagers d'un aménagement vers l'autre ;

- il existe une mutualisation de services à destination des utilisateurs respectifs de chaque aménagement (logique de multimodalité) : cela peut notamment se caractériser par l'existence d'un bâtiment commun d'accueil des passagers, où sont proposés des services spécifiques aux utilisateurs de chaque aménagement (billettique par exemple) ou communs à tous les utilisateurs (salle d'attente, toilettes, restauration, etc.), l'accès à ces services n'étant pas réservé aux utilisateurs en correspondance entre les deux aménagements. Ces services peuvent également être proposés par un seul des deux aménagements mais bénéficier aux utilisateurs des deux aménagements, que cette mutualisation fasse ou non l'objet d'une convention de gestion entre les deux exploitants si les aménagements sont exploités par deux entités différentes.

## DÉCIDE

**Article 1<sup>er</sup>** Un aménagement ne relevant pas du service public est considéré comme adossé fonctionnellement à une installation ou une infrastructure ferroviaire, fluviale, maritime ou aérienne destinée à l'accueil des passagers ou situés sur le domaine public autoroutier si, à la fois :

- l'aménagement est situé sur la même unité foncière que cette installation ou infrastructure ou sur un ensemble d'unités foncières contiguës ou encore à moins de 200 mètres, mesurés en ligne droite, de cette dernière ;
- l'aménagement est conçu ou organisé pour être intégré dans la même chaîne de déplacement que l'installation ou l'infrastructure de transport en cause ou il existe une mutualisation de services à destination des utilisateurs de chacun d'entre eux.

**Article 2** Les exploitants des aménagements ne relevant pas du service public mais adossés fonctionnellement à une installation ou une infrastructure mentionnée à l'article 1<sup>er</sup> sont soumis aux obligations relatives à :

- la tenue d'une comptabilité propre (article L. 3114-5 du code des transports) ;
- la définition et à la mise en œuvre de règles d'accès (article L. 3114-6) ;
- la nécessité de répondre à une demande d'accès dans un délai d'un mois ainsi qu'à l'obligation de motivation des refus d'accès (article L. 3114-7).

**Article 3** Le secrétaire général de l'Autorité est chargé de l'exécution de cette décision.

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

*L'Autorité a adopté la présente décision le 14 décembre 2016.*

***Présents : Monsieur Bernard Roman, président ; Madame Anne Yvrande-Billon, vice-présidente ;  
Messieurs Yann Pétel et Michel Savy, membres du collège.***

Le Président

Bernard Roman