

Décision n° 2019-001 du 17 janvier 2019

portant mise en demeure de la Société Aéroportuaire de Gestion et d'Exploitation de Beauvais (SAGEB) pour non-respect du code des transports et des décisions de l'Autorité n° 2016-101 relative à la structure-type des règles d'accès aux aménagements de transport routier et aux conditions de leur notification préalable et n° 2017-116 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. 1264-7, 1264-8, 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 la décision n° 2017-116 du 4 octobre 2017 relative aux règles tarifaires, à la procédure d'allocation des capacités et à la comptabilité propre des aménagements de transport routier ;

Vu la décision n° 2017-117 du 18 octobre 2017 portant règlement du différend entre la société Frethelle et la Société Aéroportuaire de Gestion et d'Exploitation de Beauvais (SAGEB) relatif à l'accès au pôle multimodal de l'aéroport de Beauvais-Tillé ;

Vu le règlement intérieur de l'Autorité, notamment son article 31 ;

Vu la décision du Collège du 15 novembre 2018 d'engager l'instruction d'une procédure en manquement contre la SAGEB en application de l'article L. 1264-7 du code des transports pour non-respect du code des transports et des décisions de l'Autorité n° 2016-101 (structure-type) et n° 2017-116 (règles d'accès) ;

Vu le courrier du secrétaire général de l'Autorité en date du 15 novembre 2018 informant la SAGEB de l'ouverture de l'instruction d'une procédure en manquement ;

Vu les pièces du dossier ;

Après en avoir délibéré le 17 janvier 2019 ;

1. FAITS ET PROCEDURE

1.1. Contexte

1. La société aéroportuaire de gestion et d'exploitation de Beauvais (SAGEB) est une société détenue par la chambre de commerce et d'industrie de l'Oise et par la société Transdev. Déléataire de la gestion et de l'exploitation de l'aéroport de Beauvais-Tillé en application d'une convention de délégation de service public conclue avec le syndicat mixte de l'aéroport de Beauvais-Tillé le 19 mars 2008 et entrée en vigueur le 1^{er} juin 2008, elle exploite aujourd'hui cette infrastructure, y compris les aménagements routiers de la plateforme aéroportuaire (pôle multimodal et parking bus transport privé). Dans le cadre de la délégation de service public, la SAGEB, entreprise verticalement intégrée, exploite également la ligne d'intérêt national de transport public de personnes reliant l'aéroport de Beauvais-Tillé à Paris (porte Maillot), dont elle a subdélégué l'exploitation à la société Transports Paris Beauvais (SAS TPB), qui est sa filiale à 100 %.
2. Le pôle multimodal, aménagement de transport routier régulé au sens de l'article L. 3114-4 du code des transports, est destiné à accueillir les entreprises de transport public routier de personnes, parmi lesquels la SAS TPB. Les travaux de construction ont été achevés en 2015. Situé à proximité immédiate des deux terminaux de l'aéroport concédé à la SAGEB, il est composé de seize quais de dépose de passagers et de six quais affectés à leur prise en charge, ainsi que de divers aménagements annexes (local de billetterie, espaces commerciaux, local conducteurs).
3. Le 8 janvier 2018, la SAGEB a notifié à l'Autorité les règles d'accès au pôle multimodal.

1.2. Cadre juridique

4. Conformément à l'article 12 de la loi n° 2015-990 du 6 août 2015 pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques, l'ordonnance n° 2016-79 du 29 janvier 2016 relative aux gares routières et à la recodification des dispositions du code des transports relatives à l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières a créé les articles L. 3114-1 et suivants du code des transports qui attribuent une nouvelle compétence à l'Autorité en matière de gares et autres aménagements de transport routier. A cet égard, en application de l'article L. 3114-8 du code des transports, l'Autorité « (...) concourt à l'exercice d'une concurrence effective au bénéfice des usagers des services de transport (...) ».
5. Aux termes de l'article L. 3114-6 du code des transports, l'exploitant d'un aménagement relevant de l'article L. 3114-1 « 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, transparentes, objectives et non discriminatoires, le cas échéant, après avis des autorités organisatrices de transport et des opérateurs desservant l'aménagement considéré. Il les publie sur son site internet. (...) Ces règles d'accès sont notifiées à l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières préalablement à leur entrée en vigueur ». L'article L. 3114-12 du même code dispose : « L'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières précise par une décision motivée (...) : 5° Les prescriptions applicables aux aménagements pour l'élaboration et la mise en œuvre des règles d'accès prévues à l'article L. 3114-6, notamment les règles tarifaires et celles relatives à la procédure publique d'allocation des capacités non utilisées, dans le respect des principes fixés à cet article ; 6° Les conditions de la notification préalable des règles d'accès prévue à l'article L. 3114-6 ».
6. Sur le fondement des dispositions de l'article L. 3114-12 précité, l'Autorité a adopté les décisions n° 2016-101 du 15 juin 2016 et n° 2017-116 du 4 octobre 2017 susvisées afin de préciser, d'une part, la structure-type des règles d'accès aux aménagements de transport routier et les conditions de leur notification préalable et, d'autre part, les prescriptions applicables à l'élaboration et à la mise en œuvre de ces règles, en particulier en matière de tarification et d'allocation des capacités. En application de l'alinéa premier de l'article 40 de la seconde décision, les exploitants d'aménagements

de transport routier étaient tenus d'adopter des règles d'accès conformes à ces prescriptions au plus tard le 1^{er} janvier 2018.

7. Le manquement d'un exploitant d'un aménagement relevant de l'article L. 3114-1 aux obligations prévues par les décisions de l'Autorité prises en application de l'article L. 3114-12 ainsi qu'à celles prévues à la section 2 [exploitation] du chapitre IV du titre 1^{er} du livre 1^{er} de la troisième partie du code des transports peut, conformément au 6^o de l'article L. 1264-7, faire l'objet d'une sanction administrative.

1.3. Procédure

8. Les échanges entre la SAGEB et les services de l'Autorité intervenus au cours de l'année 2018 n'ayant pas conduit à une modification des règles d'accès notifiées, le secrétaire général de l'Autorité a informé la SAGEB, par un courrier en date du 15 novembre 2018, de la décision du Collège de l'Autorité d'ouvrir l'instruction d'une procédure en manquement pour méconnaissance des obligations de nature non tarifaire qui lui incombent au regard des décisions du 15 juin 2016 et du 4 octobre 2017 précitées ainsi que de la section 2 du chapitre IV du titre 1^{er} du livre 1^{er} de la troisième partie du code des transports. Ce courrier précise, par ailleurs, que cette procédure ne préjuge pas de la conformité des règles d'accès aux obligations de nature tarifaire prévues par les deux décisions de l'Autorité précitées et les dispositions susmentionnées du code des transports.

2. ANALYSE

2.1. Sur le droit d'accès prioritaire

9. L'article 3 de la décision du 4 octobre 2017 dispose que « *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, qu'elle que soit la nature des services qu'elles assurent* ».
10. Il résulte de cette disposition que les articles 4 à 17 afférents à la procédure d'allocation des capacités s'appliquent à toutes les entreprises de transport public routier de personnes qui souhaitent accéder à l'aménagement de transport routier concerné, indépendamment de la nature des services qu'elles assurent (services conventionnés ou services librement organisés).
11. En l'espèce, les règles d'accès notifiées accordent « *un droit prioritaire d'utilisation* » (page 2) du pôle multimodal aux véhicules affectés à l'exploitation de la ligne d'intérêt national de transport public de personnes reliant l'aéroport de Beauvais-Tillé à Paris (porte Maillot). A cet égard, d'une part, le premier paragraphe du c) du 1 des règles d'accès notifiées prévoit que « *Les capacités disponibles sont déterminées en fonction du taux d'occupation des autocars assurant la liaison entre l'Aéroport de Paris-Beauvais et Paris dans le cadre de la délégation de service public accordée à la SAGEB par le SMABT* » (page 4). Les capacités disponibles pour les entreprises de transport autres que la société TPB s'entendent donc comme des capacités résiduelles. D'autre part, selon le projet de convention exploitant-utilisateur, annexé aux règles d'accès (page 10), un tel contrat est conclu en vue de l'attribution « *de capacités disponibles pour l'accès au pôle multimodal de l'aéroport de Paris-Beauvais* », et ne s'applique donc pas au service conventionné exploité par la société TPB. La priorité mise en œuvre se caractérise ainsi par l'attribution préalable des capacités disponibles au service conventionné en dehors de toute procédure d'allocation.
12. Par suite, en excluant le service conventionné de la procédure d'allocation des capacités et en lui accordant par principe un droit d'accès prioritaire au pôle multimodal, les règles d'accès notifiées méconnaissent l'article 3 de la décision du 4 octobre 2017.

2.2. Sur la définition de la capacité

13. Aux termes du 5° de l'article 2 de la décision du 4 octobre 2017, la capacité d'un aménagement correspond au « (...) 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) ». Il résulte de cette disposition que la capacité d'un aménagement correspond au nombre maximal de demandes d'accès qui peuvent être satisfaites simultanément au sein de l'aménagement au cours d'une période définie par l'exploitant.
14. Dans le cadre d'échanges avec l'Autorité, la SAGEB a indiqué, dans sa réponse du 21 juin 2018, qu'un « passage correspond à la dépose et la prise en charge de passagers pendant une durée maximale d'une heure, la capacité du pôle est de 6 passages par heure, compte tenu de l'existence de 6 quais de départ ».
15. Toutefois, il apparaît, comme l'Autorité a pu le constater dans sa décision n° 2017-117 du 18 octobre 2017 portant règlement du différend entre la société Frethelle et la SAGEB¹ et en l'absence de changement de circonstances de fait depuis celle-ci, qu'aux dires de la SAGEB, la durée moyenne d'une opération de dépose des passagers et celle d'une opération de prise en charge des passagers, opérations équivalentes d'un point de vue technique, est de 12 minutes chacune, mais que la durée du créneau retenu est portée par la SAGEB à 30 minutes pour chacune des deux opérations (dépose et prise en charge) pour faire face aux aléas d'exploitation. En outre, la prestation globale proposée par la SAGEB comprend la faculté d'opérer, dans un créneau d'une heure, la dépose et la prise en charge de passagers, de sorte que tout véhicule bénéficiaire déposant des passagers doit ensuite être en mesure de prendre en charge de nouveaux clients. Enfin, les quais de prise en charge des passagers sont au nombre de 6 et ceux dédiés à la dépose au nombre de 16.
16. Au regard de l'ensemble de ces éléments, la capacité maximale du pôle multimodal sur une heure ne peut qu'être supérieure à 6 passages par heure, ce que confirme au demeurant explicitement le document intitulé « Places disponibles pôle multimodal Aéroport de Beauvais-Tillé été 2018 », transmis par la SAGEB, qui indique que 16 places sont susceptibles d'être disponibles sur certains créneaux.
17. Par suite, en retenant une capacité du pôle multimodal limitée à 6 passages par heure, qui est de nature à limiter artificiellement la capacité de cet aménagement et, par conséquent, l'accès d'autres entreprises de transport, les règles d'accès de la SAGEB méconnaissent le 5° de l'article 2 de la décision du 4 octobre 2017. Par ailleurs, celles-ci méconnaissent également le principe de non-discrimination prévu à l'article L. 3114-6 du code des transports dès lors que cette situation n'obère l'accès au pôle multimodal que des entreprises autres que la société TPB.

2.3. Sur la procédure d'allocation des capacités

18. Conformément à l'article 8 de la décision du 4 octobre 2017, la SAGEB a déterminé une phase d'allocation des capacités pour une période de référence, définie en fonction des programmes des compagnies aériennes pour une saison aéronautique donnée, et une phase d'allocation des capacités au cours de cette période.

¹ Décision définitivement confirmée par la Cour d'appel de Paris : CA Paris, 11 octobre 2018, RG n° 17/21350.

2.3.1. Sur la procédure d'allocation pour la période de référence

a. Sur les consultations publiques

19. En application de l'article 1^{er} de la décision du 15 juin 2016, « *Les règles d'accès établies par les exploitants d'aménagements de transport routier respectent la structure-type présentée en annexe* ». Selon le c) du 3^o de cette dernière annexe, les informations, qui doivent figurer au sein des règles d'accès, comprennent la description de la procédure d'allocation des capacités. Par ailleurs, le dernier alinéa de l'article L. 3114-6 du code des transports dispose que les règles d'accès sont notifiées à l'Autorité préalablement à leur entrée en vigueur.
20. Il résulte de ces dispositions que la procédure d'allocation des capacités doit être décrite exhaustivement au sein des règles d'accès édictées par l'exploitant, ou dans un document qui lui est annexé. L'intégralité de ces documents doit être notifiée à l'Autorité préalablement à leur entrée en vigueur.
21. Il ressort des pièces transmises par la SAGEB à la demande de l'Autorité que, lors des consultations publiques organisées deux fois par an en vue de l'allocation des capacités pour la période de référence, l'exploitant soumet à consultation divers documents qu'il a élaborés, dont un mémoire technique devant être complété par les candidats. Ces consultations sont également régies par un règlement spécifique de consultation publique. Aucun de ces documents n'est annexé aux règles d'accès notifiées à l'Autorité, ni à celles publiées sur le site internet de l'exploitant, alors qu'ils font partie intégrante de la procédure d'allocation des capacités et qu'ils auraient dû être transmis à l'Autorité préalablement à leur entrée en vigueur.
22. Par suite, la SAGEB méconnaît les dispositions de l'article 1^{er} de la décision du 15 juin 2016 en n'annexant pas, aux règles notifiées à l'Autorité et donc à celles publiées sur son site internet, l'ensemble des documents usités lors de la procédure d'allocation des capacités.

b. Sur le traitement des demandes

23. Les articles 9, 10 et 16 de la décision du 4 octobre 2017 sont relatifs aux traitements des demandes formées par les entreprises de transport public de personnes en cas de saturation de l'aménagement de transport routier. Selon ces dispositions, l'exploitant traite conjointement l'ensemble des demandes d'accès. Si plusieurs demandes s'avèrent impossibles à satisfaire simultanément en raison des contraintes de capacités de l'aménagement, l'exploitant formule une proposition d'adaptation des demandes des opérateurs (article 9). Si cette étape échoue, en raison du refus par les opérateurs de la proposition d'adaptation formulée par l'exploitant, ce dernier met en place des règles objectives, transparentes et non discriminatoires et peut donc prévoir des priorités pour les services publics (article 10). Enfin, lorsque les procédures prévues aux articles 9 et 10 ont échoué, l'article 16 dispose que « *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* ». Cette dernière disposition prévoit l'allocation des capacités à la suite d'une procédure d'enchères qui ne concerne que les créneaux saturés.
24. En l'espèce, le c) du 3 des règles d'accès notifiées (page 6) ne prévoit, dans l'hypothèse d'une saturation du créneau, ni proposition d'adaptation par l'exploitant, ni l'instauration de règles objectives, transparentes et non discriminatoires en cas de refus des opérateurs à la proposition d'adaptation, mais une procédure d'allocation se déroulant en une seule étape où le créneau est attribué à l'opérateur le mieux disant. En tant qu'elles ne prévoient pas ces étapes dans la procédure d'allocation des capacités, les règles d'accès notifiées sont ainsi contraires aux articles 9 et 10 de la décision du 4 octobre 2017.

25. Par ailleurs, il apparaît que, dès la phase de la consultation publique, l'opérateur doit transmettre des éléments sur la « *majoration du prix de la redevance fixe pour service rendu par passage* » et le « *minimum garanti sur la période de l'autorisation et autres incitations aux résultats* » dans la mesure où l'article 6 du règlement de la consultation fait de ces éléments deux critères d'attribution de la capacité, que le créneau soit saturé ou non. Dans cette dernière hypothèse d'absence de saturation, le créneau horaire sollicité par l'opérateur lui est attribué en tenant compte d'une majoration de la redevance et d'une incitation aux résultats qu'il est susceptible de verser à la SAGEB. Par suite, cette procédure, qui s'apparente à une procédure d'enchères pour l'ensemble des créneaux et non pour les seuls créneaux pour lesquels la demande dépasse la capacité offerte, méconnaît l'article 16 de la décision du 4 octobre 2017.

2.3.2. Sur la procédure d'allocation des capacités en cours de période de référence

26. En application du troisième alinéa de l'article L. 3114-6 du code des transports, « [les règles d'accès] *incluent une procédure publique permettant l'allocation des capacités non utilisées aux entreprises susceptibles d'être intéressées* ». Aux termes de l'article R. 3114-6 du même code, « *La procédure publique d'allocation des capacités non utilisées mentionnée au troisième alinéa de l'article L. 3114-6 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* ».
27. Il résulte de ces dispositions que l'exploitant d'un aménagement de transport routier soumis à régulation doit permettre à tout moment aux opérateurs intéressés de former une demande tendant à l'allocation des capacités non utilisées, y compris en dehors de la période de référence définie. L'exploitant doit ainsi permettre aux opérateurs d'accéder à tout moment à un état complet et précis des capacités disponibles, par exemple sur son site internet.
28. En l'espèce, si les règles d'accès notifiées permettent aux opérateurs de former une demande d'accès au cours de la période de référence, la procédure n'est toutefois pas transparente, en l'absence d'un état complet et précis des capacités disponibles. Elle méconnaît en outre le principe de non-discrimination, dans la mesure où seule la SAS TPB, filiale à 100 % de la SAGEB, dispose d'un accès à ces informations. Cette situation, qui ne permet pas d'assurer la bonne information des opérateurs sur l'existence de capacités disponibles et leur accès dans des conditions transparentes et non discriminatoires, méconnaît les dispositions combinées du troisième alinéa de l'article L. 3114-6 du code des transports et de l'article R. 3114-6 du même code.

2.3.3. Sur les documents et pièces demandés

29. En application du premier alinéa de l'article L. 3114-6 du code des transports précité, les règles d'accès définies et mises en œuvre par l'exploitant d'un aménagement de transport routier soumis à régulation doivent, d'une part, être transparentes, c'est-à-dire qu'elles doivent être suffisamment claires et précises pour permettre aux opérateurs de déterminer l'ensemble des pièces qu'ils doivent transmettre à l'exploitant lorsqu'ils forment une demande d'allocation de capacité. Elles doivent, d'autre part, être objectives, c'est-à-dire qu'elles peuvent uniquement imposer à ces mêmes opérateurs de transmettre des documents, lorsqu'ils forment une telle demande, qui présentent un lien direct avec l'allocation des capacités sur l'aménagement concerné.
30. En l'espèce, en premier lieu, le b) du 3 des règles d'accès notifiées (page 6) énumère les 11 documents à fournir par un opérateur lorsqu'il forme une demande d'attribution de capacité, que cette demande soit formée pour la période de référence ou en cours de période. Toutefois, la liste des documents à produire n'est pas exhaustive dans la mesure où la SAGEB peut demander à l'opérateur d'autres informations, ce qu'elle a confirmé dans sa réponse du 21 juin 2018 lors des échanges avec l'Autorité. Dans ces conditions, il apparaît que ces dispositions méconnaissent le principe de transparence.
31. En deuxième lieu, le b) du 3 des règles d'accès notifiées (page 6), tout comme l'article 5 du règlement de la consultation, impose à l'opérateur de transport de transmettre des informations sur le « *volume*

de trafic envisagé » et le « dernier bilan et compte de résultat déposés au greffe du tribunal de commerce concerné ». En outre, lors de la dernière consultation publique, qui s'est achevée le 20 juillet 2018, relative à l'attribution des capacités disponibles, les opérateurs devaient remplir un « mémoire technique » décrivant leur politique tarifaire, leur démarche qualité mise en œuvre, leur plan marketing et de communication, les investissements prévus, les comptes d'exploitation et le business plan prévisionnels ainsi que la politique d'acquisition du matériel.

32. De tels documents présentent un caractère sensible pour l'opérateur d'un service librement organisé, dans un contexte où la SAGEB est non seulement l'exploitant du pôle multimodal mais aussi la maison mère de la SAS TPB, concurrent potentiel de l'opérateur de transport émetteur de la demande d'accès. Ils ne présentent pas, de surcroît, de lien direct avec une demande d'attribution des capacités au sein du pôle multimodal sur la période de référence concernée ou en cours de période. Par suite, il apparaît que les dispositions du b) du 3 des règles d'accès notifiées méconnaissent le principe d'objectivité.
33. Enfin, le dernier paragraphe du c) du 3° des règles d'accès notifiées (page 7) prévoit que les liaisons dont le point d'origine et/ou de destination se situe sur un stationnement irrégulier au regard d'une réglementation particulière ne sont pas autorisées à accéder au pôle multimodal. Toutefois, dès lors qu'il est sans rapport avec l'objet de la demande d'allocation des capacités au sein de l'aménagement concerné, ce motif de refus méconnaît le principe d'objectivité auquel sont soumises les règles d'accès en vertu du premier alinéa de l'article L. 3114-6 du code des transports.

2.4. Sur les prestations complémentaires

34. Aux termes de l'article L. 3114-6 du code des transports précité, les principes de transparence, d'objectivité et de non-discrimination s'appliquent aux services que l'exploitant assure ou qu'il fait assurer au sein des aménagements de transport routier (premier alinéa). Les règles d'accès édictées comprennent les éventuels tarifs et horaires pour l'utilisation des services assurés par l'exploitant à destination des entreprises de transport public routier (deuxième alinéa).
35. En l'espèce, en méconnaissance du principe de transparence, le b) du 2 des règles d'accès notifiées n'énumère pas les prestations complémentaires ainsi que les conditions d'accès à ces dernières (tarif, horaires notamment) qui pourraient être proposées aux entreprises de transport public routier.
36. Seule la société TPB, filiale à 100 % de la SAGEB, bénéficie des prestations complémentaires, en particulier l'accès à l'espace repos pour les chauffeurs, la billetterie et le référencement sur le site internet de l'aéroport de Beauvais-Tillé, alors que les autres entreprises de transport public de personnes sont dans une situation identique à l'égard du pôle multimodal. Cette situation méconnaît le principe de non-discrimination mentionné au premier alinéa de l'article L. 3114-6.

*

37. L'octroi d'un droit d'accès prioritaire à la société TPB, la sous-estimation de la capacité du pôle multimodal et l'absence de procédure d'allocation des capacités transparente, objective et non-discriminatoire sont susceptibles de restreindre la concurrence en complexifiant l'accès au pôle multimodal d'un concurrent de la société TPB, qui pourrait pourtant souhaiter offrir ses services sur le marché.
38. Il résulte de tout ce qui précède qu'il y a lieu de mettre en demeure la SAGEB de se conformer aux obligations qui lui sont imposées par les articles L. 3114-6 et R. 3114-6 du code des transports, les articles 2, 3, 9, 10 et 16 de la décision du 4 octobre 2017 ainsi que l'article 1^{er} de la décision du 15 juin 2016, telles que mentionnées aux points 12, 17, 22, 24, 25, 28, 30, 32, 33, 35 et 36 de la présente décision.
39. Eu égard à l'obligation, prévue par la décision du 4 octobre 2017, d'entrée en vigueur au 1^{er} janvier 2018 de règles d'accès conformes à celle-ci et à la nécessité de faire cesser les manquements relevés dans les meilleurs délais, il y a lieu de fixer le délai imparti de la mise en demeure au 15 mars 2019.

Par ailleurs, afin d'assurer la plus grande transparence sur les décisions prises par l'Autorité, et conformément au premier alinéa de l'article L. 1264-8 du code des transports, la présente mise en demeure fera l'objet d'une publication.

DÉCIDE

Article 1^{er} La SAGEB est mise en demeure de se conformer, au plus tard le 15 mars 2019, aux obligations qui lui sont imposées par les articles L. 3114-6 et R. 3114-6 du code des transports, les articles 2, 3, 9, 10 et 16 de la décision n° 2017-116 du 4 octobre 2017 relative aux règles tarifaires, à la procédure d'allocation des capacités et à la comptabilité propre des aménagements de transport routier ainsi que l'article 1^{er} de 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, telles que mentionnées aux points 12, 17, 22, 24, 25, 28, 30, 32, 33, 35 et 36 de la présente décision.

Article 2 Le secrétaire général est chargé de l'exécution de la présente décision, de sa notification et de sa publication sur le site internet de l'Autorité, sous réserve des secrets protégés par la loi.

L'Autorité a adopté la présente décision le 17 janvier 2019.

Présents : Monsieur Bernard Roman, président ; Madame Anne Yvrande-Billon, vice-présidente ; Monsieur Philippe Richert, vice-président ; Mesdames Marie Picard et Cécile George ainsi que Monsieur Yann Pétel, membres du collège.

Le Président

Bernard Roman