

VERSION PUBLIQUE DU DOCUMENT

SAISINE – LIAISON PAR AUTOCAR ≤ 100 KM

Identification de l'entité effectuant la saisine et de la personne référente	
Entité saisissante	Région Alsace Champagne-Ardenne Lorraine
Nom de la personne référente pour les échanges avec les services de l'Autorité	Marie VAUTRAVERS-VERDIER, chargée de missions à la Direction des Transports et Mobilité
Numéro de téléphone	03.88.15.67.25
Adresse email	marie.vautravers-verdier@region-alsace.eu

Projet de décision de l'autorité organisatrice de transport	
Liaison concernée	Mulhouse - Belfort
Identification de la ou des déclarations correspondantes (en indiquant leur numéro de publication sur le site internet de l'Autorité)	Déclaration n°D2016-008 déposée par EUROLINES le 28 janvier 2016.
Justification de l'intérêt à agir : <ul style="list-style-type: none"> - soit l'entité saisissante doit être une autorité organisatrice de la liaison déclarée, selon la définition du point 10° de l'article 31-1 du décret du 16 août 1985 modifié¹, - soit la liaison déclarée doit être une liaison similaire à une liaison de l'AOT, selon la définition du point 14° du même article² 	La Région Alsace Champagne-Ardenne Lorraine, en tant qu'AOT conformément à l'article L2121-3 du code des transports, assurant un service public régulier de transport sur cette liaison, sans correspondance.
Projet d'interdiction ou de limitation	Projet de limitation
Périmètre retenu pour l'analyse	liaison Mulhouse-Belfort
Contrat de service public concerné	Convention d'exploitation TER Alsace 2010-2018

¹ « Autorité organisatrice d'une liaison » : autorité, au sens de l'article L. 1221-1 du code des transports, qui organise un service public régulier assurant cette liaison sans correspondance ; en cas de délégation de la compétence d'organisation à une autre autorité organisatrice, cette dernière est de plein droit l'autorité organisatrice concernée ; en cas de délégation des attributions du Syndicat des transports d'Ile-de-France à une autorité organisatrice de proximité en application de l'article L. 1241-3 du même code, cette autorité n'est une autorité organisatrice au sens du présent chapitre que si la délégation le stipule expressément dans les conditions prévues à l'article R. 1241-38 de ce code ; si l'autorité organisatrice est l'État, l'autorité administrative compétente est le ministre chargé des transports

² « Liaison similaire à une liaison d'une autorité organisatrice » : liaison soumise à régulation dont l'origine et la destination se situent à une distance respective de l'origine et de la destination de celle de l'autorité, mesurée en ligne droite, d'au plus 5 km, cette valeur étant portée à 10 km entre les origines ou entre les destinations des deux liaisons si elles sont situées en région d'Ile-de-France.

Données de trafic et de revenus	
Données de trafic sur l'origine - destination concernée, détaillées par groupe tarifaire si cette information est disponible	Annexe 2
Données de trafic sur le périmètre retenu par l'AOT pour apprécier l'atteinte portée aux services qu'elle organise	Annexe 2
Ressources générées sur l'origine - destination concernée, détaillées par groupe tarifaire si cette information est disponible	Annexe 4
Revenus sur le périmètre retenu par l'AOT pour apprécier l'atteinte portée aux services qu'elle organise	Annexe 4
Données de comptage de la liaison concernée	Annexe 1A
Répartition horaire du trafic de la liaison concernée	Annexe 1A
Contribution publique relative au périmètre retenu par l'AOT pour apprécier l'atteinte portée aux services qu'elle organise	Estimée pour l'OD sur la base du compte de ligne. Cf annexe 5.
Si elles sont disponibles, données relatives aux coûts supportés par l'exploitant sur le périmètre retenu par l'AOT pour apprécier l'atteinte portée aux services qu'elle organise	Non disponibles pour l'OD. Etablies pour la ligne sur la base des comptes de ligne. Cf. Annexe 5

Evaluation de l'impact	
Evaluation motivée de l'atteinte substantielle portée au service conventionné par les services routiers librement organisés, en termes de trafic et de ressources	Cf. Annexe 4

Autres	
Justification du champ d'application du projet de décision, en ce qui concerne en particulier les liaisons similaires à celle de l'AOT et les liaisons dont la jonction permet d'assurer celle-ci	Sans objet
Si le projet de décision couvre des liaisons dont la jonction permet d'assurer avec correspondance la liaison concernant l'autorité organisatrice, les raisons d'intérêt général motivant la portée de la décision sur chacune de ces liaisons	Sans objet

¹ Les données communiquées doivent être récentes et complètes. Elles doivent être fournies sur une base annuelle unique, de préférence calendaire. Les données détaillées par catégorie tarifaire doivent être communiquées pour chaque catégorie tarifaire existante et ayant été préalablement définie.

Evaluation motivée de l'atteinte substantielle portée au service conventionné TER ALSACE par la commercialisation par la société EUROLINES d'une liaison routière librement organisée entre MULHOUSE et BELFORT.

La présente note, figurant au dossier de saisine déposé par la Région Alsace - Champagne-Ardenne - Lorraine auprès de l'ARAFER en vue de la limitation des services routiers librement organisés par la société EUROLINES sur la liaison Mulhouse – Belfort, a pour objet de démontrer l'existence d'une atteinte substantielle portée à la liaison ferroviaire Mulhouse – Belfort assurée par TER Alsace.

Cette saisine s'inscrit dans le cadre des dispositions de l'article L.3111-18 du Code des Transports :

« Tout service assurant une liaison dont deux arrêts sont distants de 100 kilomètres ou moins fait l'objet d'une déclaration auprès de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières, préalablement à son ouverture. L'Autorité publie sans délai cette déclaration.

Une autorité organisatrice de transport peut, après avis conforme de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières, dans les conditions définies à l'article L. 3111-19, interdire ou limiter les services mentionnés au premier alinéa du présent article lorsqu'ils sont exécutés entre des arrêts dont la liaison est assurée sans correspondance par un service régulier de transport qu'elle organise et qu'ils portent, seuls ou dans leur ensemble, une atteinte substantielle à l'équilibre économique de la ligne ou des lignes de service public de transport susceptibles d'être concurrencées ou à l'équilibre économique du contrat de service public de transport concerné. »

La démonstration détaillée ci-dessous s'inscrit, par ailleurs, dans le respect des lignes directrices relatives à l'instruction des demandes d'interdiction ou de limitation des services routiers sur les liaisons régulières interurbaines par autocar inférieures ou égales à 100 kilomètres publiées par l'ARAFER.

1. Existence d'un service conventionné réalisant sans correspondance la même liaison que celle déclarée par EUROLINES

A la suite de l'ouverture à l'initiative privée des services réguliers interurbains de transport public routier par la loi n° 2015-990 du 6 août 2015 pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques, EUROLINES a fait savoir son intention de commercialiser de tels services sur la liaison Mulhouse - Belfort par la déclaration n° D 2016-008 publiée le 28 janvier 2016 sur le site de l'ARAFER, conformément aux dispositions précitées de l'article L.3118-18 du Code des transports.

Ainsi, EUROLINES se propose de commercialiser la liaison directe Mulhouse - Belfort via un itinéraire routier de 44,9 kilomètres.

En tant qu'autorité organisatrice des transports collectifs d'intérêt régional en vertu de l'article L.2121-3 du Code des transports, la Région Alsace - Champagne-Ardenne - Lorraine est en charge de l'organisation du service public de transport de voyageurs TER Alsace, assurant, sans correspondance, la liaison ferroviaire Mulhouse-Belfort de 49 kilomètres.

L'exploitation commerciale de ces lignes est confiée à SNCF Mobilités dans le cadre de l'exécution de la convention d'exploitation pour l'organisation et le financement du service public de transport régional de voyageurs TER Alsace conclue entre la Région Alsace et la SNCF pour la période 2010-2018.

Au vu de ces éléments, il ne fait aucun doute que la Région Alsace - Champagne-Ardenne - Lorraine organise, au cas présent, un service conventionné de transport régulier de voyageurs réalisant, sans correspondance, la liaison Mulhouse - Belfort.

2. Analyse de la substituabilité

La démonstration proposée distinguera, à des fins de pertinence et d'opportunité, le service proposé de Mulhouse vers Belfort sur les horaires hors pointe du matin, et le service proposé en heures du soir, hors pointe, de Belfort vers Mulhouse.

=> Offre autocar du matin : départ Mulhouse à 9h00, arrivée Belfort à 10h05

Le service par autocar proposé par EUROLINES est jugé concurrentiel dans la mesure où il est effectué dans le même créneau horaire que le service TER ALSACE.

- Dans ce contexte, en semaine, nous jugeons que le train TER n° 830 410 effectuant la liaison Mulhouse vers Belfort durant le même créneau horaire, et qui permet une arrivée à Belfort à un horaire proche de celui proposé par l'autocariste, est directement concurrencé par le service librement organisé.

SEMAINE	TER n° 830 410	Car EUROLINES
MULHOUSE	09 h 23	09 h 00
BELFORT	09 h 58	10 h 05

- Le dimanche, nous retiendrons le train n°830 408, directement concurrencé par le service librement organisé en raison d'un horaire légèrement plus tardif que celui du train qui représente un avantage concurrentiel non négligeable le dimanche matin.

DIMANCHE & FETES	TER n° 830 408	Car EUROLINES
MULHOUSE	08 h 23	09 h 00
BELFORT	08 h 56	10 h 05

Le temps de parcours, plus long, n'est pas jugé discriminant pour tous les types de clientèle, et particulièrement pour la clientèle occasionnelle, non captive du mode ferroviaire et plus volatile, qui pourra s'adapter.

La démonstration économique à suivre s'emploiera à isoler cette clientèle.

- Concernant le car du samedi matin, l'Autorité Organisatrice, considère que le car EUROLINES peut être considéré comme complémentaire de l'offre TER dans la mesure où l'horaire proposé est plus déterminant pour l'usager le samedi matin que le dimanche matin.

=> Offre autocar du soir : départ Belfort à 20h45, arrivée Mulhouse à 21h30

- En semaine, le service par autocar proposé par EUROLINES est jugé concurrentiel avec le train le car n° 830 439 qui remplace un train à compter du 4 avril 2016 avec un départ à 20h40, soit dans le même créneau horaire.

SEMAINE	Car EUROLINES	Car TER n° 830 439
BELFORT	20 h 45	20 h 40
MULHOUSE	21 h 30	21 h 59

Le temps de parcours plus rapide du car EUROLINES est jugé discriminant s'agissant d'un car de retour le soir en semaine.

- Le dimanche, nous considérons que le train n° 830 441 est directement concurrencé, sur le même créneau horaire, par le service librement organisé.

DIMANCHE & FETES	TER n° 830 441	Car EUROLINES
BELFORT	20 h 42	20 h 45
MULHOUSE	21 h 19	21 h 30

- Concernant le retour effectué de Belfort vers Mulhouse le samedi soir, l'Autorité Organisatrice, dans un souci de respect de la volonté de libéralisation du transport par autocar, et conformément aux critères de recevabilité fixés par l'ARAFER, considère qu'il y a plutôt complémentarité que substituabilité sur le créneau horaire.

3. Estimation chiffrée du risque d'atteinte à l'équilibre économique du service conventionné

Conformément aux lignes directrices de l'ARAFER, l'impact est estimé pour chaque service horaire librement organisé jugé concurrentiel avec un service conventionné.

L'estimation est effectuée sur la base de l'hypothèse retenue par l'Autorité à savoir que les places proposées par le service librement organisé seront remplies à hauteur de 60% à 90 % par des voyageurs qui utilisaient préalablement le service conventionné.

Le transporteur EUROLINES prévoit, pour la liaison Mulhouse-Belfort, la mise en place de deux cars de 50 places, soit une offre de 100 places.

Ce sont donc 60 à 90 voyageurs qui se reporteraient du TER vers le service car proposé par EUROLINES.

Données utilisées pour la démonstration :

Les données sur lesquelles s'appuie l'analyse sont extraites :

- du socle des indicateurs 2014 (Vk par OD) ; **DONNEES CONFIDENTIELLES**
- des comptes de ligne par segments 2014 ; **DONNEES CONFIDENTIELLES**
- des éléments du FC12K pour la ligne TER 200 en 2014 figurant dans le tableau de bord mensuel de la SNCF en novembre 2015 ; **DONNEES CONFIDENTIELLES**
- des derniers comptages effectués par BVA pour le compte de la Région Alsace en mars 2015, train par train. **DONNEES CONFIDENTIELLES**

3.1. Offre autocar du matin : départ Mulhouse à 9h00, arrivée Belfort à 10h05

- Comptages des trains directement concurrencés par le service de car EUROLINES :

SEMAINE	TER n° 830 410
MULHOUSE	09 h 23
BELFORT	09 h 58
Nb de personnes effectuant l'OD	<input type="text"/>

DIMANCHE & FETES	TER n° 830 408
MULHOUSE	08 h 23
BELFORT	08 h 56
Nb de personnes effectuant l'OD	<input type="text"/>

L'étude a été réalisée sur la moyenne journalière des descentes en gare de destination du lundi au vendredi, ainsi que le samedi et le dimanche.

Les comptages effectués dans les trains (Cf. annexe 1.A) ne permettent pas en lecture directe de définir le nombre de voyageurs montant en gare d'origine et descendant en gare de destination de l'OD concurrencée, compte tenu des arrêts intermédiaires en gare d'Illfurth, Altkirch, Dannemarie et Montreux-Vieux.

Il a donc été fait application d'un ratio afin de tenir compte des voyageurs montés dans le train aux arrêts intermédiaires. Le ratio est calculé pour chaque train (Cf. annexe 1.B) sur la base du calcul suivant : nombre de voyageurs montés à Mulhouse multiplié par le nombre de voyageurs descendus à Belfort, le tout divisé par le nombre total de montées sur le parcours. La cohérence de cette méthode est vérifiée.

- Nombre de voyageurs occasionnels effectuant l'OD pour lesquels une désaffection du train vers le car est certaine

Le poids des voyageurs occasionnels sur le nombre total de voyageurs concernés a été estimé train par train, en tenant compte du sens de circulation et de l'horaire, sur la base d'enquêtes réalisées par l'exploitant.

Il n'est pas possible, en semaine, d'estimer le nombre d'abonnés qui pourraient se reporter vers le car ; nous avons estimé ce nombre marginal.

SEMAINE	Taux retenu	TER n°830 410
MULHOUSE		09 h 23
BELFORT		09 h 58
Nb d'occasionnels effectuant l'OD	<input type="text"/>	<input type="text"/>

DIMANCHE & FETES	Taux retenu	TER n° 830 408
MULHOUSE		08 h 23
BELFORT		08 h 56
Nb d'occasionnels effectuant l'OD	<input type="text"/>	<input type="text"/>

Estimation du montant de recettes annuel perdu

Cette estimation est effectuée sur la base du prix moyen au voyageur – kilomètre occasionnel (Cf. annexe 3)

Hypothèses retenues

1. 75% des voyageurs concernés du TER se reportent vers le car ;
2. 60 % des occupants du car proviennent du TER (hypothèse ARAFER) soit, ici, 60 personnes potentielles pour une offre car de 100 places ;
3. 90% des occupants du car proviennent du TER (hypothèse ARAFER), soit ici 90 personnes potentielles pour une offre car de 100 places.

	Nb de voyageurs du train semaine, dimanche	Voyageurs qui se reportent vers le car
Hypothèse 1		
Hypothèse 2		
Hypothèse 3		

Estimation de la perte de recettes annuelles (calculée sur la base du prix moyen au voyageur par kilomètre¹) (cf. annexe 4) :

	SEMAINE	DIMANCHE	TOTAL annuel en €	% par rapport aux recettes de l'OD
Hyp 1				
Hyp 2				
Hyp 3				

3.2 Offre autocar du soir : départ Belfort à 20h45, arrivée Mulhouse à 21h30

- Comptages du train directement concurrencé par le service de car EUROLINES et estimation du nombre de voyageurs occasionnels concernés :

SEMAINE	Taux retenu	TER n°830 439
BELFORT		20 h 40
MULHOUSE		21 h 59
Nb d'occasionnels effectuant l'OD	100%	

DIMANCHE & FETES	TER n° 830 441
BELFORT	22 h 07
MULHOUSE	22 h 39
Nb de personnes effectuant l'OD	
Nb d'occasionnels effectuant l'OD	

Le nombre de voyageurs est estimé sur la base du même ratio que précédemment, corrigé. Le nombre d'occasionnels est estimé à 60%.

- Estimation du report de voyageurs vers le car

	Nb de voyageurs du train semaine, dimanche	Voyageurs qui se reportent vers le car
Hypothèse 1		
Hypothèse 2		
Hypothèse 3		

Estimation de la perte de recettes annuelles (calculée sur la base du prix moyen au voyageur par kilomètre²) (cf. annexe 4) :

	SEMAINE	DIMANCHE	TOTAL annuel en €	% par rapport aux recettes de l'OD
Hyp 1				
Hyp 2				
Hyp 3				

Impact sur la contribution rapportée à la ligne Mulhouse-Belfort (Cf. annexe 5)

	TOTAL annuel de perte de recettes dans les 2 sens en €
Hypothèse 1	
Hypothèse 2	
Hypothèse 3	

Les comptes de lignes pour l'année 2014 permettent de déterminer qu'il faudrait augmenter la contribution de la ligne Mulhouse-Belfort pour maintenir la ligne à l'équilibre actuel, les charges (notamment de péages et de matériel roulant) restant, par ailleurs, à l'identique, soit une augmentation de contribution à hauteur nominale de la perte de recettes enregistrée.

Au niveau de l'OD, l'estimation de la contribution (calculée sur la base des Vk totaux de l'OD rapportée au prorata du poids de l'OD sur la ligne) fait apparaître un montant de l'ordre de 440 000 € (10,04% de la contribution de la ligne). Les hypothèses de recettes se traduisant par une augmentation de la contribution de l'OD de 9,5% ou de 12,6 % selon l'hypothèse retenue.

En tout état de cause, la contribution de la Région Alsace s'appréciera à la valeur nominale de la perte.

4. Appréciation du caractère substantiel de l'atteinte à l'équilibre économique du service conventionné

	% de pertes sur l'OD Mulhouse-Belfort	% de pertes sur l'OD Belfort-Mulhouse	% total de perte sur l'OD suite à la mise en œuvre de l'A/R EUROLINES
Hyp 1			
Hyp 2			
Hyp 3			

La création de la ligne routière concurrente mise en œuvre pour Eurolines impacte fortement l'équilibre de l'OD, particulièrement dans le sens Mulhouse - Belfort.

Au vu des éléments présentés ci-dessus, l'atteinte portée au service conventionné est considérée, de façon globale, comme substantielle en termes de trafic et de recettes.

Cependant, l'analyse permet de démontrer que l'impact de la mise en service de la liaison librement organisée par EUROLINES serait plus faible le samedi.

En conséquence, la Région Alsace – Champagne-Ardenne – Lorraine, en tant qu'AOT, demande la limitation de la desserte EUROLINES aux seules circulations du samedi, qui n'impactent pas l'équilibre économique de la liaison.

La Région, demande, en conséquence, l'interdiction de la commercialisation du car EUROLINES effectuant le trajet Mulhouse-Belfort durant le créneau 09h00 – 10h05 ainsi que celui effectuant le trajet Belfort-Mulhouse durant le créneau 20h45 – 21h30, et cela pour tous les jours de la semaine et le dimanche, au regard de la perte de recettes générées pour le TER Alsace et de la hausse de contribution publique induite pour la ligne Mulhouse-Belfort.

Liste des annexes :

- Annexe 1A : Données des comptages effectués en mars 2015 par BVA pour le compte de la Région Alsace
- Annexe 1B : Estimation du nombre de voyageurs effectuant la liaison Strasbourg – Colmar
- Annexe 2 : Trafic en Vk sur la liaison Strasbourg – Colmar
- Annexe 3 : Extrait du FC 12K pour la ligne TER 200 Strasbourg – Bâle
- Annexe 4 : Estimation de la perte de recettes
- Annexe 5 : extrait des comptes de lignes par segment pour l'année 2014
- Annexe 6 : projet d'arrêté de limitation

Annexe 6 : projet d'arrêté de limitation

PROJET D'ARRETE

Portant limitation des services de transport réguliers librement organisés par la société EUROLINES S.A. sur la liaison Mulhouse - Belfort

Vu le code général des collectivités territoriales ;

Vu la loi n° 2015-990 du 6 août 2015 pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques ;

Vu les articles L. 3111-17 et suivants du Code des transports ;

Vu les articles 31-1 et suivants du décret n° 85-891 du 16 août 1985 relatif aux transports urbains de personnes et aux transports routiers non urbains de personnes ;

Vu la délibération n° (•) en date du (•) de la Commission Permanente de la Région Alsace – Champagne-Ardenne – Lorraine, AOT ;

Vu l'avis conforme rendu le (•) par l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières ;

Sur proposition du Président de la Région Alsace – Champagne-Ardenne – Lorraine

CONSIDERANT CE QUI SUIV,

La société EUROLINES S.A. a déposé auprès de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières une déclaration publiée le 28 janvier 2016 afin de faire connaître son intention de commercialiser des services de transports routiers sur la liaison Mulhouse – Belfort à travers un itinéraire de 44,9 kilomètres.

En tant qu'autorité organisatrice des transports collectifs d'intérêt régional en vertu de l'article L. 2121-3 du Code des transports, la Région Alsace – Champagne-Ardenne – Lorraine est en charge de l'organisation et du financement du service public de transports régional de voyageurs TER Alsace, assurant, sans correspondance, la liaison Mulhouse – Belfort.

Conformément à l'avis rendu le (•) par l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières à la suite de la saisine de la Région Alsace – Champagne-Ardenne – Lorraine le 24 mars 2016, il est établi que les services réguliers interurbains proposés par la société EUROLINES S.A. sur la liaison Mulhouse – Belfort portent une atteinte substantielle à l'équilibre économique de la liaison précitée, justifiant la prise de mesures limitant de tels services.

ARRETE

Article 1 : mesures de limitation

En raison de l'atteinte substantielle portée à l'équilibre économique de la liaison Mulhouse – Belfort, les services de transports de voyageurs librement organisés par la société EUROLINES S.A. doivent être strictement limités aux jours et horaires précisés ci-dessous, dans la limite des 2 cars, soit 100 places, commercialisées par trajet, pour un temps de parcours de 1h05 :

Mulhouse > Belfort		
Départ	Mulhouse	9h00
Arrivée	Belfort	10h05
Fréquence	samedi	
Capacité max de passagers	100 (2 autocars)	

Belfort > Mulhouse		
Départ	Belfort	20h45
Arrivée	Mulhouse	21h30
Fréquence	samedi	
Capacité max de passagers	100 (2 autocars)	

Article 2 : entrée en vigueur

Le présent arrêté entrera en vigueur à compter de l'établissement des formalités de publication et sa transmission au Préfet de la Région.

Par ailleurs, les dispositions du présent arrêté seront notifiées à la société EUROLINES S.A.

Article 3 : exécution du présent arrêté

Le directeur général des services de la Région est chargé de l'exécution du présent arrêté qui sera publié au recueil des actes administratifs de la Région Alsace – Champagne-Ardenne – Lorraine dans un délai d'une semaine à compter de la publication de l'avis rendu par l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières sur son site internet.

Fait à Strasbourg, le (•)

Le Président

Le Président de la Région :

- certifie, sous sa responsabilité, le caractère exécutoire du présent arrêté ;
- informe que le présent arrêté peut faire l'objet d'un recours pour excès de pouvoir devant le Tribunal Administratif de Strasbourg dans un délai de 2 mois à compter de sa publication.