

Dossier réceptionné
1er avril 2016

Dossier complet
1er avril 2016

ARAFER

Autorité de régulation
des activités ferroviaires

VERSION PUBLIQUE DU DOCUMENT

Saisine – Liaison par autocar ≤ 100 km

Identification de l'entité effectuant la saisine et de la personne référente	
Entité saisissante	REGION AUVERGNE RHONE-ALPES
Nom de la personne référente pour les échanges avec les services de l'Autorité	Maël BEL-LATOUR
Numéro de téléphone	04 26 73 49 81
Adresse email	mael.bel-latour@auvergnerhonealpes.eu

Projet de décision de l'autorité organisatrice de transport	
Liaison concernée	Annecy chambéry
Identification de la ou des déclarations correspondantes (en indiquant leur numéro de publication sur le site internet de l'Autorité)	D2016-014
Justification de l'intérêt à agir : - 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	autorité organisatrice de transport
Projet d'interdiction ou de limitation	interdiction
Périmètre retenu pour l'analyse	Annecy Chambéry
Contrat de service public concerné	Convention TER SNCF REGION

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'Île-de-France à une

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'Île-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	voir détail annexe1
Données de trafic sur le périmètre retenu par l'AOT pour apprécier l'atteinte portée aux services qu'elle organise	voir détail annexe 2
Ressources générées sur l'origine – destination concernée, détaillées par groupe tarifaire si cette information est disponible	voir détail annexe 2
Revenus sur le périmètre retenu par l'AOT pour apprécier l'atteinte portée aux services qu'elle organise	M€
Données de comptage de la liaison concernée	trajets en 2011
Répartition horaire du trafic de la liaison concernée	voir détail annexe 3
Contribution publique relative au périmètre retenu par l'AOT pour apprécier l'atteinte portée aux services qu'elle organise	M€
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	1€

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	voir détail du rapport joint

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	
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	

**Déclaration d'une liaison par autocar librement
organisée < 100 km**

**Annecy Gare Routière– Chambéry Gare Routière
Entreprise FlixBus France SARL**

**Projet de décision de la région Auvergne-Rhône-Alpes,
autorité organisatrice de transport**

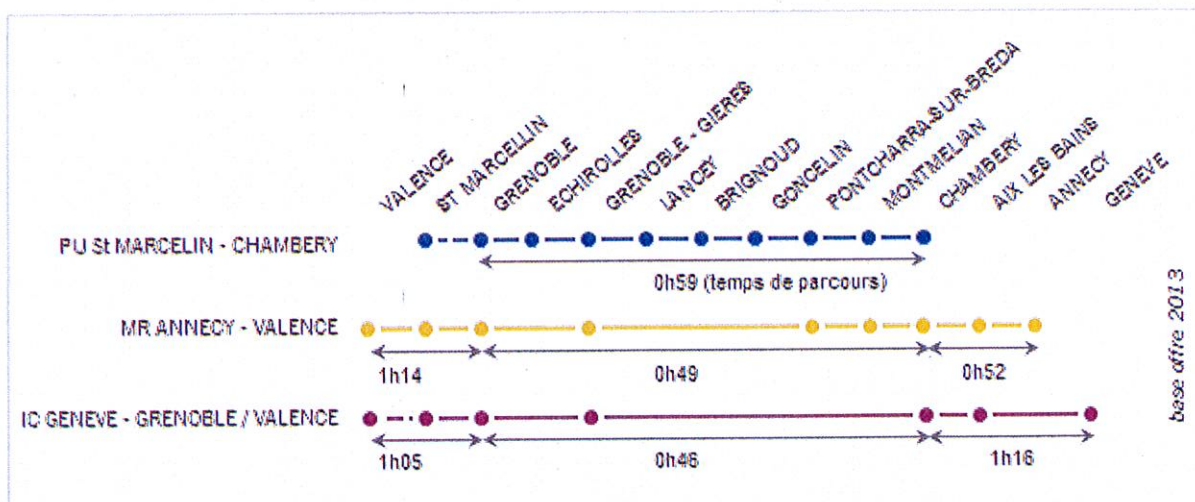
1. Eléments de contexte

1.1 Existence d'un service conventionné (Etape 1) et périmètre de la ligne concernée

Le deuxième alinéa de l'article L. 3111-18 du code des transports prévoit que l'AOT peut après avis conforme de l'ARAFER, interdire ou limiter les services assurant une liaison inférieure ou égale à 100 kilomètres « 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 ».

Au sens des comptes de lignes définis dans le socle d'indicateurs, la liaison TER Anncxy Chambéry est construite en plusieurs 3 missions :

- 1 de maillage régional entre Valence et Anncxy
- 1 de périurbain entre Saint-Marcellin et Chambéry
- 1 d'intercité entre Valence et Genève



C'est à cet ensemble de mission que sont rattachées les données financières agrégées du compte de ligne Sillon Alpin (Valence - Grenoble - Chambéry - Anncxy/Genève) fourni annuellement par le délégataire SNCF Mobilités. Il est donc nécessaire de descendre aux comptes par segment pour identifier le périmètre pertinent de comparaison, à savoir le segment Grenoble - Chambéry - Anncxy/Genève SL 27.

1.2. Sources de données utilisées dans le cadre de la saisine

Les données qui sur lesquelles s'appuie l'analyse ci-après sont extraites :

- des comptes de lignes par segment (indicateur 12), fournis par SNCF Mobilités annuellement dans le cadre de la convention TER (cf. Annexe 4). La Région attire l'attention de l'ARAFER sur le fait que ces données sont remises à titre confidentiel à l'AOT et qu'il conviendra de ne pas en faire état dans l'hypothèse d'une éventuelle publication de la présente saisine ;
- des comptages faits tous les 3 ans en moyenne pour le compte de la Région par un prestataire extérieur (BVA) dans les cadres des enquêtes origine/destination (le volume de données est trop important pour figurer en annexe, la Région tient les fichiers de comptage à la disposition de l'ARAFER si besoin) ;

- du FC12K pour les PMVK par catégories tarifaires (année 2014).

Les derniers comptages disponibles datant de 2011, c'est cette référence qui a été retenue pour l'ensemble de l'analyse. Les Origines / Destinations prises en compte pour cette analyse sont les gares de la ligne à savoir la gare de Annecy et la gare de Chambéry Challes-les-Eaux.

Etape 2 : analyse de la substituabilité

Cette étape s'appuie sur la comparaison des horaires proposés entre la relation librement organisée et l'offre TER applicable à compter du 13 décembre 2015.

L'annexe 1 montre que, dans les plages horaires demandées, les liaisons librement organisées sont toutes, sans exception, en concurrence potentielle avec de nombreux trains TER, quel que soit le sens. Le temps parcours est quasi identique (57 min en TER et 45 min en car).

Etape 3 : estimation du risque d'atteinte à l'équilibre économique du service conventionné

Sur la base des comptes de ligne (segment Annecy / Chambéry), le volume annuel de recettes directes du trafic TER sur la ligne s'élève à M€ en 2011. Le montant de la compensation versée par l'AOT au titre du service public rendu sur le même périmètre s'élève à M€ (cf. Annexe4).

Une première analyse a été conduite sur la base des volumes de clientèle quotidiens (cf. Annexe 2)

L'estimation des pertes de recettes est calculée sur la base des comptages O/D, qui permettent de déterminer les trafics par types de jours et par catégories d'usagers correspondants sur l'OD Annecy - Chambéry. Le PMVK par catégories d'usagers permet de passer au volume de recettes directes sur l'OD, estimé K€.

Par application des fourchettes de report de trafic proposées au point 31 de la *Décision n° 2015-039 du 21 octobre 2015 de l'ARAFER, portant adoption 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*, on détermine l'impact de la perte de recettes liée au report sur la liaison librement organisée selon les 2 hypothèses (60% et 90%).

Le manque à gagner, en appliquant ces taux sur les clientèles captées par la liaison librement organisée, se situerait dans une fourchette entre K€ et L€ selon les hypothèses.

Une seconde analyse a été conduite à partir de l'hypothèse réaliste selon laquelle les usagers captés par l'offre librement organisée seront majoritairement des usagers occasionnels du TER. L'offre annuelle librement organisée s'élève à 38 690 places offertes par an, ce qui correspond à 23 214 (hypothèse 60%) et 34 821 (hypothèse 90%) trajets potentiellement captés sur le TER (cf. Annexe2). Le panier moyen d'un occasionnel (très occasionnels tout public ; cf. annexe 2) s'élève à PMVK x 53 km ferroviaire) et le manque à gagner se situerait donc dans une fourchette entre K€ et L€ selon les hypothèses (60 et 90% de report).

Le tableau ci-dessous détermine les ratios tels que demandés par la Décision n° 2015-039.

	Hypothèse avec un report de clientèle TER estimée à 90% de l'offre librement organisée	Hypothèse avec un report de clientèle TER estimée à 60% de l'offre librement organisée
Perte de recettes directes du trafic (en k€) 1 ^{ère} hypothèse [report tous usagers] 2 ^{nde} hypothèse [report d'occasionnels]		
Perte de recettes directes du trafic par rapport aux recettes sur l'OD : 1 ^{ère} hypothèse [report tous usagers] 2 ^{nde} hypothèse [report d'occasionnels]	20% 33%	13% 22%
Perte de recettes directes du trafic par rapport aux recettes sur la ligne au sens des comptes de lignes par segment : 1 ^{ère} hypothèse [report tous usagers] 2 ^{nde} hypothèse [report d'occasionnels]	16% 26%	11% 17%
Perte de recettes directes du trafic par rapport au montant de la compensation versée par l'AOT au titre du service public rendu sur l'OD (estimé à : 1 ^{ère} hypothèse [report tous usagers] 2 ^{nde} hypothèse [report d'occasionnels]	9,7% 15,7%	6,5% 10,5%
Perte de recettes directes du trafic par rapport au montant de la compensation versée par l'AOT au titre du service public rendu sur le même périmètre : 1 ^{ère} hypothèse [report tous usagers] 2 ^{nde} hypothèse [report d'occasionnels]	0,8% 1,2%	0,5% 0,8%

Les éléments ci-avant ne prennent en considération les investissements massifs que la Région a ou va apporter en matière d'amélioration de l'infrastructure sur la ligne entre Annecy et Chambéry avec les travaux du sillon alpin sur la section :

- 1€ pour le doublement de la voie entre Annecy et Aix-Les-Bains (financé via le prochain CPER)
- aménagement du pôle d'échanges multimodal de Chambéry 1€ dont 1€ par la Région
- aménagement du pôle d'échanges multimodal d'Annecy 1€ dont M€ par la Région

Etape 4 : appréciation du caractère substantiel du risque d'atteinte à l'équilibre économique du service conventionné

L'analyse présentée ci-avant fait donc ressortir un manque à gagner de l'ordre de k€ par an, qui seront directement et exclusivement à la charge du contribuable régional, du fait du mécanisme contractuel de la convention TER 2007-2016.

Cette première analyse est insuffisante pour évaluer finement les impacts potentiels de la liaison librement organisée sur le service conventionné. Une approche par horaires est nécessaire.

En effet, les comptages permettent de confirmer que la répartition des usagers du TER est très variable selon les périodes horaires, comme le montre l'annexe 3. Ainsi, dans les plages horaires considérées (faute de précision sur les horaires dans la déclaration du demandeur), le report vers l'offre librement organisée pourrait être très significatif en proportion (entre 28% et 100% selon les hypothèses). Et ce d'autant plus que ces périodes correspondent à des plages horaires (heure creuse) où le trafic routier est moins soutenu, et où les temps de parcours en autocar sont compétitifs pour des trajets centre à centre, comme c'est le cas pour la liaison considérée. Ce phénomène serait particulièrement impactant sur cette ligne, pour laquelle les usagers occasionnels, principaux générateurs de recettes, utilisent majoritairement le TER.

La Région considère que le risque d'atteinte à la pérennité du service est substantiel dès lors que l'offre librement organisée est susceptible d'induire des reports de trafic dans les proportions figurant à l'annexe3.

Dans ce contexte, la Région demande l'interdiction des services librement organisé sur l'ensemble des périodes horaires demandées. Ils sont en plus en doublon systématique avec les dessertes TER (cf. Annexe1).

PROJET DE DELIBERATION DE LA COMMISSION PERMANENTE DU CONSEIL REGIONAL

Décision d'interdiction d'exploiter une liaison par autocars inférieur à 100 km entre Annecy et Chambéry

La commission permanente du Conseil régional en sa réunion du XX 2016,

VU le Code Général des Collectivités Territoriales,

VU le code des Transports, notamment ses articles L.3111-17 et suivants;

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

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 déclaration de la société FlixBus FRANCE SARL (déclaration 2016-014) déposée auprès de l'Autorité de Régulation des activités Ferroviaires et Routières, publiée le 4 février 2016, afin de faire connaître leur intention de commercialiser des services de transports routiers sur la liaison Annecy Chambéry à travers un itinéraire de moins de 100 kilomètres ;

CONSIDERANT qu'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 Auvergne-Rhône-Alpes est en charge de l'organisation du service public régional de transport de voyageurs TER, assurant sans correspondance la liaison Annecy Chambéry par le biais de la ligne du Sillon Alpin,

CONSIDERANT que cette relation par autocars n'offre aucune complémentarité avec l'offre TER existante, elle fait totalement doublon,

CONSIDERANT que cette relation par autocars entrainera une perte de recettes très significative qui sera directement et intégralement répercutée au contribuable.

CONSIDERANT que dans le contexte actuel, la Région, autorité organisatrice des TER, supporte l'intégralité du risque « recettes » dans la convention d'exploitation passée avec SNCF Mobilités pour la période 2007-2016.

VU l'avis conforme rendu le [●] par l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières à la suite de sa saisine par la Région Auvergne-Rhône-Alpes du 4 avril 2016, il est établi que les services réguliers interurbains proposés par la société FlixBus FRANCE SARL sur la liaison Annecy - Chambéry portent une atteinte substantielle à l'équilibre économique de la ligne TER précitée, justifiant la prise de mesures limitant de tels services.

VU le rapport n°16.17.XXX de Monsieur le Président du Conseil régional ;

VU l'avis de la commission Transports, aménagement du territoire et infrastructures ;

APRES avoir délibéré

DECIDE

D'interdire sur la liaison Annecy Chambéry, les services de transports de voyageurs librement organisés tels que proposés par la société FlixBus FRANCE SARL, conformément à sa déclaration publiée sur le site internet l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières le 4 février 2016.

Le Président du Conseil régional

Laurent WAUQUIEZ