

Saisine – Liaison par autocar ≤ 100 km

Identification de l'entité effectuant la saisine et de la personne référente	
Entité saisissante	Région Bourgogne-Franche-Comté
Nom de la personne référente pour les échanges avec les services de l'Autorité	Sandrine NASCIMENTO Emmanuelle LAVAUX
Numéro de téléphone	06-63-64-20-29 / 06-81-61-55-33
Adresse email	sandrine.nascimento@bourgognefranche-comte.fr

Projet de décision de l'autorité organisatrice de transport	
Liaison concernée	Besançon-Dijon
Identification de la ou des déclarations correspondantes (en indiquant leur numéro de publication sur le site internet de l'Autorité)	Déclaration D2016-023 déposée par Flixbus le 9 février 2016
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	En tant qu'autorité organisatrice des transports collectifs d'intérêt régional conformément à l'article L 2121-3 du Code des Transports, la Région Bourgogne-Franche-Comté est en charge de l'organisation du service public régional de transport de voyageurs, assurant sans correspondance la liaison Besançon-Dijon La région présente donc bien un intérêt à agir.
Projet d'interdiction ou de limitation	Projet de limitation -Annexe 6
Périmètre retenu pour l'analyse	Ligne Besançon-Dijon
Contrat de service public concerné	Convention d'Exploitation TER 2013/2017

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	Rapport motivé partie 3 - Annexe 4 et 5
Données de trafic sur le périmètre retenu par l'AOT pour apprécier l'atteinte portée aux services qu'elle organise	Rapport motivé partie 3 - Annexe 4 et 5
Ressources générées sur l'origine – destination concernée, détaillées par groupe tarifaire si cette information est disponible	Rapport motivé partie 3 - Annexe 4 et 5
Revenus sur le périmètre retenu par l'AOT pour apprécier l'atteinte portée aux services qu'elle organise	Rapport motivé partie 3 - Annexe 4 et 5
Données de comptage de la liaison concernée	Rapport motivé partie 3 - Annexe 2 et 3
Répartition horaire du trafic de la liaison concernée	Rapport motivé partie 3 - Annexe 2 et 3
Contribution publique relative au périmètre retenu par l'AOT pour apprécier l'atteinte portée aux services qu'elle organise	Rapport motivé partie 3 - Annexe 4 et 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	Tableau du rapport motivé partie 3.1

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	Rapport motivé partie 3 et 4 - Annexe 4 et 5

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	Rapport motivé partie 3 et 4 - Annexe 4 et 5
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

Direction des Transports

Votre correspondant : Sandrine Nascimento

Courriel : sandrine.nascimento@bourgognefranchecomte.fr

Tél. : 03 63 64 20 29

Besançon, le 8 avril 2016

ARAFER

57, boulevard Demorieux

CS 81915

72019 Le Mans Cedex 2

Evaluation motivée de l'atteinte substantielle portée au service conventionné par les services routiers librement organisés par la société Flixbus sur la liaison Besançon - Dijon

Dans le cadre du dossier de saisine déposé par la Région Bourgogne-Franche-Comté le 8 avril 2016 en vue de la limitation des services routiers organisés par la société Flixbus sur la liaison Besançon-Dijon, la présente note a pour objet de démontrer l'existence d'une atteinte substantielle portée au service public régional de transport de voyageurs.

Conformément aux 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 Flixbus

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, Flixbus a fait savoir son intention de commercialiser de tels services sur la liaison Besançon-Dijon par la déclaration n° D2016-023 publiée le 9 février 2016 sur le site de l'ARAFER, conformément aux dispositions précitées de l'article L. 3118-18 du Code des Transports.

Ainsi, Flixbus se propose de commercialiser la liaison Besançon-Dijon via un itinéraire routier de 95.6 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 Bourgogne-Franche-Comté est en charge de l'organisation du service public

de transport de voyageurs TER Franche-Comté, assurant, sans correspondance, la liaison ferroviaire Besançon-Dijon de 91 kilomètres.

Par ailleurs, les points d'arrêts situés « cour de la Gare à Dijon » et « 5, avenue Maréchal Foch à Besançon » pour les services de Flixbus et les arrêts « Gare de Dijon » et « Gare Besançon Viotte » pour la Région sont distants de seulement 50 mètres. La distance de 5 kilomètre maximum est donc respectée.

L'exploitation commerciale de la ligne TER Besançon-Dijon est confiée à SNCF Mobilité 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 Franche-Comté conclue entre la Région Bourgogne-Franche-Comté et la SNCF pour la période 2013-2017.

Au vu de ces éléments, il ne fait aucun doute que la Région Bourgogne-Franche-Comté organise, au cas présent, un service conventionné de transport régulier de voyageurs, sans correspondance, de la ligne Besançon-Dijon.

2. Analyse de la substituabilité

Conformément aux lignes directrices publiées par l'ARAFER le 21 octobre 2015, l'Autorité apprécie la substituabilité entre les services, en fonction de la demande, en fondant son analyse sur les trois critères suivants :

- La comparaison des horaires du service librement organisé avec les horaires des services conventionnés concernés ;
- Les fréquences journalières et hebdomadaires proposées par chacun des services, conventionnés et régulés ;
- Le temps de parcours proposés par les services conventionnés et régulés.

2.1. Comparaison des horaires du service d'autocar proposé par Flixbus avec ceux de la ligne régionale Besançon-Dijon

Vous trouverez ci-dessous un tableau synthétisant les données de l'annexe 1 avec les horaires de départ des trains considérés substituables (voir tableau détaillé annexe n°1).

NOTA : nous prenons l'hypothèse d'un report possible à plus ou moins 1 heure du créneau horaire proposé dans le cadre de la liaison librement organisée. Cependant, même si la notion de tarif n'entre pas en ligne de compte, l'attractivité d'une offre au regard de son coût par le voyageur peut avoir des impacts sur l'ensemble des trains de la journée effectuant le même trajet sur la ligne d'autocar Flixbus. Nous pouvons donc considérer que l'hypothèse retenue est plutôt défavorable au TER.

<u>DEPARTS</u>	<u>BESANCON-DIJON</u>		<u>DIJON-BESANCON</u>	
	TER FRANCHE-COMTE	FLIXBUS	TER FRANCHE-COMTE	FLIXBUS
Lundi	TER 894200 : 5h14 > 6h10 TER 894204 : 5h56 > 6h51 TER 894206 : 6h07 > 7h07 TER 894208 : 6h25 > 7h43 TER 894210 : 6h56 > 7h51 TER 894212 : 7h13 > 8h18	Entre 3h15 et 6h15	TER 894101 : 5h09 > 6h08	Entre 1h30 et 4h30
Mardi	TER 894200 : 5h14 > 6h10 TER 894204 : 5h56 > 6h51 TER 894206 : 6h07 > 7h07 TER 894208 : 6h25 > 7h43 TER 894210 : 6h56 > 7h51 TER 894212 : 7h13 > 8h18	Entre 3h15 et 6h15	TER 894101 : 5h09 > 6h08	Entre 1h30 et 4h30
Mercredi	TER 894200 : 5h14 > 6h10 TER 894204 : 5h56 > 6h51 TER 894206 : 6h07 > 7h07 TER 894208 : 6h25 > 7h43 TER 894210 : 6h56 > 7h51 TER 894212 : 7h13 > 8h18	Entre 3h15 et 6h15	TER 894101 : 5h09 > 6h08	Entre 1h30 et 4h30
Jeudi	TER 894200 : 5h14 > 6h10 TER 894204 : 5h56 > 6h51 TER 894206 : 6h07 > 7h07 TER 894208 : 6h25 > 7h43 TER 894210 : 6h56 > 7h51 TER 894212 : 7h13 > 8h18	Entre 3h15 et 6h15	TER 894101 : 5h09 > 6h08	Entre 1h30 et 4h30
Vendredi	TER 894200 : 5h14 > 6h10 TER 894204 : 5h56 > 6h51 TER 894206 : 6h07 > 7h07 TER 894208 : 6h25 > 7h43 TER 894210 : 6h56 > 7h51 TER 894212 : 7h13 > 8h18	Entre 3h15 et 6h15	TER 894101 : 5h09 > 6h08	Entre 1h30 et 4h30
Samedi	TER 894204 : 5h56 > 6h51 TER 894206 : 6h07 > 7h07 TER 894208 : 6h25 > 7h43 TER 894210 : 6h56 > 7h51	Entre 3h15 et 6h15	pas d'offre TER	Entre 1h30 et 4h30
Dimanche et jours fériés	TER 894204 : 5h56 > 6h51 TER 894208 : 6h25 > 7h43	Entre 3h15 et 6h15	pas d'offre TER	Entre 1h30 et 4h30

2.1.1. Dans le sens Besançon vers Dijon

Le départ proposé par le transporteur Flixbus se situe dans le créneau horaire 3h15-6h15. L'intervalle de report prend donc en compte les départs compris entre 2h15 et 7h15.

Comme indiqué dans le tableau ci-dessus et en annexe 1, le transporteur Flixbus vient concurrencer directement :

- 6 TER du lundi au vendredi toute l'année ;
- 4 TER le samedi toute l'année ;
- 2 TER le dimanche et jours fériés toute l'année.

Il ressort de cette comparaison que tout au long de la semaine, l'horaire du service journalier proposé par le transporteur Flixbus est en concurrence directe avec plusieurs liaisons régionales. Dès lors, le caractère complémentaire du service librement organisé par rapport au service public est remis en cause dans ce sens, sur ces services horaires.

2.1.2. Dans le sens Dijon vers Besançon

Le départ proposé par le transporteur Flixbus se situe dans le créneau horaire 1h30-4h30. L'intervalle de report prend donc en compte les départs compris entre 00h30 et 5h30.

Comme indiqué dans le tableau ci-dessus et en annexe 1, le transporteur Flixbus vient concurrencer directement :

- 1 TER du lundi au vendredi toute l'année.

Il ressort de cette comparaison que tout au long de la semaine, l'horaire du service journalier proposé par le transporteur Flixbus est en concurrence directe avec une liaison régionale. Dès lors, le caractère complémentaire du service librement organisé par rapport au service public pourrait être retenu dans ce sens.

Au regard des éléments précédemment énoncés, il apparaît évident que l'offre du transporteur Flixbus vient concurrencer directement l'offre TER du matin. Ce critère devra être croisé avec la fréquence et le temps de parcours afin de statuer sur la complémentarité des deux services.

2.2. Comparaison des fréquences journalières et hebdomadaires de chacun des services conventionnés et régulés

Le tableau ci-dessous permet de comparer les fréquences journalières et hebdomadaires moyennes des services proposés par Flixbus par rapport à celles proposées par le service conventionné.

L'offre TER Besançon-Dijon constitue l'offre structurante du réseau TER Franche-Comté, c'est pourquoi l'offre proposée est intense (23 AR par jour en semaine). Elle permet également aujourd'hui de relier de manière efficace les deux anciennes capitales régionales.

	Offre globale par sens	
	Liaison TER	Liaison Flixbus
Lundi-vendredi	23 trains / jour	1 service / jour
Samedi	15 trains / jour	1 service / jour
Dimanche et jours fériés	13 trains / jour	1 service / jour
Total hebdomadaire	143 trains / semaine	7 services / semaine

Afin de mieux apprécier la substituabilité de l'offre sur le créneau horaire proposé, il est important de faire un focus sur l'intervalle de report (plus ou moins une heure du créneau horaire de départ proposé par Flixbus).

Sens Besançon vers Dijon	Offre globale sur le créneau horaire 2h15-7h15	
	Liaison TER	Liaison Flixbus
Lundi-vendredi	6 trains / jour	1 service / jour
Samedi	4 trains / jour	1 service / jour
Dimanche et jours fériés	2 trains / jour	1 service / jour
Total hebdomadaire	36 trains / semaine	7 services / semaine

La semaine et le samedi, sur cet intervalle de 5 heures, dans le sens Besançon vers Dijon, la fréquence de la liaison conventionnée est de 6 trains par jour ce qui représente une offre relativement dense et dont le complément n'apporte pas une fréquence supplémentaire puisque positionnée sur un créneau horaire quasi-identique à celui du train. Le dimanche et jours fériés, la fréquence du service libre est proche de la fréquence du service conventionné sur cet intervalle de 5 heures.

Sens Besançon vers Dijon	Nombre de TER impactés par l'offre Flixbus (dossier D2016-023)	Nombre total de TER	Pourcentage de TER impactés sur le nombre de TER total
En semaine	6	23	26,1
Samedi	4	22	18,2
Dimanche et jours fériés	2	20	10,0

Le tableau ci-dessus permet d'identifier qu'en semaine, le nombre de TER impactés par l'offre Flixbus représente plus de 26% de l'offre totale TER sur cette ligne et le samedi plus de 18%. Le dimanche, 10% de l'offre TER de la ligne est impactée.

Sens Dijon vers Besançon	Offre globale sur le créneau horaire 00h30-5h30	
	Liaison TER	Liaison Flixbus
Lundi-vendredi	1 train / jour	1 service / jour
Samedi	0 train / jour	1 service / jour
Dimanche et jours fériés	0 train / jour	1 service / jour
Total hebdomadaire	5 trains / semaine	7 services / semaine

La semaine, dans le sens Dijon vers Besançon, la fréquence de la liaison conventionnée est de 1 train par jour, ce qui représente une offre identique à celle proposée par Flixbus. Le week-end, aucune offre TER ne permet de relier Dijon à Besançon. L'offre de Flixbus peut être considérée comme complémentaire.

Le créneau horaire étant de 5 heures, il sera tout de même admis qu'une complémentarité pourra être opérée entre les deux services, en semaine comme en week-end, dans ce sens exclusivement.

Ce positionnement doit être croisé avec le temps de parcours proposé entre les deux types de service afin de consolider la complémentarité des offres entre elles.

2.3. Analyse des temps de parcours proposés par les services conventionnés et régulés

Comme spécifié dans les tableaux de l'annexe 1, en termes de temps de parcours et sur les créneaux horaires similaires, l'offre routière Flixbus peut être jugée substituable à celle du TER :

- Temps de parcours de l'offre Flixbus (dossier D2016-023) : 1h20
- Temps de parcours de l'offre TER : de 55 minutes à 1h18.

2.4. Conclusion sur la substituabilité des services conventionnés par rapport aux services librement organisés (analyse croisée des trois critères sur les services considérés substituables)

2.4.1. Dans le sens Besançon vers Dijon

Suite à l'analyse croisée des trois critères précédents retenus par l'ARAFER, nous pouvons conclure que la liaison proposée par Flixbus, dans le sens Besançon vers Dijon, est directement en position de substituabilité avec la liaison conventionnée, et ce, toute la semaine.

En effet, l'analyse croisée des horaires et des fréquences des différents services montre que sur l'intervalle étudié ces deux services sont trop proches pour pouvoir être considérés comme complémentaires. L'analyse du temps de parcours met en avant les temps de parcours similaires pour les dessertes les plus longues et vient appuyer la substituabilité des services conventionnés.

Le tableau ci-dessous synthétise les services substituables de l'offre conventionnée par rapport aux services de l'offre de transport librement organisée.

Liaison conventionnée TER	Liaison librement organisée Flixbus
TER n° 894200 Départ à 5h14 Temps de parcours : 56 min Régime de circulation : du lundi au vendredi	Départ entre 3h15 et 6h15 Temps de parcours : 1h20 Régime de circulation : du lundi au dimanche
TER n° 894204 Départ à 5h56 Temps de parcours : 55 min Régime de circulation : du lundi au dimanche et jours fériés	
TER n° 894206 Départ à 6h07 Temps de parcours : 1h Régime de circulation : du lundi au samedi	
TER n° 894208 Départ à 6h25 Temps de parcours : 1h18 Régime de circulation : du lundi au dimanche et jours fériés	
TER n° 894210 Départ à 6h56 Temps de parcours : 55 min Régime de circulation : du lundi au vendredi	
TER n° 894212 Départ à 7h13 Temps de parcours : 1h05 Régime de circulation : du lundi au samedi	

2.4.2. Dans le sens Dijon vers Besançon

Dans le sens Dijon vers Besançon, l'analyse croisée des horaires et des fréquences des différents services montre que sur l'intervalle étudié ces deux services peuvent être considérés comme complémentaires, même si le temps de parcours de la seule offre TER en concurrence possède un temps de parcours plus avantageux que l'offre Flixbus.

Le tableau ci-dessous synthétise le service éventuellement substituable de l'offre conventionnée par rapport aux services de l'offre de transport librement organisée.

Liaison conventionnée TER	Liaison librement organisée Flixbus
TER n° 894101	Départ entre 3h15 et 6h15
Départ à 5h09	Temps de parcours : 1h20
Temps de parcours : 59 min	Régime de circulation : du lundi au dimanche
Régime de circulation : du lundi au vendredi	

En synthèse, il sera ainsi considéré que l'offre proposée par Flixbus est directement en position de substituabilité dans le sens Besançon vers Dijon uniquement.

Il convient désormais d'estimer le coût que représente, pour le service conventionné, un tel report de trafic pour les liaisons de Besançon vers Dijon.

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'ARAFER, 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.

Comme indiqué plus haut, l'analyse chiffrée sera effectuée pour le sens directement concurrencé par le service librement organisé, à savoir le **sens Besançon vers Dijon**.

Le transporteur Flixbus prévoit, pour la liaison Besançon vers Dijon, la mise en place d'un car de 53 places.

Ce sont donc 31 à 47 voyageurs qui se reporteraient du TER vers le service car proposé par Flixbus.

Données utilisées pour la démonstration :

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

- Du socle d'indicateur 2014 (VK par OD) ; **DONNEES CONFIDENTIELLES**
- Des comptes de ligne par segments 2014 ; **DONNEES CONFIDENTIELLES**
- Des éléments du FC12K pour la ligne TER Besançon-Dijon figurant dans le tableau de bord mensuel de la SNCF ; **DONNEES CONFIDENTIELLES**
- Des derniers comptages effectués par SNCF pour le compte du TER Franche-Comté en novembre 2015, train par train ; **DONNEES CONFIDENTIELLES**
- **Toutes les données ci-dessous sont confidentielles.**

3.1. Poids de la ligne dans le contrat

Le tableau suivant permet d'identifier le poids économique que représente la ligne TER Besançon-Dijon dans la convention TER.

Compte de résultat en M€ - 2014	Total TER Franche-Comté	BESANCON - DIJON	Poids de la ligne Besançon-Dijon sur l'ensemble du TER FC
Charges hors péages			
Péages			
Produit hors contribution			
Contribution			
TK en milliers			
VK en millions			
Attractivité (vk/tk)			

La ligne Besançon-Dijon représente % des voyages de la totalité du réseau TER Franche-Comté et apporte également % des produits (hors contribution) sur la totalité du TER FC. La contribution régionale affectée à la ligne Besançon-Dijon représente quant à elle près de % du total de la contribution pour le réseau TER global.

Compte de résultat en M€ - 2014	Total TER Franche-Comté	BESANCON - DIJON	Poids des TER concurrencés sur la ligne Besançon-Dijon
VK en millions sur l'OD stricte Besançon-Dijon sur les trains concurrencés			

% des trains de la ligne Besançon-Dijon sont concurrencés (soit m VK).

L'attractivité de la ligne est supérieure à la moyenne du réseau global avec une moyenne de voyages/train.

3.2. Comptages des trains directement concurrencés par le service de car Flixbus

SEMAINE	TER 894200	TER 894204	TER 894206	TER 894208	TER 894210	TER 894212	Total des TER concurrencés
Besançon	5h14	5h56	6h07	6h25	6h56	7h13	
Dijon	6h10	6h51	42782	7h42	7h51	8h18	
Nb de voyages sur l'OD en moyenne par jour							
Nb de voyages sur l'OD en moyenne par semaine							
Nb de voyages sur l'OD en moyenne par an							

SAMEDI	TER 894204	TER 894206	TER 894208	TER 894210	Total des TER concurrencés
Besançon	5h56	6h07	6h25	6h56	
Dijon	6h51	7h07	7h42	7h51	
Nb de voyages sur l'OD en moyenne par jour					
Nb de voyages sur l'OD en moyenne par an					

DIMANCHE ET JOUR FERIE	TER 894204	TER 894208	Total des TER concurrencés
Besançon	5h56	6h25	
Dijon	6h51	7h42	
Nb de voyages sur l'OD en moyenne par jour			
Nb de voyages sur l'OD en moyenne par an			

L'étude a été réalisée sur la moyenne journalière des descentes en gare de Dijon du lundi au vendredi, ainsi que le samedi et le dimanche (et jours fériés). Le relevé complet se trouve en annexe 2 et 3.

Comme indiqué dans les tableaux ci-dessus, voyages sont effectués en semaine, le samedi et le dimanche, soit un total de voyages réalisés annuellement via ces trains concurrencés.

Le poids des voyageurs occasionnels sur le nombre total de voyageurs concernés a été estimé par l'exploitant SNCF, train par train, en tenant compte du sens de circulation et de l'horaire, sur la base des fichiers FC12K.

NOTA : Les comptages effectués dans les trains 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.

3.3. Estimation du montant de recettes annuel perdu

En matière de recettes, il est précisé la méthode suivante :

« L'impact de l'ouverture d'un service de transport par autocar sur une liaison donnée sera donc apprécié en comparant la perte de recettes commerciales induite par le report de clientèle du mode conventionné vers le mode routier avec :

- Les recettes commerciales que génère le service conventionné sur le périmètre d'analyse retenu par l'AOT ;
- Le montant de la compensation versée par l'AOT au titre du service public rendu sur le même périmètre. »

Les lignes directrices publiées par l'ARAFER indiquent que le nombre estimé de voyageurs se reportant du service conventionné vers le nouveau service d'autocar, sera ensuite valorisé pour exprimer l'impact de services librement organisés en termes de perte de recettes, en retenant une hypothèse de report de trafic de 60% et de 90% de la capacité du car affecté. Ainsi, deux hypothèses seront analysées :

- L'hypothèse de remplissage des autocars à hauteur de 60% par les usagers du TER qui utilisaient préalablement le service conventionné, soit ici, 31 personnes potentielles pour une offre car de 53 places ;
- L'hypothèse de remplissage des autocars à hauteur de 90% par les usagers du TER qui utilisaient préalablement le service conventionné, soit ici, 47 personnes potentielles pour une offre car de 53 places.

En fonction des comptages réalisés dans les trains en novembre 2015, il a été déterminé train par train le nombre de voyages sur cette OD susceptibles de se reporter, c'est-à-dire correspondant aux hypothèses de report ci-dessus. Flixbus se positionnant sur un créneau de 3 heures, le calcul de report a été fait service par service, qui apporte le plus de report global de voyageurs TER vers l'autocar Flixbus. Le PMVK déterminé par l'exploitant SNCF pour le public susceptible de se reporter a été pris en compte pour estimer la perte de recettes.

Le calcul de la perte de recettes est précisé au regard des éléments transmis par l'exploitant SNCF ci-dessus :

Besançon - Dijon TER concurrencés	trafic (VK)	pmvk
Fréquents		
Occasionnels		
Total		

Ainsi, comme indiqué dans le tableau ci-dessus, la part des voyageurs occasionnels représente % du trafic sur les TER concurrencés.

- Hypothèse de remplissage des cars à hauteur de 60% (annexe 4)

Le détail de la perte de recettes par catégorie de jour (semaine, samedi ou dimanche) est précisé en annexe 4.

La part de trafic voyageur susceptible de se reporter a été calculée suivant la catégorie de jour (semaine, samedi ou dimanche). Ainsi, le report concernerait % des usagers des TER concurrencés en semaine, % le samedi et % le dimanche.

Le trafic et les pertes générées ont été estimés en fonction du type de clientèle (fréquent ou occasionnel) afin de se rapprocher au mieux de la réalité.

Ci-dessous un récapitulatif global de la perte de recettes globale :

ANNEE	Total des TER concurrencés - données <u>par jour</u>	Total des TER concurrencés - données <u>par année</u>
Besançon	Entre 5h14 et 7h13	Entre 5h14 et 7h13
Dijon	Entre 6h10 et 8h18	Entre 6h10 et 8h18
Trafic total (VK)		
Trafic (VK) avec un report de 60%		
Perte de recette Total (PMVK moyen de 0,083) en €		

Ainsi, sur une année, la perte représenterait environ € TTC.

Les comptes de lignes pour l'année 2014 permettent de déterminer qu'il faudrait augmenter la contribution de la ligne Besançon-Dijon 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 la contribution à hauteur nominale de la perte de recettes enregistrée.

La contribution financière de la Région pour cette OD représente % de la contribution totale. L'hypothèse de perte de recettes de € représente % des recettes totales de l'OD et se traduirait par une augmentation de la contribution de l'OD de %.

Il faut préciser que la ligne Besançon-Dijon est l'épine dorsale du réseau TER Franche-Comté et les recettes générées sur cette ligne contribuent à réduire le déficit d'exploitation des autres lignes du réseau TER Franche-Comté.

- Hypothèse de remplissage des cars à hauteur de 90% (annexe 5)**

Le détail de la perte de recettes par catégorie de jour (semaine, samedi ou dimanche) est précisé en annexe 5.

La part de trafic voyageur susceptible de se reporter a été calculée suivant la catégorie de jour (semaine, samedi ou dimanche). Ainsi, le report concernerait % des usagers du TER concurrencés en semaine, % le samedi et % le dimanche.

Le trafic et les pertes générées ont été estimés en fonction du type de clientèle (fréquent ou occasionnel) afin de se rapprocher au mieux de la réalité.

Ci-dessous un récapitulatif global de la perte de recette globale :

ANNEE	Total des TER concurrencés - données <u>par jour</u>	Total des TER concurrencés - données <u>par année</u>
Besançon	Entre 5h14 et 7h13	Entre 5h14 et 7h13
Dijon	Entre 6h10 et 8h18	Entre 6h10 et 8h18
Trafic total (VK)		
Trafic (VK) avec un report de 90%		
Perte de recette Total (PMVK moyen de 0,083) en €		

Ainsi, sur une année, la perte recette représenterait environ € TTC.

Les comptes de lignes pour l'année 2014 permettent de déterminer qu'il faudrait augmenter la contribution de la ligne Besançon-Dijon 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 la contribution à hauteur nominale de la perte de recettes enregistrée.

La contribution financière de la Région pour cette OD représente % de la contribution totale. L'hypothèse de perte de recettes de € représente % des recettes totales de l'OD et se traduirait par une augmentation de la contribution de l'OD de %.

La ligne Besançon-Dijon est l'épine dorsale du réseau TER Franche-Comté et les recettes générées sur cette ligne contribuent à réduire le déficit d'exploitation des autres lignes du réseau TER Franche-Comté.

- **Résumé de la perte de recette générée au regard de l'hypothèse retenue**

En synthèse, la liaison proposée par Flixbus représenterait une perte annuelle de recettes comprise entre € et € soit :

- Entre % et % des recettes générées sur l'OD Dijon-Besançon (deux sens confondus)
- Une hausse de la contribution publique de la région de Bourgogne-Franche-Comté de % à % sur sa ligne majeure, soit entre et € environ.

Au vu de ces estimations chiffrées, l'existence d'une atteinte à l'équilibre économique de la ligne Besançon-Dijon ne saurait être contestée dans le sens Besançon vers Dijon.

4. Caractère substantiel de l'atteinte à l'équilibre économique de la ligne Besançon-Dijon

Eu égard aux estimations chiffrées précédemment exposées, l'atteinte à l'équilibre économique de la ligne Besançon-Dijon doit être considérée comme substantielle.

Pour information complémentaire, les éléments précédemment énoncés ne tiennent pas compte des investissements massifs de la Région pour son réseau et pour notamment contribuer à faire de la ligne Besançon-Dijon l'axe majeur du TER Franche-Comté, parmi lesquels :

- Travaux de renouvellement de voies (notamment en 2014) pour un montant de € ;
- Renouvellement de parc de matériel roulant initié en 2013 avec à ce jour 16 Régiolis neufs commandés pour un montant total de € et un programme industriel et grosses opérations de maintenance pour un budget total sur la période 2013-2017 de €. A noter également des travaux d'adaptation des ateliers de maintenance pour accueillir les nouveaux matériels pour un coût de € ;
- Programme d'aménagement de la gare de Besançon Viotte inaugurée en 2014 pour un montant total de € financé par la Région.

De plus, il est important de rappeler que la plage horaire de départ proposée par Flixbus est clairement calée sur des horaires de trains, ce qui ne répond en aucun cas à l'objectif de complémentarité des services librement organisés avec les services conventionnés, conformément aux dispositions de la loi.

Par ailleurs, cette liaison est un marché d'opportunité pour la société Flixbus qui est sur une liaison longue distance Strasbourg-Paris (les horaires d'arrivée et de départ coïncident) avec un coût marginal.

Enfin, il est important de noter que le service librement organisé par Flixbus porte non seulement atteinte aux services TER mais également aux services TGV (qui n'ont pas été mentionnés dans cette analyse), avec lesquels des correspondances existent et qui assurent également la liaison Besançon Viotte-Dijon.

En conséquence, la région Bourgogne-Franche-Comté, en tant qu'AOT, demande la limitation de la desserte Flixbus au seul sens Dijon vers Besançon pour lequel l'offre Flixbus n'impacte pas l'équilibre économique de la liaison. Une interdiction des services Flixbus dans le sens Besançon-Dijon est donc sollicité.

Annexes au document

Annexe 1 : Tableau synthétique comportant les horaires de départ des TER considérés substituables

Tableau des TER dans le sens dans le sens Besançon vers Dijon

BESANCON - DIJON											
	TER 894200	TER 894204	TER 894206	Flixbus (dossier D2016-023)	TER 894208	TER 894210	TER 894212	TER 894102	TER 894214/16	TER 8942222	TER 894228
BESANCON	05:14	05:56	06:07	entre 3h15 et 6h15	06:25	06:56	07:13	07:33	07:54	08:56	09:56
DIJON	06:10	06:51	07:07	entre 3h15 et 6h15	07:43	07:51	08:18	08:47	08:51	09:53	10:51
Régime de circulation	SF SD	Q	SF D	Q	Q	SF SD	SF D	Q	Q	Q	Q
Temps de parcours	56 min	55 min	1h	1h20	1h18	55 min	1h05	1h14	57 min	57 min	55 min
	Offre TER et Flixbus dans le même créneau horaire										
	Offre TER dans un créneau horaire très proche de Flixbus										

Tableau des TER dans le sens dans le sens Dijon vers Besançon

DIJON - BESANCON										
	TER 894201	Flixbus (dossier D2016-023)	TER 894103	TER 894211	TER 894213	TER 894215	TER 894217	TER 894219	TER 894231	TER 894237
DIJON	05:09	entre 1h30 et 4h30	06:13	06:41	07:09	07:13	07:41	08:09	10:09	11:09
BESANCON	06:08	entre 1h30 et 4h30	07:26	07:37	08:05	08:26	08:37	09:05	11:05	12:05
Régime de circulation	SF SD	Q	Q	SF SA	SF SD	Q	SF D	Q	Q	SF SD
Temps de parcours	59 min	1h20	1h13	56 min	56 min	1h13	56 min	56 min	56 min	56 min
	Offre TER dans un créneau horaire très proche de Flixbus									

Annexe 6 : Arrêté portant limitation des services de transport régulier interurbains librement organisés par la société Flixbus sur la liaison Besançon-Dijon

PROJET DE DECISION

Conseil régional Bourgogne-Franche-Comté

ARRETE n°... du ...

**Portant limitation des services de transport régulier interurbain librement organisés
par la société Flixbus sur la liaison Besançon-Dijon**

La Présidente du Conseil régional de Bourgogne-Franche-Comté

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 en date du ... du Conseil régional de Bourgogne-Franche-Comté ;

VU l'avis conforme rendu le ... par l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières ;

Sur proposition de la Présidente de la région

CONSIDERANT CE QUI SUIV,

La société Flixbus a déposé auprès de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières une déclaration, publiée le 9 février 2016, afin de faire connaître son intention de commercialiser des services de transports routiers sur la liaison Besançon-Dijon à travers un itinéraire de 95.6 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 Bourgogne-Franche-Comté est en charge de l'organisation du service public régional de transport de voyageurs TER Franche-Comté, assurant sans correspondance la liaison Besançon-Dijon.

Conformément à l'avis conforme rendu le... par l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières à la suite de sa saisine par la région Bourgogne-Franche-Comté le ..., il est établi que les services réguliers interurbains proposés par la société Flixbus sur la liaison Besançon-Dijon ne répondent pas à l'objectif de complémentarité fixé par la loi et portent une atteinte substantielle à l'équilibre économique de la liaison, justifiant la prise de mesures de limitation de tels services.

ARTICLE 1 : Mesures de limitation

En raison de l'atteinte substantielle portée à l'équilibre économique de la ligne Besançon-Dijon, les services de transports réguliers interurbains de voyageurs proposés par la société Flixbus doivent être strictement limités aux horaires qui ne sont pas positionnés à plus ou moins une heure de la plage horaire d'une liaison conventionnée.

Considérant que les services proposés par Flixbus dans le sens Besançon vers Dijon ne respectent pas cette condition, les services proposés par la société Flixbus sur la liaison Besançon-Dijon dans le sens Besançon vers Dijon doivent être interdits, à savoir :

- Besançon > Dijon : départ compris entre 3h15 et 6h15, 1h20 de temps de parcours, circulation quotidienne toute l'année.

ARTICLE 2 : Entrée en vigueur

Le présent arrêté entrera en vigueur à compter de l'accomplissement des formalités de publication et sa transmission au Préfet de la région. Par ailleurs, les dispositions du présent arrêté seront notifiées à la société Flixbus.

ARTICLE 3 : Exécution du présent arrêté

La directrice générale des services de la région est chargée de l'exécution du présent arrêté qui sera publié au recueil des actes administratifs de la région Bourgogne-Franche-Comté dans un délai d'une semaine à compter de la publication de l'avis rendu par l'Autorité des activités ferroviaires et routières sur son site internet.

Fait à Besançon, le ...

La Présidente

La Présidente 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 Besançon dans un délai de 2 mois à compter de sa publication.

