

Avis n° 2016-067 du 11 mai 2016

relatif au projet de décision de la Région Alsace – Champagne-Ardenne – Lorraine d'interdiction du service déclaré par la société FlixBus France sur la liaison entre Châlons-en-Champagne et Vitry-le-François

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

Vu le code des transports, notamment ses articles L. 3111-18 et L. 3111-19 ;

Vu le décret n°85-891 du 16 août 1985 modifié relatif aux transports urbains de personnes et aux transports routiers non urbains de personnes ;

Vu la déclaration de service routier librement organisé n° D2016-003 présentée par la société FlixBus France, publiée le 28 janvier 2016 ;

Vu la saisine présentée par la Région Alsace – Champagne-Ardenne – Lorraine, enregistrée le 25 mars 2016 ;

Après en avoir délibéré le 11 mai 2016 ;

ÉMET L'AVIS SUIVANT

1. PROCEDURE

1. La déclaration susvisée de la société FlixBus France porte sur un service régulier interurbain de transport par autocar entre Châlons-en-Champagne et Vitry-le-François (D2016-003). Les points d'arrêt déclarés sont situés sur la route nationale 44, à côté de la station Total Access au sud de Châlons-en-Champagne et à la halte routière, quai du Canal, à Vitry-le-François. La société FlixBus France n'a pas déclaré d'horaires précis mais des plages horaires de 2h dans lesquelles s'effectueraient les départs. Le service déclaré comporte, tous les jours de la semaine, un départ de Châlons-en-Champagne entre 11h et 13h ainsi qu'un départ de Vitry-le-François dans la même plage horaire. Cinquante-trois places sont susceptibles d'être commercialisées par trajet, soit 38 690 places par an pour sept départs hebdomadaires par sens et pour un temps de parcours estimé à une heure et dix minutes.
2. La Région Alsace – Champagne-Ardenne – Lorraine (ci-après la Région) a saisi l'Autorité d'un projet de décision d'interdiction du service déclaré par la société FlixBus France. Selon la Région, l'exploitation du service déclaré porterait une atteinte substantielle à l'équilibre économique de la liaison Vitry-le-François – Châlons-en-Champagne qu'elle organise au titre du service public régional de transport de voyageurs TER Champagne-Ardenne.

3. Le deuxième alinéa du I de l'article L. 3111-19 du code des transports prévoit que l'Autorité émet un avis sur le projet d'interdiction ou de limitation du service de l'autorité organisatrice de transport dans un délai de deux mois à compter de la réception de la saisine.

2. CONTEXTE

4. Le service déclaré par la société FlixBus France s'inscrirait dans le cadre de l'exploitation d'une ligne de longue distance Strasbourg – Nancy – Saint-Dizier – Vitry-le-François – Châlons-en-Champagne – Reims – Saint-Quentin – Lille. Par conséquent, la capacité offerte dans les cars affectés à l'exploitation de ce service pourrait être utilisée en partie pour des déplacements dépassant la seule liaison déclarée entre Châlons-en-Champagne et Vitry-le-François, même s'il convient de rappeler, sur ce point, que la société FlixBus France peut librement décider de modifier le service proposé en amont et en aval de cette liaison, toutes choses égales par ailleurs, sans être obligée de déposer une nouvelle déclaration auprès de l'Autorité.
5. L'arrêt du service librement organisé par la société FlixBus France à Châlons-en-Champagne est situé au sud de la ville sur la route nationale 44, à côté de la station Total Access, à 4,5 km en ligne droite et 9 km par la route de la gare ferroviaire et n'est pas accessible en transports collectifs urbains. L'arrêt déclaré à Vitry-le-François est quant à lui situé à un kilomètre en ligne droite de la gare ferroviaire.
6. Les lignes TER « Vallée de la Marne » et Reims – Dijon permettent aux usagers de relier Châlons-en-Champagne à Vitry-le-François en train sans correspondance. Sur la liaison Châlons-en-Champagne – Vitry-le-François, le service conventionné propose, à la date du présent avis, dans le sens Châlons-en-Champagne vers Vitry-le-François, quatorze départs quotidiens du lundi au jeudi, dix-huit départs le vendredi, douze le samedi et treize le dimanche. Dans le sens Vitry-le-François vers Châlons-en-Champagne, ce même service propose dix-huit départs le lundi, dix-sept départs quotidiens du mardi au jeudi, dix-neuf départs le vendredi, treize le samedi et quatorze le dimanche. Au total, 99 départs hebdomadaires sont donc offerts dans le sens Châlons-en-Champagne vers Vitry-le-François et 115 dans le sens Vitry-le-François vers Châlons-en-Champagne, pour une offre annuelle estimée par l'Autorité à plus de deux millions de sièges sur la liaison sur la base d'une capacité des rames TER de 200 places assises. Le temps de parcours varie entre 14 minutes et 25 minutes pour une moyenne pondérée de 18 minutes, sans arrêt intermédiaire.
7. La Région n'a pas été en mesure de fournir l'ensemble des données nécessaires à l'évaluation de l'atteinte à l'équilibre économique mais a tâché, lorsqu'elle le pouvait, de fournir des estimations de certaines données manquantes, qui présentent cependant des limites. Bien que ces insuffisances n'emportent pas de conséquence sur le présent avis, l'Autorité souligne, pour la bonne instruction des projets soumis à son avis, la nécessité de disposer de données fiables et précises en particulier sur le trafic et le montant des recettes, à la fois de la liaison concernée et des lignes retenues comme référence pour l'analyse de l'impact ainsi que sur la contribution publique et les compensations tarifaires sur le périmètre retenu. En l'absence de ces informations, la condition tenant à la justification de l'évaluation de l'atteinte à l'équilibre économique du service public peut difficilement être appréciée, et, par suite, être regardée comme satisfaite.

3. ANALYSE

8. En vertu du deuxième alinéa de l'article L. 3111-18 du code des transports, « 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 ».

9. Bien que la Région fasse porter l'analyse sur la liaison Châlons-en-Champagne – Vitry-le-François, et même plus particulièrement sur les seuls trains encadrant les horaires déclarés par la société FlixBus France, la maille la plus fine d'appréciation de l'existence d'une atteinte substantielle à l'équilibre économique ne peut, en l'espèce, être que la ligne TER Reims – Dijon, exclusivement organisée par la Région, et/ou la ligne Paris – Saint-Dizier/Bar-le-Duc pour la seule partie couverte par la convention pour l'exploitation du service public de transport régional de voyageurs Champagne-Ardenne, conformément aux dispositions rappelées à l'alinéa précédent.

3.1. Sur l'existence d'une liaison assurée sans correspondance par un service organisé par la Région

10. Le service déclaré par la société FlixBus France serait exécuté entre Châlons-en-Champagne et Vitry-le-François, dont la liaison est assurée sans correspondance par les lignes TER « Vallée de la Marne » et Reims – Dijon, organisées pour la partie concernée par la Région dans le cadre d'une convention conclue avec SNCF Mobilités pour la période allant du 1^{er} janvier 2009 au 31 décembre 2016. Les points d'arrêt de la liaison déclarée sont situés à moins de cinq kilomètres en ligne droite des gares ferroviaires de Châlons-en-Champagne et de Vitry-le-François. Dès lors, la première condition posée par le deuxième alinéa de l'article L. 3111-18 du code des transports est satisfaite.

3.2. Sur l'existence d'une atteinte substantielle à l'équilibre économique des lignes de service public organisée par la Région

11. Du point de vue de la demande, l'arbitrage entre modes alternatifs de transport sur une même liaison s'effectue au regard d'un ensemble de critères qu'il convient d'analyser de façon combinée. En particulier, des différences d'horaires de départ n'ont pas la même implication sur le choix modal effectué par un usager selon les temps de parcours proposés ou encore selon qu'il s'agisse d'un déplacement occasionnel ou pendulaire (notamment domicile-travail), c'est-à-dire selon le profil de la demande.
12. S'agissant des horaires de service, dans la mesure où la fréquence des services conventionnés est relativement importante, avec en moyenne seize départs par jour en semaine dans chaque sens (soit en moyenne un train toutes les heures), les plages horaires déclarées par la société FlixBus France ne s'avèrent pas significativement éloignées, au départ de Vitry-le-François tous les jours de la semaine ou au départ de Châlons-en-Champagne le samedi et le dimanche, des départs du service TER. Ainsi, à l'exception du service envisagé du lundi au vendredi au départ de Châlons-en-Champagne, les plages horaires déclarées se situent en effet à moins d'une heure d'un horaire proposé par le service conventionné. Du seul point de vue des horaires de service proposés, le service déclaré peut donc être considéré comme une alternative attractive au service conventionné au départ de Vitry-le-François mais dans une faible mesure au départ de Châlons-en-Champagne.
13. L'offre du service déclaré n'apparaît pas, en revanche, en mesure de répondre à la demande d'une clientèle fréquente et en particulier pendulaire. En effet, les horaires du service librement organisé (un départ quotidien entre 11h et 13h dans les deux sens de circulation) ne correspondent pas à ceux habituellement empruntés pour effectuer des trajets domicile-travail et rendent très improbable la réalisation de l'aller-retour dans la journée. On peut également ajouter que la liaison par autocar s'inscrit pour l'instant dans le cadre de l'exploitation d'une ligne de longue distance entre Strasbourg et Lille, ce qui peut créer une incertitude sur la ponctualité du service, caractéristique fortement valorisée par la clientèle fréquente.

14. Par ailleurs, le temps de parcours affiché par le service déclaré (1h10 minutes) est très largement supérieur à celui du service conventionné (entre 14 et 25 minutes pour une moyenne pondérée de 18 minutes, comme indiqué au point 6), bien que le temps de parcours en autocar entre les deux points d'arrêts déclarés, mesuré entre le départ de l'origine et l'arrivée à la destination, ne saurait dépasser, en moyenne, 40 minutes au regard de l'itinéraire décrit dans la déclaration. A cet égard, il est rappelé, en vertu de l'article 31-9 du décret n° 85-891 du 16 août 1985 susvisé, que toute diminution d'au moins 10 % du temps de parcours d'un service routier librement organisé assurant une liaison soumise à régulation doit donner lieu à une nouvelle déclaration préalable auprès de l'Autorité.
15. En tout état de cause, au vu des tarifs proposés par le service conventionné (recette moyenne par voyageur occasionnel de [5- 10] euros en 2014 et plein tarif de [5 - 10] euros en 2016) et étant rappelé que la valeur du temps de transport moyenne pour les voyageurs des lignes TER, du fait de la distance de 33 kilomètres entre Châlons-en-Champagne et Vitry-le-François, est d'environ 11 euros par heure¹, il résulte du très important écart de temps de parcours entre le service conventionné et le service librement organisé que la grande majorité des voyageurs n'aurait aucun intérêt à changer de mode de transport. De surcroît, l'arrêt desservi dans le cadre de ce service par la société FlixBus France à Châlons-en-Champagne, situé sur une aire de service en périphérie de la ville, ne bénéficie pas d'une desserte par les transports en commun urbains et est accessible uniquement par la voiture particulière (en quinze minutes environ depuis le centre-ville). Cette situation exclut, d'une part, tout report de la clientèle du service conventionné n'ayant pas accès à ce mode de déplacement et, d'autre part, serait la source pour les autres usagers du TER d'un allongement supplémentaire du temps de parcours porte-à-porte en moyenne.
16. En conclusion, au vu des caractéristiques respectives des services et de la demande de transport, le service déclaré par la société FlixBus France ne peut raisonnablement être considéré comme substituable au service conventionné.
17. Dès lors, l'atteinte à l'équilibre économique aux lignes TER « Vallée de la Marne » et Reims – Dijon par le service déclaré par la société FlixBus France apparaît négligeable, aucun voyageur actuel de ces lignes TER n'ayant intérêt à se reporter sur le service librement organisé.
18. Il résulte de l'ensemble des éléments précédents que l'atteinte à l'équilibre économique des lignes de service public de transport concernées ne peut être regardée comme substantielle.

CONCLUSION

L'Autorité émet un avis défavorable sur le projet d'interdiction de la Région Alsace – Champagne-Ardenne - Lorraine d'interdiction du service déclaré par la société FlixBus France.

Le présent avis sera notifié à la Région Alsace – Champagne-Ardenne - Lorraine et publié sur le site internet de l'Autorité.

¹ Pour la distance considérée. Cf. *Valeur du temps*, Commissariat général à la stratégie et à la prospective, Avril 2013

L'Autorité a adopté le présent avis le 11 mai 2016.

Présents : Monsieur Pierre Cardo, président ; Madame Anne Yvrande-Billon, vice-présidente ; Mesdames Anne Bolliet et Marie Picard ainsi que Monsieur Yann Pétel, membres du collège.

Le Président

Pierre Cardo