

SAISINE – LIAISON PAR AUTOCAR ≤ 100 KM

Identification de l'entité effectuant la saisine et de la personne référente	
Entité saisissante	
Nom de la personne référente pour les échanges avec les services de l'Autorité	
Numéro de téléphone	
Adresse email	
Projet de décision de l'autorité organisatrice de transport	
Liaison concernée	
Identification de la ou des déclarations correspondantes (en indiquant leur numéro de publication sur le site internet de l'Autorité)	
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 	
Projet d'interdiction ou de limitation	
Périmètre retenu pour l'analyse	
Contrat de service public concerné	

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 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'Île-de-France.

Données de trafic et de revenus ¹	
Données de trafic sur l'origine – destination concernée, détaillées par groupe tarifaire si cette information est disponible	
Données de trafic sur le périmètre retenu par l'AOT pour apprécier l'atteinte portée aux services qu'elle organise	
Ressources générées sur l'origine – destination concernée, détaillées par groupe tarifaire si cette information est disponible	
Revenus sur le périmètre retenu par l'AOT pour apprécier l'atteinte portée aux services qu'elle organise	
Données de comptage de la liaison concernée	
Répartition horaire du trafic de la liaison concernée	
Contribution publique relative au périmètre retenu par l'AOT pour apprécier l'atteinte portée aux services qu'elle organise	
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	

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	

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	

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.

**LA PRESIDENTE DE LA REGION
LANGUEDOC ROUSSILLON MIDI PYRENEES,**

Arrêté n°

**Portant interdiction des services de transport réguliers interurbains librement
organisés par la société Eurolines sur la liaison Montauban - Cahors.**

VU la loi n° 2015-990 du 06 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°85-981 du 16 août 1985 relatif *aux transports urbains de personnes et aux transports routiers non urbains de personnes* ;

VU l'avis conforme rendu le [●] par l'Autorité de Régulation des Activités Ferroviaires et Routières ;

Sur proposition de la Présidente de la Région

CONSIDÉRANT CE QUI SUIT,

La société Eurolines a déposé auprès de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières des déclarations, publiées le 26 mars 2016, afin de connaître son intention de commercialiser des services de transports routiers sur la liaison suivante à travers un itinéraire inférieur à 100 kilomètres :

Liaison Montauban - Cahors (déclaration D2016-072)

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 Languedoc Roussillon Midi Pyrénées est en charge de l'organisation du service public régional de voyageurs ferroviaire, assurant sans correspondance la liaison proposée par la société Eurolines.

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 Languedoc Roussillon Midi Pyrénées le [●]mars 2016, il est établi que les services proposés par la Société Eurolines présentent une concurrence évidente au service public conventionné et porte une atteinte substantielle à l'équilibre économique, justifiant la prise de mesure interdisant un tel service.

A R R Ê T É

ARTICLE 1: Mesures d'interdiction

En raison de l'atteinte substantielle portée à l'équilibre économique, les services de transports réguliers interurbains de voyageurs proposés par la société Eurolines doivent être interdits sur les horaires de départ ci-après :

Liaison Montauban - Cahors (déclaration D2016-072)

Jour/itinéraire	Départ de Montauban vers Cahors	Départ de Cahors vers Montauban
Vendredi	19h15	09h25
Samedi	19h15	09h25
Dimanche	19h15	09h25
Offre par trajet	100 places	100 places

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 Eurolines.

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 Languedoc Roussillon Midi Pyrénées 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.

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 Toulouse dans un délai de 2 mois à compter de sa publication.

AFFICHE-LE :

Fait à Montpellier, le

Carole DELGA

Les décisions administratives peuvent être contestées par voie de recours devant le tribunal administratif territorialement compétent dans un délai de deux mois à compter de la date de leur publication ou de leur notification.



PROJET D'INTERDICTION DES SERVICES ROUTIERS SUR UNE LIGNE INTERURBAINE DE MOINS DE 100 KILOMETRES

Déclaration d'une liaison entre Montauban et Cahors par la société EUROLINES

Référence ARAFER : Déclaration n° D2016-072 du 26 avril 2016

Dossier de saisine en demande d'interdiction

Plan du dossier

Introduction

- I : Existence d'un service conventionné
- II : Analyse de la substituabilité
- III : Estimation du risque d'atteinte à l'équilibre du contrat
- IV : Eléments complémentaires
- V : Conclusion

Liste des annexes

- Annexe 1 : Détail de l'offre ferroviaire conventionnée
- Annexe 2 : Détail de l'offre routière conventionnée
- Annexe 3 : Données de comptages
- Annexe 4 : Comptes détaillés par segment

INTRODUCTION

A) Rappel de la qualité d'AOT de la Région Languedoc Roussillon Midi Pyrénées

La loi d'Orientation des Transports Intérieurs (dite loi LOTI) n°82-1153 du 30 janvier 1982 et les dispositions de l'article 124 de la loi n°2000-1208 du 13 décembre 2000, relative à la Solidarité et au Renouvellement Urbain (dite loi SRU) ont confié aux Régions l'organisation des transports collectifs d'intérêt régional à compter du 1^{er} janvier 2002.

Ainsi, conformément à l'article L1221-1 du code des transports, « l'institution et l'organisation des services de transport public régulier et à la demande sont confiées, dans la limite de leurs compétences, à l'Etat, aux collectivités territoriales ».

L'article L2121-3 du même code indique que « la Région est chargée, en tant qu'autorité organisatrice des transports collectifs d'intérêt régional, de l'organisation des services ferroviaires régionaux de personnes, effectués sur le réseau ferré national, à l'exception des services d'intérêt national ou des services internationaux, des services routiers effectués en substitution de ces services ferroviaires ». La Région « définit, dans son ressort territorial, le contenu du service public de transport régional de personnes ».

La Région Languedoc Roussillon Midi Pyrénées est Autorité Organisatrice de Transports (AOT). Elle sera désignée dans ce document sous le vocable « la Région ».

B) Objet de la saisine

La loi n° 2015-990 du 6 août 2015 (dite loi Macron) pour la Croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques, a libéralisé le transport régulier interurbain de voyageurs par autocars. Conformément aux dispositions de l'article L3118-18 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 des services de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières, préalablement à son ouverture. L'Autorité publie sans délai cette déclaration ».

Le 26 avril 2016, l'ARAFER a publié sur son site la déclaration de la société EUROLINES, qui souhaite commercialiser des services routiers sur la liaison Montauban-Cahors. Cette déclaration porte le numéro D2016-072.

L'article L3111-18 indique en outre qu'« 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 L3119-19, 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 présente saisine a pour objet de démontrer que la liaison projetée par la société EUROLINES entre Montauban et Cahors porte une atteinte substantielle à l'équilibre économique d'un service public conventionné par la Région et, dans ce cadre, la Région demande l'interdiction de la liaison, objet de la déclaration D2016-072.

I EXISTENCE D'UN SERVICE CONVENTIONNE REALISANT SANS CORRESPONDANCE LA LIAISON MONTAUBAN-CAHORS

La société EUROLINES a fait connaître son intention de commercialiser une liaison répondant aux conditions prévues par l'article L3111-18 du code des transports.

Elle entend exploiter une liaison entre Montauban et Cahors, dont les caractéristiques sont les suivantes :

- Origine : Montauban 82000 – 17, rue Salvador Allende – Arrêt de bus urbain derrière le siège des Cars Barrière
- Destination : Cahors 46000 – 15, boulevard Léon Gambetta, face au café Le Bordeaux
- Itinéraire envisagé : Autoroute A20
- Temps de parcours déclaré : 49 minutes
- Fréquence : 6 passages hebdomadaires (1 A/R le vendredi, le samedi, le dimanche)
- Capacité maximum de passagers : 100
- Horaires de départ de Montauban: 19h 15
- Horaires de départ de Cahors : 9h 25

La Région a confié à la SNCF une liaison similaire dans le cadre de la convention d'exploitation du service public ferroviaire de transport de voyageurs, signée le 2 juin 2008 entre la SNCF et la Région Midi-Pyrénées, qui arrivera à échéance le 31/12/2016.

Cette liaison est assurée actuellement dans ce cadre par le biais de la ligne ferroviaire Toulouse – Brive la Gaillarde et de la ligne routière TER n°4702 Montauban - Cahors, constituant le périmètre de l'axe Toulouse – Brive la Gaillarde (cf. annexes 1 et 2).

Ces éléments établissent l'existence d'un service conventionné de transport public régulier de voyageurs sans correspondance et identique à celui envisagé par la société EUROLINES.

Pour cette raison, ces lignes serviront de base au périmètre d'analyse de l'atteinte substantielle à l'équilibre économique de lignes conventionnées par la Région.

II ANALYSE DE LA SUBSTITUABILITE

Cette partie permet d'analyser la substituabilité de la liaison déclarée par la société EUROLINES, au regard de la comparaison des horaires prévus dans la déclaration D2016-072 avec ceux du service conventionné. La comparaison portera également sur les points d'arrêts, les fréquences et les temps de parcours.

a) Proximité des arrêts de service librement organisé avec ceux des services conventionnés

L'arrêt du service librement organisé à Toulouse, objet de la présente déclaration, se situe à moins de 1,8 km de la gare de Montauban (origine des TER en direction de Brive-la-Gaillarde).

L'arrêt du service librement organisé à Cahors se situe à 1,2 km de la gare de Cahors (où s'arrêtent les services TER ferroviaires de la ligne Toulouse – Brive-la-Gaillarde).

b) Comparaison de l'offre du service librement organisé avec l'offre du service conventionné

Dans le cadre de la convention d'exploitation du service public ferroviaire de transport de voyageurs, signée le 2 juin 2008 entre la SNCF et la Région Midi-Pyrénées, la liaison Montauban-Cahors est assurée par :

- 12 TER ferroviaires circulant dans les deux sens du lundi au jeudi,
- 13 TER ferroviaires circulant dans les deux sens les vendredis,
- 7 TER ferroviaires circulant dans les deux sens les samedis et dimanches.

Par ailleurs, la ligne TER routière n°4702, également régie dans le cadre de la convention d'exploitation du service ferroviaire de transport de voyageurs, propose une liaison entre Montauban et Cahors du lundi au jeudi et entre Cahors et Montauban du lundi au vendredi.

Le tableau ci-dessous démontre que le service librement organisé est en concurrence directe avec plusieurs TER circulant sur le périmètre préalablement défini. En effet, 6 circulations sont effectives dans un créneau de plus ou moins une heure par rapport aux horaires déclarés par EUROLINES.

		Offre EUROLINES	Nombre total de TER impactés par les offres EUROLINES (+/-1h)	Nombre total de TER/semaine	% de TER impacté/total TER				
Sens Montauban- Cahors	Vendredi								
	Samedi								
	Dimanche								
Sens Cahors - Montauban	Vendredi								
	Samedi								
	Dimanche								
TOTAL									

Ces données sont couvertes par le secret des affaires et ne doivent pas figurer sur des documents communiqués à des tiers.

Les tableaux ci-dessous viennent préciser la concurrence entre les horaires de l'offre conventionnée et les horaires déclarés par EUROLINES.

De Montauban vers Cahors

	EUROLINES		TER		
	Horaires Départ/Arrivée	Capacité	Horaires Départ/Arrivée	Capacité théorique 2015	Fréquentation 2015 ¹
VENDREDI	19h15/20h00	100			
SAMEDI	19h15/20h00	100			
DIMANCHE	19h15/20h00	100			

Ces données sont couvertes par le secret des affaires et ne doivent pas figurer sur des documents communiqués à des tiers.

De Cahors vers Montauban

	EUROLINES		TER		
	Horaires Départ/Arrivée	Capacité			
VENDREDI	9H25/10H05	100			
SAMEDI	9H25/10H05	100			

Ces données sont couvertes par le secret des affaires et ne doivent pas figurer sur des documents communiqués à des tiers.

c) Comparaison des temps de parcours déclarés par la société EUROLINES avec ceux du service conventionné

La déclaration n° 2016-072 mentionne un temps de parcours de 45 minutes, pour chaque fréquence et dans les deux sens. Or, à l'étude des horaires d'arrivée et de départ, on constate que le trajet entre Cahors et Montauban n'est que de 40 minutes.

Dans le sens Montauban - Cahors

- les TER ferroviaire sur la ligne Toulouse – Brive-la-Gaillarde ont un temps de parcours compris entre 38 et 43 mn avec une moyenne de 41 mn ;
- les TER sur la ligne routière ont un temps de parcours de 74 mn.

Dans le sens Cahors - Montauban,

- les TER sur la ligne Toulouse – Brive-la-Gaillarde ont un temps de parcours compris entre 38 et 44 mn avec une moyenne de 42 mn ;
- les TER sur la ligne routière ont un temps de parcours de 84 mn.

Les temps de parcours entre l'offre routière déclarée par EUROLINES (49 minutes) et l'offre ferroviaire conventionnée sont comparables. Les temps de parcours sur la ligne n°4702 sont en revanche beaucoup plus longs.

¹ Données de comptage BVA mars 2015 par jour

² Données de comptage BVA mars 2015 par jour

d) Conclusion

Compte tenu des éléments d'analyse et des critères retenus par l'ARAFER, l'offre de transport portée par la société EUROLINES est substituable en se posant en concurrence directe avec le service conventionné.

Compte tenu de la nature de l'offre déclarée, à la fois en termes de fréquence et d'horaire, cette offre apparaît comme étant peu substituable pour les usagers fréquents. Elle peut en revanche intéresser les usagers occasionnels utilisant déjà le transport conventionné.

Pour mémoire, la déclaration D2016-073, également effectuée par EUROLINES, sur une partie du même périmètre (Toulouse - Montauban), est également en concurrence directe avec les services conventionnés.

Par ailleurs, et pour votre information, vous trouverez en annexes 1 et 2 les grilles horaires de l'ensemble des axes concernés par le périmètre défini en partie I du dossier de saisine.

III ESTIMATION DU RISQUE D'ATTEINTE A L'EQUILIBRE ECONOMIQUE DE LA CONVENTION D'EXPLOITATION SIGNEE ENTRE LA REGION ET LA SNCF

a) Généralités

La Région entend démontrer ci-après le risque d'atteinte à l'équilibre économique de l'offre déclarée par EUROLINES sur Montauban/Cahors.

Les principaux indicateurs (charges, recettes, fréquentation) relatifs aux comptes de ligne réalisés par la SNCF sont exposés ci-dessous. Ils permettent de visualiser le poids des indicateurs propres aux liaisons ferroviaires et routières Montauban-Cahors par rapport au périmètre d'étude d'une part (comprenant les axes Toulouse – Brive-la-Gaillarde) et par rapport au périmètre de la convention Région / SNCF, d'autre part.

Pour mémoire, le FC12K ne permet pas de différencier les liaisons ferroviaires et routières et d'isoler les recettes par liaison.

Source : compte de résultat – base brute des comptes détaillés – 2014

	Recettes directes (en M€)	Contributions (en M€)	TK (en milliers)	VK (en millions)	Voyages (en milliers) ³
Axe Toulouse – Brive-la-Gaillarde					
Total Région					
Données OD Montauban – Cahors					
Poids OD/Total périmètre					

Ces données sont couvertes par le secret des affaires et ne doivent pas figurer sur des documents communiqués à des tiers.

En synthèse, l'OD Montauban-Cahors représente % du trafic et % des recettes directes du périmètre défini en partie I.

³ Reconstitué à partir de la distance kilométrique

Le tableau ci-dessous⁴ fournit les données de 2015 par groupe tarifaire sur l'OD Montauban - Cahors⁵ (trafic en VK, nombre de voyages, recettes et estimation du coût du panier moyen).

Typologie tarifaire	Recettes directes (€)	Total VK	Panier moyen (PM)/VK	coût PM	Total voyages	% voyages /tarification
Occasionnels						
Fréquents						
TOTAL						

Ces données sont couvertes par le secret des affaires et ne doivent pas figurer sur des documents communiqués à des tiers.

b) Calcul du nombre de voyages impactés par l'éventuelle mise en place de l'offre déclarée

Sur la base du nombre total de voyages réalisés sur l'OD Montauban - Cahors en 2015 et des éléments de comptages réalisés sur l'intégralité de l'offre régionale en mars 2015, il a été évalué pour l'axe un pourcentage de fréquentation jour par jour sur l'OD concernée permettant d'évaluer le nombre de voyages réalisés sur l'OD déclarée les vendredis, samedis et dimanches (cf. annexe 3).

	VENDREDI		SAMEDI		DIMANCHE	
	% f°/semaine	Nb voyages	% f°/semaine	Nb voyages	% f°/semaine	Nb voyages
Toulouse - Brive-la-Gaillarde						

Ces données sont couvertes par le secret des affaires et ne doivent pas figurer sur des documents communiqués à des tiers.

Dans un troisième temps et sur la base des mêmes éléments, il est estimé le nombre de voyages réalisés sur l'OD Montauban - Cahors, en fonction du positionnement horaire (concurrence directe +/- 1h par rapport offre déclaré ou reste de la journée).

		% fréquentation	Nb voyages		
Vendredi	Concurrence directe ⁶				
	Reste journée				
Samedi	Concurrence directe ⁷				
	Reste journée				
Dimanche	Concurrence directe				
	Reste journée				
TOTAL CONCURRENCE DIRECTE					
TOTAL RESTE JOURNEE					

Ces données sont couvertes par le secret des affaires et ne doivent pas figurer sur des documents communiqués à des tiers.

A partir de ces éléments chiffrés d'estimation du nombre de voyages impactés par la mise en place de l'offre déclarée par EUROLINES entre Montauban et Cahors, il est possible de mettre en place une méthodologie de calcul de pertes de recettes sur cette même OD, basée sur des hypothèses de report de voyageurs en fonction de leur typologies.

⁴ Source : Compte de Résultat (2014)

⁵ Les informations concernant le coût du panier moyen et les voyages sont reconstituées à partir de la distance kilométrique entre Montauban et Cahors (61,6 km)

⁶ Pour mémoire TER concernés n°871617, 871624 et 871628

⁷ Pour mémoire TER concernés n°871648, 871617, 871644 et 871632.

c) Calcul du caractère substantiel de l'atteinte à l'équilibre économique de la ligne

Trois scénarii de report de trafic sont développés ci-dessous pour estimer l'atteinte substantielle à l'équilibre économique de la ligne (cf. annexe 4).

Les deux premières sont conformes aux préconisations méthodologiques de l'ARAFER qui indiquent que « l'hypothèse prudente au vu de l'objectif de protection des services publics, 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 et que les 10 à 40% restants seront constitués de nouveaux voyageurs qui n'auraient pas voyagé sans l'apparition du nouveau service ou auraient voyagé par la route » :

Dans le cadre de l'**hypothèse haute** d'une perte de trafic équivalent à 90% des usagers utilisant l'offre en concurrence directe, le nombre de voyageurs se reportant sur le service librement organisé serait de voyages, soit une perte de recettes évalué à €, sur la base du panier moyen (€).

Dans le cadre de l'**hypothèse basse** d'une perte de trafic équivalent à 60%, le nombre de voyageurs se reportant sur le service librement organisé serait de voyages, soit une perte de recettes évalué à €, sur la base du panier moyen.

Dans le cadre d'une **hypothèse alternative**, et compte tenu des horaires, de la fréquence et de la périodicité des services proposés par EUROLINES, la Région propose un scénario de transfert différencié suivant la typologie des usagers – voir tableau ci-dessous - . Cette hypothèse prend en compte le fait que les occasionnels seront probablement particulièrement sensibles à l'attractivité des tarifs proposés par EUROLINES. La perte de recettes est estimée sur la base du panier moyen différencié selon les usagers, soit € pour les fréquents et € pour les occasionnels.

<i>Hypothèse de transfert différencié selon les usagers</i>	CONCURRENCE DIRECTE	RESTE JOURNEE
	Hypothèse de report en % de voyageurs	Hypothèse de report en % de voyageurs
Fréquents	<input type="text"/>	
Occasionnels		

Ces données sont couvertes par le secret des affaires et ne doivent pas figurer sur des documents communiqués à des tiers.

		Rappel % voyages/tarif-ication	Nb voyages/tarif-ication	Nb voyages selon hypothèse de report	Perte de recettes				
Concurrence directe	Fréquents	<input type="text"/>							
	Occasionnels								
Reste journée	Fréquents								
	Occasionnels								
TOTAL									

Ces données sont couvertes par le secret des affaires et ne doivent pas figurer sur des documents communiqués à des tiers.

d) Synthèse

Pour mémoire, le nombre de places offertes annuellement par EUROLINES sur cette liaison est de 31 200. Le tableau ci-dessous permet de synthétiser les effets de la perte de recettes sur différents périmètres.

SEMAINE	Perte nb voyages	Perte de recettes	% perte recettes/OD	% perte recettes /périmètre
Hypothèse Haute				
Hypothèse basse				
Hypothèse alternative				

Ces données sont couvertes par le secret des affaires et ne doivent pas figurer sur des documents communiqués à des tiers.

IV ELEMENTS COMPLEMENTAIRES

a) Risque de cumul

La ligne Montauban-Cahors ne fait pour l'instant pas l'objet de liaison effective dans le cadre de la loi du 6 août 2015 pour la Croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques. Il n'en reste pas moins que la société EUROLINES a déposé en avril 2016 de nombreuses demandes de liaisons. Afin d'éviter une trop forte concentration concurrentielle et une régulation, elle a choisi de déposer plusieurs déclarations afin de présenter sa stratégie de développement immédiatement.

Parmi ces liaisons intéressant la convention d'exploitation du transport public régional ferroviaire de voyageurs de la Région, figure notamment une déclaration de liaison (D2016-073) selon les mêmes critères en nombre de voyageurs (2 autocars – 100 places proposées) ayant pour O/D Toulouse et Montauban. Cette liaison se trouve sur le même axe que celui concernant la déclaration D2016-072, dont il est question ici. Le cumul de perte de recettes sur l'axe Toulouse – Brive la Gaillarde peut être évalué comme suit :

		Perte nb voyages	Perte de recettes	% perte recettes /Toulouse-Brive
Toulouse - Montauban	Hypothèse Haute			
	Hypothèse basse			
	Hypothèse alternative			
Montauban Cahors	Hypothèse Haute			
	Hypothèse basse			
	Hypothèse alternative			
TOTAL	Hypothèse Haute			
	Hypothèse basse			
	Hypothèse alternative			

Ces données sont couvertes par le secret des affaires et ne doivent pas figurer sur des documents communiqués à des tiers.

La loi précitée a libéralisé le transport régulier interurbain de voyageurs par autocar mais sa finalité n'était pas qu'il porte atteinte, par une concurrence accrue, aux services publics. Or, si cette liaison venait à être autorisée, un risque de cumul serait avéré, car d'autres opérateurs de transport pourraient s'y intéresser. Ces nouvelles liaisons, si elles ne sont pas complémentaires à l'offre TER, viendraient affecter le volume de recettes et amplifier la part de la contribution publique, au détriment de la desserte, des investissements réalisés, et de la politique régionale d'un développement et d'un aménagement équilibrés du territoire.

Se poserait également, en plus du risque aggravé d'atteinte à l'équilibre économique de la convention TER, le risque de rupture de l'égalité de traitement entre opérateurs.

Ainsi, afin d'éviter ce risque et celui d'une atteinte aux finances de la Collectivité, il y a tout lieu d'interdire l'exploitation de la liaison Montauban-Cahors.

b) Un secteur géographique qui a bénéficié de nombreux investissements depuis la régionalisation du transport ferroviaire régional

Pour pallier l'insuffisance des crédits consacrés à la maintenance et au renouvellement de l'infrastructure ferroviaire en Midi-Pyrénées par RFF (ancien SNCF Réseau), avant 2007, la Région a pris la décision de financer un programme exceptionnel de 400 M€ en faveur de la modernisation, du développement du réseau et de sa pérennisation. Adossé aux Contrat de Projets Etat-Région 2007-2013 et au Contrat de Plan Etat-Région 2015/2020, ce Plan Rail avait pour objectif la modernisation, le renouvellement et le développement du réseau régional sur lequel circulent essentiellement des Trains Express Régionaux (TER), réseau particulièrement vieillissant en Midi-Pyrénées à l'époque.

Par ailleurs, une modification des pratiques anciennes en matière d'entretien, de gestion, de techniques, de maintenance et de renouvellement de l'infrastructure était nécessaire. La méthode retenue consistait notamment à abandonner les techniques de remplacement partiel de constituants au profit de chantiers de renouvellement complet et massifié, dans la mesure du possible sous fermeture des voies aux circulations commerciales.

La Région a ainsi demandé à RFF ainsi qu'à la SNCF d'accélérer la modernisation (développement et renouvellement) du réseau ferré national où circulent majoritairement des TER Midi-Pyrénées, en adoptant les méthodes proposées par l'expertise du réseau régional.

A titre indicatif, sur l'axe Toulouse – Montauban – Cahors, le montant total des travaux liés au CPER 2015-2020 et au Grand Projet ferroviaire du Sud-Ouest est de 589,53 millions d'euros. Ce montant correspond aux travaux suivants : allongement des quais (Montauban, Castelnau d'Estretfonds), Installation permanente de contre-sens (Lalbenque-Caussade), aménagements ferroviaires Nord Toulouse.

V CONCLUSION

Il apparaît clairement que la société EUROLINES souhaite concurrencer les services TER organisés par la Région. D'une part en positionnant ses services sur des créneaux horaires similaires à ceux du service conventionné, avec une offre grandement dimensionnée (2 autocars, soit 100 places), et d'autre part, en ne proposant aucune coordination avec le service conventionné existant.

La Région souhaite maîtriser ses dépenses, dans un contexte global économique particulièrement défavorable aux Collectivités, et ne souhaite pas augmenter sa contribution d'exploitation pour compenser un déficit causé par l'ouverture d'une ligne Montauban-Cahors par la société EUROLINES.

Or, dans le cas où la liaison projetée par EUROLINES venait à être autorisée, la SNCF sollicitera une augmentation de la contribution d'exploitation afin de compenser la perte de recettes.

Dans le cas de l'hypothèse « haute » établie en partie III, la contribution supplémentaire pour l'exploitation de la ligne Toulouse-Albi représenterait une augmentation de 5 043 €.

Dans le cas de l'hypothèse « basse » établie en partie III, la contribution supplémentaire pour l'exploitation de la ligne Toulouse-Albi représenterait une augmentation de 3 366 €.

Dans le cas de l'hypothèse « alternative » établie en partie III, la contribution supplémentaire pour l'exploitation de la ligne Toulouse-Albi représenterait une augmentation de 9 535 €.

L'atteinte substantielle portée à l'équilibre économique du contrat a été établie ce qui justifie la demande, portée par la Région Languedoc Roussillon Midi Pyrénées, d'une décision d'interdiction.