

OBJET	CONSULTATION RELATIVE A L'ACTUALISATION DE LA METHODE D'EVALUATION DU RISQUE D'ATTEINTE A L'EQUILIBRE ECONOMIQUE D'UN SERVICE DE TRANSPORT PUBLIC CONVENTIONNE PAR UN SERVICE LIBREMENT ORGANISE
DATE	28 AVRIL 2017

## 1) Contexte : les premiers résultats du régulateur sur les enquêtes relatives aux pratiques de mobilité

L'ARAFER lance une consultation publique sur la mise à jour des critères d'appréciation d'atteinte à l'équilibre économique des contrats de services publics dans le cadre des déclarations des services librement organisés. **Le régulateur souhaite mettre à jour les hypothèses économiques préalables aux dossiers des saisines des Régions** actuellement basés sur :

- l'hypothèse d'un taux de remplissage des services librement organisés de 100%,
- l'hypothèse d'un taux de report depuis le mode ferroviaire de 60% et 90% (sur la base d'un taux d'induction de 10% à 40%, et d'un taux de report nul depuis le mode routier).

Pour s'y faire, le régulateur se base sur l'enquête sur les pratiques de mobilité et d'observation du marché effectué dans le cadre de l'Observatoire des transports du régulateur à l'automne 2016. Cette enquête démontrait ainsi que, pour les liaisons de 100km à 150km :

- le taux d'induction est de 15,9% (avec un intervalle de confiance entre 11 ;4% et 20,4%),
- le taux de report depuis le trafic routier est de 57% (avec un intervalle de confiance entre 50,9% et 63%).

De fait, **l'hypothèse d'un taux de report depuis le mode ferroviaire serait calculée sur la base des bornes de valeurs, dans une fourchette entre 16,6% et 37,7%**. Le régulateur propose à ce titre ne retenir que la borne maximale à 37,5%.

Cette enquête ne permet toutefois pas de statuer sur le **taux d'occupation à retenir** pour l'analyse des saisines. L'étude du régulateur démontre que le taux d'occupation moyen des services librement organisés est inférieur à 50%, et, sur les liaisons de moins de 100km, inférieur à un voyageur. Pour autant, le marché n'étant aujourd'hui pas mature, notamment sur les liaisons de courte distance faiblement commercialisées, aucune mise à jour de l'hypothèse maximaliste d'un taux de remplissage à 100% n'est avancée.

## 2) Observations de Régions de France

### a) Orientations de l'ARAFER sur les taux d'induction et de report modal pour les liaisons de moins de 100km

Concernant les **hypothèses de taux d'induction et de report modal du ferroviaire vers la route**, il est nécessaire de souligner la pertinence de l'analyse du régulateur, basée sur une enquête de mobilité (question 1). Néanmoins, il semblerait utile de confronter les résultats de cette étude à une enquête effectuée par l'ADEME (question 2), dans le cadre de l'étude d'impact de la mesure 30b de la Conférence environnementale (non publiée à ce jour) :

- le taux d'induction mesuré par l'ADEME n'est que 10% (contre 17% selon l'ARAFER sur l'ensemble des liaisons librement organisées),
- le taux de report depuis le trafic routier n'est que de 40% (contre 44% selon l'ARAFER sur l'ensemble des liaisons librement organisées),

Ces données, notamment concernant le taux de report, semblent non seulement se situer en deçà des hypothèses maximalistes proposées par le régulateur, mais également en dehors de la marge d'erreur calculée dans l'enquête du régulateur. Néanmoins, ce constat reste à nuancer au regard de l'absence de maturité du marché et la faible robustesse des données disponibles (question 3).

Enfin, l'introduction dans le projet de lignes directrices d'une **distinction entre les cas de concurrence ferroviaire/routière et routier/routier**, dans le prolongement de certains avis déjà rendu par l'Autorité, apparaît positive (question 5). Des interrogations portent toutefois sur l'appréciation d'une situation de cumul de plusieurs services librement organisés, le cas d'une concurrence routière/routière n'étant pas spécifiée au point 5.2.6 du projet de lignes directrices, alors même que l'avis précité par la consultation (n°2016-098) introduit une notion de plafond d'usagers des services conventionnés (§19).

### b) Orientations de l'ARAFER sur les taux de remplissage

Concernant l'**hypothèse du taux de remplissage des autocars**, en l'absence d'information sur la maturité du marché et la commercialisation de l'ensemble des liaisons de 100km par les trois opérateurs sur le marché, il semblerait préférable de maintenir une hypothèse maximaliste (question 4). Celle-ci correspondrait à une phase mature du marché où un opérateur effectuerait une commercialisation « agressive » de ces liaisons.

Les études régionales sur les comportements des clients du TER amènent également à une relative prudence. En Région Pays de la Loire, une enquête auprès des usagers du TER démontre que 13% des clients du train seraient prêts à effectuer le même trajet en autocar librement organisé sur certaines liaisons.

### c) Observations complémentaires

Enfin, il est nécessaire de souligner que la consultation proposée ne vise pas à clarifier la **définition du périmètre d'analyse des saisines des Régions**, et notamment de la distinction extensive effectuée à l'article L3111-8 du code des transports entre la *ligne* et la *liaison*.

Celle-ci amène le régulateur à considérer l'étude d'une ligne conventionnée, sur des périmètres pouvant être bien plus larges que la liaison déclarée pour un service librement organisé. Pourtant, dans le cadre des travaux de

l'Observatoire des transports du régulateur, la définition de la ligne est plus restrictive, en différenciant pour chaque A/D une ligne distincte.

Il est nécessaire de souligner que plusieurs dispositions réglementaires du décret n°85-891 modifié du 16 août 1985 tendent vers **une non distinction entre la notion de ligne et de liaison**. L'article 31-1 du Décret définit clairement la notion de « *liaison similaire à une liaison d'une autorité organisatrice* ». L'article 31-12 du Décret précise également que la constitution du dossier de saisine vise clairement la notion de « *liaison concernée* ». Enfin, l'article 31-16 dudit Décret précise que la demande d'interdiction ou de limitation concerne : « *le périmètre des services publics à l'équilibre économique desquels les services routiers librement organisés assurant les liaisons mentionnées au 1° sont réputés porter une atteinte substantielle* ».

Enfin, il convient de rappeler que, dans le cadre des conventions d'exploitation du TER, le découpage des « comptes de lignes », issu du socle d'indicateurs de la transparence financière, est purement conventionnel entre les parties et traduit, dans une très large mesure, une approche « production » et non une approche fonctionnelle (c'est-à-dire des lignes qui auraient chacune une existence fonctionnelle autonome).