

Synthèse de la consultation publique

Projet d'actualisation de la méthode d'évaluation du risque d'atteinte à l'équilibre économique d'un service de transport public conventionné par un service librement organisé (liaisons de moins de 100 km)

L'Autorité a reçu deux contributions provenant de la FNTV et de Régions de France dans le cadre de la consultation publique qui s'est déroulée du 7 au 28 avril 2017.

Le présent document synthétise les réponses reçues et fait état de la manière dont ces commentaires ont été pris en compte dans la décision n° 2017-045 du 24 mai 2017 relative à la déclaration des services routiers sur les liaisons régulières interurbaines par autocar inférieures ou égales à 100 kilomètres et à l'instruction des demandes d'interdiction ou de limitation formées par les autorités organisatrices de transport.

Sommaire

1. SUR L'EXPLOITATION DE L'ENQUETE SUR LES PRATIQUES DE MOBILITE	2
2. SUR LA METHODE D'ANALYSE.....	2
3. SUR LES EVOLUTIONS PROPOSEES SUR LES HYPOTHESES.....	2
4. SUR LE TAUX DE REMPLISSAGE.....	4
5. SUR LA CONCURRENCE INTRAMODALE.....	4
6. SUR LES AUTRES POINTS SOULEVES.....	4

1. SUR L'EXPLOITATION DE L'ENQUETE SUR LES PRATIQUES DE MOBILITE

Le principe d'exploitation des résultats issus de l'enquête sur les pratiques de mobilité n'a pas soulevé de remarques particulières, Régions de France soulignant la pertinence de l'analyse de l'Autorité et la FNTV n'ayant pas d'observation en l'absence d'autres données.

2. SUR LA METHODE D'ANALYSE

2.1. Résumé des contributions

De manière générale, la méthode d'analyse n'appelle pas de remarques particulières des répondants.

La FNTV a toutefois souligné l'importance de l'élément introduit au point 100 du projet de lignes directrices, à savoir le fait que « *[l]e cas échéant, l'analyse décrite dans cette partie sera adaptée au cas d'espèce, notamment dans l'hypothèse où le contrat de service public ne prévoirait pas de concours publics* ».

Elle a ainsi indiqué que l'équilibre économique d'un contrat de service public ne pouvait être mesuré en fonction du seul ratio recettes commerciales/subventions publiques.

Elle a enfin cité le cas des délégations de service public, dont le propre est de faire supporter l'essentiel de l'aléa économique par l'opérateur. Dès lors, une perte de recettes qui pourrait sembler minime au regard du montant de la subvention de la collectivité locale serait, selon elle, de nature à bouleverser l'équilibre financier du contrat du point de vue de l'opérateur et donc de remettre en cause l'équilibre économique du contrat de service public au sens du code des transports.

2.2. Prise en compte des commentaires par l'Autorité

L'Autorité rappelle que le complément apporté au point 100 des lignes directrices vise à tirer les conclusions des avis, précédemment rendus, relatifs à la desserte de l'aéroport de Beauvais depuis Paris, la ligne conventionnée afférente étant exploitée dans le cadre d'un contrat de service public sans concours publics. S'agissant plus généralement des lignes conventionnées exploitées dans le cadre d'une délégation de service public, l'Autorité n'envisage pas de déroger par principe à la double comparaison des pertes potentielles de recettes commerciales aux recettes totales et aux concours publics, sauf si les circonstances de l'espèce le justifient (possibilité effectivement prévue par ledit complément). A cet égard, il est rappelé que le point 74 du projet de lignes directrices, non modifié par rapport aux lignes directrices actuelles, précise que l'Autorité considère qu'elle doit évaluer l'impact financier d'un nouveau service quelle que soit la partie qui porte à court terme le risque lié à la baisse de recettes commerciales.

3. SUR LES EVOLUTIONS PROPOSEES SUR LES HYPOTHESES

3.1. Résumé des contributions

Les deux répondants ont commenté les évolutions proposées sur les hypothèses. Ils ont tous les deux indiqué que l'évolution basée sur l'enquête sur les pratiques de mobilité menée par l'Autorité leur semblait pertinente.

Toutefois, Régions de France s'est interrogé sur les écarts entre les résultats de cette enquête et ceux de l'étude « Evaluation de l'impact environnemental du développement du transport par autocar » conduite par l'ADEME en 2016 et publiée fin mars 2017, s'agissant du taux d'induction et du taux de report depuis le mode routier¹. En particulier, Régions de France note que l'estimation du taux de report depuis le mode routier par l'ADEME se situe en dehors de l'intervalle de confiance à 95 % calculé par l'Autorité à partir des données de l'enquête sur les pratiques de mobilité.

La FNTV note que les lignes directrices actuellement en vigueur prévoyaient au point 88 que le report ne pouvait, « *en tout état de cause et sauf exception dépasser 60 à 90 % de la capacité offerte par cet autocar* » et que cette possibilité d'exception à la valeur plafond n'est plus prévu dans le projet soumis à consultation. Elle indique qu'il serait souhaitable de maintenir cette possibilité, afin de prendre en compte les éventuelles spécificités d'une ligne ou d'un service projeté.

3.2. Prise en compte des commentaires par l'Autorité

Sans remettre en cause le bienfondé des propositions de l'Autorité, la différence de résultat avec l'ADEME, soulevée par Régions de France, trouve plusieurs facteurs d'explication.

Tout d'abord, s'agissant du taux d'induction, l'étude de l'ADEME tire ses conclusions d'une enquête auprès d'utilisateurs des services librement organisés (SLO), menée pendant une période restreinte allant de fin avril à fin mai 2016, qui a été marquée par des mouvements sociaux de grande ampleur à la SNCF. Comme indiqué par voie de presse par les opérateurs de SLO, ces mouvements sociaux ont conduit à une hausse de la fréquentation de ces services, en raison d'un report important depuis les services ferroviaires. Par construction, et toutes choses égales par ailleurs, une hausse du taux de report depuis le mode ferroviaire a pour conséquence directe une baisse du taux d'induction, la somme des taux de report depuis les différents modes et du taux d'induction étant égale à 1.

Sur les taux de report depuis le train ou la route, l'Autorité rappelle que les résultats de l'enquête qu'elle a menée permettent de réaliser des estimations de ces taux sur un sous-échantillon de trajets transversaux inférieurs à 150 km, dont la typologie est la plus proche de celle des liaisons afférentes aux saisines examinées par l'Autorité². Les résultats de l'enquête de l'ADEME sont présentés à l'échelle du territoire national, sans distinction spatiale ou par distance des liaisons. L'application des résultats globaux de l'enquête de l'ADEME serait donc moins pertinente pour l'analyse des saisines soumises à l'Autorité.

Par ailleurs, de manière générale, les résultats de l'enquête menée par l'Autorité ont été redressés en fonction de la fréquentation des SLO par type de liaison (radiale/transversale) et par catégorie de distance, sur la base des données recueillies trimestriellement par l'Autorité auprès des opérateurs de SLO. De plus, les trajets réalisés par les enquêtés présentaient une bonne diversité sur le territoire national. A cet égard, l'ADEME a choisi, en fonction des objectifs impartis à son étude, ainsi que pour des raisons de faisabilité, de ne retenir comme lieu d'enquête que huit grandes villes, toutes desservies par une offre conséquente et efficace de transport de longue distance (en particulier TGV), ce qui a vraisemblablement eu pour conséquence un taux de report depuis la route plus faible.

S'agissant de la possibilité de s'affranchir du plafond de report, évoquée par la FNTV, elle avait été prévue pour les cas où l'hypothèse d'un trafic induit par la création du service librement organisé était peu plausible. En pratique, cela n'a concerné que des cas où il existait un service conventionné routier effectuant déjà la liaison, dans des conditions semblables à celles du service déclaré, soit dans les cas de stricte concurrence intramodale (route/route, par exemple desserte Paris – Aéroport de Beauvais), soit dans les cas de concurrence mixte (route/route et fer/route, par exemple desserte Brest – Quimper)³. L'Autorité a donc décidé de préciser le traitement des cas de concurrence mixte, pour lesquels le plafond sera également déterminé au cas d'espèce, en fonction des caractéristiques des

¹ Taux d'induction : 10 % selon l'ADEME, 17 % selon l'Autorité

Taux de report depuis le mode routier : 40 % selon l'ADEME, 44 % selon l'Autorité

² Sauf exceptions de type navette vers un aéroport ou liaisons concernant l'Ile-de-France

³ Voir à ce titre les avis n° 2016-098 et n° 2016-099

différents services (SLO et conventionnés). Par ailleurs, la possibilité de déroger à ce plafond pour les cas de concurrence intermodale, lorsque les circonstances du cas d'espèce le justifient, sera également maintenue par prudence, même si aucun cas ne s'est présenté jusqu'à présent.

4. SUR LE TAUX DE REMPLISSAGE

4.1. Résumé des contributions

La FNTV et Régions de France partagent la proposition de l'Autorité de maintenir l'hypothèse d'un taux de remplissage des autocars effectuant des SLO de 100 %.

4.2. Prise en compte des commentaires par l'Autorité

Sans objet

5. SUR LA CONCURRENCE INTRAMODALE

5.1. Résumé des contributions

La FNTV a souligné l'importance de ne retenir a priori aucun plafond de report dans les cas de concurrence intramodale, les données recueillies à l'échelle nationale sur une concurrence essentiellement intermodale ne pouvant servir de référence. Elle partage ainsi la démarche proposée par l'Autorité sur ce point.

5.2. Prise en compte des commentaires par l'Autorité

Sans objet

6. SUR LES AUTRES POINTS SOULEVES

6.1. Résumé des contributions

Régions de France a évoqué dans sa contribution la question du périmètre retenu dans l'analyse. Elle a ainsi indiqué que la consultation proposée ne permettait pas de clarifier la définition du périmètre d'analyse des saisines des AOT régionales et conteste la distinction faite par l'Autorité entre ligne et liaison.

6.2. Prise en compte des commentaires par l'Autorité

L'Autorité considère que les éléments déjà présentés dans les lignes directrices en vigueur (3.3.2 Précisions sur le périmètre d'analyse) sont suffisamment explicites et précis et ne nécessitent donc pas de clarification supplémentaire.

Par ailleurs, l'Autorité rappelle une nouvelle fois que les notions de liaison et de ligne ne sauraient se confondre, tant du point de vue du code des transports (emploi distinct et univoque des deux termes à l'article L. 3111-18) que de la décision n° 2016-052 relative à la collecte de données ferroviaires (cf. point 16 et notes de bas de page n^{os} 3 et 4). Une décision du Conseil d'Etat est attendue pour trancher définitivement ce point de divergence avec les AOT.