

VERSION PUBLIQUE DU DOCUMENT

SAISINE - LIAISON PAR AUTOCAR ≤ 100 KM

Identification de l'entité effectuant la saisine et de la personne référente	
Entité saisissante	Région Alsace Champagne-Ardenne Lorraine
Nom de la personne référente pour les échanges avec les services de l'Autorité	Marie VAUTRAVERS-VERDIER, chargée de missions à la Direction des Transports et Mobilité
Numéro de téléphone	03.88.15.67.25
Adresse email	marie.vautravers-verdier@region-alsace.eu

Projet de décision de l'autorité organisatrice de transport	
Liaison concernée	Colmar - Mulhouse
Identification de la ou des déclarations correspondantes (en indiquant leur numéro de publication sur le site internet de l'Autorité)	Déclaration n°D2016-007 déposée par EUROLINES le 28 janvier 2016.
Justification de l'intérêt à agir : <ul style="list-style-type: none"> <li>- 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 modifié<sup>1</sup>,</li> <li>- soit la liaison déclarée doit être une liaison similaire à une liaison de l'AOT, selon la définition du point 14° du même article<sup>2</sup></li> </ul>	La Région Alsace Champagne-Ardenne Lorraine, en tant qu'AOT conformément à l'article L2121-3 du code des transports, assurant un service public régulier de transport sur cette liaison, sans correspondance.
Projet d'interdiction ou de limitation	Projet de limitation
Périmètre retenu pour l'analyse	liaison Colmar - Mulhouse
Contrat de service public concerné	Convention d'exploitation TER Alsace 2010-2018

<sup>1</sup> « 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

<sup>2</sup> « 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 <sup>1</sup>	
Données de trafic sur l'origine - destination concernée, détaillées par groupe tarifaire si cette information est disponible	Annexe 2
Données de trafic sur le périmètre retenu par l'AOT pour apprécier l'atteinte portée aux services qu'elle organise	Annexe 2
Ressources générées sur l'origine - destination concernée, détaillées par groupe tarifaire si cette information est disponible	Annexe 4
Revenus sur le périmètre retenu par l'AOT pour apprécier l'atteinte portée aux services qu'elle organise	Annexe 4
Données de comptage de la liaison concernée	Annexe 1A
Répartition horaire du trafic de la liaison concernée	Annexe 1A
Contribution publique relative au périmètre retenu par l'AOT pour apprécier l'atteinte portée aux services qu'elle organise	Estimée pour l'OD sur la base du compte de ligne. Cf annexe 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	Non disponibles pour l'OD. Etablies pour la ligne sur la base des comptes de ligne. Cf. Annexe 5

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	Cf. Annexe 4

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	Sans objet
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

<sup>1</sup> 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.

## **Evaluation motivée de l'atteinte substantielle portée au service conventionné TER ALSACE par la commercialisation par la société EUROLINES d'une liaison routière librement organisée entre COLMAR et MULHOUSE.**

La présente note, figurant au dossier de saisine déposé par la Région Alsace - Champagne-Ardenne - Lorraine auprès de l'ARAFER en vue de la limitation des services routiers librement organisés par la société EUROLINES sur la liaison COLMAR - MULHOUSE, a pour objet de démontrer l'existence d'une atteinte substantielle portée à la liaison ferroviaire Colmar – Mulhouse assurée par TER Alsace.

Cette saisine s'inscrit dans le cadre des 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 EUROLINES**

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, EUROLINES a fait savoir son intention de commercialiser de tels services sur la liaison COLMAR - MULHOUSE par la déclaration n° D 2016-007 publiée le 28 janvier 2016 sur le site de l'ARAFER, conformément aux dispositions précitées de l'article L.3118-18 du Code des transports.

Ainsi, EUROLINES se propose de commercialiser la liaison directe Colmar - Mulhouse via un itinéraire routier de 42,2 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 Alsace - Champagne-Ardenne - Lorraine est en charge de l'organisation du service public de transport de voyageurs TER Alsace, assurant, sans correspondance, la liaison ferroviaire Colmar-Mulhouse de 41 kilomètres, par le biais de la ligne Strasbourg - Mulhouse.

L'exploitation commerciale de ces lignes 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 Alsace conclue entre la Région Alsace et la SNCF pour la période 2010-2018.

Au vu de ces éléments, il ne fait aucun doute que la Région Alsace - Champagne-Ardenne - Lorraine organise, au cas présent, un service conventionné de transport régulier de voyageurs par l'intermédiaire de la ligne Strasbourg - Mulhouse, réalisant, sans correspondance, la liaison Colmar - Mulhouse.

## **2. Analyse de la substituabilité**

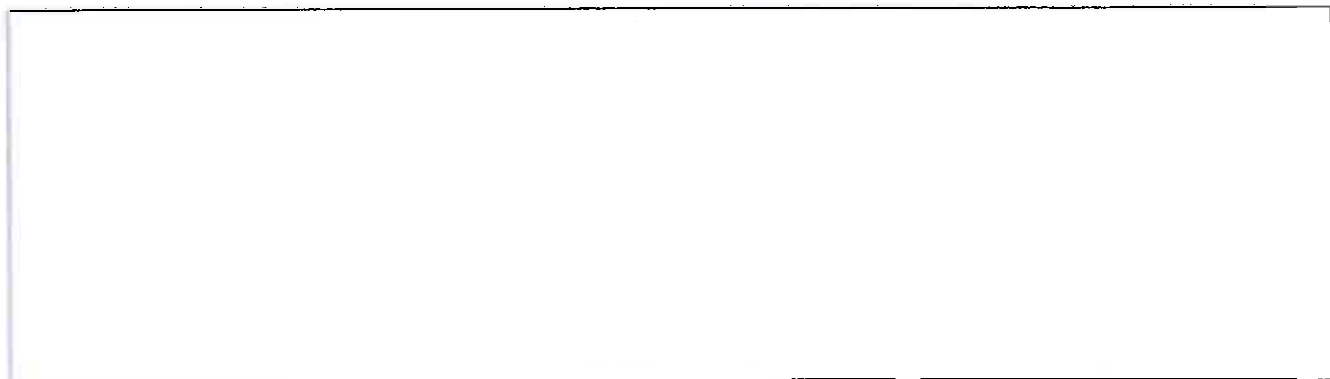
**La démonstration proposée distinguera, à des fins de pertinence et d'opportunité, le service proposé de Colmar vers Mulhouse sur les horaires de pointe du matin, et le service proposé en heures du soir, hors pointe, de Mulhouse vers Colmar.**

**=> Offre autocar du matin : départ Colmar à 8h15, arrivée Mulhouse à 9h00**

Le service par autocar proposé par EUROLINES présente une continuité horaire à Colmar avec le car EUROLINES au départ de Strasbourg à 7h00 avec une arrivée à Colmar à 8h15 qui a fait l'objet d'une saisine de l'ARAFER par la Région Alsace Champagne - Ardenne Lorraine en date du 3 février 2016.

Ce service est jugé concurrentiel dans la mesure où il est effectué dans le même créneau horaire que le service TER ALSACE, créneau de pointe du matin particulièrement sensible car concentrant la majorité des déplacements :

Le créneau horaire proposé à la vente (départ à 8h15 – arrivée à 09h00) se situe en pointe et en flanc de pointe du matin qui concentre la majorité des déplacements :



Source : données comptages BVA mars 2015 axe TER 200 Strasbourg-Bâle

- Dans ce contexte, en semaine, nous jugeons que les trains TER n° 96 209 et 96 211 effectuant la liaison Colmar vers Mulhouse durant le même créneau horaire, et qui permettent une arrivée à Mulhouse à un horaire proche de celui proposé par l'autocariste, sont directement concurrencés par le service librement organisé.

D'après les comptages effectués en mars 2015<sup>1</sup>, près de 80% des voyageurs du TER n° 96209 entre Colmar et Mulhouse descendent à Mulhouse (moyenne hebdomadaire du lundi au vendredi). Pour le TER n° 96211, cette moyenne s'élève à environ 60%.

SEMAINE	Car EUROLINES	TER n° 96209	TER n° 96211
COLMAR	08 h 15	08 h 24	08 h 53
MULHOUSE	09 h 00	08 h 44	09 h 14

Nous ferons le choix de ne pas retenir, le train TER n° 96211, considérant comme élément concurrentiel dans ce créneau horaire de pointe du matin, en semaine, l'heure d'arrivée et non l'heure de départ.

- Le samedi et dimanche, nous retiendrons les trains situés strictement dans le même créneau horaire que le car EUROLINES.

SAMEDI	Car EUROLINES	TER n° 832303
COLMAR	08 h 15	08 h 28
MULHOUSE	09 h 00	08 h 55

DIMANCHE & FETES	Car EUROLINES	TER n° 832303
COLMAR	08 h 15	08 h 28
MULHOUSE	09 h 00	08 h 55

Le temps de parcours, plus long, n'est pas jugé discriminant pour tous les types de clientèle, et particulièrement pour la clientèle occasionnelle, non captive et plus volatile, qui pourra s'adapter.

La démonstration économique à suivre s'emploiera à isoler cette clientèle.

**=> Offre autocar du soir : départ Mulhouse à 21h30, arrivée Colmar à 22h15**

- En semaine, nous jugeons que le train TER n° 96 152 la liaison Mulhouse vers Colmar durant le même créneau horaire que le car EUROLINES est directement concurrencé par le service librement organisé.

SEMAINE	TER n° 96209	Car EUROLINES
MULHOUSE	21 h 16	21 h 30
COLMAR	21 h 35	22 h 15

- Le service par autocar proposé par EUROLINES est jugé concurrentiel avec le train TER 200 du dimanche soir qui effectue Mulhouse-Colmar avec un départ à 21h46 pour une arrivée à 22h05, soit dans le même créneau horaire. C'est, par ailleurs, un service utilisé quasi exclusivement par une clientèle occasionnelle, non captive du mode ferroviaire.

DIMANCHE & FETES	TER n° 96250	Car EUROLINES
MULHOUSE	21 h 46	21 h 30
COLMAR	22 h 05	22 h 15

<sup>1</sup> Comptages annuels de l'ensemble des trains du TER Alsace effectués à la demande de la Région Alsace par l'organisme indépendant BVA.

- Concernant les retours effectués de Mulhouse vers Colmar le samedi soir, l'Autorité Organisatrice, dans un souci de respect de la volonté de libéralisation du transport par autocar, et conformément aux critères de recevabilité fixés par l'ARAFER, considère qu'il y a plutôt complémentarité que substituabilité sur le créneau horaire, non desservi par des TER.

Il demeure néanmoins certain que l'offre car entraînera un report de clientèle des trains encadrants pour lesquels ils constituent une alternative.

<b>SAMEDI</b>	<b>TER n° 96204</b>	<b>Car EUROLINES</b>	<b>TER n° 832330</b>
MULHOUSE	20 h 16	21 h 30	23 h 16
COLMAR	20 h 36	22 h 15	23 h 43

### **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'Autorité 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.

Le transporteur EUROLINES prévoit, pour la liaison Colmar-Mulhouse, la mise en place de deux cars de 50 places, soit une offre de 100 places.

Ce sont donc 60 à 90 voyageurs qui se reporteraient du TER vers le service car proposé par EUROLINES.

#### **Données utilisées pour la démonstration :**

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

- du socle des indicateurs 2014 (Vk par OD) ; **DONNEES CONFIDENTIELLES**
- des comptes de ligne par segments 2014 ; **DONNEES CONFIDENTIELLES**
- des éléments du FC12K pour la ligne TER 200 en 2014 figurant dans le tableau de bord mensuel de la SNCF en novembre 2015 ; **DONNEES CONFIDENTIELLES**
- des derniers comptages effectués par BVA pour le compte de la Région Alsace en mars 2015, train par train. **DONNEES CONFIDENTIELLES**

### 3.1. Offre autocar du matin : départ Colmar à 8h15, arrivée Mulhouse à 9h00

#### - Comptages des trains directement concurrencés par le service de car EUROLINES :

SEMAINE	TER n° 96209
COLMAR	08 h 24
MULHOUSE	08 h 44
Nb de personnes effectuant l'OD	

SAMEDI	TER n° 832303
COLMAR	08 h 28
MULHOUSE	08 h 55
Nb de personnes effectuant l'OD	

DIMANCHE & FETES	TER n° 832303
COLMAR	08 h 28
MULHOUSE	08 h 55
Nb de personnes effectuant l'OD	

L'étude a été réalisée sur la moyenne journalière des descentes en gare de destination du lundi au vendredi, ainsi que le samedi et le dimanche.

Les comptages effectués dans les trains (Cf. annexe 1.A) 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 d'un arrêt intermédiaire marqué en gare de Sélestat.

Il a donc été fait application d'un ratio afin de tenir compte des voyageurs montés dans le train aux arrêts intermédiaires. Le ratio est calculé pour chaque train (Cf. annexe 1.B) sur la base du calcul suivant : nombre de voyageurs montés à COLMAR multiplié par le nombre de voyageurs descendus à MULHOUSE, le tout divisé par le nombre de voyageurs occupant le train à l'arrivée à MULHOUSE. La cohérence de cette méthode est vérifiée.

#### - Nombre de voyageurs occasionnels effectuant l'OD pour lesquels une désaffectation est du train vers le car est certaine

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

Il n'est pas possible, en semaine, d'estimer le nombre d'abonnés qui pourraient se reporter vers le car ; nous avons estimé ce nombre marginal.

SEMAINE	Taux retenu	TER n° 96209
COLMAR		08 h 24
MULHOUSE		08 h 44
Nb d'occasionnels effectuant l'OD	25%	



<b>SAMEDI</b>	<b>Taux retenu</b>	<b>TER n° 832303</b>
COLMAR		08 h 28
MULHOUSE		08 h 55
<b>Nb d'occasionnels effectuant l'OD</b>	<b>80%</b>	

<b>DIMANCHE &amp; FETES</b>	<b>Taux retenu</b>	<b>TER n° 832303</b>
COLMAR		08 h 28
MULHOUSE		08 h 55
<b>Nb d'occasionnels effectuant l'OD</b>	<b>100%</b>	

**- Estimation du montant de recettes annuel perdu**

Cette estimation est effectuée sur la base du prix moyen au voyageur – kilomètre occasionnel (Cf. annexe 3)

**Hypothèses retenues**

1. 75% des voyageurs concernés du TER se reportent vers le car ;
2. 60 % des occupants du car proviennent du TER (hypothèse ARAFER) soit, ici, 60 personnes potentielles pour une offre car de 100 places ;
3. 90% des occupants du car proviennent du TER (hypothèse ARAFER), soit ici 90 personnes potentielles pour une offre car de 100 places.

	Nb de voyageurs du train semaine, samedi, dimanche				Voyageurs qui se reportent vers le car
Hypothèse 1				→	
Hypothèse 2				→	
Hypothèse 3				→	

Estimation de la perte de recettes annuelles (calculée sur la base du prix moyen au voyageur par kilomètre<sup>2</sup>) (cf. annexe 4) :

	SEMAINE	SAMEDI	DIMANCHE	TOTAL annuel en €	% par rapport aux recettes de l'OD
Hyp 1					
Hyp 2					
Hyp 3					

**3.2 Offre autocar du soir : départ Mulhouse à 21h30, arrivée Colmar à 22h15**

**- Comptages du train directement concurrencé par le service de car EUROLINES et estimation du nombre de voyageurs occasionnels concernés :**



SEMAINE	Taux retenu	TER n° 96152
MULHOUSE		21 h 16
COLMAR		21 h 35
Nb d'occasionnels effectuant l'OD	100 %	

DIMANCHE & FETES	TER n° 96250
MULHOUSE	21 h 46
COLMAR	22 h 05
Nb de personnes effectuant l'OD	
Nb d'occasionnels effectuant l'OD	

Le nombre de voyageurs est estimé sur la base du même ratio que précédemment, corrigé. Le nombre d'occasionnels est estimé à 60%.

- Estimation du report de voyageurs vers le car

	Nb de voyageurs du train semaine, dimanche	Voyageurs qui se reportent vers le car
Hypothèse 1		→
Hypothèse 2		→
Hypothèse 3		→

- Estimation du montant de recettes annuel perdu

	SEMAINE	DIMANCHE	TOTAL annuel en €	% par rapport aux recettes de l'OD
Hyp 1				
Hyp 2				
Hyp 3				

**Impact sur la contribution rapportée à la ligne TER 200 (Cf. annexe 5)**

	TOTAL annuel de perte de recettes dans les 2 sens en €
Hypothèse 1	
Hypothèse 2	
Hypothèse 3	

Les comptes de lignes pour l'année 2014 permettent de déterminer qu'il faudrait augmenter la contribution de la ligne TER 200 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 contribution à hauteur nominale de la perte de recettes enregistrée.

Au niveau de l'OD, l'estimation de la contribution (calculée sur la base des V<sub>k</sub> totaux de l'OD rapportée au prorata du poids de l'OD sur la ligne) fait apparaître un montant de l'ordre de ( de la contribution du TER 200<sup>3</sup>). Les hypothèses de recettes se traduisant par une augmentation de la contribution de l'OD de ou de selon l'hypothèse retenue.

Si le compte de ligne fait apparaître une contribution négative pour cet axe, cela s'explique par la politique volontariste de la Région Alsace menée depuis 1997 qui a contribué à faire du TER 200 l'épine dorsale du TER Alsace, laquelle, par un taux de recouvrement R/C positif, permet de contribuer au « financement » des lignes radiales qui s'y rabattent tout en maîtrisant la contribution publique globale.

En tout état de cause, la contribution de la Région Alsace s'appréciera à la valeur nominale de la perte.

#### **4. Appréciation du caractère substantiel de l'atteinte à l'équilibre économique du service conventionné**

	% de pertes sur l'OD Colmar-Mulhouse	% de pertes sur l'OD Mulhouse-Colmar	% total de perte sur l'OD suite à la mise en œuvre de l'A/R EUROLINES
Hyp 1			
Hyp 2			
Hyp 3			

La création de la ligne routière concurrente mise en œuvre pour Eurolines impacte fortement l'équilibre de l'OD, particulièrement dans le sens Mulhouse - Colmar.

Pour information complémentaire, les éléments ci-dessus ne prennent pas en compte les investissements massifs de la Région pour contribuer à faire de la ligne TER 200 l'axe majeur du TER Alsace, parmi lesquels :

- création d'évitements entre COLMAR et Sélestat : 43 M€ pour la part régionale ;
- matériel roulant spécifique apte à 200 km/h : 75 M€ pour la mise à 200, modernisation du matériel, et programme industriel de maintenance ;
- programme d'aménagement des gares : hors investissements partagés avec le TGV, la Région investit 5 M€ pour un futur parking en ouvrage en gare de MULHOUSE pour favoriser l'accessibilité en voitures, particulièrement des publics occasionnels, cœur de cible des nouveaux aménagements.

\*\*\*

<sup>3</sup> Le TER 200 représente 20% du total des charges TER Alsace, 22% des charges de péages du TER Alsace, 21 % des charges du matériel TER Alsace.

Au vu des éléments présentés ci-dessus, l'atteinte portée au service conventionné est considérée, de façon globale, comme substantielle en termes de trafic et de recettes.

Cependant, l'analyse permet de démontrer que l'impact de la mise en service de la liaison librement organisée par EUROLINES, diffère selon l'horaire considéré.

En conséquence, la Région Alsace – Champagne-Ardenne – Lorraine, en tant qu'AOT, demande la limitation de la desserte EUROLINES aux seuls retours du samedi soir, dans le sens Mulhouse – Colmar, qui n'impactent pas l'équilibre économique de la liaison.

La Région, demande, en conséquence, l'interdiction de la commercialisation du car EUROLINES effectuant le trajet Colmar-Mulhouse durant le créneau 08h15 – 09h00, et cela pour tous les jours de la semaine, ainsi que l'interdiction de la commercialisation du car EUROLINES effectuant le trajet Mulhouse-Colmar durant le créneau 21h30 – 22h15 du lundi au vendredi et le dimanche, au regard de la perte de recettes générées pour le TER Alsace dans ce sens de circulation en heure de pointe du matin, et de la hausse de contribution publique induite pour l'axe TER 200, seul contributeur de l'ensemble du réseau TER Alsace.

On peut souligner que cette limitation ne se traduira pas par le retrait des cars proposés par EUROLINES, mais par la seule non commercialisation de l'arrêt Colmar dans le cadre de la liaison EUROLINES Strasbourg – Mulhouse – Belfort et Belfort – Mulhouse - Strasbourg.

\*\*\*

**Liste des annexes :**

- **Annexe 1A : Données des comptages effectués en mars 2015 par BVA pour le compte de la Région Alsace**
- **Annexe 1B : Estimation du nombre de voyageurs effectuant la liaison Colmar – Mulhouse**
- **Annexe 2 : Trafic en Vk sur la liaison Colmar – Mulhouse**
- **Annexe 3 : Extrait du FC 12K pour la ligne TER 200 Strasbourg – Bâle**
- **Annexe 4 : Estimation de la perte de recettes**
- **Annexe 5 : extrait des comptes de lignes par segment pour l'année 2014**
- **Annexe 6 : projet d'arrêté de limitation**

## **Annexe 6 : projet d'arrêté de limitation**

### **PROJET D'ARRETE**

#### **Portant limitation des services de transport réguliers librement organisés par la société EUROLINES S.A. sur la liaison Colmar - Mulhouse**

**Vu** le code général des collectivités territoriales ;

**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 n° ( • ) en date du ( • ) de la Commission Permanente de la Région Alsace – Champagne-Ardenne – Lorraine, AOT ;

**Vu** l'avis conforme rendu le ( • ) par l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières ;

**Sur proposition du Président de la Région Alsace – Champagne-Ardenne – Lorraine**

#### **CONSIDERANT CE QUI SUIT,**

La société EUROLINES S.A. a déposé auprès de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières une déclaration publiée le 28 janvier 2016 afin de faire connaître son intention de commercialiser des services de transports routiers sur la liaison Colmar – Mulhouse à travers un itinéraire de 42,2 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 Alsace – Champagne-Ardenne – Lorraine est en charge de l'organisation et du financement du service public de transports régional de voyageurs TER Alsace, assurant, sans correspondance, la liaison Colmar – Mulhouse.

Conformément à l'avis rendu le ( • ) par l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières à la suite de la saisine de la Région Alsace – Champagne-Ardenne – Lorraine le 24 mars 2016, il est établi que les services réguliers interurbains proposés par la société EUROLINES S.A. sur la liaison Colmar – Mulhouse portent une atteinte substantielle à l'équilibre économique de la liaison précitée, justifiant la prise de mesures limitant de tels services.

## ARRETE

### Article 1 : mesures de limitation

En raison de l'atteinte substantielle portée à l'équilibre économique de la liaison Colmar – Mulhouse, les services de transports de voyageurs librement organisés par la société EUROLINES S.A. doivent être strictement limités aux jours et horaires précisés ci-dessous, dans la limite des 2 cars, soit 100 places, commercialisées par trajet, pour un temps de parcours de 45 minutes :

Mulhouse > Colmar		
Départ	Mulhouse	21h30
Arrivée	Colmar	22h15
Fréquence	samedi	
Capacité max de passagers	100 (2 autocars)	

### Article 2 : entrée en vigueur

Le présent arrêté entrera en vigueur à compter de l'établissement 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 S.A.

### 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 Alsace – Champagne-Ardenne – Lorraine 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.

Fait à Strasbourg, le ( • )

Le Président

Le Président 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 Strasbourg dans un délai de 2 mois à compter de sa publication.