

VERSION PUBLIQUE DU DOCUMENT

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

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	
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	<input type="text"/>
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	

ANNEXE 1 - ANALYSE DE SUBSTITUABILITE

Sens Mâcon -> Lyon

DU LUNDI AU JEUDI

	Cars Flixbus	TER	TER	TER	TER	TER	TER	TER	TER	TER	TER
Mâcon		06.35	06.56	07.25	07.35	07.56	08.25	08.35	08.56	09.56	10.56
Lyon Perrache	entre 7h et 10h	07.35		08.26	08.35		09.26				
Lyon Part Dieu			07.44	08.14		08.44	09.14	09.35	09.44	10.44	11.44
Temps de parcours(min)	1h05	1h	48 min	1h01	1h	48 min	1h01	1h	48 min	48 min	48 min
Concurrence											

VENDREDI

	Cars Flixbus	TER	TER	TER	TER	TER	TER
Mâcon		10.56	11.56	12.35	12.56	13.56	14.59
Lyon Perrache	entre 11h et 14h			13.35			
Lyon Part Dieu		11.44	12.44		13.44	14.44	15.47
Temps de parcours(min)	1h05	48 min	48 min	1h	48 min	48 min	48 min
Concurrence							

SAMEDI

	Cars Flixbus	TER	TER	TER	TER
Mâcon		06.35	07.35	07.56	09.56
Lyon Perrache	entre 7h et 10h	07.35	08.40		
Lyon Part Dieu				08.44	10.44
Temps de parcours	1h05	1h	1h05	48 min	48 min
Concurrence					

DIMANCHE

	Cars Flixbus	TER	TER	TER
Mâcon		11.56	12.35	13.56
Lyon Perrache	entre 11h et 14h		13.35	
Lyon Part Dieu		12.44		14.44
Temps de parcours	1h05	48 min	1h	48 min
Concurrence				

Sens Lyon -> Mâcon

DU LUNDI AU VENDREDI

	Cars Flixbus	TER	TER	TER	TER	TER	TER
Lyon Part Dieu			19.16		20.16	21.16	22.16
Lyon Perrache	entre 19h et 22h	18.25		19.25	21.04	22.04	
Mâcon		19.25	20.04	20.30	21.04	22.02	23.02
Temps de parcours(min)	1h05	1h	48 min	1h05	48 min	58 min	58 min
Concurrence							

SAMEDI

	Cars Flixbus	TER	TER	TER
Lyon Part Dieu		19.16		21.16
Lyon Perrache	entre 19h et 22h		19.25	21.04
Mâcon		20.04	20.30	22.02
Temps de parcours	1h05	48 min	1h05	58 min
Concurrence				

DIMANCHE

	Cars Flixbus	TER	TER	TER
Lyon Part Dieu		19.16		21.16
Lyon Perrache	entre 19h et 22h		19.25	21.04
Mâcon		20.04	20.30	22.02

**Déclaration d'une liaison par autocar librement
organisée < 100 km**

**Macon Gare Routière– Lyon Part Dieu
Entreprise FlixBus France SARL**

**Projet de décision de la région Auvergne-Rhône-Alpes,
autorité organisatrice de transport**

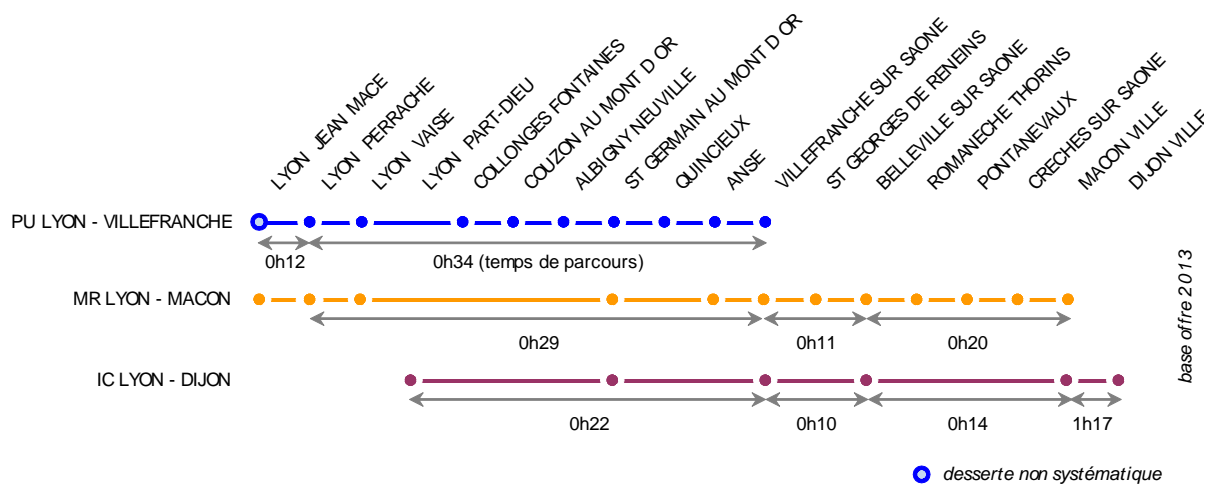
1. Eléments de contexte

1.1 Existence d'un service conventionné (Etape 1) et périmètre de la ligne concernée

Le deuxième alinéa de l'article L. 3111-18 du code des transports prévoit que l'AOT peut après avis conforme de l'ARAFER, interdire ou limiter les services assurant une liaison inférieure ou égale à 100 kilomètres « 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 ».

Au sens des comptes de lignes définis dans le socle d'indicateurs, la liaison TER Lyon Macon est construite en trois missions

- 1 de périurbain entre Lyon Perrache et Villefranche-sur Saône
- 1 de maillage régional entre Lyon Perrache et Macon
- 1 d'inter-cité entre Lyon Part-Dieu et Dijon.



C'est à cet ensemble de mission que sont rattachées les données financières agrégées du compte de ligne Lyon Macon fourni annuellement par le délégataire SNCF Mobilités. Il est donc nécessaire de descendre aux comptes par segment pour identifier le périmètre pertinent de comparaison, à savoir le segment Lyon Macon.

1.2. Sources de données utilisées dans le cadre de la saisine

Les données qui sur lesquelles s'appuie l'analyse ci-après sont extraites :

- des comptes de lignes par segment (indicateur 12), fournis par SNCF Mobilités annuellement dans le cadre de la convention TER (cf. Annexe 4). La Région attire l'attention de l'ARAFER sur le fait que ces données sont remises à titre confidentiel à l'AOT et qu'il conviendra de ne pas en faire état dans l'hypothèse d'une éventuelle publication de la présente saisine ;
- des comptages faits tous les 3 ans pour le compte de la Région par un prestataire extérieur (BVA) dans les cadres des enquêtes origine/destination (le volume de données est trop important pour figurer en annexe, la Région tient les fichiers de comptage à la disposition de l'ARAFER si besoin) ;
- du FC12K pour les PMVK par catégories tarifaires (année 2014).

Les derniers comptages disponibles datant de 2013, c'est cette référence qui a été retenue pour l'ensemble de l'analyse.

Les Origines / Destinations prises en compte pour cette analyse regroupent toutes les gares de la ligne dans un périmètre de 5 kilomètres autour des 2 points d'origine et de destination de la liaison à savoir :

Depuis ou vers Lyon, les gares de :

- Lyon Perrache
- Lyon Part-Dieu

Depuis ou vers Macon la gare de Macon Ville.

Etape 2 : analyse de la substituabilité

Cette étape s'appuie sur la comparaison des horaires proposés entre la relation librement organisée et l'offre TER applicable à compter du 13 décembre 2015.

L'annexe 1 montre que, dans les plages horaires demandées, les liaisons librement organisées sont toutes, sans exception, en concurrence potentielle avec de nombreux trains TER, quel que soit le sens. Le temps parcours est quasi identique (entre 48 min et 1h05 en TER, 1h05 en car).

Etape 3 : estimation du risque d'atteinte à l'équilibre économique du service conventionné

Sur la base des comptes de ligne (segment Lyon / Macon), le volume annuel de recettes directes du trafic TER sur la ligne s'élève à M€ en 2013. Le montant de la compensation versée par l'AOT au titre du service public rendu sur le même périmètre s'élève à M€ (cf. Annexe4).

Une première analyse a été conduite sur la base des volumes de clientèle quotidiens (cf. Annexe 2)

L'estimation des pertes de recettes est calculée sur la base des comptages O/D, qui permettent de déterminer les trafics par types de jours et par catégories d'usagers correspondants sur l'OD Lyon-Macon. Le PMVK par catégories d'usagers permet de passer au volume de recettes directes sur l'OD, estimé à M€.

Par application des fourchettes de report de trafic proposées au point 31 de la *Décision n° 2015-039 du 21 octobre 2015 de l'ARAFER, portant adoption 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*, on détermine l'impact de la perte de recettes liée au report sur la liaison librement organisée selon les 2 hypothèses (60% et 90%).

Le manque à gagner, en appliquant ces taux sur les clientèles captées par la liaison librement organisée, se situerait dans une fourchette entre k€ et k€ selon les hypothèses.

Une seconde analyse a été conduite à partir de l'hypothèse réaliste selon laquelle les usagers captés par l'offre librement organisée seront majoritairement des usagers occasionnels du TER. L'offre annuelle librement organisée s'élève à 38 690 places offertes par an, ce qui correspond à 23 214 (hypothèse 60%) et 34 821 (hypothèse 90%) trajets potentiellement captés sur le TER (cf. Annexe2).

Le panier moyen d'un occasionnel (très occasionnels tout public ; cf. annexe 2) s'élève à € ((PMVK x 72 km ferroviaire) et le manque à gagner se situerait donc dans une fourchette entre 214 k€ et € selon les hypothèses (60 et 90% de report).

Le tableau ci-dessous détermine les ratios tels que demandés par la Décision n° 2015-039.

	Hypothèse avec un report de clientèle TER estimée à 90% de l'offre librement organisée	Hypothèse avec un report de clientèle TER estimée à 60% de l'offre librement organisée
Perte de recettes directes du trafic (en k€) 1 ^{ère} hypothèse [report tous usagers] 2 ^{nde} hypothèse [report d'occasionnels]	184 321	123 214
Perte de recettes directes du trafic par rapport aux recettes sur l'OD (<input type="text"/> M€), 1 ^{ère} hypothèse [report tous usagers] 2 ^{nde} hypothèse [report d'occasionnels]	7,6% 13,2%	5,1% 8,8%
Perte de recettes directes du trafic par rapport aux recettes sur la ligne au sens des comptes de lignes par segment (<input type="text"/> M€) 1 ^{ère} hypothèse [report tous usagers] 2 ^{nde} hypothèse [report d'occasionnels]	1,2% 2,2%	0,8% 1,4%
Perte de recettes directes du trafic par rapport au montant de la compensation versée par l'AOT au titre du service public rendu sur l'OD (estimé à <input type="text"/> M€) 1 ^{ère} hypothèse [report tous usagers] 2 ^{nde} hypothèse [report d'occasionnels]	1% 1,7%	0,6% 1,1%
Perte de recettes directes du trafic par rapport au montant de la compensation versée par l'AOT au titre du service public rendu sur le même périmètre (<input type="text"/> M€) 1 ^{ère} hypothèse [report tous usagers] 2 ^{nde} hypothèse [report d'occasionnels]	0,7% 1,1%	0,4% 0,8%

Les éléments ci-avant ne prennent en considération les investissements massifs que la Région a ou va apporter en matière d'amélioration de l'infrastructure sur la ligne entre Lyon et Macon :

- Mise à quai de la voie K à Part-Dieu M€ sur un total de M€
- Banalisation des voies J et K à Perrache : M€ sur un total de M€
- Travaux important de régénération du tunnel de Caluire (2 400 m de tunnel rénové, installation permanente de contre sens,...) d'une durée minimum de 12 mois

Etape 4 : appréciation du caractère substantiel du risque d'atteinte à l'équilibre économique du service conventionné

L'analyse présentée ci-avant fait donc ressortir un manque à gagner de l'ordre de à k€ par an, qui seront directement et exclusivement à la charge du contribuable régional, du fait du mécanisme contractuel de la convention TER 2007-2016.

Cette première analyse est insuffisante pour évaluer finement les impacts potentiels de la liaison librement organisée sur le service conventionné. Une approche par horaires est nécessaire.

En effet, les comptages permettent de confirmer que la répartition des usagers du TER est très variable selon les périodes horaires, comme le montre l'annexe 3. Ainsi, à certains horaires, le report

vers l'offre librement organisée pourrait être très significatif en proportion, notamment en fin de journée la semaine ou durant le week-end. Et ce d'autant plus que ces périodes correspondent à des plages horaires où le trafic routier est moins soutenu, et où les temps de parcours en autocar sont compétitifs pour des trajets centre à centre, comme c'est le cas pour la liaison considérée. Ainsi, dans les plages horaires considérées (faute de précision sur les horaires dans la déclaration du demandeur), le report vers l'offre librement organisée pourrait être très significatif en proportion (entre 14% et 66% selon les hypothèses). Ce phénomène serait particulièrement impactant sur cette ligne, pour laquelle les usagers occasionnels, principaux générateurs de recettes, utilisent majoritairement le TER.

La Région considère que le risque d'atteinte à la pérennité du service est substantiel dès lors que l'offre librement organisée est susceptible d'induire un report de trafic supérieur à 10 % dans une plage horaire considérée (faute de précision sur les horaires dans la déclaration du demandeur). Dans ce contexte, la Région demande l'interdiction des services librement organisé sur l'ensemble des périodes horaires demandées. Ils sont en plus en doublon systématique avec les dessertes TER (cf. Annexe1).

PROJET DE DELIBERATION DE LA COMMISSION PERMANENTE DU CONSEIL REGIONAL

Décision d'interdiction d'exploiter une liaison par autocars inférieur à 100 km entre Lyon et Macon

La commission permanente du Conseil régional en sa réunion du XX 2016,

VU le Code Général des Collectivités Territoriales,

VU le code des Transports, notamment ses articles L.3111-17 et suivants;

VU la Loi n°2015-990 du 6 août 2015 pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques ;

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 déclaration de la société FlixBus France SARL (déclaration 2016-002) déposée auprès de l'Autorité de Régulation des activités Ferroviaires et Routières, publiée le 28 janvier 2016, afin de faire connaître leur intention de commercialiser des services de transports routiers sur la liaison Lyon-Macon à travers un itinéraire de moins de 100 kilomètres ;

CONSIDERANT qu'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 Auvergne-Rhône-Alpes est en charge de l'organisation du service public régional de transport de voyageurs TER, assurant sans correspondance la liaison Lyon - Macon par le biais de la ligne Lyon- Macon,

CONSIDERANT que cette relation par autocars n'offre aucune complémentarité avec l'offre TER existante, elle fait totalement doublon,

CONSIDERANT que cette relation par autocars entrainera une perte de recettes très significative qui sera directement et intégralement répercutée au contribuable.

CONSIDERANT que dans le contexte actuel, la Région, autorité organisatrice des TER, supporte l'intégralité du risque « recettes » dans la convention d'exploitation passée avec SNCF Mobilités pour la période 2007-2016.

VU l'avis conforme rendu le XXX par l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières à la suite de sa saisine par la Région Auvergne-Rhône-Alpes du 25 mars 2016, il est établi que les services réguliers interurbains proposés par la société FlixBus France SARL sur la liaison Lyon - Macon portent une atteinte substantielle à l'équilibre économique de la ligne TER précitée, justifiant la prise de mesures limitant de tels services.

VU le rapport n°16.17.XXX de Monsieur le Président du Conseil régional ;

VU l'avis de la commission Transports, aménagement du territoire et infrastructures ;

APRES avoir délibéré

DECIDE

D'interdire sur la liaison Lyon Macon, les services de transports de voyageurs librement organisés tels que proposés par la société FlixBus France SARL, conformément à sa déclaration publiée sur le site internet l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières le 28 janvier 2016.

Le Président du Conseil régional

Laurent WAUQUIEZ