

RÉCEPTION  
LE 08/08/2016

COMPLÈTE  
LE 08/08/2016

**SAISINE - LIAISON PAR AUTOCAR ≤ 100 KM**

Identification de l'entité effectuant la saisine et de la personne référente	
Entité saisissante	REGION AUVERGNE RHONE-ALPES
Nom de la personne référente pour les échanges avec les services de l'Autorité	M Maël BEL-LATOIR
Numéro de téléphone	04 26 73 49 81
Adresse email	mael.bel-latour@auvergnerhonealpes.eu

Projet de décision de l'autorité organisatrice de transport	
Liaison concernée	Chambéry Saint Jean de Maurienne
Identification de la ou des déclarations correspondantes (en indiquant leur numéro de publication sur le site internet de l'Autorité)	D2016-109
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>	Autorité organisatrice de transport
Projet d'interdiction ou de limitation	Interdiction
Périmètre retenu pour l'analyse	Chambéry Modane
Contrat de service public concerné	Convention TER SNCF REGION

<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	Voir détail en annexe 1
Données de trafic sur le périmètre retenu par l'AOT pour apprécier l'atteinte portée aux services qu'elle organise	Voir détail en annexe 2
Ressources générées sur l'origine – destination concernée, détaillées par groupe tarifaire si cette information est disponible	Voir détail en annexe 2
Revenus sur le périmètre retenu par l'AOT pour apprécier l'atteinte portée aux services qu'elle organise	€ en 2014
Données de comptage de la liaison concernée	voyages en 2014
Répartition horaire du trafic de la liaison concernée	Voir détail en annexe 3
Contribution publique relative au périmètre retenu par l'AOT pour apprécier l'atteinte portée aux services qu'elle organise	M€ en 2014
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	M€ en 2014

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	voir détail du rapport joint

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	

<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.

## Projet Arrêté

Portant limitation des services de transport réguliers librement organisés par Trans'Alpes sur la liaison Chambéry Saint Jean de Maurienne

**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** l'avis conforme rendu le [●] par l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières ;  
**VU** la délibération de l'assemblée plénière du Conseil Régional Auvergne du 22 septembre 2016, autorisant le président à prendre ce type d'arrêté

Sur proposition du Président de la Région

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

Trans'Alpes a déposé auprès de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières une déclaration, publiée le 14 juin 2016, afin de faire connaître leur intention de commercialiser des services de transports routiers sur la liaison Chambéry Saint Jean de Maurienne à travers un itinéraire de 71 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 Auvergne-Rhône-Alpes est en charge de l'organisation du service public régional de transport de voyageurs TER, assurant sans correspondance la liaison Chambéry Saint Jean de Maurienne par le biais de la ligne de l'Etoile de Chambéry.

La Région considère que cette relation par autocars n'offre aucune complémentarité avec l'offre TER existante, elle fait totalement doublon. Elle entrainera une perte de recettes très significative qui sera directement et intégralement répercutée au contribuable. 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. C'est la renégociation de la future convention qui permettra de prendre en compte l'évolution du paysage législatif.

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 Auvergne-Rhône-Alpes le 12 août 2016, il est établi que les services réguliers interurbains proposés par Trans'Alpes sur la liaison Chambéry Saint Jean de Maurienne portent une atteinte substantielle à l'équilibre économique de la ligne TER précitée, justifiant la prise de mesures limitant de tels services.

### **ARRETE**

#### **Article 1 : Mesures d'interdiction**

En raison de l'atteinte substantielle portée à l'équilibre économique de la ligne TER Etoile de Chambéry assurant la liaison Chambéry Saint Jean de Maurienne, les services de transports de voyageurs librement organisés, proposés par Trans'Alpes doivent être strictement interdits sur cette liaison.

#### **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 Trans'Alpes.

#### **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 Auvergne-Rhône-Alpes 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 Lyon, 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 Lyon dans un délai de 2 mois à compter de sa publication.

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

**Chambéry – St Jean de Maurienne  
Entreprise Trans'Alpes**

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

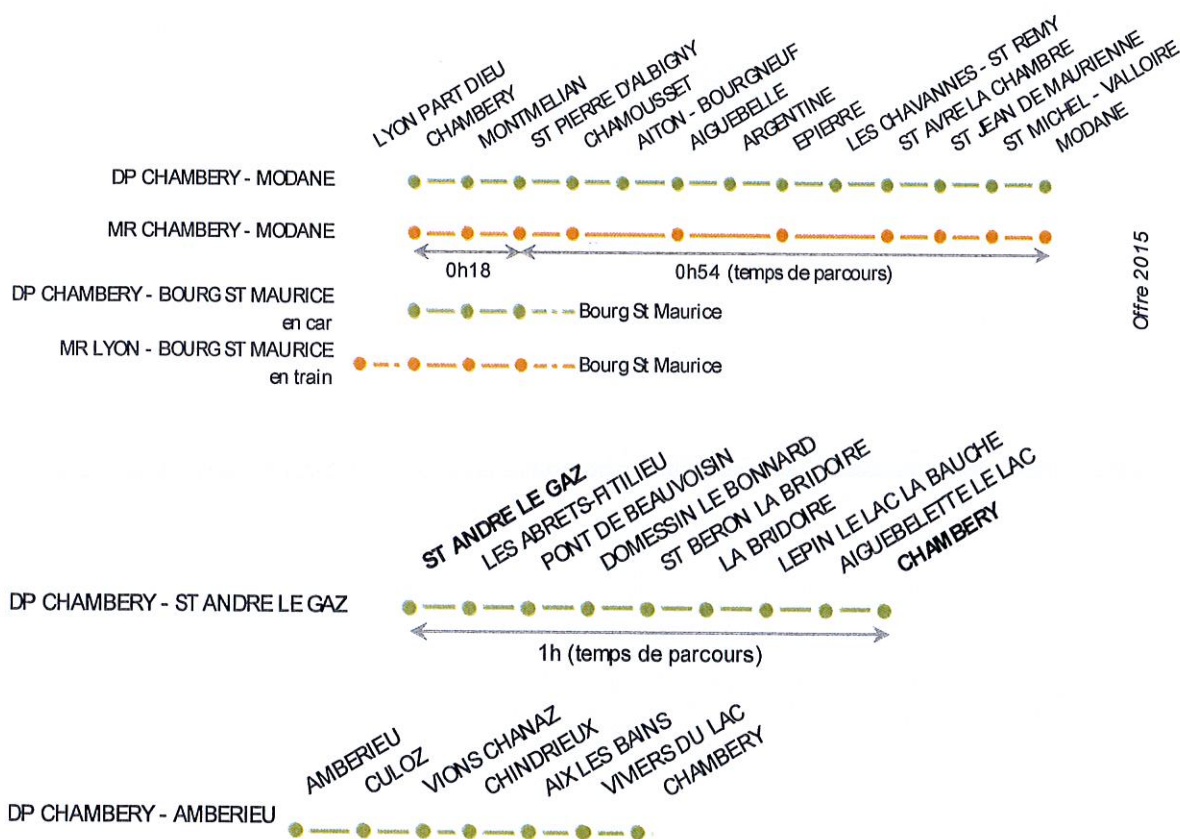
## 1. Eléments de contexte

### 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 Etoile de Chambéry est construite en 4 missions :

- 1 mission de desserte de pays entre Chambéry et Modane
- 1 mission de maillage régional entre Chambéry et Modane,
- 1 mission de desserte de pays entre Chambéry et Bourg-Saint Maurice
- 1 mission de maillage régional entre Lyon Chambéry et Bourg-Saint Maurice
- 1 mission de desserte de pays entre Saint-André le Gaz et Chambéry
- 1 mission de desserte de pays entre Amberieu et Chambéry



C'est à cet ensemble de mission que sont rattachées les données financières agrégées du compte de ligne 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 Chambéry Modane.

## 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 2014, c'est cette référence qui a été retenue pour l'ensemble de l'analyse. Les Origines / Destinations prises en compte pour cette analyse sont les gares de la ligne à savoir la gare de Chambéry Challes-les-Eaux et la gare de Saint-Jean-de-Maurienne.

### 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 sont identiques (55min en TER, 1h01 en car).

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

Sur la base des comptes de ligne (segment Chambéry / Modane), le volume annuel de recettes directes du trafic TER sur la ligne s'élève à M€ en 2014. 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 Chambéry / Saint Jean de Maurienne. Le PMVK par catégories d'usagers permet de passer au volume de recettes directes sur l'OD, estimé à €.

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%).

L'annexe 2 met en évidence que les places offertes par la liaison librement organisée en concurrence avec l'offre conventionnée sont quasiment identiques (60%) sinon supérieures (90%) à l'offre TER actuelle. Si on considère comme plausibles les hypothèses de report proposées par l'Autorité, l'offre

**librement organisée conduit de fait à littéralement vider les trains sur l'OD concernée.** Poursuivre l'analyse sur des seuls critères économiques a-t'il encore un sens dans ce contexte ?

Le manque à gagner, en appliquant ces taux sur les clientèles captées par la liaison librement organisée, se situerait dans une fourchette entre € et ` selon les hypothèses, soit entre 86 et 100% des recettes sur l'OD.

Le tableau ci-dessous détermine les ratios tels que demandés par la Décision n° 2015-109

	Hypothèse avec un report de clientèle TER estimée à <b>90%</b> de l'offre librement organisée	Hypothèse avec un report de clientèle TER estimée à <b>60%</b> de l'offre librement organisée
Perte de recettes directes du trafic (en k€) 1 <sup>ère</sup> hypothèse [report tous usagers]		
Perte de recettes directes du trafic par rapport aux recettes sur l'OD ( k€), 1 <sup>ère</sup> hypothèse [report tous usagers]	100%	86%
Perte de recettes directes du trafic par rapport aux recettes sur la ligne au sens des comptes de lignes par segment ( M€) 1 <sup>ère</sup> hypothèse [report tous usagers]	14,8%	12,9%
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 M€) 1 <sup>ère</sup> hypothèse [report tous usagers]	21,3%	18,5%
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 ( M€) 1 <sup>ère</sup> hypothèse [report tous usagers]	3,2%	2,8%

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 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.**

Les ratios figurant dans le tableau ci-dessus mettent en évidence que le caractère très substantiel du risque d'atteinte à l'équilibre compte de la branche Chambéry – Modane de la ligne TER Etoile de Chambéry. Dans ce contexte, la Région demande l'interdiction des services librement organisé sur l'ensemble des périodes horaires demandées. Ils sont en doublon systématique avec les dessertes TER.



du lundi au vendredi

	Départ	Arrivée	capacité
	St Jean de Maurienne	Chambéry	
Trans'alpes	entre 6h20 et 7h00	entre 7h20 et 8h00	53
SNCF*	6h28	7h23	288
Trans'alpes	entre 16h40 et 17h40	entre 17h40 et 18h40	53
SNCF*	17h28	18h23	144
Trans'alpes	entre 19h00 et 20h00	entre 20h00 et 21h00	53
SNCF*	19h50	20h45	144

Samedi

	Départ	Arrivée	capacité
	St Jean de Maurienne	Chambéry	
Trans'alpes	entre 10h20 et 11h10	entre 11h20 et 12h10	53
SNCF	10h35	11h29	144

Dimanche

Trans'alpes	entre 18h00 et 19h00	entre 19h00 et 20h00	53
SNCF	18h41	19h40	288

Départ	Arrivée	capacité
<b>Chambéry</b>	<b>St Jean de Maurienne</b>	
entre 6h20 et 7h10	entre 7h20 et 8h10	53
<b>6h36</b>	<b>7h32</b>	<b>144</b>
entre 7h20 et 8h10	entre 8h20 et 9h10	53
<b>7h36</b>	<b>8h32</b>	<b>288</b>
entre 16h30 et 17h30	entre 17h30 et 18h30	53
<b>16h36</b>	<b>17h34</b>	<b>144</b>
entre 18h00 et 18h40	entre 19h00 et 19h40	53
<b>18/h36</b>	<b>19h33</b>	<b>144</b>

\* sf JF

Départ	Arrivée	capacité
<b>Chambéry</b>	<b>St Jean de Maurienne</b>	
entre 11h20 et 12h10	entre 12h20 et 13h10	53
<b>12h20</b>	<b>13h22</b>	<b>144</b>
entre 19h00 et 20h00	entre 20h00 et 21h00	53
<b>19H36</b>	<b>20H40</b>	<b>144</b>