

**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	Saint-Etienne Roanne
Identification de la ou des déclarations correspondantes (en indiquant leur numéro de publication sur le site internet de l'Autorité)	D2016-115
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	Limitation
Périmètre retenu pour l'analyse	Saint-Étienne Roanne
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	€
Données de comptage de la liaison concernée	voyages en 2012
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€
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 2012

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 la société FlixBus France SARL sur la liaison Saint Etienne Roanne

- 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 ;

Sur proposition du Président de la Région

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

La société FlixBus FRANCE SARL a déposé auprès de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières une déclaration, publiée le 17 juin 2016, afin de faire connaître son intention de commercialiser des services de transports routiers sur la liaison Saint-Etienne Roanne à travers un itinéraire de 80 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 Saint-Etienne Roanne par le biais de la ligne Roanne Saint Etienne.

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 16 août 2016, il est établi que les services réguliers interurbains proposés par la société FlixBus FRANCE SARL sur la liaison Saint-Etienne Roanne 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 de limitation**

En raison de l'atteinte substantielle portée à l'équilibre économique de la ligne TER Saint-Etienne Roanne assurant la liaison Saint-Etienne Roanne, les services de transports de voyageurs librement organisés, proposés par la société FlixBus FRANCE SARL doivent être strictement limités aux jours et horaires de passage énumérés ci-dessous, dans une limite de 53 places commercialisées par trajet, pour un temps de parcours maximum de 55 minutes, sur les créneaux horaires suivants :

- les départs de Roanne entre 20h30 et 22h du lundi au jeudi et le samedi ;
- le départ de Roanne entre 22h et 23h30 le vendredi et le dimanche ;

#### **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 la société FlixBus FRANCE SARL.

#### **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**

**Saint-Etienne Châteaucreux Roanne  
Entreprise FlixBus France SARL**

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

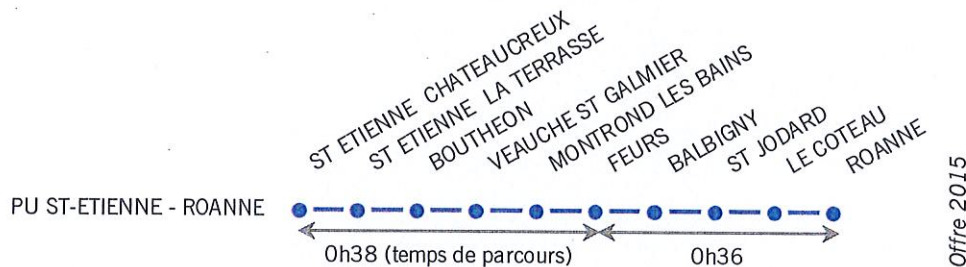
## 1. Eléments de contexte

### 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 Saint Etienne est construite en 1 mission périurbaine entre Saint-Etienne et Roanne,

### Mission



C'est à cette mission que sont rattachées les données financières agrégées du compte de ligne fourni annuellement par le délégataire SNCF Mobilités.

### 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 (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 2015).

Les derniers comptages disponibles datant de 2012, c'est cette référence qui a été retenue pour l'ensemble de l'analyse, à l'exception des gammes tarifaires, qui se basent sur des données 2015.

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 la gare Roanne et depuis ou vers Saint-Etienne des gares de Saint-Etienne Châteaureux et Saint-Etienne la Terrasse.

## 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.

L'annexe 1 montre que, dans les plages horaires demandées, les liaisons librement organisées sont en concurrence potentielle avec de nombreux trains TER, que ce soit sur les relations surtout dans le sens Saint-Etienne vers Roanne.

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

Sur la base des comptes de ligne Saint-Etienne Roanne, le volume annuel de recettes directes du trafic TER sur la ligne s'élève à M€ en 2012. Le montant de la compensation versée par l'AOT au titre du service public rendu sur le même périmètre s'élève à M€.

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 Saint-Etienne/ Roanne. 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%).

Le manque à gagner, en appliquant ces taux sur les clientèles captées par la liaison librement organisée, se situerait dans une fourchette entre 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 80 km ferroviaire) et le manque à gagner se situerait donc dans une fourchette entre € et € selon les hypothèses (60 et 90% de report).

Le tableau ci-dessous détermine les ratios tels que demandés par la Décision n° 2015-115.

	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] 2 <sup>nde</sup> hypothèse [report d'occasionnels]		
Perte de recettes directes du trafic par rapport aux recettes sur l'OD ( K€), 1 <sup>ère</sup> hypothèse [report tous usagers] 2 <sup>nde</sup> hypothèse [report d'occasionnels]	24,8% 38,5%	16,5% 25,6%
Perte de recettes directes du trafic par rapport aux recettes sur la ligne au sens des comptes de lignes par segment ( l€) 1 <sup>ère</sup> hypothèse [report tous usagers] 2 <sup>nde</sup> hypothèse [report d'occasionnels]	10,6% 16,4%	7% 10,9%
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 v€) 1 <sup>ère</sup> hypothèse [report tous usagers] 2 <sup>nde</sup> hypothèse [report d'occasionnels]	4% 6,2%	2,8% 4,1%
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 ( M€) 1 <sup>ère</sup> hypothèse [report tous usagers] 2 <sup>nde</sup> hypothèse [report d'occasionnels]	1,7% 2,7%	1,1% 0,6%

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 € 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 ligne TER Saint Etienne Roanne. 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.

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 dans le sens Saint Etienne les plages horaires demandées se situant en plein dans les heures de pointes du TER au contraire des plages demandées dans le sens Roanne Saint Etienne.

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 significatif dans une plage



horaire considérée (faute de précision sur les horaires dans la déclaration du demandeur). Les plages horaires concernées pour l'offre librement organisée sont les suivantes :

	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
Sens Saint-Etienne vers Roanne	Les lundis à jeudi et samedi de 6h30 à 8h Le vendredi de 7h à 8h30 Le dimanche de 8h30 à 10h	Les lundis à jeudi et samedi de 6h30 à 8h Le vendredi de 7h à 8h30 Le dimanche de 8h30 à 10h

Nous vous proposons d'accepter les services librement organisés dans les autres périodes horaires demandées.