



arafer

autorité de régulation des activités
ferroviaires et routières

L'intermodalité des transports

Quels enjeux pour la concurrence et la régulation?

Séminaire Nasse
Paris, 8 Décembre 2016

Anne Yvrande-Billon
Vice-présidente

Les enjeux de l'intermodalité dans les transports

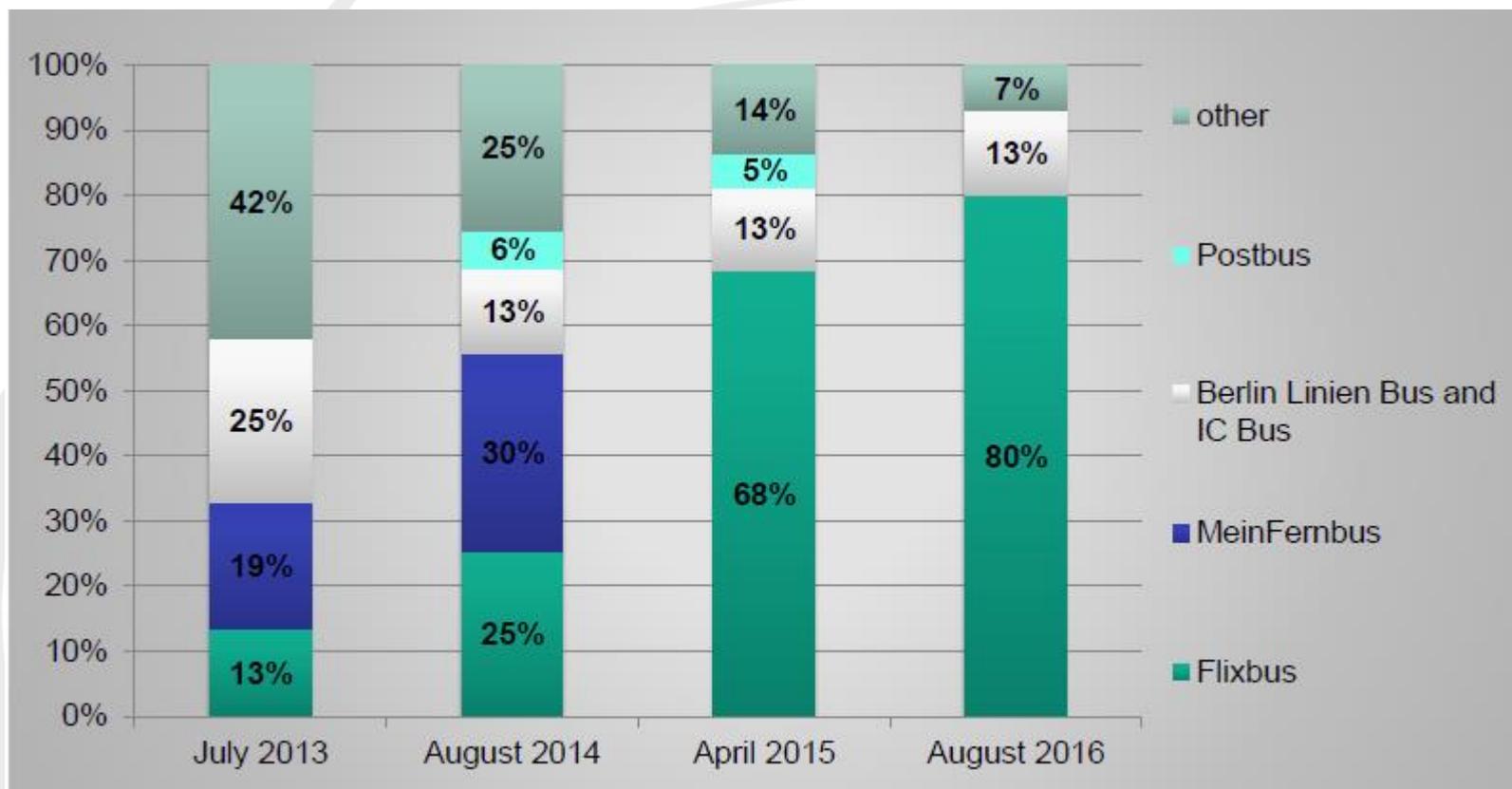
- 1. *Intermodalité = articulation optimisée de plusieurs modes de transports (urbain, interurbain, ferroviaire...)***
 - Demande croissante révélée et rendue possible par les nouvelles technologies
 - Enjeux du développement d'opérateurs multimodaux (présents à différents maillons de la « chaîne intermodale »)
 - Enjeu du contrôle des infrastructures
 - physiques (pôles multimodaux)
 - immatérielles (informations horaires, plateforme de vente en ligne)

- 2. *Intermodalité = concurrence entre modes de transports alternatifs (aérien/ferroviaire, autocar/ferroviaire, autocar/covoiturage...)***
 - Effets incitatifs sur secteurs monopolistiques
 - Enjeux de la coexistence de services conventionnés / services libéralisés (subventions croisées, risques d'écrémage)
 - Enjeux tarifaires (charges d'accès au réseau)

- **Tendance forte à la diversification des transporteurs**
 - UK: 1ers opérateurs franchisés = autocaristes + exploitants de TPU
 - Allemagne: diversification de DB vers l'activité de transport par autocar
 - France: stratégie de diversification de SNCF Mobilités et Transdev (TPU, cars conventionnés, cars « Macron », ferroviaire..)

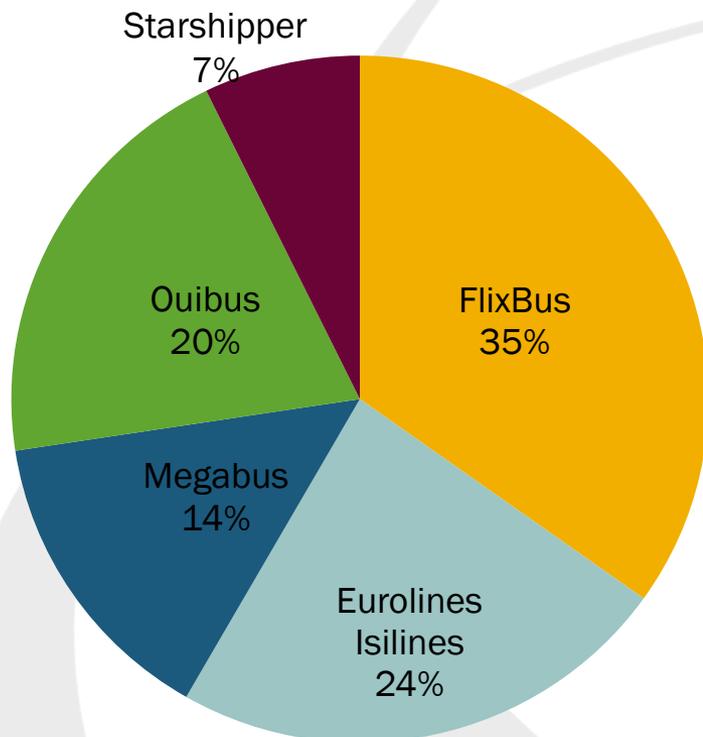
- **Mouvements de concentration dans le secteur du transport par autocar (Allemagne, France)**

Répartition de l'offre (en nombre de lignes) sur le marché du transport interurbain par autocar en Allemagne

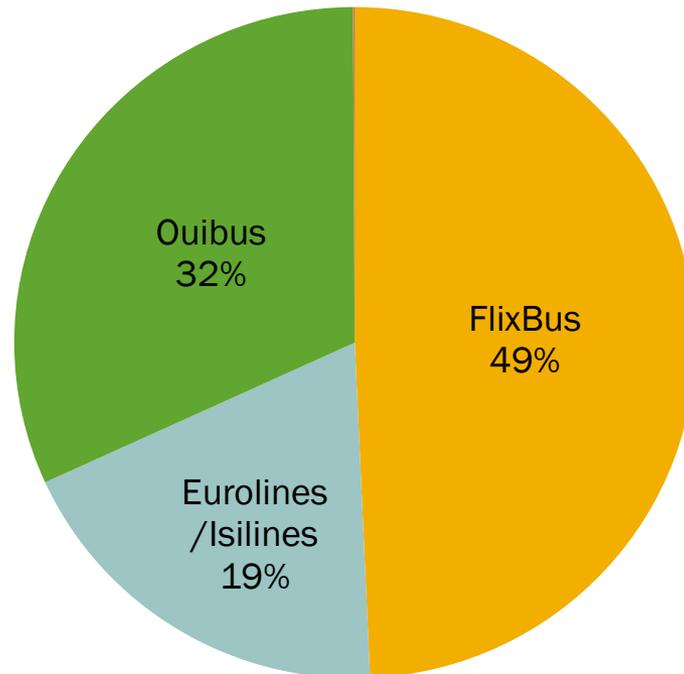


Répartition de l'offre (en sièges.km) sur le marché du transport interurbain par autocar en France

T2 2016



T3 2016



- **Rôle central de la digitalisation**
 - Autocar: 95% des achats en ligne
 - Multiplication des comparateurs multimodaux
 - Développements de calculateurs d'itinéraires localement

- **Gestion des infrastructures physiques (gares routières) par**
 - des exploitants de transport routier conventionné ou de parkings (35%)
 - des collectivités publiques (28%)
 - Gares & Connexions (21%)
 - des aéroports (6%)

L'Observatoire des transports et de la mobilité

Analyse du marché libéralisé des services interurbains par autocar

Synthèse du 1er trimestre 2016



Entre août 2015 et octobre 2016:

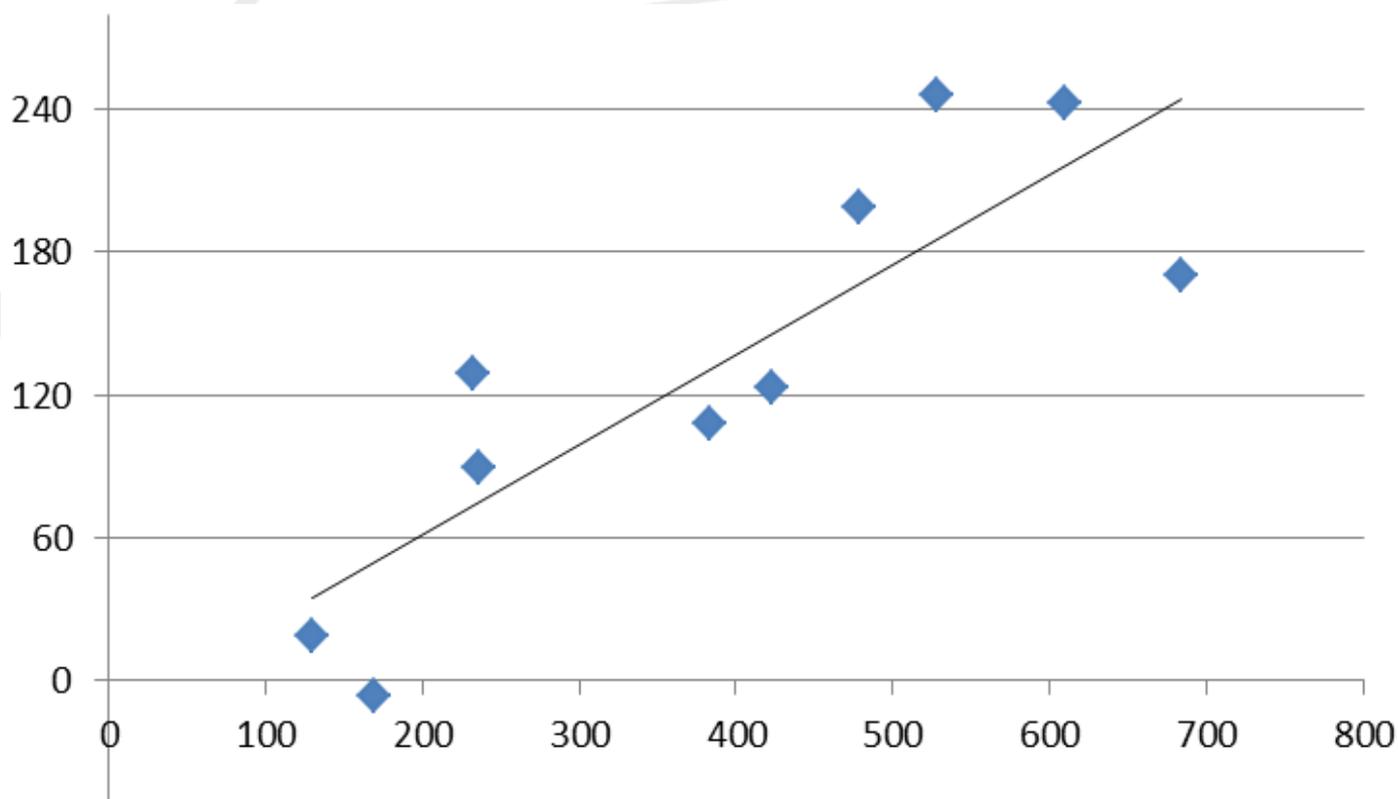
- de 5 à 3 opérateurs nationaux (FlixBus, Isilines, Ouibus)
- 5,35 M passagers (+33% T3/T2)
- 1310 liaisons commercialisées / 720 mouvements quotidiens
- 208 villes desservies
- Taux d'occupation moyen des autocars : 46,6% (en croissance)
- Recette moyenne par passager aux 100 km: 4€ HT (+10% T3/T2)

Top 10 des liaisons les plus fréquentées par autocars au T3 2016

Liaisons (évol. rang T/T-1)	Distance moyenne	Nombre opérateurs	Nombre de passagers	Evol. T/T-1	Meilleur temps de trajet annoncé		Meilleur tarif à J-7 * (pour un départ le 12/12)	
					Autocar	Ferroviaire	Autocar	Ferroviaire
Lille_Paris	236 km	3	110 700	+15%	2h30	1h01	5€	25€
Lyon_Paris	479 km	3	98 950	+6%	5h15	1h56	14,90€	41,50€
Paris_Rouen **	130 km	3	70 000	+12%	1h30	1h11	10€	5€
Paris_Rennes (+1)	383 km	3	56 500	+20%	4h00	2h12	12€	52€
Paris_Toulouse (-1)	684 km	3	56 050	+14%	8h25	5h35	19€	36€
Paris_Strasbourg (+1)	528 km	3	53 450	+30%	5h55	1h49	15€	74€
Bordeaux_Paris (-1)	610 km	3	47 300	+10%	7h20	3h17	19€	35€
Nantes_Paris	423 km	3	47 200	+20%	4h15	2h12	15€	48,50€
Paris_Tours (+1)	323 km	3	39 950	+17%	2h55	1h16	9€	27,40€
Clermont_Lyon (+1)	241 km	3	37 050	+11%	2h10	2h17	5€	28,20€

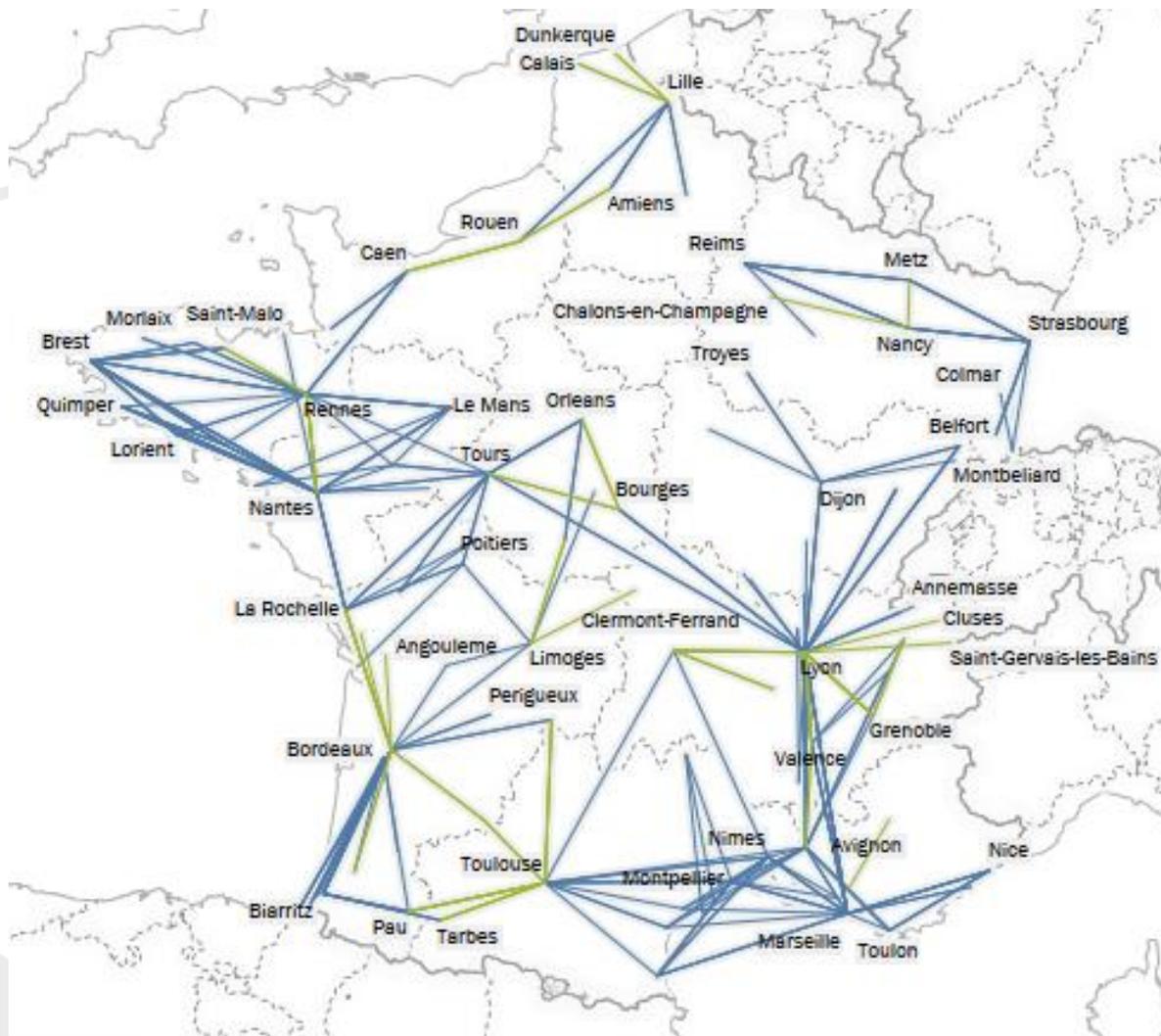
Ecart de temps de trajet annoncé entre le transport par autocar et le transport ferroviaire sur les 10 liaisons les plus empruntées

Ecart de
temps
en minutes



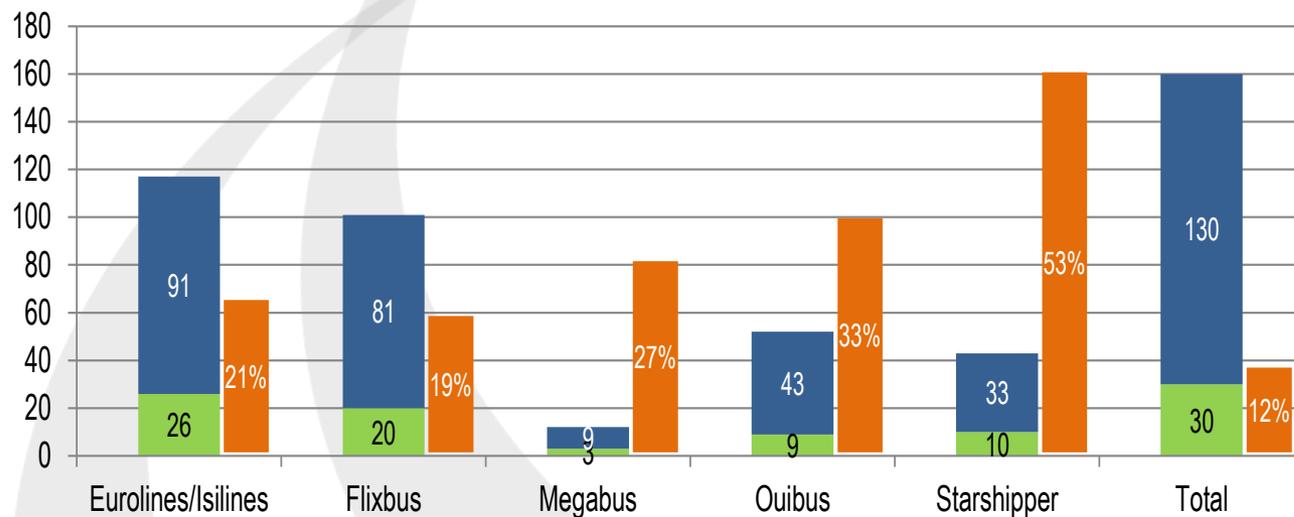
Distance
routière
(en km)

- **Carte des 160 liaisons opérées à la fois par un train TER et un SLO (T2 2016)**
- =0,5% de l'offre TER
- =14,8% de l'offre SLO
- 557.000 passagers transportés par car

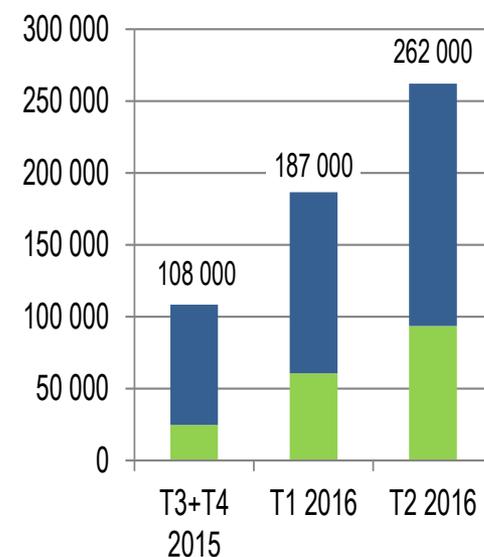


- Liaisons également opérées par un train TER
- Liaisons également opérées par une ligne mixte train TER/Car-TER

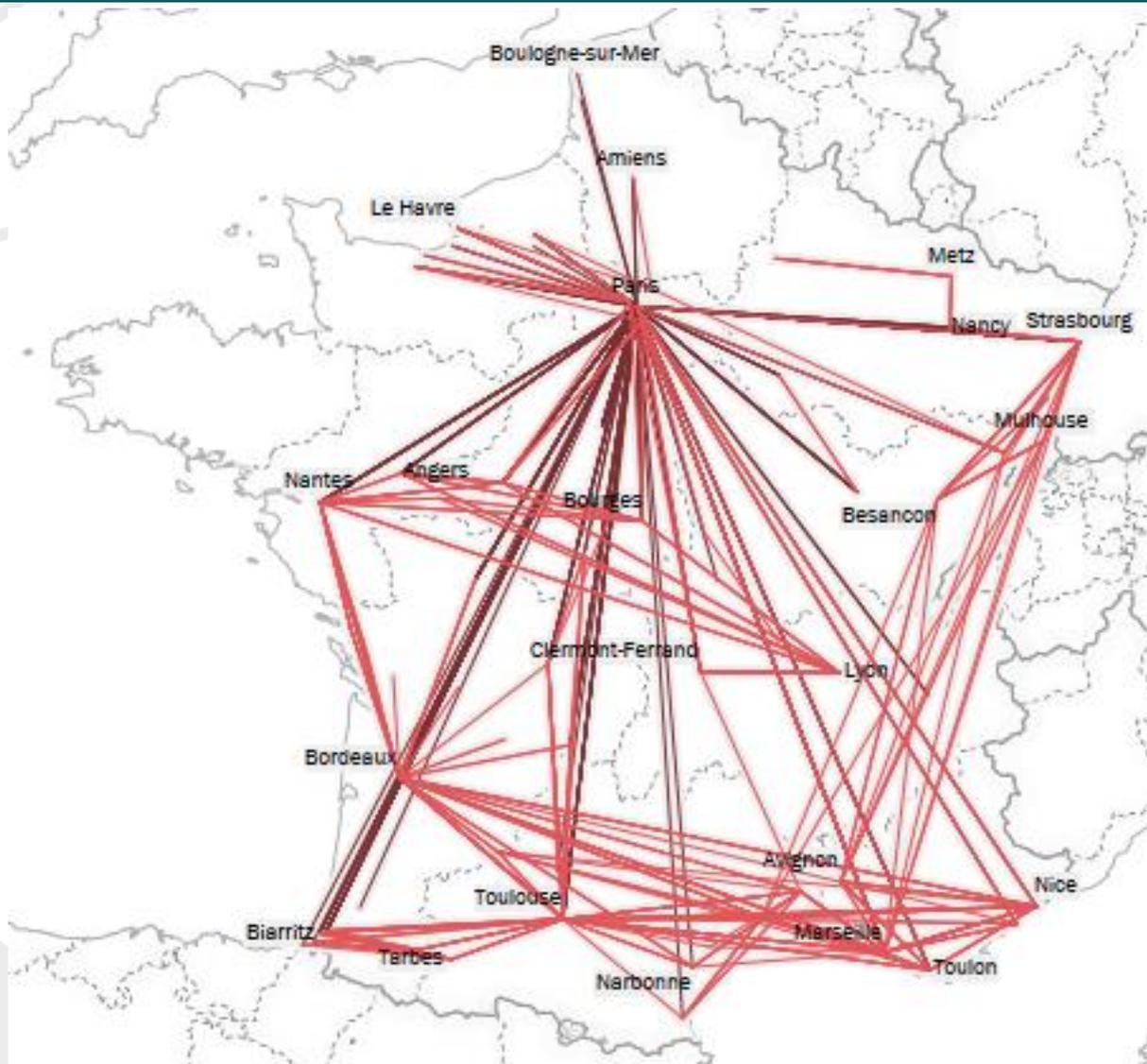
Offre - Nombre de liaisons (Poids dans le réseau de l'opérateur (%))



Trafic de l'offre librement organisée (nombre de voyageurs transportés)

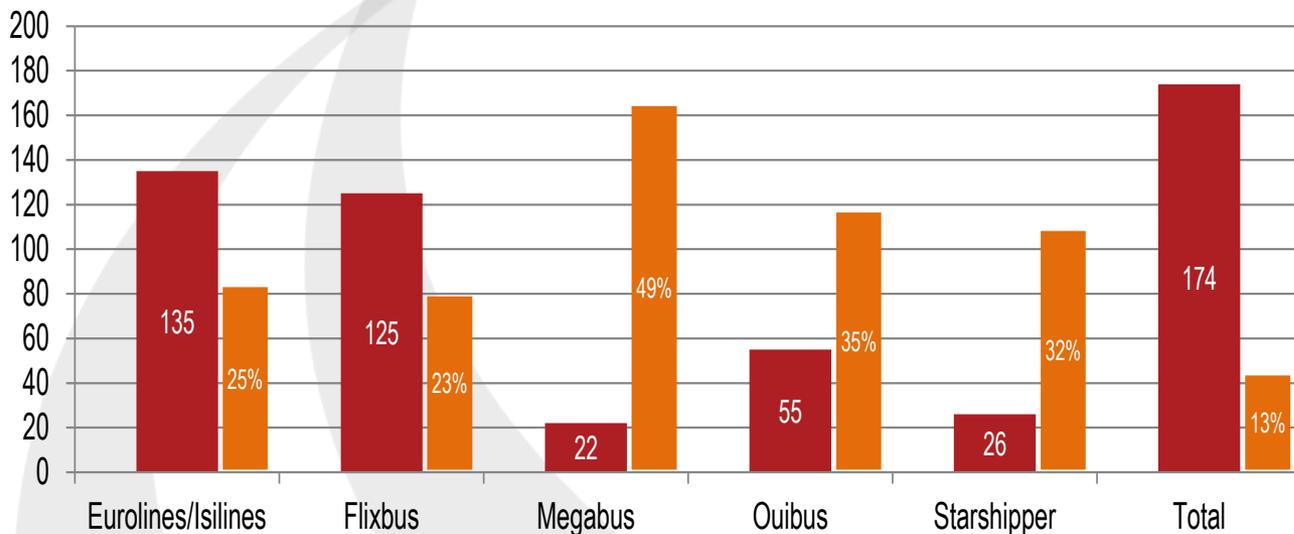


- *Carte des 174 liaisons opérées à la fois par un train TET et un SLO (T2 2016)*
- *1.585.000 passagers transportés par car*

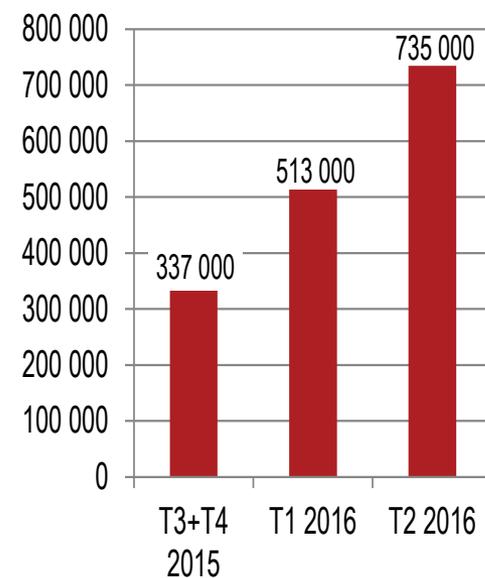


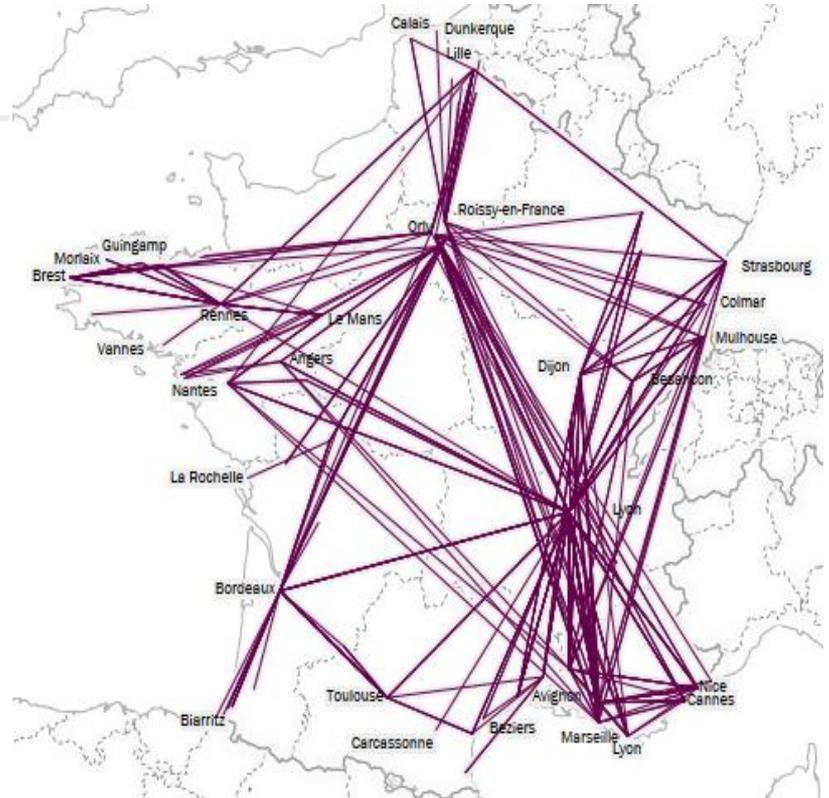
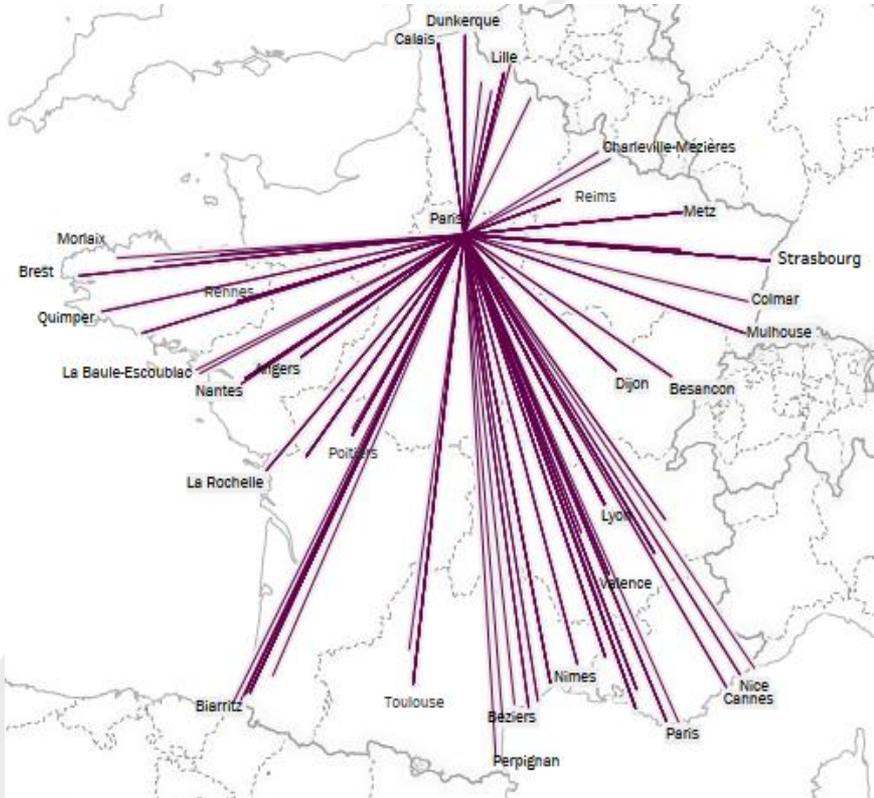
■ Liaisons également opérées par un train Intercités

Offre - Nombre de liaisons (Poids dans le réseau de l'opérateur (%))



Trafic de l'offre librement organisée
(nombre de voyageurs transportés)



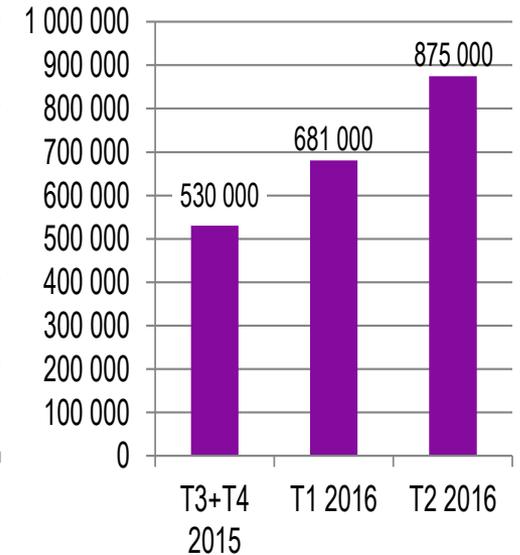
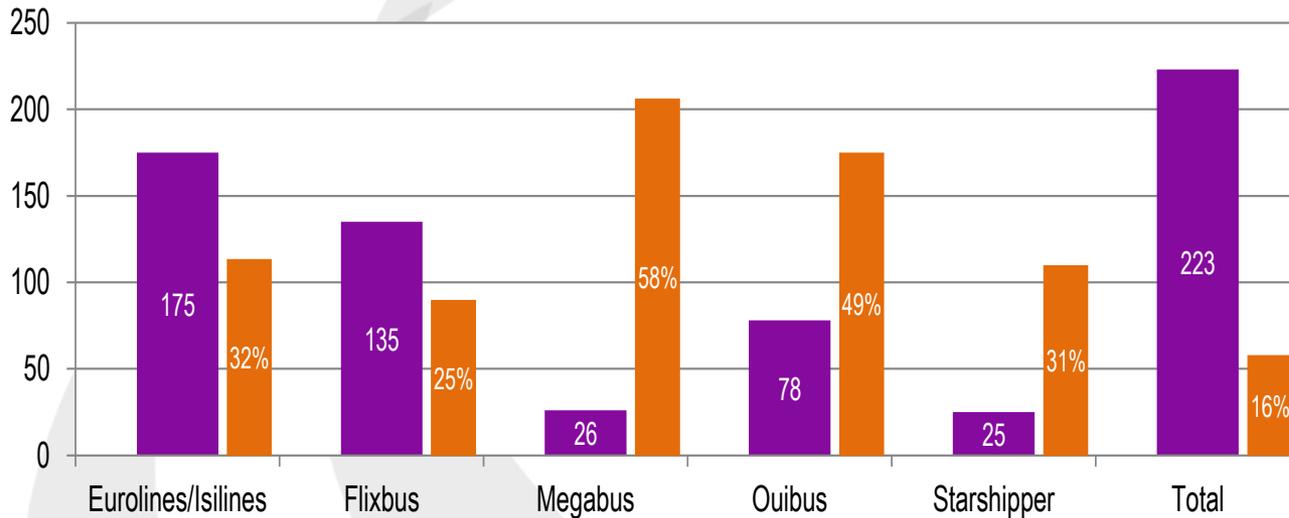


- 223 liaisons opérées à la fois par un service à grande vitesse et par un SLO (T2 2016). Longueur moyenne : 340 km.
- 2.086.000 passagers transportés¹⁵ par autocars

■ Liaisons également opérées par un service TGV

Offre - Nombre de liaisons (Poids dans le réseau de l'opérateur (%))

Trafic de l'offre librement organisée
(nombre de voyageurs transportés)





Merci de votre attention

Régulateur multimodal

→ France (ferroviaire/routier), Italie (+aéroports, ports), Portugal

1. Régulation des liaisons de transport par autocar de moins de 100 km

→ Analyse de la concurrence intermodale

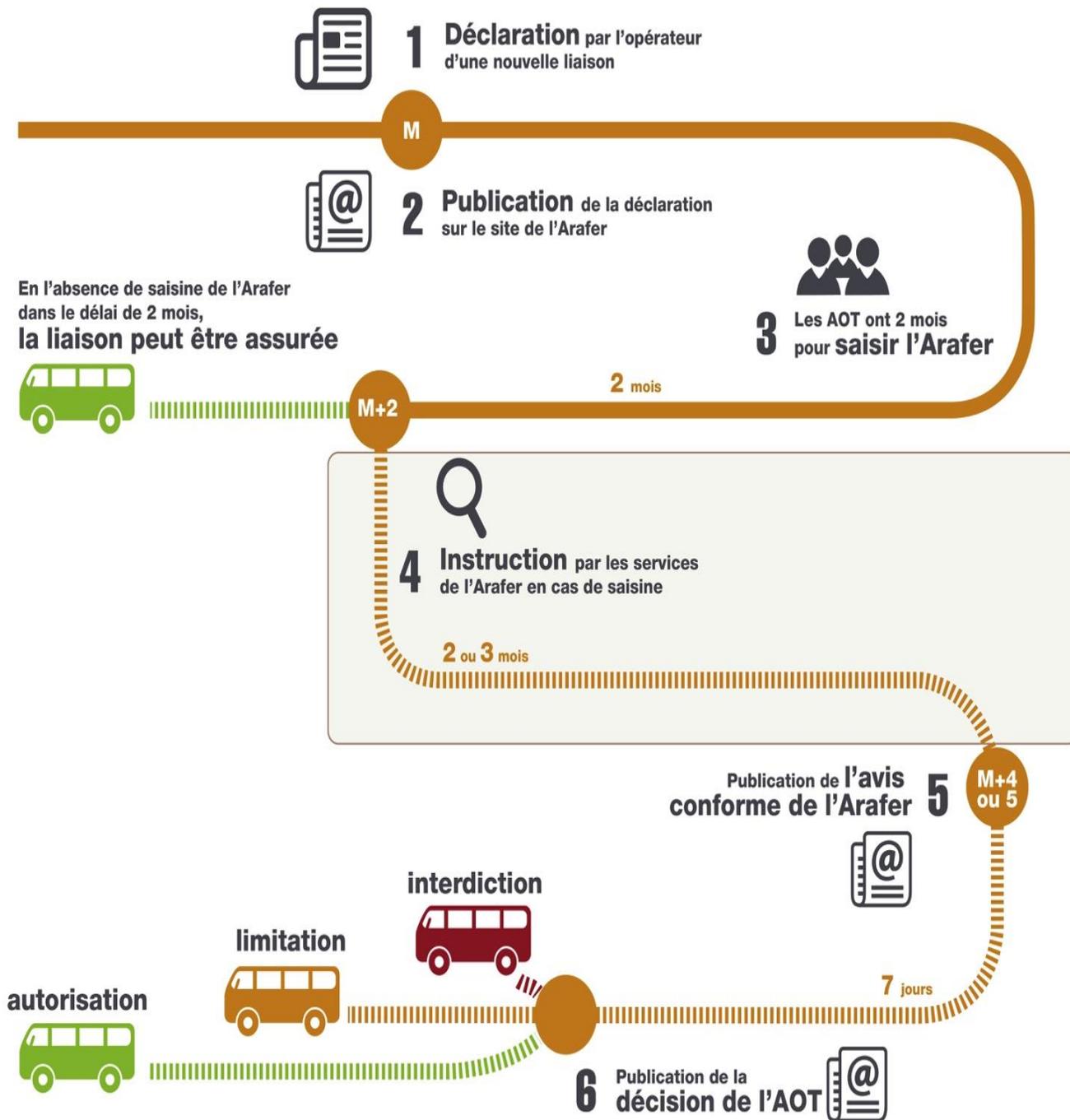
→ Protection des services publics (risque d'écrémage)

2. Régulation de l'accès aux gares routières

→ Outils traditionnels de régulation de l'accès à des infrastructures

→ Approche multimodale et régulation asymétrique

Procédure de régulation des services de transport par autocar de moins de 100km



Objectifs et principes de la régulation

- Evaluation de l'existence d'une atteinte à l'équilibre économique d'une ligne, de lignes ou d'un contrat de service public
- Evaluation du caractère substantiel de l'atteinte



Prévention
du risque
d'écrémage

Méthodologie d'analyse

- Lignes directrices après consultations publiques
- 4 étapes d'analyse

Les 4 étapes de l'analyse intermodale

1. Existence d'un service conventionné réalisant sans correspondance la même liaison ou une liaison similaire à la liaison déclarée (points de départ et d'arrivée à 5 km / 10km)?
2. Analyse (qualitative) de la substituabilité : *les services de transport par autocar sont-ils considérés comme substituables ou complémentaires du point de vue de la demande?*
 - Comparaisons des horaires, fréquences, temps de trajet, types de voyageurs (pendulaires/occasionnels)
 - Prix non pris en compte
3. Estimation du risque d'atteinte à l'équilibre économique
 - Hypothèses: 60%-90% des clients des autocars proviennent des trains conventionnés → évaluation du nombre de clients détournés du service public
 - Pertes de recettes commerciales associées
 - Comparaison des pertes avec :
 - Les recettes commerciales générées par le service public sur le périmètre défini par l'AO (ligne, groupes de lignes ou contrat)
 - Le montant des concours publics à la charge de l'AOT sur le même périmètre
4. Ce risque est-il substantiel? (analyse au cas par cas)

- Délai de saisine expiré (liaison commercialisable)
- Avis défavorable à l'AOT (liaison commercialisable)
- Avis favorable à l'AOT (interdiction)
- Avis favorable à l'AOT avec réserves (limitation)
- Saisine - instruction en cours
- Déclaration <2 mois sans saisine



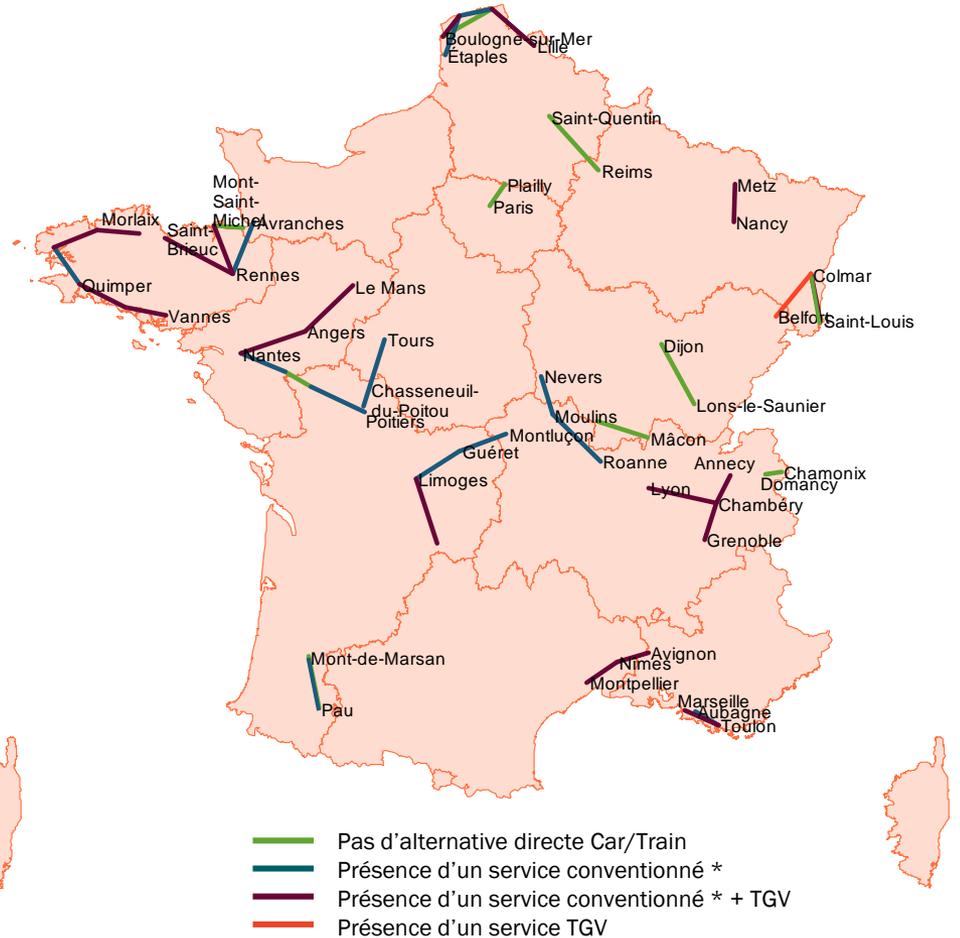
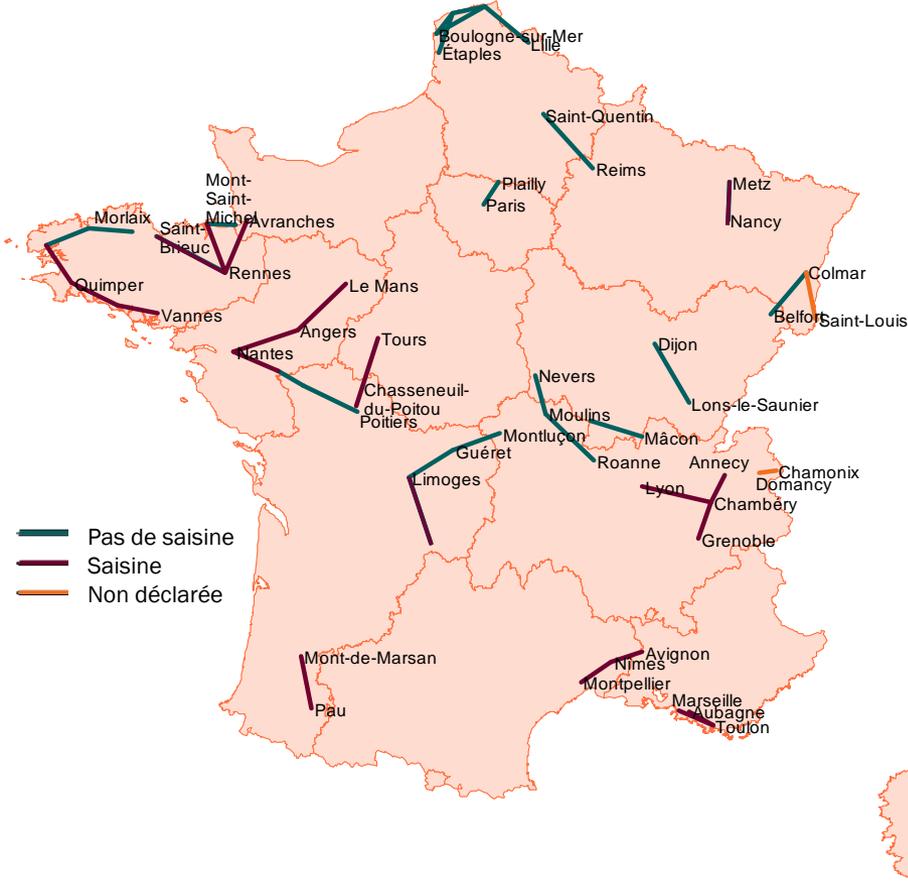
Services de transport par autocar (<100km) en juillet 2016

- **171 services déclarés (23 par mois) [NB: Oibus et Megabus absents]**
- **68% sont « similaires » à des services conventionnés**
- **83 saisines d'AOT**
- **61 avis**
- **21 favorables/ 40 défavorables**
- **7 recours (Conseil d'Etat)**

L'offre de liaisons < 100 km commercialisées s'étoffe au T3, et représente désormais une quarantaine de liaisons (hors Migratour), dont 20% sans alternative directe Car/Train

Etat des lieux des saisines reçues au préalable pour les liaisons < 100 km commercialisées au T3 2016

Présence d'un service alternatif direct de transport (Car/Train) sur les liaisons < 100 km commercialisées au T3 2016



Chiffres-clés du marché au 30/09/2016

* TER (dont Car TER), ligne routière régionale, Intercités

Services de transport par autocar :

Quelle substituabilité avec les services (ferroviaires) conventionnés ?

- **Importantes différences de capacités:**
 - Pour 81% des services ayant fait l'objet d'une saisine, fréquence hebdomadaire des services conventionnés au moins 5 fois supérieure et 16 fois supérieure en moyenne
 - Nombre de sièges offerts 42 fois supérieur en moyenne (jusqu'à 144 fois supérieur)
 - **Temps de trajet:**
 - Dans 90% des cas étudiés, services ferroviaires au moins aussi rapides que services routiers
 - Temps de trajet moyen en autocar (<100km) : 1 heure 16 minutes
 - Différence moyenne de temps de trajet : + 19 minutes par r. à des services conventionnés similaires
- **Faible degré de substituabilité a priori**

Services de transport par autocar (<100km) en juillet 2016 : Quel impact sur l'équilibre économique de services (ferroviaires) conventionnés?

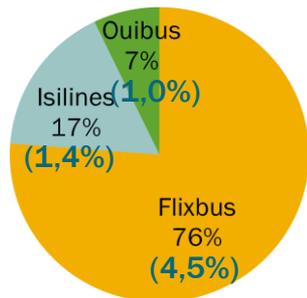
- **Recettes commerciales des services conventionnés analysés couvrant 32% des coûts**
 - Faible impact de l'offre de services par autocar sur la viabilité économique des services conventionnés étudiés
- **Des services qui ne sont pas le cœur de l'activité des autocaristes**
 - Peu de services déclarés effectivement commercialisés (42 liaisons)
 - Liaisons de courte distance intégrés dans des lignes plus longues
 - 6 660 passagers transportés = 0,85 voyageur par autocar

Environ 7 000 passagers transportés sur les 42 liaisons < 100 km commercialisées au T3*,
soit 2% des passagers transportés sur les lignes effectuant ces trajets.
Il y a en moyenne 0,85 passager par trajet d'autocar pour effectuer ces liaisons.

Evolution des liaisons de moins de 100km commercialisées (hors Migratour)

	T1	T2	T3
Liaisons commercialisées	2	9	42
Passagers transportés	***	< 1500	6 660
Nombre moyen de passagers par trajet	***	***	0,85
Lignes contenant des liaisons de moins de 100km	2	21	37

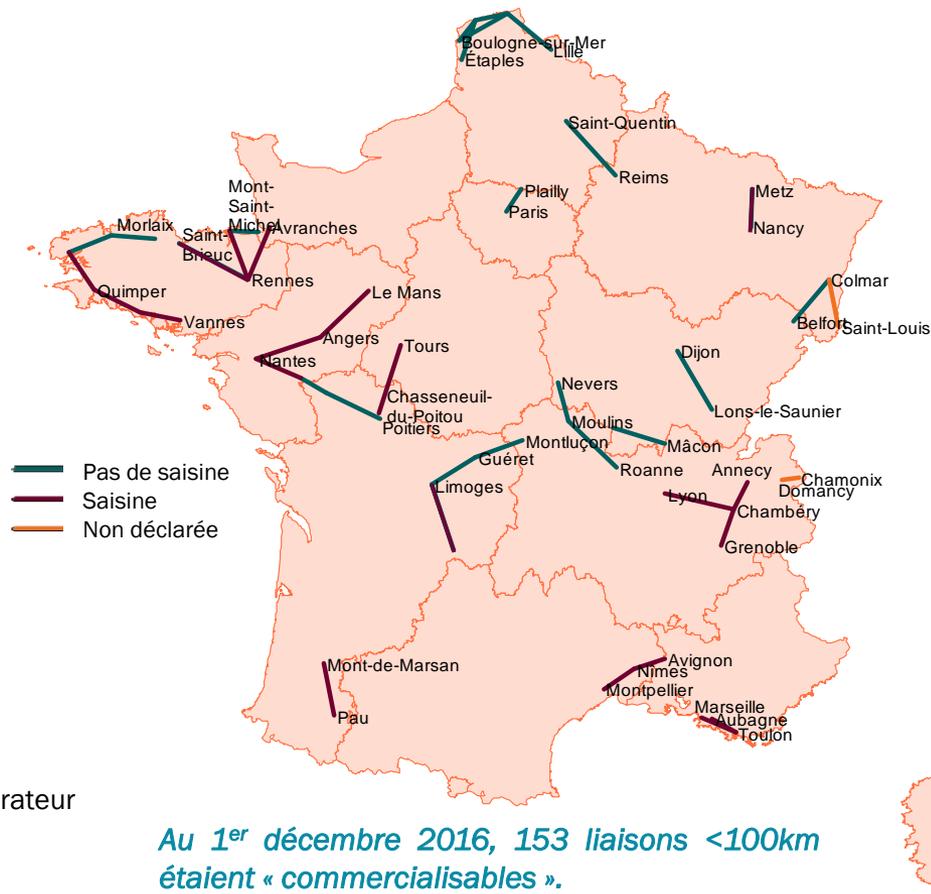
Répartition de l'offre de liaisons <100km commercialisées par opérateur



(x%) : % de l'offre de l'opérateur

Marseille-Toulon est la seule liaison commercialisée par 2 opérateurs

Liaisons de moins de 100km commercialisées au T3 2016



Au 1^{er} décembre 2016, 153 liaisons <100km étaient « commercialisables ».

- **Pourquoi réguler les gares routières?**
 - Gares routières = infrastructures à capacité limitée → accès limité
 - Gares routières = gares ferroviaires → effet levier possible
 - Nouveau marché des autocars interurbains non conventionnés → phase de création du marché → importance de l'accès non discriminatoire de tous les (nouveaux) acteurs + accès des clients à des services de qualité
 - Nouveau marché des gares → besoin des opérateurs d'accès à l'information sur les gares
 - Enjeux d'intermodalité et opérateurs multimodaux → régulation multimodale

- Définition et contrôle des règles et tarifs d'accès
- Pouvoirs de règlements de différends
- Régulation asymétrique de certains gestionnaires de gares

Le champ de la régulation :

« Aménagements accessibles au public, qu'ils soient ou non situés, en totalité ou en partie, sur les voies affectées à la circulation publique, destinés à faciliter la prise en charge ou la dépose de passagers des services réguliers de transport routier »

- ✓ Exclusion des aménagements exclusivement destinés au transport scolaire
- ✓ Exclusion des aménagements comprenant un unique emplacement de certaines obligations réglementaires
- ✓ Possibilité pour les AOT de prendre un arrêté d'interdiction d'arrêt des véhicules de transport collectif non urbain aux arrêts urbains

Les outils de la régulation

Registre des gares routières et autres aménagements routiers

- *Exemples d'informations demandées : coordonnées exploitant, nombre d'emplacements d'arrêt, connexion autres modes, services offerts aux opérateurs et voyageurs, règles d'accès...*
- Publication du registre public et de la carte interactive le 2/5/2106
- Au 30/6/2016 : **150 aménagements recensés** (sur 200 attendus et 239 points d'arrêt utilisés), dont 57 ayant publié leurs règles d'accès

Les outils de la régulation

Règles d'accès

- Principe fondamental : définition par l'exploitant de **règles d'accès transparentes, objectives et non discriminatoires** et publication
- Pouvoir réglementaire supplétif de l'ARAFER
- Consultation publique sur la structure type des règles d'accès aux aménagements de transport routier et sur les conditions de notification préalable (23/5 – 3/6)
- *Exemples d'informations attendues : capacités, prestations de base/complémentaires, engagements de qualité, procédure d'allocation des capacités, tarifs d'accès, conditions d'utilisation de l'aménagement (horaires, présence de personnel...)...*
- Notification des règles d'accès par les exploitants en cours

Les outils de la régulation

Data driven regulation

- Pouvoir de collecte d'informations statistiques sur l'accès, l'utilisation, la fréquentation et les services délivrés (fréquence annuelle de collecte)
- Obligation de remise au gouvernement et au Parlement d'un rapport annuel détaillé à l'échelle régionale

Contrôle de la mise en place d'une comptabilité dédiée

- Obligation d'une comptabilité dédiée
- Lancement d'un groupe de travail à l'automne (suite du groupe de concertation lancé en mars 2016) et décision ARAFER attendue pour fin 2016 sur conditions de mise en œuvre et vérification de l'obligation de tenue d'une comptabilité propre

Les outils de la régulation

Pouvoir de règlement de différends

- *« Toute entreprise de transport public routier de personnes, tout exploitant d'un aménagement relevant de l'article L.3114-1 ou tout fournisseur de services à destination des entreprises de transport public routier dans ces aménagements peut saisir l'ARAFER d'un différend dès lors qu'il s'estime victime d'un traitement inéquitable, d'une discrimination ou de tout autre préjudice liés aux règles et conditions d'accès. »*
- Recours possible devant la Cour d'appel
- Sanctions encourues en cas de manquement : 3% du CA HT

Les outils de la régulation

Régulation asymétrique

- Obligations particulières applicables aux exploitants ou fournisseurs de services « *exerçant une influence significative sur un marché du secteur des transports de personnes* »
 - ↪ ❶ Définition des marchés du secteur des transports de personnes après avis de l'ADLC
 - ↪ ❷ Liste des opérateurs exerçant une influence significative sur chacun des marchés

« Est réputé exercer une influence significative sur un marché du secteur des transports de personnes tout opérateur qui, pris individuellement ou conjointement avec d'autres, se trouve dans une position équivalente à une position dominante lui permettant de se comporter de manière indépendante vis-à-vis de ses concurrents, de ses clients et des consommateurs. Dans ce cas, l'opérateur peut également être réputé exercer une influence significative sur un autre marché étroitement lié au premier. »



Merci de votre attention