

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 Auvergne Rhône-Alpes
Nom de la personne référente pour les échanges avec les services de l'Autorité	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	Lyon Saint-Etienne
Identification de la ou des déclarations correspondantes (en indiquant leur numéro de publication sur le site internet de l'Autorité)	D2015-008
Justification de l'intérêt à agir : - 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	Autorité organisatrice des transports régionaux ferroviaires
Projet d'interdiction ou de limitation	limitation aux heures de pointe
Périmètre retenu pour l'analyse	l'ensemble des OD Lyon Saint-Etienne
Contrat de service public concerné	convention TER Rhône-Alpes, Lyon St Etienne

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	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	M€ en 2012
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€ (annexe 4)
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€ (annexe 4)

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	

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

**Lyon Perrache – Saint-Etienne Châteaueux
Entreprise FlixBus France SARL**

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

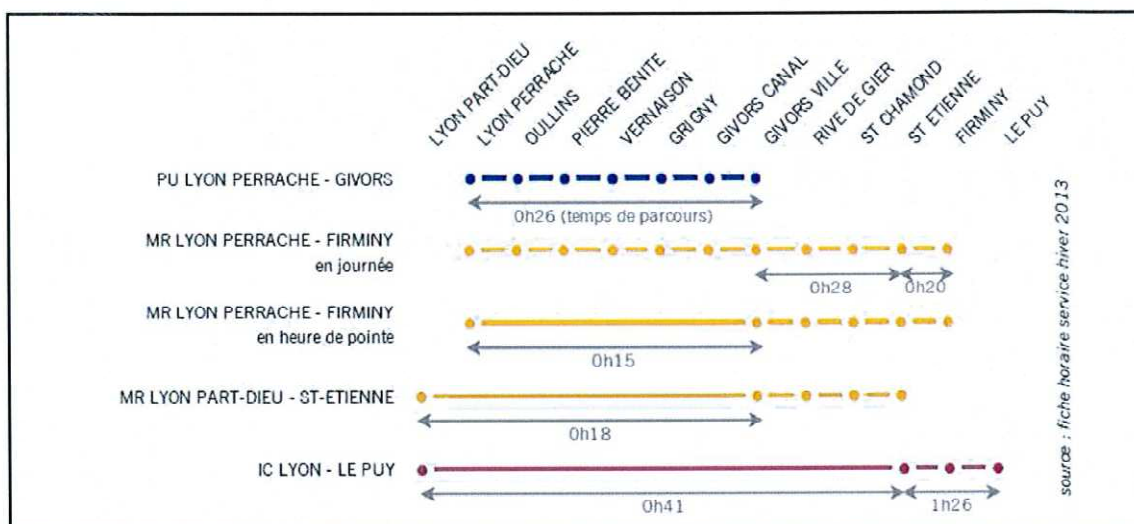
1. Eléments de contexte

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 Firminy est construite en 4 missions :

- 1 mission périurbaine entre Lyon Perrache Givors,
- 2 missions de maillage régional entre Lyon Part Dieu St Etienne et entre Lyon Perrache et Firminy
- 1 mission Intercité entre Lyon Part-Dieu, Saint-Etienne et le Puy



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 Lyon – Saint-Etienne.

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 2014).

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 2014.

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
- Oullins

Depuis ou vers Saint-Etienne les gares de :

- Saint-Etienne Châteaucreux
- Saint-Etienne Carnot
- Saint Etienne Le Clapier
- Saint-Etienne Bellevue

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 depuis Lyon Perrache et Lyon Part-Dieu vers Saint-Etienne, quel que soit le sens.

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

Sur la base des comptes de ligne (segment Lyon / Saint-Etienne), le volume annuel de recettes directes du trafic TER sur la ligne s'élève à 15,7 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 19 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 Lyon / Saint-Etienne. Le PMVK par catégories d'usagers permet de passer au volume de recettes directes sur l'OD, estimé à 8,94 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 197 et 295 k€ selon les hypothèses.

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€)	295	197
Perte de recettes directes du trafic par rapport aux recettes sur l'OD (8,9 M€)	3,3%	2,2%
Perte de recettes directes du trafic par rapport aux recettes sur la ligne au sens des comptes de lignes par segment (15,7 M€)	1,9%	1,3%
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 10,8 M€)	2,7%	1,8%
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 (19 M€)	1,6%	1%

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 Saint-Etienne :

- Mise à quai de la voie K à Part-Dieu : 1,3 M€ sur un total de 11,7 M€
- Banalisation des voies J et K à Perrache : 2,8 M€ sur un total de 6,9 M€
- Estimation financière des travaux du nœud ferroviaire lyonnais sur la ligne (hors gares) : 33,6 M€

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 200 à 300 k€ par an, qui seront à la charge du contribuable régional, du fait du mécanisme contractuel de la convention TER.

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. Ce

phénomène serait particulièrement impactant sur cette ligne, pour laquelle les usagers occasionnels, principaux générateurs de recettes, utilisent majoritairement le TER. A titre d'illustration, les occasionnels fournissent près de 92% des recettes le samedi et le dimanche sur la ligne (cf. Annexe2).

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). Les plages horaires concernées pour l'offre librement organisée sont les suivantes :

	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
Sens Lyon vers Saint-Etienne	Les lundi, jeudi et vendredi de 21h15 à 23h15 Le samedi de 14h15 à 16h15 et 18h15 à 20h15 Le dimanche de 21h15 à 23h15	Les lundi, jeudi et vendredi de 21h15–23h15 Le dimanche de 21h15 à 23h15
Sens Saint-Etienne vers Lyon	Les lundi et jeudi de 12h50 à 15h50 Les mardi et mercredi de 10h50 à 12h50 Le vendredi de 9h50 à 11h50 Les samedi et dimanche de 10h50 à 12h50	Les mardi et mercredi de 10h50 à 12h50 Le vendredi de 9h50 à 11h50 Le dimanche de 10h50 à 12h50

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

Projet Arrêté

Portant limitation des services de transport réguliers librement organisés par la société FlixBus France SARL sur la liaison Lyon Saint Etienne

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 deux déclarations, publiées le 12 novembre 2015, afin de faire connaître son intention de commercialiser des services de transports routiers sur la liaison Lyon Saint-Etienne à travers un itinéraire de 58 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 Lyon Saint-Etienne par le biais de la ligne Lyon Saint Etienne Firminy.

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 janvier 2016, il est établi que les services réguliers interurbains proposés par la société FlixBus FRANCE SARL sur la liaison Lyon Saint-Etienne 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 Lyon Firminy assurant la liaison Lyon Saint-Etienne, 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 Lyon entre 16h15 et 18h15 du lundi au vendredi ;
- le départ de Lyon entre 18h15 et 20h15 le dimanche ;
- les départs de Saint-Etienne entre 8h50 et 10h50 le lundi et jeudi ;
- le départ de Saint-Etienne entre 7h50 et 9h50 le samedi ;
- le départ de Saint Etienne entre 14h50 et 16h50 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.

ANNEXE 1 - ANALYSE DE SUBSTITUABILITE

DU LUNDI AU VENDREDI

	Cars Flixbus	TER	TER	TER	TER	TER	TER	TER	TER	TER
Lyon Part Dieu		16.24		16.54	17.06		17.24		17.54	
Lyon Perrache	entre 16h15		16.40			17.10		17.40		18.10
Saint Etienne	et 18h15	17.10	17.38	17.40	17.46	17.56	18.10	18.26	18.40	18.56
Temps de parcours(min)	55 min	46	58	46	40	46	46	46	46	46
	Concurrence									

	Cars Flixbus	TER	TER	TER	TER
Lyon Part Dieu		21.24	22.24	23.24	00.24
Lyon Perrache	entre 21h15				
Saint Etienne	et 23h15	22.10	23.10	00.10	01.10
Temps de parcours	55 min	46	46	46	46
	Concurrence				

SAMEDI

	Cars Flixbus	TER	TER	TER	TER
Lyon Part Dieu		14.24		15.24	
Lyon Perrache	entre 14h15		14.33		15.33
Saint Etienne	et 16h15	15.10	15.26	16.10	16.26
Temps de parcours	55 min	46	53	46	53
	Concurrence				

	Cars Flixbus	TER	TER	TER	TER
Lyon Part Dieu		18.24		19.24	
Lyon Perrache	entre 18h15		18.33		19.33
Saint Etienne	et 20h15	19.10	19.26	20.10	20.26
Temps de parcours	55 min	46	53	46	53
	Concurrence				

DIMANCHE

	Cars Flixbus	TER	TER	TER
Lyon Part Dieu		18.24	19.24	
Lyon Perrache	entre 18h15			19.33
Saint Etienne	et 20h15	19.10	20.10	20.26
Temps de parcours	55 min	46	46	53
	Concurrence			

	Cars Flixbus	TER	TER	TER	TER
Lyon Part Dieu		21.24	22.24	23.24	00.24
Lyon Perrache	entre 21h15				
Saint Etienne	et 23h15	22.10	23.10	00.10	01.10
Temps de parcours	55 min	46	46	46	46
	Concurrence				

ANNEXE 1 - ANALYSE DE SUBSTITUABILITE

DU LUNDI AU VENDREDI

	Cars Flixbus	TER	TER	TER	TER	TER	TER	TER	TER	TER	TER	TER	TER	TER
Saint Etienne	entre 8h50 et	08.50	09.04	09.20	09.50	10.04	10.20	10.50	11.04	11.20	11.50	12.04	12.20	12.50
Lyon Perrache	12h50		09.57			10.57			11.57			12.57		
Lyon Part Dieu		09.36		10.06	10.36		11.06	11.36		12.06	12.36		13.06	13.36
Temps de parcours(min)	55 min	46	53	46	46	53	46	46	53	46	46	53	46	46
	Concurrence													

	Cars Flixbus	TER	TER	TER	TER	TER	TER	TER	TER	TER	TER	TER	TER	TER	TER	TER
Saint Etienne	entre 12h50	12.50	13.04	13.20	13.50	14.04	14.13	14.20	14.50	15.04	15.20	15.50	16.04	16.20	16.34	16.50
Lyon Perrache	et 16h50		13.57			14.57				15.57			16.57		17.20	
Lyon Part Dieu		13.36		14.06	14.36		14.54	15.06	15.36		16.06	16.36		17.06		17.36
Temps de parcours	55 min	46	53	46	46	53	41	46	46	53	46	46	53	46	46	46
	Concurrence															

SAMEDI

	Cars Flixbus	TER	TER	TER	TER	TER	TER
Saint Etienne	entre 7h50 et	07.50	08.04	08.13	08.50	09.04	09.50
Lyon Perrache	9h50		08.57			09.57	
Lyon Part Dieu		08.36		08.54	09.36		10.36
Temps de parcours	55 min	46	53	41	46	53	46
	Concurrence						

	Cars Flixbus	TER	TER	TER	TER	TER
Saint Etienne	entre 10h50	10.50	11.04	11.50	12.04	12.50
Lyon Perrache	et 12h50		11.57		12.57	
Lyon Part Dieu		11.36		12.36		13.36
Temps de parcours	55 min	46	53	46	53	46
	Concurrence					

DIMANCHE

	Cars Flixbus	TER	TER	TER	TER
Saint Etienne	entre 10h50	10.50	11.50	12.04	12.50
Lyon Perrache	et 12h50			12.57	
Lyon Part Dieu		11.36	12.36		13.36
Temps de parcours	55 min	46	46	53	46
	Concurrence				

	Cars Flixbus	TER	TER	TER	TER
Saint Etienne	entre 14h50	14.50	15.50	16.04	16.50
Lyon Perrache	et 16h50			16.57	
Lyon Part Dieu		15.36	16.36		17.36
Temps de parcours	55 min	46	46	53	46
	Concurrence				

ANNEXE 1 - ANALYSE DE SUBSTITUABILITE

ANNEXE 2 - ANALYSE DE LA PERTE DE RECETTES

Lignes TER Lyon Saint-Etienne			
	comptage OD Lyon saint- Etienne	Recettes directes du trafic (en €) en 2012	Part de chaque type de jour
JOB	5925	6 653 677	74%
Samedi	3255	965 822	11%
dimanche& fêtes	3771	1 321 921	15%
TOTAL		8 941 419	100%

Cars Flixbus sur l'OD Lyon Saint-Etienne		Hypothèse avec un report de clientèle TER estimée à 90% de l'offre librement organisée			
	Places offertes/j	90 % des places offertes	rapporté au poids de l'OD TER Lyon Saint-Etienne	soit en euros	
Lundi	212	190,8	3,22%	2,58%	171 412
Mardi	106	95,4	1,61%		
Mercredi	106	95,4	1,61%		
Jeudi	212	190,8	3,22%		
Vendredi	212	190,8	3,22%	5,86%	56 614
Samedi	212	190,8	5,86%		
Dimanche	212	190,8	5,06%	5,06%	66 885
Total perte de recettes				294 911	

Hypothèse avec une report de clientèle TER estimée à 60% de l'offre librement organisée			
60 % des places offertes	rapporté au poids de l'OD TER Lyon Saint-Etienne	soit en euros	
127,2	2,15%	1,72%	114 275
63,6	1,07%		
63,6	1,07%		
127,2	2,15%		
127,2	2,15%	3,91%	37 743
127,2	3,91%		
127,2	3,37%	3,37%	44 590
Total perte de recettes			196 607

Evaluation des recettes directes du trafic

répartition des titres par catégorie tarifaire en voyage par type de jours								
	comptage OD Lyon saint- Etienne	Fréquents tout public	Occasionnels encartés tout public	très occasionnels tout public	jeunes fréquents	jeunes occasionnels encartés	tarifs sociaux	sans titres
JOB	5925	2195	654	1754	420	301	584	9
Samedi	3255	236	890	1300	81	375	348	24
dimanche& fêtes	3771	173	1131	1228	125	715	395	14
JOB	100%	37%	11%	30%	7%	5%	10%	0%
Samedi	100%	7%	27%	40%	2%	12%	11%	1%
dimanche& fêtes	100%	5%	30%	33%	3%	19%	10%	0%

répartition des titres par catégorie tarifaire en recettes annuelles (en €)								
	Recette Total OD Lyon Saint- Etienne	Fréquents tout public	Occasionnels encartés tout public	très occasionnels tout public	jeunes fréquents	jeunes occasionnels encartés	tarifs sociaux	sans titres
JOB	6 653 677	1 337 168	950 832	3 330 517	330 235	411 891	293 033	-
Samedi	965 822	29 837	268 226	512 257	13 265	105 848	36 389	-
dimanche& fêtes	1 321 921	26 080	405 791	575 301	24 277	241 217	49 255	-
Total	8 941 419	1 393 085	1 624 850	4 418 075	367 777	758 956	378 678	-
JOB	74%	96%	59%	75%	90%	54%	77%	
Samedi	11%	2%	17%	12%	4%	14%	10%	
dimanche& fêtes	15%	2%	25%	13%	7%	32%	13%	
PMVK		0,041	0,098	0,0128	0,053	0,092	0,034	0

Fréquents Tout Public	ABT FREQUENCE / FORFAIT
	ABT ILLICO ANNUEL
	ABT ILLICO MENSUEL
	ABT TRAVAIL
	BILLET MULTIRESEAUX
	COMBINE TER+ TOUT PUBLIC
Occasionnels encartés Tout Public	INTEGRAL TER+ TOUT PUBLIC
	CARTE ET BILLET LOISIRS
Très Occasionnels Tout Public	CARTE ILLICO LIBERTE
	BILLET DECOUVERTE
	BILLET MULTIRESEAUX
	CARNET BILLETS TER
	PLEIN TARIF
	TITRE TGV
Jeunes Fréquents	ABT ELEVE ETUDIANT APPRENTI
	ABT ILLICO MENSUEL JEUNES
	ABT SCOLAIRE
	COMBINE TER+ JEUNES
Jeunes Occasionnels Encartés	INTEGRAL TER+ JEUNES
	CARTE ILLICO LIBERTE JEUNES
Tarifs Sociaux	COMBINE TER+ TOUT PUBLIC
	CARTE ILLICO SOLIDAIRE
	MILITAIRE / FAMILLE NOMBREUSE / ENFANT FAMILLE
	PERSONNEL SNCF
Autres	SANS TITRE

ANNEXE 3 - ANALYSE DES COMPTAGES PAR PERIODES HORAIRES

	comptage des TER par période dans le sens Lyon - Saint-Etienne par période horraire				
	jour	14h-16h59	16h-18h59	18h-20h59	21h-23h59
Lundi	3083		1544		88
Mardi	3083		1544		
Mercredi	3083		1544		
Jeudi	3083		1544		88
Vendredi	3083		1544		88
Samedi	1653	368		370	
dimanche& fêtes	1784			510	197

Part de la clientèle captée sur la liaison librement organisée (hypothèse de report à 90%)			
14h15-16h15	16h15-18h15	18h15-20h15	21h15-23h15
	3%		54%
	3%		
	3%		
	3%		54%
	3%		54%
13%		13%	
		9%	24%

Part de la clientèle captée sur la liaison librement organisée (hypothèse de report à 60%)			
14h15-16h15	16h15-18h15	18h15-20h15	21h15-23h15
	2%		36%
	2%		
	2%		
	2%		36%
	2%		36%
9%		9%	
		6%	16%

	comptage des TER par période dans le sens Saint-Etienne -Lyon par période horraire						
	jour	7h-9h59	8h-10h59	9h-11h59	10h-12h59	12h-15h59	14h-16h59
Lundi	2842		531			364	
Mardi	2842				274		
Mercredi	2842				274		
Jeudi	2842		531			364	
Vendredi	2842			271			466
Samedi	1602	623			411		
dimanche& fêtes	1997				222		555

Part de la clientèle captée sur la liaison librement organisée (hypothèse de report à 90%)					
7h50-9h50	8h50-10h50	9h50-11h50	10h50-12h50	12h50 - 15h50	14h50-16h50
	9%			13%	
			17%		
			17%		
	9%			13%	
		18%			10%
8%			12%		
			21%		9%

Part de la clientèle captée sur la liaison librement organisée (hypothèse de report à 60%)					
7h50-9h50	8h50-10h50	9h50-11h50	10h50-12h50	12h50 - 15h50	14h50-16h50
	6%			9%	
			12%		
			12%		
	6%			9%	
		12%			7%
5%			8%		
			14%		6%

source comptage BVA en octobre 2012
Impact substantiel sur l'offre conventionnée