

SAISINE – LIAISON PAR AUTOCAR ≤ 100 KM

Identification de l'entité effectuant la saisine et de la personne référente	
Entité saisissante	Région Centre-Val de Loire
Nom de la personne référente pour les échanges avec les services de l'Autorité	Didier BOUCAULT (Direction des Infrastructures et des Transports)
Numéro de téléphone	02 38 70 25 51
Adresse email	didier.boucault@regioncentre.fr

Projet de décision de l'autorité organisatrice de transport	
Liaison concernée	Chartres-Vélizy-Villacoublay-La Défense
Identification de la ou des déclarations correspondantes (en indiquant leur numéro de publication sur le site internet de l'Autorité)	D2017-035
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 R. 3111-37 du code des transports ¹ , - soit la liaison déclarée doit être une liaison similaire à une liaison de l'AOT, selon la définition du point 14° du même article ²	La Région Centre-Val de Loire assure, en tant qu'Autorité Organisatrice des Transports, au sens de l'article L. 1221-1 du code des transports, un service public régulier assurant cette liaison Chartres- Paris sans correspondance. La Région Centre-Val de Loire présente donc bien un intérêt à agir.
Projet d'interdiction ou de limitation	Projet de décision d'interdiction - annexe 1
Périmètre retenu pour l'analyse <i>(une ou plusieurs lignes de service public de transport ou le contrat de service public de transport concerné)</i>	Ligne TER Paris-Chartres
Contrat de service public concerné	Convention TER (déjà transmis précédemment)

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 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

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 récentes, annuelles et complètes de trafic et de revenus	
Données de trafic sur l'origine – destination concernée, détaillées par groupe tarifaire si cette information est disponible	Cf annexe 2 (III.1)
Ressources générées sur l'origine – destination concernée, détaillées par groupe tarifaire si cette information est disponible	Cf annexe 2 (III.2)
Si elles sont disponibles, les données de comptage et la répartition horaire du trafic de la liaison concernée	Cf annexe 2 (III.3 et 4)
Données de trafic sur le périmètre retenu par l'AOT pour apprécier l'atteinte portée aux services qu'elle organise, détaillées par groupe tarifaire, si cette information est disponible	Cf annexe 2 (III.5)
Recettes commerciales directes générées par le trafic sur le périmètre retenu par l'AOT pour apprécier l'atteinte portée aux services qu'elle organise, détaillées par groupe tarifaire, si cette information est disponible	Cf annexe 2 (III.6)
Contribution publique relative au périmètre retenu par l'AOT pour apprécier l'atteinte portée aux services qu'elle organise	Cf annexe 2 (III.7)
Compensations tarifaires versées par l'AOT au titre de la tarification sociale sur le périmètre retenu par cette dernière	
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	Cf annexe 2 (III.8)

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	Cf annexe 2 (IV)

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	Cf annexe 2 (IV)
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	Sans objet
Le cas échéant, s'il n'a pas été communiqué auparavant, la convention ou le contrat de service public correspondant dans sa version la plus récente ainsi que ses annexes	Déjà communiqué précédemment
Le cas échéant, s'il n'a pas été communiqué auparavant, le dernier rapport annuel d'exécution de la convention ou du contrat de service public correspondant ainsi que ses annexes	Cf Annexe 3

PROJET DE DECISION

Conseil Régional du Centre-Val de Loire

ARRETE N° [-] du [-]

Portant interdiction des services de transport réguliers interurbains librement organisés par la société SNCF-C6 sur la liaison Chartres- Vélizy-Villacoublay- La Défense ;

Le Président du Conseil Régional Centre-Val de Loire

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 la délibération en date du [-] de la Commission Permanente du Conseil Régional Centre-Val de Loire ;

Vu l'avis conforme rendu le [-] par l'Autorité de régulation des activités ferroviaires ;

Sur proposition du Président de la Région

CONSIDERANT CE QUI SUIT,

La société SNCF-C6 a déposé auprès de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières une déclaration, publiée le 28 février 2017 portant le numéro D2017-035, afin de faire connaître son intention de commercialiser des services de transports routiers sur la liaison Chartres- Vélizy-Villacoublay- La Défense à travers un itinéraire de 101 kilomètres avec un arrêt à Vélizy intervenant à 78km de Chartres.

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 Centre-Val de Loire est en charge de l'organisation du service public régional de transports de voyageurs TER Centre-Val de Loire, assurant la liaison Chartres-Paris.

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 Centre-Val de Loire le 21 avril 2017, il est établi que les services réguliers interurbains proposés par la société SNCF-6 sur la liaison Chartres- Vélizy-Villacoublay- La Défense portant le numéro D2017-035 portent une atteinte substantielle à l'équilibre économique de la ligne Chartres-Paris, justifiant le prise de mesures interdisant de tels services.

ARRETE

Article 1 : Mesures d'interdiction

En raison de l'atteinte substantielle portée à l'équilibre économique de la ligne Chartres-Paris, les services de transports réguliers interurbains de voyageurs proposés par la société SNCF-C6 dans la déclaration, publiée le 28 février 2017 portant le numéro D2017-035 doivent être strictement interdits.

Article 2 : Entrée en vigueur

Le présent arrêté entre en vigueur à compter de sa transmission au représentant de l'Etat dans la région et de sa notification à la société SNCF-C6.

Il sera publié au recueil des actes administratifs et notifié à la société SNCF-C6.

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 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 puis transmis à cette dernière.

Fait à Orléans, le [-]

Le Président

Annexe 2: Chartres – Paris Montparnasse

Dossier de saisine de la Région Centre-Val de Loire

I) Identification de l'entité effectuant la saisine et de la personne référente

I.1) Entité saisissante

Cf. formulaire de saisine

I.2) Nom de la personne référente pour les échanges avec les services de l'Autorité

Cf. formulaire de saisine

I.3) Numéro de téléphone

Cf. formulaire de saisine

I.4) Adresse-mail

Cf. formulaire de saisine

II) Projet de décision de l'autorité organisatrice de transport

II.1) Liaison concernée

Cf. formulaire de saisine

II.2) Identification de la ou des déclarations correspondantes (en indiquant leur numéro de publication sur le site internet de l'Autorité)

Cf. formulaire de saisine

II.3) Justification de l'intérêt à agir

Cf. formulaire de saisine

II.4) Projet d'interdiction ou de limitation

Cf. Annexe 1

II.5) Périmètre retenu pour l'analyse

Cf. formulaire de saisine

II.6) Contrat de service public concerné

La convention pour l'exploitation et le financement du service public régional de transport des voyageurs 2014-2020 conclue entre la Région Centre-Val de Loire et la SNCF a déjà été fournie lors du précédent dossier de saisine.

III) Données de trafic et de revenus

III.1) Données de trafic sur l'origine-destination concernée, détaillées par groupe tarifaire si cette information est disponible

Le tableau ci-dessous fournit le détail du trafic et des recettes TER Centre-Val de Loire pour l'OD Chartres – Paris Montparnasse par typologie de déplacements:

--

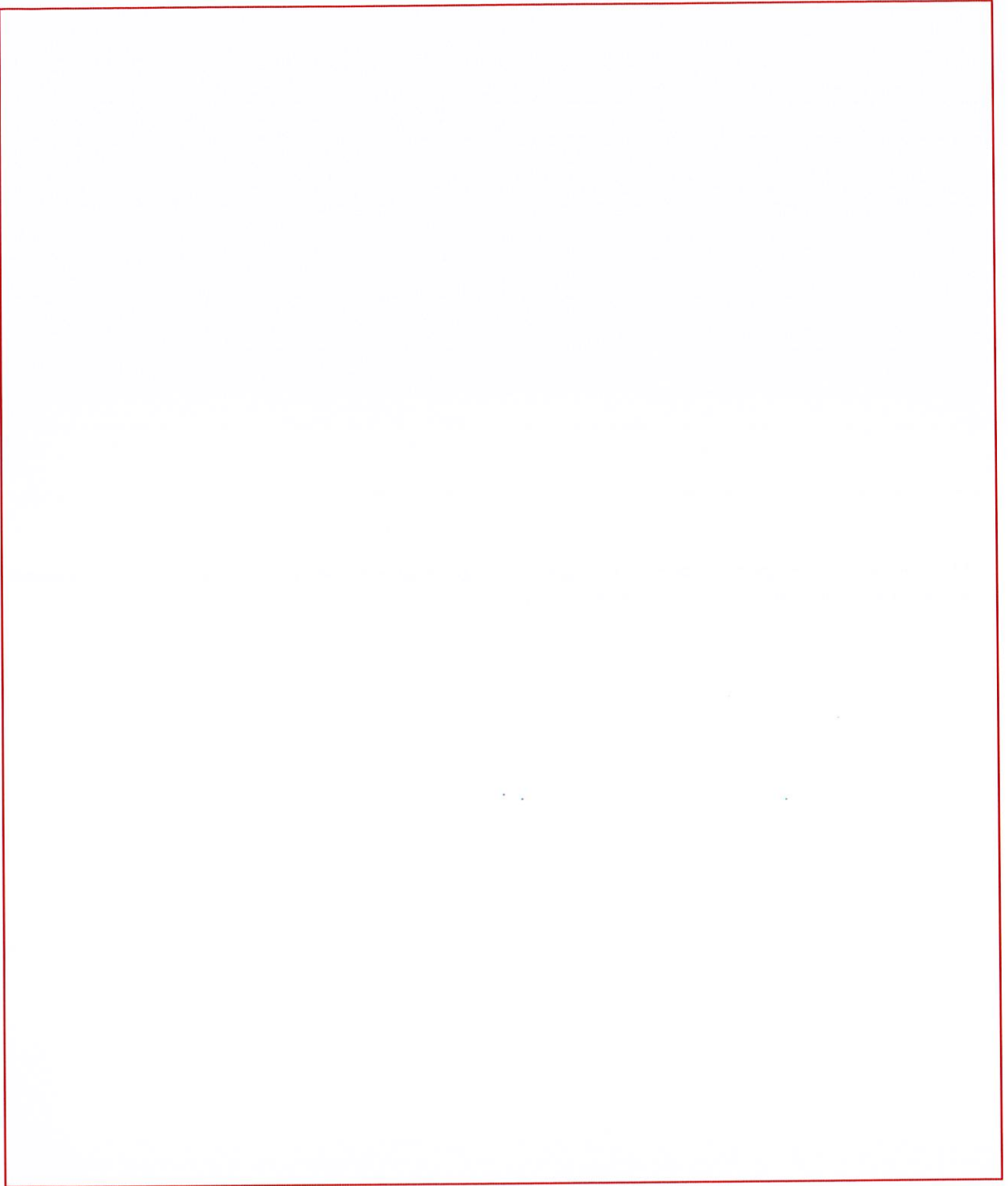
Tableau relevant du secret des affaires et à occulter lors de la publication à un tiers

III.2) Ressources générées sur l'origine-destination concernée, détaillées par groupe tarifaire si cette information est disponible

Voir § III.1

III.3) Données de comptage de la liaison concernée

Sens Chartres – Paris Montparnasse



III.4) Répartition horaire du trafic de la liaison concernée

Répartition du trafic de la liaison Paris – Chartres - Le Mans issue des données de comptages 2016 :

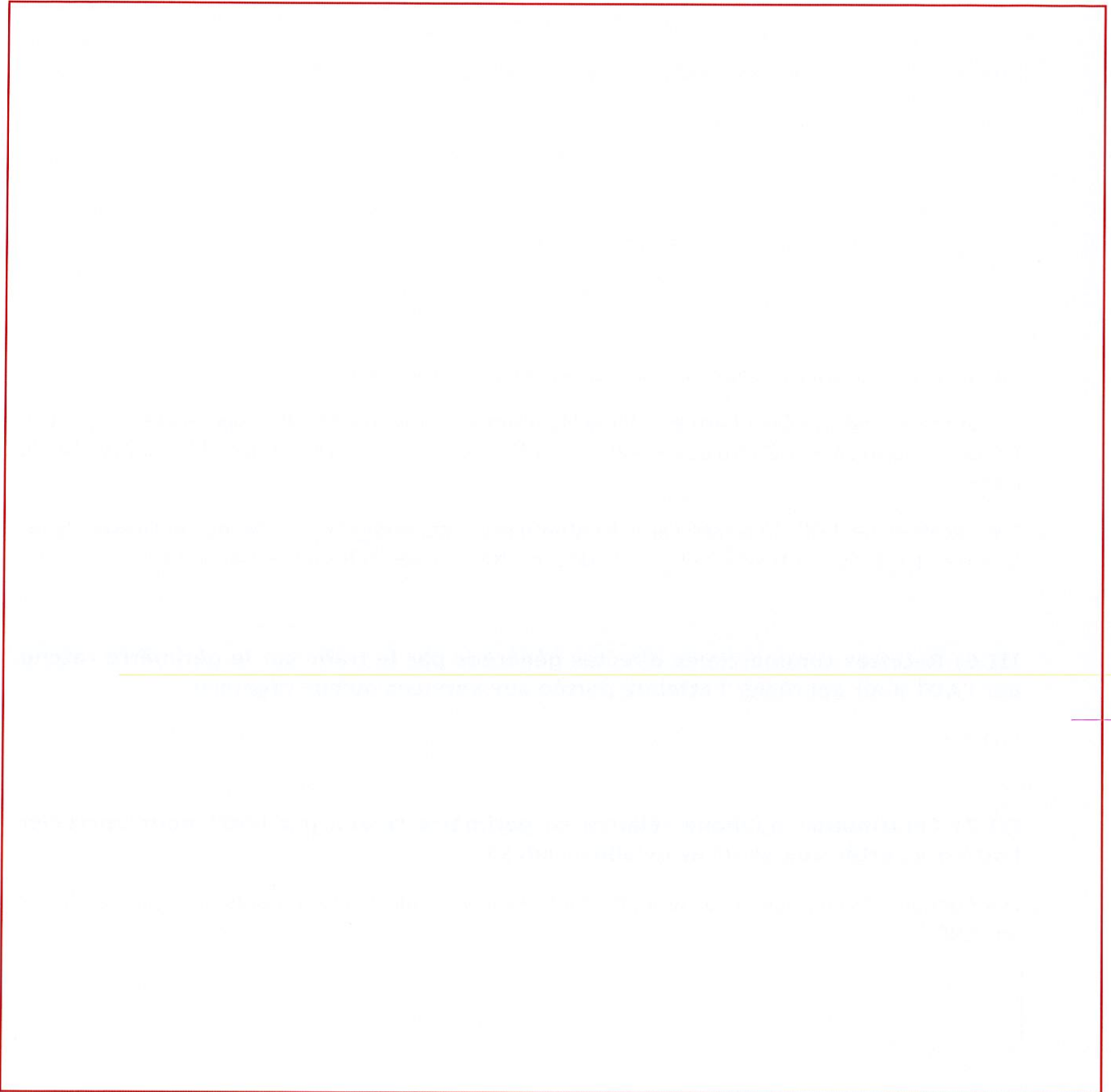


Tableau relevant du secret des affaires et à occulter lors de la publication à un tiers

III.5) Données de trafic sur le périmètre retenu par l'AOT pour apprécier l'atteinte portée aux services qu'elle organise.



Tableau relevant du secret des affaires et à occulter lors de la publication à un tiers

En termes de trafic, l'OD Chartres – Paris Montparnasse (source FC12K) représente % des VK de la liaison Paris-Chartres-Le Mans (FC12K) et % des VK totaux TER Centre-Val de Loire.

Les recettes de l'OD Chartres-Paris Montparnasse représentent % de la liaison Paris-Chartres-Le Mans (toutes OD) et % des recettes totales TER Centre-Val de Loire.

III.6) Recettes commerciales directes générées par le trafic sur le périmètre retenu par l'AOT pour apprécier l'atteinte portée aux services qu'elle organise

Voir § III.5

III.7) Contribution publique relative au périmètre retenu par l'AOT pour apprécier l'atteinte portée aux services qu'elle organise

Les données de charges et de produits sont établies à partir des comptes de lignes réalisées par SNCF :

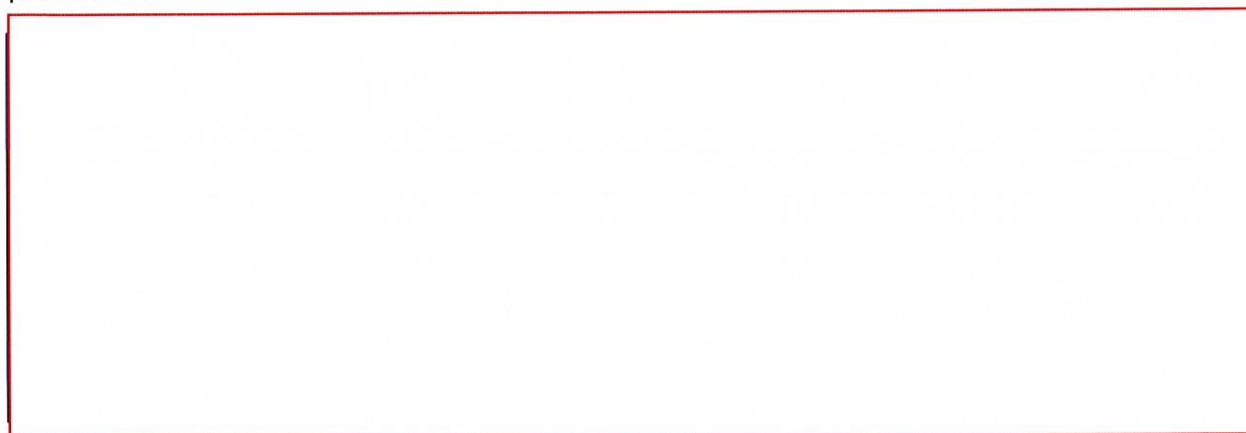


Tableau relevant du secret des affaires et à occulter lors de la publication à un tiers

III.8) 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

Voir § III.7

III.9) Analyse de la substituabilité

Impact des cars Ouibus sur la desserte ferroviaire TER Centre-Val de Loire :

	Car Ouibus	trains TER CVDL								
		liaison		Lundi	Mardi	Mercr	Jeudi	Vendr	Samer	Dimar
Sens Chartres - Paris Montparnasse		04:04-05:21	862400							
		04:52-05:54	16750							
		04:50-05:54	16760							
		05:34-06:51	862402							
		06:04-07:21	862404							
		06:27-07:37	862460							
		06:32-07:51	862406							
		06:52-07:54	16752							
		06:57-08:07	862408							
		07:02-08:21	862410							
		07:22-08:25	16754							
		07:30-08:36	862462							
		07:34-08:51	862412							
		07:57-09:06	16756							
		08:02-09:21	862416							
		08:27-09:37	862464							
		08:52-09:54	16788							
		08:53-09:54	16758							
		09:34-10:51	862418							
		10:52-11:54	16762							
		11:34-12:51	862422							
	Chartres > La Défense - lundi à dimanche - départ 13:15	12:52-13:54	16766							
		13:34-14:51	862426							
		14:53-15:54	16770							
		15:34-16:51	862430							
		16:34-17:51	862432							
		16:51-17:54	16774							
		17:34-18:51	862434							
		18:02-19:21	862436							
		18:34-19:51	862438							
		18:51-19:54	16778							
		19:34-20:51	862440							
		20:51-21:54	16782							
		21:25-22:36	862444							
		22:52-23:54	16786							

[illegible]

Nombre de TER mis en concurrence :

En semaine, du lundi au vendredi, 12 trains TER circulent dans un sillon à moins d'une Heure des plages horaires des cars OUIBUS. S'ajoutent 4 circulations le samedi et 6 le dimanche, portant ainsi à 70 par semaine le nombre de TER impactés.

Le tableau ci-dessus montre que 17,90% des circulations TER de cette liaison sont concernées par les services routiers proposés par OUIBUS.

Les temps de parcours des TER, variant de 62 à 79 mn suivant leur politique d'arrêts, sont plus rapides que les 100 à 110 mn envisagées par les circulations OUIBUS.

IV) Evaluation de l'impact

IV.1 Evaluation motivée de l'atteinte substantielle portée au service conventionné par les services routiers librement organisés, en termes de trafic et de ressources

a) Part des voyages de l'OD Chartres-Paris Montparnasse :



Tableau relevant du secret des affaires et à occulter lors de la publication à un tiers

L'analyse des fichiers de comptage permet d'évaluer à % la part du nombre de voyage correspondant aux trains TER concernés.

b) Report par type de catégorie tarifaire :

Au regard des horaires proposés par OUIBUS et de l'analyse des résultats commerciaux de l'OD, l'hypothèse de report retenue pour chaque catégorie tarifaire, afin d'évaluer l'impact financier est récapitulée dans le tableau ci-dessous :

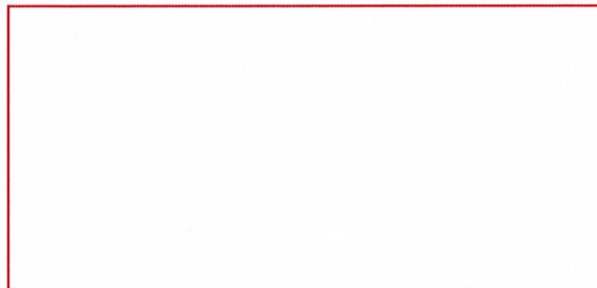


Tableau relevant du secret des affaires et à occulter lors de la publication à un tiers

c) Parts du trafic voyageurs et des recettes susceptibles de se reporter

Tableau relevant du secret des affaires et à occulter lors de la publication à un tiers

En appliquant les hypothèses de report par catégorie tarifaire sur les données de l'OD Chartres-Paris Montparnasse, la part de trafic susceptible d'être reportée est estimée à % et représente un montant de € soit % des recettes totales de l'OD.

En considérant que la répartition des recettes est proportionnelle à la fréquentation de chacun des trains, la part maximale de perte de recettes relative aux trains impactés est évaluée à € TTC :

Car Oubus	trains TER CVDL impactés		% de voyages	perte de recettes trains impactés (TTC)
Chartres - La Défense	12:52-13:54	16766		
	13:34-14:51	862426		
La Défense - Chartres	17:09-18:26	862429		
	17:22-18:29	862479		
	17:37-18:55	862431		
	17:52-18:59	862433		
	18:05-19:05	16775		
	18:09-19:25	862435		
	18:22-19:29	862481		
	18:37-19:55	862437		
	18:52-19:59	862439		
	19:05-20:08	16777		
		TOTAL :		

Tableau relevant du secret des affaires et à occulter lors de la publication à un tiers

d) Estimation de la perte de recettes

Deux hypothèses de plafonnement du nombre de voyageurs susceptibles de se reporter sont retenues :

- 60% de l'occupation du car OUIBUS soit 34 places
- 90% de l'occupation du car OUIBUS soit 51 places

Car Ouibus	trains TER CVDL impactés		% de voyages	perte de recettes trains impactés (TTC)	hyp 60% (TTC)	hyp 90% (TTC)
Chartres - La Défense	12:52-13:54	16766				
	13:34-14:51	862426				
La Défense - Chartres	17:09-18:26	862429				
	17:22-18:29	862479				
	17:37-18:55	862431				
	17:52-18:59	862433				
	18:05-19:05	16775				
	18:09-19:25	862435				
	18:22-19:29	862481				
	18:37-19:55	862437				
	18:52-19:59	862439				
	19:05-20:08	16777				
		TOTAL :				

Tableau relevant du secret des affaires et à occulter lors de la publication à un tiers

La perte de recettes est ainsi estimée entre [] € et [] € soit entre 6,5% et 9,8% des recettes totales de l'OD Chartres-Paris Montparnasse :

	hyp 60%	hyp 90%
part des pertes de recettes (TTC)		
par rapport à l'OD	6,5%	9,8%
par rapport à la liaison	1,9%	2,9%
par rapport à l'ensemble du TER	0,772%	1,157%

Tableau relevant du secret des affaires et à occulter lors de la publication à un tiers

Les 10 trains qui assurent la desserte dans le sens Paris Montparnasse -> Chartres et qui circulent en fin de soirée représentent [] % de la perte de recette.

- e) Estimation de la perte de recette globale pour les 6 déclaration ARAFER concernant la ligne Paris-Chartres

Tableau relevant du secret des affaires et à occulter lors de la publication à un tiers