

SAISINE – LIAISON PAR AUTOCAR ≤ 100 KM

Identification de l'entité effectuant la saisine et de la personne référente	
Entité saisissante	Région Pays de la Loire
Nom de la personne référente pour les échanges avec les services de l'Autorité	Fabienne PLOUX (Direction des Transports et de la Mobilité)
Numéro de téléphone	02 28 20 54 44
Adresse email	fabienne.ploux@paysdelaloire.fr

Projet de décision de l'autorité organisatrice de transport	
Liaison concernée	Nantes -Angers
Identification de la ou des déclarations correspondantes (en indiquant leur numéro de publication sur le site internet de l'Autorité)	D2018-092
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 modifié 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 Pays de la Loire assure, en tant qu'autorité organisatrice des transports collectifs d'intérêt régional conformément à l'article L. 2121-3 du Code des Transports, un service public régulier sur la liaison Angers - Nantes (88 km) sans correspondance. La Région des Pays de la Loire présente donc bien un intérêt à agir.
Projet d'interdiction ou de limitation	Projet de décision de limitation : annexe 1
Périmètre retenu pour l'analyse	Ligne TER Angers - Nantes (Horaires annexe 4)
Contrat de service public concerné	Convention TER : annexe 2

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 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

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 3 (III.1)
Données de trafic sur le périmètre retenu par l'AOT pour apprécier l'atteinte portée aux services qu'elle organise	cf annexe 3 (III.1)
Ressources générées sur l'origine – destination concernée, détaillées par groupe tarifaire si cette information est disponible	cf annexe 3 (III.1)
Revenus sur le périmètre retenu par l'AOT pour apprécier l'atteinte portée aux services qu'elle organise (recettes du trafic, compensations tarifaires)	cf annexe 3 (III.1)
Données de comptage de la liaison concernée	cf annexe 3 (III.5)
Répartition horaire du trafic de la liaison concernée	cf annexe 3 (III.5)
Contribution publique relative au périmètre retenu par l'AOT pour apprécier l'atteinte portée aux services qu'elle organise	cf annexe 3 (III.7)
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 3 (III.7)

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 3 (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 3 (V)
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

ARRETE N° [●] du [●]**Portant limitation des services de transport réguliers interurbains librement organisés par la société
Eurolines sur la liaison Angers – Nantes****La Présidente du Conseil Régional Pays de la 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 Pays de la Loire ;
VU l'avis conforme rendu le [●] par l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières ;

Sur proposition de la Présidente de la Région

CONSIDERANT CE QUI SUIIT,

La société Eurolines a déposé auprès de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières une déclaration, publiée le 09 février 2018 portant le numéro D2018-092, afin de faire connaître son intention de commercialiser des services de transports routiers sur la liaison Angers – Nantes à travers un itinéraire de 83 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 Pays de la Loire est en charge de l'organisation du service public régional de transport de voyageurs TER Pays de la Loire, assurant sans correspondance la liaison Angers – Nantes.

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 Pays de la Loire le 04 avril 2018, il est établi que les services réguliers interurbains proposés par la société Eurolines sur la liaison Angers – Nantes portant le numéro D2018-092 portent une atteinte substantielle à l'équilibre économique de la ligne Angers – Nantes, 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 Angers – Nantes, les services de transports réguliers interurbains de voyageurs proposés par la société Eurolines dans la déclaration, publiée le 09 février 2018 portant le numéro D2018-092 doivent être strictement limités aux jours et créneaux de passage énumérés ci-dessous, pour un temps de parcours de 1 heure et 15 minutes.

Jours	Départ de Nantes vers Angers	Départ d'Angers vers Nantes
Lundi		21h45 dans la limite de 1 car de 47 places
Mardi		21h45 dans la limite de 1 car de 47 places
Mercredi		21h45 dans la limite de 1 car de 47 places
Jeudi		21h45 dans la limite de 1 car de 47 places
Vendredi		21h45 dans la limite de 1 car de 47 places
Samedi	16h45 dans la limite de 2 cars de 47 places	21h15 dans la limite de 1 car de 47 places 21h45 dans la limite de 1 car de 47 places
Dimanche		

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 Eurolines.

Il sera publié au recueil des actes administratifs et notifié à la société Eurolines.

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 Nantes, le

La Présidente

La Présidente 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 Nantes dans un délai de 2 mois à compter de sa publication.

Annexe 3 : Nantes – Angers

Dossier de saisine de la Région Pays de la Loire

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

I.1. Entité saisissante

Cf tableau de saisine

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

Cf tableau de saisine

I.3. Numéro de téléphone

Cf tableau de saisine

I.4. Adresse email

Cf tableau de saisine

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

II.1. Liaison concernée

Cf tableau de saisine et en référence à :

- l'annexe 5 « offre de transport régional théorique » ;
- les annexes 21.1, 21.2 et 21.3 sur la qualité donnant les critères d'exigences par segment de la convention SNCF-Région, ces annexes étant transmises aux dossiers (Annexe 2)

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

Cf tableau de saisine

II.3. Justification de l'intérêt à agir :

Cf tableau de saisine

II.4. Projet d'interdiction ou de limitation

Cf tableau de saisine

II.5. Périmètre retenu pour l'analyse

Cf tableau de saisine

II.6. Contrat de service public concerné

La convention d'exploitation des services ferroviaires régionaux 2018-2023 conclue entre la Région des Pays de la Loire et la SNCF.

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 les données de 2016 par groupe tarifaire sur l'OD Nantes - Angers, et en particulier le trafic en VK, les recettes directes et le nombre de voyages.

Niveau Tarifaire	Recettes directes	Somme de VK	PMVK	PM (*88km)	Nombre de voyages totales
01- PLEIN TARIF					
02- DOMICILE TRAVAIL/FREQUENTS					
03- DE ETUDIANT/APPRENTIS					
04- DE SCOLAIRES					
05- JEUNES OCCASIONNELS					
06- OCCASIONNELS TARIF REGIONL					
07- OCCASIONNELS TARIF NATIONL					
08- BILLETS SOCIAUX ET SNCF					
Total général					
Total public occasionnel					
	% sur l'OD				

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

Les parts de trafic et de recettes directes de l'OD Nantes - Angers sont calculées ci-dessous sur la liaison Nantes - Angers et sur l'ensemble des lignes TER Pays de la Loire.

	Trafic 2016 en VK	Part de trafic sur l'OD Nantes - Angers	Recettes directes	Part des recettes sur l'OD Nantes - Angers
OD Nantes - Angers - Nantes dans les deux sens de circulation				
Liaison Nantes - Angers toutes OD confondues				
Total lignes TER Pays de la Loire				

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

En synthèse, l'OD Nantes - Angers représente du trafic et % des recettes directes de la liaison Nantes - Angers toutes OD confondues. Ramené au territoire des Pays de la Loire, c'est du trafic et des recettes directes de l'ensemble du réseau.

III.2. Données de trafic sur le périmètre retenu par l'AOT pour apprécier l'atteinte portée aux services qu'elle organise.

Voir § III.1

III.3. Ressources générées sur l'origine – destination concernée, détaillées par groupe tarifaire si cette information est disponible

Voir § III.1

III.4. Revenus sur le périmètre retenu par l'AOT pour apprécier l'atteinte portée aux services qu'elle organise

Voir § III.1

III.5. Données de comptage de la liaison concernée.

Les comptages disponibles ont été effectués entre octobre 2017 sur la totalité des trains concernés en JOB, samedi et dimanche. Le nombre total de montée à l'origine sur chaque train a été comptabilisé et pris en compte. Sur la base d'enquêtes voyageuses réalisées sur la même période pour chaque train en JOB, samedi et dimanche, le pourcentage de fréquentation sur l'OD concerné a été déterminé pour chaque train.

Ces données sont fournies pour chaque service dans l'annexe 5 comprenant les tableaux de l'ensemble des TER dans les deux sens.

III.6. Répartition horaire du trafic de la liaison concernée

Voir § III.5

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

L'indicateur 12.2 du compte de ligne du rapport annuel de 2016 réalisés par la SNCF est fourni en annexe 6, qui comprend le calcul du résultat avec le détail des différentes charges pour l'ensemble du réseau TER et de la liaison Nantes - Angers. Les données de charge et de contribution sont récapitulées dans le tableau ci-dessous :

Compte de Résultat (2016)	Total TER PAYS DE LA LOIRE	Nantes - Angers	Part liaison Nantes - Angers sur le total
Produits hors contribution			
Contribution			
Péages d'infrastructure			
Charges hors péages			
Résultat			

Tableau relevant du secret des affaires à occulter lors de la publication/de la communication 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

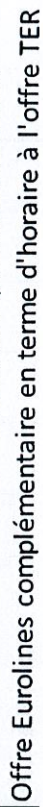
III.9. Analyse de la substituabilité

Les tableaux ci-dessous reprennent l'ensemble de l'offre TER ainsi que celle du dossier D2018-092 d'Eurolines sur la même OD et jour par jour dans les deux sens. Il permet une comparaison des horaires, temps de parcours et fréquences journalières et hebdomadaires.

Tableau des TER dans le sens Nantes > Angers avec impact des services routiers Eurolines :

		Offres TER dans un créneau horaire très proche d'Eurolines Offre Eurolines complémentaire en terme d'horaire à l'offre TER										En noir, les TER En rouge, les services Eurolines D2018-092									
Lundi au vendredi	857700	857502	857302	860002	857504	857304	858708	857708	860008	857312	857514	857320	857720								
Nantes	05:47	06:16	06:47	07:12	07:16	07:47	09:16	09:47	11:06	11:47	12:16	15:44	15:45	16:00	16:11	16:45	16:47	17:09	17:16	17:47	18:11
Angers	06:27	07:12	07:27	07:54	08:12	08:27	10:00	10:27	11:47	12:27	13:12	16:25	17:00	17:15	16:55	18:00	17:27	18:12	18:26	18:54	19:12
Temps de trajet	40m	56m	40m	42m	56m	40m	44m	40m	41m	40m	56m	41m	75m	75m	44m	75m	40m	56m	39m	43m	56m
Nombre de voyageurs maxi montant à Nantes	22	18	108	217	54	355	75	88	131	77	65	282			117	324	260	181	456	229	86
Nombre de voyageurs OD	12	9	75	76	30	294	62	37	28	25	36	64			26	113	90	12	123	97	13
Nombre de voyageur en report sans écrêter												64			26	215					
Nombre de voyageur en report (Hypothèse 60% de remplissage du car)												28			26	56					
Nombre de voyageur en report (Hypothèse 90% de remplissage du car)												42			26	85					

Samedi	857550	857706	860004	857710	857312	857552	857320														
Nantes	07:16	08:47	09:13	10:47	11:47	12:15	15:43	15:45	16:00	16:45	17:47	18:16	20:11								
Angers	08:21	09:27	09:54	11:27	12:27	13:22	16:24	17:00	17:15	18:00	18:27	19:24	20:52								
Temps de trajet	65m	40m	41m	40m	40m	67m	41m	75m	75m	75m	40m	68m	41m								
Nombre de voyageurs montant à Nantes	23	33	49	77	59	94	132				111	116	93								
Nombre de voyageurs OD	7	15	4	39	25	7	35				36	46	21								
Nombre de voyageur en report sans écrêter								35													
Nombre de voyageur en report (Hypothèse 60% de remplissage du car)								35													
Nombre de voyageur en report (Hypothèse 90% de remplissage du car)								35													



En rouge, les services Eurolines D2018-092

Dossier de saisine D2018-092 Annexe 3

En rouge, les services Eurolines D2018-092

	D2018-092 Eurolines 1 car				D2018-092 Eurolines 1 car				D2018-092 Eurolines 1 car
7555	857775 857327	860013			857779 857331				
8-10	18:30	19:54	20:04	20:30	20:54	21:15	22:30	75m	
9-17	19:35	20:36	20:45	21:35	21:35	21:35	22:30	75m	
67m	65m	42m	41m	65m	41m	41m	41		
82		99	11		41				
18		72	8		37				
18		80							37
18		28							37
18		42							37

En terme d'horaire, la plupart des cars Eurolines proposée ont un impact sur les TER, soit sur un même créneau horaire, soit sur un créneau horaire très proche (inférieur à +/- 1 heure), comme récapitulé dans le tableau ci-dessous :

Synthèse trains impactés par semaine :			
	Nombre de TER impacté par l'offre Eurolines (Dossier D2018-092)	Nombre total de TER	Pourcentage de TER impacté sur le nombre de TER total
du lundi au vendredi Nantes > Angers	25	110	23%
En week end Nantes > Angers	3	21	14%
du lundi au vendredi Angers > Nantes	30	115	26%
En week end Angers > Nantes	11	22	50%

En terme de temps de parcours et sur les créneaux horaires similaires, l'offre routière par autocar peut être jugée substituable à celle de TER :

- Temps de parcours de l'offre Eurolines (Dossier D2018-092) : entre 1heure et 05 minutes et 1heure et 30 minutes ;
- Temps de parcours de l'offre TER : de 39 minutes à 1heures et 08 minutes.

IV. Évaluation de l'impact

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

Faute de recul sur le report qui peut être constaté du rail vers la route, à ce stade du développement du marché du transport routier de voyageurs, les seules estimations susceptibles d'être avancées se fondent sur les retours d'expérience observés dans des situations similaires. L'étude d'impact annexée au projet de loi pour la croissance et l'activité considère, à ce titre, que des clients des services de transport par autocar devraient être des passagers qui n'auraient pas voyagé en l'absence de ce mode de transport.

Dès lors, on peut estimer, en raisonnant sur une fourchette élargie par prudence, et susceptible d'être ultérieurement affinée en fonction des données qui résulteront de l'observation de l'évolution de la demande, que les places offertes par le service librement organisé seraient remplies à hauteur de 60 à 90 % par des usagers qui utilisaient préalablement le service conventionné et que les 10 à 40 % restants seraient donc de nouveaux voyageurs, qui n'auraient pas voyagé sans la création du nouveau service.

Partant de cette hypothèse, une première estimation du risque d'atteinte à l'équilibre économique de la ligne TER Angers - Nantes que pourrait entraîner l'ouverture des services envisagés par la société Eurolines consiste à évaluer le report vers ces services par autocar de l'ensemble de la clientèle des trains circulant à des horaires regardés comme proches de ceux des services librement organisés. On considère, à titre conservateur, que les services TER situés dans un intervalle de plus ou moins une heure autour des plages horaires déclarées pour chaque service sont susceptibles d'être affectés et que, pour un autocar donné, tous les voyageurs se reportent sur autocar, dans la limite de 60% à 90% de la capacité de l'autocar.

Ainsi, sur la base des données détaillées en annexe 5, le transfert de voyageurs de ces services TER conventionnés vers les services librement organisés est estimé entre et par an. Partant d'une recette moyenne par voyageur TER de telle qu'elle ressort dans la section 3.1, la perte de recettes correspondante peut ainsi être évaluée dans une fourchette comprise entre € et € par an.

En comparaison des coûts exposés pour assurer la desserte de la ligne conventionnée qui, pour une grande partie, sont couverts par des concours publics versés par l'Autorité Organisatrice de Transport, l'ordre de grandeur du manque à gagner potentiel est fourni dans le tableau ci-dessous : elle représente entre et % des recettes directes sur l'OD concernée.

Eurolines dossier D2018-092	Pertes hebdomadaires estimées	Pertes annuelles estimées	% des recettes directes sur l'OD	% des recettes directes sur la liaison	% des recettes directes totales sur le réseau TER	% de la contribution sur la liaison Nantes - Angers
Hypothèse 60% de remplissage des cars						
Hypothèse 90% de remplissage des cars						

Compte tenu de l'analyse de la substituabilité des services présentée dans la partie 3.9, une estimation complémentaire du risque d'atteinte à l'équilibre économique de la ligne TER consiste à évaluer la perte de recettes induite par le report vers le transport par autocar de tous les utilisateurs occasionnels actuels du service conventionné, dans la limite d'un plafond de 60 à 90 % de la capacité annuelle offerte par le service librement organisé sur la liaison. Les voyageurs occasionnels sont en effet les seuls susceptibles d'être réellement intéressés par les services déclarés. Au vu des données disponibles (cf. tableau ci-dessous), le report de ces voyageurs empruntant la ligne conventionnée aurait pour conséquence une perte potentielle de recettes comprise entre € et € euros environ par an, soit entre et % des recettes directes sur cet OD.

Par conséquent, la structure de couverture des coûts, caractérisée par le poids prépondérant de la contribution d'exploitation versée par la Région, serait significativement modifiée par l'exploitation des services de transport par autocar déclarés.

Il résulte de l'ensemble des éléments précédents que l'atteinte à l'équilibre économique de la ligne de service public de transport concernée peut être considérée comme substantielle.

V. Autres

V.1. 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

Au vu des éléments ci-dessus, l'atteinte portée au service conventionnée est considérée comme substantielle en termes de trafic et de ressources.

En raison de l'atteinte substantielle portée à l'équilibre économique de la ligne Angers – Nantes, la Région propose que les services de transports réguliers interurbains de voyageurs proposés par la société Eurolines dans la déclaration, publiée le 09 février 2018 portant le numéro D2018-092 doivent être strictement limités aux jours et créneaux de passage énumérés ci-dessous, pour un temps de parcours de 1 heure et 15 minutes.

Jours	Départ de Nantes vers Angers	Départ d'Angers vers Nantes
Lundi		21h45 dans la limite de 1 car de 47 places
Mardi		21h45 dans la limite de 1 car de 47 places
Mercredi		21h45 dans la limite de 1 car de 47 places
Jeudi		21h45 dans la limite de 1 car de 47 places
Vendredi		21h45 dans la limite de 1 car de 47 places
Samedi	16h45 dans la limite de 2 cars de 47 places	21h15 dans la limite de 1 car de 47 places 21h45 dans la limite de 1 car de 47 places
Dimanche		

V.2. 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

