

**VERSION PUBLIQUE DU DOCUMENT**

**SAISINE – LIAISON PAR AUTOCAR ≤ 100 KM**

Identification de l'entité effectuant la saisine et de la personne référente	
Entité saisissante	
Nom de la personne référente pour les échanges avec les services de l'Autorité	
Numéro de téléphone	
Adresse email	

Projet de décision de l'autorité organisatrice de transport	
Liaison concernée	
Identification de la ou des déclarations correspondantes (en indiquant leur numéro de publication sur le site internet de l'Autorité)	
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>	
Projet d'interdiction ou de limitation	
Périmètre retenu pour l'analyse	
Contrat de service public concerné	

<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	
Données de trafic sur le périmètre retenu par l'AOT pour apprécier l'atteinte portée aux services qu'elle organise	
Ressources générées sur l'origine – destination concernée, détaillées par groupe tarifaire si cette information est disponible	
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	
Répartition horaire du trafic de la liaison concernée	
Contribution publique relative au périmètre retenu par l'AOT pour apprécier l'atteinte portée aux services qu'elle organise	
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	

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	

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.

---

**Vitry-le-François (Quai du canal) – Châlons-en-Champagne (à côté de la station-  
service Total Access)**

Entreprise FLIXBUS France SARL  
Déclaration n°2016-003 publiée le 28 janvier 2016

---

La présente note, figurant au dossier de saisine déposé par le Région Alsace – Champagne Ardenne – Lorraine auprès de l'ARAFER le 24 mars 2016 en vue de l'interdiction des services routiers librement organisés par la société FLIXBUS sur la liaison Vitry-le-François – Châlons-en-Champagne a pour objet de démontrer l'existence d'une atteinte substantielle portée à la liaison ferroviaire Vitry-le-François – Châlons-en-Champagne assurée par TER Champagne-Ardenne.

Cette saisine s'inscrit dans le cadre des dispositions de l'article L.3111-18 du Code des transports qui 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* ».

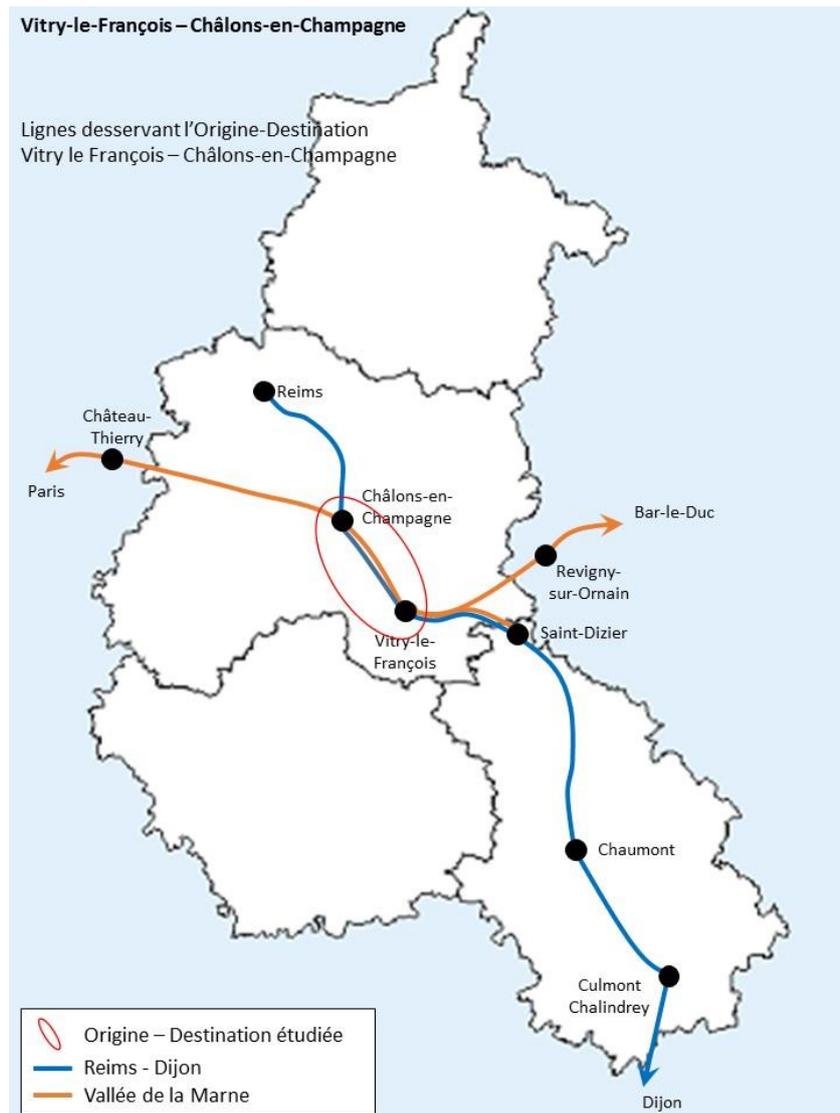
La démonstration détaillé ci-dessous s'inscrit, par ailleurs, dans le respect des lignes directrices relatives à l'instruction des demandes d'interdiction ou de limitation des services routiers sur les liaisons régulières interurbaines par autocar inférieures ou égales à 100 kilomètres publiées par l'ARAFER.

**1. Existence d'un service conventionné réalisant sans correspondance la même liaison que celle déclarée par FLIXBUS**

A la suite de l'ouverture à l'initiative privée des services réguliers interurbains de transport public routier par la loi n°2015-990 du 06 août 2015 pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques, FLIXBUS a fait savoir son intention de commercialiser de tels services sur la liaison Vitry-le-François – Châlons-en-Champagne par la déclaration n° D 2016-003 publiée le 28 janvier 2016 sur le site de l'ARAFER, conformément aux dispositions précitées de l'article L.3111-18 du Code des transports.

Ainsi, FLIXBUS se propose de commercialiser la liaison directe Vitry-le-François – Châlons-en-Champagne via un itinéraire routier de 24,9 kilomètres.

En tant qu'autorité organisatrice des transport collectifs d'intérêt régional en vertu de l'article L.2121-3 du Code des transport, la Région Alsace – Champagne-Ardenne – Lorraine est en charge de l'organisation du service public de transport de voyageurs TER Champagne-Ardenne, assurant, sans correspondance, la liaison ferroviaire Vitry-le-François – Châlons-en-Champagne de 33 kilomètres, par le biais des lignes Vallée de la Marne (Paris – Saint-Dizier ou Paris – Bar-le-Duc) et Reims – Dijon.



L'exploitation commerciale de ces lignes est confiée à SNCF Mobilités dans le cadre de l'exécution de la convention d'exploitation pour l'organisation et le financement du service public de transport régional de voyageurs TER Champagne-Ardenne conclue entre la Région Champagne-Ardenne et la SNCF pour la période 2009 – 2016.

Au vu de ces éléments, il ne fait aucun doute que la Région Alsace – Champagne-Ardenne – Lorraine organise un service conventionné de transport régulier de voyageurs par l'intermédiaire des lignes TER Vallée de la Marne et Reims – Dijon, réalisant, sans correspondance, la liaison Vitry-le-François – Châlons-en-Champagne.

## **2. Analyse de la substituabilité**

Cette étape s'appuie sur la comparaison des horaires proposés entre la relation librement organisée et l'offre TER. Aussi :

- les plages horaires considérées sont celles indiquées dans la déclaration déposée par FLIXBUS, à savoir :
  - o Entre 11h00 et 13h00 au départ de Vitry-le-François chaque jour de la semaine.
  - o Entre 11h00 et 13h00 au départ de Châlons-en-Champagne chaque jour de la semaine.
- le temps de parcours considéré est celui indiqué dans la déclaration déposée par FLIXBUS, à savoir 1h10.

Nous considérerons que les liaisons proposées par FLIXBUS étant hors période de pointe, l'heure de départ et d'arrivée tout comme le temps de parcours ne sont pas discriminants dans le choix du mode de transport. Aussi, l'analyse prendra en compte les trains TER encadrant à plus ou moins une heure les liaisons déclarées.

QUOTIDIEN	TER n° 839122	TER n° 839104	Car FLIXBUS	TER n° 839106
Vitry-le-François	9h58	11h58	11h00/13h00	13h58
Châlons-en-Champagne	10h14	12h14	12h10/14h10	14h14

QUOTIDIEN	TER n° 839105	Car FLIXBUS	TER n° 839805
Châlons-en-Champagne	12h10	11h00/13h00	13h55
Vitry-le-François	12h26	12h10/14h10	14h14

## **3. Estimation chiffrée du risque d'atteinte à l'équilibre économique du service conventionné**

Conformément aux lignes directrices de l'ARAFER, l'impact est estimé pour chaque service horaire librement organisé jugé concurrentiel avec un service conventionné.

L'estimation est effectuée sur la base de l'hypothèse retenue par l'ARAFER à savoir que les places proposées par le service librement organisé seront remplies à hauteur de 60% à 90% par des voyageurs qui utilisaient préalablement le service conventionné.

FLIXBUS prévoit, pour la liaison Vitry-le-François – Châlons-en-Champagne, la mise en place, dans chaque sens de circulation d'un car de 53 places soit une offre quotidienne de 106 places.

Ce sont donc 64 à 95 voyageurs qui se reporteraient quotidiennement du TER vers un service proposé par FLIXBUS.

**Données utilisées pour la démonstration :**

Les données sur lesquelles s'appuie l'analyse sont extraites :

- Des comptages effectués en 2015 ou 2016 par la SNCF (Agents du Service Commercial Train) conformément à la convention d'exploitation des services régionaux de transport de voyageurs, train par train – **DONNEES CONFIDENTIELLES**
- Prix moyen du voyage kilomètre occasionnel – Données ARISTOTE – **DONNEES CONFIDENTIELLES**
- Comptes de ligne par segment 2014 - **DONNEES CONFIDENTIELLES**

**3.a. Fréquentation des trains encadrants pour lesquels une désaffectation des voyageurs au profit du car est certaine**

L'étude a été réalisée sur la base des comptages réalisés en 2014 par la SNCF train par train.

Les trains ayant des origines-destinations (Reims-Dijon, Paris-Saint-Dizier ou Paris-Bar le Duc) plus larges que la seule liaison considérée dans le cadre de l'étude (Vitry-le-François – Châlons-en-Champagne), un ratio a été appliqué afin d'identifier, au plus juste, le nombre de voyageurs pouvant se reporter vers le car.

Trains encadrants	Origine-Destination globale du train	Ratio de fréquentation de l'OD considérée par rapport à l'OD globale du train	Fréquentation hebdomadaire des trains encadrants	Fréquentation annuelle des trains encadrants	Fréquentation annuelle sur l'Origine-Destination considérée
839104	Paris - Bar le Duc				
839122	Paris - Saint-Dizier				
839106	Paris - Bar le Duc				
839105	Paris - Bar le Duc				
839805	Reims - Dijon				
TOTAL					

**3.b. Voyageurs occasionnels fréquentant les trains encadrants pour lesquels une désaffectation des voyageurs au profit du car est certaine**

L'analyse est basée sur le fait que les usagers quotidiens (domicile-travail et domicile-étude) bénéficient d'une tarification attractive sur une offre de transport plus fréquente et que leur forte sensibilité au temps de trajet ne conduira pas à son report vers l'offre routière librement organisée. Le raisonnement qui suit ne repose dès lors que sur les déplacements occasionnels.

Les dessertes proposées par FLIXBUS étant hors période de pointe, il a été estimé que le poids des voyageurs occasionnels sur le nombre total de voyageurs, est, dans ces créneaux horaires de  %.

Trains encadrants	Fréquentation annuelle sur l'Origine-Destination considérée	Ratio d'utilisation de la desserte par les usagers occasionnels	Fréquentation annuelle sur l'Origine-Destination considérée par des usagers occasionnels
839104			
839122			
839106			
839105			
839805			
TOTAL			

### **3.c. Estimation du report des usagers du TER vers les cars et des recettes perdues en conséquence**

Les estimations présentées ci-dessous se basent sur un prix moyen du voyage effectué par un usager occasionnel de  €<sup>1</sup> hors compensations appliqué aux deux hypothèses prévues par l'ARAFER de remplissage des cars proposés par FLIXBUS :

- 60 % des occupants du car proviennent du TER ;
- 90 % des occupants du car proviennent du TER.

		Places offertes dans les cars librement organisés	Voyageurs occasionnels sur la liaison considérée	Report potentiel des usagers du TER	
				Impact brut en matière de fréquentation	Ajustement de l'impact en matière de fréquentation
Taux de report modal depuis les services conventionnés concurrencés	50%	19 345	<input type="text"/>	98%	98 %
	60%	23 214		117%	Jusqu'à 100%
	70%	27 083		137%	Jusqu'à 100%
	80%	30 952		156%	Jusqu'à 100%
	90%	34 821		176%	Jusqu'à 100%
	100%	38 690		195%	Jusqu'à 100%

Dans les deux hypothèses, le nombre de places offertes par les services librement organisés proposées par FLIXBUS est supérieur aux voyageurs occasionnels empruntant actuellement les services TER impactés. Le report modal est donc estimé comme pouvant atteindre 100%.

<sup>1</sup> Prix moyen du voyage kilomètre sur la liaison considérée =  €/km  
 Nombre de kilomètre ferroviaire de la liaison considérée = 33 km

		Places offertes dans les cars librement organisés	Recettes directes TER « voyageurs occasionnels »	Impact sur les recettes « voyageurs occasionnels » sur la liaison considérée	
				En valeur absolue	En pourcentage
Taux de report modal depuis les services conventionnés concurrencés	50%	19 345	<input style="width: 50px; height: 20px; border: 1px solid red;" type="text"/>		
	60%	23 214			
	70%	27 083			
	80%	30 952			
	90%	34 821			
	100%	38 690			

Le taux de report modal étant estimé comme pouvant atteindre 100 %, le montant des recettes annuelles perdues issues de la clientèle occasionnelle des trains encadrants est donc estimée à 100 % soit  € annuellement.

#### **4. Appréciation du caractère substantiel de l'atteinte à l'équilibre économique du service conventionné**

Les hypothèses de remplissage des services librement organisés proposés par FLIXBUS, telles que définies par l'ARAFER, font apparaître un report modal potentiel pouvant atteindre jusqu'à 100% des usagers occasionnels des trains encadrants. Ce report se traduirait par une perte nette de recettes de l'ordre du  €.

Ces éléments permettent de mettre en avant l'atteinte substantielle portée aux services conventionnés.

En conséquence, la Région Alsace Champagne-Ardenne Lorraine, en tant qu'AOT, demande l'interdiction de la desserte proposée par la société FLIXBUS sur la liaison Vitry-le-François – Châlons-en-Champagne par la déclaration n° D 2016-003 publiée le 28 janvier 2016 sur le site de l'ARAFER.

\*\*\*\*\*

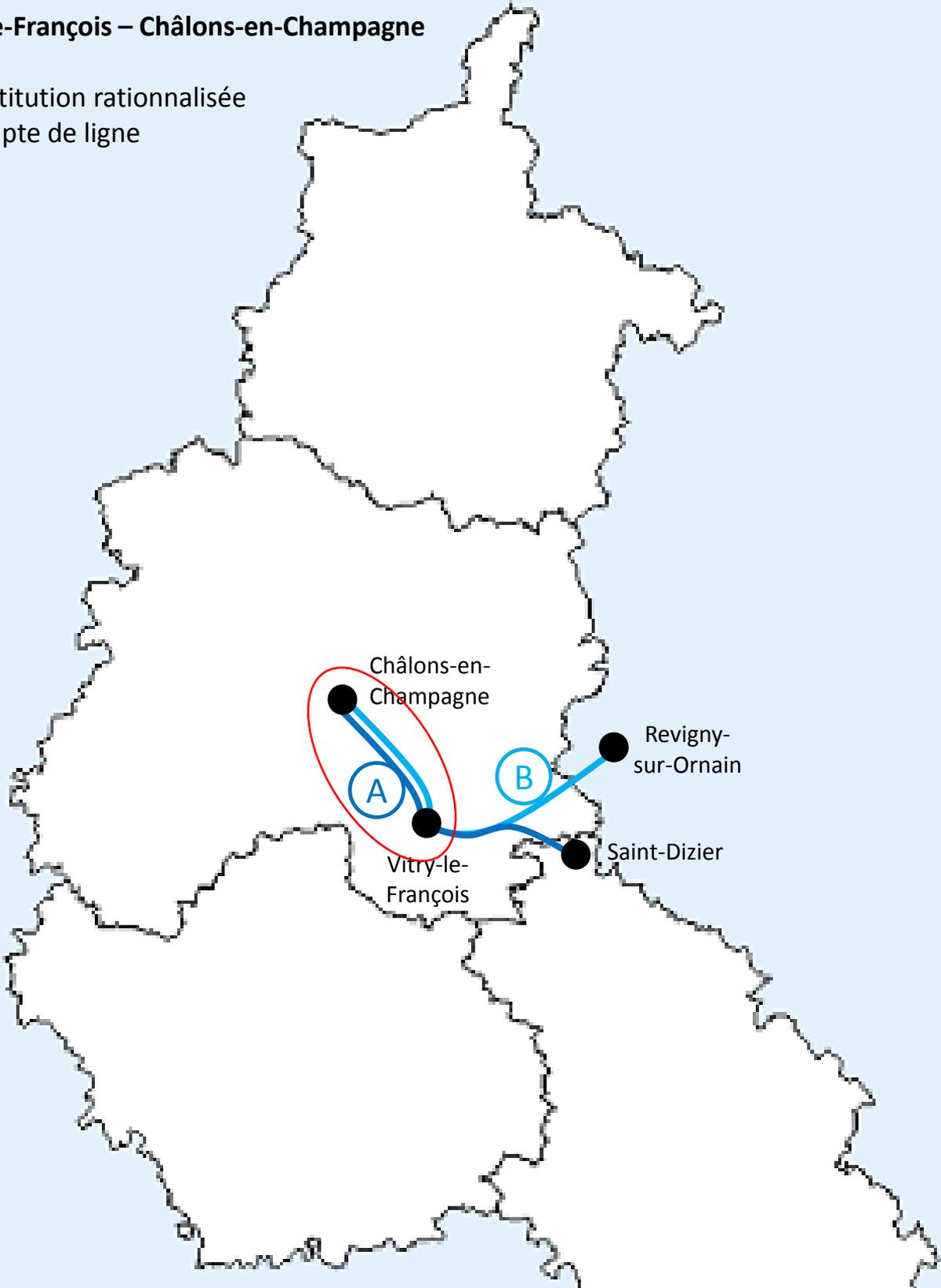
#### **Liste des annexes :**

- Annexe 1 : Données de trafic Ligne 10
- Annexe 2 : Données de trafic sur le périmètre retenu par l'AOT permettant d'apprécier l'atteinte portée aux services conventionnés
- Annexe 3 : Evaluation de l'atteinte substantielle portée aux services conventionnés
- Annexe 4a : Compte de ligne reconstitué OD Vitry-le-François – Châlons-en-Champagne
- Annexe 4b : Cartographie explicative de la reconstitution du compte de ligne OD Vitry-le-François – Châlons-en-Champagne

- Annexe 5 : Projet d'arrêté d'interdiction

# Vitry-le-François – Châlons-en-Champagne

Reconstitution rationnalis e  
du compte de ligne



 Origine – Destination  tudi e

Segment Nord Haute Marne

 Sous segment Châlons en Champagne – Saint Dizier

 Sous segment Châlons en Champagne – Revigny sur Ornain

## PROJET D'ARRETE

### **Portant interdiction des services de transport régulier librement organisés par la société FLIXBUS sur la liaison Vitry-le-François – Châlons-en-Champagne**

Vu le Code Général des Collectivités Territoriales ;

Vu la Loi n°2015-990 du 06 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 n° (•) en date du (•) de la Commission permanente de la Région Alsace – Champagne-Ardenne – Lorraine, AOT ;

Vu l'avis conforme rendu le (•) par l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières

Sur proposition du Président de la Région Alsace – Champagne-Ardenne – Lorraine

CONSIDERANT CE QUI SUIT,

La société FLIXBUS a déposé auprès de l'Autorité Régulation des Activités Ferroviaires et Routières une déclaration publiée le 28 janvier 2016 afin de faire connaître son intention de commercialiser des services de transports routiers sur la liaison Vitry-le-François – Châlons-en-Champagne à travers un itinéraire de 24,9 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 Alsace – Champagne-Ardenne – Lorraine est en charge de l'organisation et du financement du service public de transports régional de voyageurs TER Champagne-Ardenne, assurant, sans correspondance, la liaison Vitry-le-François – Châlons-en-Champagne.

Conformément à l'avis rendu le (•) par l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières à la suite de la saisine de la Région Alsace – Champagne-Ardenne – Lorraine le 24 mars 2016, il est établi que les services réguliers interurbains proposés par la société FLIXBUS sur la liaison Vitry-le-François – Châlons-en-Champagne portent une atteinte substantielle à l'équilibre économique de la liaison précitée, justifiant la 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 liaison Vitry-le-François – Châlons-en-Champagne, les services de transports de voyageurs librement

organisés par la société FLIXBUS tels que décrits dans la déclaration n°2016-003 portée par ladite société auprès de l'Autorité régulation des activités ferroviaires et routières sont interdits.

#### Article 2 : entrée en vigueur

Le présent arrêté entrera en vigueur à compter de l'établissement des formalités de publication et de sa transmission au Préfet de Région.

#### 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 Alsace – Champagne-Ardenne – Lorraine dans un délai d'une semaine à compter de la publication de l'avis rendu par l'Autorité Régulation des Activités Ferroviaires et Routières sur son site internet.

Fait à Strasbourg, 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 Strasbourg dans un délai de 2 mois à compter de sa publication.