

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 Normandie
Nom de la personne référente pour les échanges avec les services de l'Autorité	Laurent ROQUE
Numéro de téléphone	02 31 06 98 37
Adresse email	laurent.roque@normandie.fr

Projet de décision de l'autorité organisatrice de transport	
Liaison concernée	Avranches - Rennes
Identification de la ou des déclarations correspondantes (en indiquant leur numéro de publication sur le site internet de l'Autorité)	Déclaration n° D2016-017
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	En tant qu'autorité organisatrice des transports collectifs d'intérêt régional conformément à l'article L.2121-3 du Code des transports, la Région Normandie est en charge de l'organisation du service public régional de transport de voyageurs TER Basse-Normandie, assurant sans correspondance la liaison Avranches - Rennes (79,753 kms). La Région Normandie présente donc bien un intérêt à agir.
Projet d'interdiction ou de limitation	cf annexe 1 - Projet de décision de limitation
Périmètre retenu pour l'analyse	Axe Coutances - Rennes (cf annexe 2 réseau)
Contrat de service public concerné	cf annexe 3 - Convention TER Basse-Normandie

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 de trafic et de revenus ¹	
Données de trafic sur l'origine – destination concernée, détaillées par groupe tarifaire si cette information est disponible	cf annexe 4
Données de trafic sur le périmètre retenu par l'AOT pour apprécier l'atteinte portée aux services qu'elle organise	cf annexe 4
Ressources générées sur l'origine – destination concernée, détaillées par groupe tarifaire si cette information est disponible	cf annexe 4
Revenus sur le périmètre retenu par l'AOT pour apprécier l'atteinte portée aux services qu'elle organise	cf annexe 4
Données de comptage de la liaison concernée	cf annexe 5
Répartition horaire du trafic de la liaison concernée	cf annexe 6 - fiche horaire Caen - Rennes
Contribution publique relative au périmètre retenu par l'AOT pour apprécier l'atteinte portée aux services qu'elle organise	cf 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	cf 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	cf annexe 7

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 8
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	

¹ 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.

ANNEXE 1

PROJET DE DECISION

Conseil Régional de Normandie
Le Président

ARRETE N° du
Portant limitation des services de transports réguliers interurbains librement organisés par la
société Flixbus FRANCE SARL sur la liaison Avranches - Rennes

Le Président du Conseil Régional de Normandie

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 XX du Conseil Régional de Normandie ;

VU l'avis conforme rendu le XX 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 une déclaration, publiée le 4 février 2016, afin de faire connaître son intention de commercialiser des services de transports routiers sur la liaison Avranches - Rennes à travers un itinéraire de 87,9 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 Normandie est en charge de l'organisation du service public régional de transport de voyageurs TER Normandie, assurant sans correspondance la liaison Avranches – Rennes par le biais de son axe ferroviaire Caen – Rennes.

Conformément à l'avis conforme rendu le XX par l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières à la suite de sa saisine par la Région Normandie le 1^{er} avril 2016, il est établi que le service régulier interurbain proposé par la société Flixbus FRANCE SARL sur la liaison Avranches - Rennes porte une atteinte substantielle à l'équilibre économique de l'axe ferroviaire Coutances – Rennes, justifiant la prise de mesures limitant de tels services.

ARTICLE 1 : Mesure de limitation

En raison de l'atteinte substantielle portée à l'équilibre économique de la ligne ferroviaire Coutances – Rennes assurant la liaison entre Avranches et Rennes, les services de transport régulier interurbains de voyageurs 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 1 heure et 5 minutes :

ARRETE

Jour	Départs Avranches	Départs Rennes
Lundi	16h35	
Mardi	16h35	
Mercredi	16h35	
Jeudi	16h35	
Vendredi	16h35	
Samedi	16h35	
Dimanche	18h05	11h00

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 Normandie, 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 Caen, le XX
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 Caen dans un délai de 2 mois à compter de sa publication.

[illegible][illegible]

Horaires du 13/12/2015 au 26/06/2016

INFO TRAVAIL A ces dates, vos trains circuleront à un horaire modifié : - les 16, 23, 30 jan - du 6, 7 fév - du 7 mars au 22 avril - les 1er, 7, 8, 14, 15, 16 mai - les 11, 12, 25, 26 juin Les enseignements à Contact TER.	 Ce train connaîtra des modifications horaires non connues lors de l'édition de cette fiche.	VELO Train autorisé au transport gratuit des vélos. Les voyageurs sont priés de se présenter à l'agent de gare ou chef de bord avant d'accéder au train.	ACCÈS PLUS Gares proposant le service d'accompagnement des personnes à mobilité réduite, sur réservation préalable 48h avant le départ. Tél : 0 890 640 650 (0,11 €/min depuis un poste fixe hors surcoût éventuel).	TAD Transport à la demande par taxi TER sur réservation uniquement, au plus tard la veille de votre départ avant 18h, auprès d'un conseiller Contact TER.	 Consultez l'empirente CO ² de votre trajet sur basse-normandie.ter.sncf, rubrique "Tarifs & achats/Produits et prix/calculer un prix".	CONTACT TER BASSE-NORMANDIE 0 800 100 244 
---	--	--	--	---	--	--



Lundi à Vendredi		Lun à Ven	Lun à Jeu	Ven	Ven	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Lun à Jeu
------------------------	--	-----------------	-----------------	-----	-----	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------

Horaires du 13/12/2015 au 26/06/2016

INFO TRAVAUX A ces dates, vos trains circuleront à un horaire modifié : - les 16, 23, 30 jan - 6, 7 fév. - du 7 mars au 22 avril - les 1er, 7, 8, 14, 15, 16 mai - les 11, 12, 25, 26 juin Les annulations et changements à Contact TER	 Ce train connaîtra des modifications d'horaires non connues lors de l'édition de cette fiche.	VELO Train autorisé au transport gratuit des vélos. Les voyageurs sont priés de se présenter à l'agent de gare ou chef de bord avant d'accéder au train.	ACCÈS PLUS Gares proposant le service d'accompagnement des personnes à mobilité réduite, sur réservation préalable 48h avant le départ. Tel : 0 890 640 650 (0,11 €/min depuis un poste fixe hors réseau éventuel).	TAD Transport à la demande par taxi TER sur réservation uniquement, au plus tard la veille de votre départ avant 18h, auprès d'un conseiller Contact TER.	 Consultez l'empreinte CO² de votre trajet sur basse-normandie.ter.sncf, rubrique "Tarifs & achats/Produits et prix/calculer un prix"	CONTACT TER BASSE-NORMANDIE 0 800 100 244 www.contact-ter.fr
---	--	---	--	--	--	--

L'horaire d'un train peut varier de quelques minutes suivant la période de circulation (vacances scolaires, travaux ...).
Pour faciliter la lecture, c'est l'horaire le plus tôt qui est indiqué, l'écart n'excède pas 5 min.
Ces horaires sont donnés sous réserve de toute modification: 552 049 477 RCS PARIS.



Horaires du 13/12/2015 au 26/06/2016

INFO TRAVAU A ces dates, vos trains circuleront à un horaire modifié : - les 16, 23, 30 jan - 6, 7 fév - du 7 mars au 22 avril - les 1er, 7, 8, 14, 15, 16 mai - les 11, 12, 25, 26 juin (concernamment à Contact TER)		 Ce train connaîtra des modifications horaires non connues lors de l'édition de cette fiche.	VELO Train autorisé au transport gratuit des vélos. Les voyageurs sont priés de se présenter à l'agent de gare ou chef de bord avant d'accéder au train.	ACCÈS PLUS Gares proposant le service d'accompagnement des personnes à mobilité réduite, sur réservation préalable 48h avant le départ. Tel : 0 890 640 650 (0,11 €/min depuis un poste fixe hors service éventuel).	TAD Transport à la demande par taxi TER sur réservation uniquement, au plus tard la veille de votre départ avant 18h, auprès d'un conseiller Contact TER.	Consultez l'empreinte CO ₂ de votre trajet sur basse-normandie.ter.sncf, rubrique "Tarifs & achats/Produits et prix/calculer un prix"
CONTACT TER BASSE-NORMANDIE 0 800 100 244 09 50 00 00 00 www.basse-normandie.ter.sncf						

L'horaire d'un train peut varier de quelques minutes suivant la période de circulation (vacances scolaires, travaux ...).
Pour faciliter la lecture, c'est l'horaire le plus tôt qui est indiqué, l'écart n'excède pas 5 min.
Ces horaires sont donnés sous réserve de toute modification. 552 049 477 RCS PARIS.



ANNEXE 7

Evaluation motivée de l'atteinte substantielle portée au service conventionné par les services routiers librement organisés par la société Flixbus FRANCE SARL sur la liaison Avranches - Rennes

Dans le cadre du dossier de saisine déposé par la Région Normandie le 1^{er} avril 2016 en vue de la limitation des services routiers organisés par la société Flixbus FRANCE SARL (ci-après « Flixbus ») sur la liaison Avranches - Rennes, la présente note a pour objet de démontrer l'existence d'une atteinte substantielle portée au service public régional de voyageurs TER Normandie.

Conformément aux dispositions de l'article L.3111-18 du Code des transports :

« Tout service assurant une liaison dont deux arrêts sont distants de 100 kilomètres ou moins fait l'objet d'une déclaration auprès de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières, préalablement à son ouverture. L'autorité publie sans délai cette déclaration.

Une autorité organisatrice de transport peut, après avis conforme de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières, dans les conditions définies à l'article LO.3111-19, interdire ou limiter les services mentionnés au premier alinéa du présent article 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. »

Dans ce contexte, après avoir relevé l'existence d'une liaison soumise à régulation réalisant sans correspondance la même liaison que celle envisagée dans le cadre du service librement organisé par Flixbus, nous établirons la substituabilité entre le service TER et l'offre de services routiers proposée par Flixbus sur la liaison Avranches - Rennes, ainsi que l'existence d'une atteinte à l'équilibre économique du service conventionné devant être qualifiée de substantielle.

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 6 août 2015 pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques, Flixbus a fait connaître son intention de commercialiser de tels services sur la liaison Avranches – Rennes par déclaration auprès de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières (ci-après « l'ARAFER ») conformément aux dispositions précitées de l'article L.3111-18 du Code des transports.

Une déclaration a ainsi été publiée le 4 février 2016 par l'ARAFER sur son site internet. Il ressort de cette déclaration que le service d'autocar librement organisé par Flixbus assurera la liaison Avranches – Rennes à travers un itinéraire de 87,9 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 Normandie est en charge de l'organisation du service public régional de transport de voyageurs TER Basse-Normandie, assurant sans correspondance la liaison Avranches – Rennes par le biais de sa ligne ferroviaire Caen – Rennes, qui s'arrête en gare d'Avranches et de Rennes.

La distance par voie ferrée parcourue par cette ligne afin d'effectuer sans correspondance la liaison Avranches – Rennes est de 79,753 kilomètres.

L'exploitation commerciale de cette ligne est confiée à SNCF dans le cadre de l'exécution de la convention d'exploitation du service public régional de voyageurs TER Basse-Normandie signée le 21 décembre 2007 pour une entrée en vigueur au 1^{er} janvier 2008 pour une durée de sept ans, et prolongée de deux ans jusqu'au 31 décembre 2016.

Au vu de ces éléments il ne fait aucun doute que la Région Normandie, organise, au cas présent, un service conventionné de transport régulier de voyageurs par l'intermédiaire de sa ligne Caen Rennes, réalisant sans correspondance la même liaison que celle envisagée par Flixbus, à savoir la liaison Avranches – Rennes.

2. Analyse de la substituabilité

Conformément aux lignes directrices publiées par l'ARAFER le 21 octobre 2015, l'ARAFER apprécie la substituabilité entre les services, en fonction de la demande, en fondant son analyse sur les trois critères suivants :

- La comparaison des horaires du service librement organisé avec les horaires des services conventionnés concernés
- Les fréquences journalières et hebdomadaires proposées par chacun des services, conventionnés et régulés
- Le temps de parcours proposé par les services conventionnés et régulés

Comparaison des horaires du service d'autocar proposé par Flixbus avec ceux des TER sur la liaison Avranches – Rennes

Dans les tableaux ci-dessous les horaires des TER considérés comme substituables par un voyageur souhaitant voyager entre Avranches et Rennes ont été surlignés en rouge.

Sens Avranches – Rennes (Caen ⇨ Rennes)

Trains / cars par exploitant	Jours de circulation	Heure départ Avranches	Heure arrivée à Rennes	Temps de trajet	Nombre de trains par semaine	Nombre de cars par semaine
TER 852801	LUNDI	7.33	8.50	1h17	1	
TER 852803	LUNDI à VENDREDI	8.54	10.05	1h11	5	
TER 852807	SAMEDI	10.47	11.57	1h10	1	
Car Flixbus	LUNDI à SAMEDI	Entre 15h00 et 18h00	Entre 16h05 et 19h05	1h05		6
TER 852811	LUNDI à DIMANCHE	15.52	17.06	1h14	7	
Car Flixbus	DIMANCHE	Entre 17h00 et 20h00	Entre 18h05 et 21h05	1h05		1
TER 852815	VENDREDI	18.52	20.03	1h11	1	
TER 852817/19	Sauf VENDREDI	19.14	20.25	1h11	6	
TER 852823	DIMANCHE	21.12	22.20	1h08	1	

TER 852821	VENDREDI	21.18	22.28	1h10	1	
Nombre de passages TER						23
Nombre de passages Cars Flixbus						7

Sens Rennes - Avranches (Rennes ⇨ Caen)

Trains / cars par exploitant	Jours de circulation	Heure départ de Rennes	Heure arrivée Avranches	Temps de trajet	Nombre de trains par semaine	Nombre de cars par semaine
TER 852851	LUNDI à VENDREDI	5.50	6.57	1h07	5	
TER 852855	LUNDI à VENDREDI	9.02	10h06	1h04	5	
Cars Flixbus	LUNDI à SAMEDI	Entre 9h00 et 12h00	Entre 10h05 et 13h05	1h05		6
TER 852861	VENDREDI	14.56	16.00	1h04	1	
Cars Flixbus	DIMANCHE	Entre 10h00 et 13h00	Entre 11h05 et 14h05	1h05		1
TER 852867	VENDREDI	16.30	17.37	1h07	1	
TER 852869	LUNDI à JEUDI	16.54	18.01	1h07	4	
TER 852873	VENDREDI	18.24	19.28	1h04	1	
TER 852853	SAMEDI	8.25	9.33	1h08	1	

TER 852859	DIMANCH E	12.51	13.57	1h06	1	
TER 852881	SAMEDI et DIMANCH E	16.48	17.54	1h06	2	
TER 852875	DIMANCH E	19.00	20.03	1h03	1	
TER 852879	DIMANCH E	20h43	21h49	1h06	1	
Nombre de passages TER						23
Nombre de passages Cars Flixbus						7

Cette comparaison fait apparaître que certains horaires proposés par Flixbus sont très largement substituables à ceux proposés par le TER. Six trains par semaine dans le sens Rennes – Avranches sont directement concurrencés par l’offre Flixbus. Le total des trains circulant entre Rennes et Avranches en semaine étant de 23, cela fait 26% du service TER sur cet axe qui se retrouve concurrencé directement.

Fréquence hebdomadaire

Le tableau ci-dessus compare également les fréquences hebdomadaires.

Dans le sens Avranches - Rennes, la fréquence hebdomadaire des trains est de 23 passages pour 7 passages pour les cars Flixbus. Dans le sens Rennes – Avranches le décompte est strictement identique, 23 trains TER pour 7 cars Flixbus.

Avec 14 passages hebdomadaires pour les cars Flixbus et 46 pour les trains TER, les cars Flixbus représenteraient environ un tiers de l’offre sur cet axe.

Comparaison des temps de parcours

Le tableau ci-dessus reprend tous les temps de parcours des trains TER comme des cars Flixbus. Il résulte de cette comparaison des temps de parcours proches qui permettent de considérer les deux offres comme substituables.

Synthèse

Ce tableau montre le fort impact de la création de liaisons Flixbus entre Avranches et Rennes. L’axe ferroviaire serait très fragilisé par ces dessertes dont les horaires sont proches de ceux des trains effectuant la même liaison sans correspondance.

3. Estimation du risque d’atteinte à l’équilibre économique de l’axe ferroviaire Coutances – Rennes

Hypothèses générales

Hypothèse de taux de remplissage des autocars : 14 passages hebdomadaires, 53 places par car

	Taux	Places autocar offertes / semaine
Taux de remplissage A	100%	742
Taux de remplissage B	50%	371

Hypothèse ARAFER répartition voyageurs autocar

Les chiffres ci-dessous relèvent de données confidentielles.

	Taux voyageurs pris au train	Induction
Taux voyageurs train A	60%	40%
Taux voyageurs train B	90%	10%

Taux de remplissage	Part des clients TER	Voyageurs « ex-TER » / semaine	Voyageurs « ex-TER » / an	Perte annuelle de recettes totale	Pertes totales / recettes totales ligne
100%					

Taux de remplissage	Part des clients TER	Voyageurs « ex-TER » / semaine	Voyageurs « ex-TER » / an	Perte annuelle de recettes totale	Pertes totales / recettes totales ligne
100%					

Taux de remplissage	Part des clients TER	Voyageurs « ex-TER » / semaine	Voyageurs « ex-TER » / an	Perte annuelle de recettes totale	Pertes totales / recettes totales ligne
50%					

Taux de remplissage	Part des clients TER	Voyageurs « ex-TER » / semaine	Voyageurs « ex-TER » / an	Perte annuelle de recettes totale	Pertes totales / recettes totales ligne
50%					

Aucun abonné n'a été recensé sur les TER pour des trajets entre Avranches et Dol. Seuls des occasionnels empruntent donc le train avec une origine/destination Avranches / Rennes.

En 2013, les recettes totales annuelles sur ce tronçon s'élevaient à .

Les chiffres ci-dessous relèvent de données confidentielles.

					Perte de recettes pour les occasionnels	
Trains directement impactés	Occupation Rennes – Avranches (en moyenne par jour)	Occasionnels	PMVK	KM de l'OD	Hypothèse à 90 %	Hypothèse à 60%
Train 852855						
Train 852853						
Perte semaine						
Perte annuelle						

Le tableau ci-dessus démontre donc bien que les deux trains impactés directement par les cars Flixbus pourraient provoquer une perte annuelle de recettes équivalente à 62,5% de la recette annuelle TER en 2013 sur ce tronçon, en prenant l'hypothèse à 90% ou 42% avec l'hypothèse la plus basse.

[XX] données confidentielles

ANNEXE 8

Justification du champ d'application du projet de décision

Au vu des éléments présentés en annexe 4 et en annexe 7, il est constaté que certaines tranches horaires dans lesquelles les cars circuleraient sont proches des circulations ferroviaires et risqueraient d'impacter fortement la clientèle ferroviaire entre Avranches et Rennes.

Les impacts seraient les suivants :

- Baisse du trafic ferroviaire avec les pertes de recettes inhérentes,
- Développement du transport routier (grâce à un meilleur temps de parcours compte tenu de la politique d'arrêt et sans doute une meilleure tarification) au détriment du transport ferroviaire, en contradiction avec les recommandations du Grenelle de l'environnement,
- Détérioration du taux de couverture des dessertes ferroviaires pouvant aller jusqu'à la remise en cause d'un service public de transport ferroviaire de voyageurs, ayant un véritable rôle d'aménagement du territoire entre Caen et Rennes,
- Le trafic TER Caen – Rennes représentant presque un tiers du trafic global du réseau TER bas-normand, l'équilibre financier de ce réseau serait mis à mal.

Par ailleurs, le bilan LOTI des investissements ferroviaires réalisés par l'Etat et la Région depuis quelques années serait d'autant plus détérioré.

De plus la Région Basse-Normandie a fortement investi sur cet axe en matière d'infrastructure et d'achat de matériel roulant.

L'axe Caen – Rennes a été l'un des premiers, à bénéficier de l'arrivée des autorails grande capacité (AGC), matériel confortable et moderne livré à la Région Basse-Normandie dès 2004 (coût global d'acquisition de 93 M€).

Dans le CPER 2000 – 2006, la Région avait déjà consacré plus de 48 M€ à cet axe, notamment pour l'électrification de la section Lison – Saint-Lô.

Dans le CPER 2007 – 2013, la Région a poursuivi son effort financier, et a inscrit plus de 38 M€ pour la modernisation de cet axe sur sa partie sud.

