

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

Identification de l'entité effectuant la saisine et de la personne référente	
Entité saisissante	Région Alsace - Champagne-Ardenne - Lorraine
Nom de la personne référente pour les échanges avec les services de l'Autorité	Elise PREVOTEAU, chargée de missions à la Direction des Transport et Mobilité
Numéro de téléphone	03 26 70 89 19
Adresse email	eprevoteau@cr-champagne-ardenne.fr

Projet de décision de l'autorité organisatrice de transport	
Liaison concernée	Reims Champagne-Ardenne - Charleville-Mézière
Identification de la ou des déclarations correspondantes (en indiquant leur numéro de publication sur le site internet de l'Autorité)	Déclaration n°2016-042 déposée par FLIXBUS le 11 mars 2016
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>	La Région Alsace - Champagne-Ardenne - Lorraine en tant qu'AOT conformément à l'article 2121-3 du Code des transports, assurant un service public régulier de transport sur cette liaison, sans correspondance.
Projet d'interdiction ou de limitation	Projet de limitation
Périmètre retenu pour l'analyse	Champagne-Ardenne TGV - Charleville-Mézières
Contrat de service public concerné	Convention d'exploitation TER Champagne Arden

<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'Ile-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'Ile-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	Cf. Annexe 1
Données de trafic sur le périmètre retenu par l'AOT pour apprécier l'atteinte portée aux services qu'elle organise	Cf. Annexe 1
Ressources générées sur l'origine - destination concernée, détaillées par groupe tarifaire si cette information est disponible	Cf. Annexe 3
Revenus sur le périmètre retenu par l'AOT pour apprécier l'atteinte portée aux services qu'elle organise	Cf. Annexe 3
Données de comptage de la liaison concernée	Cf. Annexe 1
Répartition horaire du trafic de la liaison concernée	Cf. Annexe 1
Contribution publique relative au périmètre retenu par l'AOT pour apprécier l'atteinte portée aux services qu'elle organise	Cf. Annexe 2
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

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

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	Sans objet
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

<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.

---

**Reims Champagne-Ardenne (Bezannes, Rond-point de l'Europe) – Charleville-  
Mézières (Place de la gare)**

Entreprise FLIXBUS France SARL  
Déclaration n°2016-042 publiée le 11 mars 2016

---

La présente note, figurant au dossier de saisine déposé par le Région Alsace – Champagne Ardenne – Lorraine auprès de l'ARAFER le 10 mai 2016 en vue de la limitation des services routiers librement organisés par la société FLIXBUS sur la liaison Reims Champagne-Ardenne (Bezannes, Rond-point de l'Europe) – Charleville-Mézières (Place de la gare) a pour objet de démontrer l'existence d'une atteinte substantielle portée à la liaison ferroviaire Reims Champagne-Ardenne (Bezannes) – Charleville-Mézières 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 détaillée 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 Reims Champagne-Ardenne (Bezannes) – Charleville-Mézières par la déclaration n° D 2016-042 publiée le 11 mars 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 Reims Champagne-Ardenne (Bezannes) – Charleville-Mézières via un itinéraire routier de 93,4 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 du service public de transport de voyageurs TER Champagne-Ardenne, assurant, sans correspondance, la liaison ferroviaire entre les gares de Champagne-Ardenne TGV (sis rond-point de l'Europe à Bezannes) et de Charleville-Mézières de 96 kilomètres.

L'exploitation commerciale de cette liaison 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 du 1<sup>ier</sup> janvier 2009 au 31 décembre 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, sans correspondance, sur la liaison Reims Champagne-Ardenne (Bezannes) – Charleville-Mézières.

## 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 :
  - Depuis Bezannes, Rond-point de l'Europe, 2 départs de Bezannes les lundis, mardis, mercredis, jeudis et samedis et 3 départs les vendredis et dimanches à savoir :
    - Un départ, **du lundi au dimanche, entre 14h00 et 17h00**, pris en compte dans l'analyse en tant que **créneau n°1** ;
    - Un départ, **du lundi au dimanche, entre 20h00 et 22h00**, pris en compte dans l'analyse en tant que **créneau n°2** ;
    - Un départ, **le vendredi, entre 17h00 et 19h00**, pris en compte dans l'analyse en tant que **créneau n°3** ;
    - Un départ, **le dimanche, entre 18h00 et 20h00**, pris en compte dans l'analyse en tant que **créneau n°4** ;
  - Depuis Charleville-Mézières, Place de la gare, 2 départs de Charleville-Mézières les lundis, mardis, mercredis, jeudis et samedis et 3 départs les vendredis et dimanches à savoir :
    - Un départ, **du lundi au samedi entre 6h00 et 9h00**, pris en compte dans l'analyse en tant que **créneau n°5** ;
    - Un départ, **le dimanche, entre 9h00 et 12h00**, pris en compte dans l'analyse en tant que **créneau n°6** ;
    - Un départ, **les lundis, mardis, mercredis, jeudis et samedis entre 11h30 et 14h30**, pris en compte dans l'analyse en tant que **créneau n°7** ;
    - Un départ, **les vendredis et dimanches, entre 12h00 et 15h00**, pris en compte dans l'analyse en tant que **créneau n°8** ;
    - Un départ, **les vendredis et dimanches, entre 17h30 et 20h30**, pris en compte dans l'analyse en tant que **créneau n°9** ;
- le temps de parcours considéré est celui indiqué dans la déclaration déposée par FLIXBUS, à savoir 1h01. **Il est important de noter que le temps de parcours en TER entre Bezannes (gare de Champagne-Ardenne TGV) et Charleville-Mézières est de 1h05 à 1h15. Le temps de parcours est donc un facteur concurrentiel réel.**

- Créneau n°1 : un départ de Bezannes, **du lundi au dimanche, entre 14h00 et 17h00.**

	Car FLIXBUS	TER n° 840803	TER n° 840805	TER n°838405
Régime de circulation	Quotidien	Du lundi au vendredi	Quotidien	Dimanche
Bezannes	14h00/17h00	14h48	16h40	17h09
Charleville-Mézières	15h01/18h01	15h54	17h50	18h24

- Créneau n°2 : un départ de Bezannes, **du lundi au dimanche, entre 20h00 et 22h00.**

	Car FLIXBUS	TER n° 840529	TER n° 840807
Régime de circulation	Quotidien	Du lundi au jeudi	Quotidien
Bezannes	20h00/22h00	20h19	21h13
Charleville-Mézières	21h01/23h01	21h23	22h19

- Créneau n°3 : un départ de Bezannes, **le vendredi, entre 17h00 et 19h00.**

Il n'existe pas de liaison conventionnée sans correspondance entre Champagne-Ardenne TGV (Bezannes) et Charleville-Mézières dans le créneau considéré. Il n'est donc pas possible, au regard des règles édictées, d'identifier un impact substantiel de la mise en place d'un service librement organisé sur cette origine-destination au sein de ce créneau horaire.

- Créneau n°4 : un départ de Bezannes, **le dimanche, entre 18h00 et 20h00.**

	TER n° 838405	Car FLIXBUS
Régime de circulation	Dimanche	Dimanche
Bezannes	17h09	18h00/20h00
Charleville-Mézières	18h24	19h01/21h01

- Créneau n°5 : un départ de Charleville-Mézières, **du lundi au samedi entre 6h00 et 9h00.**

	TER n° 840800	Car FLIXBUS	TER n° 840804
Régime de circulation	Du lundi au samedi	Du lundi au samedi	Quotidien
Charleville-Mézières	06h00	06h00/09h00	08h01
Bezannes	07h05	07h01/10h01	09h13

- Créneau n°6 : un départ de Charleville-Mézières, **le dimanche, entre 9h00 et 12h00.**

Il n'existe pas de liaison conventionnée sans correspondance entre Charleville-Mézières et Champagne-Ardenne TGV (Bezannes) dans le créneau considéré. Il n'est donc pas possible, au regard des règles édictées, d'identifier un impact substantiel de la mise en place d'un service librement organisé sur cette origine-destination au sein de ce créneau horaire.

- Créneau n°7 : un départ de Charleville-Mézières, **les lundis, mardis, mercredis, jeudis et samedis entre 11h30 et 14h30.**

Il n'existe pas de liaison conventionnée sans correspondance entre Charleville-Mézières et Champagne-Ardenne TGV (Bezannes) dans le créneau considéré. Il n'est donc pas possible, au regard des règles édictées, d'identifier un impact substantiel de la mise en place d'un service librement organisé sur cette origine-destination au sein de ce créneau horaire.

- Créneau n°8 : un départ de Charleville-Mézières, **les vendredis et dimanches, entre 12h00 et 15h00.**

	Car FLIXBUS	TER n° 840808
Régime de circulation	Les vendredis et dimanches	Quotidien
Charleville-Mézières	12h00/15h00	15h58
Bezannes	13h01/16h01	17h12

- Créneau n°9 : un départ de Charleville-Mézières, **les vendredis et dimanches, entre 17h30 et 20h30.**

	TER n° 840810	Car FLIXBUS	TER n° 840812
Régime de circulation	Quotidien	Les vendredis et dimanches	Quotidien
Charleville-Mézières	17h00	17h30/20h30	18h14
Bezannes	18h05	18h31/21h31	19h26

### **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 Reims Champagne-Ardenne (Bezannes) – Charleville-Mézières, pour chaque créneau horaire identifié, la mise en place d'un car de 53 places.

### **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 (Agent 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**

L'étude a été réalisée sur la base des comptages réalisés en 2015 et 2016 par la SNCF train par train.

Le parcours comportant plusieurs arrêts intermédiaires, des pondérations ont été appliquées pour faire ressortir uniquement les trajets origine-terminus. Ainsi, dans le sens Gare 1 vers Gare 2 :

- Le chiffre brut de montée de Gare 1 est diminué du chiffre de descente à la première destination lorsqu'elle est importante (comme Champagne-Ardenne TGV (Bezannes) vers Reims-Centre par exemple) : nous obtenons ainsi un nombre indicatif de voyageurs présents à bord.
- Le chiffre de descente au terminus Gare 2 est estimé en prenant ce nombre indicatif de voyageurs présents à bord, en le multipliant par le ratio de voyageurs voyageant de bout en bout. Ce ratio est obtenu en prenant le nombre de descente à la Gare 2, divisé par l'occupation moyenne sur tout le parcours.

La cohérence de cette méthode est vérifiée.

L'analyse ayant été menée créneau par créneau, elle est donc présentée ainsi.

**Créneau n°1 : un départ de Bezannes, du lundi au dimanche, entre 14h00 et 17h00**

**Fréquentation des trains encadrants pour lesquels une désaffection des voyageurs au profit du car est certaine**

Trains encadrants	Origine-Destination globale du train	Fréquentation hebdomadaire comptabilisée	Fréquentation annuelle	Fréquentation annuelle sur l'OD considérée
840803	Champagne-Ardenne TGV - Sedan			
840805	Champagne-Ardenne TGV - Sedan			
838405	Champagne-Ardenne TGV - Metz			
<b>TOTAL</b>				

**Voyageurs occasionnels fréquentant les trains encadrants pour lesquels une désaffection 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.

En outre, les voyages vers et depuis la gare Champagne-Ardenne TGV à Bezannes sont principalement des déplacements longues distances (Strasbourg, Paris, Bordeaux, Bruxelles...). Ils sont donc considérés comme occasionnels.

Aussi, il a été estimé que le poids des voyageurs occasionnels sur le total de voyageurs, pour les trains ayant pour origine ou destination la gare Champagne-Ardenne TGV à Bezannes est de 80 %.

Trains encadrants	Fréquentation annuelle sur l'Origine-Destination considérée	Ratio d'utilisation par les usagers occasionnels	Fréquentation annuelle sur l'Origine-Destination considérée par des usagers occasionnels
840803			
840805			
838405			
<b>TOTAL</b>			

## 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 12,23 €<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.

Sur le créneau considéré, FLIXBUS propose la mise en place d'un car de 53 places circulant 365 jours par an, offrant ainsi 19 345 places potentielles annuellement.

		Places offertes dans les cars librement organisés	Voyageurs occasionnels sur la liaison considérée	Report potentiel des usagers des services conventionnés	
				Impact brut en matière de fréquentation	Ajustement de l'impact en matière de fréquentation
Taux de report modal depuis les services conventionnés concurrencés	50%	9 673		60%	60%
	60%	11 607		72%	72%
	70%	13 542		84%	84%
	80%	15 476		96%	96%
	90%	17 411		108%	jusqu'à 100 %
	100%	19 345		120%	jusqu'à 100 %

L'étude basée sur les deux hypothèses de report prévues par l'ARAFER met en évidence un report potentiel des usagers occasionnels des trains TER vers les cars librement organisés FLIXBUS comme pouvant atteindre 72 % à 100 % (les places offertes par FLIXBUS étant supérieures aux voyageurs occasionnels présents dans les trains TER).

		Places offertes dans les cars librement organisés	Recettes directes TER liées aux 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%	9 673			60%
	60%	11 607			72%
	70%	13 542			84%
	80%	15 476			96%
	90%	17 411			100%
	100%	19 345			100%

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

<sup>1</sup> Prix moyen du voyage-kilomètre sur la liaison considérée  €/km  
 Nombre de kilomètres ferroviaires de la liaison considérée = 96 km

### **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, sur le créneau considéré (créneau n°1 : un départ de Bezannes, du lundi au dimanche, entre 14h00 et 17h00) un report modal potentiel pouvant atteindre entre 72 % et 100 % des usagers occasionnels des trains encadrants. Ce report se traduirait par une perte nette annuelle de recettes de l'ordre de [ ] € à [ ] €.

Ces éléments, appuyés du fait du caractère fortement concurrentiel du temps de trajet proposé par FLIXBUS, 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 le créneau n°1 (un départ de Bezannes (Champagne-Ardenne TGV) vers Charleville-Mézières, du lundi au dimanche, entre 14h00 et 17h00), par la déclaration n° D 2016-042 publiée le 11 mars 2016 sur le site de l'ARAFER.

**Créneau n°2 : un départ de Bezannes, du lundi au dimanche, entre 20h00 et 22h00**

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

Trains encadrants	Origine-Destination globale du train	Fréquentation hebdomadaire comptabilisée	Fréquentation annuelle	Fréquentation annuelle sur l'OD considérée
840529	Champagne-Ardenne TGV - Charleville-Mézières			
840807	Champagne-Ardenne TGV - Sedan			
<b>TOTAL</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.

En outre, les voyages vers et depuis la gare Champagne-Ardenne TGV à Bezannes sont principalement des déplacements longues distances (Strasbourg, Paris, Bordeaux, Bruxelles...). Ils sont donc considérés comme occasionnels.

Aussi, il a été estimé que le poids des voyageurs occasionnels sur le total de voyageurs, pour les trains ayant pour origine ou destination la gare Champagne-Ardenne TGV à Bezannes est de 80 %.

Trains encadrants	Fréquentation annuelle sur l'Origine-Destination considérée	Ratio d'utilisation par les usagers occasionnels	Fréquentation annuelle sur l'Origine-Destination considérée par des usagers occasionnels
840529			
840807			
<b>TOTAL</b>			

## 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 12,23 €<sup>2</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.

Sur le créneau considéré, FLIXBUS propose la mise en place d'un car de 53 places circulant 356 jours par an, offrant ainsi 19 345 places potentielles annuellement.

		Places offertes dans les cars librement organisés	Voyageurs occasionnels sur la liaison considérée	Report potentiel des usagers des services conventionnés	
				Impact brut en matière de fréquentation	Ajustement de l'impact en matière de fréquentation
Taux de report modal depuis les services conventionnés concurrencés	50%	9 673		186%	jusqu'à 100 %
	60%	11 607		223%	jusqu'à 100 %
	70%	13 542		260%	jusqu'à 100 %
	80%	15 476		298%	jusqu'à 100 %
	90%	17 411		335%	jusqu'à 100 %
	100%	19 345		372%	jusqu'à 100 %

L'étude basée sur les deux hypothèses de report prévues par l'ARAFER met en évidence un report potentiel des usagers occasionnels des trains TER vers les cars librement organisés FLIXBUS comme pouvant atteindre 100 % (les places offertes par FLIXBUS étant supérieures aux voyageurs occasionnels présents dans les trains TER).

		Places offertes dans les cars librement organisés	Recettes directes TER liées aux 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%	9 673			100%
	60%	11 607			100%
	70%	13 542			100%
	80%	15 476			100%
	90%	17 411			100%
	100%	19 345			100%

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

<sup>2</sup> Prix moyen du voyage-kilomètre sur la liaison considérée =  €/km  
 Nombre de kilomètres ferroviaires de la liaison considérée = 96 km

### **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, sur le créneau considéré (créneau n°2 : un départ de Bezannes, du lundi au dimanche, entre 20h00 et 22h00) un report modal potentiel pouvant atteindre 100 % des usagers occasionnels des trains encadrants. Ce report se traduirait par une perte nette annuelle de recettes de l'ordre de  €.

Ces éléments, appuyés du fait du caractère fortement concurrentiel du temps de trajet proposé par FLIXBUS, 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 le créneau n°2 (un départ de Bezannes (Champagne-Ardenne TGV) vers Charleville-Mézières, du lundi au dimanche, entre 20h00 et 22h00), par la déclaration n° D 2016-042 publiée le 11 mars 2016 sur le site de l'ARAFER.

**Créneau n°3 : un départ de Bezannes, le vendredi, entre 17h00 et 19h00**

Il n'existe pas de liaison conventionnée sans correspondance entre Champagne-Ardenne TGV (Bezannes) et Charleville-Mézières dans le créneau considéré. Il n'est donc pas possible, au regard des règles édictées, d'identifier un impact substantiel de la mise en place d'un service librement organisé sur cette origine-destination au sein de ce créneau horaire.

**Créneau n°4 : un départ de Bezannes, le dimanche, entre 18h00 et 20h00**

**Fréquentation des trains encadrants pour lesquels une désaffection des voyageurs au profit du car est certaine**

Trains encadrants	Origine-Destination globale du train	Fréquentation hebdomadaire comptabilisée	Fréquentation annuelle	Fréquentation annuelle sur l'OD considérée
838405	Champagne-Ardenne TGV - Metz			
<b>TOTAL</b>				

**Voyageurs occasionnels fréquentant les trains encadrants pour lesquels une désaffection 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.

En outre, les voyages vers et depuis la gare Champagne-Ardenne TGV à Bezannes sont principalement des déplacements longues distances (Strasbourg, Paris, Bordeaux, Bruxelles...). Ils sont donc considérés comme occasionnels.

Aussi, il a été estimé que le poids des voyageurs occasionnels sur le total de voyageurs, pour les trains ayant pour origine ou destination la gare Champagne-Ardenne TGV à Bezannes est de 80 %.

Trains encadrants	Fréquentation annuelle sur l'Origine-Destination considérée	Ratio d'utilisation par les usagers occasionnels	Fréquentation annuelle sur l'Origine-Destination considérée par des usagers occasionnels
838405			
<b>TOTAL</b>			

## 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>3</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.

Sur le créneau considéré, FLIXBUS propose la mise en place d'un car de 53 places circulant une journée par semaine, offrant ainsi 2 756 places potentielles annuellement.

		Places offertes dans les cars librement organisés	Voyageurs occasionnels sur la liaison considérée	Report potentiel des usagers des services conventionnés	
				Impact brut en matière de fréquentation	Ajustement de l'impact en matière de fréquentation
Taux de report modal depuis les services conventionnés concurrencés	50%	1 378	<input type="text"/>	552%	jusqu'à 100 %
	60%	1 654		663%	jusqu'à 100 %
	70%	1 929		773%	jusqu'à 100 %
	80%	2 205		883%	jusqu'à 100 %
	90%	2 480		994%	jusqu'à 100 %
	100%	2 756		1104%	jusqu'à 100 %

L'étude basée sur les deux hypothèses de report prévues par l'ARAFER met en évidence un report potentiel des usagers occasionnels des trains TER vers les cars librement organisés FLIXBUS comme pouvant atteindre 100 % (les places offertes par FLIXBUS étant supérieures aux voyageurs occasionnels présents dans les trains TER).

		Places offertes dans les cars librement organisés	Recettes directes TER liées aux 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%	1 378	<input type="text"/>		100%
	60%	1 654			100%
	70%	1 929			100%
	80%	2 205			100%
	90%	2 480			100%
	100%	2 756			100%

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

<sup>3</sup> Prix moyen du voyage-kilomètre sur la liaison considérée =  €/km  
 Nombre de kilomètres ferroviaires de la liaison considérée = 96 km

**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, sur le créneau considéré (créneau n°4 : un départ de Bezannes, le vendredi, entre 17h00 et 19h00) un report modal potentiel pouvant atteindre 100 % des usagers occasionnels des trains encadrants. Ce report se traduirait par une perte nette annuelle de recettes de l'ordre de  €.

Ces éléments, appuyés du fait du caractère fortement concurrentiel du temps de trajet proposé par FLIXBUS, 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 le créneau n°4 (un départ de Bezannes (Champagne-Ardenne TGV) vers Charleville-Mézières, le vendredi, entre 17h00 et 19h00), par la déclaration n° D 2016-042 publiée le 11 mars 2016 sur le site de l'ARAFER.

**Créneau n°5 : un départ de Charleville-Mézières, du lundi au samedi, entre 06h00 et 09h00**

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

Trains encadrants	Origine-Destination globale du train	Fréquentation hebdomadaire comptabilisée	Fréquentation annuelle	Fréquentation annuelle sur l'OD considérée
840800	Sedan - Champagne-Ardenne TGV			
840804	Sedan - Champagne-Ardenne TGV			
<b>TOTAL</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.

En outre, les voyages vers et depuis la gare Champagne-Ardenne TGV à Bezannes sont principalement des déplacements longues distances (Strasbourg, Paris, Bordeaux, Bruxelles...). Ils sont donc considérés comme occasionnels.

Aussi, il a été estimé que le poids des voyageurs occasionnels sur le total de voyageurs, pour les trains ayant pour origine ou destination la gare Champagne-Ardenne TGV à Bezannes est de 80 %.

Trains encadrants	Fréquentation annuelle sur l'Origine-Destination considérée	Ratio d'utilisation par les usagers occasionnels	Fréquentation annuelle sur l'Origine-Destination considérée par des usagers occasionnels
840800			
840804			
<b>TOTAL</b>			

## 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>4</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.

Sur le créneau considéré, FLIXBUS propose la mise en place d'un car de 53 places circulant 365 jours par an, offrant ainsi 19 345 places potentielles annuellement.

		Places offertes dans les cars librement organisés	Voyageurs occasionnels sur la liaison considérée	Report potentiel des usagers des services conventionnés	
				Impact brut en matière de fréquentation	Ajustement de l'impact en matière de fréquentation
Taux de report modal depuis les services conventionnés concurrencés	50%	9 673	17 888	54%	54%
	60%	11 607		65%	65%
	70%	13 542		76%	76%
	80%	15 476		87%	87%
	90%	17 411		97%	97%
	100%	19 345		108%	jusqu'à 100 %

L'étude basée sur les deux hypothèses de report prévues par l'ARAFER met en évidence un report potentiel des usagers occasionnels des trains TER vers les cars librement organisés FLIXBUS comme pouvant atteindre entre 65 % et 97 %.

		Places offertes dans les cars librement organisés	Recettes directes TER liées aux 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%	9 673			54%
	60%	11 607			65%
	70%	13 542			76%
	80%	15 476			87%
	90%	17 411			97%
	100%	19 345			100%

Le taux de report modal étant estimé comme pouvant atteindre entre 65% et 97 %, le montant des recettes perdues issues de la clientèle occasionnelle des trains encadrants est donc estimé à entre  € et  € annuellement.

<sup>4</sup> Prix moyen du voyage-kilomètre sur la liaison considérée =  €/km  
 Nombre de kilomètres ferroviaires de la liaison considérée = 96 km

### **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, sur le créneau considéré (créneau n°5 : un départ de Charleville-Mézières, du lundi au dimanche, entre 06h00 et 09h0) un report modal potentiel pouvant atteindre en 65 % et 97 % des usagers occasionnels des trains encadrants. Ce report se traduirait par une perte nette annuelle de recettes de l'ordre de  € à  €.

Ces éléments, appuyés du fait du caractère fortement concurrentiel du temps de trajet proposé par FLIXBUS, 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 le créneau n°5 (un départ de Charleville-Mézières vers Bezannes (Champagne-Ardenne TGV), du lundi au dimanche, entre 06h00 et 09h00), par la déclaration n° D 2016-042 publiée le 11 mars 2016 sur le site de l'ARAFER.

**Créneau n°6 : un départ de Charleville-Mézières, le dimanche, entre 09h00 et 12h00**

Il n'existe pas de liaison conventionnée sans correspondance entre Charleville-Mézières et Champagne-Ardenne TGV (Bezannes) dans le créneau considéré. Il n'est donc pas possible, au regard des règles édictées, d'identifier un impact substantiel de la mise en place d'un service librement organisé sur cette origine-destination au sein de ce créneau horaire.

**Créneau n°7 : un départ de Charleville-Mézières, du lundi au samedi, hors vendredi, entre 11h30 et 14h30**

Il n'existe pas de liaison conventionnée sans correspondance entre Charleville-Mézières et Champagne-Ardenne TGV (Bezannes) dans le créneau considéré. Il n'est donc pas possible, au regard des règles édictées, d'identifier un impact substantiel de la mise en place d'un service librement organisé sur cette origine-destination au sein de ce créneau horaire.

## 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>5</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.

Sur le créneau considéré, FLIXBUS propose la mise en place d'un car de 53 places circulant 2 jours par semaine, offrant ainsi 5 512 places potentielles annuellement.

		Places offertes dans les cars librement organisés	Voyageurs occasionnels sur la liaison considérée	Report potentiel des usagers des services conventionnés	
				Impact brut en matière de fréquentation	Ajustement de l'impact en matière de fréquentation
Taux de report modal depuis les services conventionnés concurrencés	50%	2 756	4 118	67%	67%
	60%	3 307		80%	80%
	70%	3 858		94%	94%
	80%	4 410		107%	jusqu'à 100 %
	90%	4 961		120%	jusqu'à 100 %
	100%	5 512		134%	jusqu'à 100 %

L'étude basée sur les deux hypothèses de report prévues par l'ARAFER met en évidence un report potentiel des usagers occasionnels des trains TER vers les cars librement organisés FLIXBUS comme pouvant atteindre entre 80 % et 100 % (les places offertes par FLIXBUS étant supérieures aux voyageurs occasionnels présents dans les trains TER).

		Places offertes dans les cars librement organisés	Recettes directes TER liées aux 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%	2 756	<input type="text"/>	€	67%
	60%	3 307		€	80%
	70%	3 858		€	94%
	80%	4 410		€	100%
	90%	4 961		€	100%
	100%	5 512		€	100%

Le taux de report modal étant estimé comme pouvant atteindre entre 80 % et 100 %, le montant des recettes perdues issues de la clientèle occasionnelle des trains encadrants est donc estimé à entre  € et  € annuellement.

<sup>5</sup> Prix moyen du voyage-kilomètre sur la liaison considérée = 0,13 €/km  
 Nombre de kilomètres ferroviaires de la liaison considérée = 96 km

**Créneau n°8 : un départ de Charleville-Mézières, le vendredi et le dimanche, entre 12h00 et 15h00**

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

Trains encadrants	Origine-Destination globale du train	Fréquentation hebdomadaire comptabilisée	Fréquentation annuelle	Fréquentation annuelle sur l'OD considérée
840808	Sedan - Champagne-Ardenne TGV			
<b>TOTAL</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. En outre, les voyages vers et depuis la gare Champagne-Ardenne TGV à Bezannes sont principalement des déplacements longues distances (Strasbourg, Paris, Bordeaux, Bruxelles...). Ils sont donc considérés comme occasionnels.

Aussi, il a été estimé que le poids des voyageurs occasionnels sur le total de voyageurs, pour les trains ayant pour origine ou destination la gare Champagne-Ardenne TGV à Bezannes est de 80 %.

Trains encadrants	Fréquentation annuelle sur l'Origine-Destination considérée	Ratio d'utilisation par les usagers occasionnels	Fréquentation annuelle sur l'Origine-Destination considérée par des usagers occasionnels
840808			
<b>TOTAL</b>			

**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, sur le créneau considéré (créneau n°8 : un départ de Charleville-Mézières, le vendredi et le dimanche, entre 12h00 et 15h00) un report modal potentiel pouvant atteindre en 80 % et 100 % des usagers occasionnels des trains encadrants. Ce report se traduirait par une perte nette annuelle de recettes de l'ordre de  € et  €.

Ces éléments, appuyés du fait du caractère fortement concurrentiel du temps de trajet proposé par FLIXBUS, 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 le créneau n°8 (un départ de Charleville-Mézières vers Bezannes (Champagne-Ardenne TGV), le vendredi et le dimanche, entre 12h00 et 15h00), par la déclaration n° D 2016-042 publiée le 11 mars 2016 sur le site de l'ARAFER.

**Créneau n°9 : un départ de Charleville-Mézières, le vendredi et le dimanche, entre 17h30 et 20h30**

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

<b>Trains encadrants</b>	<b>Origine-Destination globale du train</b>	<b>Fréquentation hebdomadaire comptabilisée</b>	<b>Fréquentation annuelle</b>	<b>Fréquentation annuelle sur l'OD considérée</b>
840810	Sedan - Champagne-Ardenne TGV			
840812	Sedan - Champagne-Ardenne TGV			
<b>TOTAL</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. En outre, les voyages vers et depuis la gare Champagne-Ardenne TGV à Bezannes sont principalement des déplacements longues distances (Strasbourg, Paris, Bordeaux, Bruxelles...). Ils sont donc considérés comme occasionnels.

Aussi, il a été estimé que le poids des voyageurs occasionnels sur le total de voyageurs, pour les trains ayant pour origine ou destination la gare Champagne-Ardenne TGV à Bezannes est de 80 %.

<b>Trains encadrants</b>	<b>Fréquentation annuelle sur l'Origine-Destination considérée</b>	<b>Ratio d'utilisation par les usagers occasionnels</b>	<b>Fréquentation annuelle sur l'Origine-Destination considérée par des usagers occasionnels</b>
840810			
840812			
<b>TOTAL</b>			

## 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>6</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.

Sur le créneau considéré, FLIXBUS propose la mise en place d'un car de 53 places circulant 2 jours par semaine, offrant ainsi 5 512 places potentielles annuellement.

		Places offertes dans les cars librement organisés	Voyageurs occasionnels sur la liaison considérée	Report potentiel des usagers des services conventionnés	
				Impact brut en matière de fréquentation	Ajustement de l'impact en matière de fréquentation
Taux de report modal depuis les services conventionnés concurrencés	50%	2 756	2 454	112%	jusqu'à 100 %
	60%	3 307		135%	jusqu'à 100 %
	70%	3 858		157%	jusqu'à 100 %
	80%	4 410		180%	jusqu'à 100 %
	90%	4 961		202%	jusqu'à 100 %
	100%	5 512		225%	jusqu'à 100 %

L'étude basée sur les deux hypothèses de report prévues par l'ARAFER met en évidence un report potentiel des usagers occasionnels des trains TER vers les cars librement organisés FLIXBUS comme pouvant atteindre entre 100 % (les places offertes par FLIXBUS étant supérieures aux voyageurs occasionnels présents dans les trains TER).

		Places offertes dans les cars librement organisés	Recettes directes TER liées aux 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%	2 756			100%
	60%	3 307			100%
	70%	3 858			100%
	80%	4 410			100%
	90%	4 961			100%
	100%	5 512			100%

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

<sup>6</sup> Prix moyen du voyage-kilomètre sur la liaison considérée =  €/km  
 Nombre de kilomètres ferroviaires de la liaison considérée = 96 km

**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, sur le créneau considéré (créneau n°9 : un départ de Charleville-Mézières, le vendredi et le dimanche, entre 17h30 et 20h30) un report modal potentiel pouvant atteindre jusqu'à 100 % des usagers occasionnels des trains encadrants. Ce report se traduirait par une perte nette annuelle de recettes de l'ordre de  €.

Ces éléments, appuyés du fait du caractère fortement concurrentiel du temps de trajet proposé par FLIXBUS, 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 le créneau n°9 (un départ de Charleville-Mézières vers Bezannes (Champagne-Ardenne TGV), le vendredi et le dimanche, entre 17h30 à 20h30), par la déclaration n° D 2016-042 publiée le 11 mars 2016 sur le site de l'ARAFER.

**Conclusion : synthèse de l'impact potentiel des services librement organisés, tous sens de circulation confondus, tous créneaux confondus**

Sens de circulation	Créneau horaire	Impact du report potentiel en matière de fréquentation	Impact du report potentiel en matière de recettes
Reims-Champagne Ardenne (Bezannes) vers Charleville-Mézières	créneau 1 : entre 14h et 17h, tous les jours	72%	€
		jusqu'à 100 %	
Reims-Champagne Ardenne (Bezannes) vers Charleville-Mézières	créneau 2 : entre 20h et 22h, tous les jours	jusqu'à 100 %	€
		jusqu'à 100 %	
Reims-Champagne Ardenne (Bezannes) vers Charleville-Mézières	créneau 3 : entre 17h et 19h, le vendredi	Sans objet	
Reims-Champagne Ardenne (Bezannes) vers Charleville-Mézières	créneau 4 : entre 18h et 20h, le dimanche	jusqu'à 100 %	€
		jusqu'à 100 %	
SOUS TOTAL Reims-Champagne-Ardenne (Bezannes) vers Charleville-Mézières			€
<b>SOUS TOTAL ajusté (pour éviter la double prise en compte du 838405, impactant le créneau 1 et le créneau 4)</b>			
Charleville-Mézières vers Reims-Champagne Ardenne (Bezannes)	créneau 5 : entre 06h à 09h, tous les jours	65%	€
		97%	
Charleville-Mézières vers Reims-Champagne Ardenne (Bezannes)	créneau 6 : entre 09h et 12h, le dimanche	Sans objet	
Charleville-Mézières vers Reims-Champagne Ardenne (Bezannes)	créneau 7 : entre 11h30 et 14h30, tous les jours sauf vendredi	Sans objet	

Charleville-Mézières vers Reims-Champagne Ardenne (Bezannes)	créneau 8 : entre 12h et 15h, le vendredi et le dimanche	80%	
		jusqu'à 100 %	
Charleville-Mézières vers Reims-Champagne Ardenne (Bezannes)	créneau 9 : entre 17h30 et 20h30, le vendredi et le dimanche	jusqu'à 100 %	
		jusqu'à 100 %	
<b>SOUS TOTAL</b> Charleville-Mézières vers Reims-Champagne-Ardenne (Bezannes)			
<b>TOTAL GENERAL</b>			

L'analyse de ce dossier a été conduite en étroite collaboration avec les services de la Direction régionale Champagne-Ardenne de la SNCF. Les éléments présentés permettent de démontrer :

- l'existence d'un service TER Champagne-Ardenne directement concurrencé : trains TER effectuant sans correspondance (sans rupture de charge) la liaison Reims Champagne-Ardenne (Bezannes) – Charleville-Mézières sur les créneaux horaires proposés par FLIXBUS hormis les services suivants (ne pouvant être retenus car jugés non concurrentiels selon les règles définies par l'ARAFER) :
  - dans le sens Reims Champagne-Ardenne (Bezannes) – Charleville-Mézières le vendredi entre 17h et 19h ;
  - dans le sens Charleville-Mézières – Reims Champagne-Ardenne (Bezannes) tous les jours (sauf vendredi et dimanche) entre 11h30 et 14h30 ;
  - dans le sens Charleville-Mézières – Reims Champagne-Ardenne (Bezannes) le dimanche entre 09h et 12h ;
- l'existence d'un risque de report du TER ferroviaire vers les cars Flixbus (substituabilité) lorsque ceux-ci entrent en concurrence directe, celle-ci étant notamment mis en exergue du fait d'un temps de parcours présenté par FLIXBUS inférieur (1h01) au temps de parcours en TER (1h05 à 1h15) donc fortement concurrentiel ;
- l'existence d'une perte de recettes pour la liaison ;
- une atteinte substantielle à l'équilibre économique avec un taux de report des usagers occasionnels vers les autocars Flixbus pouvant atteindre 65% à 100% (places offertes par les autocars Flixbus supérieures à la fréquentation des services ferroviaires potentiellement impactés). Les pertes de recettes, sur l'origine-destination considérée, tous sens de circulation, sur la base de ces reports pourraient atteindre  € à  €.

En outre, il convient de rappeler que cette liaison est desservie par la ligne TGV Est Européenne. A ce effet, il est nécessaire de souligner l'investissement consenti par les collectivités locales (Région Champagne-Ardenne pour 105 000 000 €, Conseils

Départementaux des Ardennes et de la Marne, Reims Métropole, Ville de Reims) de l'ordre de 245 000 000 € (phases 1 et 2 ; adaptation du réseau ferré existant ; ...). Ces aménagements permettent une desserte territoriale complémentaire. Néanmoins, leur exploitation est soumise à un seuil de fréquentation conséquent. La désertion de ces services au profit des liaisons proposées par FLIXBUS pourrait mettre en péril leur pérennité malgré les efforts financiers conséquents des collectivités.

En conséquence, la Région Alsace Champagne-Ardenne Lorraine, en tant qu'AOT, demande la limitation de la desserte proposée par la société FLIXBUS par la déclaration n° D 2016-042 publiée le 11 mars 2016 sur le site de l'ARAFER qui serait autorisée uniquement sur les créneaux suivants :

- dans le sens Reims Champagne-Ardenne (Bezannes) – Charleville-Mézières le vendredi entre 17h et 19h ;
- dans le sens Charleville-Mézières – Reims Champagne-Ardenne (Bezannes) tous les jours (sauf vendredi et dimanche) entre 11h30 et 14h30 ;
- dans le sens Charleville-Mézières – Reims Champagne-Ardenne (Bezannes) le dimanche entre 09h et 12h.

\*\*\*\*\*

**Liste des annexes :**

- Annexe 1 : Comptages
- Annexe 2 : Compte de ligne reconstitué OD Champagne-Ardenne TGV – Charleville-Mézières
- Annexe 3 : Evaluation de l'atteinte substantielle portée aux services conventionnés
- Annexe 4 : Fiches horaires
- Annexe 5 : Projet d'arrêté de limitation

**Saisine - Liaison par autocar ≤ 100 km - Reims-Champagne- Ardenne  
(Bezannes) - Charleville-Mézières - 2016-042**

**Annexe 3 - Evaluation de l'atteinte substantielle portée aux services  
conventionnés**

- Onglet 1 : Reims - Champagne-Ardennes (Bezannes) vers Charleville-Mézières
- Onglet 2 : Charleville-Mézières vers Reims-Champagne-Ardenne (Bezannes)
- Onglet 3 : Synthèse

**Sens de circulation :** Reims-Champagne Ardenne (Bezannes) vers Charleville-Mézières

**Créneau de circulation prop:** créneau 1 : entre 14h et 17h, tous les jours

**Fréquentation actuelle des trains encadrants brute et rationalisée sur l'Origine-Destination considérée dans le cadre de l'étude**

Trains encadrants	Origine-Destination globale du train	Fréquentation hebdomadaire comptabilisée	Fréquentation annuelle	Fréquentation annuelle sur l'OD considérée
840803	Champagne-Ardenne TGV - Sedan			
840805	Champagne-Ardenne TGV - Sedan			
838405	Champagne-Ardenne TGV - Metz			
TOTAL				

**Fréquentation actuelle par des usagers occasionnels des trains encadrants rationalisée sur l'Origine-Destination considérée dans le cadre de l'étude**

Trains encadrants	Fréquentation annuelle sur l'Origine-Destination considérée	Ratio d'utilisation par les usagers occasionnels	Fréquentation annuelle sur l'Origine-Destination considérée par des usagers occasionnels
840803			
840805			
838405			
TOTAL			

**Places offertes dans les services de car librement organisés Flixbus sur la base de 1 car de 53 places circulant 365 jours/an soit 19 345 voyages potentiels**

		Places offertes dans les cars librement organisés	
Taux de report modal depuis les services conventionnés concurrencés	50%	9 673	Hypothèse ARAFER
	60%	11 607	
	70%	13 542	
	80%	15 476	Hypothèse ARAFER
	90%	17 411	
	100%	19 345	

**Report potentiel des usagers des services conventionnés vers les services de car librement organisés**

		Places offertes dans les cars librement organisés	Voyageurs occasionnels sur la liaison considérée	Report potentiel des usagers des services conventionnés	
				Impact brut en matière de fréquentation	Ajustement de l'impact en matière de fréquentation
Taux de report modal depuis les services conventionnés concurrencés	50%	9 673	16 099	60%	60%
	60%	11 607		72%	72%
	70%	13 542		84%	84%
	80%	15 476		96%	96%
	90%	17 411		108%	jusqu'à 100 %
	100%	19 345		120%	jusqu'à 100 %

**Impact sur les recettes du report potentiel vers les services de car librement organisés**

		Places offertes dans les cars librement organisés	Recettes directes TER liées aux 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%	9 673			60%
	60%	11 607			72%
	70%	13 542			84%
	80%	15 476			96%
	90%	17 411			100%
	100%	19 345			100%

**Sens de circulation :** Reims-Champagne Ardenne (Bezannes) vers Charleville-Mézières  
**Créneau de circulation prop** créneau 2 : entre 20h et 22h, tous les jours

**Fréquentation actuelle des trains encadrants brute et rationalisée sur l'Origine-Destination considérée dans le cadre de l'étude**

Trains encadrants	Origine-Destination globale du train	Fréquentation hebdomadaire comptabilisée	Fréquentation annuelle	Fréquentation annuelle sur l'OD considérée
840529	Champagne-Ardenne TGV - Charleville-Mézières			
840807	Champagne-Ardenne TGV - Sedan			
TOTAL				

**Fréquentation actuelle par des usagers occasionnels des trains encadrants rationalisée sur l'Origine-Destination considérée dans le cadre de l'étude**

Trains encadrants	Fréquentation annuelle sur l'Origine-Destination considérée	Ratio d'utilisation par les usagers occasionnels	Fréquentation annuelle sur l'Origine-Destination considérée par des usagers occasionnels
840529			
840807			
TOTAL			

**Places offertes dans les services de car librement organisés Flixbus sur la base de 1 car de 53 places circulant 365 jours/an soit 19 345 voyages potentiels**

	Places offertes dans les cars librement organisés		
Taux de report modal depuis les services conventionnés concurrencés	50%	9 673	Hypothèse ARAFER
	60%	11 607	
	70%	13 542	
	80%	15 476	Hypothèse ARAFER
	90%	17 411	
	100%	19 345	

Annexe 3 - Evaluation de l'atteinte substantielle portée aux services conventionnés

**Report potentiel des usagers des services conventionnés vers les services de car librement organisés**

		Places offertes dans les cars librement organisés	Voyageurs occasionnels sur la liaison considérée	Report potentiel des usagers des services	
				Impact brut en matière de fréquentation	Ajustement de l'impact en matière de fréquentation
Taux de report modal depuis les services conventionnés concurrencés	50%	9 673	5 200	186%	jusqu'à 100 %
	60%	11 607		223%	jusqu'à 100 %
	70%	13 542		260%	jusqu'à 100 %
	80%	15 476		298%	jusqu'à 100 %
	90%	17 411		335%	jusqu'à 100 %
	100%	19 345		372%	jusqu'à 100 %

**Impact sur les recettes du report potentiel vers les services de car librement organisés**

		Places offertes dans les cars librement organisés	Recettes directes TER liées aux voyageurs occasionnels	Impact sur les recettes "voyageurs"	
				En valeur absolue	En pourcentage
Taux de report modal depuis les services conventionnés concurrencés	50%	9 673			100%
	60%	11 607			100%
	70%	13 542			100%
	80%	15 476			100%
	90%	17 411			100%
	100%	19 345			100%

**Sens de circulation :** Reims-Champagne Ardenne (Bezannes) vers Charleville-Mézières

**Créneau de circulation propriétaire :** créneau 3 : entre 17h et 19h, le vendredi

Il n'existe pas de liaisons conventionnées sans correspondance entre Champagne-Ardenne TGV et Charleville-Mézières dans le créneau considéré. Il n'est donc pas possible, au regard des règles édictées, d'identifier un impact substantiel de la mise en place d'un service librement organisé sur cette Origine-Destination au sein de ce créneau horaire.

**Sens de circulation :** Reims-Champagne Ardenne (Bezannes) vers Charleville-Mézières

**Créneau de circulation propriétaire :** créneau 4 : entre 18h et 20h, le dimanche

**Fréquentation actuelle des trains encadrants brute et rationalisée sur l'Origine-Destination considérée dans le cadre de l'étude**

Trains encadrants	Origine-Destination globale du train	Fréquentation hebdomadaire comptabilisée	Fréquentation annuelle	Fréquentation annuelle sur l'OD considérée
838405	Champagne-Ardenne TGV - Metz			
TOTAL				

**Fréquentation actuelle par des usagers occasionnels des trains encadrants rationalisée sur l'Origine-Destination considérée dans le cadre de l'étude**

Trains encadrants	Fréquentation annuelle sur l'Origine-Destination considérée	Ratio d'utilisation par les usagers occasionnels	Fréquentation annuelle sur l'Origine-Destination considérée par des usagers occasionnels
838405			
TOTAL			

**Places offertes dans les services de car librement organisés Flixbus sur la base de 1 car de 53 places circulant 1 journée par semaine soit 2756 voyages potentiels**

	Places offertes dans les cars librement organisés		
Taux de report modal depuis les services conventionnés concurrencés	50%	1 378	Hypothèse ARAFER
	60%	1 654	
	70%	1 929	
	80%	2 205	Hypothèse ARAFER
	90%	2 480	
	100%	2 756	

**Report potentiel des usagers des services conventionnés vers les services de car librement organisés**

		Places offertes dans les cars librement organisés	Voyageurs occasionnels sur la liaison considérée	Report potentiel des usagers des services conventionnés	
				Impact brut en matière de fréquentation	Ajustement de l'impact en matière de fréquentation
Taux de report modal depuis les services conventionnés concurrencés	50%	1 378	250	552%	jusqu'à 100 %
	60%	1 654		663%	jusqu'à 100 %
	70%	1 929		773%	jusqu'à 100 %
	80%	2 205		883%	jusqu'à 100 %
	90%	2 480		994%	jusqu'à 100 %
	100%	2 756		1104%	jusqu'à 100 %

**Impact sur les recettes du report potentiel vers les services de car librement organisés**

		Places offertes dans les cars librement organisés	Recettes directes TER liées aux 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%	1 378			100%
	60%	1 654			100%
	70%	1 929			100%
	80%	2 205			100%
	90%	2 480			100%
	100%	2 756			100%

**Sens de circulation :** Charleville-Mézières vers Reims-Champagne Ardenne (Bezannes)

**Créneau de circulation prop:** créneau 5 : entre 06h à 09h, tous les jours

**Fréquentation actuelle des trains encadrants brute et rationalisée sur l'Origine-Destination considérée dans le cadre de l'étude**

Trains encadrants	Origine-Destination globale du train	Fréquentation hebdomadaire comptabilisée	Fréquentation annuelle	Fréquentation annuelle sur l'OD considérée
840800	Sedan - Champagne-Ardenne TGV			
840804	Sedan - Champagne-Ardenne TGV			
TOTAL				

**Fréquentation actuelle par des usagers occasionnels des trains encadrants rationalisée sur l'Origine-Destination considérée dans le cadre de l'étude**

Trains encadrants	Fréquentation annuelle sur l'Origine-Destination considérée	Ratio d'utilisation par les usagers occasionnels	Fréquentation annuelle sur l'Origine-Destination considérée par des usagers occasionnels
840800			
840804			
TOTAL			

**Places offertes dans les services de car librement organisés Flixbus sur la base de 1 car de 53 places circulant 365 jours/an soit 19 345 voyages potentiels**

		Places offertes dans les cars librement organisés	
Taux de report modal depuis les services conventionnés concurrencés	50%		9 673
	60%		11 607
	70%		13 542
	80%		15 476
	90%		17 411
	100%		19 345

Hypothèse ARAFER

Hypothèse ARAFER

Annexe 3 - Evaluation de l'atteinte substantielle portée aux services conventionnés

**Report potentiel des usagers des services conventionnés vers les services de car librement organisés**

		Places offertes dans les cars librement organisés	Voyageurs occasionnels sur la liaison considérée	Report potentiel des usagers des services conventionnés	
				Impact brut en matière de fréquentation	Ajustement de l'impact en matière de fréquentation
Taux de report modal depuis les services conventionnés concurrencés	50%	9 673	17 888	54%	54%
	60%	11 607		65%	65%
	70%	13 542		76%	76%
	80%	15 476		87%	87%
	90%	17 411		97%	97%
	100%	19 345		108%	jusqu'à 100 %

**Impact sur les recettes du report potentiel vers les services de car librement organisés**

		Places offertes dans les cars librement organisés	Recettes directes TER liées aux 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%	9 673			54%
	60%	11 607		65%	
	70%	13 542		76%	
	80%	15 476		87%	
	90%	17 411		97%	
	100%	19 345		100%	

**Sens de circulation :** Charleville-Mézières vers Reims-Champagne Ardenne (Bezannes)

**Créneau de circulation prop:** créneau 6 : entre 09h et 12h, le dimanche

Il n'existe pas de liaisons conventionnées sans correspondance entre Charleville-Mézières et Champagne-Ardenne TGV dans le créneau considéré. Il n'est donc pas possible, au regard des règles édictées, d'identifier un impact substantiel de la mise en place d'un service librement organisé sur cette Origine-Destination au sein de ce créneau horaire.

**Sens de circulation :** Charleville-Mézières vers Reims-Champagne Ardenne (Bezannes)

**Créneau de circulation prop:** créneau 7 : entre 11h30 et 14h30, tous les jours sauf vendredi

Il n'existe pas de liaisons conventionnées sans correspondance entre Charleville-Mézières et Champagne-Ardenne TGV dans le créneau considéré. Il n'est donc pas possible, au regard des règles édictées, d'identifier un impact substantiel de la mise en place d'un service librement organisé sur cette Origine-Destination au sein de ce créneau horaire.

**Sens de circulation :** Charleville-Mézières vers Reims-Champagne Ardenne (Bezannes)

**Créneau de circulation prop:** créneau 8 : entre 12h et 15h, le vendredi et le dimanche

**Fréquentation actuelle des trains encadrants brute et rationalisée sur l'Origine-Destination considérée dans le cadre de l'étude**

Trains encadrants	Origine-Destination globale du train	Fréquentation hebdomadaire comptabilisée	Fréquentation annuelle	Fréquentation annuelle sur l'OD considérée
840808	Sedan - Champagne-Ardenne TGV			
TOTAL				

**Fréquentation actuelle par des usagers occasionnels des trains encadrants rationalisée sur l'Origine-Destination considérée dans le cadre de l'étude**

Trains encadrants	Fréquentation annuelle sur l'Origine-Destination considérée	Ratio d'utilisation par les usagers occasionnels	Fréquentation annuelle sur l'Origine-Destination considérée par des usagers occasionnels
840808			
TOTAL			

**Places offertes dans les services de car librement organisés Flixbus sur la base de 1 car de 53 places circulant 2 jour par semaine sur 52 semaines soit 5 512 voyages potentiels**

		Places offertes dans les cars librement organisés	
Taux de report modal depuis les services conventionnés concurrencés	50%	2 756	Hypothèse ARAFER
	60%	3 307	
	70%	3 858	
	80%	4 410	Hypothèse ARAFER
	90%	4 961	
	100%	5 512	

Annexe 3 - Evaluation de l'atteinte substantielle portée aux services conventionnés

**Report potentiel des usagers des services conventionnés vers les services de car librement organisés**

		Places offertes dans les cars librement organisés	Voyageurs occasionnels sur la liaison considérée	Report potentiel des usagers des services conventionnés	
				Impact brut en matière de fréquentation	Ajustement de l'impact en matière de fréquentation
Taux de report modal depuis les services conventionnés concurrencés	50%	2 756	4 118	67%	67%
	60%	3 307		80%	80%
	70%	3 858		94%	94%
	80%	4 410		107%	jusqu'à 100 %
	90%	4 961		120%	jusqu'à 100 %
	100%	5 512		134%	jusqu'à 100 %

**Impact sur les recettes du report potentiel vers les services de car librement organisés**

		Places offertes dans les cars librement organisés	Recettes directes TER liées aux 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%	2 756			67%
	60%	3 307		80%	
	70%	3 858		94%	
	80%	4 410		100%	
	90%	4 961		100%	
	100%	5 512		100%	

**Sens de circulation :** Charleville-Mézières vers Reims-Champagne Ardenne (Bezannes)

**Créneau de circulation prop:** créneau 9 : entre 17h30 et 20h30, le vendredi et le dimanche

**Fréquentation actuelle des trains encadrants brute et rationalisée sur l'Origine-Destination considérée dans le cadre de l'étude**

Trains encadrants	Origine-Destination globale du train	Fréquentation hebdomadaire comptabilisée	Fréquentation annuelle	Fréquentation annuelle sur l'OD considérée
840810	Sedan - Champagne-Ardenne TGV			
840812	Sedan - Champagne-Ardenne TGV			
TOTAL				

**Fréquentation actuelle par des usagers occasionnels des trains encadrants rationalisée sur l'Origine-Destination considérée dans le cadre de l'étude**

Trains encadrants	Fréquentation annuelle sur l'Origine-Destination considérée	Ratio d'utilisation par les usagers occasionnels	Fréquentation annuelle sur l'Origine-Destination considérée par des usagers occasionnels
840810			
840812			
TOTAL			

**Places offertes dans les services de car librement organisés Flixbus sur la base de 1 car de 53 places circulant 2 jour par semaine sur 52 semaines soit 5 512 voyages potentiels**

		Places offertes dans les cars librement organisés	
Taux de report modal depuis les services conventionnés concurrencés	50%	2 756	Hypothèse ARAFER
	60%	3 307	
	70%	3 858	
	80%	4 410	Hypothèse ARAFER
	90%	4 961	
	100%	5 512	

Annexe 3 - Evaluation de l'atteinte substantielle portée aux services conventionnés

**Report potentiel des usagers des services conventionnés vers les services de car librement organisés**

		Places offertes dans les cars librement organisés	Voyageurs occasionnels sur la liaison considérée	Report potentiel des usagers des services conventionnés	
				Impact brut en matière de fréquentation	Ajustement de l'impact en matière de fréquentation
Taux de report modal depuis les services conventionnés concurrencés	50%	2 756	2 454	112%	jusqu'à 100 %
	60%	3 307		135%	jusqu'à 100 %
	70%	3 858		157%	jusqu'à 100 %
	80%	4 410		180%	jusqu'à 100 %
	90%	4 961		202%	jusqu'à 100 %
	100%	5 512		225%	jusqu'à 100 %

**Impact sur les recettes du report potentiel vers les services de car librement organisés**

		Places offertes dans les cars	Recettes directes TER liées aux	Impact sur les recettes "voyageurs"	
				En valeur absolue	En pourcentage
Taux de report modal depuis les services conventionnés concurrencés	50%	2 756			100%
	60%	3 307			100%
	70%	3 858			100%
	80%	4 410			100%
	90%	4 961			100%
	100%	5 512			100%

**Synthèse de l'impact potentiel tous sens de circulation confondus, tous créneaux confondus**

Sens de circulation	Créneau horaire	Impact du report potentiel en matière de fréquentation	Impact du report potentiel en matière de recettes
Reims-Champagne Ardenne (Bezannes) vers Charleville-Mézières	créneau 1 : entre 14h et 17h, tous les jours	72%	
		jusqu'à 100 %	
Reims-Champagne Ardenne (Bezannes) vers Charleville-Mézières	créneau 2 : entre 20h et 22h, tous les jours	jusqu'à 100 %	
		jusqu'à 100 %	
Reims-Champagne Ardenne (Bezannes) vers Charleville-Mézières	créneau 3 : entre 17h et 19h, le vendredi	Sans objet	
Reims-Champagne Ardenne (Bezannes) vers Charleville-Mézières	créneau 4 : entre 18h et 20h, le dimanche	jusqu'à 100 %	
		jusqu'à 100 %	
SOUS TOTAL sens Reims-Champagne(Bezannes) vers Charleville-Mézières			
<b>SOUS TOTAL ajusté (afin d'éviter la double prise en compte du 838405 impactant le créneau 1 et le créneau 4)</b>			

Annexe 3 - Evaluation de l'atteinte substantielle portée aux services conventionnés

Charleville-Mézières vers Reims- Champagne Ardenne (Bezannes)	créneau 5 : entre 06h à 09h, tous les jours	65%	€
		97%	
Charleville-Mézières vers Reims- Champagne Ardenne (Bezannes)	créneau 6 : entre 09h et 12h, le dimanche	Sans objet	
Charleville-Mézières vers Reims- Champagne Ardenne (Bezannes)	créneau 7 : entre 11h30 et 14h30, tous les jours sauf vendredi	Sans objet	
Charleville-Mézières vers Reims- Champagne Ardenne (Bezannes)	créneau 8 : entre 12h et 15h, le vendredi et le dimanche	80%	€
		jusqu'à 100 %	€
Charleville-Mézières vers Reims- Champagne Ardenne (Bezannes)	créneau 9 : entre 17h30 et 20h30, le vendredi et le dimanche	jusqu'à 100 %	€
		jusqu'à 100 %	€
<b>SOUS TOTAL sens Charleville-Mézières vers Reims- Champagne(Bezannes)</b>			€ €
<b>TOTAL GENERAL</b>			€ €

## PROJET D'ARRETE

### **Portant limitation des services de transport régulier librement organisés par la société FLIXBUS sur la liaison Reims-Champagne-Ardenne (Bezannes) – Charleville-Mézières**

- 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 de Régulation des Activités Ferroviaires et Routières une déclaration publiée le 11 mars 2016 afin de faire connaître son intention de commercialiser des services de transports routiers sur la liaison Reims-Champagne- Ardenne (Bezannes) - Charleville-Mézières.

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 Reims-Champagne- Ardenne (Bezannes) - Charleville-Mézières.

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 10 mai 2016, il est établi que les services réguliers interurbains proposés par la société FLIXBUS sur la liaison Reims-Champagne- Ardenne (Bezannes) - Charleville-Mézières portent une atteinte substantielle à l'équilibre économique de la liaison précitée, justifiant la prise de mesures limitant de tels services.

#### ARRETE

##### Article 1 : mesures de limitation

En raison de l'atteinte substantielle portée à l'équilibre économique de la liaison Reims-Champagne- Ardenne (Bezannes) - Charleville-Mézières, les services de transports de

Saisine - Liaison par autocar ≤ 100 km

Reims-Champagne- Ardenne (Bezannes) - Charleville-Mézières - 2016-042

Annexe 5 – Projet d'arrêté

voyageurs librement organisés par la société FLIXBUS tels que décrits dans la déclaration n°2016-042 portée par ladite société auprès de l'Autorité de Régulation des Activités Ferroviaires et Routières sont strictement limités aux jours et horaires précisés ci-dessous, dans la limite de 1 car, soit 53 places commercialisées par trajet, pour un temps de parcours de 1h01 :

- dans le sens Reims Champagne-Ardenne (Bezannes) – Charleville-Mézières le vendredi entre 17h et 19h ;
- dans le sens Charleville-Mézières – Reims Champagne-Ardenne (Bezannes) tous les jours (sauf vendredi et dimanche) entre 11h30 et 14h30 ;
- dans le sens Charleville-Mézières – Reims Champagne-Ardenne (Bezannes) le dimanche entre 09h et 12h.

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.