

VERSION PUBLIQUE DU DOCUMENT

Saisine – Liaison par autocar ≤ 100 km

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

Projet de décision de l'autorité organisatrice de transport	
Liaison concernée	
Identification de la ou des déclarations correspondantes (en indiquant leur numéro de publication sur le site internet de l'Autorité)	
Justification de l'intérêt à agir : <ul style="list-style-type: none"> - 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 	
Projet d'interdiction ou de limitation	
Périmètre retenu pour l'analyse	
Contrat de service public concerné	

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

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	
Données de trafic sur l'origine – destination concernée, détaillées par groupe tarifaire si cette information est disponible	
Données de trafic sur le périmètre retenu par l'AOT pour apprécier l'atteinte portée aux services qu'elle organise	
Ressources générées sur l'origine – destination concernée, détaillées par groupe tarifaire si cette information est disponible	
Revenus sur le périmètre retenu par l'AOT pour apprécier l'atteinte portée aux services qu'elle organise	
Données de comptage de la liaison concernée	
Répartition horaire du trafic de la liaison concernée	
Contribution publique relative au périmètre retenu par l'AOT pour apprécier l'atteinte portée aux services qu'elle organise	
Si elles sont disponibles, données relatives aux coûts supportés par l'exploitant sur le périmètre retenu par l'AOT pour apprécier l'atteinte portée aux services qu'elle organise	

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

Autres	
Justification du champ d'application du projet de décision, en ce qui concerne en particulier les liaisons similaires à celle de l'AOT et les liaisons dont la jonction permet d'assurer celle-ci	
Si le projet de décision couvre des liaisons dont la jonction permet d'assurer avec correspondance la liaison concernant l'autorité organisatrice, les raisons d'intérêt général motivant la portée de la décision sur chacune de ces liaisons	

ARRÊTÉ N° DTC/2016/ DU
Portant interdiction des services de transport réguliers
interurbains librement organisés par la société FlixBus
SARL sur la liaison Nîmes - Montpellier

LA PRESIDENTE DE LA REGION
LANGUEDOC ROUSSILLON MIDI PYRENEES,

Arrêté n°

Portant interdiction des services de transport réguliers interurbains librement organisés par la société FlixBus SARL sur la liaison Nîmes - Montpellier

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°85-981 du 16 août 1985 relatif *aux transports urbains de personnes et aux transports routiers non urbains de personnes* ;

VU l'avis conforme rendu le [●] par l'Autorité de Régulation des Activités Ferroviaires et Routières ;

Sur proposition de la Présidente de la Région

CONSIDÉRANT CE QUI SUIT,

La société FlixBus France a déposé auprès de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières une déclaration, publiée le 28 janvier 2016, afin de connaître son intention de commercialiser des services de transports routiers sur la liaison Nîmes - Montpellier à travers un itinéraire inférieur à 100 kilomètres.

En tant qu'autorité organisatrice des transports collectifs d'intérêt régional en vertu de l'article L 2121-3 du Codes des transports, La Région Languedoc Roussillon Midi Pyrénées est en charge de l'organisation du service public régional de voyageurs ferroviaire, assurant sans correspondance la liaison Nîmes - Montpellier.

Conformément à l'avis conforme rendu le [●] par l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières à la suite de sa saisine par la Région Languedoc Roussillon Midi Pyrénées le [●] mars 2016, il est établi que le service proposé par la Société FlixBus France SARL sur la liaison Nîmes - Montpellier représente une concurrence évidente au service public conventionné et porte une atteinte substantielle à l'équilibre économique de la ligne Nîmes - Montpellier, justifiant la prise de mesure interdisant un tel service.

ARRÊTÉ N° DTC/2016/ DU
Portant interdiction des services de transport réguliers interurbains librement organisés par la société FlixBus SARL sur la liaison Nîmes - Montpellier

A R R Ê T É

ARTICLE 1: Mesures d'interdiction

En raison de l'atteinte substantielle portée à l'équilibre économique de la ligne Nîmes – Montpellier, les services de transports réguliers interurbains de voyageurs proposés par la société FlixBus France SARL doivent être interdits sur les créneaux horaires de départ ci-après repris de la déclaration D2016/0261.

Jour/ Itinéraire	Départ de Nîmes vers Montpellier	Départs de Montpellier vers Nîmes
Lundi	Entre 10h00-13h00	Entre 18h00-21h00
Mardi	Entre 10h00-13h00	Entre 18h00-21h00
Mercredi	Entre 10h00-13h00	Entre 18h00-21h00
Jeudi	Entre 10h00-13h00	Entre 18h00-21h00
Vendredi	Entre 10h00-13h00	Entre 18h00-21h00
Samedi	Entre 10h00-13h00	Entre 18h00-21h00
Dimanche	Entre 10h00-13h00	Entre 18h00-21h00
Offre par trajet	53 places	53 places

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 Languedoc Roussillon Midi Pyrénées 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.

ARRÊTÉ N° DTC/2016/ **DU**
**Portant interdiction des services de transport réguliers
interurbains librement organisés par la société FlixBus
SARL sur la liaison Nîmes - Montpellier**

La Présidente de la Région :

- certifie, sous sa responsabilité, le caractère exécutoire du présent arrêté ;
- informe que le présent arrêté peut faire l'objet d'un recours pour excès de pouvoir devant le Tribunal administratif de Toulouse dans un délai de 2 mois à compter de sa publication.

AFFICHE-LE :

Fait à Montpellier, le

Carole DELGA

Les décisions administratives peuvent être contestées par voie de recours devant le tribunal administratif territorialement compétent dans un délai de deux mois à compter de la date de leur publication ou de leur notification.



Dossier de saisine de demande d'interdiction ou de limitation des services routiers sur des lignes interurbaines par autocar inférieures à 100 km :

Liaison Nîmes – Montpellier

Introduction

A) Rappel de la qualité d'AOT de la Région Languedoc Roussillon Midi Pyrénées

La Loi d'Orientation des Transports Intérieurs (LOTI) n° 82-1153 du 30/12/82 et les dispositions de l'article 124 de la loi n°200-1208 du 13 décembre 2000 relative à la Solidarité et au Renouveau Urbain (SRU) ont confié à la Région Languedoc-Roussillon l'organisation des transports collectifs d'intérêt régional à compter du 1er janvier 2002.

Ainsi, conformément à l'article L1221-1 du Code des Transports, « l'institution et l'organisation des services de transports publics réguliers et à la demande sont confiées, dans les limites de leurs compétences, à l'Etat, aux collectivités territoriales. ».

L'article L2121-3 du même code indique : « La région est chargée, en tant qu'autorité organisatrice des transports collectifs d'intérêt régional, de l'organisation :

1° Des services ferroviaires régionaux de personnes, qui sont les services ferroviaires de personnes, effectués sur le réseau ferré national, à l'exception des services d'intérêt national et des services internationaux ;

2° Des services routiers effectués en substitution de ces services ferroviaires.

Il précise également que la Région « définit, dans son ressort territorial, le contenu du service public de transport régional de personnes ».

Ainsi, la Région Languedoc Roussillon Midi Pyrénées est Organisatrice des Transports (AOT).

B) Objet de la Saisine

La loi n° 2015-990 du 6 août 2015 pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques a libéralisé le transport régulier interurbain de voyageurs par autocar.

Conformément aux dispositions de l'article L3111-18 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. »

La Société Flixbus Sarl a fait connaître son intention de commercialiser des services routiers sur la liaison Nîmes – Montpellier. Cette demande a été publiée sur le site de l'ARAFER le 28/01/2016.

L'article L3111-18 indique en outre qu' « 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 L. 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 ».

Cette présente saisine a donc pour objectif de démontrer à l'ARAFER que la liaison projetée par la société Flixbus entre Nîmes et Montpellier porte une atteinte substantielle à l'équilibre économique d'un service public conventionné par la Région Languedoc Roussillon Midi Pyrénées.

I -Existence d'un service conventionné réalisant sans correspondance la même liaison que celle déclarée par Flixbus

La société Flixbus a fait connaître son intention de commercialiser une liaison répondant aux conditions prévues par l'article L3111-18 du Code des transports. La déclaration a été enregistrée sous le n°2016/0261 et publiée sur le site de l'ARAFER le 28 janvier 2016. Elle entend exploiter une liaison routière entre Nîmes et Montpellier dont les caractéristiques indiquées dans la déclaration sont les suivantes :

- Origine : Nîmes (77 avenue du Languedoc)
- Destination : Montpellier (gare routière des Sabines - 36, rambla des Calissons)
- Itinéraire envisagé : via l'autoroute A9 – sans arrêt intermédiaire
- Temps de parcours déclaré : 55mn
- Fréquence et volume maximum : 14 passages hebdomadaires (1 AR /jour) sur la base d'un autocar de 53 places
- Départ Nîmes : entre 10h et 13h
- Départ Montpellier : entre 18h et 21h

Il s'avère que dans le cadre de sa mission d'AOT et afin de proposer un service public efficace, la Région Languedoc Roussillon Midi Pyrénées a confié une liaison similaire à la Société Nationale des Chemins de Fer Français (SNCF) dans le cadre de la convention d'exploitation Région Languedoc-Roussillon / SNCF.

Au vu de ces éléments, la Région Languedoc Roussillon Midi Pyrénées organise un service conventionné de transport public régulier de voyageurs sans correspondance et identique à la liaison envisagé par la société Flixbus.

II – Analyse de la substituabilité

Conformément aux lignes directrices publiées par l'ARAFR, ce paragraphe permettra d'analyser la substantialité au regard de la comparaison des horaires du service librement organisé avec les horaires des services conventionnés concernés (A), les fréquences journalières et hebdomadaires proposées par chacun des services, conventionnés et régulés (B), les temps de parcours proposés par les services conventionnés et régulés (C).

A) Comparaison des horaires du service librement organisé avec les horaires des services conventionnés concernés

Le tableau ci-dessous identifie les horaires des services régionaux considérés comme substituables par un voyageur souhaitant affecter la liaison Nîmes – Montpellier.

		Départ Montpellier vers Nîmes		
		FLIXBUS	Nbre places	TER
		Départ Nîmes vers Montpellier		
		FLIXBUS	Nbre places	TER
DU LUNDI AU VED	entre 10h et 13h	53	10h12 - 10h46 (86983) 12h15 - 12h47 (86935) 12h47 - 13h31 (876307)	
	entre 10h et 13h	53	10h12 - 10h46 (86983) 12h15 - 12h47 (86935)	
	entre 10h et 13h	53	10h12 - 10h46 (86983) 12h15 - 12h47 (86935)	
DU LUNDI AU VED	entre 18h et 21h	53	18h15 - 18h55 (876424) 18h36 - 19h04 (876508) 18h39 - 19h21 (876318) 19h13 - 19h48 (876426) 19h39 - 20h19 (876207) 20h14 - 20h48 (876428)	
	entre 18h et 21h	53	18h15 - 18h55 (876424) 18h36 - 19h04 (876508) 19h13 - 19h48 (876426) 19h39 - 20h19 (876207)	
	entre 18h et 21h	53	18h15 - 18h55 (876424) 18h36 - 19h04 (876508) 19h13 - 19h48 (876426) 19h39 - 20h19 (876207) 20h24 - 21h00 (876428)	

Ce comparatif laisse clairement apparaître que l'offre Flixbus n'a pas tenu compte de l'offre conventionnée existante avant de déposer sa déclaration puisque les services que cette société entend exploiter sont en concurrence avec :

- 3 TER du lundi au vendredi et 2 TER le samedi et dimanche dans le sens Nîmes vers Montpellier
- 4 TER du lundi au dimanche dans le sens Montpellier - Nîmes

B) Les fréquences journalières et hebdomadaires proposées par chacun des services, conventionnés et régulés

Les services conventionnés par la Région ont été établis afin de répondre aux besoins de déplacement du plus grand nombre. La ligne Nîmes – Montpellier propose sur l'axe Avignon - Perpignan la plus grande fréquence en constitue l'ossature principale :

- 30 trajets dans le sens Nîmes – Montpellier du lundi au vendredi
- 14 trajets dans le sens Nîmes – Montpellier le samedi
- 14 trajets dans le sens Nîmes – Montpellier le dimanche
- 28 trajets dans le sens Montpellier - Nîmes du lundi au vendredi
- 17 trajets dans le sens Montpellier - Nîmes le samedi
- 16 trajets dans le sens Montpellier - Nîmes le dimanche

A la lecture de sa déclaration Flixbus semble vouloir réaliser 1 aller/retour par jour, soit 14 passages hebdomadaires ou 365 circulations annuelles. Cependant, le fait que la société Flixbus n'ait pas fourni les horaires exacts de passage mais un créneau horaire laisse supposer : soit de sa volonté de développer la fréquence des services sur cet axe, soit de moduler son offre en fonction des périodes.

C) Temps de parcours proposés par les services conventionnés et régulés

Du point de vue de la clientèle visée par Flixbus (occasionnelle), le temps de parcours proposé par les services envisagés et conventionnés sont relativement proches (respectivement 55 minutes et environs 33 minutes). De plus, la clientèle peut parfaitement faire abstraction de cette différence favorable au ferroviaire compte tenu que le prix proposé par Flixbus est réputé systématiquement très inférieur au prix du billet de train.

D) conclusion

Compte tenu des éléments d'analyse et des critères retenus par l'ARAFER, l'offre de transport envisagée par la société Flixbus est plutôt substituable en se posant en concurrence avec les services conventionnés.

III – Estimation du risque de l'atteinte à l'équilibre économique

La Région Languedoc Roussillon Midi Pyrénées entend démontrer ci-après le risque d'atteinte à l'équilibre économique sur la ligne conventionnée Nîmes – Montpellier.

D'une part, conformément aux lignes directrices de l'ARAFER nous prendrons « l'hypothèse, prudente au vu de l'objectif de protection des services publics, 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 et que les 10 à 40% restants seront constitués de nouveaux voyageurs qui n'auraient pas voyagé sans l'apparition du nouveau service ou auraient voyagé par la route ».

D'autre part, compte tenu des horaires proposés par Flixbus et de la fréquence des services, le report modal des passagers domicile/travail devrait être négligeable, seuls les voyageurs occasionnels devraient être intéressés par cette offre. Cependant, ces voyageurs ne bénéficiant que peu des tarifs conventionnés, les recettes ont donc un poids important dans l'équilibre économique de la ligne.

D'autre part, nous proposons deux scénarios possibles afin de déterminer la perte de recettes. Le premier, « optimiste », qui se basera sur l'estimation d'un panier moyen de la ligne. Le deuxième, « réaliste », qui se basera sur le prix plein tarif proposé entre Nîmes et Montpellier par la SNCF

Enfin, il est précisé à l'ARAFER que les calculs sont réalisés sur la base des éléments de référence contractuels communiqués par la SNCF :

- Les recettes, compensations et VK de la convention FC12K 2014 (2015 n'est pas encore disponible),
- Les recettes, compensations et VK des liaisons concernées base FC12K 2014,
- Les recettes, compensations de l'OD Nîmes – Montpellier (source ODITER 2014)

A) Données de référence

1. Les liaisons regroupées (Nîmes-Lunel + Lunel-Montpellier) (FC12K 2014) :

N° liaison	liaison
20021141	NIMES-LUNEL
20021143	NIMES-LUNEL
20021142	LUNEL-MONTPELLIER
20021144	LUNEL-MONTPELLIER

Trafic selon tarification	TRAFIC (en VK)	Recette directe	Compensations	Recette totale
OCCASIONNELS				
FREQUENTS				
TOTAL				

2. OD Nîmes – Montpellier - source ODITER 2014

Trafic selon tarification	TRAFIC (en VK)	Nbre voyages	Recette directe	Compensations	Recette totale (yc comp.AOT)	Panier moyen REC Totale
OCCASIONNELS						
FREQUENTS						
TOTAL						

3. Nombre de places proposées par la liaison Flixbus Nîmes – Montpellier

FLIXBUS	Départ Nîmes	Départ Montpellier	
Tous les jours	entre 10h et 13h	entre 18h et 21h	Total
Nbre places/jour	53	53	106
Nbre places /hebdo	371	371	742
Nbre places /an	19292	19292	38584
en VK	964 600	964 600	1 929 200

4. Comparatif VK et fréquentation des offres

Nîmes - Montpellier	Tranche horaire	Nbre places offertes Flixbus	Nbre TER de la tranche horaire	Nbre places offertes TER	Occup moyenne TER	% occ TER	Occasionnels	Fréquents	VK occasionnels	VK fréquents
DU LU AU VE (par jour)	entre 10h et 13h	53	3	924						
Samedi	entre 10h et 13h	53	2	888						
Dimanche	entre 10h et 13h	53	2	888						
total hebdo		371	19	6396						

Montpellier - Nîmes	Tranche horaire	Nbre places offertes Flixbus	Nbre TER de la tranche horaire	Nbre places offertes TER	Occup moyenne TER	% occ TER	Occasionnels	Fréquents	VK occasionnels	VK fréquents
DU LU AU VE	entre 18h et 21h	53	6	1740						
Samedi	entre 18h et 21h	53	4	1332						
Dimanche	entre 18h et 21h	53	5	1668						
total hebdo		371	39	11700						

Soit en cumulé :

Nîmes - Montpellier Aller entre 10h et 13h et retour entre 18h et 21h	Nbre places offertes Flixbus	Nbre TER des tranches horaires	Nbre places offertes TER	Occup moyenne TER	% occ TER	Occasionnels	Fréquents	VK occasionnels	VK fréquents
Total hebdomadaire les 2 sens confondus	742	58	18 096						
Total annuel les 2 sens confondus	38 584	3 016	940 992						

C'est donc sur près de [] que représentent les VK occasionnels annuels de TER (les 2 sens confondus) que portera la concurrence FLIXBUS soit [] voyageurs occasionnels.

5. Evaluation du trafic occasionnel capté par FLIXBUS sur les TER Nîmes - Montpellier

	Départ Nîmes	Départ Montpellier	Total	Taux de report ex TER	
	entre 10h et 13h	entre 18h et 21h		90%	60%
Tous les jours	entre 10h et 13h	entre 18h et 21h	Total	90%	60%
Nbre places/jour	53	53	106		
Nbre places/hebdo	371	371	742		
Nbre places/an	19 292	19 292	38 584		
en VK	964 600	964 600	1 929 200		

Ce sont donc [] passagers (hypothèse de report 90 % de la fréquentation) ou [] passagers (hypothèse de report 60 % de la fréquentation) qui préféreront les services Flixbus soit près de [] de passagers occasionnels (hypothèse 90 %) ou de passagers occasionnels (hypothèse 60 %) qui seront captés par les cars Flixbus sur périmètre étudié.

B) Estimation de la perte de recettes scénario « optimiste »

Sur les bases présentées précédemment, il est possible de dégager la perte de recettes occasionnée en utilisant le panier moyen occasionnel (6,95), calculé dans le tableau « OD NIMES -MONTPELLIER - source ODITER 2014 » (Paragraphe III, A, point 2)

Hypothèses retenues par l'ARAFER	Part des clients en provenance de TER	Perte annuelle de REC. TOT.	Pertes de recettes / recettes totales occasionnels de l'OD	Pertes de recettes / recettes totale tous tarifs de l'OD	Pertes de recettes / recettes totales occasionnels des liaisons	Pertes de recettes / recettes totales tous tarifs des liaisons
Hyp. haute	90%					
Hyp. Basse	60%					

En hypothèse haute, la perte de recettes totales sur l'OD Nîmes – Montpellier représenterait soit :

- des recettes totales « occasionnels »,
- des recettes totales « tous tarifs ».

En hypothèse basse, la perte de recettes totales sur l'OD Nîmes – Montpellier représenterait € soit :

- des recettes totales « occasionnels »,
- des recettes totales « tous tarifs ».

C) Estimation de la perte de recettes scénario « réaliste »

La méthode précédente a été appelée sur la base d'un panier moyen obtenu par ODITER, ce calcul inclue l'ensemble des réductions possibles. Or, les voyageurs TER qui se reporteront sur l'offre du service librement organisé seront des occasionnels qui ne bénéficient généralement pas des réductions tarifaires.

Ainsi, sur la base du billet Plein Tarif (10,10 €), il est possible d'établir la perte de recette probable :

Hypothèses retenues par l'ARAFER	Part des clients en provenance de TER	Perte annuelle de REC. TOT.	Pertes de recettes / recettes totales occasionnels de l'OD	Pertes de recettes / recettes totale tous tarifs de l'OD	Pertes de recettes / recettes totales occasionnels des liaisons	Pertes de recettes / recettes totales tous tarifs des liaisons
Hyp. haute	90%					
Hyp. Basse	60%					

En hypothèse haute, la perte de recettes totales sur l'OD Nîmes – Montpellier représenterait soit :

- des recettes totales « occasionnels »,
- des recettes totales « tous tarifs ».

En hypothèse basse, la perte de recettes totales sur l'OD Nîmes – Montpellier représenterait soit :

- des recettes totales « occasionnels »,
- des recettes totales « tous tarifs ».

III – Appréciation du caractère substantiel du risque d’atteinte à l’équilibre économique du service conventionnée Nîmes – Montpellier

Il a été démontré dans le paragraphe précédent un impact non négligeable sur les recettes commerciales de la ligne Nîmes – Montpellier en cas d’ouverture de la liaison Flixbus.

Afin de démontrer l’atteinte substantielle à l’équilibre économique, il est proposé à l’ARAFER de retenir deux scénarios « probable » et « réalise » avec hypothèses à 90 % compte tenu du positionnement des horaires, des tarifs attractifs et de la clientèle visée. L’ensemble des calculs sera toutefois proposé, le scénario « optimiste » permet également de constater une atteinte substantielle à l’équilibre économique.

A) Compte ligne SNCF Nîmes – Montpellier

Compte de ligne 2014 Nîmes - Montpellier	
en K€	TOTAL MONTPELLIER-NIMES
TOTAL PRODUITS	
<i>Dont autres produits</i>	
TOTAL CHARGES	
<i>Dont Charges de circulation</i>	
<i>Dont Péages d'Infrastructure</i>	
<i>Dont Charges de matériels roulants</i>	
<i>Dont charges de capital</i>	
<i>Dont Charges au sol</i>	
<i>Dont Autres charges</i>	
Contribution d'exploitation	

B) Atteinte à l'équilibre économique

Dans le cas où la liaison projetée par Flixbus venait être autorisée, la SNCF sollicitera une augmentation de la contribution d'exploitation afin de compenser la perte de recettes.

- Dans le cas du scénario « réaliste » :
 - Hypothèse 90 % : la contribution supplémentaire de la Région pour l'exploitation de la ligne Nîmes – Montpellier représenterait **une augmentation de**
 - Hypothèse 60 % : la contribution supplémentaire de la Région pour l'exploitation de la ligne Nîmes – Montpellier représenterait **une augmentation de**
- Dans le cas du scénario « optimiste » :
 - Hypothèse 90 % : la contribution supplémentaire de la Région pour l'exploitation de la ligne Nîmes – Montpellier représenterait **une augmentation de**
 - Hypothèse 60 % : la contribution supplémentaire de la Région pour l'exploitation de la ligne Nîmes – Montpellier représenterait **une augmentation de**

Les lignes directrices relatives aux demandes de limitations ou d'interdiction précisent que « L'Autorité appréciera donc le caractère substantiel ou non de l'atteinte à l'équilibre économique du contrat de service public en cause en fonction des circonstances de chaque espèce, c'est-à-dire sans nécessairement faire application d'un seuil précis préalablement établi ».

Ainsi, dans ce contexte, l'atteinte à l'équilibre de la ligne Nîmes – Montpellier est parfaitement établie. Sauf dans le cas « optimiste » avec une hypothèse basse la **contribution publique pour l'exploitation de la ligne Nîmes – Montpellier évoluera de plus de et s'établie dans une fourchette qui serait comprise entre et**

C) Risque supplémentaire d'atteinte à l'équilibre économique

La ligne Nîmes – Montpellier et plus globalement l'axe ferroviaire Perpignan – Avignon semblent avoir été identifiés comme potentiellement favorables au développement des liaisons non régulées par la plupart des autocaristes.

La Société Flixbus a bien entendu développé ses services routiers sur cet axe comme ses concurrents mais, entend également concurrencer les services TER sur les liaisons de moins de 100 kilomètres. Afin d'éviter une trop forte concentration concurrentielle et une régulation, elle a choisi la stratégie de déposer plusieurs déclarations sur des créneaux horaires afin d'éviter de présenter sa stratégie de développement immédiatement. De plus, au préalable de la déclaration n°2016/0261 portant sur son intention d'exploiter la liaison Nîmes – Montpellier, elle avait déjà déposée deux déclarations d'intention d'ouverture de liaisons inférieures à 100 kilomètres entre Montpellier – Agde (n° 2015/3780) et Montpellier – Sète (n°2015/3775) pour lesquelles la Région n'a pas saisie l'ARAFER.

La loi n° 2015-990 du 6 août 2015 pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques a libéralisé le transport régulier interurbain de voyageurs par autocar mais ne souhaitait pas que la concurrence accrue porte atteinte aux services publics. Or, l'axe Perpignan – Avignon est important pour l'équilibre de la convention d'exploitation SNCF Languedoc Roussillon et garantie un certain équilibre économique permettant notamment le maintien de l'exploitation des lignes affluentes.

La société Flixbus est la première à s'intéresser fortement à cet axe et devrait certainement avoir d'autres compétiteurs. Or, elle ne peut ni être favorisée, ni être traitée différemment d'autres transporteurs. Ainsi, afin d'éviter une rupture de l'égalité de traitement pour les prochaines demandes et de garantir les finances publiques de la

Région Languedoc Roussillon Midi Pyrénées, il a tout lieu d'interdire l'exploitation de la liaison Nîmes – Montpellier dans ce cas d'espèce.

IV – Conclusion

Il apparaît clairement que la société Flixbus souhaite concurrencer les services TER organisés par la Région Languedoc Roussillon Midi Pyrénées. D'une part, en positionnant ses services sur des créneaux horaires proches de ceux des trains et d'autre part, en n'organisant aucune coordination avec les offres TER.

La Région Languedoc Roussillon Midi Pyrénées a pour objectif de maîtriser ses finances publiques et ne souhaite pas augmenter sa contribution d'exploitation pour compenser un déficit supplémentaire causé par l'ouverture de la liaison Nîmes – Montpellier par Flixbus.

L'atteinte substantielle portée à l'équilibre économique de la ligne TER Nîmes – Montpellier a été établie et justifie une décision d'interdiction.