

SAISINE – LIAISON PAR AUTOCAR ≤ 100 KM

Identification de l'entité effectuant la saisine et de la personne référente	
Entité saisissante	Région Languedoc Roussillon Midi Pyrénées
Nom de la personne référente pour les échanges avec les services de l'Autorité	Jérôme FERRACCI
Numéro de téléphone	04 67 22 98 87
Adresse email	jerome.ferracci@regionlrmp.fr

Projet de décision de l'autorité organisatrice de transport	
Liaison concernée	Nîmes - Montpellier
Identification de la ou des déclarations correspondantes (en indiquant leur numéro de publication sur le site internet de l'Autorité)	Déclarations n° D2016-077
Justification de l'intérêt à agir : - soit l'entité saisissante doit être une autorité organisatrice de la liaison déclarée, selon la définition du point 10° de l'article 31-1 du décret du 16 août 1985 modifié¹, - soit la liaison déclarée doit être une liaison similaire à une liaison de l'AOT, selon la définition du point 14° du même article²	La Région Languedoc Roussillon Midi Pyrénées en tant qu'Autorité Organisatrice des Transports, conformément à l'article L2121-3 du Code des Transports, est en charge de l'organisation du service public régional de transports de voyageurs, assurant sans correspondance, la liaison Nîmes - Montpellier. La Région présente donc bien un intérêt à agir
Projet d'interdiction ou de limitation	Cf Annexe 1 projet d'Arrêté Nîmes – Montpellier
Périmètre retenu pour l'analyse	Nîmes - Montpellier, Nîmes – Avignon
Contrat de service public concerné	Cf Annexe 3 et 4 : Convention et avenant N°18

¹ « Autorité organisatrice d'une liaison » : autorité, au sens de l'article L. 1221-1 du code des transports, qui organise un service public régulier assurant cette liaison sans correspondance ; en cas de délégation de la compétence d'organisation à une autre autorité organisatrice, cette dernière est de plein droit l'autorité organisatrice concernée ; en cas de délégation des attributions du Syndicat des transports d'Île-de-France à une autorité organisatrice de proximité en application de l'article L. 1241-3 du même code, cette autorité n'est une autorité organisatrice au sens du présent chapitre que si la délégation le stipule expressément dans les conditions prévues à l'article R. 1241-38 de ce code ; si l'autorité organisatrice est l'État, l'autorité administrative compétente est le ministre chargé des transports

² « Liaison similaire à une liaison d'une autorité organisatrice » : liaison soumise à régulation dont l'origine et la destination se situent à une distance respective de l'origine et de la destination de celle de l'autorité, mesurée en ligne droite, d'au plus 5 km, cette valeur étant portée à 10 km entre les origines ou entre les destinations des deux liaisons si elles sont situées en région d'Île-de-France.

Données de trafic et de revenus ¹	
Données de trafic sur l'origine – destination concernée, détaillées par groupe tarifaire si cette information est disponible	Cf Annexe 2 : dossier liaisons regroupées D2016-077 et D2016-078 (données confidentielles)
Données de trafic sur le périmètre retenu par l'AOT pour apprécier l'atteinte portée aux services qu'elle organise	Cf Annexe 2 : dossier liaisons regroupées D2016-077 et D2016-078 (données confidentielles)
Ressources générées sur l'origine – destination concernée, détaillées par groupe tarifaire si cette information est disponible	Cf Annexe 2 : dossier liaisons regroupées D2016-077 et D2016-078 (données confidentielles)
Revenus sur le périmètre retenu par l'AOT pour apprécier l'atteinte portée aux services qu'elle organise	Cf Annexe 2 : dossier liaisons regroupées D2016-077 et D2016-078 (données confidentielles)
Données de comptage de la liaison concernée	Cf Annexe 2 : (données confidentielles)
Répartition horaire du trafic de la liaison concernée	Cf Annexe 2 : Dossier liaisons regroupées D2016-077 et D2016-078
Contribution publique relative au périmètre retenu par l'AOT pour apprécier l'atteinte portée aux services qu'elle organise	Cf Annexe 2 : Dossier liaisons regroupées D2016-077 et D2016-078 (données confidentielles)
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 : Dossier liaisons regroupées D2016-077 et D2016-078 (données confidentielles)

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 2 : Dossier liaisons regroupées D2016-077 et D2016-078 (données confidentielles)

Autres	
Justification du champ d'application du projet de décision, en ce qui concerne en particulier les liaisons similaires à celle de l'AOT et les liaisons dont la jonction permet d'assurer celle-ci	Cf Annexe 2 Dossier liaisons regroupées D2016-077 et D2016-078 (données confidentielles)
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

¹ Les données communiquées doivent être récentes et complètes. Elles doivent être fournies sur une base annuelle unique, de préférence calendaire. Les données détaillées par catégorie tarifaire doivent être communiquées pour chaque catégorie tarifaire existante et ayant été préalablement définie.

ARRÊTÉ N° DTC/2016/ DU
Portant interdiction des services de transports réguliers
interurbains librement organisés par la société Eurolines

LA PRESIDENTE DE LA REGION
LANGUEDOC ROUSSILLON MIDI PYRENEES,

Arrêté n°

Portant interdiction des services de transport réguliers interurbains librement
organisés par la société Eurolines 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 Eurolines a déposé auprès de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières des déclarations, publiée le 26 mars 2016, afin de connaître son intention de commercialiser des services de transports routiers sur la liaison suivante à travers un itinéraire inférieur à 100 kilomètres :

Liaison Nîmes – Montpellier (déclaration D2016-077)

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 Languedoc Roussillon Midi Pyrénées est en charge de l'organisation du service public régional de voyageurs ferroviaire, assurant sans correspondance les liaisons proposées par la société Eurolines.

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 les services proposés par la Société Eurolines présentent une concurrence évidente au service public conventionné et porte une atteinte substantielle à l'équilibre économique, justifiant la prise de mesure interdisant un tel service.

ARRÊTÉ N° DTC/2016/ **DU**
Portant interdiction des services de transports réguliers
interurbains librement organisés par la société Eurolines
A R R Ê T É

ARTICLE 1: Mesures d'interdiction

En raison de l'atteinte substantielle portée à l'équilibre économique, les services de transports réguliers interurbains de voyageurs proposés par la société Eurolines doivent être interdits sur les horaires de départ ci-après :

Liaison Nîmes – Montpellier (déclaration D2016-077)

Jour/ Itinéraire	Départ de Nîmes vers Montpellier	Départ de Montpellier vers Nîmes
Lundi	14h30	16h00
Mardi	14h30	16h00
Mercredi	14h30	16h00
Jeudi	14h30	16h00
Vendredi	14h30	16h00
Samedi	14h30	16h00
Dimanche	14h30	16h00
Offre par trajet	100 places	100 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 Eurolines.

ARTICLE 3 : Exécution du présent arrêté

Le Directeur Général des Services de la Région est chargé de l'exécution du présent arrêté qui sera publié 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.

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 (D2016-077)

Liaison Nîmes – Avignon (D2016-078)

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 Renouvellement 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 Euroline a fait connaître son intention de commercialiser des services routiers sur les liaisons Nîmes – Montpellier et Nîmes – Avignon. Ces demandes ont été publiées sur le site de l'ARAFER le 26/04/2016.

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 les liaisons projetées par la société Euroline portent une atteinte substantielle à l'équilibre économique de deux lignes ferroviaires conventionnées par la Région Languedoc Roussillon Midi Pyrénées.

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

La société Euroline a fait connaître son intention de commercialiser 2 liaisons répondant aux conditions prévues par l'article L3111-18 du Code des transports. Les déclarations ont été enregistrées sous les numéros D2016-077, D2016-078 et publiée sur le site de l'ARAFER le 26 avril 2016.

Les caractéristiques sont les suivantes :

- Origines / Destinations :
Avignon (Gare Routière, 58 Bd St Roch, Quai n°17),
Nîmes (Halte Routière du Parnasse, Avenue du Languedoc)
Montpellier (Avenue du Colonel Pavelet, Arrêts « Sabine » Tram 2)
- Itinéraire envisagé : via l'autoroute A9
- Temps de parcours déclarés : 55mn entre Avignon - Nîmes et Nîmes - Montpellier
- Fréquence et volume maximum : 14 passages hebdomadaires (1 AR/jour par liaison) sur la base de deux autocars pour chaque liaison (soit au total 400 places par jours)

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 des liaisons similaires 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 aux liaisons envisagées par la société Euroline.

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 voyager sur les liaisons.

1. Entre Nîmes et Montpellier

Nîmes - Montpellier	Heure de départ	Nbre places offertes EUROLINES	N° train	Montpellier - Nîmes	Heure de départ	Nbre places offertes EUROLINES	N° train
DU LU AU JE (par jour)	14H30	100	876419	DU LU AU JE (par jour)	16h00	100	876420
Vendredi	14h30	100	876419	Vendredi	16h00	100	876420
Samedi	14H30	100	876419	Samedi	16h00	100	876420
Dimanche	14H30	100	876419	Dimanche	16h00	100	876420
total hebdo		700		total hebdo		700	

2. Entre Nîmes et Avignon

Nîmes - Avignon	Heure de départ	Nbre places offertes EUROLINES	N° train	Avignon - Nîmes	Heure de départ	Nbre places offertes EUROLINES	N° train
DU LU AU JE (par jour)	17h00	100	876420 (16h51) 876314 (17h21)	DU LU AU JE (par jour)	13h30	100	876419 (13h38)
Vendredi	17h00	100	876420 (16h51) 876314 (17h21)	Vendredi	13h30	100	876419 (13h38)
Samedi	17h00	100	876420 (16h51)	Samedi	13h30	100	876419 (13h38)
Dimanche	17h00	100	876420 (16h51)	Dimanche	13h30	100	876419 (13h38)
total hebdo		700		total hebdo		700	

Ce comparatif laisse clairement apparaître que l'offre Euroline 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 plusieurs TER.

- 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.

- 41 trajets Avignon - Nîmes du lundi au vendredi
- 55 trajets Nîmes - Montpellier du lundi au vendredi
- 17 trajets Avignon - Nîmes le samedi
- 37 trajets Nîmes - Montpellier le samedi
- 16 trajets Avignon - Nîmes le dimanche
- 34 trajet Nîmes - Montpellier le dimanche

A la lecture de sa déclaration Euroline semble vouloir réaliser 1 aller/retour par jour et par liaison, soit 14 passages hebdomadaires ou 365 circulations annuelles par liaison.

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

Du point de vu de la clientèle visée par Euroline (occasionnelle), les temps de parcours proposés par les services envisagés et conventionnés sont relativement proches (55 minutes et environs 30 à 33 minutes). De plus, la clientèle peut parfaitement faire abstraction de cette différence favorable au ferroviaire compte tenu que le prix proposé par Euroline 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 Euroline est plutôt substituable en se posant en concurrence avec les services conventionnés.

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

Compte tenu des horaires et des liaisons proposées par le transporteur routier, un regroupement des liaisons ferroviaires nous a permis de reconstituer une ligne correspondant au périmètre. La Région Languedoc Roussillon Midi Pyrénées entend démontrer ci-après le risque d'atteinte à l'équilibre économique sur la ligne conventionnée Avignon - 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 Euroline 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 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 des l'OD Nîmes – Montpellier et Nîmes - Avignon (source ODITER 2014)

A) Données de référence

1. Les liaisons regroupées (FC12K 2014) :

N° de liaison comptable	liaison
20021141	NIMES-LUNEL
20021143	NIMES-LUNEL
20021142	LUNEL-MONTPELLIER
20021144	LUNEL-MONTPELLIER
20361141	NIMES- TARASCON SUR RHONE
20381141	TARASCON-SUR-RHONE- AVIGNON CENTRE

2. OD Avignon – Nîmes et Montpellier - Avignon - source ODITER 2014

Nîmes – Montpellier

KM	TRAFIC (en VK)	Voyages	Recettes directes	Estimation compensations	Recettes totales
----	----------------	---------	-------------------	--------------------------	------------------

Nîmes – Avignon

KM	TRAFIC (en VK)	Voyages	Recettes directes	Estimation compensations	Recettes totales

Trafic selon tarification	Nbre voyages	Recette totale (yc comp.AOT)	Panier moyen REC Totale

3. Comparatif VK et fréquentation des offres

Nîmes – Montpellier

Nîmes - Montpellier	Heure de départ	Nbre places offertes EUROLINES	Nbre TER de la tranche horaire (14h-15h)	N° train	Nbre places offertes TER	Occup moyenne TER	% occ TER	Occasionnels	Fréquents	VK occasionnels	VK fréquents	VK TOTAUX

Nîmes – Avignon

Nîmes - Avignon	Heure de départ	Nbre places offertes EUROLINES	Nbre TER de la tranche horaire (16h30-17h30)	N° train	Nbre places offertes TER	Occup moyenne TER	% occ TER	Occasionnels	Fréquents	VK occasionnels	VK fréquents	VK TOTAUX

4. Evaluation du nombre de places proposées et du trafic occasionnel capté par EUROLINE sur les TER Avignon - Nîmes - Montpellier

a) Evaluation des places théoriques disponibles des liaisons Euroline

KM	Nîmes-Avignon		Nîmes - Montpellier			Taux de report ex TER	
	49	49	50	50			
	13h30	17h00	16h00	14h30			
	Départ Avignon	Départ Nîmes	Départ Montpellier	Départ Nîmes			
Tous les jours					Total	90%	60%
Nbre places/jour	100	100	100	100	400	360	216
Nbre places /hebdo	700	700	700	700	2800	2 520	1 680
Nbre places /an	36400	36400	36400	36400	145600	131 040	87 360
en VK	1 783 600	1 783 600	1 820 000	1 820 000	7 207 200	6 552 000	4 368 000
	Nîmes-Avignon		Nîmes - Montpellier		Total		

b) Evaluation des places réellement disponibles des liaisons Euroline

Il s'avère que compte tenu de la fréquentation des occasionnels, les places disponibles dans les autocars sont supérieures au trafic comptabilisé dans les trains. Le tableau ci-après présente donc la fréquentation captable par Euroline.

Nîmes-Avignon	Nîmes - Montpellier

Ce sont donc annuellement passagers TER (hypothèse de report 90 % de la fréquentation) ou passagers TER (hypothèse de report 60 % de la fréquentation) qui préféreront les services Euroline.

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 calculé dans les tableaux « OD AVIGNON - NIMES -MONTPELLIER - source ODITER 2014 » (Paragraphe III, A, point 2)

Montpellier - Nîmes



En hypothèse haute, la perte de recettes totales sur les OD Avignon - Nîmes - Montpellier représenteraient € soit :

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

En hypothèse basse, la perte de recettes totales sur les OD Avignon - Nîmes - Montpellier représenteraient € 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.

Montpellier - Nîmes

This image shows a single sheet of white paper with horizontal blue or grey ruling lines. A vertical margin line is present on the left side, creating a narrow left margin. The paper appears to be from a notebook or a standard ruled document. There are some faint smudges and marks on the surface, particularly near the top right corner.

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

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

Dans les calculs, il convient également d'intégrer les pertes de recettes induites par la liaison déclarée (déclaration n°2016/0261, liaison Nîmes - Montpellier) qui concourront à accroître la perte de recettes.

- € (hypothèse basse de dilution à 60%) et € (hypothèse haute à 90%) pour l'Hypothèse optimiste
- € (hypothèse basse de dilution à 60%) et € (hypothèse haute à 90%) pour l'Hypothèse réaliste

IV – Appréciation du caractère substantiel du risque d'atteinte à l'équilibre économique du service conventionné Avignon – Nîmes – Montpellier

Il a été démontré dans le paragraphe précédent un impact non négligeable sur les recettes commerciales de la ligne Avignon - Nîmes - Montpellier en cas d'ouverture des liaisons Euroline.

Afin de démontrer l'atteinte substantielle à l'équilibre économique, il est proposé à l'ARAFER de retenir deux scénarios « probable » et « réaliste » 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 lignes SNCF Avignon - Nîmes – Montpellier

	Charges hors péages (d)	Péages (d1)	Produit hors contribution (a+b)	Contribution (c)
MONTPELLIER- AVIGNON				

B) Atteinte à l'équilibre économique

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

Au total la contribution supplémentaire devrait s'établir entre :

- € (hypothèse basse de dilution à 60%) et € (hypothèse haute à 90%) pour l'Hypothèse optimiste
- € (hypothèse basse de dilution à 60%) et € (hypothèse haute à 90%) pour l'Hypothèse réaliste

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 10,47 %**.
 - Hypothèse 60 % : la contribution supplémentaire de la Région pour l'exploitation de la ligne Nîmes – Montpellier représenterait **une augmentation de 6,98 %**.
- 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 8,58 %**.
 - Hypothèse 60 % : la contribution supplémentaire de la Région pour l'exploitation de la ligne Nîmes – Montpellier représenterait **une augmentation de 5,71 %**.

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, compte tenu de l'importance des contributions supplémentaires prévisibles démontrées par ce dossier de saisine, l'atteinte à l'équilibre de la ligne Avignon – Nîmes – Montpellier est parfaitement établie.

V – Conclusion

Il apparaît clairement que la société Euroline 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 des liaisons Nîmes – Montpellier (D2016-77), Nîmes – Avignon (D2016-078) par Euroline.

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