

## SAISINE – LIAISON PAR AUTOCAR ≤ 100 KM

Identification de l'entité effectuant la saisine et de la personne référente	
Entité saisissante	
Nom de la personne référente pour les échanges avec les services de l'Autorité	
Numéro de téléphone	
Adresse email	
Projet de décision de l'autorité organisatrice de transport	
Liaison concernée	
Identification de la ou des déclarations correspondantes (en indiquant leur numéro de publication sur le site internet de l'Autorité)	
Justification de l'intérêt à agir : <ul style="list-style-type: none"> <li>- soit l'entité saisissante doit être une autorité organisatrice de la liaison déclarée, selon la définition du point 10° de l'article 31-1 du décret du 16 août 1985 modifié<sup>1</sup>,</li> <li>- soit la liaison déclarée doit être une liaison similaire à une liaison de l'AOT, selon la définition du point 14° du même article<sup>2</sup></li> </ul>	
Projet d'interdiction ou de limitation	
Périmètre retenu pour l'analyse	
Contrat de service public concerné	

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

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

Données de trafic et de revenus <sup>1</sup>	
Données de trafic sur l'origine – destination concernée, détaillées par groupe tarifaire si cette information est disponible	
Données de trafic sur le périmètre retenu par l'AOT pour apprécier l'atteinte portée aux services qu'elle organise	
Ressources générées sur l'origine – destination concernée, détaillées par groupe tarifaire si cette information est disponible	
Revenus sur le périmètre retenu par l'AOT pour apprécier l'atteinte portée aux services qu'elle organise	
Données de comptage de la liaison concernée	
Répartition horaire du trafic de la liaison concernée	
Contribution publique relative au périmètre retenu par l'AOT pour apprécier l'atteinte portée aux services qu'elle organise	
Si elles sont disponibles, données relatives aux coûts supportés par l'exploitant sur le périmètre retenu par l'AOT pour apprécier l'atteinte portée aux services qu'elle organise	

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

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

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

**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 Béziers – Narbonne.**

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, publiées 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 Béziers – Narbonne (déclaration D2016-082)**

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.

**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 Béziers – Narbonne (déclaration D2016-082)

<b>Jour/ Itinéraire</b>	<b>Départ de Narbonne vers Béziers</b>	<b>Départ de Béziers vers Narbonne</b>
<b>Lundi</b>	16h30	12h00
<b>Mardi</b>	16h30	12h00
<b>Mercredi</b>	16h30	12h00
<b>Jeudi</b>	16h30	12h00
<b>Vendredi</b>	16h30	12h00
<b>Samedi</b>	16h30	12h00
<b>Dimanche</b>	16h30	12h00
<b>Offre par trajet</b>	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.*

LANGUEDOC  
ROUSSILLON  
**LA RÉGION** MIDI  
PYRÉNÉES

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

**Liaison Perpignan – Narbonne (D2016-079)**

**Liaison Perpignan – Béziers (D2016-080)**

**Liaison Montpellier – Béziers (D2016-081)**

**Liaison Béziers – Narbonne (D2016-082)**

## 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 Euroline a fait connaître son intention de commercialiser des services routiers sur les liaisons Perpignan – Narbonne (D2016-079), Perpignan – Béziers (D2016-080), Montpellier – Béziers (D2016-081) et Béziers – Narbonne (D2016-082). 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 4 liaisons répondant aux conditions prévues par l'article L3111-18 du Code des transports. Les déclarations ont été enregistrées sous les numéros D2016-079, D2016-080, D2016-081 et D2016-082. Elles ont été publiées sur le site de l'ARAFER le 26 avril 2016.

Les caractéristiques sont les suivantes :

- Origines / Destinations :  
Perpignan (Bd Saint Assisclé – Face à la nouvelle Gare TGV – 66000 Perpignan),  
Narbonne (Gare routière - 1, Bd Frédéric Mistral – 11000 Narbonne),  
Béziers (19, Bd de Verun – 34500 Béziers)  
Montpellier (Avenue du Colonel Pavelet, Arrêts « Sabine » Tram 2)
- Itinéraire envisagé : via l'autoroute A9
- Temps de parcours déclarés :  
Perpignan - Narbonne : 44mn  
Perpignan – Béziers : 1h20  
Montpellier – Béziers : 35 mn  
Béziers – Narbonne : 20 mn
- Fréquence et volume maximum : 14 passages hebdomadaires (1 AR/jour par liaison)  
sur la base de deux autocars pour chaque liaison (soit au total 800 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.





## 2. Entre Perpignan et Narbonne

Perpignan - Narbonne 63 km	Heure de départ	Nbre places offertes EUROLINES	Nbre TER de la tranche horaire	N° train
DU LU AU JE (par jour)	15h19	100	1	876422 (15h19)
Vendredi	15h19	100	1	876422 (15h19)
Samedi	15h19	100	1	876422 (15h19)
Dimanche	15h19	100	1	876422 (15h19)
total hebdo		700	7	

Narbonne - Perpignan 63 km	Heure de départ	Nbre places offertes EUROLINES	Nbre TER de la tranche horaire	N° train
DU LU AU JE (par jour)	12h30	100	1	86983 (11h57)
Vendredi	12h30	100	1	86983 (11h57)
Samedi	12h30	100	1	86983 (11h57)
Dimanche	12h30	100	1	86983 (11h57)
total hebdo		700	7	

## 3. Entre Montpellier et Béziers

Montpellier - Béziers 71km	Heure de départ	Nbre places offertes EUROLINES	Nbre TER de la tranche horaire	N° train
DU LU AU JE (par jour)	11h15	100	1	86983 (10h48)
Vendredi	11h15	100	1	86983 (10h48)
Samedi	11h15	100	1	86983 (10h48)
Dimanche	11h15	100	1	86983 (10h48)
total hebdo		700	7	

Béziers - Montpellier 71km	Heure de départ	Nbre places offertes EUROLINES	Nbre TER de la tranche horaire	N° train
DU LU AU JE (par jour)	17h00	100	1	876424 (17h23)
Vendredi	17h00	100	1	876424 (17h23)
Samedi	17h00	100	1	876424 (17h23)
Dimanche	17h00	100	1	876424 (17h23)
total hebdo		700	7	

#### 4. Entre Béziers et Narbonne

Béziers - Narbonne 26 km	Heure de départ	Nbre places offertes EUROLINES	Nbre TER de la tranche horaire	N° train
DU LU AU JE (par jour)	12H00	100	1	86983 (11h39)
Vendredi	12H00	100	1	86983 (11h39)
Samedi	12H00	100	1	86983 (11h39)
Dimanche	12H00	100	1	86983 (11h39)
total hebdo		700	7	

Narbonne - Béziers 26 km	Heure de départ	Nbre places offertes EUROLINES	Nbre TER de la tranche horaire	N° train
DU LU AU JE (par jour)	16H30	100	1	876424(17h08)
Vendredi	16H30	100	1	876424(17h08)
Samedi	16H30	100	1	876424(17h08)
Dimanche	16H30	100	1	876424(17h08)
total hebdo		700	7	

#### 5. Conclusion

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.

- 36 trajets Perpignan - Narbonne du lundi au vendredi
- 24 trajets Perpignan - Narbonne le samedi
- 24 trajets Perpignan - Narbonne le dimanche
- 54 trajets Narbonne - Béziers du lundi au vendredi
- 34 trajets Narbonne - Béziers le samedi
- 34 trajets Narbonne - Béziers le dimanche
- 53 trajets Béziers - Montpellier du lundi au vendredi
- 34 trajets Béziers - Montpellier le samedi
- 34 trajets Béziers - 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

Les temps de parcours proposés par les services envisagés et conventionnés sont très proches :

- Perpignan - Narbonne : 50 mn par car contre 44mn en train
- Perpignan - Béziers : 1h20 par car contre 1h02 en train
- Montpellier - Béziers : 47 mn par car contre 49 mn en train
- Béziers - Narbonne : 20 mn par car contre 13 mn en 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 deux lignes correspondant au périmètre. La Région Languedoc Roussillon Midi Pyrénées entend démontrer ci-après le risque d'atteinte à l'équilibre économique sur les lignes conventionnées entre Perpignan et 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 ».

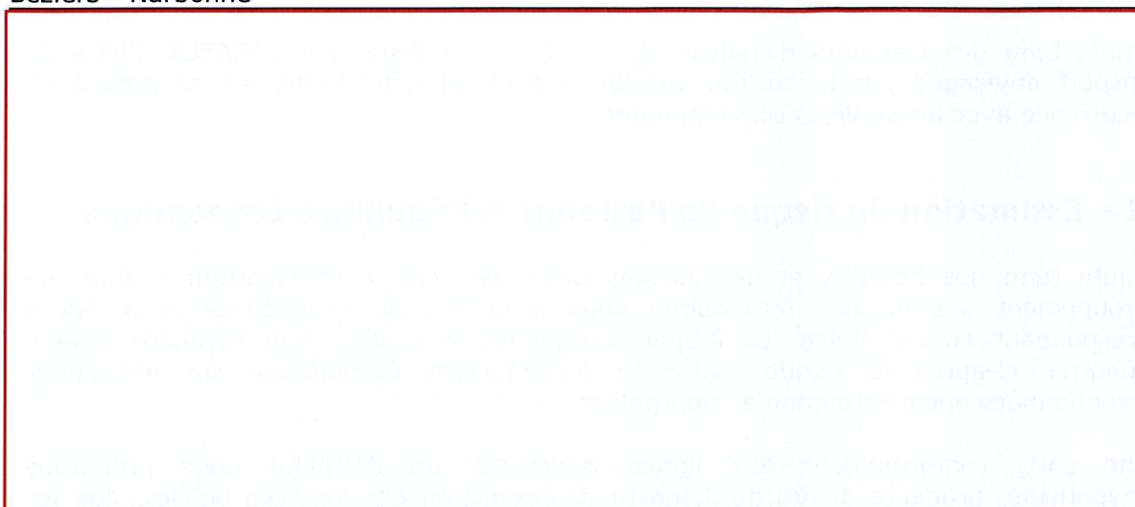
D'autre part, compte tenu des horaires proposés par Euroline et de la fréquence des services, le report modal des passagers domicile/travail devrait être négligeable, seuls les voyageurs occasionnels devraient être intéressés par cette offre. Cependant, ces voyageurs ne bénéficiant que peu des tarifs 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 Perpignan – Narbonne, Perpignan – Béziers, Montpellier – Béziers, Béziers – Narbonne (source ODITER 2014)

## Béziers - Narbonne



### 4. Evaluation du nombre de places proposées et du trafic occasionnel capté par EUROLINE sur les TER Perpignan – Montpellier

#### a) Evaluation des places théoriques disponibles des liaisons Euroline

PERPIGNAN - NARBONNE - SETE - MONTPELLIER			Taux de report ex TER		
	Aller	Retour			
Tous les jours			Total	90%	60%
Nbre places/jour	400	400	800	720	648
Nbre places /hebdo	2800	2800	5600	5 040	3 360
Nbre places /an	145600	145600	291200	262 080	174 720
en VK/an	7 098 000	7 098 000	14 196 000	13 104 000	8 736 000

#### 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 sur les liaisons Perpignan – Narbonne et Perpignan - Béziers. Le tableau ci-après présente donc la fréquentation captable par Euroline.



Ce sont donc  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)

Perpignan – Narbonne

--

Perpignan – Béziers

--

Montpellier – Béziers

--

Béziers - Narbonne

--

Total

--

En hypothèse haute, la perte de recettes totales sur les OD Perpignan – Narbonne, Perpignan – Béziers, Montpellier – Béziers, Béziers – Narbonne représenteraient

soit :

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

En hypothèse basse, la perte de recettes totales sur les OD Perpignan – Narbonne, Perpignan – Béziers, Montpellier – Béziers, Béziers – Narbonne 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.

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

Perpignan – Narbonne

Perpignan – Béziers

Montpellier – Béziers

Béziers - Narbonne

--

Total

--

En hypothèse haute, la perte de recettes totales sur les OD Perpignan - Narbonne, Perpignan - Béziers, Montpellier - Béziers, Béziers - Narbonne représenteraient

€ soit :

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

En hypothèse basse, la perte de recettes totales sur les OD Perpignan - Narbonne, Perpignan - Béziers, Montpellier - Béziers, Béziers - Narbonne représenterait

€ soit :

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

D) Estimation de la perte de la contribution annuelle supplémentaire

Dans les calculs, il convient également d'intégrer les pertes de recettes induites par les liaisons déclarées qui concourront à accroître la perte des recettes :

- déclaration n°2015/3780 (Agde - Montpellier)
- déclaration n°2015/3775 (Sète - Montpellier)

Les calculs transmis à l'occasion de la mesure d'instruction n°1 de la saisine n°21066AVI-41 ont permis d'estimer la contribution annuelle supplémentaire pour la Région 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

#### IV – Appréciation du caractère substantiel du risque d’atteinte à l’équilibre économique du service conventionnée Perpignan - Narbonne - Béziers - Montpellier

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

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) Comptes de lignes SNCF Perpignan - Montpellier

	Charges hors péages	Péages	Produit hors contribution	Contribution
MONTPELLIER-NARBONNE				
NARBONNE-PERPIGNAN				

##### 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 du scénario « réaliste » :

- Hypothèse 90 % : la contribution supplémentaire de la Région pour l’exploitation de la ligne Nîmes – Montpellier représenterait **une augmentation de 17,42 %.**
- Hypothèse 60 % : la contribution supplémentaire de la Région pour l’exploitation de la ligne Nîmes – Montpellier représenterait **une augmentation de 11,61 %.**

- 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 10,97 %.**
- Hypothèse 60 % : la contribution supplémentaire de la Région pour l’exploitation de la ligne Nîmes – Montpellier représenterait **une augmentation de 7,31 %.**

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 économique des lignes Perpignan – 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 Perpignan – Narbonne (D2016-079), Perpignan – Béziers (D2016-080), Montpellier – Béziers (D2016-081), Béziers – Narbonne (D2016-082).

L'atteinte substantielle portée à l'équilibre économique des lignes TER Perpignan-Montpellier a été établie et justifie une décision d'interdiction.