

Réception le
6 février 2017Complet le
6 février 2017

SAISINE – LIAISON PAR AUTOCAR ≤ 100 KM

Identification de l'entité effectuant la saisine et de la personne référente	
Entité saisissante	Syndicat Mixte de l'Aéroport de Beauvais-Tillé
Nom de la personne référente pour les échanges avec les services de l'Autorité	Monsieur Stéphane Delabre - Directeur du SMABT
Numéro de téléphone	03 44 03 65 40
Adresse email	stephane.delabre@oise.fr

Projet de décision de l'autorité organisatrice de transport	
Liaison concernée	Cours des Maréchaux (Paris 12) et Aéroport Beauvais (2 sens)
Identification de la ou des déclarations correspondantes (en indiquant leur numéro de publication sur le site internet de l'Autorité)	D2016-181 Flixbus France SARL
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 modifié ¹ , - soit la liaison déclarée doit être une liaison similaire à une liaison de l'AOT, selon la définition du point 14° du même article ²	Le Syndicat Mixte de l'Aéroport de Beauvais-Tillé est l'autorité organisatrice de la liaison déclarée, selon la définition du point 10 de l'article 31-1 du décret du 16 août 1985 modifié. Voir annexe 1 intitulée "Justification de l'intérêt à agir"
Projet d'interdiction ou de limitation	Voir annexe 3 "Projet de décision d'interdiction"
Périmètre retenu pour l'analyse	Service Public de l'Aéroport de Beauvais-Tillé
Contrat de service public concerné	Délégation de service public (annexe 8)

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 récentes, annuelles et complètes de trafic et de revenus	
Données de trafic sur l'origine – destination concernée, détaillées par groupe tarifaire si cette information est disponible	Voir annexe 14 intitulée "Données de trafic sur l'origine-destination concernée, détaillées par groupe tarifaire"
Données de trafic sur le périmètre retenu par l'AOT pour apprécier l'atteinte portée aux services qu'elle organise	Voir annexe 15 intitulée "Données de trafic sur le périmètre retenu par l'AOT pour apprécier l'atteinte portée aux services"
Ressources générées sur l'origine – destination concernée, détaillées par groupe tarifaire si cette information est disponible	Voir annexe 16 intitulée "Ressources générées sur l'origine-destination concernée, détaillées par groupe tarifaire"
Revenus sur le périmètre retenu par l'AOT pour apprécier l'atteinte portée aux services qu'elle organise (recettes du trafic, compensations tarifaires)	Voir annexe 17 intitulée "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	1 473 754 passagers
Répartition horaire du trafic de la liaison concernée	Voir annexe 18 intitulée "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	Aucune compensation tarifaire, ni de subvention de fonctionnement n'est versée, (sf subv investissement art 79 dsp)
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	Voir annexe 19 intitulée "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	Voir annexe 20 et 20 bis "Evaluation motivée de l'atteinte substantielle portée au service public par le service routier librement organisé, 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	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

ANNEXE 1 JUSTIFICATION DE L'INTERET A AGIR du SMABT

Le Syndicat Mixte de l'Aéroport de Beauvais-Tillé (ci-après dénommé le SMABT), créé le 20 octobre 2006, a pour compétences l'aménagement, l'entretien et la gestion de l'aérodrome mais également l'organisation et la mise en œuvre d'un service de transport routier de personnes d'intérêt national pour assurer la desserte de l'aéroport (Annexe 4 : Statuts).

Par délibération en date du 7 juin 2007, les élus siégeant au Comité Syndical du SMABT ont voté le principe de la gestion déléguée de l'aéroport sous forme de concession (Annexe 5).

Par décision du 31 décembre 2007 (Annexe 6), l'Etat a délégué sa compétence au SMABT pour organiser et mettre en œuvre l'exploitation de la ligne d'intérêt national de transport public de personnes reliant l'aéroport de Beauvais-Tillé à Paris.

Compte tenu du caractère indissociable du fonctionnement de cette ligne de l'exploitation de l'aéroport qu'elle dessert, le SMABT, autorité organisatrice compétente, a décidé d'intégrer, son exploitation dans le périmètre de la concession accordée à la Société Aéroportuaire de Gestion et d'Exploitation de Beauvais (ci-après dénommée la SAGEB ou le concessionnaire), par une convention de délégation de service public signée le 19 mars 2008 (Annexe 7 et 8 articles 46 à 67).

Conformément à l'article 46 de cette convention, par un contrat en date du 23 septembre 2010 (Annexe 9), la SAGEB a été autorisée à sous-traiter l'exécution du service régulier interurbain de transport public de personnes par autocars reliant sans correspondance l'aéroport de Beauvais-Tillé à Paris à la société Transport Paris Beauvais (TPB).

La société TPB, filiale directe à 100% de la SAGEB, assure toutes les courses entre l'aéroport de Beauvais Tillé et le lieu de prise en charge ou de dépose des passagers à Paris. Ces courses sont commandées par la SAGEB ; qui les commercialise, soit via le site internet de l'aéroport, soit aux guichets de l'aéroport et de Paris. La société TPB – société de transport – effectue la prestation en tant que tractionnaire. Elle est rémunérée de façon fixe à la course par la SAGEB, laquelle encaisse de son côté la billetterie et assume le risque de remplissage des bus.

Ainsi la plateforme aéroportuaire bénéficie de toutes les retombées économiques du transport des passagers allant de Paris à l'aéroport

L'article 4 du contrat du 23 septembre 2010 précise que sont prévus deux types de courses dont les horaires sont fixés soit en considération de l'obligation de service public relative à la ligne régulière, soit en fonction des plans de vol des compagnies aériennes desservant l'aéroport (voir les horaires mentionnés à l'annexe 18).

Il résulte de ce qui précède, qu'en sa qualité d'autorité organisatrice de transport de la ligne de service public reliant l'aéroport de Beauvais-Tillé à Paris, le SMABT remplit les conditions auxquelles l'article L.3111-18 du code des transports et l'article 31-15 du décret n°85-891 du 16 août 1985, relatif aux transports urbains de personnes et aux transports routiers non urbains de personnes, subordonnent la faculté, après avis conforme de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières, d'interdire ou de limiter tout service assurant une liaison entre deux arrêts distants de 100 kilomètres ou moins, telle que celle déclarée le 28 décembre 2016 par la société Flixbus France SARL (Annexe 10) entre la « Cours des Maréchaux à Paris 12^{ème}», et le Pôle Multimodal de l'Aéroport de Beauvais-Tillé et qui est similaire à la ligne de service public déjà assurée par le délégataire du service public d'exploitation de la plate-forme aéroportuaire de Beauvais-Tillé.

*
* *



SYNDICAT MIXTE DE L'AÉROPORT DE BEAUVAIS-TILLÉ

EXTRAIT DU REGISTRE DES DÉLIBÉRATIONS

DU COMITÉ SYNDICAL
Session du 25 avril 2016

Le comité syndical dûment convoqué par sa présidente par lettre en date du 12 avril 2016,

En présence de 10 des 12 membres du comité syndical :

Le quorum et les délégations de vote ayant été vérifiés,

7 membres titulaires :

M. Bruno MARCHETTI, M. Jacques DORIDAM, M. Gilles BOITEL, Mme Chanez HERBANNE, M. Daniel LECA, Mme Anne FUMERY, M. Alain LETELLIER

3 membres suppléants :

M. Jean-Luc BOURGEOIS	suppléant de	Mme Caroline CAYEUX
M. Jean CAUWEL	suppléant de	M. Gérald DARMANIN
Mme Claire MARAIS-BEUIL	suppléant de	M. Philippe EYMERY

2 membres titulaires ayant donné pouvoir :

M. Edouard COURTIAL ayant donné pouvoir à M. Alain LETELLIER
M. Frans DESMEDT ayant donné pouvoir à Mme Anne FUMERY

En présence également d'un membre suppléant suivant :

M. Dominique DEVILLERS	suppléant de	M. Jacques DORIDAM
------------------------	--------------	--------------------

Étaient excusés :

Mme Caroline CAYEUX, M. Jean-Luc SAUVE, M. Jean-Charles PAILLART, M. Gérald DARMANIN, M. Alexis MANCÉL, Mme Nathalie LEBAS, M. Philippe EYMERY, M. Edouard COURTIAL, Mme Nicole COLIN, M. Patrice MARCHAND, M. Frans DESMEDT, Mme Martine BORGEO, M. Eric DE VALROGER.

Délibérant conformément à la loi n° 2015-990 du 6 août 2015 pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques ;

Vu le Code général des collectivités territoriales ;

Vu le Code des Transports ;

DÉPOSÉ
A LA PRÉFECTURE DE L'OISE
LE 25 AVR. 2016



Vu la décision du ministre d'Etat, ministre de l'Ecologie, du Développement et de l'Aménagement durables notifiée le 31 décembre 2007 au préfet de la région Picardie, de déléguer la compétence de l'Etat au Syndicat pour organiser et mettre en œuvre l'exploitation de la ligne d'intérêt national de transport public de personnes reliant l'aéroport de Beauvais-Tillé à Paris ;

Vu les déclarations de liaison par autocar inférieures ou égales à 100 kilomètres déposées auprès de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières (Arafer) par deux compagnies, la société FRETHELLE le 2 mars dernier et la société FLIXBUS le 23 mars dernier, entre la gare routière de l'aéroport de Beauvais-Tillé et différents points d'arrêts dans Paris et sa proche banlieue ;

Vu le titre 6 de la convention de délégation de service public accordée à la Société Aéroportuaire de Gestion et d'Exploitation de Beauvais (SAGEB) relatif à l'exploitation de la ligne de transport public de personnes reliant l'aéroport de Beauvais Tillé à Paris ;

Conformément aux dispositions de l'article 31-12 du décret n°85-891 du 16 août 1985 modifié ;

A délibéré sur le rapport CS SMABT 2016 – 04/25-01 relatif aux Projets de décisions d'interdiction de liaison concurrente Paris – Beauvais.

Considérant qu'en raison de son caractère indissociable du fonctionnement de l'aéroport qu'elle dessert, l'exploitation de la ligne d'intérêt national de transport public de personnes reliant l'aéroport de Beauvais-Tillé à Paris par autocar, dont le SMABT est l'autorité organisatrice, a été intégrée au périmètre de la délégation de service public de l'exploitation de l'aéroport attribuée à la SAGEB ;

Considérant que, compte tenu des horaires, des fréquences journalières, du temps de parcours et de la situation géographique depuis et vers Paris des liaisons proposées, les services déclarés par les sociétés FRETHELLE et FLIXBUS sont similaires et donc substituables au service public de transport routier existant entre l'aéroport de Beauvais-Tillé et Paris ;

ADOpte à l'unanimité les conclusions suivantes :

AUTORISE

- La Présidente à saisir l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières (Arafer) afin de transmettre les projets de décisions d'interdiction d'exploiter une liaison par autocar inférieure à 100 km entre l'aéroport de Beauvais-Tillé et différents points d'arrêts dans Paris et sa proche banlieue, annexés au présent rapport portant sur la société SARL FRETHELLE et la société SARL FLIXBUS.
- La Présidente, dès réception de l'avis de l'Arafer, de signer les décisions d'interdictions d'exploiter une liaison par autocar inférieure à 100 km entre l'aéroport de Beauvais-Tillé et Paris ou sa proche banlieue.
- La Présidente à saisir l'Arafer, afin de transmettre tout nouveau projet de décision d'interdiction d'exploiter des liaisons par autocar inférieures à 100 km à partir de l'aéroport de Beauvais-Tillé, dont le SMABT pourrait être saisi dans les prochains mois, la présidente s'engageant à informer les membres élus du comité syndical, au cours de la plus proche réunion du comité qui suivra, des éventuelles saisines en cours.

DÉPOSÉ
A LA PRÉFECTURE DE L'OISE

LE 25 AVR. 2016

Clay

Caroline CAYEUX
Sénatrice
Présidente du Syndicat mixte
de l'aéroport de Beauvais-Tillé



Arrêté n° portant interdiction d'exploiter une liaison par autocar inférieure à 100km entre Paris (Cours des Maréchaux, 75012) et l'Aéroport de Beauvais-Tillé par la société FLIXBUS

La Présidente du Syndicat Mixte de l'Aéroport de Beauvais Tillé,

Vu le code général des collectivités territoriales,

Vu le code des transports, notamment ses articles L.3111-17 à L.3111-21,

Vu le décret n°85-391 du 16 août 1985 relatif aux transports urbains de personnes et aux transports routiers non urbains de personnes, notamment ses articles 31-1 à 31-18,

Vu la décision du Ministre de l'Ecologie, du développement et de l'aménagement durables en date du 31 décembre 2007 notifiée au Préfet de la Région Picardie relative à la délégation de compétence accordée au Syndicat Mixte de l'Aéroport de Beauvais-Tillé pour organiser et mettre en œuvre l'exploitation de la ligne d'intérêt national de transport public de personnes reliant l'aéroport de Beauvais-Tillé à Paris,

Vu la convention de délégation de service public conclue entre le Syndicat Mixte de l'Aéroport de Beauvais-Tillé (SMABT) et la Société Aéroportuaire de Gestion et d'Exploitation de Beauvais (SAGEB) ayant pour objet l'exploitation de la plate-forme aéroportuaire de Beauvais-Tillé et des liaisons par autocar entre l'aéroport de Beauvais-Tillé et Paris,

Vu la déclaration de la société FLIXBUS enregistrée par l'Autorité de Régulation des Activités Ferroviaires et Routières le 28 décembre 2016 sous le numéro D2016 - 181, portant sur la création d'un service régulier interurbain de liaison routière par autocar inférieure à 100 kilomètres, entre Paris (Cours des Maréchaux, 75012) et l'aéroport de Beauvais-Tillé,

Vu la délibération du SMABT en date du 25 avril 2016, autorisant la Présidente à saisir l'Autorité de Régulation des Activités Ferroviaires et Routières afin de transmettre tout projet de décision d'interdiction d'exploiter une liaison par autocar inférieure à 100 km entre l'aéroport de Beauvais-Tillé et Paris et à signer la décision d'interdiction s'y rapportant,

**Vu l'avis n° de l'Autorité de Régulation des Activités Ferroviaires et Routières (Arafer)
réceptionné le**

par le SMABT concernant le projet d'interdiction d'exploiter le service susvisé déclaré par la société FLIXBUS sur la liaison entre Paris (Cours des Maréchaux, 75012) et l'aéroport de Beauvais-Tillé dont le SMABT l'a saisi le 06 février 2017.

Considérant qu'en raison de son caractère indissociable du fonctionnement de l'aéroport qu'elle dessert, l'exploitation de la ligne d'intérêt national de transport public de personnes reliant l'aéroport de Beauvais-Tillé à Paris par autocar, dont le SMABT est l'autorité organisatrice, a été intégrée au périmètre de la délégation de service public de l'exploitation de l'aéroport attribuée à la société SAGEB ;

Considérant que la liaison déclarée par la société FLIXBUS constitue une liaison similaire au service exploité par la SAGEB, dès lors qu'elle comporte la même destination que ce dernier ainsi qu'une origine située à une distance mesurée en ligne droite à environ 10 km de celle dudit service ;

Considérant que, compte tenu des horaires, du temps de parcours et de la situation géographique des points de départ et d'arrivée de la liaison déclarée par la société FLIXBUS auprès de l'Arafer le 28 décembre 2016, ainsi que de l'étendue de la zone de chalandise du service public de transport routier existant entre l'aéroport de Beauvais-Tillé et Paris, la nouvelle liaison envisagée est, pour les horaires envisagés, substituable au service conventionné ;

Considérant que l'exploitation du service déclaré par la société FLIXBUS est susceptible d'occasionner au délégataire du service public de l'exploitation de l'aéroport de Beauvais-Tillé une perte très importante, voire totale de son résultat net ;

Considérant que le SMABT ne verse aucune compensation tarifaire, ni de subvention de fonctionnement au délégataire du service public de l'exploitation de l'aéroport de Beauvais-Tillé, que ce soit au titre de la ligne de transport reliant la plate-forme aéroportuaire à Paris ou au titre des autres activités de service public dont il a la charge ;

Considérant que, dans ces conditions et eu égard à leur importance, les pertes de recettes qu'entraînerait pour le délégataire la création du service de transport déclaré par la société FLIXBUS porteraient une atteinte substantielle à l'équilibre économique de la convention de délégation de service public de l'exploitation de l'aéroport de Beauvais-Tillé ;

ARRETE

Article 1^{er} : Le service régulier interurbain de liaison routière par autocar inférieure à 100 kilomètres, entre Paris (Cours des Maréchaux, 75012) et l'aéroport de Beauvais-Tillé, déclaré par la société FLIXBUS auprès de l'Autorité de Régulation des Activités Ferroviaires et Routières le 28 décembre 2016, sous le numéro D2016 - 181, est interdit.

Article 2 : Le présent arrêté entre en vigueur à compter de sa publication sur le site internet de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières conformément à l'article 31-17 du décret susvisé et sa transmission au représentant de l'Etat dans le département, ainsi que de sa notification à la société FLIXBUS.

A Beauvais, le

Caroline CAYEUX
Sénatrice
Présidente du Syndicat Mixte
de l'Aéroport de Beauvais-Tillé



CS SMABT 2007 - 06/07-1

SYNDICAT MIXTE DE L'AEROPORT DE BEAUVAIS-TILLE

EXTRAIT DU REGISTRE DES DELIBERATIONS

DU COMITE SYNDICAL A LA PREFECTURE DE L'OISE

LE 19 JUIN 2007

Lors de sa réunion du 7 juin 2007,

Le comité syndical dûment convoqué par son Président par lettre en date du 31 mai 2007,

Le quorum et les délégations de vote ayant été vérifiés,

En présence de 7 des 12 membres titulaires du comité syndical :

Mme Caroline CAYEUX, M. Bruno MARCHETTI, M. Arnaud CARON, Mme Béatrice LEJEUNE, M. Yves ROME, M. Georges BECQUERELLE, M. Henri BONAN,

En présence de :

M. Jean-Luc BOURGEOIS	suppléant de	M. Franck PIA
M. Jean-Charles PAILLART	suppléant de	Mme Marie-France CAYEUX
Mme Viviane CLAUX	suppléante de	M. Daniel BEURDELEY

En présence également des membres suppléants suivants :

M. Roger PRETESEILLE	suppléant de	Mme Caroline CAYEUX
Mme Fatima ABLA	suppléante de	M. Arnaud CARON,
M. Jean-Louis AUBRY	suppléant de	M. Henri BONAN

Etaient excusés :

Mme Marie-France CAYEUX, M. Franck PIA, M. Dominique DEVILLERS, M. Daniel BEURDELEY, M. Claude GEWERC, M. Philippe MASSEIN, M. Bertrand BRASSENS, M. Roger MENN, M. Gilles MASURE, M. Alain BLANCHARD et M. Gilles SEGUIN.

a délibéré conformément à l'article L.1411-4 du code général des collectivités territoriales, sur le rapport CS SMABT 2007 06/07-1 relatif à la :

**DELEGATION DE SERVICE PUBLIC RELATIVE A L'AEROPORT DE BEAUVAIS-TILLE /
PRESENTATION DES CARACTERISTIQUES DES PRESTATIONS QUE DEVRA ASSURER LE
DELEGATAIRE**

AU VU de l'avis favorable exprimé par la commission consultative des services publics locaux de l'aéroport de Beauvais-Tillé consultée en présence de 10 de ses 11 membres sur le projet de délégation de service public, le 24 mai 2007.

APRES avoir entendu l'exposé du Président du syndicat mixte,

ADOpte à l'unanimité par 9 voix pour et 1 abstention les conclusions suivantes :

- ARRETE le principe de la gestion déléguée de l'aéroport de Beauvais-Tillé sous forme de concession,
- APPROUVE le rapport ainsi que son annexe ci-jointe, décrivant les caractéristiques quantitatives et qualitatives de la concession,
- COMPLETE le paragraphe 2-7 de l'annexe précitée au rapport « Principes généraux du contrat » ainsi qu'il suit : « **Le délégataire devra recueillir l'accord au S.M.A.B.T. sur l'exploitation de lignes commerciales nouvelles** ».
- AUTORISE le Président du syndicat mixte à lancer la procédure de mise en concurrence conformément aux articles L.1411-1 et suivants du code général des collectivités territoriales.



Yves ROME
Président du syndicat mixte
de l'aéroport de BEAUVAIS-TILLE

DÉPOSÉ
A LA PRÉFECTURE DE L'OISE
LE 19 JUIN 2007



ANNEXE 25

Evaluation motivée de l'atteinte substantielle portée au service public par le service routier déclaré par la société FLIXBUS, en termes de trafic et de ressources

1/ Rappel des données économiques de l'exploitation de la plate-forme aéroportuaire de Beauvais Tillé et de sa desserte routière < Paris Porte Maillot – aéroport de Beauvais Tillé>

Bien que la ligne reliant l'aéroport de Beauvais-Tillé à Paris soit ouverte à tout public, les voyageurs sont presque exclusivement des passagers de l'aéroport, en provenance ou à destination de Paris. Il convient de noter qu'environ XX% des passagers de l'aéroport de Beauvais-Tillé se rendent sur la plateforme en utilisant ce mode de transport. Cette part de marché tend à diminuer chaque année depuis 2011 en raison de l'émergence de moyens de transport alternatifs concurrents (officiels et non officiels) tels que les transports avec chauffeurs (VTC) mais également le covoiturage qui adoptent une politique tarifaire agressive pour capter les passagers de la liaison de bus.

L'Aéroport de Beauvais-Tillé a traité environ 4,3 millions de passagers sur l'année 2015. En 2016, le trafic a connu une baisse d'environ 7% pour atteindre au 31 décembre 2016, un peu moins de 4 millions de passagers (voir annexe 15). Ce trafic est assuré essentiellement par quatre compagnies aériennes, Ryanair (3 329 milliers de passagers), Wizzair (514 milliers de passagers), Blue Air (115 milliers de passagers) et Air Moldova (39 milliers de passagers).

L'essentiel des ressources du concessionnaire de la plateforme aéroportuaire provient des recettes dites extra-aéronautiques. En effet, les seuls revenus aéronautiques liés à la présence des compagnies aériennes ne suffisent pas, loin de là, à garantir l'équilibre économique de la délégation de service public (voir annexe 8).

Le chiffre d'affaires réalisé en 2016 est de 54,1 millions d'euros, et se répartit de la manière suivante :

- XX millions d'euros pour la vente des billets de bus de la liaison Paris Porte Maillot – aéroport de Beauvais, soit environ XX % du chiffre d'affaires de l'aéroport et contribue directement et essentiellement au fonctionnement de la plateforme aéroportuaire.
- XX millions d'euros pour les recettes générées par l'aéroport.

L'ensemble de l'économie de la plateforme aéroportuaire dépend de la ligne de bus ; car si la ligne de bus représente environ XX % du chiffre d'affaires de l'aéroport, cette activité contribue pour XX millions d'euros au résultat d'exploitation de la plateforme, alors que le résultat net de la plateforme n'est que de +0,3 Millions d'euros.

Ce modèle économique a permis un fort développement de la plateforme de l'aéroport, et partant de Beauvais et ses environs - puisque entre 2008 (début de la concession à la SAGEB) et aujourd'hui, le trafic de la plateforme a presque doublé pour passer de 2,4 millions de passagers à 4 millions de passagers, connaissant ainsi la plus forte croissance des aéroports français.

2/ Similarité du service concurrent déclaré par la société Flixbus et substituabilité à la desserte existante < Paris Porte Maillot – aéroport de Beauvais Tillé>

Compte tenu de ce qui vient d'être exposé, il ne fait aucun doute que la ligne concurrente, qui, au regard des dispositions de l'article 31-1 paragraphe 14 du décret modifié du 16 août 1985, sera considérée par l'ARAFER comme une liaison similaire et dont les horaires de départ et d'arrivée sont proches de ceux de la liaison assurée par le concessionnaire de l'aéroport de Beauvais-Tillé, remet en question purement et simplement le modèle économique retenu depuis l'année 1997, qui a permis à cet aéroport de figurer parmi les dix plateformes les plus importantes de France.

Dès lors que la liaison déclarée par l'entreprise FLIXBUS a pour origine un arrêt Cours des Maréchaux Paris 75012, la substituabilité de ladite liaison et l'atteinte à l'équilibre économique de la ligne de service public ne devront pas être appréciées en raison de la situation du point d'arrêt proposé par le déclarant. En effet, la zone de chalandise des passagers empruntant chaque jour la liaison assurée par le concessionnaire ne se limite pas uniquement au 17^{ème} arrondissement de Paris mais bien à l'ensemble des sites de la Capitale (cf Annexe 22) présentant un intérêt particulier pour les personnes désirant partir ou se rendre à Paris. C'est dans ce contexte que l'ARAFER, dans ses décisions du 19 octobre 2016 (point 11), a rappelé que l'origine et la destination des liaisons similaires concurrentes n'est pas de nature à fortement différencier l'offre de services librement organisés de l'offre conventionnée du point de vue de la demande exprimée en raison de l'offre de transport collectif urbain particulièrement développée en région Ile-de-France. Dans ces décisions, l'ARAFER précise également que l'origine des utilisateurs du service conventionné n'est pas limitée à la Porte Maillot mais s'étend à l'ensemble du territoire parisien, et plus largement, à l'Ile de France sans distinction particulière. L'Autorité conclut que (décisions du 19 octobre 2016, point 17) " *dans ces conditions, eu égard à la similarité des horaires, des temps de parcours effectifs et de la fonctionnalité recherchée par les deux services, et sans que la localisation différente des terminus parisiens de chacun des deux services n'ait d'incidence du point de vue de la demande exprimée, le service routier librement organisé déclaré peut être regardé comme substituable au service conventionné, quel que soit le sens de la ligne, le jour, ou la période concernés*".

La société Flixbus en modifiant, une nouvelle fois, sa demande d'ouverture de ligne en proposant des capacités plus réduites, avec des horaires similaires, mais avec un nouveau point d'arrêt démontre par cet acte que le marché visé initialement, à savoir Porte Maillot – Tillé, est substituable à la liaison conventionnée.

Le temps de parcours du service déclaré par FLIXBUS est de 1h45 (hors circulation) tandis que celui du service public de transport reliant l'aéroport de Beauvais à Paris est de 1h15.

Tout d'abord, ce temps de parcours ne s'avère pas significativement éloigné et le service déclaré dans un rayon d'environ 10 km autour de Paris Porte Maillot apparaît donc substituable au service public de transport reliant l'aéroport de Beauvais à Paris.

Au-delà du temps de transport du service, si l'on raisonne en temps de transport global entre le lieu de logement des voyageurs et l'aéroport de Beauvais, il faut additionner le temps de transport entre le logement et le point de prise en charge parisien du service de transport et le temps de transport entre ce lieu de prise en charge parisien et l'aéroport de Beauvais.

La matrice réalisée par l'aéroport de Beauvais (Annexe 23) démontre que le temps de transport global entre les lieux de logement possibles des voyageurs et l'aéroport de Beauvais est proche qu'il s'agisse du service déclaré ou du service public de transport reliant l'aéroport de Beauvais à Paris. Il est encore ici démontré que ces deux services sont substituables.

Par ailleurs, selon une étude d'avril 2016 réalisée par la société MV2 Conseil, plus de XX voyageurs sur XX au départ du service public de transport reliant l'aéroport de Beauvais à Paris ont logé en Ile-de-France la nuit précédant leur voyage, dont XX% sur la Ville de Paris. Les non-résidents sont même XX% à avoir logé en Ile-de-France, dont XX% sur la Ville de Paris.

Cette étude démontre que la clientèle du service public de transport reliant l'aéroport de Beauvais à Paris ne se limite pas aux voyageurs logés dans le seul 17^{ème} arrondissement de Paris entourant l'arrêt Paris Porte Maillot mais bien à l'ensemble des voyageurs logeant en Ile de France et dans l'ensemble des sites de la capitale et de la grande couronne au-delà même du rayon de 10 km autour de l'arrêt de Paris-Porte Maillot.

C'est certainement d'une part la qualité, la fréquence et la densité du réseau de transport francilien et en particulier du réseau métropolitain de Paris et d'autre part le positionnement idéal de l'arrêt parisien de Porte Maillot (situé à la fois en périphérie de Paris et à une distance la plus proche possible de l'aéroport de Beauvais) qui expliquent la substituabilité de ces deux clientèles et donc celle du service déclaré dans un rayon d'environ 10 km autour de Paris Porte Maillot avec le service public de transport reliant l'aéroport de Beauvais à Paris.

Enfin, dans son avis n°2016-110 du 15 juin 2016 l'ARAFER (Annexe 11) a considéré qu'un report de moins de 10% des voyageurs vers une liaison concurrente suffisait à rendre négatif le résultat d'exploitation du service public aéroportuaire. Il apparaît clairement que même si le point d'arrivée est différent de celui de la liaison assurée par le concessionnaire de l'Aéroport de Beauvais, un tel report est aisément démontrable au regard de ce qui vient d'être exposé dans la mesure où le développement récent du transport par autocar repose essentiellement, pour ne pas dire exclusivement, sur un critère de prix et cela même en dehors de toute considération de temps de trajet et/ou de localisation du point de départ dans la ville où les passagers souhaitent emprunter ce mode de déplacement. Cette situation est d'autant plus vraie lorsqu'elle concerne la clientèle de l'aéroport de Beauvais composé essentiellement de compagnies aériennes dites « Low Cost » et donc particulièrement sensible au prix.

3/ Estimation des pertes de recettes générées par l'exploitation d'un service concurrent exploité par la société Flixbus

Les pertes de recettes générées par l'exploitation du service concurrent déclaré par la société FLIXBUS estimées selon le tableau joint en annexe 20 bis au regard de la ligne de desserte «Cours des Maréchaux à Paris 12^{ème} - Pôle Multimodal de l'aéroport Beauvais» s'élèvent à environ XX Milliers d'euros par an avec un taux de substituabilité de 60%, s'élèvent à environ XX Milliers d'euros par an avec un taux de substituabilité de 90%, s'élèvent à environ XX Milliers d'euros par an avec un taux de substituabilité de XX% correspondant au taux de remplissage de notre ligne de bus, ce qui représenterait une perte de chiffre d'affaires comprise entre XX% et XX.% du chiffre d'affaires actuel du service public de transport reliant l'aéroport de Beauvais-Tillé à Paris et environ XX% du chiffre d'affaires procuré au délégataire par l'ensemble des activités exploitées sur la plate-forme aéroportuaire.

La création de ce service est à analyser au regard du résultat net de l'aéroport qui s'élève à + 0.3 Millions d'euros au 31 décembre 2016. La mise en place de cette ligne diminuerait le résultat net de - XX Milliers d'euros par an avec un taux de substituabilité de 60%, d'environ XX Milliers d'euros par an avec un taux de substituabilité de 90%, XX Milliers d'euros par an avec un taux de substituabilité de XX%, ce qui rendrait totalement déficitaire le résultat net de l'exercice 2016, et par conséquent provoquer un déséquilibre économique de la DSP.

4/ Atteinte portée à l'équilibre économique du contrat d'exploitation de la plate-forme aéroportuaire de Beauvais Tillé

Les contraintes physiques propres à l'aéroport de Beauvais et plus précisément ses infrastructures, bordées entre le village de Tillé et la ville de Beauvais et les différentes voies de circulation, ne permettent pas d'envisager une répartition différente de la nature des recettes extra-aéronautiques comme cela peut-être le cas pour d'autres aéroports qui disposent notamment d'un potentiel de surfaces commerciales beaucoup plus important à proposer à des occupants pour optimiser l'exploitation du domaine public aéroportuaire.

Il ne peut être également envisagé d'augmenter les revenus aéronautiques perçus auprès des compagnies aériennes, clientes de l'aéroport de Beauvais-Tillé, qui sont exclusivement des compagnies à bas coûts et qui décideraient, en cas de hausse tarifaire, de réduire sensiblement leur activité, voire de relocaliser leur activité sur un autre aéroport. L'ouverture d'une ligne de service routier concurrente qui conduirait le SMABT et son délégataire à réaménager ainsi les conditions économiques d'exécution du contrat de délégation de service public pour en maintenir l'équilibre engendrerait inéluctablement une diminution voire une disparition du trafic aéroportuaire, et donc mécaniquement du trafic des lignes de service routier elles-mêmes.

L'environnement contractuel de la DSP et notamment son échéance (pour mémoire fixée au 31 mai 2023) a durée résiduelle ne permettent pas non plus d'envisager une restructuration en profondeur du modèle économique de l'aéroport. Il convient de préciser que la SAGEB ne bénéficie d'aucune compensation tarifaire, ni ne reçoit de subvention de fonctionnement de la part de l'autorité délégante et qu'une telle possibilité n'est absolument pas envisageable pendant toute la durée restante de la délégation de service public. En effet, c'est par le maintien de l'exploitation de la ligne de bus entre Paris et l'aéroport de Beauvais-Tillé dans les conditions économiques actuelles que l'équilibre économique du service public concédé à la SAGEB doit être assuré. C'est d'ailleurs dans cet esprit que l'article 52 de la convention de délégation de service public a été initialement rédigé :

« Le syndicat s'engage, pendant la durée de la présente convention, à ne pas confier à un tiers l'exploitation d'une ligne de transport qui pourrait concurrencer celle confiée au Délégué, à titre accessoire, dans le cadre du présent contrat. L'exclusivité est accordée au Délégué sur la ligne considérée ainsi que celles qui pourront être créées pendant la durée du présent contrat, ceci pendant la durée de ce dernier (...).

(...) Le Syndicat ne pourra voir sa responsabilité engagée par le Délégué, dans le cadre de l'exécution du présent contrat, si des lignes concurrentes à celle confiée au Délégué venaient à être mises en place, pendant la durée du présent contrat, par des autorités organisatrices autres que le Syndicat lui-même ou ses membres.

Dans le cas visé à l'alinéa précédent, elles pourront arrêter, d'un commun accord, en tant que de besoin, les mesures de rétablissement de l'équilibre économique du contrat. »

Mais comme exposé ci-avant, aucune mesure de rétablissement de l'équilibre économique du contrat ne peut être efficacement mise en oeuvre :

- ni par l'augmentation des recettes extra-aéronautiques issues de l'activité des boutiques de l'aéroport ;
- ni par l'augmentation des redevances perçues auprès des compagnies aériennes ;
- ni par l'introduction d'une mesure de subvention d'équilibre qui serait versée par le SMABT au délégataire en raison d'un risque de non-conformité de ce mécanisme au regard des lignes directrices de la Commission Européenne sur les aides d'Etat aux aéroports et aux compagnies aériennes.

5/ Conclusion

Conformément aux dispositions de l'article 31-12 du décret n°85-891 du 16 août 1985 modifié, le SMABT entend faire valoir l'équilibre économique du service public aéroportuaire concédé à la SAGEB dans le périmètre retenu par le projet de décision d'interdiction qu'il soumet à l'ARAFER qui doit constituer le périmètre de l'analyse pour apprécier l'atteinte portée au service public qu'il organise et qui est concurrent aux services déclarés par la société FLIXBUS.

L'aéroport de Beauvais-Tillé génère 1250 emplois directs et 4700 emplois induits. La pérennisation de ces emplois dépend exclusivement de l'équilibre économique du service public aéroportuaire qui repose sur l'activité de la liaison de bus Paris – aéroport de Beauvais. La remise en question de l'environnement concurrentiel de la ligne de bus considérée aura donc des conséquences sur les conditions d'accueil des compagnies aériennes à l'aéroport de Beauvais-Tillé qui se traduiront inéluctablement par une baisse de trafic et donc nuirait significativement à la pérennité de l'Aéroport de Beauvais. Ainsi, l'établissement de liaisons routières concurrentes n'aura pour seuls effets que de diminuer le trafic aéroportuaire lui-même et d'entraîner des suppressions d'emplois importantes. Une telle situation serait contraire à l'esprit des récentes réformes et plus particulièrement à la Loi n°2015-990 du 6 août 2015 pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques.

Les services du SMABT ainsi que ceux de la SAGEB se tiennent à la disposition de l'ARAFER pour lui fournir toutes les informations utiles qu'elle jugerait nécessaires d'obtenir ainsi que toutes les pièces justificatives des données chiffrées mentionnées ci-dessus.

