

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 de Beauvais (2)
Identification de la ou des déclarations correspondantes (en indiquant leur numéro de publication sur le site internet de l'Autorité)	D2017-070
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 R. 3111-37 du code des transports 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 R.3111-37 du code des transports. Voir annexe 1 intitulée "Justification de l'Intérêt à agir"
Projet d'interdiction ou de limitation	Voir annexe 5 « Projet de décision d'Interdiction »
Périmètre retenu pour l'analyse <i>(une ou plusieurs lignes de service public de transport ou le contrat de service public de transport concerné)</i>	Service Public de l'Aéroport de Beauvais-Tillé
Contrat de service public concerné	Délégation de service public du 19 mars 2008

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 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 8 intitulée « Données de trafic sur l'origine – destination concernée, détaillées par groupe tarifaire »
Ressources générées sur l'origine – destination concernée, détaillées par groupe tarifaire si cette information est disponible	Voir annexe 10 intitulée « Ressources générées sur l'origine-destination concernée, détaillée par groupe tarifaire »
Si elles sont disponibles, les données de comptage et la répartition horaire du trafic de la liaison concernée	Voir annexe 12 intitulée « Répartition horaire du trafic de la liaison concernée »
Données de trafic sur le périmètre retenu par l'AOT pour apprécier l'atteinte portée aux services qu'elle organise, détaillées par groupe tarifaire, si cette information est disponible	Voir annexes 8 intitulée « Données de trafic sur l'origine – destination concernée, détaillées par groupe tarifaire » et 9 intitulée « données de trafic »
Recettes commerciales directes générées par le trafic sur le périmètre retenu par l'AOT pour apprécier l'atteinte portée aux services qu'elle organise, détaillées par groupe tarifaire, si cette information est disponible	Voir annexe 11 intitulée « Revenus sur le périmètre retenu par l'AOT pour apprécier l'atteinte portée aux services qu'elle organise »
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)
Compensations tarifaires versées par l'AOT au titre de la tarification sociale sur le périmètre retenu par cette dernière	Aucune compensation tarifaire n'est versée par l'AOT au titre de la tarification sociale
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 13 intitulée « données relatives aux coûts supportés par l'exploitant »

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 14 intitulée « Pertes de recettes » et annexe 15 intitulée « Evaluation motivée de l'atteinte à l'équilibre économique »

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
Le cas échéant, s'il n'a pas été communiqué auparavant, la convention ou le contrat de service public correspondant dans sa version la plus récente ainsi que ses annexes	Convention de délégation déjà transmise à l'ARAFER
Le cas échéant, s'il n'a pas été communiqué auparavant, le dernier rapport annuel d'exécution de la convention ou du contrat de service public correspondant ainsi que ses annexes	Voir rapport du délégataire déjà transmis à l'ARAFER

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.

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.

Par décision du 31 décembre 2007, 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.

Conformément à l'article 46 de cette convention, par un contrat en date du 23 septembre 2010, 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.

L'article L. 3111-18 du code des transports prévoit les conditions dans lesquelles une AOT peut interdire des services entrant en concurrence avec un service régulier de transport qu'elle organise et, tenant à l'impact concurrentiel sur l'équilibre économique du service public dont elle a la charge.

L'article R. 3111-51 prévoit que la décision d'interdiction et de limitation peut porter sur tout service assurant une liaison intérieure de distance inférieure ou égale à 100 km déjà assurée par un service de l'autorité ou une liaison similaire.

L'ARAFER émettra son avis en appréciant à la fois la condition de similarité et celle de l'atteinte à l'intérêt économique du contrat de service public de transport.

Le contrôle de la condition du caractère similaire de deux liaisons implique nécessairement aussi le contrôle par l'ARAFER de la régularité de la ligne déclarée par la société voulant assurer une liaison interurbaine.

Selon l'article R. 3111-51 du code des transports :

« Une décision d'interdiction ou de limitation prise par une autorité organisatrice en application de l'article L. 3111-18 peut porter sur tout service routier librement organisé assurant une liaison intérieure de distance routière inférieure ou égale au seuil mentionné au premier alinéa de cet article déjà assurée par un service de l'autorité ou une liaison similaire ».

Le point 14° de l'article R. 3111-37 du même code retient la définition suivante de la liaison similaire à une liaison d'une autorité organisatrice :

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

La notion de similarité suppose de contrôler la régularité des arrêts déclarés. En effet, si l'autorité considère que les distances sont un critère impératif et d'interprétation stricte, il est nécessaire de savoir si le service peut être effectivement exercé depuis les arrêts déclarés, afin de vérifier qu'une destination n'ait pas été définie et localisée uniquement pour pouvoir exclure la définition de la liaison similaire issue de l'article R. 3111-37 du code des transports. Or, tel est justement le cas en l'espèce.

Aux termes de la déclaration de service routier n°D2017-070 (annexe 2), la destination de la liaison correspond à un emplacement qui ne respecte pas les dispositions de l'arrêté n° 2016P0211 du 5 janvier 2017 réglementant la circulation, l'arrêt et le stationnement des autocars à Paris (Annexe 3).

Selon l'article 12 de cet arrêté :

« Le stationnement et l'arrêt des véhicules affectés à des services de transport régulier interurbain librement organisés tels que définis aux articles L. 3111-17 à L. 3111-25 du Code des transports sont interdits et considérés comme gênant en-dehors des emplacements prévus à cet effet.

Les emplacements mentionnés dans les articles 3 à 8 du présent arrêté ne peuvent être utilisés dans le cadre de services réguliers interurbains.

Des emplacements affectés à ces véhicules sont créés et matérialisés aux adresses suivantes :

QUAI DE BERCY, 12e arrondissement, dans la gare routière du parc de stationnement dont l'entrée est située au droit du no 210 (40 emplacements côté jardin) ;

BOULEVARD PERSHING, 17e arrondissement, dans la gare routière du parc de stationnement dont l'entrée est située au droit du no 22 (10 emplacements).

L'utilisation des emplacements mentionnés au présent article est soumise à l'adhésion au PASS Abonnés, comprenant, le cas échéant, la déclaration des lignes régulières, et au respect des conditions particulières des parcs de stationnement fixées par voie d'arrêté ».

L'arrêté énonce donc que, s'agissant des services de transport régulier interurbain librement organisé, tel que celui déclaré, les seuls emplacements possibles pour stationner se situent dans la gare routière quai de Bercy et dans la gare routière boulevard Pershing.

Le service déclaré ne respecte pas cette condition essentielle et l'opérateur de transport à l'origine de la déclaration n°D2017-070 ne peut prétendre que la destination de sa liaison est située, Cours des Maréchaux à Paris, un des rares endroits à plus de 10 km du parking de la Porte Maillot où se situe la

destination de la liaison assurée par le SMABT, dans le seul but de tenter d'échapper à l'interdiction de sa ligne.

Par conséquent, la déclaration n°D2017-070 est irrégulière.

En tant que professionnel du secteur, l'opérateur de transport à l'origine de la déclaration n° D2017-070 ne peut ignorer l'existence de cette réglementation et a sciemment choisi un arrêt de destination impossible à desservir mais situé au-delà de la distance de 10 km fixée par l'article R. 3111-37 du code des transports afin de tromper la vigilance de l'ARAFER.

Dans ces conditions, la distance entre les deux arrêts de destination ne peut être prise en compte pour apprécier la similarité de la liaison déclarée.

Au regard de ce qui précède, pour apprécier la similarité de la liaison concurrente déclarée, il apparaît clairement que les distances prévues à l'article R.3111-37 14° du code des transports ne peuvent être établies qu'à partir des deux seuls emplacements autorisés par l'arrêté n° 2016P0211 du 5 janvier 2017 précité à savoir soit la gare routière quai de Bercy soit la gare routière boulevard Pershing. En l'espèce, la ligne d'intérêt national exploitée par le concessionnaire de l'Aéroport Paris-Beauvais a pour point d'origine et de destination la gare routière boulevard Pershing.

Si la liaison concurrente déclarée a pour point d'origine et/ou de destination la gare routière Boulevard Pershing, elle sera considérée par l'ARAFER comme identique à la ligne d'intérêt national exploitée par le concessionnaire de l'Aéroport Paris-Beauvais.

Si le point d'origine et/ou de destination retenu conformément aux dispositions de l'arrêté n°2016P0211 du 5 janvier est la gare routière quai de Bercy, la liaison concurrente déclarée sera considérée comme similaire puisqu'elle est située à 8,49 kilomètres du point d'origine et de destination de la ligne d'intérêt national exploitée par le Concessionnaire de l'Aéroport Paris-Beauvais (annexe 7 – distance arrêt déclaré – Paris Porte Maillot et distance gare routière quai de Bercy – Paris Porte Maillot).

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 subordonne 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 sous le numéro D2017-070.

*

* *

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 SAS Lacroix longues distances

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°2016-1550 du 17 novembre 2016 relatif à certaines dispositions de la partie réglementaire du code des transports,

Vu le décret n° 2017-107 du 30 janvier 2017 relatif à la codification du titre VI du livre II de la première partie ainsi que des chapitres IV et V du titre Ier du livre Ier de la troisième partie du code des transports et comportant diverses dispositions en matière de transport public routier de personnes

Vu la décision du Ministre de l'Écologie, 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 SAS Lacroix longues distances enregistrée par l'Autorité de Régulation des Activités Ferroviaires et Routières le 12 mai 2017 sous le numéro D2017 - 70, 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'arrêté préfectoral 2016 P0211 du 5 janvier 2017, réglementant la circulation, l'arrêt et le stationnement des autocars à Paris,

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 SAS Lacroix longues distances sur la liaison entre Paris (Cours des Maréchaux, 75012) et l'aéroport de Beauvais-Tillé dont le SMABT l'a saisi le 6 juillet 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 l'arrêt parisien déclaré Cours des Maréchaux, 75012, n'est pas régulier, au regard de l'arrêté préfectoral du 5 janvier 2017 ;

Considérant que la liaison déclarée par la SAS Lacroix longues distances constitue une liaison similaire au service exploité par la SAGEB ;

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 SAS Lacroix longues distances auprès de l'Arafer le 12 mai 2017, 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 SAS Lacroix longues distances 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 SAS Lacroix longues distances 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 SAS Lacroix longues distances auprès de l'Autorité de Régulation des Activités Ferroviaires et Routières le 12 mai 2017, sous le numéro D2017 - 70, 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 SAS Lacroix longues distances.

A Beauvais, le

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

ANNEXE 15

Evaluation motivée de l'atteinte substantielle portée au service public
par le service routier déclaré sous le numéro D2017-070, 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 Paris-Beauvais>

Bien que la ligne reliant l'aéroport Paris-Beauvais 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 % des passagers de l'aéroport Paris-Beauvais 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 Paris-Beauvais 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 9). 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.

Le chiffre d'affaires du dernier exercice clos est de 54,1 millions d'euros, et se répartit de la manière suivante :

- millions d'euros pour la vente des billets de bus de la liaison Paris Porte Maillot – aéroport Paris-Beauvais, soit environ % du chiffre d'affaires de l'aéroport et contribue directement et essentiellement au fonctionnement de la plateforme aéroportuaire.
- 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 % du chiffre d'affaires de l'aéroport, cette activité contribue pour 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 puisqu'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/ Substituabilité à la desserte existante < Paris Porte Maillot – aéroport de Paris-Beauvais >

Compte tenu de ce qui vient d'être exposé, il ne fait aucun doute que la ligne concurrente, qui, au regard des éléments développés dans l'annexe 1 de la présente saisine, sera considérée par l'ARAFER au moins 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 Paris-Beauvais, 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.

La substituabilité de ladite liaison et l'atteinte à l'équilibre économique de la ligne de service public ne devront pas uniquement être appréciées en raison de la situation du point d'arrêt proposé par le déclarant ou retenu par l'ARAFER conformément aux dispositions de l'arrêté n°2016P0211 du 5 janvier 2017 réglementant la circulation, l'arrêt et le stationnement des autocars à Paris. 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 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. 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*".

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

La matrice réalisée par l'aéroport de Paris-Beauvais démontre que le temps de transport global entre les lieux de logement possibles des voyageurs et l'aéroport Paris-Beauvais est proche qu'il s'agisse du service déclaré ou du service public de transport reliant l'aéroport Paris-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 voyageurs sur au départ du service public de transport reliant l'aéroport Paris-Beauvais à Paris ont logé en Ile-de-France la nuit précédant leur voyage, dont % sur la Ville de Paris. Les non-résidents sont même % à avoir logé en Ile-de-France, dont % sur la Ville de Paris.

Cette étude démontre que la clientèle du service public de transport reliant l'aéroport Paris-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 Paris-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 Paris-Beauvais à Paris.

Enfin, dans son avis n°2016-103 du 15 juin 2016 l'ARAFER (Annexe 4) a considéré qu'un report de moins de 2,5% 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 Paris-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 Paris-Beauvais composée essentiellement de compagnies aériennes dites « Low Cost » et donc particulièrement sensible au prix.

3/ Estimation des pertes de recettes générées par l'exploitation du service concurrent déclaré

Les pertes de recettes générées par l'exploitation du service concurrent déclaré estimées selon le tableau joint en annexe 14 au regard de la ligne de desserte précisée dans la déclaration n°D2017-070 s'élèvent à environ [] d'euros par an avec un taux de substituabilité de 60%, s'élèvent à environ [] d'euros par an avec un taux de substituabilité de 90%, s'élèvent à environ [] d'euros par an avec un taux de substituabilité de []% correspondant au taux de remplissage de notre ligne de bus, ce qui représenterait une perte de chiffre d'affaires comprise entre 22,71% et 34,06% du chiffre d'affaires actuel du service public de transport reliant l'aéroport Paris-Beauvais à Paris et environ 14,11% du chiffre d'affaires procuré au délégataire par l'ensemble des activités exploitées sur la plateforme aéroportuaire.

La création de ce service est à analyser au regard du dernier résultat net de l'aéroport qui s'élève à +0,3 Millions d'euros. La mise en place de cette ligne diminuerait le résultat net de [] d'euros par an avec un taux de substituabilité de 60%, d'environ [] d'euros par an avec un taux de substituabilité de 90%, [] d'euros par an avec un taux de substituabilité de 67%, ce qui rendrait totalement déficitaire le résultat net du dernier exercice clos, 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 Paris-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 Paris-Beauvais, 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 Paris-Beauvais 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 Délégataire, à titre accessoire, dans le cadre du présent contrat. L'exclusivité est accordée au Délégataire 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 Délégataire, dans le cadre de l'exécution du présent contrat, si des lignes concurrentes à celle confiée au Délégataire 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 œuvre :

- 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 R.3111-47 du code des transports, 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.

L'aéroport Paris-Beauvais génère 5334 emplois au niveau national, dont 1428 sur le plan local. 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 Paris-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 Paris-Beauvais qui se traduiront inéluctablement par une baisse de trafic et donc nuirait significativement à la pérennité de l'Aéroport Paris-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.

