

**Avls n° 2017-040 du 29 mars 2017**  
**relatif au projet de décision du Syndicat mixte de l'aéroport de Beauvais-Tillé d'interdiction du service déclaré par la société Starshipper sur la liaison entre cet aéroport et Paris (16 boulevard Pershing)**

L'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières (ci-après « l'Autorité »),

Vu le code des transports, notamment ses articles L. 3111-18 et L. 3111-19 ;

Vu la déclaration de service routier librement organisé n° D2016-177, présentée par la société Starshipper, publiée le 21 décembre 2016 ;

Vu la saisine du Syndicat mixte de l'aéroport de Beauvais-Tillé, enregistrée le 6 février 2017 ;

Après en avoir délibéré le 29 mars 2017 ;

## **ÉMET L'AVIS SUIVANT**

### **1. PROCEDURE**

1. La déclaration susvisée de la société Starshipper porte sur un service régulier interurbain de transport par autocar entre l'aéroport de Beauvais-Tillé et Paris. Les points d'arrêt déclarés sont situés à la gare routière de l'aéroport de Beauvais-Tillé et 16 boulevard Pershing à Paris (17<sup>ème</sup> arrondissement). La société Starshipper n'a pas déclaré des horaires précis mais des plages horaires d'une heure dans lesquelles s'effectueraient les départs. Le service déclaré comporte 1 départ par jour et par sens. Dans le sens de Paris vers Beauvais, le départ aurait lieu entre 6h et 7h et dans le sens de Beauvais vers Paris, le départ aurait lieu entre 21h et 22h. 48 places sont susceptibles d'être commercialisées par trajet, soit 34 944 places par an, pour un temps de parcours estimé à 1h15. La distance routière entre les deux terminus du service déclaré est de 72 km.
2. Le Syndicat mixte de l'aéroport de Beauvais-Tillé (ci-après le SMABT), autorité organisatrice de la ligne de transport routier aujourd'hui exploitée entre l'aéroport de Beauvais-Tillé et la porte Maillot, à Paris, a saisi l'Autorité d'un projet d'interdiction du service déclaré. Selon lui, l'exploitation de la liaison déclarée porterait une atteinte substantielle à l'équilibre économique du contrat de délégation de service public de l'aéroport Beauvais-Tillé conclu le 19 mars 2008 pour une durée de quinze ans.

3. Le deuxième alinéa du I de l'article L. 3111-19 du code des transports prévoit que l'Autorité émet un avis sur le projet d'interdiction ou de limitation du service de l'autorité organisatrice de transport dans un délai de deux mois à compter de la réception de la saisine.

## 2. CONTEXTE

4. Les arrêts du service librement organisé par la société Starshipper à l'aéroport de Beauvais – Tillé et à Paris sont identiques à ceux du service conventionné.
5. Par le contrat de délégation de service public de l'aéroport de Beauvais-Tillé, le SMABT a délégué conjointement l'exploitation de l'aéroport et celle de la liaison par autocar entre l'aéroport de Beauvais-Tillé et la gare routière sise boulevard Pershing, porte Maillot, à Paris, au groupement constitué de la chambre de commerce et d'industrie de l'Oise et de la société Veolia Transport, devenu par la suite la société aéroportuaire de gestion et d'exploitation de Beauvais.
6. Ce contrat a été conclu alors que le marché du transport interurbain de voyageurs par autocar n'était pas encore libéralisé. En application de la décision du ministre de l'écologie, du développement et de l'aménagement durables du 31 décembre 2007, le SMABT a en effet reçu compétence pour organiser la ligne de transport routier entre l'aéroport de Beauvais-Tillé et Paris.
7. Le service conventionné permet aux usagers de relier l'aéroport de Beauvais-Tillé à la porte Maillot, à Paris, dans un temps de parcours de 1h15. Il réalise entre 16 et 39 allers-retours par jour en fonction de la période de l'année. Les horaires de départ et d'arrivée des autocars sont conditionnés par l'arrivée et le départ des avions. L'offre annuelle minimale proposée par le délégataire est de 1 265 216 sièges en 2017, en diminution par rapport à celle proposée en 2016 qui était de 1 451 494 sièges. Toutefois, pour un horaire déterminé, le nombre d'autocars réellement mis en service peut être adapté, en fonction du nombre de passagers à prendre en charge pour chacun des vols correspondant à cet horaire. Les modalités de commande et de mise en service du ou des autocars pour chaque horaire sont organisées par le contrat d'exploitation de la ligne conclu entre le délégataire de l'aéroport et l'entreprise de transport routier cocontractante. Pour cette raison, le nombre d'utilisateurs de cette ligne de transport par autocar, qui s'est élevé à [1 000 000 - 1 500 000] passagers en 2016, est supérieur à l'offre annuelle minimale de la ligne.
8. La liaison par autocar contribue à hauteur de [40 - 50] % (soit [20 - 30] millions d'euros) au chiffre d'affaires dégagé sur le périmètre de l'ensemble du contrat de délégation de service public d'exploitation de la plateforme aéroportuaire de Beauvais - Tillé, alors qu'elle ne représente que [10 - 20] % du total des charges. Elle contribue ainsi à hauteur de [10 - 20] millions d'euros au résultat d'exploitation du contrat de délégation de service public (plateforme aéroportuaire et ligne de transport par autocar), qui est déficitaire de [0 - 5] millions d'euros, compte tenu du déficit d'exploitation de l'activité aéroportuaire. Le résultat net du contrat est bénéficiaire de [0 - 1] million d'euros.
9. L'équilibre financier du contrat est assuré sans subvention d'exploitation versée par le SMABT. Le délégataire doit en outre prendre en charge, dans ce cadre, des investissements pour l'exploitation de la plateforme aéroportuaire à hauteur de [50 - 70] millions d'euros, dont [10 - 15] millions d'euros sont couverts par une subvention d'investissement.

## 3. ANALYSE

10. En vertu du deuxième alinéa de l'article L. 3111-18 du code des transports, « [u]ne 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 ».*

11. Le SMABT a choisi, conformément aux dispositions rappelées ci-dessus, de faire porter l'analyse sur le contrat de délégation de service public d'exploitation de la plateforme aéroportuaire de Beauvais – Tillé qui concerne l'exploitation de l'aéroport et celle de la ligne routière entre l'aéroport de Beauvais – Tillé et la gare routière boulevard Pershing à Paris.

### **3.1. Sur l'existence d'une liaison assurée sans correspondance par un service organisé par le SMABT**

12. Le SMABT organise un service conventionné de transport routier de voyageurs sans correspondance entre la gare routière sise boulevard Pershing, porte Maillot, à Paris, et l'aéroport de Beauvais-Tillé. Le point de destination parisien du service déclaré par la société Starshipper, 16 boulevard Pershing, est identique à celui du service conventionné. Dès lors, la première condition posée par le deuxième alinéa de l'article L. 3111-18 du code des transports est satisfaite.

### **3.2. Sur l'existence d'une atteinte substantielle à l'équilibre économique du contrat**

#### **3.2.1. Sur l'examen préalable de la substituabilité des services**

13. Les lieux de départ et d'arrivée du service proposé par la société Starshipper sont strictement identiques à ceux du service conventionné. Les temps de parcours de ces deux services routiers sont également les mêmes (environ 1h15).
14. Les horaires et fréquences du service conventionné sont directement liés aux horaires des vols au départ ou à l'arrivée de l'aéroport. En effet, ce service est exclusivement dédié au pré et post-acheminement vers l'aéroport des passagers aériens. Ainsi, au départ de Paris, s'il paraît envisageable que les voyageurs anticipent dans une certaine mesure leur départ afin d'utiliser le service déclaré, les contraignant cependant à partir très tôt de Paris et, de ce fait, à attendre plus longtemps le départ de leur vol dans l'enceinte de l'aéroport, il ne paraît pas envisageable, ou uniquement de façon marginale, qu'ils reportent leur départ, au risque de ne pas arriver suffisamment tôt pour respecter l'heure limite d'enregistrement et/ou d'embarquement de leur vol. Au départ de Beauvais, un raisonnement symétrique peut être tenu. S'il est envisageable que les voyageurs acceptent dans une certaine mesure de reporter leur départ pour utiliser le service déclaré, ils sont alors contraints d'attendre plus longtemps le départ de leur autocar au niveau de la gare routière de l'aéroport et d'arriver ainsi tardivement à Paris. Il ne leur est matériellement pas possible de prendre un autocar qui partirait significativement plus tôt, puisqu'ils n'auraient pas encore débarqué de leur vol à l'heure du départ dudit autocar.
15. Ainsi, au vu des plages horaires déclarées par Starshipper – entre 6h et 7h au départ de Paris et entre 21h et 22h au départ de Beauvais – des fréquences proposées par le service conventionné dans ces plages (environ un départ toutes les 15 minutes le matin au départ de Paris et environ un départ toutes les 30 minutes le soir au départ de Beauvais) et de la spécificité du service de transport considéré (pré et post-acheminement de passagers aériens), il est raisonnable de considérer que seuls les horaires du service conventionné situés entre 6h et 8h au départ de Paris, soit jusqu'à une heure après la plage horaire déclarée par le service librement organisé, et situés entre 20h et 22h au départ de Beauvais, soit jusqu'à une heure avant la plage déclarée au départ de Beauvais peuvent être regardés comme substituables à ce dernier.

16. A cet égard, selon le jour, les horaires et la période de l'année, il existe entre 4 et 13 départs du service conventionné dans les créneaux décrits au paragraphe précédent.
17. Dans ces conditions, au vu de l'ensemble de ces éléments, le projet de service routier librement organisé peut être regardé comme substituable aux circulations du service conventionné situées entre 6h et 8h au départ de Paris et entre 20h et 22h au départ de Beauvais, quel que soit le jour ou la période concernés mais ne peut être raisonnablement regardé comme substituable aux autres circulations du service conventionné.

### 3.2.2. Sur l'évaluation de l'impact économique du contrat

18. Le périmètre d'analyse retenu par le SMABT dans son projet d'interdiction du service est le contrat de délégation de service public de l'aéroport de Beauvais-Tillé, qui porte, comme il a été dit au point 5, sur l'exploitation conjointe de l'aéroport et de la liaison par autocar reliant ce dernier à la porte Maillot, à Paris.
19. Il n'appartient pas à l'Autorité de se prononcer sur la régularité de la conclusion d'un tel contrat et, en particulier, sur la validité de l'adossement de l'exploitation d'un service de transport routier de voyageurs à l'exploitation d'une infrastructure aéroportuaire, dont le contrôle ressortit à la compétence du juge. Aussi l'Autorité est-elle tenue, dans le cadre de la présente saisine, de se prononcer au regard du contrat existant et, en particulier, de l'équilibre financier global convenu entre les parties.
20. Il résulte de l'analyse développée au paragraphe 3.2.1. que le service déclaré par la société Starshipper est substituable au service conventionné sur les plages horaires définies au point 17. Par conséquent, toutes choses égales par ailleurs, la clientèle des services de transport par autocar entre l'aéroport de Beauvais et Paris est susceptible de se répartir indifféremment entre les deux services aux horaires considérés comme substituables.
21. Dans cette logique, compte tenu des chiffres communiqués et à supposer que les tarifs soient identiques, les parts de marché des deux opérateurs devraient s'établir au prorata des capacités offertes sur le marché par chacun des opérateurs, soit 89,7 % pour le délégataire et 10,3 % pour la société Starshipper, dans la limite de la capacité maximale du service librement organisé. Pour un niveau de demande inchangé de 1,5 million d'usagers, 353 000 usagers circulent dans les plages horaires où les services sont considérés comme substituables. Ainsi, le report de ces usagers saturerait la capacité offerte par la société Starshipper. La perte de clientèle pour l'opérateur en place serait donc de [30 000 - 40 000] voyageurs par an, soit une perte de recettes commerciales d'environ [0 - 1] million d'euros, à prix moyen du billet inchangé égal à [15 - 20] euros HT.
22. Sous l'hypothèse d'un niveau de charges inchangé du fait des obligations de continuité du service public et du respect du plan de transport auxquelles est sujet le SMABT, et à demande constante, la perte de recettes commerciales se traduirait par une même diminution de l'excédent brut d'exploitation du délégataire, qui se dégraderait encore plus (perte d'exploitation estimée à [0 - 5] millions d'euros contre [0 - 5] millions d'euros en 2016). Le résultat net du délégataire deviendrait également négatif (perte nette estimée à [0 - 1] million d'euros contre un bénéfice net de [0 - 1] million d'euros en 2016), menaçant la poursuite même de l'exécution du contrat.
23. Les raisonnements précédents, qui reposent sur une hypothèse de tarif inchangé, ne conduisent pas à exagérer l'atteinte du nouveau service à l'équilibre du contrat. Sous l'hypothèse en effet où le tarif du service proposé par la société Starshipper serait plus attractif que celui du service organisé par le SMABT, et à supposer même que les charges associées à la ligne conventionnée de transport par autocar soient réduites à due proportion des pertes de recettes, le taux de report de la demande du service conventionné vers le service librement organisé serait théoriquement de 100 %, dans la limite des capacités offertes déclarées. Partant, et toutes choses égales par ailleurs, les pertes de recettes commerciales de la ligne de transport par autocar s'établiraient à [0 - 1] million d'euros, de sorte que l'excédent brut d'exploitation s'élèverait encore à - [0 - 5] millions d'euros contre - [0 - 5]

millions d'euros en 2016. Le résultat net du délégataire deviendrait également négatif (perte nette estimée à [0 - 100 000] euros contre un bénéfice net de [0 - 1] million d'euros en 2016), menaçant la poursuite même de l'exécution du contrat.

24. Il résulte de l'ensemble des éléments précédents que l'atteinte à l'équilibre économique du contrat de service public de transport par le service déclaré par la société Starshipper doit être regardée comme substantielle et que ce service doit, dès lors, faire l'objet d'une limitation ou d'une interdiction.

### 3.2.3. Sur la nécessaire interdiction du service déclaré

25. Lorsqu'elle estime qu'il est nécessaire de limiter ou d'interdire un service, l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières s'attache à proposer à l'autorité organisatrice de transport, conformément à l'article L.3111-19 du code des transports, la mise en place à cet effet de règles objectives, transparentes et non discriminatoires. Dans cette hypothèse, l'Autorité se prononce sans être tenue par les termes de l'éventuel projet de limitation de service de l'autorité organisatrice. Elle s'attache à favoriser le développement d'une offre de service librement organisé dans la limite de l'atteinte portée à l'équilibre du service conventionné, qui ne saurait être substantielle.
26. Eu égard à la spécificité du contrat de délégation de service public de l'aéroport de Beauvais-Tillé ainsi qu'aux caractéristiques de l'offre et de la demande mentionnées précédemment, chaque service substituable au service conventionné qui a été déclaré par la société Starshipper, considéré individuellement, conduirait, par application de la méthode précisée aux points 21 et 22, à une diminution du résultat net du délégataire d'environ [10 - 20] % et, par application de la méthode précisée au point 23, à une diminution du résultat net du délégataire d'environ [0 - 10] %.
27. Dans la mesure où tous les services déclarés par la société Starshipper, quelle que soit la plage horaire considérée, sont substituables à certaines des circulations du service conventionné, l'atteinte à l'équilibre économique du service conventionné résultant de chaque service déclaré par la société Starshipper peut être regardée comme substantielle. Il en résulte que l'ensemble de ces services doit être interdit.

## CONCLUSION

L'Autorité émet un avis favorable sur le projet d'interdiction du Syndicat mixte de l'aéroport de Beauvais-Tillé du service déclaré par la société Starshipper entre cet aéroport et Paris.

Le présent avis sera notifié au Syndicat mixte de l'aéroport de Beauvais-Tillé et publié sur le site internet de l'Autorité.

*L'Autorité a adopté le présent avis le 29 mars 2017*

**Présents : Monsieur Bernard Roman, président ; Madame Anne Yvrande-Billon, vice-présidente ; Mesdames Cécile George et Marie Picard ainsi que Monsieur Michel Savy, membres du collège.**

Le Président

Bernard Roman