

Décision n° 2020-002 du 9 janvier 2020

relative à une demande de test d'équilibre économique formulée par la Région Occitanie concernant l'exploitation d'un nouveau service librement organisé de transport ferroviaire entre Paris et Toulouse notifié par la société Flixbus

L'Autorité de régulation des transports (ci-après l'« Autorité »),

Vu la directive 2012/34/UE du Parlement européen et du Conseil du 21 novembre 2012 modifiée établissant un espace ferroviaire unique européen et notamment ses articles 11, 11 bis et 38 ;

Vu le règlement d'exécution (UE) 2018/1795 de la Commission du 20 novembre 2018 établissant la procédure et les critères pour l'application du test de l'équilibre économique conformément à l'article 11 de la directive 2012/34/UE du Parlement européen et du Conseil ;

Vu le code des transports, notamment ses articles L. 2121-12 et L. 2133-1 ;

Vu le décret n° 2018-1275 du 26 décembre 2018 relatif à l'obligation de notification des offres de services de transport ferroviaire de voyageurs et à la procédure du test de l'équilibre économique ;

Vu la décision n° 2019-032 du 6 juin 2019 portant adoption des lignes directrices relatives à la notification des nouveaux services librement organisés de transport ferroviaire de voyageurs et à la mise en œuvre du test d'équilibre économique ;

Vu la notification de la société Flixbus n° SFLO 2019-006, publiée sur le site de l'Autorité le 17 juin 2019, d'un service de transport ferroviaire de voyageurs envisagé sur la liaison Paris-Toulouse ;

Vu la saisine de la Région Occitanie, reçue le 16 juillet 2019 par l'Autorité et déclarée complète le 26 juillet 2019, relative à une demande de test d'équilibre économique concernant la liaison Paris-Toulouse notifiée par la société Flixbus (SFLO 2019-006) ;

Vu la consultation du Gouvernement effectuée en application de l'article L. 2132-8 du code des transports ;

Vu les autres pièces du dossier ;

Après en avoir délibéré le 9 janvier 2020 ;

1. FAITS ET PROCEDURE

1.1. Cadre juridique

1. A compter de l'horaire de service 2021, les entreprises ferroviaires disposeront d'un droit d'accès à l'infrastructure ferroviaire des Etats membres aux fins de l'exploitation de services de transport ferroviaire de voyageurs. L'article 11 de la directive 2012/34/UE susvisée autorise les Etats membres à prévoir que ce droit d'accès peut être limité s'il est démontré, à l'issue d'un test d'équilibre économique réalisé par l'organisme de contrôle, que son exercice est susceptible de compromettre l'équilibre économique d'un ou de plusieurs contrats de service public couvrant le même trajet ou un trajet alternatif.
2. Les dispositions du règlement d'exécution (UE) 2018/1795, des articles L. 2121-12 et L. 2133-1 du code des transports et du décret n° 2018-1275 susvisés, rappelées dans les lignes directrices adoptées par l'Autorité le 6 juin 2019¹ (ci-après, les « Lignes directrices »), établissent la procédure et les critères relatifs au test d'équilibre économique.
3. Conformément au considérant 11 du règlement d'exécution susvisé, et tel que rappelé au point 22 de ses Lignes directrices, l'Autorité réalise le test d'équilibre économique principalement sur la base des éléments fournis par le requérant lors de sa demande de test d'équilibre économique.
4. Pour réaliser le test d'équilibre économique, l'Autorité utilise une méthode qui comporte jusqu'à cinq étapes présentées dans ses Lignes directrices. A l'issue du test d'équilibre économique, elle décide s'il convient d'accorder, avec ou sans conditions, modifier ou refuser le droit d'accès à l'infrastructure ferroviaire².
5. Conformément à l'article L. 2133-1 du code des transports, un réexamen de la décision de l'Autorité peut être sollicité dans les conditions prévues au point 5.5 des Lignes directrices.

1.2. Procédure

6. La société Flixtain a notifié à l'Autorité son intention d'exploiter un service de transport ferroviaire de voyageurs librement organisé (ci-après « SFLO ») entre Paris et Toulouse. L'Autorité ayant considéré que cette notification concernait bien un nouveau service de transport ferroviaire de voyageurs au sens de l'article 3 du règlement d'exécution susvisé, le formulaire de notification complété n° SFLO 2019-006 de la société Flixtain a été publié sur le site de l'Autorité le 17 juin 2019.
7. Par un dossier déclaré complet le 26 juillet 2019, la Région Occitanie (ci-après « la Région ») a saisi l'Autorité d'une demande de test d'équilibre économique afin que soit mesuré l'impact du service envisagé par la société Flixtain n° SFLO 2019-006 sur le contrat de service public de transport ferroviaire régional de voyageurs conclu avec SNCF Mobilités pour la période 2018-2025.
8. Afin d'obtenir des informations complémentaires, des mesures d'instruction ont été adressées, conformément à l'article 7 du règlement d'exécution susvisé, à la Région Occitanie, à la société Flixtain, à la société SNCF Mobilités et à SNCF Réseau.

¹ Décision n° 2019-032 du 6 juin 2019 portant adoption des lignes directrices relatives à la notification des nouveaux services librement organisés de transport ferroviaire de voyageurs et à la mise en œuvre du test d'équilibre économique.

² L'article L. 2133-1 du code des transports prévoit que « l'Autorité de régulation des transports peut limiter ou interdire l'exercice du droit d'accès mentionné au I de l'article L. 2122-9 aux nouveaux services librement organisés ».

9. L'Autorité a considéré que, au 16 décembre 2019, elle disposait de toutes les informations pertinentes au sens de l'article 9 du règlement d'exécution susvisé pour se prononcer.

2. ELEMENTS DE CONTEXTE

2.1. Sur le service librement organisé Paris – Toulouse ayant fait l'objet de la notification n° SFLO 2019-006

10. La mise en exploitation du service ferroviaire librement organisé n° SFLO 2019-006 notifié par la société Flixbus est envisagée le 1^{er} janvier 2021.
11. L'offre projetée consiste en 2 allers-retours quotidiens avec les horaires de départ respectifs suivants depuis les gares de Toulouse-Matabiau et de Paris-Bercy : 8h30 et 16h20 dans chaque sens. Pour chaque fréquence et dans les deux sens, la société Flixbus prévoit de desservir les gares intermédiaires suivantes : Les Aubrais-Orléans, Vierzon, Châteauroux, Limoges-Bénédictins, Brive-La-Gaillarde, Cahors, Montauban-Ville-Bourbon. Chacune des 4 circulations quotidiennes aura un temps de parcours estimé à 6h50. Pour chaque circulation, la société Flixbus prévoit une capacité de 500 à 1000 places pouvant évoluer en fonction de la demande de transport. La société Flixbus offrirait ainsi une capacité annuelle d'au moins 730 000 sièges par an (4 circulations quotidiennes x 500 places x 365 jours).

2.2. Sur le contrat de service public conclu entre la Région Occitanie et SNCF Mobilités

12. Le contrat de service public dont l'équilibre économique est susceptible d'être compromis par le service notifié par la société Flixbus n° SFLO 2019-006 a été conclu entre la Région Occitanie et SNCF Mobilités le 9 avril 2018, pour une durée de 8 ans, du 1^{er} janvier 2018 au 31 décembre 2025³ (ci-après « le CSP »).
13. L'offre de transport ferroviaire prévue par le CSP est composée de 18 lignes ferroviaires sous la seule responsabilité de la Région. Le contrat comprend notamment l'exploitation par SNCF Mobilités des lignes Toulouse - Brive-la-Gaillarde, d'une part, et Toulouse - Agen, d'autre part, sur lesquelles l'analyse sera portée.
14. Au regard des éléments transmis par la Région concernant l'exercice 2020 pour les deux liaisons citées ci-dessus, le service conventionné prévoit de proposer dans les deux sens, 49 circulations en jour de semaine, 23 circulations le samedi et 20 circulations le dimanche pour un total de 288 circulations hebdomadaires par sens. Le service conventionné est caractérisé par une offre de transport de proximité avec un nombre de dessertes plus de 3 fois supérieur au nombre de dessertes proposées par Flixbus sur les mêmes lignes.
15. L'annexe 8.2. du contrat de service public relative à la trajectoire financière fournit les éléments suivants en euros courants (sur la base d'une indexation prévisionnelle de **[0 - 5]** % chaque année) :

³ « Convention de service public ferroviaire régional de transport de voyageurs entre la Région Occitanie et SNCF Mobilités 2018-2025 »

Tableau 1: Trajectoire financière pluriannuelle entre 2018 et 2025 selon l'annexe 8.2. du CSP

	Trajectoire pluriannuelle prévisionnelle				Projections			
Année	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Total recettes (k€)	[100 000 - 150 000]	[100 000 - 150 000]	[100 000 - 150 000]	[100 000 - 150 000]				
Contribution financière TTC (k€)	[250 000 - 300 000]	[250 000 - 300 000]	[250 000 - 300 000]	[300 000 - 350 000]	[300 000 - 350 000]	[300 000 - 350 000]	[300 000 - 350 000]	[300 000 - 350 000]

3. ANALYSE DE L'AUTORITE

16. Dans le cadre de la présente décision, l'Autorité doit déterminer si le service n° SFLO 2019-006 entre Paris et Toulouse notifié par la société Flixbus est de nature à compromettre l'équilibre économique du contrat de service public conclu par la Région Occitanie et SNCF Mobilités.
17. Conformément au point 40 des Lignes directrices, l'Autorité réalise le test d'équilibre économique en suivant les cinq étapes ci-après :
 - 1) Vérification du champ d'application ;
 - 2) Vérification de la conformité du périmètre retenu par le requérant ;
 - 3) Analyse de la substituabilité entre le service conventionné et le service librement organisé ;
 - 4) Evaluation chiffrée du risque d'incidence financière considérable ;
 - 5) Appréciation des bénéfices pour les usagers et des bénéfices sociaux.
18. Le point 22 des Lignes directrices précise que, « dans le cadre d'une saisine pour la réalisation du test d'équilibre économique, l'Autorité conduira son analyse principalement sur la base des éléments fournis par l'entité requérante ». L'Autorité rappelle ainsi qu'elle réalise le test d'équilibre économique principalement sur la base des éléments qui lui ont été transmis par le requérant, dans la mesure où les hypothèses retenues par celui-ci ne conduisent pas à sous-estimer l'incidence financière et/ou que les calculs conduits ne comportent pas d'erreur manifeste.
19. Autant que de besoin et en fonction des éléments qui lui ont été transmis, l'Autorité se réserve la possibilité d'apporter les corrections nécessaires si les hypothèses retenues étaient susceptibles de sous-estimer l'incidence financière ou si les calculs conduits par le requérant comportaient des erreurs manifestes.

3.1. Vérification du champ d'application

20. L'étape n°1 du test d'équilibre économique implique de vérifier l'existence préalable d'un contrat de service public proposant un ou plusieurs services reliant un lieu de départ donné et une destination donnée similaires à ceux du SFLO notifié.

3.1.1. Éléments transmis par le saisissant

21. Le contrat de service public concerné prévoit l'exploitation d'un service couvrant un trajet potentiellement substituable à une portion du trajet du SFLO notifié par la société Flixtrain entre les gares de Paris-Bercy et Toulouse-Matabiau.

3.1.2. Appréciation de l'Autorité

22. L'Autorité constate que le contrat de service public conclu entre la Région et SNCF Mobilités comprend un service en partie similaire au SFLO n° 2019-006 notifié par la société Flixtrain.

3.2. Vérification de la conformité du périmètre retenu par le requérant

23. L'étape n°2 du test d'équilibre économique implique que l'analyse de l'impact du service notifié sur le contrat de service public soit réalisée au regard du contrat pris dans son ensemble et sur la totalité de sa durée.

3.2.1. Éléments transmis par le saisissant

24. Dans le cadre de l'instruction, la Région a fait parvenir à l'Autorité des données couvrant l'ensemble du contrat de service public. Toutefois, l'incidence financière est calculée par la Région en rapportant la perte de recettes aux recettes directes sur la seule période de recouvrement entre la période pendant laquelle la société Flixtrain envisage d'opérer le SFLO et la période d'exécution du contrat de service public.

3.2.2. Appréciation de l'Autorité

25. Comme mentionné ci-dessus, l'analyse de l'impact du SFLO sur l'équilibre économique du contrat de service public doit porter sur le contrat dans sa globalité.
26. L'Autorité a donc été amenée à compléter les calculs effectués par la Région pour évaluer l'incidence financière sur le périmètre requis.

3.3. Analyse de la substituabilité entre le service conventionné et le SFLO

27. L'étape n°3 du test d'équilibre économique implique une analyse de substituabilité entre le service conventionné et le SFLO. Cette analyse a pour objectif d'estimer le report de voyageurs du service public conventionné vers le SFLO.
28. Cette analyse s'effectue au regard d'un ensemble de critères qu'il convient d'analyser de façon combinée. Pour rappel, les critères pouvant être étudiés sont les suivants :

- Les temps de parcours proposés ;
- Les horaires ;
- Les fréquences journalières et hebdomadaires de chacun des services ;
- Le nombre et la proximité des arrêts ;
- Le nombre de correspondances ;
- Le niveau de capacité théorique de l'offre.

3.3.1. Eléments transmis et méthodologie mise en place par le saisissant

a. Estimation de la base des trains en concurrence directe

29. La Région établit l'assiette des circulations sur laquelle porte son analyse de la substituabilité en fonction des horaires de circulation. Elle segmente les trains de l'offre conventionnée en deux catégories :
- Les trains dits « en concurrence directe » pour lesquels les horaires de passage des trains du service conventionné sont compris dans une fourchette de plus ou moins 1 heure autour des horaires de passage en gare des trains envisagés par la société Flixbus sur l'ensemble du trajet ;
 - Les trains dits « hors concurrence directe », correspondant à l'ensemble des autres trains.
30. Au regard de cette hypothèse, dans le sens Toulouse – Paris, la Région identifie 8 trains conventionnés par jour en concurrence directe circulant du lundi au vendredi sur un total de 30 trains conventionnés quotidiens et 4 trains conventionnés par jour en concurrence directe le week-end sur un total de 16 trains conventionnés le samedi et de 15 trains conventionnés le dimanche.
31. Dans le sens Paris - Toulouse, la Région identifie 3 trains conventionnés en concurrence directe circulant du lundi au vendredi sur un total de 30 trains conventionnés quotidiens. Pour le samedi, 4 trains conventionnés par jour sont identifiés pour un total de 17 trains, tandis que le dimanche, 3 trains sont identifiés sur un total de 15 trains conventionnés.
32. Dans la suite de son analyse, la Région utilise l'offre type d'un jour de semaine pour réaliser son analyse. Ainsi, l'estimation du niveau de substituabilité entre les deux offres est basée sur l'hypothèse qu'en moyenne, sur un total de 60 trains conventionnés, 11 sont quotidiennement en concurrence directe avec l'offre envisagée par la société Flixbus, équivalent à un ratio d'environ 18 % des trains conventionnés en concurrence directe.
33. Concernant le facteur prix, la Région pose l'hypothèse que la société Flixbus mettrait en place une politique tarifaire très agressive au lancement de ces premiers services de trains en France, à l'instar de sa stratégie commerciale utilisée précédemment sur le marché des autocars.

b. Estimation du report de voyageurs

34. En premier lieu, la Région fait le choix de segmenter la demande s'adressant aux services conventionnés en deux catégories distinctes correspondant :
- d'une part, aux voyageurs occasionnels utilisant des titres de transport vendus à l'unité. Ces voyageurs sont supposés peu sensibles aux différences temporelles entre les deux services concurrents (temps de parcours et horaires de départ et/ou d'arrivée) et très sensibles aux évolutions de prix ;

- d'autre part, aux voyageurs fréquents titulaires d'un abonnement. Ces voyageurs sont supposés très sensibles aux différences temporelles entre les deux services concurrents (temps de parcours et horaires de départ et/ou d'arrivée) et peu sensibles aux évolutions de prix.
35. Au vu de ces éléments, la Région considère que l'engagement des voyageurs fréquents auprès d'un opérateur limite en partie leur capacité à changer d'offre, ce qui ne serait pas le cas des voyageurs occasionnels.
36. A partir de cette segmentation, la Région établit une hypothèse de comportement des consommateurs pour chaque type de client identifié. Ces comportements se concentrent, selon la Région, sur trois facteurs déterminants : « l'horaire, le prix et la durée de transport ».
37. La Région considère que les différences de temps de parcours sont très limitées entre l'offre conventionnée et celle que Flixtrain entend mettre en œuvre et ne sont donc pas susceptibles d'influer sur la répartition de la demande, que ce soit pour les clients réguliers ou occasionnels.
38. A partir de l'hypothèse de prix, combinée avec l'hypothèse de segmentation des trains en fonction de leur niveau de concurrence présentée précédemment, la Région choisit les règles de répartition suivantes pour les deux types de clients considérés :
- *Sur les trains en concurrence directe :*
 - La Région fait l'hypothèse que [...] % des clients occasionnels se reporteront vers l'offre de Flixtrain ;
 - De manière plus limitée, la Région suppose que [...] % des clients fréquents se tourneront vers l'offre de Flixtrain.
 - *Sur les trains en concurrence non directe :*
 - La Région fait l'hypothèse que [...] % des clients occasionnels se reporteront vers l'offre Flixtrain malgré la forte différence en termes d'horaires, traduisant le poids important du prix dans leur stratégie de consommation.
 - La Région fait l'hypothèse que le différentiel de prix entre les deux offres n'arrive pas à convaincre les clients fréquents de trains en dehors de la fourchette de concurrence directe de plus ou moins une heure.

c. Nombre de voyageurs potentiellement impactés

39. En parallèle de ces hypothèses, la Région définit la base de clients sur laquelle il faut appliquer cette répartition afin d'établir le nombre total de voyageurs du service conventionné susceptibles de se reporter vers le SFLO.
40. Afin d'établir cette base, la Région fait l'hypothèse que l'ensemble des voyageurs des deux lignes (Brive-la-Gaillarde – Toulouse et Agen – Toulouse) doivent être pris en compte, et non pas uniquement les voyageurs des lignes en concurrence directe avec l'offre de Flixtrain, considérant qu'il est fort probable que « les voyageurs choisissent de changer de gare d'origine ou terminus pour bénéficier de cette nouvelle offre ferroviaire plus attractive en matière de prix/d'horaires et/ou de service. »
41. Ainsi, la Région estime le nombre total de voyageurs occasionnels à [...] par an et le nombre total de voyageurs fréquents à [...] par an sur les deux lignes considérées, soit respectivement [...] % et [...] % du total des voyages par an, qui s'élève à [...].

42. Afin d'estimer la part de la clientèle des trains conventionnés en concurrence directe avec l'offre Flixtrain, la Région fait l'hypothèse que l'ensemble des voyageurs se répartissent uniformément sur l'ensemble des trains de la journée. Ainsi, la Région estime que [...] %⁴ des voyageurs annuels sur les deux lignes considérées, soit [...] voyageurs, prendront des trains en concurrence directe avec l'offre Flixtrain. Ces voyageurs se décomposeront en [...] voyageurs occasionnels (soit [...] % des [...] voyageurs occasionnels) et [...] voyageurs fréquents (soit [...] % des [...] voyageurs fréquents). Il en résulte que [...] voyageurs annuels sur les deux lignes concernées prendront des trains en concurrence non directe avec l'offre Flixtrain, dont [...] voyageurs occasionnels et [...] voyageurs fréquents.
43. A partir de cette estimation, la Région détermine au regard des hypothèses de répartition présentées au point 38, le nombre de voyageurs du service conventionné susceptibles de se reporter vers le SFLO. Ainsi, sur les trains en concurrence directe, elle estime à [...] ([...] % de [...]) le nombre de voyageurs fréquents et à [...] ([...] % de [...]) le nombre de voyageurs occasionnels susceptibles de se reporter vers le SFLO annuellement. Sur les trains en concurrence non directe, elle estime à [...] ([...] % de [...]) le nombre de voyageurs occasionnels susceptibles de se reporter vers le SFLO annuellement. La Région estime enfin qu'aucun voyageur fréquent des trains en concurrence non directe ne se reporte sur l'offre Flixtrain. Ainsi, la Région Occitanie estime un report annuel de [...] voyageurs au profit de l'offre Flixtrain sur le périmètre de l'analyse.

3.3.2. Appréciation de l'Autorité

44. Les hypothèses de la Région selon lesquelles :
- la société Flixtrain mettrait en place une politique tarifaire très agressive au lancement de ces premiers services de trains en France (voir point 33) ;
 - [...] % des clients occasionnels sur les trains en concurrence non directe se reporteraient vers l'offre Flixtrain (voir point 38) ;
 - les voyageurs choisiraient de changer de gare d'origine ou terminus pour bénéficier de la nouvelle offre ferroviaire (voir point 40) ;

ne sont pas de nature à sous-estimer l'incidence financière du SFLO sur le contrat de service public.

45. L'Autorité souligne que les hypothèses retenues par la Région lui sont propres et, à supposer qu'elles soient fondées, ne sont pas susceptibles de sous-estimer l'incidence financière du SFLO sur le contrat de service public. L'Autorité constate en outre que les calculs conduits par la Région ne comportent pas d'erreur manifeste.
46. L'Autorité considère que, en l'espèce, l'analyse peut être poursuivie sans avoir à apporter de modifications aux hypothèses et aux calculs effectués par la Région.

3.4. Evaluation chiffrée du risque d'incidence financière considérable

47. L'étape n°4 du test d'équilibre économique implique une évaluation chiffrée du risque d'incidence financière du SFLO sur le contrat de service public. L'incidence financière est évaluée en premier lieu, selon une approche maximaliste, en comparant, toutes choses égales par ailleurs, les pertes potentielles de recettes avec le montant des concours publics à la charge de la Région.

⁴ Taux de trains en concurrence directe, voir point 32.

48. En application des points 60 à 67 des Lignes directrices, ce n'est que si l'estimation de l'incidence financière obtenue en première approche conduisait à un résultat non négligeable que l'Autorité poursuivrait son analyse en tenant compte, dans la mesure où les informations à sa disposition le permettent, des éléments autres que les pertes de recettes telles que notamment les éventuelles économies de coûts.

3.4.1. Éléments transmis par le saisissant

49. Afin d'estimer le montant de l'incidence financière nette pour chaque type de voyageurs, la Région fonde son analyse sur les hypothèses de report de voyageurs estimées dans son analyse de la substituabilité présentée ci-dessus. Selon la Région, le report vers le SFLO de [...] voyageurs fréquents par an représente environ [...] % du total des voyageurs fréquents. De la même manière, le report vers le SFLO de [...] voyageurs occasionnels par an correspond à une perte de [...] % du total des voyageurs occasionnels.
50. La Région considère que le report des voyageurs fréquents vers le SFLO, estimé à environ [...] % du total de voyageurs fréquents sur les deux lignes considérées, se traduirait par une perte proportionnelle du total des recettes directes des voyageurs fréquents sur ces lignes, c'est-à-dire, pour l'offre de service 2017, à une perte annuelle de [...] € aux conditions économiques de 2017 (ci-après « €₂₀₁₇ »).
51. La Région considère de la même façon que le report des voyageurs occasionnels sur le SFLO, estimé à [...] % du total de voyageurs occasionnels sur les deux lignes considérées, se traduirait par une perte de [...] % du total des recettes directes des voyageurs occasionnels sur ces lignes, c'est-à-dire, pour l'offre de service 2017, à une perte de [...] €₂₀₁₇.
52. Toutes choses égales par ailleurs, l'incidence financière du SFLO est donc estimée par la Région, sur la base de l'offre de service 2017, à une perte annuelle de [...] €₂₀₁₇.
53. La Région a fourni au cours de l'instruction un calcul de l'incidence financière sur la période de recouvrement entre la période pendant laquelle la société Flixbus envisage d'opérer le SFLO et la période d'exécution du contrat de service public, soit cinq ans pour les années 2021 à 2025. Ce calcul repose sur l'analyse effectuée précédemment pour évaluer l'incidence financière et sur un taux d'actualisation de [0 - 5] %⁵. Par ailleurs, elle a indiqué qu'elle serait amenée à supporter [...] % du risque liée à une diminution de recettes liée à l'ouverture à la concurrence. Les éléments fournis par la Région concernant l'incidence financière qu'elle serait amenée à supporter sont les suivants.

⁵ [...].

Tableau 2 : Trajectoire financière pluriannuelle 2021-2025 transmise par la Région Occitanie

Année	2021	2022	2023	2024	2025
Contribution financière de la Région Occitanie TTC (k€)	[300 000 – 350 000]	[300 000 – 350 000]	[300 000 – 350 000]	[350 000 – 400 000]	[350 000 – 400 000]
Impact recette actualisé (part supportée par la Région Occitanie en k€)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Incidence financière en %	0,22 %	0,22 %	0,23 %	-0,23 %	0,23 %

3.4.2. Appréciation de l'Autorité

54. L'Autorité a constaté au point 24 que la Région avait choisi de calculer l'incidence financière en rapportant la perte de recettes aux recettes directes sur la période de recouvrement, soit sur la période 2021-2025 uniquement. Or, ainsi qu'il a été rappelé ci-avant, le second alinéa de l'article 10 du règlement d'exécution prévoit que « l'analyse fait référence au contrat de service public en général, pas aux différents services exploités en vertu du contrat, pour l'ensemble de sa durée ». L'Autorité a donc été amenée à compléter les calculs effectués par la Région pour évaluer l'incidence financière sur le périmètre requis.
55. A partir des données fournies par la Région, les montants en €₂₀₁₈ de la contribution financière de la Région sur la durée totale de la Convention et de l'incidence financière sont estimés. Ces estimations sont effectuées sur la base du taux d'indexation prévisionnel de [0 - 5] % figurant à l'annexe 8.2. du CSP utilisé dans les calculs d'actualisation de la trajectoire pluriannuelle prévisionnelle.

Tableau 3 : Trajectoire financière pluriannuelle entre 2018 et 2025 en euros courants selon les données transmises par la Région Occitanie et en euros 2018 selon les estimations de l'Autorité

Année	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	TOTAL
Contribution financière (k€ courants)	[250 000 – 300 000]	[250 000 – 300 000]	[250 000 – 300 000]	[300 000 – 350 000]	[300 000 – 350 000]	[300 000 – 350 000]	[350 000 – 400 000]	[350 000 – 400 000]	-
Impact recettes (k€ courants)	-	-	-	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	-
Contribution financière (k€ ₂₀₁₈)	[250 000 – 300 000]	[250 000 – 300 000]	[250 000 – 300 000]	[300 000 – 350 000]	[300 000 – 350 000]	[300 000 – 350 000]	[300 000 – 350 000]	[300 000 – 350 000]	[2 250 000 – 2 650 000]
Impact recettes (k€ ₂₀₁₈)	-	-	-	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

NB : les montants en € courants sont donnés par la Région Occitanie.

56. La contribution financière de la Région sur la durée du contrat sur la base d'une utilisation combinée des éléments mentionnés ci-dessus et des éléments figurant dans l'annexe 8.2. de la Convention « trajectoire financière » conduit à une estimation de [2 250 – 2 650] M€₂₀₁₈. Les pertes de recettes sont évaluées à [...] M€₂₀₁₈. L'incidence financière du SFLO sur l'ensemble de la Convention et pour sa durée serait donc d'environ 0,15 %.
57. L'Autorité relève que le calcul d'actualisation mené par la Région de l'impact des recettes en euros courants semble avoir été mené à compter de l'année 2019 et non pas 2017 comme cela aurait pu être envisagé au regard des calculs présentés au point 52 et qui se basent sur les éléments économiques de l'année 2017. Toutefois, il apparaît qu'une actualisation à compter de l'année 2017 n'aurait pas fait évoluer significativement le niveau de l'incidence financière à l'échelle de l'ensemble du contrat et pour sa durée.
58. Il résulte de l'ensemble des éléments précédents que l'estimation de l'incidence financière obtenue en première approche ne peut être qualifiée de considérable.
59. L'Autorité considère en conséquence qu'il n'y a pas lieu de poursuivre l'analyse s'agissant de l'approche complète des déterminants de l'incidence financière (points 60 à 67 des Lignes directrices) et de l'étape n° 5 concernant l'appréciation des bénéfices pour les usagers et des bénéfices sociaux (points 73 à 78 des Lignes directrices).
60. Il résulte ainsi de tout ce qui précède que, sans préjudice des autres dispositions légales et réglementaires applicables aux candidats demandant des capacités d'infrastructure dont il n'appartient pas à l'Autorité de vérifier le respect, le droit d'accès à l'infrastructure ferroviaire doit être accordé à la société Flixtrain pour l'exploitation du service ferroviaire librement organisé n° SFLO 2019-006 entre Paris et Toulouse.

DECIDE

- Article 1er Le droit d'accès à l'infrastructure ferroviaire est accordé à la société Flixbus pour l'exploitation du service ferroviaire librement organisé n° SFLO 2019-006 entre Paris et Toulouse.
- Article 2 Une version non confidentielle de la présente décision sera notifiée à la Région Occitanie, à SNCF Réseau, à SNCF Voyageurs ainsi qu'à la société Flixbus et publiée sur le site internet de l'Autorité.

L'Autorité a adopté la présente décision le 9 janvier 2020.

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

Le Président

Bernard Roman