

Paris, le 3 janvier 2017

Liaisons par autocar en Nouvelle Aquitaine : le Conseil d'Etat valide deux avis de l'Arafer

Par deux décisions du 23 décembre 2016, le Conseil d'Etat a validé deux avis de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières (Arafer), estimant que les liaisons par autocar déclarées par FlixBus entre Limoges et Brive-la-Gaillarde et entre Niort et Poitiers ne portaient pas une atteinte substantielle à l'équilibre économique des lignes TER en Région Aquitaine-Limousin-Poitou-Charentes (devenue « Nouvelle Aquitaine »).

Dans ses deux avis du [17 février](#) et du [8 mars 2016](#), l'Arafer avait conclu que les projets de liaisons par autocar déclarés par FlixBus entre Limoges et Brive la Gaillarde et entre Niort et Poitiers ne portaient pas une atteinte substantielle à l'équilibre économique des lignes TER Limoges-Brive et Poitiers-La Rochelle concernées et, par conséquent, ne justifiaient pas de mesure d'interdiction.

La région Nouvelle Aquitaine, autorité organisatrice des services TER, avait contesté devant le Conseil d'Etat la méthodologie retenue par l'Arafer pour apprécier cet impact économique et pour en faire l'estimation chiffrée.

Sur ces deux points, le Conseil d'Etat a écarté l'argumentation de la Région et conforté le raisonnement suivi par le régulateur.

La haute assemblée confirme en particulier que, pour apprécier le caractère substantiel de l'atteinte à l'équilibre économique du service TER, l'Arafer peut évaluer la perte de recettes commerciales résultant du report de clientèle du TER vers l'autocar en tenant compte non seulement des recettes commerciales du TER mais également du montant de la subvention versée par la Région pour organiser ce service de transport public.

En outre, le Conseil d'Etat valide les estimations de perte de recettes retenues par l'Arafer dans les deux avis attaqués en confirmant que, pour évaluer le report des voyageurs du TER vers l'autocar, le régulateur peut prendre en compte le fait que les liaisons par autocar déclarées par Flixbus s'inscrivent dans le cadre de lignes longue distance.

Dans ses deux décisions, le Conseil d'Etat confirme que l'estimation par l'Arafer de la perte de recettes commerciales ne permet pas de conclure à l'existence d'une atteinte substantielle à l'équilibre économique du service TER organisé par la Région.

- consulter les décisions du Conseil d'Etat n° [399723](#) et n° [399081](#)

À propos de l'Arafer

Depuis 2010, le secteur ferroviaire français est doté d'une autorité indépendante qui accompagne son ouverture progressive à la concurrence : l'Autorité de régulation des activités ferroviaires (Araf). La loi pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques du 6 août 2015 élargit les compétences du régulateur aux activités routières : transport par autocar et autoroutes.

Le 15 octobre 2015, l'Araf est devenue l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières : Arafer. Sa mission est de contribuer au bon fonctionnement du service public et des activités concurrentielles au bénéfice des clients du transport ferroviaire et routier. Ses avis et décisions sont adoptés par un collège composé de sept membres indépendants choisis pour leurs compétences en matière de transport ferroviaire, routier, dans le domaine juridique ou économique ou pour leur expertise des sujets de concurrence et présidé depuis août 2016 par Bernard Roman.