

Document de consultation publique

Projet de lignes directrices relatives à l'instruction des demandes d'interdiction ou de limitation des services routiers sur les liaisons régulières interurbaines par autocar inférieures ou égales à 100 kilomètres

La loi n° 2015-990 du 6 août 2015 pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques a libéralisé le transport régulier interurbain de voyageurs par autocar en prévoyant, pour les liaisons inférieures ou égales à 100 kilomètres, la possibilité de limiter ou d'interdire les services librement organisés qui porteraient une atteinte substantielle à l'équilibre de contrats de service public.

L'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières (ARAFER) a pour mission de rendre un avis sur les projets de limitation ou d'interdiction des nouveaux services routiers de voyageurs envisagés par les autorités organisatrices de transport (AOT).

Le présent document présente la méthodologie que l'Autorité entend appliquer pour procéder à l'analyse des projets de limitation ou d'interdiction de services de transport routier par autocar qui lui seront soumis par les AOT. Il s'agit donc d'un document de travail intermédiaire, que l'Autorité soumet à la consultation publique afin d'éclairer sa réflexion et de recueillir l'avis des parties prenantes sur ses premières orientations.

*

Il est signalé que les références au décret d'application de la loi (marquées par [...]) seront précisées dès la publication du texte au *Journal officiel*.

SOMMAIRE

1.	Introduction	3
2.	Saisine de l'Autorité	3
2.1	Projet de décision d'interdiction ou de limitation de services routiers	3
2.2	Motivation du projet de décision d'interdiction ou de limitation de services routiers	4
3.	Méthode d'analyse	5
3.1	Objectif de l'intervention du régulateur	5
3.2	Détail de l'analyse menée	5
	<i>Etape 1 : existence d'une ligne de service public réalisant sans correspondance la même liaison ou une liaison similaire</i>	6
	<i>Etape 2 : analyse de la substituabilité des offres</i>	6
	<i>Etape 3 : estimation chiffrée du risque d'atteinte à l'équilibre économique du service conventionné</i>	7
	<i>Etape 4 : appréciation du caractère substantiel du risque d'atteinte à l'équilibre économique du service conventionné</i>	9
3.3	Mesures de limitation du service	10

1. Introduction

1. L'Autorité tient à rappeler qu'en vertu de l'article L. 3111-17 du code des transports, les entreprises de transport public routier de personnes peuvent librement assurer des services réguliers interurbains. Aucune décision administrative d'autorisation préalable n'est nécessaire pour l'exploitation de tels services.
2. Le deuxième alinéa de l'article L. 3111-18 du même code prévoit toutefois que l'AOT peut, sans que cela constitue une prescription, après avis conforme de l'ARAFER, interdire ou limiter les services assurant une liaison inférieure ou égale à 100 kilomètres « *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* ».
3. Il appartient à l'Autorité, en application de ces dispositions, d'une part, d'évaluer l'existence d'une atteinte 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 et, d'autre part, d'apprécier le caractère substantiel de cette atteinte.

La méthodologie décrite dans le présent document vise à consulter l'ensemble des acteurs, AOT et opérateurs de transport ferroviaire ou routier, sur la méthode à laquelle l'Autorité envisage de recourir dans l'instruction des dossiers de saisine.

2. Saisine de l'Autorité

4. L'article L. 3111-19 du code des transports prévoit qu'une AOT souhaitant interdire ou limiter les services dont deux arrêts sont distants de 100 kilomètres ou moins « *saisit l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières de son projet d'interdiction ou de limitation du service dans un délai de deux mois à compter de la publication de la déclaration mentionnée au premier alinéa de l'article L. 3111-18. Sa saisine est motivée et rendue publique* ».

2.1 PROJET DE DECISION D'INTERDICTION OU DE LIMITATION DE SERVICES ROUTIERS

5. L'article L. 3111-18 du code des transports prévoit que l'analyse de l'impact d'un service de transport par autocar peut porter soit sur l'équilibre économique de la ligne ou des lignes de service public de transport susceptibles d'être concurrencées, soit sur l'équilibre économique du contrat de service public de transport concerné. Le choix entre ces différents périmètres possibles est du ressort de l'AOT concernée, qui doit le préciser lors de sa saisine.
6. En application de l'article [...] du décret du 16 août 1985, l'AOT devra fournir à l'Autorité les données relatives au périmètre choisi. Selon le périmètre choisi, il devra donc s'agir des données d'une seule ligne, de plusieurs lignes ou de l'ensemble du périmètre couvert par le contrat de service public.
7. L'Autorité appelle l'attention sur le fait qu'en l'absence de toute durée de validité des déclarations des nouveaux services, un opérateur de transport routier pourra être amené à bénéficier d'un droit acquis, similaire à un « *droit du grand-père* », si aucune décision d'interdiction ou de limitation n'est prise dans les délais prévus.

2.2 MOTIVATION DU PROJET DE DECISION D'INTERDICTION OU DE LIMITATION DE SERVICES ROUTIERS

8. Sauf circonstances exceptionnelles (afflux massif de saisines à traiter), l'Autorité confirme son objectif de traiter toutes les saisines dans les délais qui lui sont impartis par la loi et d'éviter ainsi tout avis favorable implicite, qui, selon elle, serait un frein injustifié au développement du marché. Dans cette perspective, l'Autorité souligne l'importance de la motivation précise du projet de décision qui lui sera soumis par l'AOT.
9. L'AOT doit ainsi précisément justifier dans sa saisine les éléments la conduisant à estimer que le nouveau service pourrait porter 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. Les présentes lignes directrices peuvent utilement guider les AOT dans la constitution de leur dossier.
10. Compte tenu des liens entretenus avec l'opérateur chargé de l'exploitation du service public qu'elle lui confie, il est attendu que l'AOT dispose de toutes les informations et données utiles relatives au contrat de service public pour constituer le dossier de saisine tel que défini à l'article [...] du décret du 16 août 1985. Un dialogue en amont entre l'AOT et l'exploitant du service public est dès lors indispensable pour anticiper les échéances et s'assurer, notamment, des délais de communication des éléments nécessaires. En tout état de cause, l'Autorité rappelle que l'article L. 2141-11 du code des transports prévoit que la SNCF transmette chaque année à l'AOT les comptes d'exploitation détaillés ligne par ligne. Les données correspondantes doivent donc être à la disposition des AOT.
11. A défaut de motivation suffisante, si le dossier de saisine n'est pas complété par les informations utiles dans les délais fixés par la loi, le projet de décision d'interdiction ou de limitation du service ne pourra faire l'objet d'un avis conforme. Par conséquent, les AOT sont invitées, dans leur intérêt, à anticiper autant que faire se peut la collecte des données nécessaires et à constituer avec la plus grande rigueur leur dossier de saisine.

Question aux acteurs

La démonstration de l'atteinte substantielle à l'équilibre économique qui incombe en premier lieu aux AOT vous paraît-elle contrainte par des difficultés d'accès aux informations nécessaires à son appréciation ?

12. L'instruction de la saisine menée par les services de l'Autorité s'appuiera sur :
 - les éléments communiqués par l'AOT,
 - les éléments recueillis pendant l'instruction pour compléter, si nécessaire, leurs informations ou vérifier les justifications apportées dans le dossier de saisine,
 - les données relatives à l'exploitation de services routiers de voyageurs librement organisés existants quand la saisine porte sur un nouveau service venant s'ajouter à des services déjà exploités ou sur la modification d'un service existant. Pour ce faire, l'Autorité usera du pouvoir qui lui est octroyé par l'article L. 3111-24 du code des transports pour recueillir auprès des opérateurs de transport routier concernés les éléments nécessaires à l'instruction.

3. Méthode d'analyse

3.1 OBJECTIF DE L'INTERVENTION DU REGULATEUR

13. L'objectif de l'intervention du régulateur, tel que défini par la loi, est d'éviter qu'un service librement organisé porte une atteinte substantielle à l'équilibre économique d'une ligne ou plusieurs lignes de service public ou d'un contrat de service public.
14. Cet objectif doit être concilié avec la finalité d'assurer, conformément à l'article L. 3111-23 du code des transports, la complémentarité entre les services librement organisés et les services conventionnés :
- « L'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières établit chaque année un rapport portant sur les services de transport public routier de personnes librement organisés. Ce rapport, détaillé à l'échelle de chaque région française, rend compte des investigations menées par l'autorité, effectue le bilan des interdictions et des limitations décidées en vue d'assurer la complémentarité de ces services avec les services publics et évalue l'offre globale de transports interurbains existante. »*
15. Au vu de l'objectif affiché par la loi, l'analyse portera principalement sur l'estimation de l'impact financier pour le service conventionné, même si d'autres éléments, de nature plus qualitative, pourront être pris en compte pour analyser la complémentarité des services publics et des services librement organisés.
16. L'impact financier peut être supporté, selon les cas, soit par l'AOT, soit par l'opérateur chargé de l'exécution du contrat de service public, soit encore, par ces deux acteurs, selon les termes du contrat qu'ils ont conclu. Si, à court terme, l'AOT est éventuellement protégée par des clauses contractuelles, elle devra, à l'échéance du contrat, supporter le coût de sa révision et, en conséquence, augmenter le montant de la compensation versée à l'exploitant pour le même service ou, à compensation constante, réduire le niveau de service proposé. L'Autorité considère donc qu'elle doit évaluer l'impact financier d'un nouveau service, quelle que soit la partie qui porte à court terme le risque lié à la baisse de recettes commerciales.

Question aux acteurs

Partagez-vous cette approche, qui s'affranchit de la répartition des risques retenue à court terme dans le contrat de service public ?

3.2 DETAIL DE L'ANALYSE MENEÉ

17. L'analyse suivra les étapes suivantes :
- *Etape 1 : existence d'un service conventionné*
Cette étape consistera à vérifier l'existence d'une ligne de service public réalisant, sans correspondance, la même liaison que celle envisagée dans le cadre d'un service librement organisé, ou une liaison similaire ;
 - *Etape 2 : analyse de la substituabilité*
Cette étape consistera à analyser la substituabilité de la demande au regard de certaines composantes de l'offre. Il s'agira d'apprécier si les clients du service conventionné considèrent ou non que le service librement organisé est une offre de transport alternative qu'ils pourraient utiliser, et dans quelle proportion ;
 - *Etape 3 : estimation du risque d'atteinte à l'équilibre économique*
Cette étape permettra de réaliser, à partir de l'analyse de la substituabilité, une estimation quantitative du risque d'atteinte à l'équilibre économique du service conventionné ;

- *Etape 4 : appréciation du caractère substantiel du risque d'atteinte*
Il s'agira d'apprécier si l'estimation réalisée à l'étape 3 permet de conclure à une atteinte substantielle ou non. Pour cela, les aspects particuliers du cas d'espèce seront pris en compte, ainsi que l'objectif de complémentarité des services librement organisés avec les services conventionnés.

18. Une fois le test réalisé, si l'analyse conclut à une atteinte substantielle à l'équilibre économique du service public, l'Autorité proposera à l'AOT la mise en place de règles objectives, transparentes et non discriminatoires afin de limiter le service librement organisé par autocar.
19. La même méthode sera appliquée en cas de nouveau service librement organisé ou de modification d'un service existant. Dans le cas d'un service déclaré sur une liaison déjà exploitée, la méthode sera ajustée pour tenir compte de l'impact cumulé des services. Ainsi, ce n'est pas l'impact du second service qui devra être substantiel pour justifier une limitation ou une interdiction, mais la somme de l'impact du premier service, déjà exploité avec ou sans limitation, et du second.

ETAPE 1 : EXISTENCE D'UNE LIGNE DE SERVICE PUBLIC REALISANT SANS CORRESPONDANCE LA MEME LIAISON OU UNE LIAISON SIMILAIRE

20. L'existence préalable d'une ligne de service public réalisant sans correspondance la même liaison que celle envisagée dans le cadre d'un service librement organisé, ou une liaison similaire, est une condition nécessaire pour pouvoir éventuellement limiter ou interdire un service.
21. En effet, l'article [...] du décret du 16 août 1985 précise qu'une AOT peut uniquement limiter ou interdire une liaison régulée qui la concerne ou une liaison régulée similaire. Les AOT concernées par une liaison sont définies au [...] de l'article [...] du décret du 16 août 1985 comme celles qui organisent « *un service public régulier assurant cette liaison sans correspondance* ». La notion de liaison régulée similaire est quant à elle définie au [...] de l'article [...] du décret du 16 août 1985. Il s'agit d'une liaison régulée, c'est-à-dire d'une longueur inférieure ou égale à 100 km, qui réalise une desserte très proche de la liaison régulée qui concerne l'AOT. L'origine et la destination de cette liaison doivent être situées dans un rayon de [...] km ([...] km en Ile-de-France) autour de l'origine et de la destination de la liaison concernant l'AOT.
22. Il est donc demandé aux AOT d'apporter la preuve dans leur saisine de l'existence d'un service conventionné réalisant sans correspondance la même liaison que celle déclarée par l'opérateur ou une liaison similaire, conformément aux [...] et [...] du [...] de l'article [...] du décret du 16 août 1985.

ETAPE 2 : ANALYSE DE LA SUBSTITUABILITE DES OFFRES

23. Pour juger de l'atteinte à l'équilibre économique d'une ligne ou d'un contrat de service public, l'Autorité estimera le nombre de voyageurs susceptibles de se reporter du service conventionné (par train ou autocar) au service librement organisé, ainsi que la perte de recettes induite par le report de trafic estimé.
24. Dans un premier temps, il s'agira donc d'apprécier la substituabilité du point de vue de la demande. Pour cela, l'analyse portera sur :
 - la comparaison des horaires du service librement organisé avec les horaires des services conventionnés concernés,
 - les fréquences journalières et hebdomadaires proposées par chacun des services, conventionnés et régulés,
 - les temps de parcours proposés par les services conventionnés et régulés.

Questions aux acteurs

Les critères mentionnés dans la liste ci-dessus appellent-ils des remarques de votre part ?

Identifiez-vous d'autres critères qu'il conviendrait de prendre en compte pour évaluer la substituabilité des services ? Quels autres facteurs permettraient d'apprécier le potentiel d'attractivité des liaisons routières librement organisées pour les usagers ?

25. L'Autorité tient à appeler l'attention sur le fait qu'elle n'envisage pas de prendre en compte dans son analyse les tarifs projetés pour les services librement organisés, et ceci pour plusieurs raisons. Tout d'abord, la pérennité d'une différence entre les tarifs ne pourrait être garantie. Les prix des services de transport routier non conventionnés sont en effet susceptibles d'être modifiés selon l'évolution de la demande et des conditions de marché, et ce sans que l'opérateur soit tenu de déposer une nouvelle déclaration. De plus, les tarifs des services librement organisés par autocar devraient, compte tenu de leur avantage comparatif en termes de coûts d'exploitation, toujours être inférieurs aux tarifs des services ferroviaires conventionnés. Il n'apparaît donc pas pertinent de prendre en compte le critère du prix des services de transport par autocar dans l'analyse de la concurrence intermodale. Un tel critère ne serait en effet pas discriminant, dès lors que le résultat de l'analyse conduirait systématiquement à conclure à un prix moins cher des services routiers librement organisés.
26. La comparaison des différentes caractéristiques des services conventionnés et régulés amènera l'Autorité à conclure, dans le premier temps de la démarche, si le service librement organisé et le service conventionné sont :
- plutôt complémentaires : dans ce cas, il sera considéré que l'impact ne peut être substantiel par définition et que l'analyse n'a pas besoin d'être approfondie ;
 - plutôt substituables : dans ce cas, l'analyse devra être poursuivie.

Questions aux acteurs

Le choix du voyageur entre deux options de transport dépend de nombreux facteurs : la fréquence, le temps de parcours, la qualité de service, le positionnement horaire, le prix, la réputation du transporteur, ... La modélisation de ce choix est complexe et nécessite, d'une part, d'établir le profil d'une demande de transport encore peu ou pas adressée sur le marché et, d'autre part, de disposer d'un certain nombre d'informations et de données, notamment sur les préférences futures des voyageurs.

L'approche envisagée constitue une alternative plus simple à mettre en œuvre, qui se justifie par la difficulté, en l'absence de données constatées ou de prévisions, d'une évaluation plus fine de la substituabilité des services. L'Autorité envisage de développer, à terme, un modèle d'évaluation de la demande assis sur les données collectées dès qu'elle pourra disposer du recul suffisant sur le développement du marché.

Compte tenu des limites rappelées ci-dessus, la méthode d'appréciation de la substituabilité entre services conventionnés et services librement organisés envisagée par l'Autorité vous paraît-elle satisfaisante ? Si non, quelle alternative suggérez-vous pour évaluer le degré de substituabilité entre services ?

ETAPE 3 : ESTIMATION CHIFFREE DU RISQUE D'ATTEINTE A L'EQUILIBRE ECONOMIQUE DU SERVICE CONVENTIONNE

27. Si l'étape 2 conclut que le service librement organisé et le service conventionné sont plutôt substituables, l'étape 3 consiste à estimer l'impact chiffré sur l'équilibre économique de la ligne, des lignes ou du contrat de service public.
28. La mise en place d'un service librement organisé peut attirer des personnes qui, sans ce service, n'auraient pas voyagé. Les retours d'expérience font état d'un effet d'induction de trafic de l'ordre de 20 à 30%¹.
29. Dans l'attente d'une estimation affinée des effets de report et d'induction, l'Autorité fera l'hypothèse, prudente au vu de l'objectif de protection des services publics, que les places proposées par le service librement organisé seront remplies à hauteur de 70 à 80% par des voyageurs qui utilisaient

¹ L'étude d'impact annexée au projet de loi pour la croissance et l'activité considère que 25 % des passagers par autocar n'auraient pas voyagé en l'absence de ce mode de transport.

préalablement le service conventionné² et que les 20 à 30% restants seront constitués de nouveaux voyageurs qui n'auraient pas voyagé sans l'apparition du nouveau service.

30. Cette hypothèse d'une proportion de nouveaux clients de 20 à 30% pourra être adaptée ultérieurement en fonction du retour d'expérience de l'Autorité.
31. Le volume de voyageurs qui abandonneraient le service conventionné pour le nouveau service sera ensuite valorisé pour exprimer cette atteinte en termes de perte de recettes.

Questions aux acteurs

La méthode présentée a l'avantage d'une grande simplicité. S'il est envisageable de développer une méthodologie plus complexe, le risque est grand de ne pouvoir la mettre en œuvre faute de disponibilité des données nécessaires.

Compte tenu des limites rappelées ci-dessus, cette méthode vous paraît-elle acceptable (notamment la prise en compte d'une valeur forfaitaire pour l'induction du trafic) ? Si non, quelle alternative suggérez-vous pour évaluer l'impact du report de voyageurs du service conventionné sur le service librement organisé ?

32. Afin d'évaluer si l'atteinte estimée, c'est-à-dire la perte de recettes susceptible d'être occasionnée par l'exploitation du service librement organisé, est substantielle ou non, il est nécessaire de la comparer à une référence. A ce titre, plusieurs références sont envisageables :
 - les seules recettes commerciales générées par le service conventionné ;
 - le montant de la contribution publique sur le périmètre considéré ;
 - le coût du service conventionné (c'est-à-dire la somme des deux valeurs précédentes), avec le risque, dans ce cas de figure, de limiter la probabilité d'une interdiction ou d'une limitation du service par rapport aux deux références précédentes.
33. Le raisonnement consistant à prendre comme seule référence les recettes commerciales de la ligne conduit à ignorer l'intervention financière de l'AOT alors que celle-ci est un déterminant clé du conventionnement de l'offre. Le montant de la compensation acquittée par l'AOT constitue donc un facteur d'analyse important.
34. Pour autant, le législateur a souhaité étendre le champ d'analyse possible afin de tenir compte, le cas échéant, d'éventuels effets de péréquation au sein de contrats de service public considérés dans leur ensemble, des lignes rentables contribuant alors à financer des lignes déficitaires.
35. Dès lors, l'impact de l'ouverture d'un service de transport par autocar sur une liaison donnée devrait être apprécié en comparant la perte de recettes commerciales induite par le report de clientèle du mode conventionné vers le mode routier avec :
 - les recettes commerciales que génère le service conventionné sur la liaison considérée, d'une part, et sur l'ensemble de la ligne conventionnée dans laquelle s'insère cette liaison, d'autre part ;
 - le montant de la compensation versée par l'AOT au titre du service public rendu sur la liaison considérée et sur la ligne dans laquelle s'insère cette liaison ainsi que sur le contrat de service public.
36. L'AOT doit disposer d'une bonne connaissance des comptes associés au contrat de service public, en particulier si le périmètre d'analyse choisi est une ligne. Dans ce cas, il appartient à l'AOT de transmettre à l'Autorité, pour la conduite de son analyse, les comptes de la ligne concernée ainsi que

² Sous réserve que ce chiffre ne dépasse pas le trafic total du service conventionné sur la liaison. Dans le cas contraire, le report sera limité à ce trafic.

leur méthode d'établissement afin de s'assurer de la justification de la répartition des coûts et des recettes. L'assiette de calcul étant la ligne et non la liaison, l'Autorité tient à attirer l'attention des AOT sur le fait qu'elle aura besoin non seulement des recettes de la liaison susceptible d'être concurrencée par le service librement organisé, mais aussi des recettes totales de la ligne³.

Question aux acteurs

La référence à prendre pour évaluer l'impact sur l'équilibre économique du contrat de service public est importante dans la mesure où les services conventionnés sont généralement financés pour une part significative par des subventions des AOT.

Dans ce contexte, estimez-vous préférable d'apprécier l'impact sur l'équilibre économique de la ligne ou du contrat de service public par rapport au montant des subventions versées par l'AOT, au produit des seules recettes commerciales ou par rapport à une autre référence ?

ETAPE 4 : APPRECIATION DU CARACTERE SUBSTANTIEL DU RISQUE D'ATTEINTE A L'EQUILIBRE ECONOMIQUE DU SERVICE CONVENTIONNE

37. L'étape 3 permet d'avoir une première estimation, chiffrée, de l'atteinte à l'équilibre économique de la ligne ou du contrat de service public.
38. Pour qu'un service librement organisé puisse être limité ou interdit, l'atteinte à l'équilibre économique du contrat de service public doit être substantielle. Ainsi, toute incidence limitée ou ponctuelle ne sera pas considérée comme suffisante pour justifier un avis conforme de l'Autorité sur une telle mesure.
39. La notion d'atteinte substantielle à l'équilibre économique d'un contrat ne semble pas être définie en tant que telle dans la jurisprudence administrative. Cette dernière fait en revanche usage de la notion de « bouleversement de l'économie du contrat », notion qui se rapproche de « l'atteinte substantielle » sans pour autant lui être équivalente. Sans autre référence possible, il paraît tout de même intéressant d'analyser ce que recouvre le bouleversement de l'économie du contrat.
40. L'appréciation du bouleversement de l'économie du contrat est effectuée au cas par cas par le juge en fonction des circonstances de chaque espèce. En particulier, dans la théorie de l'imprévision, il n'existe pas de seuil précis qui permettrait de qualifier avec certitude l'existence d'un tel bouleversement de l'équilibre économique du contrat.
41. Tout au plus, le juge administratif a considéré que ne constitue pas un bouleversement de l'équilibre économique d'un contrat une augmentation, par rapport au montant du contrat initial, de charges de 3%⁴, 5%⁵ et jusqu'à 7%⁶. De même, lors de deux contentieux avec la SNCF, il a refusé de considérer que le surcoût engendré par la réforme des retraites des agents de la SNCF, à chaque fois inférieur à 5% du montant de la contribution de la région, constituait un bouleversement de l'économie du contrat⁷.
42. Ces éléments, s'ils ne sauraient définir des seuils juridiquement opposables pour apprécier l'atteinte substantielle à l'équilibre économique d'une ligne, de lignes ou d'un contrat de service public, donnent cependant un ordre de grandeur utile.
43. Sous toutes ces réserves, on peut *a priori* considérer qu'en deçà de 5 % du montant pris en référence, il semble peu probable qu'il y ait atteinte substantielle à l'équilibre du contrat de service public. En tout état de cause, la décision sera appréciée en tenant compte, le cas échéant, en complément, des éléments d'analyse suivants :

³ C'est-à-dire la somme des recettes de l'ensemble des couples « origine - destination » de la ligne.

⁴ CE, 30 novembre 1990, req. n° 53 636, société Coignet, mentionné aux Tab. ; CAA Bordeaux, 3 mai 2011, société Gagne, req. n° 10BX01996

⁵ CAA Nantes, 28 juin 2007, société Sacer Atlantique, req. n° 06NT01848

⁶ CAA Paris, 26 mai 1998, société Spie Batignolles, req. n° 95PA04036

⁷ TA Lyon, 30 janvier 2014, SNCF c/ région Rhône-Alpes, req. n° 1107130-3 ; TA Orléans, 7 mars 2013, SNCF c/ région Centre, req. n° 1202843-5

- le retour d'expérience sur des cas similaires, en particulier si un opérateur librement organisé exploite déjà des services sur la liaison concernée, ou si le cas étudié porte sur la modification d'un service existant ;
- des aspects qualitatifs de l'offre de services, par exemple le confort, la localisation des arrêts desservis, la flexibilité horaire pour les voyageurs, l'amplitude horaire proposée... ;
- et, plus généralement, l'objectif de complémentarité des services librement organisés avec les services conventionnés, conformément aux dispositions de la loi.

Question pour les acteurs

L'analyse présentée appelle-t-elle des observations particulières de votre part ?

En particulier, quel(s) seuil(s) vous semblerai(en)t pertinent(s) pour définir une atteinte « substantielle » à l'équilibre économique d'une ligne ou d'un contrat ? Merci d'appuyer votre réponse.

3.3 MESURES DE LIMITATION DU SERVICE

44. Si l'analyse de l'Autorité conclut à un impact substantiel du service librement organisé sur l'équilibre économique de la ligne, des lignes ou du contrat de service public, l'Autorité doit prévoir dans son avis des propositions de limitation, conformément au troisième alinéa du I de l'article L. 3111-19.
45. En pratique, comme l'impact doit être substantiel pour justifier une restriction, lorsqu'un service librement organisé est le premier sur une liaison, il est toujours possible de concevoir des limitations pour limiter l'impact dans des proportions acceptables. A ce titre, il paraît difficile d'envisager dans ce cas de figure une interdiction totale du nouveau service et l'Autorité recommande donc aux AOT de privilégier, dans toute la mesure du possible, dans leur saisine la proposition de mesures de limitation pertinentes, au vu des caractéristiques de l'espèce.