

Avis n° 2016-041 du 5 avril 2016
relatif au projet de décision de la Région Pays de la Loire de limitation du service déclaré
par la société Eurolines sur la liaison entre Angers et Le Mans

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 le décret n° 85-891 du 16 août 1985 modifié relatif aux transports urbains de personnes et aux transports routiers non urbains de personnes ;

Vu la déclaration de service routier librement organisé entre Angers et Le Mans n° D2015-082 présentée par la société Eurolines, publiée le 7 décembre 2015 ;

Vu la saisine présentée par la Région Pays de la Loire, enregistrée le 5 février 2016 ;

Vu l'avis n° 2016-039 du 5 avril 2016 relatif au projet de décision de la Région Pays de la Loire de limitation des services déclarés par la société FlixBus France sur la liaison entre Angers et Le Mans (déclaration D2015-010) ;

Vu l'avis n° 2016-040 du 5 avril 2016 relatif au projet de décision de la Région Pays de la Loire d'interdiction des services déclarés par la société Eurolines sur la liaison entre Angers et Nantes (déclarations D2015-068 et D2015-078) ;

Après en avoir délibéré le 5 avril 2016 ;

ÉMET L'AVIS SUIVANT

1 PROCÉDURE

1. La déclaration susvisée de la société Eurolines porte sur un service régulier interurbain de transport par autocar entre Angers et Le Mans (D2015-082). Les points d'arrêt déclarés sont situés esplanade de la Gare à Angers et 3 boulevard Louis Leprince-Ringuet au Mans. Le service déclaré comporte un départ du Mans tous les jours à 10h30 et un départ d'Angers tous les jours à 16h30. Cent places sont susceptibles d'être commercialisées par trajet, correspondant à deux autocars de cinquante places, soit une offre annuelle de 73 000 places pour 7 départs hebdomadaires par sens, pour un temps de parcours de 1h45.
2. La Région Pays de la Loire (ci-après *la Région*) a saisi l'Autorité d'un projet de décision de limitation du service déclaré par la société Eurolines. Selon la Région, l'exploitation de la liaison déclarée porterait une atteinte substantielle à l'équilibre économique de la ligne TER Nantes - Angers - Le Mans qu'elle organise au titre du service public régional de transport de voyageurs TER Pays de la Loire. La Région souhaite limiter le service déclaré en autorisant les départs tous les jours à 10h30 dans le sens Le Mans-Angers mais en limitant les départs au dimanche à 16h30 dans le sens Angers-Le Mans.

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. Le service déclaré par la société Eurolines s'inscrirait dans le cadre de l'exploitation d'une ligne de longue distance entre Paris – Le Mans – Tours – Angers – Nantes – Nantes aéroport. Par conséquent, la capacité offerte dans les cars affectés à l'exploitation de ce service pourrait être utilisée en partie pour des déplacements dépassant la seule liaison entre Angers et Le Mans, même s'il convient de rappeler, sur ce point, que la société Eurolines peut librement décider de modifier les services proposés en amont et en aval de cette liaison, toutes choses égales par ailleurs, sans être obligée de déposer une nouvelle déclaration auprès de l'Autorité.
5. Le point d'arrêt déclaré à Angers par la société Eurolines est situé sur le parvis de la gare d'Angers Saint-Laud que dessert la ligne TER Le Mans – Angers – Nantes, alors que le point d'arrêt déclaré au Mans est situé à 4 km de la gare ferroviaire par la route.
6. La ligne TER Le Mans – Angers – Nantes permet aux usagers de relier Angers au Mans en train sans correspondance. Environ [20 – 30] millions de voyageurs-km par an sont recensés sur cette origine-destination, pour un trafic total de [200 – 300] millions de voyageurs-km (toutes origines-destinations confondues).
7. Sur la liaison Angers - Le Mans, le service conventionné propose, dans les deux sens, treize à quinze départs par jour du lundi au vendredi et quatre à six départs dans chaque sens les samedis et dimanches, soit 76 à 86 départs hebdomadaires par sens. Le temps de parcours varie entre 42 minutes et 1h25 pour une moyenne pondérée de 57 minutes, avec jusqu'à 10 arrêts intermédiaires.
8. En 2014, dernier exercice disponible, la contribution de la Région est venue couvrir un déficit de [10 – 20] millions d'euros sur le périmètre de la ligne, après prise en compte des recettes perçues auprès des usagers à hauteur de [10 – 20] millions d'euros, ces dernières couvrant [10 – 50] % des coûts sur le périmètre de la ligne TER considérée.

3. ANALYSE

9. En vertu du deuxième alinéa de l'article L. 3111-18 du code des transports, « *une 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* ».
10. Bien que la Région fasse plus particulièrement porter l'analyse, notamment sur le plan quantitatif, sur un segment de la ligne, la maille la plus fine d'appréciation de l'existence d'une atteinte substantielle à l'équilibre économique ne peut être que la ligne TER Nantes – Angers – Le Mans, conformément aux dispositions rappelées à l'alinéa précédent.

11. En outre, à la suite de la déclaration D2015-010 de la société FlixBus France concernant la liaison Angers – Le Mans, publiée sur le site internet de l’Autorité le 12 novembre 2015 et de la saisine afférente à cette déclaration, l’Autorité a émis un avis défavorable, le 5 avril 2016 (n° 2016-039), sur le projet de limitation du service déclaré par la société FlixBus France au motif que ce dernier ne portait pas une atteinte substantielle à l’équilibre économique de la ligne TER Nantes – Angers – Le Mans.
12. A la suite des déclarations D2015-068 et D2015-078 de la société Eurolines concernant la liaison Angers – Nantes, publiées sur le site internet de l’Autorité le 7 décembre 2015, et de la saisine afférente à ces déclarations, l’Autorité a émis un avis favorable, le 5 avril 2016 (n° 2016-040), sur le projet d’interdiction des services déclarés par la société Eurolines, sous réserve que cette interdiction se limite à un autocar de cinquante places pour chacun des horaires déclarés.
13. Or, le service déclaré par la société Eurolines dans le cadre du présent avis procède de la déclaration D2015-082 qui a été reçue au greffe de l’Autorité le 7 décembre 2015 et publiée le même jour, soit postérieurement à celles des sociétés FlixBus France et Eurolines mentionnées aux points 11 et 12. Il en résulte que les saisines correspondant aux services déclarés par les sociétés FlixBus France et Eurolines bénéficient d’une priorité d’examen par rapport à la saisine correspondant à la déclaration D2015-082 de la société Eurolines.
14. Dès lors que l’Autorité s’est prononcée défavorablement sur la limitation du service de la société FlixBus France dans son avis n° 2016-039, et favorablement à l’interdiction du service déclaré par la société Eurolines sous la réserve mentionnée au point 12 ci-dessus dans son avis n° 2016-040, et que ces deux sociétés auront ainsi, sous cette dernière restriction, la faculté d’exploiter les services déclarés, l’appréciation de l’atteinte à l’équilibre économique portée au service conventionné par le service déclaré par la société Eurolines dans le cadre de la déclaration D2015-082 doit nécessairement prendre en compte l’incidence cumulée des deux services que les avis n° 2016-039 et 2016-040 autorisent et du présent service déclaré.

3.1. Sur l’existence d’une liaison assurée sans correspondance par un service organisé par la Région

15. Le service déclaré par la société Eurolines serait exécuté entre Angers et Le Mans, dont la liaison est assurée sans correspondance par la ligne TER Nantes – Angers – Le Mans organisée par la Région dans le cadre d’une convention conclue avec SNCF Mobilités pour la période allant du 1^{er} juillet 2008 au 31 décembre 2016. Les points d’arrêts de la liaison déclarée sont situés à moins de cinq kilomètres en ligne droite des gares ferroviaires d’Angers et du Mans. 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 de la ligne de service public organisée par la Région

16. Du point de vue de la demande, l’arbitrage entre modes alternatifs de transport sur une même liaison s’effectue au regard d’un ensemble de critères qu’il convient d’analyser de façon combinée. En particulier, des différences d’horaires de départ n’ont pas la même implication sur le choix modal effectué par un usager selon les temps de parcours proposés ou encore selon qu’il s’agisse d’un déplacement occasionnel ou pendulaire (notamment domicile-travail), c’est-à-dire selon le profil de la demande.
17. Au cas d’espèce, les horaires déclarés par la société Eurolines ne s’avèrent pas significativement éloignés, quel que soit le sens du parcours envisagé, de ceux du service TER. Tous les horaires déclarés par celle-ci sont situés au plus à 35 minutes du plus proche horaire proposé par le service conventionné.

18. Les horaires proposés pour les services déclarés apparaissent en revanche peu adaptés à la demande d'une clientèle fréquente et, en particulier, pendulaire. D'une part, le service déclaré, comportant un départ du Mans à 10h30 et un départ d'Angers à 16h30 du lundi au dimanche, ne semble pas répondre aux besoins des usagers pendulaires dès lors qu'il ne correspond pas aux horaires habituellement empruntés pour effectuer des trajets domicile-travail. De plus, l'aller-retour n'est possible, dans la journée, que dans le sens Le Mans – Angers – Le Mans. En outre, la fréquence du service déclaré, soit un départ par jour, n'est pas suffisante pour constituer une véritable alternative pour une catégorie de voyageurs qui valorise une flexibilité horaire importante à certains moments précis de la journée, en particulier le matin et le soir et/ou qui est contrainte par des horaires précis. On peut enfin ajouter le fait que la liaison par autocar s'inscrit pour l'instant dans le cadre de l'exploitation d'une ligne de longue distance entre Paris et Nantes, ce qui peut créer une incertitude sur la ponctualité du service, caractéristique fortement valorisée par la clientèle pendulaire. Or, il ressort des données communiquées par la Région à l'appui de sa saisine, que la liaison entre Angers et Le Mans est majoritairement empruntée par des voyageurs fréquents, les voyageurs occasionnels représentant [10 - 40] % du trafic.
19. Par ailleurs, le temps de parcours du service déclaré (1h45) est nettement supérieur à celui du service conventionné (entre 42 minutes et 1h25, pour une moyenne de 57 minutes, comme indiqué au point 7). Du point de vue du seul critère de temps de parcours, le service déclaré par la société Eurolines apparaît donc peu substituable pour les usagers ayant une forte valeur du temps ou bénéficiant de tarifs TER attractifs, notamment les voyageurs fréquents. En revanche, il pourrait apparaître relativement substituable au service conventionné existant entre Angers et Le Mans pour les usagers ayant une faible valeur du temps ou ne bénéficiant pas de tarifs TER attractifs, notamment les voyageurs occasionnels.
20. Au vu de ces éléments, à moins d'une forte différence de prix, très peu de voyageurs actuels du TER, même occasionnels, devraient se reporter sur le service librement organisé. En retenant une valeur du temps de transport moyenne d'environ 20 euros par heure pour les voyageurs occasionnels de la ligne TER¹ (contre 40 euros en moyenne pour les voyageurs fréquents), et, toutes choses égales par ailleurs, un voyageur actuel du TER accepterait de changer de mode de transport si la différence entre le prix du trajet TER et le prix du trajet par autocar était au moins égale à 15 euros, au vu de l'écart de temps de parcours de l'ordre de 45 minutes. Or, la recette par voyageur occasionnel était de [10 - 15] euros en 2014 et le tarif plein pour ce trajet en 2016 est de [15 - 20] euros. Par conséquent, le tarif proposé par la société Eurolines devrait être quasiment nul pour inciter un voyageur actuel moyen du TER, dont la valeur du temps serait égale à 20 euros, à changer de mode de transport.
21. Au total, au vu des caractéristiques respectives des services en termes de temps de parcours et d'horaires et de la demande de transport, les services déclarés par la société Eurolines ne peuvent être regardés comme substituables au service conventionné, que ce soit pour les voyageurs fréquents ou les voyageurs occasionnels.
22. Dès lors, l'atteinte à l'équilibre économique la ligne TER Nantes – Angers – Le Mans par les services déclarés par la société Eurolines peut être considérée comme négligeable, aucun voyageur actuel de la ligne TER n'ayant intérêt à se reporter sur le service librement organisé.
23. Il résulte de l'ensemble des éléments précédents que l'atteinte à l'équilibre économique de la ligne de service public de transport concernée ne peut être regardée comme substantielle.

¹ Cf. *Valeur du temps*, Commissariat général à la stratégie et à la prospective, Avril 2013

CONCLUSION

L'Autorité émet un avis défavorable sur le projet de limitation de la Région Pays de la Loire du service déclaré par la société Eurolines.

Le présent avis sera notifié à la Région Pays de la Loire et publié sur le site internet de l'Autorité.

L'Autorité a adopté le présent avis le 5 avril 2016.

Présents : Monsieur Pierre Cardo, président ; Madame Anne Yvrande-Billon, vice-présidente ; Mesdames Anne Bolliet et Marie Picard ainsi que Monsieur Michel Savy, membres du collège.

Le Président

Pierre Cardo