

**Avi s n° 2016-070 du 18 mai 2016**  
**relatif au projet de décision de la Région Aquitaine – Limousin – Poitou-Charentes**  
**d'interdiction du service déclaré par la société Starshipper sur la liaison entre Brive-la-**  
**Gaillarde et Périgueux**

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 n° D2016-010 présentée par la société Starshipper, publiée le 28 janvier 2016 ;

Vu la saisine présentée par la Région Aquitaine – Limousin – Poitou-Charentes, enregistrée le 25 mars 2016 ;

Après en avoir délibéré le 18 mai 2016 ;

## **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 Brive-la-Gaillarde et Périgueux (D2016-010). Les points d'arrêt déclarés sont situés aux arrêts de bus « centre commercial Ouest » à Brive-la-Gaillarde et « Cré@vallée Nord » à Périgueux. Le service déclaré comporte quatre départs quotidiens du lundi au samedi à 12h55, 13h40, 18h40 et 19h40 et deux départs quotidiens le dimanche à 14h55 et à 20h40 de Brive-la-Gaillarde, ainsi que quatre départs quotidiens du lundi au samedi à 8h35, 9h20, 14h20 et 15h20 et deux départs quotidiens le dimanche à 10h35 et 16h20 de Périgueux. Quarante-huit places sont susceptibles d'être commercialisées par trajet, soit 129 792 places par an pour vingt-six départs hebdomadaires par sens et pour un temps de parcours estimé à 55 minutes.
2. La Région Aquitaine – Limousin – Poitou-Charentes (ci-après la Région) a saisi l'Autorité d'un projet de décision d'interdiction des services déclarés par la société Starshipper. Selon la Région, l'exploitation de la liaison déclarée porterait une atteinte substantielle à l'équilibre économique de la ligne TER Brive-la-Gaillarde – Périgueux qu'elle organise au titre du service public régional de transport de voyageurs TER Aquitaine.

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 Starshipper s'inscrirait dans le cadre de l'exploitation d'une ligne de longue distance Lyon – Clermont Ferrand – Brive-la-Gaillarde – Périgueux – Bordeaux. 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 déclarée entre Brive-la-Gaillarde et Périgueux, même s'il convient de rappeler, sur ce point, que la société Starshipper 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. L'arrêt du service librement organisé par la société Starshipper à Brive-la-Gaillarde est situé à 3,7 km en ligne droite de la gare ferroviaire de Brive-la-Gaillarde, qui est accessible en 12 minutes par les transports collectifs urbains. L'arrêt déclaré à Périgueux est, quant à lui, situé à 4,98 km en ligne droite de la gare ferroviaire de Périgueux, qui est accessible en 20 minutes environ par les transports collectifs urbains. Les gares ferroviaires de Brive-la-Gaillarde et Périgueux permettent aux usagers de relier Brive-la-Gaillarde à Périgueux en train sans correspondance.
6. Sur la liaison Brive-la-Gaillarde – Périgueux, le service conventionné propose, dans le sens Brive-la-Gaillarde vers Périgueux, six départs par jour du lundi au vendredi, trois départs le samedi et quatre le dimanche. Dans le sens Périgueux vers Brive-la-Gaillarde, ce même service propose six départs par jour du lundi au vendredi, cinq le samedi et trois le dimanche. Au total, 37 départs hebdomadaires sont donc offerts dans le sens Brive-la-Gaillarde vers Périgueux et 38 dans le sens Périgueux vers Brive-la-Gaillarde, pour une offre annuelle estimée par l'Autorité à environ 400 000 sièges sur la liaison sur la base d'une capacité des rames TER de 101 places assises. Le temps de parcours varie entre 53 minutes et 1h08 pour une moyenne pondérée de 57 minutes, avec jusqu'à huit arrêts intermédiaires.
7. En 2014, [1 - 2] million de voyageurs-km étaient recensés sur l'origine-destination Brive-la-Gaillarde – Périgueux, pour un trafic total de [5 - 10] millions de voyageurs-km sur la ligne TER, toutes origines-destinations confondues. Sur cette même année, la contribution de la Région est venue couvrir un déficit de [0 - 5] millions d'euros sur le périmètre de la ligne (hors compensations tarifaires pour un montant de [200 000 - 300 000] euros), après prise en compte des recettes perçues auprès des usagers à hauteur de [500 000 - 1 000 000] euros. Le taux de couverture des coûts par les recettes commerciales s'élève ainsi à [10 - 20] % sur le périmètre de la ligne TER considérée.
8. En outre, les usagers souhaitant se déplacer entre Brive-la-Gaillarde et Périgueux ont la possibilité d'emprunter des trains d'équilibre du territoire. Dans le sens Brive-la-Gaillarde – Périgueux, un train circule le vendredi et le dimanche (départ à 18h13) et, dans le sens Périgueux - Brive-la-Gaillarde, un train circule le vendredi (départ à 9h) et un autre le samedi (départ à 10h05), pour un temps de parcours compris entre 58 minutes et 1h02.
9. L'Autorité n'a pas été saisie par l'Etat, autorité organisatrice des trains d'équilibre du territoire, en vue d'une limitation ou d'une interdiction du service déclaré par la société Starshipper sur la liaison Brive-la-Gaillarde - Périgueux.

### 3. ANALYSE

10. 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* ».
11. La Région a choisi de faire porter l'analyse sur la ligne Brive-la-Gaillarde – Périgueux, maille la plus fine d'appréciation de l'existence d'une atteinte substantielle à l'équilibre économique, conformément aux dispositions rappelées ci-dessus.

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

12. Le service déclaré par la société Starshipper serait exécuté entre Brive-la-Gaillarde et Périgueux, dont la liaison est assurée sans correspondance par la ligne TER Brive-la-Gaillarde – Périgueux, organisée par la Région dans le cadre d'une convention conclue avec SNCF Mobilités pour la période allant du 1<sup>er</sup> janvier 2009 au 31 décembre 2018. Les points d'arrêt de la liaison déclarée sont situés à moins de cinq kilomètres des gares ferroviaires de Brive-la-Gaillarde et de Périgueux. 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

##### 3.2.1. Sur l'examen préalable de la substituabilité du service déclaré

13. 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.
14. Dans le cas d'espèce, les arrêts desservis par la société Starshipper sont situés en périphérie de Brive-la-Gaillarde (centre commercial au niveau de la sortie n° 51 de l'autoroute A20) et de Périgueux (zone d'activité située au niveau de la sortie n° 15 de l'autoroute A89). La desserte par les transports collectifs urbains du point d'arrêt à Périgueux n'est pas coordonnée du point de vue des horaires avec le service librement organisé (par exemple, au départ de Brive-la-Gaillarde à 18h40 et 19h40 du lundi au vendredi, l'arrêt à Périgueux n'est plus desservi par les transports collectifs urbains à l'heure d'arrivée du service déclaré). Dès lors, le service déclaré par la société Starshipper n'apparaît réellement substituable au service conventionné que pour les seuls voyageurs dont le lieu d'origine et le lieu de destination sont situés à proximité des arrêts desservis par la société Starshipper.
15. S'agissant des temps de parcours, le temps de parcours du service déclaré (55 minutes, dans chaque sens) est très proche de celui du service conventionné (entre 53 minutes et 1h08 pour une moyenne pondérée de 57 minutes, comme indiqué au point 6). Du point de vue du seul critère du

temps de parcours, le service déclaré par la société Starshipper apparaît donc substituable au service conventionné existant entre Brive-la-Gaillarde et Périgueux.

16. S'agissant des horaires de service, dans la mesure où l'offre du service conventionné se concentre aux heures de pointe en début et fin de journée, ainsi qu'au milieu de la journée, les horaires déclarés par la société Starshipper recouvrent assez largement ceux du service conventionné dans le sens Brive-la-Gaillarde vers Périgueux, mais seulement partiellement dans l'autre sens. Ainsi, au départ de Brive-la-Gaillarde, les horaires déclarés se situent à moins d'une heure d'un horaire proposé par le service conventionné, à l'exception du service envisagé du lundi au jeudi et le samedi à 19h40 ainsi que le vendredi à 18h40. Dans le sens Périgueux – Brive-la-Gaillarde, il existe une offre du service conventionné à moins d'une heure d'un horaire proposé par le service déclaré à l'exception du service envisagé du lundi au vendredi à 14h20 et 15h20 ainsi que le vendredi et samedi à 9h20. Ainsi, l'après-midi du lundi au vendredi dans le sens Périgueux – Brive-la-Gaillarde, le service déclaré par Starshipper au départ de Périgueux à 14h50 et 15h20 apporte un complément d'offre, puisque le service conventionné ne propose aucune offre entre 13h06 et 18h11 du lundi au jeudi et entre 13h06 et 16h39 le vendredi. Du seul point de vue des horaires de service proposés, le service déclaré peut donc être considéré comme une alternative au service conventionné existant au départ de Brive-la-Gaillarde, mais dans une moindre mesure au départ de Périgueux.
17. L'offre du service déclaré n'apparaît pas, en revanche, en mesure de répondre à la demande d'une clientèle fréquente et en particulier pendulaire. D'une part, du lundi au samedi, l'aller-retour dans le sens Brive-la-Gaillarde – Périgueux – Brive-la-Gaillarde ne serait possible, dans la journée, que pour un départ à partir du milieu de journée, ce qui ne correspond pas, notamment, aux horaires habituels des trajets domicile-travail. D'autre part, dans le sens Périgueux – Brive-la-Gaillarde – Périgueux, les horaires déclarés du lundi au vendredi ne présentent pas de possibilité de retour entre 13h40 et 18h40, ce qui apparaît handicapant pour une catégorie de voyageurs qui valorise une flexibilité horaire importante, en particulier le matin et le soir et/ou qui est contrainte par des horaires précis. On peut enfin ajouter que la liaison par autocar s'inscrit pour l'instant dans le cadre de l'exploitation d'une ligne de longue distance entre Lyon et Bordeaux, ce qui peut créer une incertitude sur la ponctualité du service, caractéristique fortement valorisée par la clientèle fréquente. Or, il ressort des données communiquées par la Région à l'appui de sa saisine que [0 - 50] % des voyageurs TER empruntant la liaison entre Brive-la-Gaillarde et Périgueux sont des voyageurs fréquents.
18. En conclusion, au vu des caractéristiques respectives des services et de la demande de transport, le service déclaré par la société Starshipper peut seulement être regardé comme faiblement substituable au service conventionné pour les voyageurs occasionnels. En revanche, il ne peut raisonnablement être considéré comme substituable pour les voyageurs fréquents.

### 3.2.2. Sur l'évaluation de l'impact économique du service déclaré

19. Faute de recul sur le report qui peut être constaté du rail vers la route, à ce stade du développement du marché du transport routier de voyageurs, les seules estimations susceptibles d'être avancées se fondent sur les retours d'expérience observés dans des situations similaires. L'étude d'impact annexée au projet de loi pour la croissance et l'activité considère, à ce titre, que 25 % des clients des services de transport par autocar devraient être des passagers qui n'auraient pas voyagé en l'absence de ce mode de transport.
20. Dès lors, on peut estimer, en raisonnant sur une fourchette élargie par prudence et dans l'attente de données actualisées sur les caractéristiques et l'évolution effectives de la demande de transport par autocar, que les places offertes par le service librement organisé seraient remplies à hauteur de 60 à 90 % par des usagers qui utilisaient préalablement le service conventionné et que les 10 à 40 % restants seraient donc de nouveaux voyageurs, qui n'auraient pas voyagé sans la création du nouveau service.

21. Compte tenu de l'analyse de la substituabilité des services présentée dans la partie 3.2.1., une estimation du risque d'atteinte à l'équilibre économique de la ligne TER consiste à évaluer la perte de recettes induite par le report vers le service librement organisé par la société Starshipper des seuls utilisateurs occasionnels des trains du service conventionné sur la liaison Brive-la-Gaillarde - Périgueux circulant à des horaires regardés comme proches de ceux des services librement organisés. En effet, tout en conservant une certaine préférence horaire (par exemple, en début, milieu ou fin de journée), cette catégorie de voyageurs est moins attachée à des horaires précis et, pour cette raison, est la seule susceptible d'être intéressée par le service déclaré. En raisonnant donc sur une plage horaire élargie pour évaluer le risque de ce report, on considère que seuls les services TER situés dans un intervalle de plus ou moins deux heures autour des horaires déclarés pour chaque service sont susceptibles d'être affectés. En l'absence de données plus précises, il est fait l'hypothèse que le nombre de voyageurs occasionnels est identique dans les différents trains de la journée. Dans le cas d'espèce, il est ainsi estimé que deux voyageurs par train sont des voyageurs occasionnels et que seuls ces derniers se reportent vers le nouveau service. Ainsi, le transfert potentiel de voyageurs du service conventionné est estimé à environ [5 000 - 10 000]. Partant d'une recette moyenne par voyageur TER occasionnel de [5 - 10] euros, ce report se traduirait par une perte potentielle de recettes d'environ [20 000 - 50 000] euros par an.
22. Dans une approche plus conservatrice, une seconde estimation, nécessairement maximaliste, du risque d'atteinte à l'équilibre économique de la ligne TER consisterait à évaluer la perte de recettes induite par le report vers le transport librement organisé par la société Starshipper de tous les utilisateurs occasionnels du service conventionné sur la liaison Brive-la-Gaillarde - Périgueux dans la limite de 60 % à 90 % de l'offre annuelle du service librement organisé. Il est à noter que ces plafonds ne sont atteints à aucun horaire. Une telle estimation revient à supposer que les voyageurs occasionnels du service conventionné n'ont aucune préférence horaire dans la journée et donc qu'ils sont tous susceptibles de se reporter vers le service librement organisé, quel que soit l'horaire du service conventionné qu'ils auraient choisi en l'absence de cette offre alternative. Les données disponibles font état d'un nombre de voyageurs occasionnels réalisant la liaison Brive-la-Gaillarde - Périgueux sur la ligne TER de [0 - 10 000] en 2014. Partant d'une recette moyenne par voyageur TER occasionnel de [5 - 10] euros, ce report se traduirait par une perte potentielle de recettes qui ne saurait excéder [50 000 - 100 000] euros par an.
23. Au demeurant, ces estimations hautes apparaissent particulièrement prudentes, eu égard à la faible substituabilité des services, même pour la seule catégorie des voyageurs occasionnels.
24. L'ordre de grandeur du manque à gagner potentiel est ainsi estimé à environ 7,5 % des recettes sur la ligne TER et 1,4 % de la contribution publique sur ce même périmètre, hors compensations tarifaires par ailleurs à la charge de la Région. En tout état de cause, et à supposer que l'on retienne l'approche maximaliste décrite au point 22, l'ordre de grandeur du manque à gagner potentiel ne saurait dépasser 2,3 % de la contribution publique ou encore 2,1 % de l'ensemble des concours publics versés, sur le même périmètre de la ligne TER. En comparaison des coûts exposés pour assurer la desserte de la ligne conventionnée, ces montants apparaissent ainsi, en toute hypothèse, limités. Par conséquent, la structure de couverture des coûts, caractérisée par le poids prépondérant des concours publics versés par la Région, ne serait pas significativement modifiée par l'exploitation du service de transport par autocar déclaré.
25. 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.

## CONCLUSION

L'Autorité émet un avis défavorable sur le projet d'interdiction de la Région Aquitaine – Limousin – Poitou-Charentes du service déclaré par la société Starshipper.

Le présent avis sera notifié à la Région Aquitaine – Limousin – Poitou-Charentes et publié sur le site internet de l'Autorité.

*L'Autorité a adopté le présent avis le 18 mai 2016.*

***Présents : Monsieur Pierre Cardo, président ; Madame Anne Yvrande-Billon, vice-présidente ; Madame Marie Picard ainsi que Messieurs Jean-François Bénard et Michel Savy, membres du collège.***

Le Président

Pierre Cardo