



Version publique du document
expurgée des éléments couverts par des secrets protégés par la loi : [***] ou [fourchette]

Avis n° 2017-024 du 8 mars 2017

relatif au projet de décision de la Région Nouvelle-Aquitaine de limitation du service déclaré par la société Starshipper sur la liaison entre Mont-de-Marsan et Pau (Gare SNCF)

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 la déclaration du service routier librement organisé D2016-128 présentée par la société Starshipper, publiée le 22 octobre 2016 ;

Vu la saisine relative à la déclaration D2016-128 présentée par la Région Nouvelle-Aquitaine, enregistrée le 20 décembre 2016 ;

Vu la décision n° 2017-013 du 2 février 2017 relative à la prolongation du délai d'instruction sur un projet de décision d'interdiction ou de limitation de service régulier interurbain de transport par autocar ;

Vu l'avis n° 2017-023 du 8 mars 2017 relatif au projet de décision de la Région Nouvelle-Aquitaine de limitation du service déclaré par la société Starshipper sur la liaison entre Mont-de-Marsan et Pau Université (déclaration n° D2016-127) ;

Vu les autres pièces du dossier ;

Après en avoir délibéré le 8 mars 2017 ;

ÉMET L'AVIS SUIVANT

1. PROCÉDURE

1. La déclaration D2016-128 susvisée de la société Starshipper porte sur un service régulier interurbain de transport par autocar entre Mont-de-Marsan et Pau. Les points d'arrêt déclarés sont situés au niveau des gares SNCF de Mont-de-Marsan et de Pau. La société Starshipper n'a pas déclaré des horaires précis mais des plages horaires d'une heure dans lesquelles s'effectueraient les départs. Le service déclaré comporte cinq départs quotidiens de Mont-de-

Marsan entre 9h et 10h, entre 11h et 12h, entre 17h et 18h, entre 18h et 19h et entre 19h et 20h ainsi que cinq départs quotidiens de Pau Gare SNCF entre 6h et 7h, 9h et 10h, entre 11h et 12h, entre 16h et 17h et entre 17h et 18h. 48 places seraient susceptibles d'être commercialisées par trajet, soit 174 720 places par an pour 35 départs hebdomadaires par sens et pour un temps de parcours de 1 heure et 45 minutes.

2. La Région Nouvelle-Aquitaine (ci-après la Région) a saisi l'Autorité d'un projet de décision de limitation du service déclaré par la société Starshipper (D2016-128). Selon la Région, l'exploitation de la liaison déclarée porterait une atteinte substantielle à l'équilibre économique de la ligne routière conventionnée Mont-de-Marsan – Pau qu'elle organise au titre du service public régional de transport de voyageurs Aquitaine. La Région souhaite limiter le service déclaré en autorisant 23 départs hebdomadaires depuis Mont-de-Marsan et 21 départs hebdomadaires depuis Pau. Depuis Mont-de-Marsan seraient autorisés quatre départs quotidiens du lundi au jeudi entre 9h et 10h, entre 17h et 18h, entre 18h et 19h et entre 19h et 20h, un départ le vendredi entre 9h et 10h, et trois départs quotidiens le samedi entre 11h et 12h, entre 18h et 19h et entre 19h et 20h et le dimanche entre 9h et 10h, entre 11h et 12h, et entre 17h et 18h. Depuis Pau Gare SNCF seraient autorisés trois départs quotidiens du lundi au vendredi entre 6h et 7h, entre 9h et 10h et entre 16h et 17h, deux départs le samedi entre 6h et 7h et entre 9h et 10h et quatre départs le dimanche entre 6h et 7h, entre 9h et 10h, entre 11h et 12h et entre 16h et 17h.
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 et qu'elle peut décider de prolonger d'un mois ce délai par décision motivée.

2. CONTEXTE

4. Le service déclaré par la société Starshipper sous le numéro D2016-128 s'inscrirait dans le cadre de l'exploitation d'une ligne de longue distance Bordeaux St Jean – Bordeaux Pessac – Mont-de-Marsan – Pau Université – Pau Gare SNCF. 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 Mont-de-Marsan et Pau, même s'il convient de rappeler, sur ce point, que la société Starshipper peut librement décider de modifier le service proposé 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 déclaré par la société Starshipper à Mont-de-Marsan est situé à proximité immédiate de l'arrêt du service conventionné. A Pau, il est situé à proximité immédiate de l'arrêt « Gare SNCF » du service conventionné, à 750 mètres de l'arrêt « Despourrins » et à 2,2 km de l'arrêt « Université ». La distance routière entre les deux arrêts du service déclaré est de 94 kilomètres environ.
6. La ligne routière conventionnée Mont-de-Marsan – Pau permet aux usagers de relier Mont-de-Marsan à Pau (arrêt « Gare SNCF », arrêt « Despourrins » et arrêt « Université ») sans correspondance. Pour chacun de ces trois arrêts, sur la liaison Mont-de-Marsan – Pau, le service conventionné propose, entre juillet et décembre 2016, dans le sens Mont-de-Marsan vers Pau, 2 départs par jour du lundi au jeudi avec 1 départ supplémentaire le lundi en période scolaire, 4 départs le vendredi, 2 départs le samedi et 1 départ le dimanche. Dans le sens Pau vers Mont-de-Marsan, ce même service propose 2 départs par jour du lundi au samedi avec 1 départ supplémentaire le vendredi en période scolaire, et 1 départ le dimanche. Au total, 16 départs hebdomadaires sont offerts dans le sens Mont-de-Marsan vers Pau en période scolaire, 15 pendant les vacances scolaires et 15 dans le sens Pau vers Mont-de-Marsan en période scolaire, 14 pendant les vacances scolaires. L'offre du service conventionné sur la liaison est d'environ 80 580 sièges par an, soit une capacité plus de deux fois inférieure à celle du service librement

organisé par la société Starshipper. Le temps de parcours entre Mont-de-Marsan et Pau Gare SNCF varie entre 1h44 et 2h02, pour une moyenne pondérée de 1h56, avec 12 à 19 arrêts intermédiaires (dont les arrêts Pau Despouirins et Pau Université), tandis que le temps de parcours entre Mont-de-Marsan et Pau Université varie entre 1h30 et 1h48, pour une moyenne pondérée de 1h42, avec 10 à 17 arrêts intermédiaires.

7. En 2015, dernier exercice disponible, [2 000 - 4 000] voyageurs étaient recensés sur l'origine-destination Mont-de-Marsan - Pau Gare SNCF, [0 - 1 000] sur l'origine-destination Mont-de-Marsan - Pau Despouirins et [0 - 1 000] sur l'origine-destination Mont-de-Marsan - Pau Université pour un trafic total de [10 000 - 20 000] voyages sur la ligne routière considérée, toutes origines-destinations confondues. Sur cette même année, la contribution de la Région est venue couvrir un déficit de [200 000 - 300 000] euros sur le périmètre de la ligne (hors compensations tarifaires pour un montant de [10 000 - 15 000] euros), après prise en compte des recettes perçues auprès des usagers à hauteur de [50 000 - 100 000] euros. Le taux de couverture des coûts par les recettes commerciales est de [20 - 30] % sur le périmètre de la ligne routière considérée. L'année 2015 ayant été couverte successivement par deux délégations de service public différentes, ces chiffres sont la somme des éléments relatifs à ces deux contrats pour cette même année, le premier couvrant la période du 1^{er} janvier au 31 août, le second celle du 1^{er} septembre au 31 décembre.
8. Par ailleurs, un service librement organisé entre Mont-de-Marsan et Pau, avenue de l'université, a fait l'objet de la déclaration (D2016-127) par la société Starshipper, publiée sur le site internet de l'Autorité le 22 octobre 2016. A la suite de la saisine afférente à cette déclaration par la Région Nouvelle-Aquitaine le 20 décembre 2016, l'Autorité a émis un avis favorable sous réserve, le 8 mars 2017 (n° 2017-023), sur le projet de limitation du service déclaré par la société Starshipper au motif que ce dernier était susceptible de porter une atteinte substantielle à l'équilibre économique de la ligne routière conventionnée Mont-de-Marsan - Pau.
9. L'offre du service librement organisé entre Mont-de-Marsan et Pau, avenue de l'université, mentionné au point précédent, tel que devant être limité par la Région à la suite de l'avis rendu par l'Autorité le 8 mars 2017, consiste en 29 départs hebdomadaires depuis Mont-de-Marsan (cinq départs quotidiens du lundi au jeudi entre 9h et 10h, entre 11h et 12h entre 17h et 18h, entre 18h et 19h et entre 19h et 20h, deux départs le vendredi entre 9h et 10h et entre 11h et 12h, quatre départs le samedi entre 9h et 10h, entre 11h et 12h, entre 18h et 19h et entre 19h et 20h et trois départs le dimanche entre 9h et 10h, entre 11h et 12h, et entre 17h et 18h) et 27 départs hebdomadaires depuis Pau (quatre départs quotidiens du lundi au vendredi entre 6h et 7h, entre 9h et 10h, entre 11h et 12h et entre 16h et 17h, trois départs le samedi entre 6h et 7h, entre 9h et 10h et entre 11h et 12h et quatre départs le dimanche entre 6h et 7h, entre 9h et 10h, entre 11h et 12h et entre 16h et 17h). Quarante-huit places sont susceptibles d'être commercialisées par trajet, soit une offre annuelle de 139 800 places, pour un temps de parcours de 1h20.

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 de l'impact du service déclaré entre Mont-de-Marsan et Pau sur la ligne routière Mont-de-Marsan – Pau, conventionnée par la Région, conformément aux dispositions rappelées au point précédent.

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 Mont-de-Marsan et Pau, dont la liaison est assurée sans correspondance par la ligne routière conventionnée Mont-de-Marsan – Pau organisée par la Région dans le cadre d'une convention de délégation de service public conclue avec CITRAM Pyrénées, filiale du groupe Transdev, entrée en vigueur le 1^{er} septembre 2015 pour une durée de 6 ans. Les points d'arrêt de la liaison déclarée sont situés à moins de cinq kilomètres de l'arrêt routier du service conventionné à Mont-de-Marsan et de ses trois arrêts à Pau (Gare SNCF, Despouirins et Université). 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

13. Dès lors que la saisine effectuée par la Région en vue de la limitation du service déclaré par la société Starshipper entre Mont-de-Marsan et Pau, avenue de l'université (D2016-127) porte sur le même périmètre d'analyse que le présent avis, soit la ligne routière Mont-de-Marsan – Pau, et que le service librement organisé sont, conformément à l'analyse de l'Autorité dans son avis susvisé en date du 8 mars 2017, substituables au service proposé par la Région, l'appréciation de l'atteinte à l'équilibre économique portée au service conventionné par le service déclaré par la société Starshipper entre Mont-de-Marsan et Pau, Gare SNCF, doit nécessairement prendre en compte l'incidence cumulée de ces deux services sur le périmètre d'analyse retenu par la Région.

3.2.1. Sur l'examen préalable de la substituabilité des services déclarés aux services conventionnés

14. 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'agit d'un déplacement occasionnel ou pendulaire (notamment domicile-travail), c'est-à-dire selon le profil de la demande.
15. Dans le cas d'espèce, le temps de parcours du service déclaré (1h45) est équivalent ou inférieur à celui du service conventionné (entre 1h42 et 1h56, en moyenne pondérée et en fonction de l'arrêt du service conventionné considéré). 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.
16. S'agissant de la fréquence du service, il ressort de la description du service présenté au point 1 que le service librement organisé déclaré par la société Starshipper présente un nombre de fréquences plus de deux fois supérieur à celui du service conventionné, tel que décrit au point 6, avec un cadencement régulier ainsi qu'une large amplitude couverte sur l'ensemble de la journée. Du point de vue du seul critère de la fréquence journalière, le service déclaré par la société Starshipper est plus performant et apparaît donc substituable au service conventionné existant entre Mont-de-Marsan et Pau.

17. L'ensemble des trajets du service conventionné se situent à moins d'une heure d'une plage horaire proposée par le service librement organisé à l'exception du départ quotidien de 6h30 du lundi au vendredi et du départ le lundi à 6h en période scolaire depuis Mont-de-Marsan qui se trouvent à respectivement 2h30 et 3h00 du service librement organisé dont la plage horaire déclarée est la plus proche (entre 9h et 10h). Ainsi, il n'y a aucune circulation du service conventionné située entre 1h et 2h des plages horaires déclarées par la société Starshipper. A cet égard, la Région considère dans sa saisine que seules les circulations situées à moins d'une heure d'une plage horaire proposée par le service librement organisé sont substituables au service conventionné. Au demeurant, une part importante des plages horaires déclarées par la société Starshipper sont éloignées des horaires du service régional.
18. En conclusion, au vu des caractéristiques respectives des services et de la demande de transport, l'offre envisagée par la société Starshipper entre Mont-de-Marsan et Pau présente, selon les horaires considérés, un caractère complémentaire ou substituable service conventionné.

3.2.2. Sur l'évaluation de l'atteinte à l'équilibre économique

a. Sur l'évaluation de l'incidence du seul service déclaré sous le numéro D2016-128 entre Mont-de-Marsan et Pau Gare SNCF

19. A titre liminaire, il convient de rappeler que le trafic sur les trois liaisons Mont-de-Marsan – Pau Université, Mont-de-Marsan – Pau Despouirins et Mont-de-Marsan – Pau Gare SNCF du service conventionné s'est élevé à [2 000 - 4 000] voyageurs en 2015, toutes catégories confondues, soit [0 - 5] % de la capacité annuelle du service librement organisé. Pour un horaire donné du service conventionné, le nombre moyen de voyageurs réalisant l'une de ces trois liaisons est compris entre [0] et [10].
20. Partant de ce constat, une première méthode d'estimation du risque d'atteinte à l'équilibre économique de la ligne routière régionale Mont de Marsan – Pau consiste à évaluer la perte de recettes induite par le report vers le service librement organisé de l'ensemble de la clientèle du service conventionné circulant à des horaires regardés comme proches de ceux du service librement organisé. Au cas d'espèce, et conformément à l'appréciation portée par la Région sur la substituabilité des services (cf. point 17), on considère à cet effet que les circulations du service conventionné situées dans un intervalle de plus ou moins une heure autour des plages horaires déclarées par la société Starshipper sont seules susceptibles d'être affectées, compte tenu également qu'il n'existe en tout état de cause aucune circulation du service conventionné entre une et deux heures autour des plages horaires déclarées.
21. Ainsi, sur la base des données de comptage communiquées par la Région pour chaque circulation, le transfert de voyageurs vers les services librement organisés est estimé à environ [2 000 - 4 000] voyageurs, c'est-à-dire [60 - 90] % du trafic du service conventionné sur les trois liaisons considérées entre Mont-de-Marsan et Pau. Partant d'une recette moyenne par voyageur de [5 - 10] euros hors taxes, telle qu'elle ressort des informations communiquées par la Région et sur la base de l'exercice 2015, la perte de recettes correspondante peut ainsi être évaluée à environ [20 000 - 30 000] euros par an.
22. Compte-tenu de la comparaison des caractéristiques des offres développée dans la partie 3.2.1, en particulier du point de vue de la fréquence et du temps de parcours, il ne peut être exclu que l'ensemble des voyageurs du service conventionné se reporte vers le service librement organisé. Dans un tel cas, selon une approche plus conservatrice, une seconde estimation, nécessairement maximaliste, du risque d'atteinte à l'équilibre économique de la ligne routière consisterait à évaluer la perte de recettes induite par le report vers le transport librement organisé par la société Starshipper de tous les utilisateurs du service conventionné sur les trois liaisons considérées entre Mont-de-Marsan et Pau. Le transfert potentiel représenterait [2 000 - 4 000] usagers du

service conventionné. Partant d'une recette moyenne par voyageur de [5 - 10] euros, ce report se traduirait par une perte potentielle de recettes d'environ [30 000 - 40 000] euros par an.

23. Au total, l'ordre de grandeur du manque à gagner potentiel est ainsi estimé à 32,1 % des recettes sur la ligne considérée soit environ 11,5 % des concours publics sur ce même périmètre. À supposer que l'on retienne l'approche maximaliste décrite au point précédent, l'ordre de grandeur du manque à gagner potentiel représente 36,4 % des recettes de la ligne et 13 % des concours publics versés sur le même périmètre.
24. Par conséquent, la structure de couverture des coûts, caractérisée par le poids prépondérant de la contribution publique versée par la Région, serait significativement modifiée par l'exploitation des services de transport par autocar déclarés.
25. Il résulte de l'ensemble des éléments précédents que le service déclaré par la société Starshipper porte une atteinte substantielle à l'équilibre économique de la ligne de service public de transport Mont-de-Marsan - Pau et qu'il doit, dès lors, être a minima limité.

b. Sur l'évaluation de l'incidence cumulée des services entre Mont-de-Marsan et Pau, avenue de l'université, déclaré sous le numéro D2016-127 et entre Mont-de-Marsan et Pau, Gare SNCF, déclaré sous le numéro D2016-128

26. Comme indiqué au point 13, il convient d'apprécier l'atteinte portée par le service déclaré par la société Starshipper entre Mont-de-Marsan et Pau, Gare SNCF, à l'équilibre de la ligne routière conventionnée Mont-de-Marsan - Pau en prenant en compte l'incidence cumulée de ce service et de celui relatif à la déclaration D2016-127 sur la liaison Mont-de-Marsan - Pau, avenue de l'université, tel que limité par l'avis n° 2017-023 du 8 mars 2017 susvisé.
27. Dans ce dernier avis, l'Autorité évalue l'ordre de grandeur du manque à gagner potentiel induit par les services déclarés par la société Starshipper entre Mont-de-Marsan et Pau, avenue de l'université, après limitation à [20 000 - 30 000] euros, soit 24,4 % des recettes sur la ligne routière considérée et 8,7 % des concours publics versés sur ce même périmètre. Ce niveau d'atteinte n'apparaît pas substantiel.
28. Les services déclarés par la société Starshipper entre Mont-de-Marsan et Pau, Gare SNCF, et entre Mont-de-Marsan et Pau, avenue de l'université, affichent des plages horaires identiques. La distance entre les deux arrêts à Pau est de 2,2 km et ils se situent tous deux à moins de 3 km des trois arrêts du service conventionné. Les deux services déclarés par la société Starshipper entre Mont-de-Marsan et Pau apparaissent donc parfaitement substituables. De plus, comme évoqué au point 19, la capacité du service déclaré est largement supérieure à la fréquentation du service conventionné si bien que l'ensemble des voyageurs des trajets du service conventionné considérés comme substituables à ceux des services déclarés sont susceptibles de se reporter sur ces derniers.
29. Dès lors, l'impact cumulé des services déclarés sur la ligne routière conventionnée Mont-de-Marsan - Pau sera identique à l'impact isolé du seul service déclaré entre Mont-de-Marsan et Pau, Gare SNCF, présenté au a) de la partie 3.2.2., c'est-à-dire à environ [20 000 - 30 000] euros par an soit 32,1 % des recettes ou 11,5 % des concours publics. À supposer que l'on retienne l'approche maximaliste présentée au point 22, la perte potentielle est estimée à [30 000 - 40 000] euros par an soit 36,4 % des recettes de la ligne et 13 % des concours publics.

30. Par conséquent, la structure de couverture des coûts, caractérisée par le poids prépondérant de la contribution publique versée par la Région, serait significativement modifiée par l'exploitation des services de transport par autocar déclarés.
31. Il résulte de l'ensemble des éléments précédents que le service déclaré par la société Starshipper porte une atteinte substantielle à l'équilibre économique de la ligne de service public de transport Mont-de-Marsan – Pau et qu'il doit, dès lors, être a minima limité, en tenant compte de l'incidence cumulée de ce service avec celle du service déclaré entre Mont-de-Marsan et Pau, Gare SNCF.

3.2.3. Sur la nécessaire limitation du service déclaré

32. Lorsqu'elle estime qu'il est nécessaire de limiter un service, l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières propose à l'autorité organisatrice de transport, conformément à l'article L. 3111-19 du code des transports, la mise en place à cet effet de règles objectives, transparentes et non discriminatoires. Dans cette hypothèse, l'Autorité se prononce sans être tenue par les termes de l'éventuel projet de limitation de service de l'autorité organisatrice. Elle s'attache à favoriser le développement d'une offre de service librement organisé complémentaire à celle du service conventionné organisé par la Région, dans la limite de l'atteinte portée à l'équilibre du service conventionné qui ne saurait être substantielle.
33. En particulier, l'offre de service complémentaire au service conventionné, entendue comme l'offre qui n'est pas, au regard du profil de la demande, substituable au service conventionné et dont l'atteinte portée à l'équilibre économique de ce dernier apparaît en conséquence négligeable, ne saurait faire l'objet d'une limitation.
34. Dans les circonstances de l'espèce, eu égard aux caractéristiques de la demande telle que précisée au paragraphe 3.2.1., les services correspondant aux plages horaires situées à plus d'une heure des horaires du service conventionné peuvent être regardés comme complémentaires à ce dernier.
35. En l'espèce, la Région a fait état d'un projet de limitation des services proposés par la société Starshipper aux jours et horaires suivants. Au départ de Mont-de-Marsan, seraient autorisés quatre départs quotidiens du lundi au jeudi entre 9h et 10h, entre 17h et 18h, entre 18h et 19h et entre 19h et 20h, un départ le vendredi entre 9h et 10h, et trois départs quotidiens le samedi entre 11h et 12h, entre 18h et 19h et entre 19h et 20h et le dimanche entre 9h et 10h, entre 11h et 12h, et entre 17h et 18h. De Pau Gare SNCF seraient autorisés trois départs quotidiens du lundi au vendredi entre 6h et 7h, entre 9h et 10h et entre 16h et 17h, deux départs le samedi entre 6h et 7h et entre 9h et 10h et quatre départs le dimanche entre 6h et 7h, entre 9h et 10h, entre 11h et 12h et entre 16h et 17h. Ce projet revient à interdire toutes les circulations dans des plages situées à moins d'une heure d'un horaire du service conventionné à l'exception d'un départ de Mont-de-Marsan le samedi et d'un départ quotidien de Pau Gare SNCF tous les jours de la semaine sauf le samedi et d'un départ supplémentaire de la gare SNCF le vendredi en période scolaire.
36. Selon la méthode décrite au point 20, le transfert potentiel de voyageurs du service conventionné vers le service déclaré entre Mont-de-Marsan et Pau, Gare SNCF, conformément à la limitation proposée par la Région et considéré de manière individuelle, est estimé à moins de [1 000 - 2 000] voyageurs, c'est-à-dire environ [20 - 40] % du trafic du service conventionné sur les trois liaisons considérées entre Mont-de-Marsan et Pau.
37. Le transfert potentiel de voyageurs du service conventionné vers le service déclaré entre Mont-de-Marsan et Pau, Gare SNCF, conformément à la limitation proposée par la Région, et vers le service déclaré entre Mont-de-Marsan, avenue de l'université, conformément à la limitation retenue par l'Autorité dans son avis n°2017-023 du 8 mars 2017 susvisé, peut alors être estimé à [2 000 - 3 000] voyageurs, c'est-à-dire environ [60 - 80] % du trafic du service conventionné sur les trois liaisons considérées entre Mont-de-Marsan et Pau. La perte de recettes

correspondante doit ainsi être évaluée à près de [20 000 – 30 000] euros par an. L'ordre de grandeur du manque à gagner potentiel est ainsi de 24,4 % des recettes sur la ligne considérée soit environ 8,7 % des concours publics sur ce même périmètre.

38. Dans les circonstances de l'espèce, l'incidence cumulée du service déclaré entre Mont-de-Marsan et Pau, Gare SNCF, conformément à la limitation proposée par la Région, et du service déclaré entre Mont-de-Marsan, avenue de l'université, conformément à la limitation retenue par l'Autorité dans son avis n° 2017-023 du 8 mars 2017 susvisé sur l'équilibre économique de la ligne routière conventionnée Mont-de-Marsan – Pau ne peut être regardée comme substantielle.
39. Cependant, comme indiqué au point 33 de l'avis n° 2017-023 du 8 mars 2017 susvisé, l'ordre de grandeur du manque à gagner potentiel induit par le seul service déclaré entre Mont-de-Marsan et Pau, avenue de l'université, conformément à la limitation retenue par l'Autorité, est également estimé à 24,4 % des recettes sur la ligne considérée soit environ 8,7 % des concours publics sur ce même périmètre. Dans ces conditions, il apparaît que l'incidence marginale du service déclaré entre Mont-de-Marsan et Pau, Gare SNCF, conformément à la limitation proposée par la Région, sur l'équilibre économique du service conventionné est nulle. Dès lors, il revient à l'Autorité d'examiner si le projet de limitation proposé par la Région est proportionné, en recherchant le cas échéant l'existence de règles alternatives de limitation du service déclaré qui pourraient être moins restrictives.
40. L'Autorité estime ainsi qu'une règle de limitation objective, transparente et non discriminatoire qui serait proportionnée consiste à interdire la circulation des seuls services déclarés dont la plage horaire se situe à moins de 15 minutes des heures de départs du service conventionné. Une telle limitation revient à autoriser, en sus des services mentionnés au point 35, un départ quotidien de Mont-de-Marsan compris entre 11h et 12h du lundi au vendredi et entre 9h et 10h le samedi et un départ quotidien de Pau, Gare SNCF, entre 11h et 12h du lundi au samedi.
41. Dans cette hypothèse, le transfert potentiel de voyageurs du service conventionné conjointement vers le service déclaré entre Mont-de-Marsan et Pau, Gare SNCF, et vers le service déclaré entre Mont-de-Marsan, avenue de l'université, conformément à la limitation retenue par l'Autorité dans son avis n° 2017-023 du 8 mars 2017 susvisé, est également estimé à [2 000 – 3 000] voyageurs, c'est-à-dire environ [60 - 80] % du trafic du service conventionné sur les trois liaisons considérées entre Mont-de-Marsan et Pau. La perte de recettes correspondante peut ainsi également être évaluée à près de [20 000 – 30 000] euros par an. L'ordre de grandeur du manque à gagner potentiel est ainsi également estimé à 24,4 % des recettes sur la ligne considérée soit environ 8,7 % des concours publics sur ce même périmètre.
42. Dans ces conditions, la limitation proposée par la Région apparaît excessive par rapport à l'atteinte causée par le service déclaré à l'équilibre économique du service conventionné, puisqu'il est possible de limiter de manière moins restrictive le service déclaré entre Mont-de-Marsan et Pau, Gare SNCF, sans que l'incidence du service ainsi limité sur l'équilibre économique de la ligne routière conventionnée Mont-de-Marsan – Pau ne soit supérieure à l'incidence du service limité selon le projet de limitation proposé par la Région.
43. En comparaison des coûts exposés pour assurer la desserte de la ligne conventionnée, les montants indiqués au point 41 sont, en tout état de cause, limités. En outre, quand bien même le manque à gagner sur les recettes tirées de l'exploitation du service conventionné serait significatif, il ne saurait être ignoré que l'équilibre économique de ce service public repose en premier lieu sur les concours publics versés par la Région. Dès lors, l'atteinte à l'équilibre économique du service conventionné doit être principalement appréciée par rapport à l'engagement financier que l'autorité organisatrice de transport y consacre plutôt que par rapport à des recettes perçues auprès des usagers qui ne revêtent, en l'espèce, qu'un caractère accessoire dans le financement du service. Au regard des chiffres qui précèdent, le montant des concours publics versés par la Région ne serait pas significativement affecté par l'exploitation du service de transport par autocar déclaré.

44. Dans les circonstances de l'espèce, l'atteinte du service déclaré par la société Starshipper, tel que limité dans les conditions mentionnées au point 40, à l'équilibre économique de la ligne routière conventionnée Mont-de-Marsan – Pau ne peut être regardée comme substantielle.

CONCLUSION

45. L'Autorité émet un avis favorable sur le projet de limitation de la Région Nouvelle-Aquitaine du service déclaré par la société Starshipper entre Mont-de-Marsan et Pau Gare SNCF sous réserve que soient autorisés les services additionnels suivants :
- un départ quotidien de Mont-de-Marsan compris entre 11h et 12h du lundi au vendredi et entre 9h et 10h le samedi ;
 - un départ quotidien de Pau, Gare SNCF, entre 11h et 12h du lundi au samedi.

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

L'Autorité a adopté le présent avis le 8 mars 2017.

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

Le Président

Bernard Roman