

Avis n° 2017-058 du 14 juin 2017

relatif aux projets de décisions de la Région Centre-Val de Loire d'interdiction des services déclarés par la société Ouibus sur la liaison entre Chartres et La Défense

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 l'avis n° 2017-056 du 14 juin 2017 relatif aux projets de décision de la Région Centre-Val de Loire d'interdiction des services déclarés par la société Ouibus sur la liaison entre Chartres et Paris Bercy (déclarations n° D2017-032 et D2017-033) ;

Vu l'avis n° 2017-057 du 14 juin 2017 relatif aux projets de décision de la Région Centre-Val de Loire d'interdiction des services déclarés par la société Ouibus sur la liaison entre Chartres et Vélizy-Villacoublay (déclarations n° D2017-034 et D2017-036) ;

Vu les déclarations des services routiers librement organisés n° D2017-035 et D2017-037 présentées par la société Ouibus, publiées le 28 février 2017 ;

Vu les saisines relatives aux déclarations n° D2017-035 et D2017-037 présentées par la Région Centre-Val de Loire, enregistrées le 21 avril 2017 ;

Vu les autres pièces du dossier ;

Après en avoir délibéré le 14 juin 2017 ;

ÉMET L'AVIS SUIVANT

1. PROCÉDURE

1. Les déclarations n° D2017-035 et D2017-037 susvisées de la société Ouibus portent sur un service régulier interurbain de transport par autocar entre Chartres et La Défense. Les points d'arrêt déclarés sont situés 9 Place Pierre Sépard à Chartres et au Terminal Jules Vernes, sis 1 Rond-point de La Défense, à Courbevoie. Les services déclarés comportent deux départs quotidiens de Chartres à 8h25 et 13h15, ainsi que deux départs quotidiens de La Défense à 10h20 et 17h30. Cinquante-sept places sont susceptibles d'être commercialisées par trajet, soit une offre annuelle de 83 220 places, pour un temps de parcours estimé entre 1h35 et 1h50 selon le sens et l'horaire.

2. La Région Centre-Val de Loire (ci-après la Région) a saisi l'Autorité de deux projets de décision d'interdiction des services déclarés par la société Ouibus (D2017-035 et D2017-037). Selon la Région, l'exploitation des liaisons déclarées porterait une atteinte substantielle à l'équilibre économique de la ligne TER Paris-Chartres-Le Mans qu'elle organise au titre du service public régional de transport de voyageurs dans le cadre de la convention TER Centre-Val de Loire.
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

2.1 Sur les services librement organisés ayant fait l'objet des déclarations publiées sous les numéros D2017-035 et D2017-037

4. Le service déclaré par la société Ouibus sous le numéro D2017-035 s'inscrirait dans le cadre de l'exploitation d'une ligne plus longue Chartres – Vélizy-Villacoublay – La Défense - Aéroport de Paris-Charles-de-Gaulle. Par conséquent, la capacité offerte dans les cars affectés à l'exploitation de ce service pourrait être utilisée en partie pour des déplacements dépassant les seules liaisons déclarées entre Chartres et La Défense, même s'il convient de rappeler, sur ce point, que la société Ouibus peut librement décider de modifier les services proposés en amont et en aval de ces liaisons, toutes choses égales par ailleurs, sans être obligée de déposer de nouvelles déclarations auprès de l'Autorité.
5. Le service déclaré par la société Ouibus sous le numéro D2017-037 s'inscrirait quant à lui dans une ligne dont les extrémités sont celles de la liaison déclarée. Seul un point d'arrêt intermédiaire, à Vélizy-Villacoublay, est à noter.
6. Les arrêts des services librement organisés par la société Ouibus à Chartres et La Défense sont situés respectivement à proximité immédiate et à 8 kilomètres des gares ferroviaires de Chartres et de Paris Montparnasse. En transport collectif urbain, le temps de trajet entre les deux points d'arrêt à Paris est compris entre 29 et 35 minutes. La distance routière entre les deux points d'arrêt déclarés est de 93 kilomètres environ.
7. La ligne ferroviaire TER Paris – Chartres - Le Mans permet aux usagers de relier Chartres et Paris sans correspondance. Sur la liaison Chartres–Paris Montparnasse, le service conventionné propose toute l'année, depuis Chartres, 32 départs par jour du lundi au vendredi, 19 départs le samedi et 17 départs le dimanche. Depuis Paris Montparnasse, ce même service propose 32 départs par jour du lundi au vendredi, 16 départs le samedi et 18 départs le dimanche. Au total, 196 départs hebdomadaires sont donc offerts dans le sens de Chartres vers Paris Montparnasse et 195 dans le sens de de Paris Montparnasse vers Chartres. L'offre du service conventionné sur la liaison est ainsi estimée à plus de 14,7 millions de sièges par an, sur une base de 725 places assises en moyenne par trajet, soit une capacité 176 fois supérieure à celle des services librement organisés par la société Ouibus. Le temps de parcours varie entre 1h01 et 1h22 pour une moyenne pondérée de 1h11, avec 2 à 7 arrêts intermédiaires.
8. En 2016, [500 000 - 700 000] voyageurs ([60 - 70] millions de voyageurs kilomètres) étaient recensés sur l'origine-destination Chartres–Paris Montparnasse, pour un trafic total de [350 - 400] millions de voyageurs kilomètres sur la ligne TER considérée, toutes origines-destinations confondues. En 2015, dernier exercice disponible, la contribution de la Région est venue couvrir un déficit de [5 - 10] millions d'euros sur le périmètre de la ligne (hors compensations tarifaires pour un montant de [10 - 15] millions d'euros), après prise en compte des recettes perçues auprès des usagers à hauteur de près de [20 - 30] millions d'euros et du versement par le STIF

des compensations financières, à hauteur de [10 - 20] millions d'euros, pour les prestations trains correspondant aux dessertes effectuées par le TER Centre sur le territoire de l'Île-de-France.

2.2 Sur les services ayant fait l'objet de déclarations préalables sur le périmètre de la ligne TER Paris Chartres – Le Mans

9. Préalablement aux déclarations n° D2017-035 et D2017-037 et aux saisines subséquentes de la Région objets du présent avis, la société Ouibus a déclaré des services routiers librement organisés entre Paris Bercy et Chartres sous les numéros D2017-032 et D2017-033 et entre Vélizy-Villacoublay et Chartres sous les numéros D2017-034 et D2017-036. Ces liaisons sont similaires respectivement aux liaisons ferroviaires Paris Montparnasse – Chartres et Versailles-Chantiers – Chartres, toutes deux assurées par la ligne TER Paris – Chartres - Le Mans.
10. A la suite des déclarations n° D2017-032 et D2017-033 de la société Ouibus concernant la liaison Paris Bercy - Chartres, publiées sur le site internet de l'Autorité le 23 février 2017, et des saisines de la Région afférentes à ces déclarations, l'Autorité a émis un avis défavorable, le 14 juin 2017 (n° 2017-056), sur les projets d'interdiction des services déclarés par la société Ouibus au motif que ces derniers ne portaient pas une atteinte substantielle à l'équilibre économique de la ligne TER Paris – Chartres - Le Mans. La société Ouibus peut donc, par conséquent, librement exploiter ces services.
11. L'offre des services librement organisés mentionnés au point précédent consiste en deux départs de Chartres tous les jours, l'un à 6h10 et l'autre à 20h15, ainsi qu'en deux départs de Paris tous les jours, l'un à 6h15 et l'autre à 21h. Cinquante-sept places sont susceptibles d'être commercialisées par trajet, soit une offre annuelle globale de 83 220 places.
12. A la suite des déclarations n° D2017-034 et D2017-036 de la société Ouibus concernant la liaison Chartres - Vélizy-Villacoublay, publiées sur le site internet de l'Autorité le 28 février 2017, et des saisines de la Région afférentes à ces déclarations, l'Autorité a émis un avis défavorable, le 14 juin 2017 (n° 2017-057), sur les projets d'interdiction des services déclarés par la société Ouibus au motif que ces derniers ne portaient pas une atteinte substantielle à l'équilibre économique de la ligne TER Paris – Chartres - Le Mans. La société Ouibus peut donc, par conséquent, librement exploiter ces services.
13. L'offre des services librement organisés mentionnés au point précédent consiste en deux départs de Chartres tous les jours, l'un à 8h25 et l'autre à 13h15, ainsi qu'en deux départs de Vélizy-Villacoublay tous les jours, l'un à 11h et l'autre à 18h15. Cinquante-sept places sont susceptibles d'être commercialisées par trajet, soit une offre annuelle globale de 83 220 places.

3. ANALYSE

14. 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 ».
15. La Région a choisi de faire porter l'analyse de l'impact des services déclarés sur la ligne TER Paris – Chartres - Le Mans, 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

16. Le 14° de l'article R. 3111-37 du code des transports définit la liaison similaire à une liaison d'une autorité organisatrice comme une « *liaison soumise à régulation dont l'origine et la destination se situent à une distance respective de l'origine et de la destination de celle de l'autorité, mesurée en ligne droite, d'au plus 5 km, cette valeur étant portée à 10 km entre les origines ou entre les destinations des deux liaisons si elles sont situées en région d'Ile-de-France* ».
17. Les services déclarés par la société Ouibus seraient exécutés entre Chartres et La Défense. La liaison conventionnée mentionnée dans la saisine est la liaison entre Chartres et Paris Montparnasse, qui est assurée sans correspondance par la ligne TER Paris- Chartres - Le Mans organisée par la Région dans le cadre d'une convention conclue avec SNCF Mobilités pour une période allant du 1^{er} janvier 2014 au 31 décembre 2020. Le point d'arrêt à Chartres de la liaison déclarée est situé à moins de 5 kilomètres de la gare ferroviaire de la ville et le point d'arrêt à La Défense est situé à moins de 10 kilomètres de la gare de Paris Montparnasse. 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

18. Il ressort du contexte présenté dans la partie 2 que l'exploitation des services déclarés par la société Ouibus sous les numéros D2017-032, D2017-033, D2017-034 et D2017-036 est autorisée. Ces déclarations portent sur des liaisons entre Paris Bercy ou Vélizy-Villacoublay et Chartres similaires à deux liaisons assurées au titre du service conventionné de la ligne TER Paris - Chartres - Le Mans, telles que définies au 14° de l'article R. 3111-37 du code des transports, et sont donc également susceptibles d'affecter l'équilibre économique de cette ligne de service public. Par conséquent, pour apprécier l'atteinte à l'équilibre économique portée au service conventionné, il importe de prendre en compte l'incidence cumulée des services librement organisés entre Chartres et La Défense déclarés sous les numéros D2017-035 et D2017-037, des services librement organisés entre Chartres et Paris Bercy, déclarés sous les numéros D2017-032 et D2017-033 et des services librement organisés entre Chartres et Vélizy-Villacoublay, déclarés sous les numéros D2017-034 et D2017-036.

3.2.1. Sur l'examen préalable de la substituabilité des services déclarés sous les numéros D2017-035 et D2017-037 au service conventionné

19. 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.
20. Dans le cas d'espèce, le temps de parcours des services déclarés sur la liaison entre Chartres et La Défense (1h35 à 1h50) est supérieur à celui du service conventionné (entre 1h01 et 1h22, pour une moyenne pondérée de 1h11). Toutefois, en fonction de l'origine ou de la destination finale des voyageurs en région parisienne, il ne peut être exclu que l'écart du temps de trajet total (y compris pré et post acheminement) soit moins important pour certains voyageurs. Dès lors, du point de vue du seul critère du temps de parcours, il ne peut être exclu que les services déclarés par la société Ouibus puissent être substituables au service conventionné existant.

21. De la même manière, même si les points d'arrêt en région parisienne peuvent être considérés comme significativement éloignés, il ne peut être exclu qu'un arrêt à La Défense soit susceptible de présenter un intérêt pour tout ou partie des usagers, compte tenu notamment de la densité et du maillage des transports en commun franciliens. Dès lors, du point de vue de la localisation des arrêts, les services déclarés par la société Ouibus peuvent être regardés comme substituables au service conventionné existant.
22. S'agissant des horaires de service, dans la mesure où la fréquence du service conventionné est importante, avec 32 départs par jour en semaine dans chaque sens et de 16 à 19 départs par jour le week-end, entre 4 et 14 départs de TER sont compris dans un intervalle élargi de deux heures de part et d'autre des horaires déclarés par la société Ouibus. Dès lors, du seul point de vue des horaires de service proposés, les services déclarés peuvent donc être considérés comme une alternative au service conventionné existant entre Chartres et Paris.
23. L'offre des services déclarés n'apparaît pas, en revanche, en mesure de répondre à la demande d'une clientèle fréquente et en particulier pendulaire. En effet, les horaires des services proposés par la société Ouibus au départ de La Défense ne correspondent pas à ceux habituellement empruntés pour effectuer des trajets domicile-travail et rendent improbable la réalisation de l'aller-retour dans la journée dans ce sens de circulation. De surcroît, les services déclarés, limités à deux trajets par jour et par sens, ne présentent pas une fréquence suffisante dans la journée pour constituer une véritable alternative pour une catégorie de voyageurs qui valorise une flexibilité horaire importante à certains moments de la journée, en particulier le matin et le soir et/ou qui est contrainte par des horaires précis. La capacité en outre limitée du service par autocar ne permet pas de garantir aux voyageurs quotidiens la disponibilité de places en nombre suffisant. On peut enfin ajouter que, s'agissant du service déclaré sous le numéro D2017-035, la liaison par autocar s'inscrit pour l'instant dans le cadre de l'exploitation d'une ligne plus longue Chartres - Vélizy-Villacoublay - La Défense - Aéroport Charles de Gaulle, ce qui, au moins dans le sens de La Défense vers Chartres, peut créer une incertitude sur la ponctualité du service, caractéristique fortement valorisée par la clientèle fréquente.
24. En conclusion, au vu des caractéristiques respectives des services et de la demande de transport, les services déclarés par la société Ouibus sous les numéros D2017-035 et D2017-037 ne peuvent être considérés au mieux comme substituables au service conventionné que pour les voyageurs occasionnels. En revanche, ils ne peuvent raisonnablement être considérés comme substituables à ce service pour les voyageurs fréquents.

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

a. Sur l'évaluation de l'incidence des services déclarés sous les numéros D2017-035 et D2017-037 entre Chartres et La Défense

25. Faute de recul sur le report susceptible d'être constaté du rail vers la route, l'Autorité s'est appuyée jusqu'à présent, pour l'élaboration de ses lignes directrices¹ comme pour l'instruction des projets d'interdiction ou de limitation des nouveaux services routiers librement organisés, sur les seules estimations publiques disponibles. A partir des 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. Les résultats de la première enquête menée par l'Autorité sur les pratiques de mobilité de longue distance des voyageurs sur les lignes régulières d'autocar librement organisées confortent cet ordre de grandeur : il en ressort que 17 % des utilisateurs des services librement organisés sur des trajets

¹ Le présent avis s'appuie sur les lignes directrices adoptées par la décision de l'Autorité n° 2016-137 du 12 juillet 2016 et publiées le 18 juillet 2016 (les lignes directrices adoptées par la décision n° 2017-046 du 24 mai 2017 et publiées le 1^{er} juin 2017 n'étant applicables qu'aux saisines réceptionnées à compter du 2 juin 2017).

de longue distance n'auraient pas voyagé en l'absence de ce nouveau mode de transport libéralisé depuis l'été 2015.

26. Dès lors, on peut estimer, en raisonnant sur une fourchette élargie par prudence, que les places offertes par les services librement organisés seraient au plus 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 des nouveaux services.
27. 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 un service librement organisé des seuls usagers occasionnels des trains du service conventionné sur la liaison Chartres-Paris Montparnasse circulant à des horaires regardés comme proches de ceux du service librement organisé considéré. 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 ainsi sur une plage horaire élargie pour évaluer le risque de report de ces voyageurs, on considère que seuls les services TER situés dans un intervalle de plus ou moins 2 heures autour des horaires déclarés pour chaque service librement organisé sont susceptibles d'être affectés par celui-ci. En l'absence de données plus précises, il est fait l'hypothèse d'une répartition homogène des voyageurs occasionnels de l'origine-destination sur les différents trains de la semaine. Dans le cas d'espèce, cette hypothèse conduit à estimer qu'en moyenne un peu moins de [20 - 30] usagers par train sont des voyageurs occasionnels de l'origine-destination Chartres-Paris Montparnasse et que seuls ceux-ci se reportent vers le nouveau service, dans la limite, pour un autocar donné, de 60 % à 90 % de la capacité offerte par cet autocar. Pour chacun des services déclarés, le nombre de trains circulant dans un intervalle de plus ou moins 2 heures autour des horaires de service déclarés est tel que le transfert potentiel de voyageurs du service conventionné vers le service librement organisé est déterminé par les plafonds de 49 932 et 74 898 voyageurs par an, correspondant respectivement à 60 % et 90 % des 83 220 places offertes par les services déclarés. Partant d'une recette moyenne par voyageur TER occasionnel de [10 - 15] euros hors taxes, ce report se traduirait par une perte potentielle de [600 000] à [1 000 000] euros hors taxes par an.
28. 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 les services librement organisés par la société Ouibus de tous les usagers occasionnels du service conventionné sur la liaison Chartres-Paris Montparnasse, dans la limite de 60 % à 90 % de l'offre annuelle du service librement organisé. Une telle estimation revient à supposer que les voyageurs occasionnels du service conventionné n'ont aucune préférence horaire dans la journée et qu'ils sont donc tous susceptibles de se reporter vers le service librement organisé. Or, étant donné que pour chacune des liaisons déclarées par la société Ouibus, la considération des seuls trains en circulation dans un intervalle de plus ou moins 2 heures des horaires de service déclarés sur cette liaison conduit déjà à retenir les plafonds de report des usagers du service conventionné vers les services librement organisés déclarés, cette seconde estimation aboutirait aux mêmes résultats.
29. Au total, l'ordre de grandeur du manque à gagner potentiel attribuable à l'exploitation des deux liaisons déclarées par la société Ouibus est ainsi estimé entre 2,5 % et 3,7 % des recettes sur la ligne TER considérée et 2,9 % à 4,3 % des concours publics sur ce même périmètre. En comparaison des coûts exposés pour assurer la desserte de la ligne conventionnée, ces montants sont, en tout état de cause, limités.
30. Il résulte de l'ensemble des éléments précédents que l'atteinte à l'équilibre économique de la ligne de service public de transport concernée que porterait l'exploitation des liaisons déclarées sous les numéros D2017-035 et D2017-037 ne peut être regardée comme substantielle.

b. Sur l'évaluation de l'incidence cumulée des services déclarés

31. Comme indiqué au point 18, il convient d'apprécier l'atteinte portée par les services librement organisés par la société Ouibus entre Chartres et La Défense, déclarés sous les numéros D2017-035 et D2017-037, à l'équilibre économique de la ligne TER Paris - Chartres - Le Mans en prenant en compte l'incidence de l'ensemble des services déclarés affectant cette même ligne présentés dans la partie 3.2.
32. Comme elle l'a précisé dans son avis n° 2017-057 du 14 juin 2017 susvisé, l'Autorité évalue l'ordre de grandeur du manque à gagner potentiel induit par les services librement organisés par la société Ouibus entre Paris Bercy et Chartres, déclarés sous les numéros D2017-032 et D2017-033 et entre Vélizy-Villacoublay et Chartres, déclarés sous les numéros D2017-034 et D2017-036, entre [800 000] et [1 200 000] euros hors taxes, soit 3,3 à 4,5 % des recettes de la ligne TER et 3,8 à 5,2 % des concours publics sur ce même périmètre. Ainsi qu'il est indiqué dans ce même avis, à supposer même que l'on retienne une approche maximaliste, l'ordre de grandeur du manque à gagner potentiel ne saurait dépasser [1 200 000 - 1 500 000] euros hors taxes, soit 5,2 % des recettes de la ligne TER et 6,0 % des concours publics versés sur le même périmètre.
33. Pour des raisons similaires à celles évoquées au point 23 du présent avis, l'offre cumulée des services déclarés sous les numéros D2017-032, D2017-033, D2017-034, D2017-035, D2017-036 et D2017-037 n'apparaît pas en mesure de satisfaire une clientèle de voyageurs fréquents. Ainsi, l'incidence cumulée de l'ensemble de ces services librement organisés ne s'évalue qu'en fonction du report potentiel des usagers occasionnels du service conventionné vers l'un de ceux-ci.
34. En l'espèce, l'incidence cumulée des services déclarés sous les numéros D2017-032, D2017-033, D2017-034, D2017-035, D2017-036 et D2017-037 sur l'équilibre économique de la ligne TER Paris-Chartres - Le Mans, correspond à la somme des impacts cumulés évalués dans l'avis 2017-057 susvisé et au point 27 du présent avis. Dès lors, le risque d'atteinte cumulée des services de la société Ouibus déclarés sous les numéros D2017-032, D2017-033, D2017-034, D2017-035, D2017-036 et D2017-037 peut être estimé entre [1 400 000] et [2 100 000] euros hors taxes, soit 5,7 % à 8,2 % des recettes de la ligne TER et 6,7 à 9,5 % des concours publics sur ce même périmètre. A supposer même que l'on retienne une approche maximaliste, l'ordre de grandeur du manque à gagner potentiel ne saurait dépasser [2 000 000 - 2 500 000] euros hors taxes, soit 8,9 % des recettes de la ligne TER et 10,3 % des concours publics versés sur le même périmètre. Un tel impact reste donc limité. Par conséquent, la structure de couverture des coûts ne serait pas significativement modifiée par l'exploitation des services de transport par autocar déclarés.
35. Au demeurant, l'estimation présentée par la Région dans sa saisine de l'impact financier cumulé de l'exploitation des liaisons déclarées sous les n° D2017-032 à D2017-037, entre 870 643 et 1 305 964 euros hors taxes par an, est inférieure à l'estimation conservatrice de l'Autorité, cet écart étant dû à des différences au niveau des hypothèses retenues.
36. 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.
37. Au surplus, il doit être souligné que les travaux d'observation et analyse du marché et des pratiques de mobilité menés par l'Autorité depuis la libéralisation du secteur tendent à confirmer le caractère très largement maximaliste de chacune des hypothèses retenues pour l'évaluation de cette atteinte à l'équilibre économique de la ligne de service public de transport concernée, selon les deux méthodes décrites ci-dessus. En particulier, le report depuis les services conventionnés est plafonné à 60 % ou à 90 % de la capacité déclarée sur chaque liaison, soit entre 34 et 51 voyageurs par horaire, alors que le nombre de passagers transportés sur les liaisons de moins de 100 km était de moins d'un passager par autocar en moyenne au 3^{ème} trimestre comme au 4^{ème} trimestre 2016. De même, le taux de report des voyageurs effectuant actuellement chacune de ces liaisons en covoiturage ou avec un véhicule personnel ou de location est considéré comme

nul, alors que l'étude mentionnée au point 24 tend à conclure que 25 % de la clientèle des services librement organisés pour des trajets de longue distance aurait utilisé une solution de covoiturage et que 19 % aurait utilisé un véhicule personnel ou de location.

CONCLUSION

L'Autorité émet un avis défavorable sur les projets d'interdiction de la Région Centre-Val de Loire des services déclarés par la société Ouibus entre Chartres et La Défense.

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

L'Autorité a adopté le présent avis le 14 juin 2017.

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

Le Président

Bernard Roman