

Avis n° 2017-090 du 13 septembre 2017
relatif au projet de décision de la Région Provence – Alpes – Côte d’Azur d’interdiction du
service déclaré par la société SNCF-C6 (Ouibus) sur la liaison entre Arles et Montpellier

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 D2017-083 présentée par la société SNCF-C6 (Ouibus), publiée le 17 mai 2017 ;

Vu la saisine relative à la déclaration D2017-083 présentée par la Région Provence – Alpes – Côte d’Azur, enregistrée le 13 juillet 2017 ;

Après en avoir délibéré le 13 septembre 2017 ;

ÉMET L’AVIS SUIVANT

1. PROCÉDURE

1. La déclaration D2017-083 susvisée de la société SNCF-C6 (Ouibus) porte sur un service régulier interurbain de transport par autocar entre Arles et Montpellier. Les points d’arrêt déclarés sont situés 3 route de Crau à Arles et 1016 rue Georges Méliès à Montpellier. Le service déclaré comporte un départ quotidien d’Arles à 22h35 et un départ quotidien de Montpellier à 9h00. Cinquante-sept places sont susceptibles d’être commercialisées par trajet, soit 41 610 places par an pour 7 départs hebdomadaires par sens et pour un temps de parcours estimé à 1h15 minutes.
2. La Région Provence – Alpes – Côte d’Azur (ci-après la Région) a saisi l’Autorité d’un projet de décision d’interdiction du service déclaré par la société SNCF-C6 (D2017-083). Selon la Région, l’exploitation de la liaison déclarée porterait une atteinte substantielle à l’équilibre économique de la ligne TER Marseille – Narbonne qu’elle organise au titre du service public régional de transport de voyageurs Provence – Alpes – Côte d’Azur. Elle estime ainsi entre 1,1 % et 1,88 % la perte de recettes sur le périmètre. La Région souhaite interdire le service déclaré, « à l’exception [des horaires qui seraient] *expressément* » définis par l’Autorité.

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 SNCF-C6 (Ouibus) sous le numéro D2017-083 s'inscrirait dans le cadre de l'exploitation d'une ligne de longue distance Montpellier – Arles – Aix-en-Provence – Cannes – Nice. 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 Arles et Montpellier, même s'il convient de rappeler, sur ce point, que la société SNCF-C6 (Ouibus) 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 SNCF-C6 (Ouibus) à Arles est situé à 1,2 kilomètre de la gare ferroviaire desservie par le service conventionné. A Montpellier, il est situé à en périphérie de la ville, à 3 kilomètres de la gare ferroviaire. La distance routière entre les deux arrêts du service déclaré est de 72 kilomètres environ.
6. La ligne conventionnée Marseille – Narbonne permet aux usagers de relier Arles à Montpellier sans correspondance. Sur la liaison Arles – Montpellier, le service conventionné propose, dans le sens Arles vers Montpellier, 4 départs par jour. Dans le sens Montpellier vers Arles, ce même service propose 5 trajets du lundi au vendredi, 4 trajets le samedi et 4 trajets le dimanche. Au total, 28 départs hebdomadaires sont offerts dans le sens Arles vers Montpellier et 33 dans le sens Montpellier vers Arles. L'offre du service conventionné sur la liaison est d'environ 1,1 million de sièges par an, soit une capacité 26 fois supérieure à celle du service librement organisé par la société SNCF-C6 (Ouibus). Le temps de parcours entre Arles et Montpellier varie entre 57 minutes et 1h06, pour une moyenne pondérée de 1h02, et pour 3 arrêts intermédiaires.
7. En 2015, dernier exercice disponible, [20 000 – 30 000] voyageurs étaient recensés sur l'origine-destination Arles – Montpellier, pour un trafic total de [2 - 3] millions de voyageurs sur la ligne TER considérée, toutes origines-destinations confondues. Sur cette même année, la contribution de la Région est venue couvrir un déficit de [2 - 3] millions d'euros sur le périmètre de la ligne TER (hors compensations tarifaires pour un montant de [1 - 2] million d'euros), après prise en compte des recettes perçues auprès des usagers à hauteur de [5 - 7] millions d'euros. Le taux de couverture des coûts par les recettes commerciales est ainsi de [50 - 60] % sur le périmètre de la ligne TER considérée.

3. ANALYSE

8. 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 ».
9. La Région a choisi de faire porter l'analyse de l'impact du service déclaré entre Arles et Montpellier sur la ligne TER Marseille – Narbonne, 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

10. Le service déclaré par la société SNCF-C6 (Ouibus) serait exécuté entre Arles et Montpellier, dont la liaison est assurée sans correspondance par la ligne TER Marseille – Narbonne organisée par la Région dans le cadre des « prescriptions d'exécution d'obligations de service public au titre du service public de transport ferroviaire d'intérêt régional de voyageurs » formulées à SNCF Mobilités pour l'année 2017. Les points d'arrêt de la liaison déclarée sont situés à moins de cinq kilomètres des points d'arrêt du service conventionné à Arles et Montpellier. 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 au service conventionné

11. Du point de vue de la demande, l'arbitrage entre deux services de transport routier 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 de l'utilisateur 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.
12. Dans le cas d'espèce, le temps de parcours du service déclaré (1h15) est supérieur à celui du service conventionné (entre 57 minutes et 1h06, en moyenne pondérée 1h02 minutes). Du point de vue du seul critère du temps de parcours, le service déclaré par la société SNCF-C6 (Ouibus) apparaît donc relativement substituable au service conventionné existant.
13. Par ailleurs, l'horaire déclaré par la société SNCF-C6 (Ouibus) dans le sens Montpellier – Arles à 9h00 ne s'avère pas très différent de celui du service conventionné avec un départ quotidien à 9h15. En revanche, dans le sens Arles – Montpellier, aucun train ne circule à moins de deux heures d'un départ du service librement organisé par la société SNCF-C6 (Ouibus). Du seul point de vue des horaires de service proposés, le service librement organisé peut donc être considéré comme une alternative au service conventionné existant dans le sens Montpellier – Arles. Il est en revanche complémentaire au service conventionné dans le sens Arles – Montpellier.
14. L'offre du service déclaré n'apparaît pas, en outre, 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 SNCF-C6 (Ouibus) ne correspondent pas à ceux habituellement empruntés pour effectuer des trajets domicile-travail et ne permettent pas d'effectuer l'aller-retour dans la journée dans le sens Arles – Montpellier – Arles. D'autre part, le point d'arrêt desservi par la société SNCF-C6 (Ouibus) est situé en périphérie de Montpellier. S'il est accessible depuis la gare ferroviaire en transport en commun, le trajet total d'un usager du service conventionné, actuellement de 1h02 en moyenne, s'en trouverait allongé de manière très significative d'au moins 30 minutes. Dès lors, il ne présenterait un intérêt potentiel que pour les seuls usagers fréquents dont le lieu d'origine et de destination sont situés à proximité du point d'arrêt desservi par la société SNCF-C6 (Ouibus), ce qui, au vu du temps de parcours total actuel, paraît très hypothétique. On peut enfin ajouter que la liaison de la société SNCF-C6 (Ouibus) s'inscrit pour l'instant dans le cadre de l'exploitation d'une ligne de longue distance entre Montpellier et Nice, ce qui peut créer une incertitude sur la ponctualité du service le sens Arles – Montpellier, caractéristique fortement valorisée par la clientèle fréquente.

15. En conclusion, au vu des caractéristiques respectives des services et de la demande de transport, l'offre envisagée par la société SNCF-C6 (Ouibus) entre Arles et Montpellier ne peut être regardée comme substituable à celle du service conventionné dans le sens Arles vers Montpellier, ni pour les voyageurs fréquents, ni pour les voyageurs occasionnels. Dans le sens Montpellier vers Arles, elle peut être regardée comme substituable à celle du service conventionné pour les voyageurs occasionnels ; en revanche, elle ne peut être considérée comme une alternative crédible au service conventionné pour les voyageurs fréquents.

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

16. L'estimation du risque d'atteinte à l'équilibre économique du service public est menée conformément aux lignes directrices adoptées par décision n° 2017-046 du 24 mai 2017, elles-mêmes prises après réalisation d'une étude sur les pratiques de mobilité de longue distance des voyageurs sur les lignes régulières d'autocar librement organisées rendue publique le 6 janvier 2017 et consultation publique des parties prenantes. En fonction de l'analyse de la substituabilité des services, cette estimation repose sur une évaluation du report des voyageurs des services conventionnés les plus susceptibles d'emprunter le service librement organisé. Dans le cas d'une concurrence intermodale, et sauf exception, il résulte de ces lignes directrices que les places offertes par le service librement organisé sont susceptibles d'être remplies à hauteur de 11,5 % par de nouveaux voyageurs, qui n'auraient pas voyagé sans la création du nouveau service, et à hauteur de 51 % par des voyageurs qui auraient voyagé par la route avec un autre moyen de transport que l'autocar (voiture individuelle ou covoiturage).
17. En l'espèce, il est donc fait l'hypothèse que les places offertes par le service librement organisé déclaré par la société SNCF-C6 (Ouibus) pourraient être remplies à hauteur de 37,5 % par des usagers qui utilisaient préalablement le service conventionné, sous réserve que ces usagers soient en nombre suffisant.
18. 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 conventionnée 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 Arles - Montpellier 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 maximal de report de ces voyageurs, on considère que seuls les services conventionnés 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 dans les différents trains conventionnés de la semaine. Dans le cas d'espèce, cette hypothèse conduit à estimer qu'en moyenne environ 7 usagers par train conventionné sont des voyageurs occasionnels de la liaison et que seuls ceux-ci se reportent vers les nouveaux services, dans la limite de 37,5 % de la capacité de chaque autocar du service librement organisé. Ainsi, le transfert potentiel de voyageurs du service conventionné ne saurait excéder [2 000 - 3 000] usagers par an, soit [5 - 10] % environ de la capacité annuelle du service librement organisé déclaré par la société SNCF-C6 (Ouibus). Partant d'une recette moyenne par voyageur occasionnel de [10 - 15] euros hors taxes, ce report se traduirait par une perte potentielle d'au plus [30 000 - 40 000] euros hors taxes par an.
19. Au total, l'ordre de grandeur du manque à gagner potentiel peut être estimé à 0,6 % des recettes sur la ligne TER considérée ou environ 0,8 % 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.

20. Par conséquent, la structure de couverture des coûts, ne serait pas significativement modifiée par l'exploitation des services de transport par autocar déclarés par la société SNCF-C6 (Ouibus).
21. 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 Provence – Alpes – Côte d'Azur du service déclaré par la société SNCF-C6 (Ouibus) entre Arles et Montpellier.

Le présent avis sera notifié à la Région Provence – Alpes – Côte d'Azur et publié sur le site internet de l'Autorité.

L'Autorité a adopté le présent avis le 13 septembre 2017.

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

Le Président

Bernard Roman