

## **Avs n° 2018-046 du 18 Jun 2018**

### **relatif aux projets de décisions de la Région Provence – Alpes – Côte d’Azur d’interdiction des services déclarés par les sociétés Eurolines et SNCF-C6 (Ouibus) sur la liaison entre Marseille et Toulon**

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° 2016-022 du 8 mars 2016 relatif au projet de décision de la Région Provence-Alpes-Côte d’Azur d’interdiction du service déclaré par la société FlixBus France sur les liaisons entre Marseille et Toulon, Hyères et Marseille, et Aubagne et Toulon ;

Vu l’avis n° 2016-198 du 21 septembre 2016 relatif au projet de décision de la Région Provence-Alpes-Côte d’Azur d’interdiction du service déclaré par la société Eurolines sur la liaison entre Marseille et Toulon ;

Vu l’avis n° 2017-093 du 20 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 Marseille et Toulon ;

Vu la déclaration du service routier librement organisé n°D2018-066, présentée par la société Eurolines, publiée le 2 février 2018, et les déclarations des services routiers librement organisés n°D2018-058, n°D2018-121 et n°D2018-147, présentées par la société SNCF-C6 (Ouibus), publiées respectivement le 2 février 2018, le 23 février 2018 et le 16 mars 2018 ;

Vu la saisine relative aux déclarations n°D2018-066, n°D2018-058, n°D2018-121 et n°D2018-147 présentée par la Région Provence – Alpes – Côte d’Azur, enregistrée le 30 mars 2018 ;

Vu la décision n° 2018-038 du 23 mai 2018 relative à la prolongation du délai d’instruction sur des projets de décisions d’interdiction de services réguliers interurbains de transport par autocar ;

Après en avoir délibéré le 18 juin 2018 ;

## **ÉMET L’AVIS SUIVANT**

## 1. PROCÉDURE

1. La déclaration n° D2018-066 susvisée de la société Eurolines porte sur un service régulier interurbain de transport par autocar entre Marseille et Toulon. Les points d'arrêt déclarés sont situés rue Honorat à Marseille et boulevard de Tessé à Toulon. Le service déclaré comporte un départ quotidien de Marseille à 12h00 et un départ quotidien de Toulon à 19h00. Quarante-sept places sont susceptibles d'être commercialisées par trajet, soit 34 310 places par an pour 7 départs hebdomadaires par sens, avec un temps de parcours estimé à 1h00 dans les deux sens de circulation.
2. Les déclarations n° D2018-058, D2018-121 et D2018-147 susvisées de la société SNCF-C6 (Ouibus) portent chacune sur un service régulier interurbain de transport par autocar entre Marseille et Toulon. Les points d'arrêt déclarés sont également situés rue Honorat à Marseille et boulevard de Tessé à Toulon. Le service déclaré sous le n° D2018-058 comporte un départ quotidien de Marseille à 21h15 et un départ quotidien de Toulon à 6h00. Cinquante-sept places sont susceptibles d'être commercialisées par trajet, soit 41 610 places par an pour 7 départs hebdomadaires par sens, avec un temps de parcours estimé entre 1h00 et 1h15. Le service déclaré sous le n° D2018-121 comporte un départ quotidien de Marseille à 22h35 et un départ quotidien de Toulon à 6h00. Cinquante-sept places sont susceptibles d'être commercialisées par trajet, soit 41 610 places par an pour 7 départs hebdomadaires par sens, avec un temps de parcours estimé entre 1h00 et 1h15. Enfin, le service déclaré sous le n° D2018-147 comporte un départ quotidien de Marseille à 10h20 et un départ quotidien de Toulon à 12h05. Quarante-huit places sont susceptibles d'être commercialisées par trajet, soit 30 048 places par an pour 6 départs hebdomadaires par sens, avec un temps de parcours estimé à 1h00 dans les deux sens de circulation.
3. La Région Provence – Alpes – Côte d'Azur (ci-après « la Région ») a saisi l'Autorité de projets de décisions d'interdiction des services déclarés par les sociétés Eurolines (D2018-066) et SNCF-C6 (Ouibus) (D2018-058, D2018-121 et D2018-147). Selon la Région, l'exploitation des services déclarés porterait une atteinte substantielle à l'équilibre économique de la ligne TER Marseille – Hyères / Les Arcs qu'elle organise au titre du service public régional de transport de voyageurs Provence – Alpes – Côte d'Azur. La Région souhaite interdire les services déclarés, « à l'exception [des horaires qui seraient] expressément » définis par l'Autorité.
4. 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. Cette prolongation a fait l'objet de la décision n° 2018-038 susvisée.

## 2. CONTEXTE

5. Le service déclaré par la société Eurolines sous le n° D2018-066 s'inscrirait dans le cadre de l'exploitation d'une ligne de longue distance Marseille-Toulon-Aéroport de Nice Côte d'Azur. De même, les services déclarés par la société SNCF-C6 (Ouibus) sous les n° D2018-058, D2018-121 et D2018-147 s'inscriraient dans le cadre de l'exploitation des lignes longues distances Toulon-Marseille-Marignane-Montpellier (D2018-058) et Toulon-Marseille Saint Charles-Marignane-Arles-Nîmes-Montpellier (D2018-121 et D2018-147). Par conséquent, la capacité offerte dans les cars affectés à l'exploitation de ces services pourrait être utilisée en partie pour des déplacements dépassant la seule liaison déclarée entre Marseille et Toulon, même s'il convient de rappeler, sur ce point, que les sociétés Eurolines et SNCF-C6 (Ouibus) peuvent librement décider de modifier les services proposés en amont et en aval de cette liaison, toutes choses égales par ailleurs, sans être obligées de déposer des nouvelles déclarations auprès de l'Autorité.

6. A Marseille comme à Toulon, l'arrêt des services librement organisés déclarés par les sociétés Eurolines et SNCF-C6 (Ouibus) est situé à proximité immédiate de la gare ferroviaire desservie par le service conventionné. La distance routière entre les deux arrêts du service déclaré par la société Eurolines est de 68 kilomètres environ. La distance routière entre les deux arrêts des trois services déclarés par la société SNCF-C6 (Ouibus) est comprise entre 63 et 65 kilomètres environ.
7. La ligne conventionnée Marseille – Toulon – Hyères/Les Arcs permet aux usagers de relier Marseille à Toulon sans correspondance. Sur la liaison Marseille – Toulon, le service conventionné propose, dans le sens Marseille vers Toulon, 34 départs par jour du lundi au vendredi, 24 départs le samedi et 24 le dimanche. Dans le sens Toulon vers Marseille, ce même service propose 37 départs par jour du lundi au vendredi, 22 départs le samedi et 23 le dimanche. Au total, 218 départs hebdomadaires sont offerts dans le sens Marseille vers Toulon et 230 dans le sens Toulon vers Marseille. L'offre du service conventionné sur la liaison est d'environ 7,6 millions de sièges par an, soit une capacité plus de 200 fois supérieure à la capacité moyenne des services librement organisés par les sociétés Eurolines et SNCF-C6 (Ouibus) objet du présent avis. Le temps de parcours entre Marseille et Toulon varie entre 44 minutes et 1h08, pour une moyenne pondérée de 1h01, avec des trajets comportant jusqu'à 9 arrêts intermédiaires.
8. En 2016, dernier exercice disponible, [450 000 – 500 000] voyageurs étaient recensés sur l'origine-destination Marseille – Toulon, pour un trafic total de [2,5 – 3] millions de voyageurs sur la ligne TER considérée, toutes origines-destinations confondues. Cette même année, la contribution de la Région est venue couvrir un déficit de [35 – 40] millions d'euros sur le périmètre de la ligne TER (hors compensations tarifaires pour un montant de [5 – 10] millions d'euros), après prise en compte des recettes perçues auprès des usagers à hauteur de [10 – 15] millions d'euros. Le taux de couverture des coûts par les recettes commerciales est ainsi de [20 – 30] % sur le périmètre de la ligne TER considérée.
9. En outre, plusieurs déclarations de services réguliers interurbains de transport par autocar entre Marseille et Toulon ou sur d'autres liaisons similaires à des liaisons assurées par les trains de la ligne TER Marseille-Toulon-Hyères\Les Arcs ont été présentées par les sociétés FlixBus France, Eurolines et SNCF-C6 (Ouibus) entre 2015 et 2017. Ainsi, six liaisons déclarées le 12 novembre 2015 par la société FlixBus France entre Marseille et Toulon (D2015-013 et D2015-020), entre Marseille et Hyères (D2015-016 et D2015-017), et entre Aubagne et Toulon (D2015-018 et D2015-019) ont fait l'objet d'une saisine commune pour avis de l'Autorité par la même Région en vue de leur interdiction au motif que les services considérés porteraient une atteinte substantielle à la ligne TER Marseille – Toulon – Hyères\Les Arcs. Par ailleurs, les sociétés Eurolines et SNCF-C6 (Ouibus) ont respectivement déclaré une liaison entre Marseille et Toulon, le 28 avril 2016 (D2016-084) et le 17 mai 2017 (D2017-081). Chacune de ces déclarations a également fait l'objet d'une saisine pour avis de l'Autorité par la même Région en vue de leur interdiction pour le même motif.
10. S'agissant des six services déclarés par la société FlixBus France susvisés, ceux-ci consistent en deux trajets par jour et par sens, pour chacune de ces liaisons. La société FlixBus France n'avait pas déclaré d'horaires précis mais des plages horaires de deux à trois heures dans lesquelles s'effectueraient les départs. A l'issue de l'instruction de la saisine afférente à ces six déclarations, l'Autorité a émis, le 8 mars 2016, un avis défavorable (n° 2016-022) au projet de la Région d'interdiction des services déclarés.
11. Conformément à l'article R. 3111-42 du code des transports, la société FlixBus France devait en conséquence, afin de conserver le bénéfice de ces autorisations, commercialiser les services susmentionnés entre le 24 mars 2016, date de publication de l'avis de l'Autorité, et le 24 mars 2017. Or, il résulte de l'instruction, et notamment des propres déclarations de la société FlixBus France, que les services entre Marseille et Hyères n'ont pas été exploités dans cet intervalle. Par suite, les autorisations d'exploiter les services routiers ayant fait l'objet des déclarations D2015-016 et D2015-017 sont devenues caduques.

12. Ainsi, l'offre susceptible d'être proposée par la société Flixbus France sur la liaison Marseille – Toulon comporte deux départs quotidiens par sens. Le premier départ de Marseille aurait lieu entre 5h et 8h tous les jours et le second entre 13h et 16h du lundi au samedi et entre 16h et 19h le dimanche. Le premier départ de Toulon aurait lieu entre 11h30 et 14h30 du lundi au samedi et entre 12h30 et 15h30 le dimanche, le second entre 20h et 23h tous les jours. Cinquante-trois places peuvent être commercialisées par trajet, soit une offre annuelle de 77 168 places pour 14 départs hebdomadaires par sens, avec un temps de parcours estimé à 1h20.
13. En outre, l'offre susceptible d'être proposée par la société Flixbus France sur la liaison d'Aubagne – Toulon comporte deux départs quotidiens par sens. Le premier départ d'Aubagne aurait lieu entre 7h et 10h tous les jours et le second entre 13h et 16h du lundi au samedi et entre 16h et 19h le dimanche. Le premier départ de Toulon aurait lieu entre 11h et 14h du lundi au samedi et entre 12h et 15h le dimanche, le second entre 21h et 23h tous les jours. Cinquante-trois places peuvent être commercialisées par trajet, soit une offre annuelle de 77 168 places pour 14 départs hebdomadaires par sens, avec un temps de parcours estimé à 45 minutes.
14. S'agissant du service déclaré sous le n° D2016-084, l'offre susceptible d'être proposée par la société Eurolines entre Marseille et Toulon comporte deux départs quotidiens de Marseille à 11h15 et 20h55 et deux départs quotidiens de Toulon à 7h et 17h. Cinquante places sont susceptibles d'être commercialisées par trajet, soit une offre annuelle de 73 000 places pour 14 départs hebdomadaires par sens, avec un temps de parcours estimé entre 1h05 et 1h20. A l'issue de l'instruction de la saisine afférente à cette déclaration, l'Autorité a émis, le 21 septembre 2016, un avis défavorable (avis n° 2016-198) sur le projet d'interdiction des services de la société Eurolines.
15. Enfin, s'agissant du service déclaré sous le n° D2017-081, l'offre susceptible d'être proposée par la société SNCF-C6 (Ouibus) entre Marseille et Toulon comporte un départ quotidien de Marseille à 7h35 et un départ quotidien de Toulon à 20h35. Cinquante-sept places sont susceptibles d'être commercialisées par trajet, soit une offre annuelle de 41 610 places pour 14 départs hebdomadaires par sens, avec un temps de parcours estimé entre 1h05 et 1h15. A l'issue de l'instruction de la saisine afférente à cette déclaration, l'Autorité a émis, le 20 septembre 2017, un avis défavorable (avis n° 2017-093) sur le projet d'interdiction des services de la société SNCF-C6 (Ouibus).
16. Au demeurant, les usagers souhaitant se déplacer entre Marseille et Toulon ont la possibilité d'emprunter des trains régionaux dits à grand parcours. Ces trains sont inclus dans la ligne TER Intervilles Marseille-Nice organisée par la Région. S'ils étaient inclus initialement dans le périmètre de la saisine, la Région a, au cours de l'instruction, fait part de son souhait de ne pas les prendre en compte et a fourni des données retraitées sur le seul périmètre de la ligne TER Marseille – Toulon – Hyères/Les Arcs. Sur la liaison Marseille – Toulon, dans le sens Marseille vers Toulon, 6 trains circulent du lundi au jeudi, 7 trains circulent le vendredi et 6 trains circulent le samedi et le dimanche. Dans le sens Toulon vers Marseille, 6 trains circulent du lundi au vendredi et 5 trains circulent le samedi et le dimanche. Leur temps de parcours moyen est de 47 minutes environ.

### 3. ANALYSE

17. 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 ».

18. La Région avait initialement choisi de faire porter l'analyse de l'impact du service déclaré entre Marseille et Toulon sur un regroupement de segments des lignes 11 (Marseille – Toulon – Hyères/Les Arcs) et 15 (Marseille – Nice Intervilles) tels que résultant des comptes de ligne. Au cours de l'instruction, elle a modifié le périmètre pour ne retenir que la seule ligne 11 dans sa totalité. Ce périmètre, tel que modifié par la Région, est conforme aux dispositions rappelées au point précédent.

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

19. Le service déclaré par la société SNCF-C6 (Ouibus) serait exécuté entre Marseille et Toulon, dont la liaison est assurée sans correspondance par la ligne TER Marseille – Toulon – Hyères/Les Arcs 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 2018. Les points d'arrêt de la liaison déclarée sont situés à moins de cinq kilomètres des points d'arrêt du service conventionné à Marseille et Toulon. Dès lors, le service déclaré portant sur une liaison similaire à celle objet du service conventionné, 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 des lignes de service public organisées par la Région

20. Il ressort des éléments de contexte présentés dans la partie 2 que, pour apprécier l'atteinte à l'équilibre économique portée au service conventionné, il importe de prendre en compte l'incidence cumulée des services déclarés entre Marseille et Toulon, objet du présent avis, des services librement organisés entre Marseille et Toulon et entre Aubagne et Toulon, objet de l'avis n° 2016-022 susvisé ainsi que des services librement organisés entre Marseille et Toulon, objet des avis n° 2016-198 et n° 2017-093 susvisés.

#### 3.2.1. Sur l'examen préalable de la substituabilité des services déclarés au service conventionné

21. 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.
22. Dans le cas d'espèce, le temps de parcours de chacun des quatre services déclarés (entre 1h00 et 1h15) est légèrement supérieur à la moyenne du service conventionné (entre 44 minutes et 1h08, pour une moyenne pondérée de 1h01). Du point de vue du seul critère du temps de parcours, chacun des services déclarés par les sociétés Eurolines et SNCF-C6 (Ouibus) apparaît donc relativement substituable au service conventionné existant, mais dans une moindre mesure pour les voyageurs fréquents, et en particulier pendulaires, pour lesquels l'écart de temps s'avère plus pénalisant.
23. Par ailleurs, les horaires respectivement déclarés par les sociétés Eurolines et SNCF-C6 (Ouibus) ne s'avèrent que peu différents, quel que soit le sens du parcours envisagé, de ceux du service conventionné avec cinq à huit départs du service TER compris dans un intervalle élargi de deux heures de part et d'autre de ces horaires. Du seul point de vue des horaires de service proposés, chacun de ces services librement organisés peut donc être considéré comme une alternative au service conventionné existant entre Marseille et Toulon pour les voyageurs occasionnels.

24. 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 respectivement proposés par les sociétés Eurolines et SNCF-C6 (Ouibus) ne correspondent pas à ceux habituellement empruntés pour effectuer des trajets domicile-travail. En outre, le service déclaré sous le n° D2018-066 ne permet pas d'effectuer l'aller-retour dans la journée dans le sens Toulon-Marseille-Toulon, de même que les services déclarés sous les n° D2018-058 et D2018-121 ne permettent pas d'effectuer l'aller-retour dans la journée dans le sens Marseille-Toulon-Marseille. De surcroît, aucun des services déclarés, limité à un trajet par jour et par sens, ne saurait répondre à la demande d'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.
25. On peut enfin ajouter que les services respectivement déclarés par les sociétés Eurolines et SNCF-C6 (Ouibus) s'inscrivent pour l'instant dans le cadre de l'exploitation des lignes de longueur dépassant la liaison entre Marseille et Toulon, ce qui peut créer une incertitude sur la ponctualité du service au départ de Marseille ou de Toulon, caractéristique fortement valorisée par la clientèle fréquente. Or, il ressort des données communiquées par la Région à l'appui de sa saisine que [40 - 50] % des voyageurs TER empruntant la liaison entre Marseille et Toulon sont des voyageurs fréquents.
26. En conclusion, au vu des caractéristiques respectives des services entre Marseille et Toulon et de la demande de transport, le service déclaré sous le n° D2018-066 par la société Eurolines et les services déclarés sous les n° D2018-058, D2018-121 et D2018-147 par la société SNCF-C6 (Ouibus) peuvent être considérés comme faiblement substituables au service conventionné pour les voyageurs occasionnels. En revanche, ils ne peuvent raisonnablement être considérés comme substituables 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 n° D2018-066, D2018-058, D2018-121 et D2018-147 entre Marseille et Toulon

27. 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).
28. En l'espèce, il est donc fait l'hypothèse que les places offertes par chacun des services librement organisés respectivement déclarés par les sociétés Eurolines et SNCF-C6 (Ouibus), objet du présent avis, 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.

29. 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 de ces services librement organisés des seuls usagers occasionnels des trains du service conventionné sur la liaison Marseille – Toulon 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 les services déclarés. 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, chaque train conventionné circulant dans le sens Marseille vers Toulon et chaque train conventionné circulant dans le sens inverse transportent respectivement environ [10 - 15] et [10 - 15] voyageurs occasionnels effectuant la liaison Marseille-Toulon sur la ligne considérée et que seuls ceux-ci se reportent vers les nouveaux services, dans la limite de 37,5 % de la capacité de chaque autocar affecté à l'exploitation desdits services.
30. Ainsi, le transfert potentiel des usagers du service conventionné vers le service déclaré sous le n° D2018-066 ne saurait excéder [10 000 - 15 000] voyageurs, soit [30 - 40] % environ de la capacité annuelle du service librement organisé déclaré par la société Eurolines. Partant d'une recette moyenne par voyageur occasionnel de [5 - 10] euros hors taxes, ce report se traduirait par une perte potentielle d'au plus [100 000 - 150 000] euros hors taxes par an.
31. De même, le transfert potentiel des usagers du service conventionné vers chacun des services déclarés sous les n° D2018-058 et D2018-121 ne saurait excéder [15 000 - 20 000] voyageurs pour chaque service, soit [30 - 40] % environ de la capacité annuelle de chacun de ces services librement organisés déclarés par la société SNCF-C6 (Ouibus). Partant d'une recette moyenne par voyageur occasionnel de [5 - 10] euros hors taxes, ce report se traduirait par une perte potentielle d'au plus [100 000 - 150 000] euros hors taxes par an pour chacun de ces deux services.
32. Enfin, le transfert potentiel des usagers du service conventionné vers le service déclaré sous le n° D2018-147 ne saurait excéder [10 000 - 15 000] voyageurs, soit [30 - 40] % 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 [5 - 10] euros hors taxes, ce report se traduirait par une perte potentielle d'au plus [100 000 - 150 000] euros hors taxes par an pour chacun de ces deux services.
33. Au total, l'impact cumulé des quatre services entre Marseille et Toulon déclarés sous les numéros D2018-066, D2018-058, D2018-121 et D2018-147 correspond, en l'espèce, à la simple somme de leurs impacts isolés. En effet, le nombre de voyageurs occasionnels effectuant la liaison Marseille – Toulon et dans les trains de la ligne conventionnée circulant aux horaires substituables est supérieur au plafond de report de 37,5 % de la somme des capacités de l'ensemble des quatre services déclarés par les sociétés Eurolines et SNCF-C6 (Ouibus). Ainsi, le transfert potentiel de voyageurs du service conventionné vers ces services librement organisés considérés dans leur ensemble ne saurait dépasser [50 000 - 60 000] usagers. Partant d'une recette moyenne par voyageur occasionnel de [5 - 10] euros hors taxes, ce report se traduirait par une perte potentielle d'au plus [400 000 - 500 000] euros hors taxes par an, soit 3,9 % des recettes et 1 % des concours publics sur le périmètre de la ligne conventionnée. En comparaison des coûts exposés pour assurer la desserte des lignes conventionnées, ces montants sont, en tout état de cause, limités.

*b. Sur l'évaluation de l'incidence cumulée des services déclarés sous les n° D2015-013, D2015-020, D2016-084 et D2017-081 entre Marseille et Toulon et D2015-018 et D2015-019 entre Aubagne et Toulon*

34. Comme indiqué au point 20, il convient d'apprécier l'atteinte portée par les services déclarés par les sociétés Eurolines et SNCF-C6 (Ouibus) entre Marseille et Toulon à l'équilibre de la ligne TER Marseille – Toulon – Hyères/Les Arcs en prenant en compte l'incidence cumulée de ces services et des services entre Marseille et Toulon déclarés sous les n° D2015-013, D2015-020, D2016-084 et D2017-081 et celle des services entre Toulon et Aubagne déclarés sous les n° D2015-018 et D2015-019.
35. Dans ses avis n° 2016-022 du 8 mars 2016 et n° 2016-198 du 21 septembre 2016 susvisés, l'Autorité a évalué l'atteinte à l'équilibre économique du service public de transport concerné par application d'une méthode reposant sur l'hypothèse que les usagers occasionnels du service conventionné n'ont pas de préférence horaire dans la journée. Cette méthode, qui revient à considérer que l'intégralité de ces voyageurs se reporterait vers le service librement organisé, est maximaliste. Désormais, l'Autorité s'appuie sur une autre méthode, qui permet d'affiner l'estimation du risque d'atteinte à l'équilibre économique du service public de transport concerné en faisant l'hypothèse du report des voyageurs occasionnels des seuls services TER situés dans un intervalle de plus ou moins 2 heures autour des plages horaires déclarées pour chaque service librement organisé. Cette méthode, qui tient davantage compte des préférences des voyageurs ainsi que des différences d'horaires entre les services est propre à garantir une meilleure cohérence des évaluations, notamment lorsqu'il s'agit de l'impact cumulé de plusieurs services déclarés sur une même ligne, comme en l'espèce.
36. Ainsi, s'agissant des services entre Marseille et Toulon déclarés sous les n° D2015-013, D2015-020, D2016-084 et D2017-081 proposés par les sociétés FlixBus France, Eurolines et SNCF-C6 (Ouibus), et en raisonnant sur une plage horaire élargie pour évaluer le risque maximal de report de ces voyageurs, pour les raisons exposées au point précédent, on considère que seuls les services conventionnés situés dans un intervalle de plus ou moins 2 heures autour des plages horaires déclarées pour chaque service librement organisé sont susceptibles d'être affectés par celui-ci. En l'absence de données plus précises, les mêmes hypothèses de répartition homogène des voyageurs occasionnels effectuant la liaison Marseille-Toulon dans les trains de la ligne conventionnée en circulation, présentées au point 29 du présent avis, conduisent à estimer que le transfert potentiel des usagers occasionnels du service conventionné vers l'ensemble de ces services librement organisés ne saurait excéder [60 000 – 70 000] voyageurs, soit 37,5 % de la somme des capacités des autocars affectés à chacun de ces services.
37. En l'espèce, l'impact des services entre Marseille et Toulon déclarés sous les n° D2018-066, D2018-058, 2018-121 et D2018-147, cumulé à celui des services antérieurement déclarés par les sociétés FlixBus France, Eurolines et SNCF-C6 (Ouibus) sur cette même liaison correspond à la simple somme des impacts isolés.
38. En effet, pour chacun des services objet du présent avis, le nombre de voyageurs occasionnels effectuant la liaison Marseille – Toulon dans les trains de la ligne conventionnée circulant aux horaires substituables à ceux de ce service est supérieur au plafond de report de 37,5 % de la somme des capacités de l'ensemble des services déclarés dont les horaires peuvent être considérés comme substituables entre eux, c'est-à-dire, situés dans un même intervalle de plus ou moins 2 heures. Ainsi, le transfert potentiel des usagers du service conventionné vers les services librement organisés entre Marseille et Toulon, considérés dans leur ensemble, ne saurait dépasser [110 000 – 130 000] voyageurs. Partant d'une recette moyenne par voyageur occasionnel de [5 – 10] euros hors taxes, ce report se traduirait par une perte potentielle d'au plus [1 000 000 – 1 200 000] euros hors taxes par an, soit 8,5 % des recettes et 2,3 % des concours publics sur le périmètre de la ligne conventionnée.

39. Par ailleurs, s'agissant des services proposés par la société FlixBus France entre Aubagne et Toulon, déclarés sous les n° D2015-018 et D2015-019, un raisonnement similaire à celui développé au point 36 sous l'hypothèse d'une répartition homogène des voyageurs occasionnels dans les différentes circulations de la semaine, conduit en l'espèce à estimer qu'en moyenne, chaque train de la ligne conventionnée assurant la liaison Aubagne-Toulon (dans les deux sens de circulation) transporte environ un voyageur occasionnel et que seuls ceux-ci se reportent vers ces services librement organisés, dans la limite de 37,5 % de la capacité respective des autocars affectés à leur exploitation. Ainsi, le transfert potentiel d'usagers du service conventionné entre Aubagne et Toulon vers les deux services proposés par la société FlixBus France sur cette même liaison ne saurait excéder [10 000 - 15 000] voyageurs. Partant d'une recette moyenne par voyageur occasionnel de [5 - 10] euros hors taxes, ce report se traduirait par une perte potentielle d'au plus [50 000 - 100 000] euros hors taxes par an, soit 0,6 % des recettes et 0,2 % des concours publics sur le périmètre de la ligne conventionnée.
40. Au total, l'impact des services entre Marseille et Toulon déclarés sous les n° D2018-066, D2018-058, D2018-121 et D2018-147 proposés par les sociétés Eurolines et SNCF-C6 (Ouibus), cumulé à celui des services antérieurement déclarés par les sociétés FlixBus France, Eurolines et SNCF-C6 (Ouibus) sur cette même liaison et entre Aubagne et Toulon, correspond à la somme des impacts présentés aux points 38 et 39, soit une perte potentielle d'au plus [1 000 000 - 1 300 000] euros hors taxes par an, soit 9,1 % des recettes et 2,4 % des concours publics sur le périmètre de la ligne conventionnée.
41. Par conséquent, la structure de couverture des coûts, caractérisée par le poids prépondérant de la contribution publique versée par la Région, ne serait pas significativement modifiée par l'exploitation des services de transport par autocar déclarés par les sociétés FlixBus France, Eurolines et SNCF-C6 (Ouibus).
42. 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 les projets d'interdiction de la Région Provence – Alpes – Côte d'Azur des services déclarés par les sociétés Eurolines et SNCF-C6 (Ouibus) entre Marseille et Toulon.

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 18 juin 2018.*

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

Le Président

Bernard Roman