

Avis n° 2018-070 du 13 septembre 2018
relatif au projet de décision de la Région Provence – Alpes – Côte d’Azur d’interdiction du service déclaré par la société FlixBus France sur la liaison entre Avignon et Marseille

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° 2016-036 du 29 mars 2016 relatif au projet de décision de la Région Provence – Alpes – Côte d’Azur d’interdiction des services déclarés par la société Eurolines sur la liaison entre Avignon et Marseille (déclarations n° D2015-070 et D2015-073) ;

Vu l’avis n° 2017-088 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 Avignon et Marseille (déclaration n° D2017-068) ;

Vu l’avis n° 2017-089 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 Marseille et Salon-de-Provence (déclaration n° D2017-082) ;

Vu l’avis n° 2018-027 du 4 avril 2018 relatif au projet de décision de la Région Provence – Alpes – Côte d’Azur d’interdiction du service déclaré par la société Eurolines SA sur la liaison entre Avignon et Marseille (déclaration n° D2018-067) ;

Vu l’avis n° 2018-050 du 25 juin 2018 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 Marseille (déclaration n° D2018-137) ;

Vu l’avis n° 2018-051 du 25 juin 2018 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 Marignane (déclaration n° D2018-138) ;

Vu l’avis n° 2018-052 du 2 juillet 2018 relatif au projet de décision de la Région Provence – Alpes – Côte d’Azur d’interdiction du service déclaré par la société Eurolines SA sur la liaison entre Avignon et Marignane (déclaration n° D2018-160) ;

Vu la déclaration du service routier librement organisé n° D2018-153 présentée par la société SNCF-C6 (Ouibus), publiée le 16 mars 2018 et qui n’a pas fait l’objet de saisine ;

Vu les déclarations de services routiers librement organisés n° D2018-161 et n° D2018-162 présentées par la société Eurolines SA, publiées le 16 avril 2018 et qui n’ont pas fait l’objet de saisine ;

Vu la déclaration du service routier librement organisé n° D2018-185 présentée par la société FlixBus France et publiée le 30 avril 2018 ;

Vu la saisine relative à la déclaration n° D2018-185 présentée par la Région Provence – Alpes – Côte d’Azur et enregistrée le 29 juin 2018 ;

Vu la décision n° 2018-056 du 9 juillet 2018 relative à la prolongation du délai d’instruction sur un projet de décision d’interdiction de service régulier interurbain de transport par autocar ;

Vu les autres pièces du dossier ;

Après en avoir délibéré le 13 septembre 2018 ;

ÉMET L’AVIS SUIVANT

1. PROCÉDURE

1. La déclaration n° D2018-185 susvisée de la société FlixBus France porte sur un service régulier interurbain de transport par autocar entre Avignon et Marseille. Les points d’arrêt déclarés sont situés à la gare routière, boulevard du Rhône, à Avignon et à la gare routière, rue Honorat, à Marseille. Le service déclaré comporte un départ d’Avignon à 20h55 du dimanche au vendredi et à 12h55 le samedi ainsi qu’un départ quotidien de Marseille à 10h25. 53 places sont susceptibles d’être commercialisées par trajet, soit 38 690 places par an pour 7 départs hebdomadaires par sens, avec un temps de parcours estimé à 1h15 dans les deux sens de circulation.
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 Flixbus France (déclaration n° D2018-185 susvisée). Selon la Région, l’exploitation de la liaison déclarée porterait une atteinte substantielle à l’équilibre économique des lignes TER Marseille – Avignon et Marseille – Lyon qu’elle organise (pour la dernière dans la limite de son ressort territorial) au titre du service public régional de transport de voyageurs. Elle estime ainsi entre 1,86 % et 5,50 % 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 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° 2018-056 susvisée.

2. CONTEXTE

2.1. Sur le service Avignon – Marseille ayant fait l’objet de la déclaration n° D2018-185

4. Le service déclaré par la société Flixbus France et publié sous le n° D2018-185 s’inscrirait dans le cadre de l’exploitation d’une ligne de longue distance Marseille – Avignon – Lyon – Chalon-sur-Saône – Beaune – Dijon. 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 Avignon et Marseille, même s'il convient de rappeler, sur ce point, que la société Flixbus France peut librement décider de modifier les services proposés en amont et en aval de cette liaison, toutes choses égales par ailleurs, sans être obligée de déposer une nouvelle déclaration auprès de l'Autorité.

5. Les arrêts du service librement organisé déclaré par la société Flixbus France à Avignon et Marseille sont situés à proximité immédiate des gares ferroviaires desservies par le service conventionné. La distance routière entre les deux arrêts du service déclaré par la société Flixbus France est de 97 kilomètres environ.
6. Les lignes conventionnées Marseille – Avignon et Marseille – Lyon permettent aux usagers de relier Avignon à Marseille sans correspondance. Sur la liaison Avignon – Marseille, le service conventionné propose, dans le sens Avignon vers Marseille, 25 départs par jour du lundi au jeudi, 26 départs le vendredi, 17 départs le samedi et 14 départs le dimanche. Depuis Marseille vers Avignon, ce même service propose 24 trajets le lundi, 23 trajets par jour du mardi au vendredi, et 15 trajets le samedi et le dimanche. Au total, 157 départs hebdomadaires sont offerts dans le sens Avignon vers Marseille et 146 dans le sens Marseille vers Avignon. L'offre du service conventionné sur la liaison est d'environ 4,9 millions de sièges par an, soit une capacité plus de 125 fois supérieure à celle du service librement organisé par la société FlixBus France objet du présent avis. Le temps de parcours entre Avignon et Marseille varie entre 1h08 et 2h30, pour une moyenne pondérée de 1h33, et pour des trajets comportant de 2 à 14 arrêts intermédiaires.
7. En 2016, dernier exercice disponible, [200 000 – 250 000] voyageurs étaient recensés sur l'origine-destination Avignon - Marseille, pour un trafic total de [150 – 200] millions de voyageurs kilomètre sur les lignes TER considérées, toutes origines-destinations confondues. Sur cette même année, la contribution de la Région est venue couvrir un déficit de [30 - 40] millions d'euros sur le périmètre des deux lignes (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 - 20] millions d'euros. Le taux de couverture des coûts par les recettes commerciales est ainsi de [10 - 20] % sur le périmètre des lignes TER considérées.

2.2. Sur les services déclarés précédemment sur le périmètre de la ou des ligne(s) Marseille – Avignon et Marseille – Lyon

2.2.1. Sur l'origine-destination Avignon – Marseille

8. Plusieurs déclarations de services réguliers interurbains de transport par autocar entre Avignon et Marseille ont été présentées par les sociétés Eurolines et SNCF-C6 (Ouibus) entre 2015 et 2018 : la déclaration n° D2015-070 (modifiée par la déclaration n° D2018-067 qui la remplace), la déclaration n° D2015-073, la déclaration n° D2017-068, la déclaration n° D2018-161 et la déclaration n° D2018-162.
9. A la suite des déclarations n° D2015-070 et D2015-073 de la société Eurolines, et de la saisine de la Région afférente à ces déclarations, l'Autorité a émis un avis défavorable, le 29 mars 2016 (avis n° 2016-036), sur le projet d'interdiction des services de la société Eurolines au motif que ces derniers ne portaient pas une atteinte substantielle à l'équilibre économique des lignes TER Marseille – Avignon et Marseille – Lyon. A la suite de la déclaration n° D2018-067 venant modifier la déclaration n° D2015-070, et de la saisine de la Région afférente à cette déclaration, l'Autorité a émis un avis défavorable, le 4 avril 2018 (avis n° 2018-027), sur le projet d'interdiction de la Région. La société Eurolines peut par conséquent librement exploiter ces services.
10. L'offre des services librement organisés par la société Eurolines mentionnés au point précédent est constituée de départs quotidiens d'Avignon, à 12h30 pour la déclaration n° D2015-073 et à 9h et 20h pour la déclaration n° D2018-067, ainsi que de départs quotidiens de Marseille, à 16h

pour la déclaration n° D2015-073 et à 8h30 et 18h15 pour la déclaration n° D2018-067. 100 places sont susceptibles d'être commercialisées par trajet assuré dans le cadre de la déclaration n° D2015-073 et 47 places sont susceptibles d'être commercialisées par trajet assuré dans le cadre de la déclaration n° D2018-067, soit 141 620 places par an pour 21 départs hebdomadaires par sens et pour un temps de parcours compris entre 1h35 et 2h20.

11. A la suite de la déclaration n° D2017-068 de la société SNCF-C6 (Ouibus), et de la saisine de la Région afférente à cette déclaration, l'Autorité a émis un avis défavorable, le 13 septembre 2017 (avis n° 2017-088), sur le projet d'interdiction du service de la société SNCF-C6 (Ouibus) au motif que ce dernier ne portait pas une atteinte substantielle à l'équilibre économique des lignes TER Marseille – Avignon et Marseille – Lyon. La société SNCF-C6 (Ouibus) peut par conséquent librement exploiter ce service.
12. L'offre du service librement organisé par la société SNCF-C6 (Ouibus) mentionné au point précédent est constituée d'un départ quotidien d'Avignon à 8h10 ainsi que d'un départ quotidien de Marseille à 21h. 57 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.
13. En outre, préalablement à la déclaration de la société Flixbus France et à la saisine subséquente de la Région objet du présent avis, la société Eurolines a déclaré deux services sur la liaison Avignon – Marseille, publiés sous les n° D2018-161 et D2018-162 le 16 avril 2018. Le délai de saisine relatif à ces déclarations a expiré le 16 juin 2018 sans que celles-ci n'aient fait l'objet d'une saisine par la Région. La société Eurolines peut par conséquent librement exploiter ces services.
14. Les arrêts de ces services librement organisés déclarés par la société Eurolines (déclarations n° D2018-161 et n° D2018-162) sont situés, à Avignon et à Marseille, à proximité immédiate des gares ferroviaires desservies par le service conventionné. La distance routière entre les deux arrêts des services déclarés est de 97 kilomètres environ.
15. L'offre de ces services librement organisés par la société Eurolines est constituée au départ d'Avignon, de deux départs quotidiens à 7h15 et 19h45 pour la déclaration n° D2018-161 et d'un départ quotidien à 8h45 pour la déclaration n° D2018-162. Depuis Marseille, elle est constituée de deux départs quotidiens à 7h45 et 19h30 pour la déclaration n° D2018-161 et d'un départ quotidien à 18h30 pour la déclaration n° D2018-162. 49 places sont susceptibles d'être commercialisées par trajet, soit 71 540 places par an pour 14 départs hebdomadaires par sens et pour un temps de parcours estimé à 1h45 pour la déclaration n° D2018-161 et 35 770 places par an pour 7 départs hebdomadaires par sens et pour un temps de parcours estimé à 1h15 pour la déclaration n° D2018-162.

2.2.2. Sur l'origine-destination Marseille – Salon-de-Provence

16. L'Autorité a émis un avis défavorable, le 13 septembre 2017 (avis n° 2017-089), sur le projet d'interdiction du service de la société SNCF-C6 (Ouibus) entre Marseille et Salon-de-Provence déclaré sous le n° D2017-082 au motif que ce dernier ne portait pas une atteinte substantielle à l'équilibre économique de la ligne TER Marseille – Avignon. La société SNCF-C6 (Ouibus) peut par conséquent librement exploiter ce service.
17. L'offre du service librement organisé par la société SNCF-C6 (Ouibus) mentionné au point précédent est constituée d'un départ quotidien de Marseille à 21h55 ainsi que d'un départ quotidien de Salon-de-Provence à 6h30. 57 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 50 minutes.

2.2.3. Sur l'origine-destination Arles – Marseille

18. Deux déclarations de services réguliers interurbains de transport par autocar entre Arles et Marseille ont été présentées par la société SNCF-C6 (Ouibus) en 2018 : la déclaration n° D2018-137 et la déclaration n° D2018-153.
19. A la suite de la déclaration n° D2018-137 de la société SNCF-C6 (Ouibus), et de la saisine de la Région afférente à cette déclaration, l'Autorité a émis un avis défavorable, le 25 juin 2018 (avis n° 2018-050), sur le projet d'interdiction du service de la société SNCF-C6 (Ouibus) au motif que ce dernier ne portait pas une atteinte substantielle à l'équilibre économique des lignes TER Marseille – Avignon, Marseille – Lyon et Marseille – Narbonne. La société SNCF-C6 (Ouibus) peut par conséquent librement exploiter ce service.
20. L'offre du service librement organisé par la société SNCF-C6 (Ouibus) mentionné au point précédent est constituée d'un départ quotidien d'Arles à 20h40 ainsi que d'un départ quotidien de Marseille à 7h25. 57 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 1h45.
21. En outre, préalablement à la déclaration de la société FlixBus France et à la saisine subséquente de la Région, objet du présent avis, la société SNCF-C6 (Ouibus) a déclaré un service sur la liaison Arles – Marseille, publié sous le n° D2018-153 le 16 mars 2018. Le délai de saisine relatif à cette déclaration a expiré le 16 mai 2018 sans que celle-ci n'ait fait l'objet d'une saisine par la Région. La société SNCF-C6 (Ouibus) peut par conséquent librement exploiter ce service.
22. L'arrêt du service librement organisé déclaré par la société SNCF-C6 (Ouibus) à Arles est situé à moins de 1 500 mètres de la gare ferroviaire desservie par le service conventionné. L'arrêt déclaré à Marseille est situé à proximité immédiate de la gare ferroviaire desservie par le service conventionné. La distance routière entre les deux arrêts du service déclaré est de 90 kilomètres environ.
23. L'offre du service librement organisé par la société SNCF-C6 (Ouibus) est constituée d'un départ d'Arles à 15h10 et d'un départ de Marseille à 9h50, du lundi au samedi. 48 places sont susceptibles d'être commercialisées par trajet soit 29 952 places par an pour 6 départs hebdomadaires par sens et pour un temps de parcours compris entre 1h25 et 1h40.

2.2.4. Sur l'origine-destination Arles – Marignane

24. L'Autorité a émis un avis défavorable, le 25 juin 2018 (avis n° 2018-051), sur le projet d'interdiction du service de la société SNCF-C6 (Ouibus) entre Arles et Marignane déclaré sous le n° D2018-138 et venant modifier la déclaration n° D2018-128, au motif que ce dernier ne portait pas une atteinte substantielle à l'équilibre économique des lignes TER Marseille – Avignon, Marseille – Lyon et Marseille – Narbonne. La société SNCF-C6 (Ouibus) peut par conséquent librement exploiter ce service.
25. L'offre du service librement organisé par la société SNCF-C6 (Ouibus) mentionné au point précédent est constituée d'un départ quotidien d'Arles à 20h40 ainsi que d'un départ quotidien de Marignane à 8h10. 57 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 1h00.

2.2.5. Sur l'origine-destination Avignon – Marignane

26. L'Autorité a émis un avis défavorable, le 2 juillet 2018 (avis n° 2018-052), sur le projet d'interdiction du service de la société Eurolines entre Avignon et Marignane déclaré sous le

n° D2018-160 au motif que la liaison conventionnée choisie par la Région dans le cadre de sa saisine (liaison Avignon – Marseille) n'était pas similaire, au sens du 14° de l'article R. 3111-37 du code des transports, à la liaison déclarée objet de la saisine. La société Eurolines peut par conséquent librement exploiter ce service.

27. L'arrêt du service librement organisé déclaré par la société Eurolines à Avignon est situé à proximité immédiate de la gare ferroviaire desservie par le service conventionné. L'arrêt déclaré à Marignane est situé à moins de 1 500 mètres de la gare ferroviaire Vitrolles-Aéroport-Marseille-Provence desservie par les lignes TER Marseille-Avignon et Marseille-Lyon. La distance routière entre les deux arrêts du service déclaré est de 83 kilomètres environ.
28. L'offre du service librement organisé par la société Eurolines entre Avignon et Marignane est constituée d'un départ quotidien d'Avignon à 9h50 ainsi que d'un départ quotidien de Marignane à 18h55. 49 places sont susceptibles d'être commercialisées par trajet soit 35 770 places par an pour 7 départs hebdomadaires par sens et pour un temps de parcours estimé à 1h05.

3. ANALYSE

29. Les dispositions du deuxième alinéa de l'article L. 3111-18 du code des transports prévoient qu'« *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* ».
30. La Région a choisi de faire porter l'analyse de l'impact du service déclaré entre Avignon et Marseille sur les lignes TER Marseille – Avignon et Marseille – Lyon, conventionnées par la Région (pour la seconde, dans la limite de son ressort territorial, c'est-à-dire entre Marseille et Bollène), 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

31. Le service déclaré par la société Flixbus France serait exécuté entre Avignon et Marseille, dont la liaison est assurée sans correspondance par les lignes TER Marseille – Avignon et Marseille – Lyon organisées par la Région (pour la dernière dans la limite de son ressort territorial) 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 Avignon et Marseille. 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

32. 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 Avignon et Marseille, publiés sous les n° D2015-073, D2017-068, D2018-067, D2018-161, D2018-162 et D2018-185 (objet du présent avis),

entre Marseille et Salon-de-Provence, publié sous le n°D2017-082, entre Arles et Marseille, publiés sous les numéros D2018-137 et D2018-153, entre Arles et Marignane, publié sous le n°D2018-138 et entre Avignon et Marignane, publié sous le n°D2018-160.

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

33. Du point de vue de la demande, l'arbitrage entre deux services 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 de l'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.

a. Sur l'examen de la substituabilité du service déclaré par la société FlixBus France entre Avignon et Marseille (déclaration n°D2018-185)

34. Dans le cas d'espèce, le temps de parcours du service déclaré (1h15) est en moyenne inférieur à celui du service conventionné (entre 1h08 et 2h30, pour une moyenne pondérée de 1h33). Du point de vue du seul critère du temps de parcours, le service déclaré par la société FlixBus France apparaît donc substituable au service conventionné existant.
35. Par ailleurs, les horaires déclarés par la société FlixBus France ne s'avèrent que peu différents, quel que soit le sens du parcours envisagé, de ceux du service conventionné avec trois à cinq départs du service TER compris dans un intervalle élargi de deux heures de part et d'autre des départs déclarés par la société FlixBus France. 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 entre Avignon et Marseille.
36. L'offre du service déclaré n'apparaît pas, en revanche, en mesure de répondre à la demande d'une clientèle fréquente et en particulier pendulaire. En effet, les horaires du service proposé par la société FlixBus France ne correspondent pas à ceux habituellement empruntés pour effectuer des trajets domicile-travail. De plus, les horaires du service déclaré ne permettent pas d'effectuer l'aller-retour dans la journée dans le sens Avignon-Marseille-Avignon. En outre, le service déclaré, limité à 1 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. Enfin, la liaison de la société FlixBus France s'inscrit pour l'instant dans le cadre de l'exploitation d'une ligne de longue distance entre Marseille et Dijon (524 km), ce qui peut créer une incertitude sur la ponctualité du service depuis Avignon, caractéristique fortement valorisée par la clientèle fréquente.
37. En conclusion, au vu des caractéristiques respectives des services et de la demande de transport, l'offre envisagée par la société FlixBus France entre Avignon et Marseille (déclaration n°D2018-185 susvisée) peut être regardée comme faiblement substituable à celle du service conventionné pour les voyageurs occasionnels. En revanche, elle ne peut raisonnablement être considérée comme substituable pour les voyageurs fréquents.

b. Sur l'examen de la substituabilité des services déclarés par la société Eurolines entre Avignon et Marseille et déjà autorisés à la commercialisation (déclarations n°D2018-161 et D2018-162)

38. Dans le cas d'espèce, le temps de parcours du service déclaré (1h45 pour la déclaration n°D2018-161 et 1h30 pour la déclaration n°D2018-162) est en moyenne semblable ou légèrement supérieur à celui du service conventionné (entre 1h08 et 2h30, pour une moyenne

pondérée de 1h33). Du point de vue du seul critère du temps de parcours, les services déclarés par la société Eurolines apparaissent donc substituables au service conventionné existant.

39. Par ailleurs, les horaires déclarés par la société Eurolines ne s'avèrent que peu différents, quel que soit le sens du parcours envisagé, de ceux du service conventionné avec trois à neuf départs du service TER compris dans un intervalle élargi de deux heures de part et d'autre des départs déclarés par la société Eurolines. Du seul point de vue des horaires de service proposés, les services librement organisés peuvent donc être considérés comme une alternative au service conventionné existant entre Avignon et Marseille.
40. 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, si les horaires des services proposés par la société Eurolines correspondent à ceux habituellement empruntés pour effectuer des trajets domicile-travail, les services déclarés, limités à 3 trajets par jour et par sens ne sauraient répondre à la demande d'une catégorie de voyageurs qui valorise une flexibilité horaire importante à certains moments de la journée, et/ou qui est contrainte par des horaires précis. Enfin, les liaisons de la société Eurolines s'inscrivent pour l'instant dans le cadre de l'exploitation de lignes de longue distance entre Avignon et Bologne (969 km) pour la déclaration n° D2018-161 et entre Avignon et Florence (740 km) pour la déclaration n° D2018-162, ce qui peut créer une incertitude sur la ponctualité du service depuis Marseille, caractéristique fortement valorisée par la clientèle fréquente.
41. En conclusion, au vu des caractéristiques respectives des services et de la demande de transport, l'offre envisagée par la société Eurolines entre Avignon et Marseille peut être regardée comme substituable à celle du service conventionné pour les voyageurs occasionnels. En revanche, elle ne peut raisonnablement être considérée comme substituable pour les voyageurs fréquents.

c. Sur l'examen de la substituabilité du service déclaré par la société SNCF-C6 (Ouibus) entre Arles et Marseille et déjà autorisé à la commercialisation (déclaration n° D2018-153)

42. Dans le cas d'espèce, le temps de parcours du service déclaré (entre 1h25 et 1h40) est en moyenne supérieur à celui du service conventionné (entre 49 minutes et 1h56, pour une moyenne pondérée de 58 minutes). Du point de vue du seul critère du temps de parcours, le service déclaré par la société SNCF-C6 (Ouibus) apparaît donc peu substituable au service conventionné existant, en particulier pour une clientèle pendulaire qui valorise fortement le temps de trajet.
43. Les horaires déclarés par la société SNCF-C6 (Ouibus) ne s'avèrent que peu différents, quel que soit le sens du parcours envisagé, de ceux du service conventionné avec deux à quatre départs du service TER compris dans un intervalle élargi de deux heures de part et d'autre des départs déclarés 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 entre Arles et Marseille.
44. L'offre du service déclaré n'apparaît pas, en revanche, en mesure de répondre à la demande d'une clientèle fréquente et en particulier pendulaire. En effet, les horaires du service proposé par la société SNCF-C6 (Ouibus) ne correspondent pas à ceux habituellement empruntés pour effectuer des trajets domicile-travail. De plus, les horaires du service déclaré ne permettent pas d'effectuer l'aller-retour dans la journée dans le sens Arles-Marseille-Arles. En outre, le service déclaré, limité à 1 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.

45. 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 Marseille peut être regardée comme faiblement substituable à celle du service conventionné pour les voyageurs occasionnels. En revanche, elle ne peut raisonnablement être considérée comme substituable pour les voyageurs fréquents.

d. Sur l'examen de la substituabilité du service déclaré par la société Eurolines entre Avignon et Marignane et déjà autorisé à la commercialisation (déclaration n° D2018-160)

46. Dans le cas d'espèce, le temps de parcours du service déclaré (1h05) est semblable à celui du service conventionné (entre 50 minutes et 1h31, pour une moyenne pondérée de 1h08). Du point de vue du seul critère du temps de parcours, le service déclaré par la société Eurolines apparaît donc substituable au service conventionné existant.
47. Par ailleurs, les horaires déclarés par la société Eurolines ne s'avèrent que peu différents, quel que soit le sens du parcours envisagé, de ceux du service conventionné avec trois à six départs du service TER compris dans un intervalle élargi de deux heures de part et d'autre des départs déclarés par la société Eurolines. 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 entre Avignon et Marignane.
48. L'offre du service déclaré n'apparaît pas, en revanche, en mesure de répondre à la demande d'une clientèle fréquente et en particulier pendulaire. En effet, les horaires du service proposé par la société Eurolines ne correspondent pas à ceux habituellement empruntés pour effectuer des trajets domicile-travail. De plus, les horaires du service déclaré ne permettent pas d'effectuer l'aller-retour dans la journée dans le sens Marignane-Avignon-Marignane. En outre, le service déclaré, limité à 1 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. Enfin, la liaison de la société Eurolines s'inscrit pour l'instant dans le cadre de l'exploitation d'une ligne de longue distance entre Avignon et Florence (740 km), ce qui peut créer une incertitude sur la ponctualité du service depuis Marignane, caractéristique fortement valorisée par la clientèle fréquente.
49. En conclusion, au vu des caractéristiques respectives des services et de la demande de transport, l'offre envisagée par la société Eurolines entre Avignon et Marignane peut être regardée comme faiblement substituable à celle du service conventionné pour les voyageurs occasionnels. En revanche, elle ne peut raisonnablement être considérée comme substituable pour les voyageurs fréquents.

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

a. Sur l'évaluation de l'incidence du service déclaré sous le n°D2018-185 entre Avignon et Marseille

50. 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).

51. En l'espèce, il est donc fait l'hypothèse que les places offertes par le service librement organisé déclaré par la société Flixbus France, 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.
52. 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 des lignes conventionnées 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 Avignon – Marseille 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 entre [5 - 10] 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 [10 000 - 20 000] usagers par an, soit [30 - 40] % environ de la capacité annuelle du service librement organisé déclaré par la société Flixbus France. Partant d'une recette moyenne par voyageur occasionnel de [10 - 20] euros hors taxes, ce report se traduirait par une perte potentielle d'au plus [100 000 - 200 000] euros hors taxes par an.
53. Au total, l'ordre de grandeur du manque à gagner potentiel peut être estimé à 1,4 % des recettes sur les lignes TER considérées ou environ 0,3 % des concours publics sur ce même périmètre. 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°D2015-073, D2017-068, D2018-067, D2018-161, D2018-162 et D2018-185 entre Avignon et Marseille

54. Comme indiqué au point 32, il convient d'apprécier l'atteinte portée par le service déclaré par la société Flixbus France entre Avignon et Marseille (déclaration n°D2018-185 susvisée) à l'équilibre des lignes TER Marseille – Avignon et Marseille – Lyon en prenant en compte l'incidence cumulée de ce service et de ceux relatifs aux déclarations n° D2015-073, D2017-068, D2018-067, D2018-161 et D2018-162 sur la même liaison Avignon – Marseille.
55. Eu égard à l'analyse de la substituabilité développée dans la partie 3.2.1 et dans les avis n° 2016-036, 2017-088 et 2018-027 susvisés, une estimation du risque d'atteinte des services déclarés par les sociétés Eurolines, SNCF-C6 (Ouibus) et FlixBus France sous les n° D2015-073, D2017-068, D2018-067, D2018-161 et D2018-162 entre Avignon et Marseille à l'équilibre économique de la ligne TER consiste à évaluer la perte de recettes induite par le report vers ces services des seuls utilisateurs occasionnels des trains du service conventionné circulant à des horaires regardés comme proches de ceux des services librement organisés. En raisonnant sur une plage horaire élargie pour évaluer le risque maximal de report de ces voyageurs, pour les

raisons exposées au point 52, 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, il est fait la même hypothèse de répartition homogène des voyageurs occasionnels effectuant la liaison Avignon – Marseille dans les trains de la ligne conventionnée en circulation, présentée au point 52.

56. Eu égard à la méthodologie de l'évaluation de l'impact isolé d'un service sur une liaison qui n'intègre pas les déclarations antérieures, l'impact cumulé de plusieurs services sur cette même liaison peut ne pas correspondre à la simple somme des impacts isolés. En effet, le nombre de voyageurs occasionnels des trains conventionnés à plus ou moins deux heures d'un horaire déclaré peut être inférieur à 37,5 % de la capacité du (des) service(s) librement organisé(s) circulant à cet horaire ou à un horaire proche. L'impact cumulé de ce (ces) service(s) routier(s) et de services routiers additionnels, qui ne saurait dépasser le trafic occasionnel conventionné dans la plage considérée, peut donc être inférieur à la somme des impacts isolés de chacun des services routiers. En l'espèce, le trafic constaté sur la ligne TER n'est pas suffisamment important le week-end pour que l'impact des services entre Avignon et Marseille déclarés sous les n°D2015-073, D2017-068, D2018-067, D2018-161, D2018-162 et D2018-185 corresponde à la simple somme de leurs impacts isolés.
57. Ainsi, sur la base des données de 2016, l'Autorité estime à environ [80 000 – 100 000] usagers par an le transfert potentiel de voyageurs du service conventionné vers l'ensemble des services déclarés entre Avignon et Marseille. Partant d'une recette moyenne par voyageur occasionnel de [10 - 20] euros hors taxes, ce report se traduirait par une perte potentielle d'environ [800 000 – 2 000 000] d'euros hors taxes par an, soit 9,3 % des recettes et 2,7 % des concours publics sur le périmètre des lignes TER Marseille – Avignon et Marseille – Lyon.

c. Sur l'évaluation de l'incidence isolée du service déclaré sous le n°D2017-082 entre Marseille et Salon-de-Provence

58. Comme indiqué au point 32, il convient d'apprécier l'atteinte portée par le service déclaré par la société Flixbus France entre Avignon et Marseille à l'équilibre des lignes TER Marseille – Avignon et Marseille – Lyon en prenant en compte l'incidence cumulée de ce service et de celui relatif à la déclaration n° D2017-082 sur la liaison Marseille – Salon-de-Provence.
59. Dans son avis n° 2017-089 du 13 septembre 2017 susvisé, l'Autorité a évalué l'atteinte portée par le service déclaré sous le n°D2017-082 sur la ligne TER Marseille – Avignon sur la base de données de fréquentation observées en 2015. Dans le cadre du présent avis, l'Autorité s'est appuyée sur des données financières et de trafic plus récentes datant de 2016 qui ont été communiquées par la Région dans le cadre de la saisine et en réponse à une mesure d'instruction. Cette actualisation des données est propre à mieux garantir la cohérence des évaluations, en particulier lorsqu'il s'agit de l'impact cumulé de plusieurs services déclarés de manière consécutive sur une même ligne, comme en l'espèce.
60. Sur la base des données de 2016, l'Autorité estime à environ [5 000 – 10 000] usagers par an le transfert potentiel de voyageurs du service conventionné vers le service 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'environ [25 000 – 100 000] euros hors taxes par an, soit 0,3 % des recettes et 0,1 % des concours publics sur le périmètre des lignes TER Marseille – Avignon et Marseille – Lyon.

d. Sur l'évaluation de l'incidence cumulée des services déclarés sous les n° D2018-137 et D2018-153 entre Arles et Marseille

61. Comme indiqué au point 32, il convient d'apprécier l'atteinte portée par le service déclaré par la société Flixbus France entre Avignon et Marseille à l'équilibre des lignes TER Marseille – Avignon et Marseille – Lyon en prenant en compte l'incidence cumulée de ce service et de ceux relatifs aux déclarations n° D2018-137 et n° D2018-153 sur la liaison Arles – Marseille.
62. Eu égard à l'analyse de la substituabilité développée dans la partie 3.2.1 et dans l'avis n° 2018-050 susvisé, une estimation du risque d'atteinte des services déclarés par la société SNCF-C6 (Ouibus) sous les n° D2018-137 et D2018-153 entre Arles et Marseille à l'équilibre économique des lignes TER Marseille – Avignon et Marseille – Lyon consiste à évaluer la perte de recettes induite par le report vers ces services des seuls utilisateurs occasionnels des trains du service conventionné du périmètre¹ circulant à des horaires regardés comme proches de ceux des services librement organisés. En raisonnant sur une plage horaire élargie pour évaluer le risque maximal de report de ces voyageurs, pour les raisons exposées au point 52, 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, il est fait l'hypothèse de répartition homogène des voyageurs occasionnels effectuant la liaison Arles – Marseille dans les trains de la ligne conventionnée en circulation. Dans le cas d'espèce, cette hypothèse conduit à estimer qu'en moyenne entre [5 - 10] 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.
63. Ainsi, sur la base des données de 2016, l'Autorité estime à environ [25 000 - 30 000] usagers par an le transfert potentiel de voyageurs des lignes TER Marseille – Avignon et Marseille – Lyon vers les services déclarés entre Arles et Marseille. Partant d'une recette moyenne par voyageur occasionnel de [5 - 10] euros hors taxes, ce report se traduirait par une perte potentielle d'environ [125 000 - 300 000] euros hors taxes par an, soit 2,1 % des recettes et 0,5 % des concours publics sur le périmètre des lignes TER Marseille – Avignon et Marseille – Lyon.

e. Sur l'évaluation de l'incidence isolée du service déclaré sous le n° D2018-138 entre Arles et Marignane

64. Comme indiqué au point 32, il convient d'apprécier l'atteinte portée par le service déclaré par la société Flixbus France entre Avignon et Marseille à l'équilibre des lignes TER Marseille – Avignon et Marseille – Lyon en prenant en compte l'incidence cumulée de ce service et de celui relatif à la déclaration n° D2018-138 sur la liaison Arles – Marignane.
65. Dans son avis n° 2018-051 du 25 juin 2018 susvisé, l'Autorité a évalué l'atteinte portée par le service déclaré sous le n° D2018-138 sur les lignes TER Marseille – Avignon, Marseille – Lyon et Marseille - Narbonne conformément aux lignes directrices évoquées au point 50. Dans le cadre du présent avis il convient de prendre seulement en compte les trains du périmètre visé au point 30, à savoir les lignes TER Marseille – Avignon et Marseille – Lyon.
66. Ainsi, sur la base des données 2016, l'Autorité estime à environ [2 000 - 3 000] usagers par an le transfert potentiel de voyageurs des lignes TER Marseille – Avignon et Marseille – Lyon vers le service déclaré entre Arles et Marseille. Partant d'une recette moyenne par voyageur occasionnel de [5 - 10] euros hors taxes, ce report se traduirait par une perte potentielle d'environ [10 000 - 30 000] euros hors taxes par an, soit 0,2 % des recettes et 0,05 % des concours publics sur le périmètre des lignes TER Marseille – Avignon et Marseille – Lyon.

¹ Les trains circulant entre Arles et Avignon de la ligne TER Marseille-Narbonne ne sont pas pris en compte.

f. Sur l'évaluation de l'incidence isolée du service déclaré sous le n° D2018-160 entre Avignon et Marignane

67. Comme indiqué au point 32, il convient d'apprécier l'atteinte portée par le service déclaré par la société Flixbus France entre Avignon et Marseille à l'équilibre des lignes TER Marseille – Avignon et Marseille – Lyon en prenant en compte l'incidence cumulée de ce service et de celui relatif à la déclaration n° D208-160 sur la liaison Avignon – Marignane.
68. Dans son avis n° 2018-052 du 2 juillet 2018 susvisé, l'Autorité n'a pas évalué l'atteinte portée par le service déclaré sous le n° D2018-160 sur les lignes TER Marseille – Avignon et Marseille – Lyon dès lors que la liaison conventionnée visée par la saisine de la Région n'était pas similaire à la liaison déclarée. Il convient donc d'évaluer l'atteinte portée par ce service similaire à la liaison Avignon – Vitrolles assurée par les lignes TER Marseille – Avignon et Marseille – Lyon conformément aux lignes directrices évoquées au point 50.
69. Eu égard à l'analyse de la substituabilité développée dans la partie 3.2.1 une estimation du risque d'atteinte du service déclaré par la société Eurolines sous le n° D2018-160 entre Avignon et Marignane à l'équilibre économique des lignes TER Marseille-Avignon et Marseille-Lyon consiste à évaluer la perte de recettes induite par le report vers ce service des seuls utilisateurs occasionnels des trains du service conventionné du périmètre circulant à des horaires regardés comme proches de ceux des services librement organisés. En raisonnant sur une plage horaire élargie pour évaluer le risque maximal de report de ces voyageurs, pour les raisons exposées au point 52, 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, il est fait l'hypothèse de répartition homogène des voyageurs occasionnels effectuant la liaison Avignon – Marignane dans les trains de la ligne conventionnée en circulation. Dans le cas d'espèce, cette hypothèse conduit à estimer qu'en moyenne entre [0 - 5] 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.
70. Ainsi, sur la base des données 2016, l'Autorité estime à environ [5 000 - 10 000] usagers par an le transfert potentiel de voyageurs du service conventionné vers le service déclaré par la société Eurolines. Partant d'une recette moyenne par voyageur occasionnel de [10 - 15] euros hors taxes, ce report se traduirait par une perte potentielle d'environ [50 000 - 150 000] euros hors taxes par an, soit 0,6 % des recettes et 0,1 % des concours publics sur le périmètre des lignes TER Marseille – Avignon et Marseille – Lyon.

g. Sur l'évaluation de l'incidence cumulée des services déclarés sous les n° D2015-073, D2017-068, D2018-067, D2018-161, D2018-162 et D2018-185 entre Avignon et Marseille, D2017-082 entre Marseille et Salon-de-Provence, D2018-137 et D2018-153 entre Arles et Marseille, D2018-138 entre Arles et Marignane et D2018-160 entre Avignon et Marignane

71. L'impact des services déclarés par les sociétés Flixbus France, Eurolines et SNCF-C6 (Ouibus) sur la liaison Avignon – Marseille cumulé à celui des liaisons Marseille – Salon-de-Provence, Arles – Marseille, Arles – Marignane et Avignon – Marignane déclarées par les sociétés Eurolines et SNCF-C6 (Ouibus) correspond à la somme des impacts estimés aux points 57, 60, 63, 66 et 70. Ainsi, le transfert potentiel de voyageurs du service conventionné vers les services librement organisés considérés dans leur ensemble ne saurait dépasser [100 000 - 150 000] usagers, soit [1 - 2] million d'euros hors taxes par an, 12,5 % des recettes et 3,0 % des concours publics sur le périmètre des lignes TER Marseille – Avignon et Marseille – Lyon.

72. 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).
73. Il résulte de l'ensemble des éléments précédents que l'atteinte à l'équilibre économique des lignes de service public de transport concernées 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 Flixbus France entre Avignon et Marseille.

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 2018.

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

Le Président

Bernard Roman