

**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**

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 le décret n° 85-891 du 16 août 1985 modifié relatif aux transports urbains de personnes et aux transports routiers non urbains de personnes ;

Vu la déclaration du service routier librement organisé n° D2016-084 présentée par la société Eurolines, publiée le 2 mai 2016 ;

Vu la saisine présentée par la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur, enregistrée le 23 juin 2016 ;

Vu la décision n° 2016-161 du 19 juillet 2016 relative à la prolongation du délai d'instruction sur un projet de décision d'interdiction d'un service régulier interurbain de transport par autocar ;

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 ;

Après en avoir délibéré le 21 septembre 2016 ;

ÉMET L'AVIS SUIVANT

1 PROCÉDURE

1. La déclaration susvisée de la société Eurolines porte sur un service régulier interurbain de transport par autocar entre Marseille et Toulon (D2016-084). Les points d'arrêt déclarés sont situés à la gare routière de Saint-Charles, rue Honnorat, à Marseille et à la gare routière, boulevard de Tesse, à Toulon. Depuis Marseille, le service déclaré comporte deux départs quotidiens, à 11h15 et 20h55. Depuis Toulon, le service déclaré comporte deux départs quotidiens, à 7h et 17h. 50 places sont susceptibles d'être commercialisées par trajet, soit 72 800 places par an pour 14 départs hebdomadaires par sens et pour un temps de parcours estimé entre 1h05 et 1h20.
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 Eurolines. Selon la Région, l'exploitation de la liaison déclarée porterait une atteinte substantielle à l'équilibre économique de la ligne TER

Marseille – Toulon qu'elle organise au titre du service public régional de transport de voyageurs TER PACA.

3. Le deuxième alinéa de l'article L. 3111-19 du code des transports prévoit que l'Autorité émet un avis sur le projet d'interdiction ou de limitation du service de l'autorité organisatrice de transport dans un délai de deux mois à compter de la réception de la saisine et qu'elle peut décider de prolonger d'un mois ce délai par décision motivée.

2. CONTEXTE

4. Le service déclaré par la société Eurolines s'inscrirait dans le cadre de l'exploitation d'une ligne de longue distance Paris – Dijon – Lyon – Valence – Avignon – Aix-en-Provence – Marseille – Toulon. 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 Marseille et Toulon, même s'il convient de rappeler, sur ce point, que la société Eurolines 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. Les arrêts du service librement organisé par la société Eurolines à Marseille et à Toulon sont situés à proximité immédiate des gares ferroviaires. La distance routière entre les deux arrêts est de 67 kilomètres environ.
6. La ligne TER Marseille – Toulon – Hyères permet aux usagers de relier Marseille à Toulon en train sans correspondance. Sur la liaison TER Marseille – Toulon, le service conventionné propose en 2016, dans le sens Marseille – Toulon, 31 départs par jour du lundi au vendredi, 23 départs le samedi et 21 départs le dimanche. Dans le sens Toulon – Marseille, le service conventionné propose 33 départs par jour du lundi au vendredi, 21 départs le samedi et 20 départs le dimanche. Au total, 199 départs hebdomadaires sont offerts depuis Marseille et 206 départs hebdomadaires depuis Toulon, soit environ 15 fois plus de départs que le service déclaré. L'offre du service conventionné sur la liaison est estimée à 8,2 millions de sièges par an, sur la base d'une capacité moyenne des rames TER de 390 places assises, soit une capacité plus de 100 fois supérieure à celle du service déclaré. Le temps de parcours varie entre 50 minutes et 1h09 pour une moyenne pondérée de 1 heure, avec 8 arrêts intermédiaires.
7. En 2015, plus de [500 000 - 1 000 000] voyageurs ([30 - 40] millions de voyageurs kilomètres) étaient recensés sur l'origine-destination Marseille – Toulon, pour un trafic total de [200 - 250] millions de voyageurs kilomètres sur la ligne TER considérée, 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 de cette ligne (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 [15 - 20] millions d'euros. Le taux de couverture des coûts par les recettes commerciales est en conséquence de [20 - 30] % sur le périmètre de la ligne TER considérée.
8. En outre, six liaisons déclarées par la société FlixBus France le 12 novembre 2015 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.

9. Ainsi, préalablement à la déclaration entre Marseille et Toulon objet du présent avis, la société FlixBus France a déclaré des services réguliers interurbains de transport par autocar entre Marseille et Toulon (D2015-013 et D2015-020), Marseille et Hyères (D2015-017 et D2015-016), et Aubagne et Toulon (D2015-018 et D2015-019). La société FlixBus France n'a pas déclaré d'horaires précis mais des plages horaires de deux à trois heures dans lesquelles s'effectueraient les départs. Les services déclarés consistent à réaliser deux dessertes par jour dans chaque sens, pour chacune de ces liaisons. Cinquante-trois places sont susceptibles d'être commercialisées par trajet.
10. L'offre susceptible d'être proposée par la société FlixBus France sur la liaison Marseille – Toulon consiste à réaliser 2 départs quotidiens par sens. Au départ de Marseille, le premier départ 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. Au départ de Toulon, le premier départ 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. 53 places peuvent être commercialisées par trajet, soit une offre annuelle de 77 168 places pour 14 départs hebdomadaires par sens, pour un temps de parcours estimé à 1h20.
11. L'offre susceptible d'être proposée par la société FlixBus France sur la liaison de Marseille – Hyères consiste à réaliser 2 départs quotidiens par sens. Au départ de Marseille vers Hyères, le premier départ 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. Au départ de Hyères vers Marseille, le premier départ 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. 53 places peuvent être commercialisées par trajet, soit une offre annuelle de 77 168 places pour 14 départs hebdomadaires par sens, pour un temps de parcours estimé à 1h55.
12. L'offre susceptible d'être proposée par la société FlixBus France sur la liaison d'Aubagne – Toulon consiste à réaliser 2 départs quotidiens par sens. Au départ d'Aubagne vers Toulon, le premier départ 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. Au départ de Toulon vers Aubagne, le premier départ 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. 53 places peuvent être commercialisées par trajet, soit une offre annuelle de 77 168 places pour 14 départs hebdomadaires par sens, pour un temps de parcours estimé à 45 minutes.
13. 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 au projet de la Région d'interdiction du service déclaré.
14. 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 mais ne sont pas retenues dans le périmètre d'analyse de la saisine qu'elle soumet à l'Autorité. Sur la liaison Marseille – Toulon, dans chaque sens, 8 trains circulent du lundi au vendredi, 5 trains circulent le samedi, 6 trains circulent le dimanche. Leur temps de parcours moyen est de 43 minutes.

3. ANALYSE

15. 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 ».

16. Bien que la Région fasse plus particulièrement porter l'analyse, notamment sur le plan quantitatif, sur le segment de ligne Marseille – Toulon, la maille la plus fine d'appréciation de l'existence d'une atteinte substantielle à l'équilibre économique ne peut, en l'espèce, être que la ligne Marseille – Toulon – Hyères conformément aux dispositions rappelées à l'alinéa précédent. En effet, selon la convention d'exploitation du service public ferroviaire régional de voyageurs en vigueur, la liaison Marseille – Toulon, assurée sans correspondance, fait partie de la ligne TER Marseille – Toulon – Hyères.

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

17. Le service déclaré par la société Eurolines serait exécuté entre Marseille et Toulon, dont la liaison est assurée sans correspondance par la ligne TER Marseille – Toulon – Hyères organisée par la Région dans le cadre d'une convention conclue en décembre 2006 entre la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur et la SNCF pour une durée de 10 ans. Les points d'arrêt de la liaison déclarée sont situés à moins de cinq kilomètres des gares ferroviaires de Marseille et Toulon. 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 des lignes de service public organisées par la Région

18. Il ressort du contexte présenté 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 du service Marseille – Toulon, objet du présent avis, et des services Marseille – Toulon, Hyères – Marseille et Aubagne – Toulon, objet de l'avis n° 2016-022 susvisé.

3.2.1. Sur l'examen préalable de la substituabilité du service déclaré entre Marseille et Toulon

19. Du point de vue de la demande, l'arbitrage entre modes alternatifs de transport sur une même liaison s'effectue au regard d'un ensemble de critères qu'il convient d'analyser de façon combinée. En particulier, des différences d'horaires de départ n'ont pas la même implication sur le choix modal effectué par un usager selon les temps de parcours proposés ou encore selon qu'il s'agisse d'un déplacement occasionnel ou pendulaire (notamment domicile-travail), c'est-à-dire selon le profil de la demande.
20. Dans le cas d'espèce, le temps de parcours du service déclaré (entre 1h05 et 1h20) est légèrement supérieur à la moyenne du service conventionné (entre 50 minutes et 1h09, pour une moyenne pondérée de 1h). Du point de vue du seul critère du temps de parcours, le service déclaré par la société Eurolines 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.
21. S'agissant des horaires de service, dans la mesure où la fréquence du service conventionné est élevée, avec 31 à 33 départs par jour en semaine dans chaque sens, 2 à 8 départs de TER sont compris dans un intervalle élargi d'une heure de part et d'autre des heures de départ déclarées. Dès lors, du point de vue du seul critère des horaires proposés, le service déclaré par la société Eurolines peut donc être considéré comme une alternative au service conventionné existant entre Marseille et Toulon.

22. 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. D'une part, les horaires proposés, 11h15 et 20h55 au départ de Marseille ne correspondent pas aux horaires habituellement empruntés pour effectuer des trajets domicile-travail. D'autre part, ce service, limité à 2 trajets par jour et par sens, ne présente pas une fréquence et une amplitude suffisantes dans la journée pour constituer une véritable alternative pour une catégorie de voyageurs qui valorise une flexibilité horaire importante à certains moments de la journée, en particulier le matin et le soir et/ou qui est contrainte par des horaires précis. La capacité en outre limitée du service par autocar ne permet pas de garantir aux voyageurs quotidiens la disponibilité de places en nombre suffisant. On peut enfin ajouter que la liaison par autocar s'inscrit pour l'instant dans le cadre de l'exploitation d'une ligne de longue distance entre Paris et Toulon, ce qui peut créer une incertitude sur la ponctualité du service dans le sens Marseille – Toulon, caractéristique fortement valorisée par la clientèle fréquente. Or, il ressort des données communiquées par la Région à l'appui de sa saisine que [20 - 30] % des voyageurs TER empruntant la liaison entre Marseille et Toulon sont des voyageurs fréquents.
23. En conclusion, au vu des caractéristiques respectives des services et de la demande de transport, le service déclaré par la société Eurolines entre Marseille et Toulon ne peut être considéré que comme faiblement substituable au service conventionné pour les voyageurs occasionnels. En revanche, il ne peut raisonnablement être considéré comme substituable pour les voyageurs fréquents.

3.2.2. Sur l'évaluation de l'impact économique du service déclaré entre Marseille et Toulon

24. Faute de recul sur le report qui peut être constaté du rail vers la route, à ce stade du développement du marché du transport routier de voyageurs, les seules estimations susceptibles d'être avancées se fondent sur les retours d'expérience observés dans des situations similaires. L'étude d'impact annexée au projet de loi pour la croissance et l'activité considère, à ce titre, que 25 % des clients des services de transport par autocar devraient être des passagers qui n'auraient pas voyagé en l'absence de ce mode de transport.
25. Dès lors, on peut estimer, en raisonnant sur une fourchette élargie par prudence et dans l'attente de données actualisées sur les caractéristiques et l'évolution effectives de la demande de transport par autocar, que les places offertes par le service librement organisé seraient remplies à hauteur de 60 à 90 % par des usagers qui utilisaient préalablement le service conventionné et que les 10 à 40 % restants seraient donc de nouveaux voyageurs, qui n'auraient pas voyagé sans la création du nouveau service.
26. 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 TER consiste à évaluer la perte de recettes induite par le report vers le service librement organisé des seuls utilisateurs occasionnels des trains du service conventionné sur la liaison Marseille – Toulon circulant à des horaires regardés comme proches de ceux du service librement organisé. En effet, tout en conservant une certaine préférence horaire (par exemple, en début, milieu ou fin de journée), cette catégorie de voyageurs est moins attachée à des horaires précis et, pour cette raison, est la seule susceptible d'être intéressée par le service déclaré. En raisonnant ainsi sur une plage horaire élargie pour évaluer le risque de report de ces voyageurs, on considère que seuls les services TER situés dans un intervalle de plus ou moins 2 heures autour des heures de départ déclarées pour chaque service sont susceptibles d'être affectés. En l'absence de données plus précises, il est fait l'hypothèse d'une répartition homogène des voyageurs occasionnels de l'origine-destination sur les différents trains de la semaine. Dans le cas d'espèce, cette hypothèse conduit à une estimation de [150 000 - 200 000] usagers occasionnels par an pour les seuls trains à plus ou moins 2 heures autour des heures de départ déclarées pour chaque service, soit près de [10 - 20] voyageurs occasionnels par train, et que seuls ceux-ci se reportent vers le nouveau service, dans la limite, pour un autocar donné, de 60 à 90 % de la capacité offerte par cet autocar. Ce chiffre étant supérieur à la capacité annuelle du service librement organisé par la société Eurolines, le transfert potentiel de voyageurs du service conventionné ne saurait dépasser, sous ces hypothèses,

[40 000] à [70 000] usagers du service conventionné. Partant d'une recette moyenne par voyageur TER occasionnel de [5 - 10] euros, ce report se traduirait par une perte potentielle de recettes comprise entre [300 000] et [550 000] euros par an.

27. Dans une approche plus conservatrice, une seconde estimation, nécessairement maximaliste, du risque d'atteinte à l'équilibre économique de la ligne TER consisterait à évaluer la perte de recettes induite par le report vers le transport librement organisé par la société Eurolines de tous les utilisateurs occasionnels du service conventionné sur la liaison Marseille – Toulon, dans la limite de 60 % à 90 % de l'offre annuelle du service librement organisé. Une telle estimation revient à supposer que les voyageurs occasionnels du service conventionné n'ont aucune préférence horaire dans la journée et donc qu'ils sont tous susceptibles de se reporter vers le service librement organisé. Les données de trafic disponibles font état d'un nombre de voyageurs occasionnels réalisant la liaison Marseille – Toulon sur la ligne TER de [300 000 - 350 000] en 2015. Ce chiffre étant supérieur au seuil à la capacité annuelle du service librement organisé par la société Eurolines, le transfert potentiel de voyageurs du service conventionné ne saurait dépasser, sous ces hypothèses, [40 000] à [70 000] usagers du service conventionné. Partant d'une recette moyenne par voyageur TER occasionnel de [5 - 10] euros, ce report se traduirait par une perte potentielle de recettes comprise entre [300 000] et [550 000] euros par an.
28. Au total, l'ordre de grandeur du manque à gagner potentiel est ainsi compris entre 2,2 % et 3,3 % des recettes sur la ligne TER considérée, soit entre 0,9 % et 1,3 % des concours publics sur ce même périmètre. À supposer même que l'on retienne l'approche maximaliste décrite au point 27, l'ordre de grandeur du manque à gagner potentiel serait identique. En comparaison des coûts exposés pour assurer la desserte de la ligne conventionnée, ces montants sont, en tout état de cause, limités.

3.2.3. Sur l'évaluation de l'impact économique cumulé des services déclarés

29. Comme indiqué au point 18, il convient d'apprécier l'atteinte portée par le service déclaré par la société Eurolines entre Marseille et Toulon à l'équilibre économique de la ligne TER Marseille – Toulon – Hyères en prenant en compte l'incidence cumulée de ce service et de ceux relatifs aux déclarations D2015-013 et D2015-016 à D2015-020, objet de l'avis 2016-022 sur les liaisons Marseille – Toulon, Aubagne – Toulon et Marseille Hyères.
30. Dans son avis n° 2016-022 du 8 mars 2016 susvisé, l'Autorité a évalué l'atteinte à l'équilibre économique de la ligne de service public de transport concernée par application d'une méthode reposant sur l'hypothèse que les voyageurs 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, apparaît maximaliste. Désormais, l'Autorité s'appuie sur une méthode dérivée, 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 d'autocar. Cette méthode est propre à mieux garantir, en particulier, la cohérence des évaluations, notamment lorsqu'il s'agit de l'impact cumulé de plusieurs services déclarés sur une même ligne, comme en l'espèce. Par ailleurs, afin d'assurer l'homogénéité et la comparabilité de l'évaluation des différents services déclarés, l'impact des services ayant fait l'objet de l'avis n° 2016-022 a été réévalué selon les deux méthodes susmentionnées en utilisant les données relatives à l'année 2015 communiquées par la Région, alors que ce même impact avait été évalué dans l'avis précité en se basant sur des données relatives à l'année 2014, en l'absence de données plus récentes à l'époque.

31. Ainsi, s'agissant des services déclarés par la société FlixBus France entre Marseille et Toulon (D2015-013 et D2015-020), l'analyse de la substituabilité des services présentée dans la partie 3.2.1. permet de conclure que le service peut potentiellement intéresser les voyageurs occasionnels de la liaison. En raisonnant sur une plage horaire élargie pour évaluer le risque de report de ces voyageurs, pour les mêmes raisons que celles exposées au point 26, on considère que seuls les services TER situés dans un intervalle de plus ou moins 2 heures autour des plages horaires déclarées pour chaque service sont susceptibles d'être affectés. En l'absence de données plus précises, il est fait l'hypothèse d'une répartition homogène des voyageurs occasionnels de l'origine-destination sur les différents trains de la semaine. Dans le cas d'espèce, cette hypothèse conduit à estimer que près de [10 - 20] voyageurs par train sont occasionnels et que seuls ceux-ci se reportent vers le nouveau service, dans la limite, pour un autocar donné, de 60 à 90 % de la capacité offerte par cet autocar. Ainsi, le transfert potentiel de voyageurs du service conventionné est estimé, sous ces hypothèses, entre [40 000] et [70 000] usagers. Partant d'une recette moyenne par voyageur TER occasionnel de [5 - 10] euros, ce report se traduirait par une perte potentielle comprise entre [350 000] et [600 000] euros par an. A supposer même que l'on admette l'hypothèse maximaliste selon laquelle la totalité des voyageurs occasionnels empruntant le service conventionné se reporterait vers l'offre du service déclaré, les données de trafic disponibles font état d'un nombre de voyageurs occasionnels réalisant la liaison Marseille - Toulon sur la ligne TER de [300 000 - 350 000] en 2015. Ce chiffre étant supérieur au seuil de 90 % de la capacité annuelle du service librement organisé par la société Eurolines, le transfert potentiel de voyageurs du service conventionné ne saurait dépasser, sous ces hypothèses, [40 000] à [70 000] usagers. La perte potentielle de recettes représente ainsi au maximum entre 2,3 % et 3,5 % des recettes de la ligne soit entre 0,9 % et 1,4 % des concours publics versés sur le même périmètre.
32. De même, s'agissant des services déclarés par la société FlixBus France entre Hyères et Marseille (D2015-016 et D2015-017), l'analyse de la substituabilité des services présentée dans la partie 3.2.1. permet de conclure que le service peut potentiellement intéresser les voyageurs occasionnels de la liaison. En raisonnant sur une plage horaire élargie pour évaluer le risque de report de ces voyageurs, pour les mêmes raisons que celles exposées au point 26, on considère que seuls les services TER situés dans un intervalle de plus ou moins 2 heures autour des plages horaires déclarées pour chaque service sont susceptibles d'être affectés. En l'absence de données plus précises, il est fait l'hypothèse d'une répartition homogène des voyageurs occasionnels de l'origine-destination sur les différents trains de la semaine. Dans le cas d'espèce, cette hypothèse conduit à estimer que près de 2 voyageurs par train sont des voyageurs occasionnels et que seuls ceux-ci se reportent vers le nouveau service, dans la limite, pour un autocar donné, de 60 à 90 % de la capacité offerte par cet autocar. Ainsi, le transfert potentiel de voyageurs du service conventionné est estimé à près de [15 000 - 20 000] usagers, soit 20 % de la capacité annuelle du service librement organisé par la société FlixBus France. Partant d'une recette moyenne par voyageur TER occasionnel de [10 - 15] euros, ce report se traduirait par une perte potentielle d'environ [150 000 - 200 000] euros par an. A supposer même que l'on admette l'hypothèse maximaliste selon laquelle la totalité des voyageurs occasionnels empruntant le service conventionné se reporterait vers l'offre du service déclaré. Dans une telle hypothèse, le transfert potentiel de voyageurs du service conventionné serait alors estimé à environ [20 000 - 30 000] usagers, soit 30 % de la capacité annuelle offerte par le service librement organisé. Ce report se traduirait par une perte potentielle maximale de recettes de [200 000 - 250 000] euros par an et soit environ 1,6 % des recettes de la ligne et 0,6 % des concours publics versés sur le même périmètre.
33. Enfin, s'agissant des services déclarés par la société FlixBus France entre Aubagne et Toulon (D2015-018 et D2015-019), l'analyse de la substituabilité des services présentée dans la partie 3.2.1. permet de conclure que le service peut potentiellement intéresser les voyageurs occasionnels de la liaison. En raisonnant sur une plage horaire élargie pour évaluer le risque de report de ces voyageurs, pour les mêmes raisons que celles exposées au point 26, on considère que seuls les services TER situés dans un intervalle de plus ou moins 2 heures autour des plages horaires déclarées pour chaque service sont susceptibles d'être affectés. En l'absence de données plus précises, il est fait l'hypothèse d'une répartition homogène des voyageurs occasionnels de

l'origine-destination sur les différents trains de la semaine. Dans le cas d'espèce, cette hypothèse conduit à estimer qu'environ 1 voyageur par train est un voyageur occasionnel et que seul celui-ci se reporte vers le nouveau service, dans la limite, pour un autocar donné, de 60 à 90 % de la capacité offerte par cet autocar. Ainsi, le transfert potentiel de voyageurs du service conventionné est estimé à près de [10 000 - 15 000] usagers, soit [15 - 20] % de la capacité annuelle du service librement organisé par la société FlixBus France. Partant d'une recette moyenne par voyageur TER occasionnel de [5 - 10] euros, ce report se traduirait par une perte potentielle d'environ [50 000 - 70 000] euros par an. A supposer même que l'on admette l'hypothèse maximaliste selon laquelle la totalité des voyageurs occasionnels empruntant le service conventionné se reporterait vers l'offre du service déclaré, le transfert potentiel de voyageurs du service conventionné serait alors estimé à [20 000 - 25 000] usagers, soit [20 - 30] % de la capacité annuelle offerte par le service librement organisé. Ce report se traduirait par une perte potentielle maximale de recettes de [100 000 - 130 000] euros par an et soit environ 0,7 % des recettes de la ligne et 0,3 % des concours publics versés sur le même périmètre.

34. Dès lors, le risque d'atteinte cumulée des services des sociétés Eurolines et FlixBus France est compris entre 6 % et 9,1 % des recettes, soit entre 2,3 % et 3,5 % des concours publics sur ce même périmètre. En tout état de cause et à supposer même que l'on retienne une approche maximaliste, l'ordre de grandeur du manque à gagner potentiel ne saurait excéder 9,1 % des recettes ou encore 3,5 % des concours publics versés sur le même périmètre. Par conséquent, la structure de couverture des coûts, caractérisée par le poids prépondérant des concours publics versés par la Région, ne serait pas significativement modifiée par l'exploitation des services de transport par autocar déclarés. Un tel impact reste donc faible.
35. En outre, quand bien même le manque à gagner sur les recettes tirées de l'exploitation du service conventionné serait significatif, il ne saurait être ignoré que l'équilibre économique de ce service public repose en premier lieu (à [60 - 80] % de l'ensemble des coûts) sur les concours publics versés par la Région. Dès lors, l'atteinte à l'équilibre économique du service conventionné ne peut être correctement appréciée que par rapport à l'engagement financier que l'autorité organisatrice de transport y consacre, et non par rapport à des recettes perçues auprès des usagers qui ne revêtent qu'un caractère accessoire dans le financement du service. Au regard des chiffres qui précèdent, le montant des concours publics versés par la Région ne serait pas significativement affecté par l'exploitation du service de transport par autocar déclaré.
36. Il résulte de l'ensemble des éléments précédents que l'atteinte à l'équilibre économique de la ligne de service public de transport concernée ne peut être regardée comme substantielle.

CONCLUSION

L'Autorité émet un avis défavorable sur le projet de la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur d'interdiction du service déclaré par la société Eurolines 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 21 septembre 2016.

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

Le Président

Bernard Roman