

**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**

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 de limitation des services déclarés par la société Eurolines sur la liaison entre Marseille et Salon-de-Provence (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 des services déclarés par la société SNCF-C6 (Ouibus) sur la liaison entre Avignon et Marseille (déclaration n° D2017-068) ;

Vu la déclaration du service routier librement organisé D2017-082 présentée par la société SNCF-C6 (Ouibus), publiée le 17 mai 2017 ;

Vu la saisine relative à la déclaration D2017-082 présentée par la Région Provence – Alpes – Côte d’Azur, enregistrée le 13 juillet 2017 ;

Après en avoir délibéré le 13 septembre 2017 ;

## **ÉMET L’AVIS SUIVANT**

### **1. PROCÉDURE**

1. La déclaration D2017-082 susvisée de la société SNCF-C6 (Ouibus) porte sur un service régulier interurbain de transport par autocar entre Marseille et Salon-de-Provence. Les points d’arrêt déclarés sont situés quai de la Tourette à Marseille et 87 rue Emile Zola à Salon-de-Provence. Le service déclaré comporte un départ quotidien de Marseille à 21h55 et un départ quotidien de Salon-de-Provence à 6h30. Cinquante-sept places sont susceptibles d’être commercialisées par trajet, soit 41 610 places par an pour 7 départs hebdomadaires par sens et pour un temps de parcours estimé à 50 minutes.

2. La Région Provence – Alpes – Côte d’Azur (ci-après la Région) a saisi l’Autorité d’un projet de décision d’interdiction du service déclaré par la société SNCF-C6 (D2017-082). Selon la Région, l’exploitation de la liaison déclarée porterait une atteinte substantielle à l’équilibre économique de la ligne TER Avignon – Marseille qu’elle organise au titre du service public régional de transport de voyageurs Provence – Alpes – Côte d’Azur. Elle estime ainsi entre 1,45 % et 3,81 % la perte de recettes sur le périmètre. La Région souhaite interdire le service déclaré, « à l’exception [des horaires qui seraient] *expressément* » définis par l’Autorité.
3. Le deuxième alinéa du I de l’article L. 3111-19 du code des transports prévoit que l’Autorité émet un avis sur le projet d’interdiction ou de limitation du service de l’autorité organisatrice de transport dans un délai de deux mois à compter de la réception de la saisine.

## 2. CONTEXTE

4. Le service déclaré par la société SNCF-C6 (Ouibus) sous le numéro D2017-082 s’inscrirait dans le cadre de l’exploitation d’une ligne de longue distance Saint-Denis – Paris – Lyon – Salon-de-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 Salon-de-Provence, même s’il convient de rappeler, sur ce point, que la société SNCF-C6 (Ouibus) peut librement décider de modifier le service proposé en amont et en aval de cette liaison, toutes choses égales par ailleurs, sans être obligée de déposer une nouvelle déclaration auprès de l’Autorité.
5. L’arrêt du service librement organisé déclaré par la société SNCF-C6 (Ouibus) à Marseille est situé en centre-ville à 1,4 kilomètre de la gare ferroviaire desservie par le service conventionné. A Salon-de-Provence, il est situé à proximité immédiate de la gare ferroviaire. La distance routière entre les deux arrêts du service déclaré est de 48 kilomètres environ.
6. La ligne conventionnée Avignon – Marseille permet aux usagers de relier Marseille à Salon-de-Provence sans correspondance. Sur la liaison Marseille – Salon-de-Provence, le service conventionné propose, dans le sens Marseille vers Salon-de-Provence, 11 départs par jour du lundi au vendredi, 6 départs le samedi et 6 départs le dimanche. Dans le sens Salon-de-Provence vers Marseille, ce même service propose 10 trajets du lundi au vendredi, 9 trajets le samedi et 8 trajets le dimanche. Au total, 67 départs hebdomadaires sont offerts dans chacun des sens de circulation. L’offre du service conventionné sur la liaison est d’environ 1,6 million de sièges par an, soit une capacité 40 fois supérieure à celle du service librement organisé par la société SNCF-C6 (Ouibus). Le temps de parcours entre Marseille et Salon-de-Provence varie entre 46 minutes et 1h38, pour une moyenne pondérée de 57 minutes, et pour 2 à 3 arrêts intermédiaires.
7. En 2015, dernier exercice disponible, [70 000 – 90 000] voyageurs étaient recensés sur l’origine-destination Marseille – Salon-de-Provence, pour un trafic total de [1 - 2] million de voyageurs sur la ligne TER considérée, toutes origines-destinations confondues. Sur cette même année, la contribution de la Région est venue couvrir un déficit de [20 - 30] millions d’euros sur le périmètre de la ligne TER (hors compensations tarifaires pour un montant de [4 - 6] millions d’euros), après prise en compte des recettes perçues auprès des usagers à hauteur de [4 - 6] millions d’euros. Le taux de couverture des coûts par les recettes commerciales est ainsi de [10 - 15] % sur le périmètre de la ligne TER considérée.
8. Par ailleurs, préalablement à la déclaration n° D2017-082 de la société SNCF-C6 (Ouibus) et à la saisine de la Région objet du présent avis, des services routiers librement organisés entre Avignon et Marseille ont fait l’objet des déclarations n° D2015-070 et D2015-073 par la société Eurolines. Ces liaisons sont similaires à une liaison conventionnée assurée par la ligne TER Marseille – Avignon.
9. A la suite des déclarations n° D2015-070 et D2015-073 de la société Eurolines, publiées sur le site internet de l’Autorité le 4 décembre 2015, et de la saisine de la Région afférente à ces

déclarations, l'Autorité a émis un avis défavorable, le 29 mars 2016 (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.

10. L'offre des services librement organisés par la société Eurolines mentionnés au point précédent est constituée de départs de Marseille à 9h, 12h30 et 18h30 chaque jour de la semaine, ainsi que de départs de Salon-de-Provence à 8h30, 16h et 18h15 chaque jour de la semaine. Cent places sont susceptibles d'être commercialisées par trajet. La société Eurolines a pu exploiter ces services à l'issue du délai d'une semaine à compter de la publication par l'Autorité de son avis, le 18 avril 2016, conformément à l'article L. 3111-20 du code des transports.
11. En outre, préalablement à la déclaration n° D2017-082 de la société SNCF-C6 (Ouibus) et à la saisine de la Région objet du présent avis, un service routier librement organisé entre Avignon et Marseille a fait l'objet de la déclaration n° D2017-068 par la société SNCF-C6 (Ouibus). Cette liaison est similaire à une liaison conventionnée assurée par la ligne TER Marseille – Avignon.
12. A la suite de la déclaration n° D2017-068 de la société SNCF-C6 (Ouibus), publiée sur le site internet de l'Autorité le 5 mai 2017, et de la saisine de la Région afférente à cette déclaration, l'Autorité a émis un avis défavorable, le 13 septembre 2017 (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 concurrencées.
13. 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. Cinquante-sept places sont susceptibles d'être commercialisées par trajet.

### 3. ANALYSE

14. En vertu du deuxième alinéa de l'article L. 3111-18 du code des transports, « *une autorité organisatrice de transport peut, après avis conforme de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières, dans les conditions définies à l'article L. 3111-19, interdire ou limiter les services mentionnés au premier alinéa du présent article lorsqu'ils sont exécutés entre des arrêts dont la liaison est assurée sans correspondance par un service régulier de transport qu'elle organise et qu'ils portent, seuls ou dans leur ensemble, une atteinte substantielle à l'équilibre économique de la ligne ou des lignes de service public de transport susceptibles d'être concurrencées ou à l'équilibre économique du contrat de service public de transport concerné* ».
15. La Région a fait porter son analyse de l'atteinte à l'équilibre économique sur le périmètre de l'une des deux branches de la ligne Marseille – Avignon, constituée des circulations via Cavaillon, l'autre branche de la ligne étant constituée des circulations via Arles. L'Autorité rappelle que le périmètre retenu pour apprécier l'atteinte à l'équilibre économique doit constituer un ensemble cohérent notamment d'un point de vue contractuel et/ou comptable et financier (en particulier au regard de la contribution publique qui lui est affectée). Dans ces conditions, ainsi qu'il a été mentionné dans les lignes directrices adoptées par la décision n° 2017-046 du 24 mai 2017 et publiées le 1<sup>er</sup> juin 2017, la maille la plus fine d'appréciation de l'existence d'une atteinte substantielle à l'équilibre économique ne peut être qu'une ligne conventionnée dans sa totalité dans le cadre de la convention conclue entre l'AOT et SNCF Mobilités, et non un segment de ligne ou une liaison. Dès lors, l'Autorité prend en considération le périmètre défini par SNCF Mobilités et la Région dans le cadre de la convention d'exploitation conclue conformément à l'article L. 2141-11 du code des transports.
16. Au regard des documents contractuels fournis à l'Autorité, il apparaît que la ligne susceptible d'être concurrencée par le service déclaré par la société SNCF-C6 (Ouibus) est la ligne Marseille – Avignon. Ainsi, bien que la Région fasse plus particulièrement porter l'analyse, notamment sur le plan quantitatif, sur le périmètre Marseille – Avignon via Cavaillon, celui-ci ne constitue, du point de vue contractuel comme comptable et financier, que la réunion de certains segments de ligne.

La maille la plus fine d'appréciation de l'existence d'une atteinte substantielle à l'équilibre économique correspond donc, dans le cas d'espèce et conformément aux dispositions du code des transports rappelées au point 14, à la ligne TER Marseille – Avignon intégrant l'ensemble des circulations via Cavaillon et via Arles.

### **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 SNCF-C6 (Ouibus) serait exécuté entre Marseille et Salon-de-Provence, dont la liaison est assurée sans correspondance par la ligne TER Marseille – Avignon organisée par la Région dans le cadre des « prescriptions d'exécution d'obligations de service public au titre du service public de transport ferroviaire d'intérêt régional de voyageurs » formulées à SNCF Mobilités pour l'année 2017. Les points d'arrêt de la liaison déclarée sont situés à moins de cinq kilomètres des points d'arrêt de la liaison conventionnée à Marseille et Salon-de-Provence. Dès lors, la première condition posée par le deuxième alinéa de l'article L. 3111-18 du code des transports est satisfaite.

### **3.2. Sur l'existence d'une atteinte substantielle à l'équilibre économique de la ligne de service public organisée par la Région**

18. Il ressort du contexte présenté dans la partie 2 que l'exploitation des services déclarés sous les numéros D2015-070 et D2015-073 par la société Eurolines et D2017-068 par la société SNCF-C6 (Ouibus) est autorisée. Ces trois déclarations portent sur des liaisons entre Avignon et Marseille similaires à une liaison assurée au titre du service conventionné de la ligne Marseille – Avignon, telles que définies au 14° de l'article R. 3111-37 du code des transports, et sont donc également susceptibles d'affecter l'équilibre économique de cette ligne de service public. Par conséquent, pour apprécier l'atteinte à l'équilibre économique portée au service conventionné, il importe de prendre en compte l'incidence cumulée des services déclarés sous les numéros D2015-070, D2015-073, D2017-068 et D2017-082.

#### **3.2.1. Sur l'examen préalable de la substituabilité du service déclaré au service conventionné**

19. 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.
20. Dans le cas d'espèce, le temps de parcours du service déclaré (50 minutes) est en moyenne inférieur à celui du service conventionné (entre 46 minutes et 1h38, en moyenne pondérée 57 minutes). Du point de vue du seul critère du temps de parcours, le service déclaré par la société SNCF-C6 (Ouibus) apparaît donc substituable au service conventionné existant.
21. Par ailleurs, les horaires déclarés par la société SNCF-C6 (Ouibus) dans le sens Salon-de-Provence – Marseille ne s'avèrent pas très différents de ceux du service conventionné avec un à quatre départs du service TER compris dans un intervalle élargi de deux heures de part et d'autre de ces départs déclarés. En revanche, dans le sens Marseille – Salon-de-Provence, aucun train ne circule à moins de deux heures d'un départ du service librement organisé par la société SNCF-C6 (Ouibus). Du seul point de vue des horaires de service proposés, le service librement organisé peut donc être considéré comme une alternative au service conventionné existant dans le sens

Salon-de-Provence – Marseille pour les voyageurs occasionnels. Il est en revanche complémentaire au service conventionné dans le sens Marseille – Salon-de-Provence.

22. L'offre du service déclaré n'apparaît pas, en outre, en mesure de répondre à la demande d'une clientèle fréquente et en particulier pendulaire. En effet, les horaires des services proposés par la société SNCF-C6 (Ouibus) ne correspondent pas à ceux habituellement empruntés pour effectuer des trajets domicile-travail et ne permettent pas d'effectuer l'aller-retour dans la journée dans le sens Marseille-Salon-de-Provence-Marseille. De surcroît, le service déclaré, 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. On peut enfin ajouter que la liaison de la société SNCF-C6 (Ouibus) s'inscrit pour l'instant dans le cadre de l'exploitation d'une ligne de longue distance entre Saint-Denis (93) et Toulon, ce qui peut créer une incertitude sur la ponctualité du service dans les deux sens de circulation, caractéristique fortement valorisée par la clientèle fréquente.
23. En conclusion, au vu des caractéristiques respectives des services et de la demande de transport, l'offre envisagée par la société SNCF-C6 (Ouibus) ne peut être regardée comme substituable à celle du service conventionné dans le sens Marseille vers Salon-de-Provence, ni pour les voyageurs fréquents, ni pour les voyageurs occasionnels. Dans le sens Salon-de-Provence – Marseille, elle peut être regardée comme substituable à celle du service conventionné pour les voyageurs occasionnels ; en revanche, elle ne peut être considérée comme une alternative crédible au service conventionné pour les voyageurs fréquents.

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

#### *a. Sur l'évaluation de l'incidence du service déclaré sous le numéro D2017-082 entre Marseille et Salon-de-Provence*

24. 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).
25. En l'espèce, il est donc fait l'hypothèse que les places offertes par le service librement organisé déclaré par la société SNCF-C6 (Ouibus) pourraient être remplies à hauteur de 37,5 % par des usagers qui utilisaient préalablement le service conventionné, sous réserve que ces usagers soient en nombre suffisant.
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 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 Marseille-Salon-de-Provence dans le sens Salon-de-Provence vers 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 environ 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. Ainsi, le transfert potentiel de voyageurs du service conventionné ne saurait excéder [5 000 - 10 000] usagers, soit [10 - 20] % 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 [30 000 - 50 000] euros hors taxes par an.

27. Au total, l'ordre de grandeur du manque à gagner potentiel peut être estimé à 0,7 % des recettes sur la ligne TER considérée ou environ 0,1 % des concours publics sur ce même périmètre. En comparaison des coûts exposés pour assurer la desserte de la ligne conventionnée, ces montants sont, en tout état de cause, limités.

*b. Sur l'évaluation de l'incidence cumulée des services déclarés sous les numéros  
D2015-070, D2015-073 et D2017-068 entre Avignon et Marseille*

28. Comme indiqué au point 18, il convient d'apprécier l'atteinte portée par le service déclaré par la société SNCF-C6 (Ouibus) entre Marseille et Salon-de-Provence à l'équilibre de la ligne TER Marseille - Avignon en prenant en compte l'incidence cumulée de ce service et de ceux relatifs aux déclarations n° D2015-070, D2015-073 et D2017-068 sur la liaison Avignon - Marseille.
29. Dans son avis n° 2017-088 du 13 septembre 2017 susvisé, l'Autorité a évalué l'atteinte de ces services à l'équilibre économique des lignes TER Marseille - Avignon et Marseille - Lyon. Or, la ligne TER Marseille - Lyon ne permet pas aux usagers de relier Marseille à Salon-de-Provence sans correspondance. Dès lors, en se limitant, aux fins de la présente analyse, aux services conventionnés de la ligne TER Marseille - Avignon situés dans un intervalle de plus ou moins 2 heures autour des plages horaires déclarées pour chaque service librement organisé, seuls susceptibles d'être affectés par celui-ci, le transfert potentiel de voyageurs du service conventionné ne saurait excéder [60 000 - 70 000] usagers par an. Partant d'une recette moyenne par voyageur occasionnel de [10 - 15] euros hors taxes, ce report se traduirait par une perte potentielle d'au plus [800 000 - 1 000 000] euros hors taxes par an, soit [10 - 20] % des recettes et [0 - 5] % des concours publics sur le périmètre de la seule ligne TER Marseille - Avignon.

*c. Sur l'évaluation de l'incidence cumulée des services déclarés sous les numéros  
D2015-070, D2015-073, D2017-068 et D2017-082*

30. L'impact des liaisons déclarées par les sociétés Eurolines et SNCF-C6 (Ouibus) sur la liaison Avignon - Marseille cumulé à celui de la liaison déclarée par la société SNCF-C6 (Ouibus) sur la liaison Marseille - Salon-de-Provence correspond à la somme des impacts estimés aux points 26 et 29. Ainsi, le transfert potentiel de voyageurs du service conventionné vers les services librement organisés considérés dans leur ensemble ne saurait dépasser [70 000 - 100 000] usagers, soit [700 000 - 1 000 000] euros hors taxes par an, 16,7 % des recettes et 2,8 % des concours publics sur le périmètre de la ligne TER Marseille - Avignon.

31. 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 Eurolines et SNCF-C6 (Ouibus).
32. Il résulte de l'ensemble des éléments précédents que l'atteinte à l'équilibre économique de la ligne de service public de transport concernée ne peut être regardée comme substantielle.

## CONCLUSION

L'Autorité émet un avis défavorable sur le projet d'interdiction de la Région Provence – Alpes – Côte d'Azur du service déclaré par la société SNCF-C6 (Ouibus) entre Marseille et Salon-de-Provence.

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

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

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

Le Président

Bernard Roman