

**Avi s n° 2017-091 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 Aix-en-Provence et Arles**

L’Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières (ci-après « l’Autorité »),

Vu le code des transports, notamment ses articles L. 3111-18 et L. 3111-19 ;

Vu la déclaration du service routier librement organisé n° D2017-084 présentée par la société SNCF-C6 (Ouibus), publiée le 17 mai 2017 ;

Vu la saisine relative à la déclaration D2017-084 présentée par la Région Provence – Alpes – Côte d’Azur, enregistrée le 17 juillet 2017 ;

Après en avoir délibéré le 13 septembre 2017 ;

## **ÉMET L’AVIS SUIVANT**

### **1. PROCÉDURE**

1. La déclaration D2017-084 susvisée de la société SNCF-C6 (Ouibus) porte sur un service régulier interurbain de transport par autocar entre Aix-en-Provence et Arles. Les points d’arrêt déclarés sont situés en face de la gare ferroviaire, place Victor Hugo, à Aix-en-Provence et 3 route de Crau à Arles. Le service déclaré comporte un départ quotidien d’Aix-en-Provence à 21h et un départ quotidien d’Arles à 10h25. 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 1h25 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 (D2017-084). Selon la Région, l’exploitation de la liaison déclarée porterait une atteinte substantielle à l’équilibre économique de la ligne routière conventionnée 18 Arles – Aix-en-Provence qu’elle organise au titre du service public régional de transport de voyageurs Provence – Alpes – Côte d’Azur. La Région n’a pas présenté d’estimation du risque d’atteinte dans sa saisine mais a indiqué que les services déclarés venaient en concurrence avec deux horaires journaliers représentant 2 % de la

fréquentation totale de la ligne conventionnée. 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 D2017-084 s'inscrirait dans le cadre de l'exploitation d'une ligne de longue distance Montpellier – Arles – Aix-en-Provence – Cannes – Nice. Par conséquent, la capacité offerte dans les cars affectés à l'exploitation de ce service pourrait être utilisée en partie pour des déplacements dépassant la seule liaison déclarée entre Aix-en-Provence et Arles, 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 Aix-en-Provence est situé à 300 mètres de l'arrêt du service conventionné à la gare routière, à 400 mètres de celui de « La Poudrière »/Sous-Préfecture, et à 1 kilomètre de celui de « La Beauville ». A Arles, l'arrêt du service librement organisé est situé à 1 kilomètre de l'arrêt « Georges Clemenceau » du service conventionné. La distance routière entre les deux arrêts du service déclaré est de 72 kilomètres environ.
6. La ligne routière conventionnée Arles – Aix-en-Provence permet aux usagers de relier les deux villes sans correspondance. Elle permet également de relier Aix-en-Provence depuis Arles via une correspondance à Salon-de-Provence avec une autre ligne, conventionnée par la métropole d'Aix-Marseille-Provence (ligne 25), pour certains horaires de semaine. Sur la liaison Aix-en-Provence – Arles, le service conventionné propose 6 trajets directs par jour et par sens du lundi au vendredi, auxquels s'ajoutent 3 départs par sens avec correspondance à Salon-de-Provence, 4 trajets directs le samedi et 4 trajets directs le dimanche. Au total, 38 départs hebdomadaires sont offerts dans chaque sens, auxquels s'ajoutent 15 départs avec une correspondance à Salon-de-Provence. L'offre du service conventionné sur la liaison est d'environ 217 000 sièges par an en direct, auxquels s'ajoutent 86 000 sièges par an avec une correspondance à Salon-de-Provence, soit une capacité 5 à 7 fois supérieure à celle du service librement organisé par la société SNCF-C6 (Ouibus). Le temps de parcours entre Aix-en-Provence et Arles varie entre 1h13 et 1h32, pour une moyenne pondérée de 1h23, avec 12 arrêts intermédiaires, dont les différents arrêts à Aix-en-Provence et Arles.
7. En 2016, dernier exercice disponible, [5 000 – 10 000] voyageurs étaient recensés sur l'origine-destination Aix-en-Provence – Arles, pour un trafic total de [100 000 – 150 000] voyageurs sur la ligne routière régionale, toutes origines-destinations confondues. Sur cette même année, la contribution de la Région est venue couvrir un déficit de [400 000 – 500 000] euros sur le périmètre de la ligne. Le taux de couverture des coûts par les recettes commerciales est ainsi de [30 - 40] % sur le périmètre de la ligne routière considérée.

## 3. ANALYSE

8. En vertu du deuxième alinéa de l'article L. 3111-18 du code des transports, « une autorité organisatrice de transport peut, après avis conforme de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières, dans les conditions définies à l'article L. 3111-19, interdire ou limiter les services mentionnés au premier alinéa du présent article lorsqu'ils sont exécutés entre des arrêts dont la liaison est assurée sans correspondance par un service régulier de transport qu'elle

organise et qu'ils portent, seuls ou dans leur ensemble, une atteinte substantielle à l'équilibre économique de la ligne ou des lignes de service public de transport susceptibles d'être concurrencées ou à l'équilibre économique du contrat de service public de transport concerné ».

9. La Région a choisi de faire porter l'analyse de l'impact du service déclaré entre Aix-en-Provence et Arles sur la ligne routière 18 Arles – Aix-en-Provence, conventionnée par la Région, conformément aux dispositions rappelées au point précédent.

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

10. Le service déclaré par la société SNCF-C6 (Ouibus) serait exécuté entre Aix-en-Provence et Arles, dont la liaison est assurée sans correspondance par la ligne routière conventionnée 18 Arles – Aix-en-Provence organisée par la Région dans le cadre d'un marché public de services attribué à la société Autocars Telleschi pour une durée de 12 mois à compter du 26 juillet 2013, et renouvelé trois fois pour des périodes d'égale durée. Postérieurement à la saisine, un nouveau marché a été attribué à la société Transports Robert (filiale du groupe Keolis), pour une durée de 4 ans (1 an renouvelable trois fois). Les points d'arrêt de la liaison déclarée sont situés à moins de cinq kilomètres d'arrêts routiers du service conventionné à Aix-en-Provence et à Arles.
11. Toutefois, il apparaît que la ligne conventionnée peut avoir pour terminus, en fonction des horaires, Salon-de-Provence au lieu d'Aix-en-Provence, de telle sorte qu'à certains horaires, les passagers souhaitant se rendre à Aix-en-Provence depuis Arles effectuent une correspondance à Salon-de-Provence avec une autre ligne, conventionnée par la métropole d'Aix-Marseille-Provence (ligne 25). Or, pour l'application du deuxième alinéa de l'article L. 3111-18 du code des transports précité, le 8° de l'article R. 3111-37 du même code définit le fait d'« [a]ssurer une liaison sans correspondance » comme « le fait, pour une entreprise de transport public routier, d'assurer une liaison sans changement de véhicule aux arrêts intermédiaires ; la liaison est assurée avec correspondance si un changement de véhicule est prévu à l'un au moins de ces arrêts ». Dans ces conditions, la ligne routière conventionnée 18 Arles – Aix-en-Provence peut être regardée comme étant assurée sans correspondance par un service organisé par la Région à condition d'en exclure les circulations effectuées entre Arles et Salon-de-Provence.
12. Dans cette mesure, la première condition posée par le deuxième alinéa de l'article L. 3111-18 du code des transports est satisfaite.

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

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

13. 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.
14. Dans le cas d'espèce, le temps de parcours du service déclaré (1h25) est similaire à celui du service conventionné (entre 1h13 et 1h32, en moyenne pondérée 1h23). 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.

15. Par ailleurs, les horaires déclarés par la société SNCF-C6 (Ouibus) s'avèrent relativement différents, quel que soit le sens du parcours envisagé, de ceux du service conventionné, quand ce dernier assure cette liaison sans correspondance. En effet, les seuls services proposés par la société SNCF-C6 (Ouibus) pour lesquels le service conventionné propose une alternative à moins de 2 heures sont ceux au départ d'Arles à 10h25 le samedi et le dimanche. Pour la plupart des autres horaires, si le service conventionné propose une alternative à moins de deux heures, celle-ci nécessite une correspondance à Salon-de-Provence.
16. L'offre des services déclarés n'apparaît pas 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), en milieu de matinée au départ d'Arles et en fin de soirée au départ d'Aix-en-Provence, ne correspondent pas à ceux habituellement empruntés pour effectuer des trajets domicile-travail. 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. Enfin, la liaison de la société SNCF-C6 (Ouibus) s'inscrit pour l'instant dans le cadre de l'exploitation d'une ligne de longue distance entre Montpellier et Nice, ce qui peut créer une incertitude sur la ponctualité du service, caractéristique fortement valorisée par la clientèle fréquente.
17. 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 Aix-en-Provence et Arles ne peut être regardée comme substituable à celle du service conventionné pour les voyageurs fréquents. Selon les horaires considérés, elle présente un caractère complémentaire ou substituable au service conventionné pour les voyageurs occasionnels.

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

18. 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.
19. En l'espèce, et compte tenu d'une situation de concurrence intramodale, il est 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 100 % par des usagers qui utilisaient préalablement le service conventionné, sous réserve que ces usagers soient en nombre suffisant.
20. Compte tenu de l'analyse de la substituabilité des services présentée dans la partie 3.2.1., une estimation du risque d'atteinte à l'équilibre économique de la ligne routière conventionnée consiste à évaluer la perte de recettes induite par le report vers un service librement organisé des seuls usagers occasionnels des autocars du service conventionné sur la liaison Aix-en-Provence-Arles 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'état des données fournies par la Région, le nombre de voyageurs occasionnels sur la liaison doit être regardé comme correspondant au nombre de billets vendus à bord, soit [0 - 5 000] voyageurs. 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 autocars conventionnés de la semaine. Dans le cas d'espèce, cette hypothèse conduit à estimer qu'en moyenne, moins d'un usager par autocar conventionné est un voyageur occasionnel et que seul celui-ci se reporte vers les nouveaux services. Ainsi, le transfert potentiel de voyageurs du service conventionné vers le service déclaré ne saurait excéder [50 - 100] usagers par an. Partant d'une recette moyenne par voyageur occasionnel de [10 - 15] euros hors taxes, telle qu'elle ressort des informations communiquées par la Région, ce report se traduirait par une perte potentielle d'au plus [1 000 - 2 000] euros hors taxes par an.

21. Au total, l'ordre de grandeur du manque à gagner potentiel peut être estimé à 0,5 % des recettes sur la ligne considérée ou environ 0,2 % des concours publics sur ce même périmètre. 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.
22. 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.

### 23. 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 Aix-en-Provence et Arles.

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

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

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

Le Président

Bernard Roman