

**Avis n° 2017-093 du 20 septembre 2017**  
**relatif au projet de décision de la Région Provence – Alpes – Côte d’Azur d’interdiction du service déclaré par la société SNCF-C6 (Ouibus) sur la liaison entre Marseille et Toulon**

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

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

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

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

Vu la déclaration du service routier librement organisé D2017-081 présentée par la société SNCF-C6 (Ouibus), publiée le 17 mai 2017 ;

Vu la saisine relative à la déclaration D2017-081 présentée par la Région Provence – Alpes – Côte d’Azur, enregistrée le 13 juillet 2017 ;

Vu la décision n° 2017-087 du 13 septembre 2017 relative à la prolongation du délai d’instruction d’un projet de décision d’interdiction d’un service régulier interurbain de transport par autocar ;

Après en avoir délibéré le 20 septembre 2017 ;

## **ÉMET L’AVIS SUIVANT**

### **1. PROCÉDURE**

1. La déclaration D2017-081 susvisée de la société SNCF-C6 (Ouibus) porte sur un service régulier interurbain de transport par autocar entre Marseille et Toulon. Les points d’arrêt déclarés sont situés quai de la Tourette, à Marseille et boulevard de Tessé, à Toulon. Le service déclaré comporte un départ quotidien de Marseille à 7h35 et un départ quotidien de Toulon à 20h35. Cinquante-sept places sont susceptibles d’être commercialisées par trajet, soit 41 610 places par

an pour 7 départs hebdomadaires par sens et pour un temps de parcours estimé entre 1h05 et 1h15.

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 (D2017-081). Selon la Région, l’exploitation de la liaison déclarée porterait une atteinte substantielle à l’équilibre économique de la ligne TER Marseille – Hyères / Les Arcs qu’elle organise au titre du service public régional de transport de voyageurs Provence – Alpes – Côte d’Azur. Elle estime ainsi entre 0,98 % et 2,95 % 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.

## 2. CONTEXTE

4. Le service déclaré par la société SNCF-C6 (Ouibus) sous le numéro D2017-081 s’inscrirait dans le cadre de l’exploitation d’une ligne de longue distance Saint-Denis – Paris (Bercy) – 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 Toulon, 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 Toulon, il est situé à proximité immédiate de la gare ferroviaire. La distance routière entre les deux arrêts du service déclaré est de 65 kilomètres environ.
6. La ligne conventionnée Marseille – Toulon – Hyères – Les Arcs permet aux usagers de relier Marseille à Toulon sans correspondance. Sur la liaison Marseille – Toulon, le service conventionné propose, dans le sens Marseille vers Toulon, 34 départs par jour du lundi au vendredi, 25 départs le samedi et 23 départs le dimanche. Dans le sens Toulon vers Marseille, ce même service propose 35 trajets par jour du lundi au vendredi, 23 trajets le samedi et 23 trajets le dimanche. Au total, 218 départs hebdomadaires sont offerts dans le sens Marseille vers Toulon et 221 dans le sens Toulon vers Marseille. L’offre du service conventionné sur la liaison est d’environ 8,7 millions de sièges par an, soit une capacité plus de 200 fois supérieure à celle du service librement organisé par la société SNCF-C6 (Ouibus). Le temps de parcours entre Marseille et Toulon varie entre 42 minutes et 1h10, pour une moyenne pondérée de 58 minutes, et pour 0 à 8 arrêts intermédiaires.
7. En 2015, dernier exercice disponible, [400 000 - 500 000] voyageurs étaient recensés sur l’origine-destination Marseille – Toulon, pour un trafic total de [2 - 3] millions 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 [30 - 40] millions d’euros sur le périmètre de la ligne TER (hors compensations tarifaires pour un montant de [5 - 10] millions d’euros), après prise en compte des recettes perçues auprès des usagers à hauteur de [10 - 15] millions d’euros. Le taux de couverture des coûts par les recettes commerciales est ainsi de [20 - 30] % sur le périmètre de la ligne TER considérée.
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. A l'issue de l'instruction de la saisine afférente à ces six déclarations, l'Autorité a émis, le 8 mars 2016, un avis défavorable (n° 2016-022) au projet de la Région d'interdiction des services déclarés.
10. Conformément à l'article R. 3111-42 du code des transports, la société FlixBus France devait en conséquence, afin de conserver le bénéfice de ces autorisations, commercialiser les services susmentionnés entre le 24 mars 2016, date de publication de l'avis de l'Autorité, et le 24 mars 2017. Or, il résulte de l'instruction, et notamment des propres déclarations de la société FlixBus France, que les services entre Marseille et Hyères n'ont pas été exploités dans cet intervalle. Par suite, les autorisations d'exploiter les services routiers ayant fait l'objet des déclarations D2015-016 et D2015-017 sont devenues caduques.
11. 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.
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. En outre, la société Eurolines a déclaré des services réguliers interurbains de transport par autocar entre Marseille et Toulon (D2016-084). L'offre des services librement organisés par la société Eurolines mentionnés au point précédent est constituée de départs de Marseille à 11h15 et 20h55 chaque jour de la semaine, ainsi que de départs de Toulon à 7h et 17h chaque jour de la semaine. Cinquante places sont susceptibles d'être commercialisées par trajet. A l'issue de l'instruction de la saisine afférente à cette déclaration, l'Autorité a émis un avis défavorable, le 21 septembre 2016 (n° 2016-198), sur le projet d'interdiction des services de la société Eurolines.
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. S'ils étaient inclus initialement dans le périmètre de la saisine, la Région a, au cours de l'instruction, fait part de son souhait de ne pas les prendre en compte et a fourni des données retraitées sur le seul périmètre de la ligne TER Marseille – Toulon – Hyères/Les Arcs. Sur la liaison Marseille – Toulon, dans 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. La Région avait initialement choisi de faire porter l'analyse de l'impact du service déclaré entre Marseille et Toulon sur un regroupement de segments des lignes 11 (Marseille – Toulon – Hyères/Les Arcs) et 15 (Marseille – Nice Interville) tels que résultant des comptes de ligne. Au cours de l'instruction, elle a modifié le périmètre pour ne retenir que la seule ligne 11 dans sa totalité. Ce périmètre, tel que modifié par la Région, est conforme aux dispositions rappelées au point précédent.

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

17. Le service déclaré par la société SNCF-C6 (Ouibus) serait exécuté entre Marseille et Toulon, dont la liaison est assurée sans correspondance par la ligne TER Marseille – Toulon – Hyères/Les Arcs dans le cadre des « *prescriptions d'exécution d'obligations de service public au titre du service public de transport ferroviaire d'intérêt régional de voyageurs* » formulées à SNCF Mobilités pour l'année 2017. Les points d'arrêt de la liaison déclarée sont situés à moins de cinq kilomètres des points d'arrêt du service conventionné à Marseille et Toulon. Dès lors, le service déclaré portant sur une liaison similaire à celle objet du service conventionné, la première condition posée par le deuxième alinéa de l'article L. 3111-18 du code des transports est satisfaite.

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

18. 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 du service Marseille – Toulon, objet du présent avis, des services Marseille – Toulon et Aubagne – Toulon, objet de l'avis n° 2016-022 susvisé, et des services Marseille – Toulon, objet de l'avis n° 2016-198 susvisé.

##### 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 (entre 1h05 et 1h15) est légèrement supérieur à la moyenne du service conventionné (entre 42 minutes et 1h10, 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 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. Par ailleurs, 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 cinq à huit 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 Marseille et Toulon pour les voyageurs occasionnels.
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. 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 Toulon-Marseille-Toulon. 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 Saint-Denis 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 [50 - 60] % 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 SNCF-C6 (Ouibus) entre Marseille et Toulon peut être considéré 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'atteinte à l'équilibre économique

#### a. Sur l'évaluation de l'incidence du service déclaré sous le numéro D2017-081 entre Marseille et Toulon

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 substituable 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 – Toulon circulant à des horaires regardés comme proches de ceux du service librement organisé considéré. En effet, tout en conservant une certaine préférence horaire (par exemple, en début, milieu ou fin de journée), cette catégorie de voyageurs est moins attachée à des horaires précis et, pour cette raison, est la seule susceptible d'être intéressée par 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 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 [15 000 - 20 000] usagers, soit [30 - 40] % environ de la capacité annuelle du service librement organisé déclaré par la société SNCF-C6 (Ouibus). Partant d'une recette moyenne par voyageur occasionnel de [10 - 15] euros hors taxes, ce report se traduirait par une perte potentielle d'au plus [150 000 - 200 000] euros hors taxes par an.
27. Au total, l'ordre de grandeur du manque à gagner potentiel peut être estimé à 1,4 % des recettes sur la ligne TER considérée ou environ 0,4 % 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 numéros D2015-013, D2015-020 et D2016-084 entre Marseille et Toulon et D2015-018 et D2015-019 entre Aubagne et Toulon*

28. Comme indiqué au point 18 du présent avis, il convient d'apprécier l'atteinte portée par le service déclaré par la société SNCF-C6 (Ouibus) entre Marseille et Toulon à l'équilibre de la ligne TER Marseille – Toulon – Hyères/Les Arcs en prenant en compte l'incidence cumulée de ce service et de ceux relatifs aux déclarations n° D2015-013, D2015-018, D2015-019, D2015-020 et D2016-084 sur les liaisons Marseille – Toulon et Aubagne – Toulon.
29. Dans ses avis n° 2016-022 du 8 mars 2016 et n° 2016-198 du 21 septembre 2016 susvisés, l'Autorité a évalué l'atteinte à l'équilibre économique du service public de transport concerné par application d'une méthode reposant sur l'hypothèse que les 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, est maximaliste. Désormais, l'Autorité s'appuie sur une autre méthode, qui permet d'affiner l'estimation du risque d'atteinte à l'équilibre économique du service public de transport concerné en faisant l'hypothèse du report des voyageurs occasionnels des seuls services TER situés dans un intervalle de plus ou moins 2 heures autour des plages horaires déclarées pour chaque service d'autocar. Cette méthode, qui tient davantage compte des préférences des voyageurs ainsi que des différences d'horaires entre les services librement organisés est propre à mieux garantir 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.
30. Ainsi, s'agissant des services ayant fait l'objet des déclarations n° D2015-013, D2015-020 et D2016-084 par les sociétés FlixBus France et Eurolines entre Marseille et Toulon, et en raisonnant sur une plage horaire élargie pour évaluer le risque maximal de report de ces

voyageurs, pour les raisons exposées au point précédent, on considère que seuls les services conventionnés situés dans un intervalle de plus ou moins 2 heures autour des plages horaires déclarées pour chaque service librement organisé sont susceptibles d'être affectés par celui-ci. En l'absence de données plus précises, il est de nouveau 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 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 [50 000 - 60 000] usagers. 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 [500 000 - 800 000] euros hors taxes par an, soit 5,0 % des recettes et 1,5 % des concours publics sur le périmètre de la ligne conventionnée.

31. L'impact des liaisons antérieurement déclarées par les sociétés FlixBus France et Eurolines entre Marseille et Toulon cumulé à celui de la liaison déclarée par la société SNCF-C6 (Ouibus) correspond au cas d'espèce à la simple somme des impacts isolés. En effet, le nombre de voyageurs occasionnels présents sur la liaison Marseille - Toulon aux horaires substituables est supérieur au plafond de report de 37,5 % de la somme des capacités de l'ensemble des services déclarés. Ainsi, le transfert potentiel de voyageurs du service conventionné vers les services librement organisés considérés dans leur ensemble ne saurait dépasser [70 000 - 80 000] usagers. 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 [700 000 - 1 000 000] euros hors taxes par an, soit 6,4 % des recettes et 1,9 % des concours publics sur le périmètre de la ligne conventionnée.
32. Par ailleurs, s'agissant des services ayant fait l'objet des déclarations n° D2015-018 et D2015-019 par la société FlixBus France entre Aubagne et Toulon, et en raisonnant sur une plage horaire élargie pour évaluer le risque maximal de report de ces voyageurs, pour les raisons exposées au point 26, 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 de nouveau 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 1 usager 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 - 15 000] usagers. Partant d'une recette moyenne par voyageur occasionnel de [5 - 10] euros hors taxes, ce report se traduirait par une perte potentielle d'au plus [70 000 - 150 000] euros hors taxes par an, soit 0,6 % des recettes et 0,2 % des concours publics sur le périmètre de la ligne conventionnée.
33. Au total, l'impact cumulé des services déclarés sous les numéros D2015-013, D2015-018, D2015-019, D2015-020 et D2016-084 déclarés par les sociétés FlixBus France et Eurolines ainsi que du service déclaré sous le numéro D2017-081 par la société SNCF-C6 (Ouibus) s'élève à la somme des impacts présentés aux points 31 et 32, soit une perte potentielle d'au plus [800 000 - 1 000 000] euros hors taxes par an, soit 7,0 % des recettes et 2,1 % des concours publics sur le périmètre de la ligne conventionnée.
34. 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).
35. 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 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 20 septembre 2017.*

**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