

**Avis n° 2018-050 du 25 juin 2018**  
**relatif au projet de décision de la Région Provence – Alpes – Côte d’Azur d’interdiction du service déclaré par la société SNCF-C6 (Ouibus) sur la liaison entre Arles et Marseille**

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

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

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

Vu l’avis n° 2017-088 du 13 septembre 2017 relatif au projet de décision de la Région Provence – Alpes – Côte d’Azur d’interdiction du service déclaré par la société SNCF-C6 (Ouibus) sur la liaison entre Avignon et Marseille (déclaration n° D2017-068) ;

Vu l’avis n° 2017-089 du 13 septembre 2017 relatif au projet de décision de la Région Provence – Alpes – Côte d’Azur d’interdiction du service déclaré par la société SNCF-C6 (Ouibus) sur la liaison entre Marseille et Salon-de-Provence (déclaration n° D2017-082) ;

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

Vu l’avis n° 2018-051 du 25 juin 2018 relatif au projet de décision de la Région Provence – Alpes – Côte d’Azur d’interdiction du service déclaré par la société SNCF-C6 (Ouibus) sur la liaison entre Arles et Marignane (déclaration n° D2018-138) ;

Vu la déclaration du service routier librement organisé n° D2018-137 présentée par la société SNCF-C6 (Ouibus), publiée le 9 mars 2018 ;

Vu la saisine relative à la déclaration n° D2018-137 présentée par la Région Provence – Alpes – Côte d’Azur, enregistrée le 26 avril 2018 ;

Après en avoir délibéré le 25 juin 2018 ;

**ÉMET L’AVIS SUIVANT**

## 1. PROCÉDURE

1. La déclaration n° D2018-137 susvisée de la société SNCF-C6 (Ouibus) porte sur un service régulier interurbain de transport par autocar entre Arles et Marseille. Les points d'arrêt déclarés sont situés avenue du Maréchal Leclerc, à Arles et à la gare routière, rue Honnorat, à Marseille. Le service déclaré comporte un départ quotidien d'Arles à 20h40 et un départ quotidien de Marseille à 7h25. 57 places sont susceptibles d'être commercialisées par trajet, soit 41 610 places par an pour 7 départs hebdomadaires par sens et pour un temps de parcours estimé à 1h45.
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 (Ouibus). Selon la Région, l'exploitation de la liaison déclarée porterait une atteinte substantielle à l'équilibre économique des lignes TER Marseille – Avignon, Marseille – Lyon et Marseille – Narbonne qu'elle organise (pour les deux dernières dans la limite de son ressort territorial) au titre du service public régional de transport de voyageurs. Elle estime ainsi entre 1,68 % et 5,05 % 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

### 2.1. Sur le service Arles – Marseille ayant fait l'objet de la déclaration n° D2018-137

4. Le service déclaré par la société SNCF-C6 (Ouibus) sous le n° D2018-137 s'inscrirait dans le cadre de l'exploitation d'une ligne de longue distance Toulon – Marseille Saint-Charles – Marignane – Arles – Nîmes – Montpellier. 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 Arles et Marseille, 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 Arles est situé à 1,3 km en ligne droite de la gare ferroviaire. A Marseille, il est situé à proximité immédiate de la gare ferroviaire desservie par le service conventionné. La distance routière entre les deux arrêts du service déclaré est de 87 kilomètres environ.
6. Les lignes conventionnées Marseille – Avignon, Marseille – Lyon et Marseille – Narbonne permettent aux usagers de relier Arles à Marseille sans correspondance. Sur la liaison Arles – Marseille, le service conventionné propose, dans le sens Arles vers Marseille, 20 départs par jour du lundi au jeudi, 21 départs le vendredi, 13 départs par jour les samedis et dimanches. Depuis Marseille vers Arles, ce même service propose 21 trajets le lundi, 20 trajets par jour du mardi au vendredi, et 14 trajets par jour les samedis et dimanches. Au total, 127 départs hebdomadaires sont offerts dans le sens Arles vers Marseille et 129 dans le sens Marseille vers Arles. L'offre du service conventionné sur la liaison est d'environ 4 millions de sièges par an, soit une capacité plus de 95 fois supérieure à celle du service librement organisé par SNCF-C6 (Ouibus). Le temps de parcours entre Arles et Marseille varie entre 49 minutes et 1h16, pour une moyenne pondérée de 57 minutes, et pour 1 à 8 arrêts intermédiaires.

7. En 2016, [150 000 – 200 000] voyageurs ([10 – 15] millions de voyageurs kilomètre) étaient recensés sur l'origine-destination Arles – Marseille, pour un trafic total de [200 – 250] millions de voyageurs kilomètre sur les lignes TER considérées, toutes origines-destinations confondues. Sur cette même année, la contribution de la Région est venue couvrir un déficit de [40 – 45] millions d'euros sur le périmètre des trois lignes (hors compensations tarifaires pour un montant de [5 – 10] millions d'euros), après prise en compte des recettes perçues auprès des usagers à hauteur de [15 – 20] millions d'euros. Le taux de couverture des coûts par les recettes commerciales est ainsi de [20 – 30] % sur le périmètre des lignes TER considérées.

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

8. En premier lieu, préalablement à la déclaration n° D2018-137 de la société SNCF-C6 (Ouibus) et à la saisine de la Région, objet du présent avis, un service routier librement organisé entre Arles et Marseille a fait l'objet de la déclaration n° D2018-123, par la société SNCF-C6 (Ouibus). Cette liaison est similaire à des liaisons conventionnées assurées par les lignes TER Marseille – Avignon, Marseille – Lyon et Marseille – Narbonne. Cette déclaration a été retirée et remplacée par la société SNCF-C6 (Ouibus) par la déclaration n° D2018-137, objet du présent avis, avant la fin de la période permettant à une autorité organisatrice de transport de saisir l'autorité en vue d'une décision d'interdiction ou de limitation du service déclaré. Ce service ne peut donc être commercialisé.
9. En second lieu, plusieurs déclarations de services réguliers interurbains de transport par autocar entre Avignon et Marseille ont été présentées par les sociétés Eurolines et SNCF-C6 (Ouibus) entre 2015 et 2018 : la déclaration n° D2015-070 (remplacée par la déclaration n° D2018-067), la déclaration n° D2015-073 et la déclaration n° D2017-068.
10. A la suite des déclarations n° D2015-070 et D2015-073 de la société Eurolines SA, et de la saisine de la Région afférente à ces déclarations, l'Autorité a émis un avis défavorable, le 29 mars 2016 (avis n° 2016-036), sur le projet d'interdiction des services de la société Eurolines SA au motif que ces derniers ne portaient pas une atteinte substantielle à l'équilibre économique des lignes TER Marseille – Avignon et Marseille – Lyon. A la suite de la déclaration n° D2018-067 venant modifier la déclaration n° D2015-070, et de la saisine de la Région afférente à cette déclaration, l'Autorité a émis un avis défavorable, le 4 avril 2018 (avis n° 2018-027), sur le projet d'interdiction de la Région.
11. L'offre des services librement organisés par la société Eurolines SA mentionnés au point précédent est constituée de départs d'Avignon à 12h30 pour la déclaration n° D2015-073 et à 9h et 20h pour la déclaration n° D2018-067 chaque jour de la semaine, ainsi que de départs de Marseille à 16h pour la déclaration n° D2015-073 et à 8h30 et 18h15 pour la déclaration n° D2018-067 chaque jour de la semaine. 47 places sont susceptibles d'être commercialisées par trajet.
12. A la suite de la déclaration n° D2017-068 de la société SNCF-C6 (Ouibus), et de la saisine de la Région afférente à cette déclaration, l'Autorité a émis un avis défavorable, le 13 septembre 2017 (avis n° 2017-088), sur le projet d'interdiction du service de la société SNCF-C6 (Ouibus) au motif que ces derniers ne portaient pas une atteinte substantielle à l'équilibre économique des lignes TER Marseille – Avignon et Marseille – Lyon.
13. L'offre des services librement organisés par la société SNCF-C6 (Ouibus) mentionnés au point précédent est constituée d'un départ d'Avignon à 8h10 ainsi que d'un départ de Marseille à 21h chaque jour de la semaine. 57 places sont susceptibles d'être commercialisées par trajet.

14. Enfin, l'Autorité a, émis un avis défavorable, le 13 septembre 2017 (avis n° 2017-089), sur le projet d'interdiction du service de la société SNCF-C6 (Ouibus) entre Marseille et Salon-de-Provence déclaré sous le n° D2017-082 au motif que ce dernier ne portait pas une atteinte substantielle à l'équilibre économique de la ligne TER Marseille – Avignon.
15. L'offre des services librement organisés par la société SNCF-C6 (Ouibus) mentionnés au point précédent est constituée d'un départ de Marseille à 21h55 ainsi que d'un départ de Salon-de-Provence à 6h30 chaque jour de la semaine. 57 places sont susceptibles d'être commercialisées par trajet.

### 2.3. Sur le service ayant fait l'objet d'une saisine simultanée par la Région sur le périmètre des lignes Marseille – Avignon, Marseille – Lyon et Marseille – Narbonne

16. Concomitamment à sa déclaration n° D2018-137, objet du présent avis, la société SNCF-C6 (Ouibus) a déclaré le 9 mars 2018 sous le n°D2018-138 une liaison entre Arles et Marignane similaire à la liaison ferroviaire Arles – Vitrolles Aéroport desservie par les lignes TER Marseille – Avignon, Marseille – Lyon et Marseille – Narbonne. Cette déclaration a fait l'objet d'une saisine par la Région le 26 avril 2018, laquelle a donné lieu à l'édition d'un avis défavorable par l'Autorité, le 25 juin 2018 (avis n° 2018-051), sur le projet d'interdiction du service de la société SNCF-C6 (Ouibus).
17. L'offre du service librement organisé entre Arles et Marignane, déclaré sous le n°D2018-138, consiste en 1 départ quotidien par sens. Le départ s'effectue depuis Arles à 20h40 et depuis Marignane à 8h10. Le temps de parcours est estimé à 1h. 57 places sont susceptibles d'être commercialisées par trajet, pour une offre annuelle de 41 610 sièges sur la liaison.

## 3. ANALYSE

18. 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* ».
19. Il résulte de ces dispositions, ainsi que l'a jugé le Conseil d'Etat<sup>1</sup>, que l'exploitation d'un service de transport par autocar n'est susceptible d'être limitée ou interdite par l'autorité organisatrice de transport que si cette exploitation conduit à porter une atteinte substantielle à l'équilibre économique non d'un simple segment de ligne de transport, mais d'une ligne dans son ensemble, voire de plusieurs lignes. Pour l'application de ces dispositions, une ligne de transport régulier se caractérise par une autonomie de fonctionnement résultant de ses conditions d'exploitation, faisant l'objet d'un traitement comptable spécifique dans le cadre de la convention de service public.
20. En l'espèce, la Région a choisi de faire porter l'analyse de l'impact du service déclaré entre Arles et Marseille sur les segments Marseille – L'Estaque, L'Estaque – Miramas et Miramas – Avignon via Arles de la ligne Marseille – Avignon, les segments Marseille – Miramas (via Rognac) et Miramas – Avignon (via Arles) de la ligne Marseille – Lyon et les segments Marseille – Miramas et Miramas – Tarascon de la ligne Marseille – Narbonne.

---

<sup>1</sup> Conseil d'Etat, *Région Pays de la Loire*, 4 octobre 2017, n° 400552, aux Tables.

21. Il résulte de l'instruction, en particulier des « prescriptions d'exécution d'obligations de service public pour le transport ferroviaire régional de voyageurs à SNCF Mobilités » ainsi que des comptes de ligne fournis pour l'exercice 2016 que les lignes susceptibles d'être concurrencées par le service déclaré par la société SNCF-C6 (Ouibus) sont les lignes Marseille – Avignon, Marseille – Lyon et Marseille – Narbonne dans la limite du ressort territorial de la Région. Ainsi, bien que cette dernière fasse plus particulièrement porter l'analyse, notamment sur le plan quantitatif, sur des segments de ces lignes mentionnés au point précédent, ceux-ci ne constituent, du point de vue contractuel comme comptable et financier, que la réunion de certains segments des lignes susmentionnées. 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 18, aux lignes Marseille – Avignon, Marseille – Lyon et Marseille – Narbonne dans la limite du ressort territorial de la Région.

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

22. Le service déclaré par la société SNCF-C6 (Ouibus) serait exécuté entre Arles et Marseille, dont la liaison est assurée sans correspondance par les lignes TER Marseille – Avignon, Marseille – Lyon et Marseille – Narbonne organisées par la Région (pour les deux dernières lignes dans la limite de son ressort territorial) dans le cadre des « prescriptions d'exécution d'obligations de service public au titre du service public de transport ferroviaire d'intérêt régional de voyageurs » formulées à SNCF Mobilités pour l'année 2017 et renouvelées en 2018. Les points d'arrêt de la liaison déclarée sont situés à moins de cinq kilomètres des points d'arrêt du service conventionné à Arles et Marseille. 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

23. Il ressort des éléments de contexte présentés dans la partie 2 que, pour apprécier l'atteinte à l'équilibre économique portée au service conventionné, il importe de prendre en compte l'incidence cumulée des services déclarés entre Arles et Marseille, objet du présent avis, des services librement organisés entre Avignon et Marseille, objet des avis n° 2016-036, n° 2017-088 et n° 2018-027 susvisés, entre Marseille et Salon-de-Provence, objet de l'avis n° 2017-089 susvisé et entre Arles et Marignane, objet de l'avis n° 2018-051 susvisé.

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

24. 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'usager selon les temps de parcours proposés ou encore selon qu'il s'agit d'un déplacement occasionnel ou pendulaire (notamment domicile-travail), c'est-à-dire selon le profil de la demande.
25. Dans le cas d'espèce, le temps de parcours du service déclaré (1h45) est largement supérieur à celui du service conventionné (entre 49 minutes et 1h16, pour une moyenne pondérée de 57 minutes). Du point de vue du seul critère du temps de parcours, le service déclaré par la société SNCF-C6 (Ouibus) apparaît donc très faiblement substituable au service conventionné existant.

26. Par ailleurs, les horaires déclarés par la société SNCF-C6 (Ouibus) ne s'avèrent pas très différents, quel que soit le sens du parcours envisagé, de ceux du service conventionné avec trois à six départs du service TER compris dans un intervalle élargi de deux heures de part et d'autre des départs déclarés par la société SNCF-C6 (Ouibus). Du seul point de vue des horaires de service proposés, le service librement organisé peut donc être considéré comme une alternative au service conventionné existant entre Arles et Marseille.
27. L'offre du service déclaré n'apparaît pas, en revanche, en mesure de répondre à la demande d'une clientèle fréquente et en particulier pendulaire. En effet, les horaires du service proposé par la société SNCF-C6 (Ouibus) ne correspondent pas à ceux habituellement empruntés pour effectuer des trajets domicile-travail. En effet, l'horaire du service proposé par la société SNCF-C6 (Ouibus) au départ d'Arles (20h40) ne correspond pas à ceux habituellement empruntés pour effectuer des trajets domicile-travail. De plus, les horaires du service déclaré ne permettent pas d'effectuer l'aller-retour dans la journée dans le sens Arles-Marseille-Arles. En outre, le service déclaré, limité à 1 trajet par jour et par sens ne saurait répondre à la demande d'une catégorie de voyageurs qui valorise une flexibilité horaire importante à certains moments de la journée, en particulier le matin et le soir et/ou qui est contrainte par des horaires précis. 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 Toulon et Montpellier, ce qui peut créer une incertitude sur la ponctualité du service, caractéristique fortement valorisée par la clientèle fréquente.
28. En conclusion, au vu des caractéristiques respectives des services et de la demande de transport, l'offre envisagée par la société SNCF-C6 (Ouibus) entre Arles et Marseille peut être regardée comme faiblement substituable à celle du service conventionné pour les voyageurs occasionnels. En revanche, elle ne peut raisonnablement être considérée comme substituable pour les voyageurs fréquents.

### 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 D2018-137 entre Arles et Marseille*

29. 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).
30. 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.
31. 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 Arles – Marseille circulant

à des horaires regardés comme proches de ceux du service librement organisé considéré. En effet, tout en conservant une certaine préférence horaire (par exemple, en début, milieu ou fin de journée), cette catégorie de voyageurs est moins attachée à des horaires précis et, pour cette raison, est la seule susceptible d'être intéressée par le service déclaré. En raisonnant ainsi sur une plage horaire élargie pour évaluer le risque maximal de report de ces voyageurs, on considère que seuls les services conventionnés situés dans un intervalle de plus ou moins 2 heures autour des horaires déclarés pour chaque service librement organisé sont susceptibles d'être affectés par celui-ci. En l'absence de données plus précises, il est fait l'hypothèse d'une répartition homogène des voyageurs occasionnels de l'origine-destination dans les différents trains conventionnés de la semaine. Dans le cas d'espèce, cette hypothèse conduit à estimer qu'en moyenne entre [5 - 10] et [5 - 10] usagers par train conventionné sont des voyageurs occasionnels de la liaison et que seuls ceux-ci se reportent vers les nouveaux services, dans la limite de 37,5 % de la capacité de chaque autocar du service librement organisé. Ainsi, le transfert potentiel de voyageurs du service conventionné ne saurait excéder [15 000 - 20 000] usagers par an, 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 [5 - 10] euros hors taxes, ce report se traduirait par une perte potentielle d'au plus [100 000 - 150 000] euros hors taxes par an.

32. Au total, l'ordre de grandeur du manque à gagner potentiel peut être estimé à 0,8 % des recettes sur les lignes TER considérées ou environ 0,3 % des concours publics sur ce même périmètre. En comparaison des coûts exposés pour assurer la desserte des lignes conventionnées, ces montants sont, en tout état de cause, limités.

*b. Sur l'évaluation de l'incidence cumulée des services déclarés sous les numéros D2015-073, D2017-068 et D2018-067 entre Avignon et Marseille*

33. Comme indiqué au point 23, il convient d'apprécier l'atteinte portée par le service déclaré par la société SNCF C6 (Ouibus) entre Arles et Marseille à l'équilibre des lignes TER Marseille - Avignon, Marseille - Lyon et Marseille - Narbonne en prenant en compte l'incidence cumulée de ce service et de ceux relatifs aux déclarations n°D2015-073, D2017-068 et D2018-067 sur la liaison Avignon - Marseille.
34. Dans son avis n° 2018-027 du 4 avril 2018 susvisé, l'Autorité a évalué l'ordre de grandeur du manque à gagner potentiel induit par les services déclarés sous les n°D2015-073, D2017-068 et D2018-067 au plus à [600 000 - 700 000] euros hors taxes par an. Ainsi, il est possible d'évaluer l'atteinte de ces services à 4,18 % des recettes et 1,3 % des concours publics sur le périmètre des lignes TER Marseille - Avignon, Marseille - Lyon et Marseille - Narbonne.

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

35. Comme indiqué au point 23, il convient d'apprécier l'atteinte portée par le service déclaré par la société SNCF C6 (Ouibus) entre Arles et Marseille à l'équilibre des lignes TER Marseille - Avignon, Marseille - Lyon et Marseille - Narbonne en prenant en compte l'incidence cumulée de ce service et de celui relatif à la déclaration n°D2017-082 sur la liaison Marseille - Salon-de-Provence.
36. Dans son avis n° 2017-089 du 13 septembre 2017 susvisé, l'Autorité a évalué l'atteinte portée par le service déclaré sous le n°D2017-082 sur la ligne TER Marseille - Avignon sur la base de données de fréquentation observées en 2015. Dans le cadre du présent avis, l'Autorité s'est appuyée sur des données financières et de trafic plus récentes datant de 2016 qui ont été communiquées par la Région dans le cadre de la saisine et en réponse à une mesure d'instruction. Cette actualisation des données est propre à mieux garantir la cohérence des

évaluations, en particulier lorsqu'il s'agit de l'impact cumulé de plusieurs services déclarés de manière consécutive sur une même ligne, comme en l'espèce.

37. Sur la base des données 2016, l'Autorité estime à environ [5 000 - 7 000] usagers par an le transfert potentiel de voyageurs du service conventionné vers le service déclaré par la société SNCF-C6 (Ouibus). Partant d'une recette moyenne par voyageur occasionnel de [5 - 10] euros hors taxes, ce report se traduirait par une perte potentielle d'environ [30 000 - 40 000] euros hors taxes par an, soit 0,2 % des recettes et 0,07 % des concours publics sur le périmètre des lignes TER Marseille - Avignon, Marseille - Lyon et Marseille - Narbonne.

*d. Sur l'évaluation de l'incidence isolée du service déclaré sous le numéro D2018-138 entre Arles et Marignane*

38. Comme indiqué au point 23, il convient d'apprécier l'atteinte portée par le service déclaré par la société SNCF C6 (Ouibus) entre Arles et Marseille à l'équilibre des lignes TER Marseille - Avignon, Marseille - Lyon et Marseille - Narbonne en prenant en compte l'incidence cumulée de ce service et de celui relatif à la déclaration n° D208-138 sur la liaison Arles - Marignane.
39. Dans son avis n° 2018-051 du 25 juin 2018 susvisé, l'Autorité a évalué l'atteinte portée par le service déclaré sous le n° D2018-138 sur les lignes TER Marseille - Avignon, Marseille - Lyon et Marseille - Narbonne conformément aux lignes directrices évoquées au point 29. L'Autorité estime à environ [3 000 - 5 000] usagers par an le transfert potentiel de voyageurs du service conventionné vers le service déclaré par la société SNCF-C6 (Ouibus). Partant d'une recette moyenne par voyageur occasionnel de [5 - 10] euros hors taxes, ce report se traduirait par une perte potentielle d'environ [30 000 - 40 000] euros hors taxes par an, soit 0,2 % des recettes et 0,06 % des concours publics sur le périmètre des lignes TER Marseille - Avignon, Marseille - Lyon et Marseille - Narbonne.

*e. Sur l'évaluation de l'incidence cumulée des services déclarés sous les numéros D2015-073, D2017-068 et D2018-067 entre Avignon et Marseille, D2017-082 entre Marseille et Salon-de-Provence, D2018-137 entre Arles et Marseille et D2018-138 entre Arles et Marignane*

40. L'impact des services déclarés par les sociétés Eurolines SA et SNCF-C6 (Ouibus) sur la liaison Avignon - Marseille cumulé à celui des liaisons Marseille - Salon-de-Provence, Arles - Marseille et Arles - Marignane déclarées par la société SNCF-C6 (Ouibus) correspond à la somme des impacts estimés aux points 32, 34, 37 et 39. Ainsi, le transfert potentiel de voyageurs du service conventionné vers les services librement organisés considérés dans leur ensemble ne saurait dépasser [80 000 - 100 000] usagers, soit [800 000 - 1 000 000] euros hors taxes par an, 5,5 % des recettes et 1,7 % des concours publics sur le périmètre des lignes TER Marseille - Avignon, Marseille - Lyon et Marseille - Narbonne.
41. 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 SA et SNCF-C6 (Ouibus).
42. Il résulte de l'ensemble des éléments précédents que l'atteinte à l'équilibre économique des lignes de service public de transport concernées ne peut être regardée comme substantielle.

## CONCLUSION

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

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

*L'Autorité a adopté le présent avis le 25 juin 2018.*

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

Le Président

Bernard Roman