

Avis n° 2018-069 du 13 septembre 2018
relatif au projet de décision de la Région Provence – Alpes – Côte d’Azur d’interdiction du service déclaré par la société FlixBus France 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° 2018-046 du 18 juin 2018 relatif aux projets de décisions de la Région Provence – Alpes – Côte d’Azur d’interdiction des services déclarés par les sociétés Eurolines et SNCF-C6 (Ouibus) sur la liaison entre Marseille et Toulon ;

Vu la déclaration du service routier librement organisé n° D2018-184, présentée par la société FlixBus France et publiée le 30 avril 2018 ;

Vu la saisine relative à la déclaration n° D2018-184 présentée par la Région Provence – Alpes – Côte d’Azur, enregistrée le 29 juin 2018 ;

Vu la décision n° 2018-055 du 9 juillet 2018 relative à la prolongation du délai d’instruction sur un projet de décision d’interdiction de service régulier interurbain de transport par autocar ;

Vu les autres pièces du dossier ;

Après en avoir délibéré le 13 septembre 2018 ;

ÉMET L’AVIS SUIVANT

1. PROCÉDURE

1. La déclaration n° D2018-184 susvisée de la société FlixBus France porte sur un service régulier interurbain de transport par autocar entre Marseille et Toulon. Les points d’arrêt déclarés sont situés 15 rue Honnorat à Marseille et boulevard de Tessé à Toulon. Le service déclaré comporte un départ quotidien de Marseille à 7h25 et un départ quotidien de Toulon à 19h20. Cinquante-trois places sont susceptibles d’être commercialisées par trajet, soit 38 584 places par an pour

7 départs hebdomadaires par sens, avec un temps de parcours estimé à 1h10 dans les deux sens de circulation.

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 FlixBus France (D2018-184). Selon la Région, l’exploitation du service déclaré porterait une atteinte substantielle à l’équilibre économique de la ligne TER Marseille – Hyères qu’elle organise au titre du service public régional de transport de voyageurs Provence – Alpes – Côte d’Azur. La Région souhaite interdire les services déclarés, « 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. Cette prolongation a fait l’objet de la décision n° 2018-055 susvisée.

2. CONTEXTE

2.1. Sur le service Marseille – Toulon ayant fait l’objet de la déclaration n° D2018-184

4. Le service déclaré par la société FlixBus France et publié sous le n° D2018-184 s’inscrirait dans le cadre de l’exploitation d’une ligne de longue distance Paris Charles de Gaulle - Paris Bercy - Paris Orly - Avignon - Marseille - Toulon. Par conséquent, la capacité offerte dans les autocars affectés à l’exploitation de ces services 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 FlixBus France peut librement décider de modifier les services proposés 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. A Marseille comme à Toulon, l’arrêt du service librement organisé déclaré par la société FlixBus France est situé à proximité immédiate de la gare ferroviaire desservie par le service conventionné. La distance routière entre les deux arrêts du service déclaré par la société FlixBus France est de 68 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 24 le dimanche. Dans le sens Toulon vers Marseille, ce même service propose 36 départs par jour du lundi au vendredi, 23 départs le samedi et 23 le dimanche. Au total, 219 départs hebdomadaires sont offerts dans le sens Marseille vers Toulon et 226 dans le sens Toulon vers Marseille. L’offre du service conventionné sur la liaison est d’environ 7,6 millions de sièges par an, soit une capacité près de 200 fois supérieure à la capacité du service librement organisé par la société FlixBus France objet du présent avis. Le temps de parcours entre Marseille et Toulon varie entre 44 minutes et 1h08, pour une moyenne pondérée de 1h, avec des trajets comportant jusqu’à 8 arrêts intermédiaires.
7. 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 le sens Marseille vers Toulon, 6 trains de la ligne Intervilles Marseille-Nice circulent du lundi au jeudi, 7 trains circulent le vendredi et 6 trains circulent le samedi et le dimanche. Dans le sens Toulon vers

Marseille, 6 trains de la ligne Intervilles Marseille-Nice circulent du lundi au vendredi et 5 trains circulent le samedi et le dimanche. Leur temps de parcours moyen est de 47 minutes environ.

8. En 2016, dernier exercice disponible, [450 000 – 550 000] voyageurs étaient recensés sur l'origine-destination Marseille – Toulon, pour un trafic total de [150 – 200] millions de voyageurs-kilomètres sur la ligne TER Marseille – Toulon – Hyères/Les Arcs, toutes origines-destinations confondues. 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 – 20] millions d'euros. Le taux de couverture des coûts par les recettes commerciales est ainsi de [10 – 20] % sur le périmètre de la ligne TER considérée.

2.2. Sur les services déclarés précédemment sur le périmètre de la ligne Marseille – Toulon – Hyères/Les Arcs non susceptibles d'être commercialisés

9. Préalablement à la déclaration n° D2018-184 de la société FlixBus France et à la saisine de la Région objet du présent avis, des services routiers librement organisés entre Marseille et Hyères et Aubagne et Toulon ont fait l'objet des déclarations n° D2015-016, D2015-017, D2015-018, D2015-019 par la société FlixBus France. Ces liaisons sont similaires aux liaisons conventionnées Marseille – Hyères et Aubagne – Toulon assurées par la ligne TER Marseille – Toulon – Hyères/Les Arcs. A l'issue de l'instruction de la saisine afférente à ces 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. La société FlixBus France pouvait en conséquence commercialiser ces services à compter du 24 mars 2016, date de publication de l'avis n° 2016-022 de l'Autorité.
10. Il résulte de l'instruction, et notamment des propres déclarations de la société FlixBus France, que les services entre Marseille et Hyères et Aubagne et Toulon n'ont pas été exploités pendant l'année suivant la date de publication de l'avis n° 2016-022 précité du 24 mars 2016. Or, en application des dispositions de l'article R. 3111-42 du code des transports, « *un service routier librement organisé déclaré qui n'a pas été exploité pendant une durée supérieure ou égale à un an ne peut plus l'être sans une nouvelle déclaration* ». Dès lors, ces services ne peuvent plus être exploités sans une nouvelle déclaration. Par suite, les autorisations d'exploiter les services routiers ayant fait l'objet des déclarations D2015-016, D2015-017, D2015-018 et D2015-019 sont devenues caduques.
11. En outre, préalablement à la déclaration n° D2018-184 de la société FlixBus France et à la saisine de la Région objet du présent avis, des services routiers librement organisés entre Marseille et Toulon ont fait l'objet des déclarations n° D2016-084, D2017-081 et D2018-058 par les sociétés Eurolines et SNCF-C6 (Ouibus). Ces liaisons sont similaires à la liaison conventionnée Marseille – Toulon assurée par la ligne TER ligne Marseille – Toulon – Hyères/Les Arcs. A la date du présent avis, ces déclarations ont toutes trois été retirées par les entreprises de transport routier concernées ou remplacées par de nouvelles déclarations. Ces services ne peuvent donc plus, en l'état, être commercialisés.

2.3. Sur les services déclarés précédemment sur le périmètre de la ligne Marseille – Toulon – Hyères/Les Arcs et susceptibles d'être commercialisés

12. En premier lieu, préalablement à la déclaration n° D2018-184 de la société FlixBus France et à la saisine de la Région objet du présent avis, la société FlixBus France a déclaré le 12 novembre 2015, sous les n° D2015-013 et D2015-020, des services routiers librement organisés entre Marseille et Toulon sur une liaison similaire à la liaison ferroviaire Marseille – Toulon desservie par la ligne TER Marseille – Toulon – Hyères/Les Arcs. A l'issue de l'instruction de la saisine afférente à ces déclarations, l'Autorité a émis, le 8 mars 2016, un avis défavorable (n° 2016-

022) sur le projet de la Région d'interdiction des services déclarés par la société FlixBus France. La société FlixBus France peut par conséquent librement exploiter ces services.

13. L'offre du service librement organisé entre Marseille et Toulon, déclaré sous le n° D2015-013, consiste, depuis Marseille, en un départ quotidien entre 13h et 16h du lundi au samedi et un départ entre 16h et 19h le dimanche, et depuis Toulon, en un départ quotidien entre 11h30 et 14h30 du lundi au samedi et un départ entre 12h30 et 15h30 le dimanche. Cinquante-trois places sont susceptibles d'être commercialisées par trajet, soit une offre annuelle de 38 584 places pour 7 départs hebdomadaires par sens, avec un temps de parcours estimé à 1h20.
14. L'offre du service librement organisé entre Marseille et Toulon, déclaré sous le n° D2015-020, consiste, depuis Marseille, en un départ quotidien entre 5h et 8h et, depuis Toulon, en un départ quotidien entre 20h et 23h. Cinquante-trois places sont susceptibles d'être commercialisées par trajet, soit une offre annuelle de 38 584 places pour 7 départs hebdomadaires par sens, avec un temps de parcours estimé à 1h20.
15. En deuxième lieu, préalablement à la déclaration n° D2018-184 de la société FlixBus France et à la saisine de la Région objet du présent avis, la société Eurolines a déclaré le 2 février 2018 sous le n° D2018-066 une seconde liaison entre Marseille et Toulon similaire à la liaison ferroviaire Marseille – Toulon desservie par la ligne TER Marseille – Toulon – Hyères/Les Arcs. A l'issue de l'instruction de la saisine afférente à cette déclaration, l'Autorité a émis, le 18 juin 2018, un avis défavorable (n° 2018-046) sur le projet de la Région d'interdiction du service déclaré par la société Eurolines. La société Eurolines peut par conséquent librement exploiter ce second service.
16. L'offre du service librement organisé entre Marseille et Toulon, déclaré sous le n° D2018-066, consiste en un départ quotidien de Marseille à 12h00 et un départ quotidien de Toulon à 19h00. Quarante-sept places sont susceptibles d'être commercialisées par trajet, soit 34 310 places par an pour 7 départs hebdomadaires par sens, avec un temps de parcours estimé à 1h00.
17. En troisième lieu, préalablement à la déclaration n° D2018-184 de la société FlixBus France et à la saisine de la Région objet du présent avis, la société SNCF-C6 (Ouibus) a déclaré le 23 février 2018, sous le n° D2018-121, et le 16 mars 2018, sous le n° D2018-147, deux liaisons entre Marseille et Toulon similaires à la liaison ferroviaire Marseille – Toulon desservie par la ligne TER Marseille – Toulon – Hyères/Les Arcs. A l'issue de l'instruction de la saisine afférente à ces déclarations, l'Autorité a émis, le 18 juin 2018, un avis défavorable (n° 2018-046) sur le projet de la Région d'interdiction des services déclarés par la société SNCF-C6 (Ouibus). La société SNCF-C6 (Ouibus) peut par conséquent librement exploiter ces services.
18. L'offre du service librement organisé entre Marseille et Toulon, déclaré sous le n° D2018-121, consiste en un départ quotidien de Marseille à 22h35 et un départ quotidien de Toulon à 6h00. Cinquante-sept places sont susceptibles d'être commercialisées par trajet, soit 41 610 places par an pour 7 départs hebdomadaires par sens, avec un temps de parcours estimé entre 1h et 1h15.
19. L'offre du service librement organisé entre Marseille et Toulon, déclaré sous le n° D2018-147, consiste en un départ quotidien de Marseille à 10h20 et un départ quotidien de Toulon à 12h05. Quarante-huit places sont susceptibles d'être commercialisées par trajet, soit 30 048 places par an pour 6 départs hebdomadaires par sens, avec un temps de parcours estimé à 1h.

3. ANALYSE

20. Les dispositions du deuxième alinéa de l'article L. 3111-18 du code des transports prévoient qu'« 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 ».

21. Au cours de l'instruction, la Région a choisi de faire porter l'analyse de l'impact du service déclaré entre Marseille et Toulon sur la ligne Marseille – Toulon – Hyères/Les Arcs. Ce périmètre 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

22. 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 l'endroit de SNCF Mobilités pour l'année 2018. 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

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 du service déclaré entre Marseille et Toulon sous le n° D2018-184, objet du présent avis, et des services librement organisés entre Marseille et Toulon déclarés sous les n° D2015-013, D2015-020, D2018-066, D2018-121 et D2018-147 par les sociétés FlixBus France, Eurolines et SNCF-C6 (Ouibus), et objets des avis n° 2016-022 et 2018-046 susvisés.

3.2.1. Sur l'examen préalable de la substituabilité du service déclaré sous le n° D2018-184 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'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.
25. Dans le cas d'espèce, le temps de parcours du service déclaré (1h10) est légèrement supérieur à la moyenne du service conventionné (1h). Du point de vue du seul critère du temps de parcours, le service déclaré par la société FlixBus France 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.
26. Par ailleurs, les horaires déclarés par la société FlixBus France ne s'avèrent que peu différents, quel que soit le sens du parcours envisagé, de ceux du service conventionné avec plusieurs départs du service TER compris dans un intervalle élargi de deux heures de part et d'autre de ces horaires. Du seul point de vue des horaires de service proposés, chacun de ces services librement organisés peut donc être considéré comme une alternative au service conventionné existant entre Marseille et Toulon pour les voyageurs occasionnels.

27. L'offre des services déclarés 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 FlixBus France 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.
28. On peut enfin ajouter que le service déclaré par la société FlixBus France s'inscrit pour l'instant dans le cadre de l'exploitation d'une ligne de longue distance entre Paris et Toulon, ce qui peut créer une incertitude sur la ponctualité du service au départ de Marseille, caractéristique fortement valorisée par la clientèle fréquente. Or, il ressort des données communiquées par la Région à l'appui de sa saisine que [40 - 50] % des voyageurs TER empruntant la liaison entre Marseille et Toulon sont des voyageurs fréquents.
29. En conclusion, au vu des caractéristiques respectives des services entre Marseille et Toulon et de la demande de transport, le service déclaré sous le n° D2018-184 par la société FlixBus France peut être considéré comme 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 n° D2018-184 entre Marseille et Toulon

30. 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).
31. En l'espèce, il est donc fait l'hypothèse que les places offertes par le service librement organisé déclaré par la société FlixBus France, objet du présent avis, 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.
32. 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 conventionnée consiste à évaluer la perte de recettes induite par le report 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 le 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, chaque train conventionné circulant dans le sens Marseille vers Toulon et chaque train conventionné circulant dans le sens inverse transportent respectivement environ [10 - 20] et [10 - 20] voyageurs occasionnels effectuant la liaison Marseille-Toulon sur la ligne considérée et que seuls ceux-ci se reportent vers le nouveau service, dans la limite de 37,5 % de la capacité de chaque autocar affecté à l'exploitation dudit service.

33. Ainsi, le transfert potentiel des usagers du service conventionné vers le service déclaré sous le n° D2018-184 ne saurait excéder [10 000 - 15 000] voyageurs, soit 37,5 % de la capacité annuelle du service librement organisé déclaré par la société FlixBus France. 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 [50 000 - 150 000] euros hors taxes par an, soit 0,9 % des recettes et 0,2 % des concours publics sur le périmètre de la ligne conventionnée. 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 n° D2015-013, D2015-020, D2018-066, D2018-121, D2018-147 et D2018-184 entre Marseille et Toulon

34. Comme indiqué au point 23, il convient d'apprécier l'atteinte portée par le service déclaré par la sociétés FlixBus France 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 déclarés sous les n° D2015-013, D2015-020, D2018-066, D2018-121 et D2018-147 par les sociétés FlixBus France, Eurolines et SNCF-C6 (Ouibus).
35. Eu égard à l'analyse de la substituabilité développée dans la partie 3.2.1 et dans l'avis n° 2016-046 susvisé, une estimation du risque d'atteinte des services déclarés par les sociétés Eurolines, SNCF-C6 (Ouibus) et FlixBus France sous les n° D2015-013, D2015-020, D2018-066, D2018-121, D2018-147 et D2018-184 entre Marseille et Toulon à l'équilibre économique de la ligne TER consiste à évaluer la perte de recettes induite par le report vers ces services des seuls utilisateurs occasionnels des trains du service conventionné circulant à des horaires regardés comme proches de ceux des services librement organisés. En raisonnant sur une plage horaire élargie pour évaluer le risque maximal de report de ces voyageurs, pour les raisons exposées au point 32, 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 fait la même hypothèse de répartition homogène des voyageurs occasionnels effectuant la liaison Marseille - Toulon dans les trains de la ligne conventionnée en circulation, présentée au point 32.
36. Eu égard à la méthodologie de l'évaluation de l'impact isolé d'un service sur une liaison qui n'intègre pas les déclarations antérieures, l'impact cumulé de plusieurs services sur cette même liaison peut ne pas correspondre à la simple somme des impacts isolés. En effet, le nombre de voyageurs occasionnels des trains conventionnés à plus ou moins deux heures d'un horaire déclaré peut être inférieur à 37,5 % de la capacité du (des) service(s) librement organisé(s) circulant à cet horaire ou à un horaire proche. L'impact cumulé de ce (ces) service(s) routier(s) et de services routiers additionnels, qui ne saurait dépasser le trafic occasionnel conventionné dans la plage considérée, peut donc être inférieur à la somme des impacts isolés de chacun des services routiers. En l'espèce, le trafic constaté sur la ligne TER est suffisamment important pour que l'impact des services entre Marseille et Toulon déclarés sous les n° D2015-013, D2015-020, D2018-066, D2018-121, D2018-147 et D2018-184 corresponde à la simple somme de leurs impacts isolés.

37. Ainsi, le transfert potentiel des usagers du service conventionné vers les services librement organisés entre Marseille et Toulon, considérés dans leur ensemble, ne saurait dépasser [80 000 – 100 000] voyageurs, soit 37,5 % de la somme des capacités des autocars affectés à chacun de ces services. 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 [400 000 – 1 000 000] euros hors taxes par an, soit 5,3 % des recettes et 1,4 % des concours publics sur le périmètre de la ligne conventionnée.
38. 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).
39. 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 FlixBus France 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 13 septembre 2018.

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

Le Président

Bernard Roman