

Avis n° 2018-076 du 8 novembre 2018
relatif au projet de décision de la Région Bourgogne – Franche – Comté d’interdiction du
service déclaré par la société FlixBus France sur la liaison entre Beaune et Dijon

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° D2018-036 présentée par la société Eurolines, publiée le 19 janvier 2018 et qui n’a pas fait l’objet de saisine ;

Vu la déclaration du service routier librement organisé n° D2018-096 présentée par la société Faure Express, publiée le 12 février 2018 et qui n’a pas fait l’objet de saisine ;

Vu la déclaration du service routier librement organisé n° D2018-098 présentée par la société Faure Express publiée le 12 février 2018 et qui n’a pas fait l’objet de saisine ;

Vu la déclaration du service routier librement organisé n° D2018-113 présentée par la société FlixBus France, publiée le 21 février 2018 et qui n’a pas fait l’objet de saisine ;

Vu la déclaration du service routier librement organisé n° D2018-216 présentée par la société FlixBus France, publiée le 13 juillet 2018 et qui n’a pas fait l’objet de saisine ;

Vu la déclaration du service routier librement organisé n° D2018-217 présentée par la société FlixBus France, publiée le 13 juillet 2018 ;

Vu la saisine relative à la déclaration n° D2018-217 présentée par la Région Bourgogne – Franche – Comté, enregistrée le 13 septembre 2018 ;

Vu les autres pièces du dossier ;

Après en avoir délibéré le 8 novembre 2018 ;

ÉMET L'AVIS SUIVANT

1. PROCÉDURE

1. La déclaration n° D2018-217 susvisée de la société FlixBus France porte sur un service régulier interurbain de transport par autocar entre Beaune et Dijon. Les points d'arrêt déclarés sont situés au parking de péage, avenue Charles de Gaulle, à Beaune et cour de la gare, à Dijon. Le service déclaré comporte un départ quotidien de Beaune à 17h50 et un départ quotidien de Dijon à 14h25 du lundi au vendredi et les dimanches et à 6h30 les samedis. Cinquante-trois places sont susceptibles d'être commercialisées par trajet, soit 38 584 places par an pour 7 départs hebdomadaires par sens et pour un temps de parcours estimé à 45 minutes.
2. La Région Bourgogne-Franche-Comté (ci-après « la Région ») a saisi l'Autorité d'un projet de décision d'interdiction du service déclaré par la société FlixBus France. Selon la Région, l'exploitation de la liaison déclarée porterait une atteinte substantielle à l'équilibre économique, d'une part, de la ligne ferroviaire Dijon – Mâcon qu'elle organise au titre du service public régional de transport de voyageurs et, d'autre part, la ligne routière Dijon – Beaune qu'elle organise en application de la convention du 4 avril 2017 relative au transfert de la compétence en matière de transports interurbains et scolaires précédemment exercée par le département de la Côte-d'Or, conclue consécutivement à l'adoption de la loi n° 2015-991 du 7 août 2015 portant nouvelle organisation territoriale de la République.
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 Beaune – Dijon ayant fait l'objet de la déclaration n° D2018-217

4. Le service déclaré par la société FlixBus France sous le n° D2018-217 s'inscrirait dans le cadre de l'exploitation d'une ligne de longue distance Marseille – Avignon – Lyon – Chalon-sur-Saône – Beaune – Dijon. 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 Beaune et Dijon, même s'il convient de rappeler, sur ce point, que la société FlixBus France 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.

2.1.1. Sur le périmètre de la ligne ferroviaire

5. L'arrêt du service librement organisé déclaré par la société FlixBus France à Beaune est situé à 2,2 km en ligne droite de la gare ferroviaire desservie par le service conventionné ferroviaire. A Dijon, il est situé à proximité immédiate de la gare ferroviaire desservie par le service conventionné ferroviaire. La distance routière entre les deux arrêts du service déclaré est de 43 kilomètres environ.
6. La ligne ferroviaire Dijon – Mâcon permet aux usagers de relier Beaune à Dijon sans correspondance. Sur la liaison Beaune – Dijon, le service conventionné propose, dans le sens Beaune vers Dijon, 17 départs par jour du lundi au vendredi et 9 départs les samedis et dimanches. Depuis Dijon vers Beaune, ce même service propose 16 trajets par jour du lundi au vendredi, 10 trajets les samedis et 7 trajets les dimanches. Au total, 103 départs hebdomadaires

sont offerts dans le sens Beaune vers Dijon et 97 dans le sens Dijon vers Beaune. L'offre du service conventionné sur la liaison est d'environ 2 millions de sièges par an, soit une capacité plus de 54 fois supérieure à celle du service librement organisé par la société FlixBus France. Le temps de parcours entre Beaune et Dijon varie entre 18 et 36 minutes, pour une moyenne pondérée de 28 minutes, avec des trajets comportant jusqu'à 4 arrêts intermédiaires.

7. En 2015, [150 000 - 200 000] voyageurs étaient recensés sur l'origine-destination Beaune – Dijon, pour un trafic total de [40 - 45] millions de voyageurs kilomètre sur la ligne TER Dijon - Mâcon, toutes origines-destinations confondues. Cette même année, la contribution de la Région est venue couvrir un déficit de [10 - 15] millions d'euros sur le périmètre de la ligne TER (hors compensations tarifaires pour un montant de [0 - 5] millions d'euros), après prise en compte des recettes perçues auprès des usagers à hauteur de [0 - 5] 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.

2.1.2. Sur le périmètre de la ligne routière

8. L'arrêt du service librement organisé déclaré par la société FlixBus France à Beaune est situé à 2,2 km en ligne droite du point d'arrêt « gare de Beaune » retenu par la Région dans le cadre de la saisine. La ligne routière dessert également 9 autres points d'arrêt situés à moins de 5 kilomètres du point d'arrêt du service librement organisé. Toutefois la Région a exclu ces points d'arrêt de sa saisine. L'arrêt du service librement organisé déclaré par la société FlixBus France à Dijon est situé à proximité immédiate du point d'arrêt « gare (tram) » retenu par la Région dans le cadre de la saisine. La ligne routière dessert également 3 autres points d'arrêt situés à moins de 5 kilomètres du point d'arrêt du service librement organisé. Toutefois la Région a exclu ces points d'arrêt de sa saisine. La distance routière entre les deux arrêts du service déclaré est de 43 kilomètres environ.
9. La ligne routière Dijon - Beaune permet aux usagers de relier Beaune à Dijon sans correspondance. Sur la liaison Beaune - Dijon, le service conventionné propose, dans le sens Beaune vers Dijon, 7 départs par jour du lundi au samedi et 2 départs les dimanches. Depuis Dijon vers Beaune, ce même service propose 7 départs par jour du lundi au samedi et 2 départs les dimanches. Au total, 44 départs hebdomadaires sont offerts dans chaque sens. L'offre du service conventionné sur la liaison est d'environ 270 000 sièges par an, soit une capacité de 7 fois supérieure à celle du service librement organisé par FlixBus France. Le temps de parcours entre Beaune et Dijon varie entre 1h15 et 1h25, pour une moyenne pondérée de 1h20 minutes, et pour 34 à 36 arrêts intermédiaires.
10. En 2017, [4 000 - 5 000] voyageurs étaient recensés sur l'origine-destination Beaune (gare de Beaune) – Dijon (gare (tram)) retenu par la Région dans le cadre de la saisine, pour un trafic total de [100 000 - 150 000] voyageurs sur la ligne Dijon - Beaune, toutes origines-destinations confondues. Sur cette même année, la contribution de la Région est venue couvrir un déficit de [500 000 - 550 000] euros sur le périmètre de la ligne (hors compensations tarifaires pour un montant de [30 000 - 40 000] euros), après prise en compte des recettes perçues auprès des usagers à hauteur de [90 000 - 100 000] euros. Le taux de couverture des coûts par les recettes commerciales est ainsi de [10 - 20] % sur le périmètre de la ligne considérée.

2.2. Sur les services déclarés précédemment sur le périmètre de la ligne ferroviaire Dijon – Mâcon

2.2.1. Sur l'origine-destination Chalon-sur-Saône – Dijon

11. Plusieurs déclarations de services réguliers interurbains de transport par autocar entre Chalon-sur-Saône et Dijon ont été présentées par les sociétés Eurolines, FlixBus France et Faure Express en 2018 : les déclarations n° D2018-036, D2018-096, D2018-113 et D2018-216. Le délai de saisine relatif à ces déclarations a expiré sans que celles-ci n'aient fait l'objet d'une saisine par la Région. Ces services peuvent par conséquent être librement exploités.
12. S'agissant du service déclaré par la société Eurolines et publié sous le n° D2018-36, les arrêts du service librement organisé sont situés, à Chalon-sur-Saône et à Dijon, à proximité immédiate des gares ferroviaires desservies par le service conventionné. La distance routière entre les deux arrêts des services déclarés est de 67 kilomètres environ.
13. L'offre du service librement organisé par la société Eurolines mentionné au point précédent est constituée d'un départ quotidien de Chalon-sur-Saône à 1h ainsi que d'un départ quotidien de Dijon à 2h50. 53 places sont susceptibles d'être commercialisées par trajet, soit 38 584 places par an pour 7 départs hebdomadaires par sens et pour un temps de parcours estimé à 1h.
14. S'agissant du service déclaré par la société Faure Express et publié sous le n° D2018-96, les arrêts du service librement organisé sont situés, à Chalon-sur-Saône et à Dijon, à proximité immédiate des gares ferroviaires desservies par le service conventionné. La distance routière entre les deux arrêts des services déclarés est de 67 kilomètres environ.
15. L'offre du service librement organisé par la société Faure Express mentionné au point précédent est constituée par sens et pour chaque jour de la semaine, d'un départ toutes les demi-heures entre 4h et 1h le lendemain. 57 places sont susceptibles d'être commercialisées par trajet, soit 1 784 328 places par an pour 43 départs hebdomadaires par sens et pour un temps de parcours estimé à 1h.
16. S'agissant des services déclarés par la société FlixBus France et publié sous les n° D2018-113 et D2018-216, les arrêts des services librement organisés déclarés par la société FlixBus France sont situés, à Chalon-sur-Saône et à Dijon, à proximité immédiate des gares ferroviaires desservies par le service conventionné. La distance routière entre les deux arrêts des services déclarés est de 67 kilomètres environ.
17. L'offre des services librement organisés par la société FlixBus France est constituée au départ de Chalon-sur-Saône, de deux départs à 14h20 et 22h les lundis, jeudis et vendredis, de deux départs à 15h20 et 22h55 les dimanches et d'un départ à 18h30 les mardis, mercredis et samedis pour la déclaration n° D2018-113 et d'un départ quotidien à 17h30 pour la déclaration n° D2018-216. Depuis Dijon, elle est constituée de deux départs à 6h30 et 16h les lundis, jeudi et vendredis, de deux départs à 7h30 et 17h les dimanches et d'un départ à 10h les mardis et mercredis et à 9h25 les samedis pour la déclaration n° D2018-113 et d'un départ quotidien à 14h25 du lundi au vendredi et les dimanches et à 6h30 les samedis pour la déclaration n° D2018-216. 53 places sont susceptibles d'être commercialisées par trajet, soit 60 632 places par an pour 11 départs hebdomadaires par sens et pour un temps de parcours estimé à 1h10 pour la déclaration n° D2018-113 et 38 584 places par an pour 7 départs hebdomadaires par sens et pour un temps de parcours estimé à 1h10 pour la déclaration n° D2018-216.

2.2.2. Sur l'origine-destination Chalon-sur-Saône – Mâcon

18. La société Faure Express a déclaré un service régulier interurbain de transport par autocar entre Chalon-sur-Saône et Mâcon (déclaration n° D2018-098). Le délai de saisine relatif à cette déclaration a expiré sans que celle-ci n'ait fait l'objet d'une saisine par la Région. Ce service peut par conséquent être librement exploité.
19. Les arrêts du service librement organisé sont situés, à Chalon-sur-Saône et à Mâcon, à proximité immédiate des gares ferroviaires desservies par le service conventionné. La distance routière entre les deux arrêts des services déclarés est de 59 kilomètres environ.
20. L'offre du service librement organisé par la société Faure Express mentionné au point précédent est constituée par sens chaque jour de la semaine, d'un départ toutes les demi-heures entre 4h et 1h le lendemain. 57 places sont susceptibles d'être commercialisées par trajet, soit 1 784 328 places par an pour 43 départs hebdomadaires par sens et pour un temps de parcours estimé à 55 minutes.

3. ANALYSE

21. 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* ».
22. La Région a choisi de faire porter l'analyse de l'impact du service déclaré entre Beaune et Dijon, d'une part, sur la ligne ferroviaire Dijon – Mâcon et, d'autre part, sur la ligne routière Dijon – Beaune, ainsi qu'il a été dit au point 2. Ces périmètres sont conformes aux dispositions rappelées au point précédent.

3.1. Sur le périmètre de la ligne ferroviaire

3.1.1. Sur l'existence d'une liaison assurée sans correspondance par un service organisé par la Région sur le périmètre de la ligne ferroviaire

23. Le service déclaré par la société FlixBus France serait exécuté entre Beaune et Dijon, dont la liaison est assurée sans correspondance par la ligne TER Dijon – Mâcon organisée par la Région dans le cadre de la « [c]onvention pour l'exploitation et le financement du service public de transport ferroviaire régional de voyageurs (2018-2025) » conclue entre la Région et SNCF Mobilités. Les points d'arrêt de la liaison déclarée sont situés à moins de cinq kilomètres des points d'arrêt du service conventionné à Beaune et Dijon. Dès lors, la première condition posée par le deuxième alinéa de l'article L. 3111-18 du code des transports est satisfaite.

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

24. 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 Beaune et Dijon sous le n° D2018-217, objet du présent avis, des services librement organisés entre Chalon-sur-Saône et Dijon publiés sous les n° D2018-036, D2018-096, D2018-113 et D2018-216 susvisés et du service librement organisé entre Chalon-sur-Saône et Mâcon publié sous le n° D2018-098 susvisé.

3.1.2.1. Sur l'examen préalable de la substituabilité des services déclarés aux services conventionnés

a. Sur l'examen préalable du service déclaré par la société FlixBus France entre Beaune et Dijon (déclaration n° D2108-217)

25. Du point de vue de la demande, l'arbitrage entre deux services de transport 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.
26. Dans le cas d'espèce, le temps de parcours du service déclaré (45 minutes) est largement supérieur à celui du service conventionné (entre 18 et 36 minutes, pour une moyenne pondérée de 28 minutes). Du point de vue du seul critère du temps de parcours, le service déclaré par la société FlixBus France apparaît donc très faiblement substituable au service conventionné existant.
27. Par ailleurs, les horaires déclarés par la société FlixBus diffèrent peu de ceux du service conventionné avec au moins un départ du service TER compris dans un intervalle élargi de deux heures de part et d'autre de ces horaires déclarés. 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 Beaune et Dijon.
28. 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 FlixBus France ne correspondent pas à ceux habituellement empruntés pour effectuer des trajets domicile-travail. En effet, l'horaire du service proposé par la société FlixBus France au départ de Dijon (14h25) 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 Beaune-Dijon-Beaune. 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 FlixBus France s'inscrit pour l'instant dans le cadre de l'exploitation d'une ligne de longue distance entre Marseille et Dijon, ce qui peut créer une incertitude sur la ponctualité du service, caractéristique fortement valorisée par la clientèle fréquente.
29. En conclusion, au vu des caractéristiques respectives des services et de la demande de transport, l'offre envisagée par la société FlixBus France entre Beaune et Dijon 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.

b. Sur l'examen préalable du service déclaré par la société Eurolines entre Chalon-sur-Saône et Dijon (déclaration n° D2108-036)

30. Du point de vue de la demande, l'arbitrage entre deux services de transport 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.
31. Dans le cas d'espèce, le temps de parcours du service déclaré (1h) est légèrement supérieur à celui du service conventionné (entre 43 minutes et 1h07, pour une moyenne pondérée de 52 minutes). Du point de vue du seul critère du temps de parcours, le service déclaré par la société Eurolines apparaît donc substituable au service conventionné existant.
32. S'agissant des horaires déclarés par la société Eurolines, ils s'avèrent très différents, quel que soit le sens du parcours envisagé, de ceux du service conventionné. En effet, il n'existe aucune alternative de service conventionné à moins de 2 heures des horaires du service déclaré. Du seul point de vue des horaires de service proposés, le service librement organisé ne peut donc être considéré comme une alternative au service conventionné existant entre Beaune et Dijon.
33. En conclusion, au vu des caractéristiques respectives des services et de la demande de transport, l'offre du service déclaré par la société Eurolines entre Chalon-sur-Saône et Dijon ne peut être regardée comme substituable à celle du service conventionné que ce soit pour les voyageurs fréquents ou occasionnels. L'offre du service déclaré par la société Eurolines présente un caractère complémentaire au service conventionné pour l'ensemble des voyageurs.

c. Sur l'examen préalable du service déclaré par la société Faure Express entre Chalon-sur-Saône et Dijon (déclaration n° D2108-096)

34. Du point de vue de la demande, l'arbitrage entre deux services de transport 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.
35. Dans le cas d'espèce, le temps de parcours du service déclaré (1h) est légèrement supérieur à celui du service conventionné (entre 43 minutes et 1h07, pour une moyenne pondérée de 52 minutes). Du point de vue du seul critère du temps de parcours, le service déclaré par la société Faure Express apparaît donc substituable au service conventionné existant.
36. S'agissant de la fréquence du service, il ressort de la description du service présenté au point 15 que le service librement organisé déclaré par la société Faure Express présente un nombre de fréquences sensiblement supérieur à celui du service conventionné, tel que décrit au point 6, avec un cadencement régulier (toutes les demi-heures) ainsi qu'une large amplitude couverte sur l'ensemble de la journée (de 4h à 1h le lendemain). Il existe donc une offre du service librement organisé à moins de 15 minutes de tout départ du service conventionné. Du point de vue du seul critère de la fréquence journalière, le service déclaré par la société Faure Express apparaît donc substituable au service conventionné existant entre Chalon-sur-Saône et Dijon.
37. 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, emprunter le service déclaré conduirait à une rupture de charge et ne saurait donc répondre à la demande d'une catégorie de voyageurs qui valorise la fluidité dans leur trajet. De plus, la liaison déclarée par la société Faure Express s'inscrit pour l'instant dans le cadre de l'exploitation d'une ligne de longue distance entre

Paris et l'aéroport de Lyon Saint-Exupéry. Il s'agit donc d'une offre essentiellement destinée aux usagers de l'aéroport de Lyon Saint-Exupéry.

38. En conclusion, au vu des caractéristiques respectives des services et de la demande de transport, l'offre envisagée par la société Faure Express entre Chalon-sur-Saône et Dijon peut être regardée comme substituable à celle du service conventionné pour les voyageurs occasionnels. En revanche, elle ne peut raisonnablement être considérée comme substituable pour les voyageurs fréquents.

d. Sur l'examen préalable du service déclaré par la société FlixBus France entre Chalon-sur-Saône et Dijon (déclaration n° D2108-113)

39. Du point de vue de la demande, l'arbitrage entre deux services de transport 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.
40. Dans le cas d'espèce, le temps de parcours du service déclaré (1h10) est supérieur à celui du service conventionné (entre 43 minutes et 1h07, pour une moyenne pondérée de 52 minutes). Du point de vue du seul critère du temps de parcours, le service déclaré par la société FlixBus France apparaît donc faiblement substituable au service conventionné existant.
41. Par ailleurs, les horaires déclarés par la société FlixBus France diffèrent peu de ceux du service conventionné avec au moins un départ du service TER compris dans un intervalle élargi de deux heures de part et d'autre de ces horaires déclarés. 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 Chalon-sur-Saône et Dijon.
42. 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 FlixBus France au départ Chalon-sur-Saône (14h20 et 22h les lundis, jeudis et vendredis, 18h30 les mardis, mercredi et vendredis) ne correspondent pas à ceux habituellement empruntés pour effectuer des trajets domicile-travail. En outre, le service déclaré, limité à 1 à 2 trajets par jour et par sens et 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 FlixBus France s'inscrit pour l'instant dans le cadre de l'exploitation d'une ligne de longue distance entre Dijon et Lyon Saint-Exupéry, ce qui peut créer une incertitude sur la ponctualité du service, caractéristique fortement valorisée par la clientèle fréquente.
43. En conclusion, au vu des caractéristiques respectives des services et de la demande de transport, l'offre envisagée par la société FlixBus France entre Chalon-sur-Saône et Dijon 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.

e. Sur l'examen préalable du service déclaré par la société FlixBus France entre Chalon-sur-Saône et Dijon (déclaration n° D2108-216)

44. Du point de vue de la demande, l'arbitrage entre deux services de transport 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.

45. Dans le cas d'espèce, le temps de parcours du service déclaré (1h10) est supérieur à celui du service conventionné (entre 43 minutes et 1h07, pour une moyenne pondérée de 52 minutes). Du point de vue du seul critère du temps de parcours, le service déclaré par la société FlixBus France apparaît donc faiblement substituable au service conventionné existant.
46. Par ailleurs, les horaires déclarés par la société FlixBus France diffèrent peu de ceux du service conventionné avec au moins un départ du service TER compris dans un intervalle élargi de deux heures de part et d'autre de ces horaires déclarés. 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 Chalon-sur-Saône et Dijon.
47. 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, l'horaire du service proposé par la société FlixBus France au départ Dijon (14h25) 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 Chalon-sur-Saône-Dijon-Chalon-sur-Saône. 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 FlixBus France s'inscrit pour l'instant dans le cadre de l'exploitation d'une ligne de longue distance entre Marseille et Dijon, ce qui peut créer une incertitude sur la ponctualité du service, caractéristique fortement valorisée par la clientèle fréquente.
48. En conclusion, au vu des caractéristiques respectives des services et de la demande de transport, l'offre envisagée par la société FlixBus France entre Chalon-sur-Saône et Dijon 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.

f. Sur l'examen préalable du service déclaré par la société Faure Express entre Chalon-sur-Saône et Mâcon (déclaration n° D2108-098)

49. Du point de vue de la demande, l'arbitrage entre deux services de transport 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.
50. Dans le cas d'espèce, le temps de parcours du service déclaré (55minutes) est légèrement supérieur à celui du service conventionné (entre 36 et 54 minutes, pour une moyenne pondérée de 43 minutes). Du point de vue du seul critère du temps de parcours, le service déclaré par la société Faure Express apparaît donc substituable au service conventionné existant.
51. S'agissant de la fréquence du service, il ressort de la description du service présenté au point 20 que le service librement organisé déclaré par la société Faure Express présente un nombre de fréquences sensiblement supérieur à celui du service conventionné, tel que décrit au point 6, avec un cadencement régulier (toutes les demi-heures) ainsi qu'une large amplitude couverte sur l'ensemble de la journée (de 4h à 1h le lendemain). Il existe donc une offre du service librement organisé à moins de 15 minutes de tout départ du service conventionné. Du point de vue du seul critère de la fréquence journalière, le service déclaré par la société Faure Express apparaît donc substituable au service conventionné existant entre Chalon-sur-Saône et Mâcon.

52. 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, emprunter le service déclaré conduirait à une rupture de charge et ne saurait donc répondre à la demande d'une catégorie de voyageurs qui valorise la fluidité dans leur trajet. De plus, la liaison de la société Faure Express s'inscrit pour l'instant dans le cadre de l'exploitation d'une ligne de longue distance entre Paris et l'aéroport de Lyon Saint-Exupéry. Il s'agit donc d'une offre essentiellement destinée aux usagers de l'aéroport de Lyon Saint-Exupéry.
53. En conclusion, au vu des caractéristiques respectives des services et de la demande de transport, l'offre envisagée par la société Faure Express entre Chalon-sur-Saône et Mâcon peut être regardée comme substituable à celle du service conventionné pour les voyageurs occasionnels. En revanche, elle ne peut raisonnablement être considérée comme substituable pour les voyageurs fréquents.

3.1.2.2. Sur l'évaluation de l'atteinte à l'équilibre économique

a. Sur l'évaluation de l'incidence isolée du service déclaré sous le n° D2018-217 entre Beaune et Dijon

54. L'estimation du risque d'atteinte à l'équilibre économique de la ligne du service public est menée conformément aux lignes directrices adoptées par l'Autorité 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 après 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).
55. En l'espèce, il est donc fait l'hypothèse que les places offertes par le service librement organisé déclaré par la société FlixBus France 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.
56. Compte tenu de l'analyse de la substituabilité des services présentée dans la partie 3.1.2.1.a du présent avis, 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 Beaune - Dijon 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 [0 - 5] 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.

57. Ainsi, le transfert potentiel des usagers du service conventionné vers le service déclaré sous le n° D2018-217 ne saurait excéder [10 000 – 20 000] voyageurs, soit [20 – 30] % de la capacité annuelle du service librement organisé déclaré par la société FlixBus France. Partant d'une recette moyenne par voyageur occasionnel d'environ [5 – 10] euros hors taxes, ce report se traduirait par une perte potentielle d'au plus [60 000 – 70 000] euros hors taxes par an, soit 1,9 % des recettes et 0,4 % 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 isolée du service déclaré sous le n° D2018-036 entre
Chalon-sur-Saône et Dijon*

58. Compte tenu de l'analyse de la substituabilité des services présentée dans la partie 3.1.2.1.b, le service déclaré par la société Eurolines sous le n° D2018-036 est complémentaire au service conventionné. Par conséquent, l'incidence de ce service sur l'équilibre économique de la ligne conventionnée est nulle.

*c. Sur l'évaluation de l'incidence isolée du service déclaré sous le n° D2018-096 entre
Chalon-sur-Saône et Dijon*

59. Compte tenu de l'analyse de la substituabilité des services présentée dans la partie 3.1.2.1.c du présent avis, 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 vers un service librement organisé des seuls usagers occasionnels des trains du service conventionné sur la liaison Chalon-sur-Saône – Dijon circulant dans un intervalle de plus ou moins 2 heures autour des horaires déclarés. 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 [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.
60. Ainsi, le transfert potentiel des usagers du service conventionné vers le service déclaré sous le n° D2018-096 s'élèverait à [50 000 – 60 000] usagers par an soit la totalité des usagers occasionnels du service conventionné entre Chalon-sur-Saône et Dijon. Ce report correspond à [0 – 5] % de la capacité annuelle du service librement organisé déclaré par la société Faure Express. Ce report se traduirait par une perte potentielle de la totalité des recettes de la liaison liées aux usagers occasionnels soit [350 000 – 400 000] euros hors taxes par an, soit 12,8 % des recettes et 2,9 % 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.

*d. Sur l'évaluation de l'incidence isolée du service déclaré sous le n° D2018-113 entre
Chalon-sur-Saône et Dijon*

61. Compte tenu de l'analyse de la substituabilité des services présentée dans la partie 3.1.2.1.d du présent avis, 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 vers un service librement organisé des seuls usagers occasionnels des trains du service conventionné sur la liaison Chalon-sur-Saône – Dijon circulant dans un intervalle de plus ou moins 2 heures autour des horaires déclarés. 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 [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.

62. Ainsi, le transfert potentiel des usagers du service conventionné vers le service déclaré sous le n° D2018-113 ne saurait excéder [10 000 - 20 000] voyageurs, soit [20 - 30] % de la capacité annuelle du service librement organisé déclaré par la société FlixBus France. Partant d'une recette moyenne par voyageur occasionnel d'environ [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, soit 3,6 % des recettes et 0,8 % 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.

e. Sur l'évaluation de l'incidence isolée du service déclaré sous le n° D2018-216 entre Chalon-sur-Saône et Dijon

63. Compte tenu de l'analyse de la substituabilité des services présentée dans la partie 3.1.2.1.e du présent avis, 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 vers un service librement organisé des seuls usagers occasionnels des trains du service conventionné sur la liaison Chalon-sur-Saône - Dijon circulant dans un intervalle de plus ou moins 2 heures autour des horaires déclarés. 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 [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.
64. Ainsi, le transfert potentiel des usagers du service conventionné vers le service déclaré sous le n° D2018-216 ne saurait excéder [10 000 - 20 000] voyageurs, soit [20 - 30] % de la capacité annuelle du service librement organisé déclaré par la société FlixBus France. Partant d'une recette moyenne par voyageur occasionnel d'environ [5 - 10] euros hors taxes, ce report se traduirait par une perte potentielle d'au plus [70 000 - 80 000] euros hors taxes par an, soit 2,6 % des recettes et 0,6 % 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.

f. Sur l'évaluation de l'incidence cumulée des services déclarés entre Chalon-sur-Saône et Dijon (déclarations n° D2018-036, D2018-096, D2017-113 et D2017-216)

65. 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, l'impact cumulé correspond à l'impact isolé de la déclaration n° D2018-096. En effet, l'évaluation de l'impact de ce service repose sur le report de la totalité des usagers occasionnels du service conventionné.

66. Ainsi, le transfert potentiel des usagers du service conventionné vers les services librement organisés entre Chalon-sur-Saône et Dijon, considérés dans leur ensemble, ne saurait dépasser [50 000 – 60 000] voyageurs, soit la totalité des usagers occasionnels du service conventionné sur cette liaison. Ce report se traduirait par une perte potentielle de la totalité des recettes de la liaison liées aux usagers occasionnels soit [350 000 – 400 000] euros hors taxes par an, soit 12,8 % des recettes et 2,9 % des concours publics sur le périmètre de la ligne conventionnée.

g. Sur l'évaluation de l'incidence isolée du service déclaré sous le numéro D2018-098 entre Chalon-sur-Saône et Mâcon

67. Compte tenu de l'analyse de la substituabilité des services présentée dans la partie 3.1.2.1.f du présent avis, 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 vers un service librement organisé des seuls usagers occasionnels des trains du service conventionné sur la liaison Chalon-sur-Saône – Mâcon circulant dans un intervalle de plus ou moins 2 heures autour des horaires déclarés. 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 3 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.
68. Ainsi, le transfert potentiel des usagers du service conventionné vers le service déclaré sous le n° D2018-098 s'élèverait à [8 000 – 9 000] usagers par an soit la totalité des usagers occasionnels du service conventionné entre Chalon-sur-Saône et Mâcon. Ce report correspond à [0 – 5] % de la capacité annuelle du service librement organisé déclaré par la société Faure Express. Ce report se traduirait par une perte potentielle de la totalité des recettes de la liaison liées aux usagers occasionnels soit [50 000 – 60 000] euros hors taxes par an, soit 1,7 % des recettes et 0,4 % 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.

h. Sur l'évaluation de l'incidence cumulée des services déclarés sous le n° D2018-217 entre Beaune et Dijon, D2018-036, D2018-096, D2018-113 et D2018-216 entre Chalon-sur-Saône et Dijon et D2018-098 entre Chalon-sur-Saône et Mâcon

69. L'impact du service déclaré par la société FlixBus France sur la liaison Beaune – Dijon cumulé à celui des liaisons Chalon-sur-Saône – Dijon et Chalon-sur-Saône – Mâcon déclarées par les sociétés les sociétés FlixBus France, Eurolines et Faure Express correspond à la somme des impacts estimés aux points 57, 66 et 68. 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, soit [500 000 – 550 000] euros hors taxes par an, 16,5 % des recettes et 3,7 % des concours publics sur le périmètre de la ligne TER Dijon – Mâcon.
70. 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 Faure Express.
71. 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.

3.2. Sur le périmètre de la ligne routière

3.2.1. Sur l'existence d'une liaison assurée sans correspondance par un service organisé par la Région sur le périmètre de la ligne routière

72. Le service déclaré par la société FlixBus France serait exécuté entre Beaune et Dijon, dont la liaison est assurée sans correspondance par la ligne routière Dijon – Beaune organisée par la Région en application de la convention du 4 avril 2017 relative au transfert de la compétence en matière de transports interurbains et scolaires précédemment exercée par le département de la Côte-d'Or, conclue consécutivement à l'entrée en vigueur de la loi n° 2015-991 du 7 août 2015 portant nouvelle organisation territoriale de la République.
73. Les points d'arrêt de la liaison déclarée sont situés à moins de cinq kilomètres des points d'arrêt du service conventionné à Beaune et Dijon retenus par la Région dans le cadre de la saisine. Dès lors, la première condition posée par le deuxième alinéa de l'article L. 3111-18 du code des transports est satisfaite.

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

3.2.2.1. Sur l'examen préalable de la substituabilité des services déclarés aux services conventionnés

74. 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.
75. Dans le cas d'espèce, le temps de parcours du service déclaré (45 minutes) est largement inférieur à celui du service conventionné (entre 1h15 et 1h25 minutes, pour une moyenne pondérée de 1h20). Du point de vue du seul critère du temps de parcours, le service déclaré par la société FlixBus France apparaît donc substituable au service conventionné existant.
76. Par ailleurs, les horaires déclarés par la société FlixBus France diffèrent peu de ceux du service conventionné avec au moins un départ du service routier compris dans un intervalle élargi de deux heures de part et d'autre de ces horaires déclarés. 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.
77. 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 FlixBus France ne correspondent pas à ceux habituellement empruntés pour effectuer des trajets domicile-travail. En effet, l'horaire du service proposé par la société FlixBus France au départ Dijon (14h25) 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 Beaune-Dijon-Beaune. 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 FlixBus France s'inscrit pour l'instant dans le cadre de l'exploitation d'une ligne de longue

distance entre Marseille et Dijon, ce qui peut créer une incertitude sur la ponctualité du service, caractéristique fortement valorisée par la clientèle fréquente.

78. En conclusion, au vu des caractéristiques respectives des services et de la demande de transport, l'offre envisagée par la société FlixBus France entre Beaune et Dijon peut être regardée comme substituable à celle du service conventionné pour les voyageurs occasionnels. En revanche, elle ne peut raisonnablement être considérée comme substituable pour les voyageurs fréquents.

3.2.2.2. Sur l'évaluation de l'atteinte à l'équilibre économique

79. L'estimation du risque d'atteinte à l'équilibre économique du service public est menée conformément aux lignes directrices adoptées par l'Autorité 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 après 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 entre services routiers, 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 100 % par des voyageurs qui auraient utilisé le service conventionné, dans la limite du trafic de celui-ci.
80. En l'espèce, il est donc fait l'hypothèse que les places offertes par le service librement organisé déclaré par la société FlixBus France 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.
81. Compte tenu de l'analyse de la substituabilité des services présentée dans la partie 3.2.2.1. du présent avis, 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 de tous les usagers occasionnels des autocars du service conventionné sur la liaison Beaune – Dijon circulant à plus ou moins 2 heures des horaires déclarés.
82. Toutefois, au cours des échanges avec les services de l'Autorité, la Région a indiqué ne pas être en mesure de communiquer des données de fréquentation permettant de distinguer parmi les usagers payants, les usagers occasionnels des usagers fréquents sur la liaison Beaune (arrêt « gare de Beaune ») –Dijon (arrêt « gare (tram) »). Par conséquent, il sera fait l'hypothèse maximaliste pour l'évaluation de l'atteinte à l'équilibre économique que le nombre d'usagers occasionnels est égal au nombre total d'usagers, tel qu'il ressort des informations communiquées par la Région.
83. Dans ces conditions, le transfert potentiel de voyageurs du service conventionné vers le service déclaré s'élèverait à [1 000 – 2 000] usagers par an soit la totalité des usagers occasionnels du service conventionné entre Beaune « gare de Beaune » et Dijon « Gare (tram) ». Ce report se traduirait par une perte potentielle de la totalité des recettes liées aux usagers occasionnels de la liaison Beaune « gare de Beaune » et Dijon « Gare (tram) », soit [1 000 – 2 000] euros hors taxes par an.
84. Au total, l'ordre de grandeur du manque à gagner potentiel peut être estimé à 2 % des recettes sur la ligne considérée ou 0,3 % 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 du service de transport par autocar déclaré.
85. Il résulte de l'ensemble des éléments qui précèdent que l'atteinte à l'équilibre économique de la ligne de service public de transport concernée ne peut être regardée comme substantielle.

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

86. En outre, quand bien même l'atteinte à l'équilibre économique serait appréciée globalement sur les deux lignes de service public de transport concernées, elle ne pourrait être regardée comme substantielle.
87. En effet, en agrégeant les données disponibles pour la ligne TER et pour la ligne routière sur l'origine destination Beaune-Dijon, il ressort que la contribution de la Région est venue globalement couvrir un déficit de [10 - 15] millions d'euros sur le périmètre global de ces deux lignes (hors compensations tarifaires pour un montant de [0 - 5] millions d'euros), après prise en compte des recettes perçues auprès des usagers à hauteur de [0 - 5] millions d'euros. Le taux de couverture des coûts par les recettes commerciales est ainsi de [10 - 20] % sur le périmètre considéré.
88. L'ordre de grandeur du manque à gagner potentiel peut être estimé à 16,1 % des recettes sur les lignes considérées ou 3,6 % des concours publics sur ce même périmètre conjoint. 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 du service de transport par autocar déclaré.

CONCLUSION

L'Autorité émet un avis défavorable sur le projet d'interdiction de la Région du service déclaré par la société FlixBus France entre Beaune et Dijon.

Le présent avis sera notifié à la Région Bourgogne-Franche-Comté et publié sur le site internet de l'Autorité.

L'Autorité a adopté le présent avis le 8 novembre 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