

## **Avis n° 2019-017 du 21 mars 2019**

### **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 Le Pontet (Avignon) 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 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 sur la liaison entre Avignon et Marseille (déclaration n° D2018-067) ;

Vu l’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 (déclaration n° D2018-137) ;

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 l’avis n° 2018-052 du 2 juillet 2018 relatif au projet de décision de la Région Provence – Alpes – Côte d’Azur d’interdiction du service déclaré par la société Eurolines sur la liaison entre Avignon et Marignane (déclaration n° D2018-160) ;

Vu l’avis n° 2018-070 du 13 septembre 2018 relatif au projet de décision de la Région Provence – Alpes – Côte d’Azur d’interdiction des services déclarés par la société FlixBus France sur la liaison entre Avignon et Marseille (déclaration n° D2018-185) ;

Vu la déclaration du service routier librement organisé n° D2018-153 présentée par la société SNCF-C6 (Ouibus), publiée le 16 mars 2018 et qui n'a pas fait l'objet de saisine ;

Vu les déclarations de services routiers librement organisés n° D2018-161 et n° D2018-162 présentées par la société Eurolines, publiées le 16 avril 2018 et qui n'ont pas fait l'objet de saisine ;

Vu la déclaration du service routier librement organisé n° D2018-285 présentée par la société FlixBus France et publiée le 23 novembre 2018 ;

Vu la saisine relative à la déclaration n° D2018-285 présentée par la Région Provence – Alpes – Côte d'Azur et enregistrée le 21 janvier 2019 ;

Vu les autres pièces du dossier ;

Après en avoir délibéré le 21 mars 2019 ;

## ÉMET L'AVIS SUIVANT

### 1. PROCÉDURE

1. La déclaration n° D2018-285 susvisée de la société FlixBus France porte sur un service régulier interurbain de transport par autocar entre Le Pontet (commune limitrophe de la commune d'Avignon) et Marseille. Les points d'arrêt déclarés sont situés au 9 avenue Charles de Gaulle, au Pontet, et à la gare routière, rue Honnorat, à Marseille. Le service déclaré comporte un départ du Pontet à 20h55 du dimanche au vendredi et un départ à 12h55 le samedi, ainsi qu'un départ quotidien de Marseille à 10h45. Cinquante-trois places sont susceptibles d'être commercialisées par trajet, soit 38 690 places par an, pour 7 départs hebdomadaires par sens, avec un temps de parcours estimé à 1h20 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 (déclaration n° D2018-285 susvisée). Selon la Région, l'exploitation du service déclaré porterait une atteinte substantielle à l'équilibre économique des lignes TER Marseille – Avignon et Marseille – Lyon qu'elle organise (pour la dernière dans la limite de son ressort territorial) au titre du service public régional de transport de voyageurs. Elle estime ainsi à 1,48 % 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 Le Pontet (Avignon) – Marseille ayant fait l'objet de la déclaration n° D2018-285

4. Le service déclaré par la société FlixBus France et publié sous le n° D2018-285 s'inscrirait dans le cadre de l'exploitation d'une ligne de longue distance Marseille – Avignon (Le Pontet) – 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 Le Pontet et Marseille, 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. Les arrêts du service déclaré par la société FlixBus France au Pontet et à Marseille sont respectivement situés à 4,8 kilomètres de la gare SNCF Avignon-Centre et à proximité immédiate de la gare ferroviaire Marseille Saint-Charles, desservies par le service conventionné. La distance routière entre les deux arrêts du service déclaré par la société FlixBus France est de 95 kilomètres environ.
6. Les lignes conventionnées Marseille – Avignon et Marseille – Lyon permettent aux usagers de relier Avignon à Marseille sans correspondance. Sur la liaison Avignon – Marseille, le service conventionné propose, dans le sens Avignon vers Marseille, 23 départs par jour du lundi au vendredi, 13 départs le samedi et 12 départs le dimanche. Dans le sens Marseille vers Avignon, ce même service propose 25 départs par jour du lundi au vendredi, et 16 départs le samedi et 16 départs le dimanche. Au total, 140 trajets hebdomadaires sont offerts dans le sens Avignon vers Marseille et 157 dans le sens Marseille vers Avignon. L'offre du service conventionné sur la liaison est d'environ 4,9 millions de sièges par an, soit une capacité plus de 125 fois supérieure à celle du service librement organisé par la société FlixBus France objet du présent avis. Le temps de parcours entre Avignon et Marseille varie entre 1h05 et 1h52, pour une moyenne pondérée de 1h28, et pour des trajets comportant de 2 à 6 arrêts intermédiaires.
7. En 2017, dernier exercice disponible, [200 000 – 210 000] voyageurs étaient recensés sur l'origine-destination Avignon - Marseille, pour un trafic total de [150 – 200] millions de voyageurs.kilomètres 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 – 50] millions d'euros sur le périmètre des deux 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 [10 – 20] millions d'euros. Le taux de couverture des coûts par les recettes commerciales est ainsi de [10 – 20] % sur le périmètre des lignes TER considérées.

### 2.2. Sur les services déclarés précédemment sur le périmètre des lignes TER Marseille – Avignon et Marseille – Lyon

#### 2.2.1. Sur l'origine-destination Avignon – Marseille

8. Plusieurs déclarations de services réguliers interurbains de transport par autocar entre Avignon et Marseille ont été présentées par les sociétés Eurolines, SNCF-C6 (Ouibus) et FlixBus France entre 2015 et 2018 : la déclaration n° D2015-070 (modifiée par la déclaration n° D2018-067 qui la remplace), la déclaration n° D2015-073, la déclaration n° D2017-068, la déclaration n° D2018-161, la déclaration n° D2018-162 et la déclaration n° D2018-185.

9. A la suite des déclarations n° D2015-070 et D2015-073 de la société Eurolines, 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 au motif que ces derniers ne portaient pas une atteinte substantielle à l'équilibre économique des lignes TER Marseille – Avignon et Marseille – Lyon. De même, à 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.
10. Au cours de l'instruction de la saisine objet du présent avis, la société Eurolines a indiqué à l'Autorité que le service déclaré sous le n° D2015-073 n'était plus exploité depuis le 4 mai 2016. En conséquence, celui-ci ne peut plus être exploité par la société Eurolines sans une nouvelle déclaration, en application des dispositions de l'article R. 3111-42 du code des transports, qui dispose qu' « *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.* » La société Eurolines peut, en revanche, librement exploiter le service déclaré sous le n° D2018-067.
11. Ainsi, l'offre effective des services librement organisés par la société Eurolines mentionnés au point 9 se résume à celle du service déclaré sous le n° D2018-067, constituée de deux départs quotidiens d'Avignon, à 9h et 20h, ainsi que de deux départs quotidiens de Marseille, à 8h30 et 18h15. Quarante-sept places sont susceptibles d'être commercialisées par trajet, soit 68 620 places par an, pour 14 départs hebdomadaires par sens, avec un temps de parcours compris entre 1h15 et 1h40.
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 déclaré par la société SNCF-C6 (Ouibus), au motif que ce dernier ne portait pas une atteinte substantielle à l'équilibre économique des lignes TER Marseille – Avignon et Marseille – Lyon. La société SNCF-C6 (Ouibus) peut par conséquent librement exploiter ce service.
13. L'offre du service librement organisé par la société SNCF-C6 (Ouibus) mentionné au point précédent est constituée d'un départ quotidien d'Avignon à 8h10, ainsi que d'un départ quotidien de Marseille à 21h. 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 à 1h15 dans les deux sens de circulation.
14. En outre, préalablement à la déclaration de la société FlixBus France et à la saisine de la Région, objet du présent avis, la société Eurolines a déclaré deux services sur la liaison Avignon – Marseille, publiés sous les n° D2018-161 et D2018-162 le 16 avril 2018. Le délai de saisine relatif à ces déclarations a expiré le 16 juin 2018 sans que celles-ci n'aient fait l'objet d'une saisine par la Région. La société Eurolines peut par conséquent librement exploiter ces services.
15. Les arrêts des services déclarés par la société Eurolines mentionnés au point précédent sont situés à proximité immédiate des gares ferroviaires desservies par le service conventionné à Avignon et à Marseille. La distance routière entre les deux arrêts des services déclarés est de 97 kilomètres environ.
16. L'offre des services déclarés par la société Eurolines mentionnés au point 14 est constituée de deux départs quotidiens d'Avignon, à 7h15 et 19h45 pour la déclaration n° D2018-161 et d'un départ quotidien à 8h45 pour la déclaration n° D2018-162. Depuis Marseille, elle est constituée de deux départs quotidiens à 7h45 et 19h30 pour la déclaration n° D2018-161 et d'un départ quotidien à 18h30 pour la déclaration n° D2018-162. Quarante-neuf places sont susceptibles d'être commercialisées par trajet, soit 71 540 places par an pour 14 départs hebdomadaires par sens, avec un temps de parcours estimé à 1h45 pour la déclaration n° D2018-161 et 35 770 places par an pour 7 départs hebdomadaires par sens, avec un temps de parcours estimé à 1h15 pour la déclaration n° D2018-162.

17. Enfin, à la suite de la déclaration n° D2018-185 de la société FlixBus France et de la saisine de la Région afférente à cette déclaration, l'Autorité a émis un avis défavorable, le 13 septembre 2018 (avis n° 2018-070), sur le projet d'interdiction du service entre Avignon et Marseille déclaré par la société FlixBus France au motif que ce dernier ne portait pas une atteinte substantielle à l'équilibre économique des lignes TER Marseille – Avignon et Marseille – Lyon. La société FlixBus France peut par conséquent librement exploiter ce service.
18. L'offre du service librement organisé par la société FlixBus France mentionné au point précédent est constituée d'un départ d'Avignon à 20h55 du dimanche au vendredi et un départ à 12h55 le samedi, ainsi qu'un départ quotidien de Marseille à 10h25. Cinquante-trois places sont susceptibles d'être commercialisées par trajet, soit 38 690 places par an, pour 7 départs hebdomadaires par sens, avec un temps de parcours estimé à 1h20 dans les deux sens de circulation.

### 2.2.2. Sur l'origine-destination Marseille – Salon-de-Provence

19. A la suite de la déclaration n° D2017-082, et de la saisine de la Région afférente à cette déclaration, l'Autorité a émis le 13 septembre 2017 un avis défavorable sur le projet d'interdiction du service entre Marseille et Salon-de-Provence déclaré par la société SNCF-C6 (Ouibus), au motif que ce dernier ne portait pas une atteinte substantielle à l'équilibre économique de la ligne TER Marseille – Avignon (avis n° 2017-089 susvisé), publié le 17 octobre 2017 sur le site internet de l'Autorité.
20. La société SNCF-C6 (Ouibus) pouvait par conséquent librement exploiter ce service, à compter du 17 octobre 2017. Or, celle-ci a indiqué à l'Autorité n'avoir jamais exploité ce service. Ainsi, en application des dispositions de l'article R. 3111-42 du code des transports, le service entre Marseille et Salon-de-Provence déclaré sous le n°D2017-082 ne peut plus être exploité par la société SNCF-C6 (Ouibus) sans une nouvelle déclaration.

### 2.2.3. Sur l'origine-destination Arles – Marseille

21. Deux déclarations de services réguliers interurbains de transport par autocar entre Arles et Marseille ont été présentées par la société SNCF-C6 (Ouibus) en 2018 : la déclaration n° D2018-137 et la déclaration n° D2018-153.
22. A la suite de la déclaration n° D2018-137 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 25 juin 2018 (avis n° 2018-050), sur le projet d'interdiction du service de la société SNCF-C6 (Ouibus) au motif que ce dernier ne portait pas une atteinte substantielle à l'équilibre économique des lignes TER Marseille – Avignon, Marseille – Lyon et Marseille – Narbonne. La société SNCF-C6 (Ouibus) peut par conséquent librement exploiter ce service.
23. L'offre du service librement organisé mentionné au point précédent est constituée d'un départ quotidien d'Arles à 20h40 et d'un départ quotidien de Marseille à 7h25. 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 à 1h45.
24. En outre, préalablement à la déclaration de la société FlixBus France et à la saisine subséquente de la Région, objet du présent avis, la société SNCF-C6 (Ouibus) a déclaré un service sur la liaison Arles – Marseille, publié sous le n°D2018-153 le 16 mars 2018. Le délai de saisine relatif à cette déclaration a expiré le 16 mai 2018 sans que celle-ci n'ait fait l'objet d'une saisine par la Région. La société SNCF-C6 (Ouibus) peut par conséquent librement exploiter ce service.

25. L'arrêt du service déclaré par la société SNCF-C6 (Ouibus) à Arles est situé à moins de 1 500 mètres de la gare ferroviaire desservie par le service conventionné. L'arrêt déclaré à Marseille 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 90 kilomètres environ.
26. L'offre du service librement organisé par la société SNCF-C6 (Ouibus) mentionné au point 24 est constituée d'un départ d'Arles à 15h10 et d'un départ de Marseille à 9h50, du lundi au samedi. 48 places sont susceptibles d'être commercialisées par trajet, soit 29 952 places par an, pour 6 départs hebdomadaires par sens, avec un temps de parcours compris entre 1h25 et 1h40.

#### 2.2.4. Sur l'origine-destination Arles – Marignane

27. A la suite de la déclaration n° D2018-138 de la société SNCF-C6 (Ouibus) venant modifier la déclaration n° D2018-128, et de la saisine de la Région afférente à cette nouvelle déclaration, l'Autorité a émis un avis défavorable, le 25 juin 2018 (avis n° 2018-051), sur le projet d'interdiction du service entre Arles et Marignane déclaré par la société SNCF-C6 (Ouibus), au motif que ce dernier ne portait pas une atteinte substantielle à l'équilibre économique des lignes TER Marseille – Avignon, Marseille – Lyon et Marseille – Narbonne. La société SNCF-C6 (Ouibus) peut par conséquent librement exploiter ce service.
28. L'offre du service librement organisé mentionné au point précédent est constituée d'un départ quotidien d'Arles à 20h40 et d'un départ quotidien de Marignane à 8h10. 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 à 1h00 dans les deux sens de circulation.

#### 2.2.5. Sur l'origine-destination Avignon – Marignane

29. A la suite de la déclaration n° D2018-160 de la société Eurolines, et de la saisine de la Région afférente à cette déclaration, l'Autorité a émis un avis défavorable, le 2 juillet 2018 (avis n° 2018-052), sur le projet d'interdiction du service de la société Eurolines entre Avignon et Marignane au motif que la liaison conventionnée choisie par la Région dans le cadre de sa saisine (liaison Avignon – Marseille) n'était pas similaire, au sens du 14° de l'article R. 3111-37 du code des transports, à la liaison déclarée objet de la saisine. La société Eurolines peut par conséquent librement exploiter ce service.
30. L'arrêt du service librement organisé déclaré par la société Eurolines à Avignon est situé à proximité immédiate de la gare ferroviaire desservie par le service conventionné. L'arrêt déclaré à Marignane est situé à moins de 1 500 mètres de la gare ferroviaire Vitrolles-Aéroport-Marseille-Provence desservie par les lignes TER Marseille-Avignon et Marseille-Lyon. La distance routière entre les deux arrêts du service déclaré est de 83 kilomètres environ.
31. L'offre du service librement organisé entre Avignon et Marignane proposé par la société Eurolines est constituée d'un départ quotidien d'Avignon à 9h50 et d'un départ quotidien de Marignane à 18h55. Quarante-neuf places sont susceptibles d'être commercialisées par trajet soit 35 770 places par an pour 7 départs hebdomadaires par sens, avec un temps de parcours estimé à 1h05 dans les deux sens de circulation.

### 3. ANALYSE

32. 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 ».

33. La Région a choisi de faire porter l'analyse de l'impact du service déclaré entre Le Pontet et Marseille sur les lignes TER Marseille – Avignon et Marseille – Lyon, conventionnées par la Région (pour la seconde, dans la limite de son ressort territorial, c'est-à-dire entre Marseille et Bollène), conformément aux dispositions rappelées au point précédent.

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

34. Le service déclaré par la société FlixBus France serait exécuté entre Avignon et Marseille, dont la liaison est assurée sans correspondance par les lignes TER Marseille – Avignon et Marseille – Lyon organisées par la Région (pour la dernière 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 » édictées par la Région à l'encontre de SNCF Mobilités pour l'année 2018. Comme indiqué au point 5 du présent avis, les points d'arrêt du service déclaré sont situés à moins de cinq kilomètres des points d'arrêt du service conventionné à Avignon et Marseille. 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

35. 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 Avignon et Marseille, publiés sous les D2017-068, D2018-067, D2018-161, D2018-162, D2018-185 et D2018-285 (objet du présent avis), entre Arles et Marseille, publiés sous les numéros D2018-137 et D2018-153, entre Arles et Marignane, publié sous le n° D2018-138, et entre Avignon et Marignane, publié sous le n° D2018-160.

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

36. 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.

##### a. Sur l'examen de la substituabilité du service déclaré par la société FlixBus France entre Avignon et Marseille (déclaration n° D2018-285)

37. Dans le cas d'espèce, le temps de parcours du service déclaré (1h20) est en moyenne légèrement inférieur à celui du service conventionné (entre 1h08 et 1h52, pour une moyenne pondérée de 1h28). 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.

38. 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 quatre départs du service TER compris dans un intervalle élargi de deux heures de part et d'autre des départs déclarés par la société FlixBus France. 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 Avignon et Marseille.
39. 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. De plus, les horaires du service déclaré ne permettent pas d'effectuer l'aller-retour dans la journée dans le sens Avignon-Marseille-Avignon. En outre, le service déclaré, limité à un trajet par jour et par sens ne saurait répondre à la demande d'une catégorie de voyageurs qui valorise une flexibilité horaire importante à certains moments de la journée, en particulier le matin et le soir et/ou qui est contrainte par des horaires précis. Enfin, la liaison de la société FlixBus France s'inscrit pour l'instant dans le cadre de l'exploitation d'une ligne de longue distance entre Marseille et Dijon (517 km), ce qui peut créer une incertitude sur la ponctualité du service dans le sens Avignon vers Marseille, caractéristique fortement valorisée par la clientèle fréquente.
40. En conclusion, au vu des caractéristiques respectives des services et de la demande de transport, si l'offre envisagée par la société FlixBus France entre Avignon et Marseille (déclaration n° D2018-285 susvisée) peut être regardée comme substituable à celle du service conventionné pour les voyageurs occasionnels, elle ne peut raisonnablement être considérée comme telle pour les voyageurs fréquents.

*b. Sur l'examen de la substituabilité du service déclaré par la société FlixBus France entre Avignon et Marseille et déjà autorisé à la commercialisation (déclaration n° D2018-185)*

41. Eu égard à l'analyse de la substituabilité du service déclaré par la société FlixBus France et du service conventionné entre Avignon et Marseille développée aux points 34 à 37 de l'avis n° 2018-070 susvisé, et pour des raisons similaires à celles exposées au point 39 du présent avis, l'offre du service déclaré sous le n° D2018-185 proposé par la société FlixBus France 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.

*c. Sur l'examen de la substituabilité des services déclarés par la société Eurolines entre Avignon et Marseille et déjà autorisés à la commercialisation (déclarations n° D2018-067, D2018-161 et D2018-162)*

42. Eu égard à l'analyse de la substituabilité des services déclarés par la société Eurolines et du service conventionné entre Avignon et Marseille développée aux points 22 à 25 de l'avis n° 2018-027 susvisé, s'agissant du service déclaré sous le n° D2018-067, et aux points 38 à 41 de l'avis n° 2018-070 susvisé, s'agissant des services déclarés sous les n° D2018-161 et D2018-162, et pour des raisons similaires à celles exposées au point 39 du présent avis, l'offre des services librement organisés entre Avignon et Marseille proposés par la société Eurolines peut être regardée comme substituable à celle du service conventionné pour les voyageurs occasionnels. En revanche, elle ne peut raisonnablement être considérée comme telle pour les voyageurs fréquents.

*d. Sur l'examen de la substituabilité du service déclaré par la société SNCF-C6 (Ouibus) entre Avignon et Marseille et déjà autorisé à la commercialisation (déclaration n° D2017-068)*

43. Eu égard à l'analyse de la substituabilité du service déclaré par la société SNCF-C6 (Ouibus) et du service conventionné entre Avignon et Marseille développée aux points 16 à 19 de l'avis n° 2017-088 susvisé, et pour des raisons similaires à celles exposées au point 39 du présent avis, l'offre du service librement organisé entre Avignon et Marseille proposé par la société SNCF-C6 (Ouibus) peut être regardée comme substituable à celle du service conventionné pour les voyageurs occasionnels. En revanche, elle ne peut raisonnablement être considérée comme telle pour les voyageurs fréquents.

*e. Sur l'examen de la substituabilité des services déclarés par la société SNCF-C6 (Ouibus) entre Arles et Marseille et déjà autorisé à la commercialisation (déclarations n° D2018-137 et D2018-153)*

44. Eu égard à l'analyse de la substituabilité des services déclarés par la société SNCF-C6 (Ouibus) et du service conventionné entre Arles et Marseille développée respectivement aux points 24 à 28 et 42 à 45 des avis n°2018-050 et 2018-070 susvisés, et pour des raisons similaires à celles exposées au point 39 du présent avis, l'offre du service librement organisé entre Arles et Marseille proposé par la société SNCF-C6 (Ouibus) peut être regardée comme substituable à celle du service conventionné pour les voyageurs occasionnels. En revanche, elle ne peut raisonnablement être considérée comme telle pour les voyageurs fréquents.

*f. Sur l'examen de la substituabilité du service déclaré par la société SNCF-C6 (Ouibus) entre Arles et Marignane et déjà autorisé à la commercialisation (déclaration n° D2018-138)*

45. Eu égard à l'analyse de la substituabilité du service déclaré par la société SNCF-C6 (Ouibus) entre Arles et Marignane et du service conventionné reliant Arles à la gare SNCF Vitrolles Aéroport de Marseille développée aux points 24 à 28 de l'avis n°2018-051 susvisé, et pour des raisons similaires à celles exposées au point 39 du présent avis, l'offre du service librement organisé entre Arles et Marignane proposé par la société SNCF-C6 (Ouibus) peut être regardée comme substituable à celle du service conventionné pour les voyageurs occasionnels. En revanche, elle ne peut raisonnablement être considérée comme telle pour les voyageurs fréquents.

*g. Sur l'examen de la substituabilité du service déclaré par la société Eurolines entre Avignon et Marignane et déjà autorisé à la commercialisation (déclaration n° D2018-160)*

46. Eu égard à l'analyse de la substituabilité du service déclaré par la société Eurolines entre Avignon et Marignane développée aux points 46 à 49 de l'avis de l'avis n° 2018-070 susvisé, et pour des raisons similaires à celles exposées au point 39 du présent avis, l'offre du service librement organisé entre Avignon et Marignane proposé par la société Eurolines peut être regardée comme substituable à celle du service conventionné entre Avignon et la gare de Vitrolles Aéroport Marseille Provence pour les voyageurs occasionnels. En revanche, elle ne peut raisonnablement être considérée comme telle 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°D2018-285 entre Avignon et Marseille

47. 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).
48. 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.
49. Compte tenu de l'analyse de la substituabilité des services présentée dans la partie 3.2.1. 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 Avignon – 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.
50. 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 [10 000 - 20 000] usagers par an, soit [30 - 40] % environ de la capacité annuelle du service librement organisé déclaré par la société FlixBus France. Partant d'une recette moyenne par voyageur occasionnel de [10 - 20] euros hors taxes, ce report se traduirait par une perte potentielle d'au plus [160 000 - 170 000] euros hors taxes par an.
51. Au total, l'ordre de grandeur du manque à gagner potentiel peut être estimé à 1,4 % 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 n° D2017-068, D2018-067, D2018-161, D2018-162, D2018-185 et D2018-285 entre Avignon et Marseille*

52. Comme indiqué au point 35, il convient d'apprécier l'atteinte portée par le service déclaré par la société FlixBus France entre Avignon et Marseille (déclaration n° D2018-285 susvisée) à l'équilibre des lignes TER Marseille – Avignon et Marseille – Lyon en tenant compte de l'incidence cumulée de ce service et de ceux relatifs aux déclarations n° D2017-068, D2018-067, D2018-161, D2018-162 et D2018-185 sur la même liaison Avignon – Marseille.
53. Eu égard à l'analyse de la substituabilité des services librement organisés et conventionnés entre Avignon et Marseille développée dans la partie 3.2.1 du présent avis, ainsi que dans les avis n° 2016-036, 2017-088 et 2018-027 susvisés, une estimation du risque d'atteinte des services déclarés par les sociétés Eurolines, SNCF-C6 (Ouibus) et FlixBus France sous les n° D2017-068, D2018-067, D2018-161, D2018-162, D2018-185 et D2018-285 à l'équilibre économique de la ligne TER consiste à évaluer la perte de recettes induite par le report vers ces services des seuls usagers occasionnels des trains du service conventionné circulant à des horaires regardés comme proches de ceux des services librement organisés.
54. En raisonnant sur une plage horaire élargie pour évaluer le risque maximal de report de ces voyageurs, pour les raisons exposées au point 49, 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 Avignon – Marseille dans les trains de la ligne conventionnée en circulation, présentée au point 50.
55. L'impact cumulé de plusieurs services sur une 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 nombre voyageurs occasionnels sur la ligne TER n'est pas suffisamment important le week-end pour que l'impact des services entre Avignon et Marseille déclarés sous les n° D2017-068, D2018-067, D2018-161, D2018-162, D2018-185 et D2018-285 corresponde à la simple somme de leurs impacts isolés.
56. Ainsi, sur la base des données de 2017, le transfert potentiel des usagers du service conventionné assuré par les trains des lignes TER Marseille – Avignon et Marseille – Lyon vers les services librement organisés entre Avignon et Marseille proposés par les sociétés Eurolines, FlixBus France et SNCF-C6 (Ouibus) peut être estimé à environ [90 000 – 100 000] usagers par an. Partant d'une recette moyenne par voyageur occasionnel de [10 – 20] euros hors taxes, ce report se traduirait par une perte potentielle d'environ [1 – 2] millions d'euros hors taxes par an, soit 8,8 % des recettes et 2,1 % des concours publics sur le périmètre des lignes TER Marseille – Avignon et Marseille – Lyon.

*c. Sur l'évaluation de l'incidence cumulée des services déclarés sous les n° D2018-137 et D2018-153 entre Arles et Marseille*

57. Comme indiqué au point 35 du présent avis, il convient d'apprécier l'atteinte portée par le service déclaré par la société FlixBus France entre Avignon et Marseille (déclaration n° D2018-285 susvisée) à l'équilibre des lignes TER Marseille – Avignon et Marseille – Lyon en tenant compte également de l'incidence cumulée de ce service et de ceux relatifs aux déclarations n° D2018-137 et D2018-153 entre Arles et Marseille.

58. Eu égard à l'analyse de la substituabilité des services librement organisés et conventionné développée dans l'avis n° 2018-050 susvisé, une estimation du risque d'atteinte des services déclarés par la société SNCF-C6 (Ouibus) sous les n° D2018-137 et D2018-153 entre Arles et Marseille à l'équilibre économique des lignes TER Marseille – Avignon et Marseille – Lyon consiste à évaluer la perte de recettes induite par le report vers ces services des seuls utilisateurs occasionnels des trains du service conventionné du périmètre<sup>1</sup> 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 49 du présent avis, 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 l'hypothèse de répartition homogène des voyageurs occasionnels effectuant la liaison Arles – Marseille dans les trains de la ligne conventionnée en circulation. 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.
59. Ainsi, sur la base des données de 2017, le transfert potentiel des usagers du service conventionné assuré par les trains des lignes TER Marseille – Avignon et Marseille – Lyon vers les services librement organisés entre Arles et Marseille proposés par la société SNCF-C6 (Ouibus) peut être estimé à environ [20 000 – 30 000] usagers par an. Partant d'une recette moyenne par voyageur occasionnel de [5 – 10] euros hors taxes, ce report se traduirait par une perte potentielle d'environ [220 000 – 230 000] euros hors taxes par an, soit 1,9 % des recettes et 0,5 % des concours publics sur le périmètre des lignes TER Marseille – Avignon et Marseille – Lyon.

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

60. Comme indiqué au point 35 du présent avis, il convient d'apprécier l'atteinte portée par le service déclaré par la société FlixBus France entre Avignon et Marseille (déclaration n° D2018-285 susvisée) à l'équilibre des lignes TER Marseille – Avignon et Marseille – Lyon en tenant compte également de l'incidence cumulée de ce service et du service déclaré entre Arles et Marignane déclaré sous le n° D2018-138.
61. Eu égard à l'analyse de la substituabilité des services développée au points 24 à 28 de l'avis n° 2018-051 susvisé, une estimation du risque d'atteinte du service déclaré sous le n° D2018-138 entre Arles et Marignane à l'équilibre économique des lignes TER Marseille-Avignon et Marseille-Lyon consiste à évaluer la perte de recettes induite par le report vers ce service des seuls utilisateurs occasionnels des trains du service conventionné du périmètre 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 49 du présent avis, 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 l'hypothèse de répartition homogène des voyageurs occasionnels effectuant la liaison Arles – Marignane dans les trains de la ligne conventionnée en circulation. Dans le cas d'espèce, cette hypothèse conduit à estimer qu'en moyenne entre [0 – 5] et [0 – 5] usagers par train conventionné sont des voyageurs occasionnels de la liaison et que seuls ceux-ci se reportent vers le service librement organisé, dans la limite de 37,5 % de la capacité de chaque autocar de ce dernier.
62. Ainsi, sur la base des données 2017, le transfert potentiel des usagers du service conventionné assuré par les trains des lignes TER Marseille – Avignon et Marseille – Lyon vers le service déclaré

<sup>1</sup> Les trains circulant entre Arles et Avignon de la ligne TER Marseille-Narbonne ne sont pas pris en compte.

entre Arles et Marseille peut être estimé à environ [2 000 – 3 000] usagers par an. Partant d'une recette moyenne par voyageur occasionnel de [5 – 10] euros hors taxes, ce report se traduirait par une perte potentielle d'environ [20 000 – 30 000] euros hors taxes par an, soit 0,2 % des recettes et 0,05 % des concours publics sur le périmètre des lignes TER Marseille – Avignon et Marseille – Lyon.

*e. Sur l'évaluation de l'incidence isolée du service déclaré sous le n° D2018-160 entre Avignon et Marignane*

63. Comme indiqué au point 35 du présent avis, il convient d'apprécier l'atteinte portée par le service déclaré par la société FlixBus France entre Avignon et Marseille (déclaration n° D2018-285 susvisée) à l'équilibre des lignes TER Marseille – Avignon et Marseille – Lyon en tenant compte également de l'incidence cumulée de ce service et du service déclaré entre Avignon et Marignane déclaré sous le n° D2018-160.
64. Eu égard à l'analyse de la substituabilité des services développée au points 46 à 49 de l'avis n° 2018-070 susvisé, une estimation du risque d'atteinte du service déclaré par la société Eurolines sous le n° D2018-160 entre Avignon et Marignane à l'équilibre économique des lignes TER Marseille-Avignon et Marseille-Lyon consiste à évaluer la perte de recettes induite par le report vers ce service des seuls utilisateurs occasionnels des trains du service conventionné du périmètre 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 49 du présent avis, 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 l'hypothèse de répartition homogène des voyageurs occasionnels effectuant la liaison Avignon – Marignane dans les trains de la ligne conventionnée en circulation. Dans le cas d'espèce, cette hypothèse conduit à estimer qu'en moyenne entre [0 – 5] et [0 – 5] 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.
65. Ainsi, sur la base des données 2017, le transfert potentiel des usagers du service conventionné entre Avignon et la gare SNCF Vitrolles Aéroport de Marseille-Provence assuré par les trains des lignes TER Marseille – Avignon et Marseille – Lyon vers le service librement organisé proposé par la société Eurolines entre Avignon et Marignane peut être estimé à environ [5 000 – 6 000] usagers par an. Partant d'une recette moyenne par voyageur occasionnel de [10 – 20] euros hors taxes, ce report se traduirait par une perte potentielle d'environ [70 000 – 80 000] euros hors taxes par an, soit 0,6 % des recettes et 0,1 % des concours publics sur le périmètre des lignes TER Marseille – Avignon et Marseille – Lyon.

*f. Sur l'évaluation de l'incidence cumulée des services déclarés sous les n° D2017-068, D2018-067, D2018-161, D2018-162, D2018-185 et D2018-285 entre Avignon et Marseille, D2018-137 et D2018-153 entre Arles et Marseille, D2018-138 entre Arles et Marignane et D2018-160 entre Avignon et Marignane*

66. L'impact des services déclarés par les sociétés FlixBus France, Eurolines et SNCF-C6 (Ouibus) sur la liaison Avignon – Marseille cumulé à celui des liaisons Marseille – Salon-de-Provence, Arles – Marseille, Arles – Marignane et Avignon – Marignane déclarées par les sociétés Eurolines et SNCF-C6 (Ouibus) correspond à la somme des impacts estimés aux points 56, 59, 62 et 65 du présent avis. Ainsi, le transfert potentiel de voyageurs du service conventionné vers les services librement organisés considérés dans leur ensemble ne saurait dépasser [130 000 – 140 000] usagers, soit [1 – 2] million d'euros hors taxes par an, 11,5 % des recettes et 2,8 % des concours publics sur le périmètre des lignes TER Marseille – Avignon et Marseille – Lyon.

67. 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).
68. 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 FlixBus France entre Le Pontet (Avignon) 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 21 mars 2019.*

***Présents : Monsieur Bernard Roman, président ; Madame Anne Yvrande-Billon, vice-présidente ; Monsieur Philippe Richert, vice-président ; Madame Cécile George et Monsieur Yann Pétel, membres du collège.***

Le Président

Bernard Roman