

Avis n° 2018-027 du 4 avril 2018

relatif au projet de décision de la Région Provence – Alpes – Côte d’Azur d’interdiction du service déclaré par la société Eurolines SA sur la liaison entre Avignon et Marseille

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

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

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

Vu l’avis n° 2017-088 du 13 septembre 2017 relatif au projet de décision de la Région Provence – Alpes – Côte d’Azur d’interdiction des services déclarés 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 des services déclarés par la société SNCF-C6 (Ouibus) sur la liaison entre Marseille et Salon-de-Provence (déclaration n° D2017-082) ;

Vu la déclaration du service routier librement organisé n° D2018-067 présentée par la société Eurolines SA, publiée le 2 février 2018 ;

Vu la saisine de la Région Provence – Alpes – Côte d’Azur, enregistrée le 12 février 2018 ;

Après en avoir délibéré le 4 avril 2018 ;

ÉMET L’AVIS SUIVANT

1. PROCÉDURE

1. La déclaration n° D2018-067 susvisée de la société Eurolines SA porte sur un service régulier interurbain de transport par autocar entre Avignon et Marseille. Cette déclaration modifie la déclaration n° D2015-070 (cf. point 12). Les points d’arrêt déclarés sont situés à la gare routière, boulevard Saint Roch, à Avignon et à la gare routière, rue Honnorat, à Marseille. Le service déclaré comporte deux départs quotidiens d’Avignon à 9h et 20h et 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 et pour un temps de parcours estimé entre 1h35 et 2h20 minutes.

2. Le nouveau service déclaré sous le numéro D2018-067, en ce qu'il implique notamment des places commercialisées en dehors des horaires initialement déclarés, modifie, au sens de l'article R. 3111-45 du code des transports, le service ayant fait l'objet de la déclaration n° D2015-070. Compte tenu de l'incidence des modifications envisagées, le nouveau service se substitue intégralement à celui précédemment déclaré. La déclaration n° D2018-067 a donc pour effet d'annuler et de remplacer la déclaration n° D2015-070.
3. 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 Eurolines SA. Selon la Région, l'exploitation de la liaison déclarée porterait une atteinte substantielle à l'équilibre économique des lignes TER Marseille – Avignon et Marseille – Lyon qu'elle organise (pour la seconde dans la limite de son ressort territorial, c'est-à-dire entre Marseille et Bollène) au titre du service public régional de transport de voyageurs. Elle estime ainsi entre 2,97 % et 8,93 % 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.
4. 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

5. Le service déclaré par la société Eurolines SA sous le numéro D2018-067 s'inscrirait dans le cadre de l'exploitation d'une ligne de longue distance Toulon – Marseille – Aix en Provence – Avignon – Lyon – Dijon – Paris. 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 Avignon et Marseille, même s'il convient de rappeler, sur ce point, que la société Eurolines SA 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.
6. Les arrêts du service librement organisé déclaré par la société Eurolines SA à Avignon et Marseille sont situés à proximité immédiate des gares ferroviaires. La distance routière entre les deux arrêts du service déclaré est de 98 kilomètres environ.
7. 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, 25 départs par jour du lundi au jeudi, 26 départs le vendredi, 17 départs le samedi et 14 départs le dimanche. Depuis Marseille vers Avignon, ce même service propose 24 trajets le lundi, 23 trajets par jour du mardi au vendredi, et 15 trajets les samedis et dimanches. Au total, 157 départs hebdomadaires sont offerts dans le sens Avignon vers Marseille et 146 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 70 fois supérieure à celle du service librement organisé par la société Eurolines SA. Le temps de parcours entre Avignon et Marseille varie entre 1h08 et 2h30, pour une moyenne pondérée de 1h33, et pour 2 à 14 arrêts intermédiaires.
8. En 2016, dernier exercice disponible, [200 000 – 220 000] ([20 – 25] millions de voyageurs kilomètre) étaient recensés sur l'origine-destination Avignon – Marseille, pour un trafic total de [170 – 200] millions de voyageurs kilomètre sur les lignes TER considérées, toutes origines-destinations confondues. Sur cette même année, la contribution de la Région est venue couvrir un déficit de [30 – 40] 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 - 15] 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.

9. Par ailleurs, préalablement à la déclaration n° D2018-067 de la société Eurolines SA et à la saisine de la Région objet du présent avis, des services routiers librement organisés entre Avignon et Marseille ont fait l'objet des déclarations n° D2015-070 et D2015-073 par la société Eurolines SA et n° D2017-068 par la société SNCF-C6 (Ouibus). Un service entre Marseille et Salon-de-Provence a par ailleurs fait l'objet de la déclaration n° D2017-082 par la société SNCF-C6 (Ouibus). Ces liaisons sont similaires à des liaisons conventionnées assurées par les lignes TER Marseille - Avignon et Marseille - Lyon.
10. A la suite des déclarations n° D2015-070 et D2015-073 de la société Eurolines SA, publiées sur le site internet de l'Autorité le 7 décembre 2015, et de la saisine de la Région afférente à ces déclarations, l'Autorité a émis un avis défavorable, le 29 mars 2016 (avis n° 2016-036), sur le projet d'interdiction des services de la société Eurolines SA au motif que ces derniers ne portaient pas une atteinte substantielle à l'équilibre économique des lignes TER Marseille - Avignon et Marseille - Lyon.
11. L'offre des services librement organisés par la société Eurolines SA mentionnés au point précédent est constituée de départs d'Avignon à 9h et 18h30 pour la déclaration n° D2015-070 et à 12h30 pour la déclaration n° D2015-073 chaque jour de la semaine, ainsi que de départs de Marseille à 8h30 et 18h15 pour la déclaration n° D2015-070 et à 16h pour la déclaration n° D2015-073 chaque jour de la semaine. Cent places sont susceptibles d'être commercialisées par trajet. La société Eurolines SA a pu exploiter ces services à l'issue du délai d'une semaine à compter de la publication par l'Autorité de son avis, le 18 avril 2016, conformément à l'article L. 3111-20 du code des transports.
12. La déclaration n° D2018-067 objet du présent avis modifie la déclaration n° D2015-070 en révisant l'heure de départ d'un trajet dans le sens Avignon vers Marseille avec un départ quotidien à 20h au lieu de 18h30. Les temps de trajets de l'ensemble des liaisons sont par ailleurs modifiés avec un temps compris entre 2h15 et 2h20 au lieu de 1h45 et 2h30 dans le sens Avignon vers Marseille et un temps de parcours compris entre 1h35 et 1h40 au lieu de 2h15 et 2h30 dans le sens inverse. Le nombre de places offert par trajet est par ailleurs revu à 47 au lieu de 100.
13. L'Autorité a également émis un avis défavorable, le 13 septembre 2017 (avis n° 2017-088), sur le projet d'interdiction du service de la société SNCF-C6 (Ouibus) déclaré sous le n° D2017-068 au motif que ce dernier ne portait pas une atteinte substantielle à l'équilibre économique des lignes TER Marseille - Avignon et Marseille - Lyon.
14. L'offre des services librement organisés par la société SNCF-C6 (Ouibus) mentionnés au point précédent est constituée d'un départ d'Avignon à 8h10 ainsi que d'un départ de Marseille à 21h chaque jour de la semaine. Cinquante-sept places sont susceptibles d'être commercialisées par trajet. La société SNCF-C6 (Ouibus) a pu exploiter ces services à l'issue du délai d'une semaine à compter de la publication par l'Autorité de son avis, le 17 octobre 2017, conformément à l'article L. 3111-20 du code des transports.
15. L'Autorité a, enfin, émis un avis défavorable, le 13 septembre 2017 (avis n° 2017-089), sur le projet d'interdiction du service de la société SNCF-C6 (Ouibus) déclaré sous le n° D2017-082 au motif que ce dernier ne portait pas une atteinte substantielle à l'équilibre économique de la ligne TER Marseille - Avignon.
16. L'offre des services librement organisés par la société SNCF-C6 (Ouibus) mentionnés au point précédent est constituée d'un départ de Marseille à 21h55 ainsi que d'un départ de Salon-de-Provence à 6h30 chaque jour de la semaine. Cinquante-sept places sont susceptibles d'être commercialisées par trajet. La société SNCF-C6 (Ouibus) a pu exploiter ces services à l'issue du

délai d'une semaine à compter de la publication par l'Autorité de son avis, le 17 octobre 2017, conformément à l'article L. 3111-20 du code des transports.

3. ANALYSE

17. 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* ».
18. La Région a choisi de faire porter l'analyse de l'impact du service déclaré entre Avignon 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

19. Le service déclaré par la société Eurolines SA 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 seconde entre Marseille et Bollène) dans le cadre des « *prescriptions d'exécution d'obligations de service public au titre du service public de transport ferroviaire d'intérêt régional de voyageurs* » formulées à SNCF Mobilités pour l'année 2017 et renouvelées en 2018. Les points d'arrêt de la liaison déclarée sont situés à moins de cinq kilomètres des points d'arrêt du service conventionné à Avignon et Marseille. Dès lors, la première condition posée par le deuxième alinéa de l'article L. 3111-18 du code des transports est satisfaite.

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

20. Il ressort des éléments de contexte présentés dans la partie 2 que l'exploitation des services déclarés sous les numéros D2015-073 par la société Eurolines SA et sous les numéros D2017-068 et D2017-082 par la société SNCF-C6 (Ouibus) est autorisée. Ces trois déclarations portent sur des liaisons similaires à des liaisons assurées au titre du service conventionné des lignes Marseille – Avignon et Marseille – Lyon, telles que définies au 14° de l'article R. 3111-37 du code des transports, et sont donc également susceptibles d'affecter l'équilibre économique de ces lignes de service public. Par conséquent, pour apprécier l'atteinte à l'équilibre économique portée au service conventionné, il importe de prendre en compte l'incidence cumulée des services déclarés sous les numéros D2015-073, D2017-068, D2017-082 et D2018-067.

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

21. 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.

22. Dans le cas d'espèce, le temps de parcours du service déclaré est compris entre 2h15 et 2h20 au départ d'Avignon et entre 1h35 et 1h40 au départ de Marseille. Il est en moyenne supérieur à celui du service conventionné (entre 1h05 et 2h32, et 1h32 en moyenne pondérée) dans le sens Avignon vers Marseille et semblable dans le sens Marseille vers Avignon. Du point de vue du seul critère du temps de parcours, le service déclaré par la société Eurolines SA apparaît donc partiellement substituable au service conventionné existant dans le sens Avignon vers Marseille, il peut en revanche être considéré comme intégralement substituable dans le sens inverse.
23. Par ailleurs, les horaires déclarés par la société Eurolines SA ne s'avèrent pas très différents, quel que soit le sens du parcours envisagé, de ceux du service conventionné avec deux à huit départs du service TER compris dans un intervalle élargi de deux heures de part et d'autre des départs déclarés par la société Eurolines SA. 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 pour les voyageurs occasionnels.
24. L'offre du service déclaré n'apparaît pas, en revanche, en mesure de répondre à la demande d'une clientèle fréquente et en particulier pendulaire. En effet, les horaires des services proposés par la société Eurolines SA ne correspondent pas à ceux habituellement empruntés pour effectuer des trajets domicile-travail. De surcroît, le service déclaré, limité à deux trajets 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. On peut enfin ajouter que la liaison de la société Eurolines SA s'inscrit pour l'instant dans le cadre de l'exploitation d'une ligne de longue distance entre Paris et Toulon, ce qui peut créer une incertitude sur la ponctualité du service dans le sens Avignon – Marseille, caractéristique fortement valorisée par la clientèle fréquente.
25. En conclusion, au vu des caractéristiques respectives des services et de la demande de transport, l'offre envisagée par la société Eurolines SA entre Avignon et Marseille 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. Sur l'évaluation de l'atteinte à l'équilibre économique

a. Sur l'évaluation de l'incidence du service déclaré sous le numéro D2018-067 entre Avignon et Marseille

26. L'estimation du risque d'atteinte à l'équilibre économique du service public est menée conformément aux lignes directrices adoptées par décision n° 2017-046 du 24 mai 2017, elles-mêmes prises après réalisation d'une étude sur les pratiques de mobilité de longue distance des voyageurs sur les lignes régulières d'autocar librement organisées rendue publique le 6 janvier 2017 et consultation publique des parties prenantes. En fonction de l'analyse de la substituable des services, cette estimation repose sur une évaluation du report des voyageurs des services conventionnés les plus susceptibles d'emprunter le service librement organisé. Dans le cas d'une concurrence intermodale, et sauf exception, il résulte de ces lignes directrices que les places offertes par le service librement organisé sont susceptibles d'être remplies à hauteur de 11,5 % par de nouveaux voyageurs, qui n'auraient pas voyagé sans la création du nouveau service, et à hauteur de 51 % par des voyageurs qui auraient voyagé par la route avec un autre moyen de transport que l'autocar (voiture individuelle ou covoiturage).

27. En l'espèce, il est donc fait l'hypothèse que les places offertes par le service librement organisé déclaré par la société Eurolines SA 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.
28. Compte tenu de l'analyse de la substituabilité des services présentée dans la partie 3.2.1., une estimation du risque d'atteinte à l'équilibre économique des lignes conventionnées consiste à évaluer la perte de recettes induite par le report vers un service librement organisé des seuls usagers occasionnels des trains du service conventionné sur la liaison 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. 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] et [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 [20 000 – 30 000] usagers par an, soit [30 – 40] % environ de la capacité annuelle du service librement organisé déclaré par la société Eurolines. Partant d'une recette moyenne par voyageur occasionnel de [10 – 15] euros hors taxes, ce report se traduirait par une perte potentielle d'au plus [200 000 – 300 000] euros hors taxes par an.
29. Au total, l'ordre de grandeur du manque à gagner potentiel peut être estimé à 2,5 % des recettes sur les lignes TER considérées ou environ 0,6 % des concours publics sur ce même périmètre. En comparaison des coûts exposés pour assurer la desserte des lignes conventionnées, ces montants sont, en tout état de cause, limités.

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

30. Comme indiqué au point 20, il convient d'apprécier l'atteinte portée par le service déclaré par la société Eurolines SA entre Avignon et Marseille à l'équilibre des lignes TER Marseille – Avignon et Marseille – Lyon en prenant en compte l'incidence cumulée de ce service et de ceux relatifs aux déclarations n° D2015-073 et D2017-068 sur la liaison Avignon – Marseille.
31. Dans son avis n° 2017-088 du 13 septembre 2017 susvisé, l'Autorité a évalué l'atteinte cumulée des services déclarés sous les numéros D2015-070, D2015-073 et D2017-068 à l'équilibre économique des lignes de service public de transport concernées par application de la méthode présentée au point 28. La déclaration n° D2018-067 objet du présent avis modifie la déclaration n° D2015-070 en révisant en partie les heures de départs et le nombre de places commercialisé par trajet. Il convient donc de réévaluer l'atteinte cumulée des services déclarés par les sociétés SNCF-C6 (Ouibus) et Eurolines SA, en tenant compte de ces évolutions.
32. S'agissant des services ayant fait l'objet des déclarations n° D2015-073 et D2017-068 entre Avignon et Marseille, et en raisonnant 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 plages horaires déclarées pour chaque service librement organisé sont susceptibles d'être affectés par celui-ci. En l'absence de données plus précises, il est de nouveau fait l'hypothèse d'une répartition homogène des voyageurs

occasionnels de l'origine-destination dans les différents trains conventionnés de la semaine. Dans le cas d'espèce, cette hypothèse conduit à estimer qu'entre 7 et 8 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 [30 000 – 40 000] usagers par an. Partant d'une recette moyenne par voyageur occasionnel de [10 – 15] euros hors taxes, ce report se traduirait par une perte potentielle d'au plus [400 000 – 500 000] euros hors taxes par an, soit 3,5 % des recettes et 0,9 % des concours publics sur le périmètre des lignes conventionnées.

33. L'impact des liaisons antérieurement déclarées entre Avignon et Marseille cumulé à celui de la liaison déclarée par la société Eurolines SA sous le numéro D2018-067 ne correspond pas à la somme des impacts isolés. En effet, le nombre de voyageurs occasionnels présents sur la liaison Avignon – Marseille aux horaires substituables est inférieur à la somme, pour tous les services déclarés, des capacités susceptibles d'être utilisées par des usagers se reportant depuis le service conventionné¹ et constitue ainsi un facteur limitant du report vers les services librement organisés. Ainsi, le transfert potentiel de voyageurs du service conventionné vers les services librement organisés considérés dans leur ensemble ne saurait dépasser, compte tenu des données fournies par la Région dans sa saisine, [60 000 – 70 000] usagers par an. Partant d'une recette moyenne par voyageur occasionnel de [10 – 15] euros hors taxes, ce report se traduirait par une perte potentielle d'au plus [600 000 – 700 000] euros hors taxes par an, soit 5,9 % des recettes et 1,4 % des concours publics sur le périmètre des lignes TER Marseille – Avignon et Marseille – Lyon.

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

34. Comme indiqué au point 20, il convient d'apprécier l'atteinte portée par le service déclaré par la société Eurolines SA entre Avignon et Marseille à l'équilibre des lignes TER Marseille – Avignon et Marseille – Lyon en prenant en compte l'incidence cumulée des services entre Avignon et Marseille déclarés sous les numéros D2015-073, D2017-068 et D2018-067 entre Avignon et Marseille ainsi que de celui relatif à la déclaration n° D2017-082 sur la liaison Marseille – Salon-de-Provence.
35. Dans son avis n° 2017-089 du 13 septembre 2017 susvisé, l'Autorité a évalué l'atteinte portée par le service déclaré sous le numéro D2017-082 sur la ligne TER Marseille – Avignon conformément aux lignes directrices évoquées au point 26. L'Autorité estime à environ [5 000 – 10 000] usagers par an le transfert potentiel de voyageurs du service conventionné vers le service déclaré par la société SNCF-C6 (Ouibus). Partant d'une recette moyenne par voyageur occasionnel de [5 – 10] euros hors taxes, ce report se traduirait par une perte potentielle d'environ [30 000 – 40 000] euros hors taxes par an, soit 0,3 % des recettes et 0,1 % des concours publics sur le périmètre des lignes TER Marseille – Avignon et Marseille – Lyon.

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

36. L'impact des liaisons déclarées par les sociétés Eurolines SA et SNCF-C6 (Ouibus) sur la liaison Avignon – Marseille cumulé à celui de la liaison déclarée par la société SNCF-C6 (Ouibus) sur la liaison Marseille – Salon-de-Provence correspond à la somme des impacts estimés aux points 33 et 35. Ainsi, le transfert potentiel de voyageurs du service conventionné vers les services librement organisés considérés dans leur ensemble ne saurait dépasser [60 000 – 70 000]

¹ Report dans la limite de 37,5 % de la capacité de chaque autocar des services librement organisés (cf. point 27).

usagers, soit [700 000 - 800 000] euros hors taxes par an, 6,2 % des recettes et 1,5 % des concours publics sur le périmètre des lignes TER Marseille – Avignon et Marseille – Lyon.

37. Par conséquent, la structure de couverture des coûts, caractérisée par le poids prépondérant de la contribution publique versée par la Région, ne serait pas significativement modifiée par l'exploitation des services de transport par autocar déclarés par les sociétés Eurolines SA et SNCF-C6 (Ouibus).
38. 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 Eurolines SA entre 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 4 avril 2018.

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

Le Président

Bernard Roman