

Avis n° 2016-209 du 12 octobre 2016 relatif au projet de décision de la Région Pays de la Loire d'interdiction du service déclaré par la société FlixBus France sur la liaison entre Angers et Le Mans

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 le décret n° 85-891 du 16 août 1985 modifié relatif aux transports urbains de personnes et aux transports routiers non urbains de personnes ;

Vu la déclaration du service routier librement organisé n° D2016-113 présentée par la société FlixBus France, publiée le 14 juin 2016 ;

Vu la saisine présentée par la Région Pays de la Loire, enregistrée le 12 août 2016 ;

Vu l'avis n° 2016-039 du 5 avril 2016 relatif au projet de décision de la Région Pays de la Loire de limitation du service déclaré par la société FlixBus France sur la liaison entre Le Mans et Angers (déclaration n° 2015-010) ;

Vu l'avis n° 2016-040 du 5 avril 2016 relatif au projet de décision de la Région Pays de la Loire d'interdiction des services déclarés par la société Eurolines sur la liaison entre Angers et Nantes (déclarations n° 2015-068 et 2015-078) ;

Vu l'avis n° 2016-041 du 5 avril 2016 relatif au projet de décision de la Région Pays de la Loire de limitation du service déclaré par la société Eurolines sur la liaison entre Le Mans et Angers (déclaration n° 2015-082) ;

Vu l'avis n° 2016-042 du 5 avril 2016 relatif au projet de décision de la Région Pays de la Loire d'interdiction du service déclaré par la société FlixBus France sur la liaison entre Angers et Nantes (déclaration n° 2015-084) ;

Après en avoir délibéré le 12 octobre 2016 ;

ÉMET L'AVIS SUIVANT

1. PROCÉDURE

1. La déclaration susvisée de la société FlixBus France porte sur un service régulier interurbain de transport par autocar entre Angers et Le Mans (D2016-113). Les points d'arrêt déclarés sont situés 5 place Pierre Sémard, à Angers et 5 boulevard Louis Leprince Ringuet, au Mans. La société FlixBus France n'a pas déclaré d'horaires précis mais des plages horaires de deux heures dans lesquelles s'effectueraient les départs. Le service déclaré comporte un départ d'Angers entre 9h30 et 11h30 le vendredi et le samedi et deux départs le dimanche, le premier entre 11h15 et 13h15

et le second entre 15h15 et 17h15. Au départ du Mans, le service déclaré comporte un départ entre 18h et 20h le vendredi et trois départs le dimanche, le premier entre 12h50 et 14h50, le second entre 19h20 et 21h20, et le troisième entre 22h30 et 0h30. Cinquante-trois places sont susceptibles d'être commercialisées par trajet, soit 22 048 places par an pour quatre départs hebdomadaires par sens et pour un temps de parcours estimé à 1h05 minutes.

2. La Région Pays de la Loire (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 de la ligne TER Angers – Le Mans qu'elle organise au titre du service public régional de transport de voyageurs TER Pays de la Loire.
3. Le deuxième alinéa 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

4. Le service déclaré par la société FlixBus France s'inscrirait dans le cadre de l'exploitation d'une ligne de longue distance Angers – Le Mans – 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 Angers et Le Mans, 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.
5. L'arrêt du service librement organisé par la société FlixBus France à Angers est situé à proximité immédiate de la gare ferroviaire d'Angers-Saint Laud, desservie par les trains de la ligne Nantes – Angers – Le Mans. Au Mans, l'arrêt du service librement organisé est à 4 kilomètres environ de la gare SNCF et desservi par le tramway. La distance routière entre les deux arrêts est de 92 kilomètres environ.
6. La ligne TER Nantes – Angers – Le Mans permet aux usagers de relier Angers et Le Mans en train sans correspondance. Sur la liaison Angers – Le Mans, le service conventionné propose, dans le sens Angers vers Le Mans, 13 départs par jour du lundi au jeudi, 15 départs quotidiens le vendredi, 4 le samedi et 5 le dimanche. Dans le sens Le Mans vers Angers, ce même service propose 15 départs par jour du lundi au vendredi, 5 départs quotidiens le samedi et 6 le dimanche. Au total, 86 départs hebdomadaires sont offerts dans le sens Angers vers Le Mans et 76 dans le sens Le Mans vers Angers, soit environ 20 fois plus de départs que le service déclaré. L'offre du service conventionné sur la liaison est ainsi estimée par la Région à environ 2,5 millions de sièges par an, sur la base d'une capacité des rames TER de 276 places assises, soit une capacité 100 fois supérieure à celle du service déclaré. Le temps de parcours varie entre 42 minutes et 1h25 pour une moyenne pondérée de 56 minutes, avec entre un et dix arrêts intermédiaires.
7. En 2014, dernier exercice disponible, [200 000 - 300 000] voyageurs ([20 - 30] millions de voyageurs-kilomètres) étaient recensés sur l'origine-destination Angers – Le Mans, pour un trafic total de [200 - 250] millions de voyageurs kilomètres sur la ligne TER considérée, toutes origines-destinations confondues. Sur cette même année, la contribution de la Région est venue couvrir un déficit de [10 - 15] millions d'euros sur le périmètre de cette ligne (hors compensations tarifaires pour un montant de [5 - 10] millions d'euros), après prise en compte des recettes perçues auprès des usagers à hauteur de [15 - 20] millions d'euros. Le taux de couverture des coûts par les recettes commerciales est en conséquence de [40 - 50] % sur le périmètre de la ligne TER considérée.

8. En outre, les usagers souhaitant se déplacer entre Angers et Le Mans ont la possibilité d'emprunter des TGV. Une dizaine de trains circule quotidiennement dans chaque sens, pour un temps de parcours de 40 minutes en moyenne.
9. Par ailleurs, à la suite de la déclaration D2015-010 de la société FlixBus France concernant la liaison Angers – Le Mans, publiée sur le site internet de l'Autorité le 12 novembre 2015, et de la saisine afférente à cette déclaration, l'Autorité a émis un avis défavorable, le 5 avril 2016 (n° 2016-039), sur le projet de limitation du service déclaré par la société FlixBus France au motif que ce dernier ne portait pas une atteinte substantielle à l'équilibre économique de la ligne TER Nantes – Angers – Le Mans.
10. L'offre du service librement organisé entre Angers et Le Mans mentionné au point précédent consiste en deux départs quotidiens d'Angers, le premier entre 6h45 et 8h45 et le deuxième entre 13h15 et 15h15, auxquels s'ajoute un troisième départ par jour les jeudis, vendredis et dimanches, entre 17h30 et 19h30. Au départ du Mans, le service mentionné au point 9 consiste à réaliser deux départs quotidiens, le premier entre 14h50 et 16h50 et le deuxième entre 21h20 et 23h20, auxquels s'ajoute un troisième départ par jour les lundis, vendredis et samedis, entre 11h05 et 13h05. Cinquante-trois places sont susceptibles d'être commercialisées par trajet, soit une offre annuelle de 93 704 places.
11. A la suite des déclarations D2015-068 et D2015-078 de la société Eurolines concernant la liaison Angers – Nantes, publiées sur le site internet de l'Autorité le 7 décembre 2015, et de la saisine afférente à ces déclarations, l'Autorité a émis un avis favorable, le 5 avril 2016 (n° 2016-040) sur le projet d'interdiction des services déclarés par la société Eurolines, sous réserve que cette interdiction se limite à un autocar de cinquante places pour chacun des horaires déclarés.
12. L'offre du service librement organisé entre Angers et Nantes mentionné au point précédent, tel que limité par la Région à la suite de l'avis rendu par l'Autorité le 5 avril 2016, consiste en trois départs quotidiens d'Angers à 12h15, 19h00 et 20h30 et trois départs quotidiens de Nantes à 7h45, 8h50 et 15h15. Cinquante places sont susceptibles d'être commercialisées par trajet, soit une offre annuelle de 109 500 places.
13. A la suite de la déclaration D2015-082 de la société Eurolines concernant la liaison Angers – Le Mans, publiée sur le site internet de l'Autorité le 7 décembre 2015, et de la saisine afférente à cette déclaration, l'Autorité a émis un avis défavorable, le 5 avril 2016 (n° 2016-041), sur le projet de limitation du service déclaré par la société Eurolines.
14. L'offre du service librement organisé entre Angers et Le Mans mentionné au point précédent, consiste en un départ quotidien du Mans à 10h30 et un départ quotidien d'Angers à 16h30. Cent places sont susceptibles d'être commercialisées par trajet, soit une offre annuelle de 73 000 places.
15. A la suite de la déclaration D2015-084 de la société FlixBus France concernant la liaison Angers – Nantes, publiée sur le site internet de l'Autorité le 14 décembre 2015, et de la saisine afférente à cette déclaration, l'Autorité a émis un avis favorable, le 5 avril 2016 (n° 2016-042), sur le projet d'interdiction du service déclaré par la société FlixBus France.

3. ANALYSE

16. 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 ».

17. Si la convention TER Pays de la Loire ne présente pas de manière structurée une liste des lignes conventionnées (cf. Annexe 9.1 – *Plan de transport régional*), elle définit de manière unique le service minimum sur le périmètre Nantes – Angers – le Mans (cf. Annexe 14.1 – *Plan de transport adapté*), conférant ainsi à ce dernier une cohérence technique et commerciale. Il résulte en outre des comptes de lignes produits par la Région que la liaison Angers – Le Mans constitue, du point de vue financier, un segment de ligne. Enfin, au regard des conditions d'exploitation, il s'avère que la majorité des trains considérés proches des services déclarés et utilisés par la Région dans son analyse circulent entre Nantes et Le Mans (24 trains sur 42). Ainsi, bien que la Région fasse plus particulièrement porter l'analyse, notamment sur le plan quantitatif, sur le périmètre Angers – Le Mans, la maille la plus fine d'appréciation de l'existence d'une atteinte substantielle à l'équilibre économique correspond, conformément aux dispositions rappelées à l'alinéa précédent, à la ligne TER Nantes – Le Mans.

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

18. Le service déclaré par la société FlixBus France serait exécuté entre Angers et Le Mans, dont la liaison est assurée sans correspondance par la ligne TER Nantes – Angers – Le Mans organisée par la Région dans le cadre d'une convention conclue avec SNCF Mobilités pour la période du 2 juin 2008 au 31 décembre 2016. Les points d'arrêt de la liaison déclarée sont situés à moins de cinq kilomètres des gares ferroviaires d'Angers-Saint Laud et du Mans. 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 de la ligne de service public organisée par la Région

19. Il ressort du contexte présenté dans la partie 2 que l'exploitation du service déclaré entre Angers et Le Mans par la société FlixBus France sous le numéro D2015-010 a été autorisée. En outre, l'Autorité s'est prononcée favorablement sur une limitation à 50 places par départ des services déclarés par la société Eurolines entre Angers et Nantes sous les numéros D2015-068 et D2015-078. Les trois déclarations susmentionnées sont susceptibles d'affecter la ligne de service public de transport Nantes – Le Mans. Par conséquent, pour apprécier l'atteinte à l'équilibre économique portée au service conventionné, il importe de prendre en compte l'incidence cumulée du service Angers – Le Mans, objet du présent avis, du service préalablement autorisé entre Angers et Le Mans, ainsi que des services entre Angers et Nantes ayant fait l'objet d'une limitation.
20. En revanche, le service déclaré par la société Eurolines entre Angers et Le Mans (D2015-082) n'ayant pas été regardé comme substituable au service conventionné et portant de ce fait une atteinte négligeable au service conventionné, il ne sera pas pris en compte dans le calcul de l'incidence cumulée.

3.2.1. Sur l'examen préalable de la substituabilité du service déclaré entre Angers et Le Mans

21. Du point de vue de la demande, l'arbitrage entre modes alternatifs 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 modal effectué par un usager selon les temps de parcours proposés ou encore selon qu'il s'agisse 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 (1h05 minutes) est supérieur en moyenne à celui du service conventionné (entre 42 minutes et 1h25 minutes pour une moyenne pondérée de 56 minutes, comme indiqué au point 6). Du point de vue du seul critère du temps de parcours, le service déclaré par la société FlixBus France apparaît donc relativement substituable au service conventionné existant entre Angers et Le Mans.
23. S'agissant des horaires de service, entre un et cinq départs du service TER sont compris dans un intervalle élargi de deux heures de part et d'autre des horaires déclarés, à l'exception du service prévu le dimanche au départ du Mans entre 22h30 et 0h30. Dès lors, du point de vue du seul critère des horaires proposés, le service déclaré par la société FlixBus France, à l'exception du départ du Mans entre 22h30 et 0h30 le dimanche, peut être considéré comme une alternative au service conventionné existant entre Angers et Le Mans du vendredi au dimanche et entre Le Mans et Angers le vendredi et le dimanche.
24. Cependant, dans la mesure où les départs déclarés par la société FlixBus France s'effectuent entre Angers et Le Mans du vendredi au dimanche, entre Le Mans et Angers le vendredi et le dimanche et où, en outre, le nombre de départs par jour de circulation et par sens est limité, le service librement organisé ne peut en aucun cas constituer une alternative au TER pour les voyageurs pendulaires ou ceux qui valorisent une flexibilité horaire importante à certains moments de la journée et/ou sont contraints par des horaires précis. On peut ajouter que la liaison par autocar s'inscrit pour l'instant dans le cadre de l'exploitation d'une ligne de longue distance entre Paris et Angers, ce qui peut créer dans le sens Le Mans – Angers une incertitude sur la ponctualité du service, caractéristique fortement valorisée par la clientèle fréquente. Or, il ressort des données communiquées par la Région à l'appui de sa saisine que [70 - 80] % des voyageurs TER empruntant la liaison entre Angers et Le Mans sont des voyageurs fréquents.
25. En conclusion, au vu des caractéristiques respectives des services et de la demande de transport, le service déclaré par la société FlixBus France entre Angers et Le Mans peut seulement être regardé comme en partie substituable au service conventionné pour les voyageurs occasionnels empruntant le TER dans le sens Angers – Le Mans du vendredi au dimanche, ainsi que dans le sens Le Mans – Angers le vendredi et le dimanche. En revanche, il ne peut être raisonnablement considéré comme substituable pour les autres catégories de voyageurs.

3.2.2. Sur l'évaluation de l'impact économique du service déclaré entre Angers et Le Mans

26. Faute de recul sur le report qui peut être constaté du rail vers la route, à ce stade du développement du marché du transport routier de voyageurs, les seules estimations susceptibles d'être avancées se fondent sur les retours d'expérience observés dans des situations similaires. L'étude d'impact annexée au projet de loi pour la croissance et l'activité considère, à ce titre, que 25 % des clients des services de transport par autocar devraient être des passagers qui n'auraient pas voyagé en l'absence de ce mode de transport.
27. Dès lors, on peut estimer, en raisonnant sur une fourchette élargie par prudence et dans l'attente de données actualisées sur les caractéristiques et l'évolution effectives de la demande de transport par autocar, que les places offertes par le service librement organisé seraient remplies à hauteur de 60 à 90 % par des usagers qui utilisaient préalablement le service conventionné et que les 10 à 40 % restants seraient donc de nouveaux voyageurs, qui n'auraient pas voyagé sans la création du nouveau service.
28. Compte tenu de l'analyse de la substituable des services présentée dans la partie 3.2.1., une estimation du risque d'atteinte à l'équilibre économique de la ligne TER consiste à évaluer la perte de recettes induite par le report vers le service librement organisé des utilisateurs occasionnels des trains du service conventionné sur la liaison Angers – Le Mans circulant à des horaires regardés comme proches de ceux du service librement organisé. 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 de report de ces voyageurs, on considère que seuls les services TER situés dans un intervalle de plus ou moins deux heures autour des plages horaires déclarées pour chaque service sont susceptibles d'être affectés. En l'absence de données plus précises, il est fait l'hypothèse d'une répartition homogène des voyageurs occasionnels de l'origine-destination sur les différents trains de la semaine. Dans le cas d'espèce, cette hypothèse conduit à estimer que [5] à [10] voyageurs par train sont des voyageurs occasionnels de l'origine-destination et que seuls ceux-ci se reportent vers le nouveau service, dans la limite, pour un autocar donné, de 60 à 90 % de la capacité offerte par cet autocar. Ainsi, le transfert potentiel de voyageurs du service conventionné est estimé à [3 000 - 5 000] usagers annuels environ, soit [20 - 30] % de la capacité annuelle du service librement organisé par la société FlixBus France. Partant d'une recette moyenne par voyageur TER occasionnel de [10 -15] euros, ce report se traduirait par une perte potentielle de recettes qui ne saurait être supérieure à [40 000 - 50 000] euros environ par an.

29. Dans une approche plus conservatrice, une seconde estimation, nécessairement maximaliste, du risque d'atteinte à l'équilibre économique de la ligne TER consisterait à évaluer la perte de recettes induite par le report vers le transport librement organisé par la société FlixBus France de tous les utilisateurs occasionnels du service conventionné sur la liaison Angers - Le Mans, limité aux seuls jours de circulation du service déclaré, et dans la limite de 60 % à 90 % de l'offre annuelle du service librement organisé. Une telle estimation revient à supposer que les voyageurs occasionnels du service conventionné n'ont aucune préférence horaire dans la journée et donc qu'ils sont tous susceptibles de se reporter vers le service librement organisé. En l'absence de données plus précises, il est de nouveau fait l'hypothèse d'une répartition homogène des voyageurs occasionnels sur les différents trains et autocars de la semaine. Le transfert potentiel ne saurait dépasser, sous ces hypothèses, [10 000] à [20 000] usagers du service conventionné. Partant d'une recette moyenne par voyageur TER occasionnel de [10 - 15] euros, ce report se traduirait par une perte potentielle de recettes qui ne saurait excéder [120 000] à [200 000] euros par an.
30. Au total, l'ordre de grandeur du manque à gagner potentiel est ainsi estimé à 0,3 % des recettes sur la ligne TER considérée et à 0,3 % des concours publics sur ce même périmètre, hors compensations tarifaires par ailleurs à la charge de la Région. En tout état de cause, et à supposer même que l'on retienne l'approche maximaliste décrite au point 29, l'ordre de grandeur du manque à gagner potentiel ne saurait dépasser 1,2 % des recettes de la ligne TER et 0,9 % des concours publics versés sur le même périmètre.

3.2.3. Sur l'évaluation de l'impact économique cumulé des services déclarés

31. Comme indiqué au point 18, il convient d'apprécier l'atteinte portée par le service déclaré par la société FlixBus France entre Angers et Le Mans à l'équilibre économique de la ligne TER Nantes - Le Mans en prenant en compte l'incidence des services déclarés et autorisés précédemment entre Angers et Le Mans et entre Angers et Nantes.
32. Dans son avis n° 2016-039 du 8 mars 2016 susvisé, l'Autorité a évalué l'atteinte à l'équilibre économique de la ligne de service public de transport concernée par application d'une méthode reposant sur l'hypothèse que les voyageurs occasionnels du service conventionné n'ont pas de préférence horaire dans la journée. Cette méthode, qui revient à considérer que l'intégralité de ces voyageurs se reporterait vers le service librement organisé, est maximaliste. Désormais, l'Autorité s'appuie principalement sur une seconde méthode, qui permet d'affiner l'estimation du risque d'atteinte à l'équilibre économique du service public de transport concerné en faisant l'hypothèse du report des voyageurs occasionnels des seuls services TER situés dans un intervalle de plus ou moins 2 heures autour des plages horaires déclarées pour chaque service d'autocar. Cette méthode, qui tient davantage compte des préférences des voyageurs ainsi que des différences d'horaires entre les services librement organisés est propre à mieux garantir la cohérence des

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

33. Ainsi, s'agissant du service ayant fait l'objet de la déclaration D2015-010 par la société FlixBus France entre Angers et Le Mans, l'analyse de la substituabilité des services présentée dans la partie 3.2.1. de l'avis n° 2016-039 susvisé permet de conclure que le service peut potentiellement intéresser les voyageurs occasionnels de la liaison. En raisonnant sur une plage horaire élargie pour évaluer le risque de report de ces voyageurs, pour les mêmes raisons que celles exposées au point 28, on considère que seuls les services TER situés dans un intervalle de plus ou moins 2 heures autour des plages horaires déclarées pour chaque service sont susceptibles d'être affectés. En l'absence de données plus précises, il est fait l'hypothèse d'une répartition homogène des voyageurs occasionnels de l'origine-destination sur les différents trains de la semaine. Dans le cas d'espèce, cette hypothèse conduit à estimer que [5] à [10] voyageurs par train sont occasionnels et que seuls ceux-ci se reportent vers les services librement organisés, dans la limite, pour un autocar donné, de 60 à 90 % de la capacité offerte par cet autocar. Ainsi, le transfert potentiel de voyageurs du service conventionné est estimé entre [10 000] et [15 000] usagers, soit 13 % de la capacité annuelle du service librement organisé. Partant d'une recette moyenne par voyageur TER occasionnel de [10 - 15] euros, ce report se traduirait par une perte potentielle de [100 000] à [150 000] euros par an.
34. A supposer même que l'on retienne l'hypothèse maximaliste selon laquelle la totalité des voyageurs occasionnels empruntant le service conventionné se reporterait vers l'offre du service librement organisé, le transfert potentiel de voyageurs du service conventionné serait alors estimé entre [50 000] et [70 000] usagers, soit 60 % à 70 % de la capacité annuelle offerte par le service librement organisé. Ce report se traduirait par une perte potentielle de recettes entre [550 000] et [700 000] euros par an, soit 3,8 % à 4,4 % des recettes de la ligne et 2,7 % à 3,1 % des concours publics versés sur le même périmètre.
35. Dans son avis n° 2016-040 du 5 avril 2016 susvisé, l'Autorité a évalué l'ordre de grandeur du manque à gagner potentiel induit par les services déclarés par Eurolines entre Angers et Nantes entre 2,5 % et 3,5 % des recettes sur la ligne TER considérée et entre 1,7 % et 2,5 % des concours publics versés sur ce même périmètre. En tout état de cause, et à supposer même que l'on retienne une approche maximaliste, l'ordre de grandeur du manque à gagner potentiel ne saurait dépasser 7,4 % des recettes de la ligne TER et 5,2 % des concours publics versés sur le même périmètre.
36. L'impact des liaisons antérieurement déclarées cumulé à celui de la présente liaison ne correspond pas à la simple somme des impacts isolés. En effet, le nombre de voyageurs occasionnels présents sur la liaison Angers - Le Mans ([50 000 - 70 000] voyageurs) est inférieur à la somme des capacités de l'ensemble des services déclarés par FlixBus et constitue un facteur limitant du report vers les services librement organisés. Ainsi, l'impact maximum sur cette liaison ne saurait dépasser [650 000 - 700 000] . Dès lors, le risque d'atteinte cumulée des services de la société FlixBus France entre Angers et Le Mans et des services de la société Eurolines entre Angers et Nantes peut être estimé entre 3,6 % et 4,7 % des recettes et entre 2,6 % et 3,4 % des concours publics sur ce même périmètre.
37. En tout état de cause et à supposer même que l'on retienne une approche maximaliste telle que décrite précédemment, l'ordre de grandeur du manque à gagner potentiel ne saurait dépasser 9,4 % à 11,8 % des recettes sur la ligne Nantes - Le Mans et 6,6 % à 8,4 % des concours publics, intégrant le coût des compensations tarifaires pris en charge par la Région.
38. Il résulte de l'ensemble des éléments précédents que l'atteinte à l'équilibre économique de la ligne de service public de transport concernée ne peut être regardée comme substantielle.

CONCLUSION

L'Autorité émet un avis défavorable sur le projet de la Région Pays de la Loire d'interdiction du service déclaré par la société FlixBus France entre Angers et Le Mans.

Le présent avis sera notifié à la Région Pays de la Loire et publié sur le site internet de l'Autorité.

L'Autorité a adopté le présent avis le 12 octobre 2016.

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

Le Président

Bernard Roman