

Avis n° 2016-099 du 15 juin 2016

relatif au projet de décision de la Région Bretagne de limitation du service déclaré par la société FlixBus France sur la liaison entre Brest et Quimper

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° D2016-028 présentée par la société FlixBus France, publiée le 24 février 2016 ;

Vu la saisine présentée par la Région Bretagne, enregistrée le 22 avril 2016 ;

Vu les avis n° 2016-081 et n° 2016-082 du 31 mai 2016 relatifs aux projets de décisions de la Région Bretagne de limitation des services déclarés par la société FlixBus France respectivement sur les liaisons entre Lorient et Vannes et Lorient et Quimper ;

Après en avoir délibéré le 15 juin 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 Brest et Quimper (D2016-028). Les points d'arrêt déclarés sont situés à la gare routière, rond-point Henri Rol-Tanguy, à Brest et à la gare routière, place Louis Armand, à Quimper. La société FlixBus France n'a pas déclaré d'horaires précis mais des plages horaires de quarante minutes à une heure dans lesquelles s'effectueraient les départs. Le service déclaré comporte deux départs quotidiens de Brest, le premier entre 8 h 10 et 9 h 10 du lundi au vendredi et entre 8 h 30 et 9 h 30 le samedi et le dimanche, et le second entre 15 h 30 et 16 h 30 du lundi au samedi et entre 15 h et 16 h le dimanche, ainsi que deux départs quotidiens de Quimper, le premier entre 11 h 15 et 12 h 15 toute la semaine, et le second entre 20 h et 21 h du lundi au jeudi et le samedi, et entre 19 h 45 et 20 h 25 le vendredi et le dimanche. Cinquante-trois places sont susceptibles d'être commercialisées par trajet, soit 77 380 places par an pour quatorze départs hebdomadaires par sens et pour un temps de parcours estimé à une heure et dix minutes.
2. La Région Bretagne (ci-après la Région) a saisi l'Autorité d'un projet de décision de limitation 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 des lignes TER Brest – Landerneau –

Quimper et Brest – Quimper – Nantes (pour cette dernière, sur le seul périmètre de la convention TER Bretagne, c'est-à-dire entre Brest et Redon, comme l'a précisé la Région en réponse à la mesure d'instruction adressée par l'Autorité), et qu'elle organise au titre du service public régional de transport de voyageurs TER Bretagne. La Région souhaite limiter le service déclaré en autorisant un à quatre départs quotidiens selon la période de l'année sur des plages horaires plus restreintes que celles mentionnées au point 1. Ainsi dans le sens Brest – Quimper, seraient autorisés, hors période été, un départ quotidien du lundi au jeudi vers 15 h 30, un départ le samedi entre 15 h 30 et 15 h 34, et deux départs le dimanche, entre 9 h 10 et 9 h 11 et entre 15 h et 15 h 34. Dans le même sens, en été, seraient autorisés un départ quotidien du lundi au jeudi entre 15 h 30 et 16 h 25, et un départ le dimanche entre 9 h 10 et 9 h 11. Dans le sens Quimper – Brest, hors période été, serait autorisé un départ unique le samedi entre 20 h et 21 h. Dans le même sens, en été, seraient autorisés un départ quotidien entre 11 h 15 et 12 h 15, un départ quotidien du lundi au jeudi entre 20 h 11 et 21 h et un départ le samedi entre 20 h et 21 h.

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

4. Le service déclaré par la société FlixBus France s'inscrirait dans le cadre de l'exploitation d'une ligne de longue distance Brest – Grenoble. 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 Brest et Quimper, 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. Les arrêts du service librement organisé par la société FlixBus France à Brest et Quimper sont situés en gare routière en face des gares ferroviaires des deux villes. La distance routière entre les deux arrêts est de soixante-treize kilomètres environ.
6. Les deux lignes TER Brest-Landerneau-Quimper et Brest-Quimper-Nantes (entre Brest et Redon) permettent aux usagers de relier Brest à Quimper en train ou, de manière plus marginale, en autocar sans correspondance. Sur la liaison Brest-Quimper, le service conventionné propose, hors période d'été, dans le sens Brest vers Quimper, sept départs le lundi, six départs quotidiens du mardi au jeudi, le samedi et le dimanche, et huit départs quotidiens le vendredi. Dans le sens Quimper vers Brest, ce même service propose huit départs par jour du lundi au jeudi, treize départs le vendredi et cinq départs le samedi et le dimanche. Au total, 49 départs hebdomadaires sont offerts dans le sens Brest vers Quimper et 51 dans le sens Quimper vers Brest. En juillet et en août, l'offre est légèrement inférieure, avec 44 départs hebdomadaires dans le sens Brest vers Quimper et 42 dans le sens Quimper vers Brest. L'offre du service conventionné sur la liaison est ainsi estimée par l'Autorité à environ 800 000 sièges par an, sur la base d'une capacité des rames TER de 236 places assises et d'une capacité des autocars conventionnés de 50 places. Le temps de parcours varie entre 1 h 05 et 1 h 50 pour une moyenne pondérée de 1 h 30, avec jusqu'à quatre arrêts intermédiaires.
7. En 2014, dernier exercice disponible, [50 000 - 100 000] voyageurs étaient recensés sur l'origine-destination Brest-Quimper, pour un trafic total de [40 - 50] 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 [5 - 10] millions d'euros sur le périmètre de ces lignes (hors compensations tarifaires pour un montant de [0,1 - 0,5] million d'euros), après prise en compte des recettes perçues auprès des usagers à hauteur de [1 - 5] millions d'euros. Le taux de couverture des coûts par les recettes commerciales est en conséquence de [20 - 40] % sur le périmètre des lignes TER considérées.

8. En outre, les voyageurs souhaitant se déplacer entre Brest et Quimper ont également la possibilité d'emprunter un service par autocar organisé par le Département du Finistère (ci-après le Département). Une cinquantaine de trajets hebdomadaires sans correspondance est en effet proposée entre les gares routières de Brest et de Quimper à des horaires différents de ceux du TER, qualifiés de complémentaires par le Département, et pour un temps de parcours de 1 h 20 à 1 h 58 (en moyenne pondérée 1 h 30). Le Département a saisi l'Autorité le 22 avril 2016 d'un projet de décision de limitation du service déclaré par la société FlixBus France, différent de celui de la Région Bretagne.
9. Par ailleurs, à la suite des déclarations D2016-011, D2016-012 et D2016-013 de la société FlixBus France concernant les liaisons Lorient-Vannes et Lorient-Quimper, publiées sur le site internet de l'Autorité le 4 février 2016, et des saisines afférentes à ces déclarations, l'Autorité a émis concomitamment, le 31 mai 2016, deux avis défavorables sur les projets de la Région de limitation des services déclarés (avis n° 2016-081 et 2016-082) au motif que ces derniers ne portaient pas une atteinte substantielle à l'équilibre économique des lignes Quimper-Rennes, Redon-Vannes-Lorient-Quimper et Brest-Quimper-Nantes (entre Brest et Redon). La société FlixBus France est par conséquent autorisée à commercialiser ces services entre Lorient et Vannes et entre Lorient et Quimper.
10. L'offre déjà susceptible d'être proposée par la société FlixBus France sur la liaison Lorient-Vannes comporte deux départs quotidiens de Lorient, le premier entre 7 h 10 et 11 h 10 et le second entre 18 h et 21 h, ainsi que deux départs quotidiens de Vannes, le premier entre 9 h et 12 h et le second entre 14 h et 18 h. Cinquante-trois places sont susceptibles d'être commercialisées par trajet, soit 77 380 places par an pour quatorze départs hebdomadaires par sens et pour un temps de parcours estimé à une heure et dix minutes. L'offre susceptible d'être proposée par la société FlixBus France sur la liaison Lorient-Quimper comporte un départ quotidien de Lorient entre 10 h 30 et 13 h 30, ainsi qu'un départ quotidien de Quimper entre 17 h et 20 h. Cinquante-trois places sont susceptibles d'être commercialisées par trajet, soit 38 690 places par an pour sept départs hebdomadaires par sens et pour un temps de parcours estimé à une heure et dix minutes.

3. ANALYSE

11. 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* ».
12. La Région a choisi, conformément aux dispositions rappelées ci-dessus, de faire porter l'analyse de l'impact isolé du service déclaré entre Brest et Quimper sur les lignes TER Brest-Landerneau-Quimper et Brest-Quimper-Nantes (pour cette dernière, sur le seul périmètre de la convention TER Bretagne, c'est-à-dire entre Brest et Redon), comme elle l'a précisé en réponse à la mesure d'instruction adressée par l'Autorité.

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

13. Le service déclaré par la société FlixBus France serait exécuté entre Brest et Quimper, dont la liaison est assurée sans correspondance, d'une part, par la ligne TER Brest - Landerneau - Quimper organisée par la Région dans le cadre d'une convention conclue avec SNCF Mobilités

pour la période 2007-2013 et prolongée depuis à la période allant du 1^{er} janvier 2014 au 31 décembre 2017, et, d'autre part, par la ligne interrégionale Brest –Quimper – Nantes, organisée par la Région entre Brest et Redon dans le cadre de la même convention. Les points d'arrêt de la liaison déclarée sont identiques à ceux desservis par autocar par les services organisés par la Région et situés à moins de cinq kilomètres des gares ferroviaires de Brest et de Quimper desservies par train par ces mêmes services. 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

14. Comme rappelé au point 9, l'exploitation des services déclarés sous les numéros D2016-011, D2016-012 et D2016-013 par la société FlixBus France entre Lorient et Vannes et entre Lorient et Quimper a été autorisée. Or, ces services et le service objet du présent avis sont susceptibles d'affecter un périmètre commun, constitué des lignes TER Brest-Landerneau-Quimper et Brest-Nantes (entre Brest et Redon). Aussi, pour apprécier l'atteinte à l'équilibre économique portée au service conventionné dans le cadre du présent avis, il importe de prendre en compte, en sus de l'impact isolé du service déclaré entre Brest et Quimper, l'incidence cumulée des services précités sur ce périmètre commun.

3.2.1. Sur l'examen préalable de la substituabilité du service déclaré entre Brest et Quimper

15. 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.
16. Dans le cas d'espèce, le temps de parcours du service déclaré (1 h 10) est inférieur à la moyenne du service TER (entre 1 h 05 et 1 h 50 pour une moyenne pondérée de 1 h 30, 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 substituable au service TER existant entre Brest et Quimper, avec une comparaison à son avantage.
17. S'agissant des horaires de service, dans la mesure où les plages horaires déclarées par la société FlixBus France entre Brest et Quimper sont proches des heures de pointe du matin et du soir dans les deux sens de circulation, toutes ces plages se situent à moins d'une heure d'un départ du service TER. Du point de vue du seul critère des horaires proposés, les services déclarés par la société FlixBus France peuvent donc être considérés comme une alternative au service TER existant entre Brest et Quimper.
18. L'offre du service déclaré n'apparaît, en revanche, pas adaptée à la demande d'une clientèle fréquente et en particulier pendulaire. En premier lieu, les horaires déclarés au départ de Quimper, entre 11 h 15 et 12 h 15 et entre 20 h et 21 h du lundi au jeudi, ne correspondent pas à ceux habituellement empruntés pour effectuer des trajets domicile-travail. En deuxième lieu, ce service, limité à deux trajets par jour et par sens, ne présente pas une fréquence suffisante dans la journée pour constituer une véritable alternative pour 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. A cet égard, les horaires de retour proposés à partir de Quimper ne répondent pas aux besoins d'une clientèle pendulaire. On peut enfin ajouter que la liaison par autocar envisagée par la société FlixBus France s'inscrit pour l'instant dans le cadre de l'exploitation d'une ligne de longue distance entre Brest et Grenoble, ce qui peut créer

une incertitude sur la ponctualité du service au départ de Quimper, caractéristique fortement valorisée par la clientèle fréquente, qui représente [10 - 20] % des voyageurs TER empruntant la liaison entre Brest et Quimper, d'après les données communiquées par la Région à l'appui de sa saisine.

19. Les voyageurs occasionnels, au nombre de [50 000 - 100 000] par an sur la liaison concernée, comprennent notamment des usagers en « correspondance TGV » ([10 - 20] % d'entre eux). Ces voyageurs utilisent la liaison ferroviaire TER en prolongement de leur parcours par TGV (par exemple depuis ou vers Paris) et apparaissent *a priori* peu sensibles à un report du mode ferré vers l'autocar. En premier lieu, il est peu probable, en effet, que cette catégorie d'usagers décide de changer de mode de transport uniquement pour sa correspondance, compte tenu de la rupture de charge plus importante que constituerait le transfert du train vers l'autocar. En deuxième lieu, les caractéristiques des offres de transport, TGV et TER, d'une part, et autocar d'autre part, sont suffisamment différentes, notamment au regard de la comparaison des temps de parcours (environ 4 h 45 en TGV et TER contre plus de 9 heures en autocar entre Paris et Brest, par exemple), pour en conclure qu'elles ne sont pas substituables.
20. En conclusion, au vu des caractéristiques respectives des services et de la demande de transport, le service déclaré par la société FlixBus France entre Brest et Quimper peut être regardé comme substituable au service conventionné pour les voyageurs occasionnels autres qu'en correspondance TGV. En revanche, il ne peut être raisonnablement considéré comme substituable pour les voyageurs fréquents et pour les voyageurs occasionnels en correspondance avec le TGV.

3.2.2. Sur l'évaluation de l'impact économique du service déclaré entre Brest et Quimper

21. 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.
22. En l'absence de services de transport par autocar préexistants sur une liaison déclarée, et dans l'attente de données actualisées sur les caractéristiques et l'évolution effectives de la demande de transport par autocar, il est habituellement estimé, sur la base d'une fourchette élargie par prudence, 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.
23. Cependant, dans le cas d'espèce, une offre routière conventionnée est proposée par le Département et, de manière plus marginale, par la Région à des horaires proches des horaires déclarés. Dans ces conditions, l'hypothèse d'une induction de trafic de 10 à 40 % liée à l'apparition d'un choix modal supplémentaire pour les personnes se déplaçant ou souhaitant se déplacer entre Brest et Quimper apparaît excessive. C'est la raison pour laquelle il est fait l'hypothèse conservatrice, aux points 24 à 26, que les places offertes par le service librement organisé seraient remplies à hauteur de 100 % par des usagers qui utilisaient préalablement le service conventionné, sous réserve que ces usagers soient en nombre suffisant.
24. 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 TER consiste à évaluer la perte de recettes induite par le report vers le service librement organisé des seuls utilisateurs occasionnels, hors correspondance TGV, des trains et autocars du service conventionné par la Région sur la liaison Brest – Quimper 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 plus 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 conventionnés situés dans un intervalle de plus ou moins deux heures autour des plages horaires déclarées pour chaque service sont susceptibles d'être affectés et que, pour un autocar donné du service librement organisé, le report des voyageurs occasionnels de tous les services TER affectés ne dépasse pas la capacité offerte par cet autocar. En l'absence de données plus précises, il est fait l'hypothèse d'une répartition homogène des voyageurs occasionnels sur les différents trains et autocars TER de la journée. Dans le cas d'espèce, cette hypothèse conduit à estimer que moins de [10 - 20] voyageurs par train ou autocar TER sont des voyageurs occasionnels hors correspondance TGV. Ainsi, le transfert potentiel de voyageurs du service conventionné par la Région est estimé à [20 000 - 40 000] usagers environ, soit moins de [30 - 40] % 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, telle qu'elle ressort des données communiquées par la Région, ce report se traduirait par une perte potentielle de recettes de [200 000 - 400 000] euros environ par an.

25. Dans le cas d'espèce, deux services conventionnés sont susceptibles d'être affectés par le service déclaré par la société FlixBus France entre Brest et Quimper. Il s'agit des services TER et départemental, qui présentent des caractéristiques proches (notamment du point de vue des missions et du temps de parcours moyen). En l'absence d'éléments relatifs aux caractéristiques de la demande permettant d'affirmer avec certitude quels usagers de chacun des deux services conventionnés seraient les plus susceptibles de se reporter vers le service librement organisé, et dans la mesure où la capacité du service déclaré par la société FlixBus France est inférieure au nombre total de voyageurs des services conventionnés considérés susceptibles de se reporter, il sera retenu, pour l'analyse de l'atteinte à l'équilibre économique, l'hypothèse d'un report des usagers des services TER et départemental vers le service déclaré au prorata du trafic de chacun des services conventionnés.
26. Dans une approche plus conservatrice, et en tenant compte de cette dernière hypothèse, une estimation nécessairement maximaliste du risque d'atteinte à l'équilibre économique des lignes TER consiste 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 hors correspondance TGV des services conventionnés sur la liaison Brest - Quimper, dans la limite de l'offre annuelle du service librement organisé. Une telle estimation revient à supposer que les voyageurs occasionnels des services conventionnés n'ont aucune préférence horaire dans la journée et qu'ils sont donc tous susceptibles de se reporter vers le service librement organisé, quels que soient les horaires proposés par ce dernier. Au cas d'espèce, cette hypothèse est d'autant plus maximaliste que, comme souligné au point 23, les voyageurs occasionnels effectuant la liaison entre Brest et Quimper ont déjà la possibilité de réaliser leur déplacement en autocar conventionné par le département. Il est donc très peu probable que l'ensemble des voyageurs occasionnels ayant opté pour des services TER, malgré l'existence d'une alternative routière conventionnée aux tarifs sensiblement inférieurs à ceux du TER, se reportent vers une offre de services routiers librement organisés. Ceci étant, à supposer même que le choix modal de l'ensemble des utilisateurs occasionnels des services TER soit affecté par une offre de services routiers librement organisés et non par l'offre des services départementaux conventionnés, les données disponibles font état d'un nombre de voyageurs occasionnels hors correspondance TGV réalisant la liaison Brest - Quimper sur les lignes TER de [40 000 - 60 000] en 2014. Ainsi, en tenant compte d'un report de voyageurs des services TER et départementaux au prorata du trafic occasionnel de chacun des services, le transfert potentiel ne saurait dépasser [30 000 - 50 000] 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 [400 000 - 600 000] euros par an.
27. Au total, sous ces hypothèses particulièrement protectrices pour le service conventionné, l'ordre de grandeur du manque à gagner potentiel est ainsi estimé à 8,1 % des recettes sur les lignes TER considérées et 3,6 % de la contribution publique 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 précédent, l'ordre de grandeur du manque à gagner potentiel ne saurait dépasser 12,4 % des recettes ou encore 5,3 % de l'ensemble des concours publics versés sur le même périmètre.

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

28. Comme indiqué au point 14, il convient d'apprécier l'atteinte portée par le service déclaré par la société FlixBus France entre Brest et Quimper à l'équilibre économique des lignes TER Brest-Landerneau-Quimper et Brest-Nantes (entre Brest et Redon), en prenant en compte l'incidence des services déjà autorisés entre Lorient et Vannes et entre Lorient et Quimper.
29. Sur la base d'une analyse identique à celle présentée dans ses avis n° 2016-081 et 2016-082 du 31 mai 2016 susvisés, l'Autorité évalue la perte de recettes potentielle induite par les services déclarés par FlixBus France sur les liaisons Lorient-Vannes et Lorient-Quimper à [100 000 - 150 000] euros pour la seule ligne Brest - Nantes (considérée entre Brest et Redon). En tout état de cause, et à supposer même que l'on retienne l'approche maximaliste également développée dans ces avis, cette perte de recettes ne saurait dépasser [100 000 - 150 000] euros.
30. Dès lors, le risque d'atteinte cumulée des services de la société FlixBus France déclarés entre Brest et Quimper, Lorient et Vannes, et Lorient et Quimper à l'équilibre des lignes TER Brest - Nantes (entre Brest et Redon) et Brest - Landerneau - Quimper peut être estimé à 10,2 % des recettes et 4,6 % de la contribution publique sur ce même périmètre. En tout état de cause et à supposer que l'on retienne la même approche maximaliste, l'ordre de grandeur du manque à gagner potentiel ne saurait excéder 15,9 % des recettes ou encore 6,9 % de l'ensemble des concours publics versés sur le même périmètre. En comparaison des coûts exposés pour assurer la desserte des deux lignes conventionnées ([10 - 15] millions d'euros), la perte de recettes potentielle apparaît, en toute hypothèse, limitée (au plus 4,8 %).
31. En outre, quand bien même le manque à gagner sur les recettes tirées de l'exploitation du service conventionné serait significatif, il ne saurait être ignoré que l'équilibre économique de ce service public repose en premier lieu (à [50 - 80] % de l'ensemble des coûts) sur les concours publics versés par la Région. Dès lors, l'atteinte à l'équilibre économique du service conventionné ne peut être correctement appréciée que par rapport à l'engagement financier que l'autorité organisatrice de transport y consacre, et non par rapport à des recettes perçues auprès des usagers qui ne revêtent qu'un caractère accessoire dans le financement du service. Or, au regard des chiffres qui précèdent, le montant des concours publics versés par la Région ne serait pas substantiellement affecté par l'exploitation du service de transport par autocar déclaré.
32. 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 de la Région Bretagne de limitation du service déclaré par la société FlixBus France.

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

L'Autorité a adopté le présent avis le 15 juin 2016.

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

Le Président

Pierre Cardo