

## SAISINE – LIAISON PAR AUTOCAR ≤ 100 KM

Identification de l'entité effectuant la saisine et de la personne référente	
Entité saisissante	Région Pays de la Loire
Nom de la personne référente pour les échanges avec les services de l'Autorité	Fabienne PLOUX (Direction des Transports et des Déplacements)
Numéro de téléphone	02 28 20 54 44
Adresse email	fabienne.ploux@paysdelaloire.fr

Projet de décision de l'autorité organisatrice de transport	
Liaison concernée	Angers - Le Mans
Identification de la ou des déclarations correspondantes (en indiquant leur numéro de publication sur le site internet de l'Autorité)	D2016-113 complétant la déclaration D2015-010
Justification de l'intérêt à agir : - soit l'entité saisissante doit être une autorité organisatrice de la liaison déclarée, selon la définition du point 10° de l'article 31-1 du décret du 16 août 1985 modifié <sup>1</sup> , - soit la liaison déclarée doit être une liaison similaire à une liaison de l'AOT, selon la définition du point 14° du même article <sup>2</sup>	La Région Pays de la Loire assure, en tant qu'autorité organisatrice des transports collectifs d'intérêt régional conformément à l'article L. 2121-3 du Code des Transports, un service public régulier sur la liaison Angers - Le Mans (92 km) sans correspondance. La Région des Pays de la Loire présente donc bien un intérêt à agir.
Projet d'interdiction ou de limitation	Projet de décision de limitation : annexe 1
Périmètre retenu pour l'analyse	Ligne TER Angers -Le Mans (Horaires annexe 4 + annexe 3)
Contrat de service public concerné	Convention TER : annexe 2

<sup>1</sup> « Autorité organisatrice d'une liaison » : autorité, au sens de l'article L. 1221-1 du code des transports, qui organise un service public régulier assurant cette liaison sans correspondance ; en cas de délégation de la compétence d'organisation à une autre autorité organisatrice, cette dernière est de plein droit l'autorité organisatrice concernée ; en cas de délégation des attributions du Syndicat des transports d'Île-de-France à une autorité organisatrice de proximité en application de l'article L. 1241-3 du même code, cette autorité n'est une autorité organisatrice au sens du présent chapitre que si la délégation le stipule expressément dans les conditions prévues à l'article R. 1241-38 de ce code ; si l'autorité organisatrice est l'État, l'autorité administrative compétente est le ministre chargé des transports

<sup>2</sup> « Liaison similaire à une liaison d'une autorité organisatrice » : liaison soumise à régulation dont l'origine et la destination se situent à une distance respective de l'origine et de la destination de celle de l'autorité, mesurée en ligne droite, d'au plus 5 km, cette valeur étant portée à 10 km entre les origines ou entre les destinations des deux liaisons si elles sont situées en région d'Île-de-France.

Données récentes, annuelles et complètes de trafic et de revenus	
Données de trafic sur l'origine – destination concernée, détaillées par groupe tarifaire si cette information est disponible	cf annexe 3 (III.1)
Données de trafic sur le périmètre retenu par l'AOT pour apprécier l'atteinte portée aux services qu'elle organise	cf annexe 3 (III.1)
Ressources générées sur l'origine – destination concernée, détaillées par groupe tarifaire si cette information est disponible	cf annexe 3 (III.1)
Revenus sur le périmètre retenu par l'AOT pour apprécier l'atteinte portée aux services qu'elle organise (recettes du trafic, compensations tarifaires)	cf annexe 3 (III.1)
Données de comptage de la liaison concernée	cf annexe 3 (III.5)
Répartition horaire du trafic de la liaison concernée	cf annexe 3 (III.5)
Contribution publique relative au périmètre retenu par l'AOT pour apprécier l'atteinte portée aux services qu'elle organise	cf annexe 3 (III.7)
Si elles sont disponibles, données relatives aux coûts supportés par l'exploitant sur le périmètre retenu par l'AOT pour apprécier l'atteinte portée aux services qu'elle organise	cf annexe 3 (III.7)

Evaluation de l'impact	
Evaluation motivée de l'atteinte substantielle portée au service conventionné par les services routiers librement organisés, en termes de trafic et de ressources	cf annexe 3 (IV)

Autres	
Justification du champ d'application du projet de décision, en ce qui concerne en particulier les liaisons similaires à celle de l'AOT et les liaisons dont la jonction permet d'assurer celle-ci	cf annexe 3 (V)
Si le projet de décision couvre des liaisons dont la jonction permet d'assurer avec correspondance la liaison concernant l'autorité organisatrice, les raisons d'intérêt général motivant la portée de la décision sur chacune de ces liaisons	sans objet

**ARRETE N° [●] du [●]**

**Portant interdiction des services de transport réguliers interurbains librement organisés par la société FlixBus FRANCE SARL sur la liaison Angers – Le Mans**

**Le Président du Conseil Régional Pays de la Loire**

**VU** la loi n° 2015-990 du 6 août 2015 *pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques* ;  
**VU** les articles L. 3111-17 et suivants du Code des transports ;  
**VU** les articles 31-1 et suivants du décret n° 85-891 du 16 août 1985 *relatif aux transports urbains de personnes et aux transports routiers non urbains de personnes* ;  
**VU** la délibération en date du [●] de la Commission Permanente du Conseil Régional Pays de la Loire ;  
**VU** l'avis conforme rendu le [●] par l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières ;

Sur proposition du Président de la Région

**CONSIDERANT CE QUI SUIT,**

La société FlixBus FRANCE SARL a déposé auprès de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières une déclaration, publiée le 14 juin 2016 portant le numéro D2016-113, afin de faire connaître son intention de commercialiser des services de transports routiers sur la liaison Angers – Le Mans à travers un itinéraire de 93 kilomètres.

En tant qu'autorité organisatrice des transports collectifs d'intérêt régional en vertu de l'article L. 2121-3 du Code des transports, la Région Pays de la Loire est en charge de l'organisation du service public régional de transport de voyageurs TER Pays de la Loire, assurant sans correspondance la liaison Angers – Le Mans.

Conformément à l'avis conforme rendu le [●] par l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières à la suite de sa saisine par la Région Pays de la Loire le 12 août 2016, il est établi que les services réguliers interurbains proposés par la société FlixBus FRANCE SARL sur la liaison Angers – Le Mans portant le numéro D2016-113 portent une atteinte substantielle à l'équilibre économique de la ligne Angers – Le Mans, justifiant la prise de mesures d'interdiction de tels services.

**ARRETE****Article 1 : Mesures d'interdiction**

En raison de l'atteinte substantielle portée à l'équilibre économique de la ligne Angers – Le Mans, les services de transports réguliers interurbains de voyageurs proposés par la société FlixBus FRANCE SARL dans la déclaration, publiée le 14 juin 2016 portant le numéro D2016-113 doivent être strictement interdits.

**Article 2 : Entrée en vigueur**

Le présent arrêté entre en vigueur à compter de sa transmission au représentant de l'Etat dans la région et de sa notification à la société FlixBus FRANCE SARL.

Il sera publié au recueil des actes administratifs et notifié à la société FlixBus FRANCE SARL.

### **Article 3 : Exécution du présent arrêté**

Le directeur général des services de la Région est chargé de l'exécution du présent arrêté qui sera publié dans un délai d'une semaine à compter de la publication de l'avis rendu par l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières sur son site internet puis transmis à cette dernière.

Fait à Nantes, le

Le Président

*Le Président de la Région :*

- certifie, sous sa responsabilité, le caractère exécutoire du présent arrêté ;*
- informe que le présent arrêté peut faire l'objet d'un recours pour excès de pouvoir devant le Tribunal Administratif de Nantes dans un délai de 2 mois à compter de sa publication.*

## Annexe 3 : Angers – Le Mans

### Dossier de saisine de la Région Pays de la Loire

#### **I. Identification de l'entité effectuant la saisine et de la personne référente**

##### **I.1. Entité saisissante**

Cf tableau de saisine

##### **I.2. Nom de la personne référente pour les échanges avec les services de l'Autorité**

Cf tableau de saisine

##### **I.3. Numéro de téléphone**

Cf tableau de saisine

##### **I.4. Adresse email**

Cf tableau de saisine

#### **II. Projet de décision de l'autorité organisatrice de transport**

##### **II.1. Ligne concernée**

Cf tableau de saisine

##### **II.2. Identification de la ou des déclarations correspondantes (en indiquant leur numéro de publication sur le site internet de l'Autorité)**

Cf tableau de saisine

##### **II.3. Justification de l'intérêt à agir :**

Cf tableau de saisine

##### **II.4. Projet d'interdiction ou de limitation**

Cf tableau de saisine

##### **II.5. Périmètre retenu pour l'analyse**

La ligne TER Angers – Le Mans dont la fiche horaire est fournie en annexe 4 est la maille la plus fine d'appréciation de l'existence d'une atteinte à l'équilibre économique pour plusieurs raisons :

- Conformément à la convention d'exploitation, les comptes de ligne sont détaillés pour la ligne Angers – Le Mans (cf. annexe 6).

- De même, tous les tableaux de bord prévus par la convention et fournis par la SNCF permettent un suivi de cette ligne sous tous les aspects.
- Deux fiches horaire renseignent le voyageur : Nantes – Angers et Nantes – Angers – Le Mans. C'est dans un souci de lisibilité des horaires pour les usagers, que la fiche comprenant Angers – Le Mans intègre aussi les horaires pour Ancenis et Nantes. Un grand nombre de trajet ont pour départ – terminus Angers et Le Mans : pas moins de 7 TER sur 21 en semaine (soit exactement un tiers) se contentent de partir du Mans pour s'arrêter à Angers (et non Nantes). Dans le sens Angers > Le Mans, il y a même 8 TER sur 21 qui font strictement ce trajet.

## II.6. Contrat de service public concerné

La convention pour l'exploitation et le financement du service public régional de transport des voyageurs 2008-2014 conclue entre la Région des Pays de la Loire et la SNCF et prolongée jusqu'au 31 décembre 2016 et est fournie en annexe.

## III. Données de trafic et de revenus

### III.1. Données de trafic sur l'origine – destination concernée, détaillées par groupe tarifaire si cette information est disponible

Le tableau ci-dessous fournit les données de 2014 par groupe tarifaire sur l'OD Angers – Le Mans, et en particulier le trafic en VK, les recettes directes et le nombre de voyages.

Niveau Tarifaire	Recettes directes	Somme de VK	PMVK	PM (*92km)	Nombre de voyages total
01- PLEIN TARIF					
02- DOMICILE TRAVAIL/FREQUENTS					
03- DE ETUDIANT/APPRENTIS					
04- DE SCOLAIRES					
05- JEUNES OCCASIONNELS					
06- OCCASIONNELS TARIF REGIONL					
07- OCCASIONNELS TARIF NATIONL					
08- BILLETS SOCIAUX ET SNCF					
<b>Total général</b>					
<b>Voyageurs occasionnels</b>					
<i>% des occasionnels par rapport au total OD</i>					

Tableau relevant du secret des affaires à occulter lors de la publication / de la communication à un tiers

Les voyageurs occasionnels représentent près de % des voyages de cette origine-destination, mais près de % des recettes générées sur ce parcours.

Les parts de trafic et de recettes directes de l'OD Angers – Le Mans sont calculées ci-dessous sur la ligne Angers – Le Mans et sur l'ensemble des lignes TER Pays de la Loire.

	Trafic 2014 en VK	Part de trafic de l'OD Angers - Le Mans	Recettes directes	Part des recettes de l'OD Angers - Le Mans
OD Angers - Le Mans dans les deux sens de circulation				
Ligne Angers - Le Mans toutes OD confondues				
Ensemble des lignes TER Pays de la Loire				

*Tableau relevant du secret des affaires à occulter lors de la publication/de la communication à un tiers*

En synthèse, l'OD Angers – Le Mans représente % du trafic et % des recettes directes de la ligne Angers – Le Mans toutes OD confondues. Ramené au territoire des Pays de la Loire, c'est % du trafic et % des recettes directes de l'ensemble du réseau.

### III.2. Données de trafic sur le périmètre retenu par l'AOT pour apprécier l'atteinte portée aux services qu'elle organise.

Voir § III.1

### III.3. Ressources générées sur l'origine – destination concernée, détaillées par groupe tarifaire si cette information est disponible

Voir § III.1

### III.4. Revenus sur le périmètre retenu par l'AOT pour apprécier l'atteinte portée aux services qu'elle organise

Voir § III.1

### III.5. Données de comptage de la ligne concernée.

Les comptages disponibles ont été effectués entre mars et mai 2015 sur la totalité des trains concernés en JOB. Le nombre total de voyageurs sur chaque train a été comptabilisé et pris en compte. Sur la base d'enquêtes voyageurs, le pourcentage de fréquentation sur l'OD concerné a été déterminé pour chaque train.

Ces données sont fournies pour chaque service du vendredi au dimanche dans l'annexe 5 comprenant les tableaux de l'ensemble des TER dans les deux sens.

### III.6. Répartition horaire du trafic de la ligne concernée

Voir § III.5

### III.7. Contribution publique relative au périmètre retenu par l'AOT pour apprécier l'atteinte portée aux services qu'elle organise.

Les indicateurs 12.1 et 12.2 des comptes de ligne réalisés par la SNCF sont fournis en annexe 6 et comprennent le calcul du résultat avec le détail des différentes charges pour l'ensemble du réseau TER et de la ligne Angers – Le Mans.

Les données de charge et de contribution sont récapitulées dans le tableau ci-dessous :

Compte de Résultat (2014)	Total TER PAYS DE LA LOIRE	ANGERS-LE MANS	Part ligne Angers - Le Mans sur le total
Produits hors contribution			
Contribution			
Péages d'infrastructure			
Charges hors péages			
<b>Résultat</b>			

*Tableau relevant du secret des affaires à occulter lors de la publication/ de la communication à un tiers*

### III.8. Si elles sont disponibles, données relatives aux coûts supportés par l'exploitant sur le périmètre retenu par l'AOT pour apprécier l'atteinte portée aux services qu'elle organise.

Voir §III.7

### III.9. Analyse de la substituabilité

Les tableaux ci-dessous reprennent du vendredi au dimanche, dans les deux sens, l'ensemble de l'offre TER ainsi que celle de Flixbus (D2016-113) ainsi que celle des dossiers précédemment déposés et autorisés sur cette même ligne, à savoir : par Flixbus (D2015-010) et Eurolines (D2015-082). Ils permettent une comparaison des horaires, temps de parcours et fréquences journalières et hebdomadaires.

**Tableau des TER dans le sens Angers > Le Mans avec impact des services routiers Flixbus (D2015-010), Eurolines (D2015-082 et Flixbus (D2016-113)**

- Offres TER et Flixbus dans le même créneau horaire
- Offres TER et Flixbus ou Eurolines dans un créneau horaire très proche
- Offre Flixbus ou Eurolines complémentaire en terme d'horaire à l'offre TER

Horaires Flixbus Déclaration D2015-010

Horaires Flixbus Déclaration D2016-113

Horaires Eurolines Déclaration D2015-082

**Vendredi**

TER	TER	TER	TER	TER	TER	TER	TER	TER	TER	TER	TER	TER	TER	TER	TER	TER	TER
06:10	07:18	07:47	08:23	08:43	Horaires Flixbus comprises entre 8:45 et 8:45		Horaires Flixbus comprises entre 9:30 et 12:30		Horaires Flixbus comprises entre 13:15 et 13:15		Horaires Eurolines		Horaires Flixbus comprises entre 16:20 et 16:30		Horaires Flixbus comprises entre 17:30 et 19:30		19:53
07:08	08:04	08:43	09:13	09:32	12:45	12:49	13:33	14:04	16:01	16:48	17:04	17:44	18:22	18:44	19:27	19:53	
00:58	00:46	00:56	00:50	00:49	00:48	01:15	00:48	01:15	00:47	00:47	01:07	01:14	00:43	01:20	00:45	00:48	

**Samedi**

TER	TER	TER	TER	TER	TER	TER	TER	TER	TER	TER	TER	TER	TER	TER	TER	TER	TER
08:18	Horaires Flixbus comprises entre 8:45 et 8:45		Horaires Flixbus comprises entre 9:30 et 14:30		Horaires Flixbus comprises entre 13:15 et 15:15		Horaires Eurolines		Horaires Flixbus comprises entre 16:20 et 16:30		Horaires Flixbus comprises entre 17:30 et 19:30		Horaires Flixbus comprises entre 17:30 et 19:30		Horaires Flixbus comprises entre 17:30 et 19:30		20:54
09:13	12:45	12:49	13:33	14:04	16:01	16:48	17:04	17:44	18:22	18:44	19:27	19:53	20:04	20:12	20:41	20:41	
00:55	00:48	01:15	00:48	01:15	00:54	01:45	00:54	01:15	00:54	01:45	01:07	01:14	00:43	01:20	00:45	00:48	

**Dimanche**

TER	TER	TER	TER	TER	TER	TER	TER	TER	TER	TER	TER	TER	TER	TER	TER	TER	TER
12:23	Horaires Flixbus comprises entre 8:45 et 8:45		Horaires Flixbus comprises entre 13:15 et 15:15		Horaires Flixbus comprises entre 15:15 et 17:15		Horaires Eurolines		Horaires Flixbus comprises entre 16:30 et 16:30		Horaires Flixbus comprises entre 18:09 et 18:09		Horaires Flixbus comprises entre 18:40 et 18:40		Horaires Flixbus comprises entre 19:09 et 19:09		20:54
13:10	12:45	12:49	13:33	14:04	16:01	16:48	17:04	17:44	18:22	18:44	19:27	19:53	20:04	20:12	20:41	20:41	
00:47	00:48	01:15	00:48	01:15	00:47	01:45	00:47	01:15	00:47	01:45	01:07	01:14	00:43	01:20	00:45	00:48	



En termes d'horaires, le tableau ci-dessous récapitule les impacts des services déjà autorisés et ceux concernés par la présente saisine :

	Nombre de TER impacté par l'offre Flixbus D2015-010	Nombre de TER impacté par l'offre Eurolines D2015-082	Nombre de TER impacté par l'offre Flixbus D2016-113	Nombre total de TER impacté par les offres autocar	Nombre total de TER	Pourcentage de TER impacté sur le nombre de TER total
du vendredi au dimanche Angers > Le Mans	21	5	2	23	24	96%
du vendredi au dimanche Le Mans > Angers	13	3	6	19	26	73%

On peut constater que globalement, l'offre TER est totalement impactée : seule la plage horaire du tout début de matinée le vendredi dans le sens le Mans > Angers ne l'est pas.

En termes de temps de parcours et sur les créneaux horaires similaires, l'offre routière par autocar peut être jugée substituable à celle de TER :

- Temps de parcours de l'offre concurrentielle : 1heure et 5 minutes ;
- Temps de parcours de l'offre TER : de 42 minutes à 1heures et 25 minutes.

## IV. Évaluation de l'impact

### IV.1. Évaluation motivée de l'atteinte substantielle portée au service conventionné par les services routiers librement organisés, en termes de trafic et de ressources

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.

Dès lors, on peut estimer, en raisonnant sur une fourchette élargie par prudence, et susceptible d'être ultérieurement affinée en fonction des données qui résulteront de l'observation de révolution de la demande, 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.

Partant de cette hypothèse, une première estimation du risque d'atteinte à l'équilibre économique de la ligne TER Le Mans - Angers que pourrait entraîner l'ouverture des services envisagés par la société FlixBus France consiste à évaluer le report vers ces services par autocar de l'ensemble de la clientèle des trains circulant à des horaires regardés comme proches de ceux des services librement organisés. On considère, à titre conservateur, que les services TER situés dans un intervalle de plus ou moins une heure autour des plages horaires déclarées pour chaque service sont susceptibles d'être affectés et que, pour un autocar donné, tous les voyageurs se reportent sur autocar, dans la limite de 60% à 90% de la capacité de l'autocar.

Par ailleurs, l'impact des services déjà déclarés et autorisés (Flixbus D2015-010 et Eurolines D2015-082) est pris en compte dans l'estimation des reports de voyageurs. Cependant le public susceptible de se reporter vers les autocars Flixbus (D2016-113) n'est pas le même que celui des autres services déclarés. Seul 1 service est concerné par un report de voyageurs sur plusieurs services concurrentiels : dans le sens Angers > Le Mans, le dimanche, concernant l'autocar partant entre 15h15 et 17h15, l'hypothèse du précédent dossier de saisine (3 voyageurs se reportant vers le car Eurolines) a été maintenu, les autres se reportant vers le nouveau service Flixbus.

Ainsi, sur la base des données détaillées en annexe 5, le transfert de voyageurs de ces services TER conventionnés vers les services librement organisés est estimé entre 6 000 et 7 800 par an. Partant d'une recette moyenne par voyageur TER de        euros, telle qu'elle ressort dans la section 3.1, la perte de recettes correspondante peut ainsi être évaluée dans une fourchette comprise entre        € et        € par an.

En considérant l'impact des autres services déjà déclarés et autorisés (cf. éléments repris des dossiers de saisine Flixbus D2015-010 et Eurolines D2015-082), le bilan des pertes financières est récapitulé ci-après dans les deux sens pour chaque services concurrentiels :

En comparaison des coûts exposés pour assurer la desserte de la ligne conventionnée qui, pour une grande partie, sont couverts par des concours publics versés par l'Autorité Organisatrice de Transport, l'ordre de grandeur du manque à gagner potentiel est fourni dans le tableau ci-dessous avec le cumul des autres services : elle représente **plus de 23 % des recettes directes sur l'OD concernée.**

	Montant	% des recettes directes sur l'OD	% des recettes directes sur la liaison	% des recettes directes totales sur le réseau TER	% de la contribution sur la liaison Angers - Le Mans
Perte de recette					
Part Flixbus (D2015-010)					
Part Eurolines (D2015-082)					
Part Flixbus (D2016-113)					
<b>Total (*)</b>					

(\*) avec corrections pour ne pas prendre en compte de doubles comptages dans les reports de voyageur

Compte tenu de l'analyse de la substituabilité des services présentée dans la partie 3.9, une estimation complémentaire 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 transport par autocar de tous les utilisateurs occasionnels actuels du service conventionné, dans la limite d'un plafond de 60 à 90 % de la capacité annuelle offerte par le service librement organisé sur la liaison. Les voyageurs occasionnels sont en effet les seuls susceptibles d'être réellement intéressés par les services déclarés. Au vu des données disponibles (cf. tableau ci-dessous) et en considérant les 2 services autorisés et celui concerné par la présente saisine, le report de ces voyageurs empruntant la ligne conventionnée aurait pour conséquence une perte potentielle de recettes de [redacted] euros environ par an, **soit plus de 50% des recettes directes sur cet OD.**

Nombre total d'occasionnels annuels sur la liaison :

Prix moyen du billet occasionnel :

Nombre de services hebdomadaires Flixbus dossier D2015-010 :

Nombre de services hebdomadaires Eurolines dossier D2015-082 :

Nombre de services hebdomadaires Flixbus dossier D2016-113 :

Nombre total de services hebdomadaires :

Nombre total de places de car offertes par an :

60% du nombre total de places de car offertes par an :

90% du nombre total de places de car offertes par an :

Estimation des pertes financières annuelles :

soit en % des recettes directes sur l'OD :	50,77%
soit en % des recettes directes sur la liaison :	14,12%
soit en % des recettes directes totales sur le réseau TER :	1,37%
soit en % de la contribution sur la liaison Angers - Le Mans :	8,59%

Par conséquent, la structure de couverture des coûts, caractérisée par le poids prépondérant de la contribution d'exploitation versée par la Région, serait significativement modifiée par l'exploitation des services de transport par autocar déclarés.

Il résulte de l'ensemble des éléments précédents que l'atteinte à l'équilibre économique de la ligne de service public de transport concernée peut être considérée comme substantielle.

## **V. Autres**

### **V.1. Justification du champ d'application du projet de décision, en ce qui concerne en particulier les liaisons similaires à celle de l'AOT et les liaisons dont la jonction permet d'assurer celle-ci**

Au vu des éléments ci-dessus, l'atteinte portée au service conventionnée est considérée comme substantielle en termes de trafic et de ressources.

La Région propose l'interdiction totale des services concernés par le dossier portant le numéro D2016-113 déposé le 14 juin 2016 par la société Flixbus sur le parcours Le Mans – Angers.

Comme le prévoit le second alinéa de l'article 31-15 du décret du 16 aout 1985 modifié, la Région Pays de la Loire demande un réexamen de plein droit des décisions portant sur les services routiers antérieurement déclarés sur la ligne Angers - Le Mans, à savoir celle concernant les dossiers Flixbus D2015-010 et Eurolines D2015-082.

### **V.2. Si le projet de décision couvre des liaisons dont la jonction permet d'assurer avec correspondance la liaison concernant l'autorité organisatrice, les raisons d'intérêt général motivant la portée de la décision sur chacune de ces liaisons**

Sans objet