

**Avis n° 2016-188 du 14 septembre 2016  
relatif au projet de décision de la Région Aquitaine - Limousin - Poitou-Charentes  
d'interdiction du service déclaré par la société FlixBus France sur la liaison entre  
Bessines et La Rochelle**

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° D2016-098 présentée par la société FlixBus France, publiée le 30 mai 2016 ;

Vu la saisine présentée par la Région Aquitaine - Limousin - Poitou-Charentes, enregistrée le 30 juin 2016 ;

Vu la décision n° 2016-162 du 19 juillet 2016 relative à la prolongation du délai d'instruction sur un projet de décision d'interdiction d'un service régulier interurbain de transport par autocar ;

Vu l'avis n° 2016-023 du 8 mars 2016 relatif au projet de décision de la Région Aquitaine - Limousin - Poitou-Charentes d'interdiction du service déclaré par la société FlixBus France sur la liaison entre Niort et Poitiers ;

Vu l'avis n° 2016-190 du 14 septembre 2016 relatif au projet de décision de la Région Aquitaine - Limousin - Poitou-Charentes d'interdiction du service déclaré par la société Eurolines sur la liaison entre Niort (La Crèche) et Poitiers ;

Vu l'avis n° 2016-189 du 14 septembre 2016 relatif au projet de décision de la Région Aquitaine - Limousin - Poitou-Charentes d'interdiction du service déclaré par la société FlixBus France sur la liaison entre Bessines et Poitiers ;

Après en avoir délibéré le 14 septembre 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 Bessines et La Rochelle (D2016-098). Les points d'arrêt déclarés sont

situés 2 route de la Rochelle, à Bessines et 166 boulevard Joffre, à La Rochelle. Depuis Bessines, le service déclaré comporte un départ entre 19h15 et 21h15 du dimanche au vendredi et un départ entre 14h et 16h le samedi. Depuis La Rochelle, le service déclaré comporte un départ entre 8h30 et 10h30 du lundi au samedi et un départ entre 15h et 17h le dimanche. 53 places sont susceptibles d'être commercialisées par trajet, soit 38 690 places par an pour 7 départs hebdomadaires par sens et pour un temps de parcours estimé à 55 minutes.

2. La Région Aquitaine - Limousin - Poitou-Charentes (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 Poitiers – La Rochelle qu'elle organise au titre du service public régional de transport de voyageurs TER Poitou-Charentes.
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 et qu'elle peut décider de prolonger d'un mois ce délai par décision motivée.

## 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 Paris – Châtelleraut – Poitiers – Niort – La Rochelle. 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 Bessines et La Rochelle, 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 Bessines est situé à environ 2,7 kilomètres en ligne droite de la gare ferroviaire de Niort. L'arrêt déclaré à La Rochelle est situé à proximité immédiate de la gare ferroviaire. La distance routière entre les deux arrêts est de 61 kilomètres environ.
6. La ligne TER Poitiers – La Rochelle permet aux usagers de relier Niort à La Rochelle en train sans correspondance. Sur la liaison TER Niort – La Rochelle, le service conventionné propose, de janvier à mai 2016, dans le sens Niort – La Rochelle, 9 départs par jour du lundi au vendredi, 5 départs le samedi et 4 départs le dimanche soit 54 départs hebdomadaires. Dans le sens La Rochelle – Niort, le service conventionné propose sur cette même période 8 départs par jour du lundi au vendredi, 5 départs le samedi et 4 départs le dimanche soit 49 départs hebdomadaires. L'offre du service conventionné sur la liaison est ainsi estimée par la région à près de 1,3 million de sièges par an. Le temps de parcours varie entre 45 minutes et 54 minutes pour une moyenne pondérée de 48 minutes, avec de 2 à 3 arrêts intermédiaires.
7. En 2015, plus de [100 000 - 130 000] voyageurs ([5 - 10] millions de voyageurs kilomètres) étaient recensés sur l'origine-destination Niort – La Rochelle, pour un trafic total de [50 - 70] millions de voyageurs kilomètres sur la ligne TER considérée, toutes origines-destinations confondues. En 2014, dernier exercice pour lequel ces données sont disponibles, la Région est venue couvrir un déficit de [10 - 15] millions d'euros sur le périmètre de la ligne, après prise en compte des recettes perçues auprès des usagers à hauteur de [0 - 5] millions d'euros. Le taux de couverture des coûts par les recettes commerciales est en conséquence de [20 - 30] % sur le périmètre de la ligne TER considérée.
8. En outre, trois liaisons ont été déclarées par les sociétés FlixBus France et Eurolines qui ont chacune fait l'objet d'une saisine pour avis de l'Autorité en vue de leur interdiction au motif que les services considérés porteraient une atteinte substantielle à la ligne TER Poitiers – La Rochelle.

9. Ainsi, préalablement à la déclaration entre Bessines et La Rochelle, la société FlixBus France a déclaré une liaison Niort – Poitiers publiée le 12 novembre 2015 (D2015-011). À l'issue de l'instruction de la saisine afférente à cette déclaration, l'Autorité a émis le 8 mars 2016 un avis défavorable au projet de la Région d'interdiction du service déclaré (avis n° 2016-023 susvisé).
10. L'offre déclarée par la société FlixBus France sur la liaison Niort – Poitiers consiste à réaliser 2 départs quotidiens par sens. Au départ de Niort vers Poitiers, un premier départ est prévu entre 9h30 et 11h30 et le second entre 17h et 19h du lundi au samedi. Le dimanche, le premier départ aurait lieu entre 11h et 13h et le second entre 16h et 18h. Au départ de Poitiers, un premier départ est prévu entre 8h30 et 10h30 et un second entre 15h et 17h du lundi au samedi. Le dimanche, le premier départ aurait lieu entre 9h30 et 11h30 et le second entre 16h et 18h. 53 places peuvent être commercialisées par trajet, soit une offre annuelle de 77 168 places pour 14 départs hebdomadaires par sens, pour un temps de parcours de 1h15 .
11. De même, préalablement à la déclaration de la société FlixBus France objet du présent avis, la société Eurolines a déclaré une liaison Niort (La Crèche) – Poitiers publiée le 26 avril 2016 (D2016-083). À l'issue de l'instruction de la saisine afférente à cette déclaration, l'Autorité a émis le 14 septembre 2016 un avis défavorable au projet de la Région d'interdiction du service déclaré par la société Eurolines (avis n° 2016-190 susvisé).
12. Enfin, un service routier librement organisé entre Bessines et Poitiers a fait l'objet de la déclaration D2016-097 par la société FlixBus France. Cette déclaration, publiée sur le site internet de l'Autorité le 30 mai 2016, à la même date que la déclaration objet de cet avis, a également donné lieu à une saisine de l'Autorité par la Région Aquitaine - Limousin - Poitou-Charentes le 30 juin 2016. À l'issue de l'instruction de cette saisine, l'Autorité a émis le 14 septembre 2016 un avis défavorable au projet de la Région d'interdiction du service déclaré (avis n° 2016-189 susvisé).
13. L'offre du service librement organisé entre Bessines et Poitiers consiste en un trajet entre 9h30 et 11h30 du lundi au samedi et un trajet entre 16h et 18h le samedi dans le sens Bessines – Poitiers et en un départ entre 18h et 20h du dimanche au lundi et un départ entre 12h30 et 14h30 le samedi dans le sens Poitiers – Bessines. 53 places sont susceptibles d'être commercialisées par trajet, soit 38 690 places par an pour 7 départs hebdomadaires par sens et pour un temps de parcours estimé à 1h15.
14. Au demeurant, les usagers souhaitant se déplacer entre Bessines et La Rochelle ont la possibilité d'emprunter des TGV. Sur la liaison Bessines – La Rochelle, dans chaque sens, 7 trains circulent du lundi au jeudi, 9 trains circulent le vendredi, 6 trains circulent le samedi et 8 trains circulent le dimanche. Leur temps de parcours moyen est de 45 minutes.

### 3. ANALYSE

15. 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* ».
16. La Région a choisi de faire porter l'analyse de l'impact du service déclaré entre Bessines et La Rochelle sur la ligne TER Poitiers – La Rochelle, 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

17. Le service déclaré par la société FlixBus France serait exécuté entre Bessines et La Rochelle, dont la liaison est assurée sans correspondance par la ligne TER Poitiers – La Rochelle organisée par la Région dans le cadre d'une convention conclue le 17 janvier 2007 entre la Région Poitou-Charentes et la SNCF pour une durée de 10 ans. Les points d'arrêt de la liaison déclarée sont situés à moins de cinq kilomètres des gares ferroviaires de Niort et La Rochelle. 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 organisées par la Région

18. Dès lors que les saisines effectuées par la Région en vue de l'interdiction des services déclarés par la société FlixBus France entre Niort et Poitiers (D2015-011) et entre Bessines et Poitiers (D2016-097) portent sur le même périmètre d'analyse, soit la ligne TER Poitiers – La Rochelle, et que les services librement organisés sont, conformément à l'analyse de l'Autorité dans ses avis susvisés en date du 8 mars 2016 et du 14 septembre 2016, en partie substituables au service TER proposé par la Région, l'appréciation de l'atteinte à l'équilibre économique portée au service conventionné par le service déclaré par la société FlixBus France entre Bessines et La Rochelle ) doit nécessairement prendre en compte l'incidence cumulée de ces trois services sur le périmètre d'analyse retenu par la Région.
19. En revanche, le service déclaré par la société Eurolines entre Niort (La Crèche) et Poitiers (D2016-083) ne pouvant pas être regardé comme substituable au service conventionné et portant de ce fait une atteinte négligeable au service conventionné, ainsi qu'il est précisé dans l'avis susvisé du 14 septembre 2016, 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 Bessines et La Rochelle

20. 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.
21. Dans le cas d'espèce, le temps de parcours du service déclaré (55 minutes) est supérieur à celui du service conventionné (entre 45 minutes et 54 minutes pour une moyenne pondérée de 48 minutes). Du point de vue du seul critère du temps de parcours, le service déclaré par la société FlixBus France apparaît donc peu substituable au service conventionné existant, en particulier pour les voyageurs fréquents pour lesquels cet écart de temps de parcours est plus pénalisant.
22. S'agissant des horaires de service, dans la mesure où la fréquence du service conventionné est élevée, avec de 8 à 9 départs par jour en semaine dans chaque sens, de 1 à 3 départs de TER sont compris dans un intervalle élargi d'une heure de part et d'autre des plages horaires déclarées. Dès lors, du point de vue du seul critère des horaires proposés, le service déclaré par la société FlixBus France peut donc être considéré comme une alternative au service conventionné existant entre Niort et La Rochelle.

23. 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. D'une part, les horaires proposés entre 19h15 et 21h15 au départ de Bessines et entre 8h30 et 10h30 au départ de La Rochelle ne correspondent pas, en particulier dans le sens La Rochelle – Bessines, aux horaires habituellement empruntés pour effectuer des trajets domicile-travail. D'autre part, ce service, limité à 1 trajet par jour et par sens, ne présente pas une fréquence et une amplitude suffisantes 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. La capacité en outre limitée du service par autocar ne permet pas de garantir aux voyageurs quotidiens la disponibilité de places en nombre suffisant. On peut enfin 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 La Rochelle, ce qui peut créer une incertitude sur la ponctualité du service dans le sens La Rochelle – Bessines, caractéristique fortement valorisée par la clientèle fréquente. Or, il ressort des données communiquées par la Région à l'appui de sa saisine que [60 - 80] % des voyageurs TER empruntant la liaison entre Niort et La Rochelle sont des voyageurs fréquents.
24. En conclusion, au vu des caractéristiques respectives des services et de la demande de transport, le service déclaré par la société FlixBus France entre Bessines et La Rochelle ne peut être considéré que comme faiblement substituable au service conventionné pour les voyageurs occasionnels. En revanche, il ne peut raisonnablement être considéré comme substituable pour les voyageurs fréquents.

### 3.2.2. Sur l'évaluation de l'impact économique du service déclaré entre Bessines et La Rochelle

25. 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.
26. 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.
27. 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 de la ligne TER consiste à évaluer la perte de recettes induite par le report vers le service librement organisé des seuls utilisateurs occasionnels des trains du service conventionné sur la liaison Bessines – La Rochelle 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 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 près de 7 voyageurs par train sont des voyageurs occasionnels 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 environ [10 000 - 15 000], soit [30 - 40] % de la capacité annuelle offerte par le service librement organisé. Partant d'une recette moyenne par voyageur TER occasionnel de [5 - 10] euros, ce report se traduirait par une perte potentielle d'environ [100 000 - 120 000] euros par an.

28. 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 Bessines - La Rochelle, 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 de la semaine. Le transfert potentiel ne saurait dépasser, sous ces hypothèses, [20 000] à [30 000] usagers du service conventionné. Partant d'une recette moyenne par voyageur TER occasionnel de [5 - 10] euros, ce report se traduirait par une perte potentielle de recettes qui ne saurait excéder entre [200 000] et [230 000] euros par an.
29. Au total, l'ordre de grandeur du manque à gagner potentiel est ainsi estimé à 2,8 % des recettes sur la ligne TER considérée et 0,9 % des concours publics sur ce même périmètre. À supposer que l'on retienne l'approche maximaliste décrite au point 28, l'ordre de grandeur du manque à gagner potentiel ne saurait dépasser 5,8 % des recettes de la ligne TER et ne dépasse pas 1,9 % des concours publics versés sur le même périmètre. En comparaison des coûts exposés pour assurer la desserte de la ligne conventionnée, ces montants sont, en tout état de cause, limités.

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

30. Comme indiqué au point 18, il convient d'apprécier l'atteinte portée par le service déclaré par la société FlixBus France entre Bessines et La Rochelle à l'équilibre économique de la ligne TER Poitiers - La Rochelle en prenant en compte l'incidence cumulée de ce service et de ceux sur les liaisons Niort - Poitiers, objet de l'avis n° 2016-023, et Bessines - Poitiers, objet de l'avis n° 2016-189.
31. Dans son avis n° 2016-023 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, apparaît exagérément maximaliste du fait qu'elle ne prend pas en compte les préférences horaires des voyageurs. Désormais, l'Autorité s'appuie 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 est propre à mieux garantir, en particulier, la cohérence des évaluations, en particulier lorsqu'il s'agit de l'impact cumulé de plusieurs services déclarés sur une même ligne, comme en l'espèce.
32. Ainsi, s'agissant des services déclarés par la société FlixBus France entre Niort et Poitiers, l'analyse de la substituabilité des services présentée dans la partie 3.2.1. 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 27, 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 près de

[5 - 10] voyageurs par train sont occasionnels 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 environ [30 000 - 40 000] usagers, soit [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 [5 - 10] euros, ce report se traduirait par une perte potentielle de [250 000 - 300 000] euros par an.

33. A supposer même que l'on admette l'hypothèse maximaliste selon laquelle la totalité des voyageurs occasionnels empruntant le service conventionné se reporterait vers l'offre du service déclaré, ce chiffre ne pourrait dépasser la capacité annuelle du service librement organisé. Dans une telle hypothèse, le transfert potentiel de voyageurs du service conventionné serait alors estimé à [30 000 - 40 000] usagers, soit [40 - 50] % de la capacité annuelle offerte par le service librement organisé. Ce report se traduirait par une perte potentielle de recettes de [300 000 - 350 000] euros par an soit environ 8,9 % des recettes de la ligne et 3,0 % des concours publics versés sur le même périmètre.
34. Dans son avis n° 2016-189 du 14 septembre 2016 susvisé, l'Autorité évalue l'ordre de grandeur du manque à gagner potentiel induit par les services déclarés par FlixBus France entre Bessines et Poitiers à 4,3 % des recettes sur la ligne TER considérée et environ 1,4 % 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 8,3 % des recettes de la ligne TER et 2,8 % des concours publics versés sur le même périmètre.
35. Dans les circonstances de l'espèce, eu égard à la méthodologie de l'évaluation des impacts isolés qui n'intègre pas les déclarations antérieures, il est à noter que l'impact cumulé ne correspond pas à la simple somme des impacts isolés. En effet, d'une part, les plages horaires des liaisons Niort - Poitiers et Bessines - La Rochelle déclarées par la société FlixBus France sont en grande partie communes, si bien que l'effet de la seconde déclaration, objet du présent avis, sur l'estimation de l'impact cumulé de la méthode horaire exposée au point 27 concerne seulement 10 trains supplémentaires par semaine par rapport à la précédente déclaration, soit [0 - 5000] voyageurs occasionnels par an. Dès lors, le risque d'atteinte cumulée des services de la société FlixBus France peut être estimé à 10,9 % des recettes et 3,6 % des concours publics sur le périmètre de la ligne TER concernée. D'autre part, à supposer que l'on retienne une approche maximaliste, le nombre de voyageurs occasionnels présent sur la liaison conventionnée entre Niort et Poitiers étant inférieur à 60 % de la capacité des services précédemment déclarés par la société FlixBus France entre Niort et Poitiers, l'effet des services déclarées entre Bessines et La Rochelle sur l'estimation de l'impact cumulé de l'approche maximaliste mentionnée aux points 29, 33 et à la deuxième phrase du point 34 est donc nul. Ainsi l'ordre de grandeur du manque à gagner potentiel ne saurait, en tout état de cause, excéder 14,7 % des recettes ou encore 4,9 % des concours publics versés sur le périmètre de la ligne TER concernée. En comparaison des coûts exposés pour assurer la desserte de la ligne conventionnée ([15 - 20] millions d'euros), la perte de recettes potentielles apparaît, en toute hypothèse, limitée (au plus 3,7 %).
36. 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 [70 - 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 doit être appréciée par rapport à l'engagement financier que l'autorité organisatrice de transport y consacre, plutôt que par rapport à des recettes perçues auprès des usagers qui ne revêtent qu'un caractère accessoire dans le financement du service. Au regard des chiffres qui précèdent, le montant des concours publics versés par la région ne serait pas significativement affecté par l'exploitation du service de transport par autocar déclaré.
37. 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 Aquitaine - Limousin - Poitou-Charentes d'interdiction du service déclaré par la société FlixBus France entre Bessines et La Rochelle.

Le présent avis sera notifié à la Région Aquitaine - Limousin - Poitou-Charentes et publié sur le site internet de l'Autorité.

*L'Autorité a adopté le présent avis le 14 septembre 2016.*

***Présents : Monsieur Bernard Roman, président ; Mesdames Anne Bolliet et Marie Picard ainsi que Messieurs Yann Pétel et Michel Savy, membres du collège.***

Le Président

Bernard Roman