

Avis n° 2017-021 du 1^{er} mars 2017
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

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

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

Vu l'avis n° 2016-039 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) ;

Vu l'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 (déclaration n° 2016-113) ;

Vu la déclaration de service routier librement organisé n° 2016-139 présentée par la société Eurolines, publiée le 3 novembre 2016, et qui n'a pas fait l'objet de saisine ;

Vu les déclarations des services routiers librement organisés n° 2016-137 et n° 2016-138 présentées par la société Eurolines, publiées le 3 novembre 2016 ;

Vu la saisine relative aux déclarations n° 2016-137 et n° 2016-138 présentée par la Région Pays de la Loire, enregistrée le 2 janvier 2017 ;

Vu les autres pièces du dossier ;

Après en avoir délibéré le 1^{er} mars 2017 ;

ÉMET L'AVIS SUIVANT

1. PROCÉDURE

1. Les déclarations n° D2016-137 et D2016-138 susvisées de la société Eurolines portent sur des services réguliers interurbains de transport par autocar entre Angers et Nantes.
2. La société Eurolines avait précédemment déposé deux déclarations, publiées le 7 décembre 2015, portant sur des services réguliers interurbains de transport par autocar entre Angers et Nantes (n° D2015-068 et D2015-078). Ces services devaient être effectués entre la gare routière, place Pierre Semard, à Angers et la gare routière Baco, allée Maison-Rouge, à Nantes. Ils consistaient en trois départs quotidiens d'Angers à 12h15, 19h et 20h30 et trois départs quotidiens de Nantes à 7h45, 8h50 et 15h15 pour un temps de parcours estimé entre 1h15 et 1h40. Cent places pouvaient être commercialisées par trajet, correspondant à deux autocars de cinquante places, soit une offre annuelle de 219 000 places.
3. La Région Pays de la Loire a saisi l'Autorité le 5 février 2016 d'un projet d'interdiction de ces services. L'Autorité a rendu un avis favorable au projet de la Région le 5 avril 2016, sous réserve que l'interdiction se limite à un autocar de cinquante places pour chacun des horaires déclarés (avis n° 2016-040). La Région s'est conformée à cet avis dans son arrêté du 28 avril 2016 portant limitation des services de transport réguliers interurbains librement organisés par la société Eurolines sur la liaison Nantes – Angers.
4. Les services déclarés sous les numéros D2016-137 et D2016-138 reposent sur un point d'arrêt identique à celui figurant dans les déclarations n° D2015-068 et D2015-078 à Angers. Cependant, l'arrêt du service librement organisé par la société Eurolines à Nantes est situé désormais à proximité de la station de tramway Halluchère-Batignolles, au niveau du 2 route de Paris. Le service déclaré comporte trois départs quotidiens d'Angers respectivement à 12h, 19h20 et 20h30, ainsi que trois départs quotidiens de Nantes respectivement à 7h45, 8h30 et 15h15. 50 places seraient susceptibles d'être commercialisées par trajet, soit 109 500 places par an, ce qui équivaut à la capacité actuellement autorisée sur la liaison suite à l'arrêté du 28 avril 2016 susmentionné, pour 21 départs hebdomadaires par sens et pour un temps de parcours estimé entre 1h10 et 1h30.
5. Les nouveaux services déclarés sous les numéros D2016-137 et D2016-138, en ce qu'ils impliquent notamment des arrêts différents de ceux initialement déclarés et des places commercialisées en dehors des horaires initialement déclarés modifient, au sens de l'article R. 3111-45 du code des transports, les services ayant fait l'objet des déclarations n° D2015-068 et D2015-078. Compte tenu de l'incidence des modifications envisagées, les nouveaux services se substituent intégralement à ceux précédemment déclarés. Les déclarations n° D2016-137 et D2016-138 ont donc pour effet d'annuler et de remplacer les déclarations n° D2015-068 et D2015-078.
6. La Région Pays de la Loire (ci-après la Région) a saisi l'Autorité d'un projet de décision d'interdiction des services déclarés par la société Eurolines (n° D2016-137 et D2016-138). Selon la Région, l'exploitation des services déclarés porterait une atteinte substantielle à l'équilibre économique de la liaison TER Nantes – Angers qu'elle organise au titre du service public régional de transport de voyageurs TER Pays de la Loire.
7. Le deuxième alinéa du I 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

2.1. Sur les services Angers – Nantes ayant fait l'objet des déclarations D2016-137 et D2016-138

8. Comme indiqué au point 5, les services déclarés sous les numéros D2016-137 et D2016-138 viennent se substituer intégralement à ceux déclarés sous les numéros D2015-068 et D2015-078, publiés sur le site internet de l'Autorité le 7 décembre 2015.
9. Les services déclarés par la société Eurolines sous les numéros D2016-137 et D2016-138 s'inscriraient dans le cadre de l'exploitation de lignes de longue distance Paris – Orly – Le Mans – Tours – Angers – Nantes – Aéroport de Nantes et Rennes – Nantes – Angers – Tours – Bourges – Clermont-Ferrand – Lyon – Grenoble. Par conséquent, la capacité offerte dans les cars affectés à l'exploitation de ces services pourrait être utilisée en partie pour des déplacements dépassant la seule liaison déclarée entre Angers et Nantes, même s'il convient de rappeler, sur ce point, que la société Eurolines 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.
10. Les arrêts du service librement organisé par la société Eurolines à Angers et Nantes sont situés respectivement à proximité immédiate et à 3,8 km des gares ferroviaires de chacune des villes. L'arrêt du service librement organisé à Nantes est desservi par le tramway qui permet de se rendre à la gare ferroviaire en 12 minutes. La distance routière entre les arrêts du service librement organisé à Angers et à Nantes est de 83 kilomètres environ.
11. La ligne ferroviaire Nantes – Le Mans permet aux usagers de relier Angers à Nantes sans correspondance. Sur la liaison Angers – Nantes, le service conventionné proposait, entre janvier et mars 2016, dans le sens Angers vers Nantes, 22 départs par jour du lundi au jeudi, 23 départs le vendredi, 10 départs le samedi et 9 départs le dimanche. Dans le sens Nantes vers Angers, ce même service proposait 20 départs par jour du lundi au jeudi, 19 départs le vendredi, 8 départs le samedi et 11 départs le dimanche. Au total, 130 départs hebdomadaires sont offerts dans le sens Angers vers Nantes et 118 dans le sens Nantes vers Angers. L'offre du service conventionné sur la liaison est ainsi estimée par l'Autorité à plus de 4 millions de sièges par an, sur une base de 334 places assises par trajet, soit une capacité 39 fois supérieure à celle du service librement organisé par la société Eurolines. Le temps de parcours varie entre 39 minutes et 1h15 pour une moyenne pondérée de 48 minutes, avec 0 à 9 arrêts intermédiaires.
12. En 2014, dernier exercice disponible, [500 000 – 700 000] voyageurs ([50 - 60] millions de voyageurs kilomètres) étaient recensés sur l'origine-destination Angers – Nantes, pour un trafic total de [200 - 300] 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 - 20] millions d'euros sur le périmètre de la 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 ainsi de [40 - 50] % sur le périmètre de la ligne TER considérée.

2.2. Sur le service ayant fait l'objet d'une déclaration préalable entre Angers et Nantes

13. A la suite de la déclaration n° 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. Par conséquent, la société FlixBus France n'est pas autorisée à exploiter cette liaison.

2.3. Sur les services ayant fait l'objet de déclarations préalables entre Angers et Le Mans sur le périmètre de la ligne TER Nantes – Le Mans

14. Préalablement aux déclarations n° D2016-137 et D2016-138 de la société Eurolines et à la saisine subséquente de la Région objet du présent avis, des services routiers librement organisés entre Angers et Le Mans ont fait l'objet des déclarations n° D2015-010, D2015-082 et D2016-113 par les sociétés Eurolines et FlixBus France. Ces liaisons sont similaires à la liaison ferroviaire Angers – Le Mans assurée par la ligne TER Nantes – Le Mans.
15. A la suite de la déclaration n° 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 de la Région 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 – Le Mans. La société FlixBus France a pu, par conséquent, librement exploiter ce service dès cette date.
16. L'offre du service librement organisé 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 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.
17. Par ailleurs, à 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. La société Eurolines a pu, par conséquent, librement exploiter ce service dès cette date.
18. 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.
19. Enfin, à la suite de la déclaration D2016-113 de la société FlixBus France concernant la liaison Angers – Le Mans, publiée sur le site internet de l'Autorité le 14 juin 2016, et de la saisine afférente à cette déclaration, l'Autorité a émis un avis défavorable, le 12 octobre 2016 (n° 2016-209), sur le projet d'interdiction du service déclaré par la société FlixBus France. La société FlixBus France a pu, par conséquent, librement exploiter ce service dès cette date.
20. L'offre du service librement organisé entre Angers et Le Mans mentionné au point précédent, consiste en 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, ce même service 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 une offre annuelle de 22 048 places.

2.4. Sur le service entre Angers et l'aéroport de Nantes ayant fait l'objet d'une déclaration à la même date que les déclarations D2016-137 et D2016-138

21. Enfin, un service routier librement organisé entre Angers et l'aéroport de Nantes a fait l'objet de la déclaration D2016-139 par la société Eurolines. Cette déclaration, publiée sur le site internet de

l'Autorité le 3 novembre 2016, à la même date que les déclarations D2016-137 et D2016-138, n'avait pas fait l'objet de saisine par une autorité organisatrice de transport au 3 janvier 2017, date d'expiration du délai de deux mois prévu à l'article L. 3111-19 du code des transports. La société Eurolines a pu, par conséquent, librement exploiter ce service dès cette date.

22. La ligne TER Nantes – Le Mans ne comportant aucun arrêt situé à moins de 5 km en ligne droite de l'arrêt desservi par la société Eurolines à l'aéroport de Nantes, la liaison mentionnée au point précédent n'est similaire à aucune liaison TER de la ligne Nantes – Le Mans au sens de l'article L. 3111-18 du code des transports. Le service déclaré ne peut donc être regardé comme exécuté entre des arrêts dont la liaison est assurée sans correspondance par un service régulier de transport que l'autorité organisatrice de transport organise au sens de l'article L. 3111-18 du code des transports. Il n'est donc pas susceptible de donner lieu à une limitation ou à une interdiction et ne fera ainsi l'objet d'aucune analyse dans le cadre du présent avis.

3. ANALYSE

23. 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* ».
24. 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 – Nantes constitue, du point de vue financier, un segment de ligne. Enfin, au regard des conditions d'exploitation, il s'avère que de très nombreux trains considérés proches des services déclarés et utilisés par la Région dans son analyse circulent entre Nantes et Le Mans (17 trains sur 37). Ainsi, bien que la Région fasse plus particulièrement porter l'analyse, notamment sur le plan quantitatif, sur le périmètre Angers – Nantes, 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

25. Le service déclaré par la société Eurolines serait exécuté entre Angers et Nantes, dont la liaison est assurée sans correspondance par la ligne TER Nantes – Le Mans organisée par la Région. Les points d'arrêt de la liaison déclarée sont situés à moins de cinq kilomètres des gares ferroviaires d'Angers-Saint-Laud et de Nantes. 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

26. Il ressort du contexte présenté dans la partie 2 que l'exploitation des services déclarés sous les numéros D2015-010, D2015-082, D2016-113 par les sociétés Eurolines et FlixBus France sont

autorisées. Ces trois déclarations portent sur des liaisons entre Angers et Le Mans similaires à une liaison assurée au titre du service conventionné de la ligne TER Nantes – Le Mans, telles que définie au 14° de l'article R. 3111-37 du code des transports, et sont donc également susceptibles d'affecter l'équilibre économique de cette ligne de service public. Par conséquent, pour apprécier l'atteinte à l'équilibre économique portée au service conventionné, il importe de prendre en compte l'incidence cumulée des services Angers – Nantes déclarés sous les numéros D2016-137 et D2016-138, et des services Angers – Le Mans, déclarés sous les numéros D2015-010, D2015-082 et D2016-113.

3.2.1. Sur l'examen préalable de la substituabilité des services déclarés au service conventionné entre Angers et Nantes

27. 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.
28. Dans le cas d'espèce, le temps de parcours du service déclaré (1h10 à 1h30, pour une moyenne de 1h18) est supérieur à la moyenne des services conventionnés (entre 39 minutes et 1h15, pour une moyenne pondérée de 48 minutes). Une étude plus approfondie des horaires du service ferroviaire conventionné montre en outre qu'il existe dans un intervalle d'une dizaine de minutes autour de chaque départ ou arrivée de la société Eurolines en semaine, dans les deux sens de circulation, un horaire de TER avec un temps de parcours beaucoup plus compétitif, de l'ordre de 40 minutes, qui présente donc un gain de temps compris entre 30 et 50 minutes par rapport au service librement organisé. Du point de vue du seul critère du temps de parcours, le service déclaré par la société Eurolines n'apparaît donc que partiellement substituable au service conventionné existant.
29. S'agissant des horaires de service, dans la mesure où la fréquence du service conventionné est élevée, avec de 19 à 23 départs par jour en semaine dans chaque sens, et 8 à 11 le week-end, entre 1 et 6 départs de TER sont compris dans un intervalle élargi de deux heures de part et d'autre des horaires déclarés par la société Eurolines. Dès lors, du point de vue du seul critère des horaires proposés, le service déclaré par la société Eurolines peut donc être considéré comme une alternative au service conventionné existant entre Angers et Nantes.
30. 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, au sujet de laquelle il convient de noter qu'elle acquitte d'après les informations communiquées par la Région des tarifs TER très modérés ([0 - 5] € TTC en moyenne). En premier lieu, les temps de parcours du service librement organisé, nettement plus élevés en semaine que ceux du TER, peuvent s'avérer rédhitoires pour les usagers pendulaires. En second lieu, l'aller-retour n'est pas envisageable dans le sens Angers-Nantes-Angers aux horaires habituellement empruntés par ces usagers. D'autre part, ce service, limité à trois trajets 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 de lignes de longue distance entre Paris et l'aéroport de Nantes et entre Rennes et Grenoble, ce qui peut créer une incertitude sur la ponctualité du service en particulier dans le sens Angers – Nantes, caractéristique fortement valorisée par la clientèle fréquente. Or, il ressort des données communiquées par la Région à l'appui de sa saisine que [50 - 80] % des voyageurs TER empruntant la liaison entre Angers et Nantes sont des voyageurs fréquents.

31. En conclusion, au vu des caractéristiques respectives des services et de la demande de transport, le service déclaré par la société Eurolines entre Angers et Nantes ne peut être considéré que comme partiellement 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'atteinte à l'équilibre économique

a. Sur l'évaluation de l'incidence des services déclarés sous les numéros D2016-137 et D2016-138 entre Angers et Nantes

32. Faute de recul sur le report susceptible d'être constaté du rail vers la route, l'Autorité s'est appuyée jusqu'à présent, pour l'élaboration de ses lignes directrices comme pour l'instruction des projets d'interdiction ou de limitation des nouveaux services routiers librement organisés, sur les seules estimations publiques disponibles. A partir des 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. Les résultats de la première enquête menée par l'Autorité sur les pratiques de mobilité de longue distance des voyageurs sur les lignes régulières d'autocar librement organisées confortent cet ordre de grandeur : il en ressort que 17 % des utilisateurs des services librement organisés sur des trajets de longue distance n'auraient pas voyagé en l'absence de ce nouveau mode de transport libéralisé depuis l'été 2015.
33. Dès lors, on peut estimer, en raisonnant sur une fourchette élargie par prudence que les places offertes par les services librement organisés seraient au plus 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 des nouveaux services.
34. 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 les services librement organisés des seuls utilisateurs occasionnels des trains du service conventionné sur la liaison Angers – Nantes 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 qu'un peu plus de 12 voyageurs par train dans le sens Angers – Nantes, et 14 dans le sens Nantes – Angers, 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 entre [50 000] et [80 000] usagers environ, soit 54 % à 66 % environ de la capacité annuelle du service librement organisé par la société Eurolines. Partant d'une recette moyenne par voyageur TER occasionnel de [10 - 15] euros hors taxes, ce report se traduirait par une perte potentielle de [600 000] à [800 000] euros environ par an.

35. 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 Eurolines de tous les utilisateurs occasionnels du service conventionné sur la liaison Angers – Nantes, 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. Le transfert potentiel ne saurait dépasser, sous ces hypothèses, [60 000] à [100 000] usagers du service conventionné. Partant d'une recette moyenne par voyageur TER occasionnel de [10 - 15] euros hors taxes, ce report se traduirait par une perte potentielle de recettes qui ne saurait excéder [600 000] à [1 100 000] euros par an.
36. Au total, l'ordre de grandeur du manque à gagner potentiel est ainsi estimé entre 4 % et 4,9 % des recettes sur la ligne TER considérée et environ 2,9 % à 3,5 % des concours publics sur ce même périmètre. À supposer que l'on retienne l'approche maximaliste décrite au point précédent, l'ordre de grandeur du manque à gagner potentiel ne saurait dépasser 6,7 % des recettes de la ligne TER et 4,8 % 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.

b. Sur l'évaluation de l'incidence cumulée des services déclarés

37. Comme indiqué au point 26, il convient d'apprécier l'atteinte portée par les services déclarés sous les numéros D2016-137 et D2016-138 par la société Eurolines entre Angers et Nantes à l'équilibre économique de la ligne TER Nantes – Le Mans en prenant en compte l'incidence de l'ensemble des services déclarés affectant cette même ligne présentés dans la partie 3.2.
38. Comme elle l'a précisé dans son avis n° 2016-209 du 12 octobre 2016 susvisé, l'Autorité évalue l'ordre de grandeur du manque à gagner potentiel induit par le service déclaré sous le numéro D2015-010 par la société FlixBus France entre Angers et Le Mans entre [120 000] et [140 000] euros, soit 0,8 % à 0,9 % des recettes sur la ligne TER considérée et 0,6 % 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 [550 000] à [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.
39. Comme elle l'a également indiqué dans ce même avis, l'Autorité évalue l'ordre de grandeur du manque à gagner potentiel induit par le service déclaré sous le numéro D2016-113 par la société FlixBus France entre Angers et Le Mans à [40 000 - 50 000] euros, soit 0,3 % des recettes sur la ligne TER considérée et 0,3 % 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 [130 000] à [190 000] euros soit 0,9 % à 1,2 % des recettes de la ligne TER et 0,6 % à 0,9 % des concours publics versés sur le même périmètre.
40. Comme il est précisé au point 36 de ce même avis, l'impact cumulé des liaisons déclarées entre Angers et Le Mans ne correspond pas à la simple somme des impacts isolés. En effet, si le nombre de voyageurs occasionnels présents sur la liaison Angers – Le Mans ([60 000 - 70 000] voyageurs) est supérieur à 60 % de la capacité de chaque service déclaré par FlixBus France (D2015-010 d'une part et D2016-113 d'autre part) et permet ainsi de saturer le premier plafond de report considéré à 60 % de l'offre annuelle du service librement organisé conformément aux points 28, 29 et 33 de l'avis n° 2016-209 du 12 octobre 2016 susvisé (soit respectivement 56 222 et 13 229 places), ce nombre est inférieur à 60 % de la somme des capacités des deux services déclarés par la société FlixBus France (soit 69 451 places). Dans ces conditions, l'impact

maximal des deux services déclarés correspond au report de la totalité des voyageurs occasionnels présents sur la liaison Angers – Le Mans et non à la somme des plafonds de report considérés à 60 % ou, a fortiori, à 90 % de l'offre annuelle de chaque liaison déclarée et est donc inférieur à la somme de l'impact maximal de chaque service déclaré considéré individuellement.

41. Dès lors, le risque d'atteinte cumulée des services de la société FlixBus France entre Angers et Le Mans peut être estimé entre [150 000] et [200 000] euros, soit 1,2 % des recettes de la ligne TER et 0,8 % des concours publics sur ce même périmètre. A supposer même que l'on retienne une approche maximaliste, l'ordre de grandeur du manque à gagner potentiel ne saurait dépasser [600 000 – 700 000] euros soit 4,4 % des recettes de la ligne TER et 3,1 % des concours publics versés sur le même périmètre.
42. Eu égard à ce qui précède, le risque d'atteinte cumulée des services des sociétés FlixBus France et Eurolines sur les liaisons Angers – Nantes et Angers – Le Mans peut être estimé entre 5,2 % et 6,1 % des recettes et entre 3,7 % et 4,4 % des concours publics sur la ligne TER Nantes – Le Mans. En tout état de cause et à supposer que l'on retienne une approche maximaliste, l'ordre de grandeur du manque à gagner potentiel ne saurait excéder 11,2 % des recettes ou encore 7,9 % des concours publics versés sur le même périmètre. Un tel impact reste donc limité. Par conséquent, la structure de couverture des coûts ne serait pas significativement modifiée par l'exploitation des services de transport par autocar déclarés.
43. 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.
44. Au surplus, il doit être souligné que les travaux d'observation et analyse du marché et des pratiques de mobilité menés par l'Autorité depuis la libéralisation du secteur tendent à confirmer le caractère très largement maximaliste de chacune des hypothèses retenues pour l'évaluation de cette atteinte à l'équilibre économique de la ligne de service public de transport concernée, selon les deux méthodes décrites ci-dessus. En particulier, le report depuis les services conventionnés est plafonné à 60 % ou à 90 % de la capacité déclarée sur chaque liaison, soit entre 32 et 60 ou entre 48 et 90 voyageurs par horaire selon les liaisons déclarées concernées, alors que le nombre de passagers transportés sur les liaisons de moins de 100 km au 3^{ème} trimestre 2016 était de moins d'un passager par autocar en moyenne. Au cas d'espèce, s'agissant des liaisons considérées dans le présent avis et d'ores et déjà commercialisées par la société Eurolines, le nombre de voyageurs transportés au 3^{ème} trimestre 2016 entre Angers et Nantes et entre Angers et Le Mans était du même ordre de grandeur. De même, le taux de report des voyageurs effectuant actuellement chacune de ces liaisons en covoiturage ou avec un véhicule personnel ou de location est considéré comme nul, alors que l'étude mentionnée au point 32 tend à conclure que 25 % de la clientèle des services librement organisés pour des trajets de longue distance aurait utilisé une solution de covoiturage et que 19 % aurait utilisé un véhicule personnel ou de location.

CONCLUSION

L'Autorité émet un avis défavorable sur le projet d'interdiction de la Région Pays de la Loire des services déclarés par la société Eurolines entre Angers et Nantes.

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 1^{er} mars 2017.

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

Le Président

Bernard Roman