

Avis n° 2018-047 du 18 juin 2018

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

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° 2018-039 du 28 mai 2018 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 Angers et Nantes (déclaration n° D2018-092) ;

Vu l'avis n° 2018-040 du 28 mai 2018 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 Angers et Le Mans (déclaration n° D2018-095) ;

Vu l'avis n° 2018-041 du 28 mai 2018 relatif au projet de décision de la Région Pays de la Loire de limitation du service déclaré par la société Starshipper sur la liaison entre Angers et Le Mans (déclaration n° D2018-107) ;

Vu l'avis n° 2018-042 du 28 mai 2018 relatif au projet de décision de la Région Pays de la Loire de limitation du service déclaré par la société Starshipper sur la liaison entre Angers et Nantes (déclaration n° D2018-108) ;

Vu l'avis n° 2018-043 du 28 mai 2018 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 Angers et Le Mans (déclaration n° D2018-134) ;

Vu la déclaration du service routier librement organisé n° D2018-156 présentée par la société FlixBus France, publiée le 27 mars 2018 ;

Vu la saisine relative à la déclaration n° D2018-156 présentée par la Région Pays de la Loire, enregistrée le 23 mai 2018 ;

Vu les autres pièces du dossier ;

Après en avoir délibéré le 18 juin 2018 ;

ÉMET L'AVIS SUIVANT

1. PROCÉDURE

1. La déclaration n° D2018-156 susvisée de la société FlixBus France porte sur un service régulier interurbain de transport par autocar entre Angers et Nantes. Les points d'arrêt déclarés sont situés place Pierre Semard à Angers et 4 route de Paris à Nantes. Le service déclaré comporte un à trois départs quotidiens d'Angers et un à trois départs quotidiens de Nantes, dont les horaires sont fournis en annexe. Cinquante-trois places sont susceptibles d'être commercialisées par trajet, soit 77 168 places par an pour 28 départs hebdomadaires et pour un temps de parcours estimé à 1h05.
2. La Région Pays de la Loire (ci-après « la Région ») a saisi l'Autorité d'un projet de décision d'interdiction du service déclaré par la société FlixBus France (D2018-156). Selon la Région, l'exploitation de la liaison déclarée porterait une atteinte substantielle à l'équilibre économique de la ligne TER Angers – Nantes qu'elle organise au titre du service public régional de transport de voyageurs Pays de la Loire.
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

2.1. Sur le service Angers – Nantes ayant fait l'objet de la déclaration n° D2018-156

4. Le service déclaré par la société FlixBus France sous le n° D2018-156 s'inscrirait dans le cadre de l'exploitation d'une ligne de longue distance Nantes – Angers – Tours – Orléans. Par conséquent, la capacité offerte dans les cars affectés à l'exploitation de ce service pourrait être utilisée en partie pour des déplacements dépassant la seule liaison déclarée entre Angers et Nantes, 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 déclaré par la société FlixBus France à Angers est situé à proximité immédiate de la gare ferroviaire desservie par le service conventionné. A Nantes, il est situé à 4 km en ligne droite de la gare ferroviaire desservie par ce dernier, les deux arrêts étant reliés par la ligne 1 du tramway en 12 minutes. La distance routière entre les deux arrêts du service déclaré est de 83 kilomètres environ.
6. La ligne conventionnée Le Mans – Angers – Nantes permet aux usagers de relier Angers à Nantes sans correspondance. Sur la liaison Angers – Nantes, le service conventionné propose, dans le sens Angers vers Nantes, 23 départs par jour du lundi au vendredi, 12 départs le samedi et 11 départs le dimanche. Dans le sens Nantes vers Angers, ce même service propose 22 trajets du lundi au vendredi, 10 trajets le samedi et 11 trajets le dimanche. Au total, 138 départs hebdomadaires sont offerts dans le sens Angers vers Nantes et 131 dans le sens Nantes vers Angers. L'offre du service conventionné sur la liaison est d'environ 4,7 millions de sièges par an, soit une capacité 60 fois supérieure à celle du service librement organisé par la société FlixBus France. Le temps de parcours entre Angers et Nantes varie entre 39 minutes et 1h08, pour une moyenne pondérée de 47 minutes, et pour 0 à 6 arrêts intermédiaires.

7. En 2016, qui est le dernier exercice disponible, [550 000 – 600 000] voyageurs étaient recensés sur l'origine-destination Angers – Nantes, pour un trafic total de [200 – 220] 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 [15 – 20] millions d'euros sur le périmètre de la ligne TER (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 [10 – 15] millions d'euros. Le taux de couverture des coûts par les recettes commerciales est ainsi de [30 – 40] % sur le périmètre de la ligne TER considérée.

2.2. Sur les services déclarés précédemment sur le périmètre de la ligne Nantes – Angers – Le Mans et ayant fait l'objet d'une annulation ou d'un remplacement

8. Par ailleurs, préalablement à la déclaration n° D2018-156 de la société FlixBus France et à la saisine de la Région objet du présent avis, des services routiers librement organisés entre Angers et Nantes ont fait l'objet des déclarations n° D2015-068, D2015-078, D2015-084, D2016-137, D2016-138 et D2017-144 par les sociétés Eurolines, FlixBus France et Starshipper. Ces liaisons sont similaires à la liaison conventionnée Angers – Nantes assurée par la ligne TER Nantes – Angers – Le Mans. A la date du présent avis, ces déclarations ont toutes été retirées par les entreprises de transport routier concernées ou remplacées par les déclarations mentionnées au 2.3 du présent avis. Ces services ne peuvent donc plus, en l'état, être commercialisés.
9. En outre, préalablement à la déclaration n° D2018-156 de la société FlixBus France et à la saisine 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, D2016-113 et D2017-145 par les sociétés FlixBus France, Eurolines et Starshipper. Ces liaisons sont similaires à la liaison conventionnée Angers – Le Mans assurée par la ligne TER Nantes – Angers – Le Mans. A la date du présent avis, ces déclarations ont toutes été retirées par les entreprises de transport routier concernées ou remplacées par les déclarations mentionnées au 2.3 du présent avis. Ces services ne peuvent donc plus, en l'état, être commercialisés.

2.3. Sur les services déclarés précédemment sur le périmètre de la ligne Nantes – Angers – Le Mans et susceptibles d'être commercialisés

10. En premier lieu, préalablement à la déclaration n° D2018-156 de la société FlixBus France et à la saisine de la Région, objet du présent avis, la société Eurolines a déclaré le 9 février 2018, sous les n° D2018-092 et D2018-095, deux liaisons : la première entre Angers et Nantes et la seconde entre Angers et Le Mans, respectivement similaires aux liaisons ferroviaires Angers – Nantes et Angers – Le Mans desservies par la ligne TER Nantes – Angers – Le Mans. A l'issue de l'instruction des saisines afférentes à ces déclarations, l'Autorité a émis, le 28 mai 2018, deux avis défavorables sur les projets de la Région de limitation des services déclarés par la société Eurolines. La société Eurolines peut par conséquent librement exploiter ces services.
11. L'offre du service librement organisé entre Angers et Nantes, déclaré sous le n° D2018-092, consiste en cinq départs quotidiens d'Angers à 18h, 18h30, 20h30, 21h15 et 21h45 et quatre départs quotidiens de Nantes, le premier à 15h45, le deuxième à 16h et les deux derniers à 16h45. Le temps de parcours est estimé entre 1h05 et 1h30 selon le sens et l'horaire. 47 places sont susceptibles d'être commercialisées par trajet, pour une offre annuelle de 154 395 sièges sur la liaison.
12. L'offre du service librement organisé entre Angers et Le Mans, déclaré sous le n° D2018-095, consiste en 2 départs quotidiens par sens. Ces deux départs s'effectuent depuis Angers à 18h et depuis Le Mans à 20h. Le temps de parcours est estimé entre 1h15 et 1h45. 47 places sont susceptibles d'être commercialisées par trajet, pour une offre annuelle de 68 620 sièges sur la liaison.

13. En deuxième lieu, préalablement à la déclaration n° D2018-156 de la société FlixBus France et à la saisine de la Région objet du présent avis, la société Starshipper a déclaré le 16 février 2018 sous les n° D2018-107 et D2018-108 deux liaisons, la première entre Angers et Le Mans et la seconde entre Angers et Nantes, respectivement similaires aux liaisons ferroviaires Angers – Le Mans et Angers – Nantes desservies par la ligne TER Nantes – Angers – Le Mans. A l’issue de l’instruction des saisines afférentes à ces déclarations, l’Autorité a émis, le 28 mai 2018, deux avis défavorables sur les projets de la Région de limitation des services déclarés par la société Starshipper. La société Starshipper peut par conséquent librement exploiter ces services.
14. L’offre du service librement organisé entre Angers et Le Mans, déclaré sous le n° D2018-107, consiste en 5 départs quotidiens par sens. Depuis Angers, ces départs s’effectuent à 8h, 9h45, 11h45, 17h45 et 19h30. Depuis Le Mans, ces départs s’effectuent à 12h, 13h45, 16h40, 19h45 et 21h15. Le temps de parcours est estimé à 1h10. 48 places sont susceptibles d’être commercialisées par trajet, pour une offre annuelle de 175 200 sièges sur la liaison.
15. L’offre du service librement organisé entre Angers et Nantes, déclaré sous le n° D2018-108, consiste en 5 départs quotidiens par sens. Depuis Angers, ces départs s’effectuent à 13h15, 15h, 18h, 21h et 22h30. Depuis Nantes, ces départs s’effectuent à 6h45, 8h30, 10h30, 16h30 et 18h15. Le temps de parcours est estimé à 1h10. 48 places sont susceptibles d’être commercialisées par trajet, pour une offre annuelle de 175 200 sièges sur la liaison.
16. En troisième lieu, préalablement à sa déclaration n° D2018-156, la société FlixBus France a déclaré le 16 février 2018, sous le n° D2018-134, une liaison entre Angers et Le Mans similaire à la liaison ferroviaire Angers – Le Mans desservie par la ligne TER Nantes – Angers – Le Mans. A l’issue de l’instruction de la saisine afférente à cette déclaration, l’Autorité a émis, le 28 mai 2018, un avis défavorable sur le projet de la Région d’interdiction du service déclaré par la société FlixBus France. La société FlixBus France peut par conséquent librement exploiter ce service.
17. L’offre du service librement organisé entre Angers et Le Mans, déclaré sous le n° D2018-134, consiste en 56 départs hebdomadaires. Le temps de parcours est estimé à 1h05. 53 places sont susceptibles d’être commercialisées par trajet, pour une offre annuelle de 154 336 sièges sur la liaison.

3. ANALYSE

18. 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* ».
19. Il résulte de ces dispositions, ainsi que l’a jugé le Conseil d’Etat¹, que l’exploitation d’un service de transport par autocar n’est susceptible d’être limitée ou interdite par l’autorité organisatrice de transport que si cette exploitation conduit à porter une atteinte substantielle à l’équilibre économique non d’un simple segment de ligne de transport, mais d’une ligne dans son ensemble, voire de plusieurs lignes. Pour l’application de ces dispositions, une ligne de transport régulier se caractérise par une autonomie de fonctionnement résultant de ses conditions d’exploitation, faisant l’objet d’un traitement comptable spécifique dans le cadre de la convention de service public.

¹ Conseil d’Etat, *Région Pays de la Loire*, 4 octobre 2017, n° 400552, aux Tables.

20. En l'espèce, la Région des Pays de la Loire fait plus particulièrement porter l'analyse de l'atteinte que le service librement organisé par la société FlixBus France porterait à l'équilibre économique du service qu'elle conventionne, notamment sur le plan quantitatif, sur le périmètre Angers – Nantes, et non le périmètre Nantes – Le Mans.
21. Pour justifier le périmètre d'analyse ainsi retenu, la Région produit, à l'appui de sa saisine, une fiche horaire portant sur l'axe « Angers-Nantes ». Toutefois, ce document, qui vise à faciliter la lisibilité pour les usagers des horaires des trains circulant entre Nantes et Angers, est sans incidence sur la qualification juridique de la ligne de service public de transport qu'il y a lieu de retenir au sens de l'article L. 3111-18 du code des transports.
22. Il résulte de l'instruction, notamment des stipulations de la convention d'exploitation des services ferroviaires régionaux 2018-2023 conclue entre la Région des Pays de la Loire et SNCF Mobilités, d'une part, que celles-ci ne présentent pas de manière structurée une liste des lignes conventionnées, en particulier à son annexe 5 intitulée « Offre de transport théorique 2018 ». En outre, les derniers comptes de lignes disponibles, produits par la Région pour l'exercice 2016, en réponse à la mesure d'instruction n°1 du 30 mai 2018 (onglet 12 « comptes de lignes – 01_compte de résultat par lignes - TER Pays de Loire - 2016.12) mentionnent l'existence de la ligne Nantes – Le Mans, décomposée en un « segment » Nantes – Angers et un « segment » Angers – Le Mans. La liaison Angers – Nantes doit dès lors être regardée comme constituant, du point de vue comptable et financier, un « segment » de ligne et non une ligne à part entière. D'autre part, l'annexe 12 de la convention mentionnée ci-dessus, intitulée « Niveaux de service du plan de transport adapté », organise le service minimum fourni en cas de grève indistinctement pour l'ensemble du périmètre Nantes – Angers – le Mans conférant ainsi à ce dernier une cohérence technique et une autonomie de fonctionnement. Enfin, s'agissant de ses conditions d'exploitation, il apparaît que 13 trains sur les 37 circulant sur la ligne Nantes – Angers – Le Mans, considérés comme proches des services déclarés et utilisés par la Région dans son analyse, circulent au-delà d'Angers dans la direction du Mans, témoignant de la cohérence technique du périmètre élargi Nantes-Angers-Le Mans.
23. Dans ces conditions, la maille la plus fine d'appréciation de l'existence d'une atteinte substantielle à l'équilibre économique correspond, conformément aux dispositions de l'article L. 3111-18 du code des transports et eu égard à ce qui a été indiqué précédemment, à la ligne TER Nantes – Angers – Le Mans.

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

24. Le service déclaré par la société FlixBus France serait exécuté entre Angers et Nantes, dont la liaison est assurée sans correspondance par la ligne TER Nantes – Angers – Le Mans organisée par la Région dans le cadre de la convention d'exploitation des services ferroviaires régionaux conclue le 22 décembre 2017 avec SNCF Mobilités pour la période 2018-2023. Les points d'arrêt de la liaison déclarée sont situés à moins de cinq kilomètres des points d'arrêt du service conventionné à Angers et à 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

25. Il ressort du contexte présenté dans la partie 2 du présent avis que l'exploitation des services déclarés sous les n°D2018-092 et D2018-095 par la société Eurolines, D2018-107 et D2018-108 par la société Starshipper et D2018-134 par la société FlixBus France entre Angers et Nantes et entre Angers et Le Mans a été autorisée. Les déclarations n° D2018-092, D2018-095, D2018-107, D2018-108 et D2018-134 portent toutes cinq sur des liaisons similaires à une liaison

assurée au titre du service conventionné de la ligne Nantes – Angers – Le Mans, telle que définie au 14° de l'article R. 3111-37 du code des transports, et sont, par conséquent, également susceptibles d'affecter l'équilibre économique de cette ligne de service public. Ainsi, pour apprécier l'atteinte portée à l'équilibre économique du service conventionné, il convient de tenir compte de l'incidence cumulée des services Angers – Nantes déclarés sous les n° D2018-092, D2018-108 et D2018-156 et des services Angers – Le Mans déclarés sous les n° D2018-095, D2018-107 et D2018-134.

3.2.1. Sur l'examen préalable de la substituabilité du service déclaré sous le numéro D2018-156 au service conventionné

26. Du point de vue de la demande, l'arbitrage entre deux services 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 de l'usager selon les temps de parcours proposés ou encore selon qu'il s'agit d'un déplacement occasionnel ou pendulaire (notamment domicile-travail), c'est-à-dire selon le profil de la demande.
27. Dans le cas d'espèce, le temps de parcours du service déclaré (1h05) est supérieur en moyenne à celui du service conventionné (entre 39 minutes et 1h08, en moyenne pondérée 47 minutes). Du point de vue du seul critère du temps de parcours, le service déclaré par la société FlixBus France apparaît donc faiblement substituable au service conventionné existant.
28. Par ailleurs, les horaires déclarés par la société FlixBus France diffèrent peu de ceux du service conventionné avec au moins un départ du service TER compris dans un intervalle élargi de deux heures de part et d'autre de ces horaires déclarés. Du seul point de vue des horaires de service proposés, le service librement organisé peut donc être considéré comme une alternative au service conventionné pour les voyageurs occasionnels.
29. 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. En effet, les horaires des services proposés par la société FlixBus France, à partir de 9h50 depuis Angers et avant 13h au départ de Nantes en semaine, ne correspondent pas à ceux habituellement empruntés pour effectuer des trajets domicile-travail. De surcroît, le service déclaré, limité à deux trajets par jour et par sens du lundi au jeudi, trois le vendredi, un le samedi et deux le dimanche, ne saurait répondre à la demande d'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. Enfin, la liaison de la société FlixBus France s'inscrit pour l'instant dans le cadre de l'exploitation d'une ligne de longue distance entre Nantes et Orléans, ce qui peut créer une incertitude sur la ponctualité du service dans le sens Angers – Nantes, caractéristique fortement valorisée par la clientèle fréquente.
30. En conclusion, au regard des caractéristiques respectives des services et de la demande de transport, l'offre envisagée par la société FlixBus France ne peut être regardée comme substituable à celle du service conventionné pour les voyageurs fréquents. Elle peut en revanche être regardée comme substituable à celle du service conventionné pour les voyageurs occasionnels.

3.2.2. Sur l'évaluation de l'atteinte à l'équilibre économique

a. Sur l'évaluation de l'incidence du service déclaré sous le numéro D2018-156 entre Angers et Nantes

31. L'estimation du risque d'atteinte à l'équilibre économique du service public est menée conformément aux lignes directrices adoptées par la décision n° 2017-046 du 24 mai 2017, elles-mêmes prises après réalisation d'une étude sur les pratiques de mobilité de longue distance des voyageurs sur les lignes régulières d'autocar librement organisées rendue publique le 6 janvier 2017 et consultation publique des parties prenantes. En fonction de l'analyse de la substituabilité des services, cette estimation repose sur une évaluation du report des voyageurs des services conventionnés les plus susceptibles d'emprunter le service librement organisé. Dans le cas d'une concurrence intermodale, et sauf exception, il résulte de ces lignes directrices que les places offertes par le service librement organisé sont susceptibles d'être remplies à hauteur de 11,5 % par de nouveaux voyageurs, qui n'auraient pas voyagé sans la création du nouveau service, et à hauteur de 51 % par des voyageurs qui auraient voyagé par la route avec un autre moyen de transport que l'autocar (voiture individuelle ou covoiturage).
32. En l'espèce, il est donc fait l'hypothèse que les places offertes par le service librement organisé déclaré par la société FlixBus France pourraient être remplies à hauteur de 37,5 % par des usagers qui utilisaient préalablement le service conventionné, sous réserve que ces usagers soient en nombre suffisant.
33. 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 conventionnées consiste à évaluer la perte de recettes induite par le report vers un service librement organisé des seuls usagers occasionnels des trains du service conventionné sur la liaison Angers-Nantes circulant à des horaires regardés comme proches de ceux du service librement organisé considéré. En effet, tout en conservant une certaine préférence horaire (par exemple, en début, milieu ou fin de journée), cette catégorie de voyageurs, moins attachée à des horaires précis, est la seule susceptible d'être intéressée par le service déclaré. En raisonnant ainsi sur une plage horaire élargie pour évaluer le risque maximal de report de ces voyageurs, seuls les services conventionnés situés dans un intervalle de plus ou moins 2 heures autour des horaires déclarés pour chaque service librement organisé sont susceptibles d'être affectés par celui-ci. En l'absence de données plus précises, il est fait l'hypothèse d'une répartition homogène des voyageurs occasionnels de l'origine-destination dans les différents trains conventionnés de la semaine. Dans le cas d'espèce, cette hypothèse conduit à estimer qu'en moyenne [10 - 15] usagers par train au départ d'Angers et [10 - 15] usagers par train au départ de Nantes sont des voyageurs occasionnels de la liaison et que seuls ceux-ci se reportent vers les nouveaux services, dans la limite de 37,5 % de la capacité de chaque autocar du service librement organisé. Ainsi, le transfert potentiel de voyageurs du service conventionné ne saurait excéder [20 000 - 30 000] usagers, soit [30 - 40] % environ de la capacité annuelle du service librement organisé déclaré par la société FlixBus France. Partant d'une recette moyenne par voyageur occasionnel de [10 - 15] euros hors taxes, ce report se traduirait par une perte potentielle d'au plus [300 000 - 400 000] euros hors taxes par an.
34. Il résulte de ce qui précède que l'ordre de grandeur du manque à gagner potentiel peut être estimé à 2,1 % des recettes sur la ligne TER Nantes - Angers - Le Mans considérée ou environ 1,2 % des concours publics sur ce 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 sous les numéros D2018-092, D2018-108 et D2018-156 entre Angers et Nantes et D2018-095, D2018-107 et D2018-134 entre Angers et Le Mans

35. Comme indiqué au point 25, il convient d'apprécier l'atteinte portée par le service déclaré par la société FlixBus France entre Angers et Nantes à l'équilibre de la ligne TER Nantes – Angers – Le Mans en prenant en compte l'incidence cumulée de ce service et de ceux relatifs aux déclarations n° D2018-092, D2018-095, D2018-107, D2018-108 et D2018-134 sur les liaisons Angers – Nantes et Angers – Le Mans.
36. Or, dans son avis n° 2018-039 du 28 mai 2018 susvisé, l'Autorité évalue l'ordre de grandeur du manque à gagner potentiel induit par le service déclaré par la société Eurolines entre Angers et Nantes sous le n° D2018-092 à 3,3 % des recettes sur la ligne TER considérée et 1,9 % des concours publics versés sur ce même périmètre.
37. Dans son avis n° 2018-040 du 28 mai 2018 susvisé, l'Autorité évalue l'ordre de grandeur du manque à gagner potentiel induit par le service déclaré par la société Eurolines entre Angers et Le Mans sous le n° D2018-095 à 1,2 % des recettes sur la ligne TER considérée et 0,7 % des concours publics versés sur ce même périmètre.
38. Dans son avis n° 2018-041 du 28 mai 2018 susvisé, l'Autorité évalue l'ordre de grandeur du manque à gagner potentiel induit par le service déclaré par la société Starshipper entre Angers et Le Mans sous le n° D2018-107 à 3 % des recettes sur la ligne TER considérée et 1,7 % des concours publics versés sur ce même périmètre.
39. Dans son avis n° 2018-042 du 28 mai 2018 susvisé, l'Autorité évalue l'ordre de grandeur du manque à gagner potentiel induit par le service déclaré par la société Starshipper entre Angers et Nantes sous le n° D2018-108 à 4,4 % des recettes sur la ligne TER considérée et 2,5 % des concours publics versés sur ce même périmètre.
40. Dans son avis n° 2018-043 du 28 mai 2018 susvisé, l'Autorité évalue l'ordre de grandeur du manque à gagner potentiel induit par le service déclaré par la société FlixBus France entre Angers et Le Mans sous le n° D2018-134 à 2,3 % des recettes sur la ligne TER considérée et 1,3 % des concours publics versés sur ce même périmètre.
41. Eu égard à la méthodologie de l'évaluation de l'impact isolé d'un service sur une liaison qui n'intègre pas les déclarations antérieures, l'impact cumulé de plusieurs services sur cette même liaison peut ne pas correspondre à la simple somme des impacts isolés. En effet, d'une part, les horaires ou plages horaires des différents services déclarés peuvent être en partie communs, et d'autre part, le nombre de voyageurs occasionnels présents sur la liaison conventionnée peut être inférieur à 37,5 % de la capacité de l'un des services déclarés, ce qui entraîne un effet marginal nul des autres services déclarés sur le report de voyageurs.
42. Compte tenu du point précédent et eu égard à l'analyse de la substituabilité développée dans la partie 3.2.1, une estimation du risque d'atteinte des services déclarés par les sociétés Eurolines, Starshipper et FlixBus France sous les n° D2018-092, D2018-108 et D2018-156 entre Angers et Nantes à l'équilibre économique de la ligne TER consiste à évaluer la perte de recettes induite par le report vers ces services des seuls utilisateurs occasionnels des trains du service conventionné circulant à des horaires regardés comme proches de ceux des services librement organisés. En raisonnant sur une plage horaire élargie afin d'évaluer le risque de report de ces voyageurs, il apparaît que seuls les services TER situés dans un intervalle de plus ou moins 2 heures autour des horaires ou 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'en moyenne [10 - 15] usagers par train au départ d'Angers et [10 - 15] usagers par train au départ de Nantes sont des voyageurs

occasionnels de l'origine-destination, et que seuls ceux-ci se reportent vers les nouveaux services, dans la limite, pour un autocar donné, de 37,5 % de la capacité offerte par cet autocar. Ainsi, le transfert potentiel de voyageurs du service conventionné est estimé à [100 000 - 120 000] usagers environ. Partant d'une recette moyenne par voyageur TER occasionnel de [10 - 15] euros hors taxes, ce report se traduirait par une perte potentielle de [1 000 000 - 1 200 000] euros environ par an.

43. De même, une estimation du risque d'atteinte des services déclarés par les sociétés Eurolines, Starshipper et FlixBus France sous les n° D2018-095, D2018-107 et D2018-134 entre Angers et Le Mans à l'équilibre économique de la ligne TER consiste à évaluer la perte de recettes induite par le report vers ces services des seuls utilisateurs occasionnels des trains du service conventionné circulant à des horaires regardés comme proches de ceux des services librement organisés. En raisonnant sur une plage horaire élargie pour évaluer le risque de report de ces voyageurs, il apparaît que seuls les services TER situés dans un intervalle de plus ou moins 2 heures autour des horaires ou 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'en moyenne [5 - 10] usagers par train au départ d'Angers et [5 - 10] usagers par train au départ du Mans sont des voyageurs occasionnels de l'origine-destination et que seuls ceux-ci se reportent vers les nouveaux services, dans la limite, pour un autocar donné, de 37,5 % de la capacité offerte par cet autocar. Ainsi, le transfert potentiel de voyageurs du service conventionné est estimé à [40 000 - 50 000] usagers environ. Partant d'une recette moyenne par voyageur TER occasionnel de [10 - 15] euros hors taxes, ce report se traduirait par une perte potentielle de [400 000 - 500 000] euros environ par an.
44. Ainsi, l'impact cumulé des services déclarés sous les n° D2018-092, D2018-095, D2018-107, D2018-108, D2018-134 et D2018-156 et mentionnés au point 25 peut être estimé à 1 627 135 euros, soit 11,3 % des recettes sur la ligne TER considérée ou environ 6,5 % des concours publics sur ce même périmètre.
45. Par conséquent, la structure de couverture des coûts, caractérisée par le poids prépondérant de la contribution publique versée par la Région, ne serait pas significativement modifiée par l'exploitation des services de transport par autocar déclarés.
46. Il résulte de l'ensemble de ce qui précède 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 d'interdiction de la Région Pays de la Loire du service déclaré par la société FlixBus France 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 18 juin 2018.

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

Le Président

Bernard Roman

**ANNEXE : HORAIRES DU SERVICE DECLARE PAR L'ENTREPRISE FLIXBUS FRANCE
ENTRE ANGERS ET NANTES SOUS LE NUMERO D2018-156**

Jour	Angers -> Nantes			Nantes -> Angers		
Lundi	09:50	16:20		07:00	13:00	
Mardi	09:50	16:20		07:00	13:00	
Mercredi	09:50	16:20		07:00	13:00	
Jeudi	09:50	16:20		07:00	13:00	
Vendredi	09:50	15:50	21:30	07:00	12:30	18:10
Samedi	12:25			09:05		
Dimanche		15:50	21:30		12:30	18:10