

Avis n° 2025-022 du 6 mars 2025

Relatif au projet de décision de la Région Auvergne-Rhône-Alpes d'interdiction du service librement organisé déclaré par la société Comuto Pro sur la liaison entre Grenoble et Les Deux Alpes

L'essentiel

Le 7 janvier 2025, la Région Auvergne-Rhône-Alpes a saisi l'Autorité d'un projet d'interdiction d'un service librement organisé déclaré (SLO) par la société Comuto Pro reliant Grenoble aux Deux Alpes. Cette liaison constitue une portion d'une ligne plus longue reliant le Havre aux Deux Alpes, en passant par plusieurs villes françaises et par l'Alpe d'Huez. La déclaration de la liaison Grenoble-Deux Alpes, enregistrée sous le numéro D2024-336, avait été publiée par l'Autorité le 4 décembre 2024.

En tant qu'Autorité organisatrice des mobilités (AOM), la Région organise la desserte de 14 stations de ski iséroises, dont Les Deux Alpes, via son service « Transaltitude » dans le cadre d'une délégation de service public (DSP). Elle estime que la liaison SLO entre Grenoble et Les Deux Alpes déclarée par Comuto Pro (BlaBlaCar) met en péril l'équilibre de la DSP à laquelle elle apporte des concours publics.

Conformément à l'article L 3111-18 du code des transports, l'Autorité doit déterminer si le service librement organisé envisagé est susceptible de porter une atteinte substantielle à l'équilibre économique d'une ligne de transport public.

L'Autorité estime que ce service librement organisé ne peut pas être regardé comme substituable au service conventionné existant. En effet, son temps de parcours est plus long de 45 minutes. Par conséquent, même si le billet du service librement organisé sera vraisemblablement proposé à un tarif plus bas, l'allongement du temps de trajet entraîne un coût généralisé supérieur à celui du service conventionné.

Dans ces conditions, compte tenu de la non-substituabilité des services, l'Autorité n'a pas estimé nécessaire d'évaluer l'existence d'une atteinte substantielle à l'équilibre économique du service conventionné et considère qu'il n'y a pas lieu de limiter le service librement organisé prévu par la société Comuto Pro entre Grenoble et Les Deux Alpes

Cette synthèse a un caractère strictement informatif. Elle ne saurait se substituer aux motifs et conclusions ci-après, qui seuls font foi.

L'Autorité de régulation des transports (ci-après « l'Autorité »),

Saisie par la Région Auvergne-Rhône-Alpes ;

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

Vu la décision n° 2017-046 du 24 mai 2017 portant adoption des lignes directrices relatives à la déclaration des services routiers sur les liaisons régulières interurbaines par autocar inférieures ou égales à 100 kilomètres et à l'instruction des demandes d'interdiction ou de limitation formées par les autorités organisatrices de transport ;

Vu la déclaration du service librement organisé (ci-après « SLO ») n° D2024-336, présentée par la société Comuto Pro et publiée le 4 décembre 2024 ;

Vu la saisine relative à la déclaration du SLO n° D2024-336 présentée par la Région Auvergne-Rhône-Alpes et enregistrée le 7 janvier 2025 ;

Vu les autres pièces du dossier ;

Considérant les éléments qui suivent ;

Le collège en ayant délibéré le 6 mars 2025 ;

Adopte l'avis suivant :

Table des matières

1. Cadre juridique	4
2. Saisine de l'autorité	5
2.1. Le service SLO déclaré à l'Autorité par la société Comuto Pro	5
2.2. La saisine de la Région Rhône-Alpes	5
3. Analyse du projet d'interdiction soumis par la Région	6
3.1. Il existe une liaison assurée sans correspondance par le service conventionné	6
3.2. Le périmètre d'analyse retenu par l'AOT, la ligne entre Grenoble et Les Deux Alpes, est conforme	6
3.3. La liaison ne peut pas être regardée comme substituable au service conventionné ..	7
3.3.1. La méthode retenue pour analyser la substituabilité	7
3.3.2. Résultat de l'analyse	8
Avis	9

1. Cadre juridique

1. L'article L. 3111-17 du code des transports permet aux entreprises de transport public routier de voyageurs établies sur le territoire national d'assurer des services réguliers interurbains.
2. Ces services sont en principe librement organisés. Toutefois, lorsqu'un tel service assure une liaison entre deux arrêts distants de 100 kilomètres ou moins, une autorité organisatrice de transport (ci-après « AOT ») peut, dans les conditions prévues à l'article L. 3111-19 du code des transports et après avis conforme de l'Autorité, interdire ou limiter le ou les services déclarés.
3. À cet effet, les services en cause font l'objet d'une déclaration préalable auprès de l'Autorité, qui la publie sans délai en application du premier alinéa de l'article L. 3111-18 du code des transports.
4. En application du deuxième alinéa du I de l'article L. 3111-19 du code des transports, l'AOT dispose d'un délai de deux mois à compter de la publication de la déclaration pour saisir l'Autorité de son projet de limitation ou d'interdiction des services déclarés. L'Autorité émet un avis conforme sur le projet de limitation ou d'interdiction soumis par l'AOT dans un délai de deux mois à compter de la réception de la saisine.
5. Aux termes de l'article L. 3111-18 du code des transports, l'AOT peut interdire ou limiter une offre de service après avis conforme de l'Autorité, si les deux conditions suivantes sont remplies :
 - les services déclarés sont exécutés entre des arrêts dont la liaison est assurée sans correspondance par un service régulier de transport organisé par l'AOT ;
 - les services déclarés 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.
6. À cet égard, le projet d'interdiction de l'AOT précise le périmètre des lignes du service de transport conventionné sur lequel elle demande de faire porter l'analyse de l'impact du service déclaré. Chaque ligne du service de transport conventionné de ce périmètre doit réaliser sans correspondance, la même liaison que celle déclarée par l'opérateur ou une liaison similaire¹ à cette dernière.
7. Les lignes directrices adoptées par la décision de l'Autorité du 24 mai 2017 susvisée décrivent les procédures à suivre par l'AOT pour saisir l'Autorité et précisent la méthode que l'Autorité entend appliquer pour analyser son projet de limitation ou d'interdiction des services déclarés.

¹ En application des dispositions du 14° de l'article R. 3111-37 du code des transports, une « *liaison similaire* » à une liaison d'une AOT est une liaison dont l'origine et la destination sont respectivement situées à une distance mesurée en ligne droite d'au plus 5 kilomètres de l'origine et de la destination de la liaison de l'AOT.

2. Saisine de l'autorité

2.1. Le service SLO déclaré à l'Autorité par la société Comuto Pro

8. Le 4 décembre 2024, l'Autorité a publié la déclaration n° D2024-336 portant sur un service librement organisé (ci-après « SLO ») par la société Comuto Pro entre Grenoble et Les Deux Alpes.
9. Les points d'arrêt déclarés sont la gare routière de Grenoble, 11 Place de la Gare à Grenoble, et l'arrêt Place des Deux Alpes, 10 rue des Sagnes, dans la station des Deux Alpes.
10. Le SLO n° D2024-336 propose 1 départ par jour et par sens, avec une offre de 58 places par trajet. Le temps de parcours est estimé à 2h35.
11. Il peut être relevé que le service proposé par Comuto Pro est une liaison faisant partie d'une ligne plus large. En effet, le service est en provenance du Havre, puis dessert, Rouen, Paris La Défense, Lyon, Grenoble, l'Alpe d'Huez et les Deux Alpes avec, donc, une prise en charge de voyageurs en amont de Grenoble.

2.2. La saisine de la Région Rhône-Alpes

12. Le 7 janvier 2025, la Région Auvergne-Rhône-Alpes (ci-après « la Région ») a saisi l'Autorité d'un projet d'interdiction du service déclaré. Selon la Région, ce SLO porte une atteinte substantielle à l'équilibre économique de la ligne conventionnée Grenoble – Les Deux Alpes reliant la gare routière de Grenoble à la station de sports d'hiver des Deux Alpes.
13. La Région opère une ligne de service conventionné de transport par autocar qui assure sans correspondance la liaison entre Grenoble et Les Deux Alpes. Dans le cadre de sa saisine, la Région analyse l'impact du SLO déclaré entre Grenoble et Les Deux Alpes sur le périmètre de la ligne conventionnée qui relie ces deux points.
14. La Région organise la desserte de 14 stations de ski iséroises, dont la ligne reliant Grenoble aux Deux Alpes. Elle a délégué la gestion et l'exploitation de ces lignes saisonnières régulières desservant les stations de sports d'hiver, commercialisées sous le nom de « Transaltitude », à la société VFD (ci-après « le délégataire »), dans le cadre d'un contrat de délégation de service public (ci-après « DSP ») conclu pour une durée de six ans à partir du 1^{er} juillet 2024.
15. La ligne conventionnée au sein du réseau Transaltitude est en service pendant la période hivernale, plus précisément pour cette saison du 30 novembre 2024 au 20 avril 2025. Le niveau de fréquence des autocars conventionnés varie en fonction la période : il est faible certains jours de la semaine, notamment en début ou en fin de saison hivernale (la ligne ne propose, certains jours, qu'un aller-retour), tandis qu'il est élevé en période de pointe (jusqu'à 11 allers et 10 retours certains samedis lors des vacances scolaires).
16. Au cours de la précédente saison 2023-2024, dernier exercice disponible, [40 000 – 50 000] voyageurs ont emprunté la ligne conventionnée entre Grenoble et Les Deux Alpes, dans un sens ou dans l'autre.
17. Pour la saison hivernale 2024-2025, les tarifs ont augmenté de 5,5 %. Ainsi, sur la base des volumes de trafic de l'année précédente, les recettes pour saison 2024-2025 sont estimées à [600 000 – 700 000] € HT. Les coûts de

production portés par le délégataire pour assurer la liaison entre Grenoble et Les Deux Alpes sont estimés pour cette même saison à [900 000 – 1 000 000] € HT. Le taux de couverture des coûts par les recettes commerciales est ainsi de [60 – 70] % sur le périmètre de la ligne conventionnée. La Région verse une contribution forfaitaire sur l'ensemble de la DSP, qui concerne 14 stations, dont Les Deux Alpes pour un montant total de 5 762 000 € sur 6 ans, soit une moyenne de 960 000 €/an.

18. L'objet du présent avis est d'évaluer l'existence d'une atteinte substantielle du SLO déclaré à l'équilibre économique de la ligne conventionnée entre Grenoble et Les Deux Alpes, afin de statuer sur le projet d'interdiction du service, proposé par la Région.

3. Analyse du projet d'interdiction soumis par la Région

19. En application des lignes directrices du 24 mai 2017 suscitées, l'analyse du projet soumis par la Région s'effectue en cinq étapes :

- la vérification de l'existence d'un service conventionné réalisant sans correspondance, soit la même liaison que celle(s) déclarée(s) par la société Comuto Pro, soit une liaison similaire ;
- la vérification de la conformité du périmètre d'analyse demandé par la Région avec l'article L. 3111-18 du code des transports ;
- l'analyse de la substituabilité entre le service conventionné et le SLO du point de vue de la demande ;
- l'estimation du risque d'atteinte à l'équilibre économique du service conventionné ; et
- l'appréciation du caractère substantiel du risque d'atteinte.

20. Il ressort des éléments présentés ci-dessus que, sur le périmètre de la ligne conventionnée retenu par la Région, le service n° D2024-336 déclaré par Comuto Pro est susceptible d'affecter le service conventionné.

3.1. Il existe une liaison assurée sans correspondance par le service conventionné

21. Le service conventionné exécute une liaison identique à la déclaration SLO n° D2024-336, sans correspondance. Les arrêts de départ et d'arrivée sont identiques.
22. La première condition posée par le second alinéa de l'article L. 3111-18 du code des transports est satisfaite.

3.2. Le périmètre d'analyse retenu par l'AOT, la ligne entre Grenoble et Les Deux Alpes, est conforme

23. En application de l'article L. 3111-18 du code des transports, la maille la plus fine d'appréciation de l'existence d'une atteinte substantielle à l'équilibre économique ne peut être qu'une ligne conventionnée dans sa totalité, et non un segment de ligne ou une liaison.

24. Il ressort de la saisine de l'Autorité que la Région fait porter l'analyse sur la ligne entre Grenoble et Les Deux Alpes. Ce périmètre est conforme aux dispositions de l'article L. 3111-18 du code des transports.

3.3. La liaison ne peut pas être regardée comme substituable au service conventionné

3.3.1. La méthode retenue pour analyser la substituable

25. L'analyse de substituable consiste à apprécier si une part significative des usagers du service conventionné pourraient considérer les services déclarés comme une offre de transport alternative.

26. Du point de vue de la demande, l'arbitrage entre deux services de transport routier opérés sur une même liaison s'effectue au regard d'un ensemble de critères qu'il convient d'analyser de façon combinée.

27. Afin d'apprécier si les services déclarés peuvent se substituer au service conventionné du point de vue de la demande, l'analyse prévue par les lignes directrices consiste à comparer les caractéristiques du service conventionné et celles des services déclarés et notamment :

- Les temps de parcours proposés ;
- Les horaires ;
- Les fréquences journalières et hebdomadaires proposées par chacun des services.

28. Plus particulièrement, concernant l'intervalle de temps retenu entre les horaires de départ du service déclaré et ceux du service conventionné, la plage de report possible dépend de la catégorie de clientèle. À cet égard, les points 86 et 95 des lignes directrices adoptées par la décision du 24 mai 2017 susvisée précisent qu'un écart d'une heure par rapport à l'horaire du service emprunté par un voyageur pendulaire constitue une hypothèse prudente au regard des horaires contraints de cette catégorie d'usagers. En revanche, on peut raisonnablement considérer qu'un SLO pourra plus facilement capter des voyageurs occasionnels dans une plage élargie de deux heures de part et d'autre de son horaire de départ.

29. Dans le cas d'espèce, compte tenu de la saisonnalité du transport conventionné et du caractère essentiellement touristique de la desserte vers une station de ski, il est estimé que la clientèle du service conventionné sera majoritairement constituée de voyageurs occasionnels, ainsi susceptibles d'être captés par le SLO. En conséquence, l'analyse ne portera pas sur les voyageurs pendulaires (effectuant des trajets domicile-travail) mais il est considéré que l'ensemble des voyageurs ont un comportement correspondant à celui de voyageurs occasionnels.

3.3.2. Résultat de l'analyse

30. En ce qui concerne le temps de parcours proposé par le SLO, il est significativement plus long que celui du service conventionné. En effet, le SLO propose un trajet entre Grenoble et Les Deux Alpes en 2 heures et 35 minutes, tandis que le service conventionné assure en moyenne ce même trajet en 1 heure et 45 minutes. Cette différence soulève ainsi la question de la substituabilité des deux offres sur ce critère.
31. Afin de réaliser une analyse de substituabilité sur ce critère, les deux offres de transport ont été comparées en calculant le coût généralisé des deux trajets. Le coût généralisé d'un trajet se définit comme la somme du coût monétaire, c'est-à-dire le prix du billet, et du coût du temps, c'est-à-dire de la valorisation du temps de parcours par l'utilisateur. En calculant un coût généralisé, on tient ainsi compte des arbitrages que peut faire un usager entre temps de parcours et coût monétaire. Il est alors possible de comparer précisément un service long mais peu onéreux, avec un service plus rapide mais plus cher.
32. Pour calculer le coût du temps par l'utilisateur, il est retenu une valeur de 13,2 € par heure conformément aux préconisations du référentiel d'évaluation socio-économique de la direction générale des infrastructures de transport et des mobilités (DGITM)² pour les déplacements par autocar. Ainsi, le temps de parcours en service conventionné, de 1h45, est valorisé à 23,1 € alors que le temps de parcours en SLO, de 2h35, est valorisé à 34,1 €. Le trajet SLO représente donc un surcoût en temps monétarisé de 11 €. Il s'agit d'une approche conservatrice car elle s'appuie sur une valeur moyenne qui ne représente qu'imparfaitement la situation considérée : d'une part, il s'agit ici d'un trajet de moins de 100 km – sur lesquels les usagers valorisent généralement plus le temps de parcours ; d'autre part, les usagers du service conventionné – clients de la station de ski – ont vraisemblablement un profil socio-économique plus élevé que la clientèle dans un autocar moyen.
33. Pour calculer le coût monétaire, il est nécessaire d'estimer les prix moyens des billets :
- S'agissant du service conventionné, le prix moyen du billet pour la saison 2024-2025 est estimé à [10 – 20] € TTC³ à partir de données historiques ;
 - S'agissant du SLO, le prix moyen du billet peut être estimé à partir des informations collectées par l'Autorité. D'une part, la recette moyenne pour les liaisons de 100 km ou moins était de 0,11 € TTC par km en 2023 sur la France entière. D'autre part, la recette moyenne par passager-km constatée sur une ancienne liaison SLO entre Grenoble et Les Deux Alpes qui a été opérée en 2020, 2022 et 2023 était à 0,21 € TTC par km : elle était donc sensiblement plus élevée que la moyenne nationale. Pour tenir compte de cet écart, il est retenu une valeur de 0,16 € TTC du km : ainsi, le prix moyen du billet, pour effectuer les 70 kms à parcourir, s'élèverait à 11,4 € TTC.
34. Le trajet SLO permet donc une économie monétaire de [5 – 10] € par rapport au service conventionné.
35. Le coût généralisé du SLO est donc supérieur à celui du transport conventionné : il s'élève à 45,5 € (34,1 € + 11,4 €) contre [35 – 45] € (23,1 € + [10 – 20] €) pour le service conventionné.

² "Valeurs recommandées pour le calcul socio-économique", 3 mai 2019, <https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/documents/V.3.pdf>

Les données ont été actualisées en euros courants 2025.

³ Sur le fondement du prix constaté pour la saison 2023-2024 augmenté de 5,5%

Ainsi, malgré un tarif commercialisé plus bas pour le billet du SLO, l'impact d'un temps de parcours allongé annule cet avantage.

36. Dès lors, il est peu probable qu'une proportion significative des usagers actuels du transport conventionné se tourne vers le SLO. En effet, d'une part, l'écart de coût généralisé, de plus de 10 %, est significatif, d'autre part, même en retenant une valeur du temps de 8 €/heure (soit 40 % de moins que la valeur de référence), le transport conventionné conserverait un coût généralisé inférieur.
37. L'Autorité estime donc que le service SLO ne peut être considéré comme substituable, en tout ou partie, au service conventionné. En conséquence, elle considère qu'il n'y a pas lieu d'évaluer l'impact d'une atteinte substantielle à l'équilibre économique du service conventionné.

Émet l'avis suivant :

L'Autorité émet un avis défavorable sur le projet d'interdiction de la Région Auvergne-Rhône-Alpes du service déclaré par la société Comuto Pro entre Grenoble et Les Deux Alpes.

Le présent avis sera notifié à la Région Auvergne-Rhône-Alpes, et publié sur le site internet de l'Autorité.

L'Autorité a émis le présent avis le 6 mars 2025.

Présents :

*Monsieur Thierry Guimbaud, président ;
Madame Florence Rousse, vice-présidente ;
Monsieur Patrick Vieu, vice-président ;
Madame Sophie Auconie, vice-présidente.*

Le président

Thierry Guimbaud