

Avis n° 2025-021 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 l'Alpe d'Huez

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 (SLO) déclaré par la société Comuto Pro entre Grenoble et l'Alpe d'Huez. 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-Alpe d'Huez, enregistrée sous le numéro D2024-335, 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 l'Alpe d'Huez, via son service « Transaltitude » dans le cadre d'une délégation de service public (DSP). Elle estime que la liaison SLO entre Grenoble et l'Alpe d'Huez 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 a pour ce faire tout d'abord établi que le service librement organisé était partiellement substituable de Grenoble à l'Alpe d'Huez (dans le sens aller uniquement, aucun service n'étant substituable dans le sens retour). Elle a ensuite réalisé une évaluation de l'atteinte à l'équilibre économique du service conventionné, en évaluant la perte de recettes dont pourrait pâtir la DSP sur la base du report estimé de voyageurs du service conventionné vers le SLO.

Au regard des éléments examinés, l'Autorité conclut que l'équilibre économique de la ligne de service public pourrait être atteint de manière substantielle. Il convient, dès lors, de prévoir une limitation partielle du SLO, qui permettra de remédier au risque de déséquilibre économique de la ligne sous DSP. L'interdiction complète de la liaison Grenoble-Alpe d'Huez apparaîtrait en revanche disproportionnée par rapport à l'objectif visé.

L'Autorité émet ainsi un avis défavorable au projet d'interdiction de la Région Auvergne-Rhône-Alpes. La Région peut toutefois limiter à 20 le nombre de places pouvant être offertes entre Grenoble et l'Alpe d'Huez pour tous les services identifiés comme substituables, afin d'éviter tout risque d'atteinte substantielle à l'équilibre économique de la ligne de transport public.

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° D2024-335, présentée par la société Comuto Pro et publiée le 4 décembre 2024 ;

Vu la saisine relative à la déclaration du SLO n° D2024-335 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 Auvergne-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 l'Alpe d'Huez, est conforme	7
3.3. La liaison librement organisée peut être considérée comme partiellement substituable au service conventionné	7
3.3.1. La méthode retenue pour analyser la substituabilité	7
3.3.2. Résultat de l'analyse	8
3.4. Le transfert de voyageurs du service conventionné vers le SLO pourrait représenter une perte de recettes équivalente à 26 % des concours publics	8
3.4.1. La méthode retenue pour apprécier l'atteinte à l'équilibre économique	8
3.4.2. Résultat de l'analyse	9
3.5. L'équilibre économique de la ligne de service public pourrait être affecté de manière substantielle	9
4. Sur la limitation du service SLO	10
Avis	11
Annexe 1 – Les trajets SLO substituables et pouvant être limités en termes de capacité	12

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 alors 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° D2024-335 portant sur un service librement organisé (ci-après « SLO ») par la société Comuto Pro entre Grenoble et l'Alpe d'Huez.
9. Les points d'arrêt déclarés sont la gare routière de Grenoble, 11 Place de la Gare à Grenoble, et l'arrêt Parking P6, avenue des Marmottes dans la station de l'Alpe d'Huez.
10. Le SLO n° D2024-335 propose 1 départ par jour et par sens, avec une offre de 58 places par trajet. Le temps de parcours est estimé à 1h30.
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 Auvergne-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 reliant la gare routière de Grenoble à l'Alpe d'Huez.
13. La Région opère une ligne de service conventionné de transport par autocar qui assure sans correspondance la liaison entre Grenoble et l'Alpe d'Huez. Dans le cadre de sa saisine, la Région analyse l'impact du SLO déclaré entre Grenoble et l'Alpe d'Huez sur le périmètre de la ligne conventionnée reliant ces deux points.
14. La Région organise la desserte de 14 stations de ski iséroises, dont la ligne reliant Grenoble à l'Alpe d'Huez. 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 de 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, [30 000 – 40 000] voyageurs ont emprunté la ligne conventionnée entre Grenoble et l'Alpe d'Huez, 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 la saison 2024-2025 sont estimées à [500 000 – 600 000] € HT. Les coûts de production portés par le délégataire pour

assurer la liaison entre Grenoble et l'Alpe d'Huez sont estimés pour cette même saison à [800 000 – 900 000] € HT. Le taux de couverture des coûts par les recettes commerciales est ainsi de [70 – 80] % sur le périmètre de la ligne conventionnée. La Région verse une contribution forfaitaire sur l'ensemble de la DSP, qui concerne 14 lignes, dont l'Alpe d'Huez, pour un montant total de 5 762 000 € sur 6 ans, soit une moyenne de 960 000 € par 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 l'Alpe d'Huez, 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 susvisées, l'analyse du projet d'interdiction 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° D2024-335 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° D2024-335, 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 l'Alpe d'Huez, 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 liaison².
24. Il ressort de la saisine de l'Autorité que la Région fait porter l'analyse sur la ligne entre Grenoble et l'Alpe d'Huez. Ce périmètre est conforme aux dispositions de l'article L. 3111-18 du code des transports.

3.3. La liaison librement organisée peut être considérée comme partiellement substituable au service conventionné

3.3.1. La méthode retenue pour analyser la substituabilité

25. L'analyse de substituabilité consiste à apprécier dans quelle proportion les usagers du service conventionné pourraient considérer les services déclarés sur des liaisons similaires 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 présent, 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

² Le point 82 des lignes directrices adoptées par la décision du 24 mai 2017 susvisée précise que 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 entre deux arrêts situés sur cette ligne. En revanche, les tests de substituabilité effectués au titre de la troisième étape de l'analyse sont bien réalisés à la maille des liaisons concernées (liaison SLO similaire à une liaison du service conventionné).

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, en tenant compte d'une plage élargie de deux heures.

3.3.2. Résultat de l'analyse

30. S'agissant du temps de parcours, il peut être considéré que le SLO et le service conventionné offrent une durée équivalente entre Grenoble et l'Alpe d'Huez, estimée à environ 1h30, ce qui les rend substituables sur ce critère.
31. S'agissant de la grille horaire, si l'on considère une plage élargie de deux heures de part et d'autre des horaires du SLO n° 2024-335, il résulte que plusieurs trajets sont substituables au service conventionné, en fonction de la période de la saison hivernale.
32. Dans le sens « aller » (sens Grenoble vers l'Alpe d'Huez), le SLO propose un départ quotidien à 7h20. En début et fin de saison, un départ du service conventionné est programmé dans un intervalle de deux heures de part et d'autre de cet horaire les week-ends et jours fériés. En milieu de saison, hors période de vacances scolaires, un voire deux départs du service conventionné sont situés dans cet intervalle le jeudi, le vendredi, le samedi, le dimanche et les jours fériés. En milieu de saison, en période de vacances scolaires, un voire deux départs du service conventionné sont situés dans cet intervalle, chaque jour de la semaine.
33. Dans le sens « retour » (sens l'Alpe d'Huez vers Grenoble), en revanche, aucun service ne peut être considéré comme substituable. En effet, compte tenu de l'horaire tardif du SLO (départ de l'Alpe d'Huez à 22h), aucun transport conventionné ne circule dans une plage élargie de deux heures, dans ce sens.
34. Considérant, conformément aux lignes directrices de l'Autorité, un intervalle élargi de deux heures de part et d'autre des horaires du SLO n° D2024-335, il résulte que, s'agissant des voyageurs occasionnels, celui-ci est substituable au service conventionné dans 7% des cas³, pendant la période hivernale de circulation du service conventionné.
35. En conclusion, au vu des caractéristiques respectives des temps de parcours et des horaires des services entre Grenoble et l'Alpe d'Huez, le SLO n° D2024-335 peut être considéré comme partiellement substituable, dans le sens aller, au service conventionné pour des voyageurs occasionnels. Étant donné que le SLO ne propose qu'un aller-retour par jour, il n'y a pas lieu de réaliser une analyse du critère de fréquence.

3.4. Le transfert de voyageurs du service conventionné vers le SLO pourrait représenter une perte de recettes équivalente à 26 % des concours publics

3.4.1. La méthode retenue pour apprécier l'atteinte à l'équilibre économique

36. L'évaluation du risque d'atteinte à l'équilibre économique du service public est menée conformément aux lignes directrices adoptées par décision n° 2017-046 du 24 mai 2017.
37. Cette évaluation repose sur une estimation du nombre de voyageurs des services conventionnés les plus susceptibles d'emprunter le SLO, elle-même fondée sur l'analyse de la substituabilité des services. Dans le cas d'une concurrence entre services routiers, il résulte de l'application des lignes directrices susmentionnées que les places offertes par le

³ Sur plus de 1200 circulations du transport conventionné dans les 2 sens, 82 circulations SLO sont substituables.

SLO pourraient être occupées à 100 % par un report de voyageurs qui, autrement, auraient emprunté le service conventionné. Par conséquent, de plafond de report ne sera retenue.

38. Les volumes de titres de transport vendus ont été fournis par la Région pour l'ensemble de la saison 2023-2024, accompagnés des taux de remplissage moyens selon l'heure et le sens de circulation. L'analyse repose sur l'hypothèse que cette structure de la demande sera maintenue pour la saison 2024-2025.

3.4.2. Résultat de l'analyse

39. Conformément à l'hypothèse retenue, les places offertes par le SLO peuvent être remplies à 100 % par des voyageurs qui auraient emprunté le service conventionné, dans la limite du trafic de ce dernier⁴. Pour les services qui ont été identifiés comme substituables au point 32 (sens "aller"), et sur la base des hypothèses de trafic retenues au point 38 du présent avis, il est estimé que [3 000 – 4 000] voyageurs du service organisé par la Région pourraient se reporter vers le service exploité par Comuto Pro.
40. En prenant comme référence un prix moyen du billet du service conventionné de [10 – 20] € HT⁵, ce report de voyageurs entraînerait une perte de recettes estimée à [50 000 – 60 000] € HT pour la saison 2024-2025.
41. Les concours publics sont versés par la Région sur l'ensemble de la DSP. Or, le périmètre d'analyse par la Région étant limité à la ligne entre Grenoble et l'Alpe d'Huez, il convient d'estimer une quote-part de concours publics pour cette seule ligne. Cette estimation peut prendre pour référence le déficit de cette ligne, ce dernier étant calculé par différence entre les recettes de la ligne et le coût de production de la ligne. Sur la base des informations communiquées par la Région et rappelées au point 17 du présent avis, le concours public destiné à cette ligne, peut être estimé à [200 000 – 300 000] € HT⁶.
42. En conséquence, le transfert de voyageurs du service conventionné vers le SLO, tel qu'estimé au point 39, aurait un impact de 10 % sur les recettes de la ligne HT et représenterait 26 % des concours publics sur la ligne. Il est à noter que la DSP comprend 13 autres lignes. Sous cet angle d'analyse plus large, la perte maximale engendrée par le risque de report de voyageurs calculée au point 39 serait de [5 - 10] % au périmètre de la DSP totale.

3.5. L'équilibre économique de la ligne de service public pourrait être affecté de manière substantielle

43. Le point 102 des lignes directrices adoptées par la décision n° 2017-046 du 24 mai 2017 précise que la limitation ou l'interdiction d'un SLO ne peut être envisagée que si son incidence sur l'équilibre économique du service conventionné est substantielle. Cette atteinte doit se traduire par un bouleversement de la structure de financement du service, voire par une menace sur la poursuite de son exploitation. Toute incidence limitée ou ponctuelle ne saurait, en principe, justifier une restriction du SLO.

⁴ Un taux de remplissage de 78 % des autocars conventionnés a été utilisé, sur la base des informations transmises par la Région.

⁵ Ce prix intègre une augmentation de 5,5 % par rapport aux prix de la saison 2023-2024, sur la base des informations transmises par la Région.

⁶ Ce montant théorique est dépourvu de toute signification comptable ou financière. Il résulte du calcul effectué par l'Autorité pour le seul besoin de la présente analyse.

44. En particulier, le point 104 de ces mêmes lignes directrices précise que l'Autorité a estimé « *qu'un impact pouvant atteindre au maximum entre 15 % et 18 % du montant des concours publics versés par l'AOT devait être considéré comme substantiel* ».
45. En l'espèce, sur la base des éléments présentés dans la section 3.4.2, il apparaît que l'impact du SLO n° D2024-335 excède ces seuils de référence, si bien que l'équilibre économique de la ligne de service public pourrait être atteint de manière substantielle. Il convient, dès lors, de prévoir une limitation partielle du SLO.

4. Sur la limitation du service SLO

46. Lorsqu'elle estime nécessaire de limiter un service, l'Autorité propose à l'AOT, conformément à l'article L. 3111-19 du code des transports, « la mise en place de règles objectives, transparentes et non discriminatoires ». Dans cette hypothèse, l'Autorité se prononce sans être tenue par les termes de l'éventuel projet de limitation de service de l'AOT. Elle s'attache à favoriser le développement d'une offre de SLO complémentaire à celle du service conventionné organisé par la Région, dans la limite de l'atteinte portée à l'équilibre du service conventionné qui ne saurait être substantielle.
47. En ce qui concerne la part de l'offre SLO qui n'est pas substituable au service conventionné, telle que décrite au point 33 du présent avis, elle ne présente pas de risque de capter des voyageurs de l'offre de transport conventionné. Elle lui est complémentaire et, de ce fait, ne justifie pas une limitation.
48. En ce qui concerne la part de l'offre SLO qui est en partie substituable au service conventionné telle que décrite au point 32, il y a lieu, dans le cadre de la mise en place de règles objectives, de limiter le service SLO afin d'éviter un risque d'atteinte substantiel à l'équilibre économique de la ligne.
49. Le service SLO déclaré par Comuto Pro comprend un horaire, une fréquence de circulation ainsi qu'une capacité maximale. La limitation pourrait donc porter sur l'un de ces paramètres. Il semble excessif d'intervenir sur la fréquence : étant donné qu'elle se limite à un seul trajet par jour, cela reviendrait donc à interdire totalement ce trajet. De même, une modification de l'horaire serait difficile à mettre en œuvre, car lors des périodes de plus forte demande, il n'y a pas de plage horaire disponible qui permettrait de proposer un service en journée à plus de 2 heures de celui du service conventionné, garantissant ainsi une non-substituabilité. Ainsi, compte-tenu de ces éléments, il apparaît plus approprié de limiter le nombre de places commercialisables par Comuto Pro sur la liaison Grenoble – Alpes d'Huez.
50. Ainsi, l'Autorité estime que la capacité du SLO doit être limitée à 20 places maximum sur le trajet entre Grenoble et l'Alpe d'Huez, lors des jours où les trajets sont substituables au service conventionné (voir Annexe 1). Cela signifie que ces jours-là, sur la liaison entre Grenoble et l'Alpe d'Huez, Comuto Pro peut vendre jusqu'à 20 places maximum. Les autres liaisons situées en amont de Grenoble ne sont pas concernées. Cette limitation permettra de ramener l'impact sur les concours publics à un seuil inférieur à 12 %⁷ pour le périmètre de la ligne et à seulement 4 % sur les recettes de la ligne. L'impact serait alors inférieur à la fourchette de 15 à 18 % du montant des concours publics sur la ligne, indiquée dans les lignes directrices de l'Autorité et rappelée au point 44 du présent avis : la limitation

⁷ Plus précisément, sur la base de 20 places vendues par le SLO, au prix de **10 – 20** € HT, chaque jour où le SLO est substituable, l'impact sur les concours publics serait inférieur à 12 %.

garantirait donc que l'atteinte à l'équilibre économique de la ligne routière conventionnée entre Grenoble et l'Alpe d'Huez reste non substantielle.

Émet l'avis suivant :

L'Autorité émet un avis défavorable au projet d'interdiction de la Région Auvergne-Rhône-Alpes concernant le service déclaré par la société Comuto Pro entre Grenoble et l'Alpe d'Huez, à l'exclusion des places vendues dépassant le seuil de 20 pour les services définis à l'annexe 1.

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

ANNEXE 1 – LES TRAJETS SLO SUSTITUABLES ET POUVANT ÊTRE LIMITÉS EN TERMES DE CAPACITÉ

Sens Grenoble vers l'Alpe d'Huez :

Période	Durée	Nombre de trajets hebdomadaires substituables
Début de saison (du 30.11 au 20.12)	3 semaines	2 samedi et dimanche
Haute saison vacances Noël (du 21.12 au 03.01)	2 semaines	7 tous les jours
Haute saison (du 04.01 au 21.02)	7 semaines	4 du jeudi au dimanche
Haute saison vacances Hiver (du 22.02 au 07.03)	2 semaines	7 tous les jours
Haute saison (du 08.03 au 28.03)	3 semaines	4 du jeudi au dimanche
Fin de saison (du 29 mars au 20 avril)	3 semaines + 1 week-end	2 samedi et dimanche