

SAISINE – LIAISON PAR AUTOCAR ≤ 100 KM

Identification de l'entité effectuant la saisine et de la personne référente	
Entité saisissante	Département de l'Isère
Nom de la personne référente pour les échanges avec les services de l'Autorité	Julia Cattoen (chargée de mission) Marie-Pierre Flechon (directrice)
Numéro de téléphone	04 76 00 30 34
Adresse email	julia.cattoen@isere.fr marie-pierre.flechon@isere.fr

Projet de décision de l'autorité organisatrice de transport	
Liaison concernée	Grenoble/l'Alpe d'Huez
Identification de la ou des déclarations correspondantes (en indiquant leur numéro de publication sur le site internet de l'Autorité)	D2017-156
Justification de l'intérêt à agir : - soit l'entité saisissante doit être une autorité organisatrice de la liaison déclarée, selon la définition du point 10° de l'article R. 3111-37 du code des transports ¹ , - soit la liaison déclarée doit être une liaison similaire à une liaison de l'AOT, selon la définition du point 14° du même article ²	Le Département, AO sur cette liaison selon le point 10° de l'art. R.3111-37 du code des transports a déjà mis en place une DSP pour le produit Transaltitude, qui propose une liaison directe régulière en période hivernale entre Grenoble et l'Alpe d'Huez. C'est une des principale ligne de la DSP. La déclaration D2017-156 met donc en péril l'équilibre économique de la DSP. Une liaison régulière du réseau Transisère existe toute l'année.
Projet d'interdiction ou de limitation	Interdiction
Périmètre retenu pour l'analyse <i>(une ou plusieurs lignes de service public de transport ou le contrat de service public de transport concerné)</i>	Transaltitude : ligne Grenoble - Alpe d'Huez Transisère : lignes 3000 et 3020
Contrat de service public concerné	DSP Transaltitude - desserte des stations de ski en hiver

¹ « Autorité organisatrice d'une liaison » : autorité, au sens de l'article L. 1221-1 du code des transports, qui organise un service public régulier assurant cette liaison sans correspondance ; en cas de délégation de la compétence d'organisation à une autre autorité organisatrice, cette dernière est de plein droit l'autorité organisatrice concernée ; en cas de délégation des attributions du code, cette autorité n'est une autorité organisatrice au sens du présent chapitre que si la délégation le stipule expressément dans les conditions prévues à l'article R. 1241-38 de ce code ; si l'autorité organisatrice est l'État, l'autorité administrative compétente est le ministre chargé des transports

² « Liaison similaire à une liaison d'une autorité organisatrice » : liaison soumise à régulation dont l'origine et la destination se situent à une distance respective de l'origine et de la destination de celle de l'autorité, mesurée en ligne droite, d'au plus 5 km, cette valeur étant portée à 10 km entre les origines ou entre les destinations des deux liaisons si elles sont situées en région d'Île-de-France.

Données récentes, annuelles et complètes de trafic et de revenus	
Données de trafic sur l'origine – destination concernée, détaillées par groupe tarifaire si cette information est disponible	cf annexe 1
Ressources générées sur l'origine – destination concernée, détaillées par groupe tarifaire si cette information est disponible	cf annexe 1
Si elles sont disponibles, les données de comptage et la répartition horaire du trafic de la liaison concernée	cf annexe 1
Données de trafic sur le périmètre retenu par l'AOT pour apprécier l'atteinte portée aux services qu'elle organise, détaillées par groupe tarifaire, si cette information est disponible	cf annexe 1
Recettes commerciales directes générées par le trafic sur le périmètre retenu par l'AOT pour apprécier l'atteinte portée aux services qu'elle organise, détaillées par groupe tarifaire, si cette information est disponible	cf annexe 1
Contribution publique relative au périmètre retenu par l'AOT pour apprécier l'atteinte portée aux services qu'elle organise	cf annexe 1
Compensations tarifaires versées par l'AOT au titre de la tarification sociale sur le périmètre retenu par cette dernière	cf annexe 1
Si elles sont disponibles, données relatives aux coûts supportés par l'exploitant sur le périmètre retenu par l'AOT pour apprécier l'atteinte portée aux services qu'elle organise	cf annexe 1

Evaluation de l'impact	
Evaluation motivée de l'atteinte substantielle portée au service conventionné par les services routiers librement organisés, en termes de trafic et de ressources	cf annexe 2

Autres	
Justification du champ d'application du projet de décision, en ce qui concerne en particulier les liaisons similaires à celle de l'AOT et les liaisons dont la jonction permet d'assurer celle-ci	cf annexe 2
Si le projet de décision couvre des liaisons dont la jonction permet d'assurer avec correspondance la liaison concernant l'autorité organisatrice, les raisons d'intérêt général motivant la portée de la décision sur chacune de ces liaisons	cf annexe 2
Le cas échéant, s'il n'a pas été communiqué auparavant, la convention ou le contrat de service public correspondant dans sa version la plus récente ainsi que ses annexes	cf annexe 3
Le cas échéant, s'il n'a pas été communiqué auparavant, le dernier rapport annuel d'exécution de la convention ou du contrat de service public correspondant ainsi que ses annexes	cf annexe 4

Annexe 1 : Données récentes, annuelles et complètes de trafic et de revenus

Transaltitude

La ligne Grenoble/Alpe d'Huez fait partie de la DSP **Transaltitude** dont les lignes sont exploitées uniquement en période hivernale. Les données présentées sont donc celles de la saison hiver 2016/2017.

Offre actuelle **Transaltitude** :

Avec 6 allers-retours en moyenne par jour, la liaison Grenoble / Alpe d'Huez offre la possibilité de se rendre en station, ou à Grenoble, et d'assurer l'ensemble des correspondances avec l'offre SNCF. Le temps moyen entre deux départs est de 02 :28, qui baisse à 01 :18 tous les samedis de la saison l'hiver, ce qui permet de fluidifier le trafic et répondre à la demande client. Cette offre, façonnée en fonction des besoins des clients (correspondances SNCF, sociétés de transports, domicile / travail), affiche donc un délai d'attente moyen entre deux départs de 2h30.

Offre
contractuelle
Transaltitude

Période allégée :

1 A/R par jour du lundi au vendredi et jours fériés

2 A/R par jour le samedi et le dimanche

Période normale :

2 A/R par jour du lundi au mercredi

4 A/R le jeudi

6 A/R le vendredi

8 A/R le samedi

7 allers et 6 retours par jour les dimanches et jours fériés

Vacances scolaires :

3 A/R le samedi des vacances d'hiver toutes zones (A, B, C)

Offre horaire **Transaltitude**

VOLUME D'OFFRE GRENOBLE > ALPE D'HUEZ

	07:00	08:00	10:00	11:00	12:00	13:00	15:00	16:00	17:00	18:00	20:00	22:00	
LUNDI	07:30			11:15		13:45		16:30					4
MARDI	07:30			11:15		13:45		16:30					4
MERCREDI	07:30			11:15		13:45		16:30					4
JEUDI	07:30			11:15		13:45		16:30					4
VENREDI	07:30			11:15		13:45		16:30		18:15	20:15	22:15	7
SAMEDI	07:30	08:00	10:30	11:15	12:15	13:15	15:15	16:15	17:15	18:15	20:15		11
DIMANCHE	07:30	08:00		11:15	12:15	13:15	15:15	16:15		18:15			8
	8	3	2	8	3	8	3	8	2	4	3	2	6 MOYENNE

VOLUME D'OFFRE ALPE D'HUEZ > GRENOBLE

	06:00	07:00	08:00	10:00	11:00	12:00	13:00	14:00	16:00	17:00	18:00	
LUNDI		07:45			11:00		13:00		16:30	17:00		5
MARDI		07:45			11:00		13:00		16:30	17:00		5
MERCREDI		07:45			11:00		13:00		16:30	17:00		5
JEUDI		07:45			11:00		13:00		16:30	17:00		5
VENREDI		07:45			11:00		13:00		16:00	17:00		5
SAMEDI	06:00	07:15	08:20	10:15		12:00	13:00	14:00	16:00	17:00	18:00	10
DIMANCHE		07:15		10:15		12:00		14:00	16:00	17:00	18:00	7
	1	7	1	2	5	2	6	2	7	7	2	6 MOYENNE

1. Données de trafic sur l'origine – destination concernée, détaillées par groupe tarifaire si cette information est disponible :

Pour la saison 2016/2017, voyages ont été réalisés sur la ligne Grenoble/Alpe d'Huez, soit du volume des ventes de la DSP *Transalitude* toutes stations confondues. Par ailleurs, cette desserte représente à elle seule des km, des heures commerciales, et % de la recette totale hors taxe ; soit de la performance globale du contrat.

L'équilibre économique du contrat repose fondamentalement sur la péréquation entre les stations les plus fréquentées dont l'Alpe d'Huez et des stations moins avantagées.

Les données concernant les groupes tarifaires sont indiquées ci-dessous.

2. Ressources générées sur l'origine –destination concernée, détaillées par groupe tarifaire si cette information est disponible

➔ Données au sein du tableau ci-dessous :

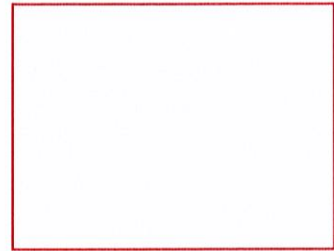
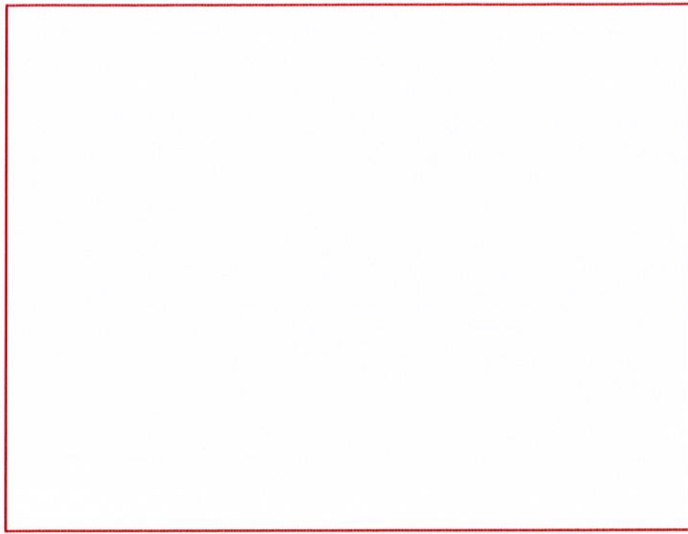
	nbre de titres	nbre options (bagage supp)	montant total
TOTAL			
Aller simple Carte Transisère			
Aller simple IDTGV			
Aller simple Jeune			
Aller simple Plein Tarif			
Aller simple RUN/TRIBU			
Aller simple Senior			
Aller-Retour Carte Transisère			
Aller-Retour Jeune			
Aller-Retour Jour Plein Tarif			
Aller-Retour Plein Tarif			
Aller-Retour RUN/TRIBU			
Aller-Retour Saint Exupery			
Aller-Retour Senior			
Aller-Retour Tarif IDTGV AR			
Aller-Simple Saint Exupery			

➔

3. Si elles sont disponibles, les données de comptage et la répartition horaire du trafic de la liaison concernée :

➔ Données au sein du tableau ci-dessous :

--



-
4. Données de trafic sur le périmètre retenu par l'AOT pour apprécier l'atteinte portée aux services qu'elle organise, détaillées par groupe tarifaire, si cette information est disponible
 - ➔ Sur les 5 aller/retours demandés par Flixbus, seul un retour (20h00) ne vient pas frontalement faire concurrence aux horaires *Transalitude* (battement de 30 '). Les horaires les plus attractifs sont situés en milieu de journée soit entre 10h30 et 15h00 ; or l'offre déposée comporte le risque que la clientèle soit récupérée par Flixbus et ainsi rende inutile le maintien d'une offre en direction de l'Alpe d'Huez sous la bannière *Transalitude*.
 5. Recettes commerciales directes générées par le trafic sur le périmètre retenu par l'AOT pour apprécier l'atteinte portée aux services qu'elle organise, détaillées par groupe tarifaire, si cette information est disponible
 - ➔ Sans objet, ici le périmètre correspond à la liaison.
 6. Contribution publique relative au périmètre retenu par l'AOT pour apprécier l'atteinte portée aux services qu'elle organise
 - ➔ La contribution forfaitaire est versée sur l'ensemble de la DSP, qui concerne 14 stations dont l'Alpe d'Huez (soit € HT, hors actualisation par an pour toutes les dessertes).
 7. Compensations tarifaires versées par l'AOT au titre de la tarification sociale sur le périmètre retenu par cette dernière
 - ➔ Sans objet, pas de tarification sociale
 8. Si elles sont disponibles, données relatives aux coûts supportés par l'exploitant sur le périmètre retenu par l'AOT pour apprécier l'atteinte portée aux services qu'elle organise
 - ➔ La répartition des charges de structure dédiée sans la participation de l'Alpe d'Huez laisse apparaître un déficit de supplémentaire par saison soit de coût supplémentaire pour la collectivité.

Réseau *Transisère* :

La liaison Grenoble-Alpe d'Huez est également assurée par les lignes 3000 et 3020, du réseau interurbain *Transisère* durant toute l'année.

Plus précisément, la ligne 3000 comprend :

- 12 allers-retours par jour en semaine dont 2 en correspondance avec la 3020 à destination / en provenance de l'Alpe d'Huez ;
- 7 A/R les samedis ;
- 5 A/R les dimanches et jours fériés ;
- Environ 550 voyages par jour.

Plus précisément, la ligne 3020 comprend :

- 4 allers-retours en semaine dont 2 en correspondance avec la 3000
- 2 A/R les samedis, dimanches et jours fériés
- Environ 90 voyages par jour (principalement des scolaires du collège du Bourg d'Oisans).

Par ailleurs, la ligne 3020 transporte le personnel des remontées mécaniques de l'Alpe d'Huez (SATA). Ainsi les horaires sont également calqués sur leur organisation.

Les samedis d'été des services de la ligne 3020 partent directement de Grenoble car l'offre de la ligne 3000 n'est pas assez dense pour garantir des correspondances systématiques.

Annexe 2 : Evaluation de l'impact

Transaltitude

1. Evaluation motivée de l'atteinte substantielle portée aux services conventionnés par les services routiers librement organisés, en termes de trafic et de ressources.

- Le Département de l'Isère a souhaité dissocier l'offre transport par autocars classique destinée aux voyageurs réguliers (flux domicile-travail /école) de celles destinées aux voyageurs occasionnels (flux loisirs) durant la saison hivernale en créant le produit Transaltitude.

Transaltitude est donc un service de transport saisonnier spécifiquement dédié à la desserte des stations de montagne, qui a pour vocation d'acheminer la clientèle touristique (locale et extérieure au Département) vers les stations de ski des massifs isérois au départ de Grenoble (gare routière).

Le service a été créé en 2010, et dévolu à un transporteur au moyen d'une convention de Délégation de Service Public. Le 1er contrat s'est déroulé de 2010 à 2014 ; le suivant se déroule de 2014 à 2022.

Plus de des ventes se font en amont des voyages, via le site Internet www.transaltitude.fr; ceci permet aux voyageurs de réserver leur place à bord et à l'exploitant d'optimiser son exploitation. Le coût de développement de cet outil de réservation en ligne est réparti sur la durée de la DSP, et sur le nombre de dessertes mises en œuvre.

La ligne Grenoble/Alpe d'Huez compte pour des recettes générées sur l'ensemble de la DSP. C'est donc une des lignes majeures permettant l'équilibre du contrat de DSP. Avec 5 A/R par jour tous les jours de la semaine vers l'Alpe d'Huez, Flixbus vient directement concurrencer les liaisons mises en place actuellement dans le cadre de **Transaltitude**.

Le modèle actuel de la DSP permet de proposer aux stations plus petites des liaisons **Transaltitude** tout l'hiver également, où la fréquentation est moindre grâce à la mutualisation des coûts d'exploitation.

2. Justification du champ d'application du projet de décision, en ce qui concerne en particulier les liaisons similaires à celle de l'AOT et les liaisons dont la jonction permet d'assurer celle-ci.

- Les horaires annoncés par Flixbus, le temps de trajet annoncé, l'origine-destination ainsi que la fréquence quotidienne de la liaison concernée sont similaires à ceux actuellement mis en place dans le cadre de la DSP. De par cette concurrence, l'équilibre économique de toute la DSP **Transaltitude** sera remis en question.

3. Si le projet de décision couvre des liaisons dont la jonction permet d'assurer avec correspondance la liaison concernant l'autorité organisatrice, les raisons d'intérêt général motivant la portée de la décision sur chacune de ces liaisons.

- Sans objet

4. Le cas échéant, s'il n'a pas été communiqué auparavant, la convention ou le contrat de service public correspondant dans sa version la plus récente ainsi que ses annexes.

→ En annexe 3

5. Le cas échéant, s'il n'a pas été communiqué auparavant, le dernier rapport annuel d'exécution de la convention ou du contrat de service public correspondant ainsi que ses annexes.

→ En annexe 4

Réseau *Transisère* :

La perte de recette éventuelle sur les lignes 3000 et 3020 est difficile à évaluer ; en effet l'origine/destination des clients occasionnels du réseau *Transisère* n'est pas connue.

PROJET d'ARRETE

Arrêté n° _____ en date du _____ portant interdiction d'un service routier de transport régulier interurbains librement organisés par la Société Flixbus sur la liaison Grenoble – l'Alpe d'Huez.

Le Président du Conseil Départemental de l'Isère,

Vu le Code général des collectivités territoriales,

Vu le Code des transports et notamment ses articles L. 3111-17 à L. 3111-21, R. 3111-17 et R. 3111-42 à R. 3111-53 ;

Vu la convention de délégation de service public conclu le 14/11/2014 entre le Département de l'Isère et la Société VFD pour une durée de 8 ans à compter du 1^{er} juillet 2014 pour l'exploitation des lignes saisonnières du réseau Transaltitude

Vu la déclaration de la Société Flixbus France SARL enregistrée par l'Autorité de Régulation des Activités Ferroviaires et Routières le 17 octobre 2017 sous le numéro D 2017-156 relative à la création d'un service routier librement organisé par autocar sur une distance inférieure à 100 Km entre la Gare routière de Grenoble et la station de l'Alpes d'Huez (arrêt de bus « Les Bergers » Avenue des Marmottes 38750 Huez) ;

Vu l'avis favorable de l'Autorité de Régulation des Activités Ferroviaires et Routières n°[***] en date du [***] notifié au Département de l'Isère le [***] concernant le projet d'interdiction d'exploiter le service susvisé déclaré par la Société Flixbus France SARL dont un exemplaire demeurera annexé au présent arrêté ;

Considérant que le Département de l'Isère est l'autorité organisatrice d'un service public de transports non urbains de voyageurs sur lignes saisonnières régulières exploité sous la dénomination de réseau « Transaltitude » fonctionnant du 1^{er} décembre de l'année N au 30 avril de l'année N+1 et desservant, depuis la gare routière de Grenoble, les stations iséroises (2 Alpes, Alpe d'Huez, Auris en Oisans, Chamrousse, Prapoutel - Les 7 Laux, Alpe du Grand Serre, Villard Reculas, Oz-en-Oisans, Vaujany, Lans-en-Vercors, Autrans, Villard de Lans, Corrençon en Vercors, Méaudre) ;

Considérant que par une convention de délégation de service public unique conclue le 14/11/2014, le Département de l'Isère a délégué à la Société d'économie mixte locale VFD l'exploitation de l'ensemble des lignes saisonnières du réseau Transaltitude pour une durée de huit années à compter du 1^{er} juillet 2014 ;

Considérant que dans le cadre de cette convention de délégation de service public, la rémunération du délégataire est substantiellement liée aux résultats de l'exploitation et assurée principalement par les recettes de billetterie ; que l'équilibre économique global de cette délégation de service public est ainsi assuré, par la compensation des recettes de billetterie perçues sur l'ensemble des lignes exploitées, les recettes de billetterie perçues sur les lignes les plus fréquentées venant compenser l'insuffisance des recettes de billetterie perçues sur les autres lignes ainsi que par le versement d'une compensation financière forfaitaire annuelle d'environ 715.000 € HT hors actualisation au titre des contraintes de service public imposées au délégataire ;

Considérant que la ligne saisonnière Grenoble – L'Alpe d'Huez avec 6 allers-retours en moyenne par jour, constitue l'une des principales lignes du réseau Transaltitude ; qu'à ce titre, la ligne Grenoble – L'Alpe d'Huez génère à elle-seule 33% des recettes commerciales perçues par le délégataire ainsi que 37% du kilométrage commercial et 35,5% des heures de conduite du réseau Transaltitude, soit près d'un tiers de la performance globale du contrat de délégation de service public ;

Considérant que la liaison déclarée par la Société Flixbus France SARL vise à proposer un service routier librement organisé entre la Gare routière de Grenoble et la Commune d'Huez (arrêt : « les Bergers » Avenue des Marmottes) offrant une capacité de 53 places par trajet sur la base de cinq liaisons quotidiennes par sens ; qu'il résulte de la déclaration produite par la Société Flixbus France SARL auprès de l'Autorité de Régulation des Activités Ferroviaires et Routières que le service proposé fonctionnerait aux horaires suivants ; au départ de Grenoble : du lundi au dimanche 08 :10, 10 :00, 13 :00, 15 :00, 18 :00 ; au départ de l'Alpe d'Huez : 10 :30, 12 :30, 15 :30, 17 :30, 20 :00, avec une durée de trajet d'une heure et trente minutes ;

Considérant que par sa consistance, son amplitude horaire, le temps de parcours annoncé et la localisation géographique des points de départ et d'arrivée, la liaison déclarée par la Société Flixbus France SARL constitue ainsi une offre substituable à celle offerte par le Département de l'Isère en qualité d'autorité organisatrice dans le cadre d'une mission de service public ;

Considérant par ailleurs que le Département de l'Isère, agissant sur délégation de la Région Auvergne – Rhône-Alpes, est l'autorité organisatrice du réseau de transports interurbains Transisère ; que dans ce cadre, le réseau Transisère propose, au travers des lignes n°3000 et 3020 une desserte régulière tout au long de l'année, au départ de Grenoble, de l'Alpe d'Huez ; qu'ainsi la ligne n°3000 propose une offre de 12 allers-retours en semaine, 7 allers-retours les samedis et 5 allers-retours les dimanches et jours fériés ; que la ligne 3020 qui assure en outre le transport des personnels des remontées mécaniques de l'Alpe d'Huez propose une offre de 4 allers-retours en semaine et deux allers-retours les samedis, dimanches et jours fériés ;

Considérant que l'article L. 3111-18 du Code général des collectivités territoriales prévoit qu' *« 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 »* ;

Considérant que l'exploitation de la liaison Grenoble – L'Alpe d'Huez déclarée par la Société Flixbus France SARL est, compte tenu de ses caractéristiques, de nature à porter une atteinte substantielle à l'équilibre économique de la convention de délégation de service public conclue entre le Département de l'Isère et la Société d'économie mixte des VFD ; qu'en particulier, eu égard au poids de la ligne Grenoble – l'Alpe d'Huez dans l'équilibre global du contrat de délégation de service public tel qu'il a été rappelé au 4^{ème} considérant ci-avant, l'exploitation par la Société Flixbus France SARL de ce service dégraderait de manière significative l'équilibre globale du contrat et augmenterait de plus de 38% le montant de la compensation financière forfaitaire à la charge du Département de l'Isère nécessaire à l'exploitation du réseau Transalitude ;

Considérant qu'il y a lieu, en conséquence, pour le Président du Conseil départemental de l'Isère, sous réserve de l'avis conforme de l'Autorité de Régulation des Activités Ferroviaires et Routières, d'édicter un arrêté portant interdiction du service librement organisé Grenoble – Alpe d'Huez déclaré par la Société Flixbus France SARL ;

A R R E T E :

Article 1 : Interdiction du service librement organisé Grenoble – L'Alpe d'Huez de la Société Flixbus France SARL.

En raison de l'atteinte substantielle portée à l'équilibre économique du contrat de délégation de service public organisant le réseau Transaltitude et la desserte des stations iséroises, le service librement organisé déclaré par la Société Flixbus France SARL auprès de l'Autorité de Régulation des Activités Ferroviaires et Routières sous le numéro D 2017-256 en date du 17 octobre 2017 et portant sur la liaison Grenoble - l'Alpe d'Huez est interdit dans son ensemble.

Article 2 : Entrée en vigueur.

Conformément aux dispositions des articles L. 3131-1 et suivants du Code général des collectivités territoriales, le présent arrêté entre en vigueur après accomplissement des formalités de publication et de transmission au Préfet de l'Isère au titre du contrôle de légalité.

Article 3 : Notification - Publication.

Le présent arrêté sera notifié à la Société Flixbus France SARL.
Ampliation en sera également adressée à l'Autorité de Régulation des Activités Ferroviaires et Routières.
Le présent arrêté sera également publié au recueil des actes administratifs du Département de l'Isère.

Article 4 : Exécution du présent arrêté.

Le Directeur général des services du Département de l'Isère est chargé de l'exécution du présent arrêté.

Article 5 : Voies et délais de recours.

Conformément à l'article R. 421-5 du Code de justice administrative, le présent arrêté peut être contesté dans un délai de deux mois courant de sa date de publication ou de notification devant le Tribunal Administratif de Grenoble.

Fait à Grenoble, le _____ 2018,
Le Président du Conseil départemental de l'Isère,

Monsieur Jean-Pierre BARBIER