



Interreg



UNION EUROPÉENNE
UNIONE EUROPEA

MARITTIMO-IT FR-MARITIME

Fonds européen de développement régional
Fondo Europeo di Sviluppo Regionale



CCI NICE CÔTE D'AZUR

PROJET MOBIMART PLUS

COMPOSANTE T1

ACTIVITE T1.2

ANALYSE AS IS DES SYSTEMES TARIFAIRES APPLIQUES

TERRITOIRE ALPES-MARITIMES

RAPPORT D'ANALYSE – LIVRABLE T1.2.1



12 Avenue Didier Saurat
Bâtiment Socrate
CS10051
31702 Blagnac Cedex
conseil@2p2p.fr

TABLE DES MATIERES

1.	Introduction au contexte territorial de référence	4
1.1	Analyse démographique (Source INSEE)	4
1.2	Infrastructures de transport	8
1.3	Les systèmes de mobilité de transport public collectif	11
1.4	Les systèmes privés de transport collectif	13
1.5	Principaux flux de déplacements	14
2.	Description des offres de mobilité.....	19
2.1	Réseaux urbains	19
2.2	Réseaux Interurbains	23
2.3	Les offres de mobilité multimodales sur les principaux axes d'échange	27
2.4	Les offres de mobilité multimodales au départ des principaux pôles d'échange	30
3.	Description des tarifs et des systèmes tarifaires appliqués pour chaque mode de transport	
	– les tarifications monomodales.....	31
3.1	Introduction	31
3.2	Profils tarifaires	31
3.3	Structures des gammes	33
3.4	Géographie du prix	35
3.5	Niveaux de prix et Réductions	37
3.6	Les produits « touristiques »	40
4.	Description des systèmes d'intégration tarifaires existants et projetés, et des services de billettique intégrés existants et projetés – les tarifications multimodales.....	42
4.1	Introduction	42
4.2	Le Pass Zou! Etudes	42
4.3	L'Abonnement Combiné TER+	43
4.4	Le ticket Azur : un voyage Car + Urbain à 1,50 €	44
4.5	La carte Azur : Car + Urbains en illimité	45
4.6	Le Pass Sud Azur	47
4.7	Géographie du Prix des tarifications multimodales	49
4.8	Canaux de distribution et supports de titres	49
5.	Liste des services d'Infomobilité	53
5.1	Historique des Systèmes d'InfoMobilité (SIM) dans les Alpes-Maritimes	53
5.2	Résultats du projet Mobimart	56
6.	Données financières sur les offres de transport	58
6.1	Données financières des réseaux urbains	58
6.2	Données financières des réseaux interurbains	59

6.3 Ratios économiques	60
7. Conclusions et Perspectives	61
8. Annexe - Données collectées – liens Bibliographiques	63
8.1 Annexe 1 – DETAIL DES OFFRES DE MOBILITE MULTIMODALES AU DEPART DES PRINCIPAUX POLES D'ECHANGE	63
8.2 Données collectées & Liens Bibliographiques	66

1. INTRODUCTION AU CONTEXTE TERRITORIAL DE REFERENCE

Il ne s'agit pas ici de dresser un portrait détaillé du territoire des Alpes Maritimes, mais d'identifier, au travers des principaux items en lien avec la mobilité, les éléments de contexte favorables, ou au contraire, défavorables au projet de tarification multimodale porté par Mobimart Plus.

1.1 ANALYSE DEMOGRAPHIQUE (SOURCE INSEE)

1.1.1 Chiffres-clés dans les Alpes-Maritimes

Le département des Alpes Maritimes constitue un territoire densément peuplé : il est le 21^e département métropolitain en termes de population avec 1 083 310 habitants (Recensement 2017).

Le département est composé de 7 intercommunalités :

- d'un EPCI majeur, la métropole Nice Côte d'Azur, qui regroupe la moitié des habitants
- de 2 agglomérations importantes, Cannes et Antibes, qui représentent chacune environ 15% de la population du 06
- de 2 agglomérations de taille plus modeste, Menton et Grasse
- de 2 communautés de communes sur le haut pays.



AOM/EPCI	Population 2017	Densité de population (hab/km ²)	Part des 0-29 ans	Part des 60 ans et +
Métropole Nice Côte d'Azur	537 999	367	32%	30%
CA de la Riviera Française	72 551	110	29%	31%
CA de Sophia Antipolis	176 069	365	31%	30%
CA Cannes Pays de Lérins	158 677	1 673	28%	35%
CA du Pays de Grasse	101 594	207	33%	27%
CC du Pays des Paillons	26 736	123	32%	29%
CC Alpes d'Azur	9 684	11	28%	34%
Total D06	1 083 310	252	31%	30%
France Métropolitaine	64 639 133	119	37%	26%

A noter : Toutes les analyses seront déclinées par EPCI, car il s'agit du découpage administratif compétent en matière de transport de voyageurs.



Carte Densité de population du 06

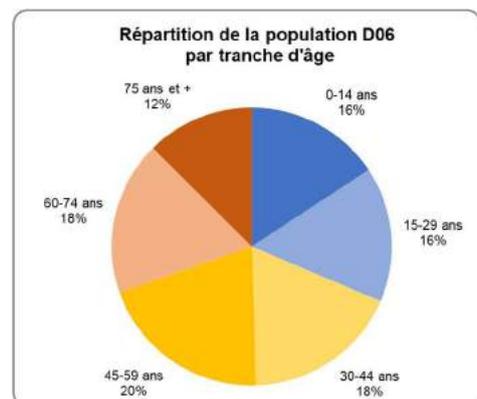
La densité de population est 2 fois supérieure à la moyenne nationale : 252 hab/km² pour 119 hab/km² en moyenne nationale.

La répartition spatiale de la population est très hétérogène au sein du territoire avec une densité très forte sur le littoral et faible voire très faible dans l'arrière-pays.

La plupart des EPCI ont elles-mêmes une démographie assez hétérogène : elles regroupent des zones très urbanisées avec des zones très peu denses de collines, voire de montagne.

En termes d'âge moyen, les Alpes Maritimes constituent un territoire à la fois moins jeune et plus âgé que la moyenne nationale : les moins de 29 ans ne représentent « que » 31% de la population (pour 37% en France métropolitaine) et les plus de 60 ans sont presque aussi nombreux à 30% (pour 26% en moyenne nationale).

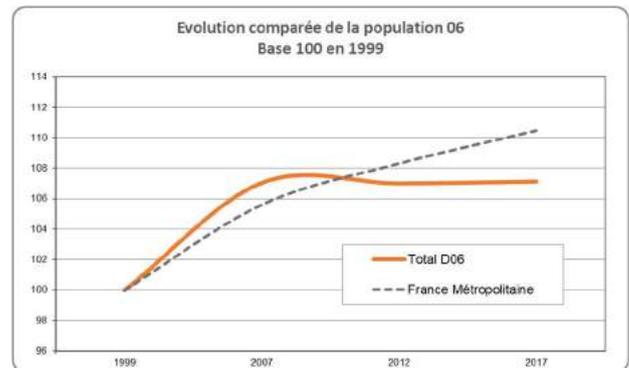
La question de l'âge de la population joue un rôle important dans l'usage des transports en commun. A titre d'exemple les voyageurs jeunes (<26 ans) sont beaucoup plus consommateurs de transport – en termes de fréquence et de volumes de déplacements - que les seniors (+60 ans).



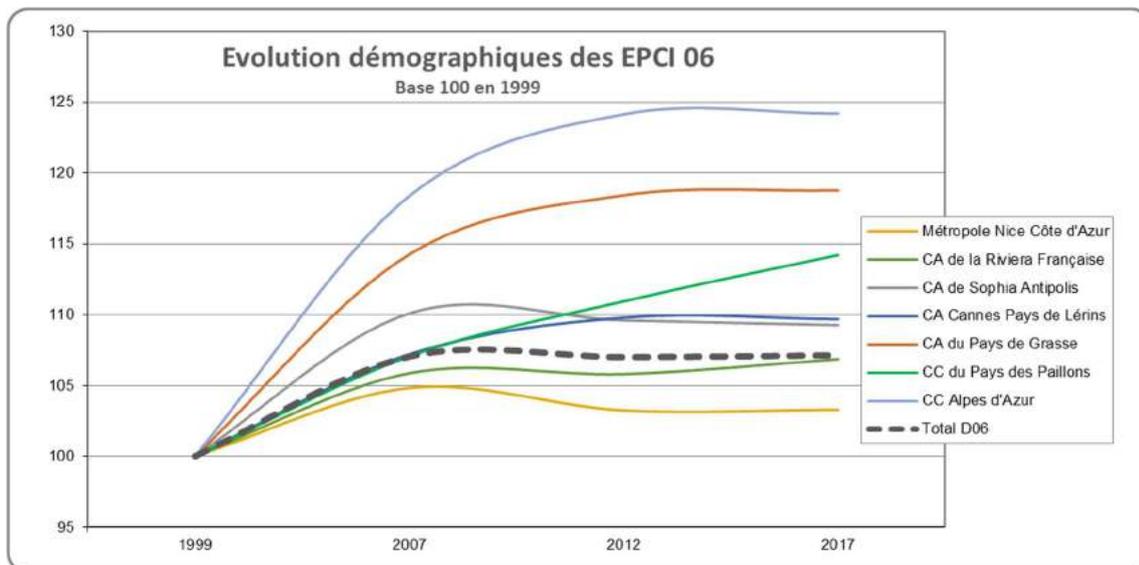
1.1.2 Evolution démographique

Après avoir connu une période de très forte croissance jusqu'en 2007, la population des Alpes Maritimes stagne, voire baisse légèrement depuis une dizaine d'années, alors que la population française poursuit sa croissance.

Le taux de croissance annuel moyen entre 2012 et 2017 est de 0,02% pour le 06, alors qu'il est de 0,40% pour la France métropolitaine.



L'évolution démographique n'est pas homogène sur l'ensemble du territoire du 06, comme le montre le graphique ci-dessous.



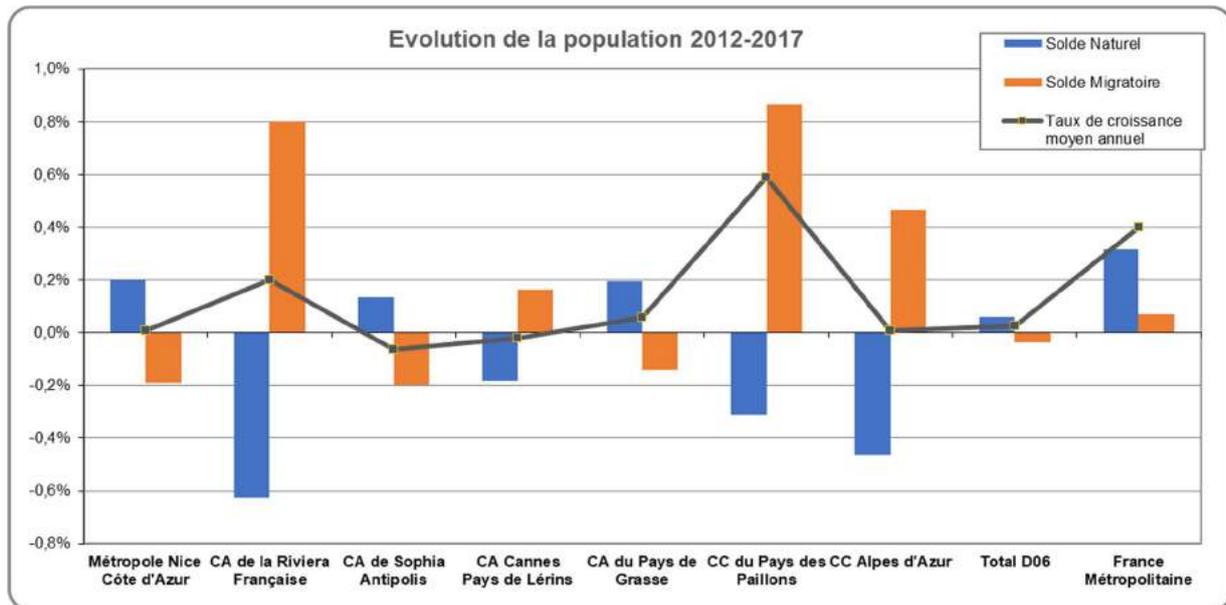
Evolution relative de chaque EPCI depuis 1999

On observe 3 types d'évolution démographique :

- Les territoires, qui à l'image du département dans son ensemble, ont stagné, voire légèrement décliné à partir de 2007 : c'est le cas de la métropole niçoise, de la CASA et de la CARF.
- Les territoires qui ont très fortement progressé jusqu'en 2012, puis se sont stabilisés depuis : agglomération de Cannes et Grasse et la communauté de communes Alpes d'Azur
- Les territoires qui maintiennent un développement continu sur les 30 dernières années : c'est le cas de la communauté de communes du Pays des Paillons.

Il semblerait donc que l'on assiste, sur toute la partie Est du département, à un transfert de population du littoral vers l'arrière-pays.

Sur la période récente (2012-2017), l'apparente stagnation de la population (+0,02% de taux de croissance annuel moyen) est la résultante des mouvements opposés du solde naturel et du solde migratoire, et cette dichotomie se retrouve au niveau de chaque EPCI.



Evolution des soldes naturels et des soldes migratoires sur la période 2012-2017

Sur les communautés de communes du Pays des Paillons et Alpes d'azur, la forte dynamique démographique s'explique par des soldes migratoires très forts, qui compensent largement des soldes naturels déficitaires.

A l'exception de Cannes et Menton, les zones urbaines compensent leur déficit migratoire par un solde naturel positif, qui reste plus faible que la moyenne nationale.

1.2 INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT

Le réseau des voies routières et ferroviaires est fortement contraint par la géographie du territoire et ses frontières naturelles : au sud, la Mer Méditerranée, et au nord, les Alpes.

1.2.1 Le réseau routier

Le territoire est traversé d'ouest en est par l'autoroute A8 ainsi que par la D6007, ex- « Nationale 7 ». Ces 2 axes desservent le littoral et font le lien avec les territoires limitrophes du Programme Interreg France-Italie Maritimo.

Ces 2 voies font d'ailleurs partie de la branche « Méditerranée » du Réseau Transeuropéen de Transport (réseau TEN-T).

L'arrière-pays est relié à la bande littorale par des routes départementales qui suivent les vallées.



Figure 1: D06 – Principales voies routières

1.2.2 Le réseau ferré

Comme pour le routier, la ligne ferroviaire principale traverse le département d'ouest en est le long du littoral. Cette liaison est également intégrée au réseau TEN-T.

Elle est complétée par une voie entre Cannes et Grasse à l'ouest et une voie au nord-est de Nice, dans les vallées du Paillon et de la Roya.

Le réseau ferré offre ainsi 2 voies vers l'Italie, la principale vers Vintimille au sud, et une seconde vers Cuneo.



Figure 2: D06 – Voies ferrées

Enfin, la ligne des Chemins de Fer de Provence dessert la vallée du Var de Nice (gare de Nice CP, différente de la gare ferroviaire principale de la ville) jusqu'à Puget Théniers et poursuit ensuite dans les Alpes de Hautes Provence. Cette ligne historique fonctionne sur voies métriques, différentes des autres voies ferrées. C'est pourquoi elle fonctionne de façon autonome, sans lien avec le reste du réseau ferré.

Avec 2,5 km de voie ferrée pour 10 000 habitants, la région Provence-Alpes-Côte d'Azur dispose du plus petit linéaire de voie ferrée par habitant de France (la moyenne nationale est de 5,75, hors Ile-de-France). En revanche, l'offre y est parmi les plus importantes de province : jusqu'à 135 trains par jour sur l'axe Cannes/Vintimille. Des projets structurants sont prévus ces prochaines années pour pouvoir la développer encore davantage (Cf. ci-dessous).

Projets en cours

La ligne nouvelle Provence Côte d'Azur : ce projet consiste en un vaste programme de travaux et d'aménagements qui vise à renforcer la robustesse du réseau azuréen :

- En assurant une desserte TGV du pôle multimodal de Nice Aéroport
- En renforçant la navette azuréenne sur toute la Côte d'Azur, entre Cannes et Menton

Le projet HPMV (Haute Performance Marseille Vintimille) prévoit le déploiement d'un nouveau système de signalisation qui permettra l'interopérabilité des matériels roulants selon les normes européennes et une meilleure performance de robustesse, voire de capacité, des plans de transport

1.2.3 Les infrastructures de transports collectifs

Les Alpes Maritimes disposent de nombreux équipements de transport collectif. Tous les modes y sont représentés (ferré, routier, aérien et maritime).

Le territoire ne compte pas moins de 42 gares, 14 ports et 2 aéroports.

Tous les EPCI sont desservis par au moins un mode de transport collectif, les EPCI littoraux étant plus largement dotés.

AOM/EPCI	Gares Gdes lignes	Gares TER	Port de commerce	Port de Plaisance	Réseau urbain	Desserte interurbaine (autocar)	Aéroport / Héliport
Métropole Nice Côte d'Azur	1	10	1	4	✓	✓	✓
CA de la Riviera Française	1	8		1	✓	✓	
CA de Sophia Antipolis	1	4		3	✓	✓	
CA Cannes Pays de Lérins	1	6	1	2	✓	✓	✓
CA du Pays de Grasse		2			✓	✓	
CC du Pays des Paillons		6				✓	
CC Alpes d'Azur						✓	
Principauté de Monaco	1	1	1	1	✓	✓	✓

Ces infrastructures permettent la couverture de l'ensemble du territoire.

La connexion entre les différentes infrastructures s'effectue dans les grands centres urbains, en général via le réseau urbain. Dans certains cas, les différents réseaux sont connectés en un même point : à Cannes, la gare routière (Autocars) jouxte la gare SNCF et le port de plaisance est situé à 10 min à pied.



Carte des principales infrastructures de transport collectif

1.3 LES SYSTEMES DE MOBILITE DE TRANSPORT PUBLIC COLLECTIF

1.3.1 Des réseaux de bus dans toutes les zones urbaines

Les Alpes Maritimes comptent 5 réseaux urbains :

- 1 réseau majeur sur la Métropole Niçoise, qui dispose de 3 lignes de tramway. Il s'agit d'un des 10 réseaux les importants de France
- 2 réseaux de moyenne importance à Cannes et Antibes
- 2 réseaux plus modestes sur Grasse et Menton
-

Nom commercial du réseau	Type de système	Périmètre géographique	Population desservie	Mode	Nbre de Km Commerciaux (en milliers)
Lignes d'Azur	Réseau urbain	Métropole Nice Côte d'Azur	537 999	Tram - bus	20 088
Zest	Réseau urbain	CA de la Riviera Française	72 551	Bus	1 341
Envibus	Réseau urbain	CA de Sophia Antipolis	176 069	Bus - BHNS	4 444
Palmbus	Réseau urbain	CA Cannes Pays de Lérins	158 677	Bus - BHNS	3 982
Sillages	Réseau urbain	CA du Pays de Grasse	101 594	Bus	1 584

Ces réseaux urbains couvrent près de 97% de la population du territoire.

Effet frontière

Dans le cas d'une conurbation urbaine continue telle que le littoral azuréen, l'organisation de la mobilité par EPCI génère parfois des incohérences de desserte entre les territoires. Malgré des liaisons interurbaines fortes, on constate parfois un « effet frontière » entre les AOM.

1.3.2 Des liaisons ferroviaires et routières entre les pôles urbains

Pour assurer les déplacements entre les réseaux urbains, le réseau Zou ! des transports régionaux se décline selon 4 systèmes complémentaires :

- Le TER pour les liaisons ferrées régionales, notamment vers le Var et l'Italie
- La Ligne des Chemins de Fer de Provence entre Nice et Digne
- Les lignes d'autocar Zou!06, qui relient les différents EPCI du 06
- Les Lignes Express Régionales (LER) qui assurent des liaisons avec les autres départements de la Région Sud

Nom commercial du réseau	Type de système	Périmètre géographique	Population desservie	Mode	Nbre de Km Commerciaux (en milliers)
Zou 06	Réseau interurbain routier	Région Sud PACA	1 083 310	Autocar	8 000
Zou LER	Lignes express régionales			Autocar	1 371
Zou TER	Réseau ferré			Train	7 874
Zou CP (Chemins de fer de Provence)	Ligne ferrée			Train	671

A noter : les Km indiqués correspondent aux dessertes intra-D06

Ces 4 réseaux sont organisés et gérés par la Région Sud PACA, qui confie leur exploitation à différents opérateurs (SNCF, transporteurs privés...)

En complément, les liaisons SNCF nationales (TGV et Intercités) assurent également des dessertes entre les principales villes du littoral.

A RETENIR

Le contexte territorial des Alpes Maritimes présente de nombreux atouts pour le développement de la mobilité en transport collectif :

- Un territoire densément peuplé, dont la croissance démographique semble avoir atteint son apogée, mais qui reste porté par son attractivité touristique
- Un réseau routier contraint et saturé, qui nécessite de développer les mobilités alternatives à la voiture
- Un maillage très important d'infrastructures de transport, qui touche tous les modes (aérien, maritime, ferré, routier)
- Une offre de transport collectif, tant urbain qu'interurbain, très dense, bien connectée et qui couvre l'ensemble du territoire.

En revanche, l'organisation de la gouvernance par zone de coopération intercommunale (EPCI) génère parfois un « effet frontière » pour les trajets d'une zone à l'autre : systèmes d'information différents, offres pas toujours coordonnées, et tarifications distinctes (même si, comme on le verra plus loin, de nombreux tarifs multi-réseaux existent en 06).

Le phénomène d'éloignement des populations des zones d'activité du littoral vers l'arrière-pays allonge les distances domicile-travail, renforce la saturation routière et nécessite de faciliter l'usage « multi-réseaux » des transports collectifs.

De même, les très nombreux visiteurs touristiques arrivent pour bonne part sans moyen de locomotion personnel et ils ont des besoins de déplacement qui combinent différents réseaux.

1.4 LES SYSTEMES PRIVÉS DE TRANSPORT COLLECTIF

Un certain nombre de dispositifs privés de transports en commun existent sur le territoire. Nous en proposons ci-après une description succincte.

1.4.1 Les Services Librement Organisés (SLO)

En complément de l'offre ferroviaire librement organisée (TGV et Trains Grandes Lignes) qui dessert le territoire, il existe des offres de cars d'initiative privés qui permettent d'accéder au territoire, voire de le desservir localement :

1.4.1.1 Offre Flixbus

L'opérateur Flixbus dessert les villes suivantes du territoire départemental (ou à très grande proximité du territoire) : Cannes, Nice, Nice-Aéroport, Antibes, San Remo.

Il assure aussi une forme de desserte « régionale » du territoire, de faible fréquence, mais dont la connaissance peut être intéressante en vue d'une réflexion sur une tarification multimodale occasionnelle :

- Depuis Cannes sont desservies les villes suivantes : Aix-Marseille, Savone, Gênes
- Depuis Nice sont desservies : Aix-Marseille, Marseille Aéroport, Toulon, Sans Remo, Savone, Gênes

1.4.1.2 Offre Blablacar Bus

L'opérateur Blablacar Bus assure différents types de desserte ponctuelle sur le territoire

- Depuis Nice
 - Desserte intra-06 :
 - vers Antibes dès 3€ (pour information, le ticket Nice-Antibes coûte 4,8€ en TER)
 - vers Cannes dès 5€ (Nice-Cannes en TER = 7,2€)
 - Desserte régionale : Toulon, Aix-Marseille, Marseille Aéroport, Fréjus, Gênes
- Depuis Antibes
 - Desserte intra-06 : vers Nice
 - Desserte régionale : Toulon, Aix-Marseille, Marseille Aéroport, Fréjus, Gênes
- Depuis Cannes
 - Desserte intra-06 : vers Nice
 - Desserte régionale : Toulon, Aix-Marseille, Marseille Aéroport, Fréjus, Gênes

1.4.2 Les offres de covoiturage

En complément des services de covoiturage disponibles à l'échelle nationale (Blablacar et équivalents), des initiatives locales de développement du covoiturage ont été amorcées dans les Alpes-Maritimes, sous l'impulsion du Département, de la Région Sud, et des AOM urbaines. Plutôt que de tenter de se substituer aux services privés déjà très performants, la démarche des collectivités a été de soutenir des expérimentations autour de solutions innovantes de covoiturage, permettant la mise en relation des covoitureurs de manière dynamique, en s'appuyant sur les technologies numériques. Les sociétés Instant System (solution Boogi), Ridygo et Klaxit ont été retenues en 2018 à l'issue d'un appel à projet du Conseil Départemental des Alpes-Maritimes en partenariat avec les principales AOM, pour bénéficier d'un

accompagnement au déploiement de leur solution : soutien financier (voire tarification au prix de l'offre publique interurbaine) et communication institutionnelle. Si ce type d'initiatives bénéficie d'un démarrage souvent intéressant, la fin de l'accompagnement public peut se traduire par un essoufflement des services, qu'il conviendrait d'évaluer sur ce territoire.

1.4.3 De nombreuses offres de mobilité complémentaires sur certains territoires

Aux offres publiques de mobilités et aux offres privées de transports en commun (lorsqu'elles existent) viennent se greffer une multitude d'offres de mobilité souvent d'initiative privée, qui sont mises en place essentiellement dans les grandes agglomérations (où la demande est densifiée, et donc rentable pour ces acteurs qui pour la plupart ne bénéficient d'aucun soutien de la personne publique). On constate que sur le territoire des Alpes-Maritimes :

- c'est essentiellement Nice qui concentre la plupart de ces offres

On trouve essentiellement des services de location de voitures (Acloc, Ada, Getaround – ex-Drivy, ...) et des services de location ou de partage de véhicules à 2 roues (Adabikes, Bicycletta, Bike and Go, BikeTrip, Cityscoot, Cocorent, ...), mais aussi des services de transport aérien local (hélicoptère) entre les villes de Nice, Cannes et Monaco.

Si la plupart de ces services sont totalement autonomes dans leur fonctionnement, certaines de ces offres sont accompagnées (promues voire soutenues) par la Métropole (partenaires de la Métropole). C'est le cas des solutions suivantes :

- ✓ Autopartage : Renault Mobility et Getaround
- ✓ Scooters électriques en libre-service : Cityscoot

Si les offres de mobilité complémentaires sont essentiellement d'initiative privée, il est à noter que certains services de mobilité sont lancés sur initiative de la Personne Publique : c'est notamment le cas de l'offre de vélos en libre-service de la Métropole de Nice (Vélobleu et e-Vélobleu), opérée par le groupe Transdev :

- ✓ L'offre Vélobleu propose une réduction de 15€ sur son abonnement annuel pour les abonnés au réseau de transports en commun Lignes d'Azur
- ✓ L'offre e-Vélobleu propose une réduction de 10€ sur son abonnement annuel, pour les abonnés aux réseaux de transports en commun Lignes d'Azur et TER, ainsi que pour les abonnés au service Vélobleu
- mais il existe aussi des services privés sur d'autres EPCI (essentiellement location de VAE ou trottinettes électriques) : Wind (Cagnes-sur-Mer), Bik'Air (Vence, Villeneuve-Loubet, Antibes, Vallauris, le Cannet, Menton)

1.5 PRINCIPAUX FLUX DE DEPLACEMENTS

L'identification des principaux flux de déplacements au sein du territoire des Alpes Maritimes et vers les territoires limitrophes ne fait pas partie des attendus explicites du diagnostic.

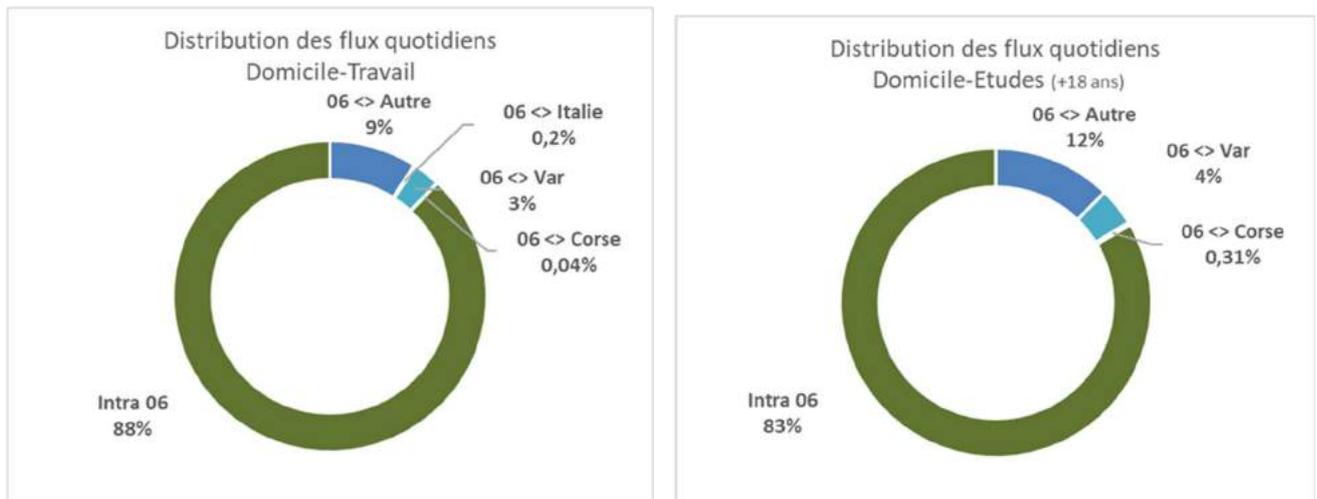
Cette thématique nous a néanmoins semblé intéressante car elle permet d'identifier les marchés de déplacements importants et de pouvoir ainsi mieux orienter les propositions de titres multimodaux.

1.5.1 Les flux pour motifs obligés

Il s'agit des flux quotidiens entre le domicile et le lieu de travail ou le lieu d'école/études. Ces flux sont suivis par l'INSEE, qui les mesure lors du recensement de la population.

Ces flux sont quantifiés par commune d'origine et commune de destination. Par rapport aux attendus de l'étude, nous avons effectué des regroupements afin d'identifier les flux internes au 06, ainsi que les flux avec les autres territoires du projet Mobimart Plus.

Près de 90% des flux obligés (DT & DE) des habitants des Alpes Maritimes s'effectuent à l'intérieur du territoire.



Distribution des flux quotidiens pour motif contraint

Les échanges avec le Var constituent 3% des flux quotidiens Domicile – Travail et 4% des flux Domicile-Etudes : cela concerne environ 14 000 personnes par jour.

L'Italie représente 0,2% des flux Domicile-Travail, soit 648 individus. Il s'agit là des déplacements émis par les azuréens, nous ne disposons pas de données sur les déplacements des Italiens vers le 06.

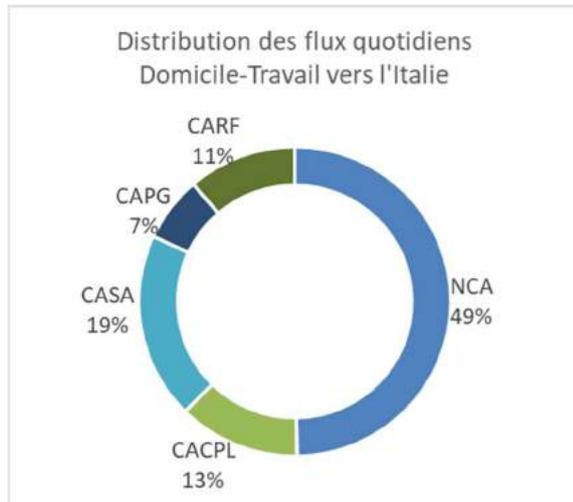
A noter, aucun flux Domicile – Etudes n'est recensé vers l'Italie.

Les échanges avec la Corse pour motif contraint sont minimales : ils représentent 0,04% des flux Domicile-Travail et 0,31% des flux Domicile-Etudes.

Les flux Domicile-Travail vers Monaco sont très significatifs. Monaco étant hors du territoire national, ces flux ne sont pas tracés par l'INSEE, mais l'Institut Monégasque de la Statistiques et des Etudes Economiques (IMSEE) produit des données à ce sujet.

En 2017, on dénombrait environ 45 000 travailleurs transfrontaliers, dont 40 000 résidaient dans le Alpes Maritimes et environ 4000 en Italie. Cela signifie que la quasi-totalité des flux domicile-travail entre le 06 et d'autres territoires (identifiés 06<> Autre) correspondent aux flux vers Monaco, soit un peu moins de 9% de l'ensemble des flux quotidiens domicile-travail des résidents des Alpes Maritimes.

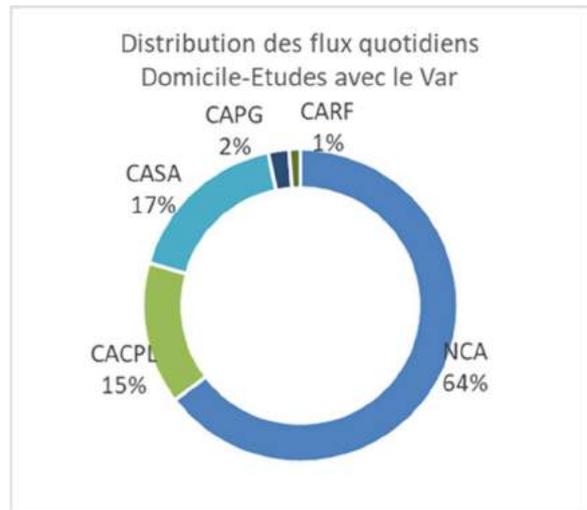
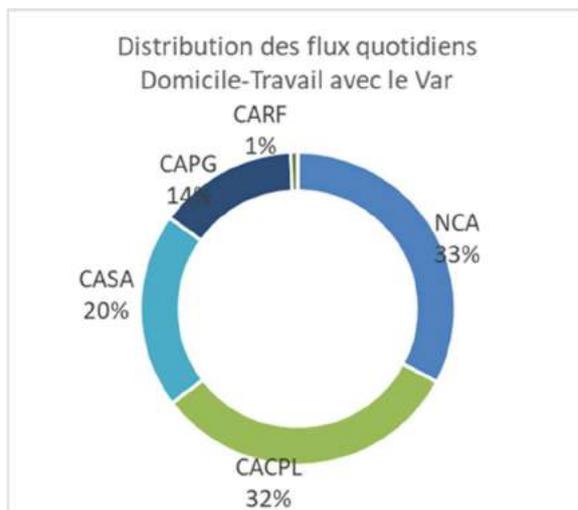
Si l'on s'intéresse à la répartition des flux au sein du territoire, on note que les échanges avec le Var et l'Italie touchent toutes les zones urbaines.



Les échanges avec l'Italie concernent pour moitié Nice, mais aussi Antibes (CASA), et Cannes (CACPL) tout autant que Menton (CARF). Même certains habitants de Grasse vont travailler de l'autre côté de la frontière italienne.

Nota : on ne dispose ici que des flux des azuréens allant travailler en Italie. Les données réciproques depuis l'Italie n'étant pas disponibles.

Les échanges Domicile-travail avec le Var concernent en premier lieu la CACPL, territoire le plus proche (32% des flux DT) mais aussi la métropole niçoise (33%). Antibes et son agglomération restent une destination importante avec 20% des flux. Enfin, la CAPG, limitrophe du Var elle aussi, rassemble 14% des flux.



Distribution des flux contraints avec le Var

Pour les échanges Domicile – Etudes, le poids de Nice avec ses nombreuses filières d'enseignement supérieur est prépondérant et attire 2/3 des étudiants varois, ces flux étant principalement des flux entrants. Les autres flux se partagent entre Cannes et Antibes.

A noter : les échanges avec le Var incluent les flux émis par les habitants du 06 et du 83.

1.5.2 Les Flux touristiques¹

Les flux touristiques sont extrêmement importants dans les Alpes Maritimes. En 2019, on a dénombré 13 millions de visiteurs touristiques, qui ont effectué 83 millions de nuitées sur place.

Ainsi, le séjour moyen sur la Côte d'Azur est de 6,2 nuits.

On peut noter que les visiteurs touristiques sont présents toute l'année : l'été ne représente que 50% des arrivées, mais avec des séjours plus longs que la moyenne.

La part des voyages d'affaires et congrès est significative : 1 visiteur sur 6 est lié à ce motif.

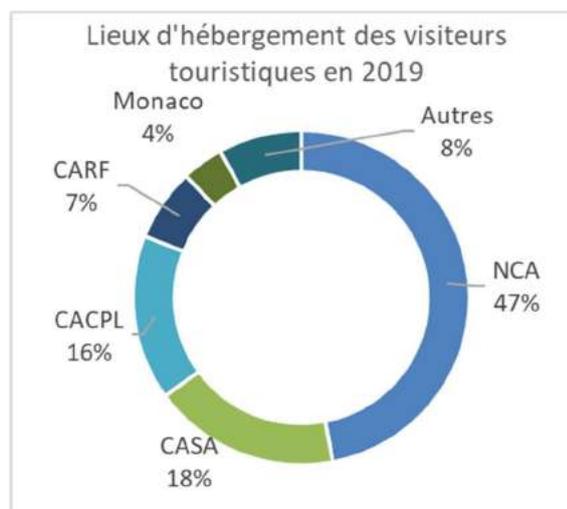
Des visiteurs peu motorisés

La moitié seulement des visiteurs arrivent par la route, les autres arrivant en avion ou en train.

Cet élément est très intéressant pour l'usage des transports collectifs : des titres multimodaux touristiques peuvent ainsi répondre aux besoins d'une part importante des touristes qui ne disposent pas de véhicule sur place



En termes de lieux d'hébergement, 1/3 des visiteurs résident sur Nice même pendant leur séjour et 13% supplémentaires sur le littoral de la Métropole NCA (Cagnes, St Laurent, Villefranche, Beaulieu, St Jean Cap Ferrat et Cap d'ail). Celle-ci concentre ainsi près de la moitié des visiteurs, mais également un tiers des capacités d'hébergement.



Après Nice, les principaux lieux de résidence sont Cannes et Antibes, qui hébergent 1/3 des touristes.

On peut noter la position de Menton, qui malgré sa taille plus modeste, accueille 7% des visiteurs touristiques.

¹ Les données fournies dans ce paragraphe portent sur le territoire de la Côte d'Azur, qui comprend les Alpes Maritimes, Monaco et une partie du Var.

A l'inverse, les centres touristiques attractifs les plus fréquentés ne sont pas situés sur NCA. Il s'agit de :

- Marineland (CASA)
- Les Parfumeries de Grasse (CAPG)
- Le musée Océanographique de Monaco
- La verrerie de Biot (CASA).

Cette situation montre que les visiteurs touristiques sont très mobiles au sein du territoire et se déplacent au sein des différentes AOM.

Il est à noter aussi que les déplacements des touristes visitant les Alpes-Maritimes touchent aussi régulièrement l'est du département du Var : massif de l'Esterel, Baie de St-Tropez

>> Un titre multimodal 1 jour (ou plusieurs jours) pourrait tout à fait répondre à ces besoins de déplacements.

Provenance des touristes

L'analyse des régions d'origine montre elle aussi que le marché des déplacements touristiques au sein du territoire Mobimart Plus est très significatif.

- **Italie**

1 million de touristes viennent d'Italie², sur les 5,9 millions de touristes étrangers. L'Italie est ainsi le 1^{er} pays émetteur de flux touristiques vers les Alpes Maritimes. En outre, il s'agit d'un tourisme régulier tout au long de l'année, puisque la période Juillet/Août/Septembre ne représente que 42% des arrivées.

- **Var**

Parmi les 5,3 millions de touristes français, 30% viennent du littoral méditerranéen, ce qui pourrait constituer un marché intéressant pour des titres multimodaux Var <> Alpes Maritimes

A RETENIR

Les flux Domicile-Travail et Domicile-Etudes sur les principaux axes d'échanges du territoire Mobimart Plus sont significatifs. Ils constituent un marché intéressant pour des titres multimodaux réguliers, de type abonnement, à destination des salariés ou des étudiants.

Les flux touristiques en général, et depuis le Var et l'Italie en particulier, sont également très importants et présents tout au long de l'année. Les besoins de mobilité des visiteurs touristiques concernent l'ensemble des Alpes Maritimes. Un titre multimodal 1 jour (ou plusieurs jours) ainsi qu'un titre mini-groupe pourraient utilement répondre aux besoins de déplacement de ces visiteurs.

² Le détail par Région d'origine en Italie n'est pas disponible)

2. DESCRIPTION DES OFFRES DE MOBILITE

2.1 RESEAUX URBAINS

Tel qu'indiqué au chapitre 1.3, chacune des métropole et agglomérations du territoire dispose d'un réseau urbain, soit 5 réseaux au total.

2.1.1 Présentation des réseaux urbains

- 
Le réseau urbain de la Métropole Nice Côte d'Azur

Avec 3 lignes de tram, près de 100 lignes bus, et plus de 350 véhicules en service chaque jour, Lignes d'Azur est le réseau majeur des Alpes Maritimes. Il assure la desserte de l'ensemble de la Métropole, y compris l'arrière-pays.



Projets en cours

Lancement d'une navette maritime entre Nice et Monaco : cette navette dont le lancement est envisagé en 2022 reliera le port Lympia à Nice au port de Cap d'Ail à proximité de Monaco. Elle vise à proposer une offre alternative aux réseaux routiers et ferroviaires, largement saturés entre Nice et Monaco.

Nouvelle Gare à Nice Ouest (St Augustin) : cette nouvelle gare, dont l'ouverture est prévue en 2022, remplacera l'actuelle (« déplacement de la gare »), améliorera la connexion avec l'aéroport de Nice et sera desservie par 2 lignes de tram. Elle sera complétée en 2023 d'une gare routière accueillant les lignes interurbaines routières Zou !06. Ce pôle d'échange devrait également être desservi par les TGV à horizon 2026.

A plus long terme

Des projets majeurs de renforcement du réseau métropolitain :

- Création de 2 nouvelles lignes de tram** : La ligne 4 sur le littoral ouest entre Cagnes sur Mer et Nice Ouest (en 2026) et la ligne 5 au nord-est de Nice (au départ de Nice, elle desservira la vallée du Paillon jusqu'à La Trinité et Drap ; ouverture prévue en 2028)
- Extension de la ligne 2 du tram jusqu'à St Laurent du Var par un transport par câble** (mise en service 2025)
- Création d'une ligne à Haut Niveau de Service (BHNS) dans le centre-ville de Nice**, en complément de la ligne 1 du tram (horizon 2023/2025)


Le réseau urbain de la Communauté d'Agglomération de la Riviera Française

Le réseau Zest est un réseau plus modeste, qui compte environ 15 lignes régulières et 6 lignes à la demande. Il assure des liaisons avec Monaco, territoire limitrophe et très imbriqué avec la CARF : de nombreux salariés monégasques résident sur la CARF.

Le réseau Zest propose également quelques dessertes vers l'Italie.




Le réseau urbain de la Communauté d'Agglomération Sophia Antipolis



Le réseau Envibus dessert les 24 communes de l'agglomération autour des 2 pôles principaux d'Antibes et Valbonne.

Il est constitué 22 lignes régulières, 5 navettes de centre-ville et 2 navettes estivales. 11 secteurs de transport à la demande, assurent la desserte des zones moins denses.

Projet en cours

La CASA a lancé son projet de Bus à Haut Service, nommé Bus Tram. Ce projet vise à la mise en service d'une ligne de transport en site réservé (site propre) avec une fréquence élevée sur l'axe principal du réseau (Antibes/Valbonne). Il permettra ainsi de relier la gare d'Antibes à la zone d'activité de Sophia Antipolis en moins de 20 min, quel que soit le jour et l'heure.


PALM BUS Le réseau urbain de la Communauté d'Agglomération Cannes Pays de Lérins



Le réseau Palmbus compte 825 arrêts répartis sur l'ensemble du territoire. 98 véhicules assurent le fonctionnement de 30 lignes régulières et 9 lignes à la demande.

Le réseau dispose d'une ligne de Bus à haut Niveau de service autour de Cannes : cette ligne nommée « Palm Express », dispose d'une voie dédiée et assure un passage toutes les 12 à 15 minutes. Elle est exploitée par des autobus électriques articulés depuis 2021.

Projet en cours

La CACPL a prévu de prolonger la ligne BHNS Palm Express vers le nord (Mougins) (date non fixée).

Le réseau urbain de la Communauté d'Agglomération du Pays de Grasse

Le réseau Sillages est un réseau de taille plus modeste. Il dispose de 19 lignes régulières et de 25 lignes à la demande qui irriguent les 23 communes de l'agglomération. La géographie de la Ville de Grasse impose aux lignes des trajets sinueux. Le réseau propose une desserte orientée principalement vers les scolaires.



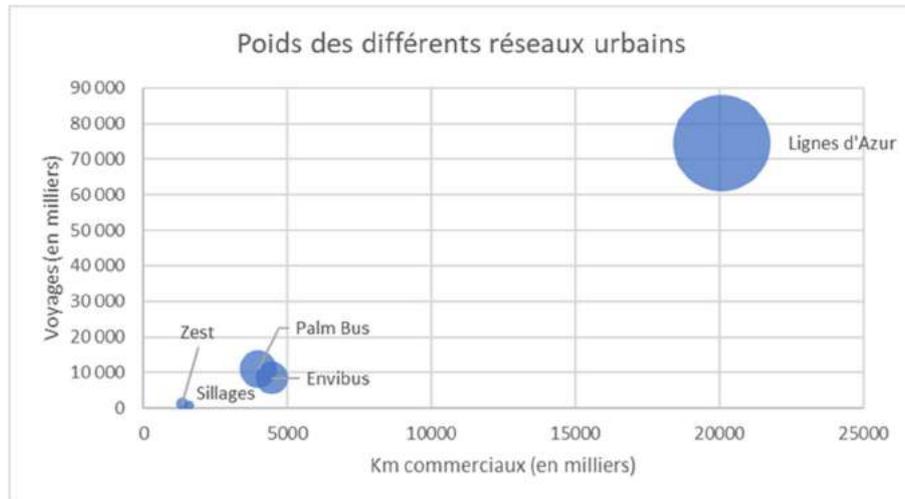
2.1.2 Les chiffres clés

Les réseaux urbains du territoire sont très hétérogènes :

- En termes de niveau d'offre (km produits) : le réseau de Nice produit 15 fois plus de Km que le réseau de Menton, et 5 fois plus que celui de Cannes
- Et plus encore en termes de fréquentation : Le réseau de Nice compte 100 fois plus de voyages que celui de Grasse (hors scolaires) et 9 fois plus que celui d'Antibes.

Nom du réseau urbain	AOM	Ville centre	Source	Population desservie 2018 (en milliers hab)	Km produits (en milliers)	Voyages (en milliers)
Lignes d'Azur	NCA	Nice	Données NCA + RA 2019	540	20 088	74 636
Zest	CARF	Menton	RA 2019	74	1 341	1 320
Envibus	CASA	Antibes	RA 2019 (urbain seul)	177	4 444	8 382
Palm Bus	CACPL	Cannes	Données Palmibus 2019	159	3 982	10 964
Sillages	CAPG	Grasse	Données Sillages 2019	100	1 584	742

Le graphe ci-dessous met en lumière le poids prépondérant du réseau niçois, qui compte parmi les 10 plus grands réseaux urbains de France.



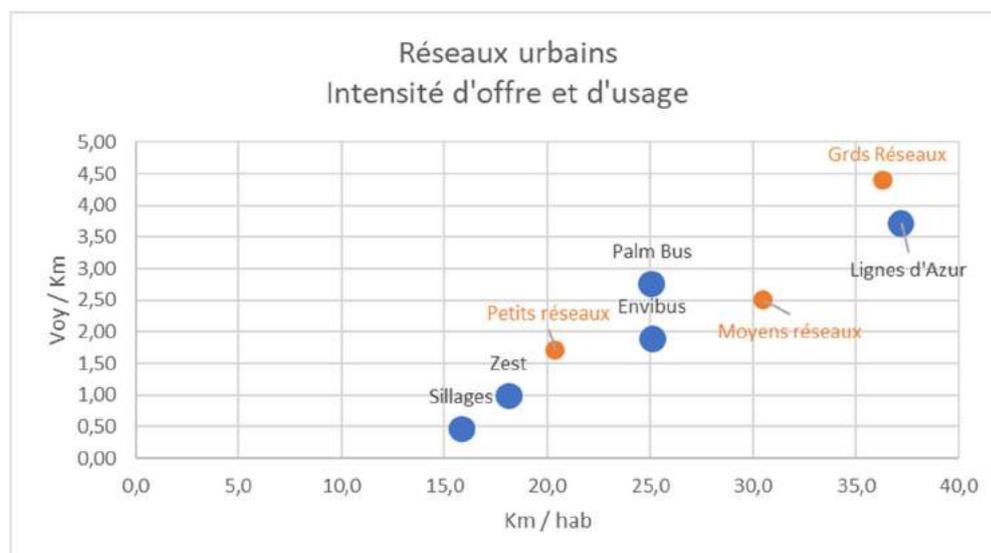
Graphique comparatif des km produits et des voyages sur les réseaux urbains

2.1.3 Les ratios de performance

La diversité des réseaux urbains s'explique évidemment pour bonne part par la taille des agglomérations desservies.

Afin d'atténuer cet effet, il est classique en transport de voyageurs, de rapporter les km produits au nombre d'habitants : cela permet de comparer des réseaux de villes différentes.

Le graphe ci-dessous représente, pour chaque réseau, le nombre de km produits par habitant (en abscisse) et le nombre de voyages par km produit (en ordonnées). Le premier ratio mesure le niveau d'offre offert par habitant ; le second l'intensité d'usage du réseau.



Intensité d'offre et d'usage pour les réseaux urbains

Sur les Alpes Maritimes, cet exercice atténue les écarts entre les réseaux, mais ne modifie pas leurs positionnements respectifs : Nice reste le réseau présentant les meilleures performances, Cannes et Antibes arrivent en seconde position, puis Menton et Grasse.

La relation entre niveau d'offre et niveau d'usage est linéaire. On vérifie ici une caractéristique fondamentale du transport collectif : c'est le niveau d'offre qui génère l'usage.

Les points en orange sur le graphe indiquent le niveau de performance moyen pour un panel de petits, moyens et grands réseaux urbains. Il apparaît ainsi que :

- Nice présente un niveau d'usage un peu plus faible que des réseaux d'agglomération de taille similaire, mais son territoire est très vaste avec des zones peu denses, ce qui n'est pas le cas de la plupart des réseaux du panel comparatif.
- Cannes et Antibes ont un niveau d'offre plus faible que la moyenne, mais une bonne intensité d'usage, notamment le réseau Palmbus.
- Les réseaux de Grasse et Menton sont de taille plus modeste que ceux d'agglomérations démographiquement similaires, mais ils pâtissent de la présence d'agglomérations plus importantes à proximité.

2.2 RESEAUX INTERURBAINS

Les réseaux interurbains correspondent aux offres de transport collectif entre les agglomérations. Ils visent donc à relier les zones non urbaines entre elles ainsi que vers les pôles urbains.

Depuis la loi Notre en 2015 (Cf. Activité T1.3), les Régions disposent de l'ensemble de la compétence transport sur leur périmètre. Dans notre cas, c'est donc la Région Sud Provence Alpes Côte d'Azur qui est en charge de la définition et de la mise en œuvre des réseaux des transports interurbains.

2.2.1 Présentation des réseaux interurbains

Dans les Alpes Maritimes, les transports interurbains sont divisés en 4 sous-systèmes.

-  **Le réseau ferroviaire régional**

Le réseau Zou! TER circule sur les voies ferrées du 06 pour des trajets internes à la région, ou légèrement limitrophes. Il s'inscrit en complément des trains TGV et Intercités qui assurent les dessertes nationales.

Dans les Alpes Maritimes, il se déploie selon 3 axes :

- L'axe littoral entre Cannes et Menton : c'est cet axe qui assure les liaisons avec le Var à l'ouest et l'Italie à l'est puisque les dessertes vont jusqu'à Vintimille
- L'axe Grasse – Cannes, à l'ouest du département
- L'axe Nice – Tende, au nord-est de Nice, qui se poursuit jusqu'à Cuneo en Italie

Le réseau représente, sur l'ensemble de la région Sud, 550 trains par jour. Il est exploité au moyen de 150 rames TER.

L'axe littoral azuréen du TER est l'un des plus fréquentés de France (après l'Île de France). Il souffre d'ailleurs d'un problème de saturation des voies.



a compter de 2024.



La ligne des Chemins de Fer de Provence



Cette ligne historique dite du « Train des Pignes » circule sur une voie étroite (1 m de large) et unique. Elle assure la liaison entre Nice et Digne.

Dans sa partie sud, aux abords de Nice, la ligne assure des dessertes de type RER dans l'agglomération niçoise.

Dans la haute vallée du Var, c'est un parcours plutôt à vocation touristique qui est proposé aux usagers. Le train des Pignes fait en effet partie des attractions touristiques très connues des Alpes Maritimes. Des offres groupées Train + Restauration ou Train + Visite sont proposées ainsi que des sorties à la journée en locomotive à vapeur.

Les Lignes Express Régionales

Il s'agit de lignes express interdépartementales, assurées par des cars grand confort, au départ ou à destination des grandes villes de la région (Marseille, Aix-en-Provence, Avignon, Toulon, Nice, Gap, etc.). Elles desservent généralement les aéroports ou les gares ferroviaires.



2 lignes desservent les Alpes Maritimes, au départ de Nice : l'une vers Digne et Grenoble, la seconde vers Marseille, via St Raphaël et les Arcs, offrant ainsi une liaison avec le Var.

Le réseau des lignes interurbaines des Alpes Maritimes



Ce réseau d'autocars permet de relier les différents pôles urbains du département et dessert également les territoires d'arrière-pays.

Il est constitué de 25 lignes régulières, 3 navettes express desservant l'aéroport de Nice Côte d'Azur et 5 secteurs de transport à la demande.

Ces lignes Zou06 représentent la principale desserte des communautés de communes des Paillons et Alpes d'Azur, qui ne disposent pas à ce jour d'autres systèmes de transport collectif routier.

Le long du littoral, les lignes 100 Nice-Menton et 200 Nice-Cannes font partie des lignes interurbaines les plus fréquentées de France.

2.2.2 Les chiffres clés

Les 2 principaux réseaux interurbains sont le TER d'une part et les lignes Zou !06 d'autre part. Les liaisons LER et CP sont plus anecdotiques en termes d'offre de mobilité et d'usage.

Le tableau ci-dessous recense les Km produits et les voyages effectués sur chacun des réseaux. Pour les réseaux interdépartementaux (TER, LER et CP), les données indiquées ont été estimées sur le seul périmètre du 06.

Réseau interurbain régional	AOM	Périmètre	Source	Population desservie 2018 (en milliers hab)	Km produits (en milliers)	Voyages (en milliers)
Zou TER	Région Sud	D06	Données Région Sud 2017	1 084	3 666	16 037
Zou CP					268	291

Zou LER					538	34
Zou 06					8 000	11 328

Deux points particuliers sont à noter dans ces chiffres :

- Les Alpes Maritimes bénéficient d'une offre de mobilité interurbaine dense, et fortement fréquentée
- Le TER apparait comme un mode beaucoup plus capacitaire : avec beaucoup moins de kilomètres, il assure beaucoup plus de déplacements.

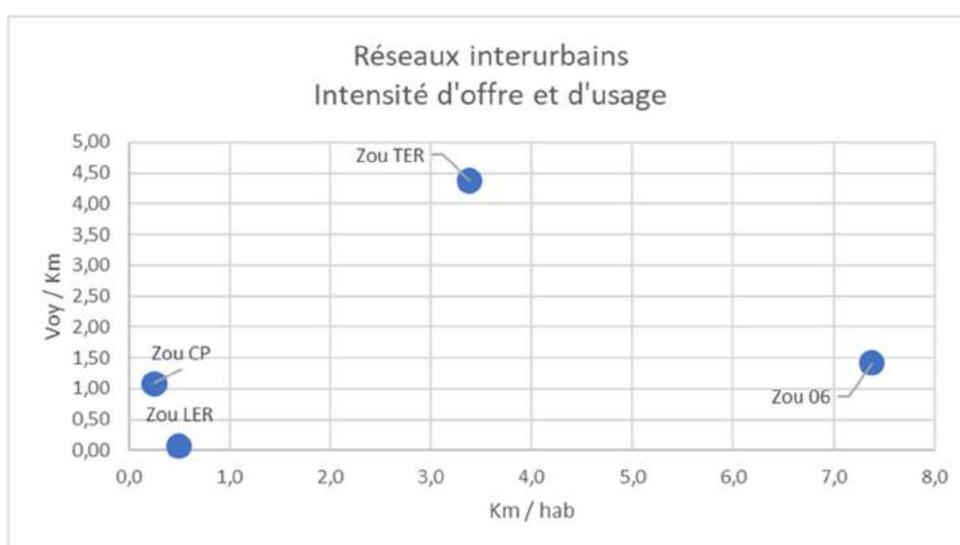
Ces réseaux interurbains jouent un rôle prépondérant dans le cadre des mobilités intermodales : ils assurent la structure du déplacement entre les différentes zones d'attraction urbaines. En outre, ce sont eux qui portent la quasi-totalité des offres de mobilité vers le Var et l'Italie.

2.2.3 Les ratios de performance

Rapporter l'offre ou l'usage des services interurbains à la population desservie a moins de sens que pour les réseaux urbains. En effet, ces services desservent parfois une partie seulement du territoire, et sont en général davantage utilisés par les résidents des zones non urbaines.

Néanmoins, les ratios de performance permettent d'approcher la puissance de chacun des réseaux interurbains et leur poids dans la mobilité azuréenne.

Comme pour les réseaux urbains, le graphe ci-dessous représente pour chaque réseau le nombre de km produits par habitant (en abscisse) et le nombre de voyages par km produit (en ordonnées). Le premier ratio mesure l'intensité d'offre ; le second l'intensité de l'usage.



Intensité d'offre et d'usage pour les réseaux interurbains

Les réseaux interurbains présentent des ratios d'intensité d'offre intrinsèquement plus faibles que ceux des réseaux urbains : cela est dû à l'étendue des territoires desservis.

En termes d'usage, le graphe met clairement en évidence la fonction très capacitaire du mode TER avec un ratio de voyageur/km très élevé, presque au niveau d'un grand réseau urbain.

Le réseau Zou!06 présente également un ratio Voy/km tout à fait remarquable pour un réseau interurbain.

On peut également noter un ratio d'usage performant pour la ligne des CP : la partie sud de la ligne joue le rôle de desserte urbaine au sein de la Métropole NCA.

2.3 LES OFFRES DE MOBILITE MULTIMODALES SUR LES PRINCIPAUX AXES D'ÉCHANGE

Cette partie vise à dresser l'inventaire des offres de mobilité existantes sur les 3 principaux axes d'échange ciblés par le projet, à savoir :

- Var <> Alpes Maritimes
- Alpes Maritimes <> Italie (Ligurie)
- Alpes Maritimes <> Monaco.

L'idée est de recenser les possibilités offertes au voyageur (salarié, étudiant ou touriste) qui souhaite se déplacer sur ces axes.

Cet état des lieux permet d'identifier les services qu'il conviendra d'intégrer a minima dans les offres tarifaires multimodales

Les tableaux ci-dessous recensent pour chaque réseau :



Les liaisons existantes sur l'axe



Des exemples de trajets



Les fréquences de passage proposées sur ces trajets



Les temps de trajet moyens

2.3.1 Axe Var <> Alpes Maritimes

				
	Desserte des gares Grandes Lignes jusqu'à Nice	Toulon - Nice	Jusqu'à 11 AR /jour	1h50
	Desserte de toutes les gares TER	Toulon – Menton (via Nice) Les Arcs – Cannes	7 AR/jour 18 AR/jour	3h 45 min
	Ligne 20	Nice - Marseille	5 AR/jour	3h30
	Ligne 3002 Ligne 3003	Fayence -Cannes St Raphaël – Nice Aéro	4 AR/jour 5 AR/jour	1h10 1h15

Les liaisons en transport collectif entre le Var et les Alpes Maritimes sont principalement portées par le réseau ferré, tant national avec les dessertes Grandes lignes SNCF que régional avec le TER.

Les lignes routières Zou ! 83 et LER interviennent sur des axes non ou mal desservis par le train.

L'offre est importante et peut répondre à des déplacements quotidiens (pour les trajets de 45 min à 1h), comme à des motifs touristiques ou d'affaires ou de démarches personnelles (administratif, soins...).

2.3.2 Axe Alpes-Maritimes <> Italie (Ligurie)

L'offre de transport collectif entre le 06 et l'Italie est moins diversifiée et repose principalement sur la liaison TER. En revanche, le niveau d'offre est très élevé : un train toutes les 30 min en moyenne depuis Nice et toutes les 20/25 min depuis Menton. L'offre jusqu'à l'ouest du département est également d'un bon niveau (fréquence moyenne 40 min).

A partir de Vintimille, il faut faire une correspondance sur un autre train pour rejoindre le sud de la Ligurie ou la Toscane.

				
	Liaison directe Grasse-Vintimille Correspondance à Vintimille vers San Remo, Gênes et Pise (avec Renfe)	Nice – Vintimille Menton - Vintimille Grasse - Vintimille	20 AR /jour 26 AR/jour 15 AR/jour	50 min 12 min 2h20
	Ligne 25 Menton – Vintimille - Tende	Menton – Vintimille	4 AR/jour	25 min

En complément la ligne 25 du réseau Zest assure la liaison entre Menton et Vintimille 4 fois par jour.

Enfin, il existe également une liaison ferrée entre Vintimille et Coni qui dessert la vallée de la Roya à partir de Breil sur Roya. Le trafic est actuellement interrompu car des travaux de soutènement des voies sont en cours. La desserte, qui dépend de Trenitalia est assurée en autocar à raison de 2 AR quotidiens.

2.3.3 Axe Alpes-Maritimes <> Monaco

L'offre de service vers Monaco est très dense. Grâce à des accords inter-états, le territoire monégasque est desservi en totale continuité avec le territoire français.

				
	Liaison directe depuis toutes les gares TER	Nice – Monaco	24 AR /jour	20 min
		Cannes – Monaco	24 AR/jour	1h10
		Grasse – Monaco	15 AR/jour	1h50
		Menton - Monaco	29 AR/jour	12 min
	6 lignes entre la CARF et Monaco	Beausoleil – Monaco	19 AR/jour	10 min
		Menton GR – Monaco	18 AR/jour	45 min
	Ligne 100 Nice-Menton	Nice Le Port – Monaco Menton – Monaco Aéro Nice - Monaco	Ttes les 10 à 20 min	50 min 30 min 50 min
	Ligne 100X Nice-Monaco par autoroute			
	Ligne 110 Aéro Nice-Menton			
	Ligne 112 Nice-Monte Carlo (par la corniche)			

Pour les liaisons depuis l'ouest, la desserte repose sur les réseaux interurbains TER et Zou !06, avec une offre très forte.

- Pour le TER, un train toutes les 25/30 min depuis Nice et Cannes
- Pour le réseau Zou !06, 3 lignes, dont la ligne majeure du réseau, dessert Monaco, offrant ainsi un passage toutes les 10 à 20 min, 7 jours sur 7.
- En outre, la ligne Zou !06 110 relie directement, et en moins d'une heure, l'aéroport de Nice à Monaco.

Côté est, entre Menton et Monaco, l'offre interurbaine très dense (un passage toutes les 15 min minimum sur chaque mode) et est complétée par l'offre urbaine du réseau Zest de Menton. Pas moins de 6 lignes desservent la Principauté depuis la CARF, avec des fréquences importantes.

2.4 LES OFFRES DE MOBILITE MULTIMODALES AU DEPART DES PRINCIPAUX POLES D'ECHANGE

L'idée est ici de se placer dans la perspective d'un voyageur arrivant en gare de Cannes ou à l'aéroport de Nice et souhaitant se déplacer au sein du périmètre Mobimart Plus. Nous avons ainsi recensé pour les principaux pôles d'échanges les offres monomodales et multimodales permettant de rejoindre un autre point du périmètre Mobimart Plus. Les tableaux détaillés sont fournis en annexe 1.

On constate que les principaux pôles d'échange du territoire sont desservis a minima par l'un des systèmes de transport collectif et qu'il est ainsi possible de rejoindre l'ensemble du périmètre Mobimart Plus : Autres AOM 06, Var, Monaco et Italie.

L'aéroport de Nice Côte d'Azur bénéficie d'une offre de mobilité très dense et très diversifiée. Elle connecte l'aéroport avec l'ensemble du territoire, soit en direct (lignes Zou vers Monaco par ex) soit via une correspondance tram du réseau urbain de Nice.

La gare ferroviaire de Nice Centre-Ville est directement connectée au réseau TER, et permet ainsi d'accéder aux différents territoires Mobimart Plus. Pour rejoindre les zones desservies par les lignes d'autocar Zou, il faut utiliser le tramway de Nice pour relier le point de départ des lignes en entrée de ville.

Le port de Nice est desservi par la ligne Zou!100, qui assure ainsi une liaison directe vers Monaco et Menton. Pour les autres territoires, il est nécessaire de prendre le tramway jusqu'à la gare de Nice ou jusqu'à la sortie ouest de la ville pour emprunter les lignes Zou !06 qui desservent l'ouest du département.

La gare de Cannes connecte l'ensemble des systèmes de transport : lignes fortes du réseau urbain, dessertes TER et lignes routières et permet ainsi de rejoindre l'ensemble du territoire Mobimart Plus sans correspondance.

La gare de Monaco est desservie par les réseaux TER, Zou ! et le réseau urbain de Menton. Elle permet donc de se déplacer avec un seul mode vers les territoires voisins.

A RETENIR

Les Alpes Maritimes bénéficient d'une offre de transport collectif de premier plan comprenant des réseaux urbains majeurs et des liaisons interurbaines fortes.

Ces réseaux sont actuellement largement utilisés par les habitants et des projets majeurs sont en cours pour améliorer leurs performances et développer encore leur usage.

Ces différents réseaux disposent de points de connexion adaptés et bien identifiés (gares et aéroport notamment) qui permettent de réaliser des parcours multimodaux.

Les réseaux interurbains (notamment le TER) assurent la liaison avec les territoires voisins du Var et de l'Italie, et devront être le socle d'une future tarification multimodale.

En bref, les offres de mobilité existantes, à la fois denses et dynamiques, sont tout à fait adaptées pour des déplacements multimodaux.

3. DESCRIPTION DES TARIFS ET DES SYSTEMES TARIFAIRES APPLIQUES POUR CHAQUE MODE DE TRANSPORT – LES TARIFICATIONS MONOMODALES

3.1 INTRODUCTION

Le présent chapitre porte sur ce qui est appelé, en France, les **tarifications monomodales**, c'est-à-dire les tarifications qui sont applicables à un unique réseau³ de transport en commun, et définies par l'Autorité Organisatrice qui a la compétence sur ce réseau de transports.

Par opposition, on parle de **tarifications multimodales** lorsqu'on traite des tarifications qui sont utilisables sur plusieurs réseaux de transport : elles sont la plupart du temps définies au travers d'un accord entre plusieurs Autorités Organisatrices, compétentes sur les réseaux d'acceptation. L'analyse des tarifications multimodales est présentée au chapitre suivant (description des systèmes d'intégration tarifaire existants et projetés).

Dans le présent chapitre, les tarifications monomodales sont analysées selon des indicateurs et des critères fixés dans une perspective de mise en place de tarifs multimodaux, en vue de répondre de manière pertinente et ciblée aux objectifs globaux de l'étude. L'idée n'est pas de faire un recensement détaillé de toutes les caractéristiques de chaque gamme tarifaire monomodale, mais plutôt d'en extraire les éléments d'analyse pertinents et intéressants en vue de la conception de tarifications multimodales à l'échelle du périmètre du projet Mobimart Plus.

Le fichier Excel récapitulant la liste des tarifications monomodales observées est fourni en annexe du présent rapport (« base d'analyse »).

3.2 PROFILS TARIFAIRES

Le premier volet de l'analyse des tarifications monomodales existantes porte sur les profils tarifaires. L'observation de la couverture des différents profils tarifaires permet d'identifier quels publics sont spécifiquement ciblés par un ou plusieurs produits tarifaires, dans la gamme de chaque réseau. Cette analyse donne un premier angle de vue de l'approche marketing (commerciale ou institutionnelle) du réseau de transport.

Dans le tableau ci-dessous, les profils sont regroupés en différentes catégories (en ligne) traduisant le type de population ciblée. Les différents réseaux sont présentés en colonnes. Les cases vertes indiquent que le réseau en question propose dans sa gamme tarifaire un produit spécifique à un profil donné. Les libellés des réseaux sont à lire comme suit :

- NICE : Réseau Lignes d'Azur (Métropole Nice Côte d'Azur)
- SILL : Réseau Sillages (Communauté d'Agglomération du Pays Grassois)
- PALM : Réseau Palmbus (Communauté d'Agglomération Cannes Pays de Lérins)
- ENVI : Réseau Envibus (Communauté d'Agglomération Sophia-Antipolis)
- ZEST : Réseau Zest'bus (Communauté d'Agglomération Riviera Française)
- Zou06 : réseau Cars Interurbains Zou06 (Région Sud)
- TER : Réseau TER (Région Sud)

³ Un réseau de transport pouvant regrouper plusieurs modes. Dans la plupart des réseaux urbains français, la tarification n'est pas différenciée entre les différents modes de transport (bus, métro, tram). Le réseau francilien est néanmoins l'une des exceptions remarquables.

- LER : Réseau Cars Interurbains Zou! LER (Région Sud)
- CP : Chemins de Fer de Provence (Région Sud)

Profils - Gamme commerciale	NICE	SILL	PALM	ENVI	ZEST	ZOU06	TER	LER	CP
Tout Public									
Senior									
Jeune									
Scolaire									
Etudiants Apprentis									
Salarié									
Solidaire									
Enfant									
Petite Enfance									
Famille nombreuse									
Groupe									
Sûreté FDO Militaires									
Divers									

Figure 3: Couverture des différents profils par les gammes tarifaires monomodales des réseaux du 06

Nous constatons tout d'abord que de très nombreux publics différents sont ciblés avec des produits et des réductions spécifiques.

Tous les réseaux proposent des produits « Tout Public », c'est-à-dire utilisables sans conditions par n'importe quel client. Ces produits constituent la plupart du temps le squelette des gammes tarifaires.

Ensuite, il est à noter que tous les réseaux proposent des tarifications basées sur des conditions d'âge :

- La catégorie « Petite Enfance » est systématiquement traitée par les réseaux : elle se traduit par une gratuité offerte pour les voyageurs les plus jeunes (seuil d'âge différent selon les réseaux)
- La quasi-totalité des réseaux propose des tarifications spécifiques au public « **Jeunes** »
 - Parmi les réseaux étudiés, seul le réseau Envibus n'en propose pas. Nous pouvons supposer 2 raisons à cela :
 - Sur ce réseau, le niveau de prix des tarifs tout public (notamment de l'abonnement) est déjà très bas par rapport aux pratiques identifiées sur d'autres réseaux (et notamment sur les autres réseaux du 06). Il n'y a donc pas nécessité de proposer des tarifs réduits pour les Jeunes, compte-tenu du caractère déjà très avantageux des tarifs Tout Public
 - Comme dans d'autres réseaux urbains, le réseau propose une tarification spécifique aux scolaires. Cette partie de la clientèle n'est donc pas pénalisée par l'absence d'un tarif Jeune.
- Les **seniors** constituent une cible d'attention pour certains réseaux urbains

De manière assez hétérogène, des offres tarifaires sont proposées pour certaines catégories d'activité : **scolaires, étudiants/apprentis, salarié.**

Enfin, il est à noter que la quasi-totalité des réseaux proposent des tarifications dites « Solidaires » c'est-à-dire destinées aux publics qui sont dans une situation sociale précaire ou difficile (faibles revenus, chômage longue durée, ...). Les conditions d'attribution de ces droits ne sont absolument pas harmonisées entre les réseaux (publics éligibles, seuils de Quotient Familial, ...).

Les autres types de catégorie relèvent de spécificités ou de choix locaux, qui ne sont pas significatifs par rapport à l'objectif de la présente mission.

A retenir

La conception d'une tarification multimodale doit se positionner au milieu de la richesse des profils rencontrés dans le cadre de cette analyse.

La segmentation des tarifications monomodales du territoire fait ressortir un certain nombre de profils très ou moyennement répandus (Tout Public, Jeune, Solidaire, voire Senior) qui peuvent constituer des cibles intéressantes pour la conception d'une gamme multimodale.

Cependant, même pour ces profils, les conditions d'attribution peuvent être assez différentes entre les réseaux de transport. A l'échelle du territoire du projet Mobimart Plus, une harmonisation de ces profils, ou a minima la création non pas d'un titre, mais d'un droit à réduction « universel », pourrait être une piste de travail intéressante.

3.3 STRUCTURES DES GAMMES

Les structures des gammes tarifaires constituent un autre axe d'analyse intéressant dans le cadre de ce diagnostic. Il s'agit ici d'observer comment sont structurées les gammes des différents réseaux du territoire, non plus en termes de profils, mais en termes de segmentation des usages : à quels comportements d'usages la gamme est-elle adaptée ?

La comparaison des structures de gammes permet d'identifier l'existence de titres basés sur les mêmes niveaux d'usage entre les différents réseaux : s'il en existe, cela peut constituer une base de travail intéressante pour construire des tarifs multimodaux s'appuyant sur les mêmes types de titres que les gammes monomodales.

Le tableau ci-dessous reprend l'analyse des structures des gammes tarifaires des différentes réseaux de transports en commun des Alpes-Maritimes.

	Structure des gammes tarifaires - Titres monomodaux										
	Ticket unitaire	Carnet 10 voyages	Forfait Jour	Forfait Courts (1<n<7 jours)	Forfaits Hebdo (7 jours)	Abonnements	Abonnements Jeunes	Billet Groupe	Titres touristiques	Titres réduits et solidaires	Autres
	X	X	X		X	X	X			X	X
	X	X	X	X	X	X	X			X	X
	X	X	X		X	X				X	
	X	X	X			X	X	X		X	
	X	X	X		X	X	X			X	
	X	<small>Carnet de 10 voyages à partir de 10€</small>			X	X			X	X	
	X	X				X	X				
	X				X	X			X	X	

Figure 4: Structure des gammes tarifaires - titres monomodaux - territoire des Alpes-Maritimes

Comme dans l'ensemble des réseaux de transport en commun français, les gammes du territoire 06 sont systématiquement constituées :

- D'un **ticket unitaire tout public**, destiné aux usages ponctuels des réseaux de transport
- D'**abonnements tout public**, destinés aux usages fréquents des réseaux de transport : ils permettent une utilisation illimitée du réseau concerné (tout le réseau pour les urbains, ou bien sur une Origine/Destination donnée pour les interurbains) sur une période donnée (le mois ou l'année, la plupart du temps). Leur période de validité peut être calendaire (par ex : du premier jour au dernier jour du mois M) ou glissante (par ex : valable 30 jours à compter de la date d'achat).

On constate que les gammes tarifaires des réseaux de transport du territoire sont assez riches en termes de types de titres. On y trouve notamment :

- **Le carnet de voyages** : destiné aux voyageurs qui ont une mobilité occasionnelle, régulière ou non, il a les intérêts suivants :
 - Facilité de distribution : j'achète 10 voyages d'un seul coup
 - Economie : la plupart du temps, le carnet de n voyages coûte moins cher que l'achat de n tickets unitaires
- **Les forfaits courts**, qui donnent accès à un usage illimité du réseau sur une période plus courte que les abonnements tout publics mentionnés ci-avant :
 - Forfait Jour : valable sur une journée donnée, ou sur une période de 24h après achat ou après la 1^e validation (selon les règles d'usage du réseau)
 - Forfait n Jours : valable sur plusieurs journées consécutives données : selon les réseaux, il existe des forfaits de 2, 3 voire 4 jours

Les forfaits Jour et n Jours donnent parfois accès au réseau non pas pour une seule personne, mais pour un groupe de personnes (mini-groupe ou famille allant jusqu'à 3 à 4 personnes).

 - Forfait hebdomadaire : valable sur une semaine donnée ou 7 jours après l'achat ou la 1^e validation (selon les règles d'usage du réseau)
- **Les abonnements spécifiques aux Jeunes** : on touche ici plutôt à la notion de profil. La distinction abonnement tout public / abonnement jeune a été faite dans ce tableau afin de croiser à la fois la notion de segmentation des usages et de profils, pour ce type de cible
- **Des titres destinés aux groupes constitués**

- Des titres à vocation touristique
- Des titres à vocation solidaire

A retenir

On constate que les structures des gammes tarifaires sont assez similaires entre les réseaux étudiés. Cette similitude dans les approches constitue un atout indéniable dans la réflexion pour la construction de tarifications multimodales, car la « base » de la réflexion marketing des différents réseaux est assez proche sur ce point.

Par ailleurs, il nous semble important de retenir les enseignements suivants pour la suite de votre projet :

- Le carnet de tickets est présent dans presque toutes les gammes étudiées : il répond de toute évidence à une certaine pratique des déplacements monomodaux : cependant il n'est pas certain qu'une tarification multimodale à l'échelle du projet Mobimart Plus doive prioritairement se concentrer sur ces pratiques
- Le forfait Jour est déjà disponible dans la totalité des réseaux urbains du territoire : les usages multimodaux de type « Tourisme » ou « Visite » pourraient s'appuyer sur l'existence de ce type de titre, sur un territoire de déplacement relativement local (échelle départementale ou interdépartementale). Sur un territoire plus étendu, il pourrait être intéressant d'observer des usages s'étalant sur 2 journées ou plus.
- Justement, les forfaits courts dont la période de validité se situe entre 2 et 6 jours sont quant à eux quasi absents des dispositifs tarifaires des réseaux du territoire. S'il est envisagé de construire un forfait de ce type à l'échelle multimodale, il n'existe pas de « base » locale pour la construction de ce tarif. Les forfaits hebdomadaires sont quant à eux bien représentés, et doivent probablement être utilisés par des usagers locaux en grande majorité
- Jeunes et Solidaires sont des publics qui font l'objet d'une attention systématique

3.4 GEOGRAPHIE DU PRIX

On désigne par géographie du prix la relation établie entre le prix des titres et les paramètres spatiaux associés à l'offre offerte.

Il existe 4 grands types de géographie du prix :

- **Le tarif plat** : le prix du titre reste le même quelle que soit la distance parcourue. Ce principe vaut pour tous les réseaux urbains du territoire, mais aussi pour le réseau routier interurbain Zou !06.
- **Le tarif kilométrique** : le prix du titre varie selon la distance parcourue, selon une règle dépendant du nombre de kilomètres entre l'origine et la destination. Ce principe s'applique aux réseaux Zou! TER et Zou! CP.
- **Le tarif par palier** : même principe que le tarif kilométrique, sauf que le prix du titre évolue par paliers de kilomètres. Ce principe s'applique au réseau Zou! LER
- **Le tarif zonal** : le prix du titre est fixe dans une zone géographique donnée, et évolue au regard du nombre de zones traversées ou parcourues. Aucune tarification monomodale n'applique cette géographie du prix sur le territoire. Nous pourrions voir, plus loin dans le rapport, qu'une gamme tarifaire multimodale existante applique déjà ce principe.

Géographie du Prix	
	<p>Tarif Plat</p> <p>       </p>
	<p>Tarif Kilométrique</p> <p>   </p>
	<p>Tarif par palier</p> <p>  </p>
	<p>Tarif Zonal</p>

Figure 5: Géographies du prix portées par les tarifs monomodaux des réseaux du 06

A retenir

La prépondérance des tarifs plats sur le territoire – y compris pour une partie du réseau interurbain – est une opportunité pour construire des tarifs multimodaux « packagés », en assemblant des produits à tarif unique. Les réseaux interurbains de plus longue distance (TER, LER, CP) proposent quant à eux des tarifs qui varient selon la distance parcourue : leur intégration dans un tarif multimodal pourrait être plus complexe sur ce volet. Cependant, nous pourrions nous apercevoir que les travaux déjà réalisés en termes de tarifications multimodales ont d'ores et déjà franchi cet obstacle.

3.5 NIVEAUX DE PRIX ET REDUCTIONS

Notre dernier axe d'analyse des tarifications monomodales concerne les niveaux de prix proposés et les réductions accordées. L'analyse de ces éléments permet d'avoir un autre éclairage de l'approche commerciale ET économique de la tarification, pour les réseaux concernés, et d'évaluer leur « compatibilité » sur ce plan, en vue de la construction de tarifications multimodales.

3.5.1 Prix du Ticket Unitaire

Le graphique ci-dessous présente le prix du ticket unitaire de l'ensemble des réseaux urbains du territoire, ainsi que d'un échantillon des réseaux interurbains :

- Le réseau de cars Zou !06
- Le réseau TER, observé sur 2 OD représentatives (Origine-Destination) desservant les Alpes-Maritimes depuis un territoire limitrophe proche : Fréjus-Cannes et Nice Riquier-Vintimille

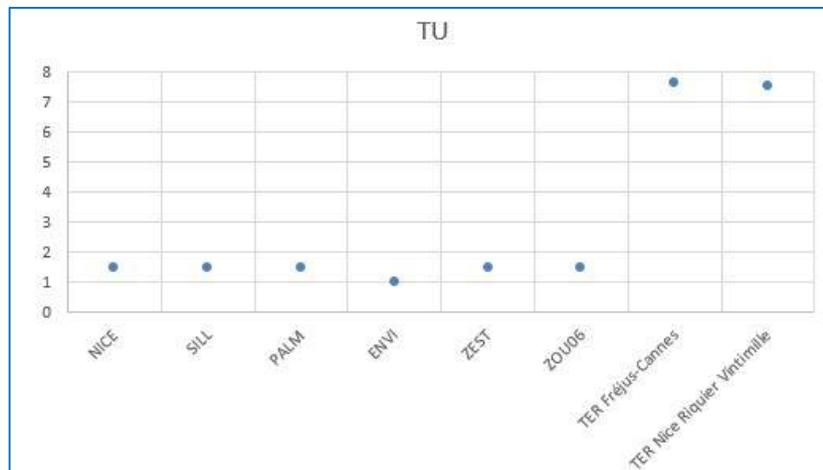


Figure 6: Prix du Ticket Unitaire (en Euros) sur les différents réseaux du 06

A retenir

- **Le prix des tickets unitaires urbains est déjà très fortement harmonisé sur le territoire**, à 1,5 € (sauf sur le réseau Envibus où il est à 1€). De plus, il est identique sur le réseau Zou !06. Ces éléments-là résultent d'un premier travail d'harmonisation et « d'intégration » tarifaire réalisé sur le territoire, et que nous évoquerons dans le chapitre suivant (titre multimodal Ticket Azur).
- **Le prix des trajets interurbains ferrés (TER)** est particulièrement élevé (par rapport au tarif de l'urbain) dans le cadre d'une consommation ponctuelle (ticket unitaire), même pour des trajets très locaux. Cette différence résulte notamment des coûts d'exploitations très importants du réseau TER.

3.5.2 Prix et niveaux de réduction des abonnements

Le graphique présenté ci-dessous fait apparaître :

- les niveaux de prix des abonnements mensuels de chacun des réseaux du territoire (colonnes bleues – ordonnée à gauche)
- le niveau de réduction octroyé par ces abonnements, par rapport à l'achat de tickets unitaires (points rouges – ordonnée à droite). Pour estimer ce niveau de réduction, nous nous sommes basés sur les comportements de mobilité suivants :
 - sur un réseau urbain, 1 voyageur abonné mensuel réalise 50 voyages par mois en moyenne
 - sur un réseau interurbain, 1 voyageur abonné mensuel réalise 35 voyages par mois en moyenne

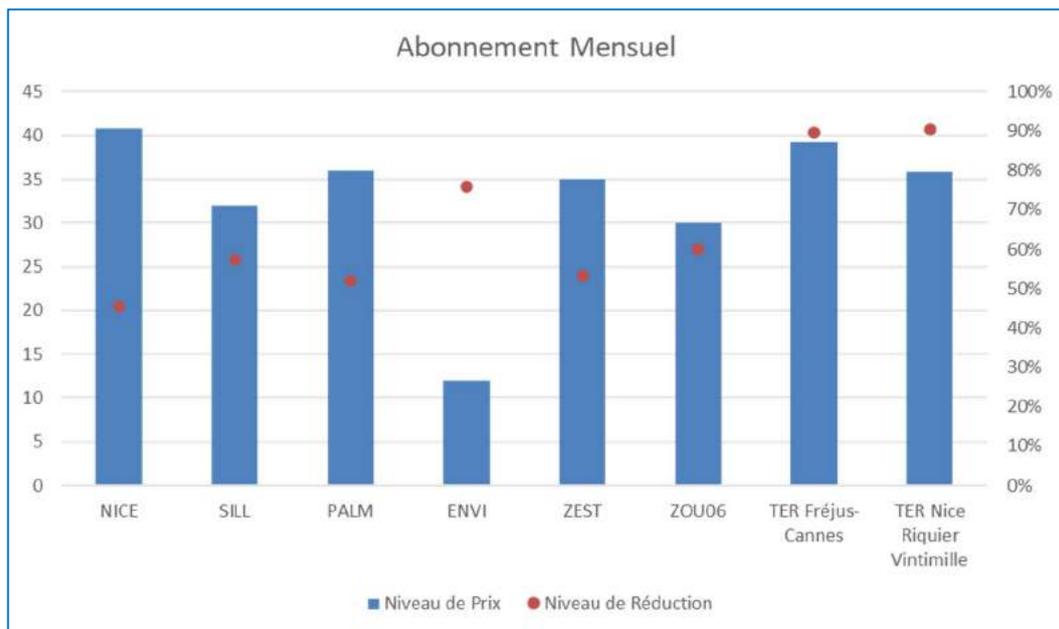


Figure 7: Prix des abonnements mensuels tout public sur les réseaux du 06, et niveau de réduction accordé par rapport à un achat de tickets unitaires pour la même mobilité

Le graphique ci-après analyse les mêmes types d'information avec un éclairage complémentaire : celui du « point mort » : pour chaque réseau, que représente le prix de l'abonnement mensuel en nombre de tickets unitaires ?

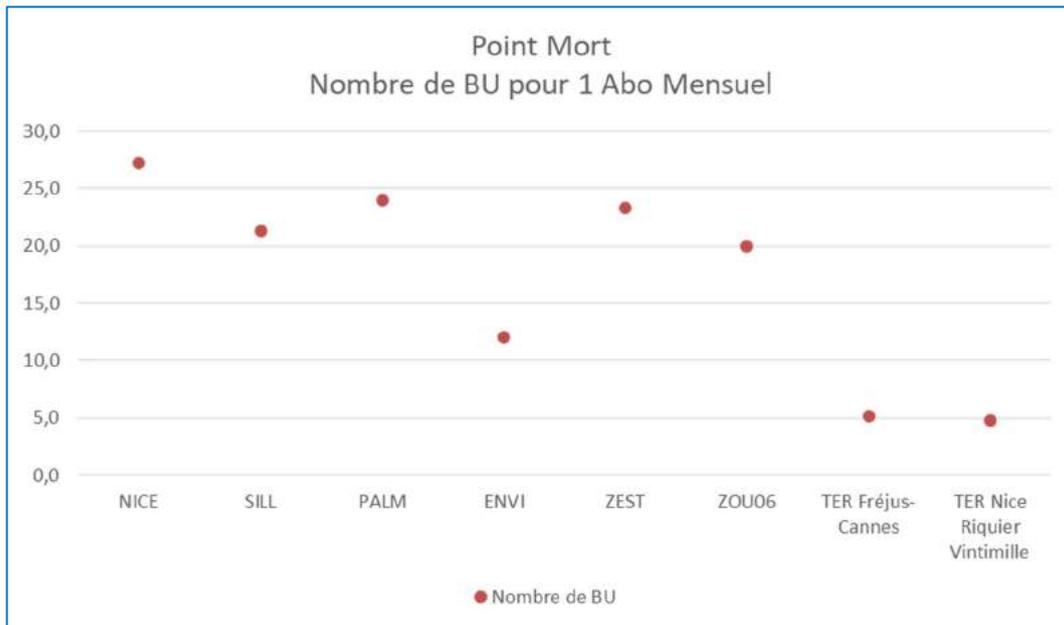


Figure 8 : Point Mort Abo Mensuel / Tickets Unitaires pour les différents réseaux du 06

Si on constatait une très grande harmonisation pour les niveaux de prix des tickets unitaires, on peut constater ici une hétérogénéité dans les niveaux de prix des abonnements mensuels pour les différents réseaux de transport du territoire. Les tendances suivantes peuvent néanmoins être relevées :

- la plupart des réseaux urbains proposent des niveaux de réductions allant de 40 à 50%, avec un point mort se situant entre 20 et 25 voyages
- le réseau interurbain Zou !06 s'inscrit dans les mêmes logiques de positionnement prix que les réseaux urbains du territoire
- le réseau TER incite très fortement à l'abonnement
 - si le prix du ticket unitaire en TER « local » est significativement plus élevé que le prix unitaire sur les réseaux urbains, on constate que le montant des abonnements mensuels TER s'inscrit dans des niveaux de prix similaires à ceux des réseaux urbains
 - le graphique du « point mort » l'illustre de manière encore plus significative : il ne faut que 5 voyages en TER pour amortir un abonnement mensuel (taux de réduction de 90% par rapport au ticket unitaire)

A retenir

L'harmonisation existante des niveaux de prix des abonnements mensuels constitue une bonne base pour la construction d'un tarif multimodal du même type (abonnement). Nous pourrions constater, dans le chapitre suivant, que c'est déjà le cas.

Concernant les tickets unitaires, on constate une grande différence entre les réseaux urbains et les réseaux interurbains « longue distance » (TER et LER notamment), qui peut rendre plus complexe la construction de tickets unitaires multimodaux réellement attractifs.

3.5.3 Les titres « Journée »

Les forfaits jours n'existent pas sur les réseaux interurbains, mais sont proposés par l'ensemble des réseaux urbains. En lien avec le point précédent, la création d'un titre multimodal « Journée » permettant d'emprunter un réseau urbain de manière illimitée, ainsi que les réseaux interurbains sur un aller/retour, pourrait être une piste intéressante à creuser.

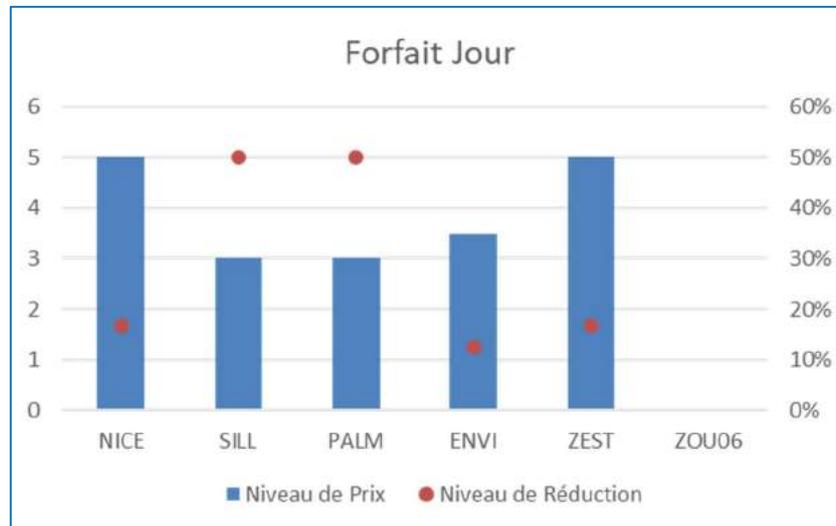


Figure 9: niveaux de prix et niveaux de réduction - forfaits Jour - réseaux urbains du 06

3.6 LES PRODUITS « TOURISTIQUES »

Il existe des produits à vocation explicitement touristique sur le territoire.

3.6.1 Le Pass Touristique TER

Le Pass Touristique TER est un produit spécifique de la gamme tarifaire du réseau TER, qui permet la libre circulation sur l'ensemble des TER pendant une journée, sur le territoire d'un ou de 2 départements.

Ce produit accessible sans conditions (profil « Tout Public ») est disponible sur la période estivale (de juin à septembre).

Les tarifs de ce produit sont les suivants :

- 1 département : 16 €
- 2 départements : 32 €
- 10€ par voyageur supplémentaire au 1^{er} voyageur (jusqu'à 8 accompagnants)

Ce produit est très intéressant dans le cadre de la réflexion menée au travers de cette étude. En effet, nous avons pu constater dans les paragraphes précédents :

- Que le réseau TER propose un prix du ticket unitaire assez élevé comparativement aux autres réseaux de transport du territoire
- Que ce prix évolue en fonction de la distance parcourue, pour la quasi-totalité de la gamme
- Qu'il n'existe pas de titre « Jour » sur les réseaux interurbain

A retenir

Ce produit touristique interurbain est assez similaire au « titre Journée » des réseaux urbains : **il pourrait constituer une base pour la construction de « packages » tarifaires à vocation touristique**, combinant le Pass Touristique TER et un ou plusieurs Pass Jour des réseaux urbains, afin de voyager sur l'ensemble des réseaux de transport en commun d'un territoire (1 ou plusieurs départements) sur une journée donnée.

3.6.2 Le French Riviera Pass

Initiative de l'Office de Tourisme Métropolitain de la Métropole Nice Côte d'Azur, le French Riviera Pass offre un ensemble d'activités et de réductions (musées, visites, loisirs) aux visiteurs du territoire.

Il propose une option transport, non obligatoire, qui permet d'utiliser le réseau urbain Lignes d'Azur.



Durée:	24h	48h	72h
Carte French Riviera Pass seule	26€	38€	56€
Carte French Riviera Pass avec option transport	30€	46€	68€

Figure 10: Prix du French Riviera Pass (avec et sans option transport)

L'option transport 24h est à 4€, à comparer avec le Pass Journée sur le réseau de Nice qui, acheté seul, coûte 5€.

A retenir

Dans le cadre de cette étude, l'intérêt de présenter ce type de produit permet de souligner l'existence **d'offres tarifaires qui sont déjà combinées avec le « motif » de déplacement** (en l'occurrence, les loisirs et le tourisme). Cette approche peut donner des pistes de réflexion dans le cas où il existerait, à l'échelle du périmètre du projet Mobimart Plus, des produits ou solutions touristiques déjà existants, sur lesquels il pourrait être envisagé de greffer une prestation de transport.

4. DESCRIPTION DES SYSTEMES D'INTEGRATION TARIFAIRES EXISTANTS ET PROJETES, ET DES SERVICES DE BILLETTIQUE INTEGRES EXISTANTS ET PROJETES – LES TARIFICATIONS MULTIMODALES

4.1 INTRODUCTION

Comme évoqué dans l'introduction du chapitre précédent, nous nous intéressons ici à ce que nous appelons les **tarifications multimodales**, c'est-à-dire les tarifications permettant de voyager sur plusieurs réseaux de transport, en les enchainant ou en les alternant. Ce périmètre est plus large que celui des systèmes « d'intégration » tarifaire : nous allons pouvoir constater que différentes approches ont été adoptées pour construire ces tarifs.

L'analyse proposée dans le présent rapport vise à décrire les différentes tarifications multimodales déjà disponibles sur le territoire des Alpes-Maritimes, dans une perspective de mise en place de tarifs à l'échelle d'un territoire plus large (celui du projet Mobimart Plus).

Nous allons présenter différents titres que nous avons classé par « niveau d'intégration » croissant :

- Le Pass Zou! Etudes : valable uniquement sur les réseaux de la Région Sud (Cars + Trains)
- L'abonnement combiné TER+ : valable sur le réseau TER et sur les réseaux urbains
- Le ticket Azur : titre unitaire intégré Car + Urbain
- La carte Azur : abonnement intégré Car + Urbains sur l'ensemble des Alpes – Maritimes
- Le Pass Sud Azur : abonnement intégré tous modes de transport sur l'ensemble des Alpes-Maritimes

4.2 LE PASS ZOU! ETUDES

4.2.1 Description

Le Pass Zou!Etudes est un abonnement annuel illimité permettant d'emprunter tout le réseau interurbain de la Région Sud (Cars et trains Zou!) sur toutes les Origines-Destinations du territoire.



Il est ouvert à tous les jeunes de 3 à 26 ans dont les situations sont les suivantes : scolaires, étudiants, stagiaires de la formation professionnelle, élèves des formations sanitaires et sociales, volontaires en service civique, au prix de 90€/an. Lorsque ces mêmes jeunes font partie de familles nombreuses ou font l'objet de revenus très modestes, le tarif est de 45€/an.

90€/an, c'est l'équivalent de 2 Aller-Retour Nice-Marseille en TER ! Le tarif est donc particulièrement attractif : en effet, le Pass Zou!Etudes est le produit phare de la politique de la Région Sud en faveur de la mobilité des jeunes.

4.2.2 Usage et Recettes

Le Pass Zou!Etudes constitue un réel apport pour la mobilité en transports en commun à l'échelle de la Région, puisqu'il remplace à la fois :

- les abonnements scolaires qui étaient jusqu'ici limités à 1 parcours sur 1 seul mode
- les abonnements jeunes sur le car, qui étaient parfois limités à un parcours (ou une zone géographique donnée)
- l'ancien Pass Zou!Etudes qui n'était valable que sur le réseau TER

Dans les Alpes-Maritimes, 18 000 Pass ont été vendus en 2020. Ce chiffre démontre déjà un très fort taux d'usage, qui est probablement amené à se développer, car son intérêt s'est réduit pendant la crise sanitaire.

Le tarif étant mono-AOM, la Région Sud est seule propriétaire des recettes de ce titre de transport.

A retenir

Le Pass Zou!Etudes est un titre mono-AOM (la Région Sud), mais multi-réseaux car il offre l'accès aux trains et aux cars interurbains du territoire.

S'il n'offre pas d'accès aux réseaux urbains des Alpes-Maritimes, son existence constitue néanmoins un repère essentiel s'il est envisagé de construire un tarif multimodal à destination des Jeunes : **l'offre interurbaine est déjà disponible à un tarif particulièrement attractif** sur l'ensemble de la Région Sud.

4.3 L'ABONNEMENT COMBINE TER+

L'abonnement Combiné TER+ est un abonnement tout public qui permet de voyager de manière illimitée :

- En TER : sur une Origine-Destination donnée
- Sur le réseau urbain Origine ou Destination du trajet en TER

Avec la création du Pass Sud Azur (cf. ci-après), ces abonnements combinés ont perdu de leur pertinence pour les trajets intra-06, et il aurait été plus lisible pour les usagers de les supprimer. Néanmoins, ces titres continuent d'exister en combinaison avec le réseau Palmbus, ainsi que pour toutes les OD hors 06.

Les niveaux de réduction offerts par ce type d'abonnement sont de l'ordre de :

- 75% sur le trajet en TER
- 58% sur le prix de l'abonnement urbain (Palmbus)

A retenir

S'ils ne sont plus intéressants pour des trajets internes au Département des Alpes-Maritimes, les abonnements combinés continuent d'être pertinents pour les trajets réguliers Var→Agglos du 06 ou Italie → Agglos du 06.

Le principe de **combinaison des tarifs** appliqué ici pourrait constituer une 1^e marche intéressante dans la conception d'une tarification multimodale à une échelle transfrontalière.

4.4 LE TICKET AZUR : UN VOYAGE CAR + URBAIN A 1,50 €



4.4.1 Description

Le Ticket Azur est un produit valable uniquement dans les Alpes-Maritimes. Il a été mis en œuvre sous le pilotage du SYMITAM (Syndicat Mixte de Transports en Commun des Alpes-Maritimes – désormais dissout), et en concertation avec l'ensemble des Autorités Organisatrices du Département.

Il permet d'effectuer un déplacement composé d'un trajet en Car interurbain (réseau Zou!06) et d'un trajet sur l'un des réseaux urbains, pour 1,50 €, soit le prix du ticket unitaire de la plupart des réseaux urbains du territoire.

Ce tarif intégré est particulièrement intéressant pour les déplacements occasionnels multimodaux (car + urbain ; le TER n'est pas inclus dans cette offre) à l'intérieur du territoire des Alpes-Maritimes.

Au-delà de son prix, c'est un titre assez accessible car vendu sur différents canaux de distribution : à bord, en agences commerciales, via les distributeurs automatiques de titres disponibles sur certains réseaux de transport urbains du territoire.

4.4.2 Usage et Recettes

4.4.2.1 Une part significative des déplacements Zou06

Le ticket Azur est loin d'être un produit confidentiel : il a représenté en 2019 1,1 millions de voyages, pour 838 K€ de recettes. Il représente 5% des voyages et 3% des recettes du réseau interurbain Zou06.

Dans la majorité des cas (plus de 50% des titres), le ticket Azur est utilisé pour des trajets combinant le réseau Zou !06 et le réseau Lignes d'Azur (Métropole de Nice).

4.4.2.2 Répartition des recettes

Les recettes du ticket Azur sont réparties selon une règle très simple : 50% de la recette pour chacun des 2 réseaux utilisés. Chaque vente ou validation d'un ticket Azur représente donc 0.75 € de recette.

4.4.2.3 Un titre très attractif

Comme évoqué ci-dessus, le ticket Azur est vendu au prix de 1.5€, soit au même prix qu'un ticket urbain ou qu'un ticket du réseau Zou06. Ainsi, le ticket Azur correspond à une réduction de 50% sur chaque réseau emprunté : il permet d'utiliser 2 réseaux pour le prix d'un.

Cet avantage tarifaire exceptionnel pour la clientèle peut aussi constituer un obstacle pour l'économie des réseaux de transports qui l'acceptent. En effet, étant donné que le ticket Azur est au même prix que

les tickets monomodaux, il n'est pas possible pour les réseaux d'appliquer de manière autonome des augmentations sur le prix des tickets monomodaux : en effet, le ticket monomodal deviendrait plus cher que le ticket multimodal ! Le tarif du ticket Azur risque ainsi de devoir augmenter à l'avenir, car il bloque en quelque sorte le tarif unitaire de tous les réseaux des Alpes-Maritimes.

A retenir

Le ticket Azur constitue une base très intéressante pour construire un futur titre unitaire multimodal à l'échelle du périmètre du projet Mobimart Plus, notamment car :

- Sa construction et ses principes d'utilisation sont très simples
- Son niveau de prix est très avantageux
- L'effort consenti par les AOM du territoire pour sa mise en œuvre et la gestion des répartitions de recettes associées constituent un premier pas important.

4.5 LA CARTE AZUR : CAR + URBAINS EN ILLIMITE



4.5.1 Description

La carte Azur est un produit valable uniquement dans les Alpes-Maritimes et sur la Principauté de Monaco. Elle permet la **libre circulation sur l'ensemble des réseaux urbains du territoire (hors réseau Sillages) et sur le réseau Zou !06**, pour un tarif unique :

- 45€ pour l'abonnement mensuel
- 365€ pour l'abonnement annuel

Ce niveau de prix positionne le ticket Azur légèrement au-dessus du tarif des abonnements monomodaux de chacun des réseaux (cf. ci-dessous)

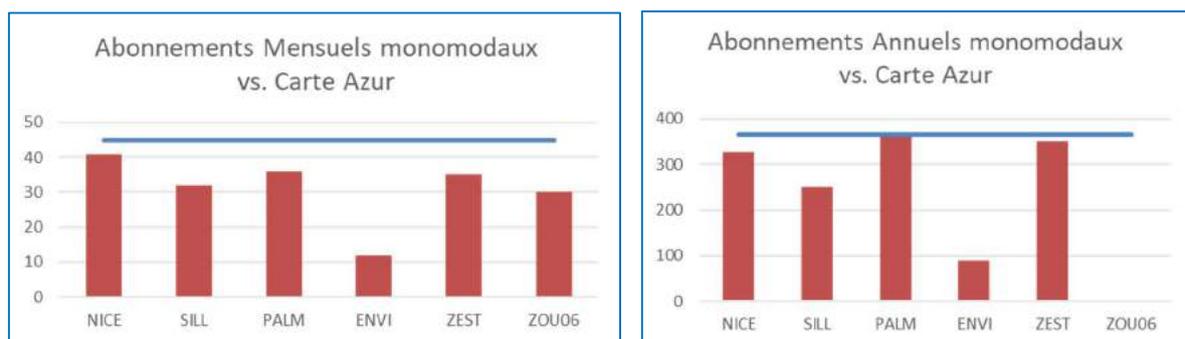


Figure 11 : Niveaux de prix de la Carte Azur (ligne horizontale bleue) comparé à celui des abonnements monomodaux des réseaux du 06 (colonnes rouges)

On peut s'intéresser au niveau de réduction obtenu pour un voyageur qui utilise fréquemment 2 réseaux de transport (Zou06 + un urbain), en comparant le prix de la carte Azur au prix de 2 abonnements monomodaux achetés de manière indépendante (cf. ci-dessous)

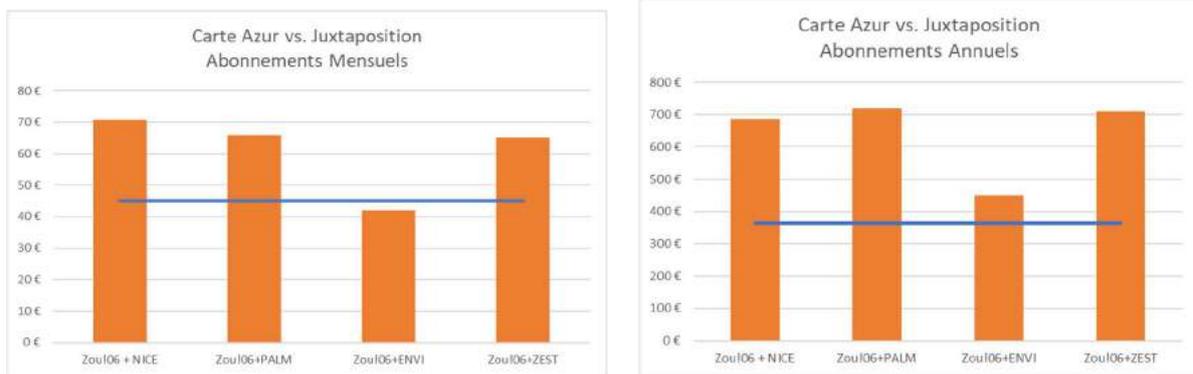


Figure 12: prix de la carte Azur vs. prix de 2 abonnements monomodaux

Pour un utilisateur fréquent de 2 réseaux de transport, on constate :

- pour les cartes Azur mensuelles, un niveau de réduction aux alentours de 30% (hors Envibus, où l'abonnement mensuel monomodal est très peu cher)
- pour les cartes Azur annuelles, un niveau de réduction situé entre 40 et 50% (hors Envibus, où l'abonnement annuel monomodal est très peu cher → 18% de réduction)
 - *hypothèse de calcul de la juxtaposition maximaliste : 1 abonnement annuel urbain + 12 abonnements mensuels Zou! 06*

4.5.2 Usage et Recettes

4.5.2.1 Une part significative des déplacements Zou06

A l'instar du ticket Azur, la carte Azur est un produit multimodal qui est utilisé de manière significative : elle a représenté en 2019 2.6 millions de voyages, pour 1.68 M€ de recettes. Cela représente 3500 à 4000 abonnés à l'année. En part de marché, ces éléments représentent 8% des voyages et 5% des recettes du réseau interurbain Zou06.

De même que pour le ticket Azur, la carte Azur est utilisée dans la majorité des cas pour des trajets combinant le réseau Zou !06 et le réseau Lignes d'Azur (Métropole de Nice).

4.5.2.2 Répartition des recettes

Pour la carte Azur, la répartition des recettes entre AOM est un peu plus complexe que celle mise en place pour le ticket Azur :

- Les recettes des ventes de carte Azur sont réparties entre les AOM au prorata des validations constatées sur chaque réseau
- Les AOM qui vendent la carte Azur touchent une commission pour chaque vente réalisée
- Les éventuels gains ou pertes constatés en fin d'exercice sont répartis entre les AOM

A retenir

La carte Azur rencontre un véritable succès en termes d'usages, car elle répond très bien aux besoins de déplacements :

- Des périphéries vers les grands centres urbains
- Entre les grands centres urbains

Il s'agit d'un produit très adapté à la configuration et au niveau d'urbanisation du territoire des Alpes-Maritimes, et d'un **réel atout pour la mobilité multimodale locale**...mais en car seulement : en effet, son utilisation se limite aux liaisons interurbaines en car, et n'offre pas les déplacements en TER.

4.6 LE PASS SUD AZUR

4.6.1 Description

Le Pass SudAzur est le dernier produit tarifaire multimodal mis en œuvre par la Région Sud, et la proposition tarifaire la plus aboutie en termes de multimodalité.

Il s'agit d'un abonnement donnant droit à un accès illimité aux réseaux de transport du territoire, avec les caractéristiques suivantes :

- Le titre Pass SudAzur intègre non seulement les réseaux urbains et le réseau Zou !06 (comme la carte Azur) **mais aussi le reste des offres de transport en commun du territoire : TER, Zou !LER, Chemins de Fer de Provence**
- Le tarif n'est pas unique à l'échelle du territoire régional : l'accès illimité aux réseaux de transport est autorisé sur une zone géographique donnée. Le territoire du département (et de Monaco) est décomposé en zones, tarifées comme suit :



Figure 13: Pass SudAzur - zonage géographique

- Abonnement mensuel 1 zone
 - Zone 1 – Pays de Grasse : 34€
 - Zone 2 – Cannes Pays de Lérins : 41€
 - Zone 3 - Communauté d'Agglomération Sophia-Antipolis : 27€
 - Zone 4 - Métropole Nice Côte d'Azur + Pays des Paillons : 48€
 - Zone 5 - Principauté de Monaco : 22€
 - Zone 6 - Riviera Française : 38€
 - Zone 7 – Alpes d'Azur : 30€
- Abonnement mensuel pour plusieurs zones :
 - 2 zones contiguës au choix : 63€
 - 3 zones contiguës au choix : 73€

- Toutes zones : 80€
 - Abonnement annuel toutes zones : 74€/mois

Il peut être acheté en agences et en boutiques des différents réseaux, ainsi que par Internet.

Les réductions apportées par ce titre sont significatives pour les usagers ayant une pratique intermodale à l'échelle du territoire.

Par exemple, pour un usager circulant régulièrement entre Cannes et Nice et empruntant à la fois les réseaux urbains Palmbus, Lignes d'Azur et le TER entre Nice et Cannes, l'achat du Pass SudAzur 3 zones (73€) est à comparer avec l'achat des 3 abonnements monomodaux des réseaux précités (36€ + 35.1€ + 40.8€, soit 111.9€) : on obtient une réduction de 35€ pour cet usage.

4.6.2 Usage et Recettes

4.6.2.1 Un lancement difficile juste avant la crise sanitaire

Lancé en janvier 2020 et étendu à la Principauté de Monaco en septembre 2020, le Pass SudAzur a subi de plein fouet les impacts de la crise sanitaire. Par conséquent, les ventes 2020 ont été particulièrement modestes. Pour autant, elles ne sont en rien significatives compte-tenu du contexte dans lequel s'est inscrit le lancement du produit. Il sera important de faire un retour d'expérience de l'usage de ce titre sur une période plus représentative. A ce stade, le Pass toutes zones semble être celui qui a le plus de succès (informations à prendre avec précaution compte-tenu de la faiblesse des ventes de ce produit).

4.6.2.2 Répartition des recettes

- Comme pour la carte Azur, les recettes des ventes de Pass Sud Azur sont réparties entre les AOM au prorata des validations constatées sur chaque réseau
- En complément
 - Ces recettes sont ensuite valorisées selon la recette moyenne au voyage de chaque réseau
 - La promotion du titre et le suivi des ventes sont assurés par la Région Sud, pilote de ce tarif. Les coûts afférents à ces activités sont partagés entre les partenaires

A retenir

Le Pass SudAzur constitue un **modèle très abouti** en termes de multimodalité, puisqu'il donne accès avec **1 seul titre**, et pour un tarif particulièrement compétitif, à **l'ensemble des réseaux de transport des Alpes-Maritimes** : nous sommes bien dans la logique d'intégration tarifaire avancée : 1 titre pour tous les réseaux de transport d'un territoire géographique donné.

Si le format zonal semble apporter un peu de complexité (à relativiser compte-tenu du découpage respectant les ressorts territoriaux des AOM), **il permet d'intégrer le TER sur un territoire assez vaste**. Ce que ne permet pas la carte Azur avec son tarif unique sur l'ensemble du Département.

4.7 GÉOGRAPHIE DU PRIX DES TARIFICATIONS MULTIMODALES

En termes de géographie du prix, la répartition des différents titres multimodaux présentés ci-avant est la suivante :

- Le prix du Pass Zou!Etudes, du Ticket Azur et de la Carte Azur est indépendant de la distance parcourue (tarif plat)
- Le prix de l'abonnement Combiné TER+ est pour partie dépendant de la distance : la portion « TER » du tarif applique un barème kilométrique
- Le prix du Pass Sud Azur varie selon la distance parcourue, selon un modèle zonal – modèle régulièrement appliqué dans le cadre de systèmes d'intégration tarifaire à l'échelle de territoires vastes

Géographie du Prix		
	Tarif Plat	Pass Zou! Etudes Ticket Azur Carte Azur
	Tarif Kilométrique	Abonnement Combiné TER + Urbain
	Tarif par palier	
	Tarif Zonal	Pass Sud Azur

Figure 14: Géographie du Prix des titres multimodaux disponibles dans le 06

4.8 CANAUX DE DISTRIBUTION ET SUPPORTS DE TITRES

4.8.1 De nombreux canaux de distribution disponibles

Il existe sur le territoire une multiplicité de canaux de distribution de titres de transport, qui permettent d'acheter tout ou partie de la gamme tarifaire de chaque réseau :

- La vente à bord, qui est systématique dans les bus urbains et cars interurbains du territoire
- Les agences des réseaux de transport et les guichets de vente : au moins 1 dans chaque réseau
- Les dépositaires : commerçants (bureaux de tabac/presse, ...) ou acteurs similaires assurant la distribution de titre comme activité « secondaire » : disponibles chez tous les réseaux urbains
- Les Applications Mobiles : de nombreux réseaux du territoire disposent de leur propre application mobile : c'est notamment le cas de tous les réseaux urbains du territoire.
- Les « Agences en Ligne » : sites Web des réseaux de transport qui permettent l'achat à distance de titres , proposé par tous les réseaux urbains du territoire, ainsi que le réseau TER
- Les automates de distribution : distributeurs automatiques de titres de transport (DAT) chez certains réseaux urbains et distributeurs de billets régionaux (DBR) sur le réseau TER
- Centres Communaux d'Action Sociale (CCAS) qui assurent l'instruction de demandes (voire la délivrance) de titres de transport à vocation Solidaire
- Voyage avec la Carte Bancaire (cf. § suivant)

En complément, les dispositions de la LOM pourraient mener à la vente de titres de transports en commun par des acteurs tiers, réalisateurs de plateformes numériques de mobilité. Avant même l'application des Décrets associés, certains réseaux ont franchi le pas de l'ouverture de leur vente, par l'intermédiaire de l'Assistant SNCF (application MaaS de la SNCF) : c'est essentiellement le cas des réseaux de transport qui sont opérés par des filiales de la SNCF (principalement Keolis) : dans le 06, des titres des réseaux Envibus et Zest sont disponibles sur l'Assistant SNCF.

4.8.2 Différents supports de titres de transport

En complément des canaux de distribution, il est intéressant d'observer les différents supports de titres de transport qui circulent sur le territoire des Alpes-Maritimes :

4.8.2.1 Les supports papiers et les supports « magnétiques »

On retrouve ce type de support sur l'ensemble des réseaux de transport du territoire des Alpes-Maritimes.

Ces supports présentent une grande facilité de distribution et de contrôle (notamment via le contrôle à vue). Chaque réseau de transport dispose de sa propre technologie et de sa propre stratégie de distribution de ces titres, essentiellement destinés aux tarifications occasionnelles.

4.8.2.2 La carte à puce sans contact : socle de la billettique « traditionnelle »

Il s'agit du support de titre privilégié par les réseaux du territoire pour porter les tarifications des voyageurs fréquents ou réguliers (abonnements).

Support interopérable sur le territoire (cf. chapitre suivant sur l'interopérabilité), il permet par ailleurs d'héberger les tarifications multimodales de longue durée : Pass Zou! Etudes, abonnement TER+, carte Azur, Pass SudAzur.

La carte à puce sans contact présente l'intérêt d'être sécurisée (maîtrise de la fraude par la copie) et d'être validable / contrôlable par des machines : les données d'usage peuvent être récoltées par des valideurs.

4.8.2.3 Les M-Tickets sur applications mobiles

La plupart des réseaux de transport du territoire ont déployé une application mobile qui permet d'héberger des tickets « dématérialisés » pour des usages occasionnels voire pour des abonnements sur certains réseaux (Zest'bus). Ils présentent l'avantage de pouvoir être achetés à distance, sans passer par les canaux traditionnels, et d'être assez simples à déployer : pas forcément de nécessité à mettre en place une infrastructure de validation des titres (valideurs) tout en ayant la possibilité de suivre l'usage, mais aussi un contrôle potentiellement plus simple que pour la carte à puce (certains M-tickets peuvent être contrôlés « à vue », de la même manière qu'un ticket papier). Moins sécurisés que les cartes à puce sans contact, les M-Tickets constituent un support intermédiaire intéressant en vue du développement de solutions de tarifications multimodales. Cependant, à ce jour, chaque réseau déploie sa propre application mobile avec sa propre technologie de M-Ticket et des parcours clients parfois différents, ce qui ne favorise pas le déploiement de telles tarifications en multimodal, même si le contrôle à vue de tous ces M-Tickets reste possible.

4.8.3 L'interopérabilité billettique dans les Alpes-Maritimes : principe général de fonctionnement

Pour faire fonctionner un titre multimodal sur différents réseaux à l'échelle d'un territoire, il est nécessaire de disposer de règles de distribution, de validation (le cas échéant) et de contrôle, communes à l'échelle de l'ensemble des réseaux concernés.

Par exemple, la carte Azur distribuée par le réseau Lignes d'Azur doit pouvoir être acceptée et contrôlée par les autres réseaux urbains du territoire, ainsi que le réseau Zou !06.

Les supports de titres papier peuvent répondre à cette problématique d'intermodalité, via le contrôle à vue. La gestion du suivi de l'usage peut néanmoins être assez fragile pour ce type de support.

La carte sans contact billettique permet de répondre à cette problématique, si jamais elle est mise en place en respect de **principes d'interopérabilité billettique**. C'est le cas dans les Alpes-Maritimes, et ces principes sont actuellement les suivants :

- Les principes d'interopérabilité billettique sont historiquement définis à l'échelle régionale, comme partout en France. Le bassin d'interopérabilité actuel est donc la Région Sud.
- Dans le 06, chaque réseau de transport dispose de son propre système de billettique, composé notamment
 - D'un « système central » : serveur de fichiers et d'applications
 - D'équipements de distribution : Terminaux Points de Vente, Distributeurs Automatiques, ...
 - D'équipements de validation : valideurs
 - D'équipements de contrôles : portables de contrôle
- Chaque système billettique est conçu en respectant des spécifications communes décrivant
 - Le type de carte sans contact valable sur le territoire
 - La manière dont chacun des systèmes de billettique doit interagir avec la carte à puce sans contact, pour permettre une gestion coordonnée des titres de transport hébergés par cette carte à puce : le respect de ces règles permet, sur la même carte
 - La cohabitation de tarifs monomodaux, sans perturbation
 - L'existence et la gestion commune de tarifs multimodaux
- Ces spécifications communes sont inscrites dans un « Référentiel documentaire » commun à l'ensemble des partenaires, mis à jour régulièrement en respect des systèmes existants et des évolutions technologiques
- Le titre de transport est « inscrit » électroniquement dans la carte à puce : chaque système sait encoder/décoder le contenu de la carte à puce pour assurer la gestion du titre de transport

Ces principes d'interopérabilité billettique sont le fruit d'un très long travail de conception et de coordination technique et institutionnelle, de développements coordonnés, et de tests de compatibilités. Ils sont réalisés au rythme des acquisitions ou des renouvellements des systèmes billettiques des réseaux partenaires : un alignement de tous les réseaux d'un territoire comme celui des Alpes-Maritimes prend des années, sur la base de ces principes d'interopérabilité.

L'interopérabilité existante et déjà acquise sur le territoire des Alpes-Maritimes pourrait constituer une base de réflexion, voire une base technique pour le déploiement de titres multimodaux à l'échelle du périmètre de l'étude Mobimart Plus. Il sera important de clarifier l'état des démarches d'interopérabilité dans les territoires frontaliers des Alpes-Maritimes (notamment côté italien) afin d'évaluer la pertinence ou la possibilité d'utiliser à une échelle plus large ce retour d'expérience technique et partenarial.

5. LISTE DES SERVICES D'INFOMOBILITE

L'information des voyageurs joue un rôle important dans la compréhension de l'offre de mobilité à disposition sur un territoire, ainsi que des tarifs disponibles. Sur les canaux numériques⁴, elle est restituée au travers de différents médias, opérés par différents acteurs. Les principaux dispositifs sont les suivants :

- Les sites Web et Applications Mobiles de chaque réseau de transport : ils constituent le point d'entrée prioritaire des voyageurs qui souhaitent s'informer sur les offres à leur disposition
- Les sites Web et Applications Mobiles privés d'envergure nationale ou internationale (Google, Transit, Citymapper) : de plus en plus riches en données et informations, ils permettent aux utilisateurs réguliers ou occasionnels de planifier un itinéraire en transport en commun dans les grandes métropoles
- Les dispositifs d'infomobilité multimodale d'initiative locale : c'est sur ce dernier point que nous allons concentrer notre description dans le présent chapitre.

5.1 HISTORIQUE DES SYSTEMES D'INFOMOBILITE (SIM) DANS LES ALPES-MARITIMES

5.1.1 Céparou06 : un SIM à l'échelle du Département

Le territoire des Alpes-Maritimes s'intéresse à l'infomobilité multimodale depuis de nombreuses années.

Sous l'impulsion du SYMITAM (déjà mentionné auparavant), un Système d'Information Multimodale (SIM) à l'échelle départemental a vu le jour : **céparou06**. Mis en œuvre dans le cadre d'une démarche partenariale, rassemblant l'ensemble des AOM du territoire, le site Internet proposait différentes fonctionnalités permettant de s'informer sur l'ensemble des offres publiques de mobilité à l'échelle du territoire :

- Recherche d'itinéraires
- Accès aux fiches horaires de toutes les lignes et de tous les arrêts du territoire
- Autres fonctionnalités d'information et de consultation

⁴ A noter qu'une grande partie de l'information des voyageurs s'appuie aujourd'hui encore sur des canaux et des supports physiques : guichets des réseaux et agences de mobilité, fiches horaires papier, ...



Figure 15: Description du service d'infomobilité Céparou06

La richesse et la fiabilité de son contenu étaient le résultat d'une forte animation des acteurs par le SYMITAM.

En parallèle des réflexions pour l'évolution de céparou06 vers de nouveaux services (information temps réel, ...), 2 événements sont venus modifier l'avenir de la démarche :

- Le lancement par la Région Sud de travaux pour mettre en œuvre un système d'information multimodal à l'échelle de la Région : ces travaux à une échelle plus large – mais toujours locale – ont remis en question le rôle de céparou06, et son articulation avec les travaux régionaux
- La dissolution du SYMITAM en 2017

Ces événements ont accéléré la disparition de céparou06 au profit du service régional d'infomobilité.

5.1.2 Un SIM régional pour succéder à céparou06

La première version du SIM régional, Pacamobilité, a désormais été remplacée par le service zou.maregionsud.fr.

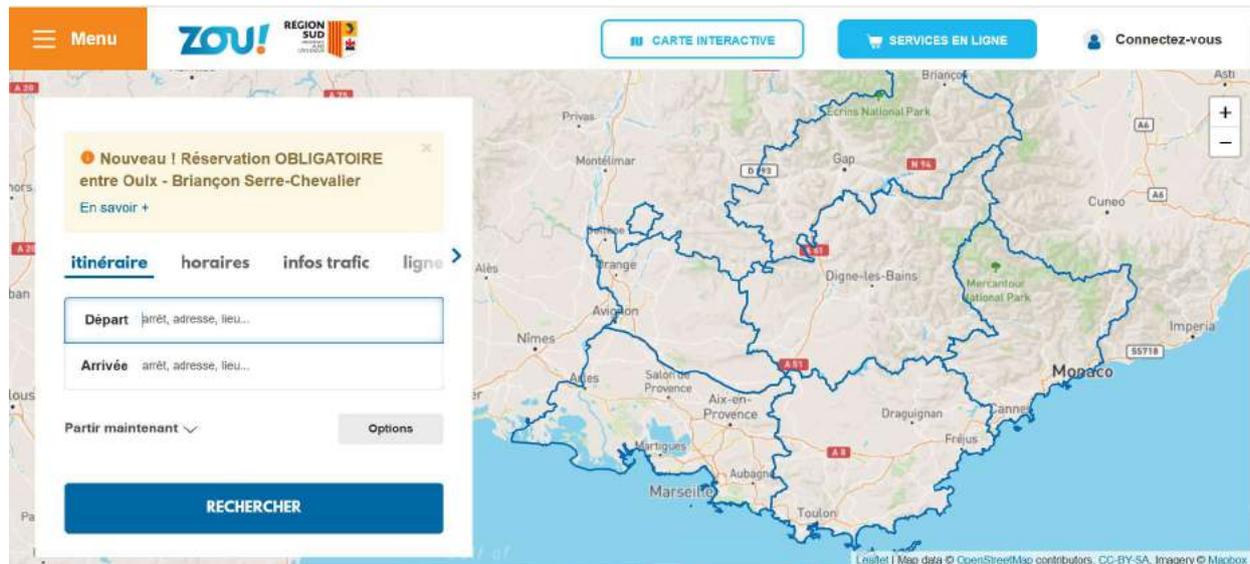


Figure 16: Page de recherche d'itinéraires du service d'infomobilité zou.maregionsud.fr

D'initiative Région, le service présente de manière prioritaire le réseau Zou! (dont la Région est Autorité Organisatrice), même si la recherche d'itinéraires donne des informations sur l'ensemble des offres urbaines et interurbaines. Cela peut s'expliquer par le fait que les utilisateurs de ce type de service sont prioritairement des personnes qui vont utiliser les réseaux interurbains, en combinaison ou non avec d'autres modes (les voyageurs en urbain uniquement visitent plutôt les sites ou applis du réseau urbain en question).

5.2 RESULTATS DU PROJET MOBIMART

L'une des concrétisations du projet Mobimart est un outil de recherche d'itinéraires disponible via l'URL suivante : <https://mobimart.regione.liguria.it>

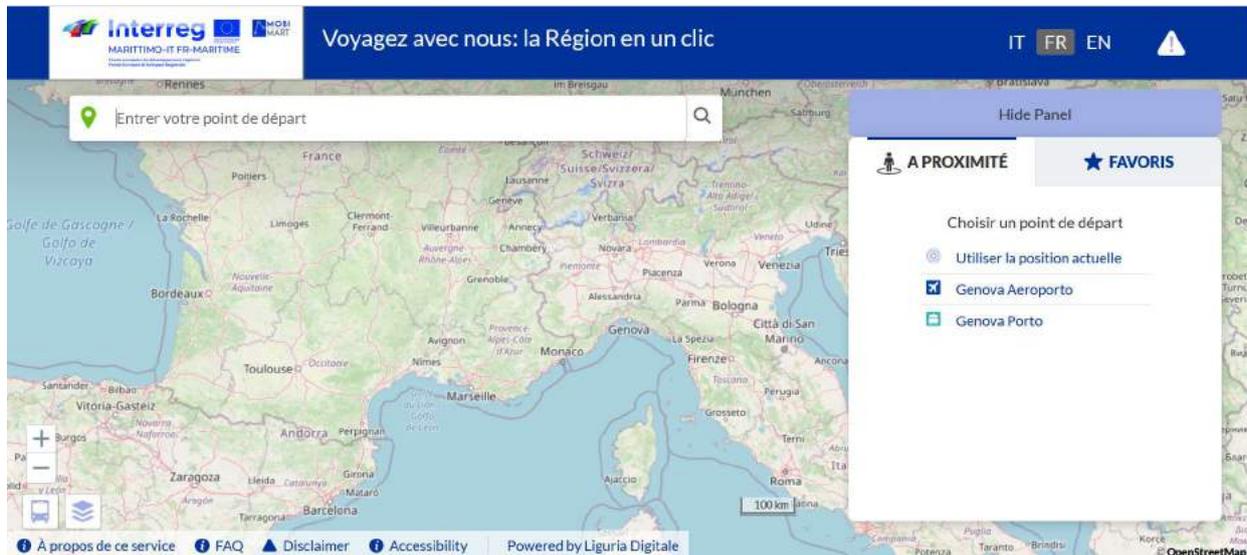


Figure 17: Outil de recherche d'itinéraires issu du projet Mobimart

Il s'agit d'un outil Web disponible en ligne, dont les fonctionnalités s'appuient sur une base de données alimentée par des données fournies au format d'export standardisé GTFS, et disponibles en Open Data auprès des réseaux partenaires.

Le service serait aussi en capacité technique d'intégrer l'état des offres de transport en temps réel. La fonctionnalité n'a pas encore été mise en service car les données associées sont disponibles côté Toscane et Sardaigne, mais pas côté Ligurie (pour la partie italienne)

Nous identifions 2 problématiques principales vis-à-vis de cet outil :

- Référencé au sein d'une page d'un projet européen, il n'a que peu de chances d'être connu par les voyageurs du territoire
- Il ne contient à ce jour que des données des réseaux de transport du côté italien.

Ce second point souligne un élément fondamental relatif à la mise en œuvre et au fonctionnement de ce type de services d'information multimodale : celui de l'animation partenariale. Côté Français, la Région Sud et la Corse auraient été sollicités pour fournir des informations sur les offres disponibles sur leur territoire, afin d'alimenter l'outil. Il semblerait que les données disponibles / fournies en OpenData ne permettent pas une intégration de qualité⁵. Au-delà de l'aspect technique, c'est aussi l'engagement des partenaires dans le projet, et les éléments de gouvernance associée (désignation d'un interlocuteur privilégié, organisation de l'exploitation du système et de sa maintenance / mise à jour, conventionnement partenarial) qui constituent des clés de réussite de ce type de dispositifs.

⁵ Une analyse des manques et difficultés rencontrés avec les données disponibles côté français a été réalisée par Liguria Digitale

A retenir

Il existe de nombreux services d'infomobilité monomodale sur le territoire. La dimension multimodale est prise en compte depuis de nombreuses années au sein de différents projets. L'outil de la Région Sud comme l'outil issu du projet Mobimart peuvent constituer des bases intéressantes pour proposer un service performant et de qualité. S'il est souhaité d'en faire des outils à vocation « commerciale », il est cependant nécessaire de travailler à la fois la gouvernance opérationnelle de ce type de service, mais aussi l'organisation permettant la mise en qualité et fiabilité des informations disponibles, ainsi que la promotion de ce type de solutions.

L'information tarifaire pourrait constituer un volet nouveau, intégré à ce type de service, si les prérequis mentionnés précédemment sont satisfaits.

6. DONNEES FINANCIERES SUR LES OFFRES DE TRANSPORT

Les données financières sur les réseaux de transport collectif ne sont pas aisément disponibles et sont encore plus difficilement comparables. En effet, certaines dépenses de fonctionnement couvrent les investissements, d'autres pas, certains intègrent le coût de fonctionnement des services transport des AOM, d'autres non.

Côté recettes, il en va de même : les recettes annoncées peuvent comprendre les recettes scolaires, les compensations versées par les communes (sur certains titres sociaux par exemple) ou seulement les recettes dites « commerciales », ie issues de la vente des titres de transport aux usagers non scolaires.

A partir des données fournies par les AOM ou des informations publiques (rapports d'activité notamment), nous avons pu reconstituer les ordres de grandeurs des recettes et des dépenses des différents systèmes de transport collectifs. Ces chiffres restent néanmoins à considérer avec prudence.

6.1 DONNEES FINANCIERES DES RESEAUX URBAINS

Nom du réseau urbain	AOM	Ville centre	Source	Population desservie 2018 (en milliers hab)	Km produits (en milliers)	Voyages (en milliers)	Recettes commerciales (en k€ HT)	Dépenses de fonctionnement (en k€ HT)
Lignes d'Azur	NCA	Nice	Données NCA + RA 2019	540	20 088	74 636	43 249	179 000
Zest	CARF	Menton	RA 2019	74	1 341	1 320	1 372	8 050
Envibus	CASA	Antibes	RA 2019 (urbain seul)	177	4 444	8 382	3 726	18 787
Palm Bus	CACPL	Cannes	Données Palmbus 2019	159	3 982	10 964	7 673	28 461
Sillages	CAPG	Grasse	Données Sillages 2019	100	1 584	742	675	9 639

Montants estimatifs des recettes commerciales et des dépenses de fonctionnement des réseaux urbains

Le niveau de recettes et de dépenses varie énormément selon les réseaux. Si l'on ramène ces chiffres au nombre de voyages effectués (soit ainsi au service rendu à la population), les dépenses par voyage se situent entre 2 et 10€ par voyage et les recettes entre 0,50 et 1 € par voyage.

Nom du réseau urbain	AOM	Ville centre	Rec / voy	Dep / voy	Rec / Dep
Lignes d'Azur	NCA	Nice	0,58 €	2,40 €	24%
Zest	CARF	Menton	1,04 €	6,10 €	17%
Envibus	CASA	Antibes	0,44 €	2,24 €	20%
Palm Bus	CACPL	Cannes	0,70 €	2,60 €	27%
Sillages	CAPG	Grasse	0,91 €	9,37 €	10%

Ratios économiques des réseaux urbains

Les recettes perçues auprès des voyageurs ne suffisent donc pas du tout à compenser les dépenses de fonctionnement. Ce constat est une donnée fondamentale du transport public collectif en France : la part payée par l'utilisateur ne couvre qu'une faible partie des dépenses, qui sont très largement portées par les collectivités AOM et/ou par les employeurs via le Versement Mobilité.

6.2 DONNEES FINANCIERES DES RESEAUX INTERURBAINS

Réseau interurbain régional	Source	Population 2018 (en milliers hab)	Km produits (en milliers)	Voyages (en milliers)	Recettes commerciales (en k€ HT)	Dépenses de fonctionnement* (en k€ HT)
Zou TER	Données Région Sud 2017	1 084	3 666	16 037	40 165	345 000
Zou CP			268	291	689	14 000
Zou LER			538	34	427	17 130
Zou 06			8 000	11 328	13 874	49 636

Montants estimatifs des recettes commerciales et des dépenses de fonctionnement des réseaux interurbains (Global Région Sud)*

Pour les réseaux interdépartementaux (TER, LER et CP), le tableau ci-dessus recense les recettes commerciales perçues uniquement pour des trajets intra-06. Les dépenses de fonctionnement ne peuvent pas être isolées et couvrent donc l'ensemble du réseau régional.

On constate que, à la fois les recettes et les dépenses sont plus élevées que pour les réseaux urbains.

Ratios économiques des réseaux interurbains

Réseau interurbain régional	Rec / voy	Dep / voy*	Rec / Dep*
Zou TER	2,50 €	12,53 €	27%
Zou CP	2,37 €	40,37 €	9%
Zou LER	12,56 €	12,33 €	32%
Zou 06	1,22 €	4,38 €	28%

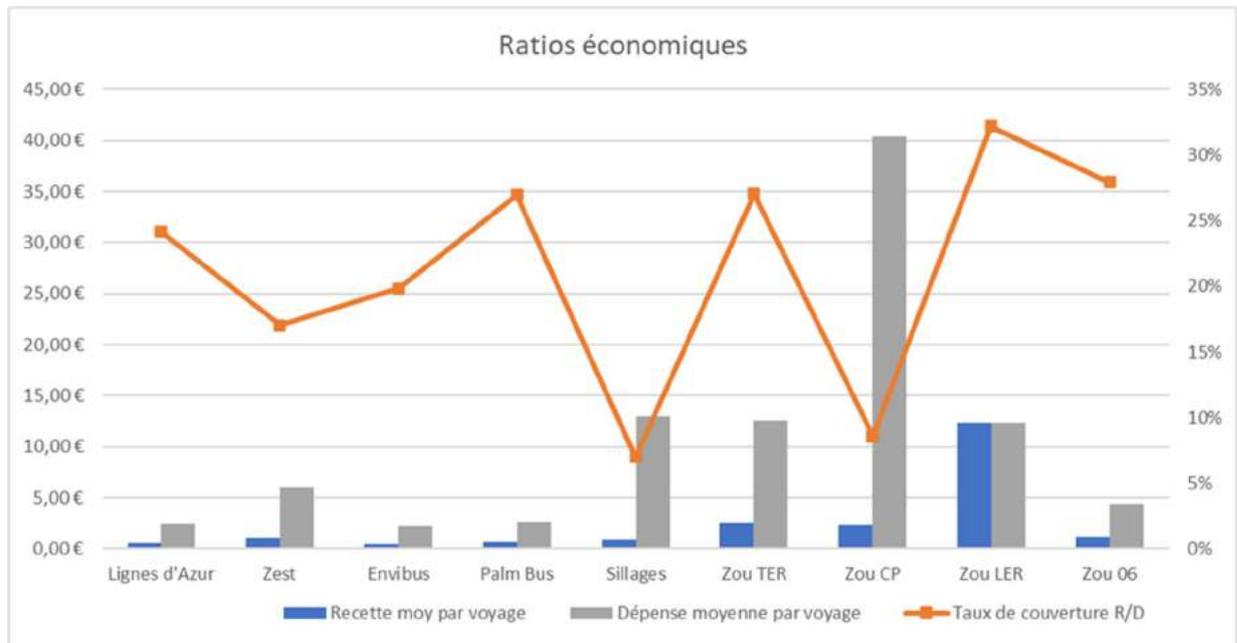
** Global Région*

Les recettes par voyages sont assez élevées sur les modes fer du fait d'une tarification au km assez rémunératrice. Sur le réseau Zou !06, les tarifs plats et bas expliquent que la recette par voyage soit bien plus faible. Sur le LER, les trajets effectués sont tarifés au km et concernent de longues distances, d'où une recette par voyage très élevée (mais peu de voyages par km !).

Du côté des dépenses, le transport ferroviaire génère des coûts d'exploitation bien supérieurs à ceux du routier. Pour la ligne des CP, les dépenses de fonctionnement incluent l'entretien de la voie et des ouvrages (ponts, tunnels), très nombreux sur le parcours, ce qui renchérit fortement le coût d'exploitation.

6.3 RATIOS ECONOMIQUES

Le graphe ci-dessous compare les principaux ratios économiques pour les différents systèmes de mobilité publics du 06 : la recette moyenne par voyage provenant des usagers, le coût moyen par voyage et le taux de couverture des dépenses par les recettes voyageurs, le R/D.



Synthèse des données financières

Les réseaux urbains génèrent une recette par voyage plus faible que les interurbains : ceci est lié à des tarifs souvent plus bas, ainsi qu'à une proportion plus importante d'abonnés et de tarifs réduits.

Les réseaux interurbains ont en revanche des dépenses par voyage plus élevées. D'une part, ces dépenses incluent les investissements en matériels roulants, ce qui n'est pas le cas en urbain (sauf pour Zest et Sillages). D'autre part, le taux d'usage des interurbains est, comme on l'a vu plus faible, ce qui joue négativement sur le ratio.

Les niveaux de R/D se situent entre 20% et 30% ce qui correspond aux moyennes nationales, sauf pour les CP qui portent des charges d'entretien plus importantes et le réseau Sillages, qui est majoritairement fréquenté par des scolaires à des tarifs très bas.

7. CONCLUSIONS ET PERSPECTIVES

L'ensemble des éléments présentés dans le présent rapport nous paraissent constituer un contexte favorable au développement de tarifications multimodales avec les territoires limitrophes des Alpes-Maritimes. Ces éléments de contexte sont restitués de manière synthétique ci-après :

- **Un contexte territorial favorable** à l'utilisation des transports en commun et aux services de mobilité durable :
 - Densité de population et d'offre de transports en commun
 - Territoire hétérogène
 - Territoire de flux touristiques de 1^{er} plan

- **Un contexte tarifaire favorable**
 - Des tarifications monomodales
 - Riches mais assez homogènes en termes de segmentation client (profils)
 - Dont la structuration et la conception ne présentent pas de point bloquant à la création de produits multimodaux : notamment, l'existence de nombreux titres de transport basés sur une géographie du prix « tarif plat » constitue un attrait particulier (c'est le cas de la totalité des tarifications urbaines, de la tarification du réseau Zou06, mais aussi du Pass Touristique et du Pass Etudes sur le TER)
 - **Une très forte culture et histoire de la tarification multimodale**, illustrée par des concrétisations très importantes, et sans égal en France
 - Le ticket Azur et la carte Azur, fruits de l'intégration Car + réseaux urbains sur le territoire départemental
 - Le Pass SudAzur, aboutissement de l'intégration, avec 1 titre de transport utilisable sur TOUS les réseaux de transport du territoire
 - **Des pistes concrètes à investiguer** en vue de développer ces tarifs sur le territoire, mais aussi au-delà :
 - Extension des titres existants au-delà du périmètre des Alpes-Maritimes (ex : Pass SudAzur étendu ?)
 - Une cible occasionnelle multimodale qui n'est pas traitée aujourd'hui
 - Déclinaison des gammes existantes, ou création de produits à destination des occasionnels : Pass Journée ou Pass n Jours ?
 - Création d'une offre touristique incluant l'accès aux transports, avec une dimension multimodale ?
 - Création d'un droit à réduction « universel » pour l'accès occasionnel aux différents réseaux de transport du territoire ?

■ **Un contexte technique favorable**

- L'interopérabilité billettique existante dans les Alpes-Maritimes pourrait être une base technique à une interopérabilité à l'échelle du territoire du projet Mobimart Plus
- Au-delà de l'interopérabilité existante, l'évolution des technologies et l'émergence de nouveaux supports de titres permettent d'envisager de nouvelles manières d'héberger les titres de transport, sans forcément s'appuyer sur l'existant (ex: code-barres 2D sur M-Ticket pour supporter des tarifs occasionnels / touristiques)

■ **Un contexte partenarial favorable**, y compris sur le plan des réalisations et des contrats

- De nombreux accords multimodaux déjà en place
- Des ambitions d'intermodalité et d'échanges renforcés avec le Var et l'Italie, qui sont inscrites dans les documents de planification
- La Région Sud est désignée comme pilote de l'intermodalité sur son territoire, qui dépasse celui des Alpes-Maritimes

Si nous l'abordons en dernier, ce volet de gouvernance nous semble essentiel à la construction de projets communs, et surtout à leur bon fonctionnement : la tarification tout comme l'information des voyageurs sont des offres et des services dont il faut assurer la vie, l'animation, la maintenance : ils doivent être abordés avec des méthodes adaptées et très opérationnelles.

8. ANNEXE - DONNEES COLLECTEES – LIENS BIBLIOGRAPHIQUES

8.1 ANNEXE 1 – DETAIL DES OFFRES DE MOBILITE MULTIMODALES AU DEPART DES PRINCIPAUX POLES D'ECHANGE

Sont recensées ici les offres de mobilité en transport collectif au départ des principaux pôles d'échange du territoire. On se place ainsi dans la perspective du voyageur arrivant en gare de Cannes ou à l'aéroport de Nice et souhaitant se déplacer au sein du périmètre Mobimart Plus.

Les tableaux ci-après rassemblent les offres monomodales et multimodales permettant de rejoindre un autre point du périmètre Mobimart Plus. Nous les avons réparties selon 4 grandes catégories :

- Les déplacements vers une autre agglomération du 06
- Les déplacements vers le Var
- Les déplacements vers Monaco
- Les déplacements vers l'Italie

8.1.1 Aéroport de Nice Côte d'Azur

L'offre de mobilité est très dense et très diversifiée au départ de l'aéroport de Nice.

	Monomodal	Multimodal
Vers Autres AOM 06	 Lignes Express Aéroport vers Cannes, Antibes et Menton	    Via  Tram L1 & L2
Vers Var	 L20 vers Fréjus  L3003 vers Fréjus St Raphaël	  Via  Tram L1 & L2
Vers Monaco	 Ligne Express Aéroport 110	  Via  Tram L1 & L2
Vers Italie		 Via  Tram L1 & L2

Elle permet de rejoindre avec un seul mode un certain nombre des destinations du 06, du Var ainsi que Monaco.

Grâce au tram du réseau urbain de Nice, l'aéroport est facilement et rapidement connecté aux gares TER et Grandes Lignes de Nice ainsi qu'aux lignes routières.

L'offre multimodale Urbain de Nice + TER ou Autocar permet ainsi d'accéder à l'ensemble du territoire.

8.1.2 Gare Ferroviaire de Nice Centre-Ville

La gare constitue un pôle d'échange de choix pour se déplacer sur le territoire Mobimart Plus puisqu'elle permet d'accéder directement au réseau ferré, et ainsi à l'ensemble du territoire.

Pour emprunter les lignes routières Zou!, il est nécessaire d'utiliser le tramway, car les lignes d'autocars s'arrêtent en entrée de ville à Nice.

Là encore, certains trajets nécessitent un trajet intermodal Urbain + Autocar.

	Monomodal	Multimodal
Vers Autres AOM 06	 TGV/InterCités   10 min	 Via   Tram L1 & L2
Vers Var	 TGV/InterCités 	 Via  Tram L1 & L2
Vers Monaco		 L100 / L112 Via  Tram L1 & L2
Vers Italie		

8.1.3 Port de Nice

Le port de Nice est desservi par la ligne Zou!100, qui assure ainsi une liaison directe vers Monaco et Menton.

	Monomodal	Multimodal
Vers Autres AOM 06	 L100 vers Menton	 TGV/InterCités  Via   Tram L1 & L2 
Vers Var		 TGV/InterCités Via   Tram L1 & L2
Vers Monaco	 L100	 Via   L100 / L112 Tram L1 & L2
Vers Italie		 Via  Tram L1 & L2

Pour les autres territoires, il est nécessaire de prendre le tramway jusqu'à la gare de Nice ou jusqu'à la sortie ouest de la ville pour emprunter les lignes Zou !06 qui desservent l'ouest du département.

8.1.4 Gare Ferroviaire de Cannes

La gare de Cannes constitue un pôle d'échange remarquable, car elle regroupe des lignes fortes du réseau urbain, les dessertes TER et les lignes routières. Il est ainsi facilement possible de passer d'un mode à l'autre, tout comme de rejoindre l'ensemble du territoire Mobimart Plus via un seul mode.

	Monomodal	Multimodal
Vers Autres AOM 06	 TGV/InterCités  	 Via  
Vers Var	 TGV/InterCités   L 3002 vers Fayence	
Vers Monaco		
Vers Italie		

En complément, le réseau urbain de Cannes dispose de points de connexion avec les réseaux d'Antibes à l'ouest et de Grasse au nord.

8.1.5 Gare Ferroviaire de Monaco

La gare de Monaco est desservie par tous les réseaux permet donc de se déplacer avec un seul mode vers les territoires voisins.

	Monomodal	Multimodal
Vers Autres AOM 06	  L 100 / 110 / 112  6 lignes	
Vers Var		
Vers Italie		

8.2 DONNEES COLLECTEES & LIENS BIBLIOGRAPHIQUES

▪ Données démographiques

Source INSEE – Evolution et structure de la population – Chiffres détaillés - Base recensement national 2017

▪ Flux domicile travail

Source INSEE – Mobilité professionnelle et mobilité scolaire - Base recensement national 2016

Source IMSEE – Monaco en chiffres, 2017

▪ Flux touristiques

Source Comité Régional Côte d’Azur France – Chiffres clés 2019

▪ Chiffres clés des réseaux

3 sources complémentaires :

- Données transmises par les AOM
- Chiffres clés 2016 du transport public publiés par l’Union des Transports Publics (UTP)
- Rapport d’activité des EPCI (Métropole NCA, CACPL)

▪ Description des offres de mobilité

Source : site web des différents réseaux

▪ Description des tarifications

<https://zou.maregionsud.fr/>

<https://www.ter.sncf.com/sud-provence-alpes-cote-d-azur>

<https://www.lignesdazur.com/>

<https://sillages.paysdegrasse.fr/>

<https://www.envibus.fr/>

<https://www.zestbus.fr/>

<https://www.cpzou.fr/>

<https://www.deplacementspros.com/transport/trajet-domicile-travail-ticket-mobilite-edenred-teste-sur-assistant-sncf>

▪ Données d’usage

Les données d’usage des différents réseaux ont été transmises par les AOM. Les données d’usage des titres multimodaux ont été fournies par la Région Sud.

Pour les modalités de répartition des recettes, conventions signées entre les différents partenaires

- CONVENTION RELATIVE A LA MISE EN PLACE D'UNE TARIFICATION MULTIMODALE SUR LE PERIMETRE DES ALPES MARITIMES ET DE MONACO de juin 2019
- CONVENTION RELATIVE AU REVERSEMENT DES RECETTES DE LA TARIFICATION MULTIMODALE DE TYPE ZONALE, SUR LE PERIMETRE DE LA METROPOLE D'AIX-MARSEILLE-PROVENCE d'octobre 2017

- **Cadre législatif du transport collectif**

Source : www.legifrance.gouv.fr

<https://www.legifrance.gouv.fr/dossierlegislatif/JORFDOLE000037646678/>

- **Cadre de Planification de la mobilité**

Collection Connaissances du CEREMA - Point n° 38 de sept 2020 : La LOM, Quelles évolutions en matière de planification de la mobilité?

SRADDET Région Sud Synthèse – Juin 2019

SCoT des Pays du Paillon – Juin 2019

Scot Cdc Alpes d'Azur – Octobre 2019

Scot CARF – Sept 2019

Scot'Ouest Alpes Maritimes – Mai 2021

Scot CASA – Mai 2008

PLUm NCA Plan Local d'urbanisme métropolitain incluant le plan de mobilité – Octobre 2019

PDU CAPG – Juin 2019

- **Cadre juridique des contrats de service**

Règlement européen CE n°1370, du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par fer et par route, dit « Règlement OSP ».: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/?uri=celex%3A32007R1370>

Code de la commande publique : <https://www.legifrance.gouv.fr/codes/id/LEGITEXT000037701019/>

Code général des collectivités territoriales : <https://www.legifrance.gouv.fr/codes/id/LEGITEXT000006070633/>

- **Accords supra - nationaux**

Accord de Rome France – Italie : <http://www.espaces-transfrontaliers.org/ressources/territoires/frontieres/frontieres-en-europe/frontiere-france-italie-monaco/frontiere-france-italie-monaco-3/>

Schéma de coopération transfrontalière Métropole NCA - Document d'orientation stratégique 2020-2030 : http://www.nicecotedazur.org/uploads/media_items/fr-diagnostictransfrontalier-sct-mnca.original.pdf

Décret n°70-1150 du 7 décembre 1970 PORTANT PUBLICATION DE L'ACCORD ENTRE LA FRANCE ET LA PRINCIPAUTE DE MONACO RELATIF AUX TRANSPORTS ROUTIERS, SIGNÉ A PARIS LE 9 JUILLET 1968 ET DE L'ECHANGE DE NOTES LE COMPLETANT DES 8 ET 15 AVRIL 1970 :

<https://www.legifrance.gouv.fr/jorf/id/JORFTEXT000000306502>