

PROJET MOBIMART + COMPOSANTE T1

ACTIVITE T1.3

CADRE DE REFERENCE EN MATIERE REGLEMENTAIRE ET DE PLANIFICATION
TERRITOIRE ALPES-MARITIMES

RAPPORT D'ANALYSE – LIVRABLE T1.3.1

Version du 29 Novembre 2021



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

06 15 48 09 02

TABLE DES MATIERES

1. Cadre réglementaire applicable aux systèmes de marchés publics des services de mobilité – Cadre législatif du transport de voyageurs.....	3
1.1 Le contexte général au niveau Européen	3
1.2 Les grandes lois Françaises	3
2. Cadre de planification existant sur les différentes échelles territoriales – Cadre et outils de planification de la mobilité	7
2.1 le SRADDET	7
2.2 le SCoT	7
2.3 le Plan de Mobilité	8
2.4 les autres outils de planification des déplacements	9
3. Cadre juridique des contrats de service	11
3.1 Les Autorités Organisatrices de la Mobilité (AOM)	11
3.2 Choix du mode de gestion du service de transport public	12
4. Accords avec les entreprises de transport	15
4.1 Accords en Vigueur dans les Alpes-Maritimes	15
4.2 Les opérateurs de transport	15
4.3 Un cadre adapté pour les tarifications multimodales	15
5. Accords au niveau suprarégional.....	17
6. Annexe - Données collectées – liens Bibliographiques	18

1. CADRE REGLEMENTAIRE APPLICABLE AUX SYSTEMES DE MARCHES PUBLICS DES SERVICES DE MOBILITE – CADRE LEGISLATIF DU TRANSPORT DE VOYAGEURS

1.1 LE CONTEXTE GENERAL AU NIVEAU EUROPEEN

La politique européenne des transports est régie par le titre VI - articles 90 à 100 - du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne (TFUE). Elle vise la circulation libre et sécurisée des biens et des personnes par l'intermédiaires de réseaux intégrés associant tous les modes (route, rail, voies navigables ou maritimes, voies aériennes).

L'ensemble des dispositions de l'UE traitent de sujets extrêmement variés, touchant aux différents modes de déplacement, aux accords de sécurité transnationaux ou transcontinentaux, au droit des passagers, à la sécurité et la sûreté des infrastructures et de leurs exploitations, aux infrastructures stratégiques (réseau RTE-T), aux systèmes intelligents et à l'ouverture des données, à la logistique.

Très attachées à la libéralisation des activités dans le domaine, ces dispositions s'intéressent aussi aux Obligations de Service Public et à la lutte contre le changement climatique.

Le financement des infrastructures de transport est notamment assuré par le mécanisme pour l'interconnexion en Europe (MIE), qui dispose d'un budget de 26 milliards d'euros pour le secteur, ainsi que par la banque européenne d'investissement et le Fonds européen de développement régional (FEDER). L'ensemble de ces mécanismes de financement se complètent en termes d'objectifs et de cibles.

1.2 LES GRANDES LOIS FRANÇAISES

1.2.1 LOTI

La Loi d'Organisation des Transports Intérieurs (LOTI) du 30 décembre 1982 est la loi fondatrice de l'organisation des services publics de transport en France, tels qu'ils existent aujourd'hui.

Cette loi comprend :

- L'affirmation à un droit au transport pour tous,
- La séparation des responsabilités entre les différents échelons territoriaux,
- Et la définition des plans de déplacement urbains (PDU).

1.2.2 Loi MAPTAM

La loi de Modernisation de l'Action Publique Territoriale et d'Affirmation des Métropoles (Loi MAPTAM) du 27 janvier 2014 :

- Clarifie les compétences des collectivités territoriales,
- Positionne la Région comme chef de file de la coordination des politiques de transport et de l'intermodalité,
- Et étend les compétences des Autorités Organisatrices.

1.2.3 Loi NOTRe

La Loi portant sur la Nouvelle Organisation Territoriale de la République (Loi NOTRe) de 2015 instaure un nouveau découpage régional et confie aux Régions de nouvelles compétences. En matière de transport, la Région devient seule compétente pour l'organisation des transports collectifs non urbains sur son territoire. Jusque-là, cette compétence était portée par les départements pour les services scolaires et routiers.

1.2.4 LOM

La Loi d'Orientation des Mobilités (LOM) du 24 décembre 2019 vient clarifier, préciser et réorganiser de nombreux aspects de la mobilité.

Note : La LOTI avait mis en place les Autorités Organisatrices de Transport (AOT), devenues Autorités Organisatrices de Mobilité (AOM) avec la MAPTAM. Ces rôles d'AOT puis AOM étaient réservés à deux types d'acteurs : les Régions et les Etablissements Publics de Coopération Intercommunale (EPCI) urbains (métropoles, communautés urbaines ou communauté d'agglomération).

a) Evolution du territoire couvert – recherche d'exhaustivité

La LOM prévoit de doter tous les territoires (notamment les territoires ruraux) d'une **Autorité Organisatrice de la Mobilité (AOM)**, qui aura pour mission de construire, en lien avec les acteurs du territoire, des solutions de mobilité adaptées aux besoins : transports réguliers (sans obligation si non pertinents pour le territoire), Transport à la Demande (TAD), transport scolaire, location vélo, plateforme covoiturage, mobilités solidaires...

Les AOM peuvent aussi contribuer au développement de la mobilité par le financement, en dehors de l'organisation « en propre ».

La LOM comprend ainsi l'élargissement des institutions en mesure de prendre le rôle d'AOM avec l'ouverture aux Communautés de Communes. Ces dernières sont incitées à se saisir de cette nouvelle compétence. A défaut d'un positionnement de la Communauté de Communes, la Région prend en charge le rôle d'AOM locale.

b) Renforcement de la coordination entre les acteurs

La LOM redéfinit les rôles de chaque Autorité et les échanges entre elles.

La Région, en tant que cheffe de file de l'intermodalité, doit définir les **bassins de mobilité** en concertation avec les autres AOM, les Syndicats Mixtes de Transport (SMT), les EPCI et les départements.

Le contrat opérationnel de mobilité entre les AOM et la Région, sont définis à l'échelle de chaque bassin de mobilité. Ils sont pluriannuels. Ils comprennent des indicateurs de suivi et prévoient une évaluation à mi-parcours. C'est un outil d'animation de la coopération territoriale et de détermination des solutions adaptées aux besoins des habitants.

Des Comités des Partenaires sont à mettre en place, a minima composé de représentants des employeurs et d'associations d'usagers ou d'habitants.

c) Ajustement des outils de financement

La LOM transforme le Versement Transport (VT) en Versement Mobilité.

Il s'agit d'une contribution locale des employeurs qui permet de financer les investissements et le fonctionnement des transports en commun. Il est perçu par l'URSSAF, qui le reverse aux Autorités Organisatrices de Mobilité destinataires. Il est prélevé auprès de tout employeur public et privé employant 11 salariés ou plus, et dont l'établissement est situé dans le périmètre d'une AOM.

Depuis la LOM, le produit de cette contribution peut être affecté aux services de mobilité prévus par la loi (au-delà des services de transports en commun).

Ouverture des données et des services numériques - MaaS

La LOM permet l'application du règlement européen de 2017, concernant l'ouverture des données descriptives des offres de transport en commun en levant certaines options et en précisant les dispositions :

- Tous les services de mobilité sont concernés.
- Région et Métropoles sont en charge de l'animation de l'ouverture des données par les opérateurs de transports et les AO.
- L'Autorité de Régulation des Transports (ART, anciennement ARAFER – Autorité de Régulation des Activités Ferroviaires et Routières) contrôle la bonne mise en œuvre du règlement européen.

La LOM prévoit aussi la facilitation des procédures de dédommagement : publication des données sur les retards ou annulations susceptibles de donner droit à une indemnité.

Concernant les services numériques de mobilité (plus connus sous le nom de plateformes ou applications MaaS – Mobility as a Service), la LOM encadre les obligations à respecter par ces plateformes : non-discrimination, explicitation des conditions de classement des offres...

Enfin, la LOM inclut l'obligation pour toute AOM de mettre son service numérique de vente à la disposition du Service Numérique de Mobilité qui en fait la demande (conditions de mise à disposition à intégrer dans un contrat).

Exemple : si un acteur comme oui.sncf ou google souhaite distribuer des titres de transports d'un réseau A, l'AOM du réseau A DOIT mettre à disposition de ces acteurs les interfaces techniques qui leur permettront de vendre les titres de transport correspondant. L'AOM définit dans un contrat les conditions d'accès à cette interface technique, et reste maîtresse des sujets relatifs à la tarification de son réseau de transport.

d) Points Divers

La LOM renforce les conditions d'**accessibilité** des services et le partage d'informations concernant l'avancement de la mise en accessibilité et l'accessibilité des infrastructures et des services.

Concernant **les véhicules électriques**, la LOM facilite le « droit à la prise ». Ce droit permet à tout occupant d'un logement situé dans un immeuble collectif de profiter de la proximité d'une borne de recharge pour son véhicule électrique. L'occupant peut donc, à ses frais, faire installer une prise sur sa place de stationnement.

La LOM facilite la mise en œuvre et le **développement des Zones à Faibles Emissions (ZFE)** y compris sur des territoires non concernés par un Plan de Protection de l'Atmosphère (PPA).

La loi comprend également des **dispositions en faveur du vélo** : service et infrastructures.

Enfin, la LOM introduit le Forfait Mobilités Durables (FMD) à destination des salariés / apprentis pour financer un vélo personnel, du free-floating, du covoiturage, l'utilisation des transports publics (hors abonnement) ou de l'autopartage de Véhicules à Faibles Emissions (VFE) avec un maximum de 500 euros / an / salarié pour le secteur privé (200€/an/salarié pour le secteur public).

2. CADRE DE PLANIFICATION EXISTANT SUR LES DIFFERENTES ECHELLES TERRITORIALES – CADRE ET OUTILS DE PLANIFICATION DE LA MOBILITE

Toutes les mesures législatives décrites ci-avant visent les mêmes objectifs, à savoir améliorer les modes de déplacements dit alternatifs, réduire la place de la voiture et lutter contre les émissions de gaz à effet de serre.

Pour répondre à ces objectifs, différents outils ont été mis en place :

2.1 LE SRADDET

Le Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité des Territoires (SRADDET) a été créé par la loi NOTRe (2015).

Il est élaboré à l'échelle de la Région et sa nouveauté réside dans le fait qu'il devient un document juridiquement opposable.

▪ Objectif

Le SRADDET fixe les objectifs de moyen et long termes en lien avec plusieurs thématiques, dont notamment : l'équilibre et l'égalité des territoires, l'implantation des différentes infrastructures d'intérêt régional, le désenclavement des territoires ruraux, l'**intermodalité et développement des transports**, la lutte contre le changement climatique....

▪ Le SRADDET Région Sud

La Région Sud PACA a été l'une des premières à adopter son SRADDET en juillet 2019. En termes de mobilité, le SRADDET vise à atteindre **un report modal de la voiture individuelle** vers d'autres modes plus collectifs et durables **de 15 % à l'horizon 2030**.

A noter en particulier :

- *Objectif 7* : Consolider les liaisons avec les territoires limitrophes et renforcer l'arc méditerranéen.
- *Objectif 38* : développer une information facilement accessible, une billettique simplifiée, **une tarification harmonisée et multimodale**.

2.2 LE SCOT

Le SCOT, Schéma de Cohérence Territoriale, est un outil de planification à l'échelle intercommunale, qui doit favoriser l'articulation des réflexions autour de la mobilité et de l'urbanisme pour améliorer la qualité des déplacements.

▪ Objectifs

En matière de traitement de la mobilité,

- le SCOT doit définir les grands projets d'équipements et de dessertes par les transports collectifs.

- le SCoT doit préciser les conditions permettant le désenclavement par transport collectif des secteurs urbanisés qui le nécessitent

Il peut également :

- déterminer des secteurs dans lesquels l'ouverture de nouvelles zones à l'urbanisation est subordonnée à leur desserte par les transports collectifs.
- promouvoir la pratique des modes actifs et améliorer l'intermodalité pour favoriser le développement des modes alternatifs à la voiture individuelle.

Dans les Alpes Maritimes, ont été élaborés et validés le SCoT Ouest (CACPL + CAPG), le SCoT CASA, le SCoT CARF et le SCoT des Paillons. La Métropole NCA ne dispose pas de SCoT mais d'un PLU intercommunal, dans lequel est inclus le Plan de Mobilité (ex PDU) de son territoire.

- Quelques exemples d'orientations définies dans les SCOT du 06
 - **SCOT CARF** : renforcer l'offre de transport en commun autour des infrastructures ferroviaires existantes.
 - **SCOT Ouest (CACPL + CAPG)**
 - Stocker en amont les flux automobiles domicile-travail provenant des territoires voisins (Var Est, Pays de Fayence) et les rabattre vers les modes collectifs de transport.
 - Emboîter les deux réseaux de Transports en Commun, interfacer avec les réseaux urbains de la CASA et le réseau régional de bus autour de pôles d'échanges intermodaux capables de multiplier les solutions de mobilité.

2.3 LE PLAN DE MOBILITE

Le Plan de Déplacement Urbain (PDU) devenu Plan de Mobilité (PDM) avec la LOM est un document obligatoire pour les AOM qui touchent une agglomération de plus de 100 000 habitants. La Région ainsi que les communautés de communes AOM en sont exemptées.

Pour les AOM non obligées, la LOM prévoit la création du PDM simplifié et l'abrogation du Plan de Mobilité Rurale.

Le PDM détermine les principes régissant l'organisation du transport des personnes et des marchandises, la circulation et le stationnement et vise l'amélioration du cadre de vie.

■ Objectifs

L'ambition du PDM est d'assurer un équilibre durable entre les besoins de mobilité des habitants et la protection de leur environnement et de leur santé.

Pour atteindre cet objectif, la loi donne plusieurs leviers aux PDM, qui concernent notamment :

- la diminution du trafic automobile et le développement des transports collectifs et des modes doux ;
- la mise en place d'une tarification et d'une billettique intégrées pour l'ensemble des déplacements

- l'encouragement pour les entreprises et les collectivités publiques à réaliser un plan de déplacement d'entreprise/administration (PDE/PDA)....

Le PDM doit faire l'objet d'une évaluation, y compris environnementale, et d'une révision au bout de cinq ans.

Les PDM doivent être compatibles avec le(s) Plan(s) Climat Air Energie Territorial (PCAET).

- **Dans les Alpes Maritimes**

NCA, la CASA, la CACPL et la CAPG disposent d'un plan de déplacement urbain.

2.4 LES AUTRES OUTILS DE PLANIFICATION DES DEPLACEMENTS

- **PDE / PDA (Plans de Mobilités Employeurs)**

Le Plan de Déplacements Entreprise /Administration (PDE/PDA) peut être défini comme une démarche d'analyse et d'action pour optimiser l'ensemble des déplacements des personnes liées à l'entreprise ou à la collectivité : déplacements domicile-travail et déplacements professionnels des personnels. Il doit aussi en théorie s'intéresser à ceux des fournisseurs, des clients et des visiteurs, même si dans la pratique, les PDE/PDA se cantonnent généralement aux salariés/agents.

Il est réalisé par l'entreprise / la collectivité, souvent avec le soutien et l'accompagnement de l'AOM.

- **Le PCAET**

Un Plan Climat Air Energie Territorial (PCAET) est un projet territorial de développement durable qui a pour finalité la lutte contre le changement climatique.

Les EPCI de plus de 20 000 habitants doivent réaliser un PCAET. Au sein des Alpes Maritimes, les PCAET existants sont les suivants :

- Un plan commun à CAPG/CACPL/CASA,
- Un PCAET pour MNCA,
- Un PCAET mutualisé CCPP/CARF

En outre, la CC Alpes d'Azur a élaboré un PCAET volontaire et le Département des Alpes-Maritimes a une démarche de Plan Climat Energie.

- **Le PPA**

Le Plan de Protection de l'Atmosphère (PPA) permet de planifier des actions pour reconquérir et préserver la qualité de l'air sur le territoire. Ce document obligatoire est régi par le code de l'environnement. Il concerne les agglomérations de plus de 250 000 habitants et les zones où les valeurs limites sont dépassées ou risquent de l'être.

Le PPA06 (en cours de révision) est établi par la DREAL PACA sous l'autorité du Préfet des Alpes-Maritimes. Le périmètre du projet de PPA06 comprend 69 communes situées dans la bande littorale

maralpine d'environ 20 kilomètres de large, de la limite avec le département du Var à la frontière italienne.

Ces 2 derniers documents (PCAET et PPA) doivent être compatibles avec les autres documents de planification (SRADDET, SCOT, PDM...).

3. CADRE JURIDIQUE DES CONTRATS DE SERVICE

3.1 LES AUTORITES ORGANISATRICES DE LA MOBILITE (AOM)

Une AOM est l'acteur public compétent pour l'organisation de la mobilité sur son territoire, le ressort territorial. Elle intervient en organisant des services de mobilité mais aussi en concourant au développement de pratiques de mobilité plus durables et solidaires.

Cette compétence est exercée par les EPCI à fiscalité propre : métropole, communauté urbaine, communauté d'agglomération, communauté de communes. La Région, AOM régionale (AOMR) est compétente pour les services d'intérêt régional (ex : tout service de transport qui dépasse le ressort territorial d'une AOM).

NB : La Région peut être AOM par substitution à la place d'une communauté de communes (voir paragraphe 1.1.4 sur la LOM).

▪ Les AOM des Alpes Maritimes

- La Métropole Nice Côte d'Azur et toutes les communautés d'agglomération sont AOM en charge des mobilités publiques sur leur territoire (ressort territorial).
- La Région Sud est AOM régionale, en charge des 4 réseaux interurbains.
- En 2021, suite aux nouvelles dispositions de la LOM, la communauté de communes Alpes d'Azur a décidé de prendre la compétence transport et est ainsi devenue AOM.
- La Communauté de Commune des Paillons n'a pas souhaité prendre la compétence transport. La région Sud reste donc AOM sur son territoire.

Territoire	AOM
Métropole Nice Côte d'Azur	Métropole Nice Côte d'Azur
CA de la Riviera Française	CA de la Riviera Française
CA de Sophia Antipolis	CA de Sophia Antipolis
CA Cannes Pays de Lérins	CA Cannes Pays de Lérins
CA du Pays de Grasse	CA du Pays de Grasse
CC du Pays des Paillons	Région Sud
CC Alpes d'Azur	CC Alpes d'Azur
Ensemble du 06	Région Sud

***A noter** : 2 communes de la CC du Pays des Paillons (Drap et Châteauneuf Villevieille) ont demandé leur rattachement à la Métropole NCA. Leur transfert devrait être effectif au 01/01/2022.*

Tableau récapitulatif des AOM sur le territoire des Alpes Maritimes au 01/10/2021

On peut noter également l'existence du **pôle métropolitain Cap Azur**, qui regroupe les 4 EPCI de l'ouest du département (CACPL, CAPG, CASA et CC Alpes d'Azur). Le pôle métropolitain pour objectif de mettre en place des actions communes, de renforcer le dialogue entre les partenaires, ainsi que les échanges d'expériences et de bonnes pratiques. Faciliter les déplacements à l'échelle des 4 EPCI fait partie des thématiques traitées dans le cadre de cette structure.

3.2 CHOIX DU MODE DE GESTION DU SERVICE DE TRANSPORT PUBLIC

La législation confie à l'AOM le choix du mode de gestion du service de transport public. Il existe 2 alternatives : la gestion directe et la gestion déléguée.

3.2.1 La gestion directe

Dans le cas de la gestion directe, le service public est géré directement par la personne publique dont il dépend, via :

- Soit une régie simple ou une régie à personnalité morale et autonomie financière.
- Soit un EPIC, créé à cette fin et doté d'une personnalité morale de droit public distincte et d'une autonomie financière totale.

Dans ce cas, l'AOM confie l'exploitation du service de transport à la régie ou à l'EPIC par attribution directe, sans mise en concurrence avec d'autres opérateurs.

Un contrat de service public est conclu entre l'AOM et l'opérateur public : il fixe les rôles, les responsabilités et les missions de chacune des parties, ainsi que les objectifs de l'AOM pour l'exploitation du réseau.

Le contrat de service public est régi par le 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** ».

Dans les Alpes Maritimes, les réseaux de Nice, Cannes et Grasse, ainsi que les Chemins de Fer de Provence sont en gestion directe.

3.2.2 La gestion déléguée

Dans le cas de la gestion déléguée, l'AOM confie l'exécution du service de transport à une entité indépendante d'elle tout en conservant le contrôle sur celui-ci.

Le service public peut être confié à une entité privée, un organisme mixte (SEM par exemple) ou même un organisme public (établissement public ne relevant pas de la collectivité délégante).

L'AOM doit respecter les règles de la commande publique et notamment organiser une mise en concurrence pour attribuer le service.

Deux modes contractuels correspondant à deux niveaux de délégation différents sont possibles :

- **La délégation de service public (DSP)**

Dans ce cas, l'AOM délègue assez largement l'exécution du service de mobilité à son délégataire. Celui-ci assume le risque financier lié à l'exploitation du service, et se rémunère en tout ou partie sur les recettes usagers.

Le contrat de DSP est soumis au code général des collectivités territoriales et se caractérise par son mode de rémunération substantiellement lié aux résultats de l'exploitation du service.

Dans les Alpes Maritimes, le réseau Zest de la CARF et les lignes Zou 06 sont gérées selon ce mode.

▪ Le marché public

Dans ce cas, l'AOM confie simplement l'exploitation du service à une entité privée et non l'ensemble de la gestion du service. L'opérateur supporte le risque sur les charges d'exploitation (risque industriel) mais aucunement le risque sur les recettes (risque commercial), qui reste entièrement porté par l'AOM. Le marché public est soumis aux règles du Code de la Commande publique.

Dans les Alpes Maritimes, le réseau Envibus de la CASA ainsi que les lignes Zou LER sont exploitées en marché public.

▪ Le cas particulier des conventions TER Région/SNCF

En 2002, la loi SRU (en modifiant la LOTI) donne compétence aux Régions pour l'organisation des services ferroviaires régionaux de voyageurs. A ce titre, les Régions décident du contenu du service public de transport régional : les dessertes, la tarification (dans le respect du système tarifaire national), la qualité du service, l'information de l'usager, avec la SNCF comme exploitant unique.

Les Régions sont ainsi amenées à conclure avec la SNCF des conventions d'exploitation, dont la loi ne fixe pas de modèle préétabli, mais qui disposent généralement d'un schéma commun : la SNCF prend les risques industriels sur les charges, les risques commerciaux sur les recettes ainsi que sur la qualité.

Les conventions TER sont ainsi plus proches dans l'esprit de la DSP que du marché.

3.2.3 Zoom sur la tarification et les recettes commerciales dans les contrats de transport public

▪ La tarification : une prérogative des AOM

Quel que soit le mode de gestion, la tarification des transports relève de la compétence de l'AOM. C'est elle qui fixe la gamme tarifaire et décide de ses éventuelles évolutions, et notamment les augmentations annuelles.

▪ Une gestion des recettes différente selon le mode contractuel

En revanche, la question des recettes commerciales perçues auprès des usagers est traitée différemment selon le mode contractuel :

- **En gestion directe et en DSP**, les recettes voyageurs font partie intégrante de la rémunération du délégataire qui s'engage sur un niveau de recettes à atteindre.

La tarification définie par l'AOM s'impose au délégataire, mais les évolutions de la gamme tarifaire font l'objet de négociations avec l'AOM pour définir un nouvel engagement de recettes.

A noter : dans certains cas, les recettes sont considérées comme des fonds publics et soumis à ce titre aux règles de la comptabilité publique. Cela peut complexifier la répartition des recettes entre AOM pour les titres multimodaux.

- **En marché public**, les recettes restent propriété de l'AOM et n'entrent pas dans la rémunération de l'exploitant. Les modifications de la gamme tarifaire sont alors sans incidence sur le contrat.

- **Et les titres multimodaux ?**

Par définition, un titre multimodal est un titre valable sur plusieurs réseaux de transport, la plupart du temps organisés par différentes Autorités Organisatrices. Ces dernières sont donc co-proprétaires du titre de transport multimodal : leurs prérogatives réglementaires continuent de s'appliquer (la tarification est de leur compétence) mais elles doivent coopérer entre elles pour définir les conditions de commercialisation et d'utilisation de ces titres multimodaux. Ainsi, la mise en œuvre de produits multimodaux se concrétise par la conclusion de conventions tarifaires inter-AOM, qui formalisent le résultat de cette coopération. Ces conventionnements institutionnels sont parfois complétés de conventionnements d'exploitation, conclus entre les AO et les opérateurs impliqués, et permettant de décrire la gestion opérationnelle du tarif (répartition des rôles opérationnels, gestion du Service Après-Vente, etc...).

Ces accords partenariaux incluent aussi la dimension « gestion et répartition des recettes issues de ces titres de transport ». Les différences entre les modes contractuels de gestion des réseaux peuvent être un obstacle à la mise en œuvre de ces tarifs multimodaux (qualification de la recette – publique ou privée – et règles de perception plus ou moins contraignantes).

Les tarifications multimodales transfrontalières s'inscrivent dans les mêmes principes de contractualisation partenariale. Aux contenus précités peuvent s'ajouter d'autres items qu'il convient d'anticiper pour la mise en place de ce type de tarification : gestion et perception de la TVA, taux de change en cas de devises différentes entre les 2 pays, ...

4. ACCORDS AVEC LES ENTREPRISES DE TRANSPORT

4.1 ACCORDS EN VIGUEUR DANS LES ALPES-MARITIMES

Tous les types de contrat sont mis en œuvre dans les Alpes Maritimes :

- Les réseaux urbains de Nice, Cannes et Grasse, ainsi que les CP sont en gestion directe.
- Le réseau urbain de Menton ainsi que les lignes Zou 06 sont en gestion déléguée via DSP.
- Le réseau urbain de la CASA et les lignes LER sont en marchés publics.

Nom commercial du réseau	AOM	Exploitant	Mode contractuel	Période contractuelle
Ligne d'Azur	Métropole Nice Côte d'Azur	Régie Ligne d'Azur	Contrat de Service public	2019 - 2024 (2027)
Zest	CA de la Riviera Française	Keolis Menton Riviera	DSP	2019-2025
Envibus	CA de Sophia Antipolis	Keolis Sophia Antipolis	Marché public	2019-2023 (2026)
Palmbus	CA Cannes Pays de Lérins	Régie Réseau Palm Bus	Contrat de Service public	<i>nd</i>
Sillages	CA du Pays de Grasse	Régie des Transports Sillages	Contrat de Service public	<i>nd</i>
Zou 06	Région Sud PACA	Transdev/Kéolis	DSP (5 contrats)	2012-2021
Zou LER		Différents exploitants privés	Marchés publics	<i>nd</i>
Zou TER		SNCF	Convention d'exploitation	2019-2023
Zou CP		Régie régionale des transports PACA	Contrat OSP	2017-2027

Tableau récapitulatif des accords en vigueur dans les Alpes Maritimes

4.2 LES OPERATEURS DE TRANSPORT

Les réseaux en gestion déléguée sont exploités par les grands opérateurs privés français (Transdev/Kéolis) et quelques entreprises de transport locales sur les LER.

Le réseau TER est, à ce jour, exploité entièrement par la SNCF, mais le processus d'ouverture à la concurrence est engagé en Région Sud. Celle-ci vient d'attribuer l'exploitation de la ligne TER Marseille-Nice à l'opérateur privé Transdev, à compter de 2024.

4.3 UN CADRE ADAPTE POUR LES TARIFICATIONS MULTIMODALES

La multiplicité des schémas contractuels n'est pas un frein à la mise en œuvre de nouveaux produits tarifaires multimodaux. Celle-ci est tout à fait possible dans le cadre des contrats existants. Comme on l'a vu pour les tarifications multimodales actuelles, elle se traduit par la signature d'une convention entre les différentes parties prenantes (AOM, et éventuellement opérateurs).

Hormis pour les services en marché public, l'introduction de titres multimodaux devra faire l'objet d'une négociation entre chaque AOM et son délégataire, aboutissant à la signature d'un avenant.

En outre, la mise en œuvre de titres multimodaux peut impacter les systèmes billettiques et les modalités de distribution. Ces éléments devront également être traduits dans les contrats avec les opérateurs de transport.

5. ACCORDS AU NIVEAU SUPRAREGIONAL

Comme on l'a vu aux chapitres précédents, la gestion du transport public en France est confiée aux collectivités locales, intercommunalités et Régions. Aussi, la quasi-totalité des accords relatifs aux transport collectif s'inscrivent dans ce cadre territorial.

Néanmoins, le territoire des Alpes Maritimes étant frontalier avec 2 autres Etats, il est concerné par des accords supra- nationaux.

La ligne TER entre Nice et Vintimille est exploitée suivant les termes de la convention intergouvernementale du 29 janvier 1951. La section italienne de la ligne allant de la frontière française à la gare de Vintimille est exclusivement exploitée par la SNCF et la voie est gérée aujourd'hui par SNCF Réseau.

Sur Monaco, la Principauté et la France ont signé le 9 janvier 1968 (complété par des notes en 1970) un accord relatif aux transports routiers. Celui-ci stipule que la réglementation monégasque est identique à la réglementation française en matière de transports routiers et permet d'établir des plans transport transfrontaliers.

En matière tarifaire, il existe une tarification sociale nationale, décidée par l'État qui s'applique à tous les types de trains : TGV, INTERCITÉS et TER.

Il s'agit par exemple :

- Du billet congés annuels
- Du tarif guides handicapés civils
- Des réformés pensionnés de guerre
- Des accompagnateurs d'handicapés civils.

6. ANNEXE - 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>