



PROJET MOBIMART + COMPOSANTE T1

ACTIVITE T1.3

CADRE DE REFERENCE EN MATIERE REGLEMENTAIRE ET DE PLANIFICATION

TERRITOIRE VAR

RAPPORT D'ANALYSE – LIVRABLE 1.3.1



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 Les grandes lois transport en france	3
2. Cadre de planification existant sur les différentes échelles territoriales – Cadre et outils de planification de la mobilité	6
2.1 le SRADDET	6
2.2 le SCoT	6
2.3 le Plan de Mobilité	8
2.4 les autres outils de planification des déplacements	8
3. Cadre juridique des contrats de service	10
3.1 Les Autorités Organisatrices de la Mobilité (AOM)	10
3.2 Choix du mode de gestion du service de transport public	11
4. Accords avec les entreprises de transport	13
4.1 Accords en Vigueur dans le Var	13
4.2 Les opérateurs de transport	13
4.3 Un cadre adapté pour les tarifications multimodales	14
5. Accords au niveau suprarégional.....	15
6. Données collectées – liens Bibliographiques.....	15

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

1.1 LES GRANDES LOIS TRANSPORT EN FRANCE

1.1.1 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).

1.1.2 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.

1.1.3 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.

1.1.4 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 Comité 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 ont la 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 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 ou de l'autopartage de Véhicules à Faibles Emissions (VFE).

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.

▪ **Quelques exemples d'orientations définies dans les SCOT du 83**

○ **SCOT Toulon Provence Méditerranée :**

- Désenclaver par les TC certains secteurs (tels que la zone aéroportuaire et les espaces touristiques)
- Développer le « RER Toulonnais »
- Développer les cars interurbains à haut niveau de service
- Structurer un réseau de TC urbain en Sud Sainte Beaufort

○ **SCOT Provence Verte :**

- Identifier/mettre en valeur les pôles d'échange multimodaux
- Réouvrir une ligne ferroviaire pour les pôles d'emplois voisins d'Aix-Marseille-Toulon

○ **SCOT Cœur du Var :**

- Créer trois pôles d'échanges structurants au Cannet-des-Maures, à Carnoules, et à Flassans-sur-Issole.

○ **SCOT Dracénie :**

- Développer une offre améliorée des transports collectifs avec en particulier la mise en place de pôles d'échange mieux organisés.

○ **SCOT Var Est (CAVEM) :**

- Réduire la part modale des déplacements motorisés individuels à 60% du total des mouvements en 2035.

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 le Var

La Métropole TPM, la CAVEM et Sanary-sur-Mer disposent d'un plan de déplacement urbain.

2.4 LES AUTRES OUTILS DE PLANIFICATION DES DEPLACEMENTS

▪ PDE / PDA (Plans de Déplacements Entreprises / Administrations)

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.

Toutes les intercommunalités du Var ont engagé leur PACET. Le plan a été adopté pour la CC Golfe de ST Tropez et la CAVEM.

- **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 PPA83 est établi par la DREAL PACA sous l'autorité du Préfet du Var. Le périmètre du PPA83 comprend 32 communes situées au sud-ouest du département.

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 du Var

Le Var compte 6 AOM urbaines et 1 AOM régionale, la Région Sud PACA.

A noter : n'ont été étudiés dans ce mémoire que les réseaux pour qui pouvaient présenter un intérêt dans le cadre de déplacements intermodaux.

Territoire	AOM	Réseau
Métropole Toulon Provence Méditerranée	Métropole Toulon Provence Méditerranée	Réseau urbain Mistral
CA Var Estérel Méditerranée (CAVEM)	CA Var Estérel Méditerranée (CAVEM)	Réseau urbain Agglobus Cavem
Dracénie Provence Verdon Agglomération	Dracénie Provence Verdon Agglomération	Réseau TedBus
CA de la Provence Verte	CA de la Provence Verte	Réseau Mouv'en bus
Commune de Sanary sur Mer	CA Sud Ste Baume	3 navettes de centre-ville
Communes de le Luc-en-Provence et le Cannet-des-Maures	Syndicat Intercommunal des transports en commun de l'agglomération le Luc-en-Provence - le Cannet-des-Maures	1 ligne gratuite entre Le Cannet des Maures et Le Luc en Provence
Ensemble du var	Région Sud	Réseaux interurbains Zou TER, Zou Var et Zou LER

Tableau récapitulatif des AOM du Var au 01/10/2021

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 le Var, ce mode de gestion n'est pas mis en œuvre.

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 le Var, les réseaux de la Métropole de Toulon et de la CAVEM sont gérés 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 le Var, les réseaux de Draguignan et de la Provence Verte ainsi que les lignes Zou Var et Zou LER sont exploités 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'utilisateur, 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.

Le rôle d'exploitant unique de la SNCF est amené à évoluer avec la mise en concurrence de l'exploitation du TER. En Région Sud, 2 lots ont déjà fait l'objet de cette mise en concurrence, dont un attribué à une autre société (Transdev) pour un démarrage d'exploitation en 2025.

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 soumises 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.

4. ACCORDS AVEC LES ENTREPRISES DE TRANSPORT

4.1 ACCORDS EN VIGUEUR DANS LE VAR

Deux types de contrats sont mis en œuvre dans le Var : la Délégation de Service Public (DSP) et le marché public.

Nom commercial du réseau	AOM	Exploitant	Mode contractuel
Mistral	Métropole Toulon-Provence-Méditerranée	RMTT (Transdev)	DSP
Agglobus CAVEM	CA Var Esterel Méditerranée (CAVEM)	Estérel Cars / Rafael Bus	DSP
TedBus	Dracénie Provence Verdon Agglomération	ABV (Groupe Beltrame)	Marché public
Zou Var	Région Sud PACA	18 transporteurs exploitants	Marchés publics
Zou LER		3 exploitants	Marchés publics
Zou TER		SNCF	Convention d'exploitation

Tableau récapitulatif des accords en vigueur dans le Var

4.2 LES OPERATEURS DE TRANSPORT

Les grands opérateurs privés français (Transdev/Kéolis) sont présents sur les réseaux du Var : Transdev à Toulon, Keolis sur les LER...

Mais de nombreux services urbains, comme interurbains, sont exploités par des entreprises indépendantes locales : Estérel Car à la CAVEM, Beltrame sur Tedbus

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 : elle nécessite simplement 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 doit 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 le territoire régional.

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

Il s'agit notamment :

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

6. DONNEES COLLECTEES – LIENS BIBLIOGRAPHIQUES

La bibliographie est présentée en fin du livrable T.1.2.