



PROJET MOBIMART PLUS

COMPOSANTE T1

ACTIVITE T1.2

ANALYSE AS IS DES SYSTEMES TARIFAIRES APPLIQUES

TERRITOIRE VAR

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	3
1.1	Analyse démographique (Source INSEE)	3
1.2	Infrastructures de transport	7
1.3	Les systèmes de mobilité de transport public collectif	10
1.4	Les systèmes de mobilité de transport privé : zoom sur l'activités ferries et croisières	11
1.5	Principaux flux de déplacements	12
2.	Description des offres de mobilité.....	15
2.1	Réseaux urbains	15
2.2	Réseaux Interurbains	17
2.3	Les liaisons maritimes	20
2.4	Les offres de mobilité multimodales sur les principaux axes d'échange	21
2.5	Les offres de mobilité multimodales au départ des principaux pôles d'échange	24
3.	Description des tarifs et des systèmes tarifaires appliqués pour chaque mode de transport	
	– les tarifications monomodales.....	26
3.1	Introduction	26
3.2	Profils tarifaires	26
3.3	Structures des gammes	28
3.4	Géographie du prix	29
3.5	Niveaux de prix et Réductions	32
3.6	L'approche tarifaire de Corsica Ferries	34
3.7	Les produits « touristiques »	37
4.	Description des systèmes d'intégration tarifaires existants et projetés, et des services de billettique intégrés existants et projetés – les tarifications multimodales.....	39
4.1	Introduction	39
4.2	Le Pass Zou! Etudes	39
4.3	L'Abonnement Combiné TER+	40
4.4	Pour information – d'autres titres multimodaux inspirants dans des territoires voisins	40
4.5	Canaux de distribution et supports de titres	41
5.	Liste des services d'Infomobilité	45
5.1	Résultats du projet Mobimart	46
6.	Données financières sur les offres de transport	48
7.	Conclusions et Perspectives	49
8.	Annexe - liens Bibliographiques	51

1. INTRODUCTION AU CONTEXTE TERRITORIAL DE REFERENCE

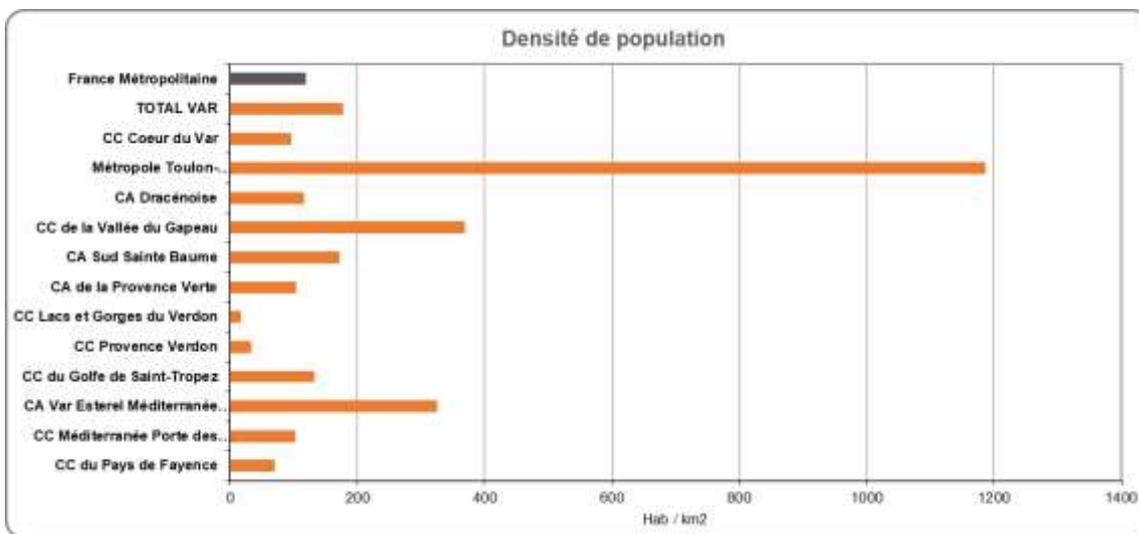
Objectif : sans dresser un portrait détaillé du territoire, identifier les éléments de contexte général favorables ou défavorables au projet de tarification multimodale porté par Mobimart Plus.

Les analyses ci-après sont déclinées par EPCI, car il s'agit du découpage administratif compétent en matière de transports de voyageurs.

1.1 ANALYSE DEMOGRAPHIQUE (SOURCE INSEE)

1.1.1 Chiffres-clés dans le Var

Le département du Var compte 1.05 millions d'habitants (Recensement 2017). Il est assez densément peuplé (177 hab/km² pour 119 en moyenne nationale).



Il est composé de 12 intercommunalités, présentés dans la carte ci-dessous.



Figure 1 les 12 EPCI du Var au 1er avril 2021

- L'EPCI majeur est la Métropole Toulon Provence Méditerranée, qui regroupe plus de 40% des habitants du département.
- La CAVEM, la CA Dracénoise et la CA Provence Verte représentent chacune 10% de la population du département
- Les autres EPCI représentent des parts plus modestes de la population

La répartition spatiale de la population est assez hétérogène sur le territoire. Il en est de même du taux d'accroissement de la population, qu'on retrouve particulièrement important dans les EPCI de taille moyenne ou dans le nord du département qui est actuellement peu dense.

AOM/EPCI	Pop 2017	TCMA 2012-2017	Solde naturel 2012-2017	Solde naturel 2012-2017	Solde migratoire 2012-2017	Solde migratoire 2012-2017	Densité de population 2017	Taux de résidences secondaires 2017	part des 0-29 ans	part des 60 ans et +
CC du Pays de Fayence	27 963	0,90%	-139	-0,10%	1 341	0,94%	70	27%	30%	31%
CC Méditerranée Porte des Maures	43 762	1,80%	-386	-0,18%	3 996	1,76%	102	50%	28%	36%
CA Var Esterel Méditerranée (CAVEM)	112 812	0,79%	-481	-0,09%	4 788	0,83%	325	42%	27%	38%
CC du Golfe de Saint-Tropez	57 249	0,64%	-378	-0,13%	2 146	0,74%	133	57%	27%	34%
CC Provence Verdon	22 059	0,59%	-155	-0,14%	789	0,71%	34	19%	31%	31%
CC Lacs et Gorges du Verdon	9 112	1,46%	-164	-0,36%	783	1,66%	17	36%	24%	41%
CA de la Provence Verte	98 529	1,42%	561	0,11%	5 976	1,18%	104	11%	33%	28%
CA Sud Sainte Baume	61 242	0,73%	-1 381	-0,46%	3 551	1,13%	172	40%	25%	39%
CC de la Vallée du Gapeau	30 830	0,18%	261	0,17%	13	0,01%	369	3%	31%	28%
CA Dracénoise	107 124	0,61%	778	0,14%	2 381	0,44%	117	14%	32%	30%
Métropole Toulon-Provence-Méditerranée	434 982	0,44%	354	0,02%	9 016	0,41%	1 187	12%	32%	32%
CC Coeur du Var	43 239	1,38%	279	0,13%	2 517	1,14%	96	9%	33%	28%
TOTAL VAR	1 048 903	0,72%	-851	-0,02%	37 297	0,70%	177	26%	30%	32%
France Métropolitaine	64 639 133	0,40%	1 031 705	0,32%	231 457	0,07%	119	10%	37%	26%

Figure 2: caractéristiques démographiques des EPCI du Var

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

Les jeunes dans le Var ne représentent « que » 30% de la population (contre 37% en France métropolitaine), et les seniors sont plus nombreux, à 32% (contre 26% en France métropolitaine). Le Var est l'un des départements (si ce n'est LE département) français comptant la plus grande proportion de seniors.

1.1.2 Evolution démographique

La population du Var a connu une très forte croissance jusqu'en 2007, puis a marqué un palier jusqu'en 2012, pour reprendre une croissance dynamique sur la période récente : entre 2012 et 2017, le taux de croissance annuel moyen est de 0.70% (vs 0.40% pour la France métropolitaine).

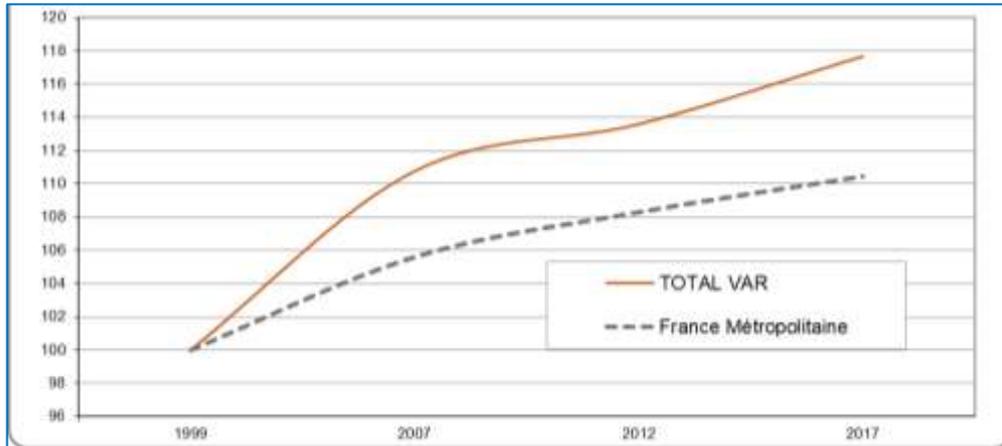


Figure 3: Evolution comparée de la population du Var - Base 100 en 1999

L'évolution démographique n'est pas homogène sur le territoire. Dans la période récente, les différentes EPCI du Var présentent des évolutions démographiques contrastées, sans lien apparent avec la géographique (littoral vs intérieur des terres) ni avec le nombre d'habitants. La cause de ces évolutions est sans doute plutôt à relier à la pression foncière sur la métropole toulonnaise et dans les départements voisins.

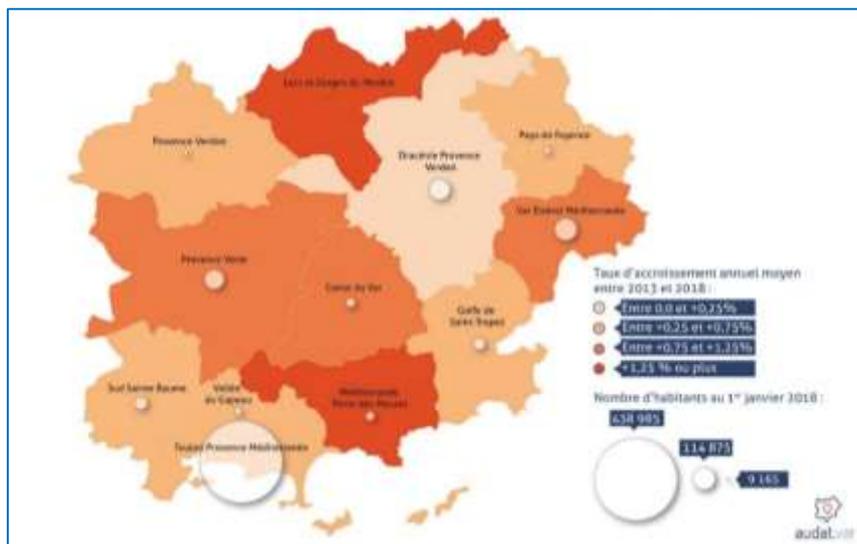


Figure 4: Nombre d'habitants et taux de croissance annuel moyen de la population

Si l'on remonte un peu plus dans le temps, on constate que ce sont les agglomérations situées au centre du département qui ont la démographie la plus dynamique sur les 20 dernières années : là encore, c'est sans doute la pression foncière et la présence d'infrastructures de transport sur ces territoires qui peuvent expliquer leur dynamisme.

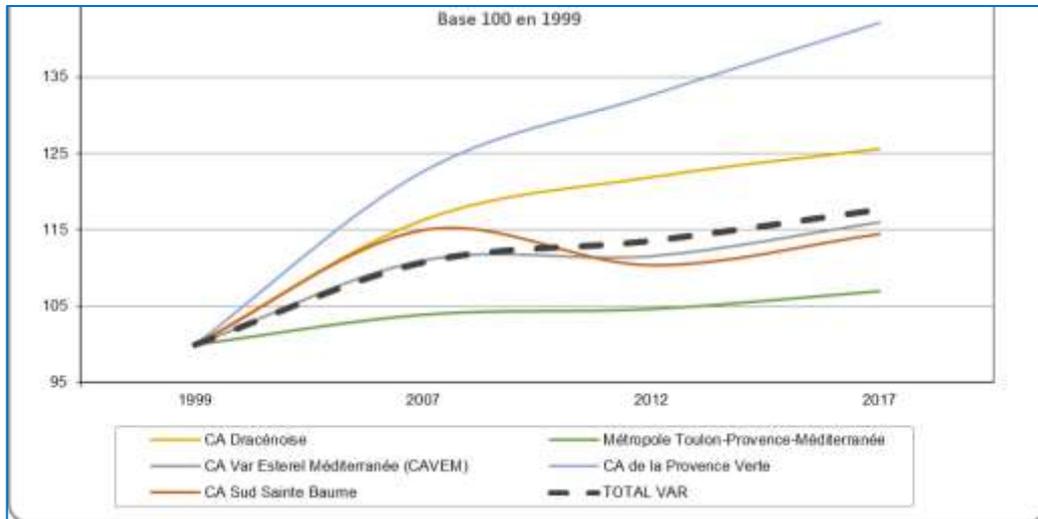


Figure 5: Evolution démographique des EPCI AOM du Var (base 100 en 1999)

Il semblerait qu'on assiste à une croissance globale de la population, qui bénéficie plutôt aux territoires situés dans l'arrière-pays intermédiaire (centre du département), qui est très bien desservi en axes de transports. Cette croissance globale est quasi exclusivement due au solde migratoire, le solde naturel étant nul, voire négatif.

1.2 INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT

Le Var possède un relief assez varié, ainsi qu’une façade maritime au sud, qui contraint le réseau d’infrastructures de transport.

1.2.1 Le réseau routier

Différentes autoroutes desservent le territoire du Var :

- L’autoroute A8 qui le traverse d’est en ouest
 - La « Nationale 7 » longe l’A8, et constitue un axe très emprunté
- L’autoroute A57 qui relie Toulon au Centre Var (1h des Portes du Verdon)
- L’autoroute A50 qui relie Toulon à Marseille, sur le littoral
- L’autoroute A570 qui relie Toulon (A57) à Hyères en 30 minutes
 - La RD98 (ancienne « Nationale 98 ») relie Toulon à Saint-Tropez

Le reste du réseau routier est composé de routes départementales et de voies communales. Si le territoire est relativement bien desservi, la densité du réseau routier est assez faible par rapport aux autres départements, compte-tenu de la topologie du département.

1.2.2 Le réseau ferré

La ligne ferroviaire traverse le département sur un axe similaire à l’A57, entre Toulon et Fréjus



Figure 6 : réseau TER dans le Var

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). L'importance de l'offre peut compenser cette faiblesse de l'infrastructure (c'est le cas dans les Alpes-Maritimes). Dans la Région, des projets structurants sont prévus ces prochaines années pour pouvoir développer les fréquences de passage (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

Le Var dispose de nombreux équipements de transport collectif. Tous les modes y sont représentés (ferré, routier, aérien et maritime) :

- Systèmes de transport public collectif (présentés au chapitre suivant)
- TGV : 3 gares : Toulon, Les Arcs-sur-Argens, Saint-Raphaël
- Ports de commerce : 2 ports situés à Toulon et La Seyne-sur-Mer (entité Port de Commerce de Toulon)
- Aéroports
 - Toulon-Hyères, connecté essentiellement à Paris (régulier) mais desservant aussi d'autres destinations.
 - Golfe de Saint Tropez et Le Castellet, orientés vers l'aviation d'affaires et les trajets privés
 - A noter les aéroports de Marseille et Nice, qui ne sont pas dans le Var, mais qui permettent d'accéder assez rapidement au territoire, notamment grâce à l'existence de navettes Car entre les aéroports et les grandes villes varoises.
- Navettes maritimes inter-communes : Saint-Tropez /La Londe, Le Lavandou, Cavalaire-sur-Mer, La Croix-Valmer, Les Issambres (Roquebrune-sur-Argens), Saint-Aygulf / Port-Fréjus (Fréjus), Saint-Raphaël / Agay
- Port de Toulon
 - Liaisons avec la Corse et la Sardaigne. Le Port de Toulon est accessible à pied (15 min) et en bus depuis la gare SNCF.
 - Liaison vers la Sardaigne, assurée également par Corsica Ferries
 - Croisières et autres liaisons

Toulon constitue un carrefour d'interconnexion des différentes infrastructures de transport sur le territoire.



Figure 7 : Carte générale du Var, identifiant les ports et aéroports, ainsi que les principaux massifs montagneux

1.3 LES SYSTEMES DE MOBILITE DE TRANSPORT PUBLIC COLLECTIF

1.3.1 Des réseaux de bus dans toutes les zones urbaines

Le Var compte 4 réseaux urbains principaux :

- 1 réseau majeur sur la Métropole Toulon Provence Méditerranée, le réseau Mistral
- Le réseau Agglobus Cavem sur l'agglomération de Fréjus St Raphaël
- Le réseau TED sur l'agglomération Dracénie Provence Verdon
- Le réseau Mouv en Bus sur la Communauté d'agglomération Provence Verte.

En complément, la Communauté d'Agglomération Sud Ste Baume propose 3 navettes de centre-ville. Ces réseaux urbains desservent près de 75% de la population du territoire.

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 3 systèmes complémentaires :

- Le TER via l'axe ferroviaire qui traverse le territoire d'ouest en est de Toulon à Fréjus
 - Le département compte une vingtaine de gares TER
- Les lignes d'autocar Zou 83, qui desservent l'ensemble du Département
- 3 Lignes Express Régionales (LER) qui assurent des liaisons avec les autres départements de la Région Sud

Ces 3 systèmes 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 de l'axe.

A RETENIR

Le contexte territorial du Var présente différents atouts pour le développement de de la mobilité en transport collectif :

- Un territoire assez densément peuplé, dont la démographie continue de croître, et qui est poussé par une fréquentation touristique importante
- Un réseau routier dont le développement est limité, contrainte physique qui pousse à rechercher des alternatives à l'autosolisme
- Un maillage significatif d'infrastructures de transport, qui touche tous les modes (aérien, maritime, ferré, routier)
- Une offre de transport collectif interurbain assez dense compte-tenu de la taille et de la configuration du territoire, un réseau urbain principal de qualité, et des réseaux urbains de taille moyenne qui sont en plein développement, avec des initiatives touchant aux transports en commun mais aussi au « dernier kilomètre » et à la desserte des zones peu denses.

Les populations se développent essentiellement dans le centre du département, bien desservi par la route et l'autoroute, ce qui est susceptible d'augmenter les problématiques de saturation et va nécessiter la mise en place d'alternatives ou d'optimisation sur les axes principaux. A ce sujet, les pratiques de covoiturage existent sur le territoire (plutôt sur des distances moyennes – supérieures à 30 km – 53% des trajets de covoiturage sont internes au Var) et pourraient être limitées par la saturation du stationnement – notamment au niveau des échangeurs autoroutiers.

1.4 LES SYSTEMES DE MOBILITE DE TRANSPORT PRIVE : ZOOM SUR L'ACTIVITES FERRIES ET CROISIERES

Cf. §2.3 du présent document

Il existe d'autres offres de mobilité privées sur le territoire que l'activités Ferries et croisières. Ces offres peuvent être à vocation touristique ou de facilitation des déplacements, mais elles ne sont pas forcément bien connectées ou articulées avec les transports en commun.

1.5 PRINCIPAUX FLUX DE DEPLACEMENTS

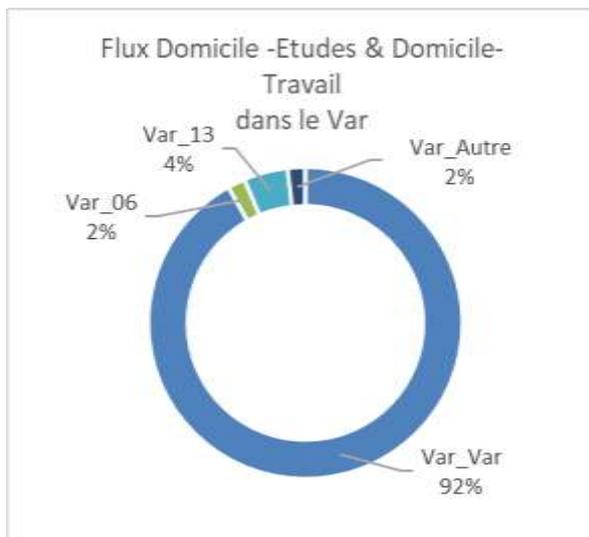
L'identification des principaux flux de déplacements au sein du département du Var et vers les territoires limitrophes ne fait pas partie des attendus explicites du diagnostic.

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 mesurés chaque année par l'INSEE.

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 Var, ainsi que les flux avec les autres territoires du projet Mobimart.



Plus de 90% des flux obligés (DT & DE) du Var s'effectuent à l'intérieur du territoire.

Les flux externes s'orientent en premier lieu vers les Bouches du Rhône (4%) et dans une moindre mesure vers les Alpes Maritimes (2%).

Les flux obligés avec les autres régions françaises ou l'étranger sont marginaux.

La distribution est similaire pour les déplacements domicile-travail et domicile études.

Le tableau ci-dessous recense les flux obligés entre les principales intercommunalités du Var : en ligne les EPCI d'origine et en colonne les EPCI de destination.

	Métropole Toulon-Provence-Méditerranée	CA Var Esterel Méditerranée (CAVEM)	CA Dracénoise	CA de la Provence Verte	CC du Golfe de Saint-Tropez	CC Méditerranée Porte des Maures	CA Sud Sainte Baume	CC de la Vallée du Gapeau	CC Coeur du Var	Autres EPCI	TOTAL FLUX SORTANTS
Métropole Toulon-Provence-Méditerranée	0	637	1 569	1 416	872	5 305	8 054	7 835	735	101	26 524
CA Var Esterel Méditerranée (CAVEM)	1 032	0	4 007	182	1 950	36	52	67	239	472	8 037
CA Dracénoise	2 243	7 703	0	612	1 994	101	32	108	2 167	1 214	16 174
CA de la Provence Verte	9 175	371	1 484	0	282	999	543	1 250	1 708	624	16 436
CC du Golfe de Saint-Tropez	1 034	1 045	814	110	0	139	29	14	142	26	3 352
CC Méditerranée Porte des Maures	12 356	80	248	634	989	0	139	1 352	303	39	16 140
CA Sud Sainte Baume	14 363	133	48	195	14	147	0	202	55	0	15 159
CC de la Vallée du Gapeau	16 185	82	147	430	107	1 187	293	0	247	16	18 692
CC Coeur du Var	6 451	783	2 931	3 478	595	1 397	102	1 008	0	70	16 814
Autres EPCI	854	2 467	2 843	3 048	188	45	40	35	106	0	9 626
TOTAL FLUX ENTRANTS	63 693	13 303	14 089	10 105	6 991	9 355	9 283	11 870	5 702	2 562	

On constate ainsi que la métropole Toulon Provence Méditerranée concentre à elle seule 60% des flux inter-EPCI. Son attractivité est très forte puisque 70% sont des flux entrants, même si on note des flux significatifs vers les EPCI voisines (Sud-Ste Baume, Vallée du Gapeau et Portes de Maures).

Les flux de et vers la CAVEM sont plus modestes, car le territoire est également orienté vers les Alpes Maritimes voisines.

Les communautés d'agglomération de la Dracénie et de la Provence Verte sont en échange avec leurs territoires voisins.

1.5.2 L'importance des flux touristiques

Les données utilisées dans ce chapitre proviennent de l'institution Visit Var Provence-Côte d'Azur (www.visitvar.fr)

Le tourisme constitue une activité économique essentielle du département : elle représente 3.7 milliards d'euros de recettes en 2019, et mobilise 28 000 emplois (2016).

Le Var est le 1^{er} département de France (hors Paris) en termes de nuitées offertes (56 millions de nuitées, dont ¾ de nuitées françaises et ¼ de nuitées étrangères¹). Le Var est par ailleurs le 1^{er} département de France en nombre de résidences secondaires (16% appartenant à des étrangers).

Les principales destinations du territoire (représentant plus de 60% des nuitées) sont la Métropole Toulon Provence Méditerranée, le Golfe de Saint-Tropez et Val Esterel Méditerranée. 85 % du million de lits touristiques est concentré sur le littoral.

Les principaux marchés touristiques sont :

- France :
 - Région Sud
 - Ile de France, Rhône-Alpes, Nord Pas de Calais, Lorraine
- Etranger
 - Allemagne, Belgique, Pays-Bas, Royaume-Uni, Suisse

Pour les visiteurs venant en avion (français à 70%), les séjours dans le Var durent plus de 7 jours (7 à 10 jours, selon la provenance).

¹ Le taux de nuitées étrangères a significativement reculé depuis la crise sanitaire

A RETENIR

Les flux Domicile-Travail et Domicile-Etudes sont très significatifs au sein du territoire, mais aussi avec certains territoires connexes. Il pourrait y avoir un marché intéressant pour des titres multimodaux réguliers.

Les flux touristiques sont particulièrement importants sur le territoire du Var. Il y a un potentiel significatif pour les titres de transport 1 jours ou plusieurs jours, permettant de se déplacer en transports en commun, seul ou en mini-groupe.

2. DESCRIPTION DES OFFRES DE MOBILITE

2.1 RESEAUX URBAINS

2.1.1 Présentation des réseaux urbains





▪ Le réseau urbain de la Métropole Toulon Provence Méditerranée

Avec 52 lignes terrestres, 3 lignes maritimes et plus 50 lignes scolaires, le réseau Mistral est de loin le réseau majeur du Var. Fort de 320 bus et 12 bateaux-bus, il assure la desserte des 12 communes de la Métropole.



Quelques projets et initiatives en cours

- **Projet de BHNS**

Ce projet vise à la mise en service d'une ligne de bus en site propre avec bus articulé et forte fréquence, qui desservirait la Métropole d'est en ouest en reliant différents pôles d'échange. Sa mise en service est prévue en 2024

- **Enquête Mobilité CEREMA en cours**

Cette enquête mobilité d'envergure menée sur 44 communes vise à connaître les pratiques de déplacements des habitants, pour mieux organiser la mobilité de demain. Résultats attendus à l'été 2022.

▪ Le réseau urbain de la Communauté d'Agglomération Var Estérel Méditerranée

Le réseau Agglobus représente le second réseau urbain du Var avec 20 lignes régulières, 3 lignes estivales et 3 secteurs de transport à la demande. Il dessert et relie les centres-villes de Fréjus et St Raphaël ainsi que l'ensemble de l'agglomération.



Quelques projets et initiatives en cours

Le réseau Agglobus a déployé un système billettique interopérable avec la Région Sud, qui rend possible l'édition sur un seul support d'un titre de transport valable par exemple pour un trajet TER+Agglobus. L'Agglomération prévoit également la création de pôles d'échanges multimodaux, l'aménagement d'itinéraires vélos, la proposition de tarifications attractives



■ **Le réseau urbain de Draguignan et de la Communauté d'Agglomération de la Dracénie Provence Verdon**

Le réseau Tedbus est un réseau plus modeste. Il comprend à la fois des services urbains et des liaisons interurbaines entre les communes de l'agglomération. Il compte :



- 3 lignes urbaines et un TAD urbain à Draguignan
- 1 navette Gare-SNCF Les Arcs – Draguignan
- 5 lignes interurbaines d'agglomération



■ **Le réseau urbain de la Communauté d'Agglomération Provence Verte**

Créé en sept 2018, Mouv en Bus est le dernier né des réseaux du Var. Il a pour vocation de relier les pôles urbains et les centralités secondaires du territoire de l'agglomération.

Il compte 7 lignes régulières et 4 navettes intra-muros sur différentes communes.



2.1.2 Les chiffres clés

Nom du réseau	Nom de l'AOM	Population desservie 2018	Superficie (km ²)	Densité de population (hab/ km ²)	Km produits	Fréquentation (en milliers)
Mouv en Bus	CA de la Provence Verte	101 210 hab	952	106	non disp.	non disp.
TED	Dracénie Provence Verdon Agglomération	109 673 hab	921	119	non disp.	694
Agglobus cavem	CA Var Esterel Méditerranée (CAVEM)	116 680 hab	352	332	1 477	1 847
Réseau Mistral	Métropole Toulon-Provence-Méditerranée	444 828 hab	371	1199	13 057	31 119
TOTAL VAR		1 063 274 hab	5973 km²	178 hab/km²		

Les réseaux urbains du Var sont de tailles très différentes :

- Le réseau TPM produit 10 fois plus de km que celui de la CAVEM, et transporte 15 fois plus de voyageurs.
- Le réseau CAVEM compte 2,5 fois plus de voyageurs que le réseau TED.

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

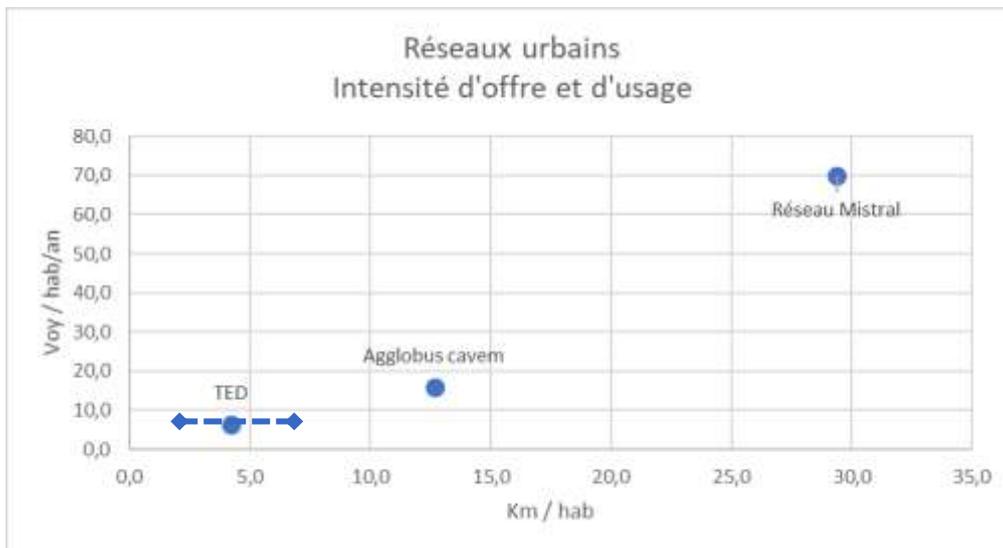


Figure 8: Intensité d'offre et d'usage pour les réseaux urbains

Cette représentation met bien en évidence les tailles respectives de chaque réseau².

Le réseau Mistral apparaît ainsi comme le système de transport collectif majeur du département, Agglobus Cavem présentant des ratios beaucoup plus modestes.

Enfin, les réseaux TED et Mouv en bus, qui ont une vocation plus interurbaine, présentent logiquement des ratios d'offres et d'usage plus faibles, et peuvent difficilement être comparés à des réseaux de zones urbaines.

On constate également que 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.

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 le Var, les transports interurbains sont divisés en 3 sous-systèmes.

² Pour le réseau TED, la production kilométrique n'étant pas disponible, nous avons indiqué une fourchette.


Le réseau ferroviaire régional

Le réseau Zou! TER assure des trajets internes à la Région Sud, ou légèrement limitrophes. Il s’inscrit en complément des trains TGV et Intercités qui assurent les dessertes nationales et internationales.

Le Var dispose d’un seul axe ferroviaire qui traverse le département d’est en ouest. Il s’agit de l’axe Nice-Marseille, desservi à la fois en TGV et en TER. Cet axe relie les principales agglomérations du département : Toulon, Draguignan (via la gare des Arcs) et Fréjus/St Raphaël.



Figure 9: Carte du réseau ferré dans le Var

Le réseau Zou TER représente, sur l’ensemble de la Région Sud, 550 trains par jour. Il est exploité au moyen de 150 rames TER. Les axes desservant le Var correspondent à environ 30% de la fréquentation globale du réseau.



Projet en cours

Ouverture à la concurrence de l’exploitation : Le réseau TER était jusque-là exploité uniquement par la SNCF, opérateur d’état historique. La réglementation européenne permet à présent aux Régions de confier à d’autres opérateurs la gestion de certaines lignes ferroviaires régionales.

Ainsi, la Région Sud vient de choisir l’opérateur privé Transdev pour exploiter la ligne Marseille – Nice, à compter de 2024.

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.



3 lignes desservent le Var :

- La ligne 19 Toulon - Aix-en-Provence
- La ligne 20 Nice – Marseille, via Le Luc et Brignoles
- La ligne 36 Le Muy – Aéroport de Marseille

Le réseau des lignes interurbaines du Var



Ce réseau d'autocars relie les pôles urbains et les centralités secondaires. Il dessert l'ensemble du territoire et constitue la seule offre de transports collectifs pour toutes les zones rurales non desservies par le train.

Il est constitué de 31 lignes régulières et 3 secteurs de transport à la demande.

2.2.2 Les chiffres clés

Le tableau ci-dessous recense les Km produits et les voyages effectués sur chacun des réseaux interurbains.

Réseau interurbain régional <i>rete interurbana regionale</i>	AOM	Périmètre <i>Perimetro</i>	Population desservie <i>Popolazione servita</i> (en milliers hab) (in migliaia di ab.)	Km produits <i>Km prodotti</i> (en milliers) (in migliaia)	Fréquentation <i>Viaggi</i> (en milliers) (in migliaia)
Zou TER Région Sud	Région Sud	D83	1 063	14 600	29 000
Zou Var				non disp.	1 600
Zou LER				1 710	219

A noter : la fréquentation indiquée pour le réseau Zou Var n'inclut pas les déplacements scolaires

Les valeurs indiquées pour le TER concernent l'ensemble de la Région Sud. On estime que les axes desservant le Var représente environ 30% des voyages totaux, soit près de 10 Millions de voyages par an. Il est de loin le réseau interurbain le plus puissant.

Les réseaux interurbains représentent ainsi environ 3 fois moins d’usage que les réseaux urbains, et proposent des ratios d’offre et d’usage beaucoup plus faibles. Néanmoins, avec un ratio de 1,5 voyage/hab/an, le réseau Zou Var apparaît comme un réseau interurbain important.

Ces réseaux interurbains jouent un rôle prépondérant dans le cadre des mobilités intermodales : ils assurent la structure du déplacement entre les différents pôles urbains du département, mais aussi vers les autres territoires du projet Mobimart.

2.3 LES LIAISONS MARITIMES

2.3.1 Présentation des liaisons ferries

Au départ du port de Toulon, il existe une offre importante de liaisons en ferries vers la Corse et la Sardaigne. Ces traversées sont assurées par la Compagnie Corsica Ferries.

Vers la Corse, 4 ports sont desservis : Bastia, L’île Rousse, Ajaccio et Porto Vecchio, pour des durées de traversées de 6 à 10h.

2 à 5 départs sont proposés chaque jour en fonction de la saison.

Pour rejoindre la Sardaigne, Corsica Ferries propose une liaison directe Toulon – Porto Torres au nord de l’île. La traversée d’effectue en 9h. 1 à 4 départs sont proposés chaque semaine, selon la saison.

Il est également possible de rejoindre la Sardaigne depuis Toulon avec une escale en Corse.

Les départs en ferries s’effectuent depuis le port de commerce, qui constitue ainsi un pôle d’échange majeur pour le territoire du projet Mobimart.

2.3.2 Quelques chiffres

En 2019, l’activité Ferries a représenté 1103 escales, pour un total de **près de 1,7 millions de passagers**.

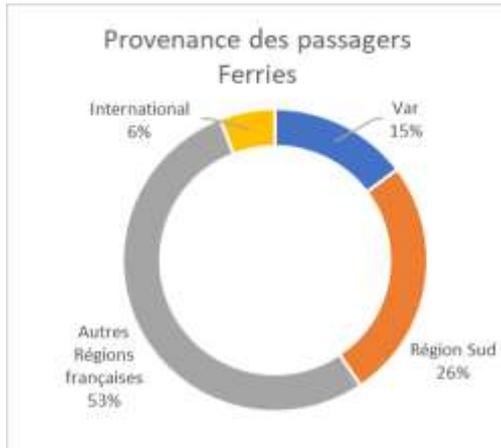
La Corse constitue le flux majeur, avec plus de 85% du trafic ferries total. La Sardaigne représente la 2è destination avec 7% des flux.

Une enquête réalisée en 2021 auprès de 1835 passagers des Ferries donne quelques éclairages sur les utilisateurs de ces liaisons maritimes :

- 50% des passagers voyagent seul ou à 2
- 86% voyagent pour les vacances

Les séjours, et donc la durée entre les traversées aller et retour, sont assez longs : 60% sont supérieurs à 1 semaine et 27% font une semaine.





Plus de 4 passagers sur 10 proviennent de la Région Sud, ce qui positionne ces liaisons ferries parmi les axes de déplacement du projet Marrantimo.

On note très peu de passagers en provenance de l'étranger ; ces derniers doivent sans doute privilégier d'autres ports de départs vers la Corse et la Sardaigne (Nice, Marseille, Ligurie...).

Enfin, il est à noter que plus de 2/3 des passagers sont à pied ou à vélo (pas de voiture).

A RETENIR

L'activité Ferries depuis le Var est importante. Elle est majoritairement destinée à la Corse, depuis Toulon (compagnie Corsica Ferries). La provenance des passagers, ainsi que leurs pratiques de déplacement, soulèvent un intérêt à les relier au système de transport public collectif « terrestre », notamment au travers de la construction d'offres tarifaires multi-réseaux.

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

Le premier échelon des trajets intermodaux concerne les trajets vers les pôles urbains qui combinent TER ou car + réseau urbain (bus). La mise en œuvre d'offres et de tarifs pour ces trajets intermodaux est une compétence dévolue à la Région Sud, et renforcée par la législation récente (Cf. livrable T.13).

La présente étude s'inscrit dans un territoire plus large, celui du projet Mobimart et s'intéresse en premier lieu aux déplacements entre les différents territoires du projet, selon 4 axes principaux :

- Var <> Alpes Maritimes
- Var <> Italie
- Var <> Corse
- Var <> Sardaigne

L'objectif de cette partie est d'identifier les offres de transport collectif disponibles pour un voyageur (salarié, étudiant ou touriste) qui souhaiterait se déplacer sur ces axes. Ce sont ces offres qu'il conviendra d'intégrer dans les futurs produits tarifaires multimodaux.

2.4.1 Axe Var <> Alpes Maritimes

Les liaisons en transport collectif entre le Var et les Alpes Maritimes sont assurées :

- En premier lieu par le réseau ferroviaire : dessertes nationales TGV et Intercités, et dessertes régionales avec le TER.
- 2 lignes Zou Var vers Cannes et l'aéroport de Nice

- La LER 20 Nice - Marseille

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 de démarches personnelles (administratif, soins...).

Les déplacements sur cet axe peuvent donc combiner les réseaux Zou Var, Zou TER et les réseaux urbains.

Quelques exemples de trajet :

Draguignan > Cannes



- Navette urbaine TedBus Draguignan > Les Arcs
- TER les Arcs > Cannes Centre

Barjols > Aéroport de Nice



- Ligne interurbaine Zou Var Barjols > Brignoles
- Ligne LER 20 Brignoles > Aéroport de Nice

Toulon > Aéroport de Nice



- Réseau urbain de Toulon > Gare SNCF
- TER Toulon > Gare Nice Ville
- Réseau urbain de Nice Tram T2 > Aéroport Nice

Projet en cours

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 en TER avec l'aéroport de Nice. Ce pôle d'échange devrait également être desservi par les TGV à horizon 2026.

2.4.2 Axe Var <> Italie

Cet axe constitue en fait une prolongation du précédent puisque toute liaison en transport collectif entre le Var et l'Italie passe nécessairement par les Alpes Maritimes.

L'offre vers l'Italie repose principalement sur la liaison TER jusqu'à Vintimille, avec un niveau d'offre très élevé : un train toutes les 30 min en moyenne depuis Nice et toutes les 40 min en moyenne depuis Cannes.

Au départ du Var, 8 à 10 départs sont proposés chaque jour vers Vintimille avec une correspondance à Cannes ou Nice. Le temps de trajet est de 3 h environ depuis Toulon et 2h20 depuis Fréjus.

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

Un exemple de trajet :

Draguignan > Vintimille



- Navette urbaine TedBus Draguignan > Les Arcs
- TER Les Arcs > Nice Ville
- TER Nice Ville > Vintimille

2.4.3 Axes Var <>Corse et Var <> Sardaigne

Sur ces axes, le trajet en ferry constitue le mode structurant ; il peut être combiné avec les réseaux Zou Var et Zou TER au départ de nombreuses villes du Var et/ou avec le réseau Mistral à Toulon. Quelques exemples :

Fréjus > Ajaccio



- TER Fréjus > Toulon
- Réseau Mistral (Urbain) Ligne 3 ou 23 Toulon Gare SNCF > Port de Toulon
- Ferry Port de Toulon > Ajaccio

Pour des touristes en provenance d'autres Régions françaises ou de l'étranger

Aéroport de Toulon Hyères > Corse

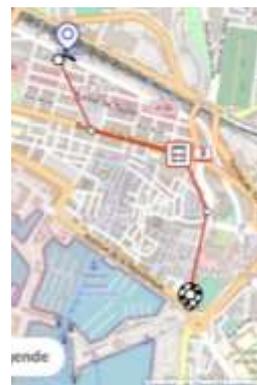


- Réseau Mistral (Urbain) Ligne 102 puis L3 > Port de Toulon
- Ferry Port de Toulon > Corse

Aéroport de Nice > Sardaigne



- Réseau urbain de Nice > Gare SNCF Nice Ville
- TER Nice > Toulon
- Réseau Mistral (Urbain) Ligne 3 ou 23 Toulon Gare SNCF > Port de Toulon
- Ferry Port de Toulon > Sardaigne



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

Les pôles d'échange sont les lieux ou les espaces qui connectent différents modes de transport et permettent ainsi la réalisation de déplacements intermodaux.

Sur le territoire du Var, nous avons identifié 5 pôles d'échanges principaux :

- Le Port de Toulon
- La gare SNCF de Toulon
- Les gares de Fréjus et St Raphaël
- La gare des Arcs

Nous traiterons également dans ce chapitre les aéroports de Nice et Marseille, qui peuvent constituer des points d'entrée intéressants pour des touristes étrangers qui viendraient séjourner dans le Var. Nous n'avons pas retenu l'aéroport de Toulon, car sa fréquentation reste très modeste par rapport à ses voisins.

Hormis pour le port de Toulon, on constate que c'est l'axe ferroviaire qui permet en premier lieu de structurer les déplacements intermodaux.

Le Port de Toulon est le point d'entrée incontournable pour tous les déplacements vers la Corse et la Sardaigne. Il est desservi par le réseau urbain de Toulon, et par ce biais, est connecté à l'ensemble du Var (via le TER et les lignes Zou Var) ainsi qu'aux Alpes Maritimes et à l'Italie (via le TER/TGV).

La gare ferroviaire de Toulon est connectée à la fois au réseau urbain Mistral, au réseau TER, et aux lignes Zou Var et Zou LER, puisque la gare routière est adossée à la gare SNCF : 8 lignes Zou Var et 1 ligne LER y ont leur terminus. Elle permet ainsi d'accéder à l'ensemble du Var ainsi qu'aux Alpes Maritimes et à l'Italie (via le LER/TER/TGV).

La gare de Fréjus est desservie par de nombreuses lignes du réseau urbain Agglobus Cavem. Elle est située à 10 min à pied de la gare routière, qui propose 8 lignes Zou Var et 1 ligne LER (Nice-Marseille). En outre, plusieurs lignes urbaines relient la gare SNCF à la Gare routière. Le pôle d'échange permet ainsi de connecter différentes zones du Var entre elles ainsi qu'avec les Alpes Maritimes et l'Italie.

La gare de St Raphaël est desservie à la fois par de nombreuses lignes urbaines et par 7 lignes Zou Var, la gare routière étant à proximité immédiate de la gare SNCF. Comme la gare de Fréjus, elle permet des déplacements intra-Var ainsi que vers l'est du littoral méditerranéen.

L'aéroport de Nice Côte d'Azur est relié à Fréjus, St Raphaël et Toulon par le train, et à Brignoles, Fréjus et St Raphaël par la ligne LER 20 Nice-Marseille.

A noter : le projet du futur Pôle d'Echange multimodal de St Augustin permettra de connecter encore plus facilement l'aéroport de Nice au réseau ferré.

A l'ouest, **l'aéroport de Marseille Provence** est relié à la gare SNCF de Marseille Saint Charles soit par une navette directe, soit par bus + TER, avec une offre très fréquente dans les 2 cas. A partir de Marseille St Charles, le train permet de rejoindre le Var. L'aéroport est également relié en direct aux villes du centre Var (St Maximin, Brignoles, Le Luc, les Arcs...) par la ligne LER 19 Le Muy-Aéroport Marseille.

A RETENIR

Le Var bénéficie d'une offre de transport collectif diversifiée, comprenant des réseaux urbains (dont un réseau majeur), des lignes routières interurbaines et une liaison ferroviaire. Le port de Toulon est en outre un point d'accès majeur pour rejoindre la Corse et la Sardaigne par la mer.

Ces différents réseaux sont connectés entre eux en différents points du territoire. Les offres de mobilité disponibles permettent de réaliser des déplacements multimodaux au sein du Var, mais aussi vers les autres territoires du projet Mobimart.

Des tarifications multimodales pourraient ainsi intéresser :

- **Des étudiants ou des salariés** sur des trajets depuis les zones rurales ou périphériques vers les pôles urbains. Ces trajets, qui sont majoritairement internes à la Région Sud, entrent totalement dans le champ de compétence de la Région, en tant que chef de file de l'intermodalité.
- **Des touristes pour des séjours** dans le Var (sur le littoral, comme vers l'arrière-pays) **ou en transit** vers la Corse et la Sardaigne.

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

3.1 INTRODUCTION

Titre monomodal (objet du présent chapitre) : titre de transport utilisable sur un unique réseau³ de transport, et défini par l’AOM qui a la compétence sur ce réseau.

Titre multimodal (objet du chapitre suivant) : titre de transport utilisable sur plusieurs réseaux de transport, et défini au travers d’un accord entre plusieurs AOM.

Le présent chapitre propose une analyse générale des tarifications monomodales des réseaux du 83, orientée dans une perspective de mise en place de titres multimodaux, en cohérence avec les objectifs du projet Mobimart Plus.

3.2 PROFILS TARIFAIRES

Le premier volet de cette analyse générale porte sur les profils tarifaires. Observer les profils d’une gamme tarifaire permet d’identifier les publics qui font l’objet d’un traitement spécifique par le réseau. Cette analyse propose ainsi une première idée de l’approche marketing du réseau.

Le tableau ci-dessous restitue cette analyse. Les cases vertes indiquent que le réseau en question propose, dans sa gamme tarifaire, un titre spécifique au profil correspondant.

- TER : Réseau TER (Région Sud)
- LER : Réseau Cars Interurbains Zou! LER (Région Sud)
- Zou83 : réseau Cars Interurbains Zou83 (Région Sud)
- TED : Réseau TED (Dracénié Provence Verdon Agglomération)
- Agglobus_CAVEM : réseau Agglobus (CAVEM)
- MISTRAL : réseau Mistral (Toulon Provence Méditerranée)
- Les spécificités de l’offre Corsica Ferries sont mentionnées tout au long du rapport, lorsque pertinent

Comme convenu, en ce qui concerne les réseaux urbains, l’étude porte exclusivement sur les réseaux Mistral, TED, Agglobus CAVEM.

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.

Profils - Profili	TER	ZOU83	LER	TED	Agglobus_CAVEM	MISTRAL
Tout Public - Tutti i Target						
Senior - Senior						
Jeune - Giovani						
Scolaire - Scolari						
Etudiants Apprentis - Studenti Apprendisti						
Salarié - Salarinati						
Solidaire - Solidari						
Enfant - Bambini						
Famille nombreuse - Famiglie Numerose						
Groupe - Gruppi						
Sûreté FDO Militaires - Forze dell'Ordine						
Divers - Altri					Touristes - Agglo Pass Loisirs	

Figure 10: Profils couverts par les gammes tarifaires des réseaux du 83

Nous constatons une certaine diversité dans les approches.

Tous les réseaux proposent des produits « Tout Public », c'est-à-dire utilisables sans conditions par n'importe quel client. Ces produits constituent l'ossature des gammes tarifaires.

Par ailleurs, quasiment tous les réseaux proposent des titres basés sur des conditions d'âge :

- La quasi-totalité des réseaux propose des tarifications spécifiques au public « **Jeunes** »
- Les **seniors** constituent une cible d'attention pour quelques réseaux urbains

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

Il est à noter qu'une partie des réseaux proposent des titres dits « Solidaires » c'est-à-dire destinés 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 profils relèvent de spécificités ou de choix locaux, qui ne sont pas significatifs par rapport à l'objectif de la présente mission.

A retenir

La création d'un titre multimodal doit prendre en considération la richesse des profils rencontrés dans les gammes des différents réseaux.

La segmentation des tarifications monomodales observées fait ressortir des profils assez répandus (Tout Public, Jeune, Solidaire) qui peuvent constituer des cibles intéressantes pour la conception d'une gamme de produits multimodaux.

Cependant, même pour ces profils, les conditions d'attribution peuvent être différentes entre les réseaux de transport. A l'échelle du territoire du projet Mobimart Plus, une harmonisation de ces profils, ou la création d'un droit à réduction « universel », pourraient être des pistes de travail intéressantes.

3.3 STRUCTURES DES GAMMES

Ce second angle d'analyse permet d'observer comment sont structurées les gammes tarifaires des réseaux du territoire en termes de titres proposés : 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.

	Structure des gammes tarifaires - Titres monomodaux									
	Ticket unitaire	Carnet 10 voyages	Forfait Jour	Forfait Courts (1<n<7 jours)	Forfaits Hebdo (7 jours)	Abonnements Mensuels ou Annuels	Abonnements Jeunes - Mensuels ou Annuels	Titres touristiques	Titres réduits et solidaires	Scolaires
 Réseau Mistral	×	×	×		×	×	×		×	
 Teda	×	×				×			×	×
 AggloBus	×	×			×	×	×	×	×	
 ZOU! TER LEV	×	×			×	×	×	×	×	×
 ZOU! 83	×	×				×	×		×	×

Figure 11: Structure des gammes monomodales - 83

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

- D'un **ticket unitaire tout public**, destiné aux usages ponctuels des réseaux de transport
- D'**abonnements**, destinés aux usages fréquents : ils permettent une utilisation illimitée du réseau concerné, sur tout le réseau (pour les urbains) ou sur une Origine/Destination donnée (pour les interurbains). Leur période de validité peut être calendaire (ex : du 1^{er} au dernier jour du mois) ou glissante (ex : valable 30 jours à compter de la date d'achat).

Les gammes tarifaires observées ont une couverture globalement homogène. On trouve notamment les titres suivants :

- **Le carnet de voyages** : destiné aux voyageurs qui ont une mobilité occasionnelle, régulière ou non, il a plusieurs intérêts :
 - Facilité de distribution : 10 voyages d'un seul coup
 - Economie : le carnet de n voyages est habituellement 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 :
 - 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) – disponible sur le réseau Mistral uniquement
 - Forfait n Jours : valable sur plusieurs journées consécutives données – non proposé par les réseaux observés

- 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) – proposé sur plusieurs réseaux du territoire
- **Les abonnements spécifiques aux Jeunes ou à certains publics (ex : solidaires) :** on touche ici plutôt à la notion de profil, présentée dans le chapitre précédent
- **Des titres à vocation touristique**

A retenir

On constate que les structures des gammes tarifaires sont assez similaires entre les réseaux étudiés. Cette similitude constitue un atout indéniable pour la réflexion visant la construction de tarifications multimodales.

Les enseignements suivants peuvent être soulignés pour le projet Mobimart Plus :

- Le carnet de tickets est présent dans presque toutes les gammes étudiées, y compris sur l'offre Corsica Ferries : 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 très peu répandu sur le territoire (à Toulon seulement) : cependant un usage de type « Tourisme » ou « Visite » pourrait offrir un accès Journée au réseau Mistral, qui est assez central sur le territoire, et très connecté aux autres réseaux.
- Les forfaits courts dont la période de validité se situe entre 2 et 6 jours sont 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 assez bien représentés

L'offre tarifaire de Corsica Ferries tourne essentiellement autour de déplacements occasionnels ou intermédiaires : des titres Aller Simple, Aller-Retour et 10 voyages sont proposés dans la gamme.

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.
- **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 au réseau Zou!TER.
- **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. C'est le principe appliqué sur le réseau Zou!83 : les parcours dans le Var constituent la zone principale (Zone 1), les parcours sortant du département constituent les autres zones.

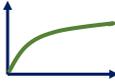
Géographie du Prix - Geografia dei prezzi		
	Tarif Plat	
	Tarif Kilometrique	
	Tarif par palier	
	Tarif Zonal	

Figure 12: Géographix du prix – titres monomodaux des réseaux du Var

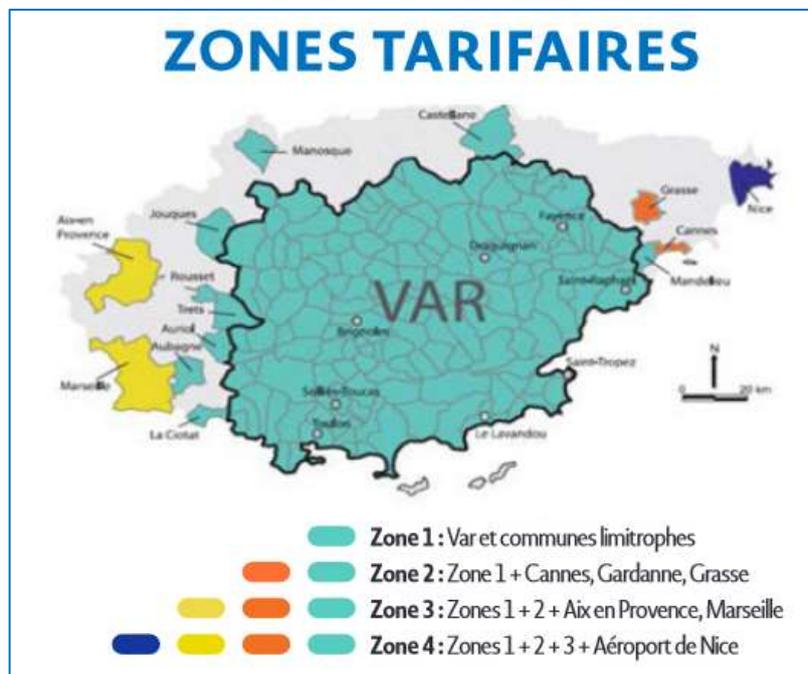


Figure 13: Zones tarifaires du réseau Zou!83

A retenir

La prépondérance des tarifs plats sur le territoire – y compris la zone 1 du réseau Zou! 83 qui couvre le département du Var – est une opportunité pour construire des tarifs multimodaux « packagés », en les assemblant.

Les réseaux interurbains de plus longue distance (TER et LER) proposent quant à eux des tarifs qui varient selon la distance parcourue : leur intégration dans un tarif multimodal pourrait être envisageable de manière « combinée ».

3.5 NIVEAUX DE PRIX ET REDUCTIONS

Dernier axe d'analyse : celui des niveaux de prix et des réductions accordées. L'analyse de ces éléments permet d'avoir un autre éclairage de l'approche commerciale ET économique des tarifications des réseaux étudiés, et d'évaluer leur « compatibilité » sur ce plan, en vue de la construction de tarifications multimodales.

L'offre Corsica Ferries étant très différente des offres de transports publics, la présenter au même niveau pourrait perturber la restitution. Cette offre est abordée dans un sous-chapitre spécifique.

3.5.1 Prix du Billet Unitaire

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

- Le réseau de cars Zou!83 sur ses différentes zones
- Le réseau TER, observé sur une OD (Origine-Destination) représentative : Toulon-Saint Raphaël

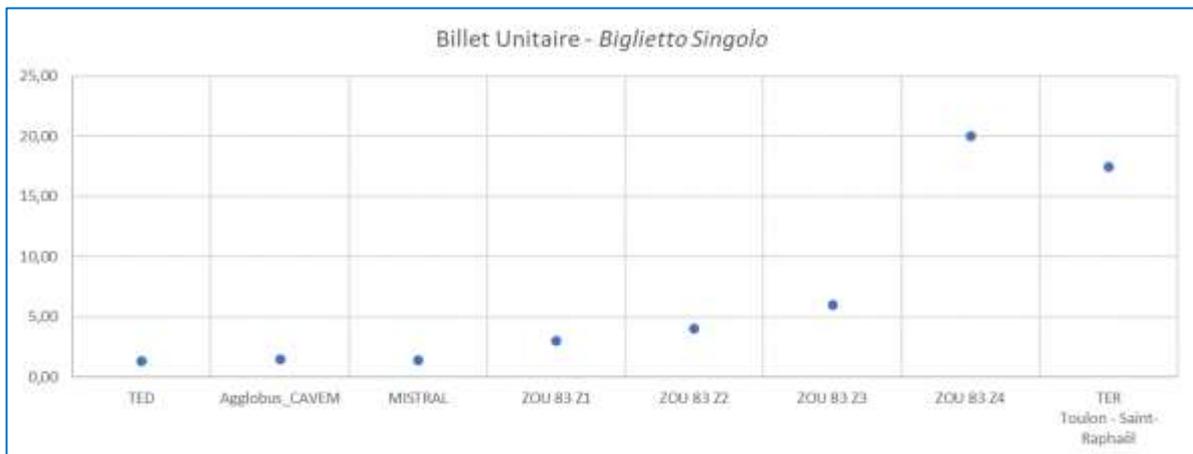


Figure 14: Prix du Ticket Unitaire (en Euros) sur les différents réseaux du 83

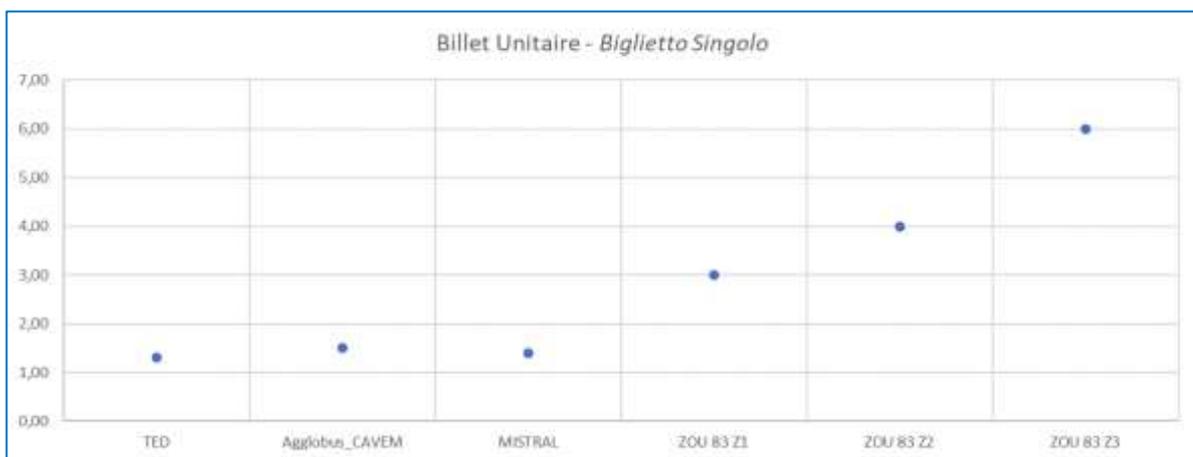


Figure 15 : Prix du Billet Unitaire (en Euros) hors Zou83 Z4 et TER

- **Le prix des tickets unitaires urbains n'est pas harmonisé sur le territoire**, et ne dépend pas forcément de la densité ou de la taille du réseau.
- **Le prix des trajets interurbains est très différent entre le train et le car.** En effet, si on exclut les trajets à destination de l'aéroport de Nice (tarifications « spéciales »), les trajets en car sont nettement moins cher que les trajets en train, pour lequel la consommation ponctuelle est souvent coûteuse pour le voyageur, du fait des coûts importants d'exploitation du service.

3.5.2 Prix et niveaux de réduction des abonnements

Le graphique ci-dessous présente :

- les prix des abonnements mensuels de chaque réseau (colonnes bleues – ordonnée à gauche)
- le niveau de réduction octroyé par ces abonnements, par rapport à l'achat de billets unitaires (points orange – ordonnée à droite).

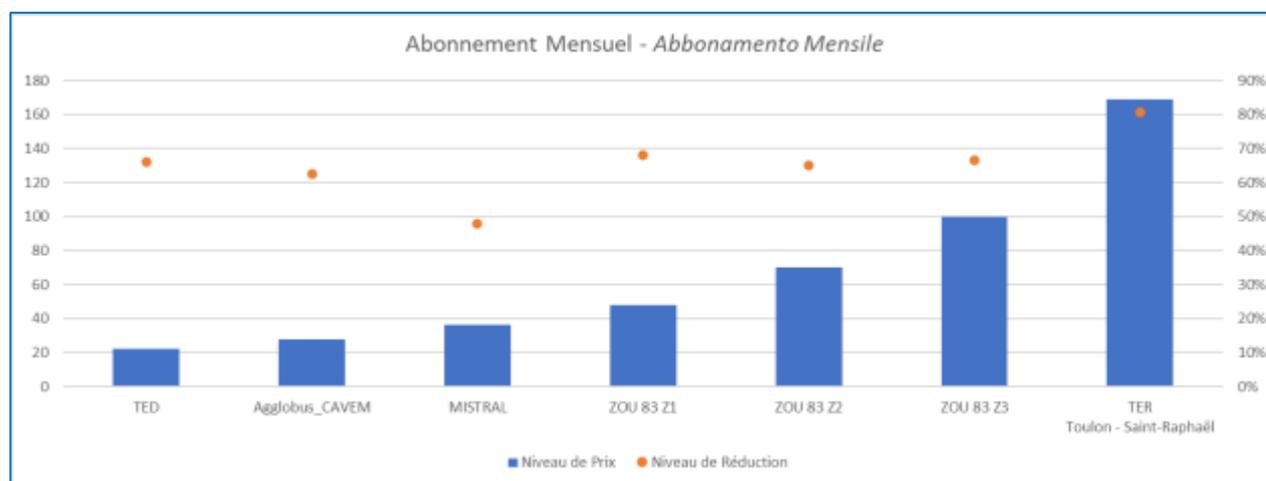


Figure 16: Prix des abonnements mensuels tout public sur les réseaux du 83, et niveau de réduction accordé par rapport à un achat de tickets unitaires pour la même mobilité (hypothèses : 1 abonné urbain réalise 50 voyages par mois, 1 abonné interurbain réalise 35 voyages par mois)

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 billets unitaires ?

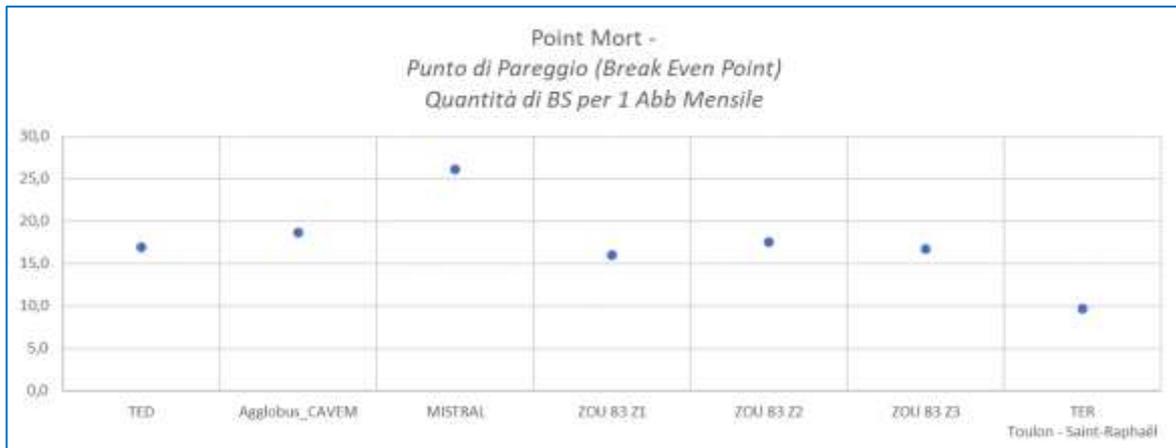


Figure 17 : Point Mort Abo Mensuel / Tickets Unitaires pour les différents réseaux du 83

On observe plusieurs éléments ici :

- la plupart des réseaux proposent des niveaux de réductions similaires (entre -60% et -70%) par rapport à l'utilisation de billets unitaires, avec un point mort se situant entre 15 et 20 voyages.
- le réseau Mistral (Toulon) propose un niveau de réduction moindre par rapport au billet unitaire, avec un point mort beaucoup plus élevé. S'il se distingue des autres réseaux du 83, le réseau Mistral est plutôt en cohérence avec ce qu'on retrouve sur des réseaux urbains de taille similaire (ex à Nice : 50% de réduction pour un point mort supérieur à 25 voyages).
- Ce sont donc plutôt les autres réseaux du Var qui ont une politique assez encourageante pour l'abonnement
- Le réseau TER incite quant à lui très fortement à l'abonnement : on constate que le prix de l'abonnement mensuel sur le TER s'approche de celui des réseaux urbains : le graphique du point mort illustre de manière encore plus significative : il faut moins de 10 voyages en TER pour amortir un abonnement mensuel

A retenir

Même s'ils ne sont pas totalement harmonisés, les niveaux de prix des tickets unitaires (hors TER) soulignent des approches similaires entre les réseaux.

Les niveaux de réduction et les niveaux de prix des abonnements traduisent aussi des approches assez similaires, avec une volonté d'inciter fortement à l'abonnement pour les voyageurs fréquents.

3.6 L'APPROCHE TARIFAIRE DE CORSICA FERRIES

Il est difficile de comparer dans un même chapitre les niveaux de prix et offres de réductions de Corsica Ferries avec celle des réseaux terrestres. La compagnie est similaire aux approches destinées aux trajets longues distance (bateau, train ou avion), donc essentiellement construite autour des déplacements

ponctuels (visites et tourisme), avec une approche économique très différente de celle du domaine public. Nous n'établirons pas ici une analyse détaillée de l'ensemble des tarifs, mais allons concentrer le propos sur les caractéristiques qui ont un intérêt dans le cadre de l'étude.

3.6.1 Profils tarifaires

L'offre tarifaire de Corsica Ferries a une approche profils moins riche que celle des réseaux de transport public, ce qui est cohérent compte-tenu de la vocation du service. Les publics suivants font l'objet de tarifs spécifiques :

- Résidents corses
- Enfants : 50% de réduction
- Animaux de compagnie : à partir de 9.90 € la traversée

3.6.2 Structure de gamme et niveaux de prix et de réduction

Au-delà de la déclinaison par profils, l'approche tarifaire de Corsica Ferries se base notamment sur une utilisation des tarifs comme levier du remplissage des traversées et d'optimisation économique :

- De nombreuses promotions accordées
- Des tarifs différenciés selon la destination
 - Principe de géographie du prix variable selon la distance, qu'on retrouve dans les réseaux de transports publics interurbains du Var

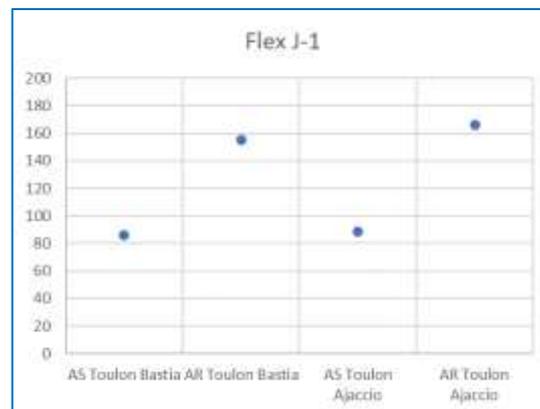


Figure 18: Recueil de prix Aller Simple (AS) et Aller-Retour (AR) sur les trajets Toulon-Ajaccio et Toulon-Bastia

- Des tarifs différenciés selon la date de réservation
 - Les publics prévoyants (qui achètent plus tôt que J-8) paient moins cher que les publics qui planifient leur déplacement plus tardivement (J-7)
 - L'achat de dernière minute (J-1) peut faire l'objet d'un certain niveau de réduction

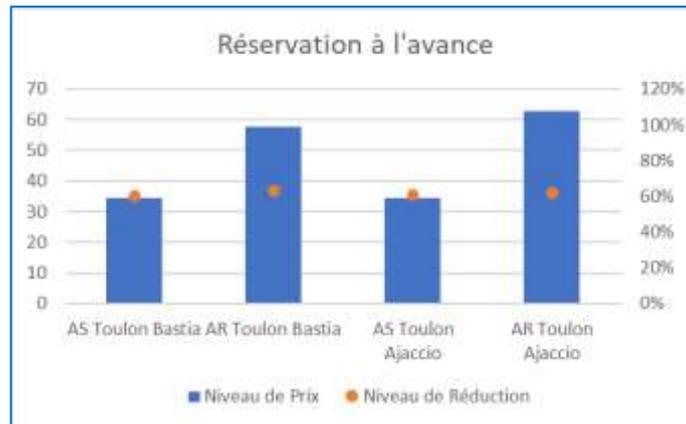


Figure 19: l'achat à l'avance permet de faire des économies significatives sur le prix de la traversée

- Des tarifs différenciés selon les modalités d'annulation souhaitées par le voyageur :
 - Remboursable (Flex)
 - Non remboursable (Standard), mais néanmoins modifiable

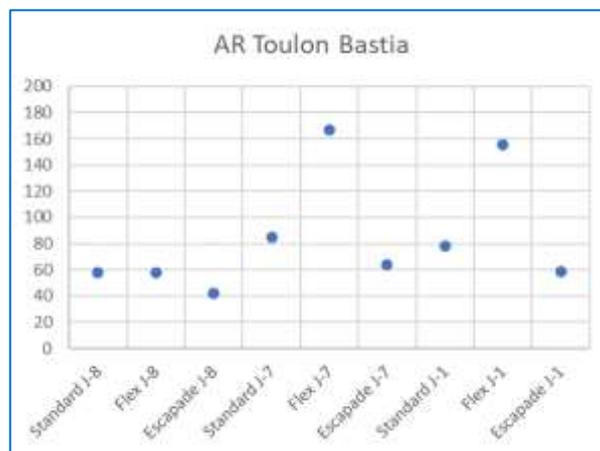


Figure 20: Recueil de prix de traversée selon le choix de flexibilité - Toulon/Bastia

- La possibilité d'acheter un carnet de 10 traversées, pour les fréquences de déplacement intermédiaires (ni ponctuelles, ni régulières et fréquentes)

A la différence des réseaux de transport publics interurbains, l'approche s'appuie donc sur des outils de réservation et d'adaptation des tarifs.

A retenir

Les niveaux de prix des traversées maritimes depuis Toulon sont sans aucune mesure par rapport aux tarifs des transports publics.

Si la différence radicale de modèle économique peut, en première approche, rendre totalement incompatible les 2 modèles tarifaires, on peut paradoxalement imaginer des produits tarifaires combinés entre ces 2 services, avec des efforts faits par les différentes parties. Nous y reviendrons dans le chapitre Conclusion et Perspectives.

3.7 LES PRODUITS « TOURISTIQUES »

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

3.7.1 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 « Pass Jour » du réseau Mistral : **il pourrait constituer une base pour la construction de « packages » tarifaires à vocation touristique**, combinant par exemple le Pass Touristique TER et un 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.

3.7.2 Le Toulon City Pass

Le Toulon Citypass (3 formes de Pass) offre un ensemble d'activités et de réductions aux visiteurs du territoire de Toulon Provence Métropole. Il inclut l'accès au réseau Mistral.

Il est commercialisé par l'Office de Tourisme de Toulon, où il peut être acheté (ainsi que dans différents hôtels de la Métropole).

3.7.3 L'Agglo Pass Loisirs - CAVEM

L'Agglo Pass Loisirs (réseau Agglobus CAVEM) permet de voyager de manière illimitée sur le réseau pendant 7 jours consécutifs. Vendu au prix de 10€, il peut être adapté aux visiteurs du territoire.

Il est souligné dans ce chapitre car commercialisé dans un esprit « loisirs », mais ses caractéristiques sont celles d'un abonnement hebdomadaire, qu'on peut retrouver aussi sur le réseau Mistral (9.90 €) et sur le réseau régional.

A retenir

De manière très hétérogène, on trouve dans les gammes des réseaux des titres 1 jour ou 7 jours qui peuvent constituer des bases de la construction de titres multimodaux destinés aux visiteurs. Il pourrait être envisagé de les associer à des réductions sur les sites touristiques (musées, attractions, ...), en intégrant les acteurs du tourisme dans la réflexion.

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

4.1 INTRODUCTION

Nous nous intéressons ici aux **tarifications multimodales**, c’est-à-dire les tarifications permettant de voyager sur plusieurs réseaux de transport. Nous décrivons les différentes tarifications multimodales déjà disponibles sur le Var, dans une perspective de mise en place de tarifs à l’échelle d’un territoire plus large.

4.2 LE PASS ZOU! ETUDES

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.

Dans le Var, ce titre représente environ 30 000 ventes par an, dont 1/3 d’étudiants. C’est un taux d’usage très important, qui est amené à se développer, son intérêt s’étant réduit pendant la crise sanitaire.

Le tarif étant multi-réseaux (Train et Car) mais mono-AO, la Région Sud est seule propriétaire des recettes de ce titre de transport.

A retenir

S’il n’offre pas d’accès aux réseaux urbains du Var, il est important de connaître ce titre en vue de la création de titres multimodaux destinés aux jeunes, car il est très attractif !

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

Ces titres destinés aux voyageurs fréquents existent en version annuelle ou mensuelle.

Ils sont vendus avec les niveaux de réduction suivants :

- Prix du titre combiné TER + CAVEM
 - mensuel = Prix TER + 22 € (au lieu de 28€ pour l'abonnement CAVEM seul)
 - annuel = Prix TER + 17 € / mois (au lieu de 20.90 €/mois pour l'abonnement CAVEM seul)
 - soit environ 20% de réduction sur l'abonnement urbain
- Prix du titre combiné TER + Mistral
 - mensuel = Prix TER + 18.90 € (au lieu de 36,50 € pour l'abonnement Mistral seul)
 - annuel = Prix TER + 14.95 € / mois (au lieu de 28.75€/mois pour l'abonnement Mistral seul)
 - soit 48% de réduction sur l'abonnement urbain
- Prix du titre combiné TER+TED
 - mensuel = Prix TER + 22 €
 - annuel = Prix TER + 16.70 € / mois
 - pas de réduction accordée sur l'urbain, le titre TER+ est ici une facilité d'achat

Dans le Var, ces titres combinés représentent 2 000 ventes d'équivalents annuels par an, pour des O-D TER qui sont en lien avec les Bouches-du-Rhône pour 90% d'entre elles.

4.4 POUR INFORMATION – D'AUTRES TITRES MULTIMODAUX INSPIRANTS DANS DES TERRITOIRES VOISINS

Nous proposons de compléter l'étude ici par la description succincte de titres multimodaux qui existent sur des territoires voisins, et qui pourraient alimenter vos réflexions quant à l'élaboration de titres pour des besoins locaux ou supra-départementaux :

- Alpes-Maritimes :
 - Le ticket Azur : un voyage Car Zou! 06 + Urbain à 1.5 €, soit le prix du billet unitaire de l'urbain !

- La carte Azur : abonnement car + urbains en illimité, à un tarif unique (45€ mensuel, 365€ annuel)
- Le Pass Sud Azur : dernier produit multimodal en date, il permet un accès illimité à TOUS les réseaux de transport du territoire (y compris le TER et les Chemins de Fer de Provence), pour un tarif unique qu'il est possible d'acheter par « zones » de déplacement



Figure 21: Pass SudAzur dans le 06

- Bouches-du-Rhône :
 - Le Pass Intégral Aix Marseille-Métropole : à l'instar du Pass Sud Azur, il permet d'accéder à l'ensemble des réseaux de transport au sein du territoire de la Métropole Aix-Marseille pour un tarif unique (sous forme d'abonnement mensuel – à 73€ - ou annuel – à 68€/mois)

4.5 CANAUX DE DISTRIBUTION ET SUPPORTS DE TITRES

4.5.1 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 sur une partie des réseaux
- Les Applications Mobiles : de nombreux réseaux du territoire disposent de leur propre application mobile :
 - Le réseau Mistral propose une application NFC (solution Seamless de l'industriel billettique du réseau – Conduent)
 - Le réseau TED s'appuie sur une solution de M-Ticket générique (Tixipass)
- Les « Agences en Ligne » ou e-boutiques : 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 de billets régionaux (DBR) sur le réseau TER

4.5.2 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 du Var

4.5.2.1 Les supports papiers et les supports « magnétiques »

On retrouve ce type de support sur la plupart des réseaux du territoire. 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.

4.5.2.2 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 : notamment abonnement TER+. La carte à puce sans contact présente l’intérêt d’être sécurisée (maîtrise de la fraude par la copie) et d’être valable / contrôlable par des machines : les données d’usage peuvent être récoltées par des valideurs.

4.5.2.3 Les M-Tickets sur applications mobiles

Evoqué dans le paragraphe sur les canaux de distribution.

4.5.3 L'interopérabilité billettique dans le Var : principes généraux

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, un titre TER + Mistral, distribué par SNCF TER, doit pouvoir être accepté et contrôlé par le réseau TER, ainsi que le réseau Mistral

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**.



Figure 22: la carte Zou! est l'une des cartes respectant les principes d'interopérabilité billettique sur le territoire : elle permet d'héberger les titres TER+Mistral (source : site Internet du réseau Mistral)

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 Var, 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 du Var prend des années, sur la base de ces principes d'interopérabilité.

A retenir

L'interopérabilité existante et déjà acquise sur le territoire régional pourrait constituer une base de réflexion, voire une base technique pour le déploiement de titres multimodaux à l'échelle du Var, et plus globalement à celle du périmètre de l'étude Mobimart Plus.

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 le cas du Système d'Information Multimodale (SIM) régional zou.maregionsud.fr (anciennement Pacamobilité).



Figure 23: 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), mais la recherche d'itinéraires est bien multimodale : elle fournit des informations sur l'ensemble des offres urbaines et interurbaines.

Le SIM régional mutualise la promotion de l'offre de la Région, et la fourniture d'un service à vocation multimodale. Afin d'augmenter la visibilité de l'offre de transports publics, il pourrait être intéressant d'utiliser des briques de ce SIM au sein :

- des sites web ou des applications mobiles des réseaux de transport urbain, afin d'augmenter la qualité de ces services d'information transport

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, ...

- d'autres sites web ou applications, destinés à d'autres motifs : tourisme, port, partenaires, ...

5.1 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>

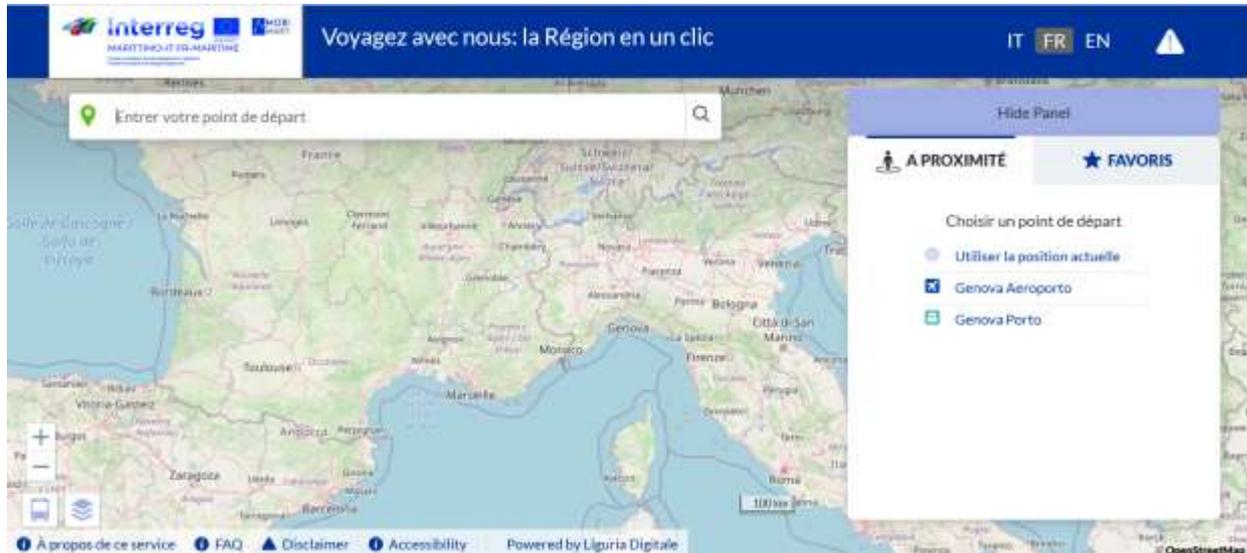


Figure 24: Outil de recherche d'itinéraires issu du projet Mobimart

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 affichées 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 collecter certaines données financières.

Nom du réseau	Nom de l'AOM	Km produits	Fréquentation (en milliers)	Recettes voyageurs en k€ TTC	Dépenses en k€	Rec/voy	Dép/voy	Rec / Dep
Mouv en Bus	CA de la Provence Verte	non disp.	non disp.	non disp.	non disp.			
TED	Dracénie Provence Verdon Agglomération	non disp.	694	non disp.	non disp.			
Agglobus cavem	CA Var Esterel Méditerranée (CAVEM)	1 477	1 847	non disp.	8 159		4,42 €	
Réseau Mistral	Métropole Toulon-Provence-Méditerranée	13 057	31 119	20 126	78 927	0,65 €	2,54 €	26%
Zou TER Région Sud	Région Sud	14 600	29 000	105 000	345 000	3,62 €	11,90 €	30%
Zou Var		non disp.	1 600	4 400	non disp.	2,75 €		
Zou LER		1 710	219	1 280	non disp.	5,84 €		

Données financières des réseaux du Var

Ce tableau met en évidence des différences significatives entre les réseaux. Les réseaux interurbains génèrent en général plus de recettes par voyage, car leurs tarifs sont plus élevés que ceux de l'urbain.

D'autre part, les coûts d'exploitation par voyage peuvent également varier d'un réseau à l'autre

- en fonction du niveau d'usage du réseau
- en fonction du périmètre de dépenses pris en compte (notamment avec ou sans les investissements dans le matériel roulant ou les dépôts)
- en fonction du mode : le fer induit des coûts de fonctionnement beaucoup plus élevés que le routier

Enfin, ces quelques données mettent enfin en évidence une donnée fondamentale du transport public collectif en France : la part payée par le voyageur 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. Le ratio entre les recettes et les dépenses (R/D) se situe en général en France entre 15% et 40%. Ainsi, les 2 principaux réseaux du territoire (Mistral et Zou TER) se positionnent dans les moyennes nationales.

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 du Var, mais aussi au sein même du département.

- **Un contexte territorial favorable** à l'utilisation des transports en commun et aux services de mobilité durable :
 - Densité et dynamisme de la population
 - Offres de transports en commun et de mobilité en plein développement
 - Territoire hétérogène, avec une forte « centralité » autour de Toulon
 - Territoire de flux touristiques de 1^{er} plan

- **Un contexte tarifaire favorable**
 - Des tarifications monomodales dont les structures sont assez simples, et ne présentent pas de points bloquants à la création de titres multimodaux.
 - Des tarifications multimodales assez peu présentes sur le territoire, malgré des besoins intéressants : potentiel de développement, en s'inspirant des départements voisins
 - **Des pistes concrètes à investiguer** en vue de développer ces tarifs sur le territoire et au-delà:
 - Pour les trajets Domicile-Etudes ou Domicile-Travail
Développement des abonnements combinés TER + Urbain, Création d'abonnements Car+Urbain, voire création d'abonnements intégrés permettant l'utilisation de tous les transports en commun au sein du Var (ou d'une sous-zone constituant un bassin de déplacements). Ces pistes entrent pleinement dans le champ de pilotage de la Région Sud, en tant que pilote de l'intermodalité sur son territoire.
 - Pour les déplacements occasionnels ou ponctuels (cibles résidents ou touristes)
Création de ticket ou carnet Interurbain + Urbain, ou de titre Journée ou N Jours permettant d'utiliser tous les réseaux du territoire, le cas échéant adossé aux titres Journée existants (comme le Pass Touristique TER ou le Pass Jour Mistral)

Combinaison entre les trajets ferries et l'offre de transports publics :

- Titre Bus Mistral + Bateau, vendu par Corsica Ferries ou par les opérateurs ferroviaires : trajet gare-Port inclus dans l'achat du déplacement
- Titre Interurbain + Urbain + Bateau, vendu par tout ou partie des acteurs concernés
- Réseau Urbain offert pour tout achat en avance d'une traversée Corsica Ferries : développement de l'offre de services autour du billet acheté en avance
- A minima, développement de l'infomobilité à destination des voyageurs ferries : améliorer l'information sur les transports en commun et la recherche d'itinéraire sur les canaux utilisés par ces voyageurs (site du Port, site de la compagnie, Office de Tourisme, ...)

■ **Un contexte technique favorable**

- La base technique de l'interopérabilité billettique en Région Sud pourrait servir de point de départ 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). Ce point peut se heurter à la politique de validation systématique du titre de transport, qui pourrait être promue par tout ou partie des réseaux de transport partenaires. Une discussion partenariale sur les parcours clients intermodaux est nécessaire, d'autant plus qu'elle engagerait la Compagnie Corsica Ferries en complément des AOM et de leurs exploitants

La réussite de la construction de titres multimodaux dans le Var ou dans le périmètre du projet Mobimart Plus nécessite une coordination et une animation importantes des acteurs concernés, sur une période de plusieurs années, ainsi que la mise en place de partenariats entre AOM et avec des acteurs privés (selon le périmètre des offres intégrées dans ces titres).

C'est à nos yeux le principal challenge à relever sur un territoire aussi étendu.

8. ANNEXE - LIENS BIBLIOGRAPHIQUES

▪ Données démographiques

INSEE – Evolution et structure de la population – Chiffres détaillés - Base recensement national 2018

▪ Flux domicile travail

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

▪ Flux touristiques

Source Visit Var - <https://www.visitvar.fr/fr/>

▪ Flux Ferries et Croisières

Source CCI Var

▪ Chiffres clés des réseaux

- Données transmises par les AOM et la CCI du Var
- Chiffres clés 2016 du transport public publiés par l'Union des Transports Publics (UTP)
- Rapport d'activité RMTT 2019 : <https://fr.calameo.com/read/0048386709c3799853536>
- Rapport d'activité CAVEM 2019 : <https://fr.calameo.com/read/0036802826cf3ea8125b8>
- Rapport activité DPVA 2019 : https://www.dracenie.com/fr/rapports_activit%C3%A9s

▪ Description des offres de mobilité

Source : site web des différents réseaux

▪ Projets en cours

- SNCF – Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur <https://www.lignenouvelle-provencecotedazur.fr/> (Réaménagement de gares existantes, reconfiguration etc.)
- Brignoles PEM (https://www.metropletpm.fr/sites/new.tpm-agglo.fr/files/dossier_de_presse_-_resultats_de_lappel_a_projets_transports_collectifs_en_site_propre_et_poles_dechang es_multimodaux_-_06.10.2021.pdf)
- Toulon (<https://www.metropletpm.fr/concertation-bhns>)
- Régulation de la fréquentation estivale des Iles d'Or (<https://www.metropletpm.fr/espace-presse/desserte-maritime-iles-d-or-bilan-de-regulation-de-frequentation-estivale-2021>)
- Enquête mobilité CEREMA en cours (résultats à l'été 2022) <https://www.metropletpm.fr/sites/new.tpm-agglo.fr/files/tpm-emc2-depliant-sept2021.pdf>

▪ Description des tarifications

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

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

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

<https://www.agglobus-cavem.com/tarifs/>

<https://www.cavem.fr/reseau-agglobus/titres-et-abonnements-592.html>

<https://tedbus.dracenie.com/cartes-et-abonnements/>

<https://www.corsica-ferries.fr/>

▪ **Données d'usage**

Les données d'usage des titres multimodaux ont été fournies par la Région Sud.

▪ **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 Provence Verte : https://paysprovenceverte.fr/ressources-scot_1.html
- SCOT Provence Méditerranée: <http://www.scot-pm.com/index.php?id=137>
- SCOT Cœur du Var : <https://www.coeurduvar.com/grands-dossiers/le-scot>
- SCOT Grimaud et Saint Tropez : <http://www.cc-golfedesainttropez.fr/cadre-de-vie/schema-de-coherence-territoriale-scot>
- SCOT Dracénie : https://www.dracenie.com/fr/schema_de_coherence_territoriale_scot
- SCOT Var Est (CAVEM) : <https://www.cavem.fr/amenagement-du-territoire/schema-de-coherence-territoriale-scot-969.html>
- SCOT Canton de Fayence : <https://www.cc-paysdefayence.fr/amenagement-du-territoire/schema-de-coherence-territoriale-scot/>
- CAVEM – PDU : <https://www.cavem.fr/documents/Images/Transports/PDU/PDU.pdf>

▪ **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/>