

MOBIMART PLUS

Mobilité et billetterie intelligente mer terre

Composante T3

Actions pilotes et définition d'un ensemble d'outils pour la mise en œuvre d'un système tarifaire et de billetterie transfrontalière intégrée

Livrable T3.2.2

**ETUDE SUR LES FORMES SPECIFIQUES
DE TARIFICATION EN VIGUEUR POUR LES
VOYAGES FERROVIAIRES
TRANSFRONTALIERS ENTRE L'ITALIE ET
LA FRANCE**

Résumé

1	Introduction	3
2	La demande de mobilité ferroviaire transfrontalière entre l'Italie et la France via Vintimille	4
2.1	Focus sur les travailleurs transfrontaliers.....	4
2.2	Focus sur les billets et abonnements vendus et autres enquêtes.....	5
3	Les accords et les conventions entre les Etats et les opérateurs ferroviaires à la base de la réglementation du service ferroviaire transfrontalier et de l'utilisation de la gare	7
3.1	Développements les plus récents dans le domaine des conventions et accords	7
3.2	Le projet INFORAILMED	15
3.3	Cas similaires de services ferroviaires transfrontaliers.....	18
4	La tarification des liaisons ferroviaires transfrontalières via Vintimille	25
4.1	Le système tarifaire du service ferroviaire transfrontalier	25
4.2	Le système tarifaire des services ferroviaires dans la Région Ligurie.....	33
5	Conclusions	39

1 Introduction

Dans le cadre du projet MOBIMART PLUS (INTERREG Italie – France MARITIME), visant à étudier et à tester des systèmes intégrés de billetterie intermodale transfrontalière pour soutenir le transport multimodal entre les régions et les îles afin d’améliorer la connectivité des nœuds secondaires et tertiaires aux réseaux TEN-T, T Bridge S.p.A. a été mandatée par Liguria Ricerche Spa, pour le compte de la Région Ligurie (avec Disciplinare di incarico in esecuzione del 15/06/2020, D.D. n. 3319 du 16/06/2020) à réaliser une étude sur les formes spécifiques de tarification en vigueur pour les voyages transfrontaliers dans la modalité ferroviaire Italie – France.

Ce rapport représente l’output de la Région Ligurie dans le cadre de la Composante T3 du projet MOBIMART PLUS “Actions pilotes et définition d’un ensemble d’outils pour la mise en œuvre d’un système intégré de tarification et billetterie transfrontalière”.

L’action pilote de la Région Ligurie prévoit l’étude des systèmes de tarification en vigueur pour les voyages ferroviaires transfrontaliers entre l’Italie et la France. L’action analyse notamment l’offre de transport ferroviaire et la demande de mobilité transfrontalière entre l’Italie, à partir de la gare de Vintimille, et la France et résume les principaux contenus des accords et conventions qui sous-tendent la réglementation du service ferroviaire transfrontalier et du système tarifaire actuellement en vigueur.

Les principales macro-activités qui caractérisent l’action pilote et visant à fournir une analyse complète de la liaison ferroviaire transfrontalière active entre Vintimille et la France sont décrites dans la Figure 1.



Figure 1. Les macro-activités de l’étude transfrontalier

2 La demande de mobilité ferroviaire transfrontalière entre l'Italie et la France via Vintimille

En ce qui concerne les déplacements entre la Région Ligurie et la France, les sources suivantes de demande de mobilité dans la zone d'étude ont été analysées :

- La matrice Istat 2011;
- La matrice 2013 produite dans le cadre du projet "INFORAILMED" ;
- La matrice 2019 de la Région Ligurie ;
- Le nombre de travailleurs transfrontaliers pour 2012 et 2022 ;
- Les données sur les billets et les abonnements transfrontaliers vendus.

Ces données ont finalement été comparées à travers une analyse comparative ("Cross Analysis").

2.1 Focus sur les travailleurs transfrontaliers

Les sources suivantes sont disponibles sur la demande de travailleurs frontaliers affectée par le franchissement de la frontière entre la Ligurie et la France :

1. Le document d'orientation stratégique 2020-2030 de la Métropole Nice Côte D'Azur fait état de l'étude réalisée en 2012 sur les travailleurs frontaliers français et donne le chiffre ponctuel de 290 travailleurs frontaliers résidant dans les Alpes Maritimes¹ travaillant en Italie, répartis comme suit :
 - 157 d'entre eux résident dans le bassin de Nice ;
 - 51 dans le bassin de Cannes-Antibes ;
 - 82 dans le bassin de Menton-Vallée de la Roya.
2. Un article publié par l'ITACA (Italian and Transnational Association for Communities Abroad) en janvier 2022 fait état d'environ 6.000 travailleurs quittant la Ligurie pour travailler de l'autre côté de la frontière, dont environ 4.500 travaillent à Monaco et 1.500 sur la Côte d'Azur².
3. L'étude transfrontalière³ en Ligurie de mars 2022 indique qu'environ 4.000 travailleurs frontaliers liguriens travaillent à Monaco.

Tableau 1. Données sur les travailleurs transfrontaliers

SOURCE	NOMBRE DE TRAVAILLEURS
--------	------------------------

¹ Extrait du document «DESSERTA TER DE VENTIMILLE»

² <https://itacaonline.org/blog/lavoro-frontaliero-inca-francia-rafforza-la-propria-azione-di-tutela/>

³ Document "Transfrontalieri francesi in Liguria"

Travailleurs frontaliers français des Alpes Maritimes travaillant en Italie (2012)	290
Travailleurs frontaliers liguriens travaillant en Côte d'Azur (ITACA 2022)	1.500
Travailleurs frontaliers liguriens travaillant à Monaco (ITACA 2022 /Studio transfrontalieri in Liguria di marzo 2022)	4.500
Travailleurs frontaliers liguriens travaillant à Monaco (Studio transfrontalieri in Liguria di marzo 2022)	4000

2.2 Focus sur les billets et abonnements vendus et autres enquêtes

Les sources disponibles issues d'études antérieures et les enquêtes SNCF les plus récentes montrent que :

- Le nombre d'abonnés italiens transfrontaliers en relation avec Vintimille en 2019 est de 1.312⁴ par mois. Cette valeur selon les enquêtes les plus récentes (2022) de la SNCF correspond ainsi à 850 abonnements, ce qui est inférieur à la période pré-pandémique ;
- Les billets simples vendus en 2019 sont d'environ 1,2 million par rapport à la gare de Vintimille en 2019. La valeur enregistrée en 2022 est légèrement inférieure à celle de la période pré-pandémique ;
- Selon les enquêtes menées à la gare de Vintimille, environ 1.000 voyageurs transfrontaliers (en 2022) sont présents avant 9 heures (ce qui correspond à 1.312 abonnés italiens) ;
- la fréquentation de la gare de Vintimille dans le cadre du marché hebdomadaire du vendredi par rapport aux déplacements provenant de France consiste en une augmentation du nombre de passagers débarqués d'environ 900 personnes⁵ entre 8h00 et 13h00 par rapport aux déplacements pour motif professionnel (Figure 2);
- Les estimations de l'ampleur du phénomène des frontaliers montrent que le nombre de frontaliers italiens est nettement plus élevé que celui des frontaliers français (selon l'estimation, même avec un ratio d'environ 1/10⁸).

⁴ Extraite du document «DESSERTE TER DE VENTIMILLE»

⁵ Une analyse des données de fréquentation de Trenitalia (2022) a également été effectuée en ce qui concerne les passagers en provenance du reste de la Ligurie à destination et en provenance de la gare de Vintimille, afin de mettre en évidence l'impact éventuel du marché hebdomadaire sur le côté italien des chemins de fer. L'impact dans ce cas est beaucoup plus limité, avec un total d'embarquements et de débarquements quotidiens légèrement plus élevé le vendredi (~100 voyages) que les autres jours. En ce qui concerne la tranche horaire 8h00 – 13h00, le nombre de passagers débarquant le vendredi en gare de Vintimille est comparable à celui du reste de la semaine.

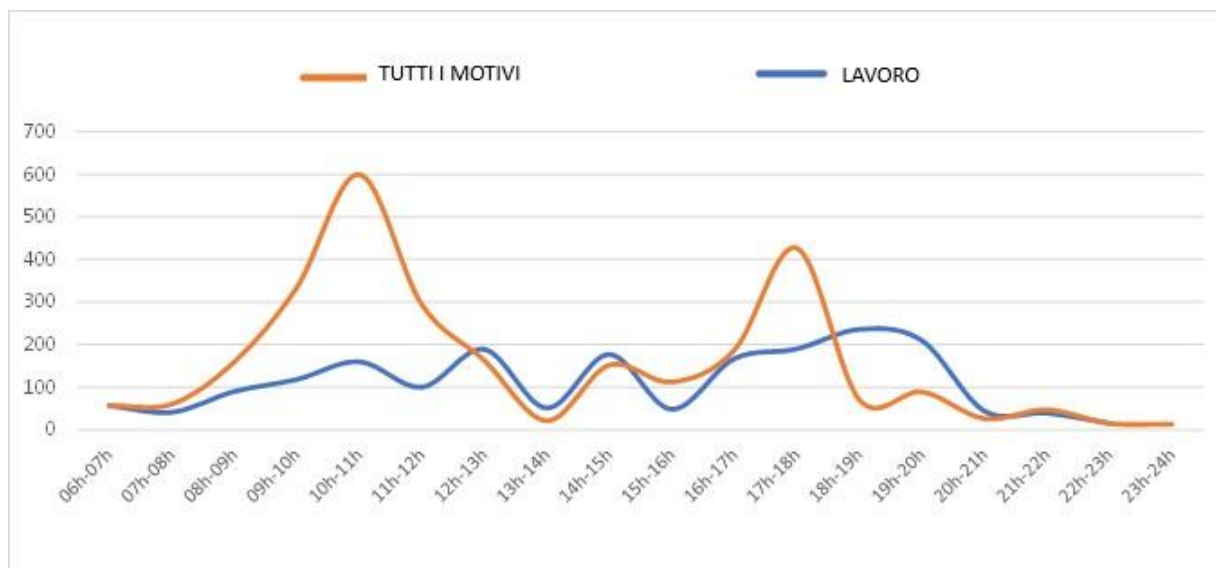


Figure 2 – Comparaison des voyageurs débarquant en gare de Vintimille en provenance de France selon le motif de déplacement un vendredi en 2022 – Source: document de présentation “desserte TER Vintimille Presentation Région” de la réunion du 17 mars 2023

3 Les accords et les conventions entre les Etats et les opérateurs ferroviaires à la base de la réglementation du service ferroviaire transfrontalier et de l'utilisation de la gare

L'étude sur les accords et les conventions entre Etats et opérateurs qui sous-tendent la réglementation du transport ferroviaire transfrontalier sur la ligne Vintimille-Grasse est partie d'une analyse des accords originaux et en particulier de la Convention de 1951 entre les Etats Italie et France pour la régulation de la gare de Vintimille et de la section de ligne ferroviaire entre la même gare et la frontière et de l'accord connexe entre Ferrovie dello Stato et SNCF signé en 1953 et amendé en 1998. L'étude a également pris en compte les résultats du projet INFORAILMED du 2014 sur la coopération institutionnelle entre la Région Ligurie, la Région PACA et la Principauté de Monaco, qui fournissent une image actualisée en 2013/2014 de la situation dans la zone transfrontalière.

Enfin, les points saillants de la correspondance entre la Région PACA et la Région Ligurie depuis 2018, de l'étude "Transfrontalieri francesi in Liguria" et du processus institutionnel entre les autorités compétentes visant à lancer une voie pour la redéfinition de la Convention du 1951 ont été rapportés.

Pour compléter l'étude, une analyse de cas des services ferroviaires transfrontaliers actuellement exploités dans le quadrant nord-ouest de l'Italie a été réalisée.

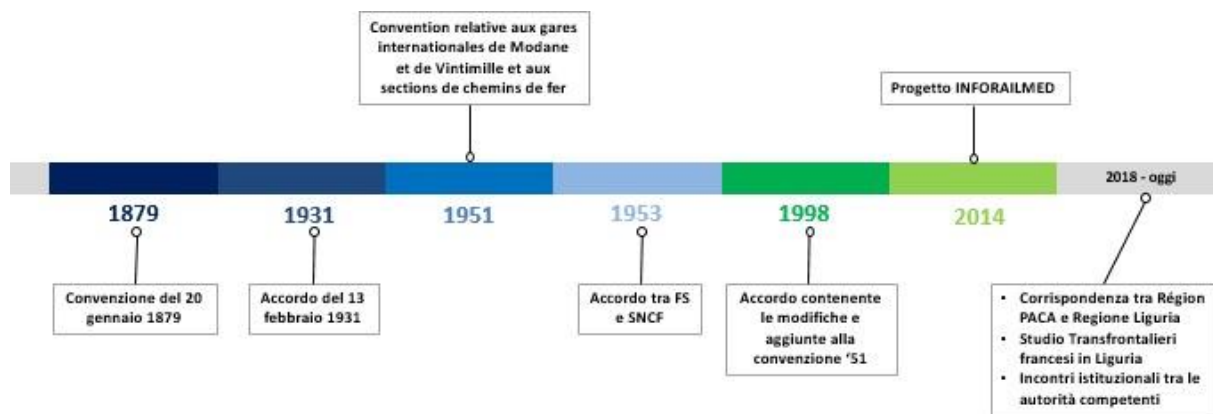


Figure 3. Le contexte historique de la documentation

3.1 Développements les plus récents dans le domaine des conventions et accords

Ces dernières années ont été caractérisées par des développements sur le sujet de la régulation de la section de la ligne Vintimille et la frontière, impliquant l'Italie et la France, les opérateurs ferroviaires SNCF Voyageur et Trenitalia et les gestionnaires d'infrastructure Rete Ferroviaria Italiana et SNCF Réseau.

En 2018, une correspondance a été commencée entre le Président de la Région Ligurie Giovanni Toti et le Président de la Région SUD Renaud Muselier, au cours de laquelle ce dernier a suggéré des échanges réciproques entre les deux Régions incluant les gestionnaires des réseaux ferroviaires afin

d'assurer la coordination des projets d'infrastructures en cours pour garantir l'interopérabilité des trains (ERTMS) et de favoriser leur financement par l'Union européenne. Le Président Muselier propose également le développement d'une stratégie concrète sur l'axe Marseille-Vintimille-Gênes, en intégrant les enjeux de la transition écologique et énergétique dans les transports. Enfin, il propose d'organiser un événement conjoint à Bruxelles au cours de l'année 2019, suite au vote final du Parlement européen et des Etats membres de l'UE sur l'intégration de l'axe dans le Corridor Méditerranéen. En décembre 2018, le Président Toti a accepté ce que le Président Muselier a proposé, en confirmant sa volonté d'entamer un chemin d'échange et coordination entre les deux pays.

En juin 2020, le Président Muselier a repris les échanges entre les pays, en soulignant la nécessité d'un accord entre les parties sur le transport ferroviaire et en particulier sur le financement conjoint des abonnements pour les travailleurs italiens en France.

En aout 2020, le Président Toti, en réponse à une demande du Président de la Région SUD, propose de mettre en place une table de travail technique commune afin de résoudre définitivement les questions du transport transfrontalier et en vue de la nouvelle programmation 2021-2027. Il introduit également la nécessité de traiter l'activation d'une ligne de transport routier international entre Vintimille et la France.

Le 9 février 2021, le président de la Région SUD a demandé à la Région Ligurie une participation au financement du service ferroviaire transfrontalier de voyageurs reliant le territoire français à la gare de Vintimille. Cette demande trouve son origine dans l'audit des comptes réalisé en 2019 par la Cour des comptes française concernant le transport ferroviaire rapide régional. La Cour des comptes a recommandé à Région SUD de veiller à ce que les contribuables régionaux n'aient pas à soutenir les couts des déplacements des usagers extérieurs au territoire français, jusqu'ici intégralement financés par la Région elle-même et la Principauté de Monaco. En effet, le financement par la Principauté de Monaco, suite à un accord en 2020, des couts du service ferroviaire sur son territoire a été souligné. Par conséquent, la nécessité d'entamer rapidement des négociations entre les entités respectives afin de définir un accord pour définir la contribution nécessaire et légitime de la Région Ligurie au financement du service TER sur Vintimille a été soulignée. Le Président Muselier souligne également l'opportunité de demander aux Etats italien et français de mettre fin aux conventions internationales des années '50 en matière de trafic transfrontalier, devenues totalement inadaptées suite au transfert des compétences ferroviaires aux régions des Etats respectifs.

Le 30 mars 2021, suite à la communication susmentionnée et à la volonté de la partie française d'entamer des négociations pour parvenir à un accord sur les transports transfrontaliers, le Président Toti a contacté les ministères compétents, considérant que la définition du problème soumis implique des questions qui ne relèvent pas des compétences régionales strictes (art. 4 du Décret Législatif 422/1997), et a demandé l'intervention des mêmes ministères sur la question qui est d'une importance fondamentale pour les besoins de mobilité transfrontalière des travailleurs résidant dans la Région Ligurie et pour garantir la continuité territoriale entre les Etats. Le Ministre des Affaires étrangères prend acte de la demande, qui a déjà fait l'objet d'un examen approfondi, et assure de sa pleine coopération.

La législation nationale de base sur le transport public local, c'est-à-dire le Décret législatif 422/1997, concernant l'attribution aux régions et aux autorités locales de fonctions et tâches en matière de transport public local, attribue, à l'article 4, la compétence de l'Etat dans le domaine du service de transport public régional et local, en ce qui concerne les accords, conventions et traités internationaux sur les services transfrontaliers de transport de personnes et marchandises.

Le 17 février 2021, le Président Muselier a également informé le Président Toti de la demande faite par la Région SUD à Rete Ferroviaria Italiana concernant la mise à niveau de l'électrification de la gare de Vintimille.

Le 1er avril 2021, le Président Toti informe le Président Muselier qu'il a saisi les ministères italiens compétents du problème souligné par la Région SUD, celle-ci ne relevant pas des strictes compétences régionales mais de l'Etat italien.

Le 20 juillet 2022, le président Muselier reprend les échanges avec le Président ligurien et présente à nouveau les problématiques liés au transport ferroviaire transfrontalier, en rappelant la convention de 1951 à la base et ses dispositions concernant le financement du service. Il insiste sur la demande à SNCF de reprendre la facturation à Trenitalia prévue par la convention même sur la base des trains*kilomètres parcourus entre le point frontière et la gare de Vintimille, déduction faite des recettes commerciales perçues. Il demande un regain d'intérêt pour la reprise du cours normal de la convention de 1951 et rappelle qu'en l'absence d'accord, la Région PACA devra réduire les liaisons TER vers Vintimille et limiter l'application de la gamme tarifaire régionale aux seuls territoires français et monégasque.

En réponse à la demande de la Région SUD à la Région Ligurie d'une contribution pour couvrir la perte de revenus pour les réductions également accordées aux citoyens italiens travaillant en France, une étude spécifique a été réalisée en mars 2022.

Le Président régional Toti, le 5 octobre 2022, en réponse à cette communication a informé le Président Muselier de la compétence de l'Etat et non de la région en matière de transport ferroviaire transfrontalier.

Parallèlement aux échanges entre les autorités françaises et italiennes, les développements récents ont également mis en évidence les questions liées au paiement du péage par la SNCF à RFI pour la section allant de la frontière à la gare de Vintimille dans le cadre des mêmes accords de 1953.

La voie de l'échange et de la coopération entre les parties française et italienne s'est poursuivie au cours de l'année 2023 avec l'organisation de tables techniques spécifiques.

3.1.1 L'étude "Transfrontalieri francesi in Liguria"

Suite à la demande de la Région SUD à la Région Ligurie d'une contribution d'environ 2,3 millions d'euros pour couvrir le manque à gagner des réductions également accordées aux citoyens italiens travaillant en France, l'étude "Transfrontalieri francesi in Liguria" a été réalisée en mars 2022 par TeMA s.r.l. L'étude a été commandée par la Région Ligurie afin d'estimer l'impact économique des frontaliers français qui travaillent en Ligurie et utilisent le train pour voyager.

L'estimation de l'impact en termes économiques a été effectuée sur la base des données dont dispose la Région Ligurie, en particulier le document "Desserte TER de Vintimille" qui présente la quantification des coûts (tels que le manque de recettes) générés par les frontaliers italiens en termes de compensation pour les concessions tarifaires.

Les demandes économiques de la Région Sud s'élèvent à 2,3 millions d'euros pour 1.312 abonnés considérés, soit 1.753 euros par an et par habitant en perte de revenus. Sur la base de ces données, l'étude se concentre sur les frontaliers français travaillant en Italie et analyse le niveau de réduction des abonnements ferroviaires en Ligurie.

Les estimations montrent un déséquilibre entre le nombre de frontaliers italiens et français, atteignant un ratio d'environ 1/10 entre les frontaliers français et italiens.

3.1.2 *La première réunion institutionnelle en mars 2023*

Le 10 mars 2023, une réunion institutionnelle du sous-groupe de travail italien a eu lieu en préparation de la réunion en ligne du 17 mars 2023 avec les autorités et les acteurs français sur le thème de la régulation des connexions ferroviaires transfrontalières au col de Vintimille.

Etaient présents à cette réunion, outre la Région Ligurie, Martin Brook pour le Ministère des Affaires étrangères, Enrico Pujia pour le Ministère des Infrastructures et des Transports, Salvatore D'Alfonso pour RFI, Federica Follesa et Alberto Gallo pour Trenitalia.

La demande de la Région PACA d'une contribution italienne à la SNCF pour le service ferroviaire offert sur la ligne France-Vintimille découle du fait que les citoyens italiens utilisent les services ferroviaires offerts par la SNCF et par conséquent les tarifs français. Les acteurs régionaux et institutionnels français soutiennent que les acteurs italiens devraient contribuer financièrement, en s'appuyant sur la Convention de 1951 entre l'Italie et la France concernant les gares de Modane et Vintimille et des sections de la ligne frontalière.

RFI a versé la subvention à la SNCF jusqu'en 2005 (selon l'intervention de D'Alfonso), qui a ensuite été interrompue en raison de l'absence d'un accord entre la SNCF et RFI sur la programmation des services ferroviaires sur la ligne, qui avait été préalablement convenu entre les parties.

La demande de contribution italienne formulée par la France semble porter sur la période future d'exploitation, au titre de la coparticipation aux services rendus par la SNCF, et ne semble pas constituer une demande au titre de la dette passée. Il est supposé que la contribution italienne pourrait être évaluée sur la base des statistiques de la demande de transport, en tenant compte du flux de passagers vers et depuis la France (navetteurs ou voyageurs occasionnels) et de l'offre de transport (trajets offerts par tranche horaire). Les acteurs français réitèrent la nécessité d'une coparticipation italienne, en soulignant que ce serait déjà le cas pour la Principauté de Monaco.

Une autre question traitée par la Région PACA concerne le blocage du paiement du péage à RFI par la SNCF pour l'exploitation de la ligne italienne de la frontière à Vintimille. Il est également souligné que la SNCF n'a pas demandé de sillons à RFI sur la section de ligne en question.

La partie italienne souligne qu'elle ne se considère pas en violation de la Convention, mais qu'elle estime qu'elle est remplacée par la législation européenne (Règlement 1370/2007).

La Région Ligurie précise que les services ferroviaires régionaux liguriens soumis aux OSP concernent des liaisons sur des lignes entièrement italiennes et s'arrêtent à la gare de Vintimille. Les tarifs régionaux appliqués sont les mêmes pour chaque usager, quelle que soit sa nationalité.

La réunion a mis en évidence la nécessité d'un traitement réciproque entre l'Italie et la France en ce qui concerne la gare de Vintimille. En effet, il existe des services régionaux italiens sur la ligne Cuneo-Vintimille (assurés par la Région Piémont et non par la Région Ligurie) où deux tarifs différents sont appliqués : le tarif national pour les trajets de l'Italie vers l'Italie et le tarif international pour les trajets de l'Italie vers la France et vice-versa. La SNCF perçoit une partie des recettes des billets internationaux sans pour autant exploiter le service.

Actuellement, sur la ligne Cuneo – Vintimille, Rete Ferroviaria Italiana soutiens les couts d'entretien qui affectent également l'infrastructure ferroviaire française, couts qui devraient être supportés par SNCF Réseau en tant que monopole naturel. La répartition des couts se trouve actuellement à un stade avancé de renégociation, suite un processus long et articulé, et il est soutenu que cette situation, bien que favorable à la position italienne, ne devrait pas être portée à la table de discussion en question, car elle risquerait de remettre en cause les rapports entre les deux Etats sur la ligne Cuneo – Vintimille.

Il convient également de noter que si le Contrat de service pour le transport public ferroviaire d'intérêt régional et local entre la Région et Trenitalia S.p.A. (pour les années 2018 – 2032) est public, le contrat pour les services ferroviaires d'intérêt actuellement confiés à la SNCF n'a pas été publié. Cela crée certainement une situation d'information déséquilibrée, alors que la partie italienne se caractérise par une plus grande transparence, conformément aux lignes directrices de l'UE.

Des cas similaires de services transfrontaliers opérant dans d'autres contextes alpins italiens ont été examinés, soulignant que l'acceptation éventuelle de la demande française de contribuer aux services transfrontaliers déjà exploités par des opérateurs étrangers pourrait être un cas unique en Italie. Il s'agit par exemple des services transfrontaliers partagés (intervention de Follesa), des services entre l'Italie et l'Autriche, non assurées par Trenitalia (par FUC – Ferrovie Udine Cividale), caractérisés par un accord de financement bilatéral et développés dans le cadre du projet européen MICOTRA (Miglioramento Collegamenti Transfrontalieri). De même, la liaison ferroviaire transfrontalière Innsbruck-Lienz financé par Verkehrsverbund Tirol (VVT) et la Province de Bolzano est également active.

Il convient toutefois de noter que ces services représentent une offre "supplémentaire" par rapport aux services historiques présents et qu'ils sont tous deux en cours de croissance et de développement, tout en étant améliorés de manière synergique par les autorités des deux pays concernés.

Lors de la réunion du 17 mars 2023, il est souligné que les détails de la demande présentée par la partie française doivent être notés. D'une manière générale, la partie italienne convient que les demandes françaises sont difficilement recevables et ne sont pas pleinement cohérentes avec les

directives européennes sur le libre-échange des passagers et marchandises. En outre, la Convention et l'Accord du 1951/1953 ne sont pas applicables compte tenu du changement de contexte.

L'acceptation des demandes françaises pourrait en outre constituer un précédent pour d'autres contextes alpins similaires qui n'intéressent pas seulement la France.

La proposition opérationnelle alternative de la SNCF en cas de suspension des services ferroviaires vers Vintimille sur la ligne côtière ne serait pas claire non plus. La table s'est réservée le droit de vérifier la capacité infrastructurelle des gares françaises situées juste de l'autre côté de la frontière, afin de clarifier les possibilités des nombreux services opérant actuellement de l'autre côté de la frontière et de retour à Vintimille. En suite les gares qui ont fait l'objet d'un examen approfondi :

- Menton Garavan : un arrêt sur le territoire français, avec 2 voies de circulation. Les trains français en provenance de Vintimille s'y arrêtent actuellement quelques minutes pour des contrôles de la gendarmerie française. Il se caractérise par une faible capacité d'arrêt des trains.
- Menton : gare avec des voies de roulement et plus de voies de refuge. Actuellement, certains trains français s'arrêtent déjà en gare. Cependant, la capacité de la gare peut s'avérer insuffisante pour accueillir aujourd'hui tous les services transfrontaliers. Enfin, la gare, le bâtiment voyageurs de Menton et les zones adjacentes font actuellement l'objet d'importants travaux de réaménagement et de mise aux normes, dont l'achèvement est prévu pour la mi-2024.

3.1.3 *Deuxième réunion institutionnelle en mars 2023*

Le 17 mars 2023, une web conférence du groupe de travail Italie-France a eu lieu sur le thème de la régulation des liaisons ferroviaires transfrontaliers au col de Vintimille.

Etaient présents à la réunion pour la DREAL PACA (Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement de Provence-Alpes-Côte d'Azur) Jean Michel Palette et Florent Moretti; pour la Région PACA Christophe Pauchon, Danye Aboki, Nicolas Rouby; pour la SNCF Voyageurs Charles Cressan, Myriam Godinot, André Gomila ; pour le ministère italien Enrico Pujia, Salvatore D'Alfonso ; pour la Région Ligurie Gabriella Rolandelli et Raffaele Cattani et pour la RFI Federica Castellana, Federica Folesa et Alberto Gallo.

Les thèmes suivants ont été abordés lors de la réunion : le contexte économique (offre et demande), le contexte juridique actuel, les couts du service et les pistes d'action.

1. *Contexte économique (offre et demande)*

Le service 2023 proposé par la SNCF sur la ligne ferroviaire Vintimille-Grasse se caractérise par une fréquence des trains régionaux de 30 minutes, 65 trains par jour, 24.000 trains par an et des dessertes de 175.000 trains km/an.

Les données de fréquentation montrent plus d'un million de voyages liés à la gare de Vintimille, vendue par la SNCF, en 2022, avec une forte reprise après COVID-19 pour atteindre les valeurs de 2019 (1,2 million de voyages). Les données de fréquentation montrent la présence de flux pendulaires liés à la gare de Vintimille. Environ 900 voyages supplémentaires sont enregistrés à la gare de Vintimille le vendredi en raison de la présence du marché hebdomadaire.

Il existe environ 850 abonnements mensuels liés à la gare de Vintimille. Le prix de l'abonnement mensuel Vintimille-Menton est de 37 euros, le billet aller-retour simple est de 7 euros. L'impact des abonnements est de 1,7 million d'euros.

La Région Sud, avec la participation de la Principauté de Monaco, a soutenu d'importants investissements en matériel roulant et en rames. La Région Sud a mis en œuvre des actions d'ouverture à la concurrence des services ferroviaires et entend renouveler les accords ferroviaires interrégionaux et internationaux ; elle a conclu des contrats d'exonération du service public ferroviaire pour deux lots :

- Contrat de Délégation de Service Public - LOT 1 entre la Région Sud et Transdev (2024 - 2033) ;
- Contrat de DSP - LOT 2 entre la Région Sud et SNCF SUD AZUR (2025 - 2034).

Une nouvelle convention est en cours de négociation entre la Région Sud et la SNCF ; prochainement, de nouvelles conventions seront signées avec la Principauté de Monaco et la Région Piémont pour le service Navettes Tende Limone et les procédures de DSP pour les Lots 3 et 4 seront lancées.

2. Cadre juridique existant

La convention de 1951 pour la gare de Vintimille et la section de ligne ferroviaire entre cette gare et la frontière est actuellement en vigueur. L'article 26 attribue le financement du service ferroviaire sur la section de ligne entre Vintimille et la frontière aux chemins de fer italiens.

La Région Paca souligne la correspondance qui a eu lieu ces dernières années avec la Région Ligurie et en particulier la dernière communication reçue de la Région Ligurie informant que l'affaire en question n'était pas une affaire régionale mais une affaire d'Etat. Aucune autre réponse n'a été reçue.

Il convient de rappeler que jusqu'en 2006 la convention, avec le financement correspondant, a été mise en œuvre, alors que depuis 2006 Ferrovie dello Stato a communiqué qu'elle n'avait aucun intérêt commercial sur la ligne et n'a plus versé à la SNCF la contribution pour le service ferroviaire.

En revanche, RFI a demandé à la SNCF, au cours des années précédentes, de payer le péage sur la ligne.

Le ministère italien (dans la figure d'Enrico Pujia) exprime son opposition à la référence à la convention en tant que base normative de référence, car elle est considérée comme déjà dépassée par la réglementation européenne sur la libre concurrence. Il est nécessaire de réviser la convention, à l'instar de ce qui a été fait avec la convention des années '70 sur la ligne Cuneo-Vintimille.

La Région Paca souligne l'intérêt mutuel de réviser la convention, en rappelant que ce n'est que

jusqu'en 2006 que la section de ligne a été financée par l'Italie. Considérant que les traités du 1951 n'ont pas été résiliés, elle souligne qu'il serait nécessaire de définir l'autorité gouvernementale compétente pour l'Etat italien afin de réviser les accords.

Le ministère italien (en la personne de Salvatore D'Alfonso) souligne la différence entre la question de la libre concurrence sur le marché et la question de l'attribution des services de transport public à travers l'appel d'offres, qui relève de la responsabilité de l'autorité compétente. Il souligne qu'il n'est pas possible de comparer la convention en question avec la convention Cuneo – Vintimille portant uniquement sur la gestion et l'entretien de l'infrastructure. Le ministère italien souligne la présence dans les trains SNCF non seulement des citoyens italiens mais aussi français (avec une attention particulière sur les français qui fréquentent le marché hebdomadaire de Vintimille le vendredi). Il appartient à la Région PACA de réglementer le système tarifaire et les abonnements correspondants avant de lancer l'appel d'offres pour les services ferroviaires à confier.

Le règlement européen 1370/2007 sépare la compétence pour les services et la compétence pour l'infrastructure. En détail, contrairement à la convention du 1951, le service ferroviaire et l'infrastructure ferroviaire sont actuellement confiés à deux sociétés différentes de la même holding. Il est donc considéré que la nouvelle société (Trenitalia) n'est pas obligée de payer les services à la SNCF, contribution qu'elle ne pourrait de toute façon pas payer étant donné qu'elle est une société de transport et qu'elle a signé en 2004 un contrat de service avec la Région Ligurie. L'objet d'une éventuelle discussion pourrait être la redevance d'entrée des trains français en Italie. Il est rappelé que la convention a perdu sa validité suite à l'introduction du Règlement 1370/2007.

La Région Paca précise que la convention Cuneo – Vintimille n'a été citée qu'à titre d'exemple. La suppression de la contribution pour les services français n'est pas justifiée, puisque Trenitalia a communiqué qu'elle ne contribue qu'aux services "préalablement signalés comme présentant un intérêt commercial propre". Pour les années suivantes (jusqu'en 2003) Trenitalia a en même temps réitéré qu'elle ne considérait pas ces trains, qui ne sont pas de son propre intérêt commercial, comme nécessaires et, d'autre part, elle a souligné que la SNCF n'avait jamais présenté auparavant son offre régionale.

Le ministère italien (Enrico Pujia) demande pourquoi la France n'a pas demandé le paiement de la redevance pour les 17 années écoulées entre la dernière année de paiement et la première correspondance au sujet de l'accord.

La Région Ligurie (en la personne de Gabriella Rolandelli) intervient pour préciser que les services ferroviaires au-delà de Vintimille ne sont pas de la compétence de la Région Ligurie, cette dernière n'étant responsable que des services ferroviaires régionaux. La ligne Vintimille – Menton renvoie à des questions internationales.

La partie française, en réponse au ministère italien, indique qu'elle a demandé un retour au paiement de la contribution ces dernières années, en raison de l'avertissement de RFI de bloquer l'accès des trains français à l'infrastructure italienne en cas de non-paiement du péage pour l'utilisation du

réseau et de la demande de la Cour des comptes de recouvrer les coûts susmentionnés. La nécessité de contribuer aux coûts de ce service ferroviaire est soulignée, car il en va de l'intérêt des citoyens italiens et français. En tant qu'autorité organisatrice, la Région PACA devra transférer des ressources aux nouveaux prestataires de services, pour lesquels elle demande une contribution italienne.

3. Coûts du service

La partie française présente les coûts encourus pour les services sur la section de ligne Vintimille-Menton, en référence à l'année 2021. Ils ont été fournis 181.636 trains km/an. Le coût opérationnel par kilomètre est de 31 Euros/km, les dépenses d'investissement (CAPEX) 3,4 Euros/km, la redevance CAPEX 0,6 Euros/km, tandis que les recettes moyennes considérées s'élèvent à 1,2 million EUR, ce qui se traduit par 6,6 Euros/km pour le calcul des "dépenses – recettes" sur la section de ligne concernée. Sur la base de ces paramètres, le financement demandé s'élève à 5 millions d'euros.

Le ministère italien considère que le paramètre kilométrique pris en compte pour les coûts opérationnel (31 Euros/km) est surestimé.

4. Lignes d'action

Le ministère italien souligne la nécessité d'effectuer une dénonciation réciproque de la convention et de lancer une évaluation technique de la convention après avoir identifié l'autorité compétente pour la partie italienne avec la Région Ligurie.

La Région Paca, en soulignant que la volonté de dénoncer la convention implique implicitement sa validité actuelle, affirme sa volonté à trouver un accord pour la période future de fonctionnement, par un processus d'analyse et d'évaluation de la validité des textes juridiques et un partage des données afin d'aboutir à une nouvelle convention. La demande de contribution semble couvrir l'année 2020 et les années suivantes. La contribution demandée à l'Etat italien est une valeur marginale par rapport à la contrepartie donnée par la Région PACA pour réaliser le service sur la ligne, qui s'élève à 300 millions d'euros.

Le ministère italien souligne l'exigence d'un chemin de "réciprocité" qui ne concerne pas seulement la ligne Vintimille-frontière.

A la fin de la réunion, la nécessité de définir une gouvernance, des groupes de travail et un programme associé a été soulignée.

3.2 Le projet INFORAILMED

Le projet INFORAILMED, géré par la Région PACA et la Région Ligurie, en coopération avec la Principauté de Monaco et un cofinancement du programme européen ALCOTRA, poursuit l'objectif général d'améliorer la liaison ferroviaire transfrontalière entre Nice et Sanremo.

La coopération institutionnelle entre la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur, la Région Ligurie et la Principauté de Monaco initiée avec le projet INFORAILMED a plusieurs objectifs :

- La définition d'une politique ferroviaire transfrontalière commune ;
- La gestion et le développement de l'offre de transport transfrontalier ;
- S'assurer que les gestionnaires d'infrastructure réalisent leurs missions d'entretien et de modernisation de la ligne ferroviaire Nice-Vintimille-Imperia dans des conditions satisfaisantes, conformément à leurs engagements d'utilisation maximale ;
- La vérification de la capacité des opérateurs ferroviaires à assurer leurs missions de service public, en apportant des garanties de qualité et d'optimisation des coûts ;
- La durabilité des résultats du projet INFORAILMED (affichage des horaires, centrale de mobilité, écrans lumineux dans les gares, etc.).

L'étude nommée "Studio di animazione della cooperazione istituzionale tra Regione Liguria, Région PACA e Principato di Monaco", réalisé dans le cadre du projet INFORAILMED, donne le cadre juridique en date de 2014 relatif à la gestion des infrastructures et à la gestion du service ferroviaire régional de passagers sur les liaisons entre Nice et Imperia, via Monte Carlo. Ci-dessous le résultat de l'analyse du cadre juridique en 2014 développée dans le cadre du projet INFORAILMED, en référence aux trois pays impliqués :

- Autorité Organisatrice des Transports (AOT) : c'est l'organisme public chargé de définir la politique du service de transport et sa politique tarifaire :
 - En France, les régions sont les AOT. La Région PACA est de fait AOT de la Gare de Vintimille à la frontière.
 - En Italie, les régions sont les AOT. La Région Ligurie est AOT pour la partie italienne de la ligne jusqu'à Vintimille.
 - A Monaco, les décisions sur les services ferroviaires régionaux relèvent de la Région PACA, selon les termes du contrat de concession avec la SNCF.
- Opérateur de services :
 - En France, la SNCF est l'opérateur monopolistique du transport ferroviaire régional de passagers en 2014.
 - En Italie, la gestion du service ferroviaire régional de passagers est ouverte à la concurrence. Dans la Région Ligurie, Trenitalia a obtenu la gestion du service jusqu'en 2032.
 - A Monaco, la SNCF exploite le service ferroviaire.
- Gestionnaire d'infrastructure :
 - En France, jusqu'en 2014 RFF était le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire sur toute la partie de la ligne située sur le territoire français. Aujourd'hui, SNCF Réseau est le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire.

- En Italie, la gestion de l'infrastructure est confiée à RFI et est régie par des Accords-cadres de programme.
- A Monaco, la gestion de l'infrastructure est confiée à la SNCF.
- Autorité en charge du transport régional transfrontalier
 - En France, la Région PACA peut organiser des services ferroviaires régionaux transfrontaliers sur la base de l'article L2121-7 du Code des transports.
 - En Italie, l'Etat italien tient la compétence exclusive pour l'organisation des transports régionaux transfrontaliers, conformément aux dispositions de l'article 4 du décret législatif n° 422 du 19 Novembre 1997.
 - La Principauté de Monaco n'exerce pas de compétences organisationnelles pour le service régional de transport de voyageurs (TER PACA). Cependant, la nécessité d'assumer ces compétences est essentielle pour organiser un processus de coopération transfrontalière. Une modification de l'accord en ce sens devient donc un préalable à la structuration d'une coopération transfrontalière en matière de transport ferroviaire régional de voyageurs.

L'accent est mis sur le fait que l'amélioration des services transfrontaliers nécessite d'une formule de partenariat qui surmonte les contraintes institutionnelles de chaque pays concerné (Italie, France et la Principauté de Monaco). Les activités du projet ont identifié 3 phases séquentielles pour le développement du service ferroviaire régional transfrontalier :

- Période très courte (Premier changement d'horaire) : amélioration des correspondances à la gare de Vintimille le matin (de la Ligurie →MC/PACA) et le soir (de PACA/MC → Ligurie) en intervenant sur l'horaire des trains "stratégiques" pour les usagers pendulaires.
- Court terme (2015-2018, comme indiqué dans le projet) : une correspondance garantie et systématique à Vintimille entre les 8 paires/jour "Savone – Vintimille" avec 8 paires/jour de trains similaires à horaire cadencé sur la relation Vintimille-Cannes avec un temps d'attente de 7 minutes.
- Moyen-Long Terme (2019-2022): Cette phase vise à insérer les 8 paires/jour de trains transfrontaliers "directs" Savone – Cannes, qui ont déjà coïncidé dans la phase d'intervention précédente, et les 8 paires/jour supplémentaires de trains directs "Imperia – Nice" sur l'horaire Vintimille – Nice. L'exploitation des 16 trains directs nécessite un besoin total, y compris les stocks, de 8 compositions supplémentaires de trains 'bi-système.

Les hypothèses d'intervention formulées concernent progressivement un échange optimisé à la frontière, la poursuite du changement de locomotive mais sans délestage et éventuellement du personnel de conduite et d'accompagnement.

L'étude des solutions concernant les formes de partenariat pour la mise en œuvre des scénarios de développement identifie le GECT (Groupement européen de coopération territoriale) quadripartite

(Principauté de Monaco et régions PACA et Ligurie et Etat italien) comme la solution juridique optimale pour associer les quatre partenaires conformément à la législation en vigueur dans chaque pays.

3.3 Cas similaires de services ferroviaires transfrontaliers

Cette étude a examiné trois cas similaires de services ferroviaires transfrontaliers opérant dans le nord de l'Italie, à savoir :

- Chemin de fer Mendrisio – Varese : ligne ferroviaire internationale entre Mendrisio (Suisse) et Varese (Lombardie), régie par un accord entre la Région Lombardie et le Canton du Tessin pour la gestion coordonnée de la ligne, signé en 2011, et ratifié par la Région Lombardie avec la loi n°18 du 25/10/2021 (en bleu foncé dans la Figure 4) ;
- Chemin de fer Domodossola – Briga : ligne ferroviaire internationale reliant Briga, en Suisse, à Domodossola, en Italie, via le tunnel du Simplon. Le service est régi par des contrats de concession individuels : sur le tronçon du réseau italien, par le contrat entre Agenzia della Mobilità Piemontese et BLS, sur le tronçon du réseau suisse, par la concession du canton du Valais à BLS. La base est la Convention entre la Suisse et l'Italie pour le renouvellement de la concession pour la connexion du réseau ferroviaire suisse avec le réseau italien, en vigueur depuis 2008 pour 99 ans (en bleu clair) ;
- Chemin de fer Domodossola – Locarno : ligne ferroviaire internationale à voie étroite reliant Domodossola, en Italie, à Locarno, en Suisse. Elle est régie par la Convention entre la Suisse et l'Italie entrée en vigueur en 1924. Les deux pays l'exploitent sur la base de concessions en vigueur en Suisse pour le tronçon de Locarno à Camedo (Fart SA) et en Italie de Domodossola à la frontière (SSIF). Le matériel roulant est interopérable et il n'y a pas de rupture (en vert).



Figure 4. Cas similaires de services ferroviaires transfrontaliers

3.3.1 Chemin de fer Mendrisio - Varese

Afin de développer une offre intégrée de services de transport ferroviaire régional sur les lignes transfrontalières de la Région Insubric, un accord a été signé le 25 novembre 2011 entre la Région Lombardie de la République italienne et la République et Canton du Tessin de la Confédération Suisse pour la gestion coordonnée de la ligne Mendrisio – Varese et le développement du service ferroviaire dans la Région Insubric.

L'accord définit la répartition des coûts d'exploitation des services ferroviaires sur la ligne Mendrisio – Varese (tels que Albate – Como – Chiasso – Mendrisio – Varese et Bellinzona – Lugano – Mendrisio – Varese – Malpensa) entre l'Italie et la Suisse sur la base du principe de territorialité : Région Lombardie et Canton Tessin contribuent au financement de la partie du service ferroviaire qui se déroule sur leur territoire (art.4). A titre d'exception au principe de territorialité, en raison de l'intérêt de la Suisse pour la liaison ferroviaire entre le Tessin et l'Aéroport de Malpensa, le service est cofinancé à 50% par le Canton du Tessin pour le tronçon Varese-Malpensa.

En ce qui concerne le système tarifaire intégré, les parties s'engagent à mettre en place des titres de voyage transfrontaliers, tels que les billets aller simple, abonnements, cartes multi courses, cartes journalières, intégrés dans leurs systèmes tarifaires nationaux et régionaux respectifs.

Suite à l'expiration de la validité de l'accord (d'une durée de 5 ans, renouvelé tacitement pour une autre période de 5 ans), la résolution 493 du Conseil de la Région Lombardie du 29/06/2021 a approuvé le projet de loi "ratification de l'accord entre la République et Canton du Tessin et la Région Lombardie, concernant le développement de la mobilité transfrontalière entre le territoire du Tessin et celui de la Lombardie". La Région Lombardie a ratifié l'accord par la loi n.18 du 25/10/2021.

En vue d'améliorer les relations transfrontalières entre les territoires réciproques, le projet d'accord de ratification vise à définir la planification future des réseaux de transport public ferroviaire et automobile, et en particulier dans les domaines de la planification de l'offre ferroviaire transfrontalière à court et moyen terme (art.1), de l'offre transfrontalière à long terme comme base de la planification des infrastructures (art.2) et du développement de l'offre de transport public routier transfrontalier (art.7). L'accord, dont les grandes lignes ont été approuvées par la d.g.r. XI/2944 du 16/3/2020, a été signé le 29/4/2020 par le Président de la Région Lombardie, le Conseiller régional pour les infrastructures, les transports et la mobilité durable et le Président et le Chancelier du Conseil d'Etat du Canton du Tessin. La signature de l'accord a confirmé la voie d'une coopération efficace déjà en place depuis l'accord de 2011. En détail, depuis 2018, grâce à l'activation de la nouvelle ligne ferroviaire Ferrovia Mendrisio Varese (FMV), un service ferroviaire transfrontalier a été mis en place, à travers le col du Stabio, composé de trois lignes suburbaines avec une fréquence de service de 60 minutes (ligne S50 Bellinzona – Mendrisio – Varese – Malpensa, ligne S40 Como S.G. – Mendrisio – Varese, ligne S10 Bellinzona – Mendrisio – Como S.G).

Conformément à l'accord initial, le financement des services transfrontaliers à la charge des autorités publiques est basé sur le principe de territorialité ; pour les services sur le territoire italien, il est régi par le Contrat de service entre la Région Lombardie et la société ferroviaire chargée du service (aujourd'hui Trenord) ; pour les services sur le territoire suisse, il est régi par le mandat de prestations entre le Canton du Tessin et la société ferroviaire chargée du service (FFS). Par exception à ce principe, les redevances du service régional transfrontalier de base entre Varese et Malpensa (avec une fréquence horaire) sont supportées par la Région Lombardie et le Canton du Tessin à hauteur de 50% chacun. Par conséquent, limité à ce service, le Canton accorde à la Région Lombardie une contribution égale à 50% du cout total supporté par la Région elle-même.

Le service ferroviaire entre la Région Lombardie et le Canton du Tessin comporte plusieurs arrêts dans les deux zones, à la différence du service ferroviaire existant sur le tronçon Vintimille – frontière qui se traduit par un dépassement des trains français jusqu'à la gare de Vintimille. Le matériel roulant utilisé sur la ligne Vintimille-Grasse n'est pas non plus configuré pour circuler sur le réseau ferroviaire italien au-delà de la gare de Vintimille. Le service entre la Lombardie et le Canton du Tessin est offert par les deux sociétés chargées du service en Italie et en Suisse avec un matériel roulant interopérable, ce qui confirme l'interopérabilité de la ligne elle-même. Les trains sont achetés par les parties italienne et suisse et mis en service sur la ligne ; en fonction de l'utilisation des trains, une contribution est versée par l'une des deux parties à l'autre partie qui utilise plus de trains pour offrir le service à ce moment-là.

Les entreprises ferroviaires acceptent réciproquement les tarifs des titres de transport transfrontaliers fixés et commercialisés par la société italo-suisse TILO, née en 2004 d'une *joint venture* à parts égales entre Trenitalia (remplacée en 2011 par Trenord) et les Ferrovie Federali Svizzere (FFS) afin de développer et gérer le trafic ferroviaire transfrontalier entre la Lombardie et le Canton du Tessin.

La collaboration active entre les parties se traduit par une gestion coordonnée du service et la définition de la programmation des services en termes d'horaires, entre la Région Lombardie, le Canton du Tessin, les deux entreprises ferroviaires et les deux gestionnaires d'infrastructure. Le tarif TILO prend la forme d'un autre accord.

En ce qui concerne la procédure de signature d'accords internationaux, elle est régie par l'article 117, paragraphe 9 de la Constitution, qui précise que "*nelle materie di sua competenza la Regione può concludere accordi con Stati e intese con enti territoriali interni ad altro Stato, nei casi e con le forme disciplinati da leggi dello Stato*". Il est rappelé, par contre, que le pouvoir de la Région de conclure des accords dans les matières relevant de sa compétence, telles que les transports, ne doit pas entrer en conflit avec la législation exclusive de l'Etat en matière de politique étrangère (art.117, paragraphe 2, lettre a de la Constitution). Afin d'assurer cette uniformité, l'art.6 "attuazione dell'articolo 117, quinto e nono comma, della costituzione sull'attività internazionale delle Regioni", paragraphe 3, de la loi n.131 du 5 juin 2003, stipule que : "*le Regioni e le Province autonome di Trento e di Bolzano, nelle materie di propria competenza legislativa, possono concludere, con enti territoriali interni ad altro Stato, intese dirette a favorire il loro sviluppo economico, sociale e culturale, nonché a realizzare attività di mero rilievo internazionale, dandone comunicazione prima della firma alla Presidenza del Consiglio dei ministri -*

Dipartimento per gli affari regionali ed al Ministero degli affari esteri, ai fini delle eventuali osservazioni di questi ultimi e dei Ministeri competenti, da far pervenire a cura del Dipartimento medesimo entro i successivi trenta giorni, decorsi i quali le Regioni e le Province autonome possono sottoscrivere l'intesa. Con gli atti relativi alle attività sopra indicate, le Regioni e le Province autonome di Trento e di Bolzano non possono esprimere valutazioni relative alla politica estera dello Stato, né possono assumere impegni dai quali derivino obblighi od oneri finanziari per lo Stato o che ledano gli interessi degli altri soggetti di cui all'articolo 114, primo comma, della Costituzione”.

Le cadre réglementaire national souligne la compétence de la Région en matière d'accords et d'arrangements internationaux, sous réserve de l'obligation de notification préalable aux ministères compétents.

3.3.2 *Chemin de fer Domodossola – Briga*

Le chemin de fer Briga - Domodossola est une ligne ferroviaire internationale qui relie Briga-Glis, en Suisse, à Domodossola, en Italie, via le tunnel du Simplon dont la frontière se situe à l'intérieur de cette dernière. Selon un accord entre les chemins de fer suisses et italiens, la propriété et la gestion des voies par la Suisse s'appliquent jusqu'à l'entrée de la gare d'Iselle en Italie. Comme pour la ligne Mendrisio – Varese, le service couvre à la fois les zones suisse et italienne, avec plusieurs arrêts, contrairement à la liaison transfrontalière entre l'Italie et la France qui circule principalement en France et ne s'arrête qu'une seule fois en Italie.

Le service ferroviaire Domodossola – Briga repose sur la Convention entre le Conseil fédéral suisse et le Gouvernement de la République italienne pour le renouvellement de la concession pour le raccordement du réseau ferroviaire suisse au réseau italien via le Simplon de la frontière à Iselle et l'exploitation du tronçon d'Iselle à Domodossola, conclue le 28 mars 2006 et entrée en vigueur le 1^{er} avril 2008. Le renouvellement est accordé pour une nouvelle période de 99 ans à compter du 1^{er} juin. En vertu de la nouvelle concession, la Confédération Suisse s'engage à gérer gratuitement l'infrastructure ferroviaire du col du Simplon, depuis la frontière italo-suisse jusqu'à l'échangeur d'entrée de la gare d'Iselle, première gare italienne entre Briga et Domodossola. La partie de l'infrastructure située entre Domodossola et Iselle est en revanche propriété de l'Italie.

Le service ferroviaire est principalement régi par des contrats de concession individuels.

L'Agenzia della Mobilità Piemontese, au nom de la Région Piémont, à l'issue d'une procédure d'appel d'offres avec demande de manifestation d'intérêt, a attribué à la compagnie ferroviaire suisse BLS la concession du service de train régional entre Iselle et Domodossola sur la ligne du Simplon pour les années 2017 - 2022. Selon les termes du contrat, BLS est tenue de remplir toutes les obligations contractuelles à condition que le canton du Valais et l'Office fédéral des transports lui accordent une concession similaire sur la ligne Iselle-Brig. Afin d'aligner la durée du contrat sur le cycle de renouvellement bisannuel des concessions suisses, actuellement détenues par la BLS, le service sur la ligne italienne a été prolongé jusqu'en 2023.

Le service sur la section italienne de la ligne est une extension des services déjà offerts par la BLS de Berne à Briga, prolongés jusqu'à Domodossola. Cette configuration du service a permis d'augmenter l'offre en termes de parcours et de qualité, atteignant ces dernières années des niveaux élevés de fiabilité en termes de ponctualité et de régularité, ce qui a entraîné une augmentation relevant des utilisateurs, qu'il s'agisse de pendulaires ou de voyageurs occasionnels.

En ce qui concerne l'interopérabilité des services, l'article 8, paragraphe 3, du contrat mentionne la nécessité de mettre en service du matériel roulant interopérable entre l'Italie et la Suisse afin d'éliminer le délestage et de contribuer à rendre le service plus utilisable et plus attrayant pour les navetteurs et les touristes. Il y a actuellement quelques problèmes critiques sur le chemin de fer en termes d'interopérabilité, car certains nouveaux trains de la compagnie BLS ne sont pas entièrement homologués pour circuler sur la partie italienne de la ligne, Iselle – Domodossola ; certains services de BLS subissent donc une rupture de charge à la gare de Briga pour permettre le changement du matériel roulant et offrir le service continu entre Briga et Domodossola.

Sur l'ensemble de la ligne, les tarifs suisses sont en vigueur, à l'exception de quelques réductions. La demande de mobilité est principalement composée de navetteurs italiens qui travaillent en Suisse et d'une part d'utilisateurs occasionnels, ainsi que de touristes suisses qui viennent en Italie pour les loisirs ou le tourisme.

Enfin, l'Agenzia della Mobilità Piemontese est responsable de la ligne ferroviaire Bardonecchia – Modane, aujourd'hui suspendue, qui ne fonctionne que sur le réseau italien, contrairement à la ligne Domodossola – Briga qui fonctionne sur deux réseaux différents (italien et suisse). La ligne Bardonecchia – Modane se distingue également de la ligne Vintimille – Cannes par le fait que, bien que les deux services soient frontaliers, la ligne Vintimille-Cannes n'affecte le réseau italien que sur 7 kilomètres ; en revanche, la ligne Bardonecchia – Modane n'affecte que le réseau italien puisqu'elle est également présente après la frontière. Ce service, lorsqu'il était en service, a été entièrement financé par la Région, qui n'a pas reçu de contributions de la partie française, en raison de la pleine exploitation du service sur le réseau italien. La criticité technique du service était plutôt la station française de Modane, caractérisée par une alimentation électronique différente.

3.3.3 *Chemin de fer Domodossola – Locarno*

Le chemin de fer Domodossola - Locarno est une ligne ferroviaire internationale à voie étroite reliant Domodossola à Locarno, caractérisée par des flux touristiques et navetteurs car il s'agit de la liaison la plus rapide entre le Canton du Tessin et le Canton du Valais, avec transit par l'Italie, et de liaison la plus courte et la plus pittoresque entre les grands chemins de fer européens du Simplon et du Saint-Gothard. Le chemin de fer a une longueur de 52 km, dont 32 km dans la partie italienne et 20 km dans la partie suisse, couvrant les deux Etats (similaire aux lignes Mendrisio – Varese et Domodossola – Briga).

La ligne ferroviaire Domodossola – Locarno fait partie des lignes isolées identifiées dans l'annexe

du décret ministériel 347/ 2019⁶ et est régie par la Convention entre la Suisse et l'Italie concernant un chemin de fer électrique à voie étroite de Locarno à Domodossola, entrée en vigueur en 1924.

La Convention du 1924 est la norme sur laquelle toutes les opérations ferroviaires sont basées. Les trois thèmes principaux sont les suivants :

- **Exploitation ferroviaire commune** : les deux Etats assurent l'exploitation ferroviaire du chemin de fer entre Locarno et Domodossola sur la base des concessions en vigueur en Suisse pour le tronçon de Locarno à Camedo (frontière italienne) et en Italie pour le tronçon de Domodossola à la frontière suisse. Conformément à la Convention, l'exploitation ferroviaire est partagée entre la SSIF, Società Subalpina di Imprese Ferroviarie, et Fart SA Ferrovie Autolinee Regionali Ticinesi. Il n'y a pas de rupture de charge sur la ligne ferroviaire : le matériel roulant continue sur les parties italiennes et suisses de la ligne, c'est-à-dire que le matériel de Domodossola en Italie continue vers la Suisse et vice-versa. L'absence de délestage est garantie non seulement par l'exploitation du service, mais aussi par le régime de construction du matériel roulant, c'est-à-dire les principes de construction uniformes énoncés dans la Convention (art.3⁷ 14). La Domodossola Locarno représente le premier chemin de fer dans l'espace européen à avoir adopté l'interopérabilité, qui était déjà totale en 1923.
- **Matériel roulant** : le matériel roulant autorisé à être mis en service dans un Etat est automatiquement autorisé à circuler dans l'autre Etat (art.3). En raison des règles de sécurité en vigueur en Italie et en Suisse, il est nécessaire d'apporter des améliorations marginales à certains éléments, mais le principe est qu'un matériel roulant autorisé à être mis en service, construit selon des principes uniformes, est autorisé à circuler de l'autre côté de la ligne.
- **Pas d'interruption du service**: l'article 4 stipule que "*alla frontiera non si muterà esercizio. I treni provenienti dal Regno d'Italia continueranno fino a Locarno e i treni che partono dalla Svizzera continueranno fino a Domodossola*". Le personnel d'une compagnie est également autorisé à circuler sur le territoire de l'autre Etat. En raison du principe d'uniformité, le conducteur est autorisé à travailler sur le matériel roulant de l'autre société ; une complète interopérabilité est donc garantie sur la ligne.

Les détails du service de traction commun sont établis directement entre la société italienne et la société ferroviaire suisse et font l'objet d'une Convention spéciale régissant les équipes et le personnel, organisé de manière collaborative et coopérative entre les parties.

La seule différence entre les parties concerne la concession : en Italie, il existe une concession unique pour l'exploitation de la section italienne du chemin de fer Domodossola-Locarno et pour

⁶ Décret ministériel pour l'identification des réseaux ferroviaires isolés prévu par l'Art. 2, comma 4 del D.lgs 50/2019

⁷ Art. 3 Convention du 1924: "*Poiché le condizioni per la costruzione dei due tronchi e del materiale di trazione sono state fissate in base a principi uniformi, di modo che l'esercizio comune possa farsi sui due tronchi e che specialmente il materiale di trazione possa passare da una linea all'altra ed esservi adoperato, il materiale di trazione controllato dall'uno dei due Governi sarà ammesso senza nuovo esame sulla linea dell'altro Stato*".

l'infrastructure, d'une durée de 10 ans, prolongée jusqu'en aout 2031 ; en Suisse, il existe deux concessions distinctes pour l'exploitation de l'infrastructure d'une durée de 50 ans, et une concession de 10 ans pour l'exploitation du service ferroviaire.

Les deux concessions pour les services ferroviaires sur les lignes suisses et italiennes ont été prolongées pour la même période, ce qui confirme l'alignement en termes de calendrier entre les parties.

4 La tarification des liaisons ferroviaires transfrontalières via Vintimille

L'étude concernant la tarification des liaisons ferroviaires transfrontalières entre Vintimille et la France prend comme référence ce qui a déjà été développé dans le cadre du projet MOBIMART PLUS et, en particulier, les documents développés dans le cadre des Composantes T1 "Analyse AS IS des systèmes tarifaires appliqués et des règlements de référence au niveau des régions de l'espace de coopération", T2 "Définition d'un système intégré transfrontalier" et T3 "Actions pilotes et définition d'une boîte à outils pour la mise en œuvre d'un système intégré transfrontalier tarifaire et de billetterie".

Les livrables T1.2.1 "Rapport sur l'analyse AS IS" et T1.3.1. "Rapport sur le cadre réglementaire et de planification de référence", élaborés dans le cadre de la Composante T1 du projet et des activités connexes T1.2 "Analyse AS IS des systèmes tarifaires et de l'offre actuelle et prévue" et T1.3 "Identification des contraintes réglementaires et de planification", concernant les zones territoriales de la Région Ligurie et de la Région PACA, fournissent une vue d'ensemble des systèmes de tarification des services de transport public sur le réseau ferroviaire entre la Ligurie et le Var et du cadre réglementaire et de planification sur la mobilité.

Le livrable T2.2.1. "Rapport sur le feedback des parties prenantes" résume les résultats de l'activité de consultation réalisée, qui est fondamentale pour la mise en œuvre efficace d'un système de billetterie et tarification intégré et transfrontalier au sein de la zone de Coopération, en soulignant les différentes perspectives des principales catégories de parties prenantes intéressées par la mise en œuvre d'un système transfrontalier et intégré. L'activité d'implication des principales parties prenantes conduite par la Région Ligurie a été fondamentale pour identifier les réalités de projet les plus prometteuses et adaptées pour la mise en œuvre d'un projet d'intégration tarifaire transfrontalière dans la zone de coopération, à savoir le projet "La Via del Mare" (promu par ANCE Imperia, pour la création d'une route de connexion intermodale entre Andora, Imperia et Montecarlo); le projet "LiguriaGo" (visant à mettre en œuvre le planificateur de voyage interrégional promu par la Région Ligurie dans le cadre de la première édition du projet MOBIMART en introduisant l'intégration tarifaire) et **l'idée de projet "Ventimiglia – Mentone"** (pour la réalisation d'une action pilote d'intégration tarifaire en ce qui concerne les connexions transfrontalières entre la Ligurie et la Région Sud, en raison de la nature hautement stratégique de la route Vintimille – Menton). Les activités des groupes de discussion menées par CCI VAR montrent également un contexte favorable pour le développement de tarifs multimodaux avec les territoires.

4.1 Le système tarifaire du service ferroviaire transfrontalier

L'action pilote de la Région prend comme référence le système tarifaire du service ferroviaire transfrontalier actuellement en vigueur sur la ligne Vintimille-Grasse, exploitée par la SNCF avec des trains TER, qui comprend des titres de transport différenciés par motif, par type d'utilisateur et par période considérée. L'étude porte sur le cadre actuel du système tarifaire transfrontalier déjà en place et ne propose pas de nouvelles réductions à ce jour.

Les données sur les tarifs considérées dans l'analyse ont été extraites du site "<https://www.ter.sncf.com/sud-provence-alpes-cote-d-azur>" dans le mois d'avril 2023.

Le système tarifaire transfrontalier actuellement en vigueur sur la ligne Vintimille-Grasse met à la disposition des usagers, outre les billets aller simple, des carnets de billets, des cartes d'abonnements et des cartes de réduction à des prix réduits par rapport à l'achat de billets individuels non intégrés. En détail :

- **Billets individuels** : les titres de transport suivants sont inclus :
 - ticket "1 VOYAGE ZOU !" : valable pour un seul trajet, uniquement pour le jour et la direction sélectionnés ;
 - ticket "10 VOYAGES ZOU !" : valable pour 10 voyages au prix de 7 sur la ligne choisie, avec une réduction de 30% sur l'aller simple ;
 - ticket "1 VOYAGE MINI-GROUPE ZOU !" : jusqu'à 50% de réduction sur l'aller simple pour les mini-groupes de 3 à 9 personnes voyageant ensemble sur un même billet;
- **Abonnements**: les abonnements suivants sont prévus :
 - Abonnement annuel "ANNUEL ZOU !" : permet de voyager de manière illimitée pendant un an sur le tronçon TER choisi dans la Région SUD avec une réduction pouvant aller jusqu'à 75% par rapport au tarif normal ;
 - Abonnement mensuel "MENSUEL ZOU !" : permet de voyager de manière illimitée pendant un mois sur le tronçon TER choisi en Région SUD avec une réduction pouvant aller jusqu'à 75% par rapport au tarif normal;
 - Abonnement mensuel modulable "MENSUEL FLEX ZOU!" : en fonction des besoins de transport de l'utilisateur et du nombre de trajets souhaités par mois, trois formules différentes permettent une réduction de 55% à 70% par rapport au tarif normal ;
 - PASS VINTIMILLE: un tarif réservé aux trajets ayant pour origine ou destination la gare de Vintimille, permettant de voyager de manière illimitée pendant une semaine et garantissant une réduction allant jusqu'à 75% par rapport au tarif normal ;
- **Cartes de réduction** : les cartes suivantes sont incluses :
 - CARTE ZOU ! SOLIDAIRE: offre dédiée aux familles à revenus réduits qui bénéficient de réductions de 50% à 90% sur différents tarifs et abonnements ;
 - CARTE ZOU ! MALIN: offre pour les usagers qui achètent la carte ZOU ! Malin pour seulement 30 euros/an, la possibilité d'acheter des allers simples sur les lignes TER/ZOU ! en Région Sud avec une réduction de 30%, pour lui-même et un autre usager ;
 - PASS ZOU ! ÉTUDES: offre réservée aux étudiants jusqu'à 26 ans inclus,

domiciliés et scolarisés en région Provence-Alpes-Côte d'Azur, avec un tarif spécial de 90 Euros pour l'année 2022-2023 pour les déplacements de manière illimitée sur les trains et les bus du réseau régional, valable du 1^{er} septembre au 31 aout.

Le système tarifaire transfrontalier en fonctionnement à ce jour (avril 2023) prévoit, selon le type de billet concerné, l'émission de titres sous forme papier, via l'appli de la SNCF ou via le web et à l'aide de cartes à puce. La société SNCF met à disposition de ses usagers plusieurs canaux de vente :


- Site internet/application : l'achat via le web ou l'appli est limité à certains types de billets et exclut les types de tarifs pour lesquels il est nécessaire de charger les billets sur une carte à puce personnelle (abonnement mensuel flexible, carnet de billets);
- Guichets et distributeurs automatiques dans les gares : il est possible d'acheter n'importe quel billet inclus dans le système tarifaire.

4.1.1 Les billets à l'unité

Le système tarifaire garanti par la SNCF à ses usagers de transport comprend des billets à l'unité pour un seul voyage, pour plusieurs voyages et des billets de groupe sur les trains TER de la Région Sud Provence-Alpes-Côte d'Azur.

La SNCF définit, pour chaque ligne, un tarif spécifique pour le billet aller simple "1 VOYAGE ZOU !". Le billet n'est valable que pour le jour et le sens choisis et ne peut être utilisé que sur les trains TER/ZOU et n'est pas modifiable. Il est possible de demander le remboursement du billet jusqu'à la veille du voyage, à condition que le prix d'achat soit d'au moins 5 euros. Le billet est gratuit pour les enfants de moins de 4 ans et il y a une réduction de 50% pour les enfants de 4 à moins de 12 ans. Le Tableau 2 présente les tarifs pour un aller simple sur les lignes transfrontalières dont la gare d'origine ou de destination est Vintimille. Il montre qu'un aller simple de Vintimille à Menton et vice versa est de 3,5 Euros, de Vintimille à Monaco 4,9 Euros et de Vintimille à Nice de 8,7 Euros.

Tableau 2. Tarifs aller simple

ROUTE FERROVIAIRE	
Vintimille - Menton Garavan	2,9 €
Vintimille - Menton	3,5 €
Vintimille - Carnolès	3,8 €
Vintimille - Roquebrune-Cap-Martin	4,2 €
Vintimille - Monaco Monte Carlo	4,9 €
Vintimille - Cap-d'Ail	5,7 €
Vintimille - Èze	6,4 €

ROUTE FERROVIAIRE	
Vintimille - Beaulieu-sur-Mer	7,1 €
Vintimille - Villefranche-sur-Mer	7,6 €
Vintimille - Nice Riquier	8,1 €
Vintimille - Nice Ville	8,7 €
Vintimille - Nice-St-Augustin	9,6 €
Vintimille - St-Laurent-du-Var	9,9 €
Vintimille - Cros de Cagnes	10,3 €
Vintimille - Cagnes-sur-Mer	10,6 €
Vintimille - Villeneuve-Loubet-Plage	11,4 €
Vintimille - Biot	11,7 €
Vintimille - Antibes	12,3 €
Vintimille - Juan les Pins	12,6 €
Vintimille - Golfe-Juan-Vallauris	13,2 €
Vintimille - Cannes	14,3 €
Vintimille - Le Bosquet	14,8 €
Vintimille - La Frayère	15,0 €
Vintimille - Ranguin	15,3 €
Vintimille - Mouans-Sartoux	16,3 €
Vintimille - Grasse	17,5 €
Vintimille - Cannes la Bocca	14,8 €
Vintimille - Mandelieu-la-Napoule	15,7 €

Le tableau 3 montre le tarif moyen par kilomètre des principaux billets transfrontaliers à sens unique, qui s'élève en moyenne à ~0,25 Euros/km.

Tableau 3. Tarif kilométrique

ROUTE TARIFAIRE	DISTANCE DE LA ROUTE [KM]	1 VOYAGE ZOU	TARIF/KM
Vintimille – Menton	10,6	3,5 €	0,33 €
Vintimille - Monaco Monte Carlo	18,9	4,9 €	0,26 €
Vintimille - Nice Ville	35,0	8,7 €	0,25 €
Vintimille – Antibes	55,0	12,3 €	0,22 €
Vintimille – Cannes	66,9	14,3 €	0,21 €
Vintimille – Grasse	85,0	17,5 €	0,21 €

Pour les usagers souhaitant voyager plusieurs fois sur le même trajet de manière non systématique, la tarification SNCF propose le billet "10 VOYAGES ZOU !" qui permet d'effectuer 10 voyages pour le prix de 7 sur la ligne choisie, avec une réduction de 30% par rapport à un aller simple. Le carnet de 10 voyages est valable 12 mois à partir de la date choisie lors de l'achat. Pour utiliser le carnet de 10 voyages il est nécessaire de détenir la Carte ZOU !, gratuite pour la première émission, sur

laquelle seront chargés les titres de voyage correspondants. Le billet n'est pas modifiable et n'est utilisable qu'en gare et avant le début de la validité du carnet même.

Le Tableau 4 représente, pour les principales routes entre l'Italie et la France, le tarif "10 VOYAGES ZOU !", comparé au prix total de 10 billets aller simple du titre "1 VOYAGE ZOU !" et met en évidence les économies réalisées en Euros.

Tableau 4. Tarifs carnet 10 voyages

ROUTE TARIFAIRE	10 x 		ECONOMIES "10 VOYAGES ZOU !" VS 10X"1 VOYAGE ZOU !"
Vintimille – Menton	35,0 €	24,5 €	- 10,5 €
Vintimille - Monaco Monte Carlo	49,0 €	34,3 €	- 14,7 €
Vintimille - Nice Ville	87,0 €	60,9 €	- 26,1 €
Vintimille – Antibes	123,0 €	86,1 €	- 36,9 €
Vintimille – Cannes	143,0 €	100,1 €	- 42,9 €
Vintimille – Grasse	175,0 €	122,5 €	- 52,5 €

Pour les groupes d'usagers, la compagnie propose un billet spécifique "1 VOYAGE MINI-GROUPE ZOU !". Ce billet permet aux mini-groupes de 3 à 9 personnes voyageant ensemble avec un seul billet d'économiser jusqu'à 50% par rapport au prix d'un aller simple. Les réductions comprennent:

- 30% de réduction pour les mini groupes de 3 personnes,
- 40% de réduction pour les mini groupes de 4 personnes,
- 50% de réduction pour les mini groupes de 5 à 9 personnes.

La SNCF inclut dans son système tarifaire des tarifs spéciaux pour les groupes de 10 personnes et plus, à demander en ligne ou en gare, qui permettent des réductions allant jusqu'à 50% pour les jeunes (de 12 à 27 ans), 30% pour les adultes (+28 ans) et 50% sur le tarif jeunes pour les enfants (4 à 12 ans).

4.1.2 Abonnements

La SNCF propose à ses usagers des abonnements ferroviaires à prix réduits pour voyager sur les trains TER de la Région Sud Provence-Alpes-Côte d'Azur, utilisables sur la section de la ligne transfrontalière de Vintimille. En particulier, les abonnements annuels, mensuels, mensuels modulables et le pass Vintimille sont valables dans la zone d'étude.



L'abonnement annuel "ANNUEL ZOU !" pendant la période de validité associée garantit des voyages illimités sur le tronçon TER choisi en Région SUD avec une réduction allant jusqu'à 75% par rapport au tarif normal. Pas de aucune restriction d'âge ou de lieu de résidence ne s'applique. La possibilité de modifier, suspendre ou résilier gratuitement l'abonnement annuel est garantie. L'utilisateur peut bénéficier d'une garantie de fiabilité qui assure une réduction de 30% sur un mois d'abonnement

annuel si le train subit au moins 8 retards (supérieurs ou égaux à 15 minutes par rapport à l'heure d'arrivée prévue à la dernière gare) ou suppressions, hors cas de force majeure externe à la SNCF, au cours du même mois.

L'abonnement mensuel "MENSUEL ZOU !" permet de voyager sans limitation sur le tronçon TER choisi en Région SUD pendant un mois avec une réduction allant jusqu'à 75% par rapport au tarif normal. Il y a la possibilité de choisir la date de début de l'abonnement. L'abonnement mensuel, au même titre que l'abonnement annuel, garantit la fiabilité du service, dans les mêmes conditions, c'est-à-dire si les trains subissent au moins 8 retards ou annulations dans le mois de validité. L'abonnement n'est pas modifiable et est remboursable à partir de 5 Euros jusqu'à la veille de sa validité.

Un comparatif tarifaire entre abonnements annuels et mensuels réalisé sur les principales lignes ferroviaires transfrontalières par Vintimille montre l'intérêt de l'achat d'un abonnement annuel par rapport aux abonnements mensuels individuels dans le cas d'un besoin d'utilisation des trains TER sur le même trajet pendant au moins 11 mois, puisque le tarif de l'abonnement annuel correspond à environ 10,5 abonnements mensuels. L'abonnement annuel, comparé à l'abonnement mensuel, permet à l'utilisateur d'économiser jusqu'à 17,1 euros par mois (pour la ligne Vintimille – Grasse) à partir de 4,6 euros (pour la ligne Vintimille – Menton).

Tableau 5. Comparaison des abonnements annuels et mensuels

ROUTE FERROVIAIRE		QUOTA MENSUEL ANNUEL ZOU !		EPARGNE MENSUELLE "ANNUEL ZOU !" VS "MENSUEL ZOU !"	COMMODITE' ACHAT ANNUEL ZOU !
Vintimille - Menton	388,8 €	32,4 €	37,0 €	- 4,6 €	≥ 11 mesi
Vintimille - Monaco Monte Carlo	553,2 €	46,1 €	52,7 €	- 6,6 €	≥ 11 mesi
Vintimille - Nice Ville	870,0 €	72,5 €	82,8 €	- 10,3 €	≥ 11 mesi
Vintimille - Antibes	1.245,6 €	103,8 €	118,6 €	- 14,8 €	≥ 11 mesi
Vintimille - Cannes	1.441,2 €	120,1 €	137,2 €	- 17,1 €	≥ 11 mesi
Vintimille - Grasse	ND	ND	169,8 €	ND	ND

En plus de l'abonnement mensuel, il existe un abonnement mensuel flexible "MENSUEL FLEX ZOU !" qui s'adapte aux besoins de voyage des usagers, c'est-à-dire à la fréquence des trajets mensuels entre leur domicile et leur lieu de travail (ou autre). Cet abonnement représente une solution optimale pour les travailleurs qui travaillent à temps partiel au bureau et à domicile et qui n'ont pas besoin de se déplacer quotidiennement, car il est moins cher que l'abonnement mensuel "MENSUEL ZOU !". Il n'y a pas de conditions d'âge ou de résidence pour l'achat de l'abonnement. De plus, l'abonnement est non échangeable, ne peut être modifié que la veille du début de sa période de validité et est remboursable jusqu'à la veille du début de la période de validité. Pour bénéficier de ce type d'abonnement, il est nécessaire de disposer d'une Carte ZOU !, gratuite pour la première émission, sur laquelle sera chargé l'abonnement. Le voyageur a le choix entre trois formules différentes en fonction de son besoin de transport :

- Formule 10 voyages: avec une réduction de 55%;
- Formule 20 voyages: avec une réduction de 60%;
- Formule 30 voyages: avec une réduction de 70%.

Il est possible d'utiliser le nombre de trajets choisis dans le mois à partir de la date de début de validité, choisie par l'usager et non liée au 1^{er} du mois. Avant de monter dans le train, il est nécessaire de valider la carte sur laquelle l'abonnement mensuel flex est chargé à chaque voyage ; un voyage à prix réduit sera alors automatiquement déduit de propre abonnement.

Le tableau 6 montre, pour les principales lignes ferroviaires transfrontalières, le taris associé aux trois différents types d'abonnements mensuels flex, c'est-à-dire pour 10, pour 20 et pour 30 trajets. La comparaison avec l'abonnement mensuel (Tableau 7), qui permet d'effectuer un nombre illimité de trajets sur la même ligne ferroviaire tout au long du mois, confirme la rentabilité du type d'abonnement flexible, dont les tarifs sont inférieurs sur toutes les lignes, même dans la formule à 30 voyages par mois. Pour les usagers qui nécessitent d'effectuer moins de 30 voyages par mois, en particulier, ce type de tarif permet des économies mensuelles allant de 5,5 euros (pour la ligne la plus courte Vintimille – Menton) à 12,3 euros (pour la ligne la plus longue Vintimille – Grasse).

La comparaison du prix d'un voyage unique ("1 YOYAGE ZOU !") avec le prix d'un voyage unique résultant de l'achat d'un abonnement mensuel flex montre les économies individuelles par voyage pour un usager des transports, pour les principales lignes transfrontalières, par rapport à chacun des forfaits prévus, à savoir 10 voyages, 20 voyages, 30 voyages (Tableau 8).

Tableau 6. Comparaison entre abonnements mensuels et mensuels flexibles




ROUTE TARIFAIRE					
			10 VOYAGES	20 VOYAGES	30 VOYAGES
Vintimille - Menton	3,5 €	37,0 €	15,75 €	28,00 €	31,50 €
Vintimille - Monaco Monte Carlo	4,9 €	52,7 €	22,05 €	39,20 €	44,10 €
Vintimille - Nice Ville	8,7 €	82,8 €	39,15 €	69,60 €	78,30 €
Vintimille - Antibes	12,3 €	118,6 €	55,35 €	98,40 €	110,70 €
Vintimille - Cannes	14,3 €	137,2 €	64,35 €	114,40 €	128,70 €
Vintimille - Grasse	17,5 €	169,8 €	78,75 €	140,00 €	157,50 €

Tableau 7. Economies entre les abonnements mensuels flex et les abonnements mensuels







ROUTE TARIFAIRE	 MENSUEL	 MENSUEL FLEX 30 VOYAGES	EPARGNE MENSUELLE "MENSUEL ZOU !" VS "MENSUEL FLEX ZOU 30 VOYAGES !"
Vintimille - Menton	37,0 €	31,50 €	- 5,50 €
Vintimille - Monaco Monte Carlo	52,7 €	44,10 €	- 8,60 €
Vintimille - Nice Ville	82,8 €	78,30 €	- 4,50 €
Vintimille - Antibes	118,6 €	110,70 €	- 7,90 €
Vintimille - Cannes	137,2 €	128,70 €	- 8,50 €
Vintimille - Grasse	169,8 €	157,50 €	- 12,30 €

Tableau 8. Economies par trajet pour les abonnements mensuels flexibles

ROUTE TARIFAIRE	 1 VOYAGE	 MENSUEL FLEX 10 VOYAGES		 MENSUEL FLEX 20 VOYAGES		 MENSUEL FLEX 30 VOYAGES	
	PRIX 1 VOYAGE	PRIX 1 VOYAGE	REDUCT .1 VOYAGE (-55%)	PRIX 1 VOYAGE	REDUCT .1 VOYAGE (-60%)	PRIX 1 VOYAGE	REDUCT .1 VOYAGE (-70%)
Vintimille - Menton	3,5 €	1,58 €	- 1,93 €	1,40 €	- 2,10 €	1,05 €	- 2,45 €
Vintimille - Monaco Monte Carlo	4,9 €	2,21 €	- 2,70 €	1,96 €	- 2,94 €	1,47 €	- 3,43 €
Vintimille - Nice Ville	8,7 €	3,92 €	- 4,79 €	3,48 €	- 5,22 €	2,61 €	- 6,09 €
Vintimille - Antibes	12,3 €	5,54 €	- 6,77 €	4,92 €	- 7,38 €	3,69 €	- 8,61 €
Vintimille - Cannes	14,3 €	6,44 €	- 7,87 €	5,72 €	- 8,58 €	4,29 €	- 10,01 €
Vintimille - Grasse	17,5 €	7,88 €	- 9,63 €	7,00 €	- 10,50 €	5,25 €	- 12,25 €

La SNCF propose également un tarif réservé aux trajets ayant pour origine ou destination la gare de Vintimille, le PASS VINTIMILLE, c'est-à-dire un tarif spécifique réservé aux trajets transfrontaliers. Ce tarif permet de voyager de manière illimitée pendant une semaine sur les lignes ayant Vintimille comme gare d'origine ou destination, en garantissant une réduction allant jusqu'à 75% sur le tarif normal. Le PASS VINTIMILLE est achetable par n'importe quel usager, sans restriction d'âge ou de lieu de résidence, qui peut choisir la période de validité sans contrainte. Le Tableau 9 indique les tarifs hebdomadaires pour les principales lignes avec origine/destination Vintimille et souligne la commodité du pass par rapport au billet aller simple ; en détail, il est pratique d'acheter le pass si l'on effectue au moins 3 voyages dans la semaine sur la même ligne. Par rapport à l'abonnement mensuel pour les mêmes lignes, il est plus pratique d'acheter des abonnements hebdomadaires individuels si le besoin de voyager n'est pas pour un mois entier, mais jusqu'à 3 semaines, même si elles ne sont pas consécutives.

Tableau 9. Tarifs Pass Vintimille par rapport au billet aller simple et à l'abonnement mensuel

ROUTE TARIFAIRE	1 VOYAGE ZOU !	PASS VINTIMILLE (1 SEMAINE)	COMMODITE ACHAT PASS VINTIMILLE VS 1 VOYAGE ZOU !	MENSUEL ZOU !	COMMODITE ACHAT PASS VINTIMILLE VS MENSUEL ZOU !
Vintimille - Menton	3,5 €	10,3 €	≥ 3 voyages	37,0 €	≤ 3 semaines
Vintimille - Monaco Monte Carlo	4,9 €	14,7 €	≥ 3 voyages	52,7 €	≤ 3 semaines
Vintimille - Nice Ville	8,7 €	23,0 €	≥ 3 voyages	82,8 €	≤ 3 semaines
Vintimille - Antibes	12,3 €	33,0 €	≥ 3 voyages	118,6 €	≤ 3 semaines
Vintimille - Cannes	14,3 €	38,1 €	≥ 3 voyages	137,2 €	≤ 3 semaines
Vintimille - Grasse	17,5 €	47,2 €	≥ 3 voyages	169,8 €	≤ 3 semaines

4.1.3 Cartes de réduction

La SNCF inclut dans son système tarifaire une grande variété d'offres et de solutions dédiées à des catégories spécifiques de passagers. Les principales offres commerciales de cartes de réduction valables sur les trains TER de la Région Sud Provence-Alpes-Côte d'Azur sont détaillées ci-dessous :

- CARTE ZOU ! SOLIDAIRE : cette offre est dédiée aux familles à revenus réduits qui se voient garantir des réductions de 50% à 90% sur différents tarifs et abonnements ;
- CARTE ZOU ! MALIN : l'offre comprend, pour les usagers qui achètent la carte ZOU ! Malin pour seulement 30 Euros/an, la possibilité d'acheter des allers simples sur les lignes TER/ZOU ! en Région Sud avec une réduction de 30%, pour eux-mêmes et un autre usager.
- PASS ZOU ! ÉTUDES : cette offre est réservée aux étudiants jusqu'à 26 ans inclus, domiciliés et scolarisés sur le territoire de la Provence-Alpes-Côte d'Azur, et comprend un tarif spécial de 90 Euros pour l'année 2022-2023 pour voyager de manière illimitée dans les trains et bus du réseau régional, valable du 1^{er} septembre au 31 aout.

4.2 Le système tarifaire des services ferroviaires dans la Région Ligurie

Le livrable T1.2.1 souligne le système tarifaire caractérisant le transport ferroviaire dans la Région Ligurie. L'offre commerciale de Trenitalia comprend différents types de titres de voyage, à commencer par les billets aller simple, les billets aller-retour, les abonnements, les offres dédiées. Le livrable T1.2.1 de la Région Ligurie, dans la section relative au système tarifaire en vigueur pour le transport ferroviaire, identifie les principaux titres tarifaires proposés, à savoir :

- Billets de base aller simple : disponibles pour tous les trains de Trenitalia et valables pour le jour indiqué sur le billet ;

- Billets aller-retour : disponibles pour l'achat d'un billet, par le biais d'un ou plusieurs coupons, pour des voyages sur le même itinéraire et avec le même type de train ;
- Abonnements : disponibles pour de nombreux trains circulant sur le réseau, par l'achat de billets nominatifs se rapportant à une classe et à un itinéraire spécifique pour une période donnée ;
- Pass: permettent d'effectuer un nombre prédéterminé de voyages sur tout ou partie des catégories de trains sur l'ensemble du réseau national pendant une période donnée.

L'élément de base de la politique tarifaire régionale de Trenitalia est la tarification kilométrique, c'est-à-dire que les tarifs sont directement proportionnels aux kilomètres parcourus. La définition du prix du voyage est déterminée sur la base de la distance entre les stations de l'itinéraire, qui sont indiquées dans le manuel officiel des distances kilométriques de Trenitalia. Les distances sont déterminées selon les tranches kilométriques indiquées dans les différents tarifs.

En ce qui concerne les voitures Freccie, Intercity, Intercity notte et les carrozze Excelsior, Trenitalia applique le critère du prix du marché, qui est dynamique par nature, en fonction des conditions du marché et du taux de remplissage du véhicule au cours de la période, du jour ou de l'heure du voyage.

La politique tarifaire de Trenitalia prévoit une subdivision supplémentaire des tarifs en trois catégories garanties pour tous les trains, en 1^{ère} et 2^{ème} classe, dans les niveaux de service Executive, 1[^] Business, 2[^] Premium et 2[^] Standard, ainsi qu'en couchette, Vagone Letto et Excelsior :

- Billet de base : permet la réinscription, l'échange de billets, le remboursement et l'accès à un autre train ;
- Billet economy : permet le changement de réservation, mais pas le remboursement ni l'accès à un autre train ;
- billet super economy : ne permet pas le changement, le remboursement et l'accès à un autre train.

Avec l'option tiRimborso il est possible de rendre remboursable le billet acheté avec les offres Economy, Super Economy, Young, Senior, Me&You et Insieme.

Trenitalia propose à ses usagers d'autres solutions destinées à des catégories spécifiques de passagers ou à des besoins de voyage spécifiques⁸, telles que :

- Offre jeunes : garantit des réductions variables allant de 40% à 70% pour les trains Frecciabianca et de 20% à 70% pour les trains Intercity et Intercity Notte par rapport au prix de base total pour les utilisateurs de moins de 30 ans ;
- Offre famille : pour les groupes familiaux de 2 à 5 personnes, dont au moins un enfant de 15 ans ou moins et un adulte, accorde une réduction de 50% pour les moins de 15 ans et de 20% pour les autres passagers ; l'offre est valable pour les trains Intercity nuit, les

⁸ Source: site de Trenitalia, consulté en avril 2023

services de couchettes et les voitures-lits.

- Offre senior : offre des réductions variables par rapport au prix de base entier de 40% à 50% pour les trains Frecciarossa, Frecciargento et Frecciabianca et de 20% à 50% pour les trains Intercity et Intercity Notte pour les passagers âgés de 60 ans ou plus.
- Carte Verde et Carte Argento : cartes de réduction de Trenitalia qui permettent aux jeunes et aux moins jeunes de voyager à moindre cout. La Carte Verde est dédiée aux jeunes de 12 à 26 ans, coute 40 euros et permet de bénéficier d'une réduction de 10% sur le prix du billet base en 1^{ère} et 2^{ème} classe dans tous les trains nationaux. La Carte Argento est destinée aux passagers âgés de 60 ans et plus, avec un cout annuel de 30 euros, gratuit pour les personnes âgées de 75 ans et plus, et accorde des réductions de 10% (pour les voitures-lits et les couchettes) et de 15% sur les prix des billets base en 1^{ère} et 2^{ème} classe sur tous les trains nationaux.
- Offre loStudio : offre dédiée aux étudiants en possession de la Carte d'étudiant - loStudio promue par le MIUR, qui garantit une réduction de 20% pour les voyages en Frecciarossa, Frecciargento et Frecciabianca, Intercity et ICN en 1^{ère} et 2^{ème} classe, dans les niveaux de service Business, Premium et Standard, ainsi que dans les services couchette et VL.
- Offre A/R à la journée : pour un voyage aller-retour sur la même ligne le samedi et avec le même type de train, avec une réduction de 70% sur le tarif normal ;
- Offre ensemble : pour les groupes de 3 à 5 personnes voyageant ensemble avec un seul billet, avec une réduction de 40% à 60% pour les trains Frecciarossa, Frecciargento et Frecciabianca et de 20% à 60% pour les trains Intercity et Intercity par rapport au plein tarif de base.
- Carnet : solution impliquant l'achat de carnets de 5, 10 ou 15 voyages sur la même ligne avec une réduction de 10%, 20% et 30% respectivement, sur les trains intercity et Frece:
- Carnet Smart : solution réservée à certaines lignes (sur le réseau ligurien uniquement disponible pour la ligne Gênes – Milan) qui permet d'effectuer 10 voyages en 30 jours avec plus de 60% de réduction du lundi au vendredi sur les trains Frecciarossa et Frecciargento ;
- Comitive : solution pour les groupes d'au moins 10 personnes voyageant ensemble qui propose trois formules différentes : l'offre comitive ordinaire pour ceux qui choisissent de voyager sur les trains Frece et Intercity, qui garantit une réduction de 30% sur le prix de base total, l'offre comitive ordinaire pour ceux qui choisissent de voyager sur les trains régionaux qui garantit une réduction de 10% et des offres spécifiques pour les écoles.
- Concession spéciale III : concession pour les personnes malvoyantes seules, qui accorde une réduction de 20% sur le tarif normal ;
- Concession spéciale VIII : concession pour les mutilés de guerre voyageant seuls, avec

une réduction de 30% sur le tarif normal.

Le Tableau 10 présente les tarifs ordinaires n.39/9/1 adultes et enfants pour la détermination des prix de transport pour les trajets simples dans la zone régionale de Ligurie (valables à partir du 08/02/2023).

Tableau 10. Tarif ordinaire Trenitalia n.39/9/1 adultes et enfants Région Ligurie

SCAGL. KM	TARIFFA N. 39/9/1 - ORDINARIA	
	PREZZI	
	ADULTI	RAGAZZI
1 - 5	2,30	2,30
6 - 10	2,60	2,30
11 - 15	2,90	2,30
16 - 20	3,30	2,30
21 - 30	4,30	2,30
31 - 40	4,90	2,50
41 - 50	5,80	2,90
51 - 60	7,00	3,50
61 - 70	7,70	3,90
71 - 80	8,40	4,20
81 - 90	9,30	4,70
91 - 100	9,90	5,00
101 - 125	12,10	6,10
126 - 150	14,20	7,10
151 - 175	16,40	8,20
176 - 200	18,20	9,10
201 - 225	20,50	10,30
226 - 250	22,50	11,30
251 - 275	24,60	12,30
276 - 300	26,60	13,30
301 - 325	28,60	14,30
326 - 350	30,50	15,30
351 - 375	32,40	16,20
376 - 400	34,30	17,20
401 - 425	36,40	18,20
426 - 450	38,20	19,10
451 - 475	40,10	20,10
476 - 500	42,10	21,10
501 - 525	46,40	23,20
526 - 550	48,10	24,10
551 - 575	50,10	25,10
576 - 600	52,30	26,20
601 - 625	54,50	27,30
626 - 650	55,90	28,00
651 - 675	58,00	29,00
676 - 700	60,30	30,20

En ce qui concerne le tarif 2ème classe adultes, le tarif kilométrique moyen pour les tranches de kilomètres est de 0,13 Euros/km, de 0,09 Euros/km pour les trajets de plus de 226 km à 0,77 euros/km pour les trajets plus courts, c'est-à-dire de 1km à 5km. Il est précisé que le tarif kilométrique a été calculé par rapport au tarif ordinaire n.39/9/1 adultes 2ème classe et à la distance moyenne des deux extrêmes de chaque tranche.

Tableau 11. Tarifs kilométriques Région Ligurie

SCAGL. KM	TARIFFA ADULTI 2° CL (N.39/9/1)	TARIFFA/KM
1 – 5	2,30 €	0,77 €
6 – 10	2,60 €	0,33 €
11 – 15	2,90 €	0,22 €
16 - 20	3,30 €	0,18 €
21 - 30	4,30 €	0,17 €
31 - 40	4,90 €	0,14 €
41 - 50	5,80 €	0,13 €
51 - 60	7,00 €	0,13 €
61 - 70	7,70 €	0,12 €
71 - 80	8,40 €	0,11 €
81 - 90	9,30 €	0,11 €
91 - 100	9,90 €	0,10 €
101 - 125	12,10 €	0,11 €
126 - 150	14,20 €	0,10 €
151 - 175	16,40 €	0,10 €
176 - 200	18,20 €	0,10 €
201 - 225	20,50 €	0,10 €
226 - 250	22,50 €	0,09 €
251 - 275	24,60 €	0,09 €
276 - 300	26,60 €	0,09 €
301 - 325	28,60 €	0,09 €
326 - 350	30,50 €	0,09 €
351 - 375	32,40 €	0,09 €
376 - 400	34,30 €	0,09 €
401 - 425	36,40 €	0,09 €
426 - 450	38,20 €	0,09 €
451 - 475	40,10 €	0,09 €
476 - 500	42,10 €	0,09 €
501 - 525	46,40 €	0,09 €
526 - 550	48,10 €	0,09 €
551 - 575	50,10 €	0,09 €
576 - 600	52,30 €	0,09 €



Interreg



MARITTIMO-IT FR-MARITIME

Fonds européen de développement régional
Fondo Europeo di Sviluppo Regionale

601 - 625	54,50 €	0,09 €
626 - 650	55,90 €	0,09 €
651 - 675	58,00 €	0,09 €
676 - 700	60,30 €	0,09 €

5 Conclusions

L'action pilote de la Région Ligurie a permis de mettre en évidence le système d'offre de transport et la demande de mobilité détectée sur la ligne Vintimille – Grasse en détaillant le système tarifaire transfrontalier actuellement en vigueur. La comparaison avec le système tarifaire disponible dans la Région Ligurie a confirmé la large gamme de tarifs disponibles sur les deux réseaux, qui diffèrent pour le niveau de prix garanti aux usagers, qui est plus élevé pour le tarif kilométrique aller simple de base dans le système tarifaire français, qui offre en revanche des réductions plus importantes.

L'analyse des systèmes tarifaires a permis de mettre en évidence, pour chaque utilisateur cible, en fonction de ses besoins de transport, les meilleurs billets tarifaires achetables sur le réseau SNCF et sur le réseau Trenitalia. Le Tableau 12 résume pour chaque cible principale d'usagers les possibilités tarifaires offertes par la SNCF, valables sur tous les trains TER et en particulier sur les lignes transfrontalières, et les billets garantis par Trenitalia pour les trains régionaux, trains intercity et Freccie.

Tableau 12. Comparaison des groupes cibles et des titres tarifaires

PUBLIC CIBLE	TITRES TARIFAIRES SNCF (valables sur tous les trains TER)	TITRES TARIFAIRES TRENITALIA
<i>Usager effectuant un voyage occasionnel</i>	<p>⇒ 1 VOYAGE ZOU! Billet aller simple</p>	<p>⇒ BIGLIETTO BASE Billet aller simple</p>
<i>Usager effectuant plusieurs voyages occasionnels</i>	<p>⇒ 10 VOYAGES ZOU! Solution permettant 10 voyages en 12 mois: 30% de réduction de prix</p>	<p>⇒ CARNET Solution permettant d'effectuer un nombre déterminé de voyages en 180 jours, <u>limitée aux trains intercity et Freccie</u> :</p> <ul style="list-style-type: none"> • 15 voyages : réduction de prix de 30% ; • 10 voyages : réduction de prix de 20% ; • 5 voyages : réduction de prix de 10% . <p>⇒ BIGLIETTO BASE <u>Pour les trains régionaux</u>, billets simples</p>
<i>Travailleur effectuant des déplacements systématiques</i>	<p>⇒ MENSUEL ZOU! Abonnement mensuel pour un nombre illimité de voyages en 1 mois: jusqu'à 75% de réduction de prix</p> <p>⇒ ANNUEL ZOU! Abonnement annuel pour des voyages illimités en 1 an : réduction de prix jusqu'à 75%</p>	<p>⇒ ABBONAMENTO MENSILE Solution pour un nombre illimité de voyages au cours d'un mois sur une ligne régionale</p> <p>⇒ ABBONAMENTO ANNUALE Solution pour des voyages illimités au cours d'une année sur une ligne régionale</p>
<i>Travailleur intelligent</i>	<p>⇒ MENSUEL FLEX ZOU! Abonnement mensuel permettant un nombre déterminé de voyages en 1 mois :</p> <ul style="list-style-type: none"> • 10 voyages : réduction de prix de 55% ; • 20 voyages : réduction de prix de 60% ; 	<p>⇒ CARNET SMART <u>Solution limitée aux trains Frecciarossa et Frecciarmento sur certaines lignes</u> Carnet de 10 voyages en 30 jours : plus de 60% de réduction</p> <p>⇒ ABBONAMENTO MENSILE Solution pour un nombre illimité de voyages au cours d'un mois sur une ligne régionale</p>

	<ul style="list-style-type: none"> • 30 voyages : réduction de prix de 70% . ⇒ MENSUEL ZOU! Abonnement mensuel pour voyages illimités au cours d'un mois : réduction de prix jusqu'à 75% 	
<i>Etudiant dont la fréquence de déplacement est moyenne et faible</i>	<ul style="list-style-type: none"> ⇒ 1 VOYAGE ZOU! Billet aller simple ⇒ 10 VOYAGES ZOU! Solution permettant d'effectuer 10 voyages en 12 mois: réduction de prix de 30% ⇒ CARTE ZOU! MALIN Offre pour les usagers qui achètent la carte ZOU! MALIN (30 €/an) pour l'achat de billets allers simples : réduction de 30% pour l'usager et un autre usager 	<ul style="list-style-type: none"> ⇒ loStudio Offre dédiée aux étudiants avec la Carte loStudio: réduction de 20% sur les trains <u>Freccia et Intercity</u> ⇒ BIGLIETTO BASE <u>Pour les trains régionaux</u> billet aller simple
<i>Etudiant effectuant des déplacements systématiques</i>	<ul style="list-style-type: none"> ⇒ CARTE ZOU! ÉTUDES <u>Offre limitée aux étudiants jusqu'à 26 ans inclus, domiciliés et scolarisés en région PACA : tarif préférentiel de 90 € pour l'année universitaire.</u> 	<ul style="list-style-type: none"> ⇒ ABBONAMENTO MENSILE Solution pour voyages illimités au cours d'un mois sur une ligne régionale ABBONAMENTO ANNUALE Solution pour voyages illimités dans l'année sur une ligne régionale
<i>Usager de moins de 30/26 ans, avec une fréquence de déplacement moyenne et faible</i>	<ul style="list-style-type: none"> ⇒ CARTE ZOU! MALIN Offre pour les utilisateurs qui achètent la carte ZOU ! MALIN (30 €/an) pour l'achat d'allers simples : 30% de réduction pour l'usager et un autre usager. ⇒ 10 VOYAGES ZOU! Solution permettant d'effectuer 10 voyages en 12 mois : réduction de 30%. 	<ul style="list-style-type: none"> ⇒ OFFERTA YOUNG Offre dédiée aux usagers de moins de 30 ans pour l'achat de billets de base pour <u>Intercity et Frecciabianca</u>: réduction allant de 20% à 70% ⇒ CARTA VERDE Carte de réduction pour les jeunes de 12 à 26 ans pour l'achat de billets de base sur tous les <u>trains nationaux</u>: réduction de 10% ⇒ BIGLIETTO BASE <u>Pour les trains régionaux</u> billets simples
<i>Usager de plus de 60 ans avec une fréquence de déplacement moyenne et faible</i>	<ul style="list-style-type: none"> ⇒ CARTE ZOU! MALIN Offre pour les utilisateurs qui achètent la carte ZOU ! MALIN (30 €/an) pour l'achat d'allers simples : 30% de réduction pour l'utilisateur et un autre utilisateur. ⇒ 10 VOYAGES ZOU! Solution permettant d'effectuer 10 voyages en 12 mois : réduction de 30%. 	<ul style="list-style-type: none"> ⇒ OFFERTA SENIOR: Offre dédiée aux usagers de plus de 60 ans pour l'achat de billets de base pour les trains <u>Intercity e Freccia</u>: réduction allant de 20% à 50% ⇒ CARTA ARGENTO Carte de réduction pour les passagers de plus de 60 ans, pour l'achat de billets de base sur tous les <u>trains nationaux</u> : réduction de 15% ⇒ BIGLIETTO BASE <u>Pour les trains régionaux</u> billets simples

<p><i>Mini groupe d'usagers effectuant un voyage occasionnel</i></p>	<p>⇒ 1 VOYAGE MINI-GROUPE ZOU! Offre pour les groupes de 3 à 9 personnes pour l'achat d'un billet unique :</p> <ul style="list-style-type: none"> · Mini groupes de 3 personnes : réduction de prix de 30% · Mini groupes de 4 personnes : réduction de prix de 40% · Mini groupes de 5 à 9 personnes : réduction de prix de 50%. 	<p>⇒ OFFERTA INSIEME Offre pour les groupes de 3 à 5 personnes pour l'achat d'un seul billet : sur les trains <u>intercity et Freccia</u>: réduction allant de 30 à 60%</p> <p>⇒ BIGLIETTO BASE <u>Pour les trains régionaux</u> billets simples</p>
<p><i>Groupe d'usagers de 10 et plus personnes effectuant un voyage occasionnel</i></p>	<p>⇒ TARIF GROUPES Tarifs spéciaux pour les groupes de 10 personnes ou plus, lors de l'achat d'un billet unique :</p> <ul style="list-style-type: none"> · Groupes d'usagers de 12 à 17 ans : réduction de prix de 50% · Groupes d'usagers adultes (+28 ans) : réduction de prix de 30% · Groupes d'usagers enfants (4 à 12 ans): réduction de 50%. 	<p>⇒ COMITIVE Solutions pour les groupes de 10 personnes et plus pour l'achat d'un billet simple :</p> <ul style="list-style-type: none"> · Offre de groupe ordinaire pour les voyages sur Freccia et Intercity: réduction de 30%; · Offre de groupe ordinaire pour les trains régionaux : réduction de 10% · Offres spécifiques pour les écoles
<p><i>Famille effectuant un voyage occasionnel</i></p>	<p>⇒ 1 VOYAGE MINI-GROUPE ZOU! Offre pour les groupes de 3 à 9 personnes pour l'achat d'un seul billet :</p> <ul style="list-style-type: none"> · Mini groupes de 3 personnes : réduction de prix de 30% ; · Mini groupes de 4 personnes : réduction de prix de 40% ; · Mini groupes de 5 à 9 personnes : réduction de prix de 50% . 	<p>⇒ OFFERTA FAMIGLIA Offre pour les groupes familiaux de 2 à 5 personnes pour les voyages sur les trains <u>Intercity nuit</u> : réduction de 50% pour les moins de 15 ans et 20% pour les autres.</p> <p>⇒ BIGLIETTO BASE <u>Pour les trains régionaux</u> billets simples</p>

La nature stratégique de l'action pilote de la Région Ligurie est mise en évidence par les possibilités d'étendre et de reproduire la méthodologie adoptée à d'autres relations ferroviaires transfrontalières (telles que la ligne ferroviaire Vintimille -Tende) ou à d'autres relations transfrontalières avec d'autres modes de transport (telles que la liaison maritime Santa Teresa di Gallura-Bonifacio).

L'évaluation des résultats de cette étude pourrait suggérer aux autorités compétentes l'applicabilité éventuelle de révisions et de compléments aux réglementations actuellement en vigueur entre l'Italie et la France en termes de tarification et de planification ferroviaire transfrontalière. Dans ce contexte, il est de toute façon nécessaire d'initier une voie d'action synergique entre les Autorités compétentes au niveau régional et national, qui pourrait conduire à l'association des 4 sujets compétents (Etat italien, Région PACA, Région Ligurie et Principauté de Monaco) dans un Groupe Européen de Coopération Territoriale quadripartite.