



RÉGION PROVENCE-ALPES-CÔTE D'AZUR

**Direction Générale des Transports, de la
Mobilité et des Grands Equipements
Direction des Trains Régionaux et de
l'Intermodalité
Service Mobilités et Intermodalité
Service des Transports Express Régionaux**

**COMITE DE SUIVI DE
DESSERTES FERROVIAIRES ET
REUNION DE CONCERTATION N°
2 SUR LE PROJET DE NOUVELLE
GAMME TARIFAIRE REGIONALE**

MERCREDI 27 AVRIL 2022

COMPTE-RENDU

Liste des participants :

Pour le comité de suivi des dessertes ferroviaires :

- Monsieur Jean-Pierre SERRUS, Vice-président de la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur, président du comité de suivi des dessertes ferroviaires
- Madame Noëlle PALAZZETTI, Conseillère régionale déléguée à la relation avec les usagers des transports régionaux
- Madame Andrée SAMAT, Vice-présidente du Département du Var
- Monsieur Louis NEGRE, Président délégué Métropole Nice Côte d'Azur
- Monsieur Jean-Charles BORGHINI, Maire de la Brillanne (04)
- Monsieur Christian DAVID, Maire de Carnoules (83)
- Monsieur Louis BISCARRAT, Maire de Jonquières (84)
- Madame Nicole TAGAND, FNAUT (fédération nationale des associations d'usagers des transports)
- Monsieur André IMBERT, CLCV (Consommation, logement, cadre de vie)

Associations employeurs du futur comité des partenaires :

- Monsieur Laurent BENVENUTI, FNTV

Associations d'usagers :

- Monsieur VANDENBROUCKE, Association Toulon Var Déplacements
- Monsieur Claude CHARNEAU, Collectif de défense des services publics du Sud Luberon
- Monsieur Philippe SAUGIER, Collectif de l'Etoile ferroviaire de Veynes
- Madame Catherine DUROC, Association APF France Handicap
- Monsieur Philippe ISNARD, Union des familles laïques (UFAL)
- IANETA ???
- Monsieur Rémi QUINTON, MNLE
- Madame Jamy BELKIRI, Association Familles de France
- Madame Marjorie JOUEN ASPONA
- Monsieur Stéphane COPPEY, Nosterpaca

Techniciens :

Pour la Région :

- Bruno DESSAIGNES, Directeur des trains régionaux et de l'intermodalité
- Grégory VENDEVILLE, Directeur des transports scolaires et interurbains
- Guillaume LALANGE, Directeur adjoint des transports scolaires et interurbains
- Miren AGUER, cheffe du service mobilité et intermodalité
- Christophe VIDONNE, chef du service des Chemins de fer de Provence
- Nicolas ROUBY, chef de service adjoint du service des Transports Express Régionaux (TER)
- Sylvie PEUZIN, service des Transports Express Régionaux (TER)
- Françoise AUTRIC, cheffe de projet Autorité Organisatrice de la Mobilité
- Valérie VERNISSE, chargée de projet Autorité Organisatrice de la Mobilité
- Nathalie PEINADO, chargée de projet Autorité Organisatrice de la Mobilité
- Emmanuelle PAING, chargée de projet Autorité Organisatrice de la Mobilité
- Emmanuelle JOSNIN, responsable unité marketing territorial et relations usagers, service Réseau Régional

La réunion s'est tenue de manière dématérialisée, via TEAMS. Elle a démarré à 17 heures.

Monsieur Jean-Pierre SERRUS, pour la Région et la présidence du comité de suivi des dessertes ferroviaires, a accueilli l'ensemble des participants et à la suite d'un tour de table, il a rappelé l'ordre du jour et les objectifs de la réunion du jour, à savoir la poursuite de la concertation avec le comité de suivi des dessertes ferroviaires ainsi que les associations d'usagers des transports en Provence-Alpes-Côte d'Azur sur le projet de nouvelle gamme tarifaire régionale entamée le 10 mars 2022 dans le cadre du calendrier suivant :

- 10 mars 2022 : Réunion d'échange avec les associations et les membres du comité de suivi des dessertes ferroviaires, sur le projet de nouvelle gamme tarifaire prévu par délibération de l'Assemblée régionale en juillet 2021
- Jusqu'au 1er avril 2022 : Transmission à la Région des observations et des questions des participants à la concertation
- 27 avril 2022 : Nouvelle réunion de concertation : retour sur les avis/contributions transmis et présentation des nouvelles propositions de la Région enrichies des contributions de chacun. Avis du comité de suivi des dessertes ferroviaires.
- 22 juin 2022 : Délibération de la Région
- Janvier 2023 : Mise en application de la nouvelle gamme tarifaire

Ordre du jour :

1. Rappel de la démarche de concertation
2. Synthèse des contributions des participants à la concertation
3. Réponses aux avis et propositions
4. Echanges avec les participants

Rappel des objectifs de la nouvelle gamme tarifaire :

- Simplification et meilleure lisibilité pour augmenter l'attractivité des services de transport régionaux,
- Meilleure équité vis-à-vis de l'ensemble des populations des six départements de la Région,
- Solidarité envers les publics les plus en difficulté pour accéder au service public de transports régionaux,
- Augmentation de la fréquentation des transports. Favoriser le report modal. Agir sur la transition énergétique.

Monsieur Bruno DESSAIGNES, pour la Région, a présenté la synthèse des contributions et apporté les premières réponses aux demandes de rectification ou de précisions qui avaient été formulées lors de la réunion du 10 mars 2022 (cf. présentation du projet de gamme tarifaire en annexe).

Synthèse des 10 contributions écrites :

- Collectif de défense des services publics en Sud Luberon (CDSPL)
- **Consommation Logement Cadre de Vie (CLCV).** (Membre du comité de suivi des dessertes ferroviaires)
- Collectif de l'étoile ferroviaire de Veynes + IDAE (Informations pour la Défense des Animaux et de l'Environnement), association de Charges pas invitée à la concertation
- **Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports (FNAUT).** (Membre du comité de suivi des dessertes ferroviaires)
- Association des usagers de la gare Les Arcs-Draguignan (AUGAD)
- Union Départementale des Associations Familiales (UDAF) Hautes-Alpes
- NOSTERPACA
- Rodolphe DODIER (Laboratoire MESOPOLHIS, UMR CNRS 7064, univ-amu). A priori non représentant d'une association
- Société Alpine de Protection de la Nature (SAPN) – France Nature Environnement (FNE) Hautes-Alpes
- Mouvement National de Lutte pour l'Environnement (MNLE)

Synthèse des avis formulés :

Principales remarques :

- Coût élevé du train, nécessité de tarifs plus incitatifs que la voiture, des prix plus attractifs (essentiellement plus bas) : diverses propositions (forfait annuel 347€)
- La Région doit se donner plus de moyens budgétaires pour financer et augmenter son offre de transport plutôt qu'augmenter les tarifs
- Réduction réelle de l'abonnement parfois supérieure à 75%, augmentation parfois de 40% BU, mini-groupe vs voiture...
- Augmentation de certains tarifs (notamment très petites distances) et utilisateurs de la carte ZOU 50/75%
- Intérêt de la tarification mini-groupe
- Tarification sociale bien perçue

Principales propositions :

- Maintenir carte 50/75%, avec éventuellement remises plus raisonnables
- Gratuité (réduite éventuellement à tranche d'âge (-18 ans) ou population (10% les plus pauvres))
- Modifier la tarification des TER : la baisser, l'aligner sur les cars, la moduler (part fixe/variable), aligner tous les abonnements (illimité, flex) à -75% ...

Remarques générales sur :

- Offre : meilleure adaptation des horaires, prise en compte du rural, pas de doublon train/bus (bus = dernier km)
- Billettique : développer l'interopérabilité (régionale, urbain), avoir une carte unique
- Matériel : rames plus dimensionnantes, matériel disponible
- Services aux voyageurs

Observation générale sur la concertation :

- Souhait d'avoir du temps pour échanger et participer à l'élaboration de la nouvelle gamme

Rappel propositions/ questions du 10 mars :

- Kilométrage considéré sur billets de la ligne des Alpes : quid intégration ou non des 7,5km de rebroussement Pertuis
- Proposer une tarification zonale tous transports confondus

Analyses et études des propositions par la Région pour amélioration de ses propositions :

En réponse à la remarque sur la réduction réelle de l'abonnement qui est parfois supérieure à 75%, il a été précisé que le tarif affiché de 75% de réduction est en fait à prendre en considération comme un minimum de réduction. En effet, plus l'abonnement porte sur une longue distance et plus la réduction est élevée. Elle peut ainsi parfois aller jusqu'à près de 80%. Ce tarif régressif (selon une courbe kilométrique prédéfinie) restera en vigueur dans la nouvelle gamme tarifaire.

Le collectif de défense des services publics en Sud Luberon a été remercié pour sa remarque sur le kilométrage supplémentaire appliqué aux billets sur la ligne des Alpes du fait du passage historique de l'ensemble des trains de la ligne à Pertuis. Celle-ci a permis à la Région de demander à SNCF de corriger son système de calcul de tarification sur cette ligne. Les correctifs devraient être apportés par SNCF avant début mai.

- Sur la gratuité des transports :

L'instauration de la gratuité peut sembler séduisante. Dans la pratique elle conduit à une paupérisation du transport collectif :

- Incapacité des collectivités territoriales, augmenter versement mobilité des entreprises ou impôts locaux au-delà d'un certain seuil
- Réduction des investissements ou de l'offre pénalisant les entreprises ou les usagers

Elle a un effet limité sur le report modal. (Exemple de l'étude menée par la Région en 2019 dont l'objet était de tester le comportement en matière de report modal avec un doublement du prix du péage autoroutier sur l'Est toulonnais : quasiment pas de report sur le TER). Les attentes prioritaires des usagers : amélioration de l'offre de transport public (cadencement, régularité, sécurité...) plutôt que la réduction des tarifs. Tout n'est pas un sujet financier en matière de choix modal.

La Région suit les recommandations des experts du GART et de la FNAUT (<https://www.fnaut.fr>), elle maintient des tarifs raisonnables (les recettes commerciales représentent seulement 25% des coûts d'exploitation, 10% du coût complet avec les investissements) et prend en compte les capacités des usagers. Il s'agit de ne pas générer des tarifs très faibles, voire gratuits, pour des gens qui ont une capacité de contribution mais plutôt d'adapter les tarifs en les baissant pour permettre à ceux qui ont peu de ressources de ne pas renoncer à leur voyage.

Le choix de la Région se porte ainsi sur la mise en place d'une tarification solidaire indexée sur le quotient familial dans un objectif d'assurer à chacun le « droit à la mobilité ».

- Sur la proposition d'un tarif forfaitaire annuel qui permettrait d'emprunter en illimité tous les transports régionaux : Avec en hypothèse un tarif à 347 euros annuel vendu à 1 000 000 de personnes qui générerait 347 M€ de recettes.

L'analyse fondée sur cette hypothèse montre qu'un tel pass, s'il existait, ne serait pas acheté par 1 million d'usagers mais plutôt par quelques centaines d'usagers. En effet, la moyenne régionale des trajets occasionnels réalisés en TER actuellement par les habitants de la région s'élève à 1,4 trajet, soit 10€ par habitant et par an (environ 7 millions de trajets au plein tarif pour 50 M€ de recettes).

La gamme doit répondre en fonction des besoins à :

- 25 000 à 30 000 abonnés par mois, pass multimodaux compris

- Environ 100 000 abonnements scolaires par an
- Des usagers occasionnels plus ou moins fréquents

La Région développe cette idée de pass plutôt multimodal à l'échelle des bassins de mobilité et avec des pass totalement multimodaux (Région + réseaux urbains) pour la prise en charge des déplacements de bout en bout.

- Sur la baisse des tarifs TER et l'amélioration du plan de transport :

La Région continue d'étudier les moyens d'améliorer son plan de transport de manière équilibrée sur l'ensemble des territoires.

La différence des tarifs appliqués sur les réseaux routiers et ferroviaires est liée aux coûts d'exploitation et de niveau de service différents entre les deux modes. Un nivellement des tarifs ferroviaires sur les tarifs routiers impliquerait des baisses de recettes commerciales importantes et dégraderait fortement la capacité d'investissement de la Région car en-dessous d'un seuil de recettes commerciales, il devient interdit de récupérer la TVA et donc un risque de devoir payer des dizaines de millions d'euros supplémentaires.

Les recettes commerciales TER représente 77% des recettes de transport régionales alors que les prix appliqués (part payée par les usagers) ne représentant qu'1/10^{ème} des coûts d'exploitation et d'investissement.

L'idée est donc de rester sur un tarif de référence qui reste le même mais avec des cartes de réduction, des mini-groupes et autres produits de la nouvelle gamme pour essayer de trouver la bonne réponse pour chaque usage.

- Sur la suppression de la carte ZOU ! 50/75 :

2,4 millions de trajets ont été effectués en 2019 par des porteurs de carte 50/75 sur 67 millions de trajets tous réseaux, soit 3,6% en 2019 (1,54 sur 53,6 en 2021 soit 2,9%).

La fréquence des voyages des usagers porteurs de carte ZOU 50/75 de plus de 26 ans (carte 30€) est organisée de la manière suivante :

- 50% de trajets réalisés en carnet de 10 avec plus de 10 trajets par mois
- 10% de trajets réalisés en carnet de 10, fréquence entre 2 et 9 trajets par mois
- 31% de trajets occasionnels à 50% de réduction par le titulaire d'une carte
- 9% de trajets occasionnels à 50% de réduction par les accompagnants

La fréquence des voyages des usagers porteurs de carte ZOU 50/75 de moins de 26 ans (carte 15€) s'organise de la manière suivante :

- 26% de trajets réalisés en carnet de 10 avec plus de 10 trajets par mois
- 7% de trajets réalisés en carnet de 10, à raison de 2 à 9 trajets par mois
- 46% de trajets occasionnels à 50% de réduction par le titulaire d'une carte
- 21% de trajets occasionnels à 50% de réduction par les accompagnants

Impact du scénario proposé par la Région sur les porteurs de carte 50/75 en 2019 :

Scénario présenté lors de la réunion du 10 mars 2022 : Carte commerciale à 30 € tout public donnant droit à un taux de réduction de 30%, sans accompagnant et mise en place d'un abonnement mensuel "flex 10" donnant droit à 10 trajets à 50% de réduction dans le mois.

Projection de répartition des 1 332 000 voyages via carnet 75% (- et + de 26 ans) :

- 662 000 → abonnements (études, normal flex 10, 20, 30 et pass multimodaux) /impact faible
- 340 000 → nouveaux éligibles à la tarification solidaire /impact faible à gagnant
- 252 000 → Billets unitaires à prix réduit /impact fort mais pas de renoncement

- 47 000 → Billets plein tarif /impact fort mais pas de renoncement
- 32 000 → voyages perdus (renoncement, covoiturage, ouigo...)

Projection de répartition des 1 073 000 voyages à 50% titulaires + accompagnants (- et + de 26 ans) :

- 131 000 → abonnements Zou études
- 182 000 → nouveaux éligibles à la tarification solidaire
- 185 000 → mini-groupes
- 292 000 → Billets unitaires à prix réduit
- 188 000 → Billets plein tarif
- 96 000 → voyages perdus (renoncement, covoiturage, ouigo...)

Bilan : La fréquentation baisse de 128 000 voyages. La Région perdra donc 5,3% des voyages effectués par les porteurs actuels de carte ZOU ! 50/75.

L'impact modal est modéré car de nombreux reports sont possibles vers :

- des abonnements pour les fréquents (avec prise en charge à 50% par l'employeur)
- les prix de la nouvelle gamme tarifaire pour les occasionnels (correction de distorsion).

Cette faible baisse est à comparer aux impacts majeurs de la nouvelle gamme tarifaire :

- Zou Etude : +1,2 millions de trajets
- Nouveaux bénéficiaires de la tarification au QF : +2,2 millions de trajets
- Mini-groupe : 1,7 millions de trajets contre moins de 600 000 voyages à 2 ou plus dont un titulaire de la carte 50/75

Face aux demandes exprimées, la Région a regardé comment on pouvait faire évoluer encore plus ce dispositif pour essayer de perdre encore moins d'usagers et répondre notamment à la suggestion de la FNAUT qui suggérait une réduction à 40% en remplacement du 50% actuel et de combler le trou dans la raquette de la nouvelle gamme, relevé par plusieurs associations, qui ne prévoit une tarification mini-groupe qu'à partir de 3 personnes. Alors que pour une logique de report modal il est en effet essentiel de prévoir une tarification intéressante à partir de 2 personnes.

La Région a ainsi étudié 2 nouveaux scénarios.

Nouveau scénario 2 : Carte commerciale à 30 € tout public donnant droit à un taux de réduction de 30% pour le porteur et un accompagnant et mise en place d'un abonnement mensuel "flex 10" donnant droit à 10 trajets à 50% de réduction dans le mois. (Idem scénario 1 avec 1 accompagnant)

Bilan pour les anciens porteurs de carte ZOU ! 50/75 : la fréquentation baisse de 122 000 voyages, soit moins de 8 000 trajets supplémentaires par rapport au scénario 1. Pour un impact sur l'ensemble des recettes de la Région de – 162 000 €.

Nouveau scénario 3 : Carte commerciale à 30 € tout public donnant droit à un taux de réduction de 40% pour le porteur et deux accompagnants et mise en place d'un abonnement mensuel "flex 10" donnant droit à 10 trajets à 50% de réduction dans le mois. (10% de réduction supplémentaire pour le porteur et 2 accompagnants par rapport au scénario 1)

Bilan pour les anciens porteurs de carte ZOU ! 50/75 : la fréquentation baisse de 79 000 voyages, soit un écart de moins de 50 000 trajets par rapport au scénario 1 (moins 128 000). Pour un impact sur l'ensemble des recettes de la Région de - 400 000 €.

Par contre, d'autres usagers occasionnels, dont les porteurs de cartes commerciales SNCF (désormais plus acceptées sur le réseau TER) qui souscrivent à la carte régionale et voyagent seuls, à 2 ou à 3 à 40% de réduction. Ce qui entraîne une perte supplémentaire de recettes pour la Région de 1,1 M€.

Bilan total : perte de 1,5M€ pour 267 000 trajets en plus.

→ Nécessité pour la Région de trouver les ressources équivalentes pour rester à l'équilibre. Pour récupérer 1,5 million d'euros la Région devrait par exemple supprimer 2 allers-retours par jour Marseille-Miramas via la Côte Bleue ou augmenter le barème du réseau express de 1,5%.

En synthèse, au vu des contributions réceptionnées, la Région confirme l'ajout d'un abonnement « Flex 10 trajets » dans sa nouvelle gamme tarifaire et a étudié trois scénarios/hypothèses de carte commerciale sur lesquels elle propose d'échanger avec les associations :

Abonnement FLEX 10 : 50% de réduction.

Alternatif à l'abonnement hebdo, voir à la carte 50/75 pour des usagers à temps partiels, des usagers loisirs aussi effectuant un même voyage aller-retour 5 fois/mois (1 à 2 fois par semaine).

→ Avantage : 50% pris en charge par l'employeur (contrairement au carnet 10 voyages)

Carte réduction régionale : Se substituera aux cartes de réduction nationale et à la carte ZOU ! 50/75.
Scénarios :

→ Carte 30 €, réduction 30% sur tous les titres (non cumulable avec le tarif solidaire), sans accompagnant

→ Carte 30 €, réduction 30% sur tous les titres (non cumulable avec le tarif solidaire), y compris pour 1 accompagnant

→ Carte 30 €, réduction 40% sur tous les titres (non cumulable avec le tarif solidaire), y compris pour 2 accompagnants

En matière de projection de recettes et de fréquentation, la nouvelle gamme tarifaire avec une carte commerciale donnant droit à 30% de réduction sans accompagnant :

- la fréquentation serait en hausse de 7 % (67 millions de voyageurs en 2019 vs 71,2 millions de voyageurs à moyen terme),
- les recettes verraient une légère baisse de 0,4 % (151,3 millions d'euros en 2019 vs 150,7 millions d'euros à moyen terme).

Réactions des participants :

Rémi QUINTON, pour l'association MNLE : « Sur quoi sont basées vos estimations très précises ? Je suis très sceptique sur tous ces chiffres. Etonné de voir qu'il n'y a que quelques usagers qui utilisent cette carte ZOU ! 50/75 alors qu'à sa mise en place cela avait provoqué un appel d'air qui avait augmenté considérablement la fréquentation. Le flex que vous proposez n'est pas flexible car il oblige à savoir à l'avance le nombre de trajets que l'on va faire dans le mois par rapport au carnet de 10 qui lui est plus souple. Sur la gratuité : il y a des contradictions dans votre discours. En effet, pour le ZOU Etudes, que vous considérez comme une quasi-gratuité vous dites que ça met plein d'usagers dans les trains alors que par ailleurs vous montrez que la gratuité n'apporte pas d'usagers supplémentaires et coûte très cher. Enfin, vous n'avez pas fait de retour, en matière d'équité entre les usagers, sur les propositions d'instaurer, sinon une gratuité, une différenciation de tarification selon l'offre de service apportée aux usagers (cf. ligne des Alpes avec 3 trains par jour et la Côte d'Azur avec 4 trains par heure) ».

Nicole TAGAND, pour le collectif de l'Etoile ferroviaire de Veynes, la FNAUT et le comité de suivi des dessertes ferroviaires : « Vous ne tenez pas compte des usagers qui habitent dans les territoires éloignés de la grande ville régionale. Vous n'avez tenu compte d'aucune de nos remarques sur l'utilité de la carte 50/75 et de nos propositions très argumentées. Par exemple, un Chorges-Marseille est toujours moins cher en autosoliste qu'en train à 30% de réduction. La concertation semble à sens unique. Le silence de la Région sur nos remarques sur le prix du Marseille-Briançon est parlant. En effet, avec cette nouvelle gamme tarifaire, le calcul fait pour une famille briançonnaise monoparentale avec 2 enfants et gagnant 2 000€ par mois et donc un tarif social à 50% montre que c'est moins cher pour elle de descendre à Marseille en voiture plutôt qu'en train. Trajet simple pour 3 personnes Briançon-Marseille = 73,65 € en train. Voiture = 46,19 €. Souhaite que des exemples soient pris sur des territoires ruraux car pour l'heure aucun des exemples ne s'appuie sur des territoires ruraux. »

André IMBERT, pour CLCV et le comité de suivi des dessertes ferroviaires : « Partage les remarques faites tant au niveau de l'augmentation pour les usagers du prix pour un usage occasionnel que sur le

contenu de la concertation qui n'en n'est pas une, car il n'y a aucune remise en cause de ce qui a été décidé avant la concertation. Exemple de quelqu'un qui va occasionnellement à Marseille qui payait avant 25% du prix du BU et qui va payer maintenant 70% du prix, cela passe très mal pour les consommateurs. »

Jean-Pierre SERRUS : « La concertation permet d'améliorer les propositions faites préalablement par l'administration. Nous venons de passer 20 minutes de cette réunion à présenter des propositions d'amélioration par rapport aux précédentes, suite à vos remarques. J'appelle cela de la concertation. »

Claude CHARNEAU, pour le collectif de défense des services publics en Luberon : « Je relève la complexité de cette tarification. Il y a aussi un manque d'offres. A Pertuis il n'y a pas assez de trains. Il y a pourtant toujours une vingtaine de personnes qui attendent le bus sur le quai de la gare à toute heure de la journée. Les chiffres avancés sont ceux de 2019 alors qu'en 2019 il n'y avait pas de train qui allait à Pertuis ni de trains entre Marseille et Aix du fait des travaux et il y avait aussi des travaux sur la ligne des Alpes ce qui doit probablement influencer sur le chiffre de la fréquentation ».

Jean-Pierre SERRUS convient que l'exercice est complexe mais que les données transmises ne sont pas farfelues. Il a été rappelé que ces données sont issues des outils de vente de SNCF dans lesquels chaque carnet de 10 billets ZOU ! vendu est enregistré, de même que chaque billet unitaire à 50%. Pour chaque carte ZOU ! achetée on sait quelle origine-destination a été enregistrée par celui qui a acheté la carte et combien de carnet il a acheté. On sait aussi à chaque fois qu'un billet unitaire à 50% pour le porteur de carte ou l'accompagnant a été acheté. Tout est enregistré dans le système de vente. Ce sont donc des données réelles de 2019 sur lesquelles nous nous sommes appuyées et qui vous ont été communiquées en toute transparence. 2019 a été choisie car c'est la meilleure année en matière de fréquentation sur l'ensemble des exercices en Région depuis 2002, avec 107 millions de recettes.

En réponse à monsieur QUINTON, il est précisé que la projection des comportements des usagers face à la nouvelle gamme tarifaire a été réalisée par le prestataire B2P de la Région avec qui elle a passé un marché et qui reprend des hypothèses d'expert en appliquant des règles de répartition appliquées par l'ensemble de la profession pour faire cet exercice de projection.

Jean-Pierre SERRUS :

« Sur la gratuité, nous faisons le choix de tarification solidaire de manière à pouvoir maintenir des recettes qui nous permettent de répondre aux demandes d'amélioration d'offres, de service et d'infrastructures. Equation pas simple. A recettes constantes nous essayons d'avoir plus d'usagers. Bien compris les oppositions sur la suppression de la carte 50/75. Mais ce n'est pas l'essentiel de la tarification. L'essentiel par rapport à la gratuité c'est que si on l'appliquait cela voudrait dire que l'on ne se pose plus de question par rapport aux recettes. Or, en tant que collectivité, nous sommes obligés de nous poser cette question.

Sur la concertation, je conçois que lorsqu'à une question posée, la réponse n'est pas celle attendue vous mettiez en doute le principe de la concertation. Je pense au contraire, que parce que vous nous posez des questions extrêmement précises vous nous obligez à résoudre des problématiques complémentaires. Nos échanges apportent énormément dans la construction du service. Vos remarques notamment sur la carte 50/75 nous ont fait avancer et ont permis d'envisager de nouvelles hypothèses pour son remplacement. Evidemment que pour certains usagers il y avait un effet d'aubaine et ceux-là ne peuvent qu'être déçus de ne plus en bénéficier. Cependant, notre rôle n'est pas de répondre aux intérêts particuliers mais bien à l'intérêt général. C'est ce-dernier qui est porté par la nouvelle tarification sociale au quotient familial, la carte Zou ! Etudes, les divers abonnements et pass multimodaux ainsi que la tarification mini-groupe.

La mobilité nécessite un questionnement sur "quels sont les besoins en matière de mobilité" et c'est à nous de faire des efforts de communication, d'information, de pédagogie pour expliquer aux citoyens de notre Région, ce qu'il doit faire et sur quel tarif il doit se reporter, car c'est effectivement compliqué.

Je trouve dans cette explication une grande vertu. Car l'impact de la mobilité sur le report modal et les comptes de la Région mérite que l'on ait un discours responsable, pédagogique et de concertation. Ce travail de changement de la tarification, a pris un an pour se faire, ce n'est pas à la marge. Nous avons fait beaucoup de choses et nous nous engageons à être en permanence à l'écoute pour voir comment on adapte et comment on informe et on communique. J'assume une tarification responsable. Le déplacement c'est une tarification qui répond à des ensembles collectifs de problématiques et qui permet d'aider ceux qui ont le plus de mal à se déplacer à pouvoir le faire. Pour faire la réduction de 90% (qui est une quasi-gratuité) ça nous arrange de pouvoir transformer l'effet d'aubaine du 75% pour un certain nombre d'utilisateurs qui l'utilisaient de manière très opportune sur un nombre limité de trajets. »

Sur les abonnements dits « Flex » sur un mois avec 10, 20, ou 30 trajets peu souples car compliqué pour l'utilisateur de prévoir à l'avance le nombre de trajets qu'il va faire, il a été précisé que dès que la technologie le permettra, possible 2024 en fonction des systèmes, il est prévu de pouvoir avoir le même principe, à savoir plus je voyage et plus ma réduction augmente, mais de manière automatique sans avoir à prévoir à l'avance. La forme sera un abonnement Open qui sera régularisé en fin de mois en fonction du nombre de trajets réalisés. L'utilisateur paiera ainsi, sans avoir à se soucier du nombre de trajets qu'il a fait, le prix de l'abonnement qui correspondra précisément au nombre de trajets qu'il aura réalisés dans le mois.

Sur le Zou ! Etudes, précision est apportée sur le fait qu'il n'y a pas eu, à sa mise en place, plus d'abonnés scolaires qu'avant. Le quota est resté d'environ 100 000 abonnés. La différence porte sur des gens qui étaient éloignés de leur établissement, plutôt dans des zones rurales, et qui payaient parfois 0 € mais parfois 150 ou 210 € pour se rendre dans leur établissement. Lorsqu'a été mis en place le Pass Zou ! Etudes à 110 € ce ne sont pas de nouveaux titulaires qui ont été recrutés mais bien tous ces captifs qui tout à coup se sont déplacés gratuitement sur le réseau et ont ainsi produit 1 million de voyages supplémentaires. La mobilité de ceux qui n'en n'avaient pas a ainsi été grandement améliorée.

Rémi QUINTON : « Que représente le produit ZOU !50/75 par rapport à l'ensemble du trafic occasionnel ? Les trajets de longue distance coûtent très cher (34 à 35 € le Marseille-Nice simple) donc dès qu'on fait un aller-retour sur une longue distance la carte Zou ! 50/75 est rentabilisée. Nombre de billets AR Marseille Nice ou Marseille Briançon pleins tarifs payés par les habitants de la Région au lieu d'un tarif à 50% avec la carte Zou ! 50/75 ? Demande de précisions sur le périmètre d'action du carnet de 10 des lignes de proximité. L'enjeu d'une carte régionale est politique, marqueur fort d'accessibilité aux transports régionaux. Sur l'occasionnel vous devriez travailler sur des réductions qui sont de plus en plus importante selon l'usage du train. Au fur et à mesure que je fais de + en + de trajets, la réduction devrait être de + en + importante. »

En réponse : 7 millions de voyages à plein tarif sont effectués par les habitants de la région pour un panier moyen de 10€ par habitant contre les 700 000 voyages effectués par les occasionnels de la carte Zou ! 50/75.

Proposition de la Région aux associations de travailler, sous la forme d'un brainstorming par exemple, afin de trouver la meilleure manière d'informer les citoyens sur cette nouvelle gamme tarifaire de façon à ce que chaque habitant bénéficie du tarif exact et juste auquel il a droit.

La Région confirme que sur les lignes de proximité, les carnets de 10 de même que les abonnements donnent droit à utilisation sur l'ensemble des réseaux de proximité de toute la Région.

Laurent BENVENUTTI : Note que la discussion a permis de mesurer la pertinence des outils de concertation mis à disposition par les textes et notamment par la LOM pour animer une politique de transports. Elle a aussi mis en exergue l'extrême sensibilité de toutes les questions attachées au transport collectif. Importance d'une politique transport concertée avec l'ensemble des AOM de la Région afin de permettre une meilleure mobilité sur l'ensemble du territoire régionale. Sentiment que la nouvelle gamme tarifaire va nécessiter beaucoup de contact et d'information auprès des usagers. Importance pour

les transporteurs de pouvoir réaliser ces actions avec un renfort possible de la présence humaine dans nos cars ou dans les gares routières pour accompagner la mise en place de cette nouvelle gamme tarifaire.

La Région a rappelé les grands principes de la gamme tarifaire pour les membres du comité de suivi des dessertes ferroviaires qui ont été appelé à s'exprimer.

Aucun membre du comité de suivi des dessertes ferroviaires n'a souhaité apporter de remarque supplémentaire.

L'ordre du jour ayant été épuisé, la réunion a pris fin à 19h12.