

Intermodalité tarifaire avec le réseau ferroviaire

Rapporteur : M. Le Président

Le contexte : l'intermodalité dans la restructuration du réseau

La restructuration du réseau à la rentrée de septembre 2002 implique le développement de l'intermodalité entre le réseau de transports collectifs routiers de l'agglomération et le réseau ferroviaire.

Cette logique intermodale s'inscrit dans :

- la mise en œuvre des Plans de Déplacements Urbains ;
- l'objectif de développement de l'usage de la « Croix Ferroviaire » dans notre agglomération ;
- la restructuration du réseau pour septembre 2002 : rabattement en correspondance de lignes routières sur les haltes ferroviaires.

L'intermodalité ne peut être envisagée efficacement que si son fonctionnement est simple. Dans ce contexte, le développement d'une tarification combinée (intermodale) s'avère indispensable pour faciliter le passage d'un mode à l'autre par les usagers.

Un postulat : la mise en place d'abonnements intermodaux

Dans un premier temps, il est proposé de tester la tarification intermodale sur les principaux titres des deux réseaux, à savoir les abonnements SESAME (ou concernant les salariés pour la SNCF), les abonnements mensuels CAMPUS (ou concernant les étudiants pour la SNCF) et les abonnements « scolaires ».

Les tickets-unités sont pour l'instant exclus de la réflexion.

Un scénario à deux vitesses

En relation avec les services de la Ctb, du Conseil Régional et de la SNCF, un scénario technique a été élaboré pour permettre la mise en œuvre de cette tarification intermodale dès septembre 2002. Ce scénario sera complété ultérieurement par un volet financier visant à définir précisément les modalités de péréquation financière entre la Communauté d'Agglomération du Grand Besançon et la SNCF.

Le scénario proposé intègre les spécificités organisationnelles des deux réseaux : tarification kilométrique (SNCF), tarification au voyage (C.A.G.B), types différents de titres de transport, ayants droits différents...

Les spécificités des deux réseaux sont très fortes. Lisser toutes les différences entre ces réseaux paraît impossible avant septembre 2002.

Dans ce contexte, le titre « unique » devra plutôt être envisagé comme différencié entre les deux réseaux (« deux titres uniques »...) donnant droit à l'intermodalité selon des conditions légèrement distinctes :

- Un titre C.A.G.B limité au seul périmètre de l'agglomération permettant l'accès indifférencié au réseau ferroviaire ou routier de l'agglomération dans les limites du périmètre de transports urbains (57 communes) ;
- Un titre régional permettant l'intermodalité entre le réseau d'agglomération et le réseau ferroviaire dès que l'origine ou la destination du voyage se situe hors de notre périmètre.

Suivant le type d'usager, celui-ci se dotera d'un titre intermodal émis par la SNCF ou par la C.A.G.B.

Afin de limiter la complexité de mise en œuvre, pour l'année 2002-2003, seuls 3 types d'usagers seront concernés par des titres intermodaux via leurs abonnements mensuels.

Titre Combiné SNCF-CTB-TGB		
Dans la CAGB		Hors de la CAGB
Quelle que soit la gare de la CAGB, l'abonnement est au même prix et donne droit à l'ensemble des réseaux.		la remise accordée est égale à la remise maxi accordée dans le périmètre de la CAGB
Cible	Etudiants Scolaires Salariés	
Remise client	Variable en fonction des gares.	Fixe : Abonnement SNCF + Abonnement CAGB - Remise (env. de 15 €).
Prix	Fixes : semblables à la tarification C.A.G.B. <i>Abonnement mensuel Etudiants, Scolaires et Salariés</i>	Variables en fonction des « origines-destinations »
Complémentarité	Intermodalité : oui / Multimodalité : oui	Intermodalité : oui / Multimodalité : non
Principes	<ul style="list-style-type: none"> - La tarification est fixée au niveau de la tarification CAGB. - L'abonnement CAGB donne droit d'utiliser le réseau ferroviaire. 	<ul style="list-style-type: none"> - L'abonnement ferroviaire donne droit d'utiliser le réseau CAGB. - Une remise (env. 15 €) est faite sur la somme du prix des 2 abonnements.
Avantages	<ul style="list-style-type: none"> - Mise en œuvre d'un tarif combiné unique par type de clientèle (scolaires, Salariés ou Etudiants), qu'elle utilise ou non le réseau ferroviaire. - Simplicité pour l'usager : l'abonnement est un abonnement pour l'ensemble du transport collectif dans l'agglomération ; - Réduction substantielle pour les usagers bi-modaux (bus + train). - Facilité de communication : le titre ne change pas, mais il donne plus de droits aux clients. - Arrivée de nouveaux clients du fait de possibilité d'utiliser différents modes de transport = gain de recettes pour la C.A.G.B. 	<ul style="list-style-type: none"> - Réduction simple dont le montant reste à déterminer précisément (base : environ 15 € par mois). - Prise en charge par les autorités organisatrices facile à établir. - Facilité de comptage des utilisateurs des titres. - Réduction substantielle pour les usagers TER. - Arrivée de Nouveaux clients : gains de recettes pour la SNCF et la C.A.G.B. - Facilité d'édition dans le cas d'un titre SNCF par les services de la SNCF

Inconvénients	<ul style="list-style-type: none"> - Compensation financière des autorités organisatrices par titre assez importante à priori (mais risque faible en volume). - Règle de partage de la charge financière complexe entre les autorités organisatrices. - Multiplicité des cas en fonction de la gare. - Seulement 3 abonnements concernés sur l'ensemble des abonnements - Titres SNCF à faire contrôler par le personnel Ctb et inversement. - Nécessité d'un comptage régulier des usagers utilisateurs du réseau ferroviaire dans le périmètre communautaire. - Perte de recette sur la clientèle actuelle. 	<ul style="list-style-type: none"> - Titres supplémentaires, lisibilité de la gamme SNCF. - Titres SNCF à faire contrôler par des agents de la C.A.G.B et inversement. - Evolutivité vers une Carte Orange Régionale ? (Si chaque agglomération a son propre système de péréquation et sa propre gamme tarifaire...). - Risque de perte de recette sur la clientèle actuelle.
Distribution Et contrôle du titre	<ul style="list-style-type: none"> - Distribution des titres dans le réseau de dépositaires de la Communauté - Distribution des titres en gare Viotte et Mouillère et en boutique SNCF : problème de régie de recettes + édition du titre... - Contrôle par les agents de la Ctb et de la C.A.G.B : problème de lisibilité. - <i>Option de distribution : réalisation d'une contremarque spécifique ?</i> 	<ul style="list-style-type: none"> - Dans les gares et haltes ferroviaires hors et dans l'agglomération - Contrôle du titre par les agents communautaires sur notre réseau et par les agents SNCF sur le réseau ferroviaire. - <i>Option de distribution : présentation du premier titre (SNCF) qui donne droit à la réduction sur le second (C.A.G.B) ?</i>
Support du titre	<p>ALTERNATIVES (par ordre de préférence) :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Des titres différents ? (chacun gère selon sa propre logique et ses contraintes de réseau) 2. Un visuel commun + un coupon différent pour des raisons de billétique ? (idée : faciliter le contrôle et l'édition pour chaque réseau) 3. Un titre unique ? (un seul titre pour des ayant droits différents) 	<p>ALTERNATIVES (par ordre de préférence) :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Des titres différents ? (chacun gère selon sa propre logique et ses contraintes de réseau) 2. Un visuel commun + un coupon différent pour des raisons de billétique ? (idée : faciliter le contrôle et l'édition pour chaque réseau) 3. Un titre unique ? (un seul titre pour des ayant droits différents)
Les conditions d'accès au titre	<ul style="list-style-type: none"> - Semblables à celles en vigueur pour les abonnements concernés : Sésame, Campus et « Scolaires » - Différence des ayant droits entre les deux réseaux : difficulté à définir une règle commune 	<ul style="list-style-type: none"> - Semblables à celles en vigueur sur le réseau SNCF : abonnement travail, abonnement des élèves, étudiants et apprentis, Universi'TER, ASR (scolaires gratuits) - Différence des ayant droits
Principe de compensation	<ul style="list-style-type: none"> - Réalisation d'une enquête avant le démarrage de la tarification pour vérifier le nombre de clients TER. La C.A.G.B compense tout ou partie (50/50 ?) de la « perte » de recettes SNCF. - Estimer le volume de clientèle concernée sur la base des origines-destinations des usagers SNCF circonscrit à l'agglomération. - Une convention est passée entre la C.A.G.B, la Région et la SNCF sur les modalités de la péréquation. - Un 1er bilan est effectué au bout de 6 mois à 1 an pour permettre la péréquation financière. : une enquête auprès de la clientèle est à prévoir. - In fine, le comptage est réalisé par voie d'enquête si le titre n'est pas identifié spécifiquement comme donnant droit au réseau ferroviaire. 	<ul style="list-style-type: none"> - La Région compense à la C.A.G.B tout ou partie (50/50) de la perte de recettes du réseau communautaire du fait de la réduction accordée. - Attention au volume de clientèle concernée : impact sur les recettes. - Comptage « facile » : le titre est identifiable dans la gamme de la SNCF - Un 1er bilan est effectué au bout de 6 mois à 1 an pour permettre la péréquation financière. : une enquête auprès de la clientèle est à prévoir. - Une convention est passée entre la C.A.G.B, la Région et la SNCF pour définir les modalités de la péréquation.

Certains points restent encore à préciser : principes de compensation, conditions d'accès au titre,... Néanmoins, ce scénario présente l'essentiel des modalités techniques de mise en œuvre d'un titre intermodal dans et hors de l'agglomération.

Au regard de la complexité de ce dossier, il faut envisager l'année 2002-2003 comme une année expérimentale durant laquelle les modalités techniques et financières mises en œuvre seront analysées et feront l'objet d'un bilan. Un réajustement pourrait être effectué sur cette base dès la rentrée scolaire de septembre 2003.

A l'unanimité, le Conseil de Communauté valide le scénario proposé pour la mise en œuvre de l'intermodalité tarifaire.

Pour extrait conforme,

Le Président