



2019-2030

La mise en œuvre de la
**LOI D'ORIENTATION
DES MOBILITÉS**
en Nouvelle-Aquitaine

Décembre 2023



RÉGION
**Nouvelle-
Aquitaine**

La Région vous transporte



Alain Rousset,
Président de la
Région Nouvelle-Aquitaine

**L'engagement
des collectivités
est essentiel
pour ériger
la transition
en paradigme
sociétal.**

La mobilité est l'une des affaires de notre siècle : l'urgence climatique nous incite à penser autrement nos déplacements - un besoin indispensable et une condition essentielle au développement de toute société humaine.

C'est dans un contexte de crise climatique, alors que le transport est le premier facteur d'émissions de GES en France, que l'engagement des collectivités territoriales est essentiel pour ériger la transition en nouveau paradigme sociétal.

Ainsi, près de quatre années après la promulgation de la LOM, la Région s'est pleinement saisie des nouveaux outils pour améliorer l'efficacité et la qualité des transports régionaux, mais également de l'intermodalité avec l'ensemble des partenaires des mobilités.

Création d'un MAAS régional, élaboration d'un nouveau système billettique mutualisé, mise sur pied du plus grand syndicat SRU de France - Nouvelle-Aquitaine Mobilités, **mise en place de RER métropolitains** ou encore accords tarifaires multimodaux : de grands projets structurants sont engagés pour accompagner le choc d'offre que nous appelons de nos vœux. D'autant que la demande est là.

Oui, la mobilité est l'une des grandes affaires de notre siècle. Mais c'est surtout l'affaire de toutes et tous, des usagers aux collectivités, des professionnels aux décideurs politiques.

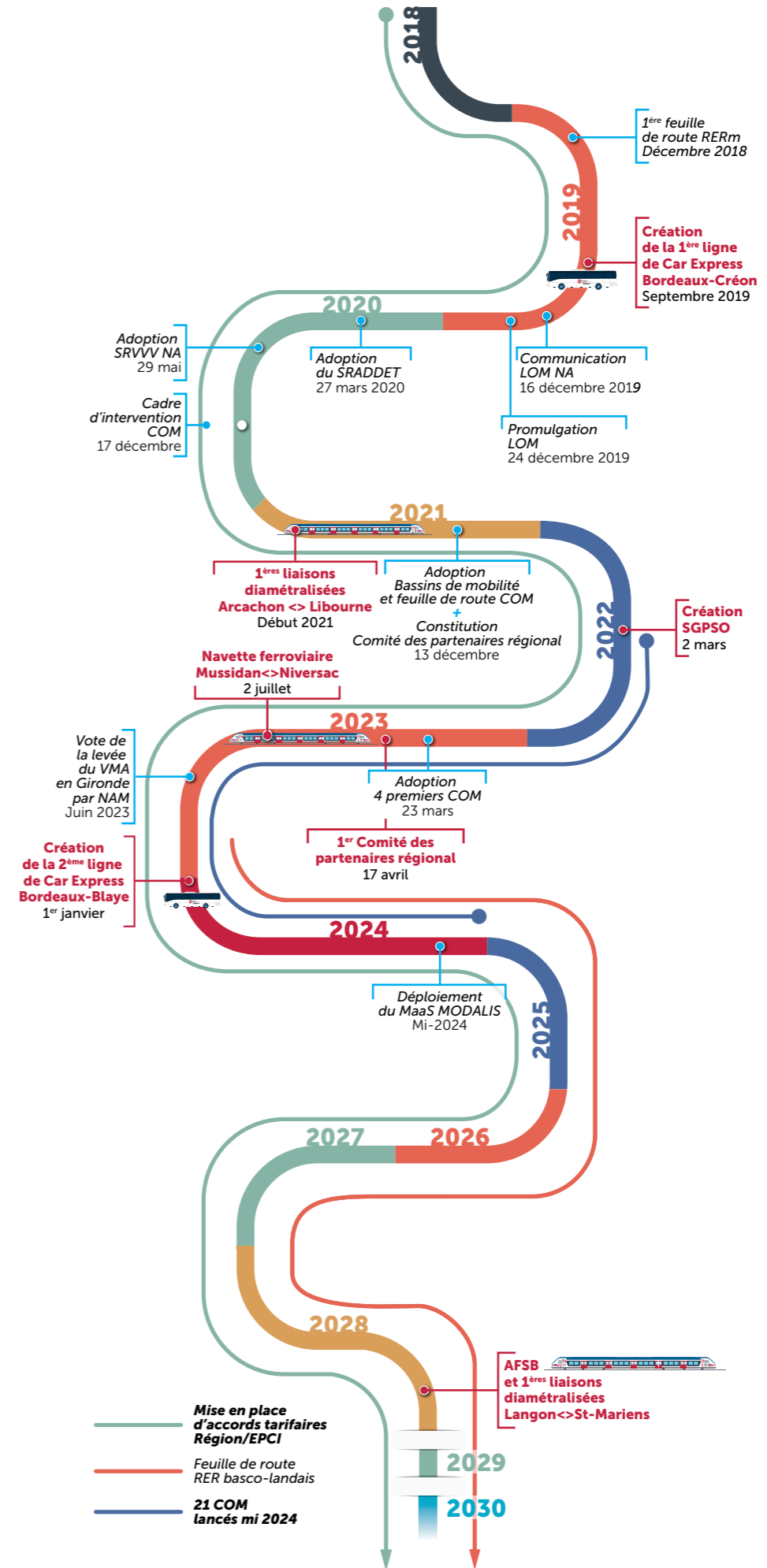
Une progression de l'offre de 11% depuis 2019,
et une **hausse de 33% de fréquentation** sur cette même période.

Frise chronologique de la LOM en Nouvelle-Aquitaine	5
A - LES RÉGIONS CHEFFES DE FILE DE LA MOBILITÉ ET DE L'INTERMODALITÉ	6-7
1 Concertation autour de la prise de compétence	8
2 Définition des bassins de mobilité	9
3 Accompagnement de la Région Nouvelle-Aquitaine	10
👁 Focus : Le bouquet de mobilité locale	10
4 Elaboration des Contrats Opérationnels de Mobilité	11
👁 Focus : L'avancement des COM en Nouvelle-Aquitaine	12
👁 Focus : Les COM en milieu périurbains : le bassin de mobilité Haute-Gironde	13
👁 Focus : Les COM en milieu ruraux : Le bassin de mobilité Vézère-Auvézère	14
5 Guider les EPCI dans leurs stratégies et projets de mobilité	15
B - GOUVERNANCE ET FINANCEMENT DES POLITIQUES DE MOBILITÉ	16-17
1 Création d'un Syndicat Mixte SRU : Nouvelle-Aquitaine Mobilités	18
👁 Focus : Les études confiées au syndicat	19
2 Accords de cofinancement avec les agglomérations	20
3 Création du comité des partenaires régional	20
4 Ingénierie au service des territoires	21
C - LES GRANDS PROJETS JUSQU'EN 2030	22-23
1 Création d'un MaaS régional	24
👁 Focus : Déploiement d'une nouvelle billettique régionale	26
2 Le RER métropolitain Girondin	27
👁 Focus : La réussite de la 1 ^{ère} ligne de Car Express Bordeaux-Créon	30
3 Le Versement Mobilité Additionnel en Gironde	32
👁 Focus : La position de la Région Nouvelle-Aquitaine sur le VMA	32
4 Faciliter les grands projets de mobilité en ayant recours aux outils de la lom : SGPSO	33
5 Développer la tarification multimodale	34
6 Développer l'usage du vélo	35
7 Engager l'élaboration des PAMS	37
Retours d'expérience sur la LOM en Nouvelle-Aquitaine	39

glossaire

AMI : Appel à Manifestation d'Intérêt	PDM(s) : Plan De Mobilité (Simplifié)
AOM (L/R) : Autorité Organisatrice de la Mobilité (Locale/Régionale)	PDU : Plan de Déplacement Urbain
AO2 : Autorité Organisatrice de Second Rang	PMR : Personnes à Mobilité Réduite
CC : Communautés de Communes	RER M : Réseau Express Régional Métropolitain
CEREMA : Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement	RI : Règlement d'intervention
CRPMT : Conférence Régionale Permanente de la Mobilité et des Transports	RNA : Région Nouvelle-Aquitaine
COM : Contrat Opérationnel de Mobilité	SERM : Services Express Régionaux Métropolitains
EPCI : Etablissement Public de Coopération Intercommunale	SCoT : Schéma de Cohérence Territoriale
EPL : Etablissement Public Local	SMPBA : Syndicat des Mobilités Pays Basque - Adour
ETP : Equivalent Temps-Plein	SM SRU : Syndicat Mixte type « Loi SRU »
GPSO : Grand Projet ferroviaire du Sud-Ouest	SIM : Système d'Information Multimodal
GT : Groupe de Travail	SNM : Système Numérique Multimodal
LOM : Loi d'Orientation des Mobilités	SRADDET : schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires
MAAS : Mobility as a Service, service de billetterie et d'accès à différents moyens de transport indépendants	SRVVV : schéma régional Véloroutes Voies Vertes
NAM : Nouvelle-Aquitaine Mobilité	TAD : Transport à la Demande
PAMS : Plan d'Actions commun sur la Mobilité Solidaire	TBM : Transports de Bordeaux Métropole
PCAET : Plan Climat-Air-Energie Territorial	TER : Train Express Régional
PEM : Pôle d'échange Multimodal	TGV : Train à Grande Vitesse
PETR : Pôle d'Equilibre Territorial et Rural	TUS : Transport d'Utilité Sociale
	VAE : Vélo à assistance électrique
	VM(A) : Versement Mobilité (additionnel)

timeline





A

Les régions, cheffes de file de la mobilité et de l'intermodalité

- 1 | Concertation autour de la prise de compétence
- 2 | Définition des bassins de mobilité
- 3 | Accompagnement de la Région Nouvelle-Aquitaine
 - 👁️ Focus : Le bouquet de mobilité locale
- 4 | Elaboration des Contrats Opérationnels de Mobilité
 - 👁️ Focus : L'avancement des COM en Nouvelle-Aquitaine
 - 👁️ Focus : Les COM en milieux périurbains : le bassin de mobilité Haute-Gironde
 - 👁️ Focus : Les COM en milieux ruraux : Le bassin de mobilité Vézère-Auvézère
- 5 | Guider les EPCI dans leurs stratégies et projets de mobilité

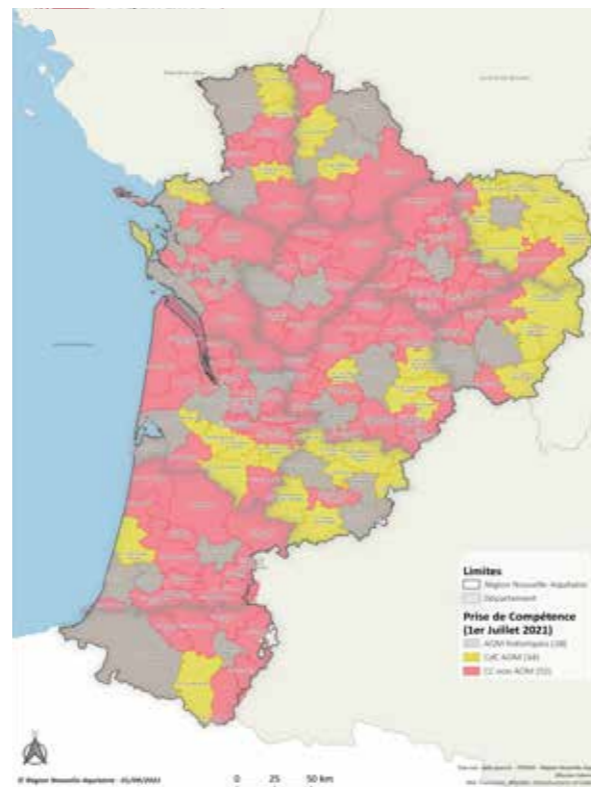
A

1 | Concertation autour de la prise de compétence

La Région Nouvelle-Aquitaine a présenté **une communication sur la politique territoriale en matière de mobilité** dans la perspective de la future Loi d'Orientation des Mobilités (LOM) et de l'ouverture de la prise de compétence aux Communautés de Communes en séance plénière du **16 décembre 2019**. Elle y présentait le cadre d'intervention des Contrats Opérationnels de Mobilité et son ambition d'aller au-delà en y intégrant le développement de services de mobilité locale en coopération avec le bloc intercommunal.

Suite à l'adoption de la Loi d'Orientation des Mobilités, la Région a organisé plusieurs échanges autour de la prise de compétence mobilité par les Communautés de Communes.

Entre le 24 décembre 2019 et le 31 mars 2021, date limite pour que les Communautés de Communes délibèrent sur la prise de compétence, la Région a mené plus d'**une cinquantaine de réunions sur le territoire néo-aquitain**. Organisés sous l'égide des 12 élus référents transports, ces temps d'échanges, parfois à l'initiative des EPCI, ont permis de définir les attentes des Communautés de Communes et préparer les futurs Contrats Opérationnels de Mobilités.



Annexe 1 | Cartes des AOM au 1^{er} juillet 2021 (p. 42)

Cette phase de concertation s'est clôturée par la **convocation d'une Commission Régionale Permanente de la Mobilité et des Transports en novembre 2021**. Cette instance de dialogue néo-aquitaine, qui existait préalablement à la LOM, a été révisée pour élargir son prisme d'action et ainsi réunir l'ensemble des acteurs de la mobilité : collectivités et élus locaux, employeurs et associations d'usagers comme syndicats de salariés.

Au 31 mars 2021, **70% des Communautés de Communes néo-aquitaines ont choisi de ne pas prendre la compétence "Mobilités"** et de laisser la Région l'exercer par substitution. En plus de son rôle d'AOMR la Région est donc devenue, au 1^{er} juillet 2021, l'Autorité Organisatrice de la Mobilité Locale (AOML) dans le ressort territorial de 92 Communauté de Communes (CC).

70% des Communautés de Communes néo-aquitaines ont choisi de ne pas prendre la compétence "Mobilités"

2 | Définition des bassins de mobilité

Fort de la concertation menée pendant un an avec les Communautés de Communes concernées par la prise de compétence, la Région a proposé **une cartographie des 54 bassins de mobilité**, adoptée par le Conseil Régional le **13 décembre 2021**. Ce découpage territorial, est identique à la géographie des Contrats de Territoire, outils de contractualisation pour la politique d'aménagement et de soutien aux projets territoriaux, à celle de la décentralisation de "l'objectif stratégique 5" du FEDER, qui représente 18 % de son montant, et à celle du volet territorial du FEADER, le LEADER qui s'appuie sur les « groupements d'action locale », les GAL – et parfois à celle des contrats pour la réussite de la transition écologique, les CRTE définis par les Préfets de département.

Ainsi, ces bassins de mobilité et leurs contrats opérationnels de mobilité s'appliquent sur un périmètre cohérent du point de vue des politiques territoriales, et répondent à deux impératifs exprimés par les Communautés de Communes :

- **La volonté de disposer de bassins d'une taille accessible** afin de permettre un échange direct entre la Région et les signataires des COM sans être intégrés dans un ensemble trop étendu dans lequel leur intérêt n'aurait pu s'exprimer aussi bien. Par ailleurs, cette approche résultait d'une volonté d'apprécier les spécificités de chaque territoire et ses besoins.

- **La nécessité d'une échelle de discussion bien identifiée, les 54 territoires de la Région, pour simplifier la coopération**, dans un paysage institutionnel où coexistaient déjà 5 bassins de mobilité chez Nouvelle-Aquitaine Mobilités, 53 Contrats de territoires, les Contrats de relance et de transition écologique intégrant des sujets mobilités, des Comités de lignes,...

Ainsi, la Région a choisi de faire correspondre les contrats de territoire et les COM pour concevoir des services de mobilité locale sur-mesure et innovants, adaptés aux zones peu dense dont les enjeux nécessitent une approche technique fine.



Annexe 2 | Carte des 54 bassins de mobilité RNA 2021 (p.43)

3 | Accompagnement de la Région Nouvelle-Aquitaine

La concertation menée par la Région a également permis d'objectiver la situation des EPCI face à la prise de compétence. Malgré une volonté fréquente de pouvoir investir le sujet de la mobilité, les EPCI ont pu craindre de ne pas disposer des moyens financiers et humains nécessaires à l'exercice de cette nouvelle compétence.

La possibilité offerte par la LOM de lever un **Versement Mobilité n'offrait en réalité qu'un revenu très limité en zone rurale** pour les Communautés de Communes qui disposaient d'un potentiel fiscal quasi nul en raison de l'absence du tissu économique sur lequel repose cette fiscalité. L'obligation de mettre en place un service de transport régulier semble, de surcroît, inatteignable et inadapté dans une large majorité des territoires ruraux.

Cela a conduit la Région Nouvelle-Aquitaine à définir sur fonds propres - sans ressources supplémentaires - une nouvelle politique publique à destination des EPCI n'ayant pas investi la compétence d'AOM, pour créer des services de mobilité, sur la base d'un financement de 50 % (et juqu'a...), mise en place par les EPCI par délégation de compétence de la Région.

Cette solution était de nature à répondre au besoin des EPCI tout en partageant le coût de ces nouveaux services pour lesquels la Région ne dispose d'aucune source nouvelle de financement.

La définition de ce cadre a permis d'harmoniser la politique de mobilité locale, notamment auprès des EPCI qui bénéficiaient d'un service de Transport à la Demande (TAD) géré par la Région ou directement animé par ces derniers, parfois financés par la Région.. Cette harmonisation a apporté la garantie d'un accompagnement financier fixe et pérenne sur leur territoire lorsque les CC n'ont pas pris la compétence.

Le bouquet de mobilité locale

L'adoption d'un Contrat Opérationnel de Mobilité permet aux EPCI non-AOM de bénéficier d'un **cofinancement régional de services de mobilité locale à hauteur de 50 % dans la limite de 4€ par habitant et par an**. Pour aller plus loin et aider les territoires les plus en difficultés, cette participation est bonifiée à 60%, voire 70% en fonction de leur degré de vulnérabilité (politique régionale basée sur le revenu médian par unité de consommation des ménages des EPCI).

Ce budget de fonctionnement a vocation à **renforcer des services déjà existants** tels que le Transport à la Demande, mais également à faire émerger de **nouvelles formes de mobilité** comme la location de VAE, le covoiturage local, des navettes, etc..., et toute étude relative à la construction d'un service ou d'une stratégie de mobilité (type Plan de Mobilité Simplifié). Ce cofinancement est versé annuellement sous la forme d'une subvention à la CC non-AOM, après mise en place d'une délégation de compétence de la Région, afin de ne pas administrer les services depuis l'échelon régional mais bien de les gérer au plan local.

FOCUS

4 | Élaboration des contrats opérationnels de mobilité

Conformément à la LOM, aux préconisations du SRADDET et à la feuille de route Néo-Terra, le Contrat Opérationnel de Mobilité vise à organiser les conditions de dialogue et d'actions favorables au développement des mobilités. En réunissant l'ensemble des acteurs de la mobilité dans ce cadre, **la Région s'attelle à coordonner leur action commune en facilitant et en normalisant les projets partenariaux.**

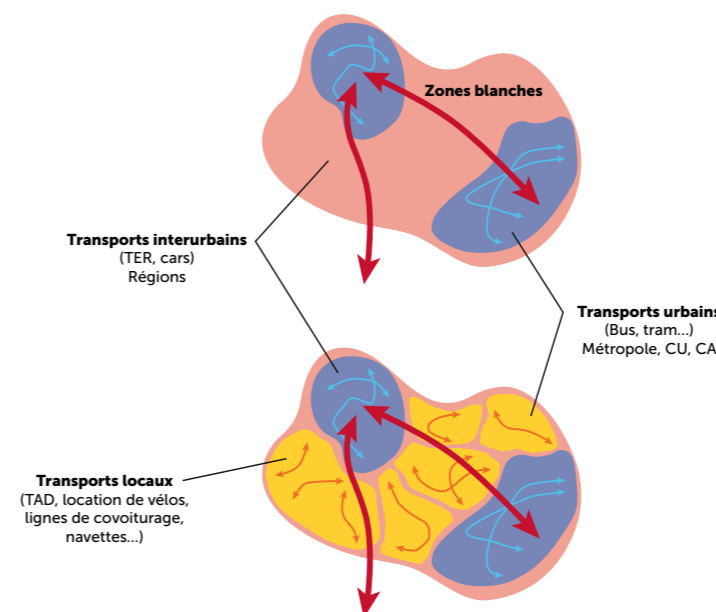


Figure 1 | Les objectifs du COM en Nouvelle-Aquitaine

En Nouvelle-Aquitaine, les Contrats Opérationnels de Mobilité visent à "mettre autour de la table" l'ensemble des acteurs de la mobilité. Un retour d'expérience après 1 an de travail sur une dizaine de bassins a permis d'affiner cette démarche et d'en faire **une instance locale de gouvernance de la mobilité** qui n'existait pas auparavant.

Dans ce cadre, la Région sensibilise d'une part au fonctionnement du "système de transport" dans sa globalité : **du 1^{er} au dernier kilomètre, sur l'offre comme sur les infrastructures (Annexe 4 & 5).**

Il est donc crucial d'ouvrir les discussions du COM à **l'ensemble des champs de la mobilité** pour coordonner les offres des AOM, multiplier les solutions de déplacement et concevoir un trajet fluide pour l'ensemble des usagers (tarification, distribution, billettique...), tout en concentrant les efforts sur 3 axes principaux :

- Accompagnement à destination des EPCI non-AOM pour créer une offre nouvelle de desserte locale ou de rabattement vers les réseaux structurants
- Augmenter l'attractivité des réseaux de transport néo-aquitains en adaptant et en renforçant, autant que possible, l'offre TER et cars régionaux avec le concert des EPCI.
- Cofinancement d'opérations de PEM ferroviaires et routiers, création de haltes et leur mise en accessibilité PMR.

A cette occasion, la Région mobilise chaque acteur sur son champ de compétence, cela fait l'objet d'un travail spécifique avec SNCF Gares&Connexions ainsi que les 12 Départements néo-aquitains pour évoquer leur participation sur le volet **"aménagement des infrastructures"**. En effet, l'optimisation du système de transport passe par la participation de tous les acteurs compétents en matière d'aménagement des espaces publics et des pôles d'échanges multimodaux mais également en matière d'infrastructures de mobilités que peuvent représenter les voies réservées au covoiturage et au transport public. La Région porte aussi à connaissance des partenaires du COM les travaux du Syndicat intermodal Nouvelle-Aquitaine Mobilités. NAM produit, au bénéfice des collectivités locales et avec leur accord, une animation, études de diagnostics et scénarios de services de mobilité en lien avec la Région. Une attention particulière est également portée au développement de l'urbanisme à proximité des gares.

A

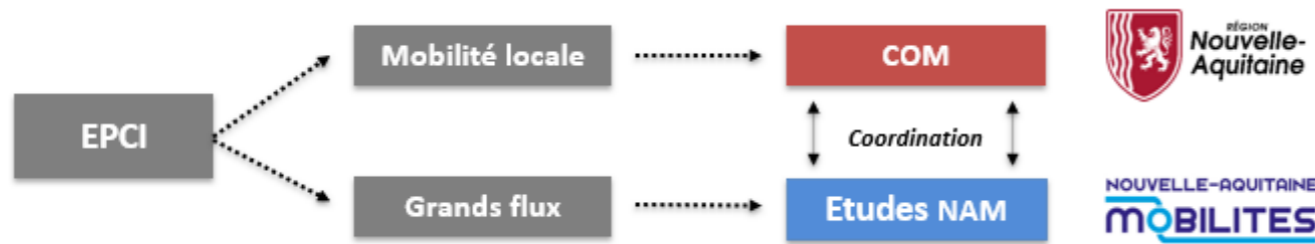


Figure 2 | Schéma d'articulation des travaux régionaux

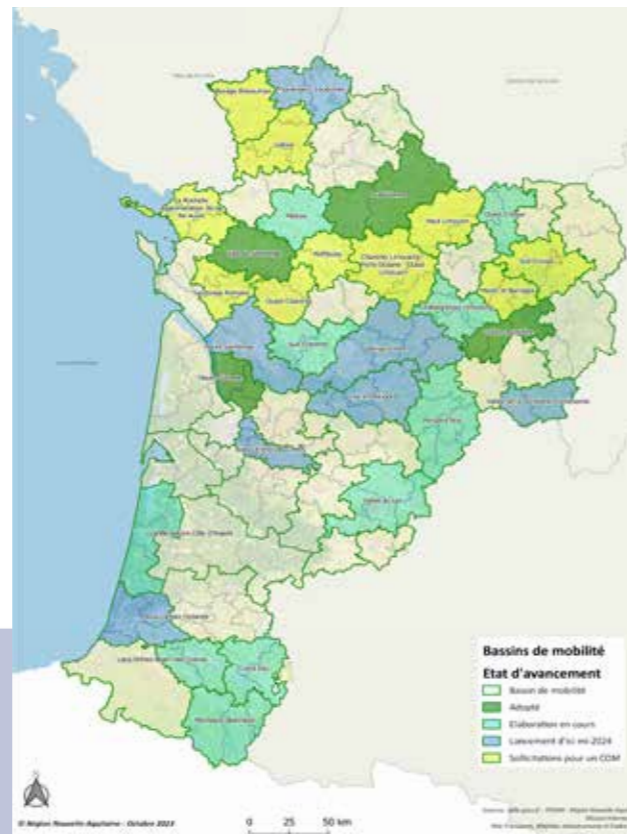
Parallèlement, il est récurrent que les problématiques de déplacement dépassent les limites des bassins de mobilité. La Région ouvre régulièrement le dialogue du COM aux EPCI limitrophes ou encore aux structures de coopération telles que les PETR, Pôles Métropolitains, Pays... Il en est de même pour les bassins ayant des marqueurs sociaux spécifiques au sein desquels les associations proposent des solutions de mobilité inclusives, comme les TUS. Ces différents types de structures peuvent participer à l'élaboration du COM de manière consultative.

En Nouvelle-Aquitaine, un COM a une durée de vie réglementaire de 6 ans et s'organise en 4 volets :

- 1- **Des dispositions réglementaires** générales, relatives à la vie du contrat et à son évolution.
- 2- **Un bilan de l'organisation** et des dynamiques territoriales, visant à partager un diagnostic co-construit par les partenaires et dégager des enjeux d'amélioration.

3- **Une feuille de route** référençant les projets envisagés par tout ou partie des signataires du contrat et répondant aux enjeux soulevés précédemment. Elle est la résultante du travail entre les parties prenantes et constitue le fil rouge de l'action des signataires sur les 6 années suivantes.

4- **Une boîte à outils** intégrant l'ensemble des principes d'intervention que chaque maîtrise d'ouvrage peut mobiliser pour bénéficier d'un accompagnement technique et/ou financier.



Annexe 3 | Carte Etat d'avancement des COM au 01/10/2023 p. 44

L'avancement des COM en Nouvelle-Aquitaine

La Région Nouvelle-Aquitaine a débuté la démarche des Contrats Opérationnels de Mobilité en lançant une expérimentation sur 4 bassins de mobilité tests dès la mi-2022. L'année 2023 a permis d'aboutir à l'adoption des premiers COM :

- 4 COM ont été adoptés en Séance Plénière du 27 mars 2023.
- 10 COM sont en cours de négociation au 1^{er} octobre 2023 et 7 autres COM seront lancés d'ici mi-2024.
- 10 Bassins de mobilité supplémentaires sont candidats pour le lancement d'un COM à partir de l'année 2024.

Les COM en milieux périurbains : le bassin de mobilité Haute-Gironde

Le COM Haute-Gironde est emblématique du démarrage de cette nouvelle contractualisation, avec des engagements importants pris communément par l'ensemble des signataires.

Celui-ci couvre le périmètre Nord-Est de la métropole bordelaise, sur 4 Communautés de Communes non-AOM ; un territoire fortement marqué par son caractère périurbain et par de fortes disparités sociales. Le périmètre de la Haute-Gironde cristallise des problématiques de déplacement majeures à l'échelle régionale : infrastructures autoroutières hyper saturées en amont de Bordeaux, axe ferroviaire vieillissant et contraignant l'exploitation. Les déplacements des Hauts-Girondins demeurent complexes malgré une offre régionale déjà massive (2 lignes TER pour 21 trains/j/sens, 8 lignes de cars régionaux dont une déjà cadencée aux 20 minutes, 1 Transport à la demande par communauté de communes).

Après 10 mois de travail entre la Région, les 4 CdC non-AOM, le Département de la Gironde, Nouvelle-Aquitaine Mobilités et SNCF Gares & connexions, l'ensemble des acteurs a abouti à une feuille de route multithématique pour améliorer l'offre existante, développer de nouvelles offres et optimiser l'usage des infrastructures existantes pour promouvoir une mobilité partagée et/ou active. Le COM a joué le rôle "d'instance locale" de la mobilité et chaque signataire s'est engagé sur des projets partenariaux.

→ L'ensemble des EPCI a souhaité étudier la mise en place d'un **Transport à la demande mutualisé à l'échelle de leurs 4 territoires.**

→ 3 EPCI souhaitent mener une expérimentation pour mettre en œuvre un **service d'autopartage décarboné.**

→ Une expérimentation de **lignes de covoiturage** dynamique va être engagée sur les corridors non-couverts par les lignes routières régionales.

→ **Une ligne de car express direct en Blaye et la Métropole de Bordeaux** sera mise en place à partir de janvier 2024. Ce nouveau service sera financé à 25% par la Région, à 25% par Bordeaux Métropole et à 50% par NAM à travers la levée du Versement Mobilité Additionnel. Le Département de la Gironde interviendra pour créer 2 nouveaux arrêts situés sur la voirie départementale.

Cette nouvelle ligne sera déployée dès janvier 2024 et bénéficiera d'un trajet plus rapide à terme dès lors que l'Etat et Vinci auront assuré la réalisation d'une VR2+ sur l'A10.

→ Le COM mobilise ses signataires sur l'aménagement d'infrastructures de mobilité, avec **la construction d'un réseau de 10 pôles routiers d'intermodalité.** Ces pôles visent à centraliser les offres de transport tout en bénéficiant d'infrastructures de rabattement vers les tissus urbains à proximité. Afin d'accompagner le territoire dans le développement du projet de RER Métropolitain, les 6 gares du territoire vont bénéficier de l'aménagement de pôles d'échanges multimodaux ferroviaires.

→ Enfin, **la Région se mobilise dans l'innovation** pour questionner **la liaison entre Blaye et St-Mariens (terminus RER métropolitain)**, reliées par une voie ferrée désaffectée. Face au manque d'investissement de SNCF Réseau pour remettre à niveau cette ligne et aux coûts très importants de remise en état, la Région et le Ferrocampus de Saintes vont engager un travail avec les porteurs de projet de train léger pour évaluer l'opportunité d'une telle solution.

Les COM en milieux ruraux : le bassin de mobilité Vézère-Auvézère

Le COM de Vézère-Auvézère est également représentatif du lancement de cette nouvelle contractualisation, permettant de donner un panorama des convergences et différences d'engagements pris entre territoires ruraux et périurbains.

Ce COM couvre le périmètre Nord du Département de la Corrèze, sur 3 Communautés de Communes non-AOM, un territoire fortement marqué par son caractère rural, dont les centres bourgs constituent des polarités locales, avec pour certains une desserte ferroviaire, comme à Bugeat et Uzerche.

Avant l'élaboration du COM, la vision et l'offre de transports collectifs étaient différentes selon les 3 CC :

- Vézère-Monédières Millesources était pourvue d'un transport à la demande et d'un service de vélo de moyenne-longue durée ;
- Pays d'Uzerche et Pays de Lubersac Pompadour n'avaient pas de services de mobilités locales.

Au regard des diverses situations locales, les 9 mois de travail entre l'ensemble des acteurs, ont permis de co-construire une feuille de route multithématique pour améliorer l'offre existante, développer de nouvelles offres, tout en optimisant l'usage des infrastructures existantes.

Pour répondre à ces enjeux de mobilité, les actions suivantes ont été retenues :

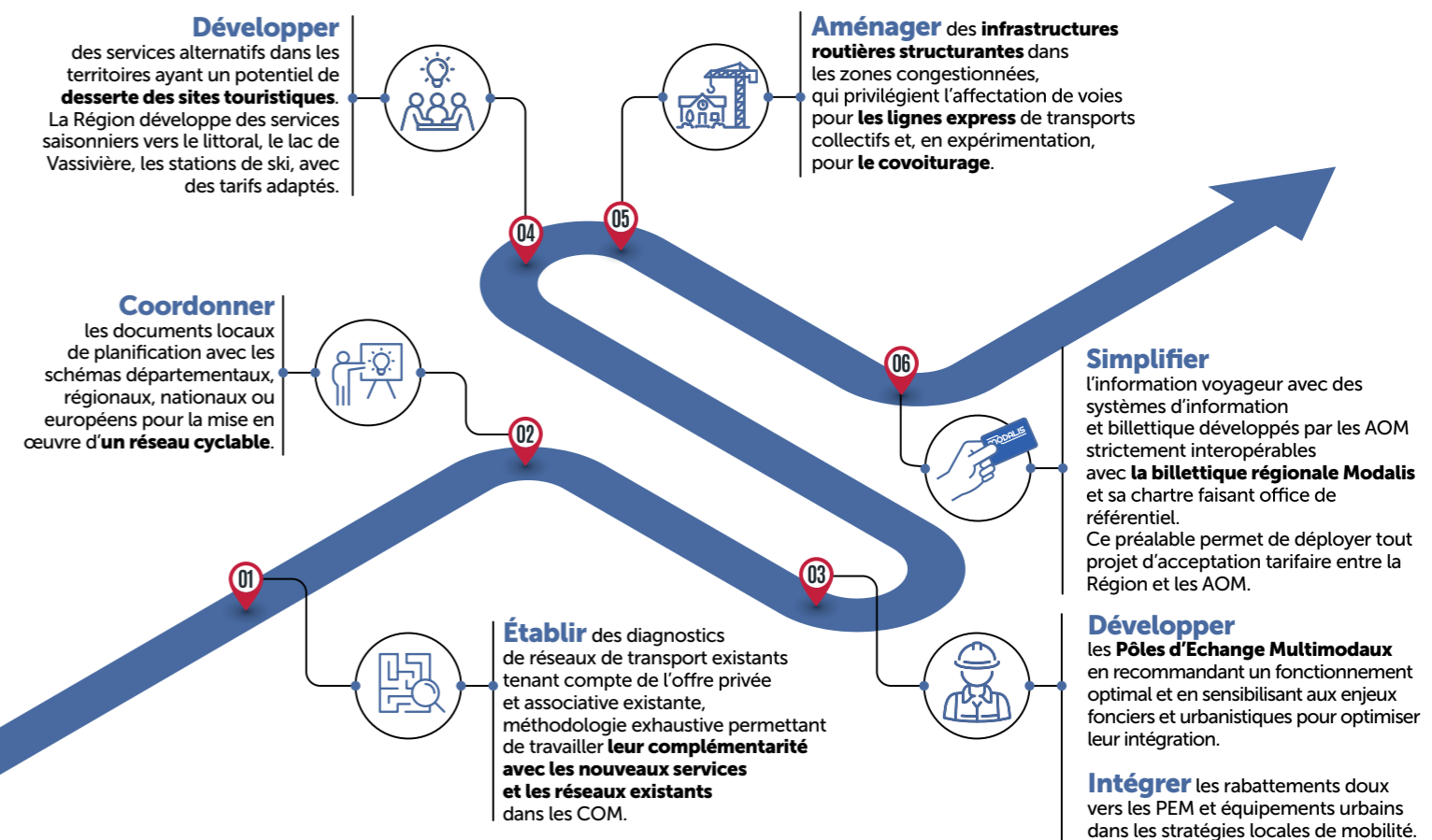
- Pays de Lubersac Pompadour a choisi de commencer par une étude de mobilité locale afin d'identifier les enjeux de mobilité de son territoire, pour ensuite construire une stratégie de services de mobilité locale adaptée.
- Vézère-Monédières Millesources, a souhaité faire évoluer à la hausse son réseau Transport à la Demande (TAD), en recherchant des synergies avec le réseau de TAD de la CC du Pays d'Uzerche.
- Pays d'Uzerche a engagé une première expérimentation de TAD. Ce TAD virtuel, est opéré au sein du territoire communautaire, en complémentarité avec :
 - le **réseau régional structurant** (TER et Cars) ;
 - le **réseau TAD limitrophe** de la Communauté de Communes de Vézère-Monédières-Millesources.
- Pays d'Uzerche souhaite créer un service de location de vélo en longue durée en partenariat avec la Région, par le biais d'une étude de faisabilité dans un premier temps.
- Les CC du Pays d'Uzerche et V2M ont également souhaité travailler avec les gestionnaires de gares et la Région pour aménager les abords de la gare d'Uzerche et équiper les gares d'Uzerche, Lacelle et Bugeat de stationnements vélo sécurisés.
- La CC d'Uzerche souhaite également mettre en place un dispositif de covoiturage et s'appuie pour cela sur l'AMI Avenir Montagne Mobilité.

5 | Guider les EPCI dans leurs stratégies et projets de mobilité

→ Le SRADDET de Nouvelle-Aquitaine

Le Schéma Régional d'Aménagement et de Développement Durable du Territoire (SRADDET) néo-aquitain fixe la stratégie et les objectifs régionaux sur un ensemble thématique comprenant la mobilité. En Nouvelle-Aquitaine, il a été approuvé le 27 mars 2020 et un premier bilan a été présenté au Conseil Régional le 13 décembre 2021, exposant les évolutions réglementaires apportées par la LOM et la Loi Climat et Résilience.

Les objectifs du SRADDET sont opposables aux documents locaux guidant l'organisation de la mobilité (SCoT, PCAET mais également PDU/PDM), et les Contrats Opérationnels de Mobilité s'appuient pleinement sur ces recommandations.





B

Gouvernance et financement des politiques de mobilité

- 1 | Création d'un Syndicat Mixte SRU : Nouvelle-Aquitaine Mobilités
 - 👁️ Focus : Les études confiées au syndicat
- 2 | Accords de cofinancement avec les agglomérations
- 3 | Création du comité des partenaires régional
- 4 | Ingénierie au service des territoires

Dans un contexte de crise climatique engagée où le transport est le 1^{er} facteur d'émissions de GES en France, l'engagement des collectivités de tout niveaux est un impératif pour construire une transition efficace et décarbonée.

Cet enjeu va de pair avec le succès du réseau TER NA, qui a vu l'offre croître de 11 % et sa fréquentation bondir de + 33 % entre 2019 et 2022 malgré le COVID et qui arrive déjà en partie à saturation.

La Région Nouvelle-Aquitaine partage donc la nécessité d'engager un choc d'offre pour attirer et faciliter les déplacements quotidiens des français vers des transports décarbonés et efficaces.

1 | Création d'un syndicat mixte SRU : Nouvelle-Aquitaine Mobilités

Avant la LOM, la Région Nouvelle-Aquitaine et 26 Autorités Organisatrices de la Mobilité ont décidé d'unir leurs compétences et leurs ressources afin de **créer le Syndicat Mixte SRU "Nouvelle-Aquitaine Mobilités"** le 13 juillet 2018. Son rôle est de **développer, faciliter et promouvoir l'usage des transports en commun et l'intermodalité** sur le périmètre de la Région Nouvelle-Aquitaine en étroite lien avec l'ensemble des acteurs de la mobilité. NAM compte aujourd'hui 33 membres, 40 réseaux de transports concernés et 84 061 km² couverts, ce qui en fait le plus grand syndicat mixte intermodal de France.

NAM et ses membres **développent des services mutualisés** (information voyageur, solutions billettiques, support unique numérique), **créent une connaissance partagée** (études multimodales, tarification, open data) et **imaginent les déplacements de demain** (mobilités alternatives, RER Métropolitain).

Autant de projets qui participent à faire de la mobilité un bien commun ; un service partagé entre usagers, collectivités et transporteurs visant à connecter l'ensemble des territoires : ruraux, urbains et péri-urbains, "sans couture" du point de vue de l'utilisateur, quel que soit le territoire, l'exploitant de transports ou l'autorité organisatrice. Les champs d'action couvrent en effet les services de proximité (vélos en libre-service) jusqu'aux TER ou au TGV.

La gouvernance du syndicat repose sur un Conseil syndical ainsi que sur 5 bassins de mobilités, chacun présidés par le Vice-Président de la plus grande Autorité Organisatrice de la Mobilité Urbaine du territoire. C'est à cette échelle que sont discutés les projets et les études menées par le syndicat avec les membres.

NOUVELLE-AQUITAINE
MOBILITES

Les études confiées au syndicat

→ **Étude Multimodale 2025-2030 et définition d'un schéma multimodal**

NAM a lancé en 2019 une étude multimodale 2025-2030 visant à coordonner l'ensemble des mobilités et des réseaux de transport de ses membres, afin de faire émerger un réseau simplifié, lisible et attractif.

Pour cela, l'étude a défini les besoins de mobilité des territoires à travers 40 corridors de déplacements à l'échelle régionale, contraints par des problématiques de mobilité générés par l'effet de périurbanisation, et où il est nécessaire de développer l'offre ferroviaire, les cars régionaux ou des services de covoiturage. Chaque corridor fait l'objet d'études de faisabilité en fonction du mode ciblé (Car Express, covoiturage) et du potentiel de report modal. Un premier résultat sera visible à partir du 2 janvier 2024 et de la mise en place du Car Express Bordeaux - Blaye qui s'articulera avec la ligne TER desservant le Nord de la Gironde.

Pour répondre aux besoins identifiés dans les autres corridors ainsi que sur le reste du territoire régional, NAM est engagé depuis septembre 2022 dans **la définition d'un schéma multimodal**. Il vise à **améliorer la coordination de l'ensemble des offres des réseaux membres** (TER, cars, trams et bus urbains) afin de faciliter les trajets et correspondances des usagers, tout en optimisant l'utilisation du matériel roulant afin qu'il puisse produire plus d'offres.

Cette démarche repose sur un diagnostic de l'existant, une expression de besoin de territoire (2022), l'élaboration de schémas de desserte cadencée autour des nœuds de correspondance pour aboutir à la construction des grilles horaires.

→ **Études Car Express**

NAM conduit depuis 2021 une série de **11 études Car Express** dont le but est de concevoir une ligne à itinéraire rapide et attractif, qui soit nouvelle, en articulation ou en substitution d'une offre déjà existante.

Ces études permettent également de définir le niveau d'offre le plus pertinent, avec un objectif de cadencement important, tout en associant les AOM compétentes, le tissu de collectivités locales concernées par le tracé ainsi que les propriétaires des voiries concernées.

→ **Étude Corridors de covoiturage**

Cette étude vise à étudier le potentiel de **"covoiturabilité" sur 17 corridors de covoiturage** défini avec les membres. Il s'agit d'analyser la pertinence d'un service de covoiturage sur ces axes et d'en définir le mode d'exploitation le plus adapté.

→ **Études Hubs de Mobilité**

NAM a lancé une **étude sur 400 hubs de mobilité** sur le territoire néo-aquitain. L'objectif de cette étude est de qualifier à l'aide d'une typologie de 4 échelons les différents niveaux de services à déployer dans les hubs recensés par les territoires.

Dans un second temps, 150 hubs feront l'objet d'une étude dimensionnement et de conception sur la base des typologies de services qui leur sont associées.

→ **Groupes de Travail thématiques**

NAM pilote et anime différents **Groupes de Travail thématiques** afin d'**organiser les échanges et la connaissance commune** entre les différents membres notamment à travers des GT Covoiturage, Billettique, Tarification, Stratégie Marque ou encore Information Voyageurs.

2 | Accords de cofinancement avec les agglomérations

Face à une demande croissante des territoires pour des renforts de l'offre régionale sur le périurbain des agglomérations, la Région s'est dotée d'un cadre de financement partenarial. Il s'agit de pouvoir répondre aux sollicitations tout en faisant face aux coûts d'exploitation des services existants et aux dépenses liées au nouveau rôle d'AOM locale de la Région.

Dans la mesure d'un potentiel identifié et de disponibilités financières, la Région s'attèle à prendre en charge l'évolution de l'offre régionale à 100 %. Pour autant, la LOM ne conférant aucune source de financement supplémentaire pour répondre au choc d'offre attendu, il revient à la région d'animer plus de service à ressources constantes. Depuis 2019, la Région a donc mis en place un principe de cofinancement de l'offre périurbaine.

Les EPCI peuvent solliciter la Région pour cofinancer des renforts d'offre sur plusieurs bases :

- Le tracé du renfort n'inclut qu'une seule AOM : la Région Nouvelle-Aquitaine finance 50 % avec l'ensemble des EPCI partenaires.
- Le tracé inclut plusieurs AOM : Région Nouvelle-Aquitaine finance 40 % avec l'ensemble des EPCI partenaires.

→ Un cofinancement des EPCI réparti au prorata du nombre d'habitants et des kilomètres effectués dans chacun d'entre eux.

Le taux de cofinancement régional peut être majoré de 5 à 10 % en fonction du degré de vulnérabilité d'un EPCI.

En amont des Contrats Opérationnels de Mobilité, ce cadre a été mis en place à plusieurs reprises, dans divers projets de renforcement et de cadencement de l'offre régionale :

→ RER M Girondin :

Accord tarifaire sur une base de 50/50 entre la Région et Bordeaux Métropole pour les renforts ferroviaire du RER Métropolitain et l'acquisition des matériels roulants, et 25% Région, 25% Bordeaux Métropole et 50% NAM via le VMa pour les lignes de Cars Express.

→ Navette ferroviaire Mussidan <> Niversac :

Renforcement d'offre financé sur une base de 50/50 entre Région et Grand Périgueux.

→ RER Basco-Landais :

Même base 50 / 50 Région | bloc communal pour le renfort d'offre.

3 | Création du comité des partenaires régional



Le 17 avril 2023, la Région a tenu son premier Comité des Partenaires réunissant plus de 130 participants. Cette nouvelle instance de concertation remplace l'ancienne "Conférence Régionale Permanente de la Mobilité et des Transports" et va se réunir une fois par an.

Il permet notamment de garantir un dialogue entre les AOM, les usagers et les employeurs pour

échanger et débattre autour des évolutions de la politique régionale de la mobilité.

Par exemple, la Région a pu présenter les évolutions tarifaires à venir sur les 3 prochaines années concernant le transport scolaire. Enfin, la Région a organisé le tirage au sort de 12 habitants (1 représentant par Département) conformément à la loi Climat et Résilience.

4 | Ingénierie au service des territoires

La Région Nouvelle-Aquitaine s'est également dotée d'outils permettant d'apporter un soutien aux différents territoires en termes d'ingénierie aux mobilités. Ce soutien peut prendre différentes formes : cofinancement d'ETP thématiques, accompagnement dans le cadre des Contrats Opérationnels de Mobilité, animation à destination des territoires.

→ Le pôle DATAR de la Région permet le cofinancement d'ETP pour les territoires

Au-delà des outils post-LOM mis en place par la Région, la mobilité est un sujet omniprésent dans les dialogues inter-collectivités. Les contrats de territoires, également menés par la Région, font l'objet d'un dispositif spécifique pour cofinancer de l'ingénierie aux territoires. La Région et la Banque des Territoires aident ainsi les EPCI à se doter d'ingénierie territoriale sur une diversité de champs d'action en finançant plus de 100 ingénieurs territoriaux pour du pilotage de projets (120 ETP en 2022). Dans ce cadre, les ingénieurs territoriaux ainsi financés, sur les territoires dits "Petites villes de demain" ou autres dispositifs territoriaux, s'emparent des questions de mobilité sur leurs territoires. D'autres établissements publics (EPCI ou PÉTR notamment) se font accompagner dans ce cofinancement de moyens d'ingénierie territoriale, dédiés à la « mobilité ».

→ La Région apporte un accompagnement technique aux territoires

Dans le cadre des COM, la Région complète l'appui de NAM pour accompagner les EPCI maîtres d'ouvrage à concevoir leurs projets de mobilité, en posture d'AOI ou encore de cofinancier. Pour cela, de nombreux techniciens et ingénieurs régionaux sont mobilisés, à travers le pilotage des COM ou en réalisant des études de mobilité locale.

La notion de Plans de Mobilité Simplifiés permet de définir une prestation qui ne soit pas dispendieuse en enquête et études, d'analyser les besoins et de définir une stratégie sur les services de mobilité locale à déployer dans le cadre des COM. Cette formule ad-hoc est plébiscitée par les EPCI qui entrent progressivement sur les sujets de mobilité.

Figure 4 | Extrait du webinaire sur la mobilité locale animé par Renaud Lagrave, Vice-Président du Conseil Régional de Nouvelle-Aquitaine en charge des Mobilités.

De la même façon, des études de faisabilité sont conduites afin d'accompagner les CC dans la mise en place des services de mobilité décidés. Une expertise technique est apportée par la Région au regard de l'expérience acquise en qualité d'AOM dans le cadre de ces études, mais elle aide aussi directement les CC à concevoir leurs services. Sur les 4 premiers COM, 3 études de mobilité locale et 3 études de faisabilité portant sur des services de TAD et de location de vélo ont été lancées.

Enfin, cet appui se fait également pour les maîtres d'ouvrage d'opérations de création de halte TER, de mise en accessibilité PMR et de création de Pôles d'Echanges Multimodaux (PEM).

→ La Région a animé un webinaire mobilité locale en territoire peu dense avec plus d'une centaine de participants

Afin d'entamer le dialogue entre la Région et les Communautés de Communes (AOM et non-AOM) pour les accompagner dans leurs réflexions sur les mobilités de leurs territoires les services régionaux ont, en partenariat avec le CEREMA, organisé un grand webinaire régional sur la mobilité locale en territoire peu dense en novembre 2021. Ce webinaire présentait les témoignages directs des collectivités ayant mis en œuvre des dispositifs de mobilité sur leurs territoires tels que du covoiturage, du Transport à la Demande, de la location de vélos, etc.

Ces échanges permettaient également de questionner les territoires expérimentateurs sur la mise en œuvre concrète de ces projets et d'initier des échanges afin de développer le bouquet de mobilité locale que souhaitait intégrer la Région dans l'élaboration des Contrats Opérationnels de Mobilité.

Ce webinaire coorganisé avec la cellule France Mobilités a réuni plus de 150 participants.





C

Les grands projets jusqu'en 2030

- 1 | Création d'un MaaS régional
 - 👁️ Focus : Déploiement d'une nouvelle billettique régionale
- 2 | Le RER métropolitain Girondin
 - 👁️ Focus : La réussite de la 1^{ère} ligne de Car Express Bordeaux-Créon
- 3 | Le Versement Mobilité Additionnel en Gironde
 - 👁️ Focus : La position de la Région Nouvelle-Aquitaine sur le VMA
- 4 | Faciliter les grands projets de mobilité en ayant recours aux outils de la LOM : SGPSO
- 5 | Développer la tarification multimodale
- 6 | Développer l'usage du vélo
- 7 | Engager l'élaboration des PAMS
- 8 | Retours d'expérience sur la LOM en Nouvelle-Aquitaine



1 | Création d'un MaaS régional

Dès 2016, la Région a développé son système d'information multimodale référencant 35 réseaux de transport pour proposer aux usagers un calculateur de trajet sous la marque Modalis.

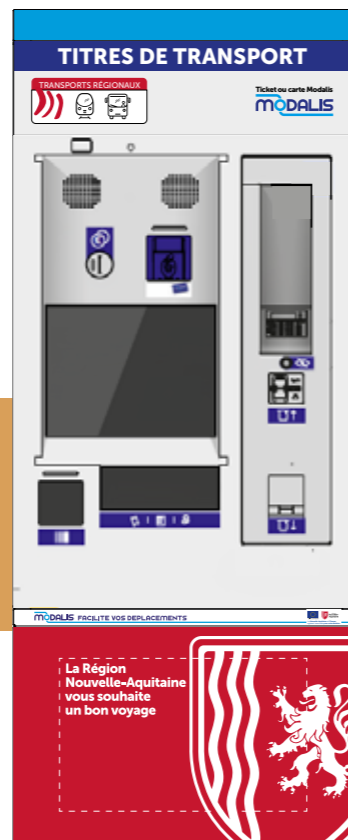
Aujourd'hui confié à Nouvelle-Aquitaine Mobilités, le calculateur d'itinéraire en temps réel propose une solution de déplacement claire aux usagers sur la base de toute offre de mobilité existante. **Son utilisation est exponentielle avec 1,6 million de requêtes par mois en 2022 (+ 4 400 % d'augmentation de recherches en 3 ans).**

Il a été conçu pour fonctionner sur une application mobile et web, déployable facilement sur les canaux d'information de chaque collectivité membre de NAM (marque blanche). NAM et ses membres impulsent, sur la base de cet outil, **un projet de MaaS à l'échelle régionale** pour faciliter le parcours des usagers d'ici à 2026.

Cette évolution de la plateforme Modalis s'articule avec **le déploiement d'une nouvelle billettique régionale et d'une nouvelle distribution des titres indépendante et interopérable** entre l'ensemble des réseaux de transport néo-aquitains.

Engagé depuis 2019, le projet de MaaS a débuté par le déploiement de **la carte unique Modalis** pour harmoniser les coopérations entre réseaux et simplifier l'expérience usager. Elle permet ainsi de passer d'un mode de transport à un autre grâce à un support unique. La carte Modalis a été distribuée 25 000 fois sur 4 réseaux émetteurs et 2 réseaux compatibles, soit **+108 % d'usagers en 3 ans**.

Parallèlement, le **ticket Modalis (M-Ticket)** a été déployé sur les 12 réseaux de cars régionaux et de nombreux réseaux urbains. Ce titre est disponible à la vente depuis l'été 2020 sur une application dédiée : Ticket Modalis. A ce jour, une trentaine de réseaux sont référencés sur l'application mobile et l'utilisation du M-Ticket a connu un réel succès : **+573 % de ventes en seulement 1 an** (175 000 ventes en 2021).



En synthèse : outils Modalis

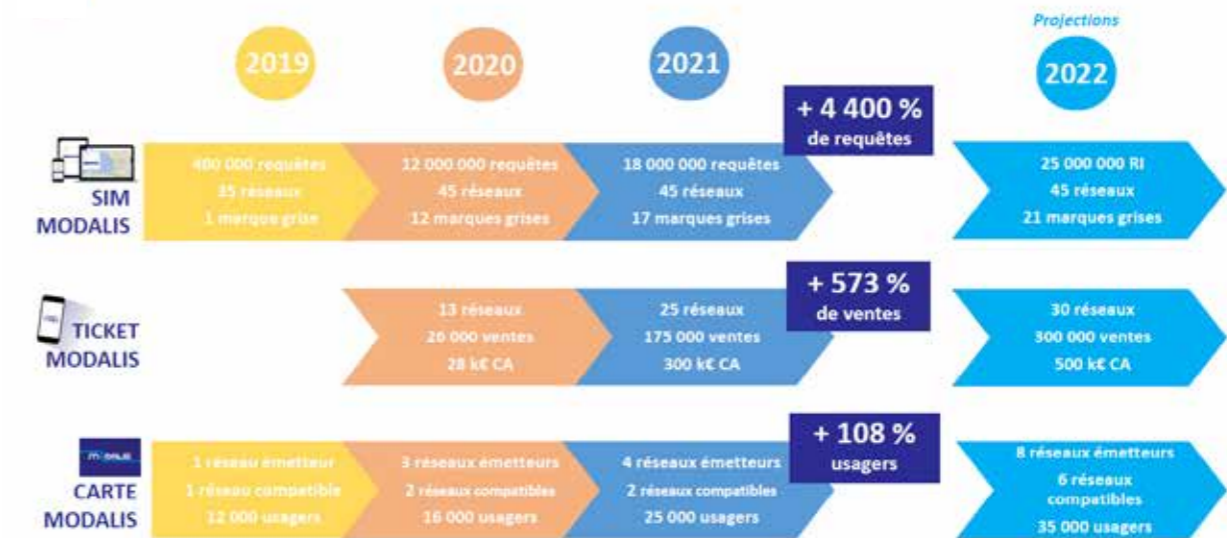


Figure 5 | Evolution des usages des dispositifs Modalis

Le calculateur d'itinéraire Modalis est la seconde brique du projet de MaaS, qui évolue depuis 2022 pour intégrer toutes les offres de mobilité existantes : TER, réseaux urbains, cars régionaux, TAD, mais aussi les nouvelles mobilités telles que le covoiturage, l'autopartage, les vélos en libre-service.

Pour cela, NAM a lancé en 2023 des applications dédiées : **Modalis Covoiturage** et **Vélo Modalis**. La première permet la mise en relation entre conducteurs et passagers souhaitant covoiturer spontanément, et intègre un système de communautés permettant aux collectivités d'animer des groupes de covoiturage dans leurs ressorts territoriaux. La Région Nouvelle-Aquitaine met à disposition de ses territoires AO2 cet outil dans le cadre des COM. La seconde permet d'accompagner les usagers dans la location de vélos en libre-service, actuellement expérimenté sur la ligne TER Royan - Angoulême.

Afin de mettre en place un MaaS intégré à l'échelle régionale, **ces 4 applications fusionneront pour créer le MaaS Modalis** qui permettra à l'**usager de s'informer sur son trajet, acheter son titre de transport** (M-Ticket, Carte Modalis et carte bancaire), puis **le valider sur les différents réseaux à partir de 2024**.

Toujours pour répondre aux besoins constants d'évolution et aux attentes des usagers en termes de facilitation de la mobilité, **le MaaS régional Modalis continue de se développer** par des actions complémentaires :

- **Intégrer la fonction "achat"** au sein d'un même SNM, en complément des fonctionnalités de recherche d'itinéraires déjà présentes pour n'avoir qu'une seule application unifiée Modalis.
- **Mener une réflexion** sur le parcours numérique des usagers pré, pendant et post-voyage.
- **Développer un compte unique** permettant à l'usager d'accéder facilement aux différents services de vente, à une offre dédiée, et à un compte client lui donnant son historique d'achat et ses préférences d'itinéraires.
- **Mettre en place une billettique multimodale** et interopérable aux différents réseaux de transport néo-aquitains, et jusqu'au TGV et à moyen terme les AO voisines (IDFM notamment).
- **Organiser le déploiement d'une nouvelle billettique** intégrant de nouveaux équipements de distribution régionaux.

L'opérationnalité complète du MaaS Modalis est attendue à la mi-2024 avec l'ambition de distribuer les titres TGV et Intercités (TET) traversant la Région pour compléter les combinaisons possibles avec l'ensemble des offres afin d'optimiser le trajet des usagers. Le MaaS sera ensuite éprouvé lors d'une phase de stabilisation jusqu'en 2026.



Déploiement d'une nouvelle billettique régionale

La nouvelle billettique régionale comprendra l'installation de nouveaux équipements de distribution (distributeurs de tickets et valideurs) et sera associée au service numérique multimodal. 38 réseaux de transport comprenant le TER, 12 réseaux de cars régionaux et 25 AOM urbaines intégreront prochainement la plateforme billettique Modalis, à différents niveaux d'intégration croissante des modalités d'émission des titres :

Niveau 1

Les réseaux s'intégreront aux **médias digitaux modalis** pour donner l'information multimodale et acheter un ticket (implémentation des données horaires et tarifaires au calculateur d'itinéraires). **L'ensemble des 38 réseaux membres seront disponibles sur le MaaS modalis.**

Accéder à l'information voyageur de tous les réseaux de Nouvelle-Aquitaine et aux offres de mobilité alternative.

Acheter des titres de transports sur mon smartphone de tous les réseaux de Nouvelle-Aquitaine référencés Modalis. Disponible sur TER (Pass 20 / 30 voyages) 12 cars régionaux et 13 urbains.

Créer mon compte client me permettant d'accéder aux services de vente.

Niveau 2

Palier 1
Ces réseaux s'intégreront eux aussi aux médias digitaux Modalis, et pourront en plus émettre **une carte Modalis interoperable** avec les réseaux partenaires. Une fonctionnalité "EMV" permettant le paiement & la validation du titre de transport par carte bleue sera également ajoutée à ces réseaux de niveau 2.

Accéder à l'information voyageur de tous les réseaux de Nouvelle-Aquitaine et aux offres de mobilité alternative.

Acheter des titres de transports dématérialisés sur mon smartphone, sur ma carte Modalis ou via les guichets et distributeurs. Disponible sur TER (Pass 20 / 30 voyages) 12 cars régionaux et 13 urbains.

Utiliser la carte Modalis pour charger et valider des titres de transport de tous les réseaux Nouvelle-Aquitaine utilisant la carte Modalis.

Créer mon compte client me permettant d'accéder aux services digitaux.

Niveau 3

Ce niveau intégrera, en complément des niveaux 1 et 2, **le déploiement d'équipements et logiciels billettiques** (distributeurs de tickets et valideurs) pour une expérience voyageur fluidifiée.

Accéder à l'information voyageur de tous les réseaux de Nouvelle-Aquitaine et aux offres de mobilité alternative.

Acheter des titres de transports dématérialisés sur mon smartphone, sur ma carte Modalis ou via les guichets et distributeurs. Disponible sur TER (Pass 20 / 30 voyages) 12 cars régionaux et 13 urbains.

Utiliser la carte Modalis pour charger et valider des titres de transport de tous les réseaux Nouvelle-Aquitaine utilisant la carte Modalis.

Utiliser ma carte bancaire comme titre de transport.

Bénéficier d'une expérience fluide et unique avec le distributeur de titres et la billettique Modalis.

Créer mon compte client me permettant d'accéder aux services digitaux.

Palier 2

Utiliser ma carte bancaire comme titre de transport.

11 réseaux urbains et 4 réseaux de cars régionaux deviendront partenaires billettiques de niveau 2.

Le réseau TER, 5 réseaux urbains et 8 réseaux de cars régionaux s'inscrivent dans cette "mobilité intégrée"

2023

La rentrée 2023 marque justement le déploiement des premiers outils billettiques des cars régionaux et des partenaires urbains de niveau 3, en particulier à Guéret puis Limoges qui est le site pilote du déploiement.

L'opérationnalité complète du système multimodal "MaaS & billettique Modalis" est attendue d'ici 2027, date de la mise en exploitation des premiers lots ferroviaires ouverts à la concurrence.

2 | Le RER métropolitain girondin

Avec la hausse démographique et l'impératif de changement des comportements de mobilité de la population attirée par la métropole Bordelaise, il est apparu nécessaire de développer l'étoile ferroviaire de Bordeaux.

C'est ce qui a poussé la Région et Bordeaux Métropole à s'engager dans un projet de RER Métropolitain sur la base d'une première feuille de route partagée en décembre 2018 par les deux collectivités, puis une feuille de route rénovée et précisée en 2023, entre la Région et la Métropole mais aussi le Département de la Gironde. Elle a pour ambition de répondre à trois enjeux majeurs :

- Réduction des inégalités vis-à-vis de l'offre de transport des habitants des zones péri-urbaines en offrant des solutions de transport en commun efficaces ;
- Réduction de la congestion routière de la Métropole ;
- Réduction des émissions de gaz à effet de serre et polluants.

L'État a rejoint la Région et Bordeaux Métropole au financement du projet en 2020 au titre du Contrat de Plan État Région et du Plan de Relance pour répondre à l'objectif défini par la LOM en faveur des projets pour les mobilités du quotidien.

Le Conseil Départemental de Gironde fait part, lors de sa séance du 22 novembre 2021, de son souhait de s'associer à cette feuille de route.

La formation de ce partenariat entre les trois collectivités, soutenu par l'État, réaffirme l'ambition autour du projet de RER Métropolitain tout en accélérant la dynamique, mettant à profit les compétences institutionnelles et les moyens financiers du Département. La ligne du Médoc rejoint donc le périmètre d'intervention avec l'intégration du département de la Gironde dans les partenaires du projet. Cette nouvelle volonté se traduit par la formalisation d'une nouvelle feuille de route RER Métropolitain votée dans les mêmes termes entre les trois collectivités en 2022.

Cette feuille de route, projet de mobilité à l'échelle de l'ensemble du département, s'appuie sur deux volets de transports définis chacun par des objectifs et un programme d'actions spécifiques : un volet ferroviaire et un volet routier complémentaire afin de développer des lignes de cars express dans les quadrants où il n'y a pas de desserte ferroviaire.



2 | Le RER métropolitain girondin

→ Volet ferroviaire le RER métropolitain girondin

L'aire urbaine de Bordeaux dispose d'une étoile ferroviaire sur laquelle circulent plusieurs lignes TER qui irriguent les différents quadrants de son territoire.

Afin d'améliorer les déplacements de l'aire urbaine, Bordeaux Métropole et la Région Nouvelle-Aquitaine ont souhaité s'appuyer sur cette armature de pôles d'échanges et les lignes structurantes du territoire.

Pour cela l'objectif est de renforcer le niveau de service des TER en visant une fréquence-cible à terme au quart d'heure, une desserte de l'ensemble des arrêts du périmètre périurbain (desserte dite omnibus) et une exploitation diamétralisée (sans changement à Bordeaux St-Jean).

De nombreuses étapes du projet ont déjà été atteintes :

- **Signature du protocole-cadre** relatif à la gouvernance et au financement des études sur le volet ferroviaire.
- **Réalisation des premiers travaux** terminés en 2021 en gare de St Mariens pour lever des restrictions sur le nombre de circulations quotidiennes.
- **Ajustement du programme des Aménagements Ferroviaires** au Sud de Bordeaux afin de répondre aux ambitions du RER Métropolitain.
- **Études d'opportunité** et diagnostic des points d'arrêts du RER et services aux usagers.
- **Lancement de plusieurs études d'aménagements** de l'infrastructure ferroviaire nécessaires au déploiement du RER.
- **Lancement des procédures réglementaires et études environnementales associées.**
- **Lancement et livraison de la halte du Bouscat St-Germaine.**

Des premières concrétisations concernant l'amélioration du niveau de service aux usagers ont également vu le jour :

- **L'insertion des premières liaisons diamétralisées sur Arcachon-Bordeaux-Libourne**, dès 2021 (7/jour) et renforcées en 2022 (32/jour)
- **La création sur 2 ans d'une centaine de circulations supplémentaires par semaine** (+46 en 2021, et +50 en 2022), soit +14% d'offre, permettant notamment sur l'Axe Arcachon-Bordeaux-Libourne d'offrir une fréquence à la demi-heure en heure de pointe et à l'heure en journée
- **Une expérimentation tarifaire sur la ligne du Médoc**, permettant aux abonnés TBM d'emprunter sans surcoût les TER dans la limite du territoire de la Métropole.



Figure 6 | Carte du projet de RER métropolitain girondin

→ Volet routier

Certains quadrants de l'aire urbaine ne disposent pas de lignes ferroviaires et ne peuvent, de fait, être desservis par des TER métropolitains.

Pour autant, ces territoires ont besoin de disposer de transports collectifs performants pour accéder aux différentes zones d'emploi de la métropole. C'est pourquoi la Région et Bordeaux Métropole, en coopération avec le Département de la Gironde, mettent en place de lignes de cars express régionaux à l'échelle de la Gironde.

Dès septembre 2019, et conformément à la première feuille de route RER Métropolitain, la ligne de cars express Créon - Bordeaux a été mise en service.

Au-delà de l'arrivée sur le périurbain de la Métropole, les portes d'entrées, les conditions de circulation, de prise en charge et de dépose des voyageurs, les itinéraires d'accès à l'hypercentre bordelais et les connexions au réseau urbain structurant constituent un enjeu essentiel de la réussite du réseau routier express.

Les partenaires ont identifié comme prochaine ligne de car express, le corridor Blaye - Bordeaux, au vu de son potentiel et des enjeux du territoire. Cette ligne a également été mise en avant via le Contrat Opérationnel de Mobilité de Haute-Gironde et sera déployée le 2 janvier 2024. Suite à l'étude multimodale menée par Nouvelle-Aquitaine Mobilités, 6 corridors de déploiement potentiels de cars express ont été identifiés et sont en cours d'étude, ils intègrent également le développement potentiel de corridors covoiturage.



Figure 7 | Carte des corridors Car Express en Gironde



Le grand succès de la 1^{ère} ligne de Car Express Bordeaux <-> Créon



Figure 8 | Car Express Bordeaux - Créon (407)

En septembre 2019, la ligne de Cars Express Créon - Bordeaux n°407 a été mise en service à titre expérimental. Elle couvre un tracé de 28 km et se démarque par **un service cadencé (59 courses/jour) avec un car toutes les 15 minutes aux heures de pointe** et un temps de parcours fiable de 50 minutes, contre 40 min à 1h en voiture. Son fonctionnement s'étend toute l'année **du lundi au vendredi, de 6h à 22h** afin de desservir 13 arrêts (8 hors Bordeaux Métropole, 5 intra BM). Il fait l'objet de la tarification régionale en vigueur (2,30 € voyage unique et abonnement mensuel à 43 €) mais peut être couplé avec une **tarification multimodale permettant d'avoir un abonnement combiné Cars + réseau TBM** au regard des arrêts intermodaux desservis dans la Métropole par le réseau de trams et de bus. A l'intérieur des cars qui roulent au biogaz, les usagers bénéficient du WiFi et de prises USB.

La ligne Créon - Bordeaux se démarque également par les aménagements routiers dont elle a bénéficié de la part du Département de la Gironde : **création d'aires de covoiturage** à Salleboeuf et Tresses, contournement de Fargues-Saint-Hilaire et **aménagement de voies réservées aux transports collectifs et au covoiturage** sur la RD936. Son temps de parcours est fiabilisé par ces infrastructures propres hors Métropole, passant outre les points de congestion existants.

Le maintien d'un terminus en plein cœur de Bordeaux est également un marqueur important de la réussite de la ligne et, pour limiter les impacts sur le temps de parcours en centre-ville, la 407 emprunte les couloirs bus internes à Bordeaux Métropole.

De fait, **le service est plébiscité** par les usagers et la Région observe un report modal sur ce quadrant de l'aire urbaine grâce aux quelques 800 passagers/jour. **La croissance spectaculaire de la fréquentation témoigne de l'attractivité de la ligne :**

→ Fréquentation 2019 - 2020 : **92 000 passagers**

→ Fréquentation 2020 - 2021 : **141 000 passagers**

→ Fréquentation 2021 - 2022 : **195 000 passagers**

Au-delà même de l'utilisation de la ligne, c'est le mode de rabattement sur les arrêts qui confirme qu'améliorer l'ensemble du système de transport produit un effort de décarbonation important.

Une enquête réalisée en 2022 montre que 48% des rabattements se font à pied vers les arrêts sur l'ensemble de la ligne.

Hors métropole, cet usage est partagé avec la voiture, qui est soit garée dans un parking-relais/aire de covoiturage, soit a fait l'objet d'un trajet covoituré jusqu'à l'arrêt.

→ Gouvernance du projet d'ensemble

Le nombre d'acteurs et leurs différentes responsabilités (porteur de projet, financeur, maître d'ouvrage, partenaire) induit une gouvernance complexe. Afin de définir un cadre, les principes suivants ont été mis en place :

→ **Les Présidents de la Région Nouvelle-Aquitaine, de Bordeaux Métropole, du Département de la Gironde et du syndicat mixte Nouvelle-Aquitaine Mobilités et SNCF**, regroupés au sein d'un comité exécutif, impulsent la vision stratégique partagée et assurent les arbitrages de la démarche RER Métropolitain.

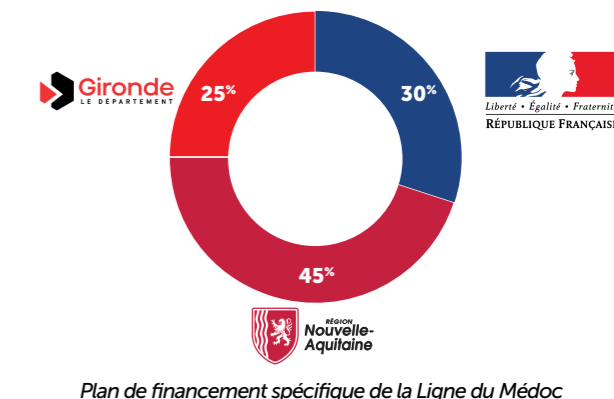
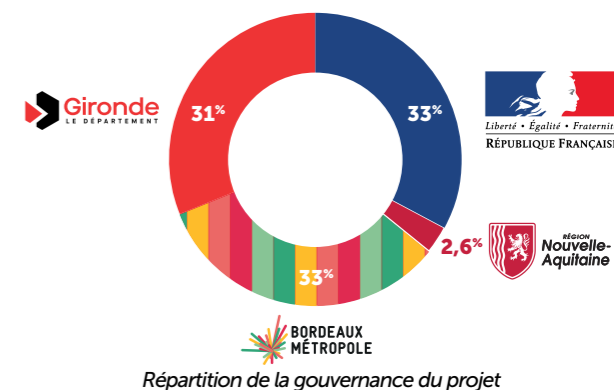
→ **Un comité de pilotage du RER Métropolitain** est constitué sous la coprésidence des Vice-Présidents en charge des Transports et de la Mobilité de la Région (Autorité Organisatrice du Transport ferroviaire de voyageurs), de Bordeaux Métropole (Autorité Organisatrice de la Mobilité) et du Conseil Départemental, auquel sont conviés le préfet de la Région Nouvelle-Aquitaine, le Président du Syndicat mixte Nouvelle-Aquitaine Mobilités, le directeur territorial de SNCF Réseau, le directeur territorial de SNCF Gare&Connexions et le directeur régional de SNCF Voyageurs.

→ **Des comités techniques**, avec des représentants de ces mêmes instances, se réunissent régulièrement pour assurer le suivi et le pilotage des études et actions menées pour le compte du projet au niveau des partenaires.

→ Enfin, **les partenaires** constituent un plateau commun de travail autour du projet, physiquement hébergé par le Syndicat Mixte Nouvelle-Aquitaine Mobilités, et qui constitue le lieu privilégié pour les échanges nécessaires au projet.

Pour ce qui est de **la gouvernance financière du projet**, les partenaires se sont engagés sur le volet ferroviaire dans un premier temps afin d'améliorer les infrastructures à hauteur de 33 % par l'Etat, 2,6 % par la Région, 33 % par Bordeaux Métropole et 31 % par le Département de la Gironde. Le matériel roulant et l'offre supplémentaire est financée à 50 % par la Région Nouvelle-Aquitaine et 50 % par Bordeaux Métropole.

La ligne du Médoc fait l'objet d'un **plan de financement spécifique** sur l'infrastructure et le matériel roulant dédié, à hauteur de 30 % pour l'Etat, 45 % pour la Région Nouvelle-Aquitaine et 25 % pour le Département de la Gironde.



Les partenaires s'engagent à financer le déficit d'exploitation des lignes de cars express (dépenses d'exploitation – recettes voyageurs) selon le principe d'une **clef de répartition prévisionnelle suivante : 25 / 25 / 50 VMA via NAM** (seul un syndicat mixte peut le lever). On estime la recette fiscale à 6 à 8 M€ sur le périmètre. La Région et la Métropole financent les matériels roulants ferroviaires.

Au-delà de sa participation aux investissements ferroviaires, **le Département de la Gironde assurera la mise en œuvre des aménagements de voiries** nécessaires à la circulation des cars express sur voiries départementales (aires de covoiturage, points d'arrêts, aménagements nécessaires aux transports collectifs). La Métropole, quant à elle, financera les investissements nécessaires à la mise en service des lignes de cars express sur les voiries relevant de sa compétence.



3 | Le versement mobilité additionnel en Gironde

Si la LOM a ouvert la possibilité aux EPCI nouvellement compétentes de prélever un versement mobilité sur leur territoire, la loi n'a pas permis aux Régions d'obtenir cette même ressource lorsque les EPCI ont décidé de laisser la Région exercer cette compétence sur leur territoire. Dès lors, l'action volontariste de la Région Nouvelle-Aquitaine en matière de mobilité locale se fait sur fonds propres et s'ajoute à ses projets sur sa compétence interurbaine.

C'est pourquoi la Région défend une réforme des règles de calcul et de prélèvement du Versement Mobilité Additionnel.

En Gironde, où se concentrent des projets extrêmement importants avec la feuille de route RER Métropolitain, le choc d'offre réclamé par les usagers comme par les collectivités passe par la mise en place d'une ressource financière pérenne. C'est pourquoi le Conseil Syndical de Nouvelle-Aquitaine Mobilités a voté la levée du Versement Mobilité Additionnel à l'échelle de la Gironde en juin 2023. Cet outil, imparfait dans sa configuration actuelle, doit permettre d'apporter en priorité 50% du financement des 6 lignes de Car Express en Gironde mais également de contribuer au financement des Pôles d'échanges nécessaires au développement du RER Métropolitain.

L'exemple girondin repose sur la correspondance entre l'échelle de prélèvement du VMA et l'échelle des projets qui seront financés. Il se concrétise par la mise en place d'une instance de gouvernance « une commission locale de mobilité » rassemblant autour de la Région, de la Métropole de Bordeaux et du Département de la Gironde, l'ensemble des EPCI concernés.

FOCUS

La position de la Région Nouvelle-Aquitaine sur le VMA

La réforme du VMA souhaitée par la Région et plus largement par les membres de Nouvelle-Aquitaine Mobilités repose sur 3 évolutions :

- Un **prélèvement à l'échelle de l'EPCI** et non de la Commune conformément à la LOM qui a consacré deux échelles de compétence autour des mobilités ;
- La possibilité pour le **SM SRU de déterminer l'échelle de prélèvement** (par exemple pour correspondre à l'échelle d'un projet de SERM) ;
- La possibilité de **moduler le VMA sur la zone de prélèvement** afin d'adapter réellement la fiscalité en fonction de la capacité contributive des territoires.

4 | Faciliter les grands projets de mobilité en ayant recours aux outils de la LOM : SGPSO

Le Grand Projet ferroviaire du Sud-Ouest est un projet d'infrastructures majeur à l'échelle régionale.

En Nouvelle-Aquitaine, il se traduit par la création des Aménagements Ferroviaires au Sud de Bordeaux et au Nord de Toulouse, ainsi que de la construction de 2 branches à grande vitesse Bordeaux-Sud Gironde-Toulouse et Sud Gironde-Dax.

L'Etat et les 25 collectivités territoriales de Nouvelle-Aquitaine et d'Occitanie qui financent le projet GPSO, dont la Région Nouvelle-Aquitaine, ont décidé de s'appuyer sur les fondements de la LOM pour créer un Etablissement Public

Local (EPL) dès lors que le coût prévisionnel de l'opération dépasse 1 Md d'euros. Par ordonnance n°2022-307 du 2 mars 2022, la Société du Grand Projet Sud-Ouest (SGPSO), a ainsi été créée et le préfet coordinateur du projet a procédé à son installation lors du premier Conseil de Surveillance du 4 juillet 2022.

La SGPSO est un EPL à caractère industriel et commercial destiné à contribuer au financement du GPSO, dont la mission principale est de gérer la participation financière attendue de la part des collectivités territoriales et des groupements de collectivités territoriales à ce projet.





5 | Développer la tarification multimodale

La taille importante de la région et la multiplicité des réseaux urbains et interurbains, notamment hérités des départements et des anciennes régions, ont poussé les élus régionaux à se pencher sur les sujets de tarifications multimodales.

Le syndicat mixte NAM mène ces discussions. Divers accords ont ainsi été passés entre les AOM afin de créer une articulation tarifaire et une compatibilité des équipements entre les différents réseaux de transports "locaux" et régionaux. Certains ont fait office d'expérimentations comme sur la ligne de TER du Médoc, mais toujours dans l'objectif de faciliter la mise en place d'une tarification multimodale optimisée.

Avec NAM, la Région développe ainsi, avec les AOM volontaires, plusieurs formes de tarifications multimodales pour rendre les transports collectifs plus attractifs et faciliter les déplacements des usagers :

→ **Les intégrations tarifaires** : l'offre régionale adopte la tarification urbaine dans le périmètre de l'AOM en acceptant les titres urbains dans les TER et/ou cars. Du point de vue de l'utilisateur les lignes TER et/ou de cars « intègrent » le réseau urbain de l'AOM demandeuse qui compense en conséquence à la Région le manque à gagner dû à la baisse du coût du voyage nécessaire à cet alignement tarifaire.

→ **Les combinaisons tarifaires** : création d'une tarification spécifique (avec réduction possible) combinant l'offre régionale + l'offre urbaine, ainsi qu'un titre de transport associé et interopérable entre les 2 réseaux.

Ce type de tarification peut porter sur plusieurs supports de vente, du ticket pour un voyage unique à l'abonnement annuel.

En tout, **la Région a créé 7 abonnements combinant TER + réseaux urbains** qui permettent aux usagers quotidiens d'emprunter le TER et les réseaux urbains à un prix réduit.

De la même manière, il existe **6 abonnements car+ réseaux urbains** construits sur les mêmes principes. Cette solution est particulièrement utile par les usagers effectuant des déplacements depuis les couronnes d'agglomérations et milieu ruraux en direction des agglomérations proches. Ils peuvent combiner 2 offres de transport sur 1 seul titre, à un tarif préférentiel.

La Région déploie également des acceptations tarifaires qui permettent d'emprunter les TER dans le périmètre d'une agglomération au prix de l'urbain, ou avec un petit supplément. En plus des accords déjà mis en place avec Arcachon et La Rochelle, elle va lancer d'ici la fin 2023 le nouvel abonnement annuel TBM+Trains, qui permettra d'emprunter tous les trains régionaux au sein de Bordeaux Métropole, moyennant l'achat d'un supplément de 10 € par mois, en plus de l'abonnement annuel TBM. Une étude est en cours avec le Pays Basque, pour la mise en place d'un dispositif similaire (expérimentation sur une ligne en 2024 et déploiement sur l'ensemble du périmètre en 2025).

6 | Développer l'usage du vélo

Alors que les mobilités actives font l'objet d'un essor important de leur usage, en particulier en milieu urbain et périurbain, la LOM instaure un cadre d'action. La Région a souhaité l'utiliser selon une réflexion en "système", en l'articulant aux lignes régionales pour **faciliter les déplacements de rabattement et de diffusion.**

Cette démarche méthodologique a pour but de continuer le développement de ces nouvelles mobilités, d'en structurer et cadrer l'usage pour répondre aux enjeux de saturation, mais aussi de s'articuler avec les acteurs compétents qui mettent progressivement en place des Plans Vélos à des échelons plus locaux.

→ SRVVV Nouvelle-Aquitaine 2020-2030

Historiquement, l'intervention de la Région consiste à accompagner les territoires dans le développement d'une pratique touristique vertueuse, à vélo. La Région a adopté en 2020 un **schéma régional des véloroutes 2020-2030** ayant pour ambition de structurer un maillage d'itinéraires cyclables de 7 076 km articulés autour des grands itinéraires européens, nationaux et régionaux. Cette ambition passe par un soutien financier régional pouvant aller jusqu'à 25% du montant d'une opération de réalisation d'aménagements cyclables, portés par les départements, les EPCI et les communes (budget régional d'environ 3,5 M€/an). En 2022, la réalisation du SRVVV est de 70 % avec 4 977 km d'itinéraires européens (réalisés à 97 %), nationaux (réalisés à 69,6 %) et régionaux (réalisés à 55,1 %).

→ Emport vélos dans les TER

La pratique du vélo, dans une logique d'utilisation pendulaire entre agglomération et périurbain croît fortement. Couplée à une utilisation touristique du vélo également en forte croissance, **les rames TER font régulièrement l'objet d'une saturation critique.** Or, la LOM prévoit que les nouveaux matériels roulants TER offrent un nombre d'emplacements vélos de 2% des assises fixes, avec un minimum de 4 emplacements par rame. En Nouvelle-Aquitaine, **le matériel roulant existant permet déjà d'offrir en moyenne 3 à 6 places vélos par rame**, ce qui répond aux objectifs de la LOM, mais **engendre des conflits d'usage réguliers.** Face à ces pics de saturation, la Région déploie chaque été **le service "VéloZen" qui permet d'offrir 17 à 25 places vélos supplémentaires** (en fonction du matériel roulant) sur des services de 4 lignes autour de Bordeaux. Ce système de réservation permet de contrôler l'emport des vélos pour limiter la saturation, optimiser leur rangement et donner un confort aux usagers avec la présence d'agents aidant à embarquer et débarquer leurs vélos.

→ Emport vélos dans les cars interurbains

En lien avec l'art. L 1272-6 du code des transports qui pose une obligation de transport vélos dans les autocars, les autocars neufs utilisés pour des services réguliers de transport public routier de personnes, à l'exception des services urbains, seront équipés à leur mise en service, d'un système pour transporter au minimum cinq vélos non démontés.

Compte tenu des contraintes techniques, financières et d'exploitation, la Région a opté pour **un déploiement progressif et adapté du service au moment du renouvellement des DSP.** Ainsi, les nouveaux cars des départements du Lot-et-Garonne, des Pyrénées-Atlantiques et de la Vienne sont aujourd'hui équipés et sont en mesure d'embarquer des vélos à bord. Des expérimentations ont également eu lieu en Charente-Maritime et dans les Landes, où la demande en période estivale demeure plus forte.



À l'été 2023, la Région a déployé une application mobile et un site internet pour réserver son voyage à vélo sur certaines lignes où la demande est forte. La réservation est gratuite et obligatoire sur les lignes :

- 3A et 3B entre La Rochelle et l'Île de Ré,
- 524 Pau - Gourette,
- 550 Canfranc - Bedous,
- 551 Oloron - Arette,
- 112 Châtellerauld - Beaumont St-Cyr,
- 117 Neuville de Poitou - Beaumont St-Cyr
- 125 Poitiers - Smarves.

→ Stationnement vélo en gare

Face à cette problématique de saturation des rames TER, la Région a dû lancer une réflexion sur l'usage du vélo. Les capacités de stationnement vélo en gare, lorsqu'elles existent, sont généralement insuffisantes ou non-sécurisées en dehors des gares principales. Pour cela, l'Etat finance l'installation d'abris sécurisés dans 62 gares de Nouvelle-Aquitaine identifiées par décret (fréquentation supérieure à 100 000 voyageurs/an). En complémentarité de cette intervention, la Région a décidé de concentrer son effort sur les gares et haltes ferroviaires non listées par le décret (- de 100 000 voyageurs /an), en accompagnant les EPCI à hauteur de 2M€, pour les inciter à massifier ce type d'équipements (abris couverts, box vélos sécurisés) à l'échelle de leur territoire.

→ Lancement du service "Vélo-Modalis" sur la ligne TER Royan-Angoulême.

Répondre efficacement à la saturation des vélos dans les TER passe également par un panel de solutions, la création de service de location de vélo le long des lignes pourrait répondre à ce problème,

mais il faut encore tester son efficacité. Lancée le 29 juin 2023, l'expérimentation "VéloModalis" vise un déploiement inédit en France de vélos électriques en libre-service (VLS) dans les gares de la ligne TER Royan-Angoulême. Ce dispositif sera testé sur une durée de 18 mois pour permettre aux usagers de la ligne de parcourir les derniers kilomètres de leur trajet à vélo.

Plus de 160 vélos ont été répartis en créant des stations sans génie-civil dans les 8 gares de la ligne TER et dans 17 autres stations en cœur des agglomérations d'Angoulême, Cognac, Saintes et Royan, ils sont aujourd'hui à disposition de n'importe quel usager néo-aquitain. Le défi est de taille : promouvoir un nouveau type de service auprès des usagers afin d'en maximiser l'usage, et convaincre une population qui aujourd'hui ne fréquente pas le TER en leur proposant un moyen de déplacement fiable pour répondre à la problématique du "dernier km".

Le projet, piloté par l'opérateur Fifteen avec le soutien de Nouvelle-Aquitaine Mobilités et de l'ADEME, est le fruit d'un travail collaboratif qui rassemble de nombreux acteurs, tous impliqués dans la réussite de ce service : les agglomérations du Grand Angoulême, de Grand Cognac, de Saintes et Royan Atlantique, la Région, la SNCF, les communes, les associations vélos...

Dès les premières réflexions, ce projet de vélos en gare a été construit en faveur des territoires peu denses. Il a été financé dans le cadre de l'Appel à Manifestation d'intérêt TENMOD. Le projet a également bénéficié de participations des agglomérations concernées par le projet (50 000 €) ainsi que de la Région Nouvelle-Aquitaine (50 000 €).

Plan de financement :

- AMI TENMOD 70 %
- Région Nouvelle-Aquitaine 15 %
- CA Grand Angoulême 8 %
- CA Grand Cognac 3,5 %
- CA Royan Atlantique 3,5 %



7 | Engager l'élaboration des PAMS

La Loi d'Orientation des Mobilités confie aux Régions et aux Départements l'élaboration conjointe de Plans d'Actions en matière de Mobilité Solidaire (PAMS).

Ce document doit permettre une coordination entre les acteurs de la sphère sociale, de l'emploi et de l'insertion avec les autorités en charge de la mobilité afin d'articuler au mieux les actions existantes et de faire émerger une stratégie de mobilité dédiée aux publics vulnérables.

Cette démarche, à mener en parallèle des COM, implique une mobilisation active de la Région et des Départements. C'est pourquoi la Région a proposé aux Départements volontaires d'initier des PAMS à l'échelle départementale. Plusieurs Départements se sont manifestés en ce sens : la Gironde va se lancer dans cette démarche d'ici la fin d'année 2023, tout en associant la Région à ses réflexions. Le Lot-et-Garonne a déjà lancé une étude thématique sur la mobilité solidaire tandis que la Charente et la Vienne travaillent aussi sur une mobilisation de l'écosystème solidaire. Par ailleurs, la mobilité solidaire est aujourd'hui abordée dans le volet diagnostic du Contrat Opérationnel de Mobilité, avec un recensement des dispositifs existants à l'échelle des bassins de mobilité concernés. De nombreux projets sont déjà financés par les Départements, mais aussi par la Région au titre de l'Economie Sociale et Solidaire.

Retours d'expérience sur la LOM en Nouvelle- Aquitaine



Après plusieurs années de mise en application de la Loi d'Orientation des Mobilités sur le territoire néo-aquitain, la Région Nouvelle-Aquitaine tire un bilan positif de cette loi mais souligne aussi certaines limites.

→ Ressources

L'économie des transports est aujourd'hui basée sur une très grande participation des pouvoirs publics. **Les mobilités représentent le premier budget des régions** avec 1/3 des dépenses de fonctionnement (7,9 Mds€ sur 25 Mds€ en 2022) et 1/4 des investissements (3,7 Mds€ sur 15 Mds€ en 2022).

Les crises multiples que les régions traversent, en particulier les baisses de recettes couplées au renchérissement des coûts d'énergie et des péages ferroviaires (les plus élevés d'Europe passant en RNA de 65M€ en 2022 à 82M€ en 2024), se traduisent par une augmentation très forte des budgets de fonctionnement d'ici 2030. S'ajoute à cela le choc d'offre attendu par les usagers qui nécessiterait d'augmenter encore les budgets consacrés à la mobilité. Si des pistes sur les dépenses sont régulièrement évoquées notamment la réduction de la TVA à 5,5% sur les transports publics, ou les résultats de l'ouverture à la concurrence dans le transport ferroviaire ; le transport public

→ Gouvernance

Tout d'abord et bien que des projets partenariaux étaient déjà engagés avant 2019, la Région est en mesure d'observer une meilleure coopération entre organisateurs de l'offre et gestionnaires d'infrastructures, notamment à l'échelle des communautés de communes. Les Contrats opérationnels de Mobilité s'associent à une montée en compétence globale des acteurs de la mobilité, en particulier des communautés de communes nouvellement AOM et non-AOM. Ces dernières se sont, en majorité, particulièrement impliquées et saisies de la mobilité au sens large, facilitant le travail en tandem avec la Région. Cela a notamment permis d'inaugurer le premier service de mobilité locale issu du COM Vézère-Auvezère, près de 5 mois après son adoption.

Pour autant, les Contrats opérationnels de Mobilité représentent une instance de gouvernance supplémentaire qui vient s'ajouter, d'une part à celles du syndicat SRU NAM, mais également aux différentes instances de gouvernance comme

ne pourra faire l'économie d'une remise à plat du volet recettes. Les régions ne bénéficient d'aucune fiscalité affectée aux financements de la compétence mobilité. Face à cette situation qui devient difficilement soutenable pour les régions, il est plus que nécessaire de travailler un nouveau modèle de financement des transports.

Il s'agit de continuer d'animer les compétences régionales historiques et de les renforcer, mais aussi d'engager les nouvelles issues de la LOM. Ce consensus, partagé par les régions et les AOM urbaines, appelle à travailler la modification des ressources existantes (VM et VMA) pour mettre en place une transition écologique qui repose sur la décarbonation des déplacements.

En ce sens la Région Nouvelle-Aquitaine appuie la demande de Régions de France d'organiser les Assises de la mobilité ferroviaire et de l'intermodalité.

autour du projet de RER Métropolitain Bordelais. Parmi cela, la multiplication des instances et outils tels que le CRTE, les études mobilités solidaires engagées par des préfetures départementales, les comités des mobilités engagés par la DREAL, ... complexifie la lecture pour les nouveaux acteurs de la mobilité, et semblent en contradiction avec le chef de filât régional consacré dans la LOM. Cela implique également une dispersion des moyens humains à mobiliser. Il apparaît aujourd'hui indispensable de rendre cohérent ces géographies contractuelles, contrats territoriaux, LEADER, OS5 du FEDER, CRTE de l'Etat, etc. ainsi que de coordonner et focaliser l'ingénierie locale, entre différents ministères, cohésion des territoires, aménagement, transports.

Il apparaît également indispensable de stabiliser les dispositifs territoriaux, et ne pas passer d'un appel à projet à un appel à manifestation d'intérêt, petites villes, villages, bourgs, ...

→ Mise en œuvre opérationnelle

La contractualisation autour des Contrats opérationnels de Mobilité a nécessité des moyens supplémentaires en ressources humaines qui s'avèrent particulièrement difficiles à dégager dans un contexte de tension des budgets de fonctionnement des collectivités. Cette même difficulté s'observe également pour les parties

→ Distribution et tarification

Les annonces récentes sur le titre unique et le **pass rail à 49 €** questionnent les objectifs posés dans la LOM vis-à-vis des MaaS régionaux. En Nouvelle-Aquitaine, le choix d'une autonomisation billettique concertée et copilotée avec les AOM urbaines est déjà largement avancé autour du système Modalis. Les marges de manœuvre pour intégrer le projet à un nouveau dispositif national semblent restreintes et l'objectif peu fonctionnel. Si la Région partage la volonté de l'Etat d'offrir un titre de transport unique pour faciliter l'usage de différents réseaux, il semble primordial que ce travail s'effectue en priorité autour d'une échelle de déplacements correspondant aux bassins de vie des habitants. C'est pourquoi le système Modalis intègre les réseaux TER et cars régionaux ainsi que les réseaux urbains qui sont au cœur des mobilités quotidiennes. Afin de parfaire l'objectif du titre unique, il conviendrait aujourd'hui que l'Etat et la SNCF permettent aux Néo-Aquitains de retrouver les offres Intercités et TGV sur ce même système. Sur la tarification, les efforts entrepris en Nouvelle-Aquitaine pour offrir des titres combinés Région+Urbains, semblent également plus adaptés aux pratiques quotidiennes de déplacement des

→ Emport vélo

L'emport vélo génère aussi ses propres problématiques sur le TER comme sur les cars régionaux.

Face à l'augmentation des usages, le modèle de l'embarquement des vélos dans une logique pendulaire montre ses limites. La capacité d'emport et les dimensions du matériel ne sont que peu modulables et le conflit d'usage perdure malgré des systèmes de réservation pour réguler la pratique. Sur ce point, le modèle hollandais semble répondre plus efficacement à la demande existante, en accompagnant les cyclistes du

prenantes aux COM. Par ailleurs, le nombre de documents-cadres échangés entre la Région et ses partenaires atteindra à terme, lorsque les 54 COM seront signés, jusqu'à 700 pièces uniquement sur le volet mobilité locale. Ce travail administratif est particulièrement exigeant et chronophage.

usagers malgré l'intérêt que peut représenter un Pass Rail national.

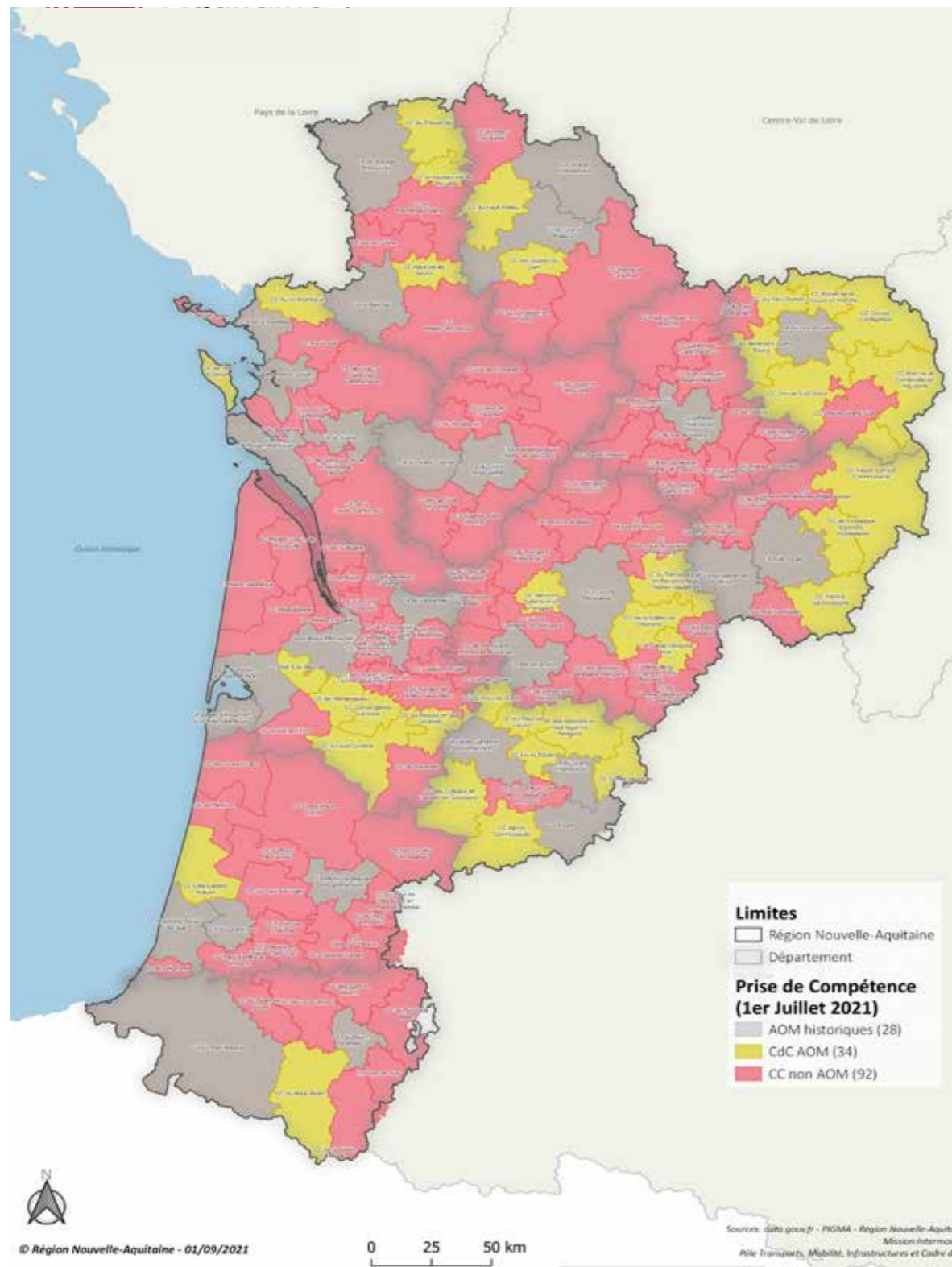
D'autre part, si l'objectif social du pass transport est louable, il faut noter que la demande des usagers porte davantage sur la quantité et la qualité de service que sur le prix : **la Région Nouvelle-Aquitaine a en effet développé de nombreuses offres sociales ciblées**, jeunes, familles, tribus, télétravail, offres combinées avec les AO urbaines...

Le danger d'un pass rail universel est évidemment de "couler" une recette d'occasionnels solvables et touristes, venant aggraver le modèle économique des transports publics déjà largement subventionné, de surcroît dans une période de forte inflation des coûts d'exploitation. Il sera impératif **de veiller à ce que le pass rail ne se traduise pas en effet par un pur effet d'aubaine sous couvert de lisibilité pour ces publics solvables**, les publics "sociaux" ayant déjà à leur disposition une offre très complète. Considérant ces réductions importantes mises en place, cette offre ne pourrait se faire sans une participation importante de l'Etat aux pertes de recettes engendrées d'une part et en intégrant l'offre Intercités et TGV d'autre part.

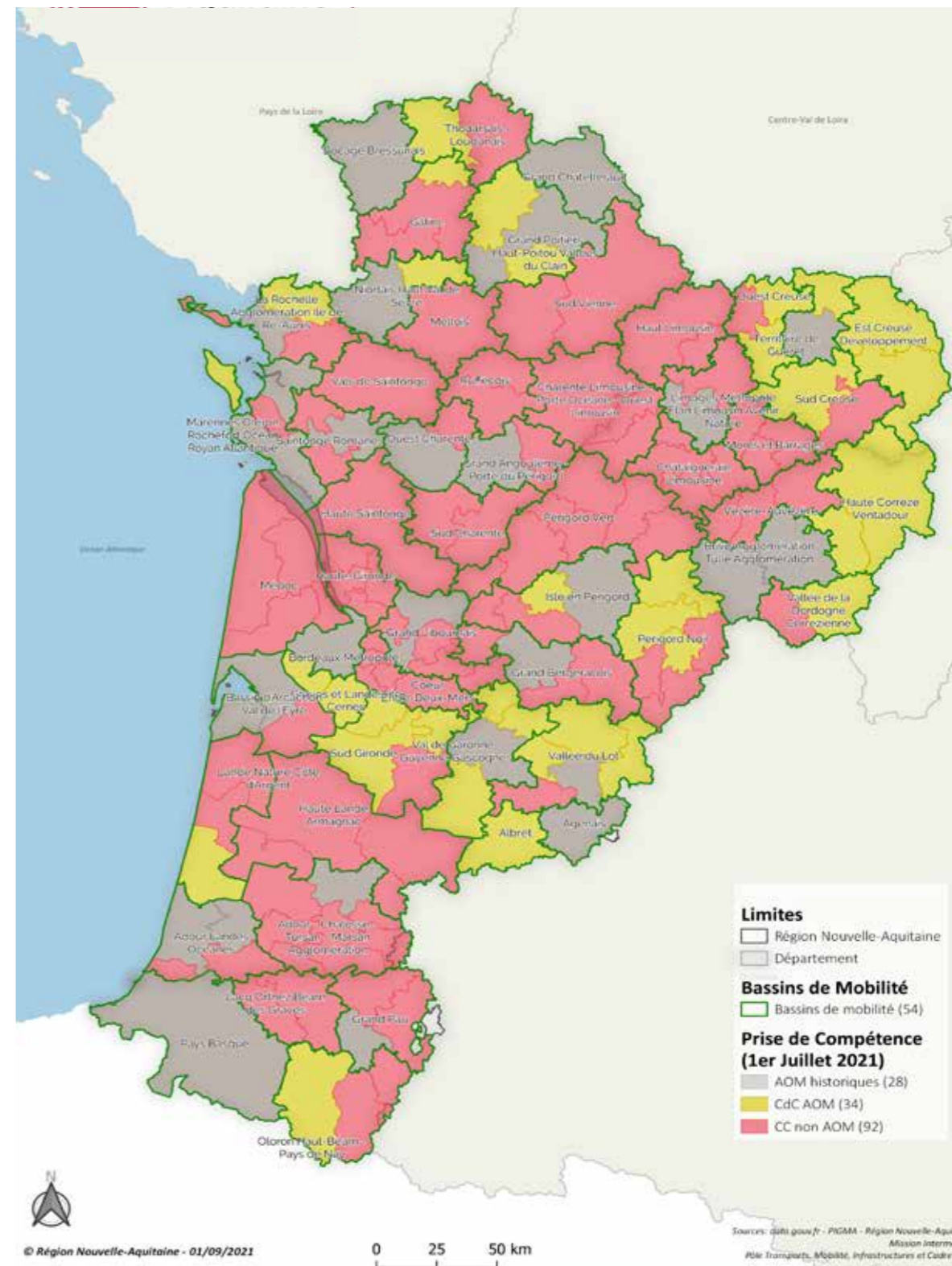
quotidien dans un schéma de possession de 2 vélos, pour le 1^{er} et dernier kilomètre. Cela soutient d'accompagner le développement des stationnements vélos aux arrêts, de faciliter l'achat des vélos ou encore de proposer un service de vélo structuré sur des axes de mobilité, c'est ce qui est justement expérimenté entre Royan et Angoulême. Notons que les conflits d'usages vélo-TC sont également le fruit d'une saturation des trains, ce qui questionne la capacité financière des AOMR à augmenter l'offre dans un contexte budgétaire critique malgré les attentes des usagers.

ANNEXES

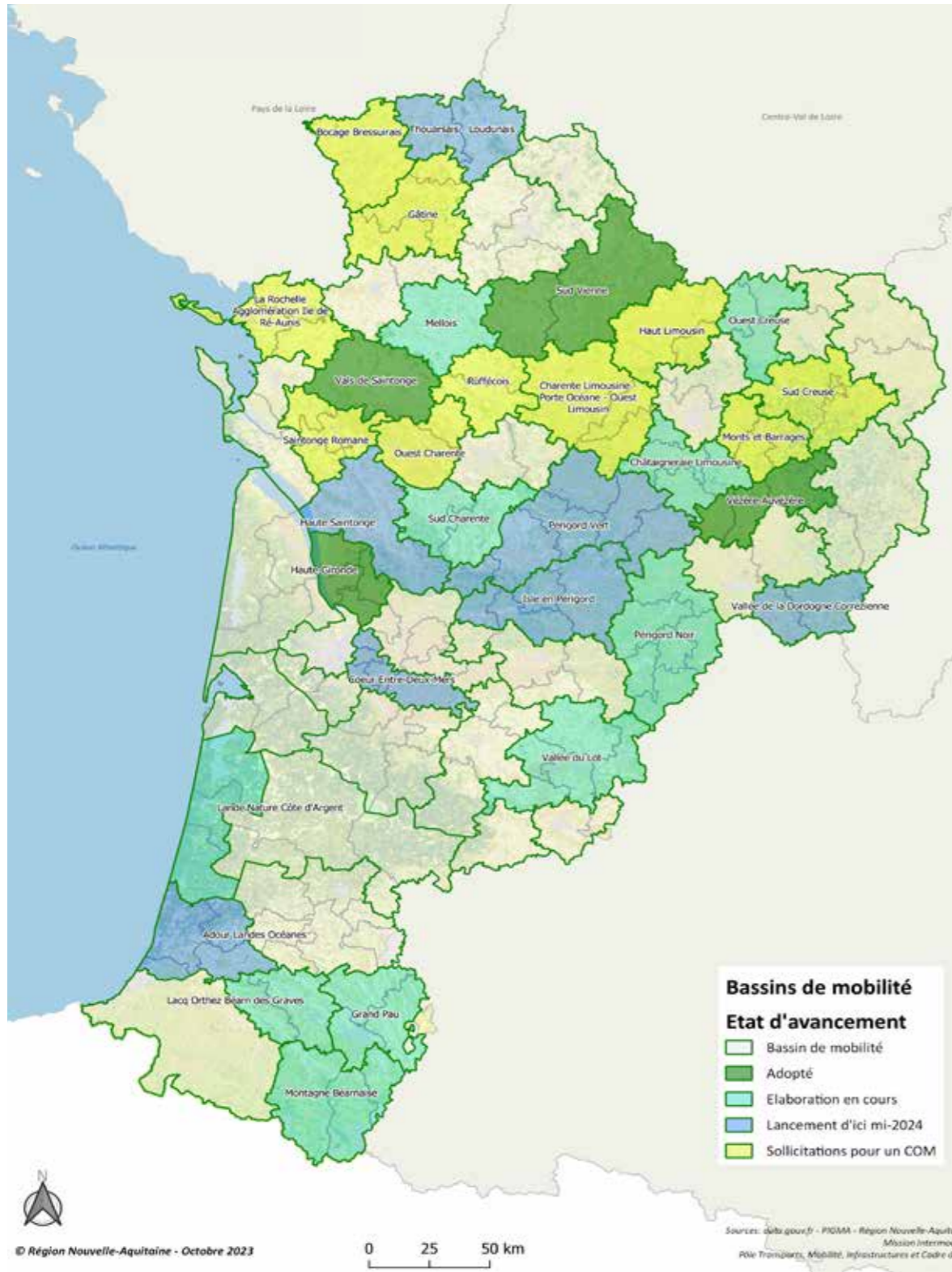
Annexe 1 | Carte des AOM au 1^{er} juillet 2021



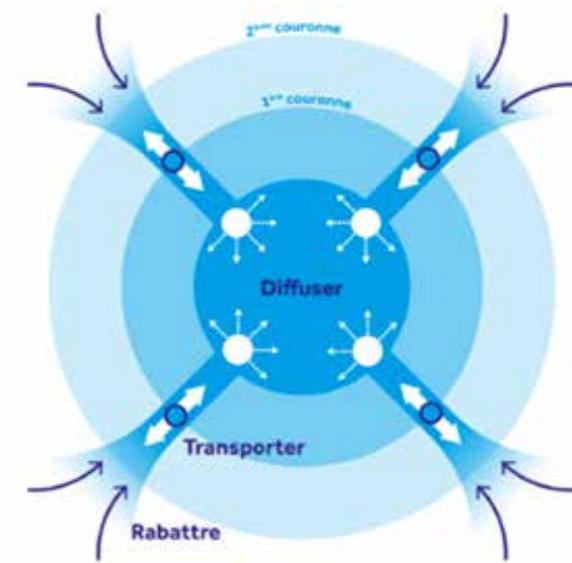
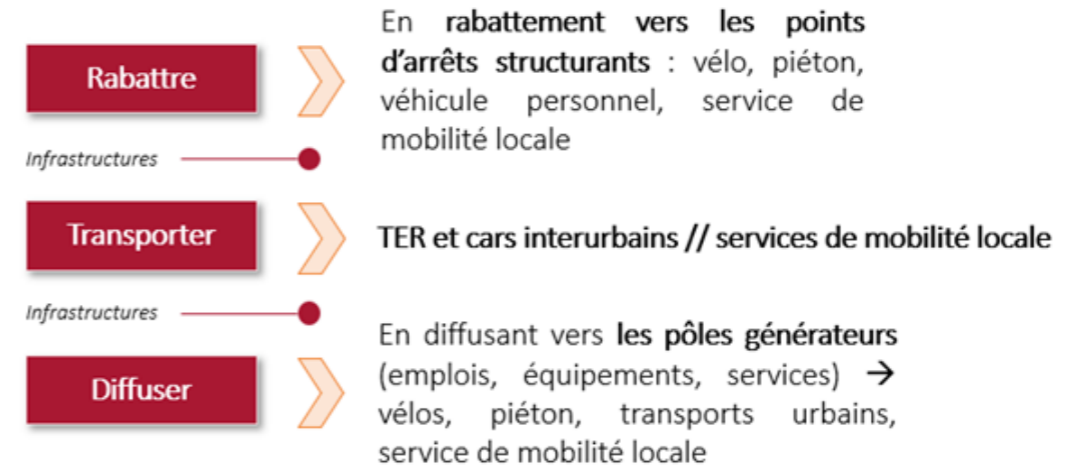
Annexe 2 | Carte des 54 bassins de mobilité RNA



Annexe 3 | Carte Etat d'avancement des COM au 01/10/2023



Annexe 4 | Angle d'approche des COM RNA, améliorer l'ensemble du triptyque "Rabattre - Transporter - Diffuser"



2019-2030

La mise en œuvre de la
**LOI D'ORIENTATION
DES MOBILITÉS**
en Nouvelle-Aquitaine

Rédaction : Jonas Cohen, Alban Leblond, Mission Intermodalité,
Pôle Transports Infrastructures, Mobilités, Cadre de vie.



RÉGION
**Nouvelle-
Aquitaine**

La Région vous transporte