



RÉGION  
Nouvelle-  
Aquitaine



ONSEIL  
RÉGIONAL  
des jeunes

# Rapport Enquête Mobilités



## Préambule

Approuvée par le Conseil Régional de Nouvelle-Aquitaine en séance plénière le 17 octobre 2022, la création d'une assemblée consultative représentant la Jeunesse Néo-Aquitaine a conduit plus d'une centaine de jeunes à s'engager, et ce afin de contribuer à « l'évaluation et à l'évolution des politiques publiques qui les concernent ». Lors d'un vote s'étant tenu à l'occasion de la première assemblée plénière du Conseil Régional des Jeunes de Nouvelle-Aquitaines (CRJNA), le 31 mars 2023, ses membres ont décidé d'axer prioritairement leurs actions sur la thématique suivante : « Environnement, Biodiversité et Climat ». Ce choix s'inscrit en toute logique dans l'évolution de la prise de conscience de l'ampleur de ladite thématique : un sondage du groupe IPSOS, datant de novembre 2021, révèle ainsi que 79 % des 18-35 ans se disent intéressés par la thématique du changement climatique (devant celle du pouvoir d'achat).

Cette prise de conscience n'est pas anodine. En effet, alors que la machine à vapeur est inventée au XVIII<sup>ème</sup> siècle, notre société connaît une industrialisation massive. C'est le point d'ancrage d'un basculement très justement souligné par Gilles Bœuf, biologiste et spécialiste de la biodiversité, ancien président du Museum National d'Histoire Naturelle, et élu régional de Nouvelle-Aquitaine : la réalisation que « l'homme agressait la nature et pas l'inverse ». Il énonce alors que « nous payons aujourd'hui le prix de cette imprévoyance », et que « cela va prendre un certain temps avant que le climat n'arrête de changer aussi vite ».

Mais alors que la hausse des températures mondiales a déjà atteint 1,2° Celsius par rapport au niveau préindustriel (GIEC), et qu'il est prévu que nous atteignons 2,7° Celsius en 2100, il n'est pas chose aisée de cerner les implications de ce changement. En effet, les moyennes citées précédemment ne parlent pas forcément à nos sens. Dès lors, afin de mieux comprendre l'importance du phénomène, reprenons un parallèle employé par Jean-Marc Jancovici, développeur du Bilan Carbone, fondateur de Carbone 4 et du Shift Project, enseignant au Mines ParisTech, et membre du Haut Conseil pour le Climat : notre corps est un système complexe, et l'augmentation de sa température engendre de fortes conséquences que nous ne pouvons supporter indéfiniment ; « un déplacement de moyenne de quelques degrés appliqué à un système complexe (la planète) engendre énormément de désordre, et engendre localement des variations de température considérablement supérieures à la variation de la moyenne ».

Il convient donc de se référer à l'ensemble des conséquences émanant de l'élévation moyenne des températures ; d'autant plus que celles-ci ne sont pas proportionnelles à ladite élévation, mais bien plus considérables : éradication des forêts, déplacement des zones endémiques de maladies, affaiblissement considérable des récoltes, etc. Parmi ces effets, on souligne que la perte de la biodiversité, aussi appelée « le vivant » par Gilles Bœuf, en est un marqueur imposant. Or, l'humain « se nourrit exclusivement de la biodiversité » et « ne coopère qu'avec elle », de sorte que nous en faisons partie, et que nous sommes dans le viseur du changement climatique. Ces propos conduisent à un consensus : une hausse de 2,7° Celsius en 2100 serait un désastre.

La hausse des températures à laquelle nous faisons référence réside essentiellement dans le rejet considérable de gaz à effet de serre (GES) ; des gaz permettant à l'énergie solaire de pénétrer dans l'atmosphère, mais l'empêchant de s'en échapper. Sans ces GES, la température moyenne sur terre serait de -18°, si bien qu'ils sont nécessaires à la durabilité de notre espèce. Toutefois, les activités humaines entraînent des émissions de GES excessives, et les scientifiques s'accordent à affirmer qu'il est primordial de considérablement les diminuer. Les collectivités publiques se saisissent alors de la problématique afin d'accompagner cette transition, et la région Nouvelle-Aquitaine n'y fait pas exception ; c'est ainsi l'un des objets de son Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Egalité des Territoires (SRADDET), ou encore de sa feuille de route Néo Terra. Mais alors, de quelle manière le CRJNA peut-il contribuer aux politiques publiques relatives à ladite transition ?

A l'issue de 6 réunions territoriales s'étant tenues entre septembre et octobre 2023, les membres du CRJNA ont débuté le développement d'un projet relatif à l'environnement, soit à la transition susmentionnée. Ce sujet étant extrêmement vaste, il a été allié à celui des transports. Pour cause, selon le rapport SECTEN 2021 du CITEPA (utilisé en tant que référence par le Ministère de la Transition Ecologique), le transport est depuis 1998 le secteur émettant le plus de GES en France (28,7 % en 2020). D'après ce même rapport, la voiture individuelle en est la première responsable : elle représente plus de 53 % des émissions de GES des transports. C'est dans ce contexte que deux leviers généraux apparaissent, la diminution du nombre de déplacements d'une part, et d'autre part, le changement des types transports utilisés. En effet, l'utilisation des mobilités durables et douces permet de considérablement réduire les émissions de GES, mais pour que les usagers potentiels soient en mesure de les privilégier dans leur quotidien, encore faut-il que lesdites mobilités répondent à leurs besoins.

## Rapport Enquête Mobilités

Dans cette dynamique, et en tant qu'assemblée portant la voix de la Jeunesse auprès du Conseil Régional de Nouvelle-Aquitaine, le projet du CRJNA s'est axé sur un objectif : proposer des pistes d'amélioration à nos élus afin de favoriser l'utilisation des mobilités durables ou douces. Pour ce faire, l'enquête est apparue comme étant l'outil idéal, elle permet de comprendre les obstacles auxquels se retrouvent confrontés nos concitoyens néo-aquitains, puis de développer les propositions permettant de les lever. Trois étapes se sont alors dessinées : délimiter le champ de l'enquête ; en préciser les questions ; et prévoir les modalités de diffusion/d'exploitation.

L'assemblée plénière du 5 février 2024 a permis de passer la première étape. Les membres du CRJNA ont décidé de délimiter le champ de l'enquête aux mobilités quotidiennes de la majorité des jeunes, soit les mobilités domicile/lieu de formation et domicile/lieu de travail. Il a toutefois été délibéré que l'ensemble des mobilités seraient concernées (peu importe qu'elles soient de la compétence régionale ou non), et à raison de cela, il est apparu que l'ajout de distinctions techniques au sein de l'enquête freinerait les répondants potentiels ; soulignons néanmoins que l'objectif est de favoriser les mobilités douces et durables, et donc de comprendre les freins à l'utilisation de ces mobilités. Aussi, il a été déterminé que l'enquête comprendrait une vingtaine de questions (afin de ne pas rebuter les répondants) s'organisant autour de 4 points : les caractéristiques du répondant ; les mobilités quotidiennes qu'il utilise ; son niveau de satisfaction et les difficultés qu'il rencontre ; ses idées d'amélioration.

Du 9 février au 18 mars, de nombreuses questions ont été proposées par une partie des membres du CRJNA, puis une réunion leur a permis de finaliser cette étape. L'enquête a alors été soumise au débat à l'occasion d'une assemblée plénière s'étant tenue les 5 et 6 avril à Poitiers, puis a été favorablement reçue par une majorité des votes exprimés. Il s'en est suivi une diffusion de l'enquête sur un intervalle d'un mois, celle-ci ayant été relayée dans des événements, dans des institutions scolaires, par les membres du CRJNA... Et le 20 mai, c'est plus de 3366 réponses qui ont été récoltées. L'analyse de ces réponses (1.) et le rappel d'éléments techniques essentiels (2.) permet ainsi aux membres du CRJNA de réaliser diverses suggestions (3.) et de porter un projet principal (4.).

## Sommaire

<b>1. Analyse des résultats de l'enquête</b> .....	p.4
1.1. Thématique tarification .....	p.4
1.2. Thématique offres .....	p.6
1.3. Thématique horaires .....	p.7
<b>2. Rappel d'éléments techniques</b> .....	p.10
2.1. L'essentiel de la répartition actuelle des compétences .....	p.10
2.2. Le SRADDET .....	p.11
2.2.1. Règle 11 .....	p.11
2.2.2. Règle 12 .....	p.12
2.2.3. Règle 13 .....	p.13
2.2.4. Règle 14 .....	p.14
2.2.5. Règle 15 .....	p.14
2.2.6. Règle 16 .....	p.15
2.2.7. Règle 17 .....	p.16
2.2.8. Règle 18 .....	p.16
2.2.9. Règle 19 .....	p.17
<b>3. Suggestions du CRJNA</b> .....	p.18
3.1. Refonte de l'offre tarifaire de mobilité .....	p.18
3.1.1. <i>Elargissement de l'offre du Pass TER</i> .....	p.19
3.1.2. <i>Création d'un Pass All Inclusive</i> .....	p.20
3.2. Renforcement des liaisons de transport .....	p.22
3.2.1. <i>Intégration des zones isolées dans le réseau régional</i> .....	p.36
3.2.2. <i>Adaptation et augmentation des cadences</i> .....	p.37
3.3. Renforcement des infrastructures de transport .....	p.38
3.3.1. <i>Modernisation des pistes cyclables</i> .....	p.38
3.3.2. <i>Modernisation des arrêts</i> .....	p.39
3.4. Coordination des services de mobilité .....	p.40
3.4.1. <i>Favoriser les partenariats AOML/AOMR</i> .....	p.40
3.4.2. <i>Centralisation des services de transport via Modalis</i> .....	p.41
3.4.3. <i>Faciliter l'accès des cars aux PMR</i> .....	p.42
<b>4. Projet principalement porté par le CRJNA</b> .....	p.44

## 1. Analyse des résultats de l'enquête

Il convient de souligner que les résultats de l'enquête reflètent les opinions déjà relevées par les membres du CRJNA au commencement du projet, et ce avec des critiques portant essentiellement sur 3 sujets formant les 3 cahiers de doléances réalisés par Yohan Charlier : la tarification (1.1.) ; l'offre (1.2.) ; les horaires (1.3.). Pour autant, on ne peut pas dire que cette enquête ait été inutile. En effet, les plus de 3 000 réponses recueillies permettent désormais d'apporter une légitimité aux solutions que lesdits membres vont développer afin de répondre, dans une certaine mesure, aux problèmes rencontrés par la Jeunesse néo-aquitaine.

Aussi, notons qu'une majorité des plus de 3 000 réponses de l'enquête émane d'une catégorie précise de la jeunesse : les lycéens, et dans une moindre mesure, les étudiants. Cet élément est des plus importants, car la légitimité découlant des solutions qui seront proposées aux élus dépend en grande partie des opinions recueillies lors de l'enquête. En conséquence, le développement de solutions doit s'axer, non exclusivement, mais principalement autour des besoins lycéens et étudiants.

Enfin, précisons que les tableaux ci-dessous constituent des condensés des cahiers de doléances : il s'agissait d'extraire la volonté sous-tendue de chaque réponse, et ainsi de cocher la/les catégories correspondant à celle-ci. Ont été ajoutées sous les tableaux les volontés qui concernaient des communes/zones/lignes... précises.

### 1.1. Thématique tarification

	Lycéen	Etudiant	Alternant	Service civique	Emploi / recherche	Autre	Total
<b>Gratuité</b>	<b>34</b>	<b>27</b>	<b>0</b>	<b>5</b>	<b>14</b>	<b>0</b>	<b>80</b>
Gratuité (générale)	15	10		2	9		36
Gratuité pour les jeunes	6	4		1			11
Gratuité pour les mineurs	1						1
Gratuité pour les étudiants	1	7			1		9
Gratuité pour les transports nécessaires à l'instruction	4						4
Gratuité des bus/car	4	1		1			6
Gratuité des TER	1				1		2
Gratuité des transports le weekend		4		1	3		8
Gratuité de certains abonnements	2	1					3
<b>2. Diminution des prix</b>	<b>158</b>	<b>73</b>	<b>11</b>	<b>7</b>	<b>24</b>	<b>3</b>	<b>276</b>
Diminution des prix (générale)	78	31	7	6	16		138
Diminution des prix pour les jeunes	16	10	1		4		31
Diminution des prix pour les mineurs	2						2
Diminution des prix pour les lycéens	4						4
Diminution des prix pour les étudiants	15	20	1	1	1	1	39
Diminution des prix pour les PMR		1					1
Diminution des prix pour les plus démunis	2				1	1	4
Diminution des prix des vélos en location	2	2					4
Diminution des prix des bus/car	12	4					16
Diminution des prix des TER	16	4	1		2	1	24
Diminution des prix en zone rurale	1		1				2
Diminution des prix des trajets nécessaires à l'instruction	5						5
Diminution des prix des tickets individuels	5						5
Diminution des prix selon la ponctualité		1					1
<b>Abonnements</b>	<b>33</b>	<b>24</b>	<b>7</b>	<b>2</b>	<b>10</b>	<b>0</b>	<b>76</b>
Diminution des prix des abonnements	12	5	3	2	2		24
Diminution des prix des abonnements jeunes	1	1	1		4		7
Diminution des prix des abonnements étudiants	3	4					7

Créer des abonnements pour les jeunes	1	2					3
Créer des abonnements pour les lycéens	1						1
Créer des abonnements pour les étudiants	1	2	1				4
Créer des abonnements combinant les offres de transports présentes sur le territoire régional	10	6	1		2		19
Créer des abonnements de bus/car valables dans toute la région	2						2
Créer des abonnements de TER valables dans toute la région					1		1
Créer des abonnements comprenant l'accès aux vélos en location		1			1		2
Créer des abonnements semestriels et mensuels	1		1				2
Créer des abonnements flexibles permettant de choisir la durée et le type de transport		2					2
Inclure l'accès aux cars régionaux dans les abonnements scolaires	1	1					2
<b>Propositions autres</b>	<b>11</b>	<b>4</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>16</b>
Créer des billets jeunes pour l'été, valables plusieurs jours afin de découvrir le patrimoine	2						2
Favoriser la prise en charge du transport scolaire par la ville / l'établissement scolaire	1						3
Créer des tarifs préférentiels pour l'achat d'un certain nombre de ticket, sans abonnement exigé	1	3					4
Combiner les abonnements avec des offres (par ex. culturelles) afin de promouvoir les mobilités douces/durables	2						2
Adapter les prix des tickets aux distances	1				1		2
Adapter les prix des abonnements au nombre de trajets parcourus	2						2
Arrondir les tarifs afin d'éviter les pertes de temps en échange de monnaie et réduire les couts	1						1
Diminuer les prix sur les lignes fortement empruntées par des étudiants		1					1
Proposer des billets de TER journaliers	1						1

**Critiques ciblées :**

- ➔ Poitiers : les réductions des abonnements ne sont accessibles qu'en fonction de la situation familiale, et non du statut de l'utilisateur ; en conséquence de quoi les tarifs sont trop élevés pour les lycéens et étudiants ;
- ➔ Pau : les tarifs des vélos en libre disposition sont trop élevés ;
- ➔ Bordeaux : au regard des difficultés rencontrées (notamment sur la ligne B), les tarifs des tickets à l'unité sont trop élevés ;
- ➔ Angoulême : le tarif de l'abonnement est à 180€, ce qui est excessif comparativement au service rendu et à de nombreuses autres communes.

**Références citées :**

- ➔ Occitanie : il y serait pratiqué une quasi-gratuité des TER ;
- ➔ Clermont Ferrand : il y serait pratiqué une certaine gratuité des transports le weekend ;
- ➔ Montpellier / Niort : il y serait pratiqué une certaine gratuité.

## 1.2. Thématique offres

	Lycéen	Etudiant	Alternant	Service civique	Emploi / recherche	Autre	Total
<b>Les lignes</b>	<b>86</b>	<b>13</b>	<b>5</b>	<b>4</b>	<b>10</b>	<b>4</b>	<b>122</b>
Créer des lignes interurbains en zone rurale	35	7	2	1	3	2	50
Créer des lignes liant les communes rurales/les petites villes entre elles	11	1		2	1		15
Créer des lignes liant les communes isolées et les communes connectées	25	2	1	1	2		31
Créer des lignes liant les communes densément peuplées et celles de densité intermédiaire	8		1			1	10
Créer des lignes directs liant l'ensemble des communes densément peuplées		2				1	3
Créer des lignes desservant les ZAE/commerces	2	1	1		2		6
Créer des pistes cyclables/piétonnes et les connecter aux arrêts des différents transports	5				2		7
<b>La cadence</b>	<b>48</b>	<b>17</b>	<b>0</b>	<b>2</b>	<b>15</b>	<b>1</b>	<b>83</b>
Augmenter les cadences (générale)	14	10		1	6		31
Augmenter les cadences en zone rurale	21	3		1			25
Augmenter les cadences des lignes surchargées	2	1			1		4
Augmenter l'amplitude horaire et la cadence, notamment en soirée	3	1			2	1	7
Adapter les cadences des transports aux besoins des usagers (scolaire, emploi...)	5	1			4		10
Adapter les cadences des transports entre eux afin de réduire les correspondances	3	1			2		6
<b>Les arrêts</b>	<b>32</b>	<b>4</b>	<b>0</b>	<b>4</b>	<b>11</b>	<b>0</b>	<b>51</b>
Augmenter les arrêts (générale)	3			2	1		6
Augmenter les arrêts dans les zones rurales	10	2		1	2		15
Augmenter les arrêts des communes densément peuplées/de densité intermédiaire	1				1		2
Augmenter les bornes de location de vélos	1	1		1			3
Augmenter les zones de covoiturage/d'autostop					3		3
Augmenter/réhabiliter les gares en zone rurale	6	1			3		10
Adapter les arrêts aux besoins des usagers (scolaire, travail...)	10				1		11
Moderniser les arrêts (abris, éclairages...)	1						1
<b>La ponctualité</b>	<b>3</b>	<b>4</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>7</b>
Améliorer la ponctualité en zone rurale	2						2
Améliorer la ponctualité des bus/car	1	3					4
Améliorer la ponctualité des tram		1					1
<b>La sécurité</b>	<b>5</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>5</b>
Renforcer la sécurité (générale)	1						1
Augmenter la cadence en soirée	1						1
Moderniser les pistes cyclables (ex. éclairage, vidéo surveillance...)	3						3
<b>Propositions autres</b>	<b>8</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>3</b>	<b>0</b>	<b>12</b>
Créer des itinéraires permettant de découvrir le patrimoine	1				1		2
Créer des systèmes de navette lorsque les fréquentation sont trop faibles	5	1			2		8
Réaliser des sondages auprès des usagers afin d'adapter l'offre de transport	1						1
Développer une application pour suivre en temps réel les parcours des transports en commun	1						1

## Rapport Enquête Mobilités

### Réclamations d'améliorations des liaisons interurbaines :

- Villeneuve-d'Ornon → Lycée Alfred Kastler de Talence : installation d'une liaison ;
- Dax → Bayonne : installation d'une liaison plus rapide ;
- Angoulême → ceinture urbaine : installation de nouvelles liaisons ;
- Bordeaux → ZAE : installation de nouvelles liaisons ;
- Panazol → Isle : la liaison devrait être réinstaurée ;
- Angoulême → Limoges : amélioration des liaisons, notamment en ce qui concerne leurs cadences ;
- Anglet → Bayonne : besoin d'une liaison directe ;
- Lacanau / Saint Hélène → Bordeaux : amélioration des liaisons ;
- Ustaritz → Bayonne : amélioration des liaisons, notamment la rapidité, la ponctualité et les cadences ;
- Lusignan → Poitiers : amélioration des liaisons, notamment en ce qui concerne les cadences ;
- Limoges → ceinture urbaine : améliorer et installer de nouvelles liaisons ;
- Bordeaux → Eysines : améliorer la liaison ;
- Chaumeil → Tulle : la liaison devrait être réinstaurée ;
- Tulle → ceinture urbaine : augmenter les cadences ;
- La souterraine → Paris : sur la liaison Cahors / Paris, l'arrêt la Souterraine devrait être réinstauré ;
- Saint-Merd-La-Breuille → Ahun : installer une liaisons scolaire vers le lycée de Ahun ;
- Bergerac → Périgueux : améliorer la liaisons ;
- Meilhan → Mont-de-Marsan / Dax : ajouter l'arrêt Meilhan sur la liaison Mont-de-Marsan / Dax ;
- Mont-de-Marsan → ceinture urbaine : installer de nouvelles liaisons et augmenter la cadence ;
- Samadet → Mont-de-Marsan : installer une liaison ;
- Branne → ... : commune non desservie ;
- Grézillac → ... : commune non desservie ;
- Roquefort → ... : commune non desservie ;
- Libourne → ceinture urbaine : manque de liaisons ;
- Saint Cloud → ... : commune non desservie ;
- Angoulême → ceinture urbaine : étendre les horaires en soirée ;
- Candresse → ... : commune non desservie contrairement à Narosse ou Saugnac ;
- Pouillon → Dax : installation de liaisons autres que les scolaires ;
- Saint Pierre d'Oléron → Saint Denis d'Oléron : impossibilité de se rendre au nord d'Oléron ;
- Poitiers → ceinture urbaine : installation et amélioration des liaisons ;
- Poitiers → Vouillé : améliorer les liaisons ;
- Chauvigny → Saint-Savin / Montmorillon : Prolongement de la liaison jusqu'à Poitiers ;
- Saint Perdon → ... : commune malle desservie ;
- Melle → ... : commune malle desservie ;
- Angoulême → Ruffec : la ligne 120 manque de cadence ;
- Hourtin → ... : amélioration des liaison car trop de correspondances pour se déplacer ;
- Marans → La Rochelle : améliorer la liaison ;
- Civray → ... : non desservie ;
- Châtelleraut → Poitiers : améliorer la liaison ;
- Tulle → ceinture urbaine : installation et amélioration des liaisons, les prolonger le weekend ;
- Thouars → ceinture urbaine : installation et amélioration des liaisons ;
- Ayguemorte-les-Graves → Bordeaux : installation d'une liaison de car ;
- Pau → ceinture urbaine : augmenter les liaisons des lignes en soirée ;
- Parthenay → ceinture urbaine : installer et améliorer la cadence des liaisons, notamment vers les ZAE et les zones commerciales ;
- Royan → ceinture urbaine : augmenter la cadence des liaisons.

### Réclamations d'améliorations des lignes intra-urbaines/zones :

- Bordeaux : améliorer le Tram A sur l'intervalle La Gardette Bassens – Buttinière ;
- Bordeaux : améliorer le Tram B qui connaît régulièrement des retards ;
- Melle : relancer le fonctionnement de la gare ;
- Chasseneuil : relancer le fonctionnement de la gare ;
- Entre-deux-mers : certaines communes n'y sont pas ou trop peu desservies ;
- Médis : installation de nouveaux arrêts pour éviter de marcher le long de la D140 ;

- Chasseneuil-du-Poitou : mieux desservir Martigny ;
- Marans : relancer le fonctionnement de la gare ;
- Châtelleraut : des arrêts utiles ont été supprimés et devraient être réinstaurés ;
- Barbezieux-Saint-Hilaire : installation d'une gare ;
- La Tremblade : augmenter les cadences des transports scolaires ;
- Pont de la Seudre : augmenter la cadence des transports le traversant ;
- Marmande : les navette du centre-ville devraient desservir le lycée et le stade ;
- Loudun : relancer le fonctionnement de la gare.

### 1.3. Thématique horaires

	Lycéens	Etudiants	Alternants	Service civique	Emploi / recherche	Autres	Total
<b>La cadence</b>	<b>356</b>	<b>124</b>	<b>17</b>	<b>17</b>	<b>65</b>	<b>1</b>	<b>580</b>
Augmenter la cadence (générale)	167	48	8	8	30		261
Augmenter la cadence aux heures de pointe	23	18		3	4		48
Augmenter l'amplitude horaire (notamment soir, matin pour certaines lignes)	17	22	3	6	10	1	59
Augmenter la cadence pour les weekends / vacances / jours fériés	17	7			5		29
Augmenter la cadence de desserte des communes rurales/de densité intermédiaire	16	5	2		2		25
Adapter la cadence aux besoins des usagers	21	13	3		11		48
Adapter la cadence des transports aux horaires des établissements scolaires	95	11	1		3		110
<b>La ponctualité</b>	<b>34</b>	<b>19</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>3</b>	<b>0</b>	<b>57</b>
Améliorer la ponctualité (retard / avance)	30	15	1		2		48
Ne pas annuler, ou prévoir une substitution équivalente en cas d'annulation	4	4			1		9
<b>L'information</b>	<b>16</b>	<b>8</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>2</b>	<b>0</b>	<b>27</b>
Informers de la localisation des transports et des perturbations par une application	14	6			1		21
Installer des panneaux d'affichages dressant les horaires de passage	2	2	1		1		6

Réclamations d'améliorations des liaisons interurbaines :

- Isle → Limoges : augmenter les cadences de la région ;
- Couzeix → Limoges : adapter et augmenter les cadences aux horaires des établissements scolaires ;
- Sainte → Bordeaux : augmenter la cadence des TER ;
- Pau → BAB (Biarritz, Anglet, Bayonne) → augmenter la cadence des TER ;
- Poitiers → Biard / Vouneuil-sous-Biard : augmenter la cadence des liaisons ;
- Poitiers → ceinture urbaine : augmenter la cadence des liaisons ;
- Limoges → ceinture urbaine : étendre la cadence des liaisons en soirée pour les activités / sorties ;
- Angoulême → Limoges : relancer la ligne de train passant par Saintes ;
- Bordeaux → ceinture urbaine : étendre davantage la cadence des liaisons en soirée ;
- Ustaritz → Bayonne : augmenter la cadence de la liaison ;
- Pau → Bordeaux : étendre la cadence des trains le soir ;
- Miramont → Marmande : augmenter la cadence de la liaison ;
- Artiguelouve → Lescar : augmenter la cadence de la liaison ;
- Périgueux → ceinture urbaine : augmenter la cadence des liaisons ;
- Poitiers → La Rochelle : augmenter la cadence de la liaison TER ;
- Poitiers → Chauvigny : rétablir la liaison, y compris le weekend ;
- Langon → Bazas : assurer une liaison ;
- Mont-de-Marsan → Tartas : augmenter la cadence de la ligne le weekend ;

## Rapport Enquête Mobilités

- Mont-de-Marsan → ceinture urbaine : augmenter la cadence des liaisons ;
- Mimizan → Labouheyre : augmenter la cadence de la liaison ;
- Angoulême → Ruffec : augmenter la cadence de la liaison ;
- Charron → La Rochelle : augmenter la cadence de la liaison ;
- Saint Ciers → Marcillac → Reignac → Saint Savin → Cavignac : augmenter la cadence des liaisons ;
- Limoges → Brive-la-Gaillarde : augmenter la cadence de la liaison ;
- Felletin → Clermont-Ferrand : augmenter la cadence de la liaison, notamment en weekend ;
- Tulle → ceinture urbaine : augmenter la cadence des liaisons ;
- Pau → Mont-de-Marsan / Dax : augmenter la cadence des liaisons ;
- Poitiers → Parthenay : augmenter la cadence de la liaison ;
- Périgueux → Agen : augmenter la cadence de la liaison ;
- Bordeaux → Saint-Jean-d'Illac : augmenter la cadence de la ligne de bus ;
- Arbanats → ... : augmenter la cadence et augmenter les liaisons ;
- Bordeaux → La Rochelle : augmenter la cadence de la liaison (TER D15) ;
- Bordeaux (arrêt Stalingrad) → Latresne : augmenter la cadence de la liaison ;
- Agen → Colayrac-Saint-Cirq : augmenter la cadence de la liaison ;
- Bordeaux → Mérignac : augmenter la cadence de la liaison en heure de pointe ;
- Bordeaux → Blanquefort / Eysines : augmenter la cadences des liaisons en heure creuse ;
- Tulle → Argentat : augmenter la cadence de la ligne.

### Réclamations d'améliorations des lignes intra-urbaines/zones :

- Périgueux : augmenter la cadence des lignes bus desservant l'Aquacap le weekend ;
- Périgueux : prolonger la cadence des lignes de bus le soir (demande jusqu'à 23h) ;
- Périgueux : adapter la cadence des lignes aux établissements scolaires ;
- Grand Périgueux : mieux adapter les horaires des lignes de Peribus aux besoins des usagers ;
- Poitiers : les horaires de la ligne 20 ne correspondent pas aux horaires du lycée Victor Hugo ;
- Limoges : la ligne 12, l'une des plus importantes, devrait circuler toutes les 15min (au lieu de 30min) ;
- Limoges : augmenter la cadence de la ligne 10 aux heures de pointe ;
- Gradignan : la ligne 505 desservant le lycée des Graves est bondée sur son horaire de 15h, il faudrait en augmenter la cadence ;
- Poitiers : augmenter les cadences des lignes desservant les lycées Renaudot et Bois d'Amour ;
- Pau : augmenter la cadence des bus en soirée et en weekend ;
- Biarritz : améliorer la desserte de l'aéroport ;
- Agen : augmenter la cadence des bus, notamment en weekend ;
- Angoulême : le système des bus de ville devrait s'étendre au grand Angoulême ;
- Niort : augmenter la cadence des lignes de bus ;
- Mont-de-Marsan : augmenter la cadence de la ligne M6 desservant le lycée Robert Wlérick.

## 2. Rappel d'éléments techniques

« La politique des transports est une compétence forte acquise par les régions depuis les lois de décentralisation, et sans cesse renforcée » énonce Guillaume Carrouet, maître de conférence spécialiste des transports à l'Université de Perpignan. En effet, alors qu'au début des années 2010, et de façon schématique, la région était compétente pour l'organisation des Transports Ferroviaires Régionaux (TER) – représentant 40 % des trains roulant quotidiennement – le département pour celle des transports routiers et scolaires non-urbains, et les communes et leurs groupements pour celle des transports urbains ; la Loi MAPTAM (Modernisation de l'Action Publique Territoriale et d’Affirmation des Métropoles, 2014) a fait de la région le chef de file de l’intermodalité – aptitude d’un système de transport à permettre l’utilisation successive d’au moins deux modes – et de la complémentarité entre les modes de transports, la loi NOTRe (Nouvelle Organisation Territoriale de la République, 2015) a renforcé les compétences régionales – le député Olivier Dussopt, qui était alors rapporteur du projet de loi NOTRe, affirmait que « la région doit être la collectivité de la mobilité » - et la loi LOM (Loi d’Orientation des Mobilités, 2019) a modifié en profondeur la politique des mobilités. Il est donc important de rappeler l’essentiel de la répartition actuelle des compétences en matière de transport (2.1.) avant d’analyser les grandes lignes du SRADDET (2.2.).

### 2.1. L'essentiel de la répartition actuelle des compétences

Les Autorités Organisatrices des Mobilités Locales (AOML) sont les communautés d'agglomération, les communautés urbaines et les métropoles (les syndicats mixtes et les PETR pouvant également en devenir à la suite d'un transfert de compétences). Elles se distinguent de la région qui est une AOM Régionale (AOMR) compétente pour les services d'intérêt régional – soit les services de transport dépassant le ressort territorial des AOML. Les services inclus intégralement dans le ressort territorial d'une AOML sont donc en principe de la compétence de cette dernière ; mais par exception, les services ferroviaires n'entrent pas dans ce champ, et la région peut exercer la compétence d'une AOML lorsqu'une communauté de commune n'a pas souhaité prendre en charge les transports sur son territoire (art. L1231-1 du Code des transports) ce qui est le cas de 70 % d'entre elles. Pour le reste, c'est l'AOMR qui est compétente sur l'ensemble de son territoire.

Les AOML ont la capacité d'organiser, sur leur ressort territorial :

- ➔ des services réguliers de transport public de personnes ou des services à la demande ;
- ➔ des services de transport scolaire ;
- ➔ des services relatifs aux mobilités actives ou aux mobilités partagées (pour exemples, services de covoiturage, d'autopartage, de location de bicyclettes, etc.) ;
- ➔ des services de mobilité solidaire ; des services de conseil en mobilité pour les personnes vulnérables et les employeurs ou les grands générateurs de flux (commerces, hôpitaux, etc.) ;
- ➔ des services de transports de marchandises ou de la logistique urbaine (mais en tant que Service Public Industriel et Commercial, cela ne peut arriver qu'en cas de carence de l'offre privée).

L'AOMR a la capacité d'organiser, dans l'intérêt régional :

- ➔ les services réguliers de transport public (dont le service ferroviaire) ou les services à la demande ;
- ➔ les services de transport scolaire ;
- ➔ les services relatifs aux mobilités actives ou aux mobilités partagées (pour exemples, les services de covoiturage, de location de bicyclettes, etc.) ;
- ➔ les services de mobilité solidaire ;
- ➔ le conseil en mobilité pour les personnes vulnérables et les employeurs ou grands générateurs de flux (pour exemples, les commerces, hôpitaux, etc.) ;
- ➔ L'AOMR peut également contribuer au développement des mobilités actives et partagées (pour exemple, par le subventionnement de pistes cyclables), aux services de mobilité solidaire, et verser des aides individuelles à la mobilité.

Enfin, afin de permettre aux différents acteurs d'un même bassin de mobilité (dans la masse géographique régionale) de coordonner leurs actions, la LOM a créé le contrat opérationnel de mobilité permettant à la région de contracter avec les principaux acteurs de la mobilité sur :

- les différentes formes de mobilité et l'intermodalité, en matière de desserte, d'horaires, de tarification, d'information et d'accueil de tous les publics, et de répartition territoriale des points de vente physiques ;
- la création, l'aménagement et le fonctionnement des Pôles d'Echanges Multimodaux (PEM) et des aires de mobilité, notamment en milieu rural, et le système de transport vers et à partir de ces pôles ou aires ;
- les modalités de gestion des situations dégradées afin d'assurer la continuité du service rendu aux usagers quotidiennement ;
- le recensement et la diffusion des pratiques de mobilité et des actions mises en œuvre en particulier pour améliorer la cohésion sociale et territoriale ;
- l'aide à la conception et à la mise en place d'infrastructures de transports ou de services de mobilité par les autorités organisatrices de la mobilité ;
- les modalités de la coordination avec les gestionnaires de voirie et d'infrastructures pour créer et organiser des conditions favorables au développement des mobilités (pour exemples, l'aire de covoiturage, le service d'autopartage, l'arrêt de transport en commun, les infrastructures cyclables, etc.).

## 2.2. Le SRADDET

Les régions ont été dotées d'un outil de planification et de coordination leur permettant d'assurer leur rôle de « chef de file » dans la détermination de leurs politiques de transport, et ce dans un cadre imposé par l'Etat : le SRADDET (art. L4251-1 du CGCT). La région est notamment chargée d'y fixer les objectifs « d'intermodalité et de développement des transports » (art. L4251-1 al.2 du CGCT) par l'édiction de règles générales qui « peuvent varier entre les différentes grandes parties du territoire régional » (art. L4251-1 al.10). En ce qui concerne la thématique des « infrastructures de transport, de l'intermodalité, et du développement des transports », le SRADDET de la Nouvelle-Aquitaine mentionne un corpus de 11 règles, dont certaines sont intéressantes au vu de notre enquête :

### 2.2.1. Règle 11

Règle 11 : le développement des pôles d'échanges multimodaux, existants ou en projet, s'accompagne d'une identification et d'une préservation des espaces dédiés et/ou à dédier à l'intermodalité.

Explication et justification : les pratiques intermodales se rapportent à l'utilisation de plusieurs modes de transport distincts au cours d'un même déplacement. Cette pratique peut être facilitée par l'articulation d'offres de transports multimodales au sein d'interfaces appelées pôles d'échanges multimodaux (PEM). Un pôle d'échanges multimodal est un lieu de convergence d'offres de transport ou de stationnement qui vise à faciliter les pratiques intermodales, c'est-à-dire les correspondances entre différents modes de transport de voyageurs. Les pôles d'échanges peuvent assurer, par leur insertion urbaine, un rôle d'interface entre la ville et son réseau de transport. Pour permettre aux modes de déplacements alternatifs à l'autosolisme d'être plus attractif et efficaces, la création, le maintien ou le développement des capacités d'accueil (nombre de quais, nombre de places de stationnement...) des PEM est primordiale. Pour cela, il est nécessaire d'identifier et de préserver le foncier dédié à cette fonction et à ses accès, notamment en milieu urbain où la pression foncière est forte et où une localisation stratégique des PEM est indispensable à leur bon fonctionnement et à leur attractivité. Dans les secteurs les plus contraints, l'intensification urbaine et la mixité des usages seront recherchées.

La règle 11 peut être mise en correspondance avec des revendications présentes dans la thématique offres :

- ➔ la création de lignes (122 revendications) : la création de lignes connectées à des PEM ou à des arrêts existants (afin d'en faire des PEM) permet d'offrir une meilleure intermodalité ;
- ➔ adapter les cadences des transports entre eux afin de réduire les correspondances (6) : les PEM permettent de faciliter l'adaptation des cadences entre les différents modes de transport, et ainsi d'offrir une meilleure intermodalité ;
- ➔ l'augmentation, l'adaptation aux besoins des usagers et la modernisation des arrêts (51) : la création d'arrêts prenant la forme de PEM et l'augmentation de l'offre de transport desservant des PEM existants permet d'offrir une meilleure intermodalité tout en facilitant la modernisation des arrêts ;
- ➔ la création de lignes permettant de découvrir le patrimoine (2) : la connexion de lignes permettant de découvrir le patrimoine à des PEM permet de favoriser l'intermodalité.

### 2.2.2. Règle 12

Règle 12 : les autorités organisatrices de la mobilité recherchent la compatibilité de leurs outils billettiques et d'informations voyageurs avec ceux portés par le syndicat mixte intermodal régional.

Explication et justification : les outils billettiques et l'information voyageurs (matérielle et numérique, horaires prévus et temps réel) sont des éléments essentiels pour faciliter l'usage des transports collectifs, quels que soient les réseaux : TER, cars interurbains, réseaux urbains... Le syndicat mixte « Nouvelle Aquitaine Mobilité », créé en juillet 2017, a pour mission de définir des outils et principes communs pour assurer la cohérence des réseaux. Il pilote notamment l'interopérabilité billettique, le référentiel multimodal régional ainsi que le système d'information multimodale Modalis.fr. La mise en place d'outils techniques communs aux différents réseaux doit notamment permettre :

- ➔ d'héberger plusieurs titres de transport sur un support unique (TER et bus par exemple) ;
- ➔ de mettre en place des abonnements combinés (TER et bus par exemple) ;
- ➔ de fournir des informations multimodales « porte-à-porte » aux voyageurs...

Cette règle n'impose pas aux AOM d'adhérer au syndicat mixte « Nouvelle-Aquitaine Mobilités ». Cette règle ne concerne de fait que les territoires couverts par une Autorité Organisatrice de la Mobilité.

La règle 12 peut être mise en correspondance avec des revendications présentes dans la thématique tarification :

- ➔ la création d'abonnements combinant les diverses offres présentes dans la région (27) : la compatibilité des outils billettiques permet de combiner les diverses offres de transport sur un support unique, soit de faciliter l'usage des transports collectifs ;
- ➔ la création de billets permettant de découvrir le patrimoine (2) : la compatibilité des outils billettiques permet de combiner diverses offres de transport donnant accès au patrimoine régional par l'achat d'un support unique.

La règle 12 peut être mise en correspondance avec des revendications présentes dans la thématique offres :

- ➔ le développement d'une application permettant de suivre en temps réel les transports (1) : l'information voyageurs par le développement d'une application (numérique) permet de diffuser en temps réel les informations essentielles relatives aux transports.

La règle 12 peut être mise en correspondance avec des revendications présentes dans la thématique horaires :

- ➔ l'information de la localisation des transports, des perturbations, des horaires (27) : l'information voyageurs par la présence de panneaux d'affichages aux arrêts (matériel) et d'une application (numérique) permet de diffuser en temps réel les informations essentielles relatives aux transports.

### 2.2.13. Règle

Règle 13 : les réseaux de transport publics locaux sont organisés en cohérence avec le réseau de transports collectifs structurant de la Région et dans la recherche d'une optimisation des connexions entre les lignes de transport.

Explication et justification : par cette règle, il s'agit d'organiser les réseaux urbains en cohérence avec le réseau structurant régional, en veillant à :

- la complémentarité du maillage des lignes régionales et locales :
  - en limitant les services identiques ;
  - en proposant un rabattement sur les réseaux structurants si cela est pertinent ;
- l'organisation des connexions entre les lignes :
  - en établissant des principes de coordination des horaires ;
  - en aménageant des pôles d'échanges aux points d'interconnexions.

Cette articulation des transports est élaborée en concertation entre autorités organisatrices de la mobilité locales et Région, en liaison avec le syndicat mixte Nouvelle-Aquitaine Mobilités. Elle est effectuée en tenant compte du contexte et des besoins locaux. Le réseau structurant régional est constitué :

- des lignes ferroviaires nationales et régionales ;
- pour les lignes routières : des 3 premiers niveaux établis par le plan de transport routier voté en avril 2019 (lignes de type « cars à haut niveau de service », périurbaines, et structurantes). La mise en œuvre de ce plan étant progressive, les services du transport routier de la Région doivent être associés pour préciser les lignes concernées.

Cette règle ne concerne de fait que les territoires couverts par une Autorité Organisatrice de la Mobilité.

La règle 13 peut être mise en correspondance avec des revendications présentes dans la thématique offres :

- la création de lignes (122) : la création de lignes des AOM articulées de manière cohérente avec les lignes de l'AOMR permet de favoriser l'utilisation des transports collectifs ;
- l'augmentation/l'adaptation des cadences (83) : une articulation cohérente des lignes des AOM avec celles de l'AOMR, notamment par une coordination des horaires, peut répondre au besoin ressenti par les usagers d'une augmentation de cadence, d'une adaptation de cadence à leurs besoins, et d'une réduction des délais de correspondance ;
- l'augmentation, l'adaptation aux besoins des usagers et la modernisation des arrêts (51) : une articulation cohérente des lignes des AOM avec celles de l'AOMR permet d'aménager des PEM ;
- la création de lignes permettant de découvrir le patrimoine (2) : une articulation cohérente des lignes des AOM avec celles de l'AOMR permet de créer des itinéraires de découverte du patrimoine faciles d'accès ;
- la création de systèmes de navette en cas de fréquentation trop faible (8) : une articulation cohérente des lignes des AOM avec celles de l'AOMR permet de mieux adapter l'offre de transports aux fréquentations.

La règle 13 peut être mise en correspondance avec des revendications présentes dans la thématique horaires :

- l'augmentation/l'adaptation des cadences (580) : une articulation cohérente des lignes des AOM avec celles de l'AOMR, notamment par une coordination des horaires, peut répondre au besoin ressenti par les usagers d'une augmentation de cadence, d'une adaptation de cadence à leurs besoins, et d'une réduction des délais de correspondance.

## 2.2.4. Règle 14

Règle 14 : dans le cas de PDU limitrophes, chacun des PDU veille à optimiser les interfaces transport entre les territoires.

Explication et justification : lors de la réalisation ou de la révision des Plans de Déplacements Urbains (PDU), les politiques de transport des territoires limitrophes ne sont pas systématiquement prises en compte alors même que les pratiques des usagers ne se limitent pas aux frontières administratives. Afin de proposer des politiques de transports en cohérence, un diagnostic des interfaces est à mener. Ce dernier vise à :

- ➔ supprimer les éventuelles incohérences dans l'organisation de la mobilité locale ;
- ➔ faire émerger des actions partagées par les deux structures porteuses de PDU, dans la perspective d'une meilleure cohérence entre les services.

La règle 14 peut être mise en correspondance avec des revendications présentes dans la thématique offres :

- ➔ la création de lignes (122) : la création de lignes mises en cohérence avec celles qui sont ou vont être créées par les territoires limitrophes permet de favoriser l'utilisation des transports collectifs ;
- ➔ l'augmentation/l'adaptation des cadences (83) : une adaptation des cadences des lignes à celles des territoires limitrophes peut répondre aux demandes des usagers d'une augmentation des cadences, d'une adaptation des cadences à leurs besoins, et d'une réduction des délais de correspondance ;
- ➔ l'augmentation, l'adaptation aux besoins des usagers et la modernisation des arrêts (51) : une articulation cohérente des lignes avec celles des territoires limitrophes permet de favoriser la création de PEM ;
- ➔ la création de lignes permettant de découvrir le patrimoine (2) : une articulation cohérente des lignes avec celles des territoires limitrophes permet de créer des itinéraires de découverte du patrimoine faciles d'accès ; la découverte du patrimoine ne s'arrêtant pas au seul territoire d'une AOM ;
- ➔ la création de systèmes de navette en cas de fréquentation trop faible (8) : une articulation cohérente des lignes avec celles des territoires limitrophes permet de mieux adapter l'offre de transports.

La règle 14 peut être mise en correspondance avec des revendications présentes dans la thématique horaires :

- ➔ l'augmentation/l'adaptation des cadences (580) : une adaptation des cadences des lignes à celles des territoires limitrophes peut répondre aux demandes des usagers d'une augmentation des cadences, d'une adaptation des cadences à leurs besoins, et d'une réduction des délais de correspondance.

## 2.2.5. Règle 15

Règle 15 : l'amélioration de l'accessibilité aux sites touristiques par les modes alternatifs à l'automobile est recherchée.

Explication et justification : l'accessibilité des sites touristiques et la mobilité des visiteurs dans les territoires représentent aujourd'hui des enjeux majeurs pour l'attractivité et le développement durable des destinations. Or, selon une enquête Pays basque et Landes sud, menée en 2015 par l'Agence d'urbanisme Atlantique et Pyrénées (AUDAP), 83 % des touristes utilisent la voiture pour visiter la région. La forte dépendance des touristes à l'égard de la voiture individuelle contribue à l'aggravation des nuisances générées par la circulation automobile : saturation importante et chronique des réseaux routiers d'accès aux zones touristiques, en particulier en période estivale, émissions de polluants et de gaz à effet de serre, problématiques de stationnement, nuisances sonores et visuelles... Un grand nombre de sites touristiques majeurs – gratuits comme payants – ne sont pas desservis par une offre alternative à l'automobile (modes collectifs, modes actifs). L'échelon local est adapté pour identifier les sites et évaluer la pertinence, la faisabilité du développement d'une offre alternative, son type, sa saisonnalité éventuelle. Cette identification doit permettre ensuite de lancer une réflexion sur des éventuels produits tarifaires combinés de cette offre avec l'activité touristique afin d'inciter à l'usage de ces modes de transport.

La règle 15 peut être mise en correspondance avec des revendications présentes dans la thématique tarification :

- la création de billets permettant de découvrir le patrimoine (2) : la création de lignes desservant les sites touristiques permettrait la création de billets donnant accès à des éléments du patrimoine régional ;
- la combinaison des abonnements avec des offres afin de promouvoir les transports en commun (2) : la mise en place de produits tarifaires combinant l'offre de transport et l'activité touristique permettrait d'inciter à l'usage des transports collectif.

La règle 15 peut être mise en correspondance avec des revendications présentes dans la thématique offres :

- la création d'itinéraires permettant de découvrir le patrimoine (2) : la création de lignes desservant les sites touristiques permettrait la création d'itinéraires simples vers les éléments du patrimoine régional.

### 2.2.6. Règle 16

Règle 16 : les stratégies locales de mobilité favorisent les pratiques durables en tenant compte de l'ensemble des services de mobilité, d'initiative publique ou privée.

Explication et justification : les nouvelles offres de mobilités « privées » répondent à des besoins pour lesquels, pour des raisons d'efficacité ou de maîtrise des coûts, les offres de transports publics peuvent être moins pertinentes. Covoiturage, autopartage, vélos et trottinettes en free floating (libre-service sans station), services routiers librement organisés, plateformes de mobilité... se développent et participent, en multipliant et diffusant les alternatives à la voiture individuelle, aux objectifs d'une mobilité plus durable. La présente règle vise à inviter les collectivités à intégrer dans leurs réflexions sur la mobilité la diversité des offres « privées » et, si cela s'avère pertinent pour le territoire, d'accompagner leur développement, en complémentarité et articulation de leurs propres offres de transports. Que les services de mobilités dépendent, ou non, des autorités organisatrices, la priorité doit être donnée à ceux qui respectent ou tendent vers des pratiques durables. Il s'agit de l'accès aux transports collectifs, notamment ferroviaires, aux modes partagés (covoiturage, autopartage), aux modes actifs, à certains types de transports routiers (électriques, hybrides, hydrogènes...) et à certains types de transports aériens (électriques, hybrides, aérodynamiques...).

La règle 16 peut être mise en correspondance avec des revendications présentes dans la thématique tarification :

- la diminution des prix (226) : la prise en compte et l'accompagnement financier de l'initiative privée proposant des pratiques durables peuvent permettre de diminuer les tarifs pour les usagers comparativement à l'initiative publique ;
- la diminution des prix des abonnements (38) : la prise en compte et l'accompagnement financier de l'initiative privée proposant des pratiques durables peuvent permettre de diminuer les tarifs des abonnements répondant aux besoins des usagers comparativement à l'initiative publique ;
- la création de tarifs préférentiels au nombre de tickets achetés, sans exigence d'abonnement (4) : la prise en compte et l'accompagnement financier de l'initiative privée proposant des pratiques durables peuvent permettre de proposer des tarifs préférentiels pour un certain nombre de ticket acheté.

La règle 16 peut être mise en correspondance avec des revendications présentes dans la thématique offres :

- l'augmentation des bornes de location de vélo et des zones de covoiturage/d'autostop (6) : la prise en compte et l'accompagnement financier de l'initiative privée proposant des pratiques durables peuvent conduire à l'augmentation du nombre de bornes de location de vélos et de zones de covoiturage/autostop ;
- la création d'itinéraires permettant de découvrir le patrimoine (2) : la prise en compte et l'accompagnement financier de l'initiative privée proposant des pratiques durables peuvent conduire à une meilleure offre d'itinéraires permettant de découvrir le patrimoine.

### 2.2.7. Règle 17

Règle 17 : dans les zones congestionnées, les aménagements d'infrastructures routières structurantes privilégient l'affectation de voies pour les lignes express de transports collectifs et, en expérimentation, pour le covoiturage.

Explication et justification : l'attractivité des modes alternatifs à la voiture solo dépend notamment de leur capacité à la concurrencer efficacement, tant en coûts qu'en temps de parcours. Pour garantir ces derniers, les infrastructures dédiées sont une solution à privilégier dans les zones où la congestion routière, notamment aux heures de pointe, entraîne l'allongement des temps de parcours. Cette règle vise donc à envisager, sur les axes structurants congestionnés où cela est possible, l'affectation de voies aux modes alternatifs à l'autosolisme, et en premier lieu, les transports collectifs, et à permettre l'expérimentation des voies réservées au covoiturage. Les zones congestionnées sont des secteurs où la circulation est dense et régulièrement ralentie, notamment en période de pointe journalière (hors weekend, hors vacances scolaires). Le seul trafic routier ne peut suffire à définir cette zone, la morphologie des voies de circulation et des carrefours étant aussi une variable importante. La définition précise de ces zones est laissée à l'appréciation du territoire. La garantie du temps de parcours ainsi obtenue est un levier d'attractivité à même de générer un report modal de la voiture particulière vers ces modes alternatifs.

La règle 17 peut être mise en correspondance avec des revendications présentes dans la thématique offres :

- ➔ la création de lignes périurbaines (10) : les zones congestionnées régulièrement résident généralement dans les zones périurbaines, de sorte que la création de lignes express de transports collectifs pourrait grandement y favoriser les pratiques durables ;
- ➔ l'augmentation des zones de covoiturage/autostop (3) : créer, en expérimentation, des lignes express pour le covoiturage dans les zones congestionnées pourrait favoriser l'usage des pratiques durables.

### 2.2.8. Règle 18

Règle 18 : les documents d'urbanisme et de planification conçoivent et permettent la mise en œuvre d'un réseau cyclable en cohérence avec les schémas départementaux, régionaux, nationaux ou européens.

Explication et justification : les mobilités actives sont l'ensemble des modes de déplacements où la force motrice humaine est nécessaire, avec ou sans assistance motorisée. Elles comprennent notamment la marche, le vélo et le vélo à assistance électrique. Le potentiel de développement des mobilités actives dans les déplacements quotidiens est aujourd'hui un constat partagé. Les enjeux sont environnementaux, sanitaires et économiques. Les usages restent toutefois aujourd'hui limités, par manque d'itinéraires sécurisés et plus largement de facilitation des pratiques de mobilité active. Le développement de ces modes passera notamment par l'établissement de réseaux et d'itinéraires signalés, pouvant constituer le support de pratiques de loisirs et touristiques comme de déplacements quotidiens. Cette règle vise à développer la planification des infrastructures favorables aux piétons et aux cyclistes en encourageant l'intégration de la thématique dans les documents d'urbanisme et de planification. Cette règle ne préjuge pas des itinéraires ou des aménagements à envisager, qui tiennent de l'expertise locale. En revanche, la prise en compte des schémas supérieurs : itinéraires cyclables et pédestres départementaux, régionaux, nationaux et européens, est indispensable.

La règle 18 peut être mise en correspondance avec des revendications présentes dans la thématique offres :

- ➔ la création de lignes (119) : la création de lignes consacrées aux mobilités actives permet de favoriser les pratiques durables et de répondre, dans une mesure minimale mais existante, à certains besoins de liaisons ;
- ➔ l'augmentation des bornes de location de vélos (3) : l'augmentation des bornes de location de vélos permet de favoriser la pratique des mobilités actives ;

## Rapport Enquête Mobilités

- la modernisation des lignes de mobilités actives (3) : la modernisation des lignes de mobilités actives, en particulier des pistes cyclables, permet de favoriser la pratique des mobilités actives ;
- la création d'itinéraires permettant de découvrir le patrimoine (2) : la création de lignes consacrées à la pratique des mobilités actives permet la création d'itinéraires permettant de découvrir le patrimoine.

### 2.2.9. Règle 19

Règle 19 : les stratégies locales de mobilité développent les zones de circulation apaisée pour faciliter l'accès aux pôles d'échanges multimodaux (PEM) et aux équipements publics par les modes actifs.

Explication et justification : outre l'intensification urbaine qui permet de limiter les distances parcourues, l'essor des modes actifs – ensemble des modes de déplacements où la force motrice humaine est nécessaire, avec ou sans assistance motorisée – au quotidien passe également par l'amélioration des conditions de déplacement grâce à des itinéraires pratiques, sûrs et agréables. La réalisation de zones 30 et zones de rencontre participe à l'apaisement des voies de circulation en réduisant les différentiels de vitesses et contribue au développement des modes actifs. A proximité des PEM et des établissements publics ces zones doivent faciliter le rabattement des voyageurs, à pied ou à vélo pour les « derniers kilomètres. Selon l'art. R110-2 du code de la route, une zone de rencontre est une « section ou ensemble de sections de voies en agglomération constituant une zone affectée à la circulation de tous les usagers. Dans cette zone, les piétons sont autorisés à circuler sur la chaussée sans y stationner et bénéficient de la priorité sur les véhicules. La vitesse des véhicules y est limitée à 20 km/h. Toutes les chaussées sont à double sens pour les cyclistes, sauf dispositions différentes prises par l'autorité investie du pouvoir de police. Les entrées et sorties de cette zone sont annoncées par une signalisation et l'ensemble de la zone est aménagé de façon cohérente avec la limitation de vitesse applicable ». Selon l'art. R110-2 du Code de la route, une zone 30 est une « section ou ensemble de sections de voies constituant une zone affectée à la circulation de tous les usagers. Dans cette zone, la vitesse des véhicules est limitée à 30 km/h. Toutes les chaussées sont à double sens pour les cyclistes, sauf dispositions différentes prises par l'autorité investie du pouvoir de police. Les entrées et sorties de cette zone sont annoncées par une signalisation et l'ensemble de la zone est aménagé de façon cohérente avec la limitation de vitesse applicable ».

La règle 19 peut être mise en correspondance avec des revendications présentes dans la thématique offres :

- la création de pistes cyclables/piétonnes et leur connexion aux arrêts (7) : la réalisation de zones 30 et de zones de rencontre permet de créer des lignes consacrées, non exclusivement, mais en partie à la pratique des mobilités actives ;
- la sécurisation des pistes cyclables : la réalisation de zones 30 et de zones de rencontre permet de créer des lignes plus sûres pour la pratique des mobilités actives.

### 3. Suggestions du CRJNA

La Nouvelle-Aquitaine est une région dont la superficie dépasse celle de l'Autriche, qui se caractérise par une diversité géographique et démographique significative, comprenant des zones urbaines denses telles que Bordeaux ou Limoges, ainsi que des territoires ruraux et littoraux. Dès lors, favoriser les mobilités douces et durables dans ce vaste territoire exige une adaptation minutieuse des politiques de transport aux besoins diversifiés des usagers ; adaptation à laquelle s'emploie le Conseil Régional, de sorte que le développement de solutions ne peut se réaliser sans maîtrise de l'offre actuelle. C'est donc après avoir analysé cette offre que succinctement, nous proposerons une refonte de l'offre tarifaire de mobilité (3.1.), un renforcement des liaisons de transport (3.2.), un renforcement des infrastructures de transport (3.3.) puis une meilleure coordination des différents services de mobilité (3.4.).

#### 3.1. Refonte de l'offre tarifaire de mobilité

La tarification des mobilités représente un enjeu central des politiques environnementales et sociales contemporaines. En effet, la réduction et l'ajustement des tarifs des transports collectifs, des vélos en libre-service, et des autres modes de mobilité douce, sont des leviers efficaces afin de promouvoir des habitudes de déplacement en adéquation avec la transition verte ; par ailleurs, l'enquête révèle 448 remarques relatives à cette thématique. La Région Nouvelle-Aquitaine s'engage activement dans cette voie, en développant une politique tarifaire optimisée, adaptée et accessible.

Ainsi, elle finance près de 90 % du coût des transports scolaires – une moyenne de 900 € par an et par élève – en permettant d'emprunter les cars ou TER nécessaires afin d'accéder aux établissements scolaires, et ce pour un tarif dépendant du quotient familial ; ce qui conduit à la gamme tarifaire suivante :

- tranche 1 (inférieur à 520 €) : tarif annuel externe fixé à 30 €, tarif annuel interne fixé à 24 € ;
- tranche 2 (entre 521 € et 760 €) : tarif annuel externe fixé à 54 €, tarif annuel interne fixé à 42 € ;
- tranche 3 (entre 761 € et 1010 €) : tarif annuel externe fixé à 87 €, tarif annuel interne fixé à 67.50 € ;
- tranche 4 (entre 1011 € et 1445 €) : tarif annuel externe fixé à 123 €, tarif annuel interne fixé à 100.50 € ;
- tranche 5 (supérieur à 1445 €) : tarif annuel externe fixé à 162 €, tarif annuel interne fixé à 129 € ;
- les non-ayants droit bénéficient d'un tarif annuel externe de 210 €, d'un tarif annuel interne fixé à 162 € ;
- les ayants droit sont les élèves domiciliés en Nouvelle-Aquitaine à plus de 3 km de leur établissement scolaire (privé ou public sous contrat), scolarisés de la maternelle à la fin des études secondaires, dans le respect de la sectorisation applicable à leur commune de résidence, et sur la base d'un aller-retour/jour ;
- prise en charge par la région du transport urbain en cas de correspondance nécessaire, cette nécessité étant reconnue si l'établissement est éloigné de plus de 800 m de l'arrêt initial ;
- pour les familles de plus de 3 enfants domiciliés à la même adresse s'applique une réduction supplémentaire de 30 % pour le 3<sup>ème</sup>, puis de 50 % pour le 4<sup>ème</sup> et les enfants suivants ;
- on note également que les élèves abonnés aux cars scolaires régionaux peuvent emprunter gratuitement les cars régionaux hors temps scolaires et périodes estivales (soit les mercredis après-midi, les samedis et les dimanches, ainsi que pendant les périodes de vacance scolaire).

En ce qui concerne les cars, une politique tarifaire unifiée est proposée par la région depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2020 :

- les voyageurs occasionnels profitent d'un ticket à 2.30 € l'unité, d'un aller-retour à 4.10 €, des 10 voyages à 18.40 € et à 9.20 € pour les -28 ans ;
- le Pass tout public hebdomadaire est à 16.60 €, le mensuel à 43 € et l'annuel à 430 € ; pour le Pass -28 ans, l'hebdomadaire est à 8.30 €, le mensuel à 21.50 € et l'annuel à 215 € ;
- les Pass existent en format combiné pour voyager sur les réseaux urbains des AOML partenaires ;
- une gratuité est appliquée pour les -4 ans, les accompagnant des personnes à mobilité réduite, ainsi que les anciens combattants.

En ce qui concerne les TER, il faut savoir que la région finance une partie considérable des billets (et investit pour la modernisation du réseau et des gares de proximité), ce qui conduit à la gamme tarifaire suivante :

- ➔ les voyageurs occasionnels -28 ans bénéficient d'un tarif dédié leur offrant jusqu'à 50 % de réduction par rapport au tarif normal, sur un intervalle allant de 2 € à 21 € selon la distance ;
- ➔ le Pass abonné tout public (hebdomadaire, mensuel ou annuel) permet de circuler en illimité sur un trajet choisi, avec jusqu'à 75 % d'économie par rapport au tarif normal, et 50 % de réduction sur les autres trajets TER lorsque l'utilisateur a souscrit au Pass mensuel ou annuel ; le Pass abonné -28 ans offre les mêmes modalités que le Pass abonné tout public, mais avec 33 % de réduction supplémentaire ;
- ➔ le Pass abonné 20/30 voyages est un abonnement mensuel offrant jusqu'à 20 % de réduction supplémentaire que le Pass abonné tout public, mais avec une limite de 20 ou 30 voyages ;
- ➔ les Pass abonné existent en format combiné pour voyager sur les réseaux urbains des AOML partenaires, et selon les partenariats qui ont été conclus, ils existent en formule hebdomadaire/mensuelle/annuelle/-28 ans ou permettent d'accéder à des réductions sur les abonnements urbains.

Les détenteurs de la carte solidaire bénéficient de 80 % de réduction sur les billets unitaires de TER et de car régionaux, par rapport au tarif normal ; ceux qui peuvent en faire la demande étant :

- ➔ les personnes ayant un quotient familial mensuel inférieur à 960 € ;
- ➔ les bénéficiaires de l'Allocation aux Adultes Handicapés (AAH) ;
- ➔ les bénéficiaires de l'Allocation pour Demandeur d'Asile (ADA) ;
- ➔ les réfugiés réinstallés en Nouvelle-Aquitaine et les titulaires d'une autorisation provisoire de séjour au titre de la protection temporaire de l'UE (cas des personnes déplacées en raison du conflit ukrainien).

Les détenteurs d'un des Pass susmentionnés peuvent souscrire à un abonnement de location de vélos Modalis pour 15 €/mois, abonnement qui leur permet de privatiser un vélo électrique 12 h/jour.

Notons qu'avec la prime transporteur employeur, les salariés/apprentis du secteur privé bénéficient d'une prise en charge de 50 % du coût d'un abonnement aux transports publics, ce qui comprend les Pass susmentionnés.

En somme, la tarification des mobilités proposée par la région s'inscrit déjà dans une dynamique de réduction importante des coûts pour les usagers, et le CRJNA ne possède ni les expertises, ni les compétences nécessaires au développement de propositions de variations tarifaires précises. Toutefois, il est possible de suggérer dans ce domaine en jouant sur un élargissement de l'offre du Pass TER, sans en modifier le tarif, (3.1.1.), et en proposant un nouveau modèle d'abonnement, notamment favorable pour la Jeunesse (3.1.2.).

### **3.1.1. Élargissement de l'offre du Pass TER**

Premièrement, il est avancé d'élargir l'offre du Pass TER en incluant le Pass Car dans celui-ci. Notons que si l'inverse n'est pas envisagé, c'est que logiquement, inclure la possibilité d'emprunter les TER pour la souscription d'un Pass Car revient à créer un nouvel abonnement TER drastiquement moins cher, et la région ne s'y retrouverait pas financièrement. Toutefois, l'inverse n'a pas le même impact. De fait, la majorité des usagers utilisent des Pass TER pour leur déplacement quotidien entre leur domicile et leur lieu de travail (environ 50 %) ou leur lieu de formation (environ 25 %). Ainsi, alors qu'inclure l'accès aux cars régionaux pour la souscription à un Pass TER permettrait d'amplifier l'offre de transport proposée à l'abonné, cette amplification n'aurait pas d'impact significatif sur les finances régionales, du moins pas beaucoup plus qu'avec l'accès exclusif aux TER. On rappelle en effet que l'utilisateur souscrit à un Pass TER pour se rendre à son lieu d'activité depuis son lieu de résidence, si bien que s'il profite de l'offre de car, se serait de manière minimale, et en majorité afin de remplacer le trajet qu'il avait projeté de réaliser en TER – à raison d'une annulation, d'un meilleur horaire, etc. – ou de rejoindre l'arrêt de son TER. Par ailleurs, ce dernier usage conduirait à favoriser les pratiques intermodales (Règle 11 du SRADDET). Pour prendre un exemple concret, la ligne de car 534 opère une liaison entre Bruges et Pau, liaison dont la durée totale équivaut à plus de 1 h de transport. Toutefois, ce même car dessert la gare de Coarraze après 20 min, de sorte qu'un habitant de Bruges pourrait rejoindre la gare depuis sa commune de résidence, puis rejoindre la commune de Pau en train pour un temps de transport divisé par 2.

Deuxièmement, il est proposé d'élargir l'offre du Pass TER par une augmentation du nombre de TER accessibles avec celui-ci. On relève que là où le Pass Car permet d'emprunter l'ensemble du réseau régional, le Pass TER est lui valable pour un unique trajet déterminé ; et si ces modalités divergent, c'est évidemment à raison du poids financier distinct qu'implique l'usage de chacun de ces modes de transport. Malgré tout, il est possible de mettre en place un élargissement équilibré de l'offre des Pass TER. Pour ce faire, il conviendrait de substituer au modèle de trajet unique un modèle de zone (à l'image de l'offre réalisée en IDF), soit de tracer des zones de différents rayons (30 km, 40 km, etc.) autour des communes desservies par les TER, et de faire varier les tarifs du Pass selon le rayon sélectionné. Pour exemple, l'usager vit dans une commune desservie qui est à 30 km de la commune – également desservie – dans laquelle il étudie, et la région lui propose un Pass TER au tarif d'une trentaine d'euros mensuel, soit environ le tarif actuel pour un trajet de 30 km. La différence, c'est que pendant ses jours de repos, si l'usager souhaite se rendre dans une autre commune, desservie, et présente dans la zone, il le fera en privilégiant les transports en commun, sans que cela n'ait un impact considérable pour les finances régionales.

Réponses de l'enquête en correspondance avec la suggestion 3.1.1. :

- 261/271 réponses relatives aux diminutions des prix ;
- 72/76 réponses relatives aux abonnements ;
- 83/83 réponses relatives à la cadence dans la thématique offres ;
- 580/580 réponses relatives à la cadence dans la thématique horaires.

Règles du SRADDET en correspondance avec la suggestion 3.1.1. :

- Règle 11 : mettre en place des abonnements combinant les offres de transport favorise les pratiques intermodales, soit la décroissance de l'usage de la voiture solo ;
- Règle 12 : les explications de ladite règle évoquent la dynamique de facilitation de l'usage des transports collectifs comme vecteur essentiel de leur développement. Dès lors, répond à cette facilitation l'unification de l'accessibilité des transports dans un unique abonnement ;
- Règle 15 : alors que l'accessibilité aux sites touristiques est recherchée, l'ajout du Pass Car pour la souscription d'un Pass TER permet une augmentation de l'offre de transport, et donc une possibilité d'accéder à davantage de sites touristiques par l'utilisation de son Pass TER.

### 3.1.2. Création d'un Pass All Inclusive

Les réponses avancent plusieurs fois la volonté d'obtenir un service de transport permettant de découvrir le patrimoine, et la Règle 15 du SRADDET évoque la recherche de l'amélioration d'accès aux sites touristiques. Aussi, en ce qui concerne la Règle 15, notons que son explication mentionne une enquête Pays basque et Landes sud, menée en 2015 par l'Agence d'urbanisme Atlantique et Pyrénées (AUDAP), selon laquelle 83 % des touristes utilisent la voiture afin de visiter la région. Bien que cette même explication mentionne qu'un « grand nombre de sites touristiques majeurs [...] ne sont pas desservis par une offre alternative à l'automobile », un grand nombre de sites touristiques, et de manière plus générale, de zones attractives du territoire le sont (les métropoles et centres urbains régionaux, la côte atlantique, les Pyrénées, etc.).

Ainsi, le CRJNA suggère la création d'un nouveau Pass consacré à cet objet. Celui-ci se calquerait sur le modèle « Interrail », mais à l'échelle de la région ; il aurait vocation à grandement favoriser l'utilisation des mobilités douces pendant les temps de vacance (notamment chez les jeunes à raison de tarifs préférentiels), à développer l'économie locale en privilégiant – par les tarifs – la découverte de notre région à celle d'autres territoires (dont les billets d'avion sont parfois accessibles pour quelques dizaines d'euros), à permettre aux plus démunis de voyager, etc. Pour ce faire, et de manière schématique, ce Pass donnerait accès à l'ensemble des transports régionaux (TER, Cars, mais pourquoi pas les vélos Modalis, les réseaux de bus urbains des AOML partenaires, etc.), avec une limite de jours d'utilisation sur un intervalle plus large. Pour exemple concret, l'usager choisi le Pass 5 jours pour 1 mois qui lui permet d'emprunter l'ensemble des transports pendant 5 jours sur 1 mois, à un tarif abordable ; cela le conduisant à prévoir un itinéraire de vacance au sein de notre région.

Réponses de l'enquête en correspondance avec la suggestion 3.1.2. :

- 34/76 réponses relatives aux abonnements ;
- les 2 réponses relatives à la création de billets « découverte du patrimoine ».

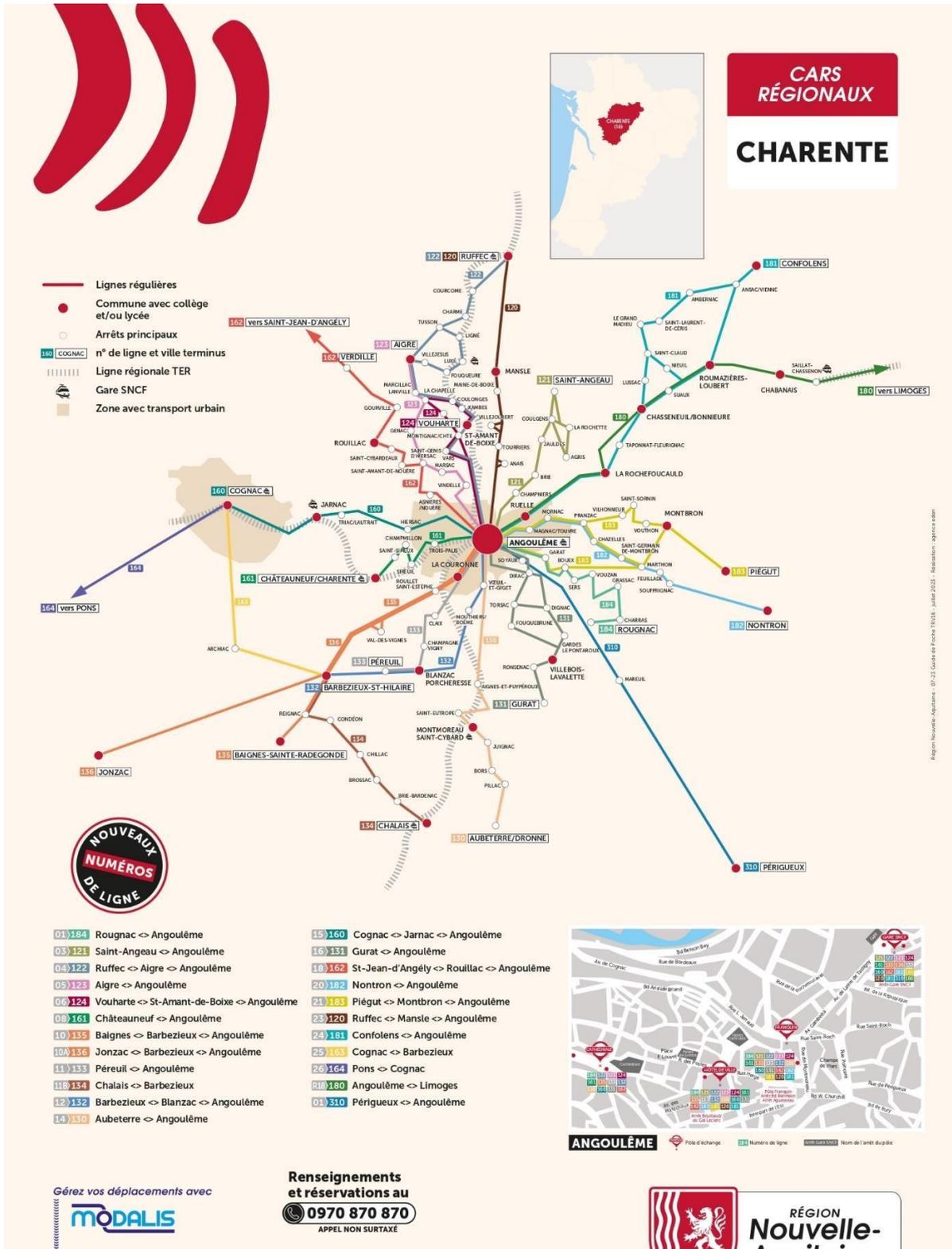
Règle du SRADDET en correspondance avec la suggestion 3.1.2. :

- Règle 15 : alors que l'accessibilité aux sites touristiques est recherchée, et que nombre desdits sites sont connectées au réseau de transport (centres urbains, côte atlantique, Pyrénées, etc.), la création d'un Pass abordable destiné au tourisme, combinant l'ensemble des services de transport de l'AOMR sur une certaine durée, conduirait à une utilisation plus intense des mobilités durables pour les temps de loisir.

### 3.2. Renforcement des liaisons de transport



transports.nouvelle-aquitaine.fr



Gérez vos déplacements avec  
**MODALIS**

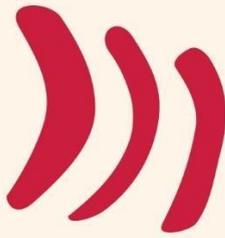
Renseignements et réservations au  
**0970 870 870**  
 APPEL NON SURTAXÉ

RÉGION Nouvelle-Aquitaine  
 La Région vous transporte

Toute l'information sur  
**transports.nouvelle-aquitaine.fr**

Région Nouvelle-Aquitaine - 0970 870 870 - juillet 2015 - Illustration : agencier.com





Les lignes du réseau

- 221 Uzerche <-> Brive-la-Gaillarde
- 222 Beaulieu-sur-Dordogne <-> Brive-la-Gaillarde
- 223 Meyssac <-> Brive-la-Gaillarde
- 224 Vayrac <-> Brive-la-Gaillarde
- 225 St Privat <-> Argentat <-> Brive-la-Gaillarde
- 239 Lubersac <-> Objat <-> Brive-la-Gaillarde
- 271 Brive-la-Gaillarde <-> Tulle
- 272 Limoges <-> Treignac <-> Seilhac <-> Tulle
- 273 Argentat <-> Tulle

Légende

- Réseau ferroviaire
- Zones gérées par d'autres ADM (Autorités Organisatrices de la Mobilité)



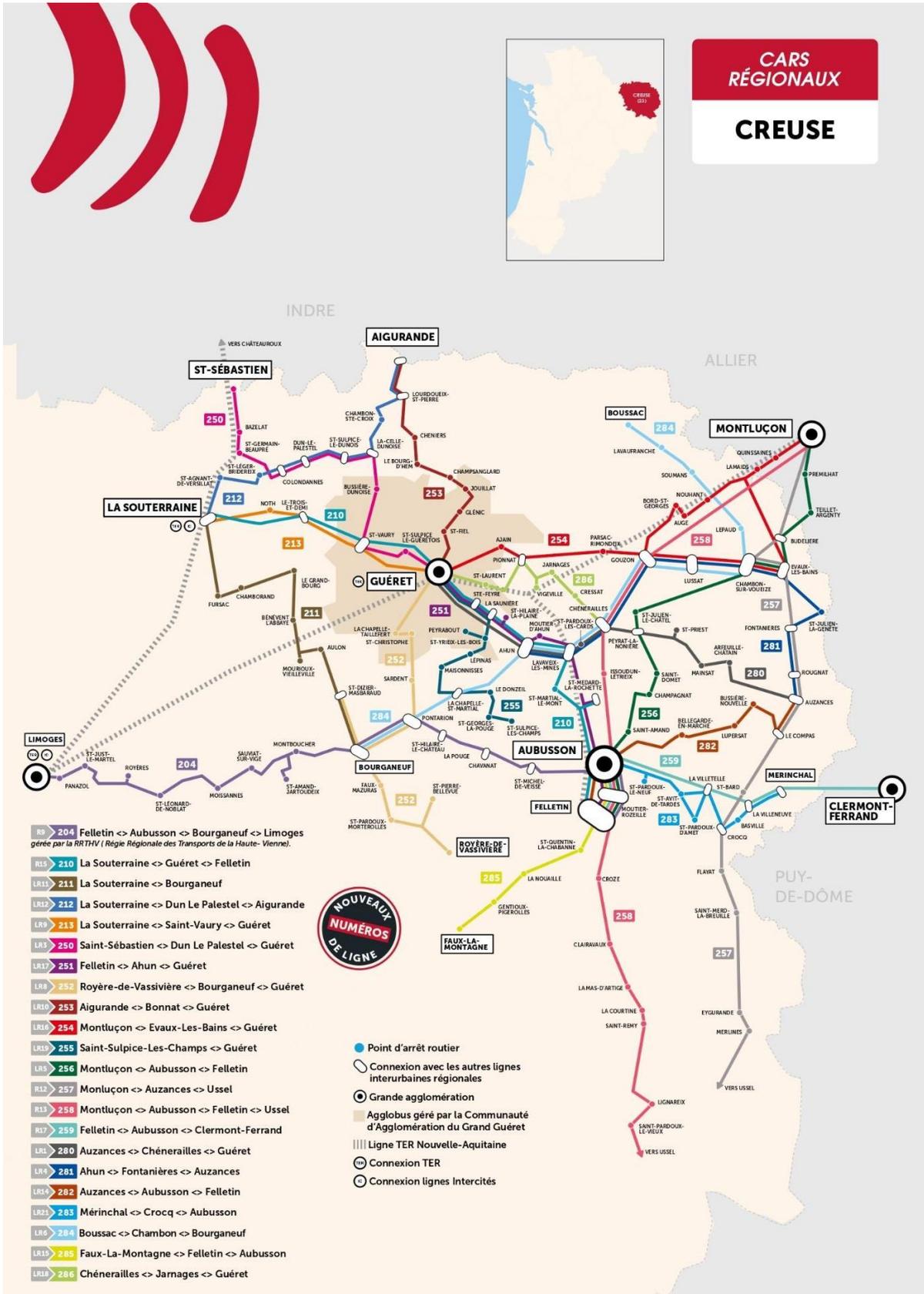
Plus de renseignements  
 • au sein de la rubrique Car régionaux du site Internet  
 • en appelant le 0970 870 870



Toute l'information sur  
[transports.nouvelle-aquitaine.fr](http://transports.nouvelle-aquitaine.fr)



© www.gagnabuz.fr - RH 130909  
 1332CR/éle - TR/10 - Février 2024





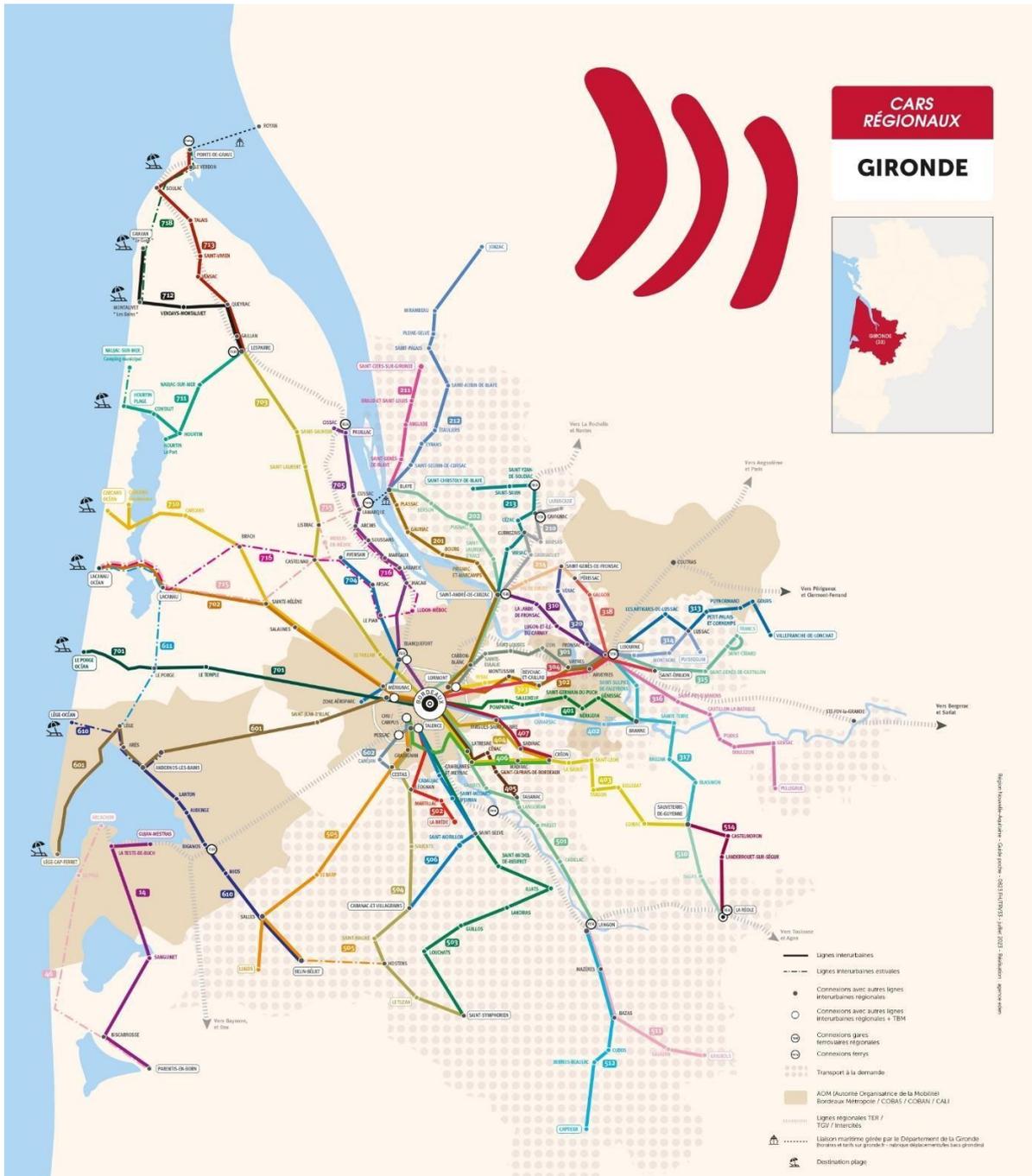
Gérez vos déplacements avec **MODALIS**

Renseignements et réservations au **0970 870 870**  
APPEL NON SURTAXÉ



Toute l'information sur **transports.nouvelle-aquitaine.fr**

Région Nouvelle-Aquitaine - 07/23 Guide de l'offre TER 2024 - mai 2023 - illustration: agence urban



14 PARENTIS-EN-BORN - GLIJAN-MESTRAS	RRTL et TRANS-LANDES	130 LIBOURNE - VILLEFRANCHE-DE-LONCHAT	PREVOST SA	638 BORDEAUX STALINGRAD - LANGON (par CADILLAC)	CITRAM	631 LACANAU Océan - LÈGE-CAP FERRET	CITRAM
15 ARCACHON - PARENTIS-EN-B.	RRTL et TRANS-LANDES	131 LIBOURNE - PUISSEGUIN	PREVOST SA	639 BORDEAUX PEIXOTTO - LA BRÈDE	ASTG	632 BORDEAUX - LE PORGE	KEOLIS GIRONDE
16 BORDEAUX BUTTINIÈRE - BLAYE (par BOURG)	CITRAM	132 LIBOURNE - FRANS	PREVOST SA	640 BORDEAUX PEIXOTTO - SAINT-SYMPHORIEN	ASTG	633 BORDEAUX - LACANAU	KEOLIS GIRONDE
17 BORDEAUX LES AUBIERS - BLAYE (par RD 137)	CITRAM	133 LIBOURNE - PELLEGRUE	CITRAM	641 BORDEAUX CHU PELLEGRIN - HOSTENS - SAINT-SYMPH.	ASTG	634 BORDEAUX - LESPARRÉ	CITRAM
18 SAINT-ANDRÉ-DE-CURZAC - LARUSCADE	CITRAM	134 LIBOURNE - SAUVETERRE	CITRAM	642 BORDEAUX CHU PELLEGRIN - BELIN-BÉLIET	PULLMANS LANDES	635 MÉRHONAC - AVENSAN	CITRAM
19 BLAYE - SAINT-CIERS-SUR-GIRONDE	CITRAM	135 LIBOURNE - PÉRISSAC	PREVOST SA	643 BORDEAUX PEIXOTTO - CABANAC-ET-VILLAGRAINS	ASTG	636 BORDEAUX - PAULLIAC	CITRAM
20 BLAYE - JONZAC	CITRAM	136 LIBOURNE - SAINT-GENÈS-DE-FRONSAC	PREVOST SA	644 SAUVETERRE - LA RÉOLE (par BAGAS)	CITRAM	637 BORDEAUX - CARPIANS	KEOLIS GIRONDE
21 SAINT-ANDRÉ-DE-C. - SAINT-CHRISTOLY-DE-B.	PREVOST SA	137 BORDEAUX STALINGRAD - BRANNE (par SALLEBEUF)	CITRAM	645 LANGON - ORIGNOLS	CITRAM	638 LESPARRE - HOURTIN	CITRAM
22 SAINT-ANDRÉ-DE-CURZAC - PÉRISSAC	PREVOST SA	138 BORDEAUX STALINGRAD - BRANNE (par CAMARSAC)	CITRAM	646 LANGON - CAPTIEUX	CITRAM	639 LESPARRE - GRAYAN (par VENDAYS)	CITRAM
23 BORDEAUX BUTTINIÈRE - LIBOURNE (par ST-LOUBÈS)	CITRAM	139 BORDEAUX STALINGRAD - SAUVETERRE (par TARGON)	CITRAM	647 LA RÉOLE - SAUVETERRE (par LANDEROUET)	CITRAM	640 LESPARRE - LE VIDONN	CITRAM
24 BORDEAUX LES AUBIERS - LIBOURNE (par RN8)	CITRAM	140 BORDEAUX STALINGRAD - CRÉON	CITRAM	648 BORDEAUX - LÈGE-CAP-FERRET	CITRAM	641 LAMARQUE - LACANAU Océan	KEOLIS GIRONDE
25 BORDEAUX BUTTINIÈRE - BEYCHAC-ET-CAILLAU	CITRAM	141 BORDEAUX STALINGRAD - TABANAC	CITRAM	649 BORDEAUX CHU PELLEGRIN - CESTAS	PULLMANS LANDES	642 ARCHES - LACANAU Océan	KEOLIS GIRONDE
26 BORDEAUX QUINCONES - LIBOURNE - SAINT-ÉMILION	CITRAM	142 BORDEAUX CAMPUS - ORÉON	CITRAM	650 BELIN-BÉLIET - ANDERNOS-LES-BAINS	CITRAM	643 VENDAYS - LE VENDONN	CITRAM
27 LIBOURNE - SAINT-ANDRÉ-DE-CURZAC	PREVOST SA	143 BORDEAUX - CRÉON	CITRAM				



Gérez vos déplacements avec



0970 870 870  
APPEL NON SURTAXÉ

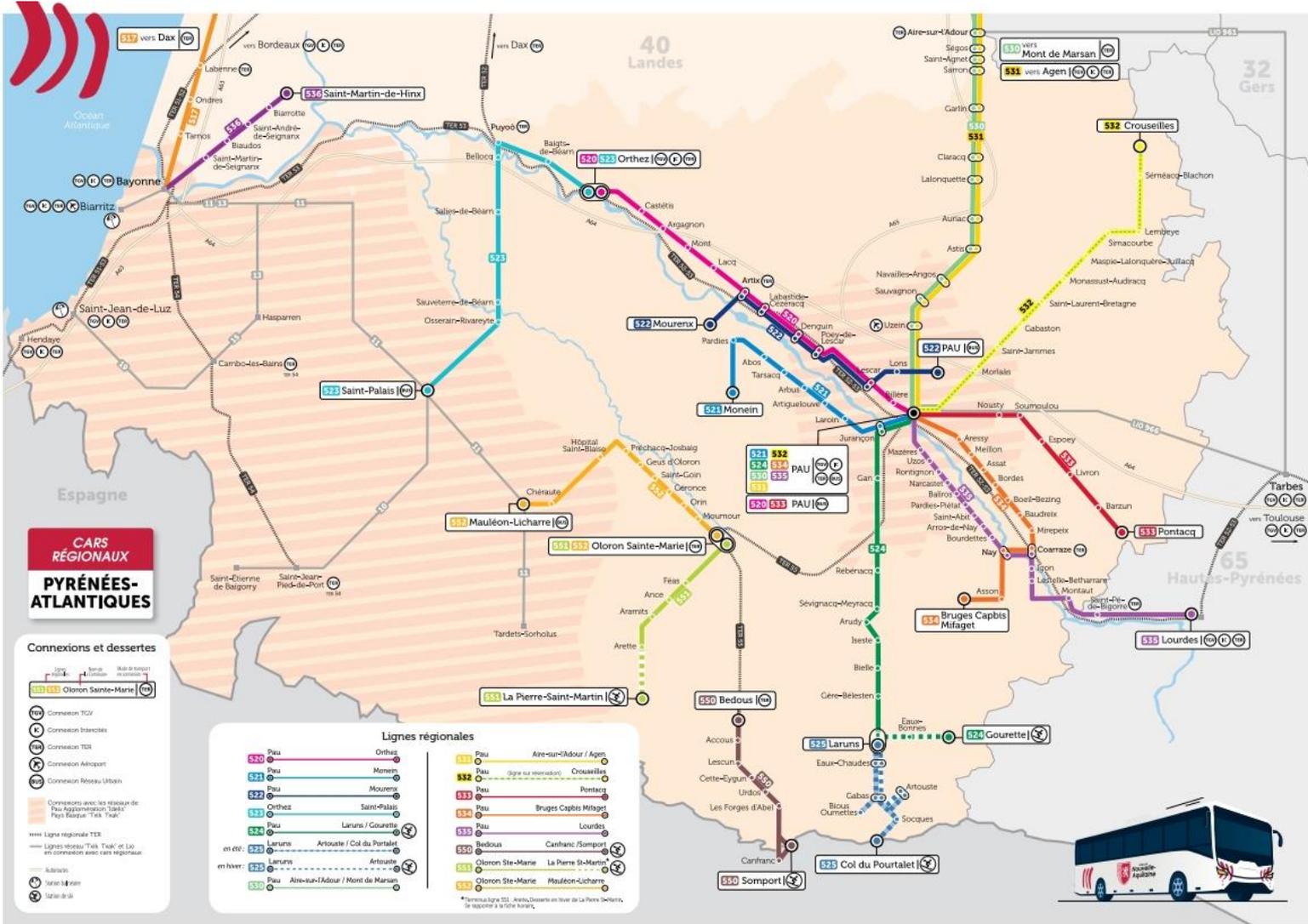
Toute l'information sur [transports.nouvelle-aquitaine.fr](http://transports.nouvelle-aquitaine.fr)



RÉGION Nouvelle-Aquitaine

La Région vous transporte







CARS RÉGIONAUX  
**DEUX-SÈVRES**

PAYS DE LA LOIRE

**Les transporteurs du réseau**

**Alliance Atlantique**

100 102 103 104 105 107 108  
109 129 148 145 146 147 149

**Hervouet France**

101 106  
226 rue Paul Cézanne  
79290 LORETZ D'ARGENTON  
05 49 67 04 61

**Voyages Goujeau**

148  
20 rue des Halles  
17510 FONTAINE CHALENDRAY  
05 46 33 01 09

**Réseau de l'Agglomération du Bocage Bressuirais**

4 5 6 7 8  
05 49 80 71 97  
trem@agglo2b.fr

**Réseau de l'Agglomération du Niortais**

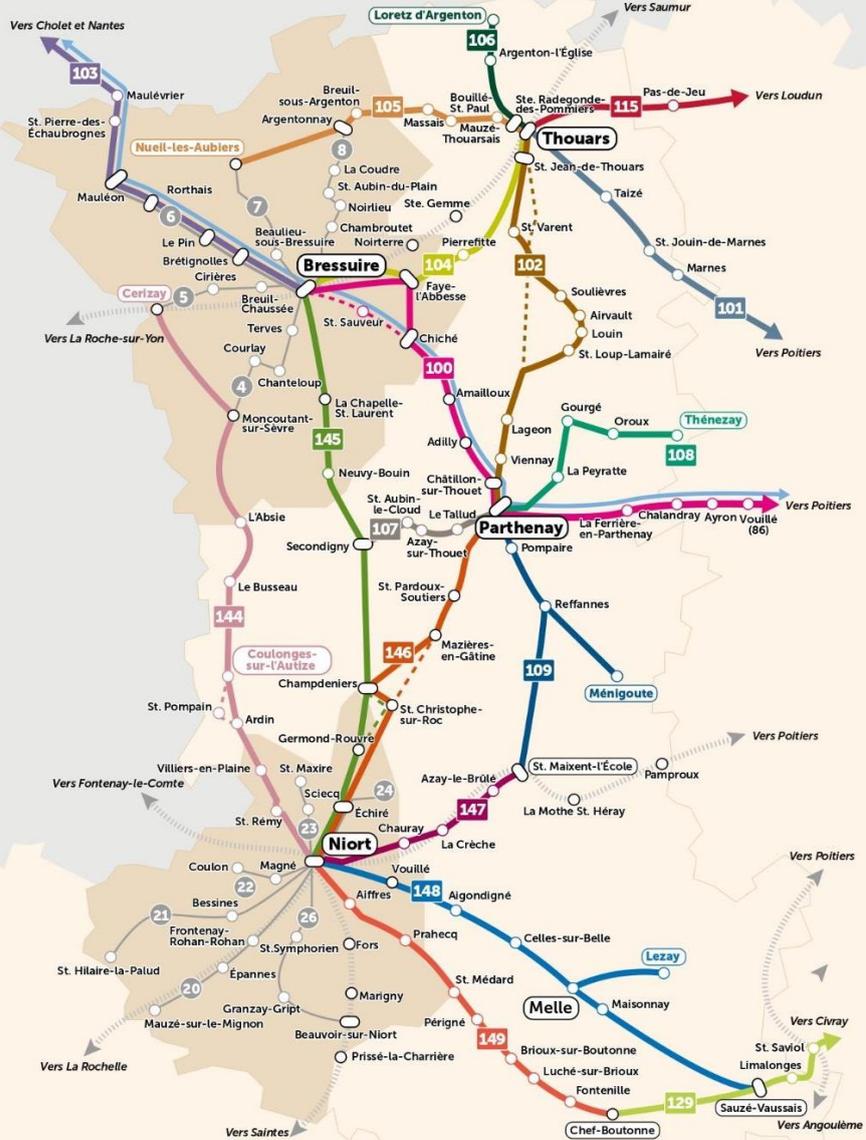
20 21 22 23 24 25  
05 49 09 09 00  
tanib.com



Réseau Pays de la Loire

**Légende**

- Réseau ferroviaire
- Zones gérées par d'autres AOM (Autorités Organisatrices de la Mobilité)
- Réseau des Agglomérations du Bocage Bressuirais et du Niortais



Gérez vos déplacements avec

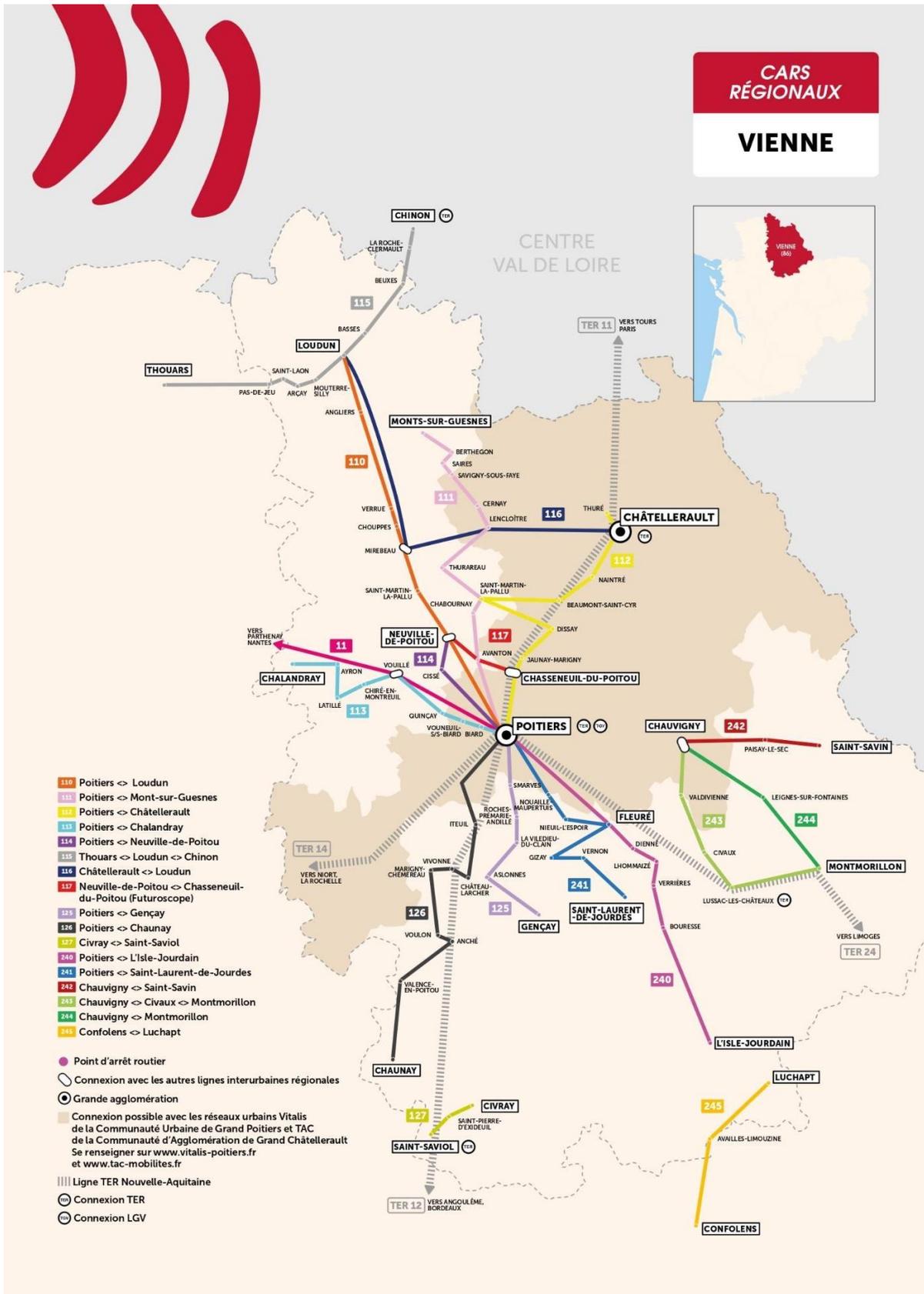


Toute l'information sur [transports.nouvelle-aquitaine.fr](http://transports.nouvelle-aquitaine.fr)



RÉGION Nouvelle-Aquitaine

La Région vous transporte





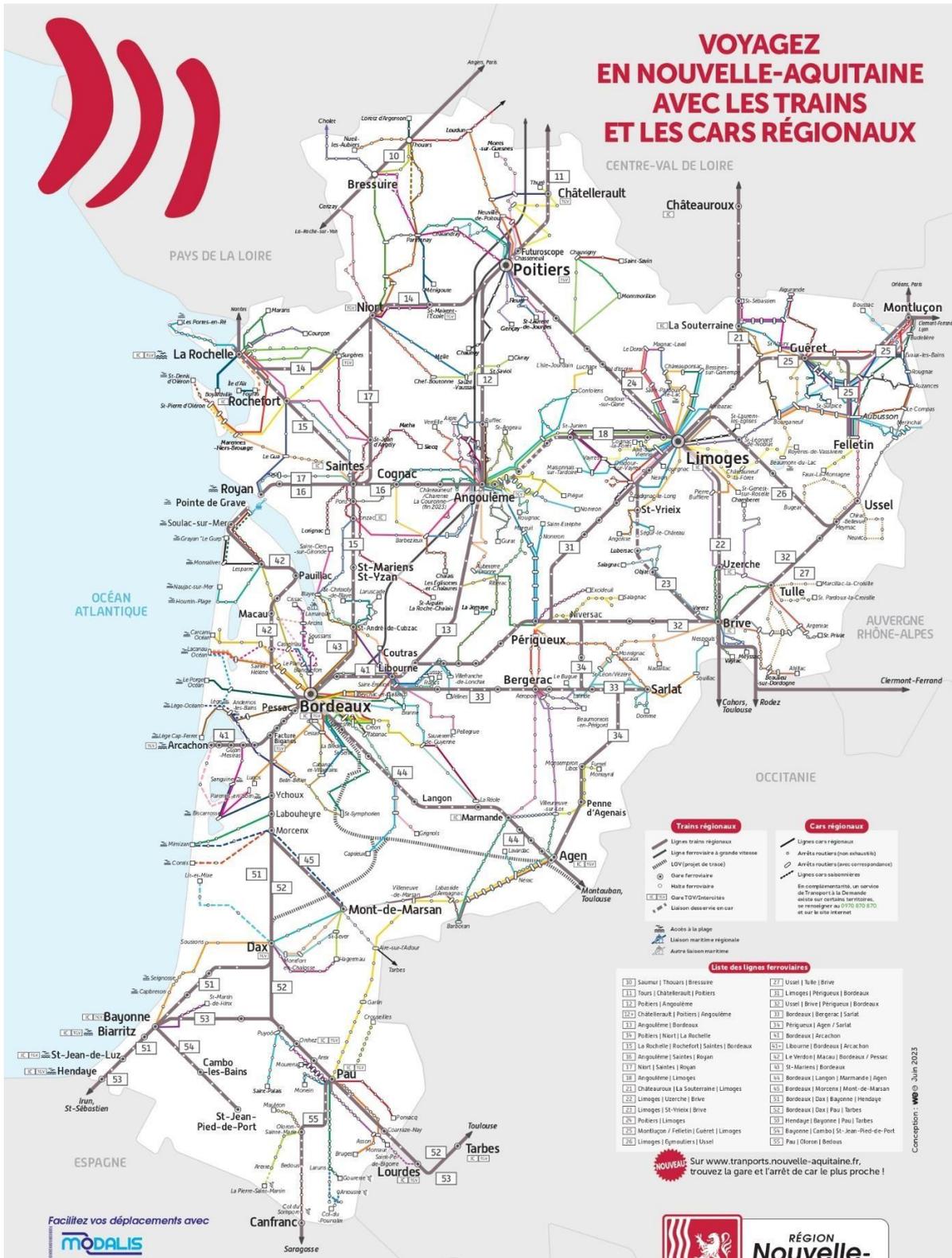
Gérez vos déplacements avec



0970 870 870  
APPEL NON SURTAXÉ

Toute l'information sur [transports.nouvelle-aquitaine.fr](http://transports.nouvelle-aquitaine.fr)





Les particularités du territoire Néo-Aquitains exigent une stratégie de transport adaptée. Afin de répondre aux besoins variés des usagers, il est crucial d'intégrer les zones isolées dans le réseau régional (3.2.1.) et d'adapter ainsi qu'augmenter les cadences des transports (3.2.2.). Cette approche vise à créer un maillage de mobilité cohérent et efficace, facilitant les déplacements quotidiens, et réduisant la dépendance à la voiture individuelle.

### 3.2.1. Intégration des zones isolées dans le réseau régional

A partir des cartes introduites précédemment, le CRJNA se propose de repérer et de lister les zones qui semblent déconnectées du réseau de transport régional, en conséquence de quoi il convient d'entretenir une réflexion afin de proposer une offre de transport dans lesdites zones. D'une part, la première liste à vocation à suggérer des nouvelles liaisons de TER, étant entendu qu'il s'agit de projets considérables, pour lesquels un travail et des financements importants sont exigés, de sorte que ladite liste se contente d'apporter une légitimité supplémentaire aux potentiels futurs projets de la région. D'autre part, la seconde liste a vocation à suggérer diverses connexions plus aisées à mettre en œuvre, par l'utilisation de cars, de navettes, de moyens de transport à la demande, de pistes cyclables, etc.

Suggestions de lignes de TER :

- une liaison Bressuire – Poitiers passant par Parthenay (10 381 habitants, sites touristiques) ;
- une liaison Périgueux – Les Églisottes-et-Chalaires passant par Ribérac (décroissance de population observée avec une diminution de 400 habitants entre 2014 et 2015) ;
- une liaison Felletin – Ussel et réflexion de connexion entre Ussel et la Région Auvergne Rhône Alpes ;
- une liaison Marmande – Mont-de-Marsan passant par Casteljaloux (4659 habitants, sites touristiques) et Roquefort (1879 habitants, sites touristiques) ;
- une liaison Mont-de-Marsan – Pau passant par Aire-sur-l'Adour (6099 habitants, sites touristiques) ;
- une liaison Marmande – Bergerac passant par Miramont-de-Guyenne (3182 habitants, décroissance de population observée avec une diminution de 300 habitants entre 2011 et 2015).

Suggestions de lignes autres :

- Châtelleraut – Chauvigny (connexion permettant d'éviter Poitiers) ;
- L'Isle Jourdain – Luchapt (liaison courte par un prolongement d'une des deux lignes déjà existante qui permettrait une meilleure connexion de l'ensemble du réseau) ;
- Verdille – Chef-Boutonne (liaison courte par un prolongement d'une des deux lignes déjà existante qui permettrait une meilleure connexion de l'ensemble du réseau) ;
- Siecq – Verdille (liaison courte par un prolongement d'une des deux lignes déjà existante qui permettrait une meilleure connexion de l'ensemble du réseau) ;
- Excideuil – Saint-Yrieix-la-Perche (prolongement de ligne vers une commune intermédiaire) ;
- Chalais – Saint-Aigulin (liaison courte par un prolongement d'une des deux lignes déjà existante qui permettrait une meilleure connexion de l'ensemble du réseau) ;
- Courçon – Niort (prolongement de ligne vers une commune de forte densité) ;
- ajout de liaisons dans la zone située entre Niort, Chef-Boutonne, Ruffec, et Saint-Jean-d'Angély ;
- ajout de liaisons pour connecter les diverses lignes situées entre Civray, l'Isle-Jourdain, Oradour-sur-Glane, et Ruffec ;
- ajout de liaisons dans la zone située entre Limoges, Brive, et Saint-Yrieix ;
- ajout de liaisons dans la zone située entre Bergerac, Villeneuve-sur-Lot, Marmande, et Libourne ;
- ajout de liaisons dans la zone située entre Marmande, Labastide d'Armagnac, Mont-de-Marsan, Morcenx, et Langon ;
- ajout de liaisons verticales entre Arcachon et Soustons ;
- ajout de liaisons dans la zone située entre Hagetmau, Crouseilles, Pau, et Dax ;
- ajout de liaisons entre les gares et les zones prisées de la chaîne des Pyrénées (favoriser le tourisme).

Réponses de l'enquête en correspondance avec la suggestion 3.2.1. :

- 103/122 réponses relatives à la création de lignes ;
- 42/51 réponses relatives aux arrêts ;
- Les 2 réponses relatives à la création de billets « découverte du patrimoine ».

Règles du SRADDET en correspondance avec la suggestion 3.2.1. :

- Règle 11 : l'intégration des zones isolées dans le réseau régional doit s'accompagner d'une identification des espaces dédiés et à dédier à l'intermodalité, et ce car une connexion des différents modes de transport entre eux permet d'optimiser le réseau de l'ensemble du territoire. En effet, au-delà de leur fonction de point de desserte multimodale, il peut s'agir de points de relais entre les différents territoires ;
- Règle 13 : lorsqu'on évoque les zones isolées, on évoque les zones pour lesquelles aucune offre de mobilité ne permet de rejoindre le réseau de transport régional, et donc de se rendre autre part autrement qu'en voiture. Favoriser l'utilisation des mobilités collectives exige donc un développement de ligne, mais ces lignes doivent être installées en cohérence avec le réseau de transport régional dans l'objectif d'avoir un maillage de transports optimisé ;
- Règle 14 : dès lors que la création de lignes est projetée par une AOML dans son PDU, elle doit tenir compte des transports et PDU des territoires limitrophes pour qu'il y est une meilleure optimisation du réseau global de transport du territoire régional ;
- Règle 15 : comme l'évoque le SRADDET, de nombreuses zones touristiques ne sont pas accessibles puisque présentent dans des zones isolées, c'est pourquoi la création de lignes dans des zones isolées répond favorablement à cette règle.

### 3.2.2. Adaptation et augmentation des cadences

Dans une région où les besoins de mobilité sont variés et les distances souvent importantes, ajuster la fréquence des services de transport entre eux et en fonction des flux de passagers constitue un levier essentiel afin d'améliorer l'efficacité et l'attractivité du réseau. Différents axes sont exploitables :

- analyse des données de fréquentation : utiliser des technologies de collecte de données (notamment Modalis) pour analyser les flux de passagers et identifier les heures de pointe ainsi que les périodes de moindre affluence ;
- coordination intermodale : assurer une meilleure coordination entre les différents modes de transport afin de faciliter les correspondances et réduire les temps d'attente, les horaires devant être synchronisés pour permettre des transferts fluides entre les différents services ;
- flexibilité de l'offre : afin d'éviter des diminutions trop importantes des cadences dans les heures creuses, des transports plus adaptés peuvent être proposés (navettes, transports à la demande) ;
- renforcement des services aux heures de pointe : augmenter la fréquence des passages pendant les heures de pointe pour réduire la surpopulation et améliorer le confort des usagers ;
- planification saisonnière : adapter les cadences de transport en fonction des variations saisonnières, et ainsi continuer de proposer une certaine cadence pendant les weekends/jours fériés/vacances ;
- amélioration de la communication : informer régulièrement les usagers des modifications d'horaires à travers des applications mobiles (notamment Modalis) et des panneaux d'affichage dans les arrêts ;
- utilisation de technologies avancées : mettre en place des systèmes de gestion du trafic en temps réel et des algorithmes d'optimisation pour ajuster les horaires de manière dynamique ; former le personnel de planification et d'exploitation des transports afin d'utiliser efficacement ces outils, de sorte qu'il soit capable de répondre rapidement aux changements de conditions et aux besoins des usagers.

Réponses de l'enquête en correspondance avec la suggestion 3.2.3. :

- 83/83 réponses relatives à la cadence (thématique offres) ;
- 580/580 réponses relatives à la cadence (thématique horaires) ;
- 4/5 réponses relatives à la sécurité.

Règles du SRADDET en correspondance avec la suggestion 3.2.3. :

- Règle 11 : le développement de l'intermodalité par l'installation de PEM permet d'adapter plus facilement les cadences entre elles, soit de réduire les temps de correspondances, et ainsi, dans une certaine mesure, de répondre au besoin de cadence supplémentaire qui peut être ressenti ;
- Règle 13 : une organisation cohérente des transports des différentes AOM permet de réduire les temps de correspondances, soit de répondre indirectement à certaines revendications d'augmentation et d'adaptation des cadences ;
- Règle 14 : il faut absolument que les AOML prennent en compte les PDU des territoires limitrophes afin que les cadences des différents transports se correspondent, ce qui permet de réduire les correspondances, et de potentiellement réduire le sentiment d'un besoin d'une augmentation de cadence ;
- Règle 16 : notamment dans les zones de forte densité ou de densité intermédiaire qui sont propices au développement de l'initiative privée étant donné leur attractivité économique, il convient pour les AOML d'intégrer lesdites initiatives privées dans leur développement. Ainsi, lorsqu'un service de transport répondant aux diverses exigences portées par l'AOMR et l'AOML concernée répond déjà aux besoins des usagers, des économies peuvent être réalisées et consacrées pour optimiser les cadences du réseau.

### **3.3. Renforcement des infrastructures de transport**

Le renforcement des infrastructures de transport est un enjeu central afin d'améliorer la qualité de vie des citoyens Néo-Aquitains et de promouvoir une mobilité durable. La démarche du CRJNA se décompose en deux axes majeurs : la modernisation des pistes cyclables et celle des arrêts de transport en commun. D'une part, la modernisation des pistes cyclables vise à encourager l'utilisation des mobilités actives, améliorant ainsi la santé publique et réduisant les émissions de gaz à effet de serre. D'autre part, la modernisation des arrêts de transport en commun vise à rendre les déplacements plus confortables et attractifs, favorisant l'adoption des transports publics.

#### **3.3.1. Modernisation des pistes cyclables**

Développer des infrastructures cyclables modernes et sécurisées (Règle 18) est essentiel pour encourager l'usage des mobilités actives, en répondant aux besoins variés des usagers potentiels (trajets quotidiens, loisirs ou tourisme). Les propositions du CRJNA visent à créer un réseau cyclable attractif, capable de soutenir une transition vers l'usage des mobilités actives et de contribuer à l'amélioration de la qualité de vie des habitants :

- revêtement de qualité : utiliser des matériaux de revêtement lisses, durables et résistants aux intempéries, comme l'asphalte ou des surfaces composites spécifiques pour les pistes cyclables ;
- éclairage adéquat : installer un éclairage LED le long de la piste cyclable pour améliorer la sécurité et la visibilité, surtout la nuit et par mauvais temps ;
- aménagements paysagers : planter des arbres et des arbustes le long des pistes pour offrir de l'ombre et améliorer l'esthétique ; les éléments paysagers peuvent aussi servir de barrières naturelles contre le vent ;
- zones de repos et de services : installer des bancs, des fontaines d'eau potable, et des stations de réparation de vélos à intervalles réguliers le long de la piste ;
- séparation physique des voies : séparer la piste cyclable des voies de circulation automobile et piétonne à l'aide de barrières, de bordures, ou de bandes végétalisées pour accroître la sécurité des cyclistes ;
- intégration technologique : utiliser des technologies comme des compteurs de vélos pour mesurer le flux de cyclistes, et ainsi comparer les différentes pistes pour en tirer des conclusions sur les aménagements efficaces dans la promotion des mobilités actives.

## Rapport Enquête Mobilités

Liste non-exhaustive de sociétés permettant d'avoir une idée des infrastructures modernes proposées et des coûts que cette modernisation impliquerait :

- Colas : filiale du groupe Vinci, ils proposent des solutions durables pour les pistes cyclables, notamment des pistes cyclables photovoltaïques dont les premières sont mises en service aux Pays-Bas ;
- Fonroche Lighting : offre des lampadaires solaires capables de fournir un éclairage pour divers types d'installations, dont les pistes cyclables, avec une capacité à fonctionner sans facture d'électricité ;
- Eco-Counter : fournisseur mondial de compteurs de vélo et de piétons, leurs solutions comprennent des compteurs de passage, des compteurs automatiques, et des logiciels d'analyse de données.

Réponses de l'enquête en correspondance avec la suggestion 3.3.1. :

- les 7 réponses relatives à la création de pistes cyclables connectées aux autres arrêts ;
- 4/51 réponses relatives aux arrêts ;
- 4/5 réponses relatives à la sécurité.

Règles du SRADDET en correspondance avec la suggestion 3.3.1. :

- Règle 18 : conformément à cette règle, la modernisation de pistes cyclables, soit d'axes permettant de pratiquer les mobilités actives, encourage l'utilisation des mobilités douces, et est donc essentielle dans le développement du réseau de l'ensemble du territoire régional.

### 3.3.2. Modernisation des arrêts

Moderniser les arrêts de transport en commun nécessite une approche combinant technologie, accessibilité, durabilité et confort, afin de créer des espaces accueillants qui encouragent l'utilisation des transports publics :

- aménagements pour les PMR : s'assurer que tous les arrêts soient accessibles aux personnes à mobilité réduite, avec des rampes, des trottoirs surélevés et des espaces dédiés ;
- panneaux d'information en temps réel : installer des écrans numériques affichant les horaires en temps réel, les retards et les perturbations (Règle 12) ;
- éclairage : assurer un bon éclairage pour la sécurité des usagers, particulièrement la nuit ; et installer des panneaux solaires permettant d'alimenter ledit éclairage dans une dynamique environnementale ;
- caméras de surveillance : installer des caméras pour dissuader les comportements antisociaux et accroître le sentiment de sécurité, notamment dans les PEM et les arrêts très fréquentés (ces caméras pouvant par ailleurs être très utiles aux forces de l'ordre en cas d'enquête) ; et installer des panneaux solaires permettant d'alimenter lesdites caméras dans une dynamique environnementale ;
- abris protégés : fournir des abris contre les intempéries avec des sièges confortables, tout en utilisant des matériaux durables et recyclables pour les structures des arrêts ;
- stationnements vélos : ajouter des rack à vélos sécurisés pour encourager l'intermodalité (Règle 11) ;
- participation des usagers : impliquer les usagers dans le processus de modernisation pour s'assurer que leurs besoins et préférences sont pris en compte.

Liste non-exhaustive de sociétés permettant d'avoir une idée des infrastructures modernes proposées et des coûts que cette modernisation impliquerait :

- Fonroche Lighting : offre des lampadaires solaires capables de fournir un éclairage pour divers types d'installations, dont des arrêts de bus, avec une capacité à fonctionner sans facture d'électricité ;
- Egis : société d'ingénierie qui propose des services d'aménagement et de gestion des infrastructures de transport, y compris des aménagements pour les PMR dans les arrêts de transport en commun ;
- Sun surveillance : spécialiste dans les caméras de surveillance alimentées par l'énergie solaire ; leurs produits sont conçus pour les environnements extérieurs, y compris les arrêts de bus ;
- JCDecaux : société proposant des abris de bus confortables et durables.

Réponses de l'enquête en correspondance avec la suggestion 3.3.2. :

- 40/51 réponses relatives aux arrêts ;
- la réponse relative au renforcement de la sécurité ;
- les 2 réponses relatives à la création de billets « découverte du patrimoine ».

Règles du SRADDET en correspondance avec la suggestion 3.3.2. :

- Règle 11 : la règle favorise l'installation des PEM, or la modernisation des arrêts, lorsqu'elle est appliquée aux PEM, est plus aisée puisqu'il s'agit de moderniser un unique arrêt.

## 3.4. Coordination des services de mobilité

La coordination des différents services de mobilité est essentielle afin d'accomplir la partie de la transition verte relative aux transports. Elle vise à offrir une expérience de déplacement fluide, intuitive et attractive, en harmonisant les différentes offres. Deux aspects clé émergent de cette dynamique : d'une part, favoriser les partenariats entre les AOML et l'AOMR (3.4.1.), d'autre part, centraliser les services de transports (3.4.2.). Aussi, souhaitant inclure le plus grand nombre dans son intervalle de suggestions, le CRJNA propose, relativement à la coordination des services de mobilité, une étude afin d'offrir une meilleure accessibilité des transports collectifs aux PMR (3.4.3.).

### 3.4.1. Favoriser les partenariats AOML/AOMR

Dans l'état actuel de la répartition des compétences, le développement des partenariats entre les AOML et l'AOMR est essentiel pour tout développement cohérent des politiques de transport. En effet, en ce qui concerne le SRADDET, qu'il s'agisse de favoriser l'intermodalité (Règle 11), de développer l'unification tarifaire et informative (Règle 12), d'optimiser la cohérence entre les réseaux des AOML et de l'AOMR (Règle 13), de rechercher l'accès aux sites touristiques (Règle 15) ou encore de proposer une alternative sérieuse à la voiture pour éviter les axes congestionnés (Règle 17), les partenariats susmentionnés en sont toujours un levier d'action efficace. Il en va de même en ce qui concerne les réponses de l'enquête, qu'il s'agisse de diminuer les coûts, de créer des abonnements combinant les différents modes de transport, d'adapter les cadences des transports entre elles, etc. Dans cette dynamique de développement de partenariats, divers axes sont exploitables :

- proposer des avantages financiers : offrir des subventions, des cofinancements ou des aides financières pour des projets communs aux AOML partenaires, proposer des projets dans lesquels les AOML peuvent participer sans prendre de risques financiers majeurs (axe le plus convaincant, mais à contrario, le plus compliqué à mettre en œuvre étant donné que la LOM n'a pas conféré de sources de financement supplémentaires à l'AOMR) ;
- simplifier les procédures administratives : réduire la complexité administrative et les barrières bureaucratiques pour les AOML souhaitant entrer en partenariat ;
- développer des outils et des ressources partagés : créer et mettre à disposition des AOML des outils de planification, des plateformes de données, et des ressources techniques qui facilitent la coordination et la gestion des projets communs ;
- multiplier les réunions collaboratives : mettre en place des événements réguliers où les représentants des différentes AOM peuvent se rencontrer, échanger des idées, mieux coopérer ; à l'image du Comité des Partenaires Régional réunissant des acteurs concernés chaque année depuis le 17 avril 2023 ;
- mettre en avant les bénéfices mutuels : communiquer clairement les avantages que les AOML peuvent retirer de ces partenariats, tels qu'une meilleure efficacité, des économies d'échelle, une augmentation de la fréquentation des transports publics, une amélioration de la satisfaction des usagers, etc. ;
- promouvoir le succès des partenariats existants : mettre en lumière les exemples de partenariats réussis entre l'AOMR et certaines AOML, en détaillant les résultats positifs et les bénéfices obtenus.

Réponses de l'enquête en correspondance avec la suggestion 3.4.1. :

- 265/276 réponses relatives à la diminution des prix ;
- 69/76 réponses relatives aux abonnements ;
- les 2 réponses relatives à la création de billets « découverte du patrimoine » ;
- les 2 réponses relatives aux itinéraires « découverte du patrimoine » ;
- les 6 réponses relatives à l'adaptation des cadences entre elles afin de réduire les correspondances.

Règles du SRADDET en correspondance avec la suggestion 3.4.1. :

- Règle 11 : le fait de favoriser les partenariats entre les AOML et l'AOMR conduit à une meilleure communication des deux entités administratives, soit à une installation plus aisée de PEM ralliant les transports de l'AOMR à ceux des AOML ;
- Règle 12 : favoriser les partenariats entre l'AOMR et les AOML permet un meilleur développement de l'unification tarifaire et informative sur la plateforme Modalis, ce qui est essentiel pour le développement de l'usage des transports en commun ;
- Règle 13 : favoriser les partenariats entre les AOML et l'AOMR conduit logiquement à une optimisation de la cohérence entre les réseaux de transports des AOML et de l'AOMR ;
- Règle 15 : les partenariats entre l'AOMR et les AOML qui comprennent sur leur territoire de compétence des sites touristiques peut permettre la mise en place de plans d'accès simples à ces sites touristiques ;
- Règle 17 : une collaboration entre l'AOMR et les AOML permet d'optimiser le réseau de transport, de réduire les temps de correspondance, et ainsi de concurrencer l'utilisation de la voiture individuelle, notamment sur les axes congestionnés.

### 3.4.2. Centralisation des services de transport via Modalis

Favoriser la compatibilité des outils billettiques et d'information, conformément à la Règle 12 du SRADDET et à diverses demandes de l'enquête, est un axe essentiel du développement des mobilités douces et durables. En effet, l'amélioration de l'expérience utilisateur permise par cette compatibilité apporte une simplicité permettant à ces mobilités de mieux concurrencer la voiture solo. Cette compatibilité conduit aussi à optimiser l'intermodalité (Règle 11) par une intégration harmonieuse de l'ensemble des outils billettiques, et par l'apport de la possibilité d'une planification intermodale directement depuis l'application. Également, on note qu'un système intégrant la compatibilité est un outil opérationnel efficace pour les AOM, réduisant la complexité de la gestion des différents systèmes billettiques, et facilitant la collecte et l'analyse de données sur les déplacements des usagers. Concernant les apports bénéfiques aux AOM, on relève que cette compatibilité des systèmes billettiques permet de réduire les coûts en évitant la duplication des efforts et des infrastructures (les économies réalisées pouvant être réinvesties dans l'amélioration du réseau). Sur un plan juridique, la compatibilité des outils permet de se conformer plus facilement aux normes et aux réglementations en vigueur. En résumé, la compatibilité des outils billettiques et de l'information est cruciale pour améliorer l'expérience des usagers, augmenter l'efficacité et l'attrait des transports publics, optimiser l'intermodalité et promouvoir une mobilité durable.

Dans cette dynamique, la Région Nouvelle-Aquitaine et plusieurs AOML ont souhaité unir leurs compétences et leurs ressources afin de créer Nouvelle-Aquitaine Mobilité (NAM) le 13 juillet 2018, un syndicat mixte intermodal qui vise à faciliter et à fluidifier les déplacements sur la totalité du territoire, soit à dépasser les contraintes de frontières administratives dues aux compétences partagées entre les diverses AOM. C'est avec cet objectif que NAM a mis en place Modalis, un outil permettant en théorie de grandement favoriser l'utilisation des mobilités douces et durables, et qui correspond à chacun des points susmentionnés.

Modalis est une plateforme de mobilité qui centralise divers services de transport pour simplifier les déplacements des usagers. La carte Modalis constitue un outil multimodal rassemblant les titres de transport pour les TER, les cars interurbains, et les réseaux urbains partenaires, permettant ainsi de bénéficier de tarifs combinés et d'accéder à divers services de mobilité comme les vélos en location. Disponible gratuitement, cette carte peut être obtenue en ligne ou au guichet. En parallèle, l'application mobile Ticket Modalis offre la possibilité d'acheter et de valider des titres de transport directement depuis un smartphone, couvrant 25 réseaux régionaux incluant les TER, et plusieurs réseaux de cars et bus urbains. Par ailleurs, Modalis propose des services de covoiturage via Covoit

Modalis et des options de Transport A la Demande (TAD) dans plusieurs départements, visant à compléter l'offre de transport en commun et à promouvoir des alternatives de mobilité durable. La plateforme fournit également un service de planification d'itinéraires incluant les horaires, les alertes et les informations sur les lignes de transport, facilitant ainsi la coordination des déplacements en regroupant toutes les informations nécessaires en un seul endroit, accessible via le site web ou l'application mobile. En centralisant les services de transport, Modalis simplifie l'accès à la mobilité pour les usagers de Nouvelle-Aquitaine, encourageant ainsi une utilisation accrue des modes de transport durables.

Pour autant, un constat est démontré par les réponses de l'enquête, Modalis n'est ni suffisamment aboutit – ce qui est normal étant donné les partenariats nécessaires et sa récente date de création – ni suffisamment démocratisé. Preuve de ce dernier point, nombre de réponses de l'enquête démontrent une information insuffisante sur les offres disponibles : 8 demandes de création d'abonnements pour les jeunes lorsque la Région propose, pour la quasi-totalité de ses offres, des réductions importantes envers les -28 ans et les élèves ; de multiples demandes de création d'abonnements précis (tels que des abonnements comprenant l'accès aux vélos en location) lorsque ces derniers existent déjà ; des demandes particulières telles que celles de mettre en place des tarifs préférentiels pour l'achat d'un certain nombre de tickets, alors que pour exemple, le Pass abonné 20-30 voyages permet d'acheter 20 ou 30 tickets à des tarifs très abordables ; mais surtout, plusieurs dizaines de demandes de création d'une application centralisant la billetterie et l'information, alors que Modalis existe déjà.

Afin de répondre à la tranchée séparant la théorie et la pratique, le CRJNA propose la mise en place d'une campagne de publicité intense, dans l'ensemble des arrêts et des transports de l'AOMR et des AOML partenaires. Aussi, de nombreux moyens pourraient être mieux consacrés à cette démocratisation essentielle, le CRJNA encourageant la réflexion autour de cet aspect. Pour exemple, seuls les abonnés à un Pass TER annuel reçoivent automatiquement leur carte Modalis, alors que cette réception automatique pourrait au moins être élargie à l'ensemble des abonnés souscrivant à des Pass TER et Car annuels et mensuels (si les Pass hebdomadaires ne sont pas mentionnés, c'est qu'ils sont plus généralement souscrits par des usagers ponctuels des mobilités collectives, de sorte que les cartes – dont la production représente un certain coût – pourraient ne pas être utilisées).

Réponses de l'enquête en correspondance avec la suggestion 3.4.2. :

- 37 sur 76 réponses relatives aux abonnements ;
- les 4 réponses relatives à la création de tarifs préférentiels pour l'achat d'un certain nombre de tickets ;
- 83/83 réponses relatives à la cadence (thématique offres) ;
- 7/7 réponses relatives à la ponctualité (thématique offres) ;
- les 8 réponses relatives à la création de navette pour les fréquentations trop faibles ;
- la réponse relative au développement d'une application informative en temps réel ;
- 580/580 réponses relatives à la cadence (thématique horaires) ;
- les 48 réponses relatives à l'amélioration de la ponctualité (thématique horaires) ;
- les 21 réponses relatives à l'information des perturbations par une application.

Règle du SRADDET en correspondance avec la suggestion 3.4.2. :

- Règle 12 : les AOM recherchent la compatibilité de leurs outils billettiques et d'information, ce qui exige une bonne communication entre les différentes AOM, mais aussi un outil avancé par l'AOMR afin de centraliser l'ensemble du service. Cet outil n'est autre que modalis, et son développement pratique est essentiel, car la diversité et la complexité de l'offre actuelle est un frein pour l'usagers.

### 3.4.3. Faciliter l'accès des cars aux PMR

Il est vrai que la lecture des réponses de l'enquête, ainsi que des articles du SRADDET, n'ouvre pas grandement la porte aux suggestions relatives aux PMR. Et pour autant, nous ne sommes pas sans savoir que les politiques régionales sont animées par une importante dimension sociale. Or, les transports publics inclusifs reflètent l'engagement des institutions concernées envers la transition verte, l'inclusion sociale et l'égalité des chances.

Actuellement, en ce qui concerne le transport scolaire des PMR, c'est la Maison Départementale des Personnes handicapées (MDPH) de chaque département qui doit préciser si le handicap de l'élève est compatible avec les transports scolaires réguliers classiques. Si tel est le cas, l'élève peut être inscrit aux transports scolaires régionaux. Dans le cas inverse, c'est la MDPH qui prend en charge le dossier et met en place une solution spécifique et adaptée pour le transport de l'élève entre son domicile et son établissement scolaire.

En ce qui concerne la prise en charge des PMR dans le cadre de l'usage des TER, les porteurs d'une carte de Priorité (carte de mobilité inclusion, carte d'invalidité, carte de réformé ou pensionné de guerre), les personnes en fauteuil roulant, et les personnes à mobilité réduite (PMR) qui se déplacent avec difficultés – toute personne dont la mobilité est réduite, lors de l'usage d'un moyen de transport, en raison de tout handicap physique, sensoriel ou moteur, permanent ou temporaire, ou de tout handicap ou déficience intellectuels, ou de toute autre cause de handicap, ou de l'âge et dont la situation requiert une attention appropriée et l'adaptation à ses besoins particuliers du service mis à la disposition de tous les voyageurs – ont accès 7 jours sur 7, gratuitement – financé par la région pour les trajets TER et déployé par la SNCF – au service Assist'enGare, déployé dans 107 gares de la Région Nouvelle-Aquitaine. Il s'agit d'un service d'accompagnement humain qui permet à l'utilisateur concerné, dans le cadre du départ, d'être accompagné depuis un point de rendez-vous en gare jusqu'à sa place dans le train ; dans le cadre d'une correspondance, d'être accompagné de sa descente du train à sa place dans le train suivant ; dans le cadre de l'arrivée, d'être accompagné de sa place dans le train jusqu'à un point de rendez-vous en gare. L'accès à ce service se fait depuis une plateforme de réservation unique – combinant les voyages en France par TER, TGV et Intercités – permettant de vérifier qu'Assist'enGare est bien disponible dans les gares empruntées par l'utilisateur, et permettant de réserver – au plus tard 24 h en avance – le service. Ce dernier peut également être réservé en appelant le 3212 et via le centre relais « Via Rogervoice » pour les personnes sourdes et malentendantes.

En ce qui concerne les cars, les régions prennent en charge l'organisation des services de transport interurbain pour tous les usagers, y compris les PMR. Mais les retours de Monsieur Gambier, membre du CRJNA, permettent de comprendre les importantes difficultés auxquelles sont confrontées ces personnes dans l'usage des transports collectifs, notamment des cars et navettes, et conduit le CRJNA à envisager des solutions.

Tout d'abord, alors que chaque ligne de car dispose d'une fiche horaire en ligne, ces dernières ne mentionnent aucunement la capacité du car à transporter des PMR, notamment des personnes en fauteuil roulant. Il conviendrait d'ajouter ces mentions afin que l'utilisateur concerné puisse facilement accéder à l'information qui lui est nécessaire.

C'est ici que vient se greffer une proposition, d'une ampleur plus importante, nécessitant une étude (qui pourrait être confiée au syndicat NAM), dont l'objectif serait de centraliser l'inscription des PMR aux cars et navettes à la demande. Pour lesdites navettes, il suffit de se rendre sur le site [handiplusaquitaine.fr](http://handiplusaquitaine.fr) pour cerner l'architecture complexe des services proposés selon les territoires. Un outil régional unique, permettant de s'inscrire à l'avance, sans nécessairement recourir à diverses recherches et appels, serait grandement bénéfique pour les PMR. L'étude proposée par le CRJNA aurait donc vocation à trouver la façon d'unifier, sur une unique plateforme, l'ensemble des inscriptions (lorsqu'elles sont nécessaires) aux cars et navettes régionales pour les PMR.

## 4. Projet principalement porté par le CRJNA

Etant donné son objectif, rappelé tout le long du rapport, de favoriser l'usage des mobilités douces et durables, le CRJNA se propose de porter un projet principal, réaliste, croisant diverses suggestions réalisées dans la partie 3., et, par conjugaison, diverses réponses de l'enquête/règles du SRADDET. Dans cette dynamique, la question s'est posée de savoir comment conjuguer, notamment, une diminution des tarifs, une proposition d'abonnement, une augmentation de l'offre de liaisons, et une augmentation des cadences. La réponse s'est ancrée dans les suggestions suivantes : élargissement de l'offre du Pass TER (3.1.1.) ; création d'un Pass « all inclusive » (3.1.2.).

Tout d'abord, l'élargissement de l'offre du Pass TER en y incluant le Pass Car et/ou en substituant au modèle du trajet unique celui de zone, permet de proposer davantage de services pour un même tarif, soit de diminuer les tarifs (plus de 61 % des demandes de la thématique tarification), mais pas seulement. En effet, l'usager, ayant accès à davantage de modes de transports, a également accès à une offre horaire, et donc à des cadences plus importantes (plus de 87 % des demandes de la thématique horaires) ; a accès à davantage d'arrêts (près de 20 % des demandes de la thématique offres) et d'avantage de lignes (plus de 43 % des demandes de la thématique offres). De plus, cet élargissement de l'offre du Pass TER permet de grandement favoriser l'intermodalité, en proposant aux usagers ayant souscrit audit Pass de compléter leurs trajets par l'utilisation du car, un élément rappelé dès la Règle 11 du SRADDET – qui n'est autre que la 1<sup>ère</sup> règle citée dans la thématique « infrastructures de transport, de l'intermodalité, et du développement des transports » du SRADDET. Evidemment, cette modification substantielle du Pass TER touche, comme toutes les politiques régionales de mobilité, au fait de favoriser des partenariats AOML/AOMR (partie 3.4.1.), et à la centralisation des services de transports via Modalis (3.4.2.). En effet, les partenariats AOML/AOMR permettent de favoriser l'utilisation de Modalis, et Modalis permet de faire connaître l'offre attractive du Pass TER, d'y souscrire facilement, d'avoir son billet à portée de main, etc.

Ensuite, la création d'un Pass « all inclusive » suggère la création d'un abonnement (près de 17 % des demandes de la thématique tarification) abordable (plus de 61 % des demandes de la thématique tarification) permettant de découvrir l'entièreté du territoire en combinant toutes les offres de transport possibles (demande développée plusieurs dizaines de fois). Cette centralisation des offres de transport ne concerne pas forcément et uniquement les transports sous la tutelle de l'AOMR, mais également ceux sous la tutelles des AOML partenaires, de sorte que sont concernés le fait de favoriser des partenariats AOML/AOMR (partie 3.4.1.) et de centraliser les services de transports via Modalis (3.4.2.). De plus, ce Pass « all inclusive » a vocation à répondre à la Règle 15 du SRADDET qui suggère une amélioration de l'accessibilité aux sites touristiques ; amélioration également suggérée par les répondants de l'enquête une dizaine de fois.

### Sources :

- Le site jeunes.nouvelle-aquitaine.fr ;
- Le site nouvelle-aquitaine.fr ;
- Le sondage IPSOS « Les Jeunes et la Science » de novembre 2021 ;
- Le Grand Continent, article de Alice Bustin et Eléonore Cecillon, en date du 2 décembre 2019, en collaboration avec Gilles Bœuf ;
- Les chiffres émanant des rapports du GIEC ;
- L'interview de Jean-Marc Jancovici par Hugo Decrypte, publiée sur YouTube le 29 octobre 2023 ;
- Le rapport SECTEN 2021 du CITEPA ;
- Les cahiers de doléance développés par Yohan Charlier à partir de l'enquête menée par le CRJNA ;
- Le chapitre 8 du livre « La Fusion des Régions » écrit par Guillaume Carrouet, Aurélie Delage, Maxime Huré, et publié en 2021 ;
- Des lois et articles publiées au site Légifrance ;
- Le site écologie.gouv.fr ;
- Le SRADDET de la Région Nouvelle-Aquitaine.