


**NOUVELLE-AQUITAINE**  
**MOBILITES**
**Nouvelle-Aquitaine Mobilités**

# La gouvernance partagée

Le syndicat mixte Nouvelle-Aquitaine Mobilités a été créé en 2018, après la fusion des régions Aquitaine, Limousin et Poitou-Charente en un immense territoire de plus de 84 000 km<sup>2</sup>. Il regroupe 26 autorités organisatrices, pour lesquelles il représente un espace de dialogue et de mutualisation, et 45 réseaux de transport qu'il coordonne. Sa marque, Modalis, propose les premières briques d'un futur MaaS: un calculateur d'itinéraires à l'échelle de la grande région et un système billettique très intégré.

## Un espace de rencontre entre collectivités

La création de Nouvelle-Aquitaine Mobilités favorise les échanges entre les autorités organisatrices de mobilités (AOM) qui ne se connaissaient pas forcément auparavant. D'où un travail plus efficace malgré l'éloignement.

**N**ouvelle-Aquitaine Mobilités a été créé après la fusion au sein de Nouvelle-Aquitaine de trois anciennes régions (Aquitaine, Limousin et Poitou-Charentes) pour créer un espace administratif immense, le plus vaste de France.

« Pau se retrouve avec Niort, Limoges ou La Rochelle, des agglomérations de

taille similaire mais très éloignées les unes des autres et ne se connaissant pas forcément, témoigne Arnaud Binder, directeur du syndicat Pau Béarn Pyrénées Mobilités. En formalisant un cadre de dialogue avec l'AO régionale, premier partenaire, mais aussi entre bassins de vie à toutes les échelles, Nouvelle-Aquitaine Mobilités nous a

permis de nous connaître, d'échanger, gommant un peu ce grand espace régional. »

Les comités de bassin ont d'ailleurs permis d'élargir les discussions: « nous avons créé une instance de dialogue à l'échelle du Béarn, du Pays basque, des Landes et nous essayons de nous ouvrir à la Bigorre, qui ne fait

**Renaud Lagrave**
**« Nous assurons une vraie mutualisation »**

Le président de Nouvelle-Aquitaine Mobilités, également vice-président du conseil régional de Nouvelle-Aquitaine, nous parle de la naissance du syndicat mixte, de ses compétences, de sa feuille de route.

**Comment est né Nouvelle-Aquitaine Mobilités ?**

**Renaud Lagrave.** Lorsque la région a récupéré les transports scolaires et interurbains, préalablement dévolus aux départements, la question s'est posée de savoir si nous devions travailler seuls sur le sujet des mobilités ou s'il fallait se coordonner avec les autres autorités organisatrices de la mobilité. En 2017, nous avons conclu qu'il était plus utile de créer ce syndicat mixte avec les agglomérations et Bordeaux Métropole. 26 AOM ont adhéré (toutes sauf trois). C'est une vraie gouvernance partagée avec une présidence assurée par la région et des vice-présidences assurées par les territoires. Le syndicat a deux étages: l'échelle régionale et la proximité avec cinq bassins de mobilité (Gironde et



par mener une étude multimodale dont les conclusions ont été votées par toutes les AOM le 7 décembre 2020. Nous sommes en train de programmer les prochaines étapes opérationnelles. Sur la partie MaaS, nous sommes allés plus vite que prévu parce qu'il y avait de très fortes attentes. La région nous ayant transmis les rênes, nous avons créé **Modalis.fr** il y a deux ans, quelques mois seulement après la création du syndicat. C'est un calculateur d'itinéraires avec l'ensemble des informations de nos réseaux membres.

**Quels sont les principaux atouts de Nouvelle-Aquitaine Mobilités ?**

**Renaud Lagrave.** Grâce à cette structure, nous assurons une vraie mutualisation. Avec nos outils de recherche sur Modalis, nous avons fait réaliser de sérieuses économies aux collectivités. Ce sera encore plus le cas avec la billettique dans les années à venir grâce à un groupement de commandes et un appel d'offres à l'échelle de la région.

Ainsi, des AOM qui ne se parlaient pas forcément avant peuvent désormais communiquer plus directement. Suite à la LOM<sup>2</sup>, des communautés de communes ayant pris la compétence, ainsi que des départements, tapent à la porte de Nouvelle-Aquitaine Mobilités. Nous allons donc être obligés de revoir notre système de gouvernance pour y adosser de nouvelles collectivités, tout en préservant celles qui ont commencé à travailler ensemble il y a plusieurs années.

<sup>1</sup> *Mobility as a Service.*

<sup>2</sup> *Loi d'orientation des mobilités de fin décembre 2019.*

- 5 bassins de mobilité
- 84 061 km<sup>2</sup> couverts
- 45 réseaux de transport
- 26 AOM

Garonne, Landes et Pyrénées, Limousin et Périgord, Sèvres et Atlantique, Vienne et Charentes). C'est une structure souple financée à 50 % par la région et à 50 % par les AOM, avec sept personnes salariées.

**Quelles sont les compétences et la feuille de route de ce syndicat mixte ?**

**Renaud Lagrave.** Nous avons pris trois compétences: la coordination des offres, la billettique unique et le calculateur d'itinéraires, un MaaS<sup>1</sup> avant l'heure. Notre feuille de route est d'appréhender les besoins de mobilité pour les 10 à 20 prochaines années. Nous avons commencé

pas partie de Nouvelle-Aquitaine Mobilités mais est associée au comité de bassin Landes-Pyrénées », se félicite le technicien.

Frankie Angebault, élu Mobilités au Grand Poitiers et président du bassin Vienne-Charentes de Nouvelle-Aquitaine Mobilités, se félicite également de cet espace de dialogue. « Nous avons des réseaux pour échanger

avec d'autres élus au niveau national (Gart, associations cyclistes...) mais nous ne l'avons pas au niveau régional. L'intérêt de Nouvelle-Aquitaine Mobilités est de permettre la rencontre d'élus ayant les mêmes délégations à l'échelle de la région, ce que n'ont pas mes collègues d'autres régions. »

De nombreux groupes de travail permettent aux techniciens et techni-

ciennes des AOM de se réunir une ou deux fois par semaine. « Cela crée du dialogue dans l'administration comme dans la sphère politique, souligne le directeur du syndicat Pau Béarn Pyrénées Mobilités. Le syndicat a rendu le vice-président aux transports de la région beaucoup plus accessible, permettant d'entretenir de bonnes relations de travail. »

## Une intégration de plus en plus poussée grâce à la billettique

Le renouvellement des systèmes billettiques est l'occasion d'aller plus loin dans l'intégration, tout en faisant des économies d'échelle.



La carte et le M-Ticket Modalis, permettent d'acheter des titres interurbains routiers et sur douze réseaux urbains. Nouvelle-Aquitaine Mobilités développe des supports billettiques partagés et interopérables pour faciliter les déplacements au sein de la grande région, rendant plus efficaces les efforts déjà réalisés par les collectivités.

« A Limoges, des accords tarifaires entre le réseau urbain et les réseaux périurbains existent depuis une vingtaine d'années, se traduisant par l'acceptation tarifaire réciproque des titres du réseau urbain TCL et de l'ex-réseau routier départemental, aujourd'hui géré par la région, témoigne Gilles Begout, vice-président de Limoges Métropole et président du bassin Limousin-Périgord au sein de Nouvelle-Aquitaine Mobilités. La priorité, partagée par nos deux collectivités, est donc de faire perdurer cette interopérabilité, et de profiter de l'opportunité de la démarche Modalis pour l'inscrire sur une échelle plus large, vers des réseaux urbains voisins et le réseau ferroviaire TER. »

Le renouvellement des systèmes billettiques est l'occasion d'aller plus loin dans l'intégration, tout en faisant des économies d'échelle. Limoges Métropole amorce actuellement un processus de renouvellement de son système billettique, dont la mise en service est prévue pour 2023.

« Le choix de mutualisation de cet outil avec Nouvelle-Aquitaine Mobilités via la carte multimodale Modalis a été le premier prérequis pour le futur système à déployer, souligne Gilles Begout. Dès 2023, les personnes abonnées du réseau TCL seront dotées d'une carte Modalis qu'elles pourront non seulement précharger de titres du réseau de Limoges, mais aussi des autres réseaux partenaires au sein de Nouvelle-Aquitaine Mobilités. L'objectif à terme est que, pour se déplacer du centre de Limoges au centre de Bordeaux, on puisse utiliser une seule et unique carte de transport. »

« Dans les 2-3 ans à venir, le système billettique devra être changé par la région sur une partie des réseaux interurbains et par cinq ou six réseaux urbains

dont Limoges, La Rochelle et Pau, suivis par d'autres ensuite, indique Renaud Lagrave, président de Nouvelle-Aquitaine Mobilités. Nous allons leur faire économiser pas mal d'argent (30 à 40 % du prix) grâce à un groupement de commandes et un appel d'offres à l'échelle de la région, avec l'intégration d'autres AOM au fur et à mesure. A terme, Modalis permettra une distribution numérique et physique, remplaçant les distributeurs des différents réseaux (SNCF, interurbain, urbain), avec des valideurs embarqués, des outils entièrement mutualisés et interopérables. »

La crise de la Covid a accéléré la mise en place du ticket Modalis, le M-Ticket, permettant de payer son ticket interurbain ou urbain sur un certain nombre de réseaux à partir de son téléphone depuis juin 2020. « Pendant la crise de la Covid, nous avons arrêté de vendre des tickets à bord de nos bus et nous avons été parmi les premiers réseaux à utiliser le M-Ticket, témoigne Arnaud Binder, directeur du syndicat Pau Béarn Pyrénées Mobilités. Nous avons bien communiqué et notre réseau a eu un des plus gros taux d'utilisation ! »

Depuis février, l'application Modalis permet aussi la vente du Pass télétravail émis par la région, une première nationale. Nouvelle-Aquitaine Mobilités accompagne également ses membres dans la mise en place d'une tarification multimodale en déployant les offres combinées et intégrées existantes et en imaginant des formes de tarification innovantes. Une expérimentation est en cours sur le bassin Vienne et Charentes. « Nous devons créer des communautés tarifaires, affirme Renaud Lagrave. Le travail est en cours entre les AOM membres pour trouver des accords tarifaires et développer des billets combinés. Avoir un seul ticket entre TER et réseau urbain dans le sens de l'histoire. »

## Modalis : 1,5 million d'itinéraires calculés par mois

Né en 2018, le calculateur d'itinéraires Modalis.fr donne les informations des 45 réseaux membres, certaines en temps réel. Onze modes de déplacements sont proposés.

En 2018, quelques mois après la création de Nouvelle-Aquitaine Mobilités et grâce au travail préalable de la région, le calculateur d'itinéraires Modalis.fr, a vu le jour, en étant accessible sur les applications et les sites des réseaux partenaires. Utilisé chaque mois par 125 000 personnes, il permet le calcul mensuel de 1,5 million d'itinéraires intégrant onze modes de déplacement (bus, car, train, tramway, vélo personnel ou en libre-service, bateau traversier, voiture personnelle ou partagée, marche et TAD). Les informations des 45 réseaux membres y figurent, dont six avec des données en temps réel, comme celui de l'agglomération de La Rochelle. Engagée depuis longtemps dans

l'innovation en matière de mobilité, l'agglomération de La Rochelle s'est engagée à la neutralité carbone d'ici 2040, ce qui implique de réduire ses gaz à effet de serre de 70 %. La mobilité alternative à l'auto-solisme, qui passe par une chaîne de déplacements (l'usage des transports collectifs mais aussi de l'auto-partage, du covoiturage, du vélo ou de la marche active), a un rôle essentiel à jouer pour atteindre cet objectif.

D'où l'importance du calculateur Modalis. « Nous voulons montrer que les offres alternatives peuvent être compétitives. Il faut favoriser la simplicité pour trouver la bonne solution en fonction de ses besoins (avec ou sans bagages par exemple)

mais aussi de la météo ou du trafic », explique Bertrand Ayral, maire de Sainte-Soulle, vice-pré-

- 1,5 million d'itinéraires calculés mensuellement
- 125 000 usagers par mois
- 250 000 € de coût annuel

sident en charge des mobilités de l'agglomération de La Rochelle et président du bassin Sèvres-Atlantique au sein de Nouvelle-Aquitaine Mobilités.

« Avoir un référentiel commun d'information voyageurs pour tous les opérateurs de services, qu'ils soient délégataires ou en régie, permettant de remonter l'ensemble des informations en temps réel pour les voyageurs, est essentiel », ajoute Renaud Lagrave, le président de Nouvelle-Aquitaine Mobilités.

Les coûts d'investissement pour la collecte des données compatibles entre elles sont très importants mais peuvent être engagés grâce à la mutualisation et au soutien de l'Etat dans le cadre du plan de relance numérique. Le système d'information multimodale Modalis coûte 250 000 € par an, mutualisé, sinon il coûterait en moyenne 90 000 € par an et par réseau selon Nouvelle-Aquitaine Mobilités.

## De nouvelles offres mieux coordonnées

Une étude multimodale menée par Nouvelle-Aquitaine Mobilités a permis d'identifier des corridors sur lesquels on observe un fort volume de trajets domicile-travail et pour lesquels les collectivités pourraient favoriser le report modal. D'autres études doivent maintenant être lancées pour trouver les solutions techniques répondant aux besoins.

« En élaborant la feuille de route mobilités du grand Poitiers, nous nous sommes rendu compte que beaucoup de personnes venant travailler à Poitiers avaient peu d'alternatives à la voiture individuelle. Et il y a d'énormes besoins, notamment pour des communes rurales, d'avoir une meilleure coordination des offres de transport durables et de développer du rabattement sur des axes de transports en commun », explique Frankie Angebault, élu mobilités

du Grand Poitiers, qui se félicite d'avoir désormais une vision plus macro des mobilités, ne s'arrêtant pas aux frontières de sa communauté urbaine. L'étude multimodale réalisée par Nouvelle-Aquitaine Mobilités, dont les résultats ont été présentés début 2021, apporte les premières réponses. « Elle a permis d'identifier les corridors sur lesquels il y a du potentiel en domicile-travail et en report modal (bus ou ferroviaire), détaille celui qui est aussi

président du bassin Vienne-Charentes de Nouvelle-Aquitaine Mobilités. Il faut maintenant faire d'autres études pour trouver les solutions techniques répondant aux besoins. Sur des corridors routiers, nous pouvons, par exemple, envisager du covoiturage de ligne, avec des arrêts de covoiturage. »

Mêmes réflexions du côté de l'agglomération de La Rochelle, dont le VP Mobilités, Bertrand Ayral, attend avec intérêt les futures études multimodales



les grilles horaires pour arriver à des parcours plus simples, on peut y arriver. C'est un travail minutieux qui demande de coordonner les différents acteurs pour permettre une interconnexion. Coordonner l'offre ferroviaire, interurbaine et urbaine suppose de prendre tous les réseaux et de les superposer pour voir ce qui fonctionne ou pas dans les bassins de mobilité. C'est à nous de nous débrouiller pour que les personnes puissent réaliser un voyage sans rupture. Nous devrions pouvoir proposer des solutions opérationnelles dans peu de temps. »

Dans le cadre du programme Elena<sup>1</sup>, l'Union européenne soutient le caractère innovant des études menées par Nouvelle-Aquitaine Mobilités et leur impact favorable sur les gaz à effet de serre, en les finançant à hauteur de 90 %. Soit trois millions d'euros.

<sup>1</sup> **European local energy assistance. Initiative en faveur des transports durables financée conjointement avec la Banque européenne d'investissement.**

sur les corridors communs à plusieurs AOM. « Des potentiels de déplacements ont été identifiés entre Niort et La Rochelle, La Rochelle et l'île de Ré, La Rochelle et Rochefort, signale-t-il. Plusieurs études ont été lancées avec, nous espérons, à terme, des expérimentations. Par exemple, sur l'axe de la N11 entre La Rochelle et Niort, nous nous posons la question d'une offre de transport collectif à haut niveau de service pour compléter l'offre TER. » Le contrat mobilités signé ce printemps

avec la région prévoit plusieurs études déplacements qui seront pilotées par Nouvelle-Aquitaine Mobilités. « L'étude multimodale a permis d'identifier un peu partout des corridors avec des allers-retours importants en véhicules personnels où nous pourrions poser de nouvelles offres de services et, au-delà, une offre optimisée pour favoriser l'intermodalité, indique le président de Nouvelle-Aquitaine Mobilités Renaud Lagrave. Elle nous prouve qu'à partir du moment où on essaye de modifier

## Le RER métropolitain avance

Le projet consiste à faire circuler, d'ici à 2030, des TER tous les quarts d'heure en heures de pointe (toutes les demi-heures en heures creuses), sur cinq branches de l'étoile bordelaise, sans obligation de descendre à la gare St-Jean pour changer de train. Des études de trafic sont actuellement menées.

**A** l'échéance 2025-2028-2030, un RER métropolitain devrait emprunter 200 km de lignes, cinq branches de l'étoile ferroviaire bordelaise et desservir 47 gares, dont 18 dans l'agglomération. « Notre projet est un TER cadencé à la demi-heure, (au quart d'heure en heures de pointe), diamétralisé, c'est-à-dire sans obligation de descendre à la gare St-Jean pour changer de train », explique Clément Rossignol-Puech, président du bassin Gironde-Garonne. Une ligne diamétralisée est-ouest fonctionne déjà entre Libourne et Arcachon et devrait être suivie par une autre sur l'axe nord-sud entre Langon et St-Mariens. « Pour cela, il faudrait réaliser une voie supplémentaire, liée aux enjeux LGV Bordeaux -

Toulouse et Bordeaux - Landes - Espagne, mais nous avons décidé de découpler les sujets RER et LGV et nous étudions actuellement les possibilités de cadencement au plus proche de la demi-heure à infrastructure constante », poursuit le maire de Bègles.

En parallèle des études de trafic voyageurs permettant d'estimer la pertinence et la performance du projet mené avec la SNCF et la région, Nouvelle-Aquitaine Mobilités a lancé une étude sur les gares concernées pour définir des typologies: à fort potentiel de rabattement ou d'intermodalité, avec des aménagements comme des stationnements voitures, vélo, covoiturage, la mise en place de tiers lieux... « Il y a un enjeu énorme de

lisibilité des horaires, d'articulation avec les réseaux de la métropole et des autres agglomérations. Or la coordination de l'offre, c'est vraiment le rôle de Nouvelle-Aquitaine Mobilités, souligne Clément Rossignol-Puech. L'autre enjeu essentiel, c'est l'intégration tarifaire: tant que la population de la métropole devra prendre un abonnement spécifique, elle n'utilisera pas les gares de la métropole. » Une expérimentation est en cours entre Bordeaux St-Jean et Parempuyre, mais « les compensations financières sont complexes », reconnaît l'élue qui appelle à une remise à plat « pour un grand big bang du RER métropolitain à la fois en termes d'horaires, de lisibilité et de tarification. » Catherine STERN

## Clément Rossignol-Puech

### « Nouvelle-Aquitaine Mobilités nous permet de réfléchir à des projets structurants pour le périurbain »

Maire de Bègles, vice-président de Bordeaux Métropole chargé de la Mobilité et président du bassin Gironde-Garonne de Nouvelle-Aquitaine Mobilités, Clément Rossignol-Puech explique l'utilité du syndicat mixte pour développer des projets pour le périurbain.

#### Qu'apporte Nouvelle-Aquitaine Mobilités à Bordeaux Métropole ?

Clément Rossignol-Puech. Une des nouveautés fortes de la nouvelle stratégie de mobilité de Bordeaux Métropole, dont la feuille de route vient d'être validée, est la prise en compte de l'extra-métropolitain. Notre stratégie 2020-30 va mettre l'accent sur la stratégie partenariale avec les autres territoires. Quand on regarde le bassin de vie de la métropole bordelaise, les déplacements domicile-travail et les échanges économiques dépassent en partie le département de la Gironde pour aller se connecter sur les départements de Charente, Charente-Maritime, Lot-et-Garonne et Landes. 22 % des déplacements en voiture de la métropole, qui émettent 59 % des gaz à effet de serre, proviennent de l'extérieur. Nouvelle-Aquitaine Mobilités est tout naturellement le bon outil et le bon lieu pour discuter de cela puisqu'il réunit presque toutes les AOM. Sa faiblesse est l'absence du département de la Gironde, les départements n'ayant plus la compétence de mobilités et ne pouvant plus siéger en tant qu'AOM, mais nous sommes en train de modifier ses statuts afin de leur permettre de revenir à titre consultatif dans le tour de table, des bassins de mobilité.

#### Quels sont les projets structurants en cours de réflexion ?

Clément Rossignol-Puech. Le plus compliqué pour trouver des solutions de mobilité est le périurbain. Nouvelle-Aquitaine Mobilités nous permet de réfléchir à des projets structurants pour le périurbain avec trois pistes principales: le volet ferroviaire du RER métropolitain (lire article page précédente), le volet routier avec les cars express et le covoiturage. Pour le volet routier, nous prévoyons à terme une demi-douzaine de lignes de cars express radiales avec une ou deux circulaires. Le principe et les corridors ont été validés avec Nouvelle-Aquitaine Mobilités. Maintenant, il faut financer, prioriser et travailler les corridors précisément. Nous avons



un objectif ambitieux de mise en place, très rapide, d'une ligne express par an. Une première ligne est déjà en test entre le centre de Bordeaux et Créon, dans l'entre-deux-mers, à l'est de la métropole. Les bus ne circuleront pas en site propre mais il y aura des aménagements ponctuels (priorités aux feux, réaménagements de ronds-points, couloirs bus dans les zones plus urbaines).

Nous discutons aussi avec les concessionnaires d'autoroutes pour avoir des voies réservées, comme Vinci pour l'A10 reliant Bordeaux à Blaye. Il y a encore quelques scénarii à arbitrer: voie centrale ou extérieure, tout le linéaire en voie réservée ou une partie, seulement pour les transports en commun ou également pour le covoiturage... Nous ferons ensuite le même travail sur toutes les pénétrantes: A62, A63, RN89...

#### Quels sont les financements pour ces projets ?

Clément Rossignol-Puech. La première ligne de car express Bordeaux - Créon a été financée à 50 % par la région et à 50 % par la métropole. Pour les suivantes, l'idée est d'aller vers un financement pour un tiers par la région, un tiers par la métropole et un tiers par Nouvelle-Aquitaine Mobilités via un versement mobilité additionnel des collectivités concernées. Le versement n'est pas encore en place mais nous sentons que les collectivités sont mûres: elles souhaitent des solutions mobilités et ont bien compris qu'il allait falloir les financer. Il y a la volonté de tous les partenaires pour que cela avance.

*Pour les lignes express, l'idée est d'aller vers un financement pour un tiers par la région, un tiers par la métropole et un tiers par NAM via un versement mobilité additionnel des collectivités concernées.*

#### VRT COMMUNICATION

Publicité / Partenariats : Jean Drieu la Rochelle - Tél. : 01 49 70 12 71 - j.drieu@laviedurail.com

Nicolas Demongeot - Tél. : 01 49 70 12 04 - nicolas.demongeot@laviedurail.com