

Le 6 décembre 2023, le Comité de Bassin Vienne et Charentes du Syndicat Mixte Nouvelle-Aquitaine Mobilités, légalement convoqué, s'est réuni en séance, sous la Présidence de **M. Frankie ANGEBAULT**.

**Délégués titulaires présents :**

Monsieur Frankie ANGEBAULT pour Grand Poitiers  
Madame Sylvie AUBERT pour Grand Poitiers  
Monsieur Michel GERMANEAU pour Grand Angoulême  
Monsieur Hindeley MATTARD pour Grand Châtelleraut

**Délégués excusés :**

Monsieur Philippe DELHOUME pour l'Agglomération de Saintes

**Participants :**

Madame Fabienne CALA Région Nouvelle-Aquitaine  
Madame Marion GERVAIS Région Nouvelle-Aquitaine  
Monsieur Gabriel PAIN Région Nouvelle-Aquitaine  
Madame Aude SOURIAU Région Nouvelle-Aquitaine  
Monsieur Martin BOS Région Nouvelle-Aquitaine  
Monsieur Adrien HORRENBARGER Région Nouvelle-Aquitaine  
Madame Caroline BARTHOUT pour CC Haut Poitou  
Monsieur Pierre HYVERNAUD Grand Angoulême  
Monsieur Laurent FONTENEAU Grand Poitiers  
Monsieur Vincent GOUBEAU Grand Châtelleraut  
Monsieur DIALLO Royan Agglomération  
Madame Di DIO Saintes Grandes Rives  
Madame Jeanne BLANC Département Charentes Maritimes  
Madame Fleur FEINTRENIE Vallées du Clain  
Monsieur Jérôme KRAVETZ Nouvelle-Aquitaine Mobilités  
Madame Camille LE MOULLAC Nouvelle-Aquitaine Mobilités  
Monsieur Pierre GARNIER Nouvelle-Aquitaine Mobilités  
Monsieur Dylan POUGET Nouvelle-Aquitaine Mobilités  
Madame Mathilde HEROUIN Nouvelle-Aquitaine Mobilités  
Monsieur Aurélien EVRARD Nouvelle-Aquitaine Mobilités

---

## **1. Covoiturage**

Nouvelle-Aquitaine Mobilités (NAM) rappelle que l'étude du schéma multimodal a permis d'identifier des corridors de car express au même titre que les corridors de covoiturage.

Une présentation des 4 catégories de niveau de potentiel identifiées est faite : « covoiturage planifié », « communautés hautement engagées », « covoiturage sans réservation », « covoiturage à haut niveau de service ».

Les catégorisations présentées sont en lien avec les études de potentiel, avec les différents usages et les types d'actions proposés pour favoriser la pratique du covoiturage. Selon les volumes de potentiel il est possible d'aller

plus ou moins loin dans l'accompagnement du covoiturage sur le corridor. Ces catégories ne sont pas hermétiques mais font partie d'une logique territoriale globale.

Dans ce cadre, NAM propose de mettre en place deux marchés mutualisés d'animations et d'équipements proposés aux territoires membres de NAM.

Michel GERMANEAU fait part de son engagement concernant un site pilote sur le secteur Dignac – Angoulême, identifié dans le cadre de l'étude de NAM et qui expérimentera une ligne de covoiturage à horizon été 2024. Grand Angoulême indique que les investissements pour les points d'arrêts seront légers avec un minimum d'investissement.

Grand Angoulême souhaite avancer avec NAM pour suivre et pérenniser cette expérimentation. NAM précise que des demandes similaires ont été identifiées et qu'il est nécessaire de définir un calendrier avec les membres et valider la feuille de route à engager.

Jérôme Kravetz confirme que le bon interlocuteur sera Pierre GARNIER pour coordonner ces aspects et que cela fait partie de la déclinaison des études. Un point est prévu en janvier entre les services pour avancer sur le sujet.

Hindeley MATTARD précise que le financement reste la difficulté première de ce sujet et indique que les coûts proposés par ECOV pour la ligne Poitiers/Châtellerauld sont importants. NAM confirme les retours vis-à-vis de l'étude d'Ecov et que les coûts d'investissements ont tendance à s'envoler en fonction des typologies de routes (notamment nationales).

Pur éviter ces écueils, NAM évoque sa volonté de segmenter les coûts du covoiturage selon les postes de dépenses suivants :

- L'animation : pour cela, il sera proposé un marché (centrale d'achat) avec obtention du fond vert à l'échelle régionale (sans certitude à l'heure actuelle ; mais avec déjà 80% acquis sur la stratégie de communication covoiturage).
- L'aménagement : pour cela il sera proposé un marché d'acquisition d'équipements (poteaux, panneaux) selon la même formalisation que pour l'animation
- Le défraiement : choix d'AOM, la stratégie proposée par NAM est de ne pas aller au défraiement ou uniquement au lancement sur une période très courte ciblée.
- La garantie retour : choix d'AOM, cela permet d'aller à l'essentiel et de se laisser le temps de la montée en puissance de ces projets.

Grand Poitiers indique que l'étude d'Ecov a été mise en standby car les coûts paraissent démesurés. Une convention multi opérateurs a été mise en place car il y a des demandes très fortes des employeurs. Mais le covoiturage de ligne reste une solution intéressante pour certains secteurs et Grand Poitiers et Grand Châtellerauld restent favorable à poursuivre la démarche dans le cadre de la proposition de NAM.

Michel GERMANEAU précise que les expérimentations sont adaptatives et ajoute qu'il faudra rester homogène dans les solutions à proposer pour ne pas perdre les usagers.

NAM précise qu'il peut prendre le rôle de support de l'expérimentation pour apporter l'harmonisation demandée.

Grands Poitiers confirme que cette solution est intéressante avec des aménagements légers dans un premier temps. Grand Poitiers propose, si les premiers résultats sont positifs sur le corridor d'Angoulême, d'adapter un dispositif similaire entre Châtellerauld et Poitiers.

Caroline BARTHOUT s'interroge sur les modalités de mise en œuvre du projet, les mises en relation entre covoitureurs et entreprises, la feuille de route et le rôle de chacun.

NAM répond qu'en ce qui concerne la plateforme de covoiturage *Modalis* et les kits de communication il faut se rapprocher de Pierre GARNIER. Un travail est en cours avec les territoires pour organiser l'animation des zones d'emplois en lien avec le marché d'animation.

Fabienne CALA s'interroge sur la manière dont NAM communique sur les connaissances des autres offres complémentaires.

Jérôme KRAVETZ indique que la campagne de communication 2024 s'intègre en complémentarité de l'offre existante. Les études prennent en compte de l'existence ou non de TC sur les corridors.

NAM propose que le covoiturage soit un sujet fil rouge des comités de bassins à minima à titre d'information, des retours d'expériences et des mises en place d'expérimentations.

**Les membres du comité de bassin valident l'avis proposé en séance :**

- **Validation de la typologie de corridors de covoiturage**
- **Poursuite du travail avec élaboration de deux marchés : animation et acquisition d'équipements de covoiturage.**

La notion d'incitatifs n'est pas retenue à ce stade en raison des diverses actions menées à ce sujet sur les territoires.

### ***Point information Modalis***

NAM rappelle l'évolution et le rétroplanning du projet *Modalis* sur la période 2019/2025. En 2023, 27 millions de calculs d'itinéraires et 20 marques grises qui l'utilisent. C'est la 1<sup>ère</sup> application en France capable de faire un acte d'achat sur plusieurs réseaux via le calculateur d'itinéraires avec 90 000 abonnés.

Grand Poitiers évoque le fait qu'une subvention FEDER sur sa billettique actuelle contraint à l'attente en 2026 voire 2027 pour son renouvellement.

## **2. Tarifs**

NAM précise que cette présentation émane d'un voyage d'études à Prague qui démontre l'intérêt d'avoir des gammes tarifaires unifiées, simplifiées et intégrées pour favoriser l'expérience usager et le report modal.

Grand Angoulême confirme l'enjeu existant sur la classe d'âge des jeunes, ce qui peut compliquer les systèmes de tarification (multimodaux par ex). Jérôme Kravetz questionne sur les éventuelles remarques ou problématiques liées à la tarification scolaire.

Grand Angoulême répond qu'il applique la tarification au QF uniquement pour les transports scolaires.

Grand Poitiers évoque la complexité de la tarification avec 3 tarifs différents dans la classe jeunes et n'utilise pas la tarification scolaire. Grand Poitiers ne demande pas de statut, la tarification est uniquement liée aux classes d'âge.

La Région (Charente-Maritime) précise qu'historiquement il y a un système commun pour les titres multimodaux (car+bus) avec chacune des agglomérations du département. La Région évoque le souhait de travailler rapidement sur de nouveaux accords au vu de l'échéance de la convention (septembre 2024), sont concernées les agglos de La Rochelle, Rochefort, Saintes, Royan.

NAM rappelle l'origine de la démarche et indique que 2 profils sont à l'étude : le profil enfant (-6 ans) et le profil jeunes (-28 ans).

En termes de recettes, NAM indique que les pertes de recettes évaluées sont relativement faibles sur ce bassin, sur chacun des réseaux du territoire régional, les pertes sont évaluées à moins de 1% voire 0,5%. NAM fait l'hypothèse de la création d'un profil jeune à Cognac, c'est donc le seul réseau qui aurait des pertes de recettes à environ 2%.

Grand Cognac précise qu'il n'y a pas de tarif jeune actuellement car c'est le QF qui est utilisé et qu'il y a une grande réflexion sur la tarification. Grand Poitiers précise qu'ils se saisissent aussi du QF et que ce serait compliqué de revenir sur la tarification liée aux revenus. NAM observe que l'uniformisation des classes d'âge proposées ne semble pas avoir de conséquences lourdes sur les réseaux lié à la structuration des gammes déjà en place.

Michel GERMANEAU précise qu'il y a un vrai enjeu sur l'harmonisation des tarifs jeunes, notamment des étudiants qui viennent de Niort ou d'Angoulême puissent prendre le train ou le bus pour aller ensuite vers Poitiers (potentiel important : environ 25 000 étudiants). Il témoigne de l'urgence à s'harmoniser.

Grand Poitiers expose le fait que 86% des abonnements annuels sont à tarif réduits, les autres payent le plein tarif.

Hindeley MATTARD indique disposer d'une offre scolaire et transport à la demande et que Grand Châtelleraut travaille sur le QF.

NAM précise qu'il a largement été interpellé sur la tarification solidaire entre le risque et la contrainte entre envie politique très claire et organisations différentes.

NAM partage l'existence de 2 communautés tarifaires à l'étude (autour de la Métropole de Bordeaux et du Pays Basque), c'est une option qui existe dans le cahier des charges et qu'il est possible de lever ailleurs.

NAM précise qu'à chaque fois que les AOM des territoires se mettent d'accord sur la même gamme tarifaire, l'augmentation du trafic est constatée ainsi que les recettes et le parcours client.

### **3. Hubs de mobilités**

Une présentation est faite de la démarche des hubs de mobilités portée par NAM.

Grand Poitiers s'interroge sur le lien avec les fournisseurs ou opérateurs déjà présents sur le territoire. NAM indique intégrer les offres et actions existantes à la démarche pour calibrer sa typologie de hubs.

Grand Poitiers se questionne sur la lisibilité donnée à ces services. Un travail est amorcé avec Gare & Connexion. L'utilisateur doit pouvoir identifier les hubs et leurs niveaux de services peu importe le type de contractualisation dans l'agglomération.

Grand Poitiers et Grand Angoulême se questionnent sur l'homogénéisation du jalonnement et du visuel. NAM intègre cette demande et fera une proposition en ce sens dans le cadre de l'étude.