Envoyé en préfecture le 02/10/2025
Reçu en préfecture le 02/10/2025
Publié le 02/10/2025
ID : 079-200069755-20250930-C25_09_2025_07-DE

CONTRAT OPERATIONNEL DE MOBILITE
Mellois-en-Poitou

Accusé de réception - Ministère de l'intérieur
033-200053759-20250317-lmc100004431491-DE
Acte certifié exécutoire
Envoi préfecture le 28/03/2025
Retour préfecture le 28/03/2025
Mis en ligne le 28/03/2025

Envoyé en préfecture le 02/10/2025
Reçu en préfecture le 02/10/2025
Publié le 02/10/2025
ID : 079-200069755-20250930-C25_09_2025_07-DE

ENTRE

La **Région Nouvelle Aquitaine**, représentée par Monsieur Alain ROUSSET, agissant en qualité de Président du Conseil Régional de la Nouvelle-Aquitaine et dûment habilité à signer par la délibération en Séance Plénière n° 2025.316.P en date du 17/03/2025 ;

ET

Le **Département des Deux-Sèvres**, représenté par Madame Coralie DENOUES, agissant en qualité de Présidente du Conseil Départemental des Deux-Sèvres et dument habilité à signer par la délibération en Commission Permanente n°..... en date du ..... ;

ET

Le **Syndicat Mixte Nouvelle-Aquitaine Mobilités**, représenté par Monsieur Renaud LAGRAVE, agissant en qualité de Président, et dument habilité à signer par la délibération du Conseil syndical n°..... en date du ..... ;

ET

SNCF Gares et Connexions, gestionnaire de gares de voyageurs ou de pôles d'échanges multimodaux, représenté par Florent KUNC, agissant en qualité de Directeur Régional ;

ET

L'Etablissement Public de Coopération Intercommunale composant le bassin de mobilité Mellois :

- La **Communauté de communes du Mellois-en-Poitou,** représentée par Monsieur Fabrice MICHELET, agissant en qualité de Président et dument habilité à signer par la délibération du Conseil communautaire n°..... en date du ..... ;

Accusé de réception - Ministère de l'intérieur
033-200053759-20250317-lmc100004431491-DE
Acte certifié exécutoire
Envoi préfecture le 28/03/2025
Retour préfecture le 28/03/2025
Mis en ligne le 28/03/2025

Envoyé en préfecture le 02/10/2025
Reçu en préfecture le 02/10/2025
Publié le 02/10/2025
ID : 079-200069755-20250930-C25_09_2025_07-DE

Fait en 5 exemplaires

Le Président du Conseil Régional de Nouvelle-Aquitaine
Fait à ....., le ...../...../.....

Alain ROUSSET

La Présidente du Conseil Départemental des Deux-Sèvres
Fait à ....., le ...../...../.....

Coralie DENOUES

Le Président de Nouvelle-Aquitaine Mobilités
Fait à ....., le ...../...../.....

Renaud LAGRAVE

Le Directeur Régional de SNCF Gares et Connexions
Fait à ....., le ...../...../.....

Florent KUNC

Le Président de la Communauté de Communes du Mellois-en-Poitou
Fait à ....., le ...../...../.....

Fabrice MICHELET

Accusé de réception - Ministère de l'intérieur
033-200053759-20250317-lmc100004431491-DE
Acte certifié exécutoire
Envoi préfecture le 28/03/2025
Retour préfecture le 28/03/2025
Mis en ligne le 28/03/2025

Envoyé en préfecture le 02/10/2025
Reçu en préfecture le 02/10/2025
Publié le 02/10/2025
ID : 079-200069755-20250930-C25_09_2025_07-DE

VISA

Vu le Code Général des Collectivités Territoriales, et notamment son article L4221-1,
Vu la loi n°2014-58 du 27 janvier 2014, de Modernisation de l'Action Publique Territoriale et d'Affirmation des Métropoles, dite MAPTAM,
Vu la loi n°2015-991 du 7 août 2015 portant Nouvelle Organisation Territoriale de la République, dite NOTRe,
Vu la loi n°2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités, dite LOM
Vu le Code des transports, et notamment ses articles L1211-3, L1215-1 et L1215-2, L1231-1 et suivants,
Vu la délibération n°2016.6.SP du Conseil Régional du 4 janvier 2016 relative au fonctionnement du Conseil Régional : Délégations de l'Assemblée Plénière à la Commission Permanente,
Vu la délibération n°2019.1021 du Conseil Régional du 09 juillet 2019 relative à la feuille de route « NeoTerra » pour accélérer et accompagner la transition environnementale en Nouvelle-Aquitaine,
Vu la délibération n°2023.2083.SP du Conseil Régional du 13 novembre 2023 relative à la feuille de route « NeoTerra 2 »,
Vu la délibération n°2019.2251 du Conseil Régional du 16 décembre 2019 relative à l'adoption du Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Egalité des Territoires (SRADDET),
Vu la délibération n°2017.728.SP du Conseil Régional du 10 avril 2017 relative à la politique contractuelle territoriale de la Nouvelle-Aquitaine,
Vu la délibération n°2017.739.SP du Conseil Régional du 10 avril 2017 relative au « Règlement d'intervention régional en faveur de l'aménagement des arrêts ferroviaires et pôles d'échanges multimodaux »,
Vu la délibération n°2018.2427.SP du Conseil Régional du 17 décembre 2018 relative à « principes généraux de différenciation des aides régionales sur les territoires vulnérables »,
Vu la délibération n°2019.618.SP du Conseil Régional du 12 avril 2019 relative au « Plan régional des services routiers 2020-2030 et la tarification commerciale interurbaine »,
Vu la délibération n°2019.2261.SP du Conseil Régional du 16 décembre 2019 relative à « communication sur la politique contractuelle territoriale en matière de mobilités »,
Vu la délibération n°2020.2291.SP du Conseil Régional du 17 décembre 2020 relative au « nouveau cadre d'intervention régionale sur les Contrats de Mobilité »,
Vu la délibération n°2021.2129.SP du Conseil Régional du 13 décembre 2021 relative au « Contrats Opérationnels de Mobilité : cartographie des Bassins de Mobilité et feuille de route»,
Vu la délibération n°2021.2130.SP du Conseil Régional du 13 décembre 2021 relative à la « Création et mise en place du Comités des partenaires régional »,
Vu la délibération du Conseil communautaire de la Communauté du Mellois-en-Poitou relative « Prise de compétence Mobilités »,

Accusé de réception - Ministère de l'intérieur
033-200053759-20250317-lmc100004431491-DE
Acte certifié exécutoire
Envoi préfecture le 28/03/2025
Retour préfecture le 28/03/2025
Mis en ligne le 28/03/2025

Envoyé en préfecture le 02/10/2025
Reçu en préfecture le 02/10/2025
Publié le 02/10/2025
ID : 079-200069755-20250930-C25_09_2025_07-DE

PREAMBULE

La Région Autorité organisatrice de la Mobilité Régionale

La LOM, promulguée le 24 décembre 2019, renforce le rôle de la Région qui devient **autorité organisatrice de la mobilité régionale** (AOMR), sa compétence est élargie à l'ensemble des solutions de mobilité, notamment actives, partagées et solidaires.

Elle est ainsi compétente pour organiser :

- Les services ferroviaires régionaux de personnes et les services routiers effectués en substitution de ces services ferroviaires régionaux ;
- Les services réguliers de transport public de personnes (routiers, scolaires et transport à la demande) ;
- Les services relatifs aux mobilités actives ;
- Les services relatifs aux usages partagés ;
- Les services de mobilité solidaire.

Communautés de Communes et Région, Autorités organisatrices de la mobilité locale

Au 1er juillet 2021, la Région est devenue, par substitution, l'**Autorité Organisatrice de la Mobilité locale** (AOML) dans le ressort territorial de **92 Communautés de Communes** (CdC).

Dans le même temps, **35 CdC nouvellement AOM apparaissent et s'ajoutent** aux 28 préalablement existantes : Métropole, Communautés Urbaines, Communautés d'Agglomérations et la Communauté de Communes MACS. Au sein de la Région, 63 EPCI sont donc autorités organisatrices de la mobilité.

La Région, Cheffe de file des mobilités

De plus, la LOM étend **le chef de filât** de la Région à la **coordination de l'action commune** en matière de mobilité, se traduisant par l'élaboration et l'animation des **Contrats Opérationnels de Mobilité (COM) à l'échelle de bassins de mobilité**.

Ce nouvel outil a pour objectif d'initier un travail de coordination avec l'ensemble des acteurs de la mobilité : la Région, les AOM locales, les syndicats mixtes de type loi SRU, les départements concernés, ainsi que les gestionnaires de gares et de pôles d'échanges.

L'intermodalité en Nouvelle-Aquitaine

- Création de Nouvelle-Aquitaine Mobilités

La Région Nouvelle-Aquitaine a créé en 2018 au côté de 26 Autorités organisatrices de la Mobilité le Syndicat mixte SRU Nouvelle-Aquitaine Mobilités. Son rôle est de développer, faciliter et promouvoir les transports en commun et l'intermodalité sur le périmètre de la Nouvelle-Aquitaine en lien étroit avec l'ensemble des acteurs de la mobilité. NAM compte aujourd'hui 33 membres.

C'est pourquoi Nouvelle-Aquitaine Mobilités exerce les compétences obligatoires suivantes :

Accusé de réception - Ministère de l'intérieur
033-200053759-20250317-lmc100004431491-DE
Acte certifié exécutoire
Envoi préfecture le 28/03/2025
Retour préfecture le 28/03/2025
Mis en ligne le 28/03/2025

Envoyé en préfecture le 02/10/2025
Reçu en préfecture le 02/10/2025
Publié le 02/10/2025
ID : 079-200069755-20250930-C25_09_2025_07-DE

- Il coordonne les services de transports de voyageurs organisés par ses membres ;
- Il met en place un système d'information multimodale à l'intention des usagers pour le compte de ses membres ;
- Il met en place une tarification coordonnée permettant la délivrance de titres de transports uniques et unifiés.

➢ Communication sur la mobilité locale en séance plénière du 16 décembre 2019

La Région a présenté une communication en séance plénière du 16 décembre 2019 sur la politique territoriale en matière de mobilités. En prévision de la prise ou non de la compétence mobilité par les Communautés de Communes, le cadre légal des contrats opérationnels de mobilité est fixé en y intégrant la mobilité locale.

➢ Délibération en séance plénière du 17 décembre 2020

La Région a délibéré, en séance plénière du 17 décembre 2020, un cadre d'intervention régionale relatif aux Contrats Opérationnels de Mobilité. Ce cadre prévoit la mise en place d'un principe de cofinancement des renforts d'offre ferroviaire et routière, la mise en place d'un bouquet de mobilité locale et des principes de financement au profit des Communautés de Communes qui ne sont pas AOM. Cette délibération modifiait également le règlement d'intervention sur l'aménagement et l'équipement des points d'arrêts des transports collectifs régionaux.

➢ Définition des bassins de mobilité en séance plénière du 13 décembre 2021

Afin de coordonner les politiques régionales, et d'utiliser une échelle déjà existante et identifiée, les Contrats Opérationnels de Mobilité sont établis à la même échelle que les Contrats de Développement et de transition. **Les bassins de mobilité sont ainsi au nombre de 54**. La volonté de la Région d'élargir les COM à la mobilité locale et le souhait des EPCI de disposer d'une échelle fine de discussion justifient le choix d'une maille resserrée pour cette démarche. L'identification des besoins locaux, souvent spécifiques d'un territoire à l'autre, ainsi que les modalités de rabattement vers le réseau structurant régional sont deux enjeux auxquels cette échelle peut permettre de répondre.

Le rôle des acteurs des mobilités

La Région Nouvelle-Aquitaine mobilise l'ensemble des acteurs sur le bassin de mobilité, au travers de plusieurs réunions de travail réunissant élus et techniciens. Les principaux acteurs participants à la démarche sont les suivants :

- **La Région Nouvelle-Aquitaine**, autorité organisatrice de la mobilité régionale, qui organise et finance un réseau de transport comportant des lignes ferroviaires, des lignes routières interurbaines et des lignes scolaires. Elle accompagne les autres collectivités dans leurs projets de mobilité.

- **Nouvelle Aquitaine Mobilités**, qui assure pour le compte de ses membres, dont la Région, la coordination des services de transport, la gestion d'un système

Accusé de réception - Ministère de l'intérieur
033-200053759-20250317-lmc100004431491-DE
Acte certifié exécutoire
Envoi préfecture le 28/03/2025
Retour préfecture le 28/03/2025
Mis en ligne le 28/03/2025

Envoyé en préfecture le 02/10/2025
Reçu en préfecture le 02/10/2025
Publié le 02/10/2025
ID : 079-200069755-20250930-C25_09_2025_07-DE

d'information multimodale régional, ainsi que la mise place de titres de transports unifiés et de tarifications coordonnées ;

- **Le Département des Deux-Sèvres**, gestionnaire de voirie sur les routes départementales. Il intervient également sur la mobilité solidaire au titre de la compétence sociale.

- **Les EPCI** et/ou les communes, compétents en matière de voirie et d'espaces publics, d'urbanisme. Certains EPCI sont directement Autorités Organisatrices de la Mobilité, d'autres sont Autorités organisatrices de la mobilité de second rang par délégation de la Région.

- **SNCF Gares et Connexions**, société anonyme à capitaux publics qui exploite et commercialise les gares.

Le Comité des partenaires régional

La loi d'Orientation des Mobilités instaure la tenue d'un comité des partenaires pour toute autorité organisatrice de la mobilité. La Région Nouvelle-Aquitaine, en tant qu'AOM régionale, organise ainsi un comité des partenaires à l'échelle de son ressort territorial.

Le Président de la Région Nouvelle-Aquitaine préside le comité qu'il réunit périodiquement, une fois par an. L'ensemble des partenaires doivent débattre sur toute évolution substantielle de l'offre de mobilité et de la politique tarifaire, mais également de la qualité des services et de l'information aux usagers.

Accusé de réception - Ministère de l'intérieur
033-200053759-20250317-lmc100004431491-DE
Acte certifié exécutoire
Envoi préfecture le 28/03/2025
Retour préfecture le 28/03/2025
Mis en ligne le 28/03/2025

Envoyé en préfecture le 02/10/2025
Reçu en préfecture le 02/10/2025
Publié le 02/10/2025
ID : 079-200069755-20250930-C25_09_2025_07-DE

Plan du document

La Région Nouvelle-Aquitaine est en charge de l'élaboration du Contrat Opérationnel de Mobilité, en accord avec toutes les parties prenantes.

Le présent contrat est constitué de **4 volets** :

1. Les **dispositions administratives générales**, relatives à la vie du contrat et à son évolution ;

2. Un bilan de l'organisation et des dynamiques territoriales, visant à partager un **diagnostic commun** et dégager des enjeux d'amélioration ;

3. Une **feuille de route** basée sur un recensement des besoins, attentes et projets envisagés par les partenaires du contrat. Ce volet résulte des discussions entre les parties prenantes ayant permis de **formaliser un projet de mobilités commun fédérateur sur le bassin** ;

4. Les **principes d'intervention qui peuvent être mobilisés** pour l'accompagnement technique et financier des EPCI.

Accusé de réception - Ministère de l'intérieur
033-200053759-20250317-lmc100004431491-DE
Acte certifié exécutoire
Envoi préfecture le 28/03/2025
Retour préfecture le 28/03/2025
Mis en ligne le 28/03/2025

Envoyé en préfecture le 02/10/2025
Reçu en préfecture le 02/10/2025
Publié le 02/10/2025
ID : 079-200069755-20250930-C25_09_2025_07-DE

SOMMAIRE

Plan du document 8
I. Dispositions administratives générales 10
Art.1 – Objet 10
Art.2 – Bassins de mobilité 10
Art.3 – Des orientations stratégiques à prendre en compte : SRADDET, Néo Terra 13
Art.4 – Durée et prise d'effet 13
Art.5 – Signature 14
Art.6 – Suivi de l'exécution 14
Art.7 – Communication autour du contrat 14
Art.8 – Modification et évolution du Contrat Opérationnel de Mobilité 14
Art.9 – Evaluation et indicateurs de suivis et de performance 14
Art.10 – Résiliation du contrat et litiges 15
II. Organisations et dynamiques territoriales 16
Chapitre 1 – Territoire de contractualisation 16
Chapitre 2 – Systèmes de transport existants 16
III. Enjeux territoriaux et projets pour la mobilité 17
Chapitre 3 – Optimisation des transports régionaux pour l'intermodalité 17
3-1. Triptyque Rabattre-Transporter-Diffuser 17
3-2. Evolution du réseau ferroviaire régional 18
3-3. Plan 2025-2030 Nouvelle-Aquitaine Mobilités 18
3.4 – Amélioration du système de mobilité locale 19
IV. Feuille de route opérationnelle 21
V. Principes régionaux d'intervention et d'accompagnement des EPCI 22
Chapitre 4 – Intermodalité, desserte et horaires 22
4-1. Schéma multimodal régional 22
4-2. Système d'Informations Multimodales et Maas régional 23
4-3. Billettique et schéma de distribution régional 25
4-4. Tarification 26
Chapitre 5 – Aide à la conception des services et infrastructures de mobilité 32
5-1. Cadre d'intervention régional sur les Contrats Opérationnels de Mobilité 32
5-2. Schéma Régional des Véloroutes et voies vertes 34
5-3. Covoiturage 36

Accusé de réception - Ministère de l'intérieur
033-200053759-20250317-lmc100004431491-DE
Acte certifié exécutoire
Envoi préfecture le 28/03/2025
Retour préfecture le 28/03/2025
Mis en ligne le 28/03/2025

Envoyé en préfecture le 02/10/2025
Reçu en préfecture le 02/10/2025
Publié le 02/10/2025
ID : 079-200069755-20250930-C25_09_2025_07-DE

Chapitre 6 – Mobilités inclusives 36
Chapitre 7 – Gares, haltes et pôles d'échanges multimodaux 36
7-1. Schéma directeur des gares et haltes de Nouvelle-Aquitaine 36
7-2. Intégration urbaine et foncière des points d'arrêts structurants 37
Chapitre 8 – Situation dégradées et continuité des services régionaux 37
8-1. Convention TER 37
8-2. Concessions de service public des lignes régulières, renforts scolaires et dessertes d'établissements 39
Chapitre 9 – Recensement et diffusion des pratiques de mobilités 40
9-1. Diffusion des pratiques 40
9-2. Observatoire des mobilités 40
9-3. Valorisation des mobilités 41

I. Dispositions administratives générales

Art.1 – Objet

La Région Nouvelle-Aquitaine est autorité organisatrice de la mobilité régionale, et autorité organisatrice de la mobilité locale sur les territoires des CdC non AOM, et cheffe de file en matière de mobilité et d'intermodalité.

En cette qualité, et conformément aux mesures de la Loi d'Orientation des Mobilités promulguée le 24 décembre 2019, elle doit coordonner l'action commune des autorités organisatrices de la mobilité à travers des Contrats Opérationnels de Mobilité, qui peuvent comprendre :

- 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 ainsi que de répartition territoriale des points de vente physiques ;
- La création, l'aménagement et le fonctionnement des pôles d'échanges multimodaux et des aires de mobilité, notamment en milieu rural, ainsi que 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 au quotidien ;
- 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 transport ou de services de mobilité par les autorités organisatrices de la mobilité.

Art.2 – Bassins de mobilité

Les Contrats Opérationnels de Mobilité s'appliquent à l'échelle de Bassins de Mobilités préalablement définis et concertés avec les AOM locales, les syndicats mixtes de type « loi SRU » et les départements du territoire.

Accusé de réception - Ministère de l'intérieur
033-200053759-20250317-lmc100004431491-DE
Acte certifié exécutoire
Envoi préfecture le 28/03/2025
Retour préfecture le 28/03/2025
Mis en ligne le 28/03/2025

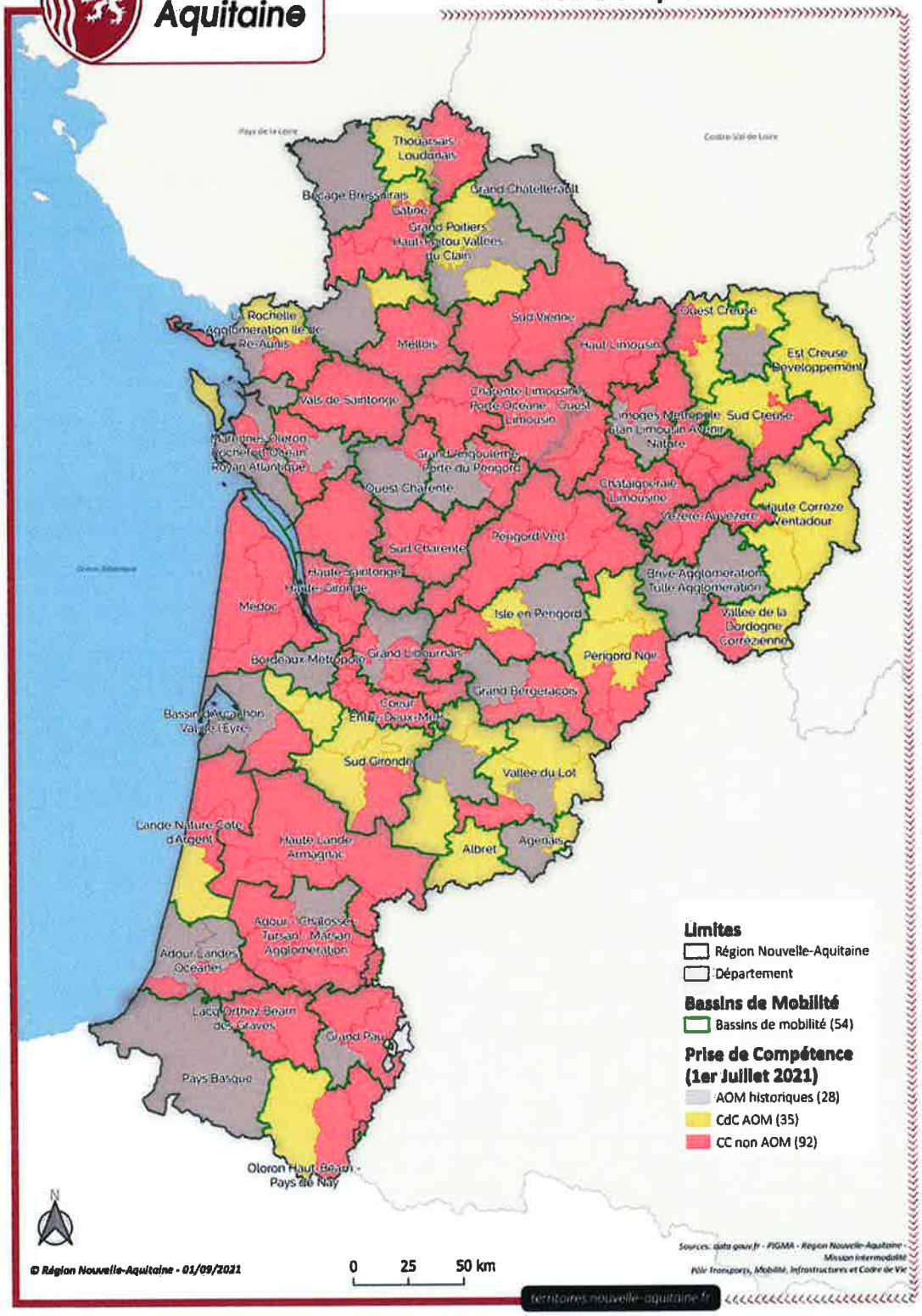
Envoyé en préfecture le 02/10/2025
Reçu en préfecture le 02/10/2025
Publié le 02/10/2025
ID : 079-200069755-20250930-C25_09_2025_07-DE

La cartographie de ces Bassins a été actée le **13/12/2021** par délibération **2021. 2129.SP** en séance plénière du Conseil Régional.

Accusé de réception - Ministère de l'intérieur
033-200053759-20250317-lmc100004431491-DE
Acte certifié exécutoire
Envoi préfecture le 28/03/2025
Retour préfecture le 28/03/2025
Mis en ligne le 28/03/2025

Envoyé en préfecture le 02/10/2025
Reçu en préfecture le 02/10/2025
Publié le 02/10/2025
ID : 079-200069755-20250930-C25_09_2025_07-DE

Cartographie des 54 Bassins de Mobilité de la Région Nouvelle-Aquitaine



Accusé de réception - Ministère de l'intérieur
033-200053759-20250317-imc100004431491-DE
Acte certifié exécutoire
Envoi préfecture le 28/03/2025
Retour préfecture le 28/03/2025
Mis en ligne le 28/03/2025

Envoyé en préfecture le 02/10/2025
Reçu en préfecture le 02/10/2025
Publié le 02/10/2025
ID : 079-200069755-20250930-C25_09_2025_07-DE

Art.3 – Des orientations stratégiques à prendre en compte : SRADDET, Néo Terra

La Région Nouvelle-Aquitaine a adopté le 16 décembre 2019 le Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Egalité des Territoires (SRADDET). Ce document structurant fixe les priorités et orientations de la Région Nouvelle-Aquitaine pour réduire les déséquilibres territoriaux et offrir de nouvelles perspectives de développement et de conditions de vie. Il fixe notamment comme priorité numéro 2 : *Lutter contre la déprise et gagner en mobilité*, pour se déplacer facilement et accéder aux services.

Le SRADDET définit un panel d'objectifs répondant à des enjeux précis en matière de mobilité et motivant l'orientation des Contrats Opérationnels de Mobilité :

- Objectif 18 : Développer les innovations dans les transports et la mobilité ;
- Objectif 22 : Maintenir le réseau existant, moderniser l'offre ferroviaire, favoriser le transfert modal ;
- Objectif 32 : Assurer la cohérence entre l'urbanisation, l'offre de transport et les réseaux et équipements existants ;
- Objectif 45 : Développer les modes de déplacement alternatifs à la voiture solo ;
- Objectif 64 : Mettre en place le partenariat et la réciprocité au cœur des relations entre territoires ;
- Objectif 73 : Consolider la gouvernance et la coopération pour une offre de mobilité « sans couture » ;
- Objectif 74 : Réinventer les gares et les pôles d'échanges ;
- Objectif 75 : Mettre en œuvre un panel de solutions de mobilité sur l'ensemble du territoire régional et en particulier sur les territoires fragiles mal desservis.

Ces objectifs, ainsi que les règles générales qui y sont associées, s'imposent aux documents d'urbanisme et de planification des collectivités : SCoT, PLU, Plans de mobilités, PCAET. Ils participent ainsi de la stratégie locale et doivent être pris en compte dans l'élaboration du projet et des engagements mutuels du présent contrat.

Au-delà des orientations à portée réglementaire prises dans le SRADDET, la Région a formalisé son engagement pour les transitions écologique et énergétique par le vote de la feuille de route Néo Terra 2. Celle-ci fixe 6 ambitions à l'horizon 2030, dont celle de « Conduire la mutation des transports et l'essor du ferroviaire » (objectif 1). Les contrats de mobilités viennent ainsi affirmer et décliner cette volonté régionale dans les territoires en concourant à développer une mobilité moins impactante en termes de gaz à effet de serre, de consommation d'énergie fossile, et de santé humaine.

Ces deux documents stratégiques définissent les orientations régionales à long terme et les Contrats Opérationnels de Mobilité tiendront compte des ambitions portées par la Région Nouvelle-Aquitaine.

Art.4 – Durée et prise d'effet

La durée du présent Contrat Opérationnel de Mobilité est de 6 ans et prend effet à sa signature

Accusé de réception - Ministère de l'intérieur
033-200053759-20250317-lmc100004431491-DE
Acte certifié exécutoire
Envoi préfecture le 28/03/2025
Retour préfecture le 28/03/2025
Mis en ligne le 28/03/2025

Envoyé en préfecture le 02/10/2025
Reçu en préfecture le 02/10/2025
Publié le 02/10/2025
ID : 079-200069755-20250930-C25_09_2025_07-DE

Art.5 – Signature

La Loi d'Orientation des Mobilités définit les signataires du Contrat Opérationnel de Mobilité :

- La Région Nouvelle-Aquitaine ;
- Le ou les Département(s) du bassin de mobilité ;
- Les EPCI AOM « locales » ;
- Le ou les syndicats de transport, s'ils existent ;
- Les gestionnaires de gares et pôles d'échanges multimodaux, s'ils existent ;

Dans une perspective de dialogue partenarial au sein des bassins de mobilité, la Région Nouvelle-Aquitaine a élargi la signature de ces contrats en y intégrant :

- Le Syndicat Mixte SRU Nouvelle-Aquitaine Mobilités ;
- Les Communautés de Communes non-AOM.

Art.6 – Suivi de l'exécution

L'exécution du Contrat Opérationnel de Mobilité fera l'objet d'une réunion de suivi annuelle, en présence des élus et techniciens représentant l'ensemble des signataires du contrat.

Art.7 – Communication autour du contrat

Les signataires et les maîtres d'ouvrage bénéficiaires s'engagent à assurer la publicité de la participation financière de la Région pour chacune des opérations inscrites dans le Contrat. Les modalités de communication seront définies pour chaque opération dans le cadre de la convention de financement Ad hoc. Les signataires s'engagent également à informer régulièrement les habitants de leur territoire via leurs supports d'informations (bulletins, site internet, réseaux sociaux...) des grands projets et des principales actions de la Région dont les informations seront fournies par la Région.

Art.8 – Modification et évolution du Contrat Opérationnel de Mobilité

La feuille de route présentée au point IV pourra faire l'objet d'une actualisation en réunion de suivi annuelle, sous réserve de s'inscrire en cohérence avec la présente stratégie.

Dans l'hypothèse où des changements seraient apportés au statut juridique des signataires du présent contrat et des conventions associées (création de PETR, fusion d'EPCI...), la nouvelle entité juridique sera substituée de plein droit à l'ancienne structure signataire. Les cocontractants sont informés de la substitution de personne morale par la nouvelle entité juridique. L'évolution des périmètres ou des compétences des collectivités territoriales doit être discutée et peut entrainer une modification des cadres d'intervention techniques et financiers des signataires.

Art.9 – Evaluation et indicateurs de suivis et de performance

Une évaluation du contrat sera effectuée à mi-durée, soit à n+3 ans à partir de la date de prise d'effet du présent contrat. La mise en place d'indicateurs de suivi, permettra

Accusé de réception - Ministère de l'intérieur
033-200053759-20250317-lmc100004431491-DE
Acte certifié exécutoire
Envoi préfecture le 28/03/2025
Retour préfecture le 28/03/2025
Mis en ligne le 28/03/2025

Envoyé en préfecture le 02/10/2025
Reçu en préfecture le 02/10/2025
Publié le 02/10/2025
ID : 079-200069755-20250930-C25_09_2025_07-DE

d'évaluer les actions engagées dans le contrat en mesurant la réalisation de la feuille de route, ainsi que l'évolution des pratiques de mobilité au sein du bassin de mobilité.

L'évaluation sera conduite sur la base de l'analyse de :

- **L'évolution de la part modale des Transports en Commun dans les flux Domicile – Travail et Domicile – Etude (MOBPRO INSEE),**
- **La fréquentation et l'efficacité des services de mobilité locale mise en œuvre sur la base des bilans d'exploitation**

Art.10 – Résiliation du contrat et litiges

En cas de non-respect par l'une des parties des termes du présent contrat, celui-ci peut être résilié par chacune des parties, dans un délai de 3 mois suivant l'envoi d'une lettre exposant ses griefs, adressée en recommandé avec accusé de réception valant mise en demeure.

Accusé de réception - Ministère de l'intérieur
033-200053759-20250317-lmc100004431491-DE
Acte certifié exécutoire
Envoi préfecture le 28/03/2025
Retour préfecture le 28/03/2025
Mis en ligne le 28/03/2025

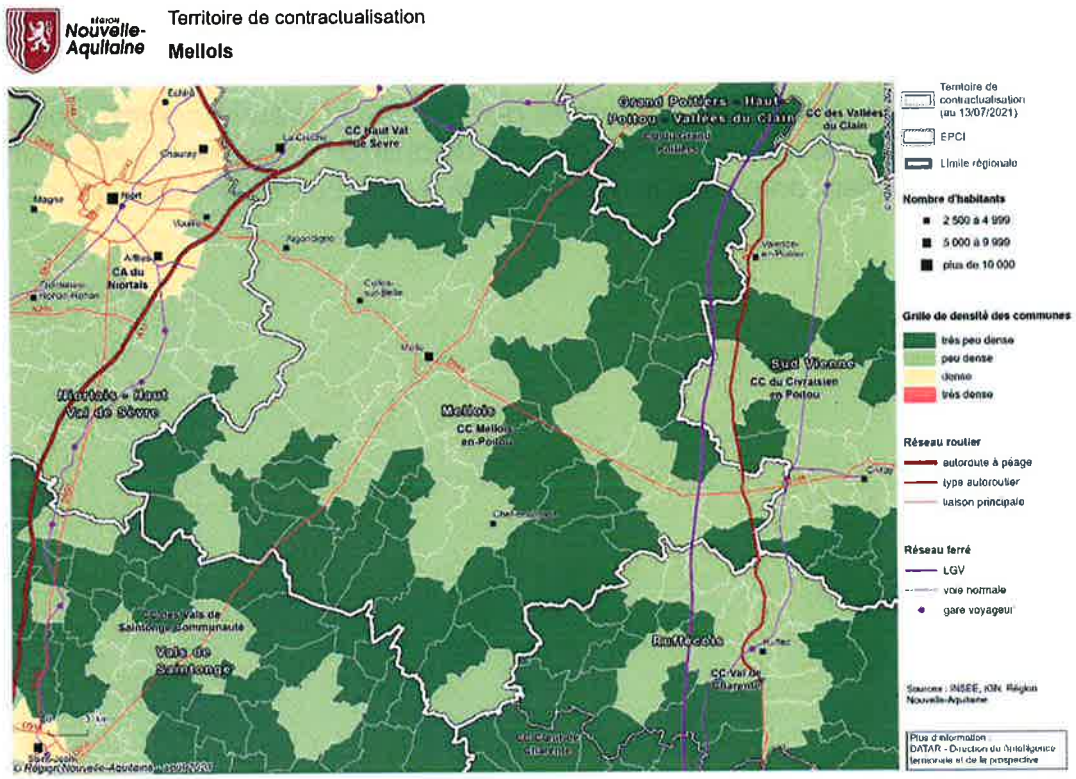
Envoyé en préfecture le 02/10/2025
Reçu en préfecture le 02/10/2025
Publié le 02/10/2025
ID : 079-200069755-20250930-C25_09_2025_07-DE

II. Organisations et dynamiques territoriales

Chapitre 1 – Territoire de contractualisation

Le présent Contrat Opérationnel de Mobilité prend effet sur le bassin Mellois-en-Poitou, composé de l'établissement public de coopération intercommunale à fiscalité propre suivant :

- Communauté de communes du Mellois-en-Poitou



Chapitre 2 – Systèmes de transport existants

Un diagnostic sera réalisé à l'échelle du bassin de mobilité sera présenté par le bureau d'étude lors du COPIL de lancement de l'étude de mobilité locale, qui constituera également le diagnostic du contrat opérationnel de mobilité.

Il assemble les parties suivantes :

- Dynamiques démographiques
- Dynamiques économiques
- Tourisme
- Migrations pendulaires et parts modales
- Système ferroviaire
- Système routier (Transports interurbains, scolaire, Transport à la Demande)
- Réseaux de transport urbain
- Transport saisonnier et touristique
- Services de mobilité locale et solidaire
- Autres infrastructures de transports

Accusé de réception - Ministère de l'intérieur
033-200053759-20250317-lmc100004431491-DE
Acte certifié exécutoire
Envoi préfecture le 28/03/2025
Retour préfecture le 28/03/2025
Mis en ligne le 28/03/2025

Envoyé en préfecture le 02/10/2025
Reçu en préfecture le 02/10/2025
Publié le 02/10/2025
ID : 079-200069755-20250930-C25_09_2025_07-DE

III. Enjeux territoriaux et projets pour la mobilité

Chapitre 3 – Optimisation des transports régionaux pour l'intermodalité

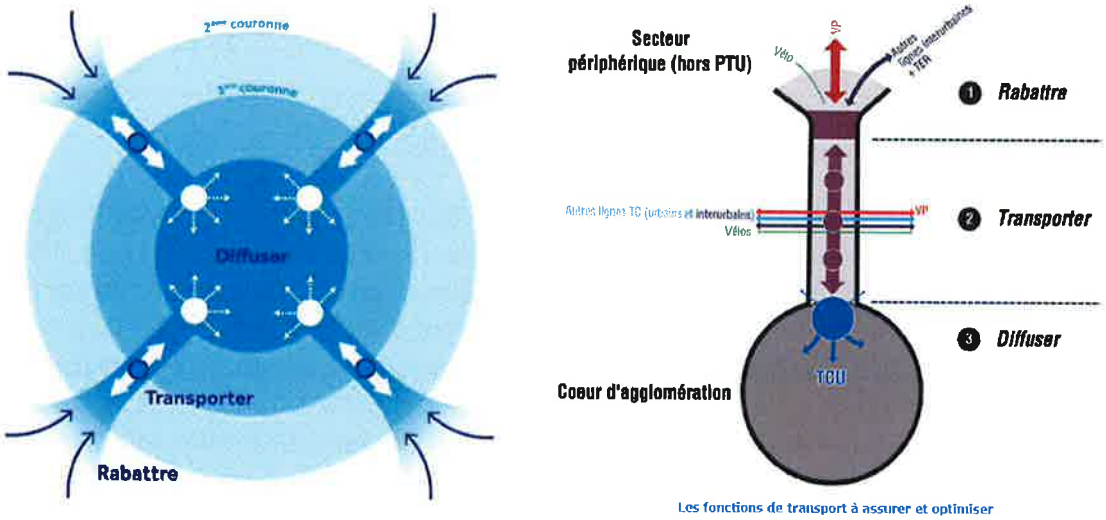
3-1. Triptyque Rabattre-Transporter-Diffuser

Aujourd'hui, les transports publics visent à apporter une réponse attractive à la population, quel que soit le motif du déplacement. Le caractère pendulaire de certaines activités, en particulier l'emploi et l'éducation, génère une quantité de déplacement importante.

Le modèle de desserte mit en place pour les transports de masse – les transports en commun urbains, les TER, les cars interurbains, etc… – se fait selon une logique d'arrêts placés dans des zones suffisamment denses pour attirer une base d'utilisateurs justifiant l'affectation d'un matériel spécifique au transport collectif.

Néanmoins, accéder à ce point d'arrêt implique un **premier** déplacement depuis le lieu de domicile, afin de s'y rendre : il s'agit d'un déplacement en « **rabattement** » vers une offre de transport structurante s'effectuant au grès de modes actifs, véhiculés ou partagés. Un second déplacement permet d'effectuer le déplacement le plus long, celui qui permet de rapprocher le lieu de départ initial du lieu d'arrivée. Il se fait au gré d'un mode de transport de masse : bien souvent les lignes TER et les lignes structurantes des réseaux de transport en commun urbain, il s'agit du « **transporter** ». Pour atteindre sa destination finale, le cheminement s'inverse dans la mesure où le point d'arrêt ne la dessert pas en proximité immédiate. Un **troisième** déplacement, dit de « **diffusion** », est réalisé au gré de modes actifs ou partagés.

Ainsi, effectuer ces déplacements par le biais des services de transport, implique quasi automatiquement une chaine modale nommée « **Rabattre – Transporter – Diffuser** ». C'est par ce triptyque que la Région Nouvelle-Aquitaine et le Syndicat mixte Nouvelle-Aquitaine Mobilités réalisent leur approche régionale de la mobilité.



Les fonctions de transport à assurer et optimiser

L'amélioration du seul « Transporter » est un vecteur d'attractivité, quel que soit le réseau, mais il ne peut fonctionner sans améliorer l'ensemble du schéma de déplacement. Renforcer le rabattement et la diffusion sont des clés majeures pour

Accusé de réception - Ministère de l'intérieur
033-200053759-20250317-lmc100004431491-DE
Acte certifié exécutoire
Envoi préfecture le 28/03/2025
Retour préfecture le 28/03/2025
Mis en ligne le 28/03/2025

Envoyé en préfecture le 02/10/2025
Reçu en préfecture le 02/10/2025
Publié le 02/10/2025
ID : 079-200069755-20250930-C25_09_2025_07-DE

optimiser le transporter, chaque maillon de la chaîne est interdépendant. Là où les véhicules motorisés personnels n'impliquent qu'un seul déplacement, aucun rabattement et peu de diffusion sauf difficultés de stationnement, les transports se doivent d'être efficaces pour concurrencer au mieux l'utilisation de la voiture tout en prenant en compte la chaîne de déplacement qu'ils génèrent.

Afin de structurer une réponse coordonnée à l'échelle de la Région et de l'ensemble des autorités organisatrices de la mobilité, le Syndicat Nouvelle-Aquitaine Mobilités a réalisé un Plan de Mobilité 2025-2030 s'appuyant sur cette chaîne modale pour définir une stratégie régionale.

3-2. *Evolution du réseau ferroviaire régional*

1- *La Région s'est engagée…*

Actions réalisées	
Offre de transport	
TER	Application de la 2nde phase de la démarche Optim'TER en décembre 2023
Infrastructures de transport	
TER	Maintenance de la voie du 30/01 au 24/02 et du 25/09 au 20/10 Modernisation de la gare de Montendre : Réfection des quais, éclairage, confort d'attente et mobilier de quais, signalétique, abris vélos, etc.

2- *…Et continue à développer ses réseaux*

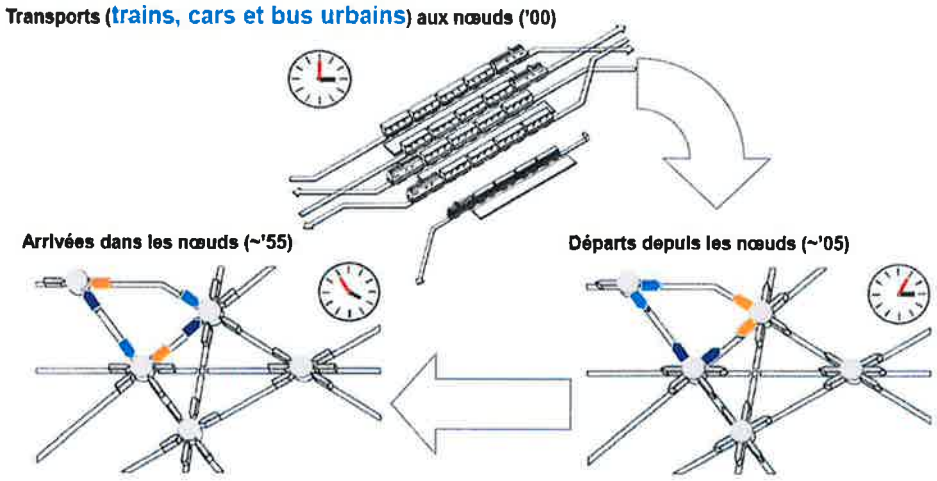
Liste des projets	
Offre de transport	
TER	Optimisation des correspondances à Saintes
Intermodalité	Schéma multimodal régional de NAM
Infrastructures de transport	
TER	Maintenance de la voie du 08/01 au 02/02 et du 18/11 au 13/12 Projet en phase d'émergence, définition du programme pour le un PEM à la gare de Pons

3-3. *Plan 2025-2030 Nouvelle-Aquitaine Mobilités*

Le Plan de Mobilité 2025-2030 réalisé par Nouvelle-Aquitaine Mobilités définit la stratégie régionale pour améliorer et optimiser l'intermodalité entre les différentes offres de transport à l'échelle régionale. Plusieurs grands principes résident en la coordination et le cadencement des offres de mobilités, notamment en faisant arriver les trains, cars et bus urbains dans les nœuds régionaux à n-5 minutes d'avance, puis de laisser 10 minutes aux utilisateurs pour effectuer leur rupture de charge avant un départ du nœud à n+5 minutes. L'objectif est de passer d'une offre issue de réseaux superposés à un horaire global coordonné et cadencé dans les nœuds de correspondance principaux de la Région.

Accusé de réception - Ministère de l'intérieur
033-200053759-20250317-lmc100004431491-DE
Acte certifié exécutoire
Envoi préfecture le 28/03/2025
Retour préfecture le 28/03/2025
Mis en ligne le 28/03/2025

Envoyé en préfecture le 02/10/2025
Reçu en préfecture le 02/10/2025
Publié le 02/10/2025
ID : 079-200069755-20250930-C25_09_2025_07-DE



Cette amélioration de la coordination repose notamment sur :

- La mise en qualité de l'offre ferroviaire sur les axes performants ;
- La structuration du rabattement des lignes routières autour de l'offre ferroviaire ;
- Le calage des horaires à partir des nœuds de correspondances et au niveau des pôles de rabattement et de diffusion identifiés.

Les bénéfices apportés par cette démarche pour les utilisateurs permettent de rendre les horaires plus lisibles et de réduire les temps de correspondance, tout en répondant aux besoins des usagers. In fine, il s'agit d'un facteur d'attractivité faisant augmenter l'usage des infrastructures ferroviaires, d'avoir une part modale plus importante et ainsi de faire diminuer le coût du transport au kilomètre. Plus globalement, ces éléments ont pour objectif d'apporter une réponse fiable et structurante aux usagers, dont les déplacements pendulaires se concentrent sur des plages horaires définies et récurrentes, provoquant un effet de saturation. Pour cela, le Plan de Mobilité identifie des corridors à enjeux où se concentrent les flux. Ces grands couloirs de déplacements sont étudiés pour définir un mode ainsi qu'un niveau de service en adéquation avec la demande existante.

Le bassin de mobilité du Mellois ne contient pas de corridor région

3.4 – Amélioration du système de mobilité locale

La mobilité locale a vocation à **mettre en place des services de mobilité**, adaptés aux tissus périurbains, peu denses et ruraux :

- Elle répond à un **besoin très localisé de déplacement**, à l'échelle d'une commune comme de l'EPCI ou d'un groupement.
- Elle constitue une **solution de rabattement** pour les usagers vers les modes lourds et cadencés. Cela augmente les possibilités de rabattement vers les points d'arrêts structurants et augmente la zone de chalandise de ces derniers.

La mise en place de services de mobilité locale adaptés aux tissus et aux publics, s'appuie grandement sur la **mobilisation des compétences** de l'ensemble des signataires du COM.

Accusé de réception - Ministère de l'intérieur
033-200053759-20250317-lmc100004431491-DE
Acte certifié exécutoire
Envoi préfecture le 28/03/2025
Retour préfecture le 28/03/2025
Mis en ligne le 28/03/2025

Envoyé en préfecture le 02/10/2025
Reçu en préfecture le 02/10/2025
Publié le 02/10/2025
ID : 079-200069755-20250930-C25_09_2025_07-DE

Cette démarche collective vise à conforter une offre de service de transports publics optimisée, associée à des politiques urbaines tournées vers les offres de transport, des aménagements doux sécurisés, des voiries vers les points d'arrêt, la création de stationnement multimodaux.

Accusé de réception - Ministère de l'intérieur
033-200053759-20250317-lmc100004431491-DE
Acte certifié exécutoire
Envoi préfecture le 28/03/2025
Retour préfecture le 28/03/2025
Mis en ligne le 28/03/2025

Envoyé en préfecture le 02/10/2025
Reçu en préfecture le 02/10/2025
Publié le 02/10/2025
ID : 079-200069755-20250930-C25_09_2025_07-DE

IV. Feuille de route opérationnelle

La feuille de route est le fruit d'une co-construction et d'une concertation impliquant l'ensemble des acteurs de la mobilité intervenant sur le bassin de mobilité Mellois-en-Poitou. L'ensemble des projets listés constituent une ligne directrice, et une stratégie commune pour optimiser les déplacements du bassin de mobilité. Elle mobilise l'ensemble des signataires du COM au regard de leurs compétences propres, ainsi que des dispositifs financiers existants ou permettant d'engager des projets au cours de la durée de vie du COM.

EPCI	Population 2021	Taux financement RNA	Taux de financement EPCI	Budget annuel max théorique RNA	Budget annuel max théorique EPCI + vulnérabilité	Budget théorique max mobilité locale
CC Mellois-en-Poitou	**48 915**	**60%**	**40%**	**195 660 €**	**130 440 €**	**326 100 €**

➢ Stratégie de mobilité

A travers les échanges menés lors du COPIL de lancement, la Communauté de communes du Mellois-en-Poitou souhaite réaliser une **étude de mobilité** à son échelle pour diagnostiquer les enjeux de mobilité du territoire et développer une stratégie sur la mise en œuvre des services de mobilité locale les plus adaptés. Cette étude, d'un montant de 18 525€ TTC sera financée à 60% par la Région Nouvelle-Aquitaine.

Le Schéma cyclable touristique du département des Deux-Sèvres portant sur l'échéance 2018 – 2023 devrait être reconduit et intégré au schéma des mobilités afin de développer une réflexion plus globale sur les mobilités à l'échelle départementale.

Le Département des Deux-Sèvres exerce sa compétence de mobilité solidaire en le transportant les élèves en situation de handicap vers les établissements scolaires ainsi que pour une solution ponctuelle envers les bénéficiaires du RSA visant un retour à l'emploi. Le département s'appuie, pour la mobilité solidaire, sur un tissu d'associations et de bénévoles.

NB : Le rôle des partenaires inscrits dans chaque action, ainsi que les financements associés lorsque l'action est amorcée, ou les leviers à mobiliser lorsque celle-ci est à engager, sont précisés dans l'annexe n°1.1 « fiches actions ». A la suite de cette étude, les partenaires se concerteront sur les suites à donner en matière d'actions et de services, dans le respect du cadre budgétaire régional et de l'enveloppe maximum indiquée ci-dessus.

Accusé de réception - Ministère de l'intérieur
033-200053759-20250317-lmc100004431491-DE
Acte certifié exécutoire
Envoi préfecture le 28/03/2025
Retour préfecture le 28/03/2025
Mis en ligne le 28/03/2025

Envoyé en préfecture le 02/10/2025
Reçu en préfecture le 02/10/2025
Publié le 02/10/2025
ID : 079-200069755-20250930-C25_09_2025_07-DE

V. Principes régionaux d'intervention et d'accompagnement des EPCI

La Région Nouvelle-Aquitaine a défini un cadre d'intervention propre aux Contrats Opérationnels de Mobilité, que les EPCI partenaires peuvent décider de mobiliser pour développer de manière partenariale, l'offre de transport au sein de leurs territoires. Au-delà de ces dispositifs, la Région souhaite faire de ce contrat un outil de dialogue sur la mobilité au bénéfice des acteurs locaux. Ces dispositifs s'ajoutent aux travaux menés par la Région et Nouvelle-Aquitaine Mobilités en matière d'intermodalité.

Chapitre 4 – Intermodalité, desserte et horaires

4-1. Schéma multimodal régional

Suite à l'étude multimodale 2025 2030, les élus de Nouvelle-Aquitaine Mobilités ont notifié le lancement d'un Schéma Multimodal, à visée opérationnelle, afin de mettre en coordination horaire les réseaux membres aux horizons 2025 et 2030.
Cette étude a pour objectif de :

- **Mener un diagnostic** visant à faire état des niveaux de service existants et mesurer l'efficacité des correspondances actuelles tout en croisant les volumes de flux observés, les niveaux d'offre transports collectifs existants et les perceptions de besoins de mobilité de la part des élus et des habitants.

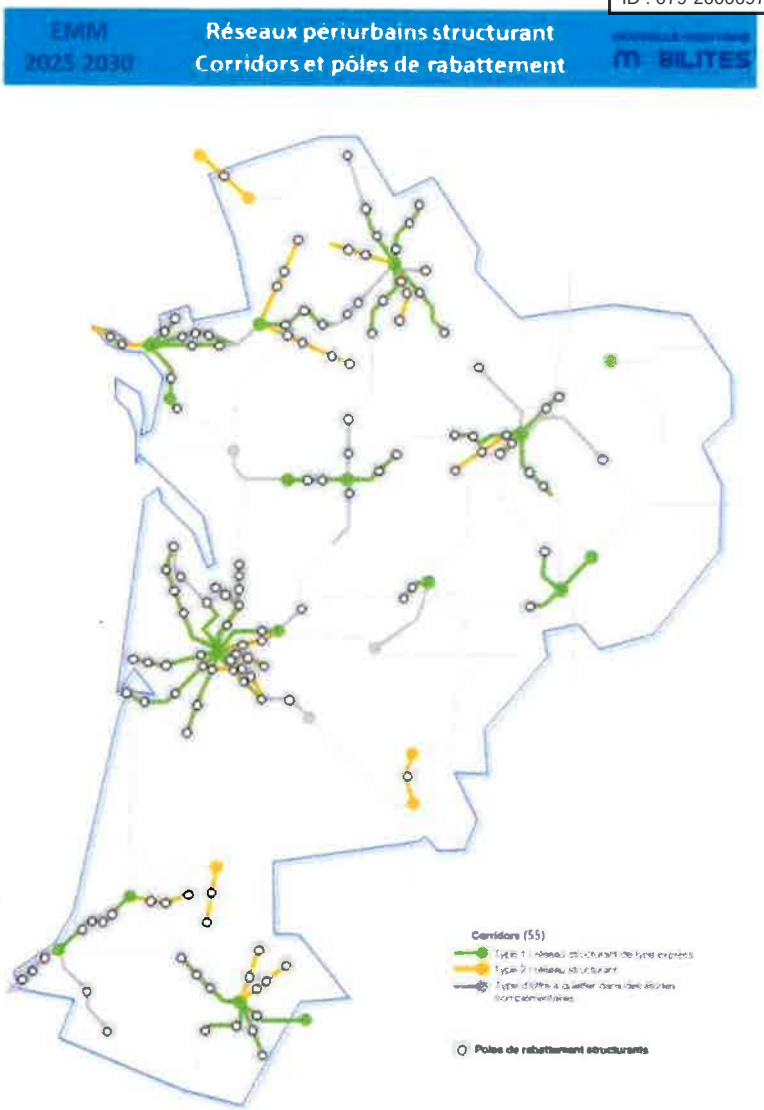
- **Répondre aux besoins de mobilité :**

  - **en adaptant les horaires afin d'améliorer les temps de correspondance et les amplitudes horaires**
  - en traduisant les besoins identifiés en fonctionnalités techniques,
  - en é**laborant des schémas fonctionnels de dessertes** selon les principes de mise en coordination de réseaux de transport (cadencement et structuration des réseaux autour des nœuds de correspondance)
  - en **construisant les trames horaires systématiques multimodales de demain.**

Fruit de travaux de concertation institutionnelle, le schéma ci-dessous synthétise l'**expression de besoins de mobilité** des élus en suivant les infrastructures ferroviaires et routières existantes, et dont la grande majorité correspond à une offre en transports en commun actuelle.

Accusé de réception - Ministère de l'intérieur
033-200053759-20250317-lmc100004431491-DE
Acte certifié exécutoire
Envoi préfecture le 28/03/2025
Retour préfecture le 28/03/2025
Mis en ligne le 28/03/2025

Envoyé en préfecture le 02/10/2025
Reçu en préfecture le 02/10/2025
Publié le 02/10/2025
ID : 079-200069755-20250930-C25_09_2025_07-DE



4-2. *Système d'Informations Multimodales et Maas régional*

Le Système d'Informations Multimodales, dit SIM, a été conçu initialement par la Région en 2018, et a ensuite été transféré au Syndicat Nouvelle-Aquitaine Mobilités, qui développe ces services pour le compte de ses membres.

Il est constitué de trois briques : le référentiel multimodal régional (RMR), le calculateur d'itinéraires et les médias (site internet et applications en propre ainsi que des marques grises des membres). Le RMR évoluera en une seconde version intégrant des données de mobilité et un observatoire de la mobilité, les premières fonctionnalités entrent peu à peu en service depuis octobre 2021.

Le SIM historique va progressivement évoluer vers un MaaS, au travers d'un projet porté par Nouvelle-Aquitaine Mobilités et répondant aux prérogatives instituées par la Loi d'Orientation des Mobilités. En effet, la loi demande à chaque région de se doter d'un MaaS au sein de son ressort territorial.

Accusé de réception - Ministère de l'intérieur
033-200053759-20250317-lmc100004431491-DE
Acte certifié exécutoire
Envoi préfecture le 28/03/2025
Retour préfecture le 28/03/2025
Mis en ligne le 28/03/2025

Envoyé en préfecture le 02/10/2025
Reçu en préfecture le 02/10/2025
Publié le 02/10/2025
ID : 079-200069755-20250930-C25_09_2025_07-DE

Le MaaS ou « Mobility as a Service » est une plateforme / application qui permet de faciliter la recherche de solution de mobilité en lien avec le besoin de transport d'un usager.

Cette plateforme doit présenter de manière claire et transparente les différentes offres possibles, et permettre l'achat d'un billet unique sur un trajet donné.

Pour répondre à cela, la Région Nouvelle-Aquitaine et son syndicat, construisent une stratégie dont les échéances à court terme vont rapidement modifier les pratiques de déplacement :

- 2022/2023 : Évolution du RMR (Référentiel Multimodal Régional) et mise en place d'un observatoire de la mobilité ;
- 2022 à 2024 : Mise en œuvre d'une plateforme / application MaaS incluant l'évolution du SIM ;
- 2023 et au-delà : Mise en œuvre de solutions de billettique pour les réseaux membres le souhaitant ;
- Mise en œuvre d'interfaces avec des systèmes billettiques existants.

L'objectif est de pouvoir disposer d'un outil capable de répondre aux besoins de mobilité adapté à l'échelle de chaque territoire et de faciliter l'intermodalité.

Le développement d'acceptation de titres entre réseaux ou la création de titres combinés permettra également d'enrichir l'offre monomodale.

Cette plateforme permettra également la distribution par des tiers, des titres de transport, et pourra elle-même intégrer des offres proposées par des tiers (offre nationale SNCF, co-voiturage, services privés de mobilité, objets en libre-service...).

La Région s'engage pleinement dans ce projet afin de pouvoir :

- Déployer le SIM sur toute son offre (cars et trains express régionaux, TAD) : déjà réalisé ;
- Ouvrir ses données d'offre théorique : déjà réalisé ;
- Mettre en place la solution Ticket Modalis, application d'achats et validations de titres de transport ;
- Déployer la billettique sur les réseaux de cars non équipés, sur les trains express régionaux, et diffuser largement le support Modalis (carte) ;
    - Ces supports peuvent être utilisés sur d'autres réseaux du territoire
- Ouvrir ses données temps réels (en lien avec le point précédent) ;
- Ouvrir ses données d'usage en lien avec l'observatoire de mobilité.

L'objectif est d'offrir aux usagers des outils physiques et dématérialisés qui leur facilitent l'accès aux offres du réseau régional, et de leur laisser la possibilité de passer d'un canal à l'autre en fonction de leur besoin.

A ce titre, la Région garantit le respect des données personnelles des usagers empruntant ses réseaux en accord avec le Règlement Général sur la Protection des Données du Parlement européen.

L'ensemble des solutions seront évolutives et permettront d'intégrer de futures offres de transport le cas échéant, prendront en compte les éléments de réglementation en lien avec la loi Climat et résilience.

Accusé de réception - Ministère de l'intérieur
033-200053759-20250317-lmc1000044431491-DE
Acte certifié exécutoire
Envoi préfecture le 28/03/2025
Retour préfecture le 28/03/2025
Mis en ligne le 28/03/2025

Envoyé en préfecture le 02/10/2025
Reçu en préfecture le 02/10/2025
Publié le 02/10/2025
ID : 079-200069755-20250930-C25_09_2025_07-DE

Le syndicat Nouvelle-Aquitaine Mobilités peut déployer des solutions pour ses membres, adaptées à leur territoire et à l'offre locale. L'ensemble des offres ainsi déployées seront accessibles via le MaaS.

Les briques construites par NAM sont intégrables aux outils locaux des territoires et des partenaires sous la forme de marque grise Modalis.

4-3. Billettique et schéma de distribution régional

Dans un contexte de facilitation de l'accès aux transports pour les usagers, d'interopérabilité des modes et des réseaux, de gestion et de répartition des recettes par les autorités organisatrices, mais également d'ouverture à la concurrence du transport ferroviaire et de diversité des opérateurs, la Région engage la définition d'un schéma de distribution. Ainsi, les modes et canaux de distribution actuels des titres de transports ainsi que les stratégies d'évolution ont été étudiés dans l'objectif de les réorganiser.

Afin de distribuer les titres de transport ferroviaire régionaux, la Région anime, via la SNCF, 129 guichets et 139 distributeurs de billets régionaux répartis dans les 331 gares néo-aquitaines de la manière suivante :

- Très grandes gares (1) : 9 DBR + guichet
- Grandes gares (13) : 3 guichets et 21 DBR
- Gares et haltes urbaines (32) : 39 guichets et 28 DBR
- Gares et haltes périurbaines intermédiaires (68) : 43 guichets et 45 DBR
- Gares et haltes de proximité (217) : 34 guichets et 35 DBR

En ce qui concerne les canaux d'achat des car régionaux, ils sont multiples et varient en fonction des départements puisque les canaux actuels de vente sont essentiellement issus des systèmes anciennement mis en place par les Départements :

- Vente à bord (majoritaire et plébiscité)
- Dépôt transporteurs (35)
- Boutiques (10)
- E-boutique (3)
- Dépositaires (132)

Aujourd'hui, on observe certaines tendances en matière de distribution :

- Un taux de digitalisation en augmentation depuis 2010 : la dématérialisation des titres est un réel succès en Nouvelle-Aquitaine, avec par exemple 51% des titres TER qui sont vendus au format digital.
- De nombreuses évolutions technologiques telles que l'e-ticket, les applications Maas et l'utilisation de la carte bleue en forte augmentation depuis la crise sanitaire.
- D'autres nouveaux usages, aussi liés au contexte de la crise sanitaire.

Ces nouvelles tendances appuient donc le besoin de renouveler et engager une mutation des systèmes de distribution.

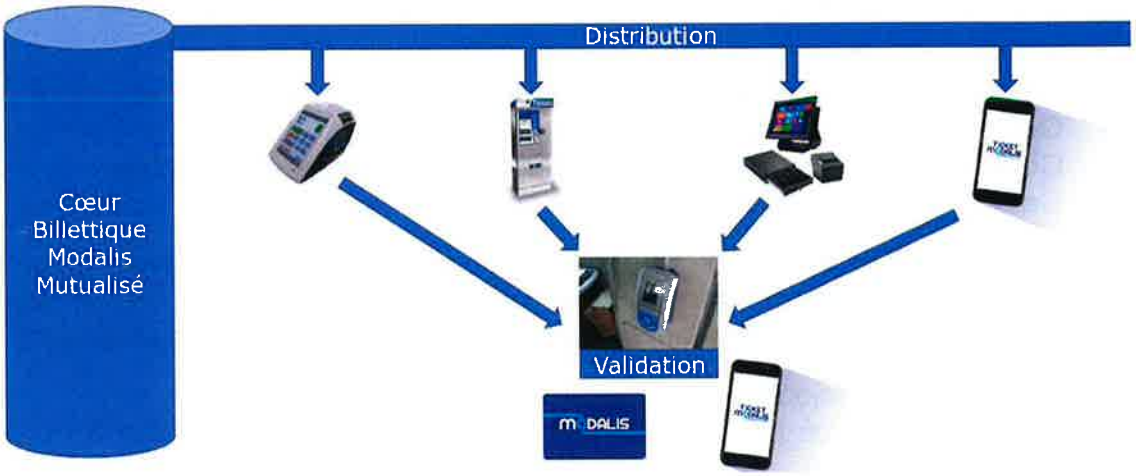
Accusé de réception - Ministère de l'intérieur
033-200053759-20250317-lmc1000044431491-DE
Acte certifié exécutoire
Envoi préfecture le 28/03/2025
Retour préfecture le 28/03/2025
Mis en ligne le 28/03/2025

Envoyé en préfecture le 02/10/2025
Reçu en préfecture le 02/10/2025
Publié le 02/10/2025
ID : 079-200069755-20250930-C25_09_2025_07-DE

Il est également à noter que 20% de la population reste « offline », par difficultés liées à la langue, difficultés cognitives, matériel vieillissant ou hors d'usage et absence de moyen de paiement. Un besoin de proximité reste donc aussi un enjeu fort et un facteur important pour l'attractivité des transports sur certains territoires.
Partant des constats précédents en matière de changements des modes de distribution, la Région, accompagnée par Nouvelle-Aquitaine Mobilités, a mis en place le projet « Maas-billettique Modalis » depuis 2021, qui a entre autres permis :

- La digitalisation des titres de transport avec la mise en place de l'application Ticket Modalis, déployée le 30/08/2021 sur l'ensemble des 12 sites routiers régionaux et sur de nombreux réseaux interurbains, et qui s'étend aujourd'hui au mode ferroviaire avec la vente du Pass Télétravail 20-30 voyages,
- La création de la carte de transport unique régionale Modalis, s'inscrivant dans une logique de simplification et d'harmonisation,
- L'organisation du futur déploiement, à partir de 2023 pour de nombreux réseaux de cars régionaux & urbains et en 2024 pour le TER, de nouveaux équipements de distribution Modalis.

> Billettique Modalis



4-4. Tarification

1- Tarification ferroviaire

La gamme tarifaire des Trains Express Régionaux est déterminée par la Région, en tant qu'AOM régionale, puis distribuée par la SNCF.

Afin de rendre son offre attractive au regard des usagers, mais également pour l'ouvrir à des publics spécifiques, la Région Nouvelle Aquitaine détermine une large gamme tarifaire. Elle introduit des abonnements, hebdomadaires, mensuels et annuels variant en fonction des publics et donnant des avantages supplémentaires, principalement pour effectuer des trajets pendulaires et intermodaux. Cette gamme contient également plusieurs tarifications ciblant des publics spécifiques voyageant ponctuellement sur le réseau ferroviaire régional.

Accusé de réception - Ministère de l'intérieur
033-200053759-20250317-lmc1000044431491-DE
Acte certifié exécutoire
Envoi préfecture le 28/03/2025
Retour préfecture le 28/03/2025
Mis en ligne le 28/03/2025

Envoyé en préfecture le 02/10/2025
Reçu en préfecture le 02/10/2025
Publié le 02/10/2025
ID : 079-200069755-20250930-C25_09_2025_07-DE

Trajets quotidiens		
Gamme tarifaire	**Trajets**	**Avantages**
Pass abonné hebdo/mensue/annuel	Voyages illimités sur un parcours défini.	-25% en semaine et -50% les week-ends et jours fériés sur billets loisirs
Pass abonné -28 ans hebdo/mensuel/annuel	Réduction de 33% sur Pass abonné tout public : Voyages illimités sur un parcours défini.	
Pass abonné télétravail	Pass 20 ou 30 voyages Jusqu'à -20% de réduction sur les Pass abonnés tout public	Eligible à la prime « Transport Employeur »
Abonnements combinés TER+transports urbains	Voyages illimités sur un parcours défini + accès au réseau urbain concerné.	Abonnements combinés : TBM – Bordeaux YELO – La Rochelle R'BUS – Rochefort TAC – Châtellerault BUSS – Saintes AGGLO'BUS – Guéret TUT'AGGLO – Tulle LIBEO – Brive Réduction abonnements urbains : IDELIS – Pau VITALIS – Poitiers MÖBIUS - Angoulême
Trajets déplacements ponctuels		
Gamme tarifaire	**Conditions d'accès**	**Avantages**
Tarif solidaire	Quotient familial fiscal mensuel < 870€ Bénéficiaires Allocation aux adultes handicapés	-80% sur le billet unitaire au tarif normal
Billets Jeunes	-28 ans	6 paliers de prix de 4 à 20€ Jusqu'à -50% de réduction sur le billet unitaire au tarif normal
Tarif tribu	Voyage en groupe	-20% pour une tribu de 2 voyageurs -30% pour une tribu de 3 voyageurs -40% pour une tribu de 4 voyageurs -50% pour une tribu de 5 voyageurs

Accusé de réception - Ministère de l'intérieur
033-200053759-20250317-lmc100004431491-DE
Acte certifié exécutoire
Envoi préfecture le 28/03/2025
Retour préfecture le 28/03/2025
Mis en ligne le 28/03/2025

Envoyé en préfecture le 02/10/2025
Reçu en préfecture le 02/10/2025
Publié le 02/10/2025
ID : 079-200069755-20250930-C25_09_2025_07-DE

		Les enfants de 4 à 12 ans bénéficient d'une réduction de 50%
Carte+	+28 ans	-50% sur les voyages effectués les week-ends, jours fériés et vacances scolaires -25% le reste de l'année sur tous les trajets TER Prix de 29€
Billet petit prix	Mise en ligne à J-60 et J-2	Gamme tarifaire à 5, 10, 15 et 20€
Pass escapades	1er juillet au 31 août 1 ou 2 jour en semaine ou week-end Gratuit < 11 ans	Prix de 8 à 39€ selon trajet Trajets éligibles : Pau – Oloron Saintes – Châtelaillon Brive – Périgueux Limoges – Emoutiers-Vassivière Bayonen – Saint-Jean-Pied-de-Port Agen – Les-Eyzies Angoulême – Royan Poitiers – La Rochelle Bordeaux – Sarlat Limoges – Bordeaux
Pass Pau – Canfranc		12€ Aller TER+autocar

2- *Tarification cars régionaux*

Le réseau routier interurbain est destiné à l'usage des passagers commerciaux. Compétence héritée des Départements après la loi NOTRe de 2015, la gamme tarifaire a dû être harmonisée à l'échelle régionale.

Le coût unitaire d'un trajet s'élève à 2.50€, l'achat d'un billet permet la correspondance avec les autres lignes de transport du réseau routier régional dans une durée limitée de 2 heures.

Le ticket Modalis est déployé à ce titre sur l'ensemble du réseau.

La gamme tarifaire régionale en vigueur introduit également des abonnements, hebdomadaires, mensuels et annuels variant en fonction des publics et donnant des avantages supplémentaires, principalement pour effectuer des trajets pendulaires et intermodaux.

Accusé de réception - Ministère de l'intérieur
033-200053759-20250317-lmc1000044431491-DE
Acte certifié exécutoire
Envoi préfecture le 28/03/2025
Retour préfecture le 28/03/2025
Mis en ligne le 28/03/2025

Envoyé en préfecture le 02/10/2025
Reçu en préfecture le 02/10/2025
Publié le 02/10/2025
ID : 079-200069755-20250930-C25_09_2025_07-DE

Trajets quotidiens		
Titre	**Taux de réduction**	**Prix**
Abonnement hebdomadaire		18 €
Abonnement hebdomadaire tarif réduit	- 50%	9 €
Abonnement mensuel		45 €
Abonnement mensuel tarif réduit	- 50%	22,50 €
Abonnement annuel		450 €
Abonnement annuel tarif réduit	- 50%	225 €

Trajets déplacements ponctuels		
Titre	**Taux de réduction**	**Prix**
Billet unitaire		2,50 €
Billet unitaire solidaire	- 80%	0,40 €
Billet aller-retour	- 10%	4,50 €
Carnet 10 voyages	- 20%	20 €
Carnet 10 voyages tarif réduit	- 50%	10 €
Groupe (>10 personnes)	- 30%	17.50 € pour 10 personnes puis 1,75 € / pers supp.

Une tarification interurbaine harmonisée comprenant des titres au tarif normal et réduit :

- **Tarif réduit :** disponible pour les jeunes de moins de 28 ans.
- **Tarif solidaire :** réservé aux personnes à faible ressources, basé sur le quotient familial. Une réduction de 80% s'applique sur le réseau de lignes routières sur le billet unitaire.
- **Les tarifs intermodaux :** Plusieurs combinaisons intermodales existent avec les réseaux urbains TBM, IDELIS, YELO, R'BUS, BUSS, CARA'BUS, MÖBIUS, STCL.

3- *Tarification transport à la demande*

La tarification applicable sur les services de TAD locaux cofinancés par la Région Nouvelle-Aquitaine doit être conforme avec la tarification en vigueur sur le réseau routier régional, soit un ticket unitaire de 2,30€. L'A/R est fixé à 4,10€ et le titre solidaire à 0,40€. Enfin, il existe la possibilité de fixer un tarif majoré pour les déplacements longue distance au-delà du périmètre communautaire.

La correspondance avec les lignes régulières du réseau routier régional est gratuite et autorisée pour une durée de 2 heures (service gratuit pour les enfants de moins de 4 ans, pour les accompagnateurs des personnes en situation de handicap et à mobilité réduite ainsi que pour les anciens combattants).

4- *Tarification scolaire*

Pour transporter les élèves des collèges et lycées, la Région s'appuie sur une tarification solidaire calculée sur la base du quotient familial de chaque foyer, de

Accusé de réception - Ministère de l'intérieur
033-200053759-20250317-lmc1000044431491-DE
Acte certifié exécutoire
Envoi préfecture le 28/03/2025
Retour préfecture le 28/03/2025
Mis en ligne le 28/03/2025

Envoyé en préfecture le 02/10/2025
Reçu en préfecture le 02/10/2025
Publié le 02/10/2025
ID : 079-200069755-20250930-C25_09_2025_07-DE

manière à l'ajuster en fonction des revenus. Ainsi, la Région prend en charge le coût du service à hauteur de **1066 € environ** par élève en 2023, soit **90% du coût réel.**

Ce tarif est établi à partir du **quotient familial** (déterminé selon le revenu fiscal mensuel et le nombre de parts fiscales - informations présentes sur l'avis d'impôt sur le revenu) qui permet de déterminer in fine la **part familiale**, c'est-à-dire le montant restant à la charge de l'usager :

	Tarifs 2023 en € TTC		
Tranche	**Quotient familial**	**Tarif annuel 1/2 pensionnaire**	**Tarif annuel Interne**
1	**inférieur ou égal à 495 €**	**30 €**	**24 €**
2	**entre 496 et 720 €**	**52,50 €**	**40,50 €**
3	**entre 721 et 960 €**	**84 €**	**64,50 €**
4	**entre 961 et 1 375 €**	**118,50 €**	**96,00 €**
5	**supérieur à 1 375 €**	**156 €**	**124,50 €**
Non ayant-droit sur circuit scolaire		**202,50 €**	**156 €**
Navette RPI, internats		**30 €**	**-**
Inscrition après vacances de printemps		**24 €**	**24 €**
Frais de dossier inscription après 20 juillet		**24 €**	

Depuis septembre 2022, la Région Nouvelle-Aquitaine ouvre l'usage des cars scolaires aux passagers commerciaux et propose ainsi une offre supplémentaire, à destination des usagers. Les modalités tarifaires applicables s'appuieront sur la gamme tarifaire en vigueur pour les lignes routières régulières interurbaines.

5- *Acceptations tarifaires et Abonnements combinés*

La Région met en place des acceptations tarifaires (possibilité d'emprunter le TER ou les Cars Interurbains au sein du Périmètre de Transport Urbain, avec un titre de transport urbain), et des Abonnements combinés (ajout d'un abonnement TER et d'un abonnement urbain à prix réduits : TER+urbain ou ajout d'un abonnement Car interurbain et d'un abonnement urbain à prix réduits : Car + urbain)

Ces accords permettent à l'usager de bénéficier d'une expérience voyageurs simplifiée, plus rapide et globalement plus attractive grâce à un titre de transport unique et des tarifs adaptés.

Accusé de réception - Ministère de l'intérieur
033-200053759-20250317-lmc100004431491-DE
Acte certifié exécutoire
Envoi préfecture le 28/03/2025
Retour préfecture le 28/03/2025
Mis en ligne le 28/03/2025

Envoyé en préfecture le 02/10/2025
Reçu en préfecture le 02/10/2025
Publié le 02/10/2025
ID : 079-200069755-20250930-C25_09_2025_07-DE

AOM concernées	Réseau urbain	Type d'accord
TER		
Bordeaux Métropole	TBM	Acceptation des abonnements TBM sur la ligne du Médoc Abonnement combiné TER+TBM
COBAS	Baïa	Acceptation tarifaire abonnés et occasionnels Baïa
Pau Béarn Pyrénées Mobilités	Idélis	Abonnements TER+Idélis
La Rochelle Agglomération	Yélo	Acceptation tarifaire abonnés et occasionnels Yélo Abonnements TER+Yélo
Rochefort Océan	R'Bus	Tarification TER+R'Bus
Grand Châtellerault	TAC	Tarification TER+TAC
		Réduction abonnement Vitalis pour abonnés TER
Saintes Agglomération	Buss	Abonnement TER+Buss
Agglomération de Royan Atlantique	Carabus	Abonnement TER+Carabus
Grand Angoulême	Möbius	Réduction abonnement Möbius pour abonnés TER
Grand Guéret	Agglo'Bus	Abonnements TER+Agglo'Bus
Limoges Métropole	STCL	Acceptation tarifaire abonnés et occasionnels sur Solignac – Limoges, Nieul – Limoges, Peyrilhac - Limoges
Brive Agglo / Tulle Agglo	Libéo & TUT	Tarification intermodale « Passeo » Libéo+TER+TUT
Car		
Bordeaux Métropole	TBM	Abonnements Car+TBM Acceptation tarifaire
Pau Béarn Pyrénées Mobilités	Idélis	Abonnements Car+Idélis Acceptation tarifaire
La Rochelle Agglomération	Yélo	Acceptation tarifaire Abonnements Car+Yélo
Rochefort Océan	R'Bus	Abonnements Car+R'bus
Saintes Agglomération	Buss	Abonnements Car+BUSS
Royan Atlantique	CARA	Abonnements Car+Carabus
Grand Angoulême	Möbius	Réduction abonnement Möbius pour abonnés Cars Correspondance Möbius pour scolaires et Car si dépose du Car à plus d'1,5km de l'établissement
Limoges Métropole	STCL	Acceptation tarifaire

RÉGION Nouvelle-Aquitaine

Accusé de réception - Ministère de l'intérieur
033-200053759-20250317-lmc1000044431491-DE
Acte certifié exécutoire
Envoi préfecture le 28/03/2025
Retour préfecture le 28/03/2025
Mis en ligne le 28/03/2025

Envoyé en préfecture le 02/10/2025
Reçu en préfecture le 02/10/2025
Publié le 02/10/2025
ID : 079-200069755-20250930-C25_09_2025_07-DE

Chapitre 5 – Aide à la conception des services et infrastructures de mobilité

5-1. Cadre d'intervention régional sur les Contrats Opérationnels de Mobilité

Afin de préparer l'élaboration de ces contrats de mobilité, la Région a adopté, dans sa **délibération n°2020.2291.SP** un cadre d'intervention régionale sur 3 grands thèmes qui seront au cœur de l'élaboration du Contrat Opérationnel de Mobilité :

1- *Principes généraux de cofinancement relatifs aux renforts d'offre régionale.*

Pour permettre l'émergence de nouveaux projets partenariaux, la Région a établi des principes de cofinancement entre elle et ses partenaires sur le **renforcement de l'offre régionale**.

- sur les territoires où n'exerce **qu'une seule AOM**, la Région financera le renfort d'offres **à parité (50%)** avec l'ensemble de ses partenaires,
- en présence de **plusieurs AOM**, la Région assurera **40% du financement**.

Dans tous les cas, le cofinancement par les EPCI est réparti au prorata du nombre d'habitants, des kilomètres effectués des intercommunalités concernées. Une bonification tenant compte de la vulnérabilité des territoires (territoires en situation intermédiaire : taux d'intervention majoré de 5%, territoires les plus vulnérables : taux d'intervention majoré de 10%) et de leur capacité contributive sera également appliquée.

2- *Mise en place d'un bouquet de mobilité locale*

La Région soutient la mise en place d'une **offre de mobilité locale** élaborée dans chaque bassin de mobilité avec les **communautés de communes et les Départements**, puis formalisée au sein des contrats opérationnels de mobilité. Ce dispositif est à destination des territoires où la Région est en responsabilité, celui des EPCI qui ont fait le choix de laisser la compétence à la Région par substitution.

- Cofinancement **à 50% de services de mobilité locale pour chaque CdC non-AOM** dans la limite d'une participation régionale de 4€ par an et par habitant.
- Une bonification de l'intervention régionale est mise en place en fonction du niveau de vulnérabilité des territoires :
  - Cofinancement régional **augmenté à 60%** dans la limite de 4€/habitant pour les CdC en situation de **vulnérabilité intermédiaire** ;
  - Cofinancement régional **augmenté à 70%** dans la limite de 4€/habitant pour les CdC en situation **très vulnérables**.

La Région flèche l'utilisation de ce cofinancement à destination d'un bouquet de services de mobilité locale (internes au périmètre du territoire couvert par le COM), dont le modèle d'exploitation répond mieux aux problématiques des territoires périurbains et ruraux, pouvant notamment prendre la forme de :

- Aide à la réalisation d'études de mobilité ;
- Transport à la demande ;
- Covoiturage dynamique ;
- Auto-stop organisé ;
- Location de vélo ;
- Actions de communication « mobilité »,

Accusé de réception - Ministère de l'intérieur
033-200053759-20250317-lmc100004431491-DE
Acte certifié exécutoire
Envoi préfecture le 28/03/2025
Retour préfecture le 28/03/2025
Mis en ligne le 28/03/2025

Envoyé en préfecture le 02/10/2025
Reçu en préfecture le 02/10/2025
Publié le 02/10/2025
ID : 079-200069755-20250930-C25_09_2025_07-DE

Comme indiqué dans les Dispositions administratives générales (au point I), l'organisation et la gestion des services de mobilité seront déléguées grâce à des conventions de délégation et de financement à la CdC non-AOM concernée.

3- *La modification de son règlement d'intervention sur les points d'arrêts structurants des réseaux régionaux.*

Au-delà de leur fonction transport, les pôles d'échanges doivent constituer des lieux de vie qui structurent les territoires. La Région encourage donc la réalisation d'espaces publics exemplaires, tant en termes d'intermodalité que d'insertion dans leur environnement.

Ainsi, auparavant limité à l'aménagement des « gares et points d'arrêts ferroviaires », le règlement d'intervention concernera désormais :

- **L'aménagement et équipement des emprises ferroviaires (bâtiment voyageur et équipements, plateau ferroviaire) ;**
- **L'aménagement et équipement des pôles d'échanges multimodaux ferroviaires et routiers :**
  - Desservis par au moins 1 ligne ferroviaire.
  - Desservis par au moins 3 lignes routières régionales régulières dont au moins une ligne structurante – définies par les 3 premiers niveaux du plan de transport routier.

Par ailleurs et conformément aux autres dispositifs de financement partenarial de la mobilité, les taux de financement évoluent selon les critères suivants :

- **Le statut du partenaire maître d'ouvrage :**

  - Pour les projets situés dans la métropole de Bordeaux, les communautés urbaines de Limoges et Poitiers et les communautés d'agglomérations : le taux d'intervention régional maximal est de 15% hors équipements vélos.
  - Pour les projets situés dans les autres collectivités, le taux d'intervention régional maximal de 25% hors équipements vélos.

- **La vulnérabilité des territoires**

  - Territoires en situation intermédiaire : +5%
  - Territoires les plus vulnérables : +10%

Les équipements relatifs aux usages cyclistes font également l'objet d'un taux maximal régional d'intervention de 30 à 50%, quelle que soit la typologie du PEM considéré. Cette participation est plafonnée à 70 000€.

Dans le cas d'un projet éligible aux **fonds FEDER** (dont la Région est autorité de gestion) le périmètre éligible régional sera identique au périmètre éligible FEDER. Le total de financement « Région + FEDER » pourra représenter **jusqu'à 60% du coût total des études et travaux du projet**, hors acquisitions foncières et hors bonification éventuelle pour vulnérabilité.

Accusé de réception - Ministère de l'intérieur
033-200053759-20250317-lmc100004431491-DE
Acte certifié exécutoire
Envoi préfecture le 28/03/2025
Retour préfecture le 28/03/2025
Mis en ligne le 28/03/2025

Envoyé en préfecture le 02/10/2025
Reçu en préfecture le 02/10/2025
Publié le 02/10/2025
ID : 079-200069755-20250930-C25_09_2025_07-DE

5-2. *Schéma Régional des Véloroutes et voies vertes*

La Région Nouvelle-Aquitaine a approuvé le 16 décembre 2019 son Schéma Régional d'Aménagement et de Développement Durable du Territoire, dit SRADDET. Il s'impose au SCoT et aux Plans de Mobilité en vigueur sur les territoires, incitant notamment à déterminer un schéma cyclable en déclinaison du schéma régional, puis à mener une réflexion sur la mise en vigueur de zones apaisées afin de sécuriser les modes doux.

Dans ce cadre, la Région a adopté en 2020, un schéma régional des véloroutes et voies vertes (SRVV) sur la période 2020-2030. Il succède aux trois schémas cyclables des anciennes régions ayant fusionné par le biais de la Loi NOTRe. Ainsi, les travaux préalablement engagés ont permis de construire 4 200km d'itinéraires cyclables européens, nationaux et régionaux, une réalisation de 73% des linéaires qui étaient inscrits dans les différents plans.

Le schéma régional 2020-2030 identifie un linéaire de 6 740 km, hiérarchisé tel que suit :

- 3730km d'axes européens, dont 730km à réaliser ;
- 3000km d'axes régionaux, dont 1800km à réaliser.

La réalisation de ces 2500km d'aménagements dédiés équivaut à un investissement allant de 120 à 340 millions d'euros en fonction du type d'aménagement choisi. Cela pourrait amener près de six millions d'usagers par an qui, en fonction de leur motif de déplacement, pourraient générer près de 275 millions d'euros de retombées économiques dans les territoires néo-aquitains. Ainsi, la Région apporte son soutien à hauteur de :

- 25% maximum du montant HT de l'opération, modulable selon la priorité de l'aménagement et la participation des Départements ;
- une majoration de 10% maximum sera possible en cas d'absence de contreparties Etat ou Europe et/ou si le projet est implanté sur un territoire très vulnérable ;
- les participations aux comités d'itinéraires peuvent varier entre 10 000 et 20 000 € par an selon l'enjeu de l'itinéraire et le nombre de partenaires.

Les études et travaux d'aménagement d'itinéraires inscrits au Schéma Régional des Véloroutes et Voies Vertes (SRVVV) portent sur des aménagements ou équipements suivants :

- en site propre (voies vertes, pistes cyclables), comprenant l'infrastructure principale, la signalétique règlementaire, les aires de repos (ou relais vélos) et équipements de services connexes (borne recharge, RIS…), l'implantation de compteurs ;
- en véloroutes, complétant les portions d'itinéraire principal sur routes peu fréquentées (uniquement les dépenses de jalonnement et d'aménagements indispensables à la sécurisation du parcours) ;
- les antennes de dessertes des pôles de services ou touristiques majeurs (pôle multimodal, gares, sites de visites, plages), ainsi que les axes de liaison entre itinéraires du schéma régional offrant un nombre de services qualifiés.

Accusé de réception - Ministère de l'intérieur
033-200053759-20250317-lmc100004431491-DE
Acte certifié exécutoire
Envoi préfecture le 28/03/2025
Retour préfecture le 28/03/2025
Mis en ligne le 28/03/2025

Envoyé en préfecture le 02/10/2025
Reçu en préfecture le 02/10/2025
Publié le 02/10/2025
ID : 079-200069755-20250930-C25_09_2025_07-DE



Le décret 2021-41 du 19 janvier 2021, issu de la Loi d'Orientation des Mobilités instaure et prévoit un minimum d'emplacement pour les futurs matériels « les nouveaux matériels TER doivent offrir un nombre d'emplacements vélos de 2% des assises fixes, sans les strapontins, avec un minimum de 4 emplacements par rame. »

En l'état, et à l'échelle de la Région, l'ensemble des rames du matériel roulant sont conformes. L'objectif principal reste cependant de privilégier les places assises pour répondre aux sur-fréquentations d'un trafic TER croissant à l'échelle régionale.

Les nouvelles commandes de matériels permettront d'offrir plus d'emplacement tout en conservant un nombre de places assises cohérent avec les besoins identifiés.

Face aux conséquences de la crise liée au COVID-19 et l'émergence de nouveaux besoins, massifs, en matière de pratique cyclable, l'existence d'aménagements joue un rôle clé dans la pratique même du vélo, quel qu'en soit l'usage. D'autant plus que la LOM incite à la mise en place de dispositifs spéciaux, notamment l'obligation d'équiper 62 gares en stationnements vélos sécurisés et l'équipement des autocars neufs effectuant des services réguliers avec une capacité d'emport minimale de 5 vélos non-démontés.

Accusé de réception - Ministère de l'intérieur
033-200053759-20250317-lmc1000044431491-DE
Acte certifié exécutoire
Envoi préfecture le 28/03/2025
Retour préfecture le 28/03/2025
Mis en ligne le 28/03/2025

Envoyé en préfecture le 02/10/2025
Reçu en préfecture le 02/10/2025
Publié le 02/10/2025
ID : 079-200069755-20250930-C25_09_2025_07-DE

Le département des Deux-Sèvres est maître d'ouvrage pour la réalisation des itinéraires cyclables inscrits aux schémas régional et national des véloroutes.

5-3. Covoiturage

La Région réalisera un Schéma Directeur des Aires de covoiturage à l'échelle régionale.

Chapitre 6 – Mobilités inclusives

La Région Nouvelle-Aquitaine, à travers la direction de l'ESS (Economie Sociale et Solidaire) soutient de nombreuses structures et entreprises proposant des dispositifs dédiés à favoriser la mobilité des publics vulnérables (mobilité réduite, bénéficiaires du RSA, en réinsertion... : garages solidaires, conseil de mobilité, auto-école solidaire...).

Chapitre 7 – Gares, haltes et pôles d'échanges multimodaux

7-1. Schéma directeur des gares et haltes de Nouvelle-Aquitaine

Le schéma directeur, établit entre la Région Nouvelle-Aquitaine et SNCF Gares & Connexions, régit les services et prestations à proposer dans les gares et haltes voyageurs du réseau régional.

En fonction de leur rang (*gares et haltes urbaines*, les *gares et haltes périurbaines et intermédiaires*, les *gares et haltes de proximité*), les gares et haltes font l'objet d'un ciblage en matière d'accès, afin de créer un parcours plus fluide rendre les clients autonomes lors de leur parcours dit « porte à porte ».

- **Très grandes gares** : *Gares à très grand flux voyageurs et haut niveau de service, avec commerces.*
- **Grandes gares** : *Grandes gares faisant l'objet de programme de services spécifiques intégrant notamment les besoins mixtes des clients TER, TGV, INTERCITES (DRG A) ou fréquentation supérieure à 500 000 Voyageurs/an.*
- **Gares et haltes urbaines** : *Arrêt à typologie de voyageurs variés (pendulaires et occasionnels) ayant une fonction de hub de transport. Gare au centre d'un EPCI AOM et desservi par un réseau urbain régulier.*
- **Gares et haltes péri-urbaines et intermédiaires** : *Arrêt à fort flux domicile travail (pendulaires) proche de grandes agglomérations disposant d'intermodalité, avec une fonction de rabattement vers une ville très attractive en termes d'emploi et d'études, et desservi par un réseau urbain régulier.*
- **Gares et haltes de proximité :** *Arrêt essentiellement mono transporteur, avec du stationnement et des services facilitant l'accès des riverains, avec une fonction de structuration du bassin de vie, hors AOM.*

Toutes les catégories de gares font l'objet d'un jalonnement spécifique sur les services et prestations à déployer en fonction de leur statut, sur les sujets de :

Accusé de réception - Ministère de l'intérieur
033-200053759-20250317-lmc1000044431491-DE
Acte certifié exécutoire
Envoi préfecture le 28/03/2025
Retour préfecture le 28/03/2025
Mis en ligne le 28/03/2025

Envoyé en préfecture le 02/10/2025
Reçu en préfecture le 02/10/2025
Publié le 02/10/2025
ID : 079-200069755-20250930-C25_09_2025_07-DE

- Information voyageur ;
- Attente en gare ;
- Attente en quai ;
- Propreté ;
- Sureté ;
- Confort ;
- Intermodalité.

7-2. Intégration urbaine et foncière des points d'arrêts structurants

L'organisation des populations et de leurs activités déterminent les conditions d'utilisation et les modes de transports. De nombreux points d'arrêt routiers, pôles d'échanges multimodaux, gares et haltes se trouvent déconnectées de leurs tissus urbains créant, de facto, une accessibilité n'étant pas optimisée. Leur positionnement excentré, ou enclavé, génère régulièrement des situations où les capacités d'accueil en gare se voient contraintes, et dont les cheminements et voiries d'accès ne sont pas sécurisés. Dans le triptyque de déplacement Rabattre-Transporter-Diffuser, les conditions du rabattement et de la diffusion se trouvent alors complexifiées.

Pour optimiser les transports régionaux et rendre attractif leurs offres, il est donc essentiel de conférer aux gares un rôle de centralité urbaine. Plusieurs leviers sont mobilisables pour réunir les conditions d'une intégration urbaine optimisée des infrastructures de transport :

- Ouvrir les PEM, gares et haltes sur les deux faces des voies ;
- Permettre l'accessibilité multimodale en créant des continuités cyclables et piétonnes sécurisées avec les bourgs, centralités et équipements existants ;
- Développer une stratégie foncière autour des gares, et orienter l'urbanisation autour de celles-ci ;
- Conférer un rôle de centralité aux gares en diversifiant les activités en proximité directe ;
- Mettre en accord les documents d'urbanisme en vigueur pour rapprocher la population et les activités des points d'arrêts structurants.

La Loi Climat et Résilience introduit, à ce titre, le principe de zéro artificialisation nette en 2050. L'articulation des documents d'urbanisme avec cette nouvelle mesure posera un nouveau contexte dont l'intégration urbain des points d'arrêts sera un levier majeur d'action.

Chapitre 8 – Situation dégradées et continuité des services régionaux

8-1. Convention TER

La Convention pour l'exploitation et le financement du service public de transport ferroviaire de voyageurs, signé par la Région Nouvelle-Aquitaine et SNCF Mobilités, portant sur la période 2019-2024, régit le cadre d'intervention en matière de situations dégradées sur le réseau ferroviaire régional.

Accusé de réception - Ministère de l'intérieur
033-200053759-20250317-lmc100004431491-DE
Acte certifié exécutoire
Envoi préfecture le 28/03/2025
Retour préfecture le 28/03/2025
Mis en ligne le 28/03/2025

Envoyé en préfecture le 02/10/2025
Reçu en préfecture le 02/10/2025
Publié le 02/10/2025
ID : 079-200069755-20250930-C25_09_2025_07-DE

1- *Situation Perturbée Prévisible*

Il a été annexé un Plan de Transport Adapté (PTA) permettant de mettre en œuvre 3 niveaux de service par ligne en cas de Situation Perturbée Prévisible (SPP), tenant compte de l'importance de la SPP, sa localisation et sa situation propre.

Le PTA prend en compte l'ensemble des situations suivantes :

- le maintien en priorité des circulations et des gares les plus fréquentées ;
- le besoin de déplacements prioritaires en pointe : domicile-travail et déplacements scolaires ;
- l'existence ou non d'offres alternatives en transport public (offre urbaine palliative) ;
- le degré de la gêne occasionnée par une absence de transports publics notamment le niveau de saturation des axes routiers ;
- l'homogénéité du service public à l'échelle régionale dans une logique d'aménagement du territoire équitable ;
- le maintien des principales correspondances TER-TGV et TER-Intercités définies entre les Parties.

Le PTA détaille l'ensemble des circulations pour chaque niveau de service, à la fois en mode ferroviaire et en mode routier de substitution, ainsi que l'ensemble des éléments suivants :

- le parcours assuré (origine, destination, et arrêts intermédiaires),
- le niveau de desserte global (nombre de circulations assurées en mode ferroviaire et/ou en mode routier ; écart avec l'Offre de transport théorique),

Les situations prévisibles sont définies de telle façon à ce qu'elles incluent :

- les grèves ayant fait l'objet d'un préavis ;
- les travaux programmés à plus de J-7 ;
- les incidents techniques, dès lors qu'un délai de trente-six (36) heures s'est écoulé depuis leur survenance ;
- les aléas climatiques, dès lors qu'un délai de trente-six (36) heures s'est écoulé depuis le déclenchement d'une alerte ;
- tout événement dont l'existence a été porté à la connaissance de SNCF Mobilités par le représentant de l'Etat, l'Autorité Organisatrice de Transport ou le Gestionnaire d'Infrastructure depuis trente-six (36) heures au minimum.

Dans le cas de PTA exceptionnels liés à des travaux importants sur l'infrastructure ferroviaire nécessitant une fermeture partielle ou totale de la ligne ou encore à une dégradation des performances de l'infrastructure ferroviaire, la transmission des PTA doit être anticipée au moins 3 mois avant le début des situations perturbées, afin de préparer suffisamment en amont la communication auprès des usagers.

En parallèle, un Plan d'Information des Usagers est mis en œuvre afin de transmettre les informations aux utilisateurs.

2- *Situations Perturbées non Prévisibles*

Les situations dites non prévisibles sont toutes les situations perturbées qui résultent d'incidents, évènements ou accidents.

En Situation Perturbée non Prévisible, SNCF Mobilités s'engage à mettre en place toutes les actions d'urgence et de substitution, dans la limite des moyens localement

Accusé de réception - Ministère de l'intérieur
033-200053759-20250317-lmc1000004431491-DE
Acte certifié exécutoire
Envoi préfecture le 28/03/2025
Retour préfecture le 28/03/2025
Mis en ligne le 28/03/2025

Envoyé en préfecture le 02/10/2025
Reçu en préfecture le 02/10/2025
Publié le 02/10/2025
ID : 079-200069755-20250930-C25_09_2025_07-DE

disponibles. Il informe la Région dans les plus brefs délais des circonstances des perturbations du Service, de leurs effets et des mesures adoptées pour pallier ces interruptions.

3- *Information des voyageurs en situation perturbée*

En situation perturbée, SNCF Mobilités organise une information fiable sur la nature des perturbations et leurs conséquences prévisibles.

En situation perturbée prévisible, le Plan d'Information des Usagers prévoit qu'SNCF Mobilités informe les usagers au plus tard 24h avant le début de la perturbation de la manière suivante :

- information disponible auprès des agents de SNCF Mobilités dans les gares et les trains ;
- transmission d'un communiqué de presse aux médias régionaux indiquant le niveau de Service prévisible et les conditions (lieux et horaires) dans lesquelles les voyageurs peuvent consulter le PTA ;
- affichage dans les gares des horaires des circulations assurées ;
- publication de l'information sur le site internet du TER Nouvelle-Aquitaine et sur l'application mobile SNCF ;
- envoi de SMS ou de courriels aux abonnés et à tous les usagers ayant réservé une prestation spécifique, dès lors que les coordonnées ont été transmises et que l'usager a donné son autorisation pour une sollicitation de ce type.

En situation perturbée non-prévisible, le Plan d'Information des Usagers prévoit qu'SNCF Mobilités informe les usagers en gare et à bord des trains, dans les meilleurs délais :

- de l'existence de la perturbation et de sa nature ;
- de ses conséquences probables en termes d'interruption de service.

SNCF Mobilités assure la prise en charge des voyageurs concernés en fonction des moyens disponibles. Il les informe des éventuelles conditions de transport mises en œuvre pour pallier l'incident/évènement/accident.

8-2. Concessions de service public des lignes régulières, renforts scolaires et dessertes d'établissements

La Région Nouvelle-Aquitaine met en place, avec son concessionnaire, un plan de transport adapté pour les lignes régionales et un plan d'information usagers en cas de situation dégradée. En effet, conformément à l'article 13 du contrat de concession relatif à la continuité de service, un plan de transport adapté est déployé en concertation avec le délégataire afin d'assurer la continuité des services en fonction de chaque situation spécifique : grève, perturbation imprévisibles (ex : neige) ou autre. Dans ce contexte, une information ciblée est adressée aux usagers.

Accusé de réception - Ministère de l'intérieur
033-200053759-20250317-lmc100004431491-DE
Acte certifié exécutoire
Envoi préfecture le 28/03/2025
Retour préfecture le 28/03/2025
Mis en ligne le 28/03/2025

Envoyé en préfecture le 02/10/2025
Reçu en préfecture le 02/10/2025
Publié le 02/10/2025
ID : 079-200069755-20250930-C25_09_2025_07-DE

Chapitre 9 – Recensement et diffusion des pratiques de mobilités

9-1. *Diffusion des pratiques*

La Région Nouvelle-Aquitaine, par son pôle DATAR, entretient déjà un dialogue avec les établissements publics de coopération intercommunale via les Contrats de développement et de transition. Elle engage régulièrement des travaux sur le thème de la mobilité, telles que les dynamiques de déplacements, l'utilisation des modes de transports, mais également des enquêtes de déplacements des ménages en collaboration avec d'autres acteurs de la mobilité. La diffusion des bonnes pratiques est également assurée par l'expertise des sites départementaux de la Direction des transports routiers de voyageurs.

De plus, la Région organise des webinaires sur la mobilité en territoires peu denses à l'image de celui organisé le 15 mars 2022.

https://www.youtube.com/watch?v=LBt_oHITKVs&list=PLkU2B3mt7SemU5FWsfL7BwGZty62cMOUL

Enfin, la Région Nouvelle-Aquitaine, en Autorité Organisatrice de la Mobilité Régionale, a créé un Comité des Partenaires Régional par la délibération n°2021.2130.SP en faisant évoluer la précédente Conférence Régionale Permanente de la Mobilité et du Transport (CRPMT). Le Comité se réunit annuellement pour débattre de la qualité de service, de l'information faite aux voyageurs ainsi qu'à toute évolution substantielle de l'offre et de la politique tarifaire.

9-2. *Observatoire des mobilités*

Le Référentiel Multimodal Régional, relevant du Syndicat Nouvelle-Aquitaine Mobilités, se voit enrichi par la création d'un Observatoire de la Mobilité. Dans le cadre du projet de MaaS régional, l'évolution du RMR a pour objectif de centraliser l'ensemble des données liées aux transports et aux services associés sur le territoire néo-aquitain. Ces données seront agrégées et stockées dans le référentiel par tous les membres de NAM.

La collecte, le stockage et l'analyse des données, qu'elles soient statiques, en temps réel, circonstancielles ou d'activités, permettra de constituer une base de données historisées.
L'observatoire est un outil permettant l'observation de modes de transport et des services qui y sont associés, d'analyser l'offre de la mobilité tous modes et de l'intermodalité, d'aider l'ensemble des partenaires pour optimiser et coordonner l'offre de transports, d'analyser les données des autres systèmes Modalis, ainsi que d'émettre des scénarii prévisionnels.

L'observatoire des mobilités constituera une porte d'entrée pour l'ensemble des Autorités Organisatrices de la Mobilité partenaires du Contrat Opérationnel de Mobilité et membres du Syndicat.

Accusé de réception - Ministère de l'intérieur
033-200053759-20250317-lmc100004431491-DE
Acte certifié exécutoire
Envoi préfecture le 28/03/2025
Retour préfecture le 28/03/2025
Mis en ligne le 28/03/2025

Envoyé en préfecture le 02/10/2025
Reçu en préfecture le 02/10/2025
Publié le 02/10/2025
ID : 079-200069755-20250930-C25_09_2025_07-DE

9-3. *Valorisation des mobilités*

L'attractivité des réseaux de transports, quels qu'ils soient, et de leurs offres, passe par l'appropriation des utilisateurs. Il s'agit d'un levier supplémentaire permettant de porter à connaissance les réseaux auprès des populations. Le cadre d'action sur les contrats opérationnels de mobilité permet de cofinancer des actions de communication avec les Communautés de Communes non-AOM. En complément, il est essentiel qu'un relais local sur l'offre de transport soit assurée auprès de la population par les élus locaux, à l'occasion d'évènements locaux (marchés, fêtes...), sur les sites internet des intercommunalités et communes, par affichage public.

Accusé de réception - Ministère de l'intérieur
033-200053759-20250317-lmc100004431491-DE
Acte certifié exécutoire
Envoi préfecture le 28/03/2025
Retour préfecture le 28/03/2025
Mis en ligne le 28/03/2025

Envoyé en préfecture le 02/10/2025
Reçu en préfecture le 02/10/2025
Publié le 02/10/2025
ID : 079-200069755-20250930-C25_09_2025_07-DE

Annexes :

- **Annexe 1.1 :** Fiches-actions

Accusé de réception - Ministère de l'intérieur
033-200053759-20250317-lmc100004431491-DE
Acte certifié exécutoire
Envoi préfecture le 28/03/2025
Retour préfecture le 28/03/2025
Mis en ligne le 28/03/2025