

CONTRAT OPERATIONNEL DE MOBILITE PERIGORD VERT

CONTRATS
MOBILITE



RÉGION
**Nouvelle-
Aquitaine**



Communauté
de communes
Dronne et Belle

Communauté de communes



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°..... en date du

ET

Le **Département de Dordogne**, représenté par Monsieur Germinal Peiro, agissant en qualité de Président du Conseil Départemental et dûment 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 dûment 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 Monsieur Florent KUNC, agissant en qualité de Directeur Régional ;

ET

Les Etablissements Publics de Coopération Intercommunale composant le bassin de mobilité du Périgord Vert :

- La **Communauté de Communes de Dronne et Belle** , représenté par Monsieur Jean-Paul COUVY, son Président et dûment habilité à signer par la délibération n°..... du Conseil communautaire en date du
- La **Communauté de Communes de Pays de Saint-Aulaye**, représenté par Monsieur Yannick LAGRENAUDIE, son Président et dûment habilité à signer par la délibération n°..... du Conseil communautaire en date du
- La **Communauté de Communes Isle Loue Auvézère en Périgord** , représenté par Monsieur Bruno LAMONERIE, son Président et dûment habilité à signer par la délibération n°..... du Conseil communautaire en date du
- La **Communauté de Communes du Périgord Nontronnais**, représenté par Monsieur Pascal MECHINEAU, son Président et dûment habilité à signer par la délibération n°..... du Conseil communautaire en date du
- La **Communauté de Communes du Périgord Limousin**, représenté par Monsieur Michel AUGÉIX, son Président et dûment habilité à signer par la délibération n°..... du Conseil communautaire en date du
- La **Communauté de Communes du Périgord Ribéracois** Didier BAZINET, représenté par Monsieur , son Président et dûment habilité à signer par la délibération n°..... du Conseil communautaire en date du

AR Prefecture

024-200040400-20250924-2025_130-DE
Reçu le 01/10/2025

ET

Le **Pays Périgord Vert**, représenté par Madame Colette Langlade, agissant en qualité de Présidente et dument habilité à signer par la délibération du Conseil syndical n°..... en date du

PROJET

AR Prefecture

024-200040400-20250924-2025_130-DE
Reçu le 01/10/2025

Fait en 11 exemplaires

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

Alain ROUSSET

Le Président du Conseil
Départemental de Dordogne
Fait à, le/..../.....

Xavier FORTINON

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 de Dronne et Belle
Fait à, le/..../.....

Jean-Paul COUVY

Le Président de la Communauté de
communes de Pays de Saint-Aulaye
Fait à, le/..../.....

Yannick LAGRENAUDIE

Le Président de la Communauté de
communes de Isle Loue Auvézère en
Périgord
Fait à, le/..../.....

Bruno LAMONERIE

Le Président de la Communauté de
communes de Périgord Nontronnais
Fait à, le/..../.....

Pascal MECHINEAU

La Présidente de la Communauté de
communes du Périgord Limousin
Fait à, le/..../.....

Michel AUGEX

La Présidente de la Communauté de
communes du Périgord Ribéracois
Fait à, le/..../.....

Didier BAZINET

AR Prefecture

024-200040400-20250924-2025_130-DE
Reçu le 01/10/2025

La Présidente du PETR-Pays Périgord
Vert

Fait à, le/...../.....

Colette LANGLADE

PROJET

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'Égalité 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 n°2021-xx du Conseil communautaire de la Communauté de communes de Dronne et Belle xxxxx ;
Vu la délibération n°2021-xx du Conseil communautaire de la Communauté de communes de Pays de Saint-Aulaye xxxxx ;
Vu la délibération n°2021-xx du Conseil communautaire de la Communauté de communes d'Isle Loue Auvézère xxxxx ;
Vu la délibération n°2021-xx du Conseil communautaire de la Communauté de communes du Périgord Ribéracois xxxxx ;

AR Prefecture

024-200040400-20250924-2025_130-DE
Reçu le 01/10/2025

Vu la délibération n°2021-xx du Conseil communautaire de la Communauté de communes du Périgord Limousin xxx;

Vu la délibération n°2021-xx du Conseil communautaire de la Communauté de communes du Périgord Nontronnais xxx;

Vu la délibération n°2021-xx du Conseil Départemental de la Dordogne xxx;

PROJET

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). Celles-ci ayant fait le choix de ne pas prendre la compétence mobilité au 31 mars 2021.

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 :

- 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 de la délivrance de titres de transports uniques et unifiés.

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

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

➤ 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 justifie 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 :

- o **La Région Nouvelle-Aquitaine**, autorité organisatrice de la mobilité régionale, 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.
- o **Nouvelle Aquitaine Mobilités**, assure pour le compte de ses membres, dont la Région, la coordination des services de transport, la gestion d'un système

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

- o **Le Département de Dordogne**, gestionnaire de voirie sur les routes départementales. Il intervient également sur la mobilité solidaire au titre de la compétence sociale et sur les volets covoiturage et cyclable au titre de ses règlements d'intervention.
- o **Les EPCI** et/ou les communes, sont compétents en matière de voirie et d'espaces publics, d'urbanisme. Certains EPCI sont directement Autorité Organisatrice de la Mobilité, d'autres sont Autorité organisatrice de la mobilité de second rang par délégation de la Région.
- o **SNCF Gares et Connexions**, société anonyme à capitaux publics qui exploite et commercialise les gares.

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, deux 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.

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.

SOMMAIRE

Plan du document.....	11
I. Dispositions administratives générales	14
Art.1 – Objet.....	14
Art.2 – Bassins de mobilité.....	14
Art.3 – Des orientations stratégiques à prendre en compte : SRADDET, Néo Terra	16
Art.4 – Durée et prise d'effet	17
Art.5 – Signature	17
Art.6 – Suivi de l'exécution	17
Art.7 – Communication autour du contrat	17
Art.8 – Modification et évolution du Contrat Opérationnel de Mobilité	17
Art.9 – Evaluation et indicateurs de suivis et de performance.....	18
Art.10 – Résiliation du contrat et litiges.....	18
II. Organisations et dynamiques territoriales.....	19
Chapitre 1 – Territoire de contractualisation.....	19
Chapitre 2 – Systèmes de transport existants.....	19
III. Enjeux territoriaux et projets pour la mobilité.....	25
Chapitre 3 – Optimisation des transports régionaux pour l'intermodalité.....	25
3-1. Triptyque Rabattre-Transporter-Diffuser	25
3-2. Evolution du réseau ferroviaire et routier régional	26
3-3. Plan 2025-2030 Nouvelle-Aquitaine Mobilités.....	27
3.4 – Amélioration du système de mobilité locale	28
IV. Feuille de route opérationnelle.....	29
V. Principes d'intervention et d'accompagnement des EPCI.....	32
Chapitre 4 – Intermodalité, desserte et horaires.....	32
4-1. Schéma multimodal régional	32
4-2. Système d'Informations Multimodales et Maas régional	33
4-3. Billettique et schéma de distribution régional.....	35
4-4. Tarification.....	36
Chapitre 5 – Aide à la conception des services et infrastructures de mobilité	42
5-1. Cadre d'intervention régional sur les Contrats Opérationnels de Mobilité	42
5-2. Aires de covoiturage et pistes cyclables.....	44
5-3. Stratégie vélo	47

5-4. Covoiturage49

Chapitre 6 – Mobilités inclusives.....49

Chapitre 7 – Gares, haltes et pôles d'échanges multimodaux.....49

7-1. Schéma directeur des gares et haltes de Nouvelle-Aquitaine49

7-2. Intégration urbaine et foncière des points d'arrêts structurants50

Chapitre 8 – Situations dégradées et continuité des services régionaux.....51

8-1. Convention TER51

8-2. Concessions de service public des lignes régulières, renforts scolaires et dessertes d'établissements53

Chapitre 9 – Recensement et diffusion des pratiques de mobilités.....53

9-1. Diffusion des pratiques53

9-2. Observatoire des mobilités53

9-3. Valorisation des mobilités.....54

PROJET

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.

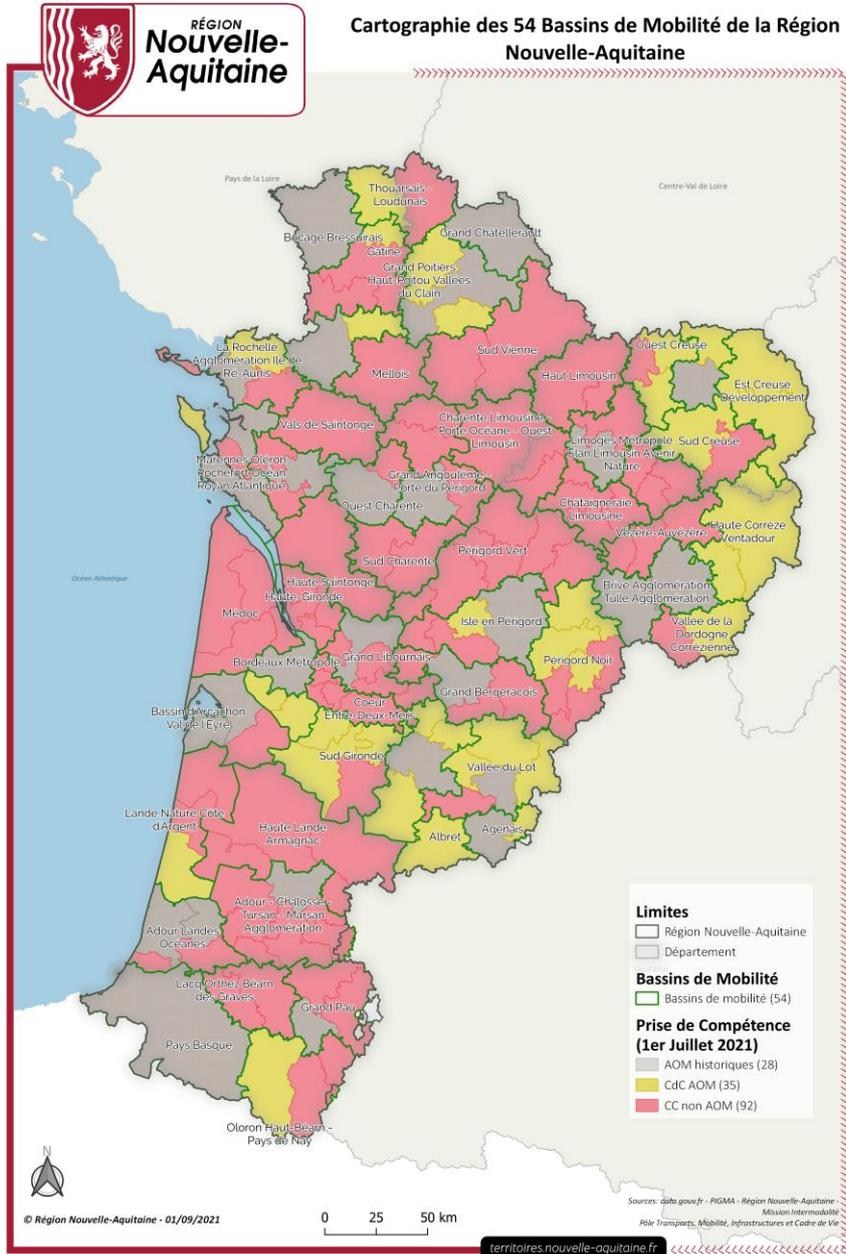
En cette qualité, et conformément aux mesures de la Loi d'Orientation des Mobilités promulguée le 24 décembre 2019, elle doit coordonner l'action commune des autorités organisatrices de la mobilité à travers des Contrats Opérationnels de Mobilité, qui peuvent comprendre :

- 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.

La cartographie de ces Bassins a été actée le **13/12/2021** par délibération **2021.2129.SP** en séance plénière du Conseil Régional.



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, dans le SRADDET, 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.

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 (IV) pourra faire l'objet d'une actualisation par la 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 entraîner 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 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.

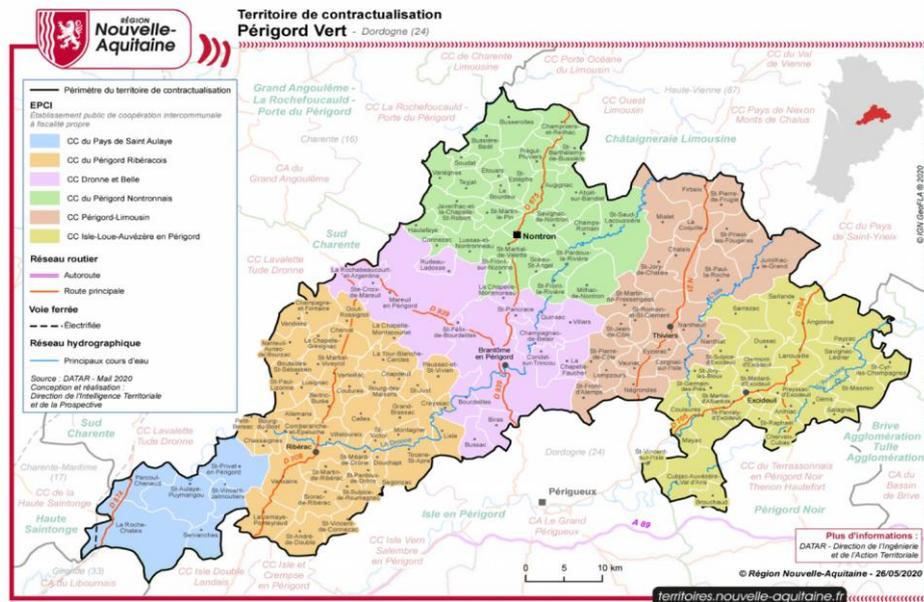
PROJET

II. Organisations et dynamiques territoriales

Chapitre 1 – Territoire de contractualisation

Le présent Contrat Opérationnel de Mobilité prend effet sur le bassin de mobilité Périgord Vert, composé des établissements publics de coopération intercommunale à fiscalité propre suivants :

- Communauté de communes Dronne et Belle
- Communauté de communes Isle Loue Auvézère en Périgord
- Communauté de communes Périgord Limousin
- Communauté de communes Pays de Saint-Aulaye
- Communauté de communes Périgord Nontronnais
- Communauté de communes Périgord Ribéracois



Chapitre 2 – Systèmes de transport existants

Pour faciliter le ciblage des enjeux qui permettront d'établir la feuille de route, plusieurs compléments d'analyse ont été présentés lors du comité de pilotage de lancement du COM, en juin 2024.

- Migrations pendulaires et parts modales

Plusieurs dynamiques de déplacements se démarquent sur le bassin de mobilité. D'abord entre la majorité des communautés de communes et le Grand Périgueux qui

polarise une part conséquente des emplois et des services, étant limitrophe avec 3 des 6 communautés de communes du Périgord Vert.

A contrario, la communauté de communes du :

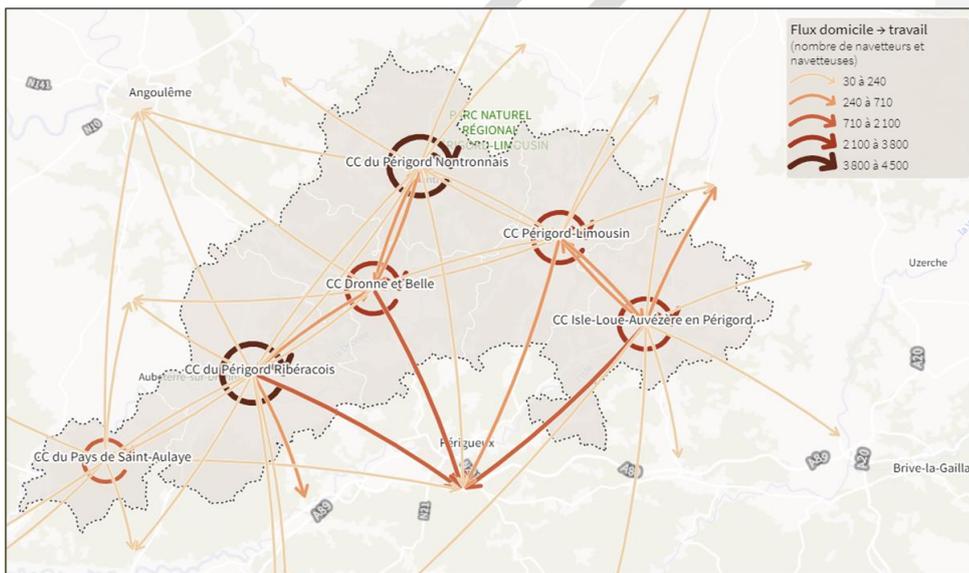
- Pays de Saint-Aulaye présente un fonctionnement davantage en lien avec les Départements de Charente, et de Gironde, dont le Grand Libournais.
- Périgord Nontronnais et Isle-Loue-Auvézère en Périgord génèrent des déplacements fréquents avec le Département de Charente et de Haute-Vienne.

Le Périgord Limousin étant la seule communauté de communes dotée de 3 gares/haltes TER sur son territoire.

Le bassin est aussi influencé par les agglomérations limitrophes : Angoulême, Libourne, et surtout Coutras, ainsi que Limoges.

Commenté [vi1]: Sauter une ligne pour "sortir" de la liste précédente

Organisation des flux domicile-travail



Origine – Destination (TOP 10)		Navetteurs	
1	Périgord Ribéracois <> Périgord Ribéracois	4 547	Flux locaux
2	Périgord Nontronnais <> Périgord Nontronnais	4 067	
3	Isle-Loue-Auvézère en Périgord <> Isle-Loue-Auvézère en Périgord	3 031	
4	Périgord-Limousin <> Périgord-Limousin	3 009	
5	Dronne et Belle <> Dronne et Belle	2 504	
6	Pays de Saint-Aulaye <> Pays de Saint-Aulaye	1 090	
7	Périgord Ribéracois > Le Grand Périgueux	918	Flux périurbains
8	Dronne et Belle > Le Grand Périgueux	831	
9	Isle-Loue-Auvézère en Périgord > Le Grand Périgueux	723	
10	Périgord Limousin > Le Grand Périgueux	648	

En moyenne, 90% des ménages du Périgord Vert possèdent au moins une voiture. C'est plus important que la moyenne régionale (87,3%), d'autant que depuis 2014, cette dépendance a augmenté de +1,6%.

Ce **recours très important à l'autosolisme** sur l'ensemble du territoire s'explique par une organisation territoriale polycentrée, à caractère rural peu dense. Le **taux de motorisation reste très élevé** en comparaison au reste du territoire néo-aquitain.

La pratique des transports en commun est hétérogène, et la part vélo est globalement faible, avec du relief et des infrastructures globalement diffuses, malgré quelques axes structurants et continus.

- Système ferroviaire

La ligne de TER 31 Limoges-Périgueux-Bordeaux dessert la partie Est du bassin de mobilité via 3 gares, totalement situées sur le territoire de la Communauté de communes Périgord Limousin.

A moins d'un kilomètre du Périgord Vert, 2 autres gares sont très proches : St Aigulin La Roche Chalais et Bussière-Galant.

7 autres gares TER, plus distantes du Périgord Vert, peuvent aussi, selon les enjeux de déplacements, avoir un rôle de rabattement : Périgueux, St Astier, Mussidan, St-Yrieix-la-Perche, Agonac, Les Eglisottes et Chalais.

Synthèse de la desserte ferroviaire

EPCI	Gare	Ligne	Offre 2025
CC Périgord Limousin	Thiviers	TER L&D31	26 TER/j
CC Périgord Limousin	Négrondes	TER L31	14 TER/j
CC Périgord Limousin	La Coquille	TER L31	14 TER/j
CC Haute-Saintonge	St-Aigulin La Roche Chalais	TER L13	8 TER/j
CC Pays de Nexon	Bussière-Galant	TER L31	14 TER/j

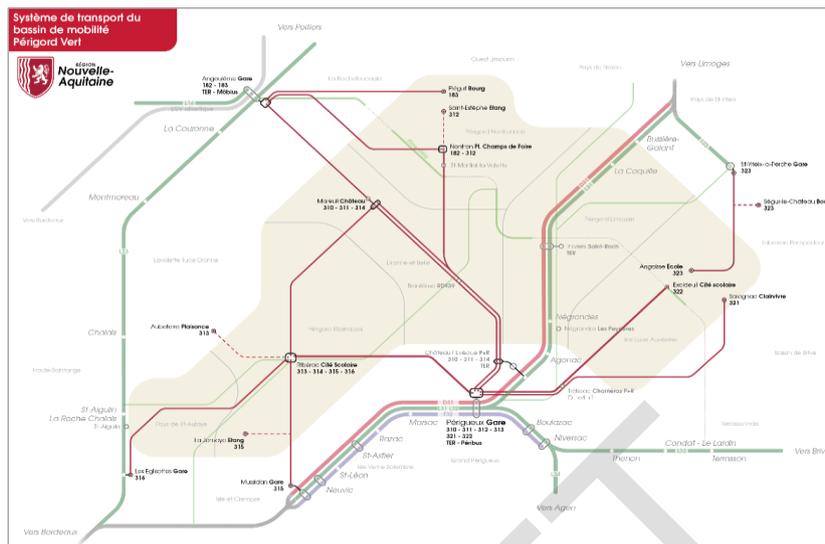
- Système routier (Transports interurbains, Transport à la Demande)

Le bassin de mobilité est irrigué par un réseau de 10 lignes régulières de cars régionaux qui assurent une desserte du territoire, en connexion avec les arrêts TER et les bassins de mobilité limitrophes :

Commenté [vi2]: Espace en trop

Commenté [vi3]: espace en trop

Commenté [vi4]: principalement ou totalement situées sur la CCPL cf. page précédente



Ligne	Offre 2025 (en semaine)	Fréquentation 2022/2023
N°310 Périgueux <> Angoulême	3 AR/j	24 493 voyages (0% scolaires)
N°311 Périgueux <> Mareuil	1 Aller le lundi, 1 retour le vendredi	26 328 voyages (61% scolaires)
N°312 Périgueux <> Nontron	2 AR/j	
N°321 Périgueux <> Salagnac	3 AR/j	51 830 voyages (82% scolaires)
N°322 Périgueux <> Excideuil	8 AR/j (dont 3 renforts partiels)	123 064 voyages (80% scolaires)
N°313 Périgueux <> Ribérac	6 AR/j	77 004 voyages (49% scolaires)
N°314 Ribérac <> Mareuil	4 AR/j (dont 3 sur réservation)	6 211 voyages (90% scolaires)
N°315 Ribérac <> Mussidan	1 AR/j	30 232 voyages (85% scolaires)
N°316 Ribérac <> Les Eglisottes	2 AR/j (dont 1 sur réservation)	13 462 voyages (88% scolaires)
N°323 Angoisse <> St-Yriex-la-Perche	1 AR/j	9 548 voyages (90% scolaires)
N°182 Nontron – Angoulême	2 AR/j (+1AR le mercredi)	29 573 voyages (51% scolaires)

Commenté [p.5]: noter pas le dimanche

Commenté [AH6R5]: Précis° faite en indiquant que c'est en semaine.

N°183 | Piégut – Angoulême

1 AR/j

23 864 voyages
(39% scolaires)

Commenté [p.7]: noter pas le dimanche

Commenté [AH8R7]: Idem que précédent
commentaire.

L'actuelle Concession de Service Public (CSP) sera renouvelée en septembre 2027, pouvant entraîner des évolutions du réseau de cars régionaux, sur les niveaux d'offres ou les itinéraires.

- Services de mobilité locale

Actuellement, la commune de Nontron (Communauté de communes Périgord Nontronnais) gère un transport communal à la demande (TAD) à destination des habitant(e)s de Nontron, le mercredi et le samedi.

Commenté [p.9]: pour les habitants de Nontron, le
mercredi et le vendredi (à confirmer avec
Nontron)

Des services de location de vélo à assistance électrique (VAE) sont proposés sur la ville de Nontron, et la communauté de commune du Périgord Limousin.

A proximité du Sud du Périgord Vert, 3 lignes de covoiturage sont proposées par le Grand Périgueux, au niveau de : Mensignac, La Chapelle Gonaguet, Sorges-et-Ligieux.

- Infrastructures cyclables et covoiturage

Le Département de Dordogne et plusieurs communautés de commune ont déployé des aménagements cyclables.

D'après le site Géovélo, 76 kilomètres d'aménagements cyclables desservent le Périgord Vert, dont l'itinéraire de la Flow Vélo qui relie le littoral Atlantique de Charentes Maritime à Sarlat, reliant ainsi 3 départements, et se connectant à la V56 à Cognac Une jonction de la Flow vélo est travaillée depuis Nontron vers le site départemental de Saint-Estèphe.

Il existe aussi a véloroute du Val de Dronne entre St Pardoux la Rivière et Petit-Bersac, traversant 3 Communautés de communes du Périgord Vert : Périgord Nontronnais, Dronne Belle et Périgord Ribéracois.

Au global, ce réseau cyclable continue à se structurer et se développer, à travers des schémas directeurs cyclables, comme celui du Périgord Ribéracois de 2022, et celui récemment finalisé par le Pays du Périgord Vert.

Commenté [vi10]: espace en trop

Un réseau d'aires de covoiturage, à l'initiative du Département de Dordogne et des communautés de communes existe, avec plusieurs territoires qui travaillent aussi sur leurs mises en visibilité, notamment par des marquages au sol, et des panneaux, avec l'objectif à terme, de les référencer sur des sites internet / applications de covoiturage.

- Enjeux de mobilité

Les constats identifiés portent sur un territoire très vaste, multipolaire, limitrophe à 3 autres départements (Gironde, Charente et Haute-Vienne), avec des offres de transports généralement assez orientés Sud<>Nord du fait de la géographie :

- Malgré les réseaux régionaux, une pratique des TC qui rentre difficilement en concurrence avec l'efficacité de la voiture sur la majorité des déplacements quotidiens ;
- Un réseau cyclable développé pour un usage loisir, mais peu orienté pour les déplacements du quotidien, induisant une pratique faible.

Les enjeux de mobilité identifiés s'articulent autour des principes suivants :

- Ajuster les infrastructures à l'augmentation des flux ;
- Développer des solutions adaptées aux spécificités du milieu rural du Périgord vert, notamment en renforçant des corridors Est<>Ouest, et des mini-points d'intermodalité plus visibles et multimodaux ;
- Faciliter le recours aux modes de déplacements alternatifs sur les flux courte distance.

Ces enjeux majeurs structurent la feuille de route du COM.

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 déplacements importante.

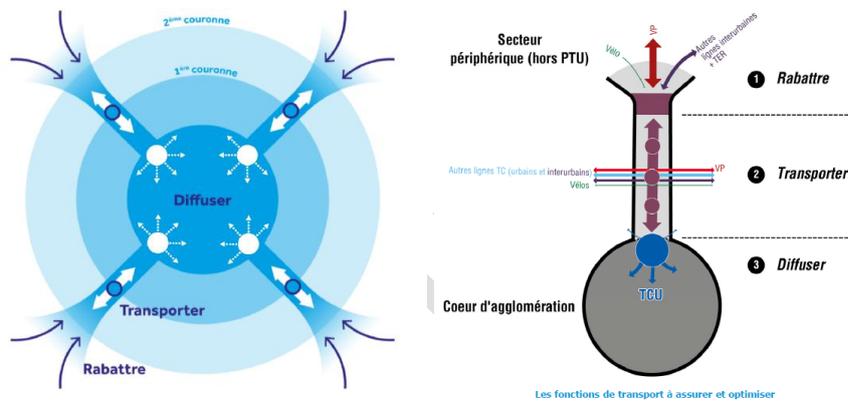
Le modèle de desserte mis en place pour les transports de masse – les transports en commun urbains, les TER, les cars interurbains, etc... – se fait selon une logique d'arrêts placés dans des zones suffisamment denses pour attirer une base d'utilisateurs justifiant l'affectation d'un matériel spécifique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

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 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 et routier régional

1- La Région s'est engagée...

Actions réalisées	
Offre de transport Limoges-Périgieux-Bordeaux	
TER	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Déploiement OPTIM'TER en 2023 <ul style="list-style-type: none"> ○ L31 = + 38,3 % d'offre
Intermodalité	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Plan mobilité 2025-2030 de NAM ➤ Hubs de mobilité de NAM

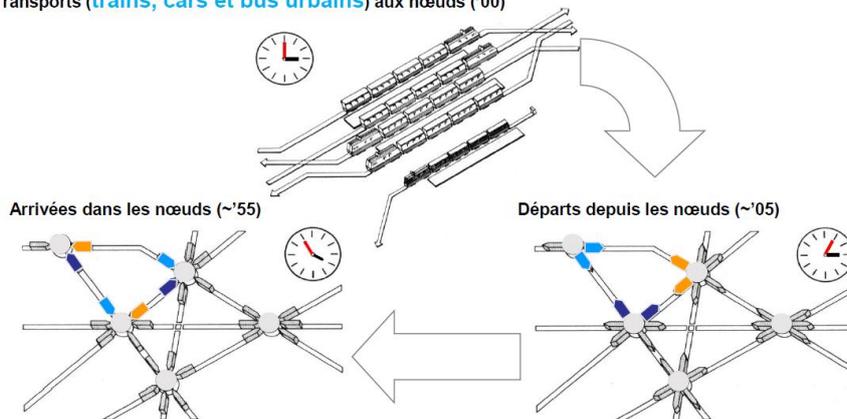
2- *...Et continue à développer ses réseaux*

Liste des projets	
Intermodalité	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Schéma multimodal régional de NAM ➤ Déploiement billettique
Infrastructures de transport	
TER	En dehors du Périgord Vert, mais sur la même ligne TER, ces travaux bénéficient donc aussi au Périgord Vert : <ul style="list-style-type: none"> ➤ Remplacement d'appareils de voie Lormont – étanchéité viaduc de Ducos ; ➤ Remplacement de rail neuf sur Coutras.

4-3. *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.

Transports (trains, cars et bus urbains) aux nœuds ('00)

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 Périgord Vert ne contient pas de corridor régional.

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.

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 stationnements multimodaux.

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 du Périgord Vert. L'ensemble des projets listés constitue une stratégie commune pour optimiser les déplacements du bassin de mobilité.

La feuille de route 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 (cf partie V. : principes d'intervention et d'accompagnement des EPCI).

Pour mettre en place les projets relatifs à la mobilité locale, les EPCI du bassin de mobilité Périgord Vert sont classés de la manière suivante :

- Vulnérabilité intermédiaire: Isle Loue Auvézère et Dronne et Belle ;
- Vulnérabilité forte : Périgord Limousin, Périgord Nontronnais, Pays de Saint-Aulaye et Périgord Ribéracois.

Le bouquet de mobilité locale de la Région peut ainsi être mobilisé dans les conditions suivantes :

EPCI	Population 2021	Taux de cofinancement Région	Budget annuel max Région	Budget annuel max EPCI	Budget annuel max (EPCI+Région)
CC Isle Loue Auvézère	13 993	60%	55 972 €	37 315 €	93 287 €
CC Périgord Limousin	14 555	70%	58 220 €	24 951 €	83 171 €
CC Périgord Nontronnais	15 461	70%	61 844 €	26 505 €	88 349 €
CC Dronne et Belle	11 449	60%	45 796 €	30 531 €	76 327 €
CC Périgord Ribéracois	20 133	70%	80 532 €	34 514 €	115 046 €
CC Pays de St-Aulaye	6 773	70%	27 092 €	11 611 €	38 703 €
Total annuel pour le Périgord Vert					494 883 € <small>(dont 329 456€ de participation régionale)</small>

A travers les échanges menés par les partenaires lors de la construction du contrat, la feuille de route du Contrat Opérationnel de Mobilité Périgord Vert liste les projets de mobilité suivants :

➤ Organisation des services de mobilité

1. La Communauté de communes de Pays de St Aulaye a **engagé un Plan de Déplacement de Mobilité Simplifié (PDMS)**, avec très prochainement, la rédaction des fiches actions. Le Contrat Opérationnel de Mobilité viendra ensuite traduire de manière opérationnelle les actions nécessitant des partenariats institutionnels.

Commenté [vi11]: très

La Communauté de communes du Périgord Limousin va également **s'engager dans un Plan de Déplacement de Mobilité Simplifié (PDMS)**, afin d'établir les enjeux de ses salariés et de ses habitants, pour définir sa future stratégie de mobilité. Une concertation sera notamment menée.

2. A l'échelle du Bassin de mobilité du Périgord Vert, **un schéma directeur cyclable est en cours de réalisation**, pour définir les conditions de réussite d'une politique cyclable du bassin du Périgord Vert, et continuer à améliorer les déplacements à vélo des habitants de toutes les communautés de communes.
3. La Région Nouvelle-Aquitaine souhaite **réorganiser l'offre et la desserte des cars régionaux de Dordogne**, avec le renouvellement de la Concession de Service Public (CSP) en septembre 2027. A la rentrée 2025, la Région engage les réflexions du renouvellement de CSP, incluant un volet de concertation-consultation des usagers, partenaires et collectivités.
4. Au sein de la Communauté de Communes du Périgord Nontronnais, une étude va être lancée sur **la création d'une navette locale régulière**, sous le statut de l'expérimentation.
5. La Communauté de Communes du Pays de St Aulaye souhaite engager une étude sur **la création d'un Transport à la Demande (TAD)** complémentaire aux actuelles offres de mobilité, à caractère inclusif et social. Ce nouveau TAD répondra aux enjeux de desserte des 6 communes de l'intercommunalité, et de proposer une liaison de rabattement à la gare de St Aulin – La Roche Chalais.
6. Le Bassin de mobilité du Périgord Vert veut **réaliser un plan local de covoiturage**, pour augmenter l'offre avec par exemple, des micro-aires de covoiturage, en y intégrant une signalétique légère afin d'accroître la visibilité. Ces nouvelles aires pourront ensuite être référencées dans la Base Nationale des Lieux de Covoiturage (BNLC), permettant un référencement sur les différentes plateformes numériques.
7. A l'échelle du Périgord Vert, les 6 communautés de communes souhaitent **déployer un service de covoiturage**, à travers l'outil régional : la plateforme Covoit'Modalis, permettant aux communautés de communes d'organiser, d'administrer des communautés de covoitureurs.
8. Les communautés de commune du Nontronnais, Isle Loue Auvézère en Périgord, Pays de St-Aulaye, Dronne et Belle et Périgord Ribéracois s'organisent pour **étudier la création d'un service de location de vélos à assistances électriques (VAE)**, sur plusieurs mois ou de vélos en libre-service, afin que les utilisateurs aient une période de test représentative, et puissent ensuite, décider éventuellement d'acquérir leur propre équipement.
9. Déjà doté d'un service de location de vélos à assistance électrique, Périgord Limousin souhaite **faire évoluer son service de location de vélos**, avec une possible extension de la flotte, ou une partie en libre-service.
10. Les communautés de communes du bassin du Périgord Vert souhaitent **développer un modèle de service de mobilité solidaire**, en incitant l'émergence de services hybrides, conciliant les exigences du TAD avec la souplesse et l'approche humaine du transport solidaire, en lien avec les acteurs associatifs.

Commenté [vi12]: espace en trop

Commenté [vi13]: répétition de à l'échelle de

Commenté [vi14]: espace en trop

Commenté [p.15]: Supprimer. C'est une navette TAD que propose la commune de Nontron aujourd'hui.

Commenté [p.16]: pour la CCPN c'est plutôt en libre service

11. A l'échelle du Bassin de mobilité du Périgord Vert, les territoires veulent **développer progressivement des mini pôles intermodaux**, afin de progressivement, constituer des mini pôles, regroupant par exemple, une halte TER ou un arrêt de car, et de covoiturage, pour y développer l'ensemble des services à l'usagers nécessaires à un parcours complet, fluide et attractif (stationnements multimodaux, aires de service vélo, mobilier d'attente...).
12. Les communautés de communes du Périgord Vert veulent **promouvoir l'ouverture des cars scolaires aux passagers commerciaux**. Il est prévu la création d'un relais de communication par les territoires, et la possibilité de créer un support de communication dédié à l'usage des lignes de transport scolaire sur des périodes appropriées. En parallèle, la Région travaille à une simplification du dispositif.
13. Sur l'ensemble du bassin de mobilité du Périgord Vert, il est souhaité de **mettre en place un plan de communication annuel**, décrivant la stratégie et les support (papier-flyers-revues, internet, réseaux sociaux, événements) promouvant les offres de mobilités, qui seront relayées ensuite par les différents territoires.

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 ».

Commenté [p.17]: Aussi pour la CCPN, un maillage de micro-aires multifonctionnelles, sans aller jusqu'à un "pôle multimodal"

V. Principes 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

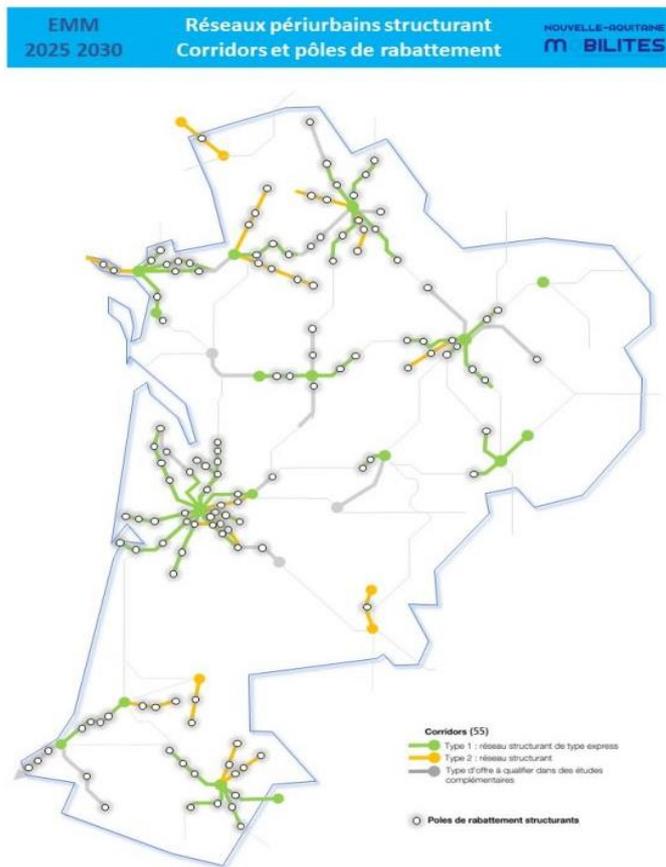
4-1. Schéma multimodal régional



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 de 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 **élaborant 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.



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

NOUVELLE-AQUITAINE
MOBILITES

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.

Le MaaS ou « Mobility as a Service » est une plateforme / application qui permet de faciliter la recherche de solutions 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, permettront d'intégrer de futures offres de transport et, le cas échéant, prendront en compte les éléments de réglementation en lien avec la loi Climat et résilience.

Commenté [v.18]: Rien n'est prévu dans le présent contrat après... 2024 ?

Commenté [vi19]: libre-service, ...).

Commenté [vi20]: territoire ;

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 cars 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.

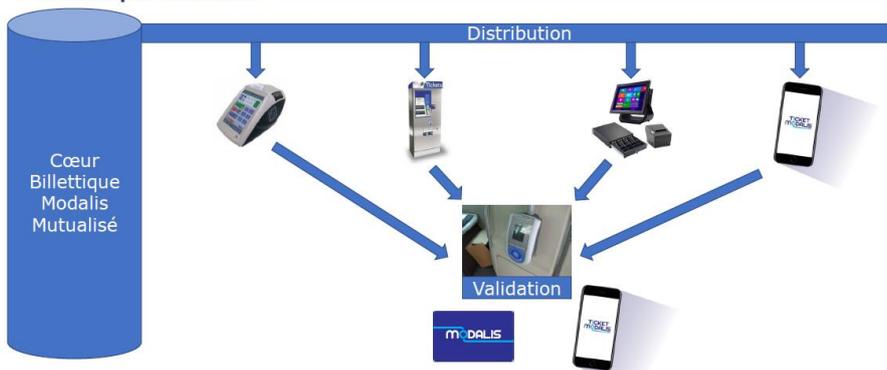
Il est également à noter que 20% de la population reste « offline », par difficultés liées à la langue, difficultés cognitives, matériel vieillissant ou hors d'usage et absence de

moyen de paiement. La proximité reste donc 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.

Trajets quotidiens		
Gamme tarifaire	Trajets	Avantages
Pass abonné hebdo/mensuel/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 : TXIK TXAK – Pays Basque TBM – Bordeaux YELO – La Rochelle R'BUS – Rochefort TAC – Châtelleraut 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

		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	1 ^{er} juillet au 31 août 1 ou 2 jour(s) en semaine ou week-end Gratuit < 11 ans	Prix de 8 à 39€ selon trajet Trajets éligibles : Pau – Oloron Saintes – Châtelailon Brive – Périgueux Limoges – Emoutiers-Vassivière Bayonne – 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- Tarifcation 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.

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.

Commenté [v.21]: Ne serait-ce pas plutôt 10 € ?

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 faibles 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 TXIK TXAK, TBM, IDELIS, YELO, R'BUS, BUSS, CARA'BUS, MÖBIUS, STCL.

3- Tarifification 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 2,50€. L'A/R est fixé à 4,50€ 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 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 applicables 2025

Tranche	QF mensuel estimé ****	Tarif annuel TTC 1/2 pensionnaire	Tarif annuel TTC Interne
1	inférieur ou égale à 528€*	30€	24€
2	entre 529 et 770€	57€	43,50€
3 y compris les familles d'accueil	entre 771 et 1 033€**	90€	70,50€
4	entre 1 034 et 1 469€	127,50€	105€
5	supérieur à 1 469€	168€	135€
Tarif non-ayant droit sur circuit de transport scolaire sous réserve de place disponibles sur services et arrêts existants ; sur lignes régulières régionales de transport non urbain ; sur réseaux TER		219€	168€
Navette Regroupement Pédagogiques Intercommunaux, Internats***		30€	
Tarif pour inscription après les vacances de printemps****		24€	24€

* Les demandeurs d'asile bénéficieront du tarif de tranche 1 à défaut de pouvoir présenter un niveau de quotient familial sur présentation d'un justificatif.

**Les familles d'accueil de mineurs, les fonds sociaux d'établissements scolaires d'accueil de mineurs et les familles nouvellement arrivées en France ne pouvant produire des éléments d'imposition français bénéficieront du tarif de tranche 3 sur présentation d'un justificatif, sauf si l'élève est inscrit dans un regroupement pédagogique intercommunal.

*** y compris pour les enfants des familles hors secteur et les enfants en familles d'accueil.

**** La Région se réserve le droit de réévaluer les montants des quotients familiaux suivant l'évolution appliquée par la DGFIP sur le barème de l'impôt sur le revenu.

***** Les frais d'inscription complémentaires ne s'appliquent pas.

Tarifs annexes :

- Frais d'inscription complémentaire pour demande de transport exigible à partir du 4^e mardi du mois de juillet : 24 €.
- Duplicata de titre de transport : 10 €.

Depuis septembre 2022, la Région Nouvelle-Aquitaine ouvre l'usage des cars scolaires aux passagers commerciaux (après validation du formulaire par les services de la Région) 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'utilisateur de bénéficier d'une expérience voyageurs simplifiée, plus rapide et globalement plus attractive grâce à un titre de transport unique et des tarifs adaptés.

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
Syndicat des Mobilités Pays Basque-Adour	TXIK TXAK	Abonnement combiné TXIK TXAK+TER
La Rochelle Agglomération	Yélo	Acceptation tarifaire abonnés et occasionnels Yélo Abonnements TER+Yélo
Rochefort Océan	R'Bus	Tarifification TER+R'Bus
Grand Châtellerauld	TAC	Tarifification TER+TAC
Grand Poitiers	Vitalis	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, Peyrilliac - Limoges
Brive Agglo / Tulle Agglo	Libéo & TUT	Tarifification intermodale « Paseo » 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 Acceptation tarifaire Möbius pour scolaires et étudiants Car si dépose du car à plus d'1,5km de l'établissement
Limoges Métropole	STCL	Acceptation tarifaire

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 et 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 »,

L'organisation et la gestion des services de mobilité sont 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 est 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 renforcé de 70%, quelle que soit la typologie du PEM considéré. Cette bonification 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.

Commenté [vi22]: Pourquoi le logo du CD24 est là ?



5-2. Aires de covoiturage et pistes cyclables

Le Département de la Dordogne met en place des accompagnements à destination des collectivités locales pour faciliter la création d'infrastructures de mobilité, un schéma départemental des aires de covoiturage a été adopté par délibération n°15-195 du 30 janvier 2015.

- **Aires de Covoiturage : implantation et aménagement d'une aire de covoiturage**

Trois possibilités :

1. Aire à créer sur le domaine départemental	
Maître d'ouvrage	C. D. 24
Maître d'œuvre	D.P.R.P.M. (Pôle Paysage et Espaces Verts) : <ul style="list-style-type: none"> ▪ Projet d'aménagement ▪ Plan de jalonnement ▪ Dénomination de l'aire de covoiturage
Réalisation sur le territoire	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Aire de Brantôme RD 939 ▪ Aire de Saint Aulaye RD 5
Projet sur le territoire	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Aire de Preyssac d'Excideuil RD 705

2. Aire existante avec renforcement de la signalisation sur le domaine communal, Intercommunal ou Privé	
Maître d'ouvrage	C. D. 24
Maître d'œuvre	D.P.R.P.M. (Pôle Paysage et Espaces Verts) : <ul style="list-style-type: none"> ▪ Fourniture et mise en œuvre de la signalisation (totem d'accueil, signalisation de position) ▪ Plan de jalonnement ▪ Dénomination de l'aire de covoiturage ▪ Convention pour une durée de 6 ans
Réalisation sur le territoire	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Aire de Thiviers RN21/RD 707 ▪ Aire de Mareuil RD 939 ▪ Aire de Négrondes RN21/RD 73 ▪ Aire de Milhac de Nontron RD 707/82^{E1} ▪ Aire de Saint Martial de Valette RD 675 ▪ Aire de Saint Pardoux la Rivière RD 707/83 ▪ Aire de Varaignes RD 75/90

Projet sur le territoire	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Aire de Verteillac RD 708 ▪ Aire de Nontron RD 94/675
--------------------------	--

3. Aire à créer sur le domaine Communal, Intercommunal ou Privé	
Objectif : mutualiser les besoins et identifier l'aire	
Maître d'ouvrage	Porteur de projet + C. D. 24 partenaire
Maître d'œuvre	Désigné par le porteur de projet
Rôle du Conseil Départemental 24	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Assistance technique si nécessaire ▪ Participation financière à hauteur de la fourniture et pose de la signalisation (totem, jalonnement) ▪ Dénomination de l'aire de covoiturage ▪ Plan de jalonnement ▪ Convention pour une durée de 6 ans
Projet sur le territoire	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Aire de Ribérac (inscrite au schéma départemental)

- **Volet cyclable**

Objectifs :

Le Conseil Départemental de la Dordogne a adopté lors de sa session plénière en date du 23 juin 2023 son Premier Plan Départemental Véloroutes Voies Vertes. Ce plan mobilisera sur la période 2023-2027 près de 4 M€ en complément des 1,8 M€ qui seront mobilisés sur les dispositifs de droit commun.

Ce nouveau Plan Départemental Véloroutes Voies Vertes 2022-2027 a ainsi pour ambition de :

- Fédérer l'ensemble des initiatives, projets en cours ou à venir, portées par les collectivités locales ;
- Déployer un véritable réseau cyclable sur le territoire de la Dordogne en favorisant les connexions aux itinéraires nationaux et régionaux ;
- Renforcer l'attractivité touristique du département.

Moyens mobilisés :

Aussi et pour compléter les financements mobilisables dans le cadre des contrats de territoire 2022-2024, le Plan Départemental Véloroutes Voies Vertes ouvrira des financements complémentaires.

Doté de 4 M€, le Plan Départemental Véloroutes Voies Vertes permettra d'accompagner les projets d'investissement portées par les collectivités dont principalement les intercommunalités.

Les projets d'aménagement d'itinéraires cyclables, véloroutes nationales et régionales, ou circuits de boucles locales, devront s'inscrire dans le cadre du Plan Départemental Vélo 2022-2027 et mobiliser l'ingénierie départementale afin de développer une offre

sécurisée et cohérente à l'échelle départementale.

Les conditions spécifiques d'intervention :

Sont concernés les , pouvant faire l'objet de priorisation et modification en lien avec le Plan Départemental Vélo 2022-2027.

Eligibilité des dépenses

L'ensemble des typologies d'itinéraires sont éligibles : véloroutes et voies vertes, boucles locales.

Les véloroutes : itinéraires pour cyclistes à moyenne et longue distance, d'intérêt départemental, régional, national ou européen, reliant les régions entre elles et traversant les agglomérations dans de bonnes conditions,

Les voies vertes : aménagements en site propre réservés aux déplacements non motorisés. Elles sont destinées aux piétons, aux cyclistes, aux rollers, aux personnes à mobilité réduite et aux cavaliers, dans le cadre du tourisme, des loisirs et des déplacements de la population locale.

Les itinéraires doivent être linéaires, continus, sécurisés, jalonnés, balisés et adaptés aux cyclistes de tout niveau ; leur déclivité, notamment, sera limitée à 3% en général.

Ils doivent permettre une offre de très haut niveau de sécurité avec un programme d'entretien permanent.

L'ensemble des itinéraires doit intégrer une offre de services spécifiques vélo, locaux, touristiques, en liaison avec les transports publics – et notamment le train – auxquels ils donnent accès

Tous les types de dépenses sont éligibles à l'exception des études et des services spécifiques dédiés qui sont par ailleurs finançables.

Dépenses éligibles

- o Acquisitions foncières
- o Travaux
- o Infrastructures
- o Signalétique

Les études sont inéligibles.

Cependant les études prévues dans les projets inscrits au titre des Territoires Petites Villes de Demain et des programmes ORT conventionnés pourront quant à elles bénéficier des crédits intermédiés de la Banque des Territoires en gestion départementale, sous réserve de validation notamment en Comité de Pilotage Petites Villes de Demain.)

Commenté [vi23]: sous réserve de validation en COPIL PVD.

Taux d'intervention

Le taux d'intervention activé dans le cadre du Plan Départemental Véloroutes Voies 2022-2027 est de 15 % maximum.

Possibilité de cumul de subvention

L'aide maximale accordée par projet pourra être portée à 25 % maximum avec un principe decumul des dispositifs :

- 15 % maximum au titre du Plan Départemental Véloroutes Voies Vertes,
- 10 % maximum au titre des Contrats de Territoires.

Le Service instructeur veillera à ce que l'ensemble des cofinancements publics soient mobilisés qu'il s'agisse des aides européennes (FEDER et FEADER), des aides nationales et régionales pour porter le niveau de financement public de 60 à 80 %.

Les dossiers sont à déposer sur la plateforme départementale <https://aides.dordogne.fret> feront l'objet d'une instruction avant toute programmation.

5-3. Stratégie vélo

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 aux 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 42 000 km 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 :

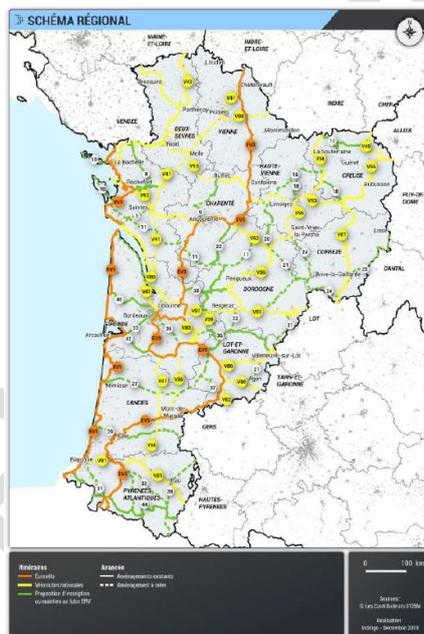
- 3 730 km d'axes européens, dont 730 km à réaliser ;
- 3 000 km d'axes régionaux, dont 1 800 km à réaliser.

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 réglementaire, 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.



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'emplacements 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.

5-4. Covoiturage

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

Chapitre 6 – Mobilités inclusives



Commenté [vi24]: Positionnement des logos région

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, plateformes de mobilité, auto-écoles solidaires...).

D'autres actions en lien avec la mobilité solidaire (TAD, covoiturage local, autopartage...) pourront émerger dans le cadre des Contrats Opérationnels de Mobilité, si tel est le choix des EPCI concernés.

Le Département de Dordogne via sa compétence action sociale et solidarité, participe également au développement de solutions de mobilité solidaire et d'accompagnements des publics vulnérables.

Enfin, l'ensemble de ces actions ont vocation à être recensées et mises en valeur dans le cadre de l'élaboration des Plans d'Actions Commun en matière de Mobilité Solidaire (PAMS), que les Départements doivent co-élaborer avec la Région.

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



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

Le schéma directeur, établi 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, gares et haltes périurbaines et intermédiaires, 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 et de 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 programmes 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 :

- Information voyageur ;
- Attente en gare ;
- Attente en quai ;
- Propreté ;
- Sécurité ;
- 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 leurs offres attractives, 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 urbaine des points d'arrêts sera un levier majeur d'action.

Chapitre 8 – Situations 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 2024-2030, régit le cadre d'intervention en matière de situations dégradées sur le réseau ferroviaire régional.

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 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'utilisateur 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/événement/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 d'information usagers en cas de situation dégradée. Ces plans entrent en vigueur en cas de grève du personnel, de conditions météorologiques particulières, et pour tout autre perturbation.

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=PLkU2B3mf7SemU5FWsfL7BwGZty62cMOUL

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

Commenté [vi25]: Est-ce pertinent de le mentionner avec le lien dans le COM ?

Commenté [AH26R25]: Vu que la trame des COMS est validée, et doit être identique avec les autres COMS, on doit maintenir cette mention.

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.



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 assuré 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.

PROJET

Annexes :

- **Annexe 1.1 :** Fiches-actions COM Périgord Vert

PROJET