

Zeitschrift: Collage : Zeitschrift für Raumentwicklung = périodique du développement territorial = periodico di sviluppo territoriale

Herausgeber: Fédération suisse des urbanistes = Fachverband Schweizer Raumplaner

Band: - (2025)

Heft: 2

Artikel: Les interfaces de mobilité en Nouvelle-Aquitaine : l'exemple de Modalis

Autor: Kravetz, Jérôme / Moullac, Camille le

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1090085>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 24.12.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Les interfaces de mobilité en Nouvelle-Aquitaine : l'exemple de Modalis

JÉRÔME KRAVETZ

Directeur général des Services de Nouvelle-Aquitaine Mobilités, IEP Lyon et EM Lyon

CAMILLE LE MOULLAC

Chef du service Mobilités, LET, Master TER (Lyon)



Dans un contexte de parcellisation des mobilités et des compétences, comment déployer des hubs pleinement intégrés aux offres de mobilité et aux enjeux de développement urbain ? Dans la région Nouvelle-Aquitaine, une nouvelle gouvernance a été mise en place pour tenter d'amener de la continuité dans les systèmes d'information, de billetterie et de gammes tarifaires, ainsi que pour structurer un maillage clair de hubs de mobilité sur le territoire.

Le territoire de la Nouvelle-Aquitaine regroupe 26 Autorités Organisatrices des Mobilités (AOM) urbaines, en plus de la Région qui a la charge des offres ferrée et routière régionales. À cela s'ajoutent les quelque 30 % des communautés de communes qui ont pris la compétence de mobilité « locale », comme la Loi d'Organisation des Mobilités de 2020 le permet.

La Nouvelle-Aquitaine, aussi vaste que l'Autriche ou le Portugal, est représentative de la situation française en termes de parcours client : chaque réseau, régional, urbain ou local, a sa marque commerciale, mais surtout son système d'information voyageurs, de billetterie et d'agences commerciales, sa gamme tarifaire avec ses conditions d'utilisation. Un jeune n'y est pas jeune de la même façon quand il achète un billet à

La Rochelle, Brive ou Bayonne ou sur les réseaux régionaux. Les seniors sont également pris en charge différemment selon les territoires, en fonction de leur âge ou de leur statut de retraité. Créer des tarifications multimodales est

donc doublement complexe : seules certaines populations sont facilement éligibles à l'harmonisation, et les systèmes de vente ne sont pas interopérables, ou pas complètement. Voyager en utilisant différents réseaux de transport est un véritable parcours du combattant, contraignant le report modal nécessaire à la lutte contre les gaz à effet de serre.

Cet état de fait explique l'angle d'attaque jusqu'ici très peu orienté usagers dans les projets d'interfaces de mobilité. Seules les grandes gares font l'objet de projets de « pôles d'échanges multimodaux ». La gestion des différents flux est bien sûr au cœur de ces projets, mais bien souvent sans partage des espaces. À quoi bon, puisqu'il est très complexe pour un usager de passer d'un réseau à un autre dans la continuité des offres, de l'information voyageurs, des tarifs et des supports de titres.

[ILL. 1] Image de synthèse des aménagements futurs de la gare de Dax, 21'400 habitants / Der künftige Bahnhof von Dax mit 21'400 Einwohner:innen / Immagine di sintesi delle installazioni future della stazione di Dax, 21'400 abitanti (Source : Jpeg Studios – Grand Dax Agglomération)

Une nouvelle gouvernance comme réponse

C'est dans ce contexte que la quasi-totalité des Autorités Organisatrices de Mobilités de Nouvelle-Aquitaine ont créé, sous l'impulsion de la Région, le syndicat Nouvelle-Aquitaine Mobilités (NAM). Dans l'esprit, NAM se rapproche des communautés tarifaires suisses. [ILL. 1]

Il est néanmoins très important de noter que ce syndicat n'est pas lui-même Autorité Organisatrice des Mobilités et n'a aucun contrat d'exploitation avec les transporteurs. NAM est une entité de coordination et d'investissement pour le compte de tiers. Ses préconisations doivent donc être portées par ses membres auprès des exploitants. C'est une différence fondamentale avec la Suisse où les communautés tarifaires regroupent en leur sein les exploitants.

Les compétences du syndicat sont de créer un titre de transport unique (support et tarifs) et une information voyageurs multimodale unifiée et de coordonner les offres de mobilité, mais sans pouvoir de coercition.

Mis en place en 2019 avec une équipe réduite (6 salariés), le syndicat s'est doté d'une gouvernance adaptée à son territoire : une dynamique régionale pour la création de biens communs et une dynamique locale pour la coordination des offres de mobilité.

L'ambition vise trois objectifs concordants :

- générer des économies d'échelles en mutualisant l'achat de biens communs ;
- faciliter le parcours client en constituant un système d'information et de distribution unifié ;
- garantir une continuité et une articulation physique des mobilités autour d'une stratégie de déplacements répartie en trois fonctions : rabattre, transporter, diffuser.

Cette vision génère automatiquement une réflexion ad hoc sur les hubs de mobilité.

La stratégie Modalis : du digital au physique

Deux grands chantiers animent le syndicat NAM et ses membres : l'information voyageurs et la distribution d'une part, sa déclinaison physique via les hubs d'autre part.

Dès 2019, NAM s'est doté d'un calculateur d'itinéraire multimodal regroupant l'ensemble des offres des réseaux de Nouvelle-Aquitaine, ainsi que le covoiturage, le vélo et la marche. Ce travail a mis en exergue un besoin fort de mise en qualité des données de la part des exploitants. Au-delà du fait que pour la première fois l'utilisateur pouvait accéder à l'ensemble de l'offre de mobilité, quels que soient le réseau et l'exploitant, l'outil a permis deux choses dimensionnantes :

- révéler des manquements dans la coordination des offres, aussi bien sur les horaires que sur les lieux de coordination (parfois séparés de 100 ou 200 m mais sans jalonnement piéton sécurisé, ni parkings vélos ou voitures dimensionnés) ;
- délivrer l'information voyageurs multimodale dans certains pôles d'échanges multimodaux, via des écrans dédiés.

La seconde étape a été le lancement d'une application d'achat de titres sur smartphone regroupant, à ce jour, l'offre routière régionale et 60% des réseaux urbains. Les deux outils ont fusionné en 2023, permettant d'acheter les titres de transport correspondant à un calcul d'itinéraires. Le nouvel outil sera étendu en 2025 aux titres ferroviaires régionaux (TER), d'abord de manière digitale puis via les agences commerciales et les distributeurs. Dès 2027, une distribution croisée sera

possible entre les différents réseaux de Nouvelle-Aquitaine : les usagers pourront acheter un titre urbain à un guichet de gare et inversement réserver leur billet de train à l'agence commerciale des réseaux urbains. Ce travail est mené en parallèle avec l'harmonisation des profils et gammes tarifaires afin de lever la complexité d'enrôlement en même temps que les contraintes techniques.

Un maillage clair et structuré d'interfaces sur le territoire

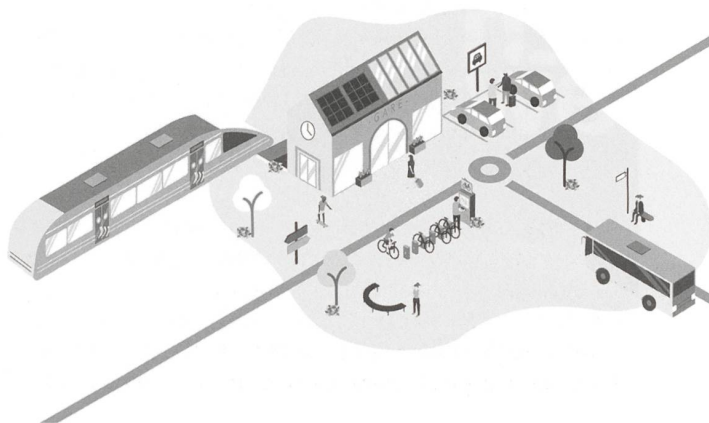
La nécessité d'avoir un maillage clair d'interfaces de mobilité sur le territoire ressort fortement. Il ne suffit pas de se doter des systèmes, encore faut-il les organiser et envoyer une information claire aux usagers. L'objectif est double : d'une part que les clients puissent savoir de quels services ils disposent selon les interfaces ; d'autre part que les autorités organisatrices sachent évaluer le besoin de coordination et d'adaptation de leurs offres selon la chaîne de valeur « rabattre – transporter – diffuser ». Un important travail en cours en vue de produire une stratégie harmonisée autour des pôles de mobilité.

Une des clés de l'attractivité d'un réseau de transport réside dans sa facilité d'usage pour les voyageurs. Il est donc nécessaire que le point d'entrée du réseau soit clairement identifiable au cœur d'un espace, qu'il soit urbain, périurbain ou rural. Cela passe par une information voyageurs lisible et unique, une identité propre du hub et par une définition claire des services que l'on peut y trouver :

- ceux liés aux offres de mobilité (train, car, covoiturage, vélo) et à leur utilisation (modalités de rabattement, d'information voyageurs et d'achat de titres de transport) ;
- les services complémentaires améliorant le confort : zones d'attentes aménagées, commerces, tiers-lieux... [ILL. 2]

Une étude menée par le syndicat NAM a pour vocation d'harmoniser la définition de ces hubs de mobilité à l'échelle de la Nouvelle-Aquitaine. Outre la recherche d'efficacité dans le dimensionnement de l'offre, il s'agit aussi d'optimiser les investissements publics. Une liste de près de 400 hubs a été établie en concertation avec l'ensemble des membres de NAM, intégrant l'ensemble des gares ferroviaires et les principaux pôles routiers. Ceux-ci sont, pour les territoires, soit des

[ILL. 2] Le hub de mobilité idéal regroupe spatialement des offres de mobilité et des services complémentaires améliorant le confort. / Eine ideale Verkehrsdrehscheibe bündelt Verkehrsangebote und weitere Dienstleistungen an einem Ort und sorgt für verbesserten Komfort. / La piattaforma dei trasporti ideale unisce in un unico spazio offerte di mobilità e servizi complementari che migliorano la comodità (Source : agence Repliq pour NAM (nc))



points de rabattement vers les offres de transport structurantes, soit des points de diffusion au sein des zones les plus denses. Dans les deux cas, il s'agit d'imaginer le lien entre offre structurante et couverture du dernier kilomètre et de faciliter le passage de l'un à l'autre.

Pour harmoniser les hubs, une classification a été travaillée sur la base de plusieurs critères groupés en deux catégories : l'offre de service mobilités (niveau d'offre actuel, niveau d'équipement du hub) et le territoire (densité, niveau d'accessibilité, type résidentiel / activités / mixte...). Chaque hub a ainsi pu être rattaché à l'une des trois catégories suivantes :

- Les pôles de rabattement : porte d'entrée d'un territoire peu dense sur un réseau de transport. Selon le niveau d'offre, son aire d'attractivité est plus ou moins grande.
- Les pôles de connexion : point de convergence de nombreux flux de déplacements qui peuvent se redistribuer vers d'autres destinations.
- Les pôles structurants : point stratégique sur le territoire. Il connecte et organise les échanges, créant ainsi un effet d'attraction (local ou régional selon les niveaux) et de centralisation (emplois, études, services).

Chaque catégorie fait l'objet d'un dimensionnement selon les types de services à déployer : stationnement vélos ou voitures, places de covoiturage, vélos en libre-service, distributeurs automatiques de titres, etc. Ces éléments permettent aux territoires d'alimenter leurs projets et, à terme, selon la «labelisation» du hub, les usagers sauront quelles fonctionnalités y seront disponibles.

Préconisations et contraintes

Actuellement, le syndicat NAM consolide les résultats de ces analyses en concertation avec les territoires concernés : disponibilités foncières sur chaque hub, mais aussi projets urbains en cours. L'étude n'est pas figée dans le temps, elle évolue en fonction du développement des lieux de vie. Les prochaines étapes consisteront à proposer une charte commune d'information voyageur pour ces hubs, toujours dans un objectif d'harmonisation et d'identité commune à l'échelle du territoire régional.

Dans ce cadre-là, les principales difficultés résident d'une part dans la capacité à regrouper des réalités géographiques très variées en trois grandes catégories ; d'autre part dans l'acceptation, par les collectivités locales, de valider des niveaux de service travaillés à une échelle supérieure.

ZUSAMMENFASSUNG

Verkehrsdrehscheiben in Nouvelle-Aquitaine: das Beispiel Modalis

In Frankreich sind verschiedene Ebenen von Akteuren für die Mobilität zuständig: die Region für regionale Züge und Busse, die Agglomerationen für den städtischen Verkehr. Jeder dieser Akteure hat ein Verkehrsnetz mit eigenen Regeln und einer eigenen Funktionsweise. Um diese Netze besser aufeinander abzustimmen, gründeten die Mobilitätsbehörden von Nouvelle-Aquitaine 2019 den Verband Nouvelle-Aquitaine Mobilités. Der Verband zielt auf eine Verlagerung des Verkehrs durch ein verbessertes Angebot an Dienstleistungen. Bei der Harmonisierung der Informationssysteme wurde deutlich, wie wichtig es ist, Verkehrsangebote zeitlich und räumlich zu koordinieren. In komplexen Gefügen sind Verkehrsdrehscheiben (Hubs) unabdingbar für verbesserte Reiserouten, aber auch herausfordernd, was die Umsetzung betrifft. Der Verband hat eine Methode entwickelt, die Knotenpunkte der verschiedenen Netze zu hierarchisieren und die verfügbaren Dienstleistungen zu definieren.

RIASSUNTO

Piattaforme dei trasporti in Nuova Aquitania: l'esempio di Modalis

In Francia, la mobilità è una competenza condivisa: le regioni sono responsabili della ferrovia e dei pullman regionali, gli agglomerati dei trasporti urbani. Ciascuno di questi livelli ha una rete e delle regole di funzionamento proprie. Al fine di coordinarsi meglio, nel 2019 le autorità che gestiscono la mobilità in Nuova Aquitania hanno dato vita al consorzio Nouvelle Aquitaine Mobilités, che implementa sul suo territorio una strategia volta a favorire il trasferimento modale mediante il potenziamento dell'offerta di servizi. Con l'introduzione di strumenti che mirano ad armonizzare i sistemi d'informazione, si è rilevata la necessità di coordinare l'offerta di trasporti, sia nel tempo che nello spazio. Per gestire questa complessità, è indispensabile creare piattaforme dei trasporti (hub di mobilità) che facilitino i viaggi degli utenti. Ma la loro realizzazione è una vera sfida. Per affrontarla, il consorzio ha sviluppato un metodo di gerarchizzazione dei poli delle varie reti e di definizione dei servizi a essi associati.

Inserat



CAS
Schwammstadt

Start: 4. September 2025

www.zhaw.ch/iunr/schwammstadt

