

L'an deux mille vingt-cinq, le trois février à 10h00, le Comité Syndical de Nouvelle-Aquitaine Mobilités, légalement convoqué, s'est réuni en séance ordinaire sous la Présidence de **M. Renaud LAGRAVE**, son Président,

**Convocation faite le 24 janvier 2025**

**Nombre de délégués en exercice : 48**

**Nombre de délégués présents : 24**

**Nombre de votants : 30**

**Nombre de voix : 110**

**Présents titulaires ( 21 ) :**

Monsieur Frankie ANGEBAULT pour la Communauté urbaine du Grand Poitiers  
Madame Sylvie AUBERT pour la Communauté urbaine du Grand Poitiers  
Monsieur Benoist AULANIER représentant des Communautés de Communes  
Monsieur Thierry AUROY-PEYTOU pour la Communauté d'agglomération Bergeracoise  
Monsieur Bertrand AYRAL pour la Communauté d'agglomération de La Rochelle  
Monsieur Mathieu BERGÉ pour la Région Nouvelle-Aquitaine  
Madame Catherine BERNARD pour la Communauté d'agglomération Val de Garonne  
Monsieur Michel CAPERAN pour le Syndicat Mixte Pau Béarn Pyrénées Mobilités  
Monsieur Alain DUBOURDIEU pour la Communauté d'agglomération du Grand Dax  
Monsieur Jacky EMON pour la Région Nouvelle-Aquitaine  
Monsieur Jean-Pierre ETCHEGARAY pour le Syndicat des Mobilités Pays Basque Adour  
Monsieur Christophe FUMEY pour le Syndicat Sud-Gironde Mobilités  
Monsieur Michel GERMANEAU pour la Communauté d'agglomération du Grand Angoulême  
Monsieur Renaud LAGRAVE pour la Région Nouvelle-Aquitaine  
Monsieur Alain LECOINTE pour la Communauté d'agglomération du Niortais  
Monsieur Hindeley MATTARD pour la Communauté d'agglomération du Grand Châtelleraut  
Monsieur Frédéric MELLIER pour la Région Nouvelle-Aquitaine  
Madame Line MEODE pour la Communauté d'agglomération de La Rochelle  
Monsieur Christian PRADAYROL pour la Communauté d'agglomération du Bassin de Brive  
Monsieur Clément ROSSIGNOL PUECH pour Bordeaux Métropole  
Monsieur Patrick ROUGEOT pour la Communauté d'agglomération du Grand Guéret

**Présents suppléants ( 3 ) :**

Madame Marie-Christine BOURDIEU pour la Communauté d'agglomération du Marsan  
Monsieur Gérard CHAUSSET pour Bordeaux Métropole  
Monsieur Thierry MARTY pour la Communauté d'agglomération du Libournais

**Pouvoirs ( 6 ) :**

Monsieur Claude BAUDIN à Monsieur Alain LECOINTE  
Monsieur Christophe DUPRAT à Monsieur Clément ROSSIGNOL PUECH  
Monsieur Jean GALAND à Monsieur Renaud LAGRAVE  
Monsieur Olivier GEORGIADES à Monsieur Renaud LAGRAVE  
Monsieur Nordine GUENDEZ à Monsieur Clément ROSSIGNOL PUECH  
Monsieur Dominique SIX à Monsieur Alain LECOINTE

**Absents Excusés ( 27 ) :**

Monsieur Serge ARCOUET pour le Syndicat des Mobilités Pays Basque Adour  
Monsieur Gérard BAGNOL pour la Communauté d'agglomération du Bassin de Brive  
Monsieur Claude BAUDIN pour la Communauté d'Agglomération Royan Atlantique  
Monsieur Gilles BEGOUT pour Limoges Métropole  
Madame Pascale BELLE pour la Communauté d'agglomération du Grand Cognac  
Monsieur Eric BERNARD pour la Communauté d'Agglomération Bassin d'Arcachon Sud  
Monsieur Philippe BUISSON pour la Communauté d'agglomération du Libournais  
Monsieur Florian CHANTEGREIL pour la Communauté d'agglomération du Grand Périgueux  
Madame Frédérique CHARPENEL pour la Communauté de communes Maremne Adour Côte Sud  
Monsieur Jacques COLOMBIER pour la Région Nouvelle-Aquitaine  
Monsieur Xavier DANÉY pour la Communauté d'agglomération du Bassin d'Arcachon Nord  
Monsieur Philippe DELHOUME pour la Communauté d'agglomération de Saintes  
Monsieur Christophe DUPRAT pour Bordeaux Métropole  
Monsieur Jean GALAND représentant des Départements  
Monsieur Olivier GEORGIADES pour la Communauté d'agglomération du Grand Périgueux  
Madame Véronique GLEYZE pour la Communauté d'agglomération du Marsan  
Monsieur Dany GRELLIER pour la Communauté d'agglomération du Bocage Bressuirais  
Monsieur Nordine GUENDEZ pour Bordeaux Métropole  
Monsieur Jean-François IRIGOYEN pour le Syndicat des Mobilités Pays Basque Adour  
Monsieur Jean-Marie LAGEDAMONT pour Limoges Métropole  
Monsieur Jean-Luc MARTIAL pour la Communauté d'agglomération du Grand Angoulême  
Madame Claude MELLIER pour Bordeaux Métropole  
Monsieur Marc OXIBAR pour la Région Nouvelle-Aquitaine  
Monsieur Nicolas PATRIARCHE pour le Syndicat Mixte Pau Béarn Pyrénées Mobilités  
Monsieur Didier PORTRON pour la communauté d'agglomération Rochefort Océan  
Monsieur Daniel RINGENBACH pour la Communauté d'agglomération Tulle Agglo  
Monsieur Dominique SIX pour la Communauté d'agglomération du Niortais

**Secrétaire de séance :**

Il a été procédé à la nomination d'un secrétaire de séance pris au sein du Comité. Monsieur Clément ROSSIGNOL PUECH est désigné, à l'unanimité, pour remplir les fonctions de secrétaire de séance, ce qu'il a acceptées.

Le compte-rendu de la séance précédente est adopté à l'unanimité.

**SEANCE DU COMITE SYNDICAL DU 03 FEVRIER 2025**  
**DELIBERATION 2025\_001 : ORIENTATIONS BUDGETAIRES 2025**

**Vu** le Code Général des Collectivités Territoriales,

**Vu** l'arrêté du Préfet de la Gironde portant création du Syndicat Mixte Nouvelle-Aquitaine Mobilités,

**Vu** les statuts du Syndicat Mixte Nouvelle-Aquitaine Mobilités modifiés,

**Vu** la création d'un budget annexe avec autonomie financière concernant la Commission Locale des Mobilités de Gironde,

**Vu** l'avis de la Commission Locale des Mobilités de Gironde réunie le 22 janvier 2025,

**Vu** les avis des Comités de Bassin réunis en novembre et décembre 2024,

**Vu** les dispositions de l'instruction budgétaire et comptable M57,

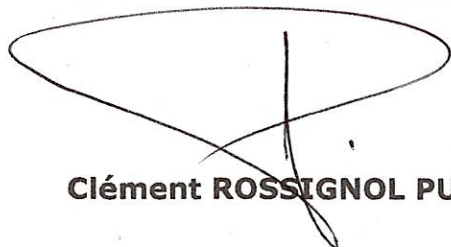
**Vu** le Rapport d'Orientations Budgétaires 2025,

**Après en avoir délibéré, le Comité Syndical prend acte à l'unanimité :**

- **du Rapport d'Orientations Budgétaires pour l'exercice 2025 exposé dans l'annexe à la présente délibération.**

**Le Secrétaire de Séance,**

**Le Président,**



**Clément ROSSIGNOL PUECH**



**Renaud LAGRAVE,**

**Délais et voies de recours contentieux :**

Recours gracieux ou recours contentieux : à effectuer dans un délai de 2 mois à compter de la notification des actes individuels ou collectifs ou de la publication des actes réglementaires. Le recours gracieux doit être adressé à l'autorité signataire/ Cette démarche prolonge le délai de recours contentieux qui doit alors être introduit dans les deux suivant la réponse de l'autorité signataire. L'absence de réponse à l'issue de 2 mois vaudra refus implicite et fera à nouveau courir le délai de recours contentieux. Le recours contentieux peut être directement au Tribunal Administratif. Le Tribunal Administratif peut être saisi par l'application informatique « Télérecours citoyens » accessible par le site internet [www.telerecours.fr](http://www.telerecours.fr)

Envoyé en préfecture le 04/02/2025

Reçu en préfecture le 04/02/2025

Publié le



ID : 033-200081735-20250203-DELIB\_2025\_001-DE



# **RAPPORT D'ORIENTATIONS BUDGETAIRES 2025**

## PREAMBULE

L'année 2024 a été une année déterminante pour Nouvelle-Aquitaine Mobilités et ses membres, avec des réalisations concrètes :

- les déclinaisons opérationnelles de l'étude multimodale 2025-2030 débouchant sur
  - o de nouvelles offres de mobilité telles que des lignes de cars express ;
  - o une stratégie de développement du covoiturage autour de corridors à haut niveau de service et d'une plateforme de mise en relation mutualisée à l'échelle régionale ;
- la qualification des 400 hubs identifiés à l'échelle de la région et la définition d'une politique de service à l'échelle régionale ;
- la poursuite de la première expérimentation de mise à disposition de vélos électriques en libre-service à proximité des gares et en ville dans les 8 villes desservies par la ligne TER entre Angoulême et Royan ;
- l'enrichissement des outils Modalis avec la réalisation pour la première fois en France d'un MaaS régional multimodal autour d'un compte unique, le déploiement du logiciel de réservation en transport à la demande « TAD Modalis », l'élargissement des réseaux vendus sur l'application, l'intégration progressive des pratiques tarifaires régionales
- la poursuite du déploiement de la billettique Modalis et la structuration du projet TER Modalis.

En 2024, Nouvelle-Aquitaine Mobilités a poursuivi et franchi de nouvelles étapes dans sa croissance avec l'intégration de nouveaux membres, le déploiement concret de projets, la mise à disposition des premiers marchés par la Centrale d'achats NAM et la consolidation de sa trajectoire financière.

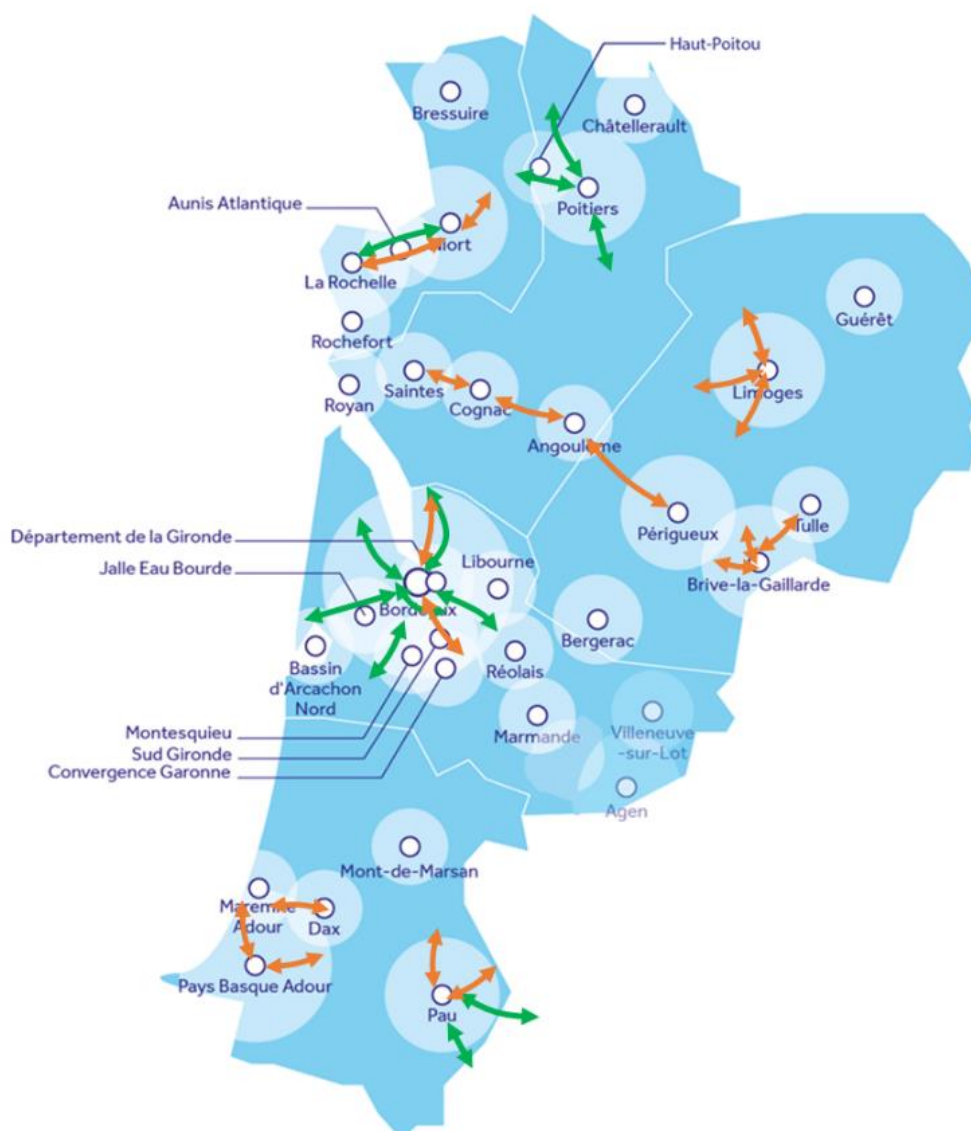
2024 est marquée également par la concrétisation d'une forte ambition en Gironde avec l'installation de la première Commission Locale des Mobilités en Nouvelle-Aquitaine. Regroupant l'ensemble des Autorités Organisatrices de la Mobilité membres de NAM sur le territoire de la Gironde, elle organise les débats autour d'un budget dédié financé par le Versement Mobilité Additionnel et d'une feuille de route dont les principaux attendus (déploiement des lignes de cars express, covoiturage, hubs de mobilités...) ont été affinés en 2024.

# 1. Retour sur l'année 2024

## 1.1. Déclinaisons opérationnelles de l'étude multimodale 2025 – 2030

L'étude multimodale dont les conclusions ont été délibérées en décembre 2020 a permis de répartir les corridors néo-aquitains en deux catégories de potentiels distincts :

- Les **corridors "Cars express"**, pour lesquels les flux sont propices à la mise en place de lignes de cars express ;
- Les **corridors "Covoiturage"** lorsque les flux ne sont pas suffisants pour une offre de transports en commun à haut niveau de service, mais qu'une solution de mobilité partagée semble pertinente.



Cartographie des corridors issus de l'étude multimodale

### 1.1.1. Les corridors "Cars express"

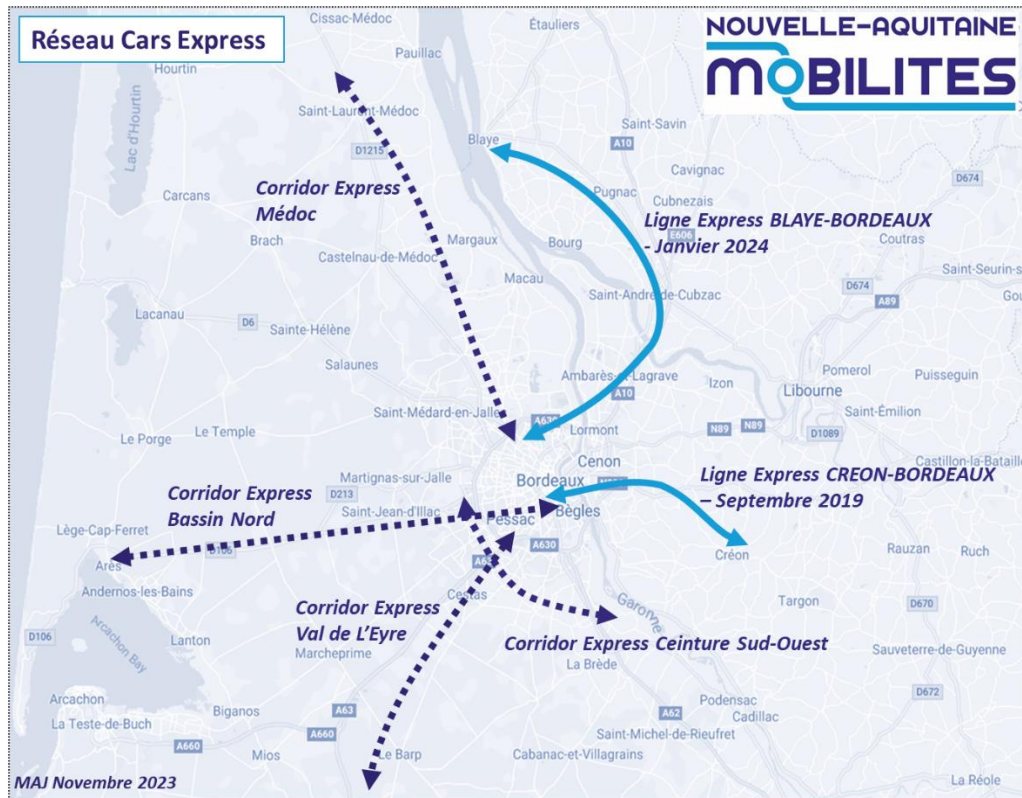
En 2024, les déclinaisons de l'étude multimodale, relatives aux corridors "Cars Express", ont concerné :

- Le lancement de la ligne de car express L140E **entre La Rochelle et Niort**, via le pôle d'échange multimodal (PEM) de Ferrières situé sur le territoire de la CDC Aunis Atlantique. Ce service express, de 6 aller-retours par jour, expérimenté pour une période de deux ans, a donné lieu à la signature d'une convention de cofinancement du déficit d'exploitation entre les partenaires : la région Nouvelle-Aquitaine, les agglomérations de La Rochelle et de Niort, la Communauté de Communes d'Aunis Atlantique.



- **La validation des études (itinéraire, offre, politique de desserte) de la Ceinture Sud-Ouest de la Métropole de Bordeaux** pour une mise en service en septembre 2025. **Actuellement, les aménagements sont en cours de conventionnement entre les partenaires, dans la perspective de leur réalisation d'ici au lancement du service.**
- **La préparation du lancement de la ligne express entre le Bassin d'Arcachon Nord et Bordeaux.** Initialement prévue par les partenaires pour septembre 2024, cette mise en service a été reportée à septembre 2025 par décision du comité de pilotage, au regard des difficultés de recrutement de conducteurs sur les réseaux Alégo (COBAN) et interurbain régional, en Gironde. Actuellement, la phase d'aménagement (convention partenariale de cofinancement) est poursuivie dans l'objectif de renforcer la capacité de rabattement et de diffusion autour de la ligne d'ici à septembre 2025.
- **Les études du corridor Médoc-Bordeaux :** en cours de définition, l'itinéraire desservira la Métropole Bordelaise depuis Lesparre-Médoc.
- La tenue d'un **comité technique de lancement des études du corridor du Val de L'Eyre**, ainsi que d'échanges bilatéraux auprès des territoires, dans le but de préparer un comité de pilotage de lancement pour janvier 2025.

A l'échelle de la Gironde, le programme d'études déployé depuis 2023 permet de dessiner la feuille de route du réseau de cars express en Gironde, **volet routier du SER-M**.



Afin d'améliorer l'attractivité de ces services express, notamment le rabattement des usagers, et de soutenir l'action publique partenariale autour de ces projets, NAM a mis en place, en 2024, un règlement d'intervention (RI) pour le cofinancement des aménagements des lignes de car express en Gironde.

Ce RI, adossé à la capacité de financement du versement Mobilité Additionnel et aux besoins estimés dans les études menées, a été établi collégalement autour d'une clé de répartition des montants d'aménagements de l'ensemble des corridors. Validé par la Commission Locale des Mobilités lors de sa séance du 19 juin 2024, il constitue le document de référence pour le cofinancement des aménagements liés aux cars express : points d'arrêts et pôles d'échanges multimodaux.

### 1.1.2. Les corridors "Covoiturage "

L'étape 1 a été lancée en mars 2023 par le groupement du marché ECOV-TRANSITEC pour l'ensemble des corridors et restituée en deux temps :

- Au premier semestre ont été réalisés et partagés **le benchmark et l'analyse des potentiels des corridors**. La restitution a été faite lors des Comités de bassin de l'été 2023.
- Au second semestre ont été validées **la typologie et la définition des services associés**. Les Comités de bassin de décembre 2023 ont été l'occasion de les confirmer par des avis votés à l'unanimité.

À la suite de ces premiers résultats, **des ateliers ont été menés avec les territoires pour valider les itinéraires et arrêts proposés au 1<sup>er</sup> semestre 2024**. Ces ateliers ont permis un travail plus fin pour permettre la poursuite d'études ou l'implantation de nouveaux services de mobilités comme des lignes de covoiturage.

Le cas de la Gironde et des corridors situés sur l'A10 et l'A62 sont particuliers. L'axe A62 étudié par IBM en amont et celui de l'A10 étudié par ECOV ressortent tout deux comme des axes à fort potentiel de covoiturage. La création de lignes de covoiturage est préconisée.

Dans le cadre du lancement de la Commission Locale des Mobilités en 2024, le choix a été fait d'approfondir l'étude sur ces deux corridors pour définir les différentes modalités de mise en œuvre :

- Modalités d'exploitation du service : niveau d'offre, définition des incitatifs, garantie départ, complémentarité avec les autres offres de transport en commun sur le même corridor.
- Nombre et localisation des points d'arrêts
- Aménagements d'infrastructures
- Planning de mise en œuvre et budget estimé.

L'objectif est d'assurer une mise en service initiale auprès des conducteurs en fin d'année 2025, et une exploitation complète du service en 2026.

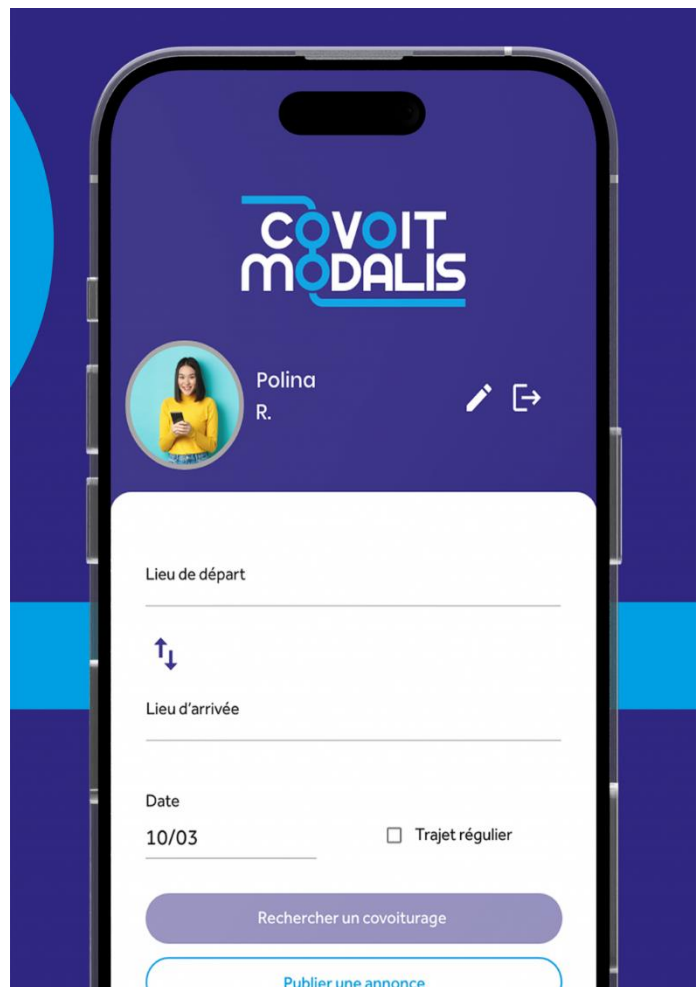
## 1.2. La plateforme de covoiturage "Covoit Modalis"

La plateforme de covoiturage "Covoit Modalis" portée par Nouvelle-Aquitaine Mobilités et développée par MOBICOOP a été lancée en avril 2023, conformément aux engagements pris. Cette solution de covoiturage permet aux utilisateurs de réaliser des covoitages occasionnels ou réguliers sur le territoire.

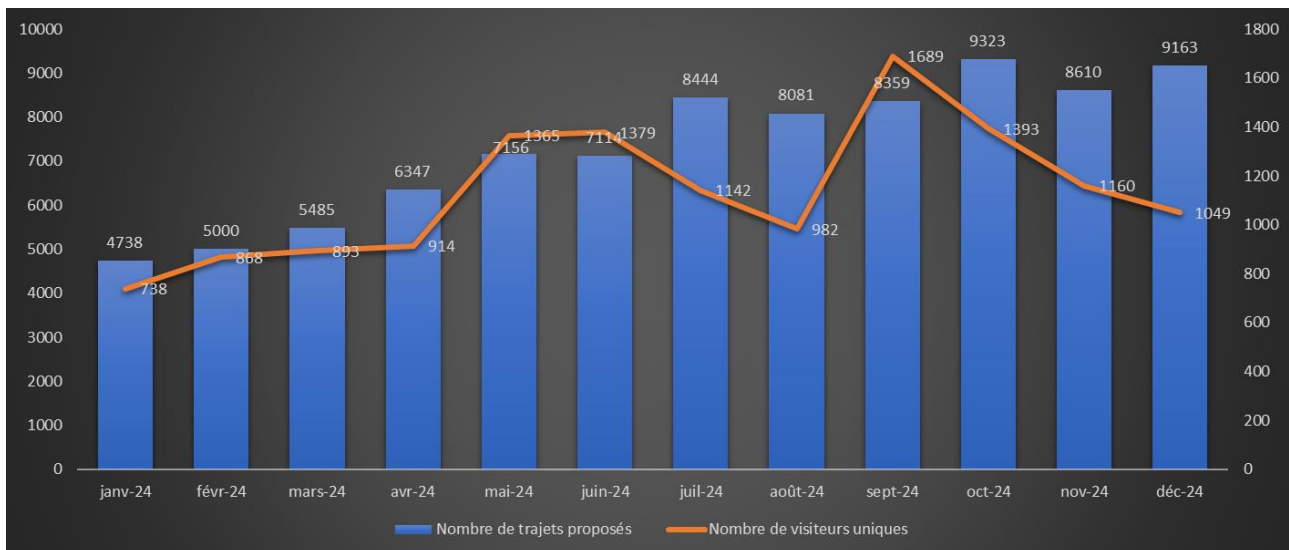
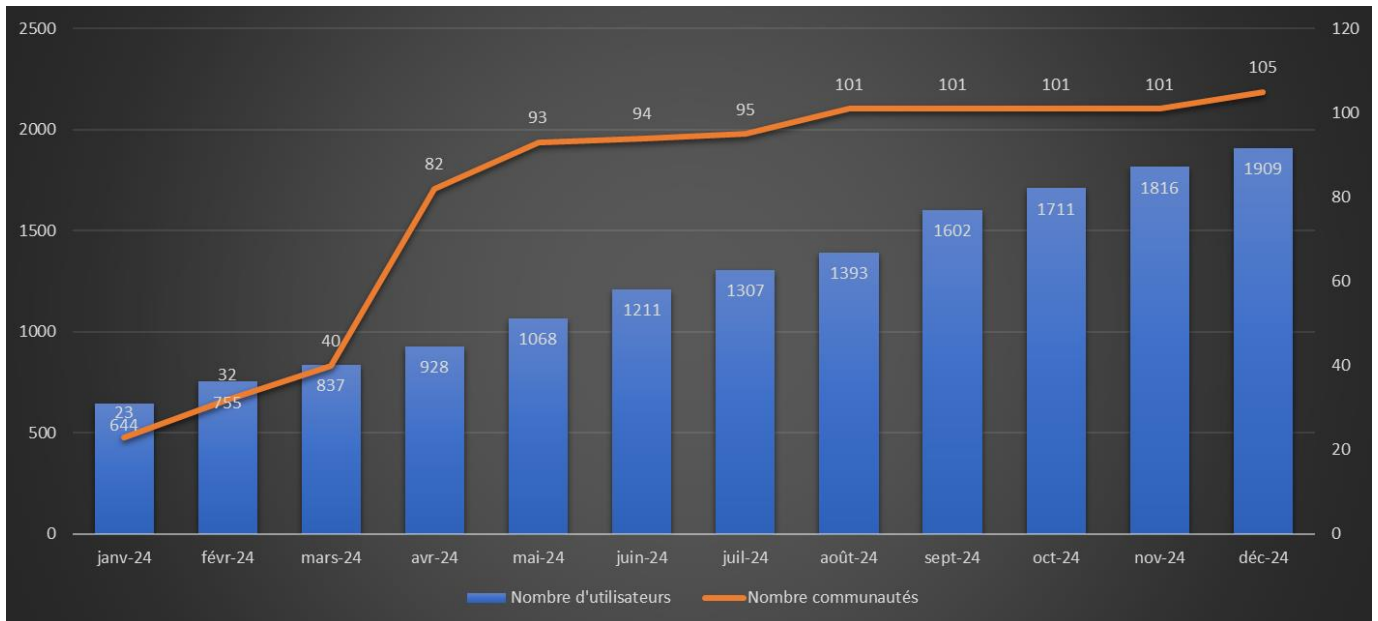
Les membres de Nouvelle-Aquitaine Mobilités ainsi que les territoires via les Contrats Opérationnels de Mobilités de la Région peuvent se saisir de l'outil pour animer la pratique du covoiturage. Cette animation peut être portée au travers de la plateforme grâce à l'outil « Communautés » qui permet de créer des communautés de covoitureurs par entreprises, associations, zones d'activités...

Fin 2024, Covoit Modalis compte, grâce à ses membres, **105 communautés de covoitureurs** réparties sur l'ensemble de la région. Soit plus de 80 nouvelles communautés en un an.

Toujours grâce à l'action des membres et de la campagne de communication menée à l'automne 2024, le nombre d'utilisateurs, de communautés et d'annonces a augmenté sur l'ensemble des mois qui ont suivi la sortie de la plateforme.



Enfin, 2024 a vu arriver le paiement en ligne. Fonctionnalité très attendue des territoires et des utilisateurs qui peuvent désormais payer leur covoiturage de deux manières différentes : à la main ou par carte bancaire.



### 1.3. Les hubs de mobilité

Lancée depuis avril 2023, l'étude "hubs" se décline en 3 étapes :

- Etape 1 : Définition d'une politique de service à l'échelle de la région

Cette étape a été validée sur les 5 comités de bassin en juin/juillet 2024 et en Comité syndical le 16 décembre 2024.

La typologie définitive se compose en 3 catégories : les hubs de rabattement, les hubs de connexion et les hubs structurants.

# Typologie

## Hubs de rabattement

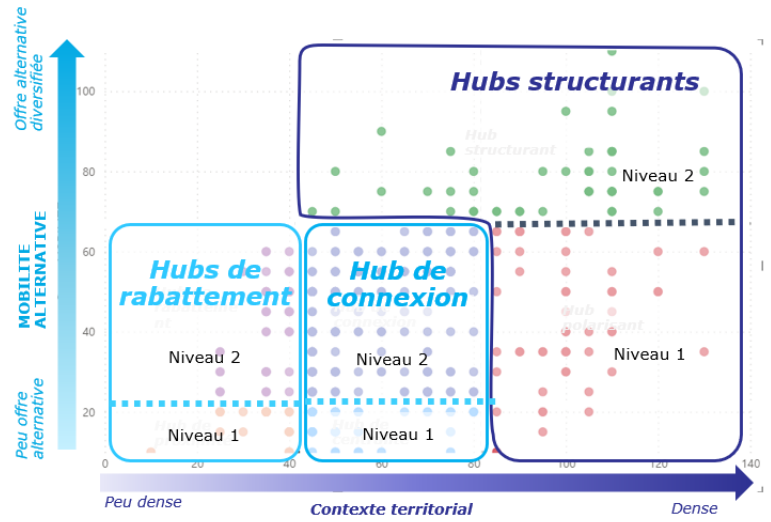
Porte d'entrée d'un territoire peu dense sur un réseau de transport. Selon le niveau d'offre, son aire d'attractivité est plus ou moins grande.

## Hubs de connexion

Point de convergence de nombreux flux de déplacements qui peuvent se redistribuer vers d'autres destinations.

## Hubs structurants

Point stratégique sur le territoire qui connecte et organise les échanges créant ainsi un effet d'attraction (régional selon les niveaux) et de centralisation (Emplois)



La politique de service se décline en 3 niveaux de déploiement : essentiel, conseillé et optionnel. Les services étudiés ont été classés dans 3 domaines : services de mobilité, services de confort et services de lieux de vie.

Gamme de service :		Services de mobilité										
services	COVOIT : aires covoiturage	COVOIT : arrêts dépose-minute	Service Autopartage	PHR : aire de stationnement-VP	Dépose minute VP	Arrêt VTC / taxis	stationnement vélos	stationnement vélos sécurisés (AVS)	Vélos en libre-service (VLS)	Chemins piétons sécurisés, confortables et accessibles aux PMR, y compris éclairage	Station d'entretien / réparation / gonflage pour vélos	
	Hub de Rabattement Niv 1	Essentiel	Essentiel	Optionnel	Optionnel	Essentiel	Optionnel	Essentiel	Essentiel	Optionnel	Essentiel	Conseillé*
Hub de rabattement Niv2	Essentiel	Essentiel	Optionnel	Essentiel	Essentiel	Optionnel	Essentiel	Essentiel	Optionnel	Essentiel	Conseillé*	
Hub de connexion Niv1	Essentiel	Essentiel	Conseillé	Optionnel	Essentiel	Optionnel	Essentiel	Essentiel	Conseillé	Essentiel	Essentiel	
Hub de connexion Niv2	Essentiel	Essentiel	Essentiel	Essentiel	Essentiel	Conseillé	Essentiel	Essentiel	Conseillé	Essentiel	Essentiel	
Hub structurant Niv1	Optionnel	Essentiel	Conseillé	Optionnel	Essentiel	Essentiel	Essentiel	Essentiel	Essentiel	Essentiel	Essentiel	
Hub structurant Niv2	Optionnel	Essentiel	Essentiel	Optionnel	Essentiel	Essentiel	Essentiel	Essentiel	Essentiel	Essentiel	Essentiel	
* Essentiel si Touristique												
Sur le territoire métropolitain, Bordeaux Métropole utilise sa propre méthode de dimensionnement des projets de pôles d'échanges multimodaux, en cohérence avec les objectifs de son Schéma des mobilités et en donnant la priorité aux rabattements en transports en commun et en modes actifs. La démarche intègre également les dimensionnements issus de l'étude d'opportunité des gares du RER, réalisée par la SNCF en lien avec les partenaires du RER.												

gamme de service :		Services de confort												
services	Information voyageur <i>Statique</i> * affichage multimodaux / plans d'information voyageur / Totem	Information voyageur <i>Dynamique</i> * Ecrans d'affichage multimodaux / bornes d'information / pour TC ou Lignes covoiturage	Distributeur de titres de transport (DAT)	Espace d'attente (abrité/couvert)	Sanitaires	Poubelles	Fontaine à eau	Wifi	Prises pour recharge (smartphone, tablette, ordinateur...), simple ou charge active	Bornes de recharges pour véhicules électriques (privées et/ou partagées)				
	Typologie Hub	Hub de Rabattement Niv 1	Essentiel	Optionnel	Optionnel	Essentiel	Optionnel	Essentiel	Conseillé	Optionnel *	Optionnel	Essentiel		
Hub de rabattement Niv2		Essentiel	Optionnel	Conseillé	Essentiel	Optionnel	Essentiel	Conseillé	Optionnel *	Optionnel	Essentiel			
Hub de connexion Niv1		Essentiel	Optionnel	Optionnel	Essentiel	Optionnel	Essentiel	Conseillé	Optionnel *	Optionnel *	Essentiel			
Hub de connexion Niv2		Essentiel	Conseillé	Essentiel	Essentiel	Optionnel	Essentiel	Conseillé	Optionnel *	Conseillé	Essentiel			
Hub structurant Niv1		Essentiel	Conseillé	Conseillé	Essentiel	Optionnel	Essentiel	Conseillé	Optionnel *	Conseillé	Optionnel			
Hub structurant Niv2		Essentiel	Essentiel	Essentiel	Essentiel	Conseillé	Essentiel	Conseillé	Optionnel *	Conseillé	Optionnel			
		<p>Pour les gares et haltes ferroviaires, le schéma directeur RNA / SNCF est le référentiel de déploiement des services et mobiliers.</p>												
		<p>Sur le territoire métropolitain, Bordeaux Métropole utilise sa propre méthode de dimensionnement des projets de pôles d'échanges multimodaux, en cohérence avec les objectifs de son Schéma des mobilités et en donnant la priorité aux rabattements en transports en commun et en modes actifs. La démarche intègre également les dimensionnements issus de l'étude d'opportunité des gares du RER, réalisée par la SNCF en lien avec les partenaires du RER.</p>												
gamme de service:		Lieux de vie												
services	Service de bagagerie / casiers / consigne	Laverie	Kiosque à journaux	Point de retrait de panier fraîcheur (fruits et légumes)	Point de retrait de colis (locker/consigne)	Commerces (boulangerie, alimentation, ...)	Services de restauration, café solidaires	Guichets de services publics, maison des mobilités, avec ou sans personnel	Boîte aux lettres La Poste	Distributeur de billets de banque	Office de tourisme, point d'information touristique sans personnel	Crèche, Cabinet médical	Tiers lieu, espace de coworking	espace adaptable/évolatif pour manifestation temporaire
	Hub de Rabattement Niv 1	Optionnel *	Optionnel	Optionnel	Optionnel	Optionnel	Optionnel	Optionnel	Optionnel	Optionnel	Optionnel *	Optionnel	Optionnel	Optionnel
Hub de rabattement Niv2	Optionnel *	Optionnel	Optionnel	Optionnel	Conseillé	Optionnel	Optionnel	Conseillé	Optionnel	Optionnel	Optionnel *	Optionnel	Optionnel	Optionnel
Hub de connexion Niv1	Optionnel *	Optionnel	Optionnel	Optionnel	Optionnel	Optionnel	Optionnel	Conseillé	Optionnel	Optionnel	Optionnel *	Optionnel	Conseillé	Optionnel
Hub de connexion Niv2	Optionnel *	Optionnel	Optionnel	Optionnel	Conseillé	Optionnel	Optionnel	Conseillé	Optionnel	Optionnel	Optionnel *	Optionnel	Conseillé	Conseillé
Hub structurant Niv1	Optionnel *	Optionnel	Optionnel	Optionnel	Conseillé	Optionnel	Optionnel	Conseillé	Optionnel	Optionnel	Conseillé **	Optionnel	Optionnel	Conseillé
Hub structurant Niv2	Optionnel *	Optionnel	Optionnel	Optionnel	Conseillé	Optionnel	Optionnel	Conseillé	Optionnel	Optionnel	Optionnel *	Optionnel	Optionnel	Conseillé
		<p>* Conseillé si touristique</p>												
		<p>Sur le territoire métropolitain, Bordeaux Métropole utilise sa propre méthode de dimensionnement des projets de pôles d'échanges multimodaux, en cohérence avec les objectifs de son Schéma des mobilités et en donnant la priorité aux rabattements en transports en commun et en modes actifs. La démarche intègre également les dimensionnements issus de l'étude d'opportunité des gares du RER, réalisée par la SNCF en lien avec les partenaires du RER.</p>												
		<p>* Conseillé si touristique ** Essentiel si touristique</p>												
		<p>Services à étudier au cas par cas en fonction des opportunités, partenariats</p>												

- Etape 2 : Intégration territoriale et consolidation des besoins

- Etape 3 : Dimensionnement des services et pré-implantation des hubs.

175 hubs ont été sélectionnés pour faire l'objet d'un approfondissement d'implantation. Le document technique élaboré lors de cette étape comprendra :

- un diagnostic territorial ;
- une analyse des aires de chalandise (population, emplois captés...) ;
- Une synthèse de la typologie du hub et de la politique de service ;

- Une proposition de dimensionnement des services de mobilité ;

**ROY-BRY** - BM Sèvres et Atlantique - AT3 **Hub structurant Niveau 1** **ARCADIS**

### Services - dimensionnement

Proposition de dimensionnement de l'offre de services de mobilité sur le hub :

	Essentiel			Conseillé		Optionnel		
	Places vélos sécurisées	Places vélos	Vélos libre-service	Autopartage	Points IRVE	Places P+R (hors covoiturage)	Places covoiturage	Points IRVE
Dimensionnement proposé 2030	25 - 100	25 - 100	20	0 - 2	0 - 2	0 - 250	0 - 20	1 - 14
existant	0	0	0	non	0	0	non	0
Dimensionnement pré-implantation	80	80	20	2	2	1	20	1

**Une offre de services en faveur du report modal à développer :**

- Stationnement vélos à fortement développer
- Les cheminements doivent également être travaillés compte tenu de la place de la voiture aux abords du hub (en cohérence avec le projet Rochefort 2030)
- Développement des VLS, de l'autopartage et du covoiturage afin de proposer une offre de rabattement alternative à la voiture solo sur le hub
- Information Voyageur à ne pas négliger + communication sur les offres alternatives

⇒ développement des services en lien avec les mobilités actives

**Une offre existante :**

- Parking VP existant d'environ 1000 places, mais qu'il n'est pas proposé d'intégrer en P+R pour le Hub
- Places dédiées au covoiturage à envisager (sur une partie du parking existant de 1000 places, à proximité des arrêts de bus) pour inciter au covoiturage en rabattement sur le Hub
- Présence de quais bus récents
- Une mise en conformité du nombre de points IRVE en fonction du nombre de stationnement VP existant serait à prévoir

**Report modal :** Baisse VP -23.00 %  
 Part Modale VP - 2019 (commune) : 73 %  
 Part Modale VP projetée 2030 (Hub) : 56 %  
 Report modal : Vélo 5%, MAP 10%, TP 5%

essentiel, rommé, optionnel

- Un schéma de pré-implantation des services sur le hub ;

**ROY-BRY** - BM Sèvres et Atlantique - AT3 **Hub structurant Niveau 1** **ARCADIS**

### Services - Pré-implantation

Proposition de pré-implantation de l'offre de services de mobilité sur le hub :  
 À adapter en fonction du projet urbain

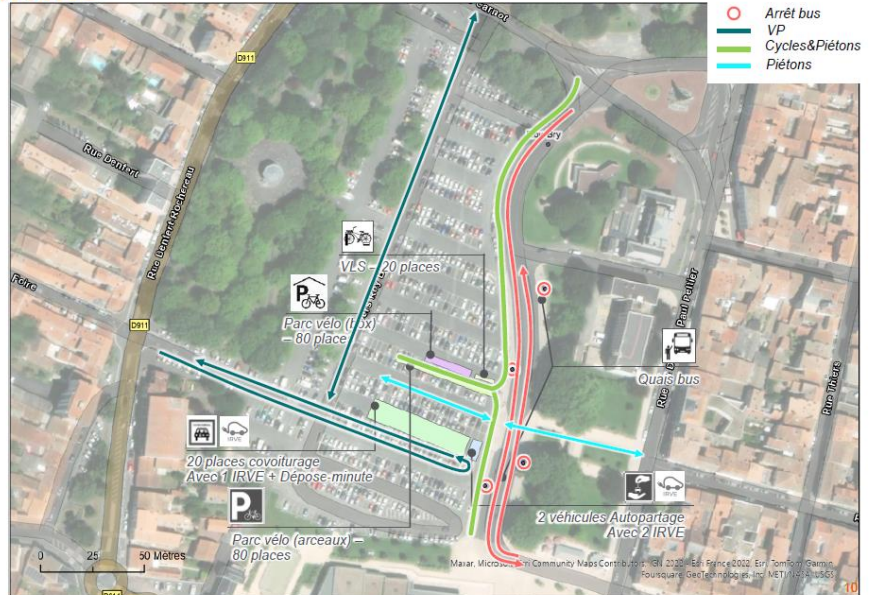
**Services implantés :**

- 40 arceaux vélos (80 places)
- 80 places vélos consignes sécurisées
- 20 places Covoiturage
- 3 points de charge IRVE
- 2 véhicules autopartage
- 20 places VLS
- Quais de bus

- une schématisation des flux VL, cycles et piétons ;

## Services - cheminements

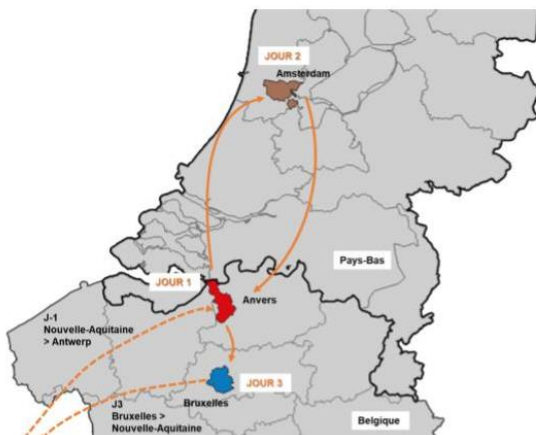
Proposition de cheminement  
des flux



**13 ateliers techniques ont été organisés d'octobre à décembre 2024 sur les bassins Landes Pyrénées, Vienne Charentes, Sèvres Atlantique et Limousin Périgord.** 20 membres de NAM, 19 collectivités non-membres et SNCF Gares&Connexions ont participé à ces ateliers. Ces ateliers avaient pour but de présenter et d'expliquer les résultats des travaux menés par le bureau d'études, d'échanger avec les collectivités, de comprendre les enjeux autour du hub et d'intégrer les réflexions/travaux d'aménagement.

### Organisation d'un voyage d'études en Belgique et aux Pays-Bas

Dans le cadre de l'étude hub, NAM a organisé un voyage d'études du 25 au 28 novembre 2024 en Belgique et aux Pays-Bas. Lors de ce voyage, les élus et techniciens ont pu échanger avec des collectivités ayant déjà mis en place une stratégie hub et visiter plusieurs réalisations à Anvers, Bruxelles et Amsterdam.




## Driebergen-Zeist

Fiche d'identité

**JOUR 2**

**Situation géographique :**  
Hollande, Driebergen-Zeist


Le Mobipunt se situe à environ 65km au sud du centre d'Amsterdam et à 24 km d'Utrecht.




**Services présents :**

- Gare routière
- Parking Relais
- Parking vélos


**A proximité :**  
Petite gare néerlandaise, bien



*Vue aérienne*



*Street View de la dépose minute*



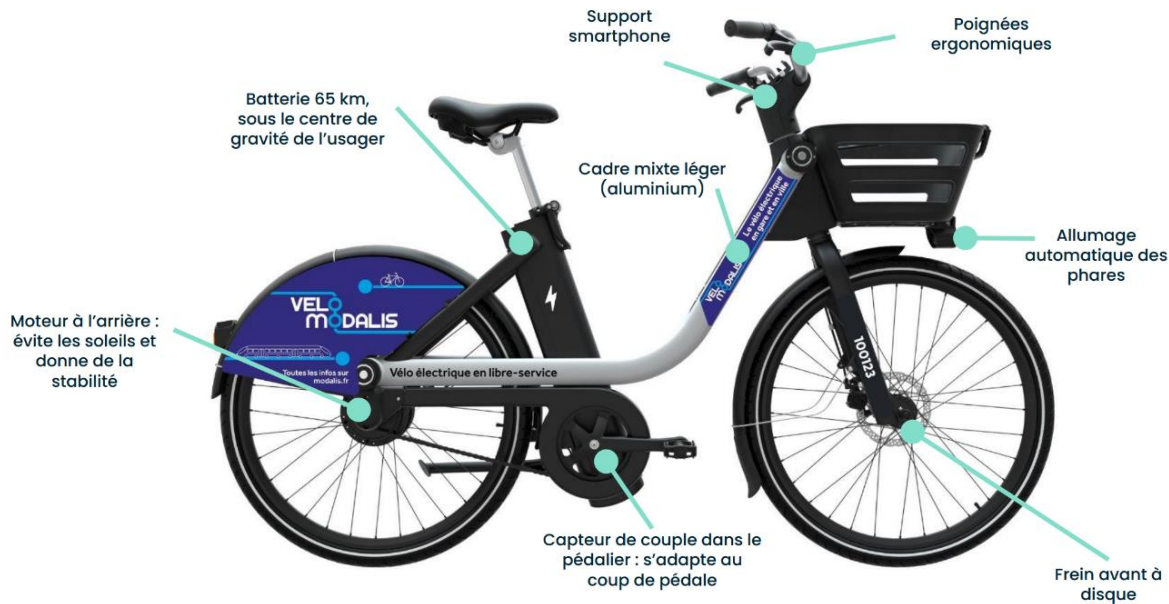
*Street View de la gare routière*

Description du hub

#### 1.4. Mobilités actives : l'expérimentation de Vélo Modalis

L'expérimentation de Vélo Modalis sur la ligne 16 du TER Royan – Angoulême a été lancée par Nouvelle-Aquitaine Mobilités, Fifteen et leurs partenaires, l'ADEME, la Région Nouvelle-Aquitaine, les Communautés d'Agglomération de Grand Angoulême, de Grand Cognac, de Royan Atlantique et de Saintes en juin 2023 pour une durée de 18 mois. Intégré à l'application MODALIS, ce service permet de combiner l'usage du vélo et du train ou du car. L'expérimentation a notamment pour objectif de valider les modèles économiques pour des agglomérations de taille moyenne à grande.

➔ **160 vélos sont mis à disposition dans 25 stations déployées dans les 8 gares de la ligne 16 et en ville**



Source : Fifteen

Le service Vélo Modalis permet aux voyageurs descendant du TER ou des cars interurbains régionaux de compléter leur trajet en louant un vélo électrique en libre-service à leur arrivée en gare, pour effectuer les derniers kilomètres de leur trajet. Les vélos peuvent être empruntés 7j/7 et 24h/24, à l'heure ou à la journée, et sont remplacés en station à la fin de la location.

En complément, dans les villes de Royan, Angoulême et Cognac, le réseau de vélos en libre-service a été déployé en ville, en plus des stations en gare.

**Vélo Modalis** est un outil complémentaire des services existants et proposés à l'utilisateur. Il répond à plusieurs objectifs :

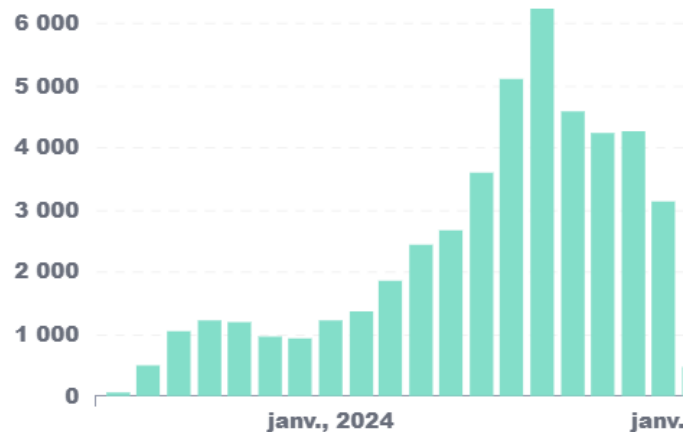
- **Réduire** les émissions de GES et participer aux **enjeux de santé publique**
- **Faciliter** les déplacements et le **confort de l'utilisateur** dans un **cadre apaisé**
- **Créer** une cohérence intermodale et multimodale pour valoriser la **performance des réseaux de transports collectifs** et **l'attractivité des territoires**

De plus, la promotion de **l'intermodalité Train + vélo** est un enjeu important à prendre en compte, c'est un levier de report modal efficace et démontré.

**Il s'agit d'une première en France.** L'intérêt de l'expérimentation réside dans le fait d'avoir une continuité d'offre entre les gares et les territoires urbains sur une ligne ferroviaire complète.

Les chiffres d'usages et les retours positifs des agglomérations témoignent de la réussite de ce projet et d'une volonté commune de pérenniser le service coordonné par NAM en augmentant le nombre de stations et de vélos.

## Trajets



L'année 2024 montre l'évolution du service avec un pic de **6 246 trajets en août** et une stabilisation aux alentours des **4 000 trajets mensuels**. Concernant les usagers, **5% des abonnés TER sont également abonnés Vélo + Train**, une donnée non négligeable et encourageante pour la suite.

L'année 2024 a permis de valider la pérennisation de cette expérimentation par l'ensemble des agglomérations du territoire. L'objectif des partenaires est de capitaliser sur les résultats de l'expérimentation et de poursuivre la dynamique commune sous la marque Vélomodalis.

Pour poursuivre l'expérimentation sous un format pérenne, des réflexions ont été menées sur **l'évolution de la gamme tarifaire, sur la formalisation d'une charte graphique des vélos adaptée aux territoires ainsi que sur l'intégration dans le MaaS Modalis**. Dans le cadre du déploiement d'un service sous une même marque, ces évolutions permettent de répondre aux objectifs d'intégration territoriale et de facilitation du parcours voyageur.

Le travail effectué sur la pérennisation du service a permis d'aboutir, fin 2024, à un schéma contractuel inédit entre Nouvelle-Aquitaine Mobilités, la Centrale d'achat du transport public (CATP) et l'opérateur vélo Fifteen via la signature d'un marché subséquent relatif à l'acquisition de système de vélos en libre-service. En sa qualité de centrale d'achat et dans le cadre d'une convention établie avec la CATP, Nouvelle-Aquitaine Mobilités fait bénéficier à ses membres de commandes groupées auprès de la CATP.

En 2024, les retours d'expériences de l'expérimentation Vélo Modalis ont permis d'appuyer les études en Gironde dans le cadre de la Commission Locale des Mobilités.

Cette étude, croisée avec celle des hubs de mobilités et car express, a été présentée aux territoires lors des ateliers de concertation, au printemps 2024. L'objectif était de définir les priorités de déploiement annuel suivant le retour des territoires et selon plusieurs hypothèses. Les ateliers de concertation et les échanges ont permis d'affiner les besoins en stations/vélos à l'échelle Girondine et d'avancer sur les réflexions d'un modèle de déploiement le plus opportun sur ce territoire. A l'image de l'expérimentation et des retours, l'étude prévoit de privilégier des stations en gare ou aux arrêts de car express, complétées par des stations en ville tant que possible afin de donner plus de possibilités de trajets : en boucle et de station à station.

## 1.5. La Commission Locale des Mobilités de Gironde

Instaurée en janvier 2024 à l'issue d'une concertation menée avec les territoires et l'ensemble des acteurs institutionnels et économiques, des structures représentatives des employeurs de Gironde, la Commission Locale des Mobilités de Gironde a été installée et son Président, M. Clément ROSSIGNOL-PUECH, élu le 31 janvier 2024.

Elle a pour objectif de piloter le projet de mobilités des territoires périurbains de Gironde.

Adossée à la levée du Versement Mobilité Additionnel (VMA) par Nouvelle-Aquitaine Mobilités, cette instance de gouvernance dispose d'un budget autonome et est composée des membres de NAM en Gironde. Elle dispose d'une ingénierie en partie dédiée.

La feuille de route 2024 de la Commission Locale des Mobilités s'est déclinée autour :

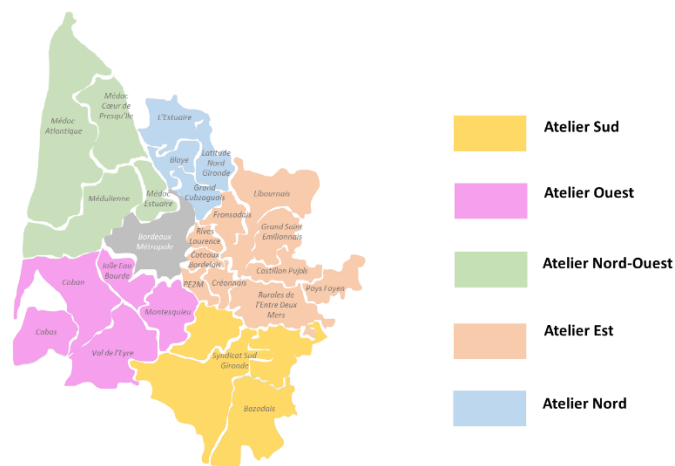
- du développement du réseau de cars express avec l'exploitation de 2 lignes de cars express, et la poursuite des études pour 4 corridors ; le vote d'un règlement d'intervention permettant le cofinancement des aménagements du cars express : points d'arrêts et pôles d'échanges routiers.
- d'une stratégie de développement du covoiturage autour de deux corridors à haut niveau de service et d'une plateforme de mise en relation mutualisée à l'échelle régionale ;
- de la possibilité de soutien au déploiement d'investissements liés aux hubs de mobilité (abris vélos sécurisés, bornes d'information voyageurs, vélos et stations vélos en gare)
- des études de communautés tarifaires en Gironde.

Afin de construire la feuille de route de la Commission Locale des Mobilités et dans la continuité des démarches de concertation menées en 2023, 5 ateliers de concertation territoriaux ont été mis en place en 2024.

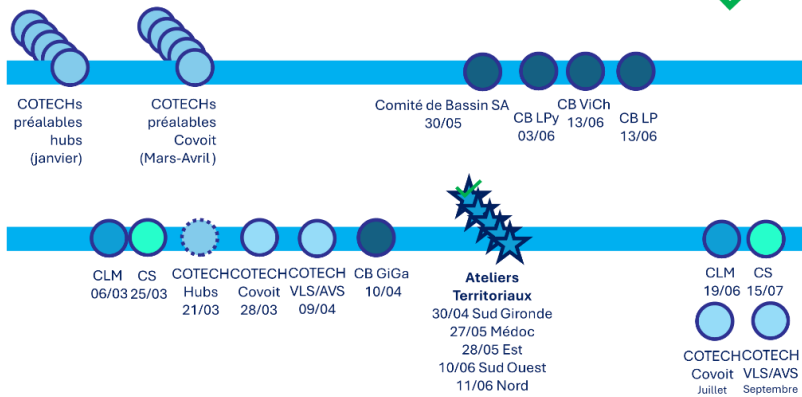
Le découpage territorial de ces ateliers correspond aux bassins de mobilités de Gironde et aux périmètres des contrats opérationnels de mobilité de la Région.

Réunis à deux reprises en 2024, ils ont permis de présenter les travaux et les avis pris par la Commission Locale des Mobilités, de faire remonter les besoins de mobilités des territoires et de concerter sur les projets et les études en cours sur le déploiement du réseau de cars express, de covoiturage express et sur les propositions de déploiement de services vélos, que ce soit l'équipement en abris vélos sécurisés ou en vélos en libre-service.

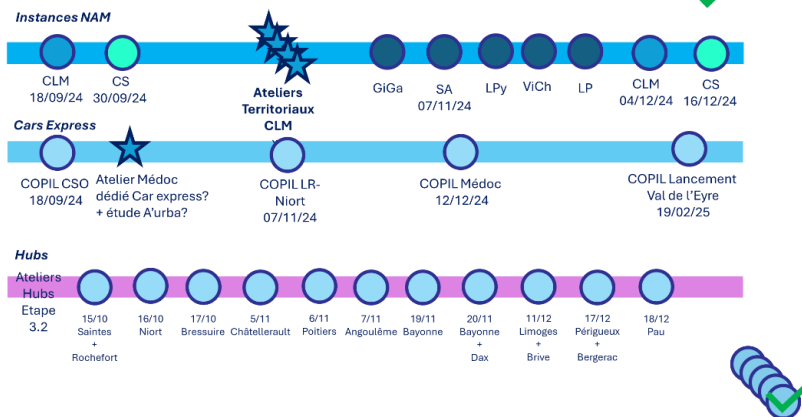
### Ateliers territoriaux de concertation Commission locale des mobilités de Gironde



## PLANNING 1<sup>er</sup> semestre 2024



## PLANNING 2<sup>ème</sup> semestre 2024



## 1.6. Le déploiement et l'enrichissement de la mobilité intégrée MODALIS

### 1.6.1. Données de Mobilités et Observatoire

En 2024, les travaux se sont poursuivis autour de la stabilisation des données et l'enrichissement de celles-ci :

- **Offre théorique de réseaux disponibles dans le calculateur Modalis (+ 2 réseaux) :**
  - Communauté de communes de Montesquieu
  - Communauté de commune du Haut Béarn
- **Offre temps réel de réseaux (+ 3 réseaux) :**
  - TBM - Bordeaux Métropole
  - Evalys – Val de Garonne
  - Yelo – La Rochelle
- **Intégration de nouvelles offres de Vélos Libre-Service (VLS) dans le calculateur d'itinéraire Modalis, et diffusion sur le Point d'Accès National, pour les réseaux de Niort, Brive La Gaillarde, Périgueux et La Cali.**

Dans le cadre de la LOM et des obligations légales, NAM a continué à assurer la diffusion des données sur le Point d'Accès National (PAN) et a mis en œuvre la diffusion du temps réel des réseaux le souhaitant (ne la diffusant pas en propre) au format SIRI (format européen) sur le PAN, en lien avec PIGMA. Cette diffusion au format temps réel européen est une avancée majeure car elle participe à la réutilisation et la compréhension du NeTEx et du SIRI, standards européens, par les industriels. **La diffusion des données des réseaux membres de NAM à ces formats, est une première en France.**

- **Accessibilité**

Des travaux préparatoires et d'expérimentation sur l'accessibilité des transports aux personnes à mobilité réduite (PMR) ont été réalisés en 2024 et seront poursuivis en 2025. En lien avec la Direction Ministérielle de l'Accessibilité (DMA) et le territoire de La Rochelle, l'utilisation du logiciel Accès Libre Mobilité (ALM) est en cours.

Cet outil, open source, a pour objectif de fournir une solution digitale pour :

- Consulter les données
- Réaliser le relevé de terrain et la saisie géométrique / attributaire
- Importer/ exporter des jeux de données.

Des outils de diffusion de ces données (intégrables ou non aux calculateurs d'itinéraires existants) ont été sourcés sur l'année 2024, dans l'objectif de commencer à construire une stratégie collective à ce sujet.

- **Données et billettique :**

En lien avec la billettique KUBA et les équipes NAM à Limoges, une stabilisation et une amélioration des process autour de la donnée à usage de la billettique Modalis, ont été entamées. A ce titre, l'ensemble des cas spécifiques et demandes des réseaux a été étudié de manière transversale pour y répondre dans la mesure de la faisabilité technique.

- **Observatoire :**

L'année 2024 a été l'occasion de maquetter et tester des fonctionnalités relatives à la qualité de service (avances / retards) et aux usages des services Modalis (Maas et billettique).



Maquette des indicateurs de ventes sur un réseau Y – valeurs aléatoires



Maquette des indicateurs comptes uniques Modalis – valeurs aléatoires

### 1.6.2. Le TAD Modalis

En 2024, le déploiement du logiciel de réservation en transport à la demande exploité par PADAM MOBILITY, a été réalisé sur le territoire de Val de Garonne Agglomération, réseau Evalys. Ce service Modalis, disponible au travers de la centrale d'achat NAM permet, au fil des déploiements de réseaux, d'abaisser les coûts de licence par véhicule et de mutualiser le coût des solutions logicielles déployées pour les usagers, les opérateurs et les conducteurs.

Les premiers chiffres, sur Evalys :

- 3 293 inscriptions
- 699 clients
- 34 442 réservations sur 74 971 recherches, soit 46% de réussite
- 65% en moyenne de taux de groupement.



La préparation du déploiement du réseau TAD de Limoges a été menée en 2024, avec une mise en production prévue au 1<sup>er</sup> trimestre 2025.

En parallèle, un travail de présentation de la solution aux autres collectivités a été mené dans le but de répondre aux besoins.

### 1.6.3. Le compte unique Modalis

Déployé en 2023, le compte Modalis a évolué en 2024 permettant désormais de centraliser les achats des usagers sur les canaux Maas et billettique. A fin 2024, **160 000 comptes Modalis** ont été créés au travers des canaux digitaux et des déploiements de la billettique Modalis.

Les développements techniques sur la gestion des profils clients ont été menés et testés. La gestion des profils implicites (jeune) est désormais en production. Concernant la gestion des profils complexes, nécessitant des documents justificatifs, la mise en production aura lieu début 2025.

Le CRM, outil métier de gestion des comptes clients, s'est enrichi sur 2024. Il permet l'analyse automatisée de pièces d'identité, la gestion et validation des profils et le suivi des commandes de cartes Modalis par les clients.

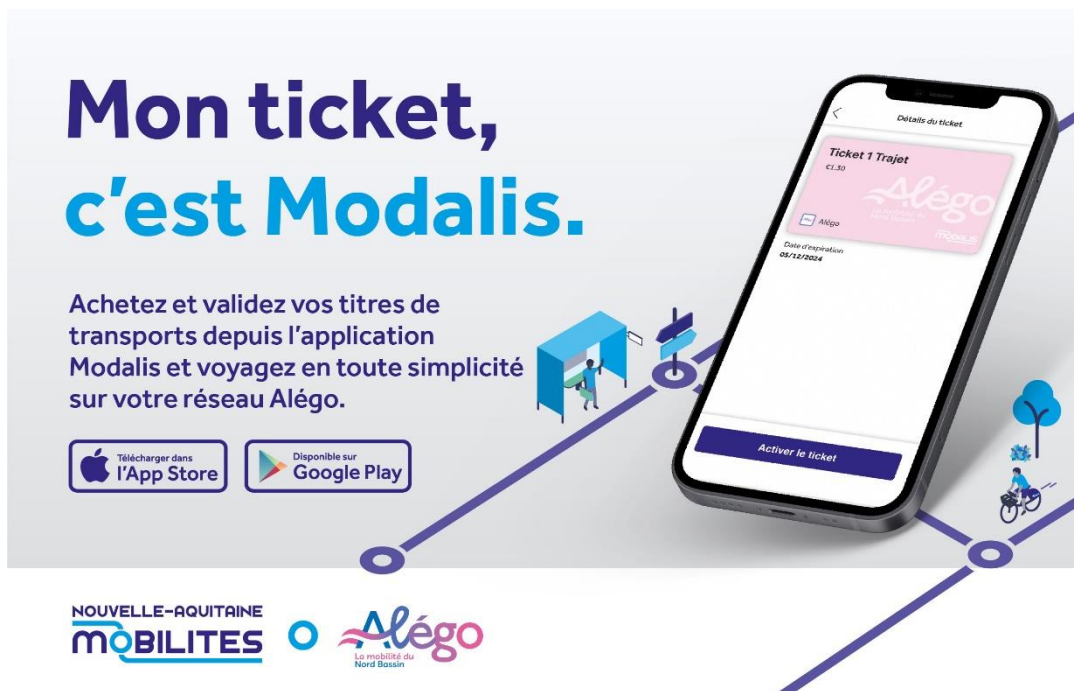
De plus, des réunions techniques ont été menées en vue de son interfaçage avec les comptes de mobilité ou citoyens locaux mis en œuvre par les membres du syndicat (ex : Bordeaux Métropole, La Rochelle, etc...), afin de les enrichir.

### 1.6.4. Le Maas Modalis

En 2024, Modalis s'est enrichi de nouvelles données informations voyageurs théoriques et temps réel et de réseaux mis à la vente :

- 4 nouveaux réseaux sont disponibles à l'achat et à la validation sur l'application Modalis : Pau, Périgueux, Cognac et la COBAN.

Désormais, 11 réseaux urbains peuvent être achetés directement sur l'application Modalis. Les gammes de ces réseaux se sont enrichies avec la vente de titres occasionnels mais aussi d'abonnement.



L'année 2024 a été une année de développements techniques pour permettre :

- La vente des cars interurbains sous une identité unique et harmonisée ;
- La vente et la validation des titres TBM avec une technologie Bluetooth propre à ce réseau ;
- La vente des titres TER (Pass Abonné 20/30 voyages et Billet Jeune) avec une cinématique adaptée se basant sur l'origine et la destination du trajet, le calcul du prix associé et le choix d'une date de circulation valide.

Ces développements ont été réalisés et testés. L'ouverture à la vente est souhaitée sur 2025.

La première version de la boutique Modalis a aussi été développée et testée, permettant la commande de cartes Modalis et la distribution des titres des réseaux déployés en billettique Modalis.

Des travaux sur la performance de l'application ont été menés afin d'assurer sa résistance face à la croissance des usagers.

Ainsi, en 2024 :

- 21 millions de recherches d'itinéraires ont été réalisées au travers des médias Modalis dont 2,6 millions sur l'application ;
- 89 050 produits vendus sur l'application Modalis avec un chiffre d'affaires de 250 936,30 € ;
- 630 000 produits vendus sur Ticket Modalis avec un chiffre d'affaires de 1,675 millions d'euros, pour les pass abonnés télétravail TER, les Cars Interurbains et les deux réseaux urbains (Yelo et Couralin).

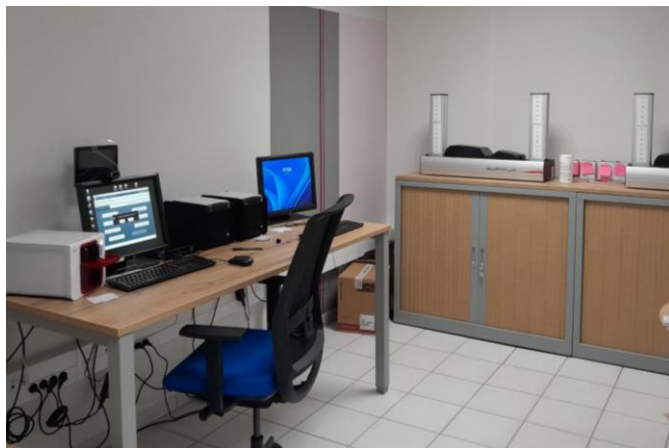
### 1.6.5. La billettique Modalis

2024 : Une année riche en projets et nouveautés à la cellule billettique de Limoges

#### Les locaux de la cellule Billettique

L'année 2024 a été marquée par la mise en place des équipements avec :

- **la plateforme de préproduction** : permet d'assurer les tests, les vérifications des équipements en SAV et la réalisation des recettes usine.
- **la plateforme de production** : permet la production de cartes, soit à l'unité, soit en masse. Elle est équipée pour produire jusqu'à 10 000 cartes en 5 jours grâce à deux imprimantes, grandes capacités, Quantum.



*A gauche : Salle de production de masse – A droite : Salle de test*

- **la plateforme de formation** : destinée à la formation des agents sur les équipements de billetterie. Les équipements ont été commandés et seront livrés et opérationnels dès février 2025.
- **un local de stockage** : pour les équipements, tickets, cartes et consommables. NAM a constitué un stock, entre autres, pour répondre aux besoins des réseaux, dépanner les équipements en SAV et réaliser les tests en préproduction et production.

### L'équipe de la cellule Billetterie

L'équipe de la cellule Billetterie s'est renforcée avec l'arrivée du cabinet Willing, une gestionnaire administrative et la société Ticks.

- **Willing** : depuis mars 2024, intervention de 2 ETP pour l'appui au management de l'équipe billetterie et à la structuration de la gestion de projets de Billetterie.
- **Ticks** : depuis mai 2024 jusqu'à fin décembre 2024, expertise technique billetterie sur les projets. Depuis janvier 2025, Ticks est titulaire du marché "Administration et exploitation technique des systèmes de billetterie et MaaS".
- **Une Gestionnaire administrative NAM** : renfort arrivé en mai 2024 pour la gestion des stocks, commandes de tickets, cartes et consommables, impression des cartes en masse ou de la e-boutique de la Région Nouvelle-Aquitaine et suivi logistique des équipements en SAV.

### 2024, les projets conventionnés et les projets mis en service :

- 3 projets conventionnés en 2024 : Grand Périgueux, Bassin de Brive et Coban
- 2 projets en production et en phase de Vérification du Service Régulier (VSR) :
  - o Bocage Bressuirais (Agglo2b) : lignes scolaires et commerciales mises en service le 1<sup>er</sup> octobre 2024 → 85 véhicules

- TIU (RNA) lignes scolaires mises en service en septembre 2024 → 362 véhicules.

En parallèle de ces mises en service et assistance, NAM a réalisé **des études et/ou des présentations** pour les différentes AOM et transporteurs : COBAS (en cours de conventionnement), Agglomération du Grand Poitiers, COGNAC, PAU, Val de Garonne, Agen, Transdev, Kéolis, RatpDev.

### Les formations et l'assistance aux réseaux

Pour répondre aux difficultés identifiées lors de la mise en service des premiers réseaux, notamment en ce qui concerne les équipements PAX, une assistance technique a été mise en place. Cette assistance inclut un SAV, une hotline dédiée et un outil de ticketing GLPI.

### D'autres évènements ont marqué la cellule Billettique sur l'année 2024 :

- 13 juin: démonstration de la billettique Modalis à NAM Limoges avec la présence des membres du comité de bassin Limousin-Périgord et représentants des AOM pour découvrir la billettique Modalis.



*Présentation des équipements lors de la démonstration organisée le 13 juin 2024 dans les locaux de NAM à Limoges*

- Mise en place d'une comitologie autour des projets avec plusieurs groupes de travail, dans un objectif de mutualisation, auxquels participent les AOM et exploitants. L'objectif étant de partager des sujets qui pourraient avoir un impact sur le collectif : enveloppe budgétaire, évolutions techniques à venir, trajectoire à court, moyen ou long termes des projets...
- 11 décembre : inauguration de la billettique Modalis sur le réseau du Bocage Bressuirais (Agglo2b).



*Inauguration de la billettique Modalis - 11 décembre 2024*

### 1.6.6. L'exploitation et l'administration des systèmes Modalis

Dans une optique d'amélioration et d'optimisation de la qualité des projets et systèmes Modalis (Billettique et Maas), il a été décidé, en 2024, d'externaliser l'administration, le paramétrage et le support post-déploiement pour améliorer la qualité et la performance des systèmes Modalis.

Ce marché, attribué en fin d'année 2024 à Ticks pour une durée de 4 ans, permettra de mieux répondre aux attentes des réseaux et d'accroître la satisfaction des usagers.

Ses missions :

- assurer le suivi du fonctionnement de l'ensemble du système billettique et de ses interfaces, et l'activation, après accord de NAM, des opérations du contrat de maintenance avec les fournisseurs en cas de besoin.
- apporter une expertise renforcée pour optimiser la supervision des systèmes déployés (billettique et Maas).

L'équipe est composée de 2 administrateurs systèmes Modalis, un responsable exploitation système Modalis, un directeur projet, un directeur exploitation et un expert systèmes mobilités.

### 1.6.7. Une intégration progressive des pratiques tarifaires régionales

#### Harmonisation des profils

Le projet d'harmonisation des gammes tarifaires s'est poursuivi en 2024, avec un accent particulier sur l'harmonisation progressive du profil « jeune ». Plusieurs réseaux ont actualisé leur gamme tarifaire dans ce sens : Rochefort Océan (R'Bus), Bocage Bressuirais (Trema), le nouveau réseau « Alégo » de la COBAN.

Ces réseaux ont tous fixé la limite d'âge de leur profil « jeune » à 28 ans, en accord avec les profils jeunes existants sur les réseaux de Bordeaux (TBM), Dax (Couralin), Poitiers (Vitalis), Guéret (Agglo'bus), ainsi que du SMPBA (Txik Txak) et des réseaux régionaux (TER et CARS). D'autres réseaux suivront cette dynamique en 2025.

En parallèle du déploiement de la billettique Modalis, des travaux visant à harmoniser la tarification des modalités de distribution ont été menés afin de créer une cohérence billettique globale entre les réseaux. Les tarifs préconisés pour une cohérence régionale sont les suivants : 20 centimes pour les billets sans contact, 2€ pour les cartes sans contact. Il est également proposé d'émettre gratuitement la carte nominative afin de fidéliser les usagers et les inciter à utiliser les transports collectifs. Il est préconisé de facturer un montant de 10 € à l'utilisateur pour la création de duplicata en cas de perte.

Plusieurs groupes de travail ont également accompagné les réseaux dans leurs réflexions sur les évolutions des gammes, notamment sur le profil sénior et la tarification solidaire (cadre légal et seuils liés aux Quotients Familiaux).

#### Poursuite des études de communautés tarifaires autour des SER-Métropolitains

Les projets de communauté tarifaire ont également constitué une priorité des sujets tarifaires en 2024. Pour rappel, la communauté tarifaire repose sur deux principes fondamentaux : la mise en place d'une gamme unique et l'intégration systématique de la multimodalité sur l'ensemble des titres de la gamme permettant une simplification du parcours usager. Ces projets s'inscrivent comme les pendants tarifaires de l'étoffement de l'offre ferroviaire, notamment à travers le développement des RERM et SERM.

En Gironde, l'année 2024 a marqué le début de nombreux débats constructifs autour de l'élaboration des scénarios de communauté tarifaire. Durant le 1<sup>er</sup> semestre, plusieurs échanges approfondis ont eu lieu avec les équipes techniques des AOM de ce territoire afin de prendre en compte l'ensemble des enjeux tarifaires du territoire : les voies de convergence, les profils spécifiques et les titres forts de chaque réseau.

Au cours du 2<sup>ème</sup> semestre, plusieurs modèles tarifaires ont été coconstruits avec le bureau d'études et partagés pour identifier ceux pouvant répondre aux spécificités girondines. Compte-tenu des échanges initiaux et des contraintes remontées à ces occasions, il a été décidé de développer au moins trois scénarios différenciés. Ces derniers, bien qu'encore provisoires, feront l'objet d'une première vague de modélisation. Ils ont pour objectif de fournir aux élus des éléments concrets pour nourrir les prochains débats sur les enjeux de mobilité locale autour du projet de RER Métropolitain girondin.

Une deuxième communauté tarifaire a également été étudiée sur le territoire régional autour du SERM basco-landais jusqu'à l'étoile ferroviaire de Pau. Cette initiative, baptisée « communauté tarifaire Landes-Pyrénées<sup>1</sup>», couvre les territoires des AOM suivantes : SMPBA, Grand Dax, MACS, SMPBPM, les communautés de communes du Haut Béarn et de la Côte Landes Nature, ainsi que la Région Nouvelle-Aquitaine.

Dans un premier temps, les travaux ont permis de dresser un diagnostic du territoire, soulignant la nécessité d'une communauté tarifaire et d'une gamme unique allant au-delà des frontières de chaque réseau urbain. Cette fin d'année a permis d'acter une première série de scénarios de gammes tarifaires à étudier.

### 1.6.8. Structuration du projet Modalis TER

En alignement avec sa politique de promotion des mobilités, en particulier dans le secteur des transports publics, la Région Nouvelle-Aquitaine (RNA) a pris la décision de superviser l'information, la tarification et la distribution des services ferroviaires destinés aux usagers, en amont de l'ouverture à la concurrence de l'exploitation des lignes ferroviaires régionales.

La Région, accompagnée de Nouvelle Aquitaine Mobilités, s'est depuis 2019 engagée pour ses TER et ses cars régionaux, à développer son propre système Maas & billettique, afin de fournir aux usagers une information exhaustive des modes de déplacements sur l'ensemble de son territoire et leur permettre une expérience fluidifiée et simplifiée pour l'achat des titres de transport.

Dans cette continuité, le projet Modalis TER a pour objectif d'assurer le transfert effectif d'une grande partie des responsabilités opérationnelles de ces activités de TER Nouvelle Aquitaine vers Nouvelle-Aquitaine Mobilités, syndicat mixte régional qui, pour RNA, deviendra l'opérateur des systèmes assurant la diffusion de l'information, la tarification et la distribution de l'offre ferroviaire Nouvelle-Aquitaine, sous la marque Modalis.

Ceci est une première en France puisqu'à ce jour, tous les services de transport ferroviaires régionaux (TER) sont distribués via des canaux physiques (distributeurs automatiques de titres, guichets en gares, appareils de vente et contrôle) opérés par SNCF Voyageurs.

---

<sup>1</sup> nom de travail

Ces systèmes, sujets à transfert de responsabilités, sont composés :

- d'équipements physiques (guichets de vente, distributeurs automatiques de titres, valideurs de titres, terminaux portables de vente et contrôle) : la totalité des équipements aujourd'hui opérés par TER NAQ en région NAQ seront remplacés par des équipements Modalis avec, dans certains cas, de nouvelles fonctionnalités d'usage (exemple: valideurs EMV Open Payment)
- d'interfaces digitales : un site internet et une application mobile MaaS
- de systèmes centraux back office et les interfaces nécessaires vers des systèmes tiers.

Comme aujourd'hui, l'offre ferroviaire régionale NAQ devra continuer à être accessible depuis :

- les équipements physiques du territoire de Nouvelle-Aquitaine qui seront alors opérés sous la marque Modalis
- les équipements physiques d'autres distributeurs, qu'ils soient localisés ou non sur le territoire de Nouvelle-Aquitaine
- les interfaces numériques opérées par Modalis et par d'autres distributeurs (exemples : agences de voyages du type SNCF Connect ou Trainline).

**L'année 2024 a permis de définir le périmètre des services qui seront proposés par les systèmes Modalis aux usagers du TER, ainsi que le planning de déploiement suivant :**

- Phase 1 : lancement de la distribution des titres TER depuis les Distributeurs Automatiques de Titres (DAT, en remplacement des DBR – Distributeurs de Billets Régionaux - SNCF) et la eBoutique Modalis (site Internet de vente). Après un pilote prévu fin 2025, le service sera progressivement déployé sur le premier semestre 2026.
- Phase 2 : reprise par Modalis de la gestion des cartes scolaires utilisables sur le réseau TER (à partir de mai / juin 2026).
- Phase 3 : lancement de la distribution des titres TER depuis le Terminaux Points de Vente (TPV) Modalis, en remplacement des postes de vente SNCF en gares. Après un pilote prévu au 3<sup>e</sup> trimestre 2026, le service sera progressivement déployé sur le 4<sup>e</sup> trimestre 2026.
- Phase 4 : remplacement des appareils de contrôle SNCF « Cosmo » par les Portables Multifonctions (PMF) permettant la vente et le contrôle des titres à bord des trains opérés par la région Nouvelle-Aquitaine. Après un pilote, le service sera déployé sur le 1<sup>er</sup> trimestre 2027.

## **1.7. Mise en place de la Centrale d'achats NAM**

Afin de promouvoir la coopération et la mutualisation des achats sur son territoire, Nouvelle-Aquitaine Mobilités s'est constituée en Centrale d'achat au profit des acteurs des acteurs engagés dans la mobilité.

Ses objectifs :

- Mutualiser les achats afin d'obtenir des économies d'échelle
- Simplifier/faciliter l'accès à la commande publique grâce à une relation directe entre le membre ou son exploitant et le titulaire du marché (conclu par la Centrale d'achat NAM).

En 2024, 3 marchés ont été mis à la disposition des membres de la Centrale d'achats NAM et un 4<sup>ème</sup> est en préparation :

### Cartes et tickets MODALIS

Ce marché vise à fournir des Cartes Calypso Prime (Personnalisables et Anonymes) et de Tickets (CLAP) BASIC comprenant aussi l'impression de visuels, respectant les normes techniques, de fabrication et de qualité en cours sur les marchés Français et Européen.

Il comprend 3 lots :

- Lot n°1 : Cartes Calypso Révision 3
- Lot n°2 : Cartes Calypso Révision 2
- Lot n°4 : Cartes Calypso Basic.



En 2024, plus de 85 000 cartes, près de 2 000 000 tickets unitaires et 90 000 tickets paravent ont été commandés pour 5 réseaux.

### Licences et logiciel TAD Modalis

Dans le cadre de ce marché, la Centrale d'achat NAM propose un outil de gestion, de réservation et d'optimisation pour les offres de TAD et TPMR.

### Abris-vélos sécurisés

Pour répondre à la demande de déploiement d'abris-vélos sécurisés, NAM a passé, via sa Centrale d'achat, un marché pour l'acquisition, la fourniture, la pose et la maintenance d'abris-vélos sécurisés, mis à disposition des collectivités, depuis décembre 2024.

Ce marché propose un catalogue d'équipements aux membres de la Centrale d'achat NAM. Comme pour la billetterie, l'objectif est d'optimiser les coûts d'investissements pour ces matériels et de proposer une gamme unifiée.

### Matériel et animation "Covoiturage"

En décembre 2024, Nouvelle-Aquitaine Mobilités a publié, via sa Centrale d'achat, deux marchés pour ses membres :

- Un marché d'animation pour permettre à chaque collectivité d'animer son territoire, ses entreprises et ses usagers sur la thématique du covoiturage.
- Un marché d'acquisition de matériel pour les panneaux d'arrêts de covoiturage. Ces panneaux pourront s'adapter aux différents besoins :
  - o Panneaux fixes d'identification du covoiturage : aires de covoiturage, services de covoiturage
  - o Panneaux à messages variables permettant l'accompagnement à la mise en œuvre de lignes de covoiturage, connectées ou non à une plateforme de mise en relation
  - o Panneaux à boutons poussoirs permettant l'exploitation de lignes de covoiturage, en lien ou non avec une application de mise en relation du covoiturage.



Ces marchés seront mis à disposition à partir du mois de mars 2025, à l'issue de la procédure de passation (en cours).

## 1.8. "5 ans de NAM"

Le 14 novembre 2024, Nouvelle-Aquitaine Mobilités a célébré ses 5 ans au Stade Chanzy, à Angoulême. Cet événement a réuni plus de 150 élus, techniciens des collectivités, partenaires industriels, partenaires institutionnels et acteurs de la mobilité pour une journée placée sous le signe de l'échange et de l'innovation.

### Une matinée riche en réflexion

La matinée a débuté avec la présentation par Marco KARTMAN, Business Innovator chez Translink, du retour d'expérience sur l'intégration réussie d'une solution billettique unique aux Pays-Bas. S'en sont suivies deux tables rondes, sur « Le MaaS dans tous ses usages » ainsi que « Le périurbain, gouvernance et financements ».



Elle s'est conclue par une démonstration de l'application Modalis avec la présentation en avant-première de ses nouvelles fonctionnalités, comme l'achat depuis le calculateur d'itinéraire de titres sur plusieurs réseaux. Les industriels ont animé des stands, avec la présentation de leurs offres, équipements, services en lien avec les projets portés par NAM.

La journée s'est clôturée par la **remise des Trophées des Mobilités 2024**.

Cette année, ont été récompensés pour leurs initiatives :



- **Grand Angoulême, lauréat du Prix « Vinci », pour ses communautés Covoit Modalis, les plus dynamiques au niveau régional.**
- **Maremne Adour Côte Sud (MACS), lauréat du Prix « Gares & Connexions », pour sa stratégie d'interconnexion en milieu périurbain, un modèle en matière de transport multimodal.**
- **Grand Cognac, lauréat du Prix « Transdev », pour ses actions ambitieuses en faveur des mobilités durables, contribuant à réduire l'empreinte carbone du territoire.**

- Niort Agglo, récompensée par le Prix « Coup de cœur du jury » pour son engagement dans le déploiement du Savoir Rouler à Vélo (SRAV).

## 2. Perspectives / objectifs 2025

### 2.1. La Commission Locale des Mobilités de Gironde

2025 sera la deuxième année de mise en place de la Commission Locale des Mobilités. L'objectif sera donc de poursuivre la dynamique initiée en 2024 autour :

- du réseau de cars express avec :
  - o le déploiement de 2 nouvelles lignes
  - o la poursuite et finalisation de l'étude de la ligne du Médoc
  - o le lancement de la dernière étude sur le Val de l'Eyre
  - o les premiers investissements soutenus par le VMA dans le cadre du règlement d'intervention voté en 2024.
- du lancement des lignes de covoiturage express à la fin de l'année avec l'ouverture dans un premier temps du service aux conducteurs. Le service complet sera disponible en 2026.
- de la validation d'un règlement d'intervention autour des services vélos :
  - o Abris vélos sécurisés
  - o Vélos en libre-service Modalis autour des gares et des cars express.
- de la poursuite de l'étude hubs en Gironde et son déploiement au travers d'un règlement d'intervention « pôles de mobilités » pour la fin de l'année 2025 .

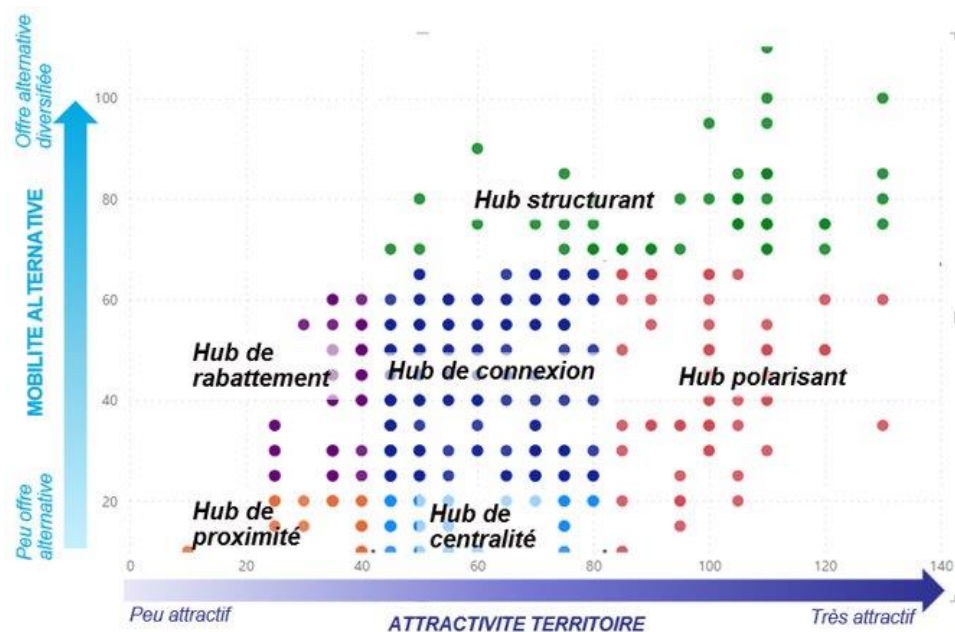
Un schéma des mobilités sera proposé aux membres, constituant la feuille de route et les objectifs de report modal des projets portés par cette commission.

### 2.2. Les Hubs de mobilités

À partir de 2024, la méthodologie appliquée pour la création de la typologie des hubs, la définition de la politique de services et le dimensionnement des services sera présentée comme suit :

Ci-dessous un rendu des documents élaborés en application de la méthodologie :

la création de la typologie





La définition de la politique de services :

		Hub de proximité	Hub de centralité	Hub de rabattement	Hub de connexion	Hub structurant	Hub polarisant
Services de mobilité	COVOIT : aires covoiturage	Essentiel	Essentiel	Essentiel	Essentiel	Optionnel	Optionnel
	COVOIT : arrêts dépose-minute	Essentiel	Essentiel	Essentiel	Essentiel	Essentiel	Essentiel
	Service Autopartage		Essentiel	Conseillé	Conseillé	Conseillé	Essentiel
	P+R : aire de stationnement VP	Optionnel	Optionnel	Essentiel	Essentiel	Optionnel	Optionnel
	Dépose minute VP	Optionnel	Optionnel	Essentiel	Essentiel	Essentiel	Optionnel
	Arrêt VTC / taxis			Essentiel	Essentiel	Essentiel	Essentiel
	stationnement vélos	Essentiel	Essentiel	Essentiel	Essentiel	Essentiel	Essentiel
	stationnement vélos sécurisés	Conseillé	Essentiel	Essentiel	Essentiel	Essentiel	Essentiel
	Vélos en libre-service (VLS)		Optionnel		Conseillé	Essentiel	Essentiel
	Chemins piétons sécurisés, confortables et accessibles aux PMR, y compris éclairage	Essentiel	Essentiel	Essentiel	Essentiel	Essentiel	Essentiel

2.3. Le calcul du dimensionnement des services :

Libelle	EPCI	Aire de covoiturage Essentiel	Fourchette IRVE-Essentiel	Fourchette vélo-secu-Essentiel	Fourchette VP-Essentiel	VLS-maxi-Essentiel	Autopartage-Conseillé	VLS-Conseillé
St-Ciers-sur-Gironde - Place Maronniers	CC de l'Estuaire	20	1 - 1	2 - 3				
Blaye - Embarcadère	CC de Blaye	20	6 - 11	10 - 25	10 - 25	100 - 200	1	4
Les Aubiers	Bordeaux Métropole			70 - 350	30 - 150		30	21
Buttinère	Bordeaux Métropole			70 - 350	30 - 150		30	11
Bordeaux Mérignac - Aéroport	Bordeaux Métropole			25 - 100	25 - 100		20	
Le Haillan - 5 chemins	Bordeaux Métropole			25 - 100	25 - 100		20	
Hopital Pellegrin	Bordeaux Métropole			25 - 100	25 - 100		20	
Créon	CC du Créonnais	20	6 - 11	10 - 25	10 - 25	100 - 200	1	3
Lacatau - Office tourisme	CC Médoc Atlantique	20	1 - 1	5 - 9	11 - 21			
Saint-Hélène - Bourg	CC Médullienne	20	1 - 1	5 - 9	11 - 21			
Céron - Anatole France	Bordeaux Métropole			70 - 350	30 - 150		30	19
Pessac - Unitec	Bordeaux Métropole			25 - 100	25 - 100		20	
Liège-Ariès	CA du Bassin d'Arcachon Nord	20	6 - 11	10 - 25	10 - 25	100 - 200	1	4
Langoin	CC des Portes de l'Entre-deux-Mers	20	1 - 1	5 - 9	11 - 21			
Sauveterre	CC Rurales de l'Entre-deux-Mers	20	1 - 1	2 - 3	4 - 7			
Laser Megajoule	CC du Val de l'Eyre	20	1 - 1	5 - 9	11 - 21			
Belin-Bellet	CC du Val de l'Eyre	20	1 - 1	5 - 9	11 - 21			

L'application de la méthodologie permettra donc en étape 3.2 de passer à la conception de schémas, d'une modélisation du parcours client, de la pré-implantation des services, de la programmation pré-opérationnelle, chiffrée et localisée.

Proposition de dimensionnement de l'offre de services de mobilité sur le hub :

	Fourchette vélo-Essentiel	Fourchette vélo sécu-Essentiel	VLS-Essentiel	Autopartage-Conseillé	Aire de covoiturage-Optionnel	Fourchette VP-Optionnel	Fourchette IRVE-Optionnel	essentiel conseillé optionnel
Dimensionnement proposé	70 - 350	30 - 150	20	1	300	50 - 150	18 - 23	
existant	3	sans	sans	sans	sans	235	sans	
AREP		40 - 80				40 - 100		
Loi LOM		10						

NOTA :

- Stationnement vélo à fortement développer
- Services « Lieux de vie » à envisager
- P+R déjà très largement dimensionné, malgré les remarques de saturation  
 ⇒ développement des services en lien avec les mobilités actives pour palier à cette saturation
- Aire de covoiturage à envisager pour répondre au projet de ligne de covoiturage  
 ⇒ mutualisation avec le P+R à envisager

Quais bus :

- Prévoir arrêt pour la ligne TàD
- Prévoir un arrêt pour le car express

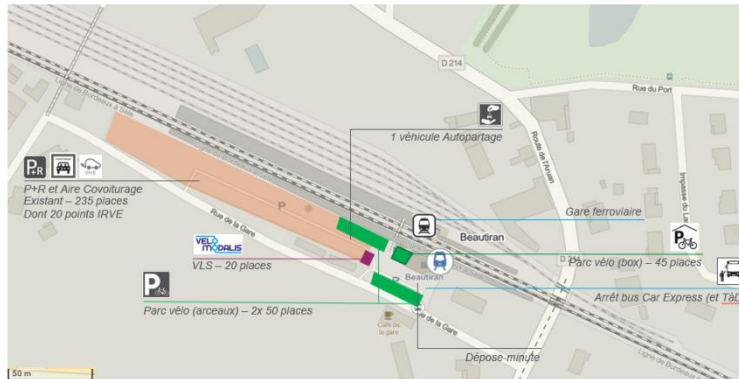
Mutualisation du P+R avec covoiturage

Le bureau d'études proposera des schémas d'implantation des services aux collectivités lors de réunions techniques. Ces réunions techniques seront l'occasion de débattre et d'ajuster/corriger les plans en fonction des contraintes foncières, techniques et financières.

Le but est d'arriver à un déploiement des services sur la base des documents fournis par l'étude avec un financement propre à la collectivité et/ou une proposition d'achat mutualisé via la centrale d'achat de Nouvelle-Aquitaine Mobilités.

## Services – Pré-implantation

Proposition de pré-implantation de l'offre de services de mobilité sur le hub :



En lien avec les autres projets portés par NAM, tels que VéloModalis ou CovoitModalis, une réflexion sera menée sur le déploiement de services communs. Pour mutualiser au mieux les résultats de ces études et des préconisations de l'étude "hubs", il sera important de croiser les échéances, priorités et contraintes pour établir un programme de déploiement cohérent.

### Perspectives pour 2025 :

- Organisation des ateliers techniques sur le bassin Gironde Garonne avec l'étude de 43 hubs.
- Mise à jour des documents techniques présentés lors des ateliers d'octobre, novembre et décembre 2024 avec pour objectif de les valider techniquement pour avoir des 1ères présentations en comités de bassin dans le 1<sup>er</sup> semestre 2025.
- Concrétisation des préconisations de dimensionnement et pré-implantations validées dans les documents techniques de l'étape 3.
- Ecriture de nouveaux marchés pour répondre aux besoins exprimés par les collectivités lors des ateliers techniques de l'étape 3.

Un travail spécifique sera mené sur la Gironde dans le cadre de la Commission Locale des Mobilités (CLM). Fonctionnant avec un budget propre (prélèvement du VMA), il sera proposé aux membres de la CLM une répartition du budget par projet (cars express, covoiturage, hubs, mobilités actives) et un déploiement de services portés par NAM.

## 2.4. Le Covoiturage

### 2.4.1. Les corridors "Covoiturage "

L'année 2025 sera la première étape vers la concrétisation des études de potentiel. En complément du développement de la plateforme Covoit Modalis, plusieurs analyses de services seront approfondies, l'objectif étant de pouvoir déployer des lignes, des équipements et un système commun d'animation du covoiturage en Nouvelle-Aquitaine.

La poursuite des études concernant les corridors de l'A10 et de l'A62 autour de Bordeaux a permis le lancement du projet pour 2025. Ces corridors structurants permettront la création de lignes de covoiturage à haut niveau de service dans le cadre de la Commission Locale des Mobilités de Gironde.

A l'échelle régionale, pour les corridors possédant suffisamment de potentiel, et pour donner suite aux ateliers menés en 2024, il conviendra de valider avec les territoires leur volonté de lancer les projets de ligne de covoiturage.

La ligne de covoiturage Angoulême – Dignac sera la première à voir le jour en 2025 suite aux études et ateliers : le projet doit être lancé au premier semestre pour une mise en service visée à la rentrée de septembre 2025.



Pour les territoires souhaitant lancer du covoiturage de lignes, Nouvelle-Aquitaine Mobilités pourra accompagner ces derniers afin de travailler les questions de validation des arrêts, des niveaux de services, de l'animation et d'implantation du matériel.

### 2.4.2. La plateforme Covoit Modalis

Des développements supplémentaires viendront appuyer la plateforme de covoiturage publique régionale Covoit Modalis.

En effet, viendront s'ajouter aux fonctionnalités déjà présentes de covoiturage quotidien :

- l'implantation d'une fonctionnalité sur les lignes de covoiturage ;
- la possibilité de verser des incitatifs au travers de la plateforme Covoit Modalis comme levier d'action pour le covoiturage sur son territoire ou pour lancer une ligne de covoiturage ;
- le compte-unique en lien avec Modalis pour simplifier le parcours utilisateur.



Pour continuer l'essor de Covoit Modalis, la communication autour de la plateforme devra se poursuivre en lien avec le travail des territoires et l'animation du covoiturage en Nouvelle-Aquitaine.

## 2.5. Le réseau de Cars Express

L'année 2025 confirme une nouvelle étape dans le déploiement du réseau de cars express.

Le bassin Gironde & Garonne verra deux nouvelles lignes de cars express, entre Bordeaux et le bassin nord, ainsi qu'une circulaire sud-ouest à la métropole entre Beautiran et l'Aéroparc, mises en service. Ces lignes constituent la deuxième étape du volet routier du RER de l'aire métropolitaine de Bordeaux.

Lancées en septembre 2025, elles offriront une fréquence de 20 minutes en heures de pointe et de 60 minutes en heures creuses avec des temps de trajets respectifs de 1h35 et de 1h30.

L'année 2025 permettra également de concrétiser les études en cours avec :

- La finalisation des études des corridors
  - o Bordeaux – Médoc : Un atelier avec les territoires est prévu début 2025. Selon les arbitrages, la phase suivante consistera à étudier les aménagements. La validation des études est prévue pour le printemps 2025, afin d'engager la préparation de la mise en exploitation pour 2026.
  - o Bordeaux – Val de l'Eyre : les études de corridor débiteront et donneront lieu à une série d'ateliers avec les territoires autour des enjeux. Les études sont programmées pour une durée d'environ dix mois.



Le lancement des études sur trois corridors de cars express autour de Poitiers au 1<sup>er</sup> trimestre 2025, pour une durée de 10 à 12 mois. Ces études devront permettre aux partenaires du comité de pilotage de définir les itinéraires, la politique de desserte, les niveaux d'offre et la hiérarchisation du déploiement des lignes de cars express en étude.

## **2.6. VELO MODALIS, un déploiement sur la base de l'expérimentation menée sur la ligne TER Royan - Angoulême**

L'année 2025 sera l'occasion de pérenniser le service sur l'axe Royan-Angoulême et d'avancer sur le déploiement de Vélomodalis sur d'autres territoires.

Dans un premier temps, de nouvelles stations et vélos vont être implantés sur les agglomérations de Royan, Cognac, Saintes et Angoulême afin d'augmenter la flotte et de renforcer le maillage territorial.

Dans un second temps, la **Commission Locale des Mobilités (CLM)** et le retour d'expérience de l'expérimentation permettra de poursuivre le travail sur les modalités de **déploiement** du service **Vélo Modalis** en Gironde, **en coordination avec les différents territoires concernés** dans le cadre des ateliers de concertation. Le schéma contractuel élaboré avec la CATP permettra de faire bénéficier de commandes groupées pour les territoires de Gironde. Cette réflexion autour du projet Vélo Modalis, à l'échelle de la Gironde, coïncide avec l'étude Hubs qui identifie également des **besoins avérés de mise en place de Vélos Libre-Service (VLS)**, en complémentarité des services locaux existants. Le croisement de cette analyse avec celle des hubs de mobilité permet d'aboutir à une proposition de déploiement d'un service vélo **pour chaque lieu de connexion intermodale et multimodale**.

Enfin, le territoire de la Dordogne a sollicité NAM pour engager la même réflexion Vélomodalis autour des gares du territoire et en lien avec les services déjà déployés, notamment sur Périgueux.



Enfin, 2025 sera l'occasion de continuer à animer les groupes de travail « mobilités actives », afin d'ouvrir aux membres de Nouvelle-Aquitaine Mobilités un espace d'échanges sur cette thématique.

## **2.7. Initier une offre de service PRO autour de Modalis**

Au cours de l'année 2024, les projets d'offre de service menés et accompagnés par Nouvelle-Aquitaine Mobilités ont fait émerger l'enjeu de cibler une offre de service à destination des employeurs de Nouvelle-Aquitaine :

- Adapter la gamme tarifaire du service Vélomodalis afin d'accompagner les entreprises en démarche de plan de Mobilités
- Diffuser auprès des entreprises les informations des nouvelles offres de service, notamment en Gironde autour du réseau de cars express
- Informer les employeurs de Gironde de la feuille de route de la Commission Locale des Mobilités
- Déployer auprès des zones d'emplois les services covoit Modalis et favoriser la création de communautés en entreprises ou inter entreprises.

Par ailleurs, à la demande de certains de ses membres, Nouvelle-Aquitaine Mobilités a été sollicité pour les accompagner dans la poursuite du Challenge de la Mobilité de Nouvelle Aquitaine, mené jusqu'alors par

l'ADEME. Ce challenge, à destination des entreprises, a pour objectif de favoriser le report modal sur les déplacements domicile-travail.

L'objectif en 2025 est de structurer l'offre PRO de Modalis au travers de l'accompagnement du Challenge de la Mobilité et de l'intégration de la dimension entreprise à l'ensemble des sujets développés.

## **2.8. Mobilité intégrée MODALIS**

### **2.8.1. Données de Mobilités et Observatoire**

Seront poursuivis, en 2025, les travaux pour l'intégration, la mise en qualité et la diffusion aux formats standards auprès du Point d'Accès national :

- des données théoriques des membres de NAM
- du temps réel des réseaux en disposant au sein du calculateur d'itinéraire
- des données sur les mobilités alternatives (Vélos en libre-service etc.).

- **Accessibilité**

En lien avec la Direction Ministérielle de l'Accessibilité (DMA), un travail conjoint avec les équipes de La Rochelle pour la saisie des données en gare, la définition de l'architecture des flux et formats de données entre services et une modélisation dans le calculateur d'itinéraire sera porté en 2025.

NAM continuera à participer aux échanges et ateliers pilotés par la Fabrique de Mobilité et la DMA afin de faire remonter les problématiques et partager les retours d'expériences des autres collectivités.

L'enrichissement des données de mobilité se poursuivra, avec pour objectif de mobiliser les adhérents de NAM sur le sujet prioritaire des données d'accessibilité en lien avec les obligations légales à ce sujet.

- **Charte de gouvernance :**

La charte de gouvernance sera formalisée avec le rappel des process, rôles et responsabilités de chaque partie prenante mais aussi des enjeux législatifs et serviciels existants autour de la donnée transport (qualité, format etc.). L'accompagnement et la montée en compétence des membres sur le sujet seront ciblés.

**L'Observatoire des mobilités** continuera son développement avec la mise en production des fonctionnalités sur la qualité de service (avances / retards) et l'usage des services Modalis (Maas et billettique).

Des outils dédiés à la modélisation des offres de transport seront sourcés et testés.

**Enfin, l'année 2025 sera marquée par un travail technique sur le renouvellement des marchés : Référentiel Multimodal Régional et Observatoire** (prenant fin au T4 2026). Des groupes de travail techniques seront organisés en ce sens.

## 2.8.2. Le TAD Modalis

Pour 2025, les enjeux liés au TAD Modalis seront de maintenir la qualité de service sur les réseaux déployés et d'embarquer de nouvelles collectivités au sein du projet.

Il s'agira aussi de finaliser l'intégration de l'offre TAD MODALIS dans l'information voyageur du calculateur d'itinéraire Modalis ainsi que la mise en œuvre du compte unique Modalis.

## 2.8.3. Le compte unique Modalis

Le compte unique Modalis va évoluer en 2025 en s'enrichissant de nouvelles fonctionnalités :

- Il deviendra accessible via le dispositif d'identification nationale France Connect, ce qui permettra de simplifier les démarches des usagers en l'enrichissant automatiquement de données fiables, dans le respect du RGPD.
- Il permettra au client d'accéder aux profils tarifaires des différents réseaux en fonction de ses informations personnelles à travers les canaux Maas et billettique, digitaux et physiques.

De plus, des études seront menées en vue de son interfaçage avec les comptes de mobilité ou citoyens locaux mis en œuvre par les membres du syndicat (ex : Bordeaux Métropole, La Rochelle, etc...), afin de les enrichir.

## 2.8.4. Le Maas Modalis

Sur l'année 2025, Modalis va continuer à élargir son périmètre fonctionnel et son offre de services :

### - Au premier trimestre 2025

Sur l'application Modalis, seront ouvert à la vente :

- Les titres occasionnels du réseau TCL (Limoges Métropole)
- Les titres TER (pass 20/30 voyages et Billet jeunes)

La première version de la boutique Modalis multi-réseaux sera déployée avec la possibilité pour les usagers de :

- Commander une carte Modalis
- Acheter / charger les titres des réseaux équipés par la billettique Modalis, sur la carte Modalis
- Consulter ses transactions EMV (open paiement via carte bancaire)
- Souscrire à des profils clients complexes au travers du compte Modalis.

### - Au second trimestre 2025 :

Sur l'application modalis :

- Les cars de Nouvelle Aquitaine seront ouverts à la vente
- La vente des réseaux urbains Yélo (La Rochelle) et Couralin (Grand Dax) sera basculée de Ticket Modalis vers Modalis.
- La souscription à des profils complexes sera disponible.

La connexion authentifiée au compte unique Modalis, via France Connect, sera disponible via l'application et le site internet.

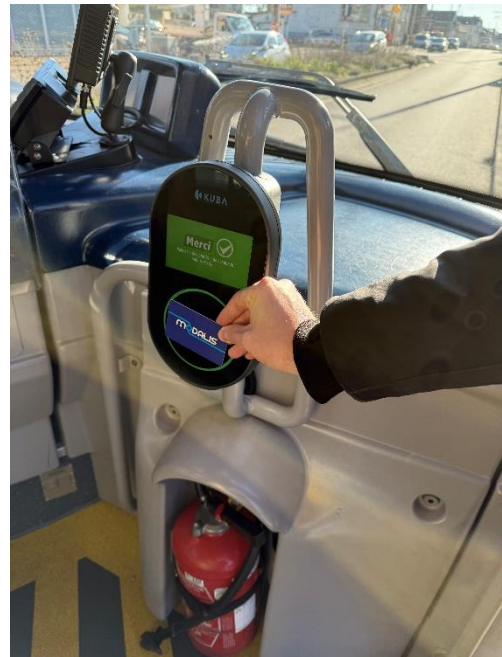
Sur les trimestres 3 et 4, le travail fonctionnel et technique se focalisera sur la refonte du site internet Modalis permettant d'aboutir à une nouvelle version fin 2025, au moment des premiers déploiements billettique sur le TER Nouvelle Aquitaine.

L'année 2025 sera aussi consacrée à la préparation du renouvellement de certains lots du projet de Maas Modalis. La stratégie relative à la continuité des services jusqu'en 2028 et à leur renouvellement sera présentée et soumise au vote des élus courant 2025.

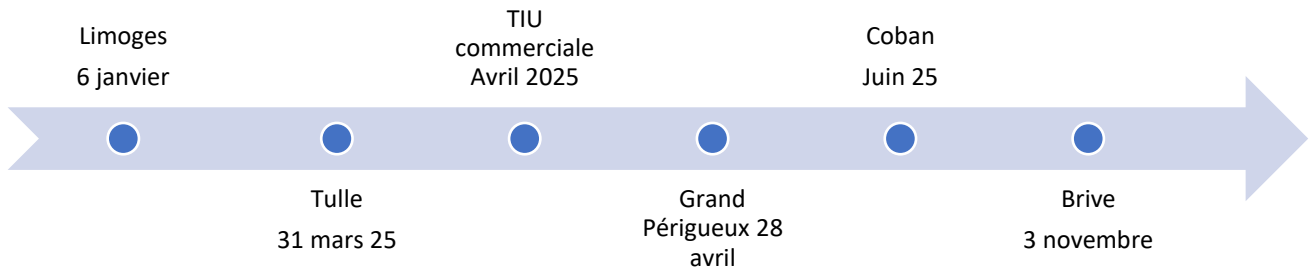
### 2.8.5. La billettique Modalis

#### En 2025, montée en puissance de la billettique Modalis.

- **Limoges** : L'année débute avec la mise en service du Réseau de Limoges le 6 janvier. Après des tests fonctionnels et systèmes réalisés de novembre à décembre dans les locaux de NAM à Limoges, une vérification du bon fonctionnement de l'ensemble du dispositif a été effectuée dans un bus pilote. La métropole lance ainsi sa billettique Modalis, intégrant le compte unique déployé en décembre 2024.
  - ➔ 128 véhicules équipés, le paiement par l'EMV possible dans les véhicules
- **Tulle** : La recette site de la billettique du réseau Tut'agglo arrive courant février pour une mise en service de sa nouvelle billettique prévue fin mars 2025. A noter que le réseau passe d'une billettique papier à l'environnement Modalis.
  - ➔ 11 véhicules seront concernés.
- **TIU** : Après les lignes scolaires en septembre, TIU déploiera la billettique Modalis sur les lignes commerciales au printemps 2025.
- **Grand Périgueux** basculera sa billettique sur Modalis fin avril 2025. Plusieurs équipements dont les DAT et les pupitres complets viendront enrichir le parc.
  - ➔ Pour 88 véhicules.
- **La COBAN** équipera 32 de ses véhicules pour le déploiement de la billettique Modalis dans son réseau.
- **La COBAS** prévoit un passage en Comité Syndical en mars pour se lancer dans l'aventure Modalis avant le démarrage du projet dès le 2<sup>ème</sup> trimestre 2025.
  - ➔ 28 bus seront concernés par ce déploiement.



Valideur dans un bus à Limoges



*Vue macro des mises en service de la billettique prévues en 2025*

## Quelques chantiers importants

### Un atelier de maintenance dans les locaux de NAM Limoges en 2025

- La réorganisation du SAV évoluera avec l'arrivée de l'équipe de Ticks dans les locaux de NAM : un atelier de maintenance sera installé pour ses interventions en SAV (maintenance de niveaux 2 et 3). Un chantier de suivi du stock des équipements, cartes, tickets et consommables est également prévu.

### Structuration des processus de déploiement de projet

Un chantier important a été mené pour structurer et améliorer la méthodologie de déploiement d'un projet billettique. Trois grandes phases sont à retenir :

- Le recueil du besoin et le cadrage du projet pour basculer sur la billettique Modalis. Phase qui comprend tous les aspects administratifs et budgétaires.
- Le déploiement de la solution de billettique retenue. C'est l'opérationnalisation avec une phase d'étude des spécificités du réseau, de l'approvisionnement par les différentes commandes (matériel et prestations), l'installation et la mise en route.
- Le suivi et l'assistance technique qui permettent d'accompagner les réseaux pour assurer un roulement et un fonctionnement de leur billettique.

### Comitologie projet

Un chantier de réorganisation globale de la comitologie est en cours, avec des ateliers de travail prévus en janvier 2025 pour affiner la comitologie et ainsi améliorer et optimiser l'accompagnement des projets.

## 2.8.6. La Centrale de Relation Client Modalis unifiée

NAM souhaite lancer, depuis 2024, un projet de centrale de relation client unifiée répondant aux besoins des produits et services Modalis mais aussi pour les réseaux membres de Nouvelle Aquitaine Mobilités. Des premiers travaux techniques ont été menés à ce sujet.

Celle-ci serait composée :

- **d'un centre de réponses aux clients :**
  - o Centrale d'appels téléphoniques
  - o Centrale de réponses digitales aux mails des usagers.

- **d'un centre d'administration des demandes clients :**
  - o Réserveation, planification et gestion des réseaux TAD Modalis
  - o Gestion des pièces justificatives relatives aux profils clients Modalis
  - o Gestion des remboursements, réclamations etc... relatifs aux produits et services Modalis
- **d'une cellule d'information voyageurs multi-réseaux** pour assurer la régulation de l'information voyageurs entre les réseaux de transport du territoire, régionaux (cars et TER) et urbains.

Cette Centrale de Relation Clients Modalis aura pour vocation d'être :

- **Mutualisée** à l'échelle de plusieurs services, réseaux et territoires ;
- **Tournée vers les voyageurs**, afin que les usagers puissent obtenir des réponses quels que soient leur localité et leur besoin ;
- **Multicanal**, avec des réponses à la fois téléphoniques et digitales (site et application) ;
- **Tournée vers les transporteurs**, dans la mesure où elle administrera certaines fonctions clients et permettra la diffusion et le partage d'informations entre les différents transporteurs ;
- **Tournée vers les collectivités**, disposant d'un outil en relation directe avec leurs clients et transporteurs.

**Enfin, cette centrale devra permettre d'agrèger les données de suivi de la relation client** afin d'être en mesure d'offrir à NAM et à ses membres AOM, des outils de supervision des demandes clients, de leurs délais de traitement et de la satisfaction associée.

**La centrale de relation client unifiée ne pourra être viable financièrement que si elle est mutualisée. Ce projet va être construit sur l'année 2025, en lien avec l'évolution des projets Modalis et au travers de groupes de travail dédiés.**

### 2.8.7. Les premières concrétisations d'une stratégie tarifaire commune

En 2025, les projets tarifaires s'articuleront autour des thématiques suivantes :

#### **Harmonisation des conditions générales d'utilisation et de ventes**

Afin de faciliter la communication, le SAV et plus globalement la cohérence territoriale quant aux réseaux équipés de la billettique Modalis et/ou distribués sur l'application Modalis, Nouvelle Aquitaine Mobilités proposera de travailler en 2025, à la construction d'un socle commun de CGU/CGV.

Les travaux d'harmonisation seront poursuivis quant à la tarification des supports de distribution dans le cadre de l'élargissement des nouveaux réseaux déployés en billettique Modalis.

#### **Communautés tarifaires : des premiers résultats de scénarios à analyser**

L'année 2025 marquera une étape importante dans l'avancement des projets de communauté tarifaire en Gironde et en Landes-Pyrénées. Elle sera consacrée à la modélisation des scénarios coconstruits l'année dernière, avec pour objectif d'évaluer leurs impacts sur le territoire et de les affiner en fonction des paramètres suivants :

- Les prérogatives des élus, afin de s'assurer que les scénarios respectent les orientations politiques et stratégiques ;

- Les prévisions de recettes et de fréquentation des réseaux, dans le but d'anticiper les impacts économiques et opérationnels de chaque modèle sur chacun des réseaux ;
- Les anomalies détectées au cours des simulations.

En parallèle de ces travaux techniques, un nouvel aspect des études sera abordé : la gouvernance de la communauté tarifaire. Des groupes de travail seront organisés afin d'approfondir les questions clé liées à la structuration du dispositif.

Ces réflexions incluront les thématiques suivantes :

- Le mode de gouvernance, avec une analyse des modèles possibles pour garantir une gestion efficace, équitable et adaptée aux spécificités locales ;
- La définition des modèles de répartition des recettes, qui devront considérer les intérêts des différents acteurs du projet tout en assurant la pérennité économique des réseaux.

Ces étapes seront essentielles pour poser les bases d'une communauté tarifaire viable, favorisant l'intégration des réseaux de transport.

## 2.8.8. Mise en œuvre du projet Modalis TER

L'année 2025 verra la préparation et la mise en œuvre de la Phase 1 prévue au planning du projet, soit la distribution des titres TER depuis :

- L'application Modalis
- Les Distributeurs Automatiques de Titres
- La eBoutique Modalis.

A partir de début 2025, il sera possible d'acheter le Pass 20/30 voyages (déjà possible depuis l'application Ticket Modalis) et le Billet Jeune, utilisables sur le réseau TER Nouvelle Aquitaine.

Concernant les DAT et la eBoutique : avant la mise en œuvre effective de ces nouveaux canaux, des pilotes viendront fiabiliser leur déploiement, leurs fonctionnalités et leur mode d'utilisation.

Ainsi, après leur développement et des tests sur plateforme, il est prévu d'installer un DAT dans 3 à 4 quatre gares pour qu'ils puissent être utilisés par des « usagers réels » en vue de valider le parcours fonctionnel et, le cas échéant, apporter des modifications avant l'installation des 189 DAT prévus dans les gares concernées. En parallèle et en complément, le parcours eBoutique sera également lancé en mode pilote pour, le cas échéant, apporter les modifications requises avant lancement début 2026.

Ainsi, à l'issue de l'année 2025, il sera possible d'acheter des titres TER Nouvelle-Aquitaine depuis l'application Modalis et les pilotes devront valider le déploiement des canaux DAT et eBoutique.

En parallèle, les équipes auront commencé à travailler sur la préparation des Phases 2, 3 et 4, décrites précédemment dans ce rapport.

Par ailleurs, au-delà de la distribution depuis les canaux Modalis, les équipes lanceront les travaux avec les partenaires ad hoc pour permettre la vente de l'offre TER Nouvelle-Aquitaine par le biais :

- Des agences de voyages (exemples : SNCF Connect et Trainline)

- Des canaux SNCF Voyageurs autres que ceux existants de Nouvelle-Aquitaine (remplacés par Modalis) tels que, par exemple, les guichets de vente TGV, dans le cadre du projet « Modalis Voyages ».

### 2.8.9. De nouveaux marchés proposés par la Centrale d'achats NAM

#### Matériel et animation de covoiturage

Ce marché sera disponible, fin mars 2025, après la procédure de passation en cours.

#### Enquêtes

Afin d'améliorer le suivi des lignes de cars express et de leur fonctionnement, ainsi que la précision des analyses menées, un marché d'enquêtes sera publié au 1<sup>er</sup> semestre 2025. L'objectif de ces enquêtes est de pouvoir interroger les usagers de ces lignes afin d'améliorer le suivi et de proposer des éventuelles évolutions du réseau, la notoriété du service auprès des non-usagers ou encore de réaliser des enquêtes origine-destination pour mieux appréhender les serpents de charges et les grilles horaires.

Cette démarche s'inscrit dans la continuité de la plateforme de consultation NAM mise en place dans le cadre du schéma multimodal.

#### Vélos en libre-service

En sa qualité de centrale d'achat et dans le cadre d'une convention établie avec la CATP, Nouvelle-Aquitaine Mobilités fera bénéficier à ses membres de commandes groupées auprès de la CATP pour l'acquisition de systèmes de vélos en libre-service. Ce marché comprendra les prestations de :

- mise à disposition d'un logiciel permettant de gérer un système de vélos en libre-service ;
- fourniture de vélos ;
- fourniture de stations permettant de stationner les vélos ;
- réalisation des travaux d'installation ;
- gestion de projet ;
- mise en service ;
- maintenance préventive ;
- maintenance curative.

### 3. Grandes orientations budgétaires

**La section d'investissement**, estimée à ce jour **13,19 M€**, sera financée comme suit :

- 4,05 M€ de subventions de gestion de projet et de plateforme billettiques ;
- 2,10 M€ de dotations aux amortissements ;
- 2,39 M€ de subvention FEDER ;
- 1,77 M€ d'excédent d'investissement reporté ;
- 1,12 M€ de besoin de financement de la section de fonctionnement ;
- 0,90 M€ de subventions d'équipements billettiques ;
- 0,85 M€ d'emprunt ;
- 0,01 M€ de subventions des biens communs.

Sont fléchées les dépenses suivantes en termes d'investissements :

- 5,08 M€ pour les équipements billettiques ;
- 3,59 M€ pour la gestion billettique TER ;
- 1,84 M€ pour le projet de mobilité intégrée (RMR, SIM, MaaS, Intégrateur, M-Ticket) +  
0,05 M€ pour l'application Vélo Modalis ;
- 1,40 M€ pour la gestion billettique mutualisée ;
- 0,95 M€ de reprise annuelle au compte de résultat des subventions d'équipements reçues ;
- 0,18 M€ pour l'aménagement et le matériel de bureau, le matériel informatique et de  
téléphonie du syndicat ;
- 0,10 M€ pour le remboursement d'emprunt ;
- 0,05 M€ de restes à réaliser.

**La section de fonctionnement**, évaluée à **8,61 M€**, sera financée comme suit :

- 3,18 M€ de cotisations des 34 membres ;
- 1,12 M€ de contributions complémentaires billettiques, exclusivement par les Membres  
concernés ;
- 0,95 M€ de reprise annuelle au compte de résultat des subventions d'équipements reçues ;
- 0,85 M€ de remboursements de frais de fonctionnement par le budget annexe, concernant les  
dépenses liées aux Commissions Locales de Mobilité de la Gironde ;
- 0,63 M€ de subvention DREAL et Fonds vert pour les études hubs et covoiturage ;

- 0,09 M€ par les contributions spécifiques liées aux études de Cars Express ;
- 0,06 M€ de subventionnement d'occupation du plateau commun pour la mise en œuvre du RER Métropolitain ;

Le résultat de fonctionnement reporté, estimé à 1,73 M€, sera affecté au budget primitif 2025 pour permettre un équilibre des dépenses de fonctionnement pour 0,61 M€ et un besoin de financement de la section d'investissement pour 1,12 M€.

Il est proposé d'orienter prioritairement les dépenses de fonctionnement à hauteur de **8,61 M€** vers les actions et projets suivants :

- 2,10 M€ pour les dotations aux amortissements ;
- 1,42 M€ pour les charges de personnel (hors billettique) ;
- 1,12 M€ de financement à la section d'investissement ;
- 1,10 M€ pour le fonctionnement de la billettique ;
- 0,63 M€ pour les assistances juridiques, commande publique, communication et autres prestations intellectuelles ;
- 0,61 M€ pour le fonctionnement et la maintenance du RMR, l'observatoire, MaaS, et Tarification ;
- 0,45 M€ pour les dépenses SAV Modalis, Intégrateur et M-Ticket ;
- 0,36 M€ pour les études de Car express et Covoiturage ;
- 0,25 M€ pour les études du schéma multimodale et hubs de mobilité ;
- 0,23 M€ pour la location et les charges des locaux compensées ;
- 0,18 M€ pour les charges de gestion ;
- 0,10 M€ pour le subventionnement d'agences ;
- 0,06 M€ pour les intérêts d'emprunt et de ligne de trésorerie.

## Prospective budgétaire prévisionnelle

### BUDGET PRINCIPAL pour 2025

Dépenses d'investissement		Recettes d'investissement	
Immobilisations incorporelles (dont 0,09 M€ de RMR + 0,80 M€ Intégrateur + 0,68 M€ MaaS + 0,27 M€ M-Ticket + 4,94 M€ Billettique + 0,05 M€ Application vélo Modalis)	6 825 860 €	Subventions d'investissement reçues (dont 0,90 M€ d'équipements billettiques + 4,04 M€ de plateforme et gestion de projet billettique + 2,39 M€ de subvention FEDER + 0,01 M€ de Mobilité intégrée Modalis)	7 341 459 €
Immobilisations corporelles (dont 5,11 M€ d'équipements billettiques + 0,15 M€ aménagements et matériels NAM)	5 257 045 €	Résultat d'investissement reporté	1 776 079 €
Restes à réaliser	54 052 €	Besoin de financement	1 119 419 €
Emprunts et dettes assimilés	100 000 €	Emprunts et dettes assimilés	850 000 €
Reprise annuelle au compte de résultat des subventions d'équipements reçues	950 000 €	Amortissements des immobilisations	2 100 000 €
<b>Total</b>	<b>13 186 957 €</b>	<b>Total</b>	<b>13 186 957 €</b>

Dépenses de fonctionnement		Recettes de fonctionnement	
Honoraires et prestations de services	629 600 €	Cotisation Région Nouvelle-Aquitaine	1 550 000 €
Etudes Cars express, covoiturage	363 930 €		
Honoraires hubs	251 685 €	Cotisations AOM + CDC + Département	1 631 500 €
Observatoire, RMR, MaaS et tarification et divers	607 200 €		
Charges de personnel (hors billettique)	1 421 000 €	Résultat de fonctionnement reporté	1 730 286 €
Dépenses SAV Modalis, Intégrateur, M- Ticket	452 500 €	Remboursement de frais de fonctionnement du budget annexe	850 000 €

Dépenses Billettiques (dont 259 k€ de charges de personnel)	1 099 000 €	Contributions complémentaires billettiques	1 116 800 €
Subventions	100 000 €	Subventions Etat, Fonds vert et Elena	634 590 €
Charges de gestion courante	178 150 €		
Charges Financières	61 100 €	Subventions (Etudes Corridors)	91 408 €
Dotations aux amortissements	2 100 000 €	Participations Plateau Commun	60 000 €
Locations et charges immobilières	231 000 €	Reprise annuelle au compte de résultat des subventions d'équipements reçues	950 000 €
Virement à la section d'investissement	1 119 419 €		
<b>Total</b>	<b>8 614 584 €</b>	<b>Total</b>	<b>8 614 584 €</b>

## Les charges de personnel

La structuration de l'équipe de Nouvelle-Aquitaine Mobilités s'est poursuivie en 2024, avec les arrivées :

- d'une Assistante des Assemblées
- d'une Assistante en gestion financière
- d'un Chef de projet Système.

**Au 1<sup>er</sup> janvier 2025**, le syndicat Nouvelle Aquitaine Mobilités compte **22 agents** (11 femmes et 11 hommes).

Les effectifs se décomposent comme suit :

- **9** Agents titulaires à temps complet ;
- **8** Agents non titulaires de droit public à temps complet
- **2** en Contrat de projet
- **2** renforts (contrat CDG 33)
- **1** alternant.

Pour l'année 2025, la concrétisation des projets nécessitera la poursuite du renforcement et de la structuration de l'équipe, au niveau du pôle « MaaS Modalis » dont la cellule billettique, ainsi que qu'au niveau des services supports (Finances, RH, commande publique) en fonction des actions nouvelles potentiellement confiées à Nouvelle-Aquitaine Mobilités.