

L'an deux mille vingt-quatre, le 5 février, 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 29 janvier 2024

Nombre de délégués présents : 25

Nombre de voix : 116

Présents titulaires (22) :

Monsieur Frankie ANGEBAULT pour la Communauté urbaine du Grand Poitiers
Madame Sylvie AUBERT pour la Communauté urbaine du Grand Poitiers
Madame Pascale BELLE pour la Communauté d'agglomération du Grand Cognac
Monsieur Mathieu BERGÉ pour la Région Nouvelle-Aquitaine
Monsieur Michel CAPERAN pour le Syndicat Mixte Pau Béarn Pyrénées Mobilités
Monsieur Michel COUZIGOU pour la Communauté d'agglomération Val de Garonne
Monsieur Christophe DUPRAT pour Bordeaux Métropole
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 Jean GALAND représentant des Départements
Monsieur Olivier GEORGIADES pour la Communauté d'agglomération du Grand Périgueux
Monsieur Dany GRELLIER pour la Communauté d'agglomération du Bocage Bressuirais
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 Nicolas PATRIARCHE pour le Syndicat Mixte Pau Béarn Pyrénées Mobilités
Monsieur Christian PRADAYROL pour la Communauté d'agglomération du Bassin de Brive
Monsieur Daniel RINGENBACH pour la Communauté d'agglomération Tulle Agglo
Monsieur Clément ROSSIGNOL PUECH pour Bordeaux Métropole

Présents suppléants (3) :

Madame Marie-Christine BOURDIEU pour la Communauté d'agglomération du Marsan
Monsieur Thierry MARTY pour la Communauté d'agglomération du Libournais
Madame Christine SEGUINAU pour la Région Nouvelle-Aquitaine

Excusés (25) :

Monsieur Serge ARCOUET pour le Syndicat des Mobilités Pays Basque Adour
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 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
Monsieur Philippe BUISSON pour la Communauté d'agglomération du Libournais
Madame Frédérique CHARPENEL pour la Communauté de communes Maremne Adour Côte Sud
Monsieur Jacques COLOMBIER pour la Région Nouvelle-Aquitaine
Monsieur Xavier DANAY pour la Communauté d'agglomération du Bassin d'Arcachon Nord
Monsieur Philippe DELHOUME pour la Communauté d'agglomération de Saintes
Monsieur Alain DUBOURDIEU pour la Communauté d'agglomération du Grand Dax
Monsieur Michel GERMANEAU pour la Communauté d'agglomération du Grand Angoulême
Madame Véronique GLEYZE pour la Communauté d'agglomération du Marsan
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 Stéphane MOTTIER pour la Communauté d'agglomération du Grand Périgueux
Monsieur Marc OXIBAR pour la Région Nouvelle-Aquitaine
Monsieur Didier PORTRON pour la communauté d'agglomération Rochefort Océan
Monsieur Patrick ROUGEOT pour la Communauté d'agglomération du Grand Guéret
Monsieur Dominique SIX pour la Communauté d'agglomération du Niortais

Pouvoirs (5) :

Monsieur Serge ARCOUET à Monsieur Jean-Pierre ETCHEGARAY
Monsieur Benoist AULANIER à Monsieur Clément ROSSIGNOL-PUECH
Monsieur Claude BAUDIN à Monsieur Frankie ANGEBAULT
Monsieur Marc OXIBAR à Monsieur Renaud LAGRAVE
Monsieur Dominique SIX à Monsieur Alain LECOINTE

Secrétaire de séance :

Monsieur Jean-Pierre ETCHEGARAY est désigné à l'unanimité pour remplir les fonctions de secrétaire de séance, ce qu'il accepte.

DELIBERATION 2024_002 : ORIENTATIONS BUDGETAIRES 2024

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 et approuvés par le Préfet de la Gironde en date du 16 janvier 2024,

Vu le projet de création d'un budget annexe avec autonomie financière et juridique concernant la Commission Locale des Mobilités de Gironde,

Vu l'avis de la Commission Locale des Mobilités de Gironde réunie le 31 janvier 2024,

Vu les avis des Comités de Bassin de décembre 2023,

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

Vu le Rapport d'Orientations Budgétaires 2024,

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

- **du Rapport d'Orientations Budgétaires pour l'exercice 2024 exposé dans l'annexe à la présente délibération.**

Le Président,

Signé électroniquement par : Renaud LAGRAVE
Date de signature : 14/02/2024
Qualité : Signature des documents PDF par le président de Nouvelle-Aquitaine Mobilités

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

Envoyé en préfecture le 14/02/2024

Reçu en préfecture le 14/02/2024

Publié le



ID : 033-200081735-20240205-DELIB_002_2024-DE

Comité Syndical

Séance du 5 février 2024

Délibération 2024_002

ANNEXE



RAPPORT D'ORIENTATIONS BUDGETAIRES 2024

PREAMBULE

L'année 2023 a été riche en projets concrets pour Nouvelle-Aquitaine Mobilités et ses membres, autour des compétences clés :

- les déclinaisons opérationnelles de l'étude multimodale 2025-2030 débouchant progressivement sur des nouvelles offres de mobilité telles que des lignes de cars express d'une part, sur la validation en Comités de Bassin d'une typologie de corridors de covoiturage et la définition des services associés d'autre part, sur un diagnostic territorial partagé des 400 hubs identifiés à l'échelle de la région et enfin sur une 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 16 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, l'élargissement des réseaux vendus sur l'application et le déploiement d'une plateforme de mise en relation covoiturage "Covoit Modalis";
- l'équipement en billettique Modalis des premiers réseaux à Grand Guéret et sur une ligne pilote régionale de Transports InterUrbains entre Agen et Villeneuve sur Lot.

En 2023, Nouvelle-Aquitaine Mobilités a poursuivi et franchi de nouvelles étapes dans sa croissance avec l'intégration de nouveaux membres, le déploiement concret de projets et la consolidation de sa trajectoire financière.

La refonte statutaire votée à l'unanimité en juin 2023 a introduit :

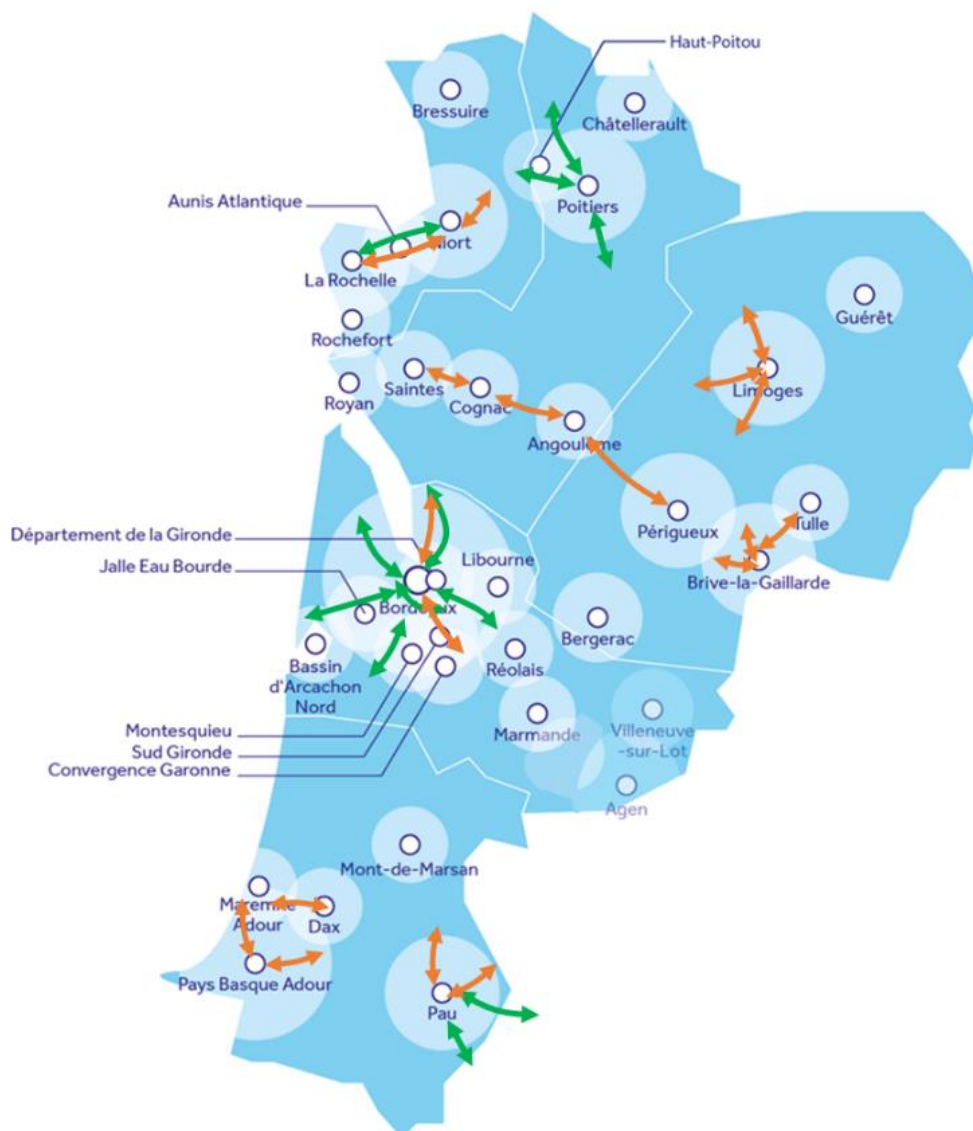
- la concrétisation d'une forte ambition en Gironde avec l'instauration de la première Commission Locale des Mobilités de Nouvelle-Aquitaine, votée à l'unanimité. Regroupant l'ensemble des Autorités Organisatrices de la Mobilité membres de NAM sur le territoire de la Gironde, elle organisera les débats 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...) seront affinés en 2024.
- la constitution de la centrale d'achats « Mobilité » au profit des acteurs de la mobilité, afin de promouvoir la coopération et la mutualisation des achats sur son territoire.

1. Retour sur l'année 2023

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.

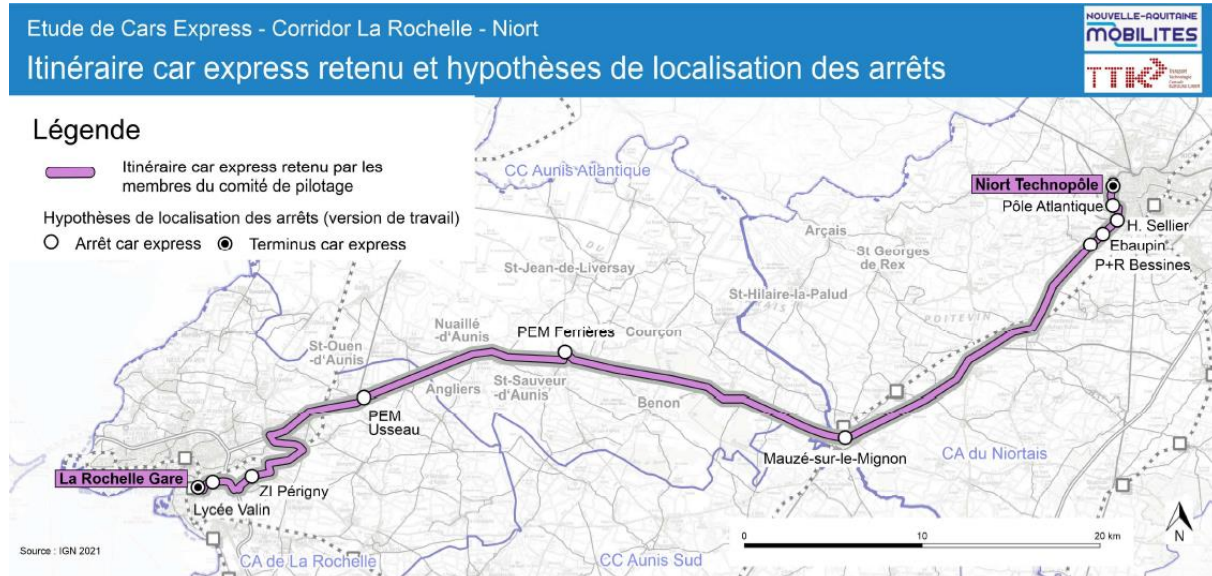


Cartographie des corridors issus de l'étude multimodale

1.1.1 Les corridors "Cars express"

En 2023, les déclinaisons de l'étude multimodale, relatives aux corridors "Cars Express", ont concerné :

- La poursuite de **l'étude entre La Rochelle et Niort**, permettant de valider entre les partenaires un itinéraire et un niveau d'offre de service.

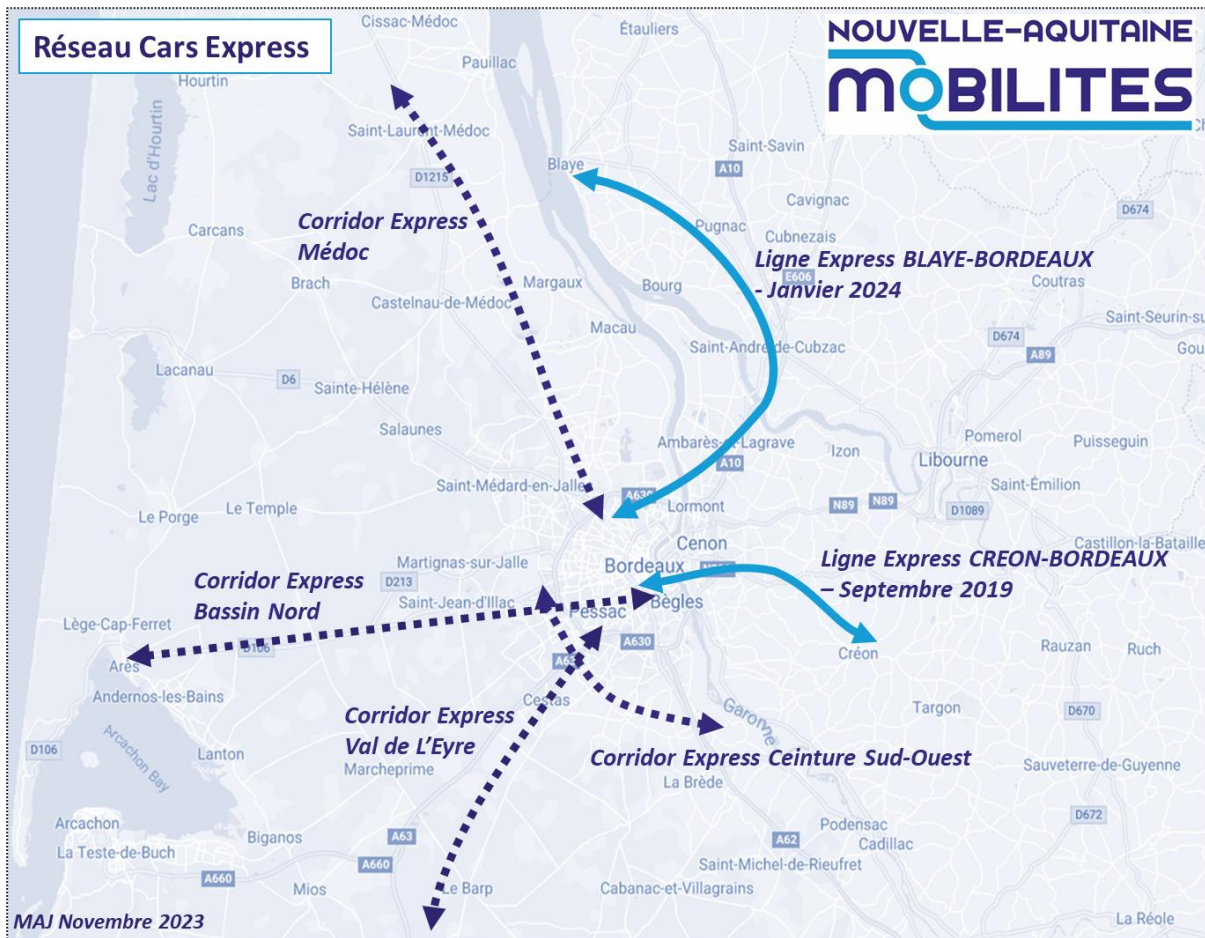


Etude du corridor "Car Express" La Rochelle-Niort

- La poursuite de **l'étude de la Ceinture Sud-Ouest de la Métropole de Bordeaux**, permettant de définir un itinéraire et un niveau d'offre de service. Les questions d'aménagements autour de cette ligne restent à discuter entre les partenaires pour une mise en œuvre en 2025.
- Le lancement de **l'étude entre le Bassin d'Arcachon Nord et Bordeaux**. L'itinéraire a été validé à l'automne 2023 pour une mise en service à la rentrée de septembre 2024. Cette mise en service est prévue en même temps que le déploiement du réseau urbain de la Communauté d'Agglomération du Bassin d'Arcachon Nord (COBAN).
- Le lancement de **l'étude du corridor Médoc-Bordeaux**, dont les deux premiers ateliers de travail ont eu lieu à l'automne. Ces derniers ont permis d'identifier les enjeux de la ligne ainsi que des premiers scénarios d'itinéraires. La validation de l'itinéraire est prévue en 2024.

Cette année 2023 a donc permis la poursuite du programme d'études dont la finalisation est prévue en 2025.

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



1.1.2 Les corridors "Covoiturage"

Les études de déclinaison des corridors de covoiturage ont été lancées dans le cadre d'un marché d'étude de potentiel de covoiturage, début 2023.

L'étude des corridors "Covoiturage" se décline en 3 étapes :

- Étape 1 : Analyse du potentiel de covoiturage des corridors, création d'une typologie de potentiel, définition des niveaux de service et benchmark de solutions de covoiturage
- Étape 2 : Analyse des modalités de création d'une offre de covoiturage et son dimensionnement sur les corridors
- Étape 3 : Analyse des aménagements nécessaires à la mise en place d'un service de covoiturage (évaluation économique des aménagements, délais de réalisation...).

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 :

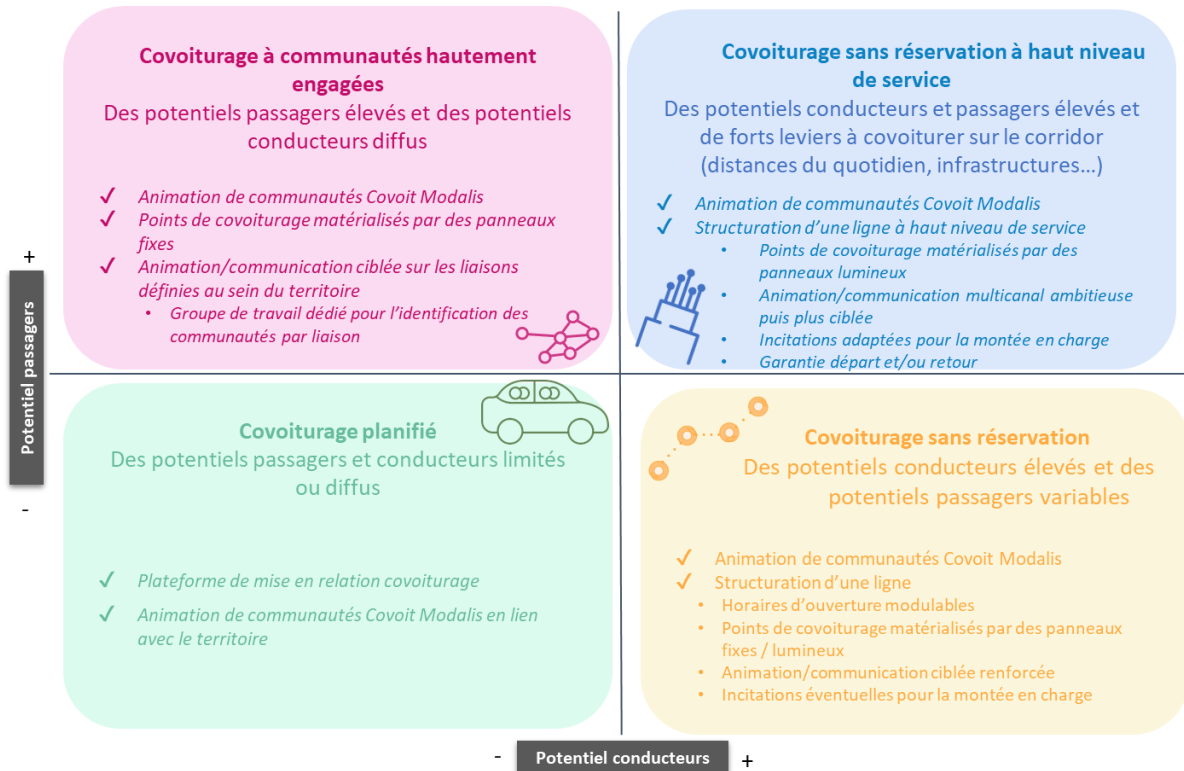
- Au premier semestre ont été réalisés et partagés **le benchmark et l'analyse des potentiels des corridors**. La restitution a été faite lors des Comités de bassin de l'été 2023.

Liaison initiale	Catégorie
Capbreton > Bayonne (A63)	Ligne covoit
Peyrehorade > Bayonne	COHNS
Garlin > Pau	Planifié
Lembeye > Pau	Communautés htmt engagées
St-Vincent-de-Tyrosse > Dax	COHNS
N10 (diff. Saint-Mariens) > Bordeaux	COHNS
Langon > Bordeaux	COHNS
Saintes > Cognac	Planifié
Cognac > Angoulême	Planifié
Périgueux > Angoulême	Planifié
Vergt > Périgueux	Communautés htmt engagées
Objat > Brive	Communautés htmt engagées
Tulle > Brive	Planifié
Brive > Tulle	Communautés htmt engagées
Terrasson > Brive	Planifié
Bellac > Limoges	Communautés htmt engagées
Saint-Junien > Limoges	Communautés htmt engagées
Chalus > Limoges	Communautés htmt engagées
Niort > La Rochelle	Communautés htmt engagées
Saint-Maixent > Niort	COHNS

Tableau de répartition des corridors

- 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.

Il existe **4 typologies de services** :



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 mises en œuvre de ces lignes :

- Nombre et localisation des points d'arrêts
- Aménagements d'infrastructures
- Planning de mise en œuvre
- Recrutement des conducteurs
- Montant à engager
- Définition des incitatifs et de la garantie départ.

Ces résultats seront finalisés début 2024 pour les premiers rendez-vous de la Commission Locale des Mobilités.

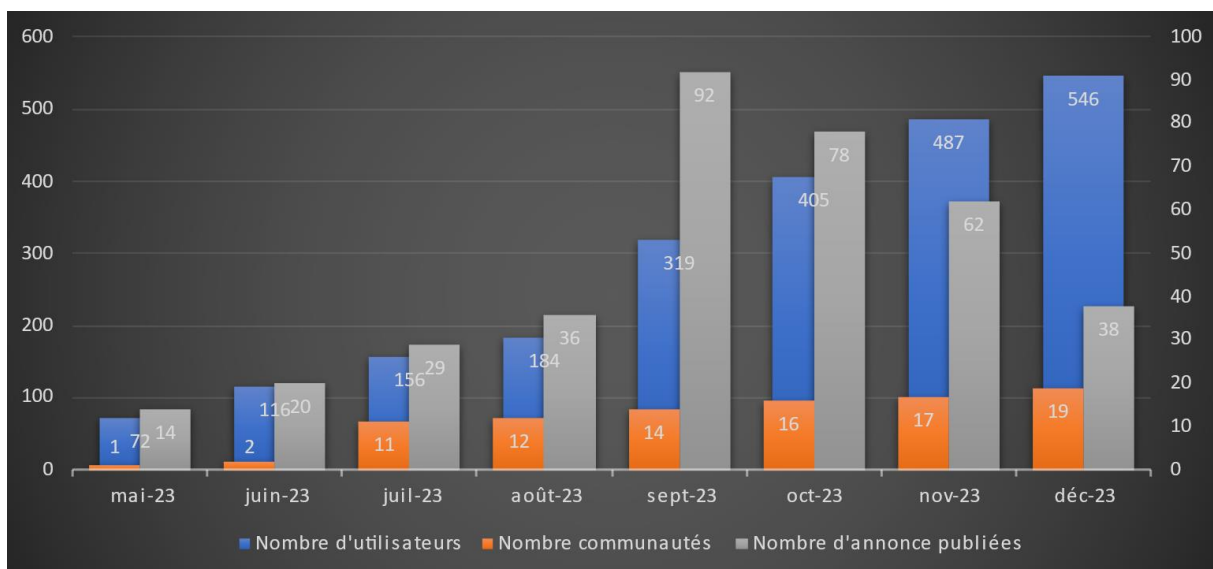
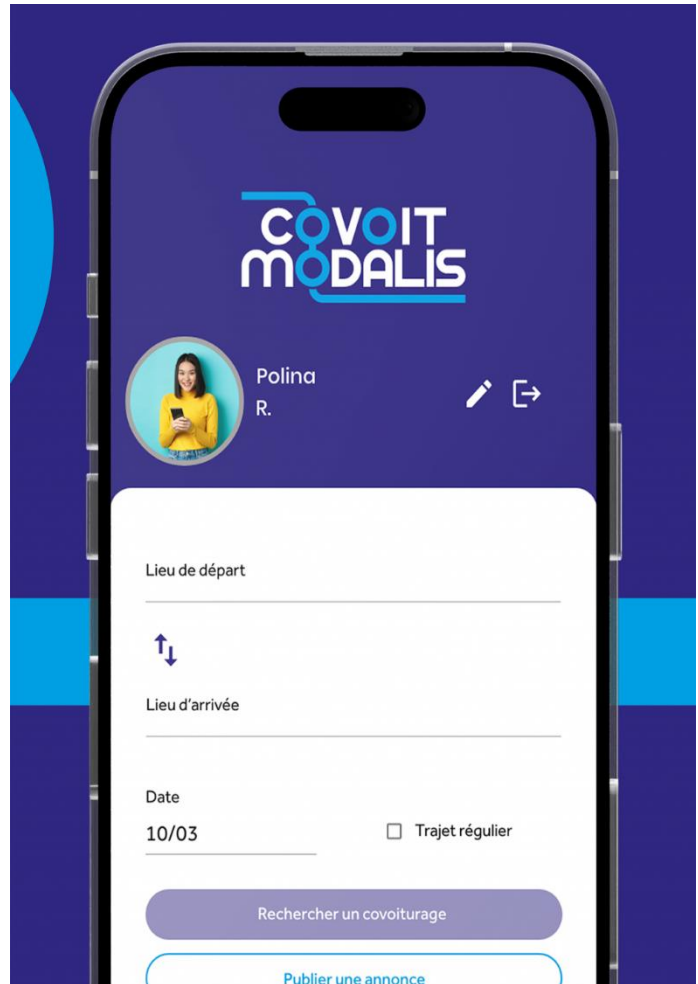
1.2 La plateforme de covoiturage "Covoit Modalis"

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 2023, Covoit Modalis compte, grâce à ses membres, **19 communautés de covoitureurs** réparties sur l'ensemble de la région.

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



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
- Etape 2 : Intégration territoriale et consolidation des besoins
- Etape 3 : Dimensionnement des services et pré-implantation des hubs.

Lors de l'étape 1, le bureau d'études ARCADIS, titulaire du marché, a analysé et comparé des démarches "hubs" déjà initiées par des collectivités en France et à l'étranger (Marseille, GPS&O, Plaine de l'Ain, Pays du Lumbres, San Francisco et Flandres). Il a également procédé à plusieurs entretiens avec des fournisseurs de services (abris vélos sécurisés, bornes de recharge électrique, bornes information voyageur, autopartage, P+r...).

Ces 2 démarches ont donné lieu à l'élaboration d'un benchmark.

Ce document permet d'avoir, sur la base d'un retour d'expériences, une vision détaillée des politiques mises en place, de la manière dont les typologies de hubs ont été construites, sur quelles données se base la méthodologie, comment les services ont été dimensionnés et implantés.

Les entretiens avec les fournisseurs de services ont permis de comprendre la manière dont est déployé le service, quels indicateurs sont pris en compte dans le dimensionnement du service ainsi que le modèle économique.



Exemple de Pim Mobility

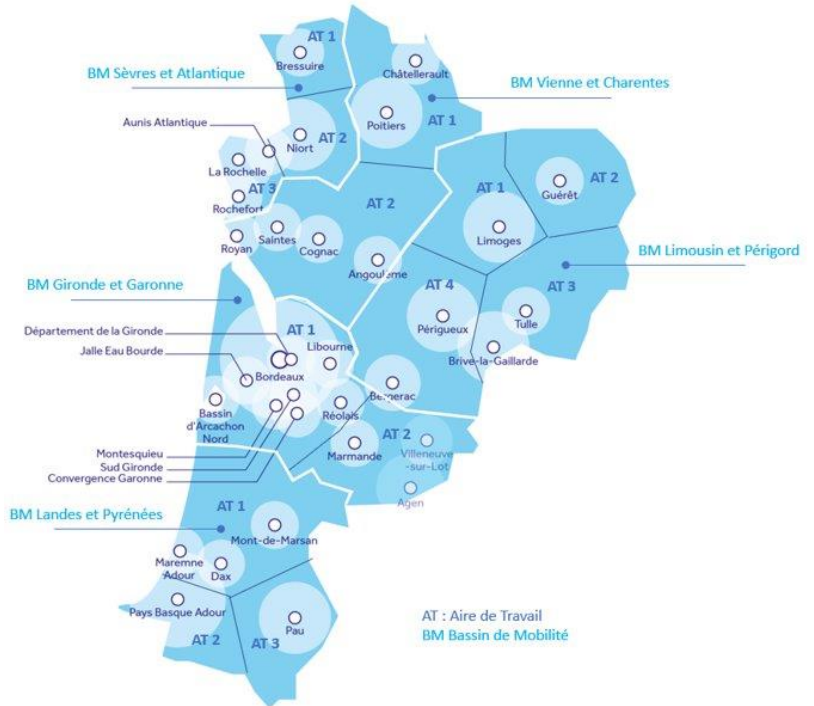


Exemple de San Francisco

En parallèle, le bureau d'études a établi un diagnostic sur l'ensemble des 400 hubs (320 gares et 80 aires de covoiturage / sites routiers) identifiés à l'échelle de la région. Cette étape a permis de comprendre les dynamiques territoriales et les potentiels autour des hubs.

Ce diagnostic s'est appuyé sur les données suivantes :

- Evolutions démographiques,
- Projets urbains,
- Démarches de collectivités (SCoT, PDMs, PLUI, PLU...),
- Isochrones marche / vélo / VP,
- Offre TC,
- Equipements.



En étape 2, ce diagnostic a été présenté en atelier aux référents techniques des collectivités. Le but étant de :

- Partager le diagnostic territorial/mobilité réalisé en amont pour chaque hub.
- Echanger pour co-créeer les aires de chalandise autour de chacun des hubs.

Lors de ces ateliers, les participants ont travaillé sur différents supports :

- Cartes du hub,
- Cartes avec aire de chalandise,
- WEB-SIG permettant de géolocaliser l'ensemble des hubs et d'y associer différentes sources de données telles que les réseaux TC urbains et interurbains, les aménagements cyclables, les aires de covoiturage, les bornes de recharge VE, les Vélos Libre-Service (VLS), les pôles générateurs de flux et des Isochrones marche / vélo / VP :



WebSIG de l'étude

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 replacés 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 :

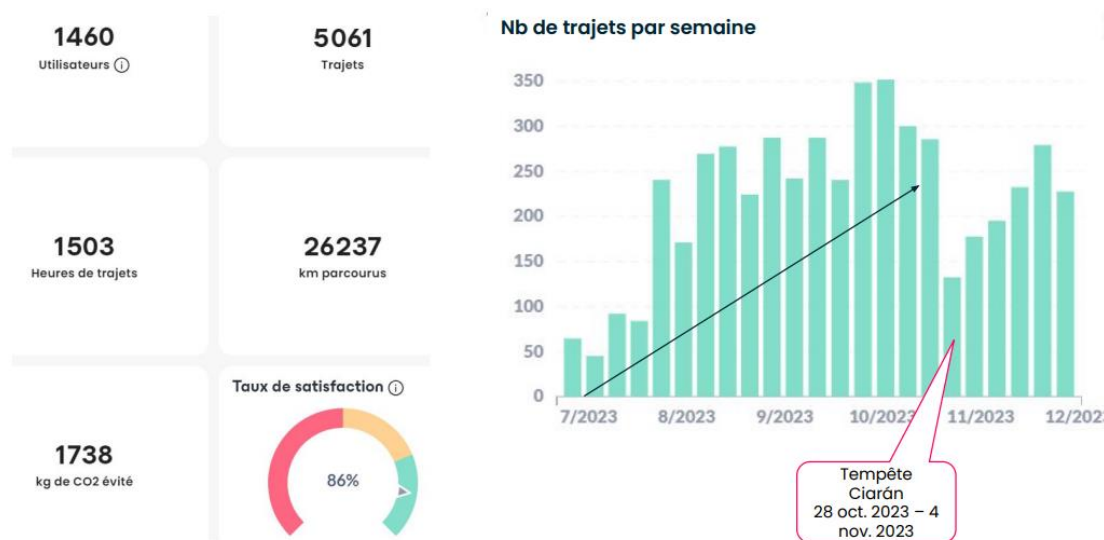
- **Réduire** les émissions de GES et participer aux **enjeux de santé publique**
- **Faciliter** les déplacements et le **confort de l'utilisateur** dans un **cadre apaisé**
- **Créer** une cohérence intermodale et multimodale pour valoriser la **performance des réseaux de transports collectifs** et **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 premiers chiffres d'usages du service sont très encourageants, d'autant que le déploiement complet du service date de septembre 2023.

Depuis le lancement, + 5000 trajets sur l'ensemble du territoire



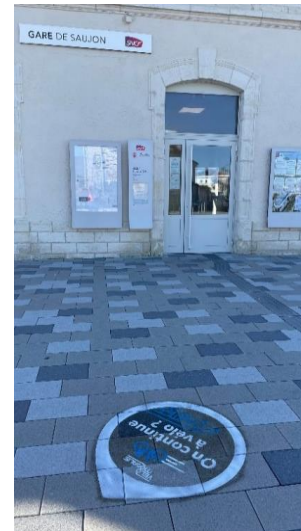
En 2023, des actions de communication ont permis d'accompagner le lancement de l'expérimentation :

- **Événementiel** : inauguration du service à Royan le 27 octobre 2023



- **Audio** : annonces dans les trains fin 2023
- **Digital** sur les réseaux sociaux

- **Visuel** : marquages fléchés en sortie de gare, affiches.



Marquages au sol – photos :



En complément de cette expérimentation, Nouvelle-Aquitaine Mobilités a organisé en novembre 2023, en partenariat avec la SNCF TER Voyageurs Nouvelle-Aquitaine, **le premier colloque consacré à la thématique TER + Vélo.**

Dans un but constant d'évolution, la Nouvelle Aquitaine souhaite progresser sur ce sujet très prometteur. En effet, coupler ces deux modes de déplacements permet d'offrir une alternative très crédible à l'autosolisme.



Ce colloque a pu **rassembler, pour la première fois, l'intégralité des acteurs clés du monde du vélo et du ferroviaire.** L'occasion de réunir **associations, élus et entreprises**, tous mobilisés pour penser, créer et façonner l'émergence de solutions durables et intermodales en Nouvelle-Aquitaine.

Les objectifs de ce colloque étaient de comprendre, échanger et expliquer les perspectives de cet écosystème. Des conférences présentant des exemples européens, des tables rondes techniques et politiques, ainsi que des pitches de solutions, ont permis d'évoquer de bonnes idées et de tracer une feuille de route pour les mois et années à venir.

Ce séminaire s'intègre dans la dynamique de coordination et d'animation thématique des membres de NAM.

1.5 Le schéma multimodal

Lancée du 21 novembre 2022 au 21 janvier 2023 sur la plateforme jeparticipe.nouvelle-aquitaine-mobilites.fr, l'enquête numérique a permis de mieux comprendre les usages et habitudes de déplacements en Nouvelle-Aquitaine (train, bus urbain, car interurbain, voiture, vélo...).

Les relais de communication au niveau des territoires (affiches, publications réseaux sociaux, sites internet, journaux/magazines communaux ou agglo, arrières de bus, panneaux pocket...) ont bien fonctionné puisque près de 5 000 personnes y ont répondu.

La synthèse des résultats de l'enquête au global et pour chacune des 14 aires de travail a été transmise aux membres. Il en ressort les principales informations suivantes :



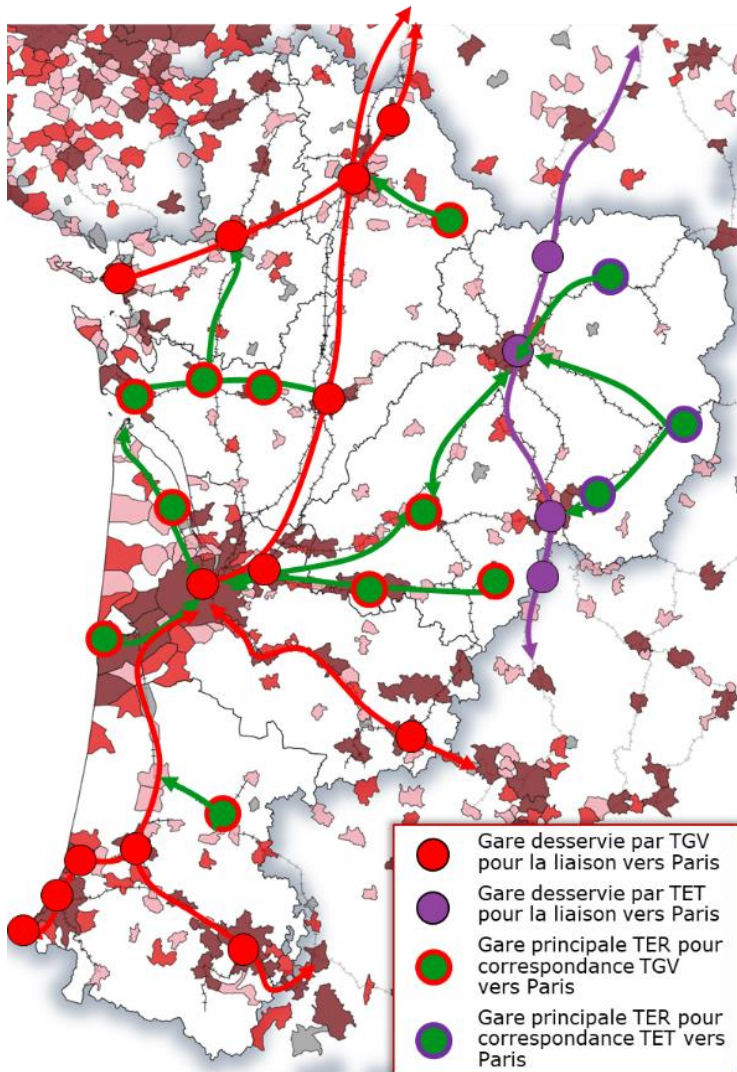
Plus de la moitié des répondants ont déclaré utiliser les transports en commun à fréquence variable. 35,4% ont répondu ne les utiliser que rarement ou jamais et leurs trois raisons principales sont :

- 1- L'offre non disponible,
- 2- Les horaires non adaptés à leurs besoins,
- 3- La fréquence insuffisante des passages.

Les tarifs et les correspondances dites inadaptées ne sont pas des freins majeurs à l'utilisation des transports en commun.

Pour utiliser davantage des transports en commun :

- 26% des répondants souhaitent : plus de passages tout au long de la journée,
- 14% : des temps de trajets plus courts,
- 12% : des accès à des services complémentaires pour les derniers kilomètres,
- 10% : plus de passages aux heures de pointe.



La poursuite des travaux consiste à s'appuyer sur les niveaux de service cibles d'une offre ferroviaire définie par la Région, bâtie sur les principaux corridors de déplacement, articulée autour de pôles de correspondance et garantissant une cadence de base du service.

Les lignes structurantes routières et urbaines doivent alors s'articuler sur le ferroviaire, avec une cadence de base en continuité avec l'offre ferroviaire, des positionnements horaires dans les gares de façon à permettre des correspondances systématiques, des parcours optimisés notamment en zones urbaines.

1.6 La Commission Locale des Mobilités de Gironde

En 2023, Nouvelle-Aquitaine Mobilités a organisé, durant le premier trimestre 2023, une concertation avec les territoires (AOM et communautés de communes non AOM) et l'ensemble des acteurs institutionnels et économiques, des structures représentatives des employeurs, de Gironde en vue de la levée du Versement Mobilité Additionnel (VMA). Cette concertation a permis d'identifier :

- les premières thématiques à traiter grâce au VMA, à savoir la prise en charge des coûts d'exploitation du réseau de cars express, le déploiement de services de covoiturage, l'approfondissement des sujets de mobilités actives et de hubs
- la nécessité d'une instance de gouvernance des mobilités périurbaines en Gironde : la Commission Locale des Mobilités

Suite à cette concertation, le Comité Syndical de NAM a délibéré en juin 2023 pour la levée du VMA et la mise en place de cette Commission Locale des Mobilités.

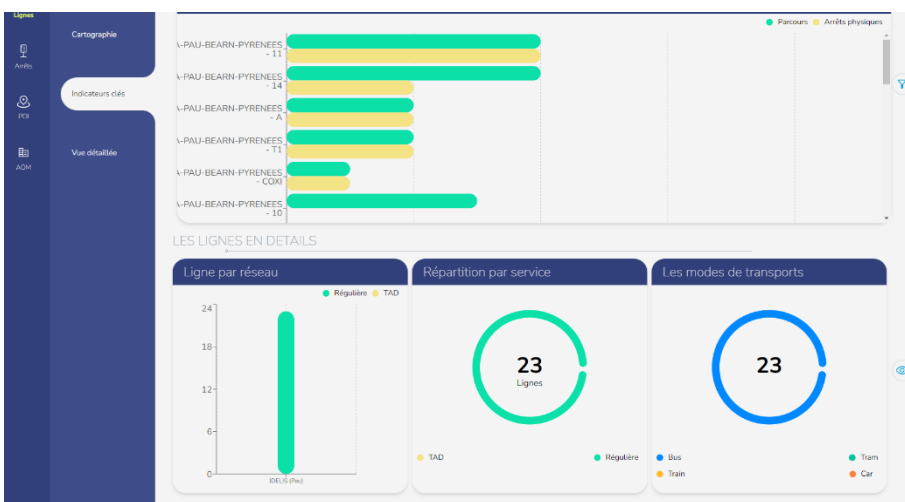
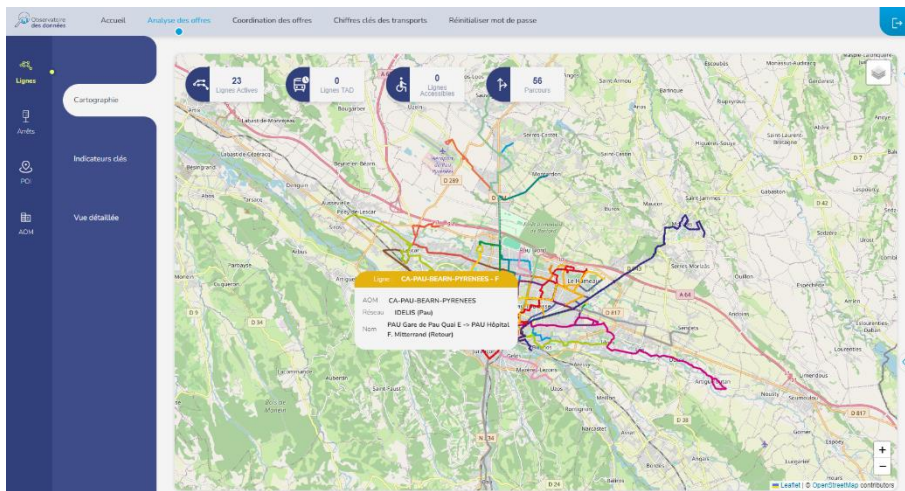
1.7 Lancement de la mobilité intégrée MODALIS

1.7.1 Données de mobilités et Observatoire

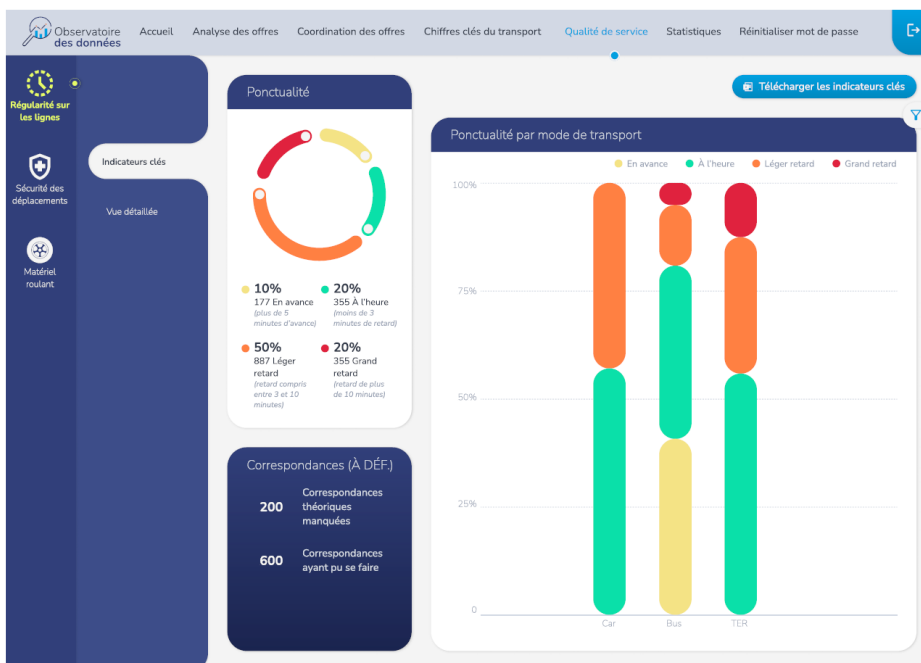
En 2023, le projet RMR a eu pour objectifs :

- **De poursuivre le processus d'alimentation** de la plateforme avec les membres de NAM en privilégiant et accompagnant les producteurs dans l'automatisation des imports. L'objectif, inscrit au sein de la charte de gouvernance des données, est d'aboutir à l'autonomie des producteurs pour l'import des données et la disparition des traitements par mail au titulaire du marché. En 2023, 76% des imports ont été réalisés de manière autonome, contre 49% en 2022.
- **L'expérimentation de saisie directe** par les producteurs (« petits réseaux » comme celui des communautés de communes nouvellement membres de NAM : Jalle Eau Bourdes et Montesquieu par exemple) dans la plateforme du RMR via la console dédiée. Le but est d'offrir un outil générateur de données au format standardisé pour des AOMs non équipées de systèmes d'exploitation dédiés.
- **D'élargir** le volume de données en temps réel dans le RMR (ajout du réseau Txik Txak).

Concernant l'Observatoire, plusieurs fonctionnalités ont été livrées en 2023, sur la base des préconisations co-construites avec les membres lors des ateliers de travail : analyse des Origines Destinations / Isochrone / coordination.



Deux fonctionnalités supplémentaires ont été livrées en environnement de test pour le moment : analyse de la ponctualité et reporting des utilisations.



- Un travail de spécifications sur les données d'usages liées au projet Modalis (Maas, compte unique, M-ticket et billettique) et les indicateurs associés, a été mené. A titre d'exemple, il est prévu de pouvoir visualiser, pour les réseaux équipés de la billettique modalis

Pour les ventes :

- Nombre de ventes total et recettes associées à l'échelle bassin / réseau / OD (TER)
- Nombre de ventes par type de titres et recettes associées à l'échelle bassin / réseau / OD (TER)
- Nombre de ventes et recettes associées par type de médias
- Pourcentage de répartition par moyens de paiement
- Fraude : Nombre de PV et recettes associées à l'échelle bassin / réseau / OD (TER)

Pour les validations :

- Le nombre de validations effectuées cumulées
- La moyenne des validations par jour
- Le pourcentage de validations par ligne par rapport au réseau global (exemple fictif : la ligne 1 représente 30% des validations du réseau de Guéret)

1.7.2 Le Compte unique : 1 compte client pour accéder à 65% des réseaux de Nouvelle-Aquitaine

Le compte unique Modalis a été déployé dans sa première version en 2023. Son ambition est de simplifier l'accès à la mobilité en Nouvelle-Aquitaine pour les usagers, en centralisant l'accès aux différentes fonctions (information, réservation, vente, SAV) et services de mobilité distribués par Modalis :

- A. les réseaux de transport public des membres du syndicat, équipés en billettique Modalis (nativement) ou compatibles avec la carte Modalis (via une interface à développer)
- B. des réseaux de transport en commun complémentaires (ex : TGV, IC)
- C. des services de mobilité : covoiturage, vélos en libre-service, parking relais, etc.

Le compte Modalis permet de centraliser, à ce stade, les achats digitaux effectués sur l'application Modalis et de gérer les profils jeune (- de 28 ans et - 26 ans).

Un outil de gestion de la relation client adossé au compte unique a été déployé en parallèle afin de faciliter son administration par NAM et les exploitants des réseaux, notamment en termes de SAV.

1.7.3 Le Maas Modalis

Le Maas Modalis couvre un périmètre plus large que le précédent calculateur avec des fonctions d'informations voyageurs plus performantes, le renouvellement des médias (site internet, applications et marques grises) mais aussi l'intégration de fonctionnalités liées à la vente et à la validation (e-boutique, m-ticket...) de titres de transport public ainsi que de services de mobilité (covoiturage, location de vélo, etc).

La mise en service de la version 0 couvrant uniquement les fonctions d'informations voyageurs avait eu lieu en décembre 2022.

Sur l'année 2023, plusieurs versions successives ont été déployées avec des fonctionnalités supplémentaires venant enrichir le parcours utilisateur :



En avril, le site et l'application mobile Covoit Modalis ont été déployés. Les offres de covoiturage issues de Covoit Modalis viennent désormais enrichir l'offre de mobilité proposée par Modalis.



En juin, l'application Vélo Modalis a été déployée. Couvrant 8 gares de la ligne 16 du TER, cette offre de vélo libre-service est également venue enrichir l'offre Modalis, avec l'affichage en temps réel des disponibilités des vélos et des stations dans l'application et le site Modalis.



En juillet, 7 réseaux urbains vendus sur Ticket Modalis ont été intégrés à l'application Modalis à travers de nouvelles fonctionnalités M-Ticket. Désormais, l'utilisateur peut rechercher un trajet puis acheter son ticket sur ces réseaux (11 début 2024) avec une seule application et un seul acte d'achat : Buss (Saintes), Evalys (Marmande), Libéo (Brive), Möbius (Angoulême), R'Bus (Rochefort), Tréma (Bressuire) et TUT (Tulle). **C'est une première nationale !**

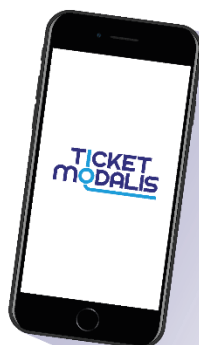
1.7.4 Le M-Ticket Ticket Modalis

En parallèle des travaux d'intégration du M-Ticket à l'application Modalis, l'application Ticket Modalis a poursuivi sa croissance en 2023 avec **+ 60% d'activité par rapport à 2022**, confortant ainsi la marque Modalis et l'intérêt d'un canal de vente unifié :

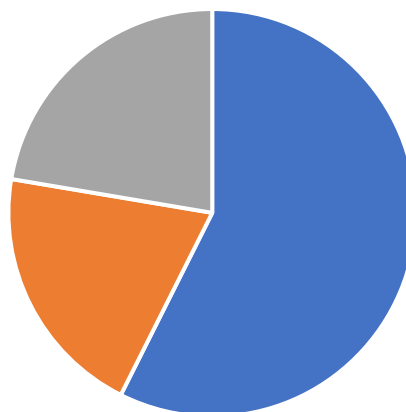
- Plus de 750 000 titres vendus
- Près de 50 000 nouveaux usagers pour un total de 100 000 usagers
- Plus de **1,6 M €** de chiffre d'affaires.

Le périmètre de vente de l'application Ticket Modalis est resté fixe à **26 réseaux** en 2023 en lien avec la bascule en cours vers l'application Modalis :

- le TER (Pass Abonné 20/30 Voyages)
- les 12 cars régionaux complétés de la ligne interrégionale Nantes – Poitiers
- 13 réseaux urbains : Péribus (Périgueux), Buss (Saintes), Couralin (Dax), Evalys (Marmande), Transcom (Cognac), Idélis (Pau), Libéo (Brive), Möbius (Angoulême), R'Bus (Rochefort), Tréma (Bressuire), Tut (Tulle), Vitalis (Poitiers) et Yélo (La Rochelle).



Recettes Ticket Modalis 2023

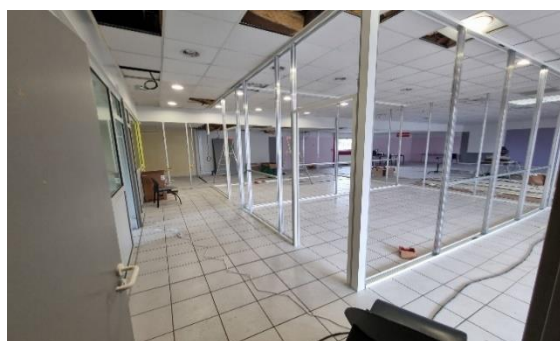


■ cars ■ TER ■ urbains

1.7.5 La billettique Modalis

L'année 2023 a été découpée en plusieurs étapes :

1. **Analyse et validations des spécifications techniques** : Lors des six premiers mois, la cellule billettique a analysé toutes les documentations fournis par Kuba (notre prestataire billettique). Cette étape a été le théâtre de nombreux échanges entre celui-ci et NAM.
2. **Locaux de Limoges** : au mois de juin, NAM a pris possession des locaux sur le site de Limoges (252 bis avenue du Général Leclerc) avec la mise en place par la cellule billettique de la plateforme de test pour le réseau urbain de Guéret (Agglo Bus).



Travaux dans les locaux de NAM

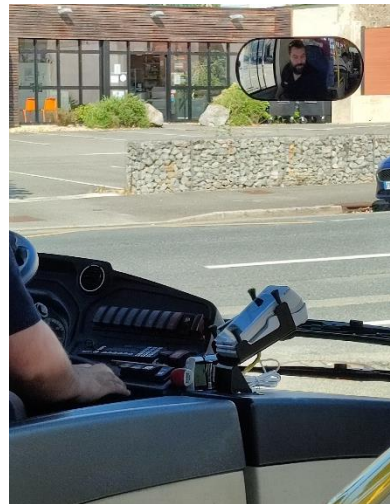


Plateforme de tests

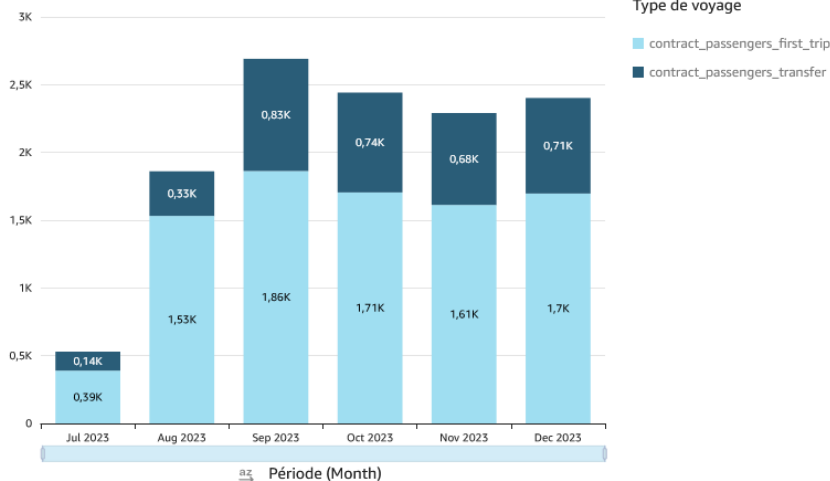
3. **Lancement du réseau pilote à Grand Guéret le 18 juillet 2023.**
4. **Préparation des réseaux routiers régionaux « TIU » :** à partir du mois de septembre, NAM a concerté les phases de recettes et de levées de réserves avec le réseau TIU (Transport Inter-Urbains). Afin de valider le bon fonctionnement en mode opérationnel, il a été décidé de mettre en service une ligne pilote sur la ligne Agen-Villeneuve (ligne 440).
5. **Renforcement de la cellule billettique** avec l'arrivée de 2 chargés de mission en charge de l'installation des réseaux :
 - a. PMF (Portable Multifonction) qui concerne les équipements comme les TVPS (terminaux de vente simplifiés), TPV (terminaux de vente agence), PDVV (portable de vente et validation
 - b. Adept : valideur dans les véhicules
 - c. DAT (distributeurs automatiques de titres)
6. **Assistance au réseau de Grand Guéret :** sur les deux derniers trimestres, la cellule billettique de NAM a apporté un support au réseau urbain de Grand Guéret dans le démarrage de leur billettique (plusieurs déplacements réalisés sur sites et mise en place de points hebdomadaire de suivi).



Installation au poste de conduite



Nombre de passagers par mois
 Début de voyage et correspondance



Validations sur le réseau urbain de Grand Guéret en 2023

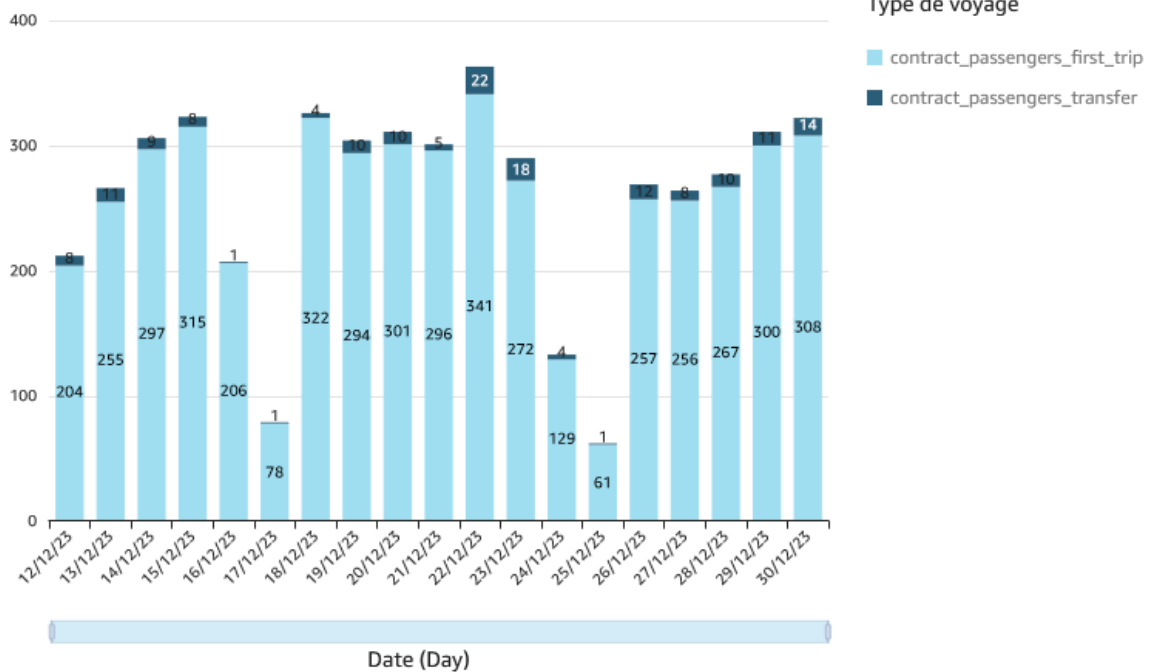
7. Mise en service de l'EMV : au mois de décembre, Kuba a reçu les certifications Mastercard et Visa pour utiliser la fonction validation avec la carte bleue. Celle-ci est possible sur les valideurs avec la multi-validation (plus d'un passager).

8. Recettes et ligne pilote TIU : au cours du dernier trimestre 2023, NAM a finalisé et validé toutes les recettes et levées de réserves pour la ligne TIU. Celle-ci a été lancée le 12 décembre avec le déplacement sur site des équipes de NAM et de KUBA.

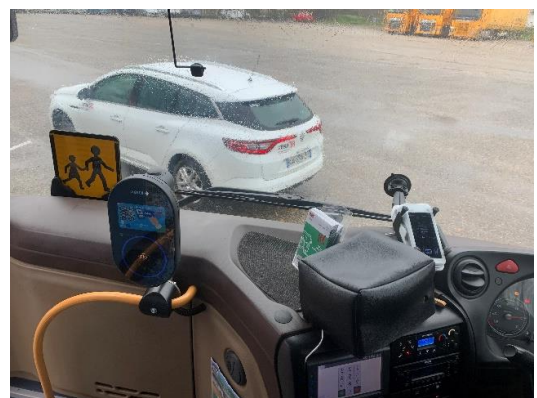
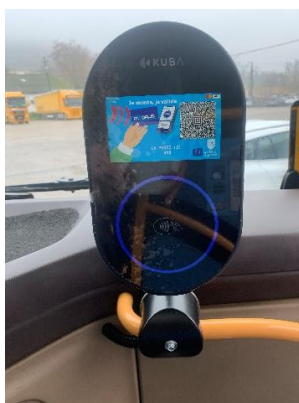
À la suite de la mise en service de la fonction EMV, la ligne bénéficie de celle-ci comme tous les réseaux à venir.

Nombre de passagers par jour

Début de voyage et correspondance



Validations sur le mois de décembre 2023 de la ligne pilote TIU



9. En parallèle de ces mises en service et assistance, NAM a réalisé **des études et présentations** pour les différentes AOM et transporteurs :

- COBAN
- COBAS
- Agglomération du Grand Poitiers
- Ville d’Arcachon
- Ville de Brive
- Liaison maritime Fouras – ile d’Aix
- Transdev
- Keolis.

1.7.6 Le lancement d’une stratégie tarifaire commune

L’année 2023 a été le marqueur du lancement de plusieurs études dédiées à la tarification avec comme objectifs principaux de simplifier et d’harmoniser les gammes des réseaux pour faciliter le parcours usager. Ces études ont fait l’objet d’un marché public dont la commission d’appel d’offres est intervenue le 25 mai 2023. Plusieurs volets constituent le corpus d’études :

• **L’étude d’harmonisation des profils des gammes tarifaires :**

Dans un premier temps, NAM a organisé plusieurs groupes de travail traitant de l’harmonisation des profils jeune et enfant (ce dernier correspondant à l’âge plafond de la gratuité sur les réseaux). Faisant suite à ces échanges, 2 âges d’harmonisation ont été étudiés : les -28 ans pour le profil jeune et les -6 ans pour le profil enfant. Les premières estimations des effets de recettes et de fréquentation ont été partagées lors des comités de bassin de décembre 2023. Elles projettent un impact limité sur les recettes (entre 0,1 et 1,8% de pertes de recettes).

• **L’étude d’une communauté tarifaire :**

S’inspirant des modèles des communautés tarifaires suisses et tchèques expérimentées lors du voyage d’études d’octobre 2022, et, dans la continuité des projets de RER Métropolitain, Nouvelle Aquitaine Mobilités a lancé une étude de modélisation de communauté tarifaire sur le territoire girondin. L’objectif est de couvrir tous les réseaux de transport du territoire sous une unique gamme tarifaire multimodale, permettant aux usagers, occasionnels ou réguliers, d’emprunter une multitude de réseaux avec un même titre. La première phase des études, dédiée aux diagnostics du territoire a été partagée lors d’un groupe de travail en septembre 2023. Cet échange a aussi été l’occasion de prendre note des spécificités des gammes de chacun des réseaux afin d’envisager des perspectives de convergence.

2. Perspectives / objectifs 2024

2.1 La Commission Locale des Mobilités de Gironde

En 2024, la Commission Locale des Mobilités de Gironde sera mise en place.

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 disposera d'un budget autonome et sera composée des membres de NAM en Gironde :

- Région Nouvelle Aquitaine
- Bordeaux Métropole
- La Communauté d'Agglomération du Libournais
- La Communauté d'Agglomération du Bassin d'Arcachon Nord
- La Communauté de Communes de Montesquieu
- La Communauté de Communes de Jalle Eau Bourde
- Le Syndicat Sud Gironde Mobilités
- Le Département de la Gironde.

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. La concertation menée en 2023 pour la levée du VMA a permis d'identifier les premiers sujets à approfondir : cars express, covoiturage, mobilités actives, hubs de mobilités.

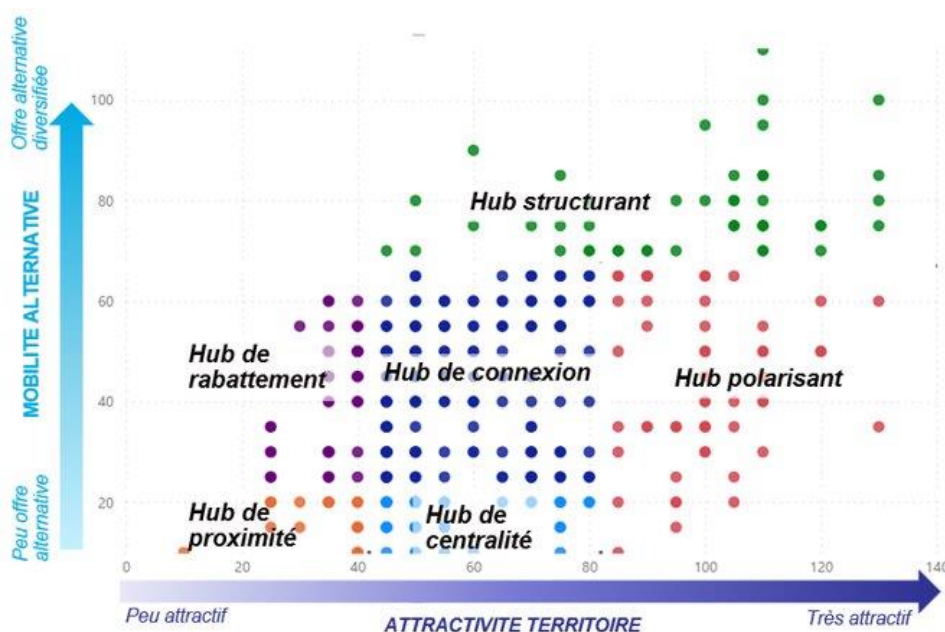
Elle disposera d'une ingénierie en partie dédiée.

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 :

1 - la création de la typologie :



2 - 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

3 - le calcul du dimensionnement des services :

Commune	EPCI	Aire de covoiturage Essentiel	Fourchette IRVE- Essentiel	Fourchette vélo 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	
Buttinière	Bordeaux Métropole			70 - 350	30 - 150		30	11	
Bordeaux Mérignac - Aeroport	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
Lacanau - Office tourisme	CC Médoc Atlantique	20	1 - 1	5 - 9	11 - 21				
Saint-Hélène - Bourg	CC Méduillienne	20	1 - 1	5 - 9	11 - 21				
Cénon - Anatole France	Bordeaux Métropole			70 - 350	30 - 150		30	19	
Pessac - Unitec	Bordeaux Métropole			25 - 100	25 - 100		20		
Lige-Arés	CA du Bassin d'Arcachon Nord	20	6 - 11	10 - 25	10 - 25	100 - 200		1	4
Langoinan	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-Beliet	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.

Services - dimensionnement

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

	Fourchette vélo-Essentiel	Fourchette vélo secu-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

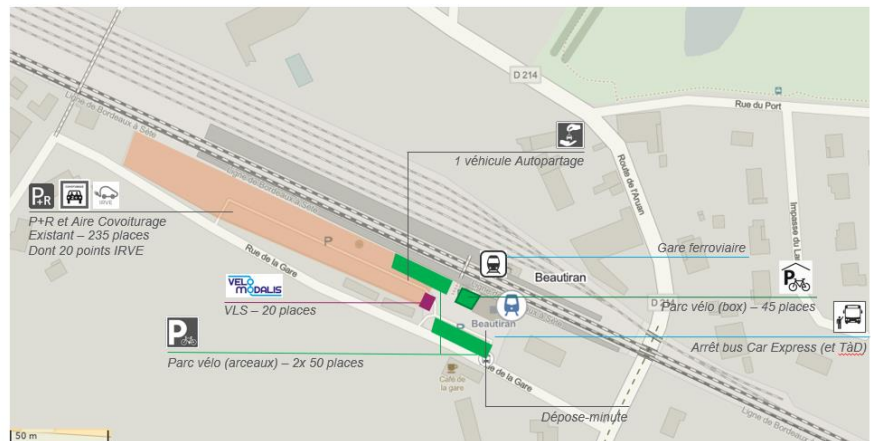
Quais bus :

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

Mutualisation du P+R avec covoiturage

Services – Pré-implantation

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



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.

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.

Un travail spécifique sera mené sur la Gironde dans le cadre de la création 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.

2.3 Le Covoiturage

L'année 2024 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.

A10 / A62

La finalisation des études concernant les corridors de l'A10 et de l'A62 sera lancée. Ces corridors structurants permettront la création de lignes de covoiturage à haut niveau de service. Les lignes pourront être installées dans le cadre de la Commission Locales des Mobilités au cours de l'année 2024 pour un lancement en 2025.

<p>Caractéristiques du service</p> <ul style="list-style-type: none"> Ouverture aux heures de pointe hors WE vers la Métropole le matin (7h-9h) et depuis la Métropole le soir (16h-19h) Partage de frais et incitation financière pour les conducteurs Garantie départ et/ou retour selon disponibilité par liaison - prioritairement car express sur liaisons compatibles et taxis/VTC en complément Gratuité passagers les 2 premières années 	<p>Solution technique pour faire une demande</p> <ul style="list-style-type: none"> Application mobile Parcours SMS Assistance téléphonique 			
<p>Tarifcation et incitation</p> <table border="0"> <tr> <td data-bbox="188 1792 550 1937"> <p>Incitation à se géolocaliser pour les conducteurs :</p> <ul style="list-style-type: none"> → Indispensable pour informer et inciter au détour sur voies rapides → 1 € par trajet géolocalisé </td> <td data-bbox="566 1792 901 1960"> <p>Indemnité par passager transporté :</p> <ul style="list-style-type: none"> → A terme couverte par le paiement des passagers → 0,10 €/km/passager transporté → Bonus conducteurs hautement engagés </td> <td data-bbox="925 1792 1364 1904"> <p>Coût pour les passagers (après période de gratuité) :</p> <ul style="list-style-type: none"> → Couvre l'incitation à se géolocaliser pour un trajet donné + l'indemnité par passager transporté </td> </tr> </table>		<p>Incitation à se géolocaliser pour les conducteurs :</p> <ul style="list-style-type: none"> → Indispensable pour informer et inciter au détour sur voies rapides → 1 € par trajet géolocalisé 	<p>Indemnité par passager transporté :</p> <ul style="list-style-type: none"> → A terme couverte par le paiement des passagers → 0,10 €/km/passager transporté → Bonus conducteurs hautement engagés 	<p>Coût pour les passagers (après période de gratuité) :</p> <ul style="list-style-type: none"> → Couvre l'incitation à se géolocaliser pour un trajet donné + l'indemnité par passager transporté
<p>Incitation à se géolocaliser pour les conducteurs :</p> <ul style="list-style-type: none"> → Indispensable pour informer et inciter au détour sur voies rapides → 1 € par trajet géolocalisé 	<p>Indemnité par passager transporté :</p> <ul style="list-style-type: none"> → A terme couverte par le paiement des passagers → 0,10 €/km/passager transporté → Bonus conducteurs hautement engagés 	<p>Coût pour les passagers (après période de gratuité) :</p> <ul style="list-style-type: none"> → Couvre l'incitation à se géolocaliser pour un trajet donné + l'indemnité par passager transporté 		

Figure 1 : Exemple de modalités de service d'une ligne de covoiturage

Un travail sera également à mener afin de faire le lien entre les différentes études réalisées sur le territoire girondin, notamment par le Département de la Gironde et par la Communauté de Communes du Grand Cubzagais. Il sera intéressant d'intégrer ces résultats à la typologie validée en Comités de Bassin afin d'apporter une réponse servicielle à ces corridors et de coordonner les actions sur ce thème.

Les corridors hors périmètre girondin

Sur les autres corridors, il convient d'apporter également des réponses.

Pour les corridors possédant suffisamment de potentiel, l'étude sera à approfondir de la même manière que pour les axes A10 et A62 selon une priorisation définie avec les membres de NAM.

Pour les corridors présentant un potentiel intéressant, des ateliers seront mis en place en début d'année 2024 pour étudier les différents points d'arrêts et solutions qui pourront être mises en place, sur la base des avis votés lors des comités de bassin de décembre 2023. Ces solutions seront à décliner tant sur le pan des infrastructures que des animations.

Pour les corridors présentant un potentiel plus diffus, le développement des études ne sera pas nécessaire. Une démarche d'animation sera travaillée sur le territoire auprès des entreprises ou des zones à potentiel.

Dans ce cadre, Nouvelle-Aquitaine Mobilités mettra en place deux marchés pour ses membres :

- Un marché d'animation pour permettre à chaque collectivité d'animer son territoire, ses entreprises et ses usagers
- Un marché d'acquisition de matériel pour les panneaux d'arrêts de covoiturage. Ces panneaux pourront s'adapter aux différents besoins au travers de déclinaisons :
 - o Panneaux fixes
 - o Panneaux à messages variables
 - o Panneaux à bouton poussoir.

Un dossier sera déposé dans le cadre du Fonds vert.

2.4 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 :

- la possibilité de créer des lignes de covoiturage et de les administrer (avec un lien avec les panneaux) ;
- 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-employeur pour gérer le covoiturage comme variable du forfait mobilité durable

Pour faire connaître Covoit Modalis auprès du plus grand nombre, une campagne de communication va être réalisée sur l'ensemble de l'année 2024. Cette campagne sera financée à 80% par une subvention du Fonds vert accordée à Nouvelle-Aquitaine Mobilités.



Différents supports de communication seront produits et ils seront diffusés sur différents canaux :

- Radio
- Affichage
- Web et réseau sociaux.

2.5 Le réseau de Cars Express

L'année 2024 initie une nouvelle étape dans le déploiement du réseau de cars express.

Le bassin Gironde & Garonne voit une nouvelle ligne de cars express entre Bordeaux et Blaye mise en service. Cette ligne est la deuxième du volet routier du RER de l'aire métropolitaine de Bordeaux.

Lancée en janvier 2024, elle offre une fréquence de 20 minutes en heures de pointe et de 60 minutes en heures creuses.

Son itinéraire initial permet un accès au cœur de de la métropole en 1h35. Il doit évoluer à moyen terme avec la mise en place d'une voie réservée au covoiturage et aux transports en commun sur l'A10. Cet aménagement réalisé par Vinci améliorera le temps de parcours et fiabilisera l'offre de service pour les usagers de la ligne.

RER MÉTROPOLITAIN
BORDEAUX MÉTROPOLE | GIRONDE | NOUVELLE-AQUITAINE



CARS RÉGIONAUX
LIGNE
430



L'année 2024 permettra également de concrétiser les études en cours avec :

- La finalisation des études des corridors
 - o de Ceinture Sud-Ouest de la métropole de Bordeaux,
 - o de Bordeaux -Bassin nord, avec la mise en service de la ligne de car express en lien avec le déploiement du réseau de la Communauté d'Agglomération du Bassin Nord (COBAN)
 - o de Bordeaux – Médoc.

- Le lancement des études de :
 - o Bordeaux – Val de l'Eyre,
 - o Poitiers – Vouillé
 - o Poitiers – Mirebeau.

Par ailleurs, afin d'améliorer le suivi des lignes et de leur fonctionnement ainsi que la précision des analyses menées, un marché d'enquêtes dédiées sera proposé aux membres de NAM. L'objectif est de pouvoir interroger les usagers de ces lignes et d'améliorer ainsi leur suivi et les éventuelles évolutions du réseau.

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

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

L'année 2024 sera l'occasion de **poursuivre l'expérimentation** de l'axe Royan-Angoulême et d'avancer sur la **pérennisation** du projet.

L'objectif sera de partager les **retours d'expériences** des usagers et des différents EPCI, d'identifier les **disfonctionnements individuels/collectifs** et de mettre en évidence la **fiabilité du service** auprès des usagers du vélo et des autres modes de déplacements.

Dans la continuité des actions engagées en 2023, NAM prévoit d'appuyer un plan de communication dédié à la partie vélo en collaboration avec la Région Nouvelle-Aquitaine, Fifteen et les agglomérations.

Dans un second temps, la mise en place de la **Commission Locale des Mobilités (CLM)** permettra de travailler les modalités de **déploiement** du service **Vélo Modalis** en Gironde, **en coordination avec les différents territoires concernés**.

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 permettra d'aboutir à une proposition de déploiement d'un service vélo **pour chaque lieu de connexion intermodale et multimodale**.

En complément, un marché d'abris vélos sécurisés (AVS) sera initié afin de proposer un catalogue d'équipements aux membres de Nouvelle-Aquitaine Mobilités. Comme pour la billetterie, l'objectif est

d'optimiser les coûts d'investissements pour ces matériels et de proposer une gamme unifiée. Cette démarche s'intègre également à la démarche hubs de mobilités.

Enfin, 2024 sera l'occasion de proposer de nouveaux groupes de travail « mobilités actives », afin d'ouvrir aux membres de Nouvelle-Aquitaine Mobilités un espace d'échanges sur cette thématique.

2.7 Le déploiement et l'enrichissement de la mobilité intégrée MODALIS

2.7.1 Données de Mobilités et Observatoire

En 2024, le développement du RMR se poursuivra autour des axes suivants :

- la qualité des données producteurs et leur autonomie dans l'import et le suivi de la qualité et l'exhaustivité des données. En 2023, 76% des imports de données sont réalisés directement par les producteurs de la donnée (contre 50% en 2022).
- la diffusion de données temps réel et circonstanciées sur le Point d'Accès National au format SIRI
- l'élargissement des données à de nouveaux réseaux (CdC nouvellement adhérentes).

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.

Des travaux annexes seront également réalisés pour l'interopérabilité des données avec les projets billettiques et TER.

La charte de gouvernance sera formalisée avec le rappel des enjeux et avantages du RMR par rapport au standard NETEX. L'accompagnement et la montée en compétence des membres sur le sujet seront ciblés.

L'Observatoire des mobilités continuera son développement : la mise en service des fonctionnalités en environnement de test et l'intégration des données d'usages des services Modalis (Maas et billettique) sont les axes principaux à développer pour l'année 2024.

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

2.7.2 Le TAD Modalis

En réponse aux besoins de plusieurs membres vis-à-vis du Transport à la Demande, Nouvelle Aquitaine Mobilités a proposé un marché mutualisé sur le sujet. L'information a été communiquée lors du Comité Syndical du 9 octobre 2023.

Un travail de sourcing a été mené sur l'année 2023 permettant d'aboutir au lancement de la consultation début novembre 2023.

La mise en œuvre opérationnelle est prévue à partir de mars 2024 avec le déploiement sur les réseaux de la Communauté d'Agglomération Val de Garonne et de Limoges Métropole.

Les objectifs de TAD Modalis sont de :

- proposer un logiciel de réservation et d'optimisation de l'offre de transport à la demande pour les territoires, solution clé en main fiable et de qualité pour la gestion de cette offre de transport, spécifique et parfois chronophage. Cet outil s'adresse aussi bien aux usagers qu'aux opérateurs métiers exploitants et aux conducteurs.
- pouvoir réunir plusieurs AOM autour d'un même outil métier facilitant les échanges avec les partenaires tiers dans la communication de l'information voyageur.

L'outil sera porté dans l'application Modalis sous le format similaire aux services Covoit' Modalis et Vélo Modalis.

2.7.3 Le compte unique Modalis

Faisant suite à son déploiement en 2023, le compte Modalis va évoluer en 2024 en s'enrichissant de nouvelles fonctionnalités :

- Il deviendra également 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.
- Il permettra de centraliser les achats des usagers sur les canaux Maas et billettique.

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.

2.7.4 Le Maas Modalis

Sur l'année 2024, de nouvelles versions Modalis seront déployées avec des fonctionnalités supplémentaires venant enrichir le parcours utilisateur :

- **En janvier** : 4 nouveaux réseaux seront rendus disponibles à l'achat et à la validation sur l'application Modalis : Pau, Périgueux, Cognac et La Rochelle.
- **En février - mars** : deux nouveaux réseaux seront référencés par l'application Modalis : Bordeaux Métropole et le TER (Pass Abonné 20/30 voyages et Billet Jeune à J+1).
- **En mai** :
 - o Le billet jeune TER sera achetable pas anticipation pour un train désigné sur l'application Modalis.
 - o Une première version de e-boutique (vente sur le site internet) sera déployée. Elle couvrira la demande de carte Modalis et la vente des titres des réseaux équipés en billettique Modalis. Elle permettra également la gestion du compte Modalis.

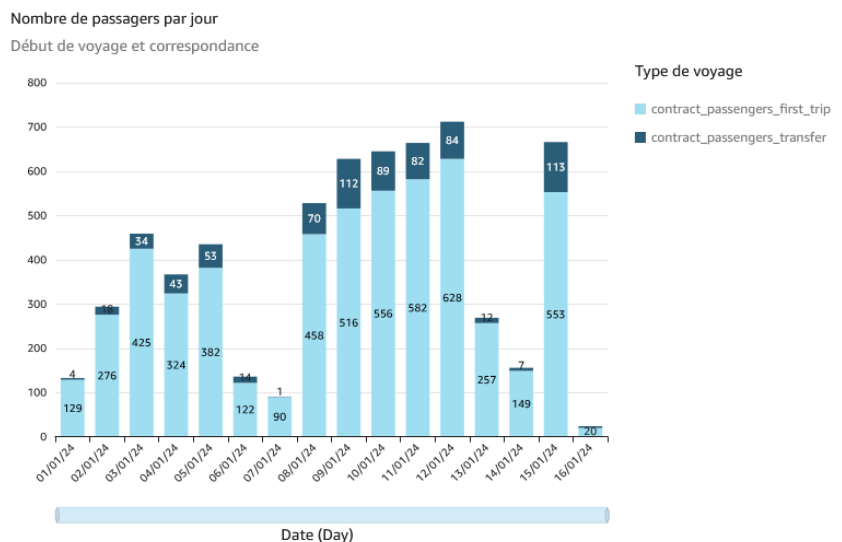
- **A partir de novembre 2024** : une nouvelle version de la eboutique (site internet Modalis) permettra de vendre des titres TER sur carte Modalis et sur billet imprimé, dans le cadre de l'équipement d'une ligne TER pilote par la billettique Modalis (Poitiers – Châtelleraut).

Un travail sera mené sur le design fonctionnel global de la solution afin d'aboutir à une **refonte du site internet Modalis à fin 2024**.



2.7.5 La billettique Modalis

Fin 2023 NAM a démarré la ligne pilote pour le réseau TIU sur la ligne 440 (Agen-Villeneuve). Celle-ci se prolonge en 2024 sur le mois de janvier en fonction des résultats de celle-ci.



Validations sur le mois de janvier 2024 sur la ligne pilote TIU et le réseau urbain de Grand Guéret « Agglo'Bus »

L'année 2024 sera riche en **installations de billettique** Modalis :

- Passage en production de TIU sur les 8 réseaux concernés de la région
- **Avril-mai** : Mise en service du réseau urbain de Tulle
- **Début septembre** : Mise en service du réseau urbain de Limoges qui va inaugurer les DAT et accès aux parkings P+R (parkings relais)
- Préparation du réseau urbain de Périgueux
- L'assistance de NAM pour l'interfaçage avec Conduent avec TIU.

Mise en production d'un réseau : lors de la mise en place d'un réseau, la cellule billettique travaille sur plusieurs ateliers qui sont :

- **Administratif** : rédaction et acceptation des différentes conventions avec la détermination du budget et de son périmètre.
- **Personnalisation** : définition des différents écrans des équipements de la billettique
- **Gamme tarifaire** : cette étape permet de reprendre la gamme tarifaire actuelle et de la faire évoluer en relation avec l'AOM et l'exploitation. NAM peut intégrer les nouveaux canaux comme le paiement par EMV.
- **Câblage et bus « pilote »** : pour valider les installations dans les véhicules, la cellule billettique de NAM effectue des visites terrains et des prototypes de montage afin d'industrialiser. Il faut autant de prototypes que de modèles de bus différents.
- **Interface** : NAM établit les différents besoins de l'exploitation en termes de communication inter-réseaux.
- **Formations** : le centre NAM permet de réaliser les formations des membres dans ses locaux à Limoges. NAM dispose de tous les équipements et va s'équiper d'une base de formation qui permettra de réaliser toutes les manipulations « formations » sans risque pour le fonctionnement de la plateforme MODALIS
- **Migration** : cette étape englobe plusieurs points comme les données et photos des clients, les données bancaires (rib, prélèvements). Lors de celle-ci, la cellule billettique définit les différentes modalités de migration et le champ d'application de la demande.
- **Planning du projet** : NAM organise les ateliers et interventions en fonction des différents acteurs et impératifs liés.
- **Bascule** : il s'agit de l'opération finale après tous les ateliers nécessaires pour la bonne exécution de celle-ci.

Centre de production de masse des cartes : En parallèle, NAM prévoit de démarrer et de renforcer l'utilisation du centre de production de masse des cartes. Cette partie permettra aux membres de faire produire, par NAM, les cartes qui seront demandées par la boutique en ligne ou lors des migrations. A titre d'exemple, le réseau de Limoges fera produire environ 65 000 cartes par celui-ci. La capacité du centre, en pleine charge sera de 5 000 cartes par heure (hors problèmes éventuels).

Le centre pourra effectuer les envois directement depuis le centre avec La Poste.

Assistance aux membres : la cellule billettique réalise actuellement la mise en place d'un outil de ticketing GLPI qui lui permettra de collecter les différentes demandes des membres. NAM met en place un système de

RMA (autorisation de retour matériels) pour suivre celles-ci. De plus, une ligne d'astreinte sera mise en service au sein de la cellule billettique pour assister les membres en dehors des horaires d'ouverture de celle-ci.

Gestion de stocks : NAM utilisera également le logiciel de ticketing GLPI pour gérer l'emplacement des différents équipements. De plus, cette fonction permettra de suivre les dates (livraison, installation, fin de garantie) de l'équipement, ainsi que son historique (installation, changement de lieu d'exploitation, panne, réparation, mise en stock ou rebus).

Administration billettique : Le centre NAM propose plusieurs niveaux d'administration pour la billettique :

- Niveau 0 : génération statistiques
- Niveau 1 : administration niveau 1 -> dernière solution d'assistance (quand l'admin local est absent)
- Niveau 2 : administration niveau 2 -> administration GT + tests en preprod si besoin
- Niveau 3 : administration niveau 3 -> administration topo
- Niveau 4 : administration niveau 4 -> niveau 2 + gestion des utilisateurs
- Niveau 5 : administration niveau 5 -> totale.

Le choix du niveau impactera sur la charge de la cellule billettique en fonction de la taille du réseau concerné. Actuellement le réseau urbain de Guéret a choisi le niveau 5 et celui de TIU a pris le niveau 1.

Projet TER : un mode projet dédié est mis en place pour assurer le déploiement de cette première en France. Ce projet représente un enjeu fort pour l'activité de la cellule par son côté impactant et son volume d'équipements et de spécificités. Il sera important d'étoffer l'équipe afin d'absorber l'entrée des nouveaux arrivants dans la billettique Modalis.

2.7.6 La centrale de relation client Modalis unifiée

NAM souhaite lancer 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.

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 Réservation, 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 a 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'agréger 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.

Ce marché va être construit sur l'année 2024, en lien avec l'évolution des projets Modalis et au travers de groupes de travail dédiés.

2.7.7 Les premières concrétisations d'une stratégie tarifaire commune

Les projets suivront leur cours en 2024 :

- **Concernant les études d'harmonisation des profils des gammes tarifaires** : l'année 2024 doit permettre de concrétiser des premiers cas d'harmonisation : jeune et enfant. De plus, les réflexions autour d'autres profils récurrents seront approfondies : le profil sénior ou le profil solidaire.
- **S'agissant des études d'une communauté tarifaire sur le périmètre Girondin** : NAM étudiera plus en détail des scénarios tarifaires qui permettront d'exposer différentes visions d'une communauté tarifaire girondine. Ces scénarios prendront en considération certaines caractéristiques spécifiques des réseaux, évoquées lors de groupes de travail.
- A la suite de plusieurs échanges, l'étude d'une seconde communauté tarifaire doit voir le jour sur le territoire du Pays Basque – Sud Landes. Au même titre que pour le territoire girondin, Nouvelle-Aquitaine Mobilité organisera, dès le premier trimestre 2024, un groupe de travail afin de programmer une étude de communauté tarifaire réunissant le SMPBA, la Région Nouvelle-Aquitaine ainsi que les AOM volontaires voulant se joindre au projet d'étude.
- **Dans le cadre du projet billettique Modalis, en coordination avec le l'équipe intermodalité de la Région NA** : Nouvelle-Aquitaine Mobilités s'assurera du suivi des projets tarifaires et du bon développement des titres TER Nouvelle-Aquitaine sur la nouvelle billettique. De plus, des échanges auront lieu avec les équipes des régions frontalières de Nouvelle-Aquitaine dans le but de reconduire et/ou simplifier les accords tarifaires interrégionaux afin d'optimiser le développement billettique de ces titres.

3. Grandes orientations budgétaires

En 2024, pour la 3^{ème} année consécutive, le budget de NAM double en lien avec le déploiement des différents projets : d'une part, le développement des outils MODALIS et la mise en place du titre unique ; d'autre part, la mise en place d'offres de services de la Commission Locale des Mobilités de Gironde et de la levée du Versement Mobilité Additionnel (VMA).

La section d'investissement, estimée à ce jour **19,77 M€**, sera financée comme suit :

- 1,67 M€ de dotations aux amortissements ;
- 1,61 M€ de subventions des biens communs ;
- 5,47 M€ de subventions d'équipements billettiques ;
- 1,22 M€ de besoin de financement de la section de fonctionnement ;
- 0,16 M€ d'excédent d'investissement reporté ;
- 2,25 M€ de subvention FEDER ;
- 0,20 M€ d'emprunt ;
- 7,19 M€ de transfert d'immobilisations billettiques mis à disposition des AOM

Sont fléchées les dépenses suivantes en termes d'investissements :

- 1,38 M€ de restes à réaliser ;
- 0,83 M€ de reprise annuelle au compte de résultat des subventions d'équipements reçues.
- 1,93 M€ pour le projet de mobilité intégrée (RMR, SIM, MaaS, Intégrateur, M-Ticket) + 0,10 M€ d'acquisition de matériel de covoiturage ;
- 0,03 M€ pour l'achat des matériels de bureau, matériels informatiques et de téléphonie nécessaires au fonctionnement du syndicat mixte ;
- 2,71 M€ pour la billettique mutualisée ;
- 5,70 M€ pour les équipements billettiques ;
- 7,19 M€ de transfert d'immobilisations billettiques mis à disposition des AOM

La section de fonctionnement, évaluée à **12,85 M€**, sera financée comme suit :

- 2,91 M€ de cotisations des 32 membres ;
- 0,20 M€ par les contributions spécifiques liées aux études de Cars Express et de covoiturabilité ;
- 0,43 M€ de subventions pour la gestion du projet billettique, exclusivement par les Membres concernés ;
- 0,14 M€ de subvention DREAL et Fonds vert pour les études hubs et covoiturage ;
- 0,06 M€ de subventionnement d'occupation du plateau commun pour la mise en œuvre du RER Métropolitain ;
- 0,83 M€ de reprise annuelle au compte de résultat des subventions d'équipements reçues.
- 0,46 M€ de remboursements de frais de fonctionnement par le budget annexe, concernant les dépenses liées aux Commissions Locales de Mobilité de la Gironde.
- 6,30 M€ de Versement Mobilité Additionnel.

Le résultat de fonctionnement reporté, estimé à 2,74 M€, sera affecté au budget primitif 2024 pour permettre un équilibre des dépenses de fonctionnement pour 1,52 M€ et un besoin de financement de la section d'investissement pour 1,22 M€.

Il est proposé d'orienter prioritairement les crédits de fonctionnement à hauteur de **12,85 M€** vers les actions et projets suivants :

- 6,30 M€ Versement Mobilité Additionnel reversé au Budget annexe
- 1,13 M€ pour le fonctionnement et la maintenance du RMR, MaaS, du M-Ticket, de l'intégrateur, tarification et de la billettique ;
- 0,78 M€ pour les études de Car express, VLS et Covoiturage
- 0,05 M€ pour le subventionnement d'agences ;
- 0,35 M€ pour les études du schéma multimodale et hubs de mobilité,
- 0,54 M€ pour les assistances juridiques, commande publique, communication et autres prestations intellectuelles ;
- 1,45 M€ pour les charges de personnel ;
- 0,18 M€ pour les charges de gestion ;
- 0,15 M€ pour les charges financières et autres charges de gestion courante ;
- 0,25 M€ pour la location et les charges des locaux compensées ;
- 1,67 M€ pour les dotations aux amortissements ;

Prospective budgétaire prévisionnelle

BUDGET PRINCIPAL pour 2024

Dépenses d'investissement		Recettes d'investissement	
Immobilisations incorporelles (dont 0,20 M€ de RMR + 0,95 M€ Intégrateur + 0,48 M€ MaaS + 0,20 M€ M-Ticket + 2,41 M€ Billettique)	4 245 423 €	Subventions d'investissement reçues (dont 5,47 M€ d'équipements billettiques + 1,61 M€ hors équipements billettiques + 2,25 M€ de subvention FEDER)	9 327 537 €
Immobilisations corporelles (dont 5,70 M€ d'équipements billettiques + 0,39 M€ centrale d'achat Cartes et Covoiturage + 0,03 M€ matériels NAM)	6 129 964 €		
Restes à réaliser	1 376 300 €	Besoin de financement	1 376 300 €
		Emprunts et dettes assimilés	200 000 €
Reprise annuelle au compte de résultat des subventions d'équipements reçues	827 053 €	Amortissements des immobilisations	1 674 903 €
Mise à disposition des équipements billettiques aux AOM concernées	7 189 582 €	Mise à disposition des équipements billettiques aux AOM concernées	7 189 582 €
Total	19 768 322 €	Total	19 768 322 €

Dépenses de fonctionnement		Recettes de fonctionnement	
Contrats de prestations de services	380 000 €	Cotisation Région Nouvelle-Aquitaine	1 350 000 €
Etudes Cars express, covoiturage CLM et VLS	480 280 €		
Honoraires Schéma multimodal, hubs et communication	561 844 €	Cotisations AOM + CDC + Département	1 555 000 €
Observatoire, RMR, MaaS et tarification et divers	994 451 €		
Charges de personnel	1 450 000 €	Remboursements charges Budget Annexe	463 011 €
Dépenses SAV Modalis, Intégrateur, M-Ticket et billettique	513 502 €	Résultat de fonctionnement reporté	1 526 501 €
Autres charges à caractère général et exceptionnelles	184 887 €	Subventions Etat ET Fonds vert	142 604 €
Autres charges de gestion courante	12 050 €	Subventions Billettiques	431 324 €
Charges Financières	50 000 €	Subventions (Etudes Corridors + Vélo Libre-Service)	195 424 €
Dotations aux amortissements	1 674 903 €	Participations Plateau Commun	60 000 €
Locations et charges immobilières	249 000 €	Reprise annuelle au compte de résultat des subventions d'équipements reçues	827 053 €
Versement Mobilité Additionnel reversé au Budget annexe	6 300 000 €	Versement Mobilité Additionnel	6 300 000 €
Total	12 850 917 €	Total	12 850 917 €

Prospective budgétaire prévisionnelle

BUDGET ANNEXE pour 2024

Dépenses d'investissement		Recettes d'investissement	
Résultat prévisionnel	771 386 €	Autofinancement	3 593 719 €
Immobilisations corporelles (dont 0,85 M€ de cars express + 0,40 M€ de Covoiturage + 0,96 M€ Vélos Libre-Service et Covoiturage + 0,46 M€ Abris Vélos Sécurisés + 0,03 M€ Borne d'Information Voyageurs)	2 822 333 €		
Total	3 593 719 €	Total	3 593 719 €

Dépenses de fonctionnement		Recettes de fonctionnement	
Exploitation de logiciels covoiturage et VLS	290 000 €	Versement Mobilité Additionnel	6 300 000 €
Remboursements charges Budget Principal	500 000 €		
Exploitation Lignes de Cars Express	2 874 421 €	Exploitations Lignes de Cars Express	958 140 €
Financement de la section d'investissement	3 593 719 €		
Total	7 258 140 €	Total	7 258 140 €

Les charges de personnel

L'année 2023 a été marquée par une augmentation du chapitre liée principalement **au renforcement et à la structuration de l'équipe de Nouvelle-Aquitaine Mobilités au service des projets**, avec les arrivées :

- d'un Chargé de mission « Covoiturage », financé à 90% par les fonds ELENA
- d'un Chargé de mission « Hubs », financé à 90% par les fonds ELENA
- de deux Chargés de mission « Billettique », financé à 100% dans le cadre du projet billettique
- d'un Chargé de Communication en alternance
- d'une Directrice adjointe
- d'une Chargée de mission « Mobilités actives », en partie financée par le Versement Mobilité Additionnel
- d'un Chargé de mission « Transports » (au 1^{er} janvier 2024), en partie financé par le Versement Mobilité Additionnel.

Au 1^{er} janvier 2024, le syndicat Nouvelle Aquitaine Mobilités compte **18 agents** (8 femmes et 10 hommes). Les **effectifs** se décomposent comme suit :

- **6** Agents titulaires à temps complet, dont 1 à temps partiel de droit ;
- **8** Agents non titulaires de droit public à temps complet
- **2** en Contrat de projet
- **1** renfort (contrat CDG 33) à temps partiel
- **1** alternant.

Pour l'année 2024, 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 Finances et Assemblées en fonction des actions nouvelles potentiellement confiées à Nouvelle-Aquitaine Mobilités.