

L'an deux mille vingt-six, le 02 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 23 janvier 2026

Nombre de délégués en exercice : 49

Nombre de délégués présents : 23

Nombre de votants : 29

Nombre de voix : 108

Présents titulaires (20) :

Monsieur Frankie ANGEBAULT pour la Communauté urbaine du Grand Poitiers
Madame Sylvie AUBERT pour la Communauté urbaine du Grand Poitiers
Madame Catherine BERNARD pour la Communauté d'agglomération Val de Garonne
Monsieur Michel CAPERAN pour le Syndicat Mixte Pau Béarn Pyrénées Mobilités
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 Olivier GEORGIADES pour la Communauté d'agglomération du Grand Périgueux
Monsieur Michel GERMANEAU pour la Communauté d'agglomération du Grand Angoulême
Monsieur Dany GRELLIER pour la Communauté d'agglomération du Bocage Bressuirais
Monsieur Renaud LAGRAVE pour la Région Nouvelle-Aquitaine
Monsieur Hindeley MATTARD pour la Communauté d'agglomération du Grand Châtelleraut
Madame Claude MELLIER pour Bordeaux Métropole
Monsieur Frédéric MELLIER pour la Région Nouvelle-Aquitaine
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
Monsieur Patrick ROUGEOT pour la Communauté d'agglomération du Grand Guéret
Monsieur Dominique SIX pour la Communauté d'agglomération du Niortais

Présents suppléants (03) :

Monsieur Thierry MARTY pour la Communauté d'agglomération du Libournais
Madame Christelle PRELLON pour la Communauté d'agglomération du Grand Villeneuvois
Madame Christine SEGUINAU pour la Région Nouvelle-Aquitaine

Pouvoirs (06) :

Monsieur Benoist AULANIER à Monsieur Clément ROSSIGNOL PUECH
Monsieur Claude BAUDIN à Monsieur Renaud LAGRAVE
Monsieur Jean GALAND à Monsieur Renaud LAGRAVE
Monsieur Nordine GUENDEZ à Monsieur Clément ROSSIGNOL PUECH
Monsieur Alain LECOINTE à Monsieur Dominique SIX
Madame Line MEODE à Madame Claude MELLIER

Absents Excusés (29) :

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
Madame Pascale BELLE pour la Communauté d'agglomération du Grand Cognac
Monsieur Mathieu BERGÉ pour la Région Nouvelle-Aquitaine
Monsieur Eric BERNARD pour la Communauté d'agglomération du 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 Alain DUBOURDIEU pour la Communauté d'agglomération du Grand Dax
Monsieur Christophe FUMEY pour le Syndicat Sud-Gironde Mobilités
Monsieur Jean GALAND représentant des Départements
Madame Véronique GLEYZE pour le 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 Alain LECOINTE pour la Communauté d'agglomération du Niortais
Monsieur Jean-Luc MARTIAL pour la Communauté d'agglomération du Grand Angoulême
Madame Line MEODE pour la Communauté d'agglomération de La Rochelle
Monsieur Marc OXIBAR pour la Région Nouvelle-Aquitaine
Monsieur Didier PORTRON pour la communauté d'agglomération Rochefort Océan
Monsieur Gérard REGNIER pour la Communauté d'agglomération du Grand Villeneuvois

Secrétaire de séance :

Il a été procédé à la nomination d'un secrétaire de séance pris au sein du Comité. Monsieur Olivier GEORGIADES 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 02 FEVRIER 2026
DELIBERATION 2026_001 : ORIENTATIONS BUDGETAIRES 2026**

- 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 26 janvier 2026,
Vu les avis des Comités de Bassin réunis en novembre et décembre 2025,
Vu les dispositions de l'instruction budgétaire et comptable M57,
Vu le Rapport d'Orientations Budgétaires 2026,

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

- **prend acte du Rapport d'Orientations Budgétaires pour l'exercice 2026 exposé dans l'annexe à la présente délibération.**

POUR EXTRAIT CERTIFIE CONFORME

Le Secrétaire de Séance,



Olivier GEORGIADES

Le Président,



Renaud LAGRAVE,

Le Président,

- Certifie sous sa responsabilité le caractère exécutoire de cette délibération compte-tenu de la réception en Préfecture le 02/02/2026 et de sa publication sur le site internet du Syndicat mixte Nouvelle-Aquitaine Mobilités le 02/02/2026
- Informe que la présente délibération peut faire l'objet d'un recours gracieux ou recours contentieux devant le tribunal administratif de Bordeaux dans un délai de deux mois à compter de sa réception par le représentant de l'Etat et de sa publication. 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 mois suivant la réponse de l'autorité signataire. L'absence de réponse à l'issue des 2 mois vaudra refus implicite et fera à nouveau courir le délai de recours contentieux. Le Tribunal Administratif peut être saisi par l'application informatique « Télérecours citoyens » accessible par le site internet www.telerecours.fr

Envoyé en préfecture le 02/02/2026

Reçu en préfecture le 02/02/2026

Publié le 02/02/2026



ID : 033-200081735-20260202-DELIB_2026_001-DE



RAPPORT D'ORIENTATIONS BUDGETAIRES 2026

PREAMBULE.....	4
1.RETOUR SUR L'ANNEE 2025	5
1.1 - DECLINAISONS OPERATIONNELLES DE L'ETUDE MULTIMODALE 2025 – 2030	5
1.1.1 Les Cars express	6
1.1.2 Le Covoiturage	10
1.1.3 Les Pôles de Mobilités	11
1.1.4 Les Mobilités actives : Vélo Modalis	13
1.2 - LA MOBILITE INTEGREE MODALIS	15
1.2.1 L'application & le site internet MODALIS	15
1.2.2 La billettique Modalis	19
1.2.3 Les Vélos en Libre Services (VLS)	22
1.2.4 La Plateforme de Covoiturage	22
1.2.5 La plateforme de Transport à la Demande (TAD)	23
1.2.5 Les politiques de tarification	24
1.3 - LA CENTRALE D'ACHAT	25
1.3.1 Marchés disponibles	25
1.3.2 Quelques exemples	26
1.4 - LA COMMISSION LOCALE DES MOBILITES DE LA GIRONDE	26
1.5 - LES BUDGETS	27
1.5.1 Rétrospectives	27
1.5.2 Analyse financière du budget de NAM	31
1.5.3 L'exercice 2025 (chiffres non définitifs)	32
2.PERSPECTIVES / OBJECTIFS 2026	35
2.1 - DECLINAISONS OPERATIONNELLES DE L'ETUDE MULTIMODALE 2025 – 2030	35
2.1.1 Les Cars express	35
2.1.2 Le Covoiturage : études de corridors	35
2.1.3 Les Pôles de Mobilités	35
2.1.4 Les Mobilités actives : Vélo Modalis	36
2.2 - LA MOBILITE INTEGREE MODALIS	37
2.2.1 L'application & le site internet	37
2.2.2 La Billettique Modalis	39
2.2.3 L'application Vélomodalis	42
2.2.4 La plateforme de covoiturage Covoit Modalis	42
2.2.5 La plateforme de Transport à la Demande (TAD)	42
2.2.6 Les Abris Vélos Sécurisés (AVS) : contrôle d'accès	43



2.2.7 Les politiques de tarification	43
2.2.8 Le centre de relation clients Modalis	44
2.3 - LA CENTRALE D'ACHAT	45
2.4 - CHANTIERS TRANSVERSES	45
2.4.1 Renforcement RGPD	45
2.4.2 Sécurité informatique	46
2.5 - LA COMMISSION LOCALE DES MOBILITES DE LA GIRONDE	47
2.6 - LES BUDGETS ET LES OBLIGATIONS FINANCIERES ET RH D'UN DOB	47
2.6.1 Evolution prévisionnelle des dépenses et des recettes	47
2.6.2 Evolution du personnel	48

PREAMBULE

Le débat d'orientations budgétaires, dont la tenue est obligatoire pour les syndicats dont une commune au moins comporte plus de 3 500 habitants, a lieu dans la période de deux mois précédant l'examen du budget primitif. Le débat d'orientations budgétaires n'a pas de caractère décisionnel. Une délibération doit cependant prendre acte de sa tenue afin que le représentant de l'Etat, chargé du contrôle des actes des collectivités locales, puisse s'assurer qu'un débat a eu lieu. Il apporte un éclairage d'ensemble sur l'environnement dans lequel le budget s'inscrit et sur les grandes masses financières de celui-ci.

Il permet ainsi au comité syndical :

- De discuter des orientations budgétaires qui préfigurent les priorités du budget primitif ;
- D'être informé sur l'évolution de la situation financière de l'établissement public.

Lors de sa prochaine séance le 2 mars 2026, le comité syndical sera appelé à approuver le budget primitif pour l'année 2026.

La vie institutionnelle en 2025

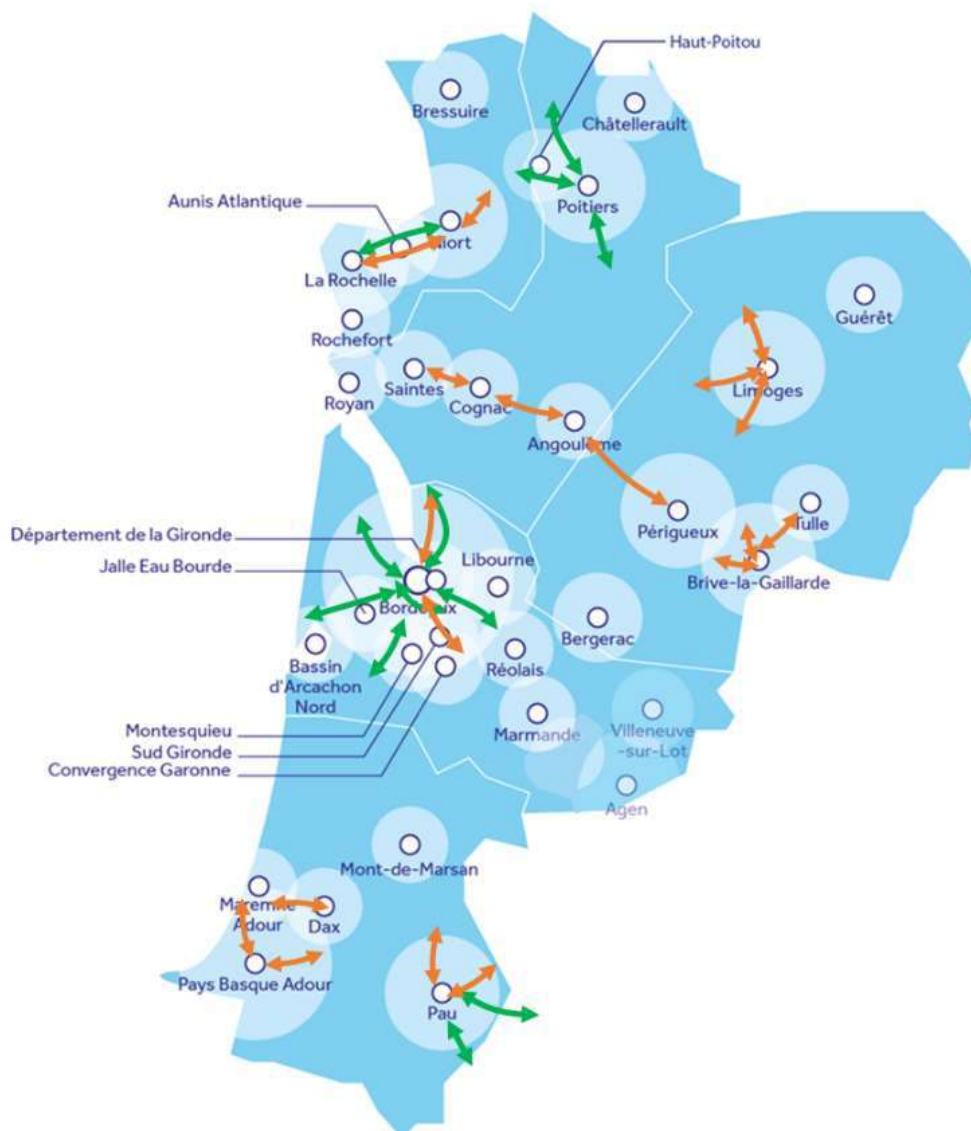


1.RETOUR SUR L'ANNEE 2025

1.1 - DECLINAISONS OPERATIONNELLES DE L'ETUDE 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 Cars express

1.1.1.1 Suivi du déploiement des lignes de car express

En 2025, deux nouvelles lignes de car express ont été lancées à l'occasion de la rentrée scolaire du lundi 1er septembre :

- La ligne de car express Bordeaux <> Bassin Nord relie désormais le territoire de la Communauté d'Agglomération du Bassin Nord à la gare St-Jean de Bordeaux. Elle offre également une desserte directe vers les grands pôles d'emplois aux habitants de la commune de St Jean D'Illac. Cette ligne, mise en place en substitution de la ligne interurbaine existante, a été construite dans le but d'améliorer la régularité, la vitesse commerciale, et l'amplitude horaires, notamment pour les voyageurs empruntant le service pour leurs déplacements domicile-travail.

Le car express est en correspondance avec le réseau urbain Alégo lancé en septembre 2024 sur la COBAN, grâce à l'aménagement de trois pôles d'échanges intermodaux (PEI Arès Lège, PEI Arès Portes du Bassin, PEI Querquillas à Andernos). Elle s'articule également avec la ligne prox'bus qui desserte St-Jean-D'illac et le réseau KB2M pour Bordeaux Métropole.

Avec une fréquence de 15 minutes en heure de pointe dans le sens des flux majeurs, une amplitude horaire améliorée et un temps de parcours optimisée par une amélioration de sa desserte, la ligne 410 se propose comme alternative à l'autosolisme pour les déplacements du quotidien, offrant confort à bord, wifi et presse.

La fréquentation moyenne de 850 voyages par jour sur les premiers mois d'exploitations, cumulée aux fréquentations des lignes en correspondance du réseau Alégo sur la même période (plus de 180 validations), valide les choix portés par le comité de pilotage partenarial constitué :

- Des financeurs de la ligne : la Région Nouvelle-Aquitaine(25%), de Bordeaux Métropole (25%), de Nouvelle-Aquitaine-Mobilités (50%) ;
- Du Département de la Gironde partenaire technique et financiers sur le volet aménagement ;
- De la COBAN, AOM en charge du réseau Alégo et partenaire techniques et financiers des aménagements sur les pôles d'échanges ;
- De la Communauté de Communes de Jalle-Eau-Bourde, AOM en charge du réseau Prox'bus et partenaire technique du projet.

Des premiers ajustements de temps de parcours seront mis en place en janvier 2026.

NAM assure un soutien financier à la ligne à travers le Versement Mobilité Additionnel (VMA) :

> sur son exploitation, à hauteur de 50% du coût annuel de chaque exercice, ce qui représente pour la période 2025-2026 le montant de 479 655 € (coût révisé) ;

> sur les aménagements des pôles d'échanges réalisés par la COBAN (maître d'ouvrage des sites d'Arès-Lège et Arès Portes du Bassin) et le Département de la Gironde (maître d'ouvrage sur Querquillas à Andernos) pour un montant total de 99 761€.

- La ligne Beautiran <> Le Haillan relie le pôle d'échange de Beautiran (gare) à la technopole de Montesquieu, aux zones d'activités de Canéjan, ainsi qu'aux zones d'emplois de l'ouest de la Métropole. Cette nouvelle offre propose une liaison domicile – travail ambitieuse à des territoires qui ne bénéficiaient pas de liaison préalable : 58 courses, fréquence au quart d'heure en pointe dans le sens des flux, large amplitude horaire (5H30-22h).

Comme toute nouvelle offre, la ligne de car express doit trouver son public et convaincre : pour améliorer son attractivité, les partenaires proposent des améliorations pour janvier 2026 :

- Amélioration des temps de parcours,
- Ajout de deux nouveaux arrêts à Canéjan (zones d'activités du Courneau et de la Briqueterie)
- Correspondance avec la ligne 411 au niveau du pôle d'échange du centre commercial Réjouit à Cestas.

Comme pour chaque ligne express, après avoir piloté les études NAM coordonne l'évaluation du service en partenariat avec la Région Nouvelle Aquitaine, Bordeaux Métropole, le Département de la Gironde et les territoires.

NAM soutient financièrement la ligne 480 à travers le VMA :

> 50% du coût d'exploitation de la ligne par exercice, ce qui représente pour la période 2025-2026 un montant de 1 410 303 € ;

> les aménagements de pôles d'échanges et de points d'arrêts conventionnés avec les territoires pour un montant total de 45 832 € pour l'année 2025 (pôles d'échanges de Beautiran pour Montesquieu et de Réjouit pour Jalle-eau-Bourde).

Ainsi en 2025, NAM a réalisé trois conventions sur des aménagements car express :

- 410 une convention globale auprès de la COBAN et du Département de la Gironde ;
- 480 une convention d'aménagements auprès de la CDC de Montesquieu, ainsi qu'une seconde convention auprès de la CDC de Jalle-Eau-Bourde.

Ces conventionnements sont rendus possibles grâce au règlement d'intervention des aménagements cars express de NAM, ayant reçu avis favorable en Commission Locale des Mobilités le 19 juin 2024, fixant le périmètre, les règles et taux d'attribution aux maîtres d'ouvrage.

Ces deuxancements de services express portent le nombre total de lignes express à 5 en circulation dans le cadre des travaux menés par NAM :

- **4 dans le bassin Gironde-Garonne :**

Ligne Express Bassin Nord <> Bordeaux ;

Ligne Express Blaye <> Bordeaux ;

Ligne Express Créon <> Bordeaux ;

Lignes Express Beautiran <> Le Haillan.

➔ **Rôle de NAM : partenaire financier (VMA dans le cadre de la Commission Locale des Mobilités de Gironde) et technique (coordination du suivi et de l'évaluation).**

- **1 dans le bassin Sèvres-Atlantique :**

Ligne Express Niort <> La Rochelle (deuxième année d'expérimentation, validation en comité de pilotage pour un exercice supplémentaire).

➔ **Rôle de NAM : partenaire technique, coordination du suivi et de l'évaluation.**

Synthèse du soutien de NAM à la participation forfaitaire d'exploitation des deux exercices de financement du car express en Gironde (taux d'intervention à hauteur de 50% du coût total de la ligne hors réinjection de moyen de la ligne précédente par la Région Nouvelle-Aquitaine) :

Lignes	Exercice 24-25	Exercice 25-26
Créon	550 346 €	556 479 €
Blaye	1 013 664 €	1 026 675 €
Bassin Nord	- €	564 300 €
Ceinture SO	- €	1 410 304 €
Médoc	- €	- €
Val de L'Eyre	- €	- €
Total	1 564 010 €	3 557 757 €

Contribution de NAM aux lignes de car express en Gironde pour l'année 2025, coût révisé :

Lignes	2025
Créon	683 951€
Blaye	1 262 867 €
Bassin Nord	479 655 €
Ceinture SO	1 198 758 €
Médoc	- €
Val de L'Eyre	- €
Total	3 625 231 €

Synthèse du financement apporté par NAM aux aménagements car express en Gironde cadré par le règlement d'intervention sur les aménagements car express et financés par le VMA, piloté par la CLM33 :

Maîtrises d'ouvrages bénéficiaires	Aménagement	Participations (montant en € HT)
Département de la Gironde	Ligne car express 410 : aménagement du pôle d'échange intermodal de Querquillas à Andernos.	28 206 €
COBAN	Ligne car express 410 : aménagement du pôle d'échange intermodal d'Arès Lège et du point d'arrêt d'Arès Portes du Bassin.	71 555 €
CDC Jalle-eau-Bourde	Ligne 480 : aménagement du pôle d'échange intermodal de Choisy Latour, arrêt Centre commercial Réjouit.	12 367 €
CDC Montesquieu	Ligne 480 : aménagement d'une tête de ligne au niveau du pôle d'échange de Beautiran (connexion avec la gare).	33 466 €
Total		145 594 €

1.1.1.2 *Suivi des études de corridors de car express*

2025, fut également une année durant laquelle NAM a poursuivi ses objectifs d'études de corridors car express. En Gironde, les études sur le corridor du Médoc ont abouti à un arbitrage favorable en comité de pilotage du 15 octobre 2025 pour un car express entre Lesparre-Médoc et Bordeaux Quinconces avec un terminus partiel sur le pôle d'échange hippodrome à Eysines en heures creuses, ce afin d'optimiser l'intermodalité avec le tram D. L'offre proposée est de 48 courses, avec une pointe à 20 minutes sur une large amplitude horaire, avec des services qui ciblent les heures d'embauche à la fois sur la métropole Bordelaise mais aussi dans le Médoc. La mise en œuvre visée à date est septembre 2026.

En parallèle, dans le même bassin de mobilité les études du corridor sur le Val De L'Eyre ont débuté. Le dernier comité de pilotage s'est réuni le 10 décembre 2025, un premier arbitrage a été fait sur un scénario d'itinéraire. L'offre, la desserte et les aménagements doivent être approfondis en 2026. Cette étude est la dernière de la feuille de route car express en Gironde.

Également, trois études autour de l'étoile de Poitiers ont démarré au mois d'avril 2025 pour le bassin Vienne-Charente. Un premier comité de pilotage s'est réuni pour valider les orientations engagées lors des deux ateliers de concertations. La validation finale de ces études est prévue pour fin 2026.

L'état d'avancement des 11 corridors identifiés par l'étude multimodale de 2019 pour l'année 2025 est le suivant :

- Bassin Gironde-Garonne :

- > Etudes terminées et validées par un comité de pilotage partenarial : Médoc.
- > Etudes en cours : Val De L'Eyre.

- Bassin Vienne-Charente :

- > Etudes lancées (en cours) : Poitiers <> Loudun, Poitiers <> Vouillé (Chalandray), Poitiers <> Gençay

- Bassin Landes - Pyrénées :

- > Etudes en préparation, ciblées pour 2026 : Pau <> Nay, Pau <> Tarbes

L'ensemble des 11 corridors représente un marché d'études de près de 600 000 €, financé par convention partenariale auprès de l'ensemble des Autorité Organisatrices des mobilités concernées par chaque corridor, ainsi qu'une convention pluriannuelle de financement auprès de l'Etat couvrant notamment les travaux de modélisation pour un montant total de 173 000 € réalisés par Technologie Transport Karlsruhe (TTK).

1.1.1.3 *Evaluation des cars express*

NAM évalue les politiques publiques déployées auprès de ses partenaires, à travers notamment un programme d'enquêtes produites par l'Agence d'Urbanisme de Bordeaux Aquitaine (A'Urba).

En 2025, l'A'Urba a pu enquêter les usagers de la ligne entre Niort et La Rochelle : ce travail a permis de relever notamment le report modal important induit par cette nouvelle offre depuis sa mise en service. Ainsi, 57% des usagers enquêtés ont déclaré avoir fait ce trajet auparavant via un mode de déplacement motorisé individuel et 30% ont déclaré ne jamais avoir utilisé les transports en commun avant l'emprunt de la ligne de car express. L'ensemble des résultats de l'enquête permettront aux partenaires de travailler des améliorations sur la ligne (horaires, desserte) pour le futur exercice.

1.1.1.4 *Synthèse des cars express en 2025*

Ainsi, NAM tient sa trajectoire de déploiement de services express interurbain en Nouvelle-Aquitaine. D'ailleurs en Gironde, la substitution d'offres régulières (corridor Bassin Nord, corridor du Médoc) permet d'optimiser les moyens et de réduire les d'exploitation par l'optimisation des moyens pour l'ensemble des partenaires, tout en améliorant la lisibilité du service pour l'utilisateur.

Le partenariats financiers et techniques noués avec l'ensemble des territoires, garantissent ainsi le déploiement d'offres en transports en communs efficaces, confortables, peu coûteuses pour les habitants éloignés des centralités urbaines. Les statistiques de fréquentations comme les enquêtes réalisées, témoignent de l'intérêt du public pour le car express.

Le car express s'impose comme une alternative crédible à la voiture individuelle. A travers son action de coordination et d'accélérateur de projet, et grâce aux liens tissés avec l'ensemble des collectivités investies dans ces projets d'envergure, NAM œuvre au rapprochement entre mobilité et développement urbain, développement économique et développement durable des territoires.

1.1.2 Le Covoiturage

1.1.2.1 *Etudes corridors covoiturage*

2025 a également permis de suivre et de finaliser les études de corridors covoiturage, qui ont mis en valeur, en hiérarchisant les niveaux de service, différents corridors à l'échelle régionale.

Un courrier a été envoyé aux territoires pour faire connaître les résultats de cette étude, et pour recenser leurs envies et motivations à donner suite à ces études, en leur proposant par exemple une phase plus concrète de faisabilité/mise en œuvre de lignes de covoiturage.

Deux corridors sont ressortis comme particulièrement pertinents pour la mise en place de lignes de covoiturage à haut niveau de service, dit "express" : corridor A10 et corridor A62. Fort de ce constat, dans le cadre de la Commission Locale des Mobilités (CLM), NAM a décidé de lancer un marché d'exploitation de ces corridors et de fourniture de l'application, du mobilier et de l'animation associés.

1.1.2.2 *Marchés de covoiturage en Centrale d'Achats*

Enfin, cette année a été marquée par la mise en œuvre des marchés de covoiturage en Centrale d'Achats : équipement ("low tech", "high tech" et "totems"), et animations (communautés, Covoit Modalis, journées annuelles ...).

Plusieurs territoires ont affirmé leur intérêt pour l'un, l'autre ou les deux marchés, et certains ont déjà commandés des prestations dans le cadre de leur politique locale de développement du covoiturage.

Par exemple, Grand Angoulême et le Bocage Bressuirais ont fait appel aux prestations de panneaux de covoiturage à boutons poussoirs pour des lignes locales.

1.1.3 Les Pôles de Mobilités

1.1.3.1 Echanges avec les territoires et consolidation des résultats

En 2025, l'étude "Pôle de mobilités" est entrée dans sa dernière étape avec un travail de consolidation et de validation des documents techniques préconisant les dimensionnements des services de mobilité et leur implantation.



Exemple de fiche de préimplantation de service sur un pôle de Gironde

183 pôles ont été sélectionnés à l'échelle régionale :

- 43 pôles sur le bassin Gironde Garonne (dont 31 gares et 12 sites routier)
- 23 pôles sur le bassin Limousin Périgord (dont 15 gares et 8 sites routier)
- 35 pôles sur le bassin Sèvres Atlantique (dont 15 gares et 20 sites routier)
- 34 pôles sur le bassin Vienne Charentes (dont 22 gares et 12 sites routier)
- 38 pôles sur le bassin Landes Pyrénées (dont 24 gares et 14 sites routier)

Pour les pôles des bassins Limousin Périgord, Sèvres Atlantique, Vienne Charente et Landes Pyrénées, l'année 2025 a permis de finaliser les documents techniques suite aux ateliers de l'automne 2024.

Pour le bassin Gironde Garonne, 13 ateliers ont été organisés en mars et avril 2025 afin de présenter les résultats et échanger avec les territoires.

Ces ateliers ont également permis de recueillir les attentes des collectivités sur un accompagnement dans le déploiement des services de mobilité et ainsi donner une suite concrète aux préconisations faites dans les documents techniques et validées par les territoires Les demandes sont :

- Continuer de proposer des services de mobilité via la centrale d'achat (autopartage, BIV, signalétique) et ainsi compléter l'offre déjà existante (billettique, logiciel TAD, AVS, VLS, contrôle d'accès).
- Accompagner dans la recherche de financement (ALVEOLE, fond vert, PVD).
- Développer l'Information Voyageur (IV) en lien avec les outils MODALIS.

En 2025, NAM a pu accompagner les collectivités dans le déploiement des services de mobilité comme les abris vélos sécurisés et équipements vélos sur le territoire de membre comme La Rochelle, Angoulême, Saintes, Rochefort, Guéret et Niort mais également de territoire non-membre de NAM mais partie prenante de l'étude pôle de mobilité comme Parthenay, Uzerche, Nord Est Béarn.



CC Uzerche avec 12 places sécurisées



CA de La Rochelle avec 1 AVS de 40 places



CA d'Angoulême avec 2 places sécurisées, 1 station de gonflage et une station Vélomodalis

1.1.3.2 Validation en Comité de bassin et Comité syndical

Les comités de bassin de l'automne 2025 ont permis de présenter les documents techniques et d'avoir un avis favorable sur les résultats de l'étude pour l'ensemble des pôles de mobilités.

- Limousin Périgord le 13 octobre
- Sèvres Atlantique le 13 novembre
- Gironde Garonne le 19 novembre
- Vienne Charente le 20 novembre
- Landes Pyrénées le 21 novembre

La validation définitive des avis des Comités de bassin sur les documents techniques a eu lieu en Conseil syndical le 15 décembre 2025.

Cette dernière validation a conforté le travail de dimensionnement des services de mobilité et lancé le travail de centralisation des investissements réalisés par les collectivités sur les pôles mobilités étudiés. Ce travail est nécessaire dans le cadre du programme Européen ELENA qui finance les études.

1.1.4 Les Mobilités actives : Vélo Modalis

L'année 2025 a marqué une étape déterminante dans la **pérennisation et la consolidation du projet Vélo Modalis** à l'échelle de la Nouvelle-Aquitaine, en particulier sur les territoires des **Charentes** , où le service de vélos électriques en libre-service est désormais pleinement ancré dans les usages.

1.1.4.1 Pérennisation du service en Charente et dynamique territoriale

Les territoires engagés ont exprimé une volonté forte de **continuer à faire vivre et à développer le service** , avec une demande croissante d' **implantation de nouvelles stations de VLS** . Cette dynamique s'inscrit dans la continuité du travail engagé par **NAM dès 2024** , afin de sécuriser le cadre juridique, financier et opérationnel du projet et de poursuivre la collaboration avec l'opérateur **Fifteen** .

Dans ce contexte, **NAM a signé une convention avec la Centrale d'Achat du Transport Public (CATP)** , permettant à NAM et à ses membres d'investir durablement dans le service Vélo Modalis, tant sur la **partie investissement** (stations, vélos) que sur la **partie exploitation** (application, maintenance, communication, ateliers, véhicules et personnels).

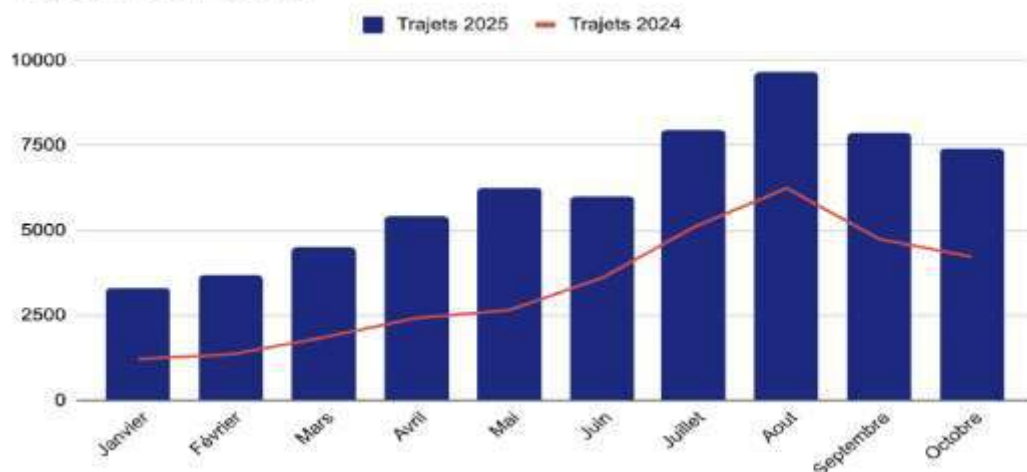
1.1.4.2 Des résultats d'exploitation en forte progression

L'année 2025 se distingue par des **résultats très positifs** , témoignant de la **fiabilité du service** et de son appropriation croissante par les usagers :

- **Taux de satisfaction : 88 %**
- **45 % des usagers combinent le vélo et le train** , contre 20 % en 2024
- **66 386 trajets réalisés** , contre 41 000 en 2024
- **8 808 usagers** , contre 5 702 en 2024

Cette progression s'explique à la fois par la **montée en puissance progressive du service au fil des mois** , touchant un public toujours plus large, et par **l'ajout de nouvelles stations** financées par les territoires partenaires.

Trajets Vélo Modalis

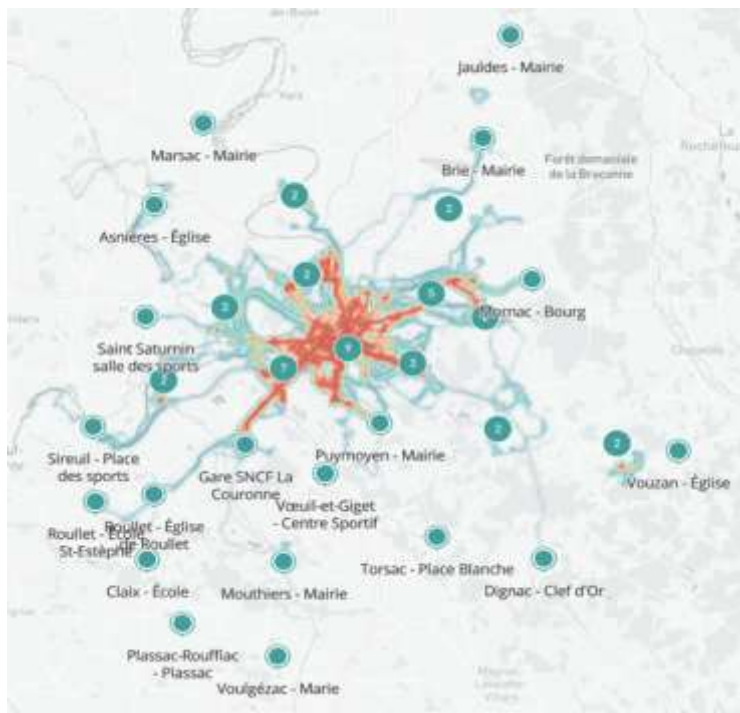


1.1.4.3 Extension du réseau et mutualisation de l'exploitation

En 2025, plusieurs territoires ont ainsi renforcé leur engagement dans le déploiement de Vélo Modalis :

- **Grand Angoulême** : 49 stations et 375 vélos (investissement 1 637 000€, fonctionnement : 377 000€ annuel)
- **Grand Cognac** : 4 stations et 15 vélos (investissement : 68 000€, fonctionnement : 86 000€ annuel)
- **Royan Atlantique** : 2 stations et 15 vélos (investissement : 42 000€, fonctionnement : 61 300€ annuel)

Sur le plan de l'exploitation, la mise en place d'une **clé de répartition des coûts** permet de **mutualiser et de maîtriser les charges**, garantissant la soutenabilité économique du service tout en accompagnant son développement. En 2025, service Vélo Modalis a généré 111 000€ de recettes.



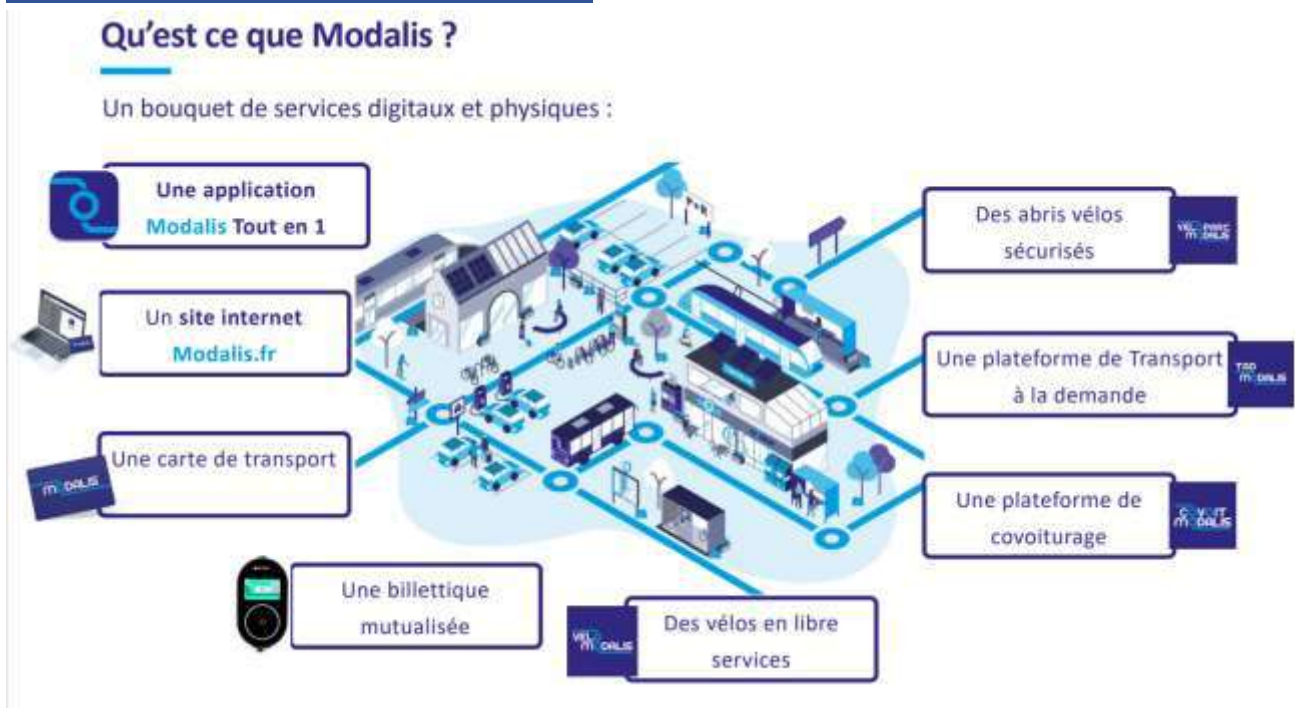
Le réseau Vélo Modalis de Grand Angoulême

1.1.4.4 Un cadre commun partagé par les territoires

Enfin, l'année 2025 a été marquée par la **signature et la délibération d'une charte d'engagement** par les territoires partenaires. Celle-ci formalise un alignement autour de **quatre objectifs communs** :

- le **déploiement d'une marque commune Vélo Modalis**,
- la mise en place d'une **gamme tarifaire unifiée**,
- **l'animation et le suivi du projet par NAM**, en lien étroit avec ses partenaires,
- le **travail d'intégration du service dans le MaaS Modalis**, afin de renforcer la lisibilité pour l'utilisateur

1.2 - LA MOBILITE INTEGREE MODALIS



1.2.1 L'application & le site internet MODALIS

1.2.1.1 Les données d'offres de mobilités

- L'offre de transport collectif théorique (GTFS – NeTEx)

En 2025, les travaux se sont poursuivis autour de la **stabilisation des données d'offre de transport des réseaux et l'enrichissement de celles-ci** :

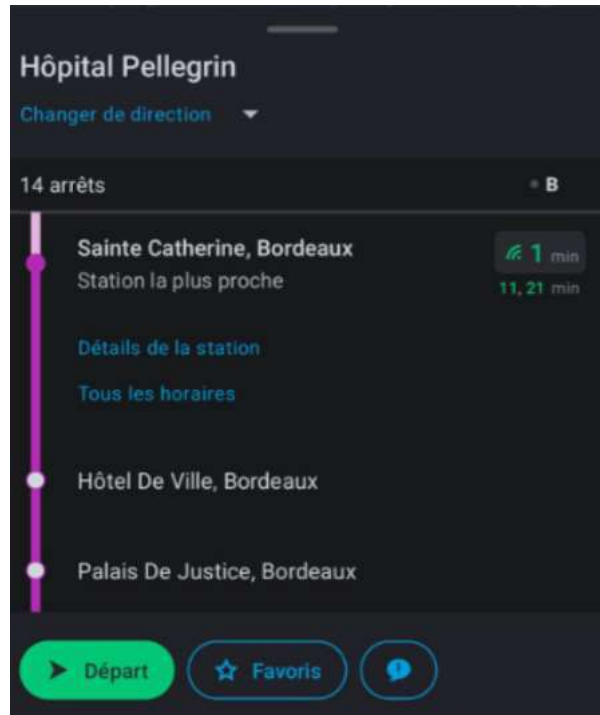
Offre théorique de réseaux disponibles dans le calculateur Modalis (+ 2 réseaux) :

- Communauté de communes du Thouarsais (2 lignes de bus / réseau gratuit)
- Communauté de commune Sud Gironde (3 lignes)

En 2025, Modalis modélise l'offre de **31 réseaux de transport en commun** (dont la SNCF TER NA et TGV) sur sa plateforme de recherche d'itinéraire.

- L'offre de transport collectif dynamique (GTFS-RT – SIRI)

L'information voyageur en temps réel se densifie dans le calculateur Modalis pour offrir un parcours usager plus précis et sécurisant.



Temps réel sur le réseau TBM – Application Modalis

Offre temps réel de réseaux (+ 3 réseaux) :

- TUT- Tulle Agglomération
- CALIBUS – La Cali Agglomération
- TCL – Limoges Métropole

Modalis renseigne le temps réel des véhicules sur **12 réseaux de transport en commun** sur sa plateforme de recherche d'itinéraire.

- L'offre des Vélo en Libre-Service (VLS) (GBFS)

L'offre de VLS (+ 4 réseaux) :

- Libeo – Brive-La-Gaillarde
- Péribus - Périgueux
- Yelo – La Rochelle Agglomération

Modalis renseigne la disponibilité des vélos **sur 8 territoires (Angoulême, Saintes, Royan, Bordeaux Métropole, Libourne, Brive, Périgueux & la Rochelle)**, sur sa plateforme de recherche d'itinéraire, dans un objectif de multimodalité et de valorisation du vélo.

- Données et billettique :

En lien avec la billettique KUBA, l'exploitant billettique Modalis TICKS et les équipes NAM, une stabilisation et une amélioration des process autour de la donnée d'offre de transports collectifs 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 et de manière mutualisée.

- D'une charte de gouvernance vers une convention de la donnée Modalis :

La charte de gouvernance a été 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.). Des annexes techniques, déclinées en fonction des systèmes Modalis déployés par les membres ont été rédigées.

Cette charte ayant vocation à être respectée par toutes les parties prenantes (Autorités Organisatrices, Exploitants et fournisseurs de systèmes associés) a été présentée lors des comités de bassin de fin d'année. Après décision à l'unanimité, elle sera désormais formalisée sous un format de convention bipartite ou tripartite selon les choix des réseaux membres.

- La déclaration de conformité producteur et ré-utilisateur de données :

En application de l'article L. 1115-5 du code des transports, les détenteurs et les utilisateurs de données sont tenus de remplir et de transmettre annuellement une déclaration de conformité avec laquelle le déclarant atteste du respect des obligations réglementaires qui lui incombe.

L'arrêté du 4 mars 2022 précise son contenu et les modalités de transmission de la déclaration sont fixées par le décret n° 2020-1753 et codifiées aux articles R. 1115-5 à R. 1115-8 du code des transports.

Dans ce cadre, NAM a accompagné les AOMs pour remplir, avant la fin de l'année, la déclaration de conformité en tant que détenteur de données, pour l'ART. Le syndicat a également mené un travail de retour d'information auprès de l'ART pour faire état des points d'incompréhension du questionnaire (périmètre parfois hors AOM).

Le syndicat, utilisant le jeu de données agrégé pour Modalis, a rempli une déclaration de conformité en tant que ré-utilisateur de données. Celle-ci fera l'objet d'une délibération en février 2026.

1.2.1.2 *Les services proposés*

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

L'application Modalis :

De nouveaux réseaux ont été ouverts à la vente :

- Titres occasionnels du réseau TCL (Limoges Métropole)
- Titres occasionnels et abonnements pour le réseau Alégo (COBAN)
- Titres occasionnels et abonnements pour le réseau Baïa (COBAS)
- Billet Jeune et Pass abonnés 20/30 voyages pour le TER Nouvelle Aquitaine

Plusieurs fonctionnalités ont été mise en œuvre :

- La gestion des profils complexes est désormais disponible
- Le profil jeune peut désormais être certifié automatiquement

- La gestion des titres multi-voyageurs
- L'achat de titres est désormais disponible en un click depuis la page d'accueil de l'application
- L'information voyageur du service TAD Modalis est intégrée au calculateur d'itinéraires.

Au niveau du backoffice, plusieurs fonctionnalités permettent désormais une gestion client plus poussée :

- Des titres de transport peuvent être chargés à distance, depuis le backoffice
- La gestion du profil jeune certifié est réalisée automatiquement au travers d'un module d'intelligence artificielle qui analyse les pièces d'identité des clients

Enfin, à la fin d'année 2025 un chantier d'optimisation de l'application a été mené aboutissant à une application plus performante, notamment sur les temps de validation des titres de transports et d'affichage des écrans de contrôle.

A noter, les réseaux utilisant l'ancienne application mobile Ticket MODALIS ont été progressivement basculé sur l'application MODALIS. Fin 2025, seulement 6 réseaux restent à migrer définitivement (Yelo – La Rochelle Agglomération ; Vitalis – Grand Poitiers, Couralin – Grand Dax ; TuT Solidaires - Tullis ; Grand Cognac Scolaires et les Cars Régionaux), avant la fin de maintenance de l'application Ticket MODALIS prévue en mars 2026.

Le Site internet Modalis :

A compter de juillet 2025, la première version de la boutique Modalis multi-réseaux a été 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 et sur les billets sans contact (BSC)
- Consulter ses transactions EMV (open paiement via carte bancaire)
- Souscrire à des profils clients complexes au travers du compte Modalis.

1.2.1.3 Les usages

A fin d'année 2025, nous dénombrons :

- 296 415 comptes uniques Modalis
- 5,3 millions de recherches d'itinéraires sur l'application Modalis
- 153 599 produits vendus sur l'application Modalis avec chiffre d'affaires de 608 475 €
- 590 773 produits vendus sur l'application Ticket Modalis avec un chiffre d'affaires de 1 604 853 €
- 5 428 demandes traitées par le Centre de Relation Clients Modalis actuellement opéré par Kisio.

L'Observatoire, un outil d'analyse des services Modalis :

L'année 2025 a permis d'engager des analyses innovantes sur les fonctionnalités liées à l'économie des transports, en particulier concernant les usages billettiques. Parmi les réalisations :

- Cartographie des lignes et élaboration de KPI sous forme de graphes, exploitant les données sources issues des données billettiques KUBA et Digimobee.
- Collaboration renforcée avec les Autorités Organisatrices de la Mobilité (AOM) en fin d'année, visant à harmoniser et améliorer la qualité des données remontées.



Nombre de validations par arrêts et lignes - Réseau de la Région - Charente équipée en billettique KUBA – Environnement de test

1.2.2 La billettique Modalis

1.2.2.1 La carte Modalis et les démarches 'Interopérabilité'

Plusieurs démarches d'interopérabilité ont été poursuivies notamment avec le lancement du projet de billettique des trains régionaux et le déploiement des premiers distributeurs de titres (DAT).

Les chantiers d'interopérabilité opérés sur l'année 2025 sont :

- Recette d'interopérabilité dans le cadre du projet Trains régionaux (acceptation de toutes les cartes, conformité des codes CB2D émis par les DAT pour les titres émis par les nouveaux DAT NAM),
- Dans le cadre des projets de billettique des réseaux urbains, tests d'interopérabilité avec les nouveaux réseaux déployés,
- Tests sur les cartes Modalis non issues de la centrale d'achat en vérifiant qu'elles sont bien acceptées par le système Modalis (en priorité le DAT St Jean) et interopérables,
- Accompagnement de TBM pour effectuer des tests d'élargissement des gammes tarifaires et compatibilité avec les nouveaux réseaux déployés,
- Accompagnement dans les déploiements de nouveaux projets de mobilité douce : Vélo Modalis et Abri-Vélos Sécurisés Modalis.

1.2.2.2 Les réseaux déployés

L'année 2025 fut une période riche en déploiement de nouveaux services de billettique intégrée MODALIS, avec les réseaux urbains de :

- Limoges Métropole en janvier
- Tulle en mars
- Périgueux en avril
- Communauté d'agglomération du Bassin d'Arcachon Nord en juin
- Région Nouvelle Aquitaine, au travers des bus interurbains en septembre
- Brive en novembre ;
- Région Nouvelle Aquitaine, avec les premiers DAT déployés en décembre sur 3 gares (St Jean – Bordeaux – Limoges Bénédictins – Dax).

Ces derniers viennent compléter la liste des réseaux déjà déployés que sont Guéret et Bocage Bressuirais.

Les budgets alloués au projet Modalis dans le cadre de l'intégration au sein la plateforme Billettique Modalis d'un nouveau réseau adressent les types de coûts suivants, financés par le réseau :

- Des coûts d'investissement :
 - Le cofinancement de la plateforme billettique
 - L'acquisition et le financement des équipements embarqués / déportés,
 - Le financement du mode projet.
- Et des coûts de fonctionnement intégrant notamment des coûts liés aux ressources humaines, à l'hébergement, à la maintenance de la plateforme, à l'achat de consommables.

Coté projet Trains Régionaux, le déploiement a démarré sur fin d'année avec la mise en service du 1er DAT (distributeur automatique de titres) à la gare Saint Jean à Bordeaux ainsi que 3 autres dans les gares de Limoges, Dax et Pessac. Suivront ceux déployés dans les gares de La Souterraine et Talence.

Cette première étape va permettre de recueillir les retours des voyageurs au quotidien, afin d'améliorer et d'affiner les services à proposer avant un déploiement à l'échelle régionale prévu entre avril et juillet 2026 (184 DAT à installer).

1.2.2.3 *Les principales fonctionnalités*

La billettique intégrée MODALIS propose des services globaux du type :

- Un compte unique pour chaque usager,
- Un accès à la Plateforme Maas et basé sur un référentiel multimodal régional,
- Un interfaçage avec la billettique digitale notamment l'application MODALIS et la e-boutique,
- Un socle technique hybride acceptant les technologies ABT (on line) et CBT (sur support),
- L'acceptation du paiement par carte bancaire (EMV),
- Un Module de SAEIV Light,
- Un Module de paiement unique,
- Un Module de répartition des recettes,
- Des applicatifs d'interfaces (API) pour ouverture vers des partenaires externes.

Combiné à tout cela, la possibilité pour l'utilisateur d'avoir une expérience d'achat unifiée sur les réseaux équipés de billettique intégrée MODALIS

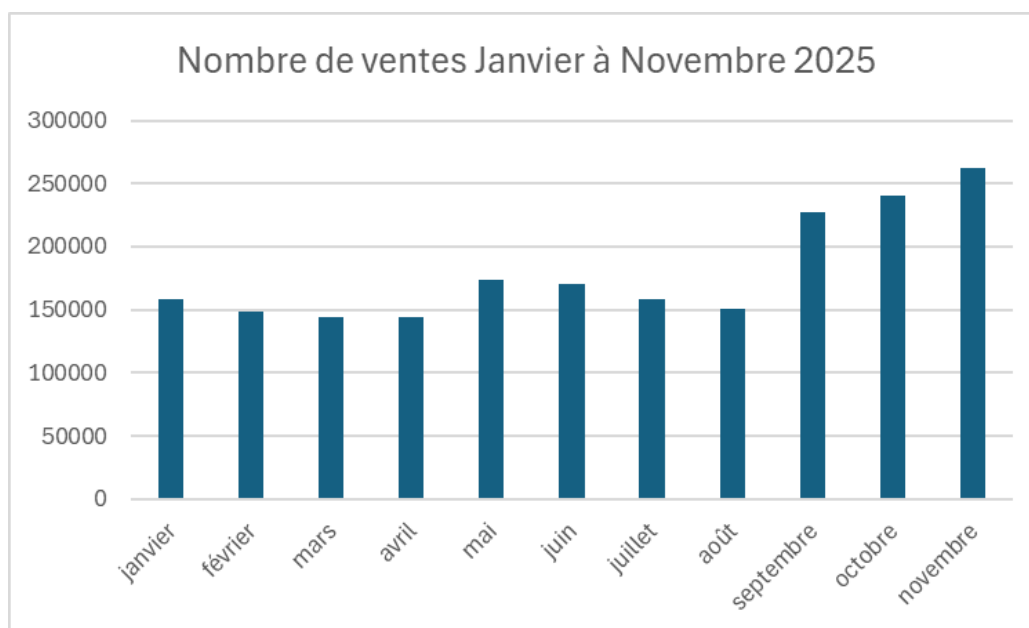
Distributeurs de titres	Paiement en Carte Bancaire	Agences commerciales	Portable de vente
J'achète mes titres en CB et/ou espèces sur un distributeur de titres. Je peux les charger sur ma carte Modalis ou sur un Billet Sans Contact.	Je monte à bord, je passe ma carte bancaire sur le valideur. Lors du contrôle je présente ma CB. Je consulte mes paiements via un portail dédié.	Je me rends en agence pour me procurer une carte Modalis, souscrire à un profil client et acheter mes titres de transports.	Je monte à bord et j'achète un titre de transport auprès du conducteur.
<p>Sur 3 réseaux</p>	<p>Sur 8 réseaux</p>	<p>Sur 8 réseaux</p>	<p>Sur 8 réseaux</p>

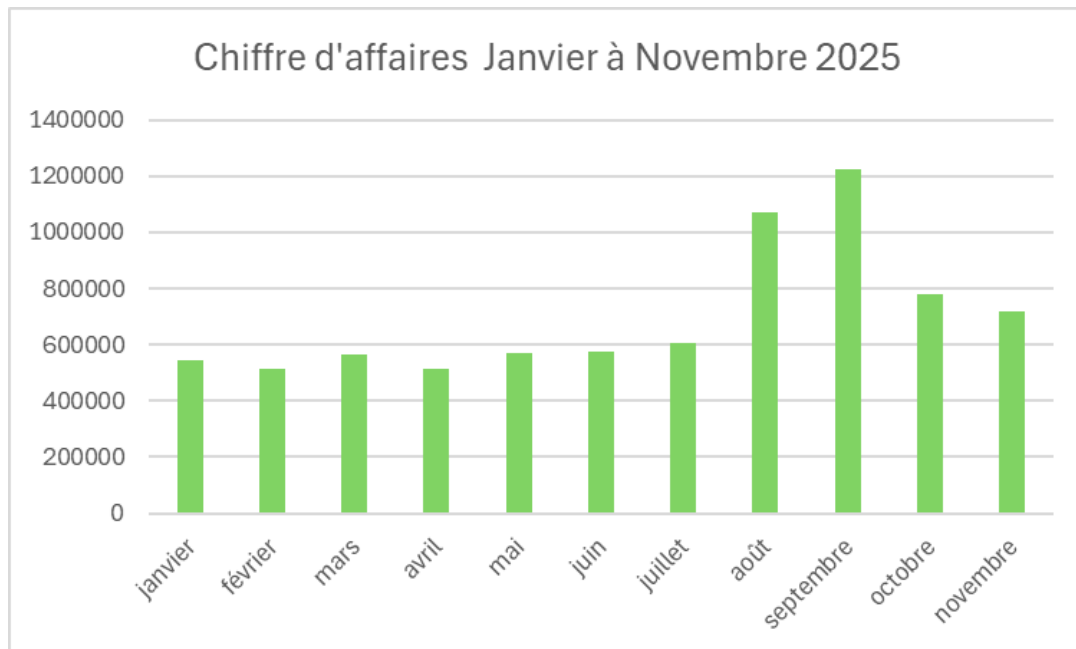
A terme, ces canaux de vente distribueront les titres de tous les réseaux équipés (exemple : acheter un titre de car régional, auprès d'un réseau urbain).

1.2.2.4 Les usages

Sur la période de janvier à novembre 2025 inclus, les chiffres marquants sont les suivants :

- Nombre global de ventes tous réseaux : 1 978 899
- Chiffre d'affaires global tous réseaux : 7 678 993 €





1.2.3 Les Vélos en Libre Services (VLS)

Le service Vélo Modalis incarné par une application permettant l'accès à l'Informations voyageurs sur l'emplacement et la disponibilité des vélos en libre-service, le déverrouillage, le Paiement et l'accès aux vélos électriques en libre-service est d'ores et déjà déployé sur les territoires de Grand Angoulême, Grand Cognac, Agglo de Saintes et Royan Atlantique, en lien avec la ligne ferroviaire 16 du TER Nouvelle Aquitaine. Ce service va s'étendre au territoire de la Gironde, dans le cadre de la Commission Locale des Mobilités.

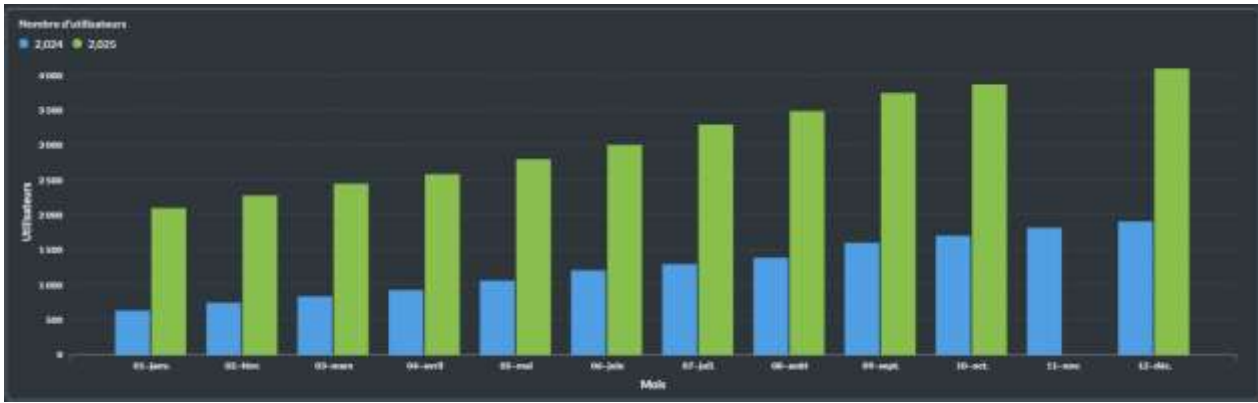
1.2.4 La Plateforme de Covoiturage

L'année 2025 est apparue comme une année de pérennisation et de montée en puissance de l'application Covoit Modalis. Cette dernière, mise à disposition des territoires (sans commission) et des usagers de Nouvelle Aquitaine, permet la mise en relation de covoitureurs, via la recherche et la proposition de trajets. La plateforme offre par ailleurs la possibilité de rejoindre des communautés d'utilisateurs (collectivités, entreprises ...).

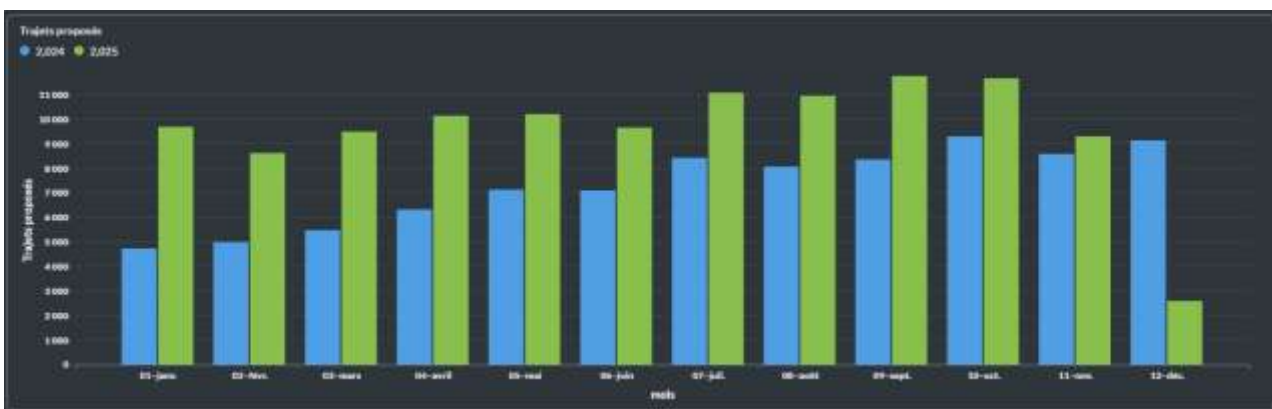
Aujourd'hui (décembre 2025), la plateforme recense 4 098 utilisateurs et 149 communautés. 9 300 trajets ont été proposés depuis la création de la plateforme, et 2 051 sont remontés comme effectivement réalisés, ce qui se retranscrit par une économie de près de 11 tonnes de CO₂/eq !

Une cinquantaine de communautés ont vu le jour en 2025. La connaissance de cette solution de mise en relation semble se propager auprès des membres de NAM, mais également auprès du grand public : nous continuons très régulièrement de recevoir des demandes de création de communauté de toute sorte.

Plus particulièrement le nombre d'utilisateurs a presque doublé en 2025, ce qui témoigne de la consolidation d'une dynamique déjà à l'œuvre en 2024 :



Le nombre de trajets proposés connaît une dynamique positive 2025 bien que moindre que celle des utilisateurs :



1.2.5 La plateforme de Transport à la Demande (TAD)

Après le déploiement sur Evalys en 2024, le déploiement du logiciel de réservation en transport à la demande exploité par PADAM MOBILITY, a été poursuivi sur le territoire de Limoges Métropole en 2025.

Le service Télébus a été mis en place en juin 2025. Le service Handibus, à destination des usagers PMR est en cours d'instruction.

Les premiers chiffres, sur Télébus :

- 4 990 comptes
- 1 764 téléchargements (60% Android 40% ios)
- 50% en moyenne de taux de groupement
- Un taux de conversion (recherche > réservation) de 58% pour l'année 2025
- Une moyenne de 63% des réservations via l'application, en hausse les derniers mois.

Les premiers chiffres, sur Evalys :

- 3 293 inscriptions
- 699 clients

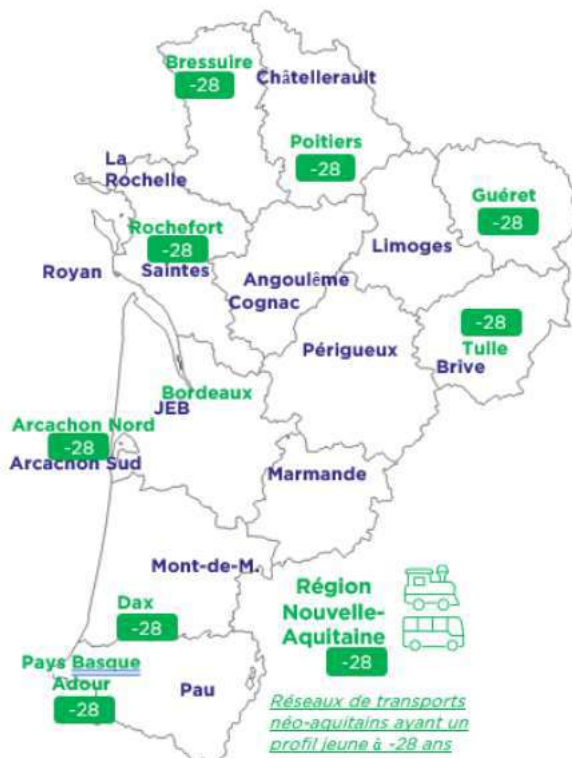
- 34 442 réservations sur 74 971 recherches, soit 46% de réussite
- 65% en moyenne de taux de groupement.

En parallèle, un travail de présentation de la solution aux autres collectivités a été mené, avec pour objectif de déployer plus amplement la solution pour une harmonisation des parcours usagers et une diminution du coût d'exploitation de la solution au travers des licences achetées via la centrale d'achat de Nouvelle Aquitaine Mobilités.

1.2.5 Les politiques de tarification

L'année 2025 marque l'intégration progressive des pratiques tarifaires régionales autour des thématiques suivantes :

- L'harmonisation des gammes tarifaires



Nouvelle-Aquitaine Mobilités poursuit son objectif de convergence des principes tarifaires, notamment concernant les profils, afin de faciliter la compréhension des gammes via les outils mutualisés (Maas), de simplifier la création de titres multimodaux et de permettre la validation de profils régionaux universels.

En 2025, ces réflexions ont poursuivi leur progression : plusieurs réseaux ont adopté les préconisations d'harmonisation, en particulier pour les profils « jeune » & « enfant (gratuité) ». C'est le cas de Tulle, qui a fait évoluer son profil jeune à moins de 28 ans lors du déploiement de la billettique, ainsi que de Cognac, Angoulême et Prox'bus, qui ont tous les trois fixé l'âge limite de la gratuité à moins de 6 ans.

La carte ci-contre présente les réseaux appliquant un seuil d'âge de -28 ans pour ce profil. Les réseaux gratuits n'y figurent pas, et les réseaux en bleu proposent généralement un profil jeune limité à -25 ou -26 ans.

L'harmonisation des pratiques tarifaires, conditions de vente et d'utilisation

En 2024, des travaux avaient été engagés sur l'uniformisation des supports de titres dans le cadre du déploiement de la billettique Modalis. En 2025, Nouvelle-Aquitaine Mobilités a approfondi cette démarche pour favoriser une intégration complète. Une collecte des CGV et CGU liées aux principaux tarifs de chaque réseau a d'abord été réalisée, puis ces informations ont été synthétisées et discutées en groupe de travail afin d'identifier les convergences possibles.

Plusieurs thématiques ont été abordées : modalités de validation, remboursements, gestion des correspondances, etc.

Ces travaux ont permis d'établir les bases d'un futur tronc commun de CGV/CGU, en cohérence avec la mutualisation des outils de vente et le déploiement de politique de Relation Clients harmonisée.

L'approfondissement des études de communautés tarifaires autour des SER-Métropolitains

Pour rappel, les études de communauté tarifaire visent à analyser la mise en place d'une gamme tarifaire unique à l'échelle d'un territoire, se substituant aux gammes existantes. Elles ont pour objectif de faciliter les parcours des usagers (un seul acte d'achat) et d'encourager l'intermodalité grâce à une tarification zonale ou en alvéoles, permettant à chacun de disposer d'un tarif unique pour son abonnement couvrant l'ensemble des modes (TER, cars, TCU).

La communauté tarifaire permet ainsi de mieux prendre en compte la réalité des déplacements quotidiens, qui dépassent les frontières administratives des AOM, et d'intégrer pleinement le RER Métropolitain et les offres urbaines.

• Gironde

L'étude de communauté tarifaire en Gironde s'est intensifiée sur 2025. Les éléments afférents sont détaillés au sein du Rapport d'Orientations Budgétaires de la Commission Locale des Mobilités de Gironde.

• Adour Pyrénées

Les travaux de communauté tarifaire couvrant les Pyrénées-Atlantiques et le sud des Landes ont débuté cette année. Une présentation du diagnostic territorial et des principaux flux de mobilité a notamment été partagée aux membres. Trois premiers scénarios à étudier ont été définis, dont les résultats seront communiqués l'année prochaine.

1.3 - LA CENTRALE D'ACHAT

1.3.1 Marchés disponibles

La centrale d'achats de Nouvelle-Aquitaine Mobilités, mise en place en 2024 continue de s'étoffer avec la mise en place de plusieurs marchés d'équipements et de services :

1. Marché Vélomodalis pour l'achats de Vélos en Libre-Service
2. Marché d'Abris Vélos Sécurisés
3. Marchés Covoiturage animations et équipements
4. Marché TAD Modalis
5. Marché BILLETTIQUE Modalis Ticket/Carte
6. Marché contrôle d'accès pour les Abris Vélos Sécurisés

1.3.2 Quelques exemples

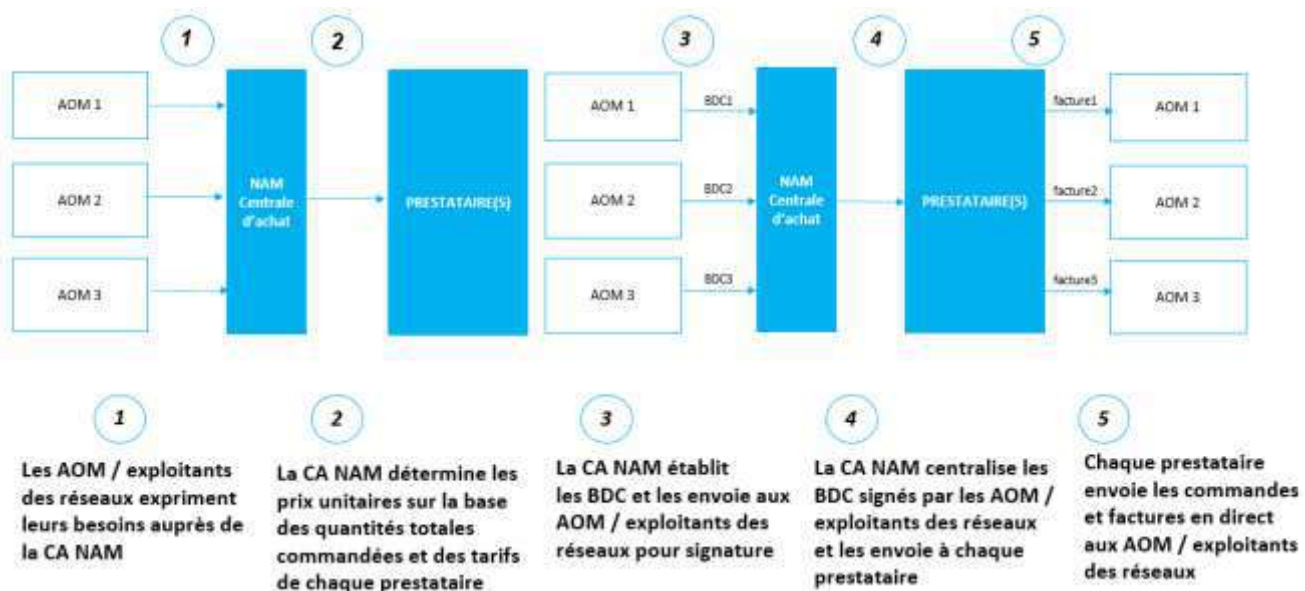
- Marché BILLETTIQUE Modalis Ticket/Carte

Ce marché permet à nos membres et à leurs exploitants de bénéficier d'achats massifiés de supports de titres : carte, ticket sans contact et ticket paravent, tous étant conformes aux normes calypso V2 et interopérable à l'échelle régionale et donc avec la billetterie Modalis.

- Marché Abris Vélos Sécurisés

Constitué de 3 lots permettant l'accès à plusieurs types et caractéristiques d'abris, il a fait l'objet de plusieurs commandes en 2025 de la part des membres de NAM et des territoires de Nouvelle Aquitaine. (Cf 1.1.3)

Principe de fonctionnement pour le recueil des besoins et la passation des commandes :



1.4 - LA COMMISSION LOCALE DES MOBILITES DE LA GIRONDE

Il convient de se reporter au Rapport d'Orientation Budgétaire de la Commission Locale des Mobilités présenté dans la délibération n° 2026_003 « Avis de la CLM ».

1.5 - LES BUDGETS

1.5.1 Rétrospectives

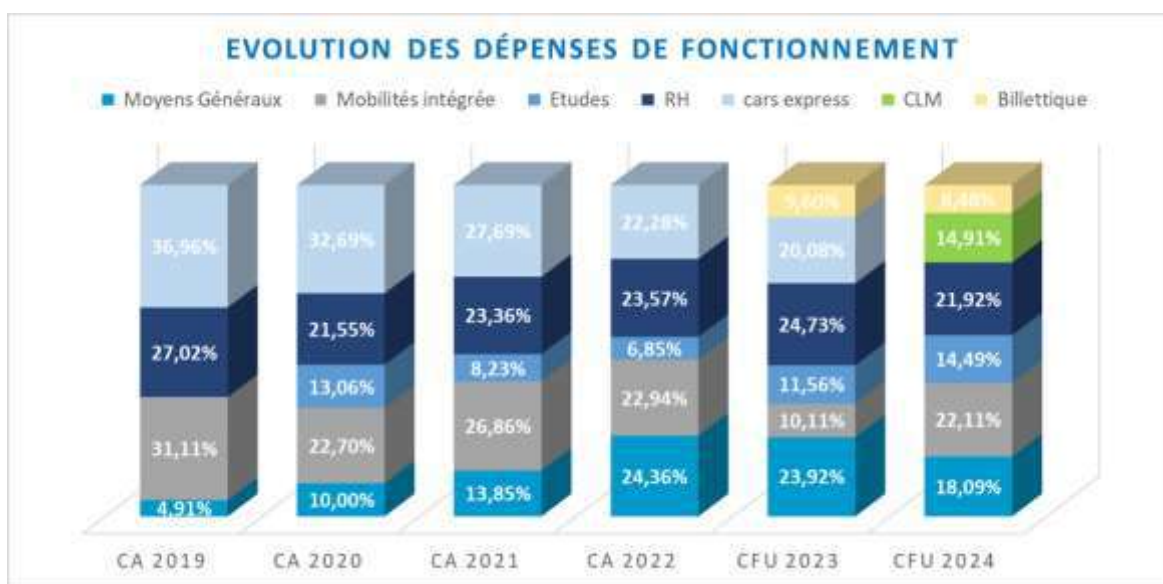
1.5.1.1 Budget principal – Evolution des dépenses réelles de fonctionnement

DEPENSES	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Dépenses réelles (hors amort et report)	877 392	1 980 292	2 011 720	2 465 161	3 351 868	3 676 555
dont budget NAM	877 392	1 980 292	2 011 720	2 465 161	3 030 128	2 816 470
Evolution		126%	2%	23%	23%	-7%
dont cars express	324 297	647 370	557 019	549 136	672 921	
dont Billettique					321 741	311 901
dont CLM	-	-	-	-	-	548 184

	CA 2019	CA 2020	CA 2021	CA 2022	CFU 2023	CFU 2024
Moyens Généraux	43 073	197 987	278 723	600 563	801 842	664 980
Mobilités intégrée	272 978	449 577	540 443	565 553	338 800	812 875
Etudes	-	258 607	165 602	168 900	387 540	532 573
RH	237 044	426 751	469 933	581 010	829 023	806 042
Cars express	324 297	647 370	557 019	549 136	672 921	
CLM						548 184
Billettique					321 741	311 901
Total dépenses Fct réelles	877 392	1 980 292	2 011 720	2 465 161	3 351 868	3 676 555

Les dépenses affectées à la Commission Locale des Mobilités « CLM » correspondent aux frais de structures et charges de personnel affectées à la CLM.

La Billettique intègre l'ensemble des charges dédiées au projet billettique, financées exclusivement par les membres concernés par le projet.





1.5.1.2 Budget principal – Evolution des recettes réelles de fonctionnement

Evolution de la section de fonctionnement Recettes réelles

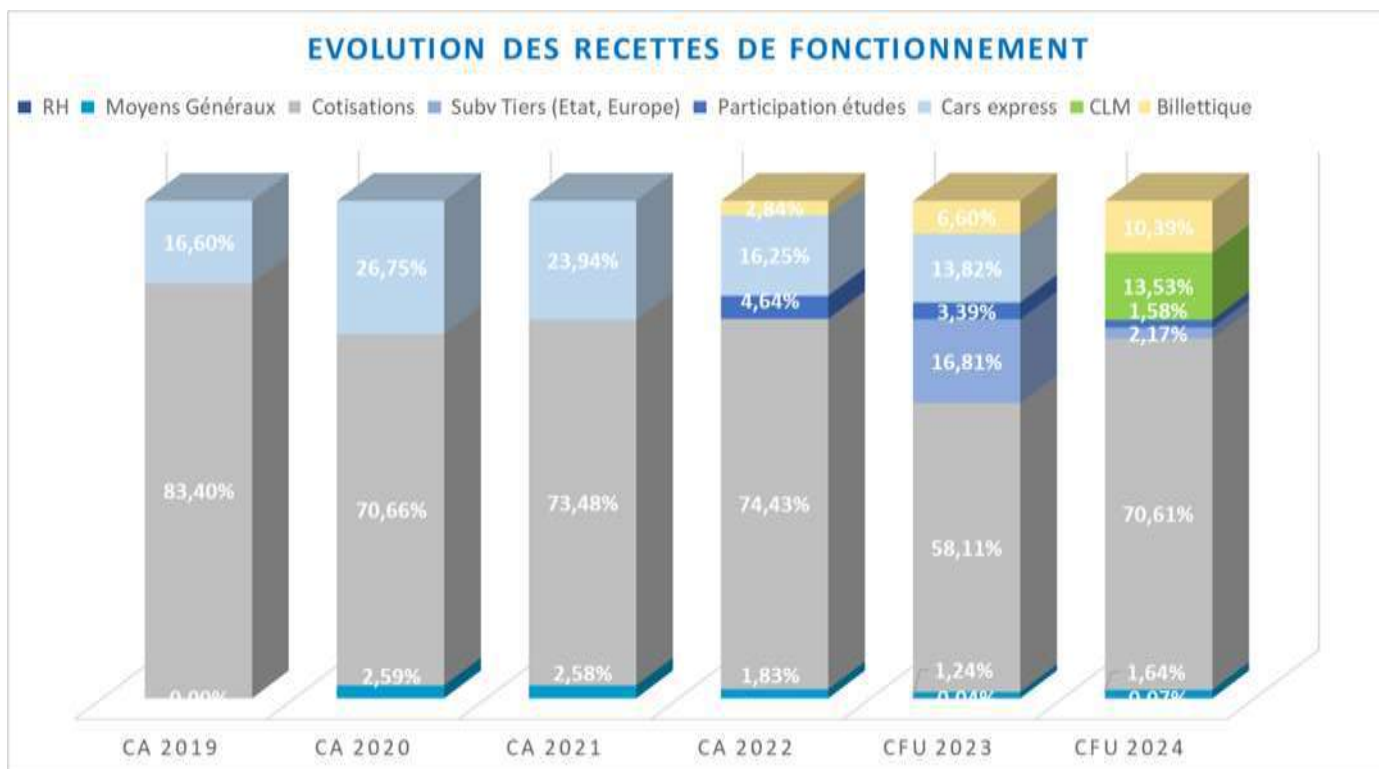
RECETTES	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Recettes réelles (hors VMA, amort et report)	1 953 881	2 420 012	2 327 020	3 378 501	4 869 021	4 050 154
dont budget NAM	1 953 881	2 420 012	2 327 020	3 282 501	4 547 652	3 081 346
Evolution		24%	-4%	41%	39%	-32%
dont cars express	324 297	647 370	557 019	549 136	672 921	
dont Billettique				96 000	321 369	420 624
dont CLM	-	-	-	-	-	548 184

	CA 2019	CA 2020	CA 2021	CA 2022	CFU 2023	CFU 2024
RH					1 811,77	2 875,26
Moyens Généraux	1	62 642	60 001	61 989	60 158	66 428
Cotisations	1 629 583	1 710 000	1 710 000	2 514 500	2 829 500	2 860 000
Subv Tiers (Etat, Europe)					818 269	88 014
Participation études				156 876	164 992	64 030
Cars express	324 297	647 370	557 019	549 136	672 921	
CLM						548 184
Billettique				96 000	321 369	420 624

NAM est passé de 22 membres en 2018 à 38 membres en 2025. Les contributions sont stables depuis 2022, seule la hausse des membres et l'application des règles statutaires ont fait augmenter la recette.

Par ailleurs, le budget annexe de la « CLM » verse des recettes au budget principal en lien avec les moyens mis à disposition de la CLM (RH et structure).

Le budget billettique n'est abondé que par les membres concernés par la billettique mutualisée.



NAM est financé par les participations et les cotisations de ses membres, par des subventions d'Etat et de l'Europe, ainsi que par le remboursement des frais de structure et de personnel par le budget annexe de la Commission Locale des Mobilités.

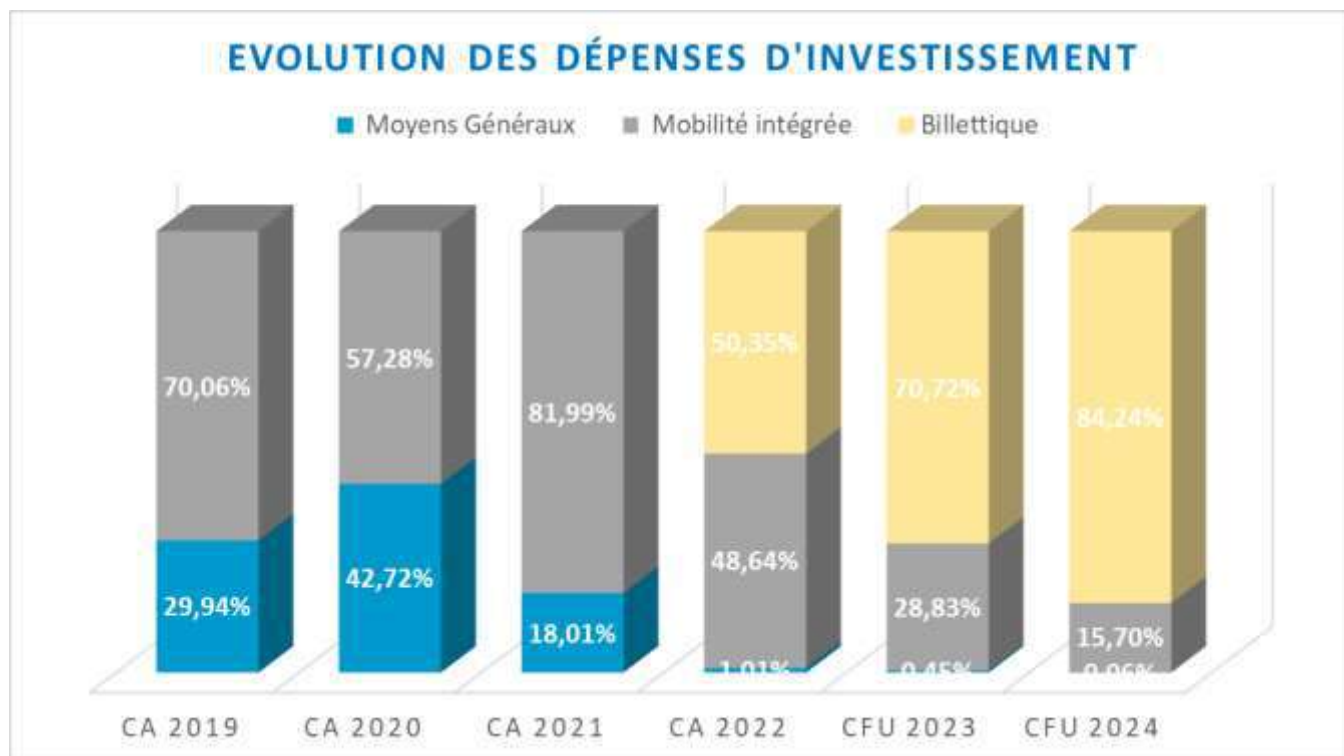
Les moyens généraux correspondent à la participation au loyer des locaux de Bordeaux.

1.5.1.3 Budget principal – Evolution des dépenses réelles d'investissement

Evolution de la section d'investissement dépenses réelles

DEPENSES	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Dépenses réelles (hors amort et report)	311 194	153 130	189 980	3 318 454	6 011 795	8 244 831
dont budget NAM	311 194	153 130	189 980	1 647 603	1 760 477	1 299 641
Evolution		-51%	24%	767%	7%	-26%
dont budget Billettique				1 670 851	4 251 317	6 945 191
Evolution					154,44%	63,37%

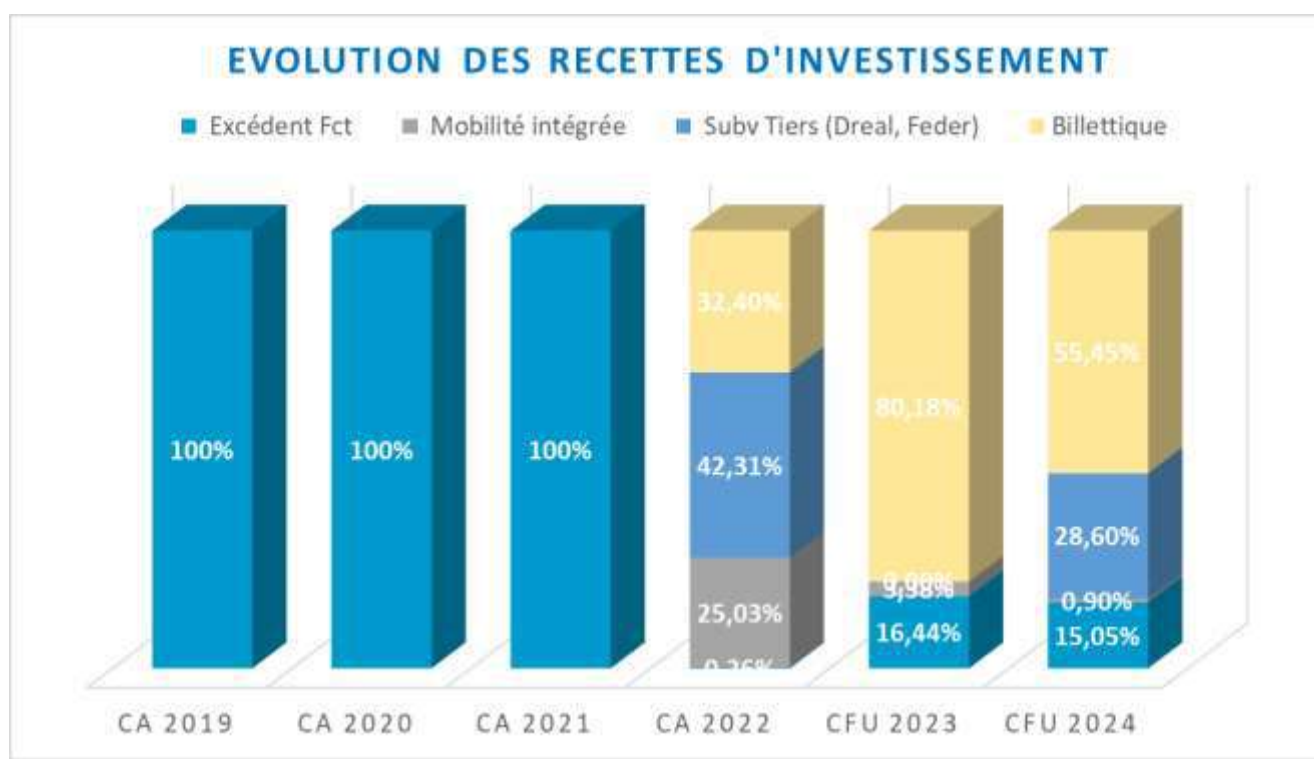
	CA 2019	CA 2020	CA 2021	CA 2022	CFU 2023	CFU 2024
Moyens Généraux	93 171,89	65 422,30	34 222,60	33 371,08	27 003,40	5 088,00
Mobilité intégrée	218 022,00	87 708,00	155 757,00	1 614 232,15	1 733 473,85	1 294 552,54
Billettique				1 670 850,66	4 251 317,48	6 945 190,69
	311 193,89	153 130,30	189 979,60	3 318 453,89	6 011 794,73	8 244 831,23



1.5.1.4 Budget principal – Evolution des recettes réelles d'investissement

RECETTES	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Recettes réelles (hors report)	196 718	116 407	526 000	2 129 686	6 566 573	10 516 847
dont budget NAM	196 718	116 407	526 000	1 439 686	1 301 184	4 685 346
Evolution		-41%	352%	174%	-10%	260%
dont budget Billettique				690 000	5 265 388	5 831 501
Evolution					663,10%	10,75%

	CA 2019	CA 2020	CA 2021	CA 2022	CFU 2023	CFU 2024
Excédent Fct	196 718	98 083	526 000	5 577	1 079 434	1 582 571
Mobilité intégrée				532 985	221 750	94 640
Subv Tiers (Dreal, Feder)				901 124		3 008 135
Billettique				690 000	5 265 388	5 831 501



Les dépenses d'investissement sont financées par les subventions d'équipements que versent les membres ainsi que les subventions DREAL et FEDER.

Les dépenses d'investissement se sont accélérées une première fois en 2022 mais surtout depuis 2023, date des premiers projets de déploiement billettique.

1.5.1.5 Le budget annexe de la Commission Locale des Mobilités de la Gironde

Il convient de se reporter au Rapport d'Orientation Budgétaire de la Commission Locale des Mobilités de la Gironde présenté dans la délibération n° 2026_003 « Avis de la CLM ».

1.5.2 Analyse financière du budget de NAM

1.5.2.1 Rigidité du Budget

Le ratio de rigidité des charges structurelles se calcule en ajoutant les frais de personnel et l'annuité de la dette, puis en divisant la somme ainsi obtenue par les recettes réelles de fonctionnement. Cet indicateur mesure le poids des charges structurelles rigides (dépenses obligatoires). Une proportion trop importante limite, en effet, les marges de manœuvre du syndicat.

Hors part CLM	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Poids des Charges de personnels (012/DRF) hors part CLM	0,00%	42,86%	32,02%	32,30%	29,46%	34,20%	30,69%
012- Charges de personnels/RRF hors part CLM	0,00%	12,13%	17,63%	20,19%	16,71%	18,82%	21,22%

1.5.2.2 L'épargne brute, nette et autofinancement

L'épargne brute se calcule de la façon suivante : (recettes réelles de fonctionnement – dépenses de fonctionnement) / recettes réelles de fonctionnement.

Cela correspond à la part des recettes que NAM dégage pour autofinancer ses investissements.

L'épargne nette correspond à l'épargne brute après le remboursement du capital des emprunts.

	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
DEPENSES							
total	115 070 €	877 392 €	1 980 292 €	2 011 720 €	2 465 161 €	3 351 868 €	13 611 087 €
Evolution en %			125,70%	1,59%	22,54%	35,97%	306,07%
RECETTES							
total	641 666 €	1 953 881 €	2 420 012 €	2 327 020 €	3 378 501 €	4 869 021 €	14 339 280 €
Evolution en %			23,86%	-3,84%	45,19%	44,12%	194,50%
Epargne Brute = CAF (autofinancement)	526 596 €	1 076 489 €	439 720 €	315 300 €	913 340 €	1 517 153 €	728 193 €
Epargne nette	526 596 €	1 076 489 €	439 720 €	315 300 €	913 340 €	1 517 153 €	728 193 €
Poids de l'épargne brute/nette	82,1%	55,1%	18,2%	13,5%	27,0%	31,2%	5,1%

Jusqu'en 2024, l'épargne était suffisante et permettait de couvrir les dépenses d'investissement.

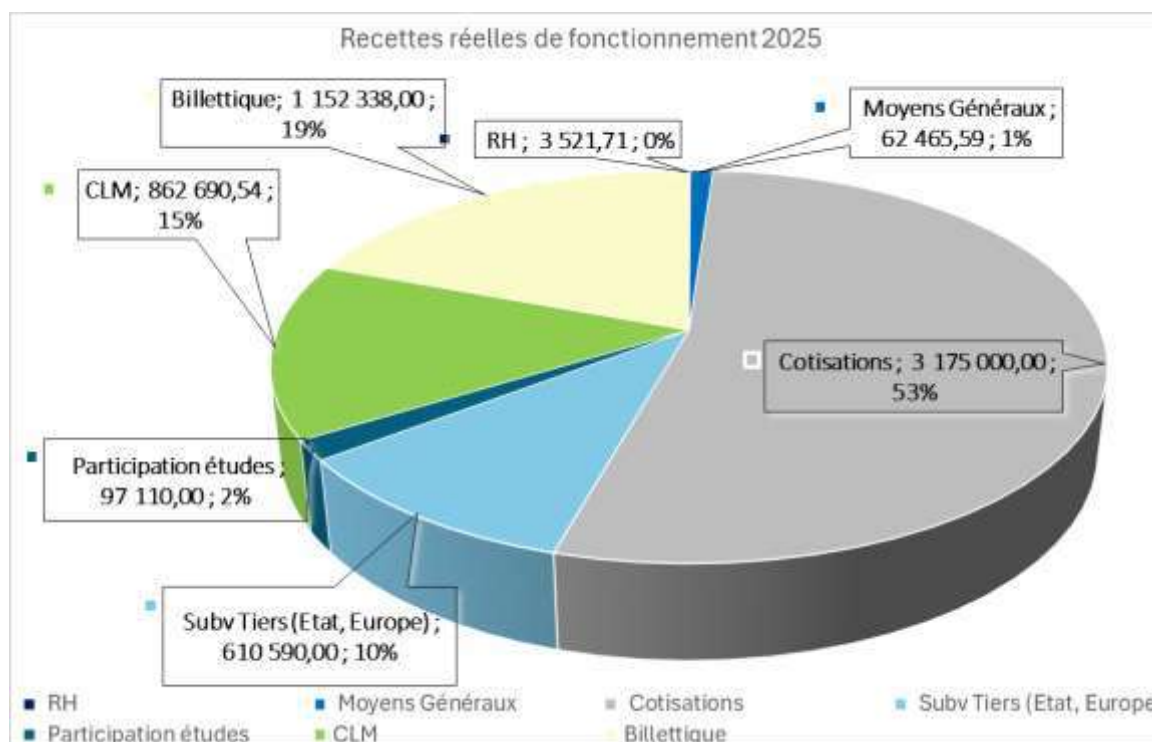
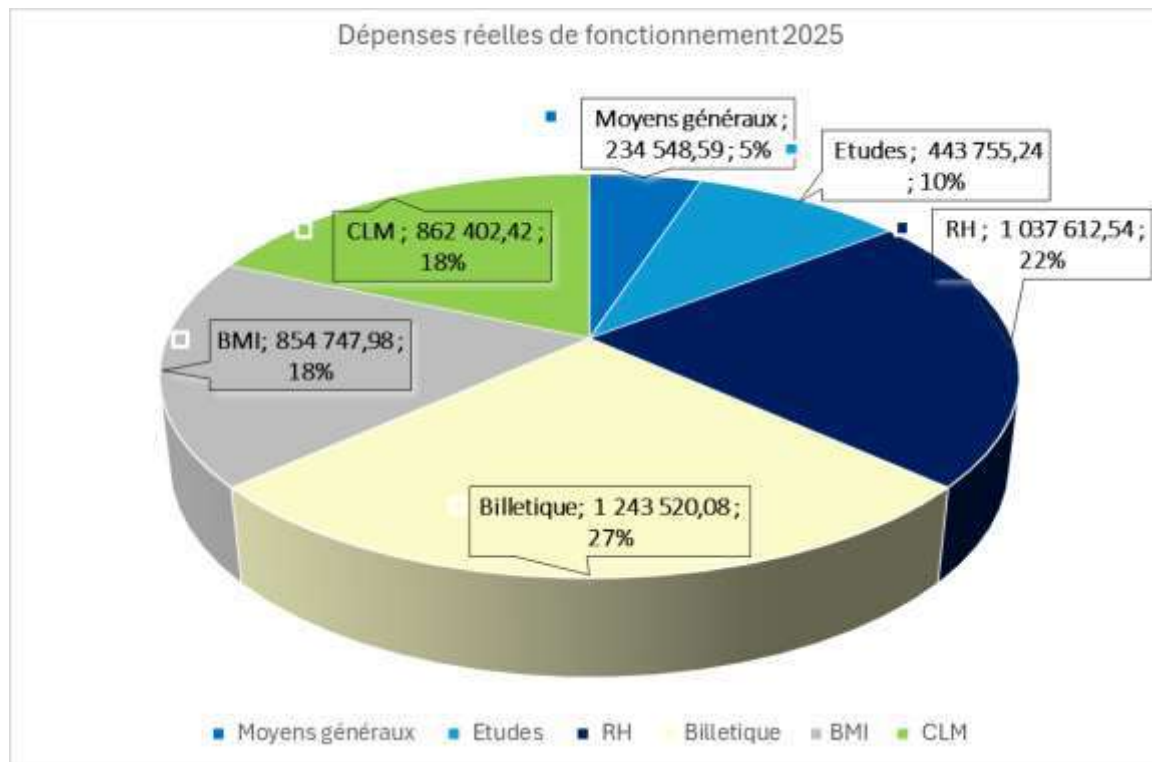
	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Epargne nette	526 596 €	1 076 489 €	439 720 €	315 300 €	913 340 €	1 517 153 €	728 193 €
Dépenses réelles d'investissement	196 718 €	311 194 €	153 130 €	189 980 €	2 660 249 €	6 011 795 €	8 244 831 €
Recettes réelles d'investissement	- €	196 718 €	116 407 €	526 000 €	2 129 686 €	6 566 573 €	10 516 847 €
Besoin de financement	- 329 878 €	- 962 012 €	- 402 997 €	- 651 320 €	- 382 776 €	- 2 071 931 €	- 3 000 208 €

En 2025, NAM n'a pas toujours pas souscrit d'emprunt mais a une ligne de trésorerie d'un montant de 5 000 000 €.

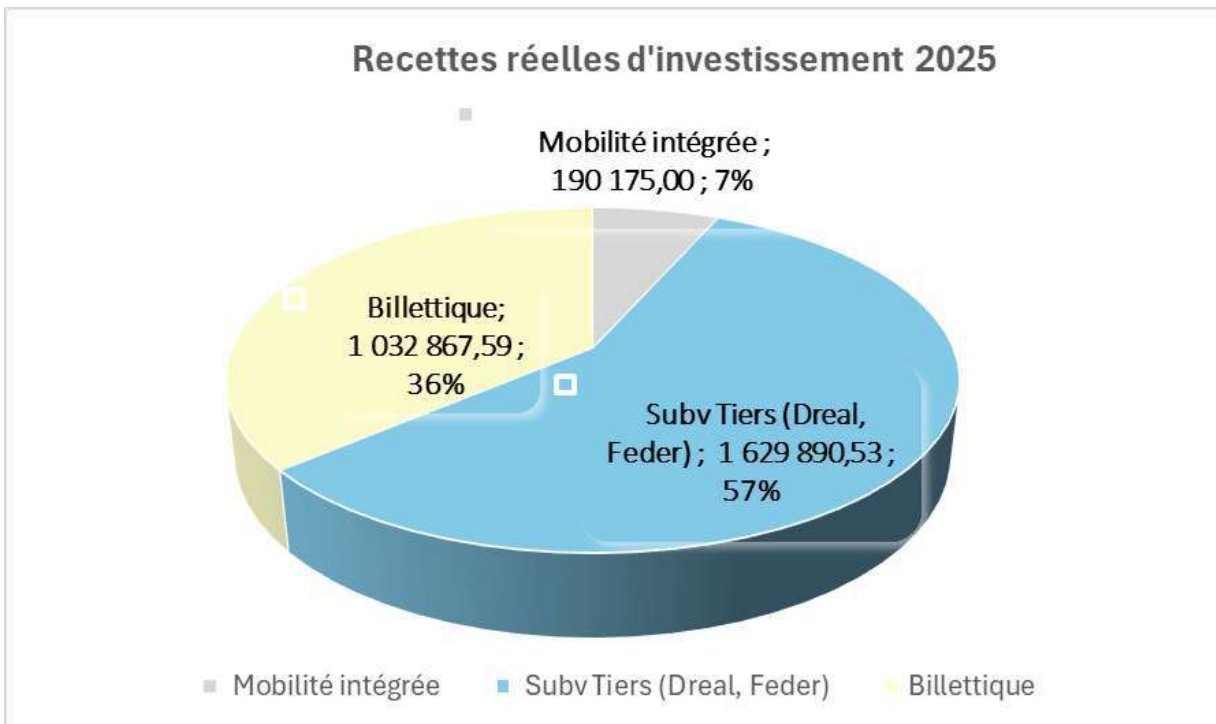
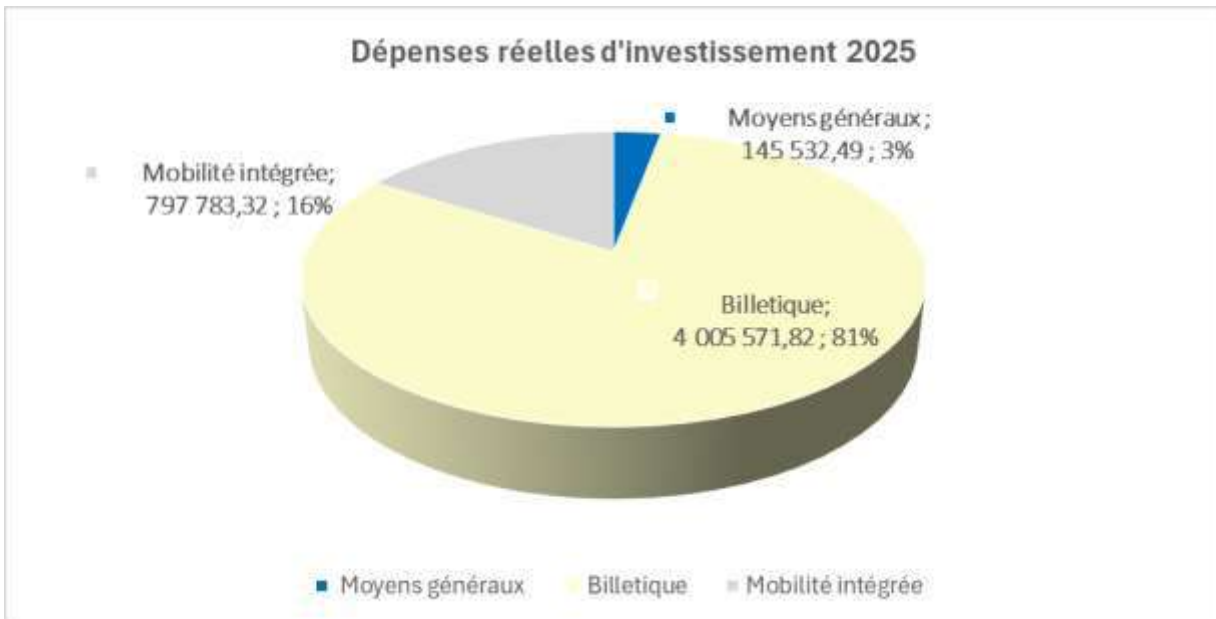
1.5.3 L'exercice 2025 (chiffres non définitifs)

Le Syndicat a consommé 89% de son budget de fonctionnement et 50 % de son budget d'investissement.

1.5.3.1 Budget principal – section de fonctionnement



1.5.3.2 Budget principal – section d'investissement



1.5.3.3 Récapitulatif exercice 2025

Récapitulatif exercice 2025

Fonctionnement	NAM	Billettique	Budget Principal
Recettes réelles	5 048 658,81	1 152 338,00	6 200 996,81
Dot amort subv	599 638,32	748 040,00	1 347 678,32
Total recettes	5 648 297,13	1 900 378,00	7 548 675,13
Dépenses réelles	3 683 655,48	1 243 520,08	4 927 175,56
Dot amort immo	963 906,53	853 575,97	1 817 482,50
Total dépenses	4 647 562,01	2 097 096,05	6 744 658,06
Résultat exercice	1 000 735,12	- 196 718,05	804 017,07
Report	1 284 548,96	204 351,00	1 488 899,96
Total report BP	2 285 284,08	7 632,95	2 292 917,03

investissement	NAM	Billettique	Budget Principal
Recettes réelles	1 820 065,53	1 032 867,59	2 852 933,12
Dot amort subv	963 906,53	853 575,97	1 817 482,50
Total recettes	2 783 972,06	1 886 443,56	4 670 415,62
Dépenses réelles	943 315,81	4 005 571,82	4 948 887,63
Dot amort immo	599 638,32	748 040,00	1 347 678,32
Total dépenses	1 542 954,13	4 753 611,82	6 296 565,95
Résultat exercice	1 241 017,93	- 2 867 168,26	- 1 626 150,33
Report			3 197 000,04
Total report BP			1 570 849,71

La Paierie régionale a rejeté en 2025 pour 3 690 000€ (titres RNA et Limoges), du fait d'une interprétation comptable nouvelle du rescrit fiscal. Nouvelle-Aquitaine Mobilités déposera un nouveau rescrit couvrant l'ensemble de la chaîne fiscale et comptable d'ici fin janvier 2026.

2. PERSPECTIVES / OBJECTIFS 2026

2.1 - DECLINAISONS OPERATIONNELLES DE L'ÉTUDE MULTIMODALE 2025 – 2030

2.1.1 Les Cars express

Concernant les études, NAM achèvera la feuille de route en Gironde, par la livraison des études du corridor du Val De L'Eyre, qui donnera lieu à un comité de pilotage décisionnel.

Autour de Poitiers, l'année 2026 permettra également de finaliser les études des trois corridors (Loudun, Vouillé, Gençay) afin de permettre aux membres du comité de pilotage de se positionner sur une feuille de route de déploiement.

Les études de deux corridors autour de Pau sont prévues en lancement. Le démarrage de ces études prévu à au printemps 2026 permettra de finaliser la feuille de route des études de car express identifiées par l'étude multimodale 2025-2030.

Concernant les lignes en exploitation, la ligne du Médoc reliant Lesparre-Médoc à Bordeaux sera lancée en Gironde en septembre 2026.

L'année 2026 sera également une période d'évaluation. En Gironde, les lignes entre Bordeaux et le Bassin d'Arcachon Nord ainsi que la ligne de ceinture au sud-ouest de l'Agglomération seront enquêtées avec l'agence d'urbanisme de Bordeaux Aquitaine qui réalisera également un premier bilan du déploiement des lignes en Gironde.

Enfin, l'expérimentation de la ligne de car express reliant Niort à La Rochelle, forte d'un bilan de fréquentation positif, doit être reconduite pour un exercice supplémentaire, à savoir la période septembre 2026-juillet 2027. Un bilan des deux premières années d'exploitation sera réalisé en comité de pilotage au dernier trimestre 2026.

2.1.2 Le Covoiturage : études de corridors

En 2026, NAM reviendra vers les territoires afin de finaliser et si besoin aller plus loin dans l'analyse des corridors de covoiturage. A ce stade l'étude a permis de faire la première étape d'étude qui a catégorisé les corridors selon un type de service de covoiturage. Les études complémentaires qui seront proposées permettent de définir les points d'arrêts de covoiturage et le dimensionnement du service. Une enveloppe de 30 000 € a été fléchée, correspondant à environ 5 études.

2.1.3 Les Pôles de Mobilités

L'année 2026 permettra de lancer le travail de valorisation de l'étude pôle mobilités et de justification de la subvention auprès de la BEI. Des groupes de travaux seront organisés en ce sens par les services de NAM.

2026 sera également l'occasion de continuer à accompagner les collectivités dans l'acquisition et le déploiement de services de mobilités via la centrale d'achat avec déjà des projets en lien avec le contrôle d'accès (MACS, Cognac, Aunis) et l'implantation d'abris vélos (Saintes).

Une réflexion sera également initiée autour du parcours voyageurs et d'identité des pôles pour accompagner les territoires dans la valorisation de ces points d'accès aux réseaux de transports en commun.

Un programme d'enquêtes sera également proposé pour évaluer les projets réalisés ou confirmer les besoins identifiés dans le cadre de l'étude par des retours usagers.

2.1.4 Les Mobilités actives : Vélo Modalis

L'année 2026 devra permettre de **consolider et d'accompagner la montée en puissance du projet Vélo Modalis**, dans un contexte d'élargissement progressif de son périmètre territorial et de structuration de sa gouvernance.

2.1.4.1 *Structuration du cadre partenarial et gouvernance du projet Vélo Modalis en Charente*

La **charte d'engagement Vélo Modalis**, signée par l'ensemble des partenaires, constitue un **socle structurant** pour la poursuite du projet. Elle vise à formaliser les **principes communs** permettant de faire vivre et d'accompagner l'évolution du service dans la durée, dans une logique de coopération interterritoriale.

Dans ce cadre, NAM poursuivra l'**animation du projet** au travers de **comités techniques et de comités de pilotage réguliers**, afin d'assurer un suivi partagé, d'anticiper les évolutions nécessaires et de maintenir une dynamique collective entre les partenaires.

2.1.4.2 *Déploiement de l'expérience Vélo Modalis en Gironde et ailleurs*

Le projet Vélo Modalis s'inscrit pleinement dans une ambition de **construction d'une expérience usager cohérente et lisible à l'échelle interterritoriale**, s'appuyant notamment sur l'**application Vélo Modalis**, dont le périmètre de déploiement a vocation à **s'élargir au-delà de la Charente**.

En effet, la Commission Locale des Mobilités de Gironde a validé le déploiement de 800 vélos (Cf. ROB CLM33) sur le réseau structurant. Cette offre de service s'inscrit dans le déploiement de la marque et de l'offre de service Vélo Modalis. Ce service intègre également le déploiement d'Abris Vélos Sécurisés sous le nom Véloparc Modalis.

D'autres services de Vélos en Libre-Service sont également portés par nos membres (Pau, La Cali) pour lesquels des travaux d'intégration aux systèmes Modalis seront travaillés en 2026.

Cette évolution implique des **enjeux techniques et organisationnels** accrus, nécessitant en 2026 un **suivi renforcé**, tant sur les aspects d'exploitation que sur l'intégration des services et la qualité du parcours usager.

2.1.4.3 *Pilotage du service et amélioration de la lisibilité des données*

Un axe prioritaire pour 2026 concernera le **renforcement du pilotage du service**, notamment à travers une **meilleure lisibilité et un meilleur partage des données** produites par l'opérateur Fifteen. L'enjeu porte en particulier sur l'exploitation des outils existants, et notamment de l'outil de **suivi du service**.

Ces outils devront permettre de disposer d'une **vision globale du service**, de suivre l'évolution des **abonnements**, des **usages vélo-train**, et d'identifier les **leviers d'animation et d'optimisation** du projet à l'échelle régionale.

2.1.4.4 *Communication, promotion des usages et partenariats stratégiques*

L'année 2026 sera marquée par une **priorisation du volet communication**, avec l'objectif de **renforcer la visibilité du service** et de poursuivre des **actions conjointes de promotion** entre les partenaires. Des coopérations renforcées avec la **SNCF** et la **Région Nouvelle-Aquitaine** seront recherchées afin de développer des actions ciblées autour du **vélo-train**, dans la continuité des initiatives menées lors de la phase expérimentale.

Dans ce cadre, la mise en œuvre d'**opérations de communication coordonnées**, telles que des **codes promotionnels communs**, notamment à l'occasion de l'événement « **Mai à vélo** », constitue une piste privilégiée pour soutenir l'appropriation du service.

2.1.4.5 *Capitalisation et amélioration continue du service*

Les échanges intervenus lors des instances de pilotage ont également mis en lumière plusieurs **besoins d'ajustements**, notamment en matière d'**organisation du service**, de **délais**, de **travaux** et de **modalités opérationnelles**.

L'ensemble de ces retours fera l'objet en 2026 d'un **travail de consolidation et d'analyse**, visant à identifier les **leviers d'évolution du service** et à définir les axes d'amélioration ou d'optimisation pour la suite du projet. Cette démarche de **capitalisation** permettra de proposer, lors des prochaines instances, des **pistes d'évolution cohérentes, partagées et opérationnelles**, au service de la pérennité et de l'attractivité de Vélo Modalis à l'échelle régionale.

2.2 - LA MOBILITE INTEGREE MODALIS

2.2.1 **L'application & le site internet**

2.2.1.1 *Les évolutions fonctionnelles prévues*

L'année 2026 sera marquée par le **renouvellement du Référentiel Multimodal Régional**, pivot des services Modalis. La construction de ce futur marché, devant assurer la continuité de l'ensemble des services Maas, Billettique et alimentant le Point d'accès National sera réalisée avec les membres de Nouvelle Aquitaine Mobilités.

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

- Les titres du réseau Movima (Mont de Marsan Agglomération) ;
- Les titres solidaires du réseau Tut (Tulle Agglomération) ;
- Les titres scolaires du réseau de Grand Cognac ;
- Les cars de Nouvelle Aquitaine ;
- La vente des réseaux urbains Yelo (La Rochelle), Vitalis (Poitiers) et Couralin (Grand Dax) sera basculée de Ticket Modalis vers Modalis.

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

Nouvelle Aquitaine Mobilités a réalisé des audits d'accessibilité (RGAA) en 2025 (site internet et applications Mobiles), la restitution de ces audits par le prestataire spécialisé aura lieu en 2026 et permettra d'engager des développements à court terme ainsi que d'engager un schéma d'accessibilité sur le moyen – long terme.

Par ailleurs, une refonte du site internet Modalis permettant d'aboutir à une nouvelle version plus ergonomique et avec un design amélioré devrait être disponible au S2 2026. Elle permettra un meilleur accès aux fonctions d'information voyageur et d'achat de titres urbains, interurbains et de trains régionaux pour les réseaux équipés de la billettique mutualisée Modalis.



2.2.1.2 *Le diagnostic des services et le renouvellement de la feuille de route Modalis*

L'objectif de l'année 2026 consiste en la construction d'une feuille de route partagée visant à améliorer la **visibilité de la marque Modalis**, la **compréhension des services proposés**, et de **fluidifier le parcours client**, notamment pour les usagers multimodaux.

Cette feuille de route s'articulera autour d'un **diagnostic approfondi des services actuels** : Information Voyageur, distribution de titres de transports et relation client (service après-vente et animation commerciale) :

- ➔ Comment les usagers perçoivent-ils les informations disponibles ?
- ➔ Où sont les points de friction dans leur parcours voyageur ?
- ➔ La marque Modalis est-elle bien identifiée et comprise ?
- ➔ Est-ce que les outils et services sont bien intégrés et cohérents ?
- ➔ Comment apporter la bonne réponse, au bon moment, aux clients Modalis qui sont aussi des clients des réseaux de transport de nos membres ?

Une fois ce diagnostic réalisé et partagé, Nouvelle Aquitaine Mobilités et ses membres pourront s’engager dans la **co-construction de pistes d’amélioration** au sein des outil actuels mais aussi dans les renouvellements de marchés à venir.

2.2.1.3 La construction des futurs services Modalis

En effet, l’année 2026 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 ayant été validée en 2025, la stratégie fonctionnelle et technique des futurs services sera travaillée avec les membres au premier semestre 2026 puis présentée et soumise au vote des élus au second semestre 2026.

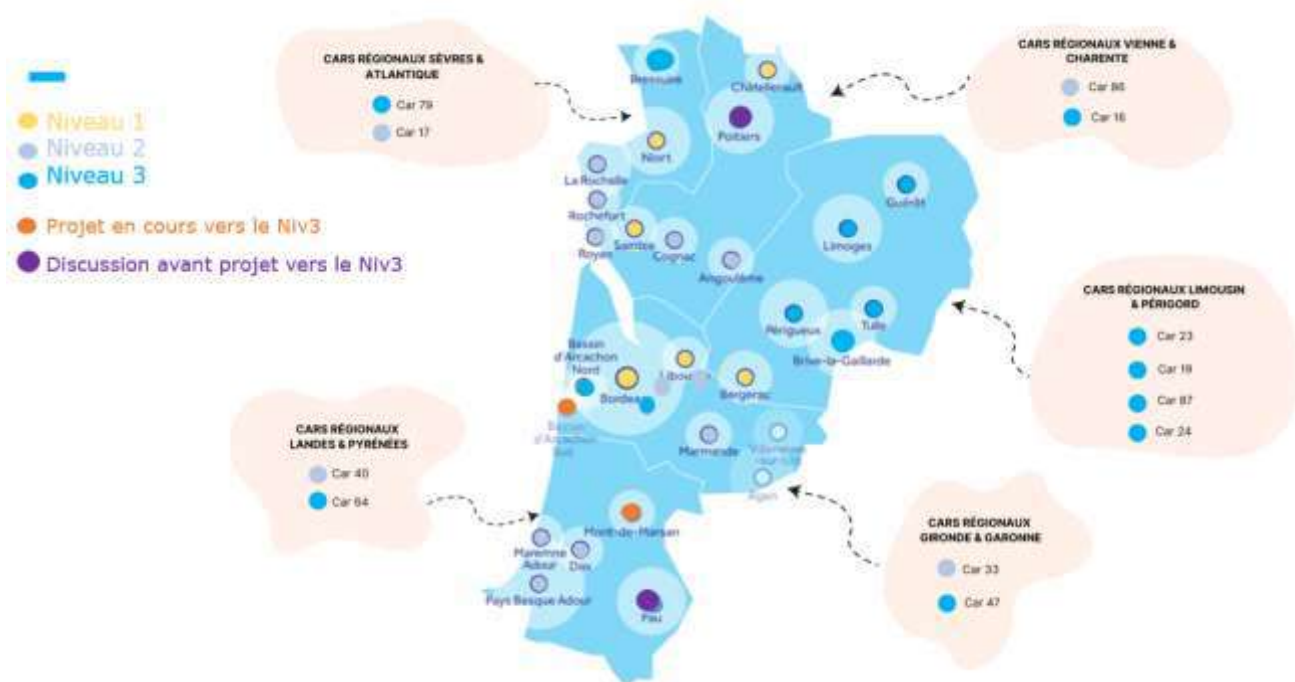
2.2.2 La Billettique Modalis

2.2.2.1 Les projets en cours

L’année 2026 verra s’agrandir le nombre de réseaux urbains ayant fait le choix de déployer la billettique intégrée MODALIS avec

- Le réseau MOVIMA de l’agglomération de MONT DE MARSAN, avec une ouverture prévue à l’été.
- Le réseau BAIA de l’agglomération de la COBAS (Communauté d’agglomération du Bassin d’Arcachon Sud), avec une ouverture prévue à l’automne.

La couverture sur la région se schématise comme suit :

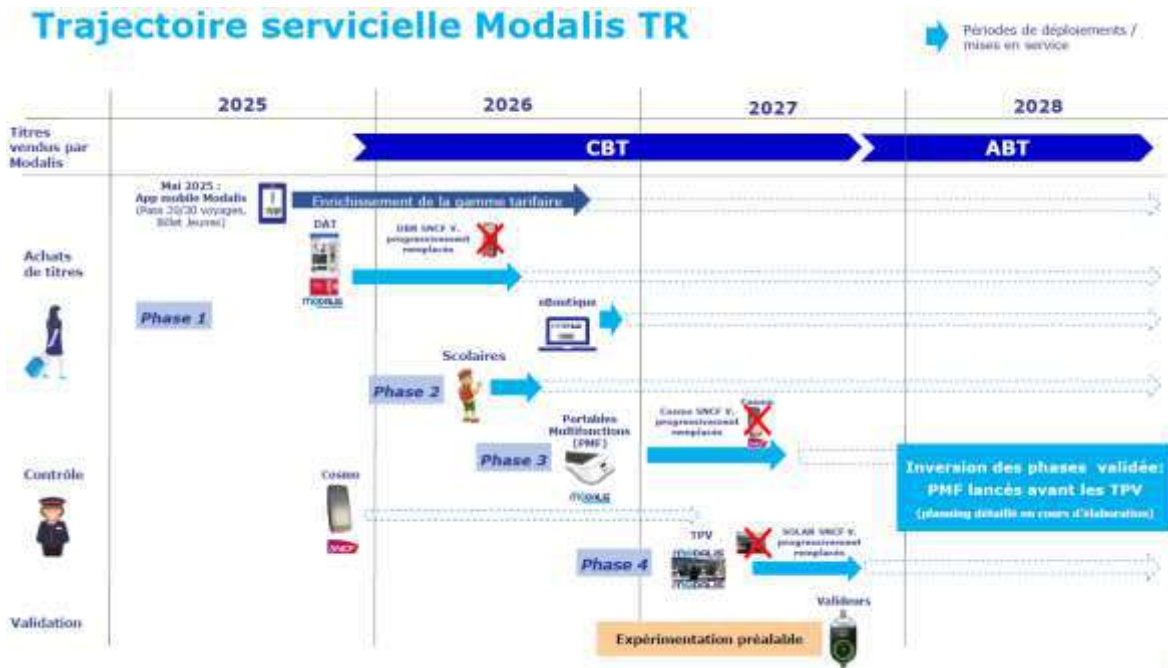


Des discussions sont en cours pour les réseaux de l’agglomération de Pau et celle du Grand Poitiers.

Coté projet Trains régionaux, la généralisation des 189 DAT (distributeurs automatiques de titres) se poursuivra d’avril à mi-juillet, afin d’avoir une couverture régionale.

La trajectoire servicielle pour l'année 2026 sera constituée de :

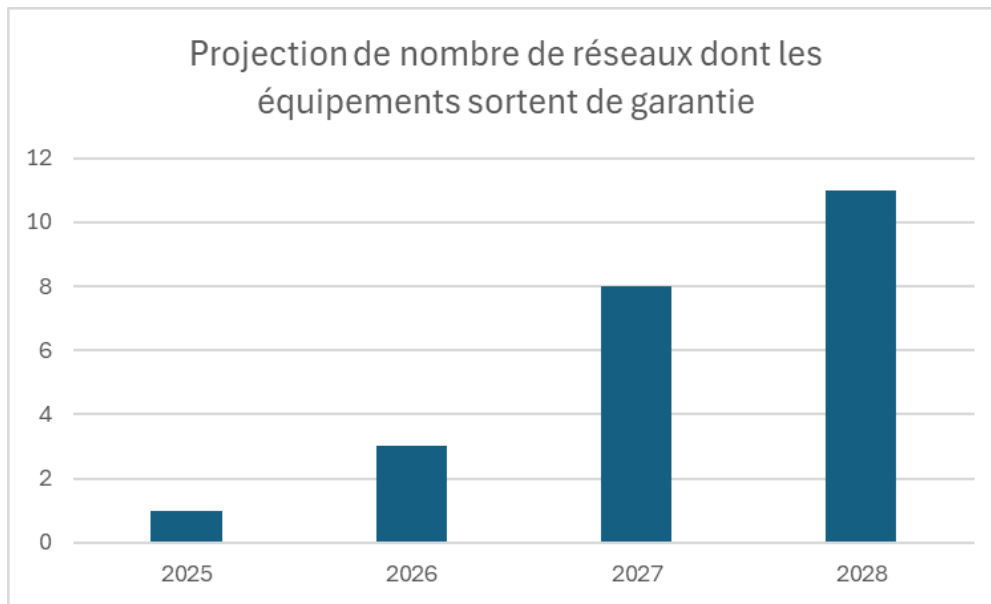
- La définition et la préparation du déploiement des PMF (Portable Multi-Fonctions) selon les ateliers programmés en lien avec les usages. Déploiement des PMF et des TPV (Terminaux Portables de Ventes) n'est prévu qu'en 2027. ;
- Concernant les abonnements scolaires, la rentrée scolaire 2026 sera assurée par le système Modalis ;
- Spécification de la notion de "Billet au Train Désigné".



2.2.2.2 Gestion ultérieure des équipements

Les réseaux bénéficiant des équipements et services de billetterie intégrée MODALIS sortent petit à petit de garantie et il est désormais nécessaire de renforcer l'organisation permettant d'assurer l'exploitation quotidienne du système billetterie et son maintien en conditions opérationnelles prenant en compte notamment :

- La maintenance et l'hébergement des systèmes centraux, ainsi que la gestion des montées de versions et des évolutions logicielles ;
- La maintenance de niveau 3, 4 et 5 des équipements de billetterie déployés dans les différents réseaux ;
- L'exploitation de ces mêmes équipements : abonnements carte SIM, coût de licences des outils de reporting, etc.
- La gestion des demandes au fil de l'eau : nouveau besoin, renouvellement, matériels supplémentaires, etc.



Nouvelle Aquitaine Mobilités a anticipé cette phase de services avec le lancement en décembre 2024 d'un marché d'administration et d'exploitation des systèmes billettiques et en sélectionnant la société TICKS experte dans ce domaine d'activité. Actuellement en charge de la réception des sollicitations des exploitants et des réseaux utilisateurs de la billettique MODALIS, TICKS intervient également en amont des mises en services des projets Maas et billettique.

La projection à venir du nombre de réseaux dont les équipements vont sortir de garantie va induire une montée en charge de TICKS, acteur clé auprès de NAM.

Actuellement en réflexion, ces services de maintien en conditions opérationnelles s'inscrivent dans une démarche globale de mise en œuvre d'une chaîne de support et de maintenance sur l'ensemble du territoire néo aquitain, avec intervention de proximité sur site.

L'exploitation des systèmes et la production de données statistiques permettront de réaliser des analyses qualitatives et quantitatives sur le fonctionnement des réseaux, dans une logique d'actions préventives et réactives.

Dans un objectif de mutualisation des coûts, le panel d'offres de services possibles dépendra de la capacité des membres à mobiliser des budgets, principalement de fonctionnement, à ses fins d'utilisation.

Des conventions spécifiques d'exploitation et de maintenance des équipements billettiques devront être rédigées et consolidées pour certains membres dès 2026.

En matière de suivi des sollicitations et de gestion des incidents, NAM a mis à disposition de ces réseaux un outil de gestion des services informatiques et de gestion des services d'assistance, centralisant les remontées des réseaux. Cet outil, associé au marché d'administration et d'exploitation des systèmes billettiques, offre une vision consolidée des sollicitations et divers incidents.

Une évolution de l'outillage est envisagée pour 2026 afin d'améliorer la fluidité et la qualité générale du SAV ainsi que la traçabilité des échanges.

2.2.2.3 *La gestion de l'interopérabilité des systèmes et des supports*

Le développement de plusieurs réseaux urbains, interurbains et trains régionaux nécessite de consolider l'interopérabilité des supports, des systèmes et de la gestion des usagers. Plusieurs chantiers en ce sens, vont être lancés à l'exemple des usagers scolaires.

Dans un but de partage et de retour d'expérience, Nouvelle Aquitaine Mobilités réfléchit à la mise en place d'un Club des Réseaux Modalis en gardant à l'esprit les remontées d'informations prospectives.

Nouvelle Aquitaine Mobilités réfléchit aux plans d'actions possibles en termes d'accompagnement des déploiements des solutions digitales dans un esprit d'optimisation des coûts globaux de maintenance.

Enfin, Nouvelle Aquitaine Mobilités devra mobiliser des moyens pour animer l'interopérabilité régionale et ainsi faciliter l'interfaçage des différents systèmes billettiques et en particulier pour les systèmes des réseaux urbains non équipés de la billettique Modalis, mais souhaitant mettre en œuvre des produits intermodaux.

2.2.3 L'application Vélomodalis

L'étoffement de l'offre de service vélo proposée par Nouvelle-Aquitaine Mobilités, avec le déploiement de stations et abris vélos en abord des gares du territoire Girondin va venir enrichir l'application Mobile en 2026. Ainsi, les usagers du territoire girondins pourront accéder à Vélo Modalis de manière occasionnelle mais aussi au travers d'abonnements à tarifs préférentiels, s'ils disposent d'un abonnement TER.

L'application Véloparc Modalis permettra quant à elle d'ouvrir les abris vélos sécurisés du territoire girondin (Cf.2.2.6).

Vélo Modalis intégrera le compte unique Modalis, en 2026, permettant aux usagers d'accéder au service sans avoir à créer un compte distinct.

2.2.4 La plateforme de covoiturage Covoit Modalis

Après une année 2025 davantage consacrée à l'amélioration continue (modification mineures) et au traitement de dysfonctionnements/bugs ; 2026 sera consacrée à la mise en œuvre de développements d'importance pour la plateforme et son attractivité pour les usagers :

- **Envoi en masse de mails** : possibilité pour les référents communautés d'envoyer un message/mail à tous les membres d'une communauté, facilitant ainsi l'animation et le dynamisme des communautés.
- **Ludification** : instauration d'un système de "gamification" avec 7 badges différents que les utilisateurs/covoitureurs pourront obtenir. Pour cela les utilisateurs devront valider une série de critères progressifs, et les badges seront visibles des autres utilisateurs.
- **Campagnes d'incitations financières**, selon des campagnes prédéfinies en collaboration avec les territoires intéressés. Sur ce dernier point, NAM reviendra vers ses membres pour définir les éventuels critères d'incitatifs.

2.2.5 La plateforme de Transport à la Demande (TAD)

Pour 2026, il s'agira de continuer à analyser les premiers retours liés au déploiement du TAD Modalis sur le réseau TCL (Télobus) à Limoges ainsi que de travailler aux évolutions demandées par le réseau pour la mise en œuvre du TAD PMR (Handibus).

Il s'agira, de plus, de continuer à présenter la solution aux membres pour évaluer la pertinence d'un déploiement sur leur territoire.

2.2.6 Les Abris Vélos Sécurisés (AVS) : contrôle d'accès

Un marché en centrale d'achat permet aux membres de NAM de bénéficier d'un système de contrôle d'accès paramétrable selon les besoins de chacun et compatible avec les systèmes et cartes MODALIS.

Ce système sera implanté en 2026 en Gironde dans le cadre du déploiement des 770 places de stationnement vélo le long du réseau structurant. L'opérateur du système est la Ruhe à Vélos.

En Gironde, le nom de l'application dédiée pour l'ouverture des AVS sera Véloparc Modalis. Cette application ainsi que la carte Modalis permettront l'ouverture de ces abris. La visualisation, la géolocalisation ainsi que le nombre de places dans les AVS seront disponibles à partir de l'application. Ces données seront intégrées dans MODALIS.

En complément de ce marché, un autre marché est disponible en centrale d'achats pour les structures d'Abris Vélos.

2.2.7 Les politiques de tarification

En 2026, les projets tarifaires s'articuleront autour des thématiques suivantes :

- Harmonisation des profils : actualisation des impacts sur la base des recettes 2025

En 2026, Nouvelle-Aquitaine Mobilités poursuivra l'harmonisation des profils tarifaires engagée en 2025, notamment autour du profil jeune.

L'année sera consacrée à l'actualisation des effets financiers de ces harmonisations, à partir des recettes 2025 des réseaux. Ce recalcul permettra d'obtenir une estimation affinée des impacts attendus de l'uniformisation des profils à l'échelle régionale et servira de base aux futurs arbitrages stratégiques.

Cette harmonisation des profils a été relevée par la Chambre Régionale des Comptes comme étant une attente très forte des collectivités membres et des usagers. NAM poursuivra les travaux pour qu'elle se concrétise sur les territoires.

- Communauté tarifaire en Gironde : affinage des scénarios et consolidation politique

En Gironde, l'année 2026 sera consacrée à l'affinage des scénarios coconstruits en 2025, les modèles possibles de répartition de recettes entre réseaux et les modalités de gouvernance associées. Ces éléments sont explicités au sein du Rapport d'Orientations Budgétaires de la Commission Locale des Mobilités de Gironde.

- Communauté tarifaire Adour Pyrénées : modélisation et calcul des effets attendus

Sur le territoire Adour Pyrénées, regroupant les Pyrénées-Atlantiques et le sud des Landes, trois premiers scénarios ont été définis en 2025.

L'année 2026 sera dédiée au calcul complet de leurs effets attendus, notamment :

- Les impacts sur les recettes et la fréquentation ;
- Les écarts de prix sur la base de l'année de référence ;
- L'identification d'éventuelles anomalies ou effets indésirables.

Ces analyses permettront de disposer d'une vision objectivée de la pertinence de chaque scénario et constitueront une base solide pour les arbitrages futurs, ainsi que pour engager, le moment venu, la réflexion sur la gouvernance du dispositif.

- Harmonisation des CGV/CGU : co-construction d'un socle commun

À la suite de l'état des lieux et de la synthèse des CGV/CGU réalisés en 2025, l'année 2026 marquera le lancement des travaux de co-construction d'un socle commun.

Ce socle visera à harmoniser les règles essentielles d'utilisation et de vente applicables aux réseaux intégrés dans la billettique et les outils de vente Modalis.

Les travaux porteront sur :

- La définition des clauses communes à tous les réseaux (validations, remboursements, correspondances, etc.) ;
- L'identification des champs où une adaptation locale reste pertinente.

Ce référentiel constituera une étape clé pour accompagner le développement des outils mutualisés et d'une politique de relations clients harmonisée.

2.2.8 Le centre de relation clients Modalis

NAM souhaite lancer, depuis 2024, un projet de centrale de relation clients unifiée répondant aux besoins des produits et services Modalis mais aussi pour les réseaux membres de Nouvelle Aquitaine Mobilités. Cette ambition de mise en place d'un dispositif unifié de gestion de la relation usager permettant d'agrèger les sollicitations clients, d'unifier les réponses apportées et de mieux piloter leur satisfaction a été d'ailleurs recommandée par la Chambre Régionale des Comptes.

Les travaux techniques à ce sujet ce sont poursuivis en 2025 et s'ils n'aboutissent pas à une mutualisation immédiate, ils devront permettre d'élargir les services de relations clients proposés par Modalis dès 2026.

Ce centre de relation sera composé :

- **D'un centre de réponses aux clients :**
 - Centrale d'appels téléphoniques,
 - Centrale de réponses digitales aux mails des usagers.
- **D'un centre d'administration des demandes clients :**
 - Réservation, planification et gestion des réseaux TAD Modalis lorsque le réseau le souhaite,
 - Gestion des pièces justificatives relatives aux profils clients Modalis,
 - Gestion des remboursements, réclamations etc... relatifs aux produits et services Modalis digitaux et physique pour les réseaux le souhaitant (TER notamment).
- **D'une cellule d'information voyageurs multi-réseaux** pour assurer le partage et 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 :

- **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) ;
- **Mutualisée progressivement** à l'échelle de plusieurs services, réseaux et territoires ;

- **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 mesurer la satisfaction associée.

Le centre de relation clients Modalis va être construit de manière évolutive de manière à pouvoir devenir mutualisé, pour les réseaux le souhaitant. Ce projet ne pourra être viable financièrement que s'il est mutualisé et permet à terme la constitution de « guichet unique » pour les usagers.

2.3 - LA CENTRALE D'ACHAT

Suite aux premiers marchés lancés en 2025 et aux premières commandes réalisées par les membres, 2026 sera l'occasion d'enrichir de nouveaux marchés de la centrale d'achats. Les premières réflexions portent notamment sur un marché d'enquêtes et d'analyses de données mobilités. Les Comités de bassin de l'automne 2026 seront l'occasion pour les territoires de faire remonter leurs besoins en la matière.

2.4 - CHANTIERS TRANSVERSES

Le déploiement des services Modalis implique la gestion d'un volume important de données personnelles qui doivent être traitées dans un environnement technique interopérable.

Conscient de l'importance des flux et types de données circulant au travers des services Modalis proposés et des enjeux stratégiques liés au respect des règles et normes en termes de RGPD et Cybersécurité, Nouvelle Aquitaine Mobilités va intensifier ces chantiers transverses en 2026.

2.4.1 Renforcement RGPD

Lors du dernier comité syndical de 2025, Nouvelle Aquitaine Mobilités a proposé une convention de responsabilité conjointe RGPD qui a été délibérée en séance. Cette convention est organisée autour d'un socle commun de principes et d'annexes à renseigner par l'ensemble des parties prenantes, afin de décrire les traitements de données effectués.

Avec son Délégué à la Protection des Données dont le rôle a été confié à Gironde Numérique, Nouvelle Aquitaine Mobilités va poursuivre les chantiers suivants :

- Consolidation du registre de traitement des données ;
- Sensibilisation au contexte et bonnes pratiques RGPD de l'ensemble des parties prenantes ;
- Formalisation de l'ensemble des conventions de responsabilité conjointe avec l'ensemble des membres utilisant des services MODALIS ;
- Gestion de la conformité des sous-traitants ;
- Mise à jour régulières des mentions légales pour l'ensemble des solutions MODALIS déployées.

2.4.2 Sécurité informatique

Nouvelle Aquitaine Mobilités s'est engagé dans une démarche de montée en compétence et de sécurisation de son système d'information et des briques critiques du système Modalis. Cette mobilisation passe par la professionnalisation de NAM sur les sujets cybersécurité et RGPD.

Avec le recrutement d'un ingénieur en charge des projets billettiques mais aussi exerçant la fonction de référent informatique, plusieurs actions ont été entreprises dont notamment un diagnostic des thématiques à traiter et défini un plan de priorisation des sujets à adresser.

Après validation du comité syndical, NAM a adhéré, pour 2026, au Cyber-Campus Nouvelle-Aquitaine, afin de bénéficier d'un accompagnement continu dans la mise en œuvre de sa politique de sécurité et dans la gestion de ses risques numériques.

L'une des premières actions consistera à établir un diagnostic cybersécurité de la structure NAM et des services MODALIS, en continuité de l'analyse EBIOS (Expression des Besoins et Identification des Objectifs de Sécurité) ainsi que l'AIPD (Analyse d'Impacts relatifs à la Protection des Données). Cette démarche s'inscrit dans une perspective de respect des normes sécurité ISO 27001 (cybersécurité), ISO 27701 (protection des données) et ISO 42001 (intelligence artificielle), références plébiscitées par l'AFNOR et l'ANSSI.

Dans une perspective de reconduction de marchés à plus ou moins longs termes, la mise en œuvre de ces chantiers va permettre de faciliter les éventuelles périodes de réversibilité. Les thématiques de renforcement des sauvegardes et de tests de restauration des données feront partie des sujets à engager.

En ce sens, NAM a inscrit une enveloppe dédiée à la sécurité informatique à son budget 2026. Cette dotation permettra d'entreprendre une démarche de cartographie de l'ensemble des services Modalis (Maas, Billettique, autres services de mobilité), donnant lieu à un inventaire des données, des flux associés, des différents intervenants/acteurs, des risques encourus et des plans d'actions à engager.

Cette étape est la première brique d'une politique générale de sécurité et un prérequis au lancement de plans de continuité et reprise d'activité, garantissant une pérennité d'utilisation aux usagers de NAM. Elle répond d'ailleurs à l'une des recommandations de la Chambre Régionale des Comptes.

Les différentes actions engagées convergent vers la construction d'un véritable plan d'action cybersécurité, articulé autour de deux périmètres complémentaires :

- le Système d'Information de Gestion Interne, dédié aux activités administratives et métiers de NAM ;
- le Système d'Information Exposé au Public qui regroupe les services numériques de la solution Modalis, accessibles aux usagers et exploités par différents sous-traitants.

Les axes stratégiques communs aux deux périmètres pourront se décliner comme suit :

- gouvernance et pilotage de la cyber-sécurité ;
- maîtrise de la sous-traitance ;
- sensibilisation et formation des agents et partenaires ;
- renforcement technique et supervision ;
- continuité d'activité et gestion de crise ;
- conformité réglementaire.

2.5 - LA COMMISSION LOCALE DES MOBILITES DE LA GIRONDE

Il convient de se reporter au Rapport d'Orientation Budgétaire de la Commission Locale des Mobilités présenté dans la délibération n° 2026_003 « Avis de la CLM ».

2.6 - LES BUDGETS ET LES OBLIGATIONS FINANCIERES ET RH D'UN DOB

2.6.1 Evolution prévisionnelle des dépenses et des recettes

L'excédent cumulé sur le budget principal au terme de l'exercice 2024 était de 1 488 899,96€, avec un résultat déficitaire de 35 478,77€ sur l'exercice 2024 pour la section de fonctionnement.

Le résultat de l'année 2025 du budget principal devrait être excédentaire en fonctionnement de 803 729€ environ et déficitaire en investissement (hors restes à réaliser) de 1 626 150€ environ.

Aussi, le report en excédent cumulé au terme de l'année 2025 devrait être de 2 292 629€ en section de fonctionnement et de 1 570 850€ en section d'investissement.

Au vu de l'ensemble des éléments qui seront précisés lors du vote du budget 2026, les prévisions budgétaires de l'année devraient s'élever pour le budget principal :

- Entre 8,8 et 10 millions d'€ de fonctionnement
- Autour de 12 millions d'€ en investissement

Les principales dépenses et recettes prévisionnelles comprennent :

Les recettes de fonctionnement, proviennent comme suit :

- 3,27 M€ de cotisations des membres ;
- 1,72 M€ de contributions complémentaires billettiques, exclusivement par les Membres concernés ;

La section d'investissement, estimée à ce jour **12,00 M€**, sera financée comme suit :

- 3,61 M€ de subventions de gestion de projet et de plateforme billettiques ;
- 2,00 M€ de dotations aux amortissements ;
- 1,57 M€ d'excédent d'investissement reporté ;
- 5,17 M€ de subventions d'équipements billettiques ;
- 0,41 M€ de remboursement d'avance.

Sont fléchées les dépenses suivantes en termes d'investissements :

- 4,6 M€ pour les équipements billettiques ;
- 3,32 M€ pour la gestion billettique TER ;
- 1,10 M€ pour le projet de mobilité intégrée (RMR, SIM, MaaS, Intégrateur, M-Ticket)
- 1,02 M€ pour la gestion billettique mutualisée ;

2.6.2 Evolution du personnel

Tableau des effectifs au 1^{er} janvier 2026

Grades ou emplois	Cat	Emplois budgétaires			Répartition des effectifs sur emplois budgétaires en ETP			
		Emplois permanents temps complet	Emplois permanents temps non complet	Total	Titulaires	Contractuels	Non pourvus	Total
EMPLOIS FONCTIONNELS		3	0	3	1	0	2	3
Directeur général des services (40 000 à 80 000 habitants)	A	1		1	1			1
Directeur général adjoint des services (40 000 à 80 000 habitants)	A	1		1			1	1
Directeur général des services (20 000 à 40 000 habitants)	A	1		1			1	1
Catégorie A		23	0	23	7	9	7	23
FILIERE ADMINISTRATIVE, CADRE D'EMPLOI DES ATTACHES		12	0	12	3	5	4	12
Attaché Hors Classe	A	1		1	1			1
Attaché principal	A	1		2			1	2
	A	1					1	
Attaché	A	1		9	1			9
		1					1	
		1				1		
		1					1	
		1					1	
		1					1	
		1					1	
FILIERE TECHNIQUE, CADRE D'EMPLOI DES INGÉNIEURS		11	0	11	4	4	3	11
Ingénieur en chef Hors classe	A	1		1	1			1
Ingénieur principal	A	1		2	1			2
		1					1	
Ingénieur	A	1		8		1		8
		1					1	
		1				1		
		1					1	
		1				1		
		1					1	
		1					1	
CATEGORIE B		6	0	6	4	0	2	6
FILIERE ADMINISTRATIVE, CADRE D'EMPLOI DES REDACTEURS		5	0	5	3	0	2	5
Rédacteur principal de 1 ^{ère} classe	B	1		1	1			1
Rédacteur principal de 2 ^{ème} classe	B	1		1	1			1
Rédacteur / Rédacteur Pal 2ème cl / Rédacteur Pal 1ère cl	B	1		1			1	1
Rédacteur	B	1		2	1			2
		1					1	
FILIERE TECHNIQUE, CADRE D'EMPLOI DES TECHNICIENS		1	0	1	1	0	0	1
Technicien Principal de 2 ^{ème} classe	B	1		1	1			1
CATEGORIE C		4	0	4	3	0	1	4
FILIERE ADMINISTRATIVE, CADRE D'EMPLOI DES ADJOINTS ADMINISTRATIFS		4	0	4	3	0	1	4
Adjoint Adm ppl 1 ^{ère} classe / Adjoint adm ppl 2 ^{ème} classe / adjoint administratif	C	1		1			1	1
Adjoint adm principal 2 ^{ème} classe	C	1		1	1			1
Adjoint administratif	C	1		2	1			2
		1				1		
Total Général		36	0	36	15	9	12	36



Sur les 36 postes au tableau des effectifs, 23 sont pourvus.

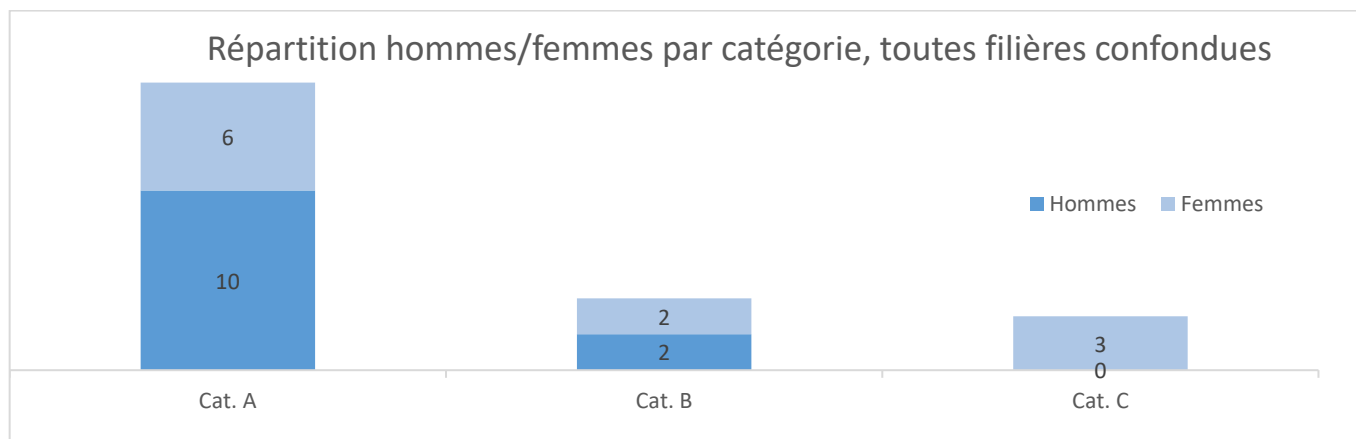
Parmi les postes vacants nous retrouvons :

- 3 créations de postes en 2024 en cours de recrutement
- 3 départs (disponibilité, mutation, démission) sur l'année en attente de recrutement
- 7 postes en doublon liés à des nominations sur d'autres grades (avancement de grade, recrutement sur autre grade, emploi fonctionnel par exemple).

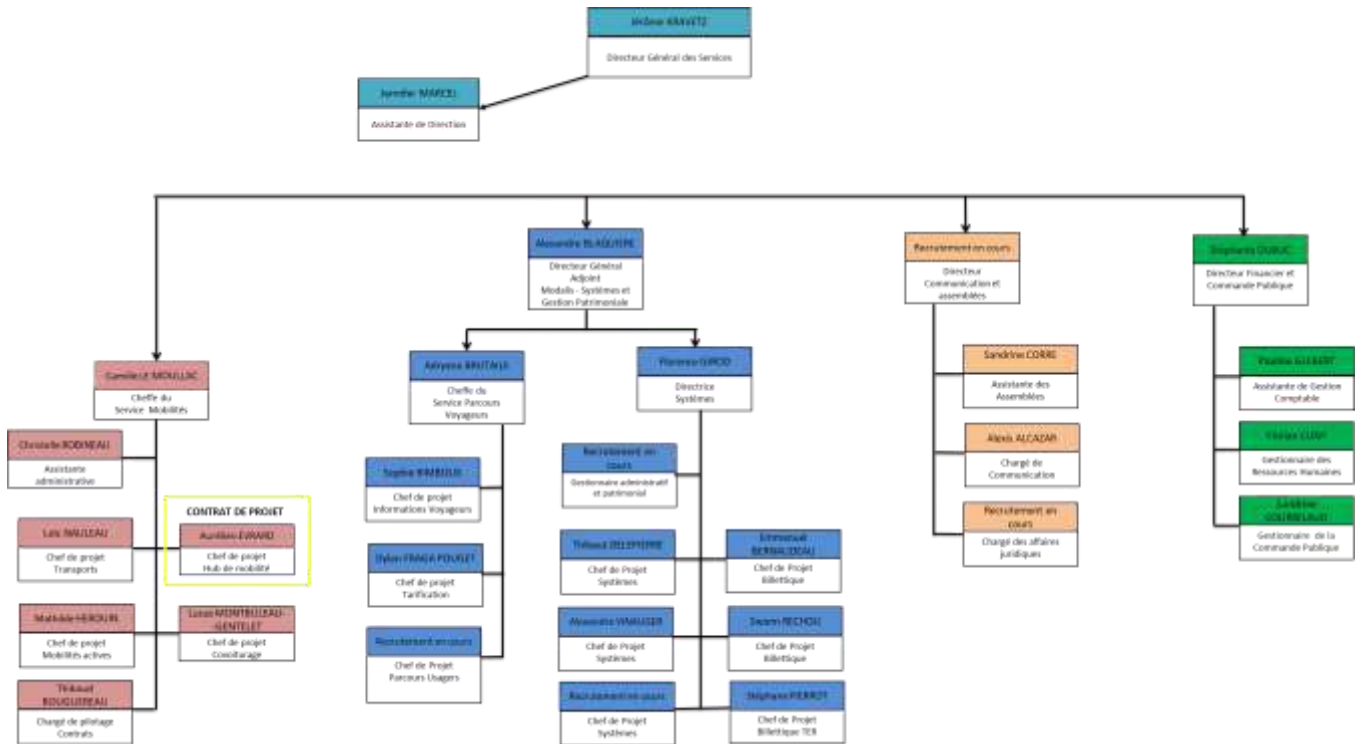
1 poste sur emploi non permanent (contrat de projet) est pourvu et 1 renfort du CDG33 est présent.

Répartition des effectifs en poste hommes/femmes au 1^{er} janvier 2026

Filières	Cat.	Hommes		Femmes		TOTAL	
		Nb	%	Nb	%	Nb	%
Administrative	A	4	17,39%	4	17,39%	8	34,78%
	B	1	4,35%	2	8,70%	3	13,04%
	C	0	0%	3	13,04%	3	13,04%
Sous total Administrative		5	21,74%	9	39,13%	14	60,87%
Technique	A	6	26,09%	2	8,70%	8	34,78%
	B	1	4,35%	0	0%	1	4,35%
	C	0	0%	0	0%	0	0%
Sous total Tech		7	30,43%	2	8,70%	9	39,13%
TOTAL		12	52,17%	11	47,83%	23	100%



Organigramme au 1er janvier 2026



Enjeux RH pour l'année 2026

2025 a vu une nouvelle vague massive d'arrivées pour répondre aux évolutions de la structure afin de continuer à travailler les offres de service et développer les systèmes billetterie, tout en répondant aux cadres légaux et réglementaires. En ce qui concerne 2026 et les années suivantes, le principal enjeu en matière de Ressources Humaines sera de conforter des process uniformisés et de fidéliser les agents.

En effet, harmoniser et renforcer les méthodes de fonctionnement au sein de la collectivité est une étape longue et complexe devant capitaliser sur le passé pour réaliser l'actuel et anticiper l'avenir, le tout au regard d'une nécessaire sécurité juridique et financière. Ainsi, trouver un rythme de croisière commun signifie une plus grande efficacité dans la gestion des projets et une garantie pour NAM et ses membres de qualité de gestion administrative permettant d'absorber en conséquence les différentes évolutions réglementaires.

La fidélisation des agents permet, premièrement, de tirer les conclusions sur ce qui s'est fait pour passer de la montée en compétences à l'expertise. En y ajoutant une formation continue soutenue, cela atteint ensuite une finesse dans l'exécution des missions et donc dans l'accompagnement des membres du Syndicat. Deuxièmement, c'est aussi la possibilité de diminuer les coûts de fonctionnement en évitant des coûts directs (cabinet de recrutement, temps passé en entretien, tuilage, indemnités, etc.) et indirects (formations, périodes de prise de poste, reconfiguration des matériels, déplacements de présentation aux partenaires, etc.).

Pour l'année 2026 cela se traduirait par :

- La poursuite des actions engagées en 2025 : fin des recrutements pour atteindre l'organigramme tel que voté en décembre 2024 et préconisé par l'audit RH, mais également confirmé par le rapport de la Chambre Régionale des Comptes, intégration dans les plans de formation mutualisés du CNFPT à Bordeaux et Limoges pour avoir des crédits supplémentaires en propre ou partagés en union, mise en

opération d'un service de médecine du travail, maintien du partenariat gratuit avec le Collège Ostéopathique de Bordeaux

- La constitution d'un catalogue de fiches de poste : outil de gestion du personnel objectivant la répartition des missions et la relation fonctionnelle ou hiérarchique entre elles afin de donner de la visibilité sur le travail de chacun
- L'élaboration d'un règlement intérieur pour le personnel : document cadre régissant la vie de la collectivité, il constitue la pierre angulaire de la politique RH en reprenant des thèmes de discipline intérieure, de formation, de rémunérations...
- L'augmentation de 5€ par mois de la participation employeur à la prévoyance pour accompagner davantage les agents en cas de maladie pour un coût supplémentaire estimé à 840€ brut chargé
- La souscription d'un coffre-fort numérique : outre la mise en conformité avec la réglementation pour offrir à chacun un outil fiable de gestion de son dossier personnel pour un coût estimé à 538,80€ HT/an
- L'adhésion au CNAS : comité national visant à développer le pouvoir d'achat et l'accompagnement social des agents pour un coût estimé à 7 104€/an

Éléments financiers

Le chapitre 012 devrait se situer autour de 2,2 millions d'euros, soit une augmentation de 35,82% de BP à BP. Les dépenses de personnel seraient réparties comme suit :

		Montant envisagé pour 2026
Rémunérations	Titulaires	1 132 000€
	Agents non titulaires tous statuts confondus	1 071 000€
Médecine du travail	Forfait mensuel	3 500€
Total chapitre 012		2 206 500€
CNAS	Forfait annuel de 222€ par agent	7 104€
Service paies du CDG33	Forfait au bulletin traité	3 000€
Titres-restaurant	5,10€ par agent et par titre	31 500€
Plan de formation		35 000€
Total autres chapitres		76 604€
Total des dépenses de personnel		2 283 104€