

L'an deux mille vingt-deux, le vingt-quatre janvier, le Comité Syndical de Nouvelle-Aquitaine Mobilités, légalement convoqué, s'est réuni en séance sous la Présidence de **M. Renaud LAGRAVE**, son Président, selon les modalités de la

- loi n° 2021-1040 du 5 août 2021 relative à la gestion de la crise sanitaire ;
- loi n°2021-689 du 31 mai 2021 relative à la gestion de la sortie de crise sanitaire (dans sa version modifiée par les lois du 5 août et 11 septembre 2021) ;
- loi n°2021-1465 du 10 novembre 2021 portant diverses dispositions de vigilance sanitaire.

Convocation faite le 14 janvier 2022

Nombre de délégués : 26

Nombre de voix : 71

Présents titulaires (24) :

- Monsieur Frankie ANGBAULT pour la Communauté urbaine du Grand Poitiers
- Monsieur Serge ARCOUET pour le Syndicat des Mobilités Pays Basque Adour
- Madame Sylvie AUBERT pour la Communauté urbaine du Grand Poitiers
- Madame Pascale BELLE pour la Communauté d'agglomération du Grand Cognac
- Monsieur Mathieu BERGÉ pour la Région Nouvelle-Aquitaine
- Monsieur Michel CAPERAN pour le Syndicat des Mobilités Pays Basque Adour
- Monsieur François CAREME pour la Communauté d'agglomération du Grand Périgueux
- Madame Frédérique CHARPENEL pour la Communauté de communes Maremne Adour Côte Sud
- Monsieur Michel COUZIGOU pour la Communauté d'agglomération Val de Garonne
- Monsieur Philippe DELHOUME pour la Communauté d'agglomération de Saintes
- Monsieur Jean-Pierre ETCHEGARAY pour le Syndicat des Mobilités Pays Basque Adour
- Monsieur Michel GERMANEAU pour la Communauté d'agglomération du GrandAngoulême
- Monsieur Dany GRELLIER pour la Communauté d'agglomération du Bocage Bressuirais
- Monsieur Nordine GUENDEZ pour Bordeaux Métropole
- Monsieur Renaud LAGRAVE pour la Région Nouvelle-Aquitaine
- Monsieur Thierry LESAUVAGE pour la communauté d'agglomération Rochefort Océan
- Monsieur Jean-Luc MARTIAL pour la Communauté d'agglomération du Grand Angoulême
- Monsieur Hindeley MATTARD pour la communauté d'agglomération de Grand Châtellerault
- Madame Claude MELLIER pour Bordeaux Métropole
- Monsieur Frédéric MELLIER pour la Région Nouvelle-Aquitaine
- Monsieur Patrick MERCIER pour la communauté d'agglomération du Libournais
- Monsieur Marc OXIBAR 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

Présents suppléants (2) :

- Monsieur François PATIER pour la Communauté d'agglomération du Bassin de Brive
- Madame Marie-Christine BOURDIEU pour la Communauté d'agglomération du Marsan

Excusés (18) :

- Monsieur Thierry AUROY-PEYTOU pour la Communauté d'agglomération Bergeracoise

Monsieur Bertrand AYRAL pour la Communauté d'agglomération de La Rochelle
Monsieur Claude BAUDIN pour la Communauté d'Agglomération Royan Atlantique
Monsieur Julien BAZUS pour la Communauté d'Agglomération du Grand Dax
Monsieur Gilles BEGOUT pour Limoges Métropole
Monsieur Jacques COLOMBIER pour la Région Nouvelle-Aquitaine
Monsieur Xavier DANNEY pour la Communauté d'agglomération d'Arcachon Nord
Monsieur Christophe DUPRAT pour Bordeaux Métropole
Monsieur Jacky EMON pour la Région Nouvelle-Aquitaine
Monsieur Olivier GEORGIADES pour la Communauté d'agglomération du Grand Périgueux
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
Madame Line MEODE pour la Communauté d'agglomération de La Rochelle
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

Pouvoirs (4) :

Monsieur Olivier GORGIADES à Monsieur François CAREME
Monsieur Christophe DUPRAT à Madame Claude MELLIER
Monsieur Clément ROSSIGNOL PUECH à Monsieur Nordine GUENDEZ
Monsieur Jean-François IRIGOYEN à Monsieur Jean-Pierre ETCHEGARAY

Secrétaire de séance :

Madame Claude MELLIER est désignée à l'unanimité pour remplir les fonctions de secrétaire de séance, ce qu'elle accepte.

DELIBERATION 2022_001 : ORIENTATIONS BUDGETAIRES 2022

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,

Vu les dispositions des instructions budgétaires et comptables M14 et M57,

Vu la délibération n°2019_05 du 11 mars 2019 relative à la mise à jour du programme d'action du Syndicat Mixte Nouvelle-Aquitaine Mobilités.

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

- **du Rapport d'Orientation Budgétaire pour l'exercice 2022 exposé dans l'annexe à la présente délibération.**

Le Président,

Signé électroniquement par : Renaud LAGRAVE
Date de signature : 27/01/2022
Qualité : Signature des documents PDF par le président de
Nouvelle-Aquitaine Mobilités

Renaud LAGRAVE,

Délais et voies de recours contentieux :

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

NOUVELLE-AQUITAINE MOBILITES

RAPPORT D'ORIENTATION BUDGETAIRE 2022

PREAMBULE

Nouvelle-Aquitaine Mobilités et la marque Modalis ont trouvé leur place afin d'améliorer les mobilités sur le territoire régional, en coordination avec les membres.

Les 20 000 000 de calculs d'itinéraires réalisés à partir de l'outil Modalis, dont 2/3 depuis les widgets utilisés par les membres et 1/3 sur le site et les applications Modalis, montrent la fiabilité des outils, éprouvés à la fois par les AOM et les usagers.

Il en va de même pour le Ticket Modalis qui regroupe désormais la totalité de l'offre routière régionale, le Pass Abonné Télétravail TER et 12 réseaux urbains.

Enfin, la carte Modalis continue son déploiement, aussi bien en interopérabilité, qu'en propre, sur les réseaux routiers régionaux et prochainement à Périgueux et Dax.

Côté coordination des offres, les suites de l'étude multimodale sont en cours autour de plusieurs axes : le schéma cible multimodal, les études de corridors cars express et covoiturage, les hubs de mobilité.

La crédibilité de NAM est réelle au regard d'une part de l'intérêt porté par de nombreuses communautés de communes aux travaux réalisés, d'autre part des apports financiers exogènes en cours de finalisation (EUROPE, ETAT).

Le budget 2022 sera à ce titre le 1^{er} d'un cycle de 3 ans permettant d'assumer le développement des biens communs systèmes mais aussi offres.

RETOUR SUR L'ANNEE 2021

1. Une année de travail pour préparer le Post LOM et le nouveau mandat

Nouvelle-Aquitaine Mobilités a concerté ses membres sur le programme d'actions afin de préparer la feuille de route à venir et la trajectoire financière et RH associée.

Cette mise à jour se fait également dans le cadre de la refonte statutaire, en lien avec la LOM et la prise de compétence de plusieurs communautés de communes.

2. Déclinaisons opérationnelles de l'Etude multimodale 2025 – 2030

Suite à l'étude multimodale 2025 - 2030 qui a permis de mettre en exergue les corridors ferroviaires et routiers structurants et les points de connexion (P+R/PEM) du futur réseau de

transport unique coordonné, simplifié, lisible, l'année 2021 a visé à préparer, à l'appui d'orientations validées au comité syndical du 31 mai 2021, la déclinaison opérationnelle des orientations, à la fois sur les axes de desserte performants (réseau armature), comme sur les axes de rabattement et les territoires plus diffus.

a. Schéma multimodal

En décembre 2020, le comité syndical de Nouvelle-Aquitaine Mobilité entérinait la stratégie rabattre – transporter – diffuser pour repenser son réseau à l'horizon 2025 – 2030. Toujours dans un esprit de réflexion partagée entre les membres de Nouvelle-Aquitaine Mobilités, le schéma multimodal va donner corps à cette stratégie, en visant un maillage complet du territoire et valorisant l'intégralité des modes : trains longue distance, TER, cars, ...

L'attractivité et la compétitivité des transports collectifs passera par une nécessaire hiérarchisation des liaisons, laquelle s'appuiera sur la mise au point de chaînes de déplacement performantes, autour d'un système de nœuds de correspondances efficaces.

La procédure marché s'est déroulée en 2021 comme suit :



Le marché dont la Commission d'Appel d'Offres s'est tenue le 10 Décembre 2021, est à prix forfaitaires avec une partie accord-cadre à bons de commande :

- La partie à prix forfaitaires correspond à l'établissement du schéma, selon 4 étapes (diagnostic, expressions de besoin, schémas de desserte, fiches horaires)
- La partie à prix unitaires a pour but de couvrir :
 - o la construction de trames horaires supplémentaires sur la base d'hypothèses qui sont pour l'instant non définies
 - o l'étude sommaire d'un aménagement d'infrastructure nécessaire à la mise en œuvre des trames horaires

Le schéma multimodal vise à mettre en coordination les offres de transport et leurs horaires, afin de simplifier, et dès lors développer, l'usage des transports collectifs en parallèle au travail sur la tarification et la billettique. Les travaux de construction des offres et des horaires seront menés

selon des méthodes qui ont déjà porté leurs fruits dans certains pays étrangers (Suisse, länder allemands...), généré du report modal et réduit l’empreinte carbone du transport. Ainsi, il s’agira de :

- Proposer aux usagers un service lisible, fiable et adapté à leurs besoins de déplacements
- Maximiser l’usage des infrastructures et optimiser le coût du transport-kilomètre
- Favoriser une exploitation des transports répétitive et systématiser la gestion des situations perturbées

b. Etudes de déclinaison des cars express

En octobre 2021, le marché d’études de déclinaisons des corridors de Cars Express a été lancé. Le marché d’études, d’une durée de 3 ans a été attribué à la société TTK. La première étude de déclinaison du corridor Blaye Bordeaux a été lancée le 1er décembre 2021. La deuxième étude de déclinaison sera celle relative au corridor La Rochelle – Niort, dont le lancement est prévu en mars 2022.

Ces études doivent définir l’itinéraire, le niveau d’offre et les aménagements nécessaires à la mise en exploitation de ces lignes de cars express.

c. Etude gares RER – M : contenu et résultats

Lors du Comité Syndical du 7 décembre 2020, les élus ont validé le lancement d’une réflexion sur les gares du RER Métropolitain : outre la création, déjà engagée, des haltes du Bouscat Saint-Germaine et Talence-Médoquine, c’est la connexion de l’ensemble des gares du RERM aux territoires qu’il faut garantir. Ils ont ainsi confié à Nouvelle-Aquitaine Mobilités le pilotage du volet « Gares & Intermodalité » du projet, en lien avec les partenaires du plateau commun : Région Nouvelle-Aquitaine, Bordeaux Métropole, l’Etat et SNCF.

Une première étape dans l’intégration du volet Gares/PEM au projet de RER Métropolitain Bordelais a été menée en 2021, par le biais d’une étude d’opportunité visant à disposer, pour l’ensemble des 47 gares et haltes, individuellement et globalement, et pour l’ensemble des sujets propres à une gare (gestion des flux voyageur, accessibilité, besoins de stationnement voitures et vélos...), d’un état des lieux, d’un diagnostic et de fixer les orientations d’un plan d’actions à horizon 2030.

La concertation avec les territoires a été menée tout au long de la démarche, pour définir une typologie de gares liée au rabattement (sur la base de travaux menés en 2020 par l’A’URBA), s’accorder sur les besoins de stationnement futurs et préparer le lancement de démarches opérationnelles.

Les résultats des travaux, qui ont été présentés au comité de bassin restreint Gironde du 21 octobre 2021, font état des besoins liés à l’intermodalité sur les 47 sites de gares :

10	Gares où les parkings sont dès aujourd'hui saturés
24	Gares avec des besoins de stationnement voitures supplémentaires, accompagnés d'une diversification de l'offre
38	Gares avec des besoins de stationnement vélo sécurisés supplémentaires
19	Gares avec un potentiel d'amélioration de l'arrêt de transports en commun
1	Gare dotée d'un emplacement dédié aux engins en « freefloating »



Enfin, un recensement des enjeux urbains et fonciers autour des 47 gares a été réalisé par le biais d'un questionnaire transmis par A'URBA aux collectivités locales. Les données, documents d'urbanisme, projets ou intentions ainsi collectées permettront de vérifier sur chaque site l'adéquation entre l'offre de stationnement existante, possible et le besoin.

3. Vers la Mobilité Intégrée Modalis

a. L'information voyageurs

En 2021, Nouvelle-Aquitaine Mobilités a renouvelé le marché du Référentiel Multimodal Régional dont le contrat précédent arrivait à échéance en octobre 2021.

Attribué en avril 2021 au groupement Okina-Akka, le projet se déploie autour de :

- La mise en place d'une console de production, paramétrage et diffusion des données d'offre de mobilité pour améliorer le transfert des données par les opérateurs des membres et l'enrichissement des données.

Cette console, livrée en novembre 2021, a été présentée aux membres lors d'une journée de lancement le 2 décembre 2021.

- L'intégration au sein du RMR de nouvelles données théoriques (voiries, parkings, vélos...)
- Le développement d'un agrégateur SIRI pour maîtriser et centraliser les données temps réels

Délibération 2022_001

Annexe

- Le développement d'un Observatoire de la mobilité, à partir des données disponibles (données d'offres théoriques, temps réel puis données d'usages du MaaS et de la billettique Modalis)

Ces fonctionnalités seront mises en service en 2022 et 2023.

Dans la continuité du précédent référentiel, les développements sont réalisés en open source. Le RMR deuxième génération et l'Observatoire de la mobilité représentent un investissement de 550 K € TTC.

En parallèle, la mise en place de la charte de gouvernance interne et externe de la donnée pour Modalis, a été amorcée. Celle - ci a pour objectif de mettre en place des règles communes autour de la qualité et de la disponibilité de la donnée transport afin d'accroître la qualité de l'information voyageurs.

Elle fournit aussi des outils (manuels techniques, de clauses pour DSP, ...) visant à faciliter la gestion et la production des données par les membres.

Par ailleurs, en 2021, la fréquentation du site internet Modalis a connu une croissance de 45 % par rapport à 2020, avec 150 000 utilisateurs par mois en moyenne tous médias confondus (site, applications & marques grises) contre 104 000 en 2020, 30 000 en 2019 et 15 000 à fin 2018.

Le calculateur d'itinéraires a fait l'objet d'une amélioration continue, à partir des recommandations des membres et usagers. A ce titre, plusieurs développements ont été effectués tout au long de l'année :

Modes de transports et points d'intérêts :

- Intégration des opérateurs de covoiturage Mobicoop, en complément de Karos, Blablalines Klaxit et Boogie.
- Intégration de la plateforme Txik Txak Kovoit'
- Mise en œuvre d'une fonctionnalité permettant d'afficher les lignes et les points d'intérêts transports sur le site et l'application Modalis.

Informations circonstancielles, temps réel et tarifaires :

- Le temps réel est en service pour les réseaux de Tulle, Niort, La Rochelle, Rochefort et Angoulême. L'intégration du temps réel pour Pau, Bocage Bressuirais, La Région site 33, Bordeaux Métropole et les landes est en cours.
- Intégration des données tarifaires SNCF

Marques grises :

- 17 réseaux utilisent dorénavant Modalis en direct ou marques grises
- Personnalisation de la cartographie embarquée par les marques grises (centrage de la carte sur le réseau concerné).

b. L'interopérabilité billettique

Au printemps 2021, Nouvelle-Aquitaine Mobilités a organisé la première campagne de tests d'interopérabilité sur carte Modalis à l'échelle régionale avec 10 réseaux membres :

- le réseau TER
- les cars régionaux de Gironde, de Charente-Maritime et des Landes
- les réseaux urbains de Bordeaux, Angoulême, Poitiers, Dax, MACS et du Pays Basque.

Afin de faciliter la réalisation de ces recettes, Nouvelle-Aquitaine Mobilités a mis en place des outils innovants et pérennes, permettant l'envoi dématérialisé du contenu des cartes entre partenaires, simulant le parcours de cartes Modalis sur différents réseaux du territoire régional.

En termes de bilan, ces recettes ont permis de valider l'interopérabilité de 8 réseaux partenaires, ce qui permettra d'étendre le périmètre et les services accessibles sur carte Modalis en 2022 :

- d'une part, doter les usagers des réseaux de Périgueux et Dax de cartes Modalis, ainsi que les usagers scolaires des cars régionaux, à l'image des abonnés TER et des usagers des cars régionaux de Gironde et Charente-Maritime
- d'autre part, permettre la vente de titres de différents réseaux urbains sur carte Modalis, en complément de titres TER et/ou cars, à l'image des titres du réseau TBM de Bordeaux, Vitalis de Poitiers, Möbius à Angoulême, TransCom à Cognac (ainsi que Périgueux et Dax).

c. Le Ticket Modalis

En 2021, Le M-Ticket Modalis a accéléré son déploiement et couvre désormais 25 réseaux :

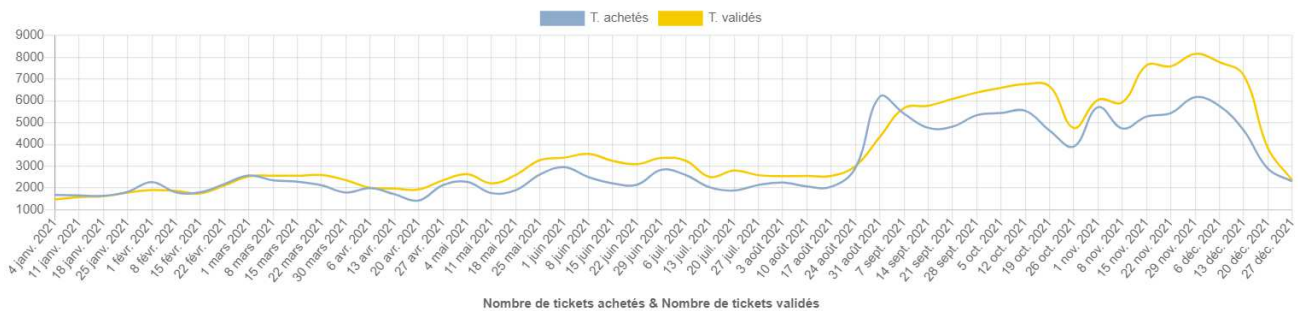
- Depuis février 2021, l'application distribue le Pass Abonné Télétravail TER, permettant ainsi aux usagers de conjuguer la flexibilité de ce tarif innovant (disponible en formules 20 et 30 voyages) avec celle du numérique. Cette expérimentation unique en France rencontre un véritable succès avec un Pass sur 2 vendus via l'application désormais
- Depuis septembre 2021, l'application distribue l'ensemble du réseau routier régional (+ 6 réseaux interurbains par rapport à 2020), avec l'essentiel de la gamme tarifaire
- De nouveaux réseaux urbains se sont ajoutés pour atteindre 12 réseaux urbains

De plus, de nouvelles fonctionnalités ont été déployées au cours de l'année : vente de titres combinés car 64 + Idélis, gestion du profil familial permettant d'acheter des titres pour ses enfants et proches, mise en place d'un reporting automatisé pour certains réseaux. En complément, une attention particulière a été portée sur le respect des données personnelles et du RGPD, avant l'anonymisation des validations prévue en mars 2022.

Au final, les ventes de l'application ont été multipliées par plus de 10 pour atteindre 161 000 tickets vendus et 310 000 euros de recettes, avec une nette accélération à partir de septembre. A noter que l'application avait reçu le prix Innovation 2020 du jury du magazine Ville Rail et Transports.

Délibération 2022_001

Annexe



d. L'appel d'offre en dialogue compétitif

Au cours de l'année 2021, Nouvelle Aquitaine Mobilités et ses membres ont décidé de lancer le projet de mobilité intégrée Modalis. Ce projet consiste en la mise en œuvre et l'exploitation d'un système de mobilité intégrée visant à simplifier l'accès à la mobilité en Nouvelle-Aquitaine, en ciblant en priorité l'offre de transport public (TER, cars interurbains, réseaux urbains) et les nouvelles mobilités (covoiturage, vélo, etc.).

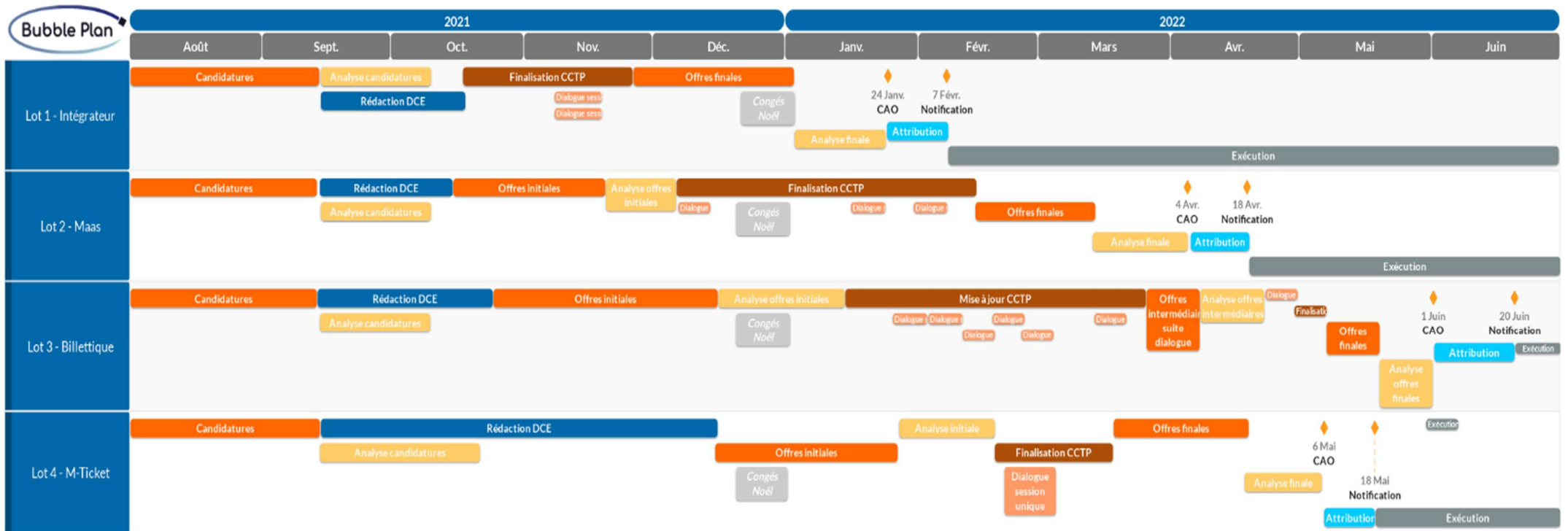
Ce système mutualisé comprendra des fonctions d'informations voyageurs (recherche d'itinéraires, horaires & calculs tarifaires) et de vente digitale et physique, accessibles via le compte unique de mobilité Modalis. Le système s'interfacera également avec les systèmes billettiques existants des plusieurs réseaux membres de Nouvelle-Aquitaine Mobilités ainsi qu'avec des services de mobilité partenaires, en vue de créer un véritable écosystème régional de mobilité intégrée autour de la marque Modalis.

En termes d'architecture, le projet fait l'objet d'un marché principal constitué de 4 lots, dont les titulaires sont en cours de sélection dans le cadre d'un dialogue compétitif :

- Lot 1 : Assistance à maîtrise d'œuvre et intégration globale
- Lot 2 : MaaS (calculateur d'itinéraire et médias digitaux)
- Lot 3 : Billettique (plateforme logicielle et équipements)
- Lot 4 : M-Ticket.

La notification des différents lots s'échelonnait de début février à mi-juin 2022.

Planning marchés Mobilité intégrée Modalis



4. Les nouvelles mobilités :

Dans le cadre de sa compétence de coordination des offres de transport, Nouvelle Aquitaine Mobilités a mis en place, à la demande de ses membres, des groupes de travail sur les thématiques du covoiturage et du vélo.

a. Covoiturage

Les résultats de l'étude multimodale ont permis d'identifier plusieurs corridors de déclinaison des études de covoiturage.

Une première analyse expérimentale a été réalisée en 2021 sur l'axe A62 en entrée de la Métropole de Bordeaux. Les éléments d'analyse ont permis de confirmer un potentiel de plus de 40% de covoiturage théorique sur cet axe et vient confirmer les études en cours menées par la DREAL Nouvelle Aquitaine en matière de VR2+ sur cet axe.

Le lancement des études de covoiturage est prévu avec une publication d'un marché d'études au cours du premier semestre 2022. La date de lancement est conditionnée à la demande en cours de financements européens. Le pré-dossier de demande a été accepté en septembre 2021 et les crédits réservés au niveau européen. Le dossier final est en cours de finalisation pour la validation finale du projet soumis.

En parallèle, le groupe de travail covoiturage a permis de confirmer les besoins de développement de la mise en relation covoiturage de MODALIS en complément des offres actuellement proposées au travers des opérateurs privés.

b. Vélo

Suite au GT Vélo organisé en septembre 2021, et en cohérence avec les résultats de l'étude multimodale, plusieurs actions ont été identifiées :

- Organisation d'un groupe de travail spécifique à la thématique de la billettique afin d'évaluer les besoins en matière d'accès aux stationnements vélos, notamment en lien avec le marché billettique en cours. L'objectif étant de proposer un système d'accès unique, via Modalis.
- Présentation en janvier 2022 des éléments d'expérimentation proposés par ZOOV pour la mise en place d'un service sur l'axe ferroviaire Royan - Angoulême.

**2022, EN ROUTE VERS LA MOBILITE INTEGREE :
NOUVEAUX STATUTS, NOUVEAUX MOYENS,
DEVELOPPEMENT DES SYSTEMES ET ETUDES
D'INTEGRATION.**

1. La refonte statutaire

La prise de compétence de certaines Communautés de Communes en 2021 a engagé Nouvelle Aquitaine Mobilités dans une réflexion de refonte statutaire. L'objectif étant de pouvoir intégrer au mieux ces nouvelles AOM compétentes tout en garantissant les équilibres existants pour les membres actuels.

Pour ce faire, une proposition de modification des statuts a été faite aux membres de Nouvelle-Aquitaine Mobilités. Elle repose sur des enjeux :

- De gouvernance régionale du Syndicat, avec la proposition de création de collèges d'électeurs pour la représentation en Comité Syndical des nouvelle CDC AOM,
- De gouvernance locale, avec la proposition de création de « Commissions locales de Mobilités » permettant de créer une instance de travail dotée d'une feuille de route commune en matière de projets de mobilité et d'un budget dédié,
- De financement, avec la proposition de levée du VMA au travers de ces commissions locales.

2. Déclinaisons opérationnelles de l'Etude multimodale 2025 – 2030

a. Le schéma multimodal

Le schéma multimodal doit aboutir à la construction d'un réseau de transport offrant une véritable alternative à la voiture particulière, tant dans une démarche de décarbonation des transports que d'équité territoriale. Il se doit donc d'être efficace, tant dans le service rendu (perception par le voyageur) que dans l'utilisation des moyens engagés, afin de pouvoir servir le plus grand nombre tout en maîtrisant les coûts. Ainsi, d'une part les éventuels doublons, notamment ceux hérités de la superposition de réseaux, devront être éliminés, d'autre part l'organisation intrinsèque de l'offre devra permettre une utilisation maximale des moyens mis à disposition. Sa conception devra permettre de maximiser les relations offertes, en particulier au travers d'une organisation performante des correspondances entre les différentes offres qui le compose.

Les travaux, qui doivent principalement se dérouler sur les années 2022 et 2023, s'articulera en 4 étapes :

1. Mener un diagnostic visant principalement à faire état des niveaux de service existant et mesurer l'efficacité des correspondances actuelles ;
2. Recueillir les besoins et les traduire en fonctionnalités techniques ;
3. Elaborer des schémas fonctionnels de dessertes selon les principes de mise en coordination de réseaux de transport (cadencement et structuration des réseaux autour des nœuds de correspondance) ;
4. Construire les trames horaires systématiques multimodales de demain

Une stratégie de concertation impliquant les territoires et prenant en compte les attentes des usagers sous-tendra la démarche et garantira la pertinence des résultats des travaux au regard des besoins.

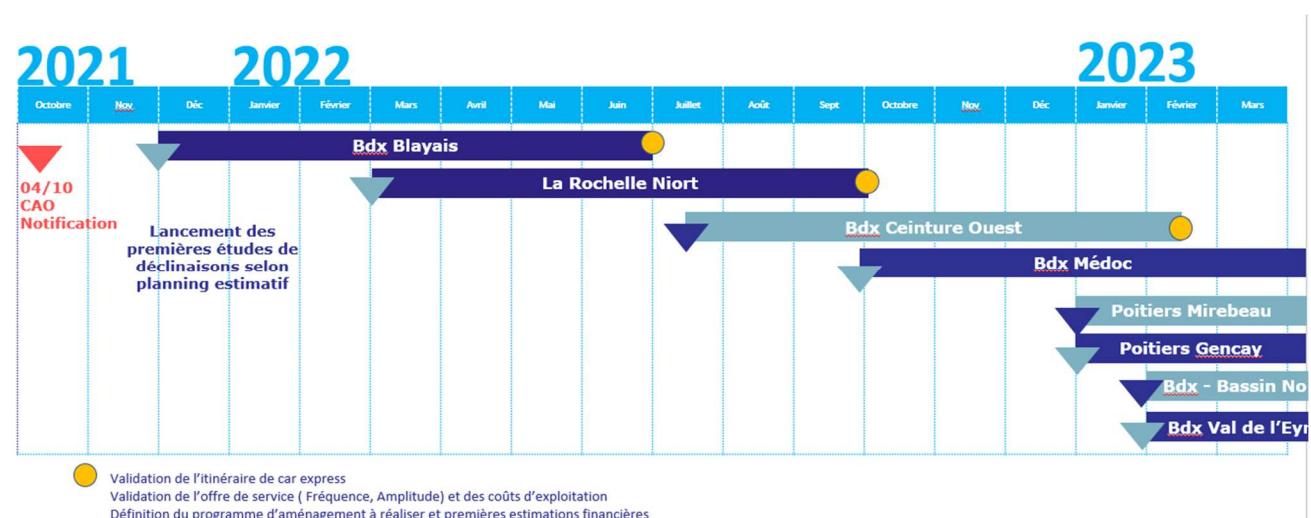
Les 3 premières étapes des travaux sont prévues d'être menées en 2022, pour aboutir à des objectifs de desserte consolidés.

b. Les corridors cars express

4 études de déclinaison des corridors de cars express doivent être réalisées en 2022 :

- Le corridor de Bordeaux - Blaye, lancé fin 2021
- Le corridor de La Rochelle - Niort, lancement prévu en mars 2022
- Le corridor de Ceinture Ouest de la Métropole de Bordeaux, lancement prévu en juillet 2022.
- Le corridor de Bordeaux Médoc, lancement prévu à l'automne 2022.

Planning estimatif des études de déclinaison:



c. Les corridors covoiturage

Comme pour les cars express, des études de déclinaison des corridors de covoiturage issus de l'étude Multimodale débiteront en 2022. Le premier semestre de l'année sera consacré à la rédaction des marchés en lien avec les demandes de financements en cours auprès de la Commission Européenne.

Ces études de déclinaisons doivent permettre de confirmer un potentiel de covoiturage sur les corridors identifiés. Elles doivent également permettre de définir le niveau d'offre de service à mettre en place et les aménagements à réaliser.

Ces travaux de lancement des études seront également discutés lors des groupes de travail covoiturage.

d. Les hubs de mobilités

En plus d'identifier 55 corridors périurbains à fort potentiel de report modal, l'étude multimodale 2025 - 2030, a mis en exergue plus de 120 points de connexion entre réseaux qui les jalonnent et où s'organise le rabattement des flux.

Les enjeux d'aujourd'hui nécessitent d'organiser les services sur ces lieux de correspondances stratégiques, situés au sein de villes ou près de pôles générateurs de déplacements (campus, entreprises, centres commerciaux...), de donner au voyageur les clés du choix multimodal et d'intégrer les modes actifs. Ils pourront ainsi remplir un rôle de « facilitateurs de la vie quotidienne ».

Ainsi, l'objet des études opérationnelles liées aux hubs de mobilité est de venir spécifier et positionner ces équipements dans les différents espaces de stationnement, d'accueil, et d'attente des voyageurs, et de les inscrire dans une politique de services en cohérence avec les dynamiques territoriales. Les étapes d'études suivantes permettent de couvrir l'ensemble de la région Nouvelle-Aquitaine :

- Etablissement d'une politique de services pour des pôles d'échanges qui organisent et conjuguent les modes de transport
- Intégration territoriale des gares et consolidation des besoins d'intermodalité
 - o Les dynamiques territoriales et potentiels autour des gares du périurbain
 - o L'affectation des gares selon la typologie issue de l'Etape 0 en fonction du contexte urbain et territorial, et l'estimation des besoins en stationnement
 - o Identification des potentiels et contraintes dans les quartiers de gare, en lien avec les développements urbains
- Caractérisation des hubs de mobilité et pré-implantation des services
 - o Le dimensionnement du besoin en services par site
 - o La pré-implantation des services jalonnant le parcours client

Le démarrage de ces études en 2022 est conditionné à l'obtention d'un financement au titre du mécanisme européen ELENA, dont le dossier est déposé en janvier 2022 auprès de la Commission Européenne.

e. Vélo

Le groupe de travail sur le vélo proposera plusieurs sessions thématiques sur l'année 2022 dont la première est prévue sur les modalités d'accès aux stationnements vélos, en lien avec le marché billettique portée par Nouvelle-Aquitaine Mobilités.

3. Vers la mobilité intégrée MODALIS

Pour cette partie, les coûts d'investissements et de fonctionnement seront finalisés dans le courant 2022 à la suite de la sélection définitive des candidats. Les membres seront comme d'habitude étroitement intégrés à la construction du projet.

a. Le Compte unique

L'ambition du futur compte unique Modalis est de simplifier l'accès à la mobilité en Nouvelle-Aquitaine pour les usagers, en centralisant l'accès aux différentes fonctions (information, réservation, vente, SAV) et services de mobilité référencés par Modalis à l'avenir :

- les réseaux de transport public des membres du syndicat, équipés en billettique Modalis (nativement) ou compatibles avec la carte Modalis (via une interface à développer)
- des services de mobilité : covoiturage, abri-vélos, parc relais, vélos en libre-service, etc.

Un outil de gestion de la relation client sera adossé au compte unique afin de faciliter sa gestion par les usagers ainsi que les exploitants des réseaux, notamment en termes de SAV.

Ce compte permettra également une connexion via le dispositif d'identification nationale France Connect, voire avec d'autres systèmes de gestion de la relation citoyenne, à l'image de services de vie quotidienne, de Mon Compte Mobilité, etc.

b. L'information Voyageurs :

En 2022, la mise en œuvre du RMR deuxième génération se poursuivra avec le développement d'un agrégateur SIRI pour maîtriser et centraliser les données temps réels et l'intégration de nouvelles données théoriques (voiries, parkings, vélos...), lorsqu'elles sont disponibles.

La charte de gouvernance de la donnée Modalis sera soumise au vote des délégués. Elle permettra de garantir la qualité et la disponibilité de la donnée, de sa production à sa diffusion, au travers d'outils (RMR, manuels techniques, clauses pour DSP et autres marchés) et de règles communes.

Par ailleurs, le calculateur d'itinéraires Modalis, dont le marché devait prendre fin en avril 2022, verra son exploitation prolongée jusqu'en décembre 2022. En effet, son renouvellement s'inscrit désormais au sein du projet mobilité intégrée, dont la première mise en service aura lieu à cette échéance. Ainsi, le calculateur fera l'objet d'une amélioration continue au T1 2022 avec notamment l'intégration du temps réel pour de nouveaux réseaux (Bocage Bressuirais, Bordeaux Métropole, les Landes, Pau, Poitiers, Région site 33). Il s'agira aussi d'assurer la continuité de services et de performances jusqu'au prochain marché.

Enfin, le lot MAAS du projet de mobilité intégrée sera attribué en avril 2022, à l'issue d'un appel d'offre en dialogue compétitif mené depuis août 2021. Ce lot couvre un périmètre plus large que le calculateur actuel avec des fonctions d'informations voyageurs plus performantes, le renouvellement des médias (site internet, applications et marques grises) mais aussi l'intégration de fonctionnalités liées à la vente et à la validation (e-boutique, m-ticket...). Son exécution démarrera immédiatement pour une livraison d'une version 1 en décembre 2022 puis de versions

avec des fonctionnalités supplémentaires (e-boutique, plateforme de mise en relation covoiturage...) en mars, avril et juin 2023.

c. L'observatoire des données de mobilités

L'année 2022 marquera le lancement de l'Observatoire des mobilités sur les thématiques liées à l'offre de mobilité. La construction de l'Observatoire a débuté fin 2021 avec un groupe d'AOM volontaires et sa première version sera disponible en mars 2022.

Celui-ci s'étoffera ensuite au cours de l'année en fonction des besoins exprimés par les utilisateurs et des données disponibles. A la mise en service des systèmes de mobilité intégrée Modalis, les données liées aux usages des transports (ventes, validations...) viendront s'implémenter.

L'Observatoire a pour objectif de fournir des indicateurs aux élus, AOM, exploitants et à NAM afin de parvenir à une meilleure connaissance de l'offre de transport disponible mais aussi, à terme, des usagers, de leurs besoins et de leurs pratiques de mobilité.

d. La billettique

Nouvelle-Aquitaine Mobilités a lancé fin 2021 sa consultation pour la mise en place d'un système billettique mutualisé, avec pour objectif de mettre à disposition de ses membres une plateforme moderne orientée vers les technologies digitales, pleinement intégrée à l'écosystème Modalis.

Cette plateforme permettra aux membres qui le souhaitent de s'équiper ou basculer vers un système moderne basé sur la carte Modalis, et à ceux qui possèdent déjà une plateforme d'élargir leur interopérabilité/intermodalité et d'étoffer leur niveau de service en bénéficiant de technologies digitales (validation par carte bancaire, acceptation carte Modalis, vente via e-boutique Modalis, distributeurs automatiques multimodaux, etc).

Ce marché permettra de mutualiser les investissements, de réduire les coûts de fonctionnement et d'offrir un parcours client harmonisé et une continuité servicielle sur l'ensemble de la Région.

La plateforme billettique s'intégrera dans l'écosystème Modalis global comprenant les plateformes MaaS, M-Ticket, le RMR, le SIM, l'Observatoire de la mobilité ainsi qu'un hub de communication reliant ces différents composants entre eux, ainsi que les plateformes existantes et les fournisseurs de services de mobilité qui seront référencés par Modalis.

GRANDES ORIENTATIONS BUDGETAIRES

L'élargissement des actions de Nouvelle-Aquitaine Mobilités comme présenté ci-dessus, entraîne une hausse des dépenses, à la fois d'investissement pour acquérir les différents systèmes, mais également des charges de fonctionnement pour assurer le bon suivi et développement des projets.

Elle s'appuie notamment sur un renforcement des équipes à partir de 2022 autour de deux axes :

- L'accompagnement des projets commun
- Le développement du projet billettique mutualisée

En ce qui concerne l'accompagnement des projets communs, 4 postes sont proposés à la création en 2022 :

- Un(e) Assistant(e) de Direction
- Un(e) Chef(fe) de Projet Tarification
- Un(e) Chef(fe) de Projet Datas et Observatoire
- Un(e) Chef(fe) de Projet Billettique

Par ailleurs, l'évolution de la trajectoire financière a été présentée aux membres et annexée à la future refonte statutaire qui sera votée en même temps que le Budget Primitif 2022.

Plusieurs actions permettent d'assurer les équilibres budgétaires et financiers :

1. Une hausse des contributions des membres selon le tableau ci-dessous

Membres	2022	2023	2024
Région Nouvelle-Aquitaine	1 150 000€	1 350 000€	1 350 000€
Bordeaux Métropole	200 000€	300 000€	350 000€
SM Pays Basque Adour	80 000€	95 000€	95 000€
Limoges Métropole	80 000€/an		
CU Grand Poitiers	67 500€/an		
CA de La Rochelle			
SM Pau BPM			

CA du Grand Angoulême	55 000€/an
CA du Niortais	
CA du Bassin de Brive	
CA du Grand Périgueux	
CA du Libournais	40 500€/an
CA Royan Atlantique	
CA du Bocage Bressuirais	
CA du Grand Châtelleraut	
CA du Bassin d'Arcachon Nord	27 000€/an
CA du Grand Cognac	
CA Rochefort Océan	
CA Marennes Adour Côte Sud	
CA Bergeracoise	
CA Val de Garonne	
CA de Saintes	
CA du Grand Dax	
CA du Marsan	
CA Tulle Agglo	13 500€/an
CA du Grand Guéret	

Il est également prévu des subventions d'équipements selon le schéma suivant :

Membres	2022	2023	2024
Région Nouvelle-Aquitaine	341 500€	62 500€	0€
Bordeaux Métropole	15 750€/an		
SM Pays Basque Adour	11 025€/an		
Limoges Métropole	9 450€/an		
CU Grand Poitiers	7 875€/an		
CA de La Rochelle			
SM Pau BPM			
CA du Grand Angoulême	6 300€/an		
CA du Niortais			
CA du Bassin de Brive			
CA du Grand Périgueux			
CA du Libournais	4 725€/an		
CA Royan Atlantique			
CA du Bocage Bressuirais			
CA du Grand Châtelleraut			

CA du Bassin d'Arcachon Nord	
CA du Grand Cognac	
CA Rochefort Océan	
CA Marennes Adour Côte Sud	
CA Bergeracoise	
CA Val de Garonne	
CA de Saintes	
CA du Grand Dax	
CA du Marsan	
CA Tulle Agglo	
CA du Grand Guéret	
	3 150€/an
	1 575€/an

2. L'affectation progressive du résultat net positif issu du 1^{er} exercice comptable de Nouvelle-Aquitaine Mobilités

D'un montant d'1,5M€, il va permettre :

- en 2022, de gérer le besoin de trésorerie en forte hausse du fait de l'accroissement très important des dépenses, cumulé à une avance de paiement de la part de NAM avant subventionnement des membres
- La couverture des déficits d'exploitation 2022 à 2024/2025 subsistant au-delà de la hausse des contributions des membres
- Les éventuels écarts liés aux appels d'offres en cours de dialogues compétitifs
- La charge de la dette

3. L'endettement

Afin de couvrir l'écart entre les contributions des membres et l'investissement réel à réaliser dans l'attente des subventions FEDER, il est envisagé de recourir à l'emprunt pour les exercices 2022 et 2023 à hauteur d'environ 2M€.

4. Une couverture à l'euro – euro du projet billettique

Les contributions des membres inscrits dans le projet billettique Modalis couvriront les dépenses d'investissement et de fonctionnement via une hausse de leurs contributions et selon les principes génériques évoqués lors du séminaire du 4 octobre 2021 (voir ci-dessous pour rappel)

	SUBVENTIONS D'EQUIPEMENT			
	Investissement Billettique			
	2022	2023	2024	TOTAL
Membres	1 380 000 €	1 035 000 €	1 035 000 €	3 450 000 €
Région Nouvelle-Aquitaine	685 965 €	514 474 €	514 474 €	1 714 913 €
Limoges Métropole	48 421 €	36 316 €	36 316 €	121 053 €
Syndicat Mixte Pau Béarn Pyrénées Mobilités	40 351 €	30 263 €	30 263 €	100 877 €
Communauté d'agglomération du Grand Périgueux	32 281 €	24 211 €	24 211 €	80 703 €
Communauté d'agglomération du Bassin d'Arcachon Nord	16 140 €	12 105 €	12 105 €	40 350 €
Communauté d'agglomération du Grand Cognac	16 140 €	12 105 €	12 105 €	40 350 €
Communauté d'agglomération Tulle Agglo	8 070 €	6 053 €	6 053 €	20 176 €
Communauté d'agglomération du Grand Guéret	8 070 €	6 053 €	6 053 €	20 176 €
Total	855 438 €	641 580 €	641 580 €	2 138 598 €
Déficit	-524 562 €	-393 420 €	-393 420 €	-1 311 402 €

La répartition des financements dépendra cependant du nombre de membres adhérant à la démarche, du rythme d'intégration dans le projet et du dialogue compétitif en cours.

A ce stade, le projet est évalué à :

- 3,45M€ pour les briques mutualisées, dont 1,25M€ en 2022
- 4,5M€ pour les équipements des membres dès 2022

Les contributions précises seront actées avant la notification du marché en juin 2022. Elles feront l'objet de conventions de subventionnement dédiées entre NAM et les membres concernés sur la base des commandes réelles d'équipements.

Les équipements seront payés indépendamment et intégralement par chaque membre passant commande. La plateforme commune fera l'objet d'une clé de répartition entre les membres intégrant une participation du FEDER à hauteur de 50%.

Les charges de fonctionnement seront réparties entre les membres utilisateurs, individuellement pour les équipements, et en fonction de l'usage de chaque membre pour les briques mutualisées.

Au vu de ces différents éléments, le budget primitif 2022 s'articule de la façon suivante :

La section d'investissement, estimée à ce jour 8 M€, sera financée comme suit :

- 0,29 M€ concernant un virement de la section de fonctionnement
- 0,96 M€ d'emprunt ;
- 0,09 M€ de dotations aux amortissements
- 0,45 M€ de subventions Feder
- 1,16 M€ de subventions d'équipements des Membres ;
- 0,40 M€ de transfert d'actif (Région/Nam) concernant les premiers paiements du RMR.
- 0,12 M€ d'excédent d'investissement reporté

Sont fléchées les dépenses suivantes en termes d'investissements :

- 1,79 M€ pour le projet de mobilité intégrée (RMR, SIM, MaaS) ;
- 1,23 M€ pour la billettique mutualisée ;
- 0,05 M€ pour l'achat des matériels de bureau, matériels informatiques et de téléphonie nécessaires au fonctionnement du syndicat mixte.
- 0,40 M€ de transfert d'actif (Région/Nam) concernant les premiers paiements du RMR.

Enfin concernant la section d'investissement, il est nécessaire de neutraliser les recettes et les dépenses d'investissement relatives à l'équipement billettique des membres, puisque celles-ci seront équilibrées à l'euro/l'euro, à hauteur de 4,51 M€.

La section de fonctionnement, évaluée à 4,55 M€, sera financée par les cotisations des 26 autorités organisatrices membres (2,36 M€), par les contributions spécifiques liées aux études de Cars Express (0,17 M€), par le subventionnement du plateau commun pour la mise en œuvre du RER Métropolitain (0,06 M€) et la convention de financement de Créon <> Bordeaux (0,56 M€).

Le résultat de fonctionnement reporté, estimé à 1,4 M€, sera affecté au budget primitif 2022 pour permettre un équilibre des dépenses de fonctionnement dès 2022 et jusqu'à 2025.

Il est proposé d'orienter prioritairement les crédits de fonctionnement à hauteur de 4,55 M€ vers les actions et projets suivants :

- 0,92 M€ pour le fonctionnement et la maintenance du MaaS ;
- 0,89 M€ pour les études (schéma multimodale, Car express...)
- 0,56 M€ pour la convention de financement de Créon <> Bordeaux ;
- 0,78 M€ pour les assistances juridiques, commande publique, communication et autres prestations intellectuelles ;
- 0,72 M€ pour les charges de personnel ;
- 0,19 M€ pour les charges de gestion ;
- 0,11 M€ pour la location et les charges des locaux compensées ;
- 0,29 M€ concernant un virement à la section d'investissement ;
- 0,09 M€ pour les dotations aux amortissements ;

PROSPECTIVE BUDGETAIRE PREVISIONNELLE POUR 2022

Dépenses d'investissement		Recettes d'investissement	
Concessions et droits similaires, brevets	758 257 €	Solde d'excédent d'investissement reporté	125 000 €
		Virement de la section de fonctionnement	285 324 €
Immobilisations corporelles (dont 4,51 M€ d'équipements billettiques)	6 830 000 €	Subventions d'investissement reçues (dont 4,51 M€ d'équipements billettiques)	6 130 133 €
		Emprunts et dettes assimilés	960 000 €
		Amortissements	87 800 €
Opérations patrimoniales	400 000 €	Opérations patrimoniales	400 000 €
	7 988 257 €		7 988 257 €

BUDGETAIRE 2022

24 janvier 2022

Délibération 2022_001

Annexe

Dépenses de fonctionnement		Recettes de fonctionnement	
Contrats de prestations de services	920 000 €	Cotisation Région Nouvelle-Aquitaine	1 150 000 €
Etudes et recherches	891 200 €		
Honoraires et communication	784 880 €		
Charges de personnel	723 500 €		
Virement à la section d'investissement	285 324 €	Cotisation AOM	1 214 500 €
Autres charges à caractère général et exceptionnelles	79 900 €		
Autres charges de gestion courante	60 100 €		
Charges Financières	50 000 €	Résultat de fonctionnement reporté	1 400 000 €
Dotations aux amortissements	87 800 €	Subventions exceptionnelles Membres (études Cars express)	168 204 €
Locations et charges immobilières	110 000 €	Participations Co-locataires	60 000 €
Convention de financement Créon BX	560 000 €	Convention de financement Créon BX	560 000 €
	4 552 704 €		4 552 704 €