



RÉGION  
**Nouvelle-  
Aquitaine**

# Enjeux régionaux de la mobilité en Nouvelle- Aquitaine

Luc Federman, DGA Transports,  
Infrastructures, Mobilités et Cadre de vie  
Bordeaux, le 28 novembre 2019  
Cycle des hautes études de l'IHEDATE  
« Territoires et mobilités »



## Déroulé

1. Portrait de la Nouvelle-Aquitaine
2. Etat des lieux de la mobilité en Nouvelle Aquitaine
3. Les grands projets et politiques régionales transversales
4. Les politiques régionales dédiées au transport : favoriser un transport de marchandises plus vertueux
5. Les politiques régionales dédiées au transport : encourager le report modal des voyageurs
6. ... et demain ?

## **Portrait de la Nouvelle-Aquitaine Plus grande région de France**





RÉGION  
**Nouvelle-  
Aquitaine**

## Les enjeux régionaux de la mobilité

Région Nouvelle-Aquitaine / 28 novembre 2019

**Région Nouvelle Aquitaine**  
**84 036 km<sup>2</sup>**  
**5,9 millions d'habitants**

**Autriche**  
**83 871 km<sup>2</sup>**  
**8,8 millions d'habitants**

**Suisse**  
**41 285 km<sup>2</sup>**  
**8,5 millions d'habitants**

**Danemark**  
**43 094 km<sup>2</sup>**  
**5,9 millions d'habitants**



**12 Départements**

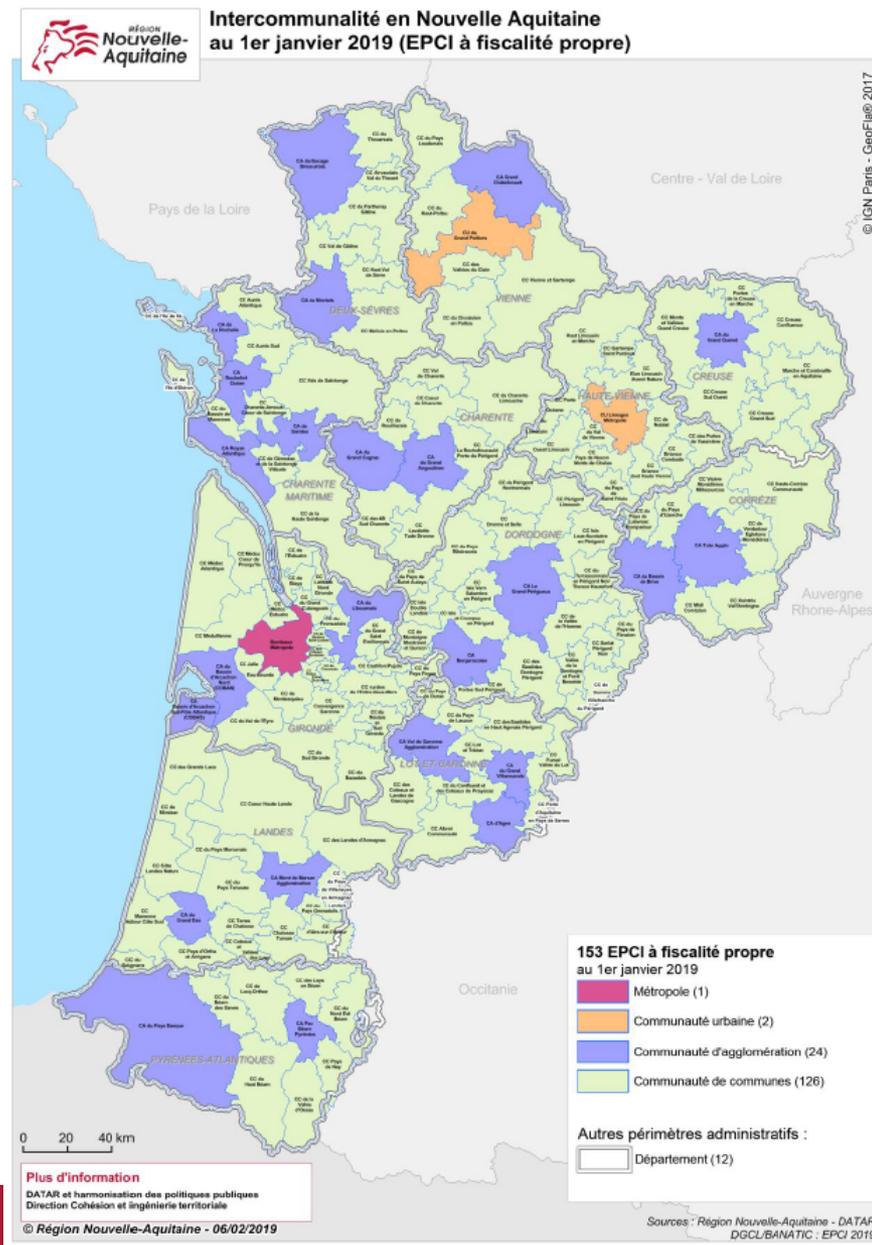
**153 EPCI**

- 1 Métropole
- 2 Communautés Urbaines
- 24 Communautés d'agglomération
- 126 Communautés de communes

**4 314 Communes**

- + les Pays ;
- + les territoires de SCoT ;
- + les pôles métropolitains...

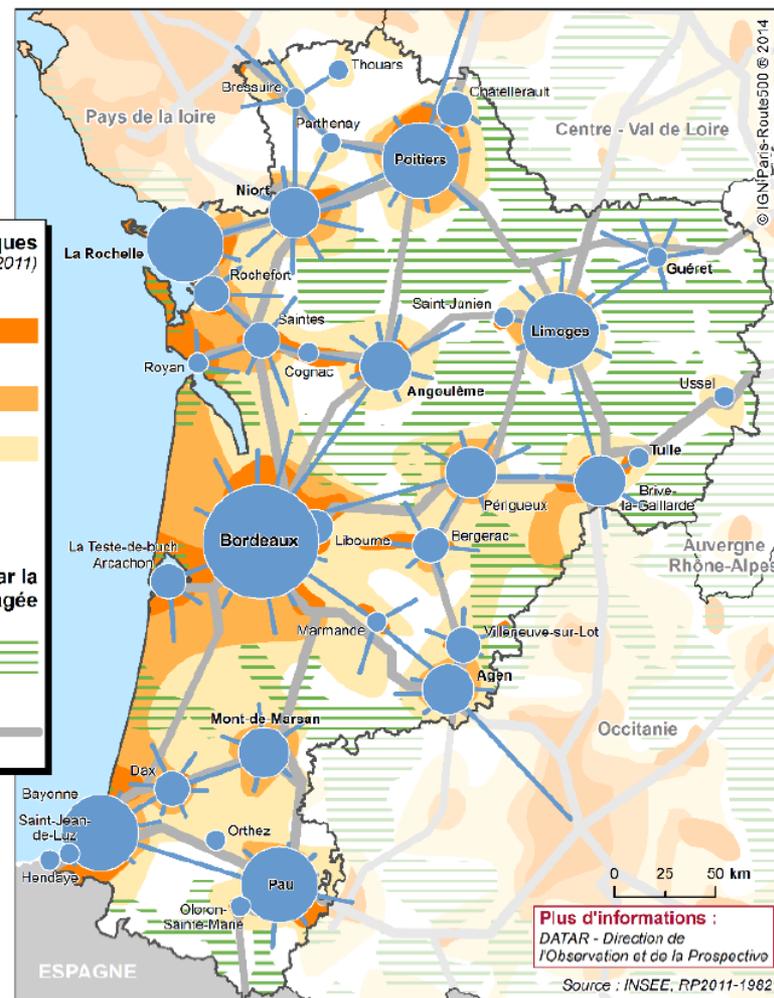
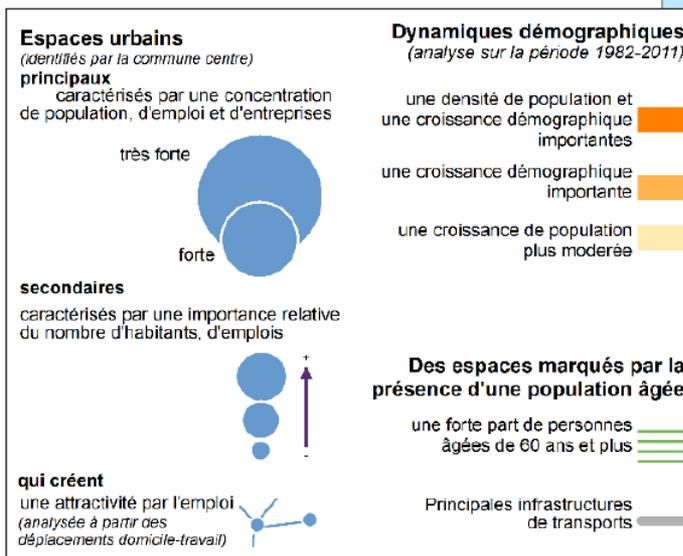
**Une multitude d'acteurs à mettre autour de la table**





## Une diversité des espaces... et des besoins

Des territoires dynamiques...  
Et d'autres en déprise.

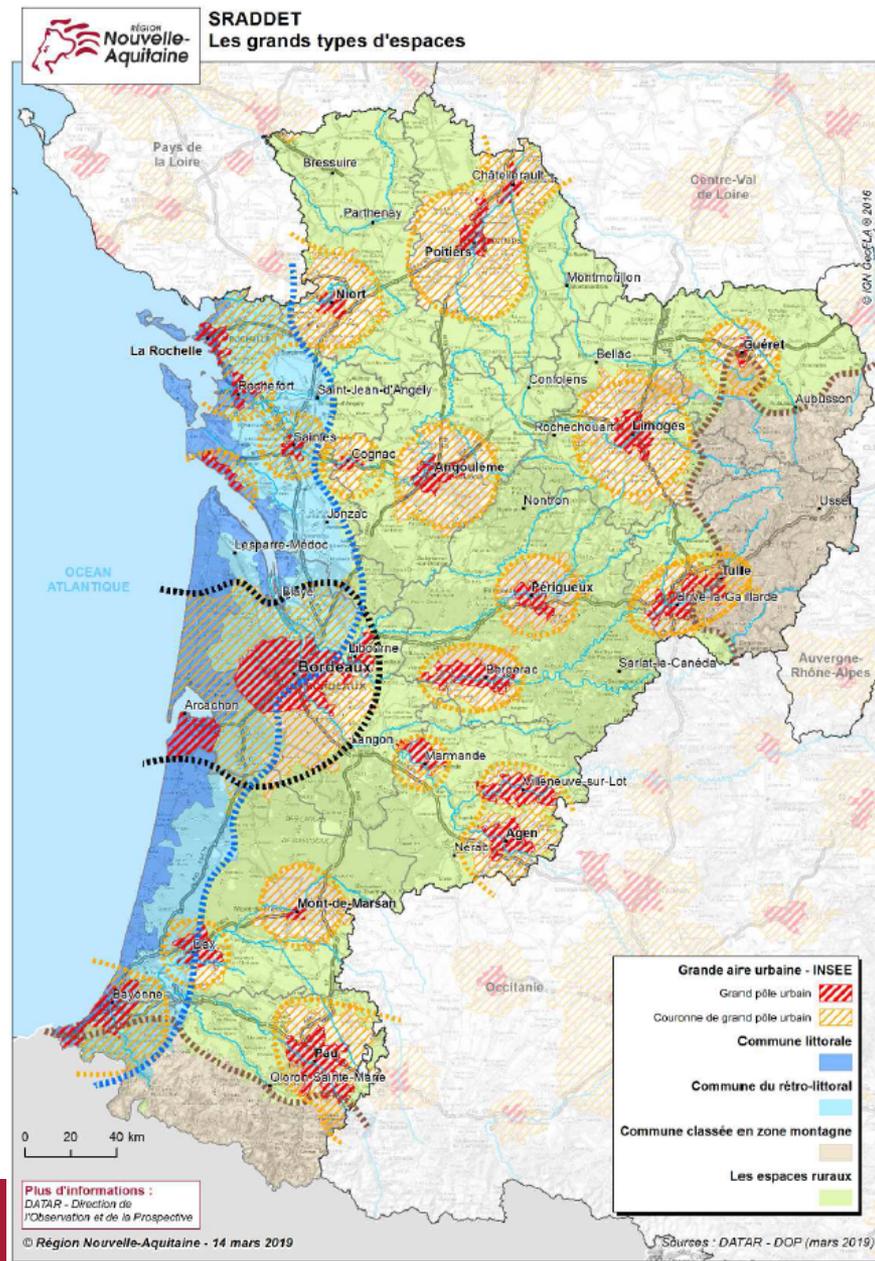


## Une diversité des espaces... et des besoins

- D'importantes **zones urbaines** et leurs **couronnes périurbaines**
- Des **communes littorales**, à forte attractivité résidentielle et touristique saisonnière
- Des **espaces de montagnes** ;
- Des **espaces ruraux**, à faible voire très faible densité, de population, d'emploi et de services.
- Des **espaces frontaliers**, avec l'Espagne

**La Région Nouvelle Aquitaine est un « condensé » des situations possibles.**

**La politique régionale doit s'adapter à cette diversité des besoins, mais aussi à cette échelle d'action.**



## Etat des lieux de la mobilité en Nouvelle Aquitaine





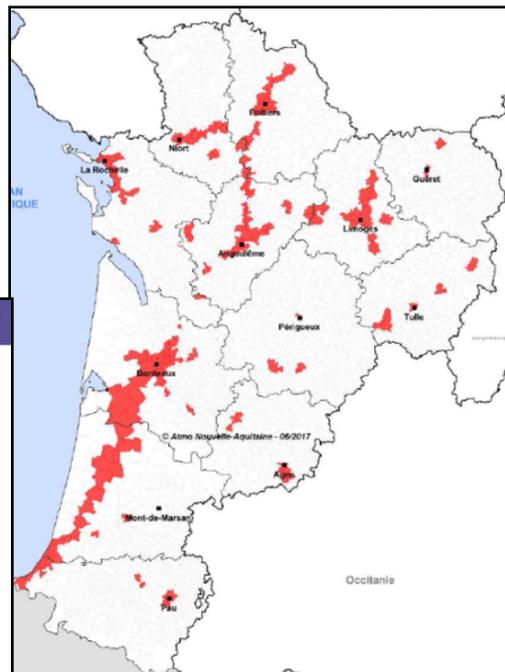
## Un territoire à la croisée des grands axes logistiques européens

**9900 PL / jour** traversent la frontière Espagne à Hendaye  
**Soit... 1 Camion** toutes les 10 secondes, jour et nuit !  
C'est davantage que toutes les traversées des Alpes cumulées

Seulement **2,5%** de part modale du fer à la frontière franco-espagnole!

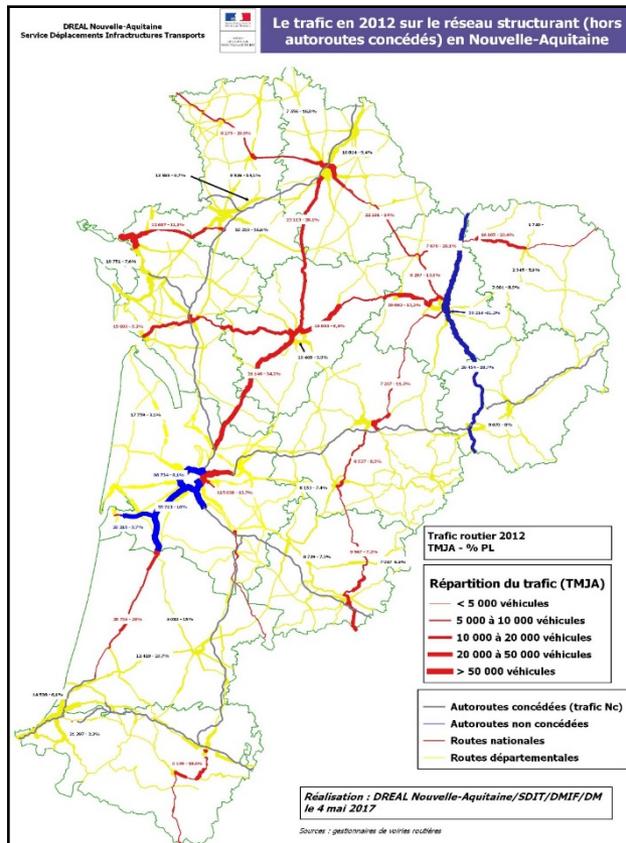
### Conséquences :

- Congestion routière ;
- Insécurité routière ;
- Pollution : GES, particules fines ;
- Nuisances sonores ;
- Dégradation des infrastructures.



Qualité de l'air: les communes « sensibles »

### Traffic routiers





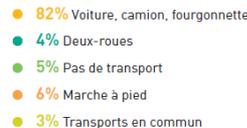
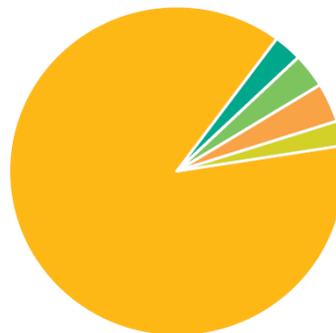
## Des déplacements quotidiens vers les grandes agglomérations .. Qui ne peuvent aller en diminuant.

Une part modale de la voiture particulière de 82% à l'échelle régionale : un record national.

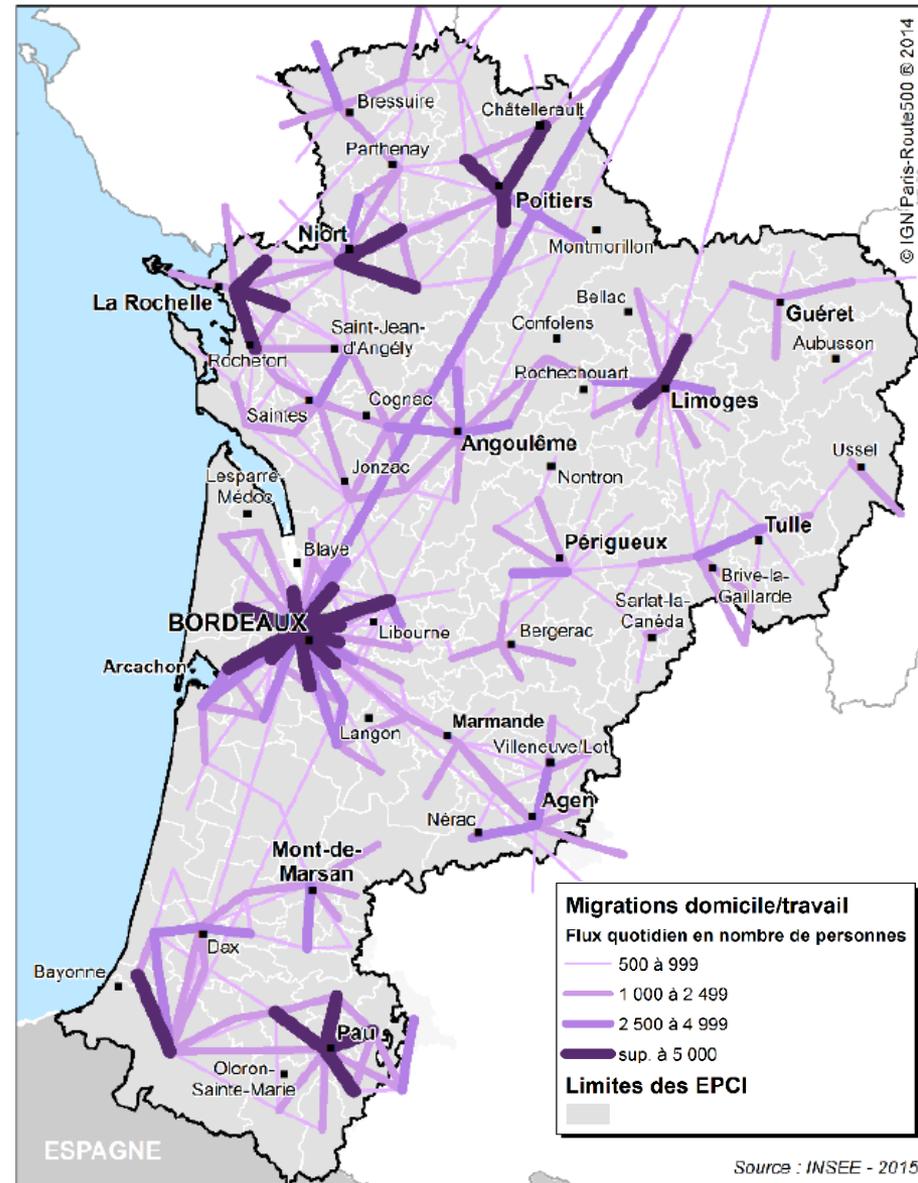
### Conséquences

- Etalement urbain ;
- Congestion routière ;
- Pollution : GES, particules fines ;
- Vulnérabilité énergétique des ménages ;
- Risque d'isolement des non-motorisés.

EN NOUVELLE-AQUITAINE  
PART MODALE DES DÉPLACEMENTS  
DOMICILE-TRAVAIL



Recensement INSEE 2015



## Un impact environnemental considérable

### Premier secteur consommateur d'énergie :

35% des consommations d'énergies finales

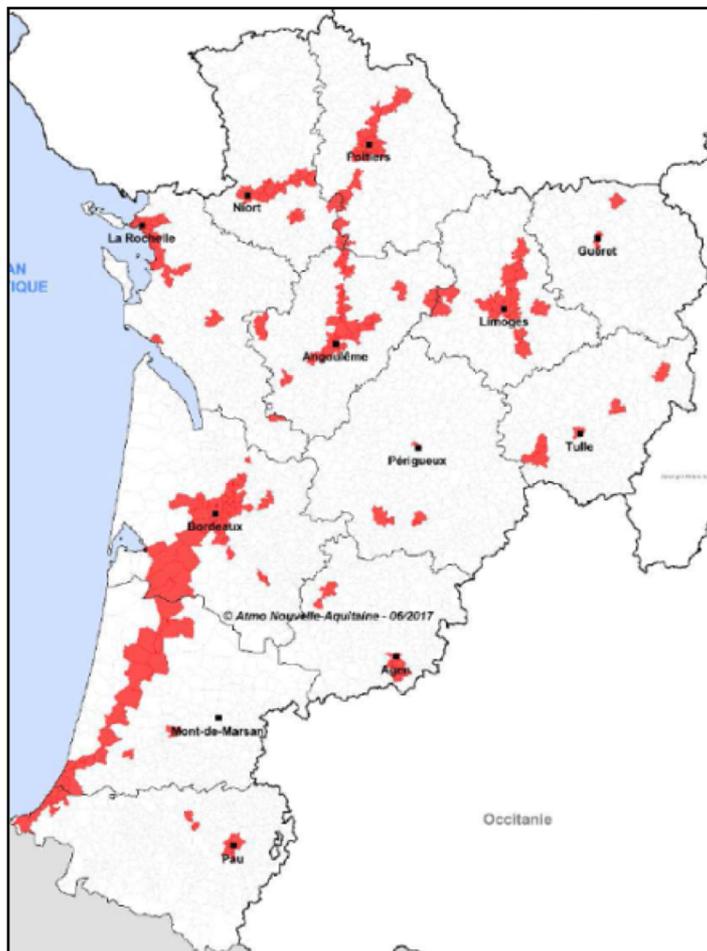
Transports de personnes : 19%

Transports de marchandises : 16%

### Premier secteur émetteur de gaz à effet de serre :

39% des émissions.

L'une des principales causes de **pollution de l'air**.



**Qualité de l'air: les communes « sensibles »**

### ÉMISSIONS RÉGIONALES DES GES PAR SECTEUR



Année de référence 2016



### ENJEUX SOCIAUX

- Vieillesse de la population, perte d'autonomie
- Accès aux services, à la formation, à l'emploi
- Vulnérabilité énergétique des ménages, le coût de la mobilité

### ENJEUX ÉCONOMIQUES

- Attractivité des entreprises, leur capacité à recruter
- Circulation des marchandises : Soutenabilité du coût de transport, efficacité du système de transport

#### Pas une mobilité mais des mobilités

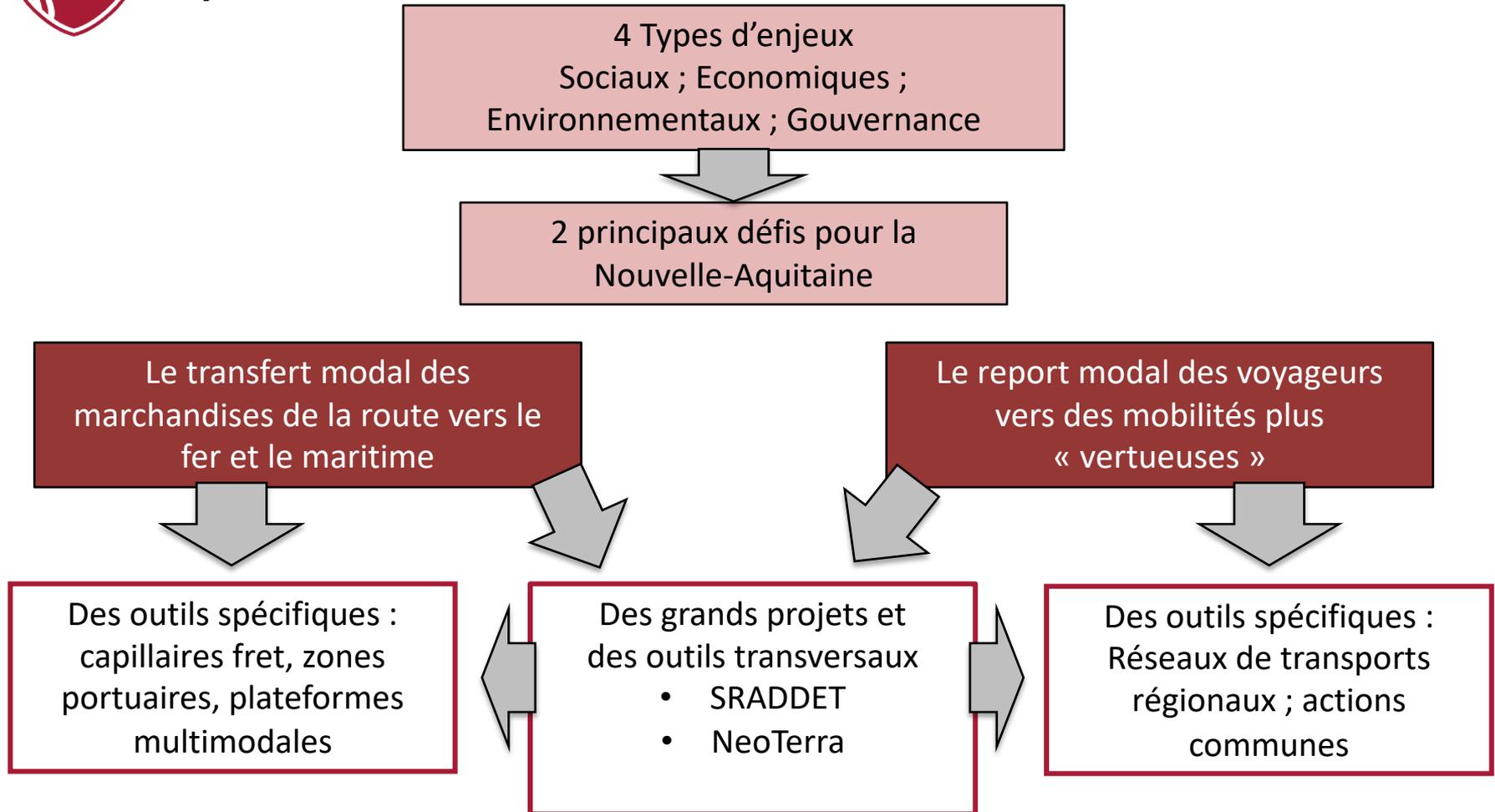
Courte / Longue distance  
Quotidien / Exceptionnel  
Voyageurs / Marchandises  
Rural / Urbain...

### ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX

- Transition écologique : consommation d'énergies fossiles, émissions de GES
- Santé publique : pollution de l'air, nuisances sonores, sédentarité

### ENJEUX DE GOUVERNANCE ET DE FINANCEMENT

- Répartition des compétences
- Gestion publique des infrastructures : routes, fer...
  - Financements





## **Les Grands Projets structurants pour l'avenir**

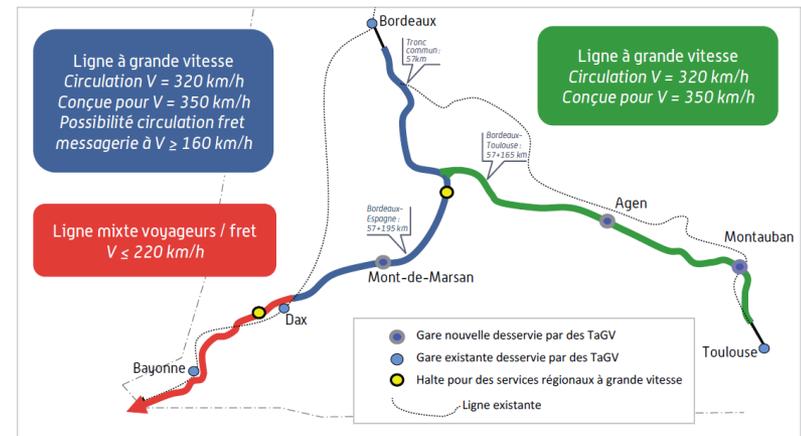
**La grande vitesse vers Toulouse et l'Espagne : GPSO  
La liaison Transfrontalière Pau – Canfranc - Saragosse**





## Le Grand Projet du Sud Ouest (GPSO)

- Avec Tours-Bordeaux et Poitiers-Limoges, la 3ème branche d'un projet global : la LGV Sud Europe Atlantique,
- 410 km de lignes nouvelles (Bordeaux-Toulouse et Bordeaux Espagne) s'inscrivant dans le RTE-T et l'aménagement des lignes existantes au Sud de Bordeaux et au Nord de Toulouse
- Une **irrigation équilibrée des territoires** grâce aux gares principales et intermédiaires, et à la complémentarité TGV/TER
- Le premier retour d'expérience de la LGV SEA, très positif, met en évidence de réelles attentes. GPSO permettrait de réduire le temps de trajet de 50% de Bordeaux à Toulouse, à Agen, et plus encore à Mont-de-Marsan ;
- Impact fort sur le développement du TER et du fret avec la libération de capacités sur les infrastructures existantes.



## Réouverture de la ligne ferroviaire européenne transfrontalière entre Pau et Saragosse via Canfranc

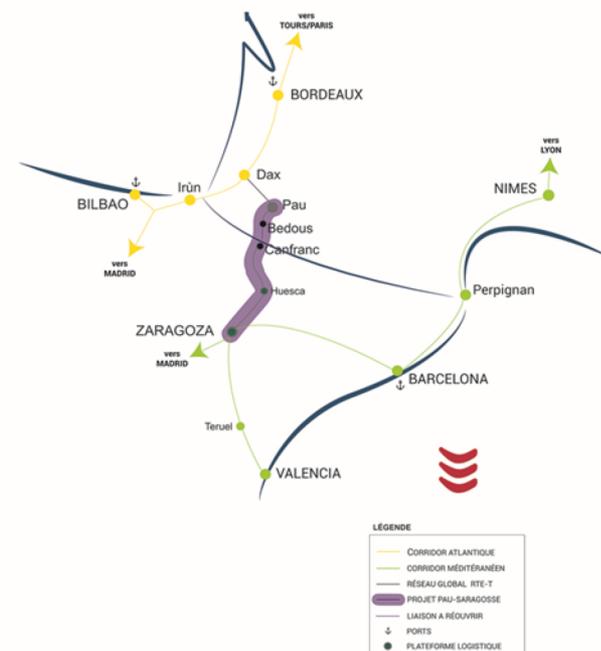
Itinéraire de 310 km qui relie la France à l'Espagne en traversant les Pyrénées par le tunnel ferroviaire du Somport, interrompu sur 33 kms depuis 1970.

### Les objectifs

- Remettre en circulation la ligne Pau-Canfranc-Saragosse,
- Favoriser le trafic de marchandises et de voyageurs de part et d'autre des Pyrénées,
- Offrir une alternative à la route,
- Rééquilibrer les trafics et accompagner l'accroissement des échanges entre la France et la Péninsule Ibérique,
- Valoriser la plate-forme logistique de Saragosse, l'une des plus importantes de la péninsule ibérique
- Développer les territoires: économie, tourisme



*Agissons ensemble  
avec l'Europe*



# Les politiques transversales régionales : SRADDET Feuille de route Neoterra





# Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité des Territoires (SRADDET)

**80 objectifs et 41 règles** qui visent les documents d'urbanisme et de planification : SCoT, PLU(i), PDU, Chartes de PNR, PCAET...

Des impacts directs et indirects sur la mobilité

**Objectif d'adoption du document en décembre 2019**

Volet Aménagement du territoire

Volet Mobilité

Volet Climat Air Energie

# Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité des Territoires (SRADDET)

**80 objectifs et 41 règles** qui visent les documents d'urbanisme et de planification : SCoT, PLU(i), PDU, Chartes de PNR, PCAET...

Des impacts directs et indirects sur la mobilité

**Objectif d'adoption du document en décembre 2019**

## Volet Aménagement du territoire

- Limitation de l'étalement urbain
- Revitalisation des centre-bourgs
- Intensification du développement autour des TC
- Implantation des équipements
- Implantation de tiers lieux..

## Volet Mobilité

## Volet Climat Air Energie



# Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité des Territoires (SRADDET)

**80 objectifs et 41 règles** qui visent les documents d'urbanisme et de planification : SCoT, PLU(i), PDU, Chartes de PNR, PCAET...

Des impacts directs et indirects sur la mobilité

**Objectif d'adoption du document en décembre 2019**

## Volet Aménagement du territoire

## Volet Mobilité

- Lutte contre l'autosolisme : coordination des offres, réseau ferroviaire, intermodalité, développement de solutions, pôles d'échanges multimodaux... etc.
- Lutte contre le trafic routier : soutien à des mesures suprarégionales, stratégie portuaire, structuration de la chaîne logistique ;
- Réseau routier d'intérêt Régional..

## Volet Climat Air Energie

# Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité des Territoires (SRADDET)

**80 objectifs et 41 règles** qui visent les documents d'urbanisme et de planification : SCoT, PLU(i), PDU, Chartes de PNR, PCAET...

Des impacts directs et indirects sur la mobilité

**Objectif d'adoption du document en décembre 2019**

Volet Aménagement du territoire

Volet Mobilité

Volet Climat Air Energie

- Réduction des consommations énergétiques et d'émissions GES
- Amélioration de la qualité de l'air ;
- Développement des infrastructures de production et diffusion d'énergie pour les nouvelles motorisations.

## Feuille de route NeoTerra

Une démarche volontaire de la Région Nouvelle-Aquitaine, pour « donner le cap » des politiques en faveur de la transition énergétique et écologique, et **l'ACCÉLÉRER !**

**Voté en juillet 2019 ;  
Un changement d'approche qui doit se traduire progressivement dans les politiques régionales...  
et les budgets !**



**Ambition 4 : Développer les mobilités propres pour tous**

## **Les politiques transports régionales : Encourager un transport de marchandises plus vertueux**





## 4 ports maritimes :

Unité : tonnes

	2015	2016	2017	2018
Grand Port Maritime de La Rochelle	9 809 943	9 229 165	8 566 353	9 639 632
Grand Port Maritime de Bordeaux	8 385 070	7 842 089	7 265 926	7 006 171
Port de Bayonne	2 323 579	2 334 299	2 363 784	2 352 068
Port de Rochefort Tonny-Charente	726 678	650 367	716 716	837 932
<b>Ensemble</b>	<b>21 245 270</b>	<b>20 055 920</b>	<b>18 912 779</b>	<b>19 835 803</b>

Sources : Ports, CCI Bayonne Pays Basque, CCI Rochefort et Saintonge

- **Vers une stratégie portuaire coordonnée** pour favoriser leur complémentarité et peser au niveau international
- **Soutien des Opérateurs Ferroviaires de Proximité** pour favoriser le transport combiné fer-mer.

## PORTS DE COMMERCE ET PLATEFORMES MULTIMODALES en 2015



## Une part minime du fret ferroviaire

- **Politique de régénération des capillaires fret ;**
- **Soutien aux projets de plateformes multimodales.**

## Au-delà des possibilités de la Région...

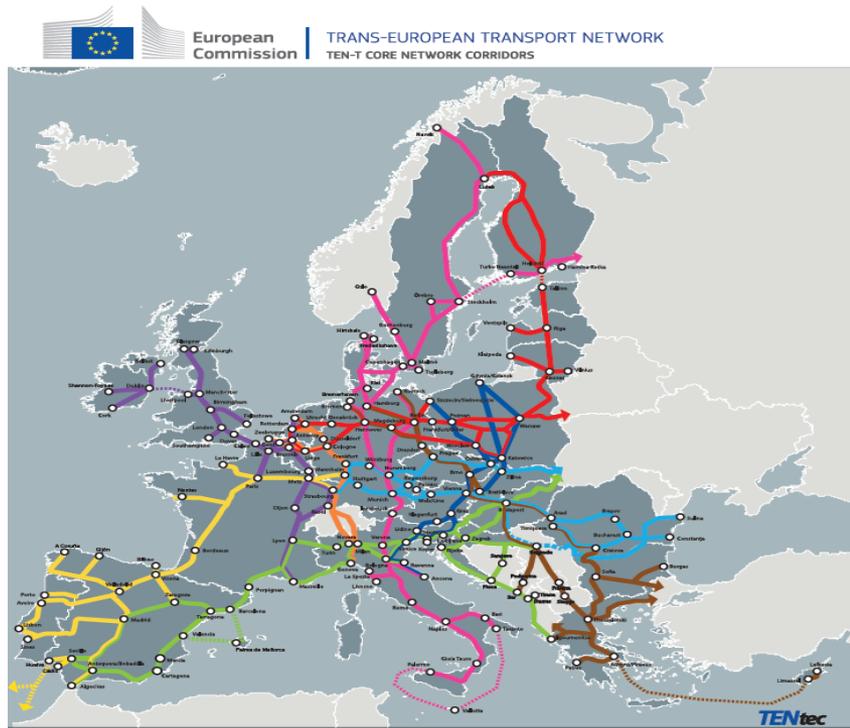
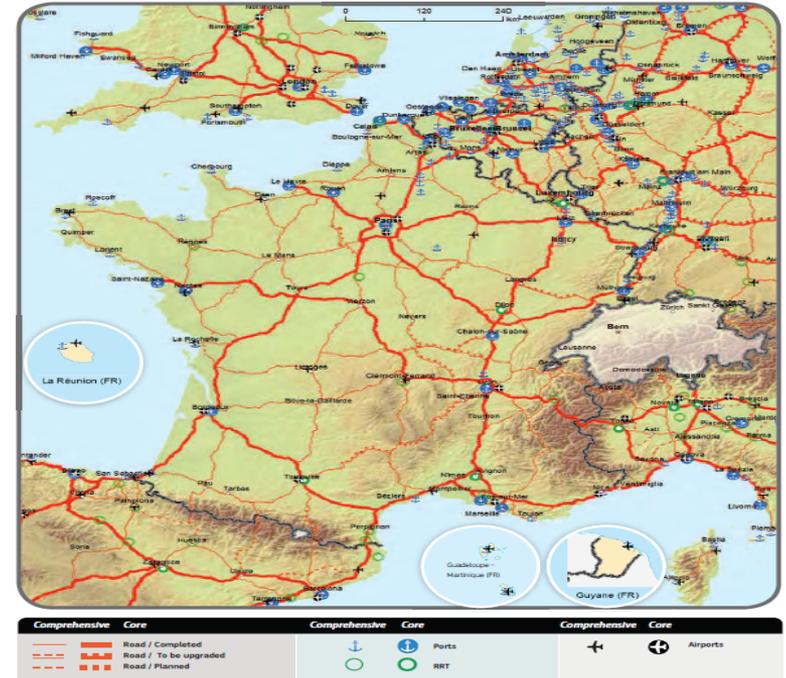
### Un besoin de mesures supra-régionales :

- La mise en place d'itinéraires obligatoires pour les poids lourds
- L'instauration de péages routiers sur les axes à délester des trafics poids lourds ;
- Mise en œuvre des mesures de la directive Eurovignette.





**L'importance de l'intégration des infrastructures (ports, connexions ferroviaires, routes...) dans le RTE-t et les corridors européens**

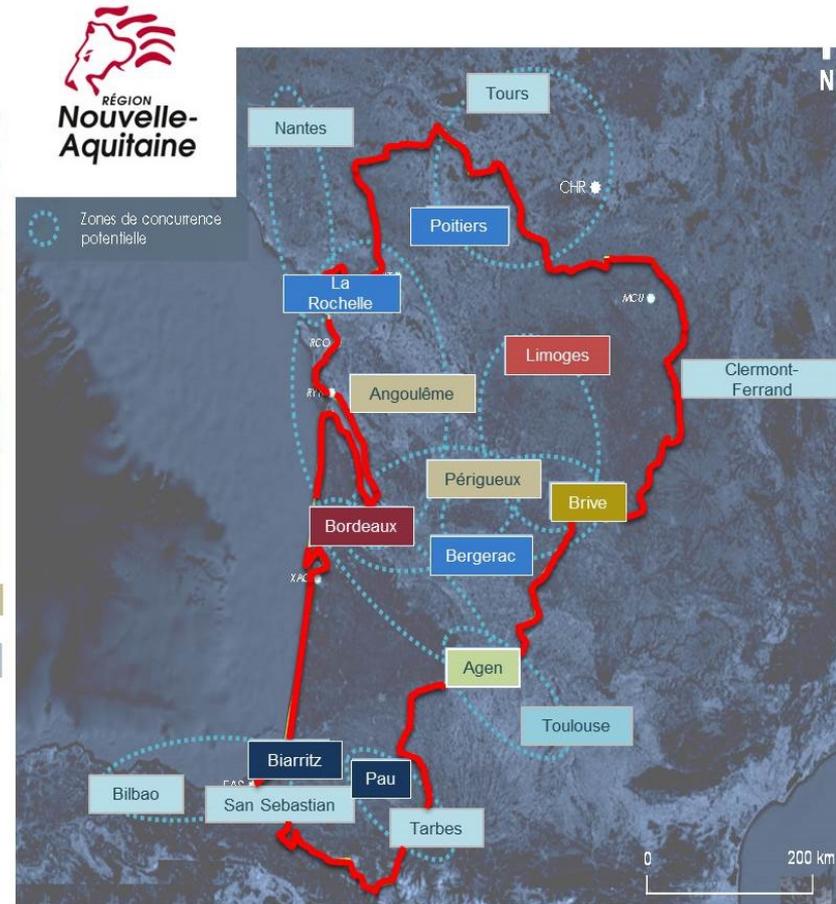


L'appartenance au réseau central du RTE-T et au corridor atlantique conditionne l'obtention de financement européens pour les projets d'infrastructures.

## Une stratégie aéroportuaire à échelle régionale

- Approuvée par l'assemblée plénière le 23 octobre 2017
- Promeut un développement cohérent et concerté avec des possibilités nouvelles de synergie entre les aéroports, entre les territoires et avec les autres modes transports
- Une typologie des aéroports qui préfigure la stratégie aéroportuaire régionale

Aéroport régional
Forte base économique et/ou touristique
Base économique et touristique avec rôle de désenclavement
Aéroport de désenclavement avec rôle touristique
Aéroport touristique avec ou sans rôle de désenclavement
Aéroport avec rôle de désenclavement du territoire (sous observation des effets de la LGV Tours-Bordeaux)
Aéroports locaux de proximité
Aéroport voisin hors typologie

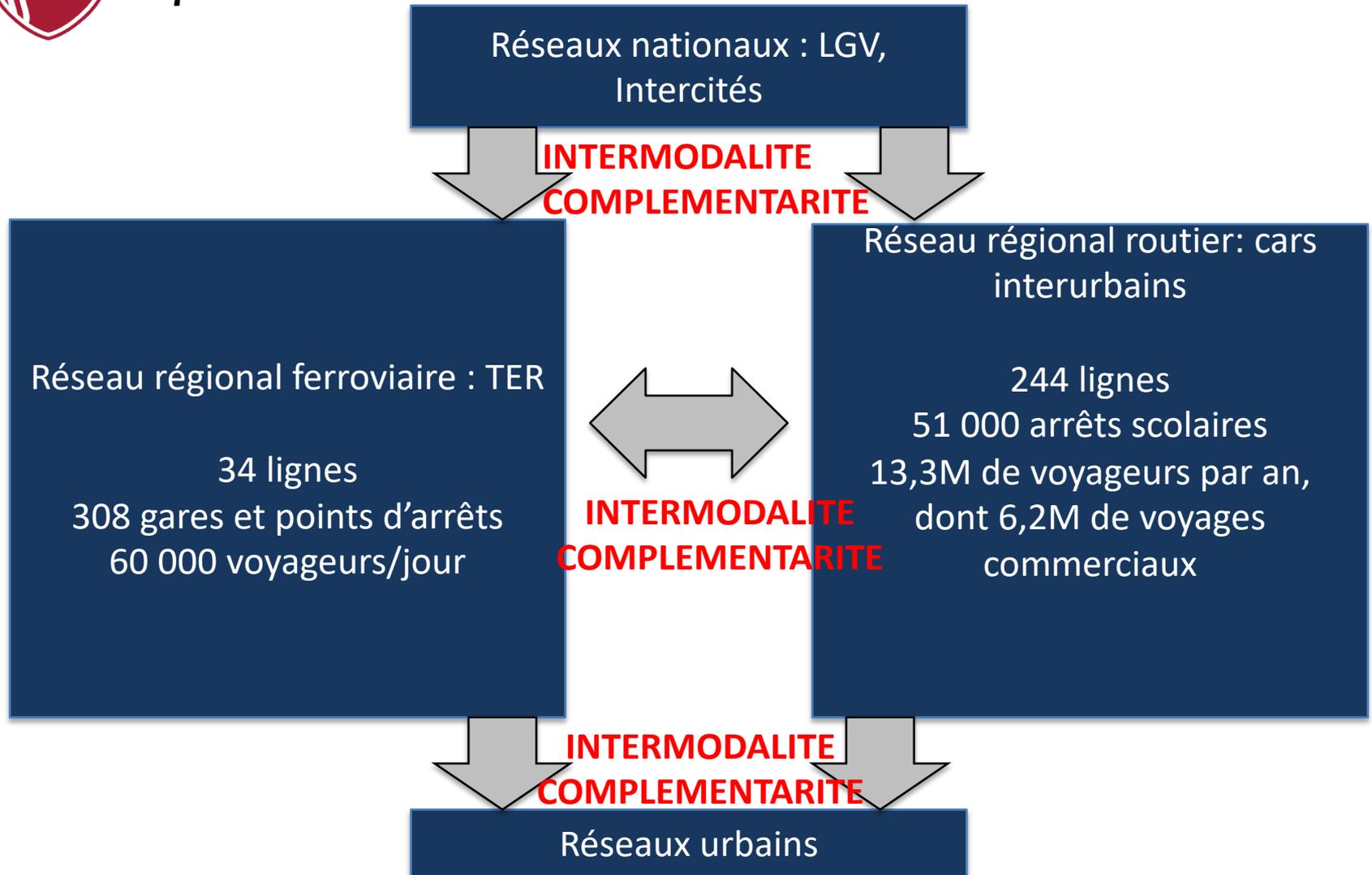


## Une stratégie aéroportuaire à échelle régionale

- Participation **dans les gouvernances à Biarritz, Pau, Bergerac, La Rochelle, et Brive**
  - **25%** dans les syndicats mixtes
  - contrats d'objectifs + majorité qualifiée pour les décisions engageantes
- **Maintien de la participation 49,6% à Limoges**
  - objectif 25% en 2027 (par palier)
  - si actions en faveur désenclavement et si économies de gestion
- **Maintien de la gouvernance publique de Bordeaux**, vu son rayonnement régional.
- **Participation au financement des OSP**
  - Agen (Paris) et Poitiers (Lyon) afin d'assurer la connectivité des territoires

## Les politiques transports régionales : Encourager le report modal des voyageurs

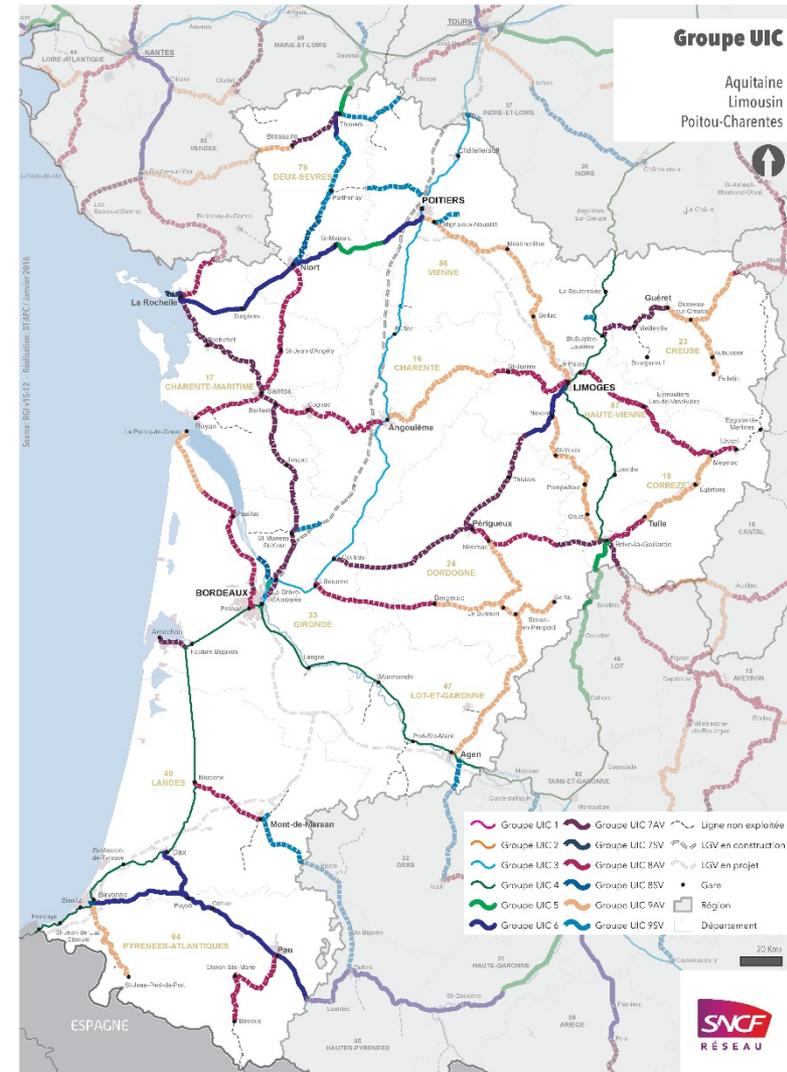






## Le réseau TER : une offre à construire sur une infrastructure défaillante

Le réseau ferroviaire de la Nouvelle-Aquitaine se compose de 3410 km de ligne (hors LGV) dont plus de la moitié (54%) sont des lignes de « desserte fine du territoire » ou lignes régionales (UIC 7 à 9).

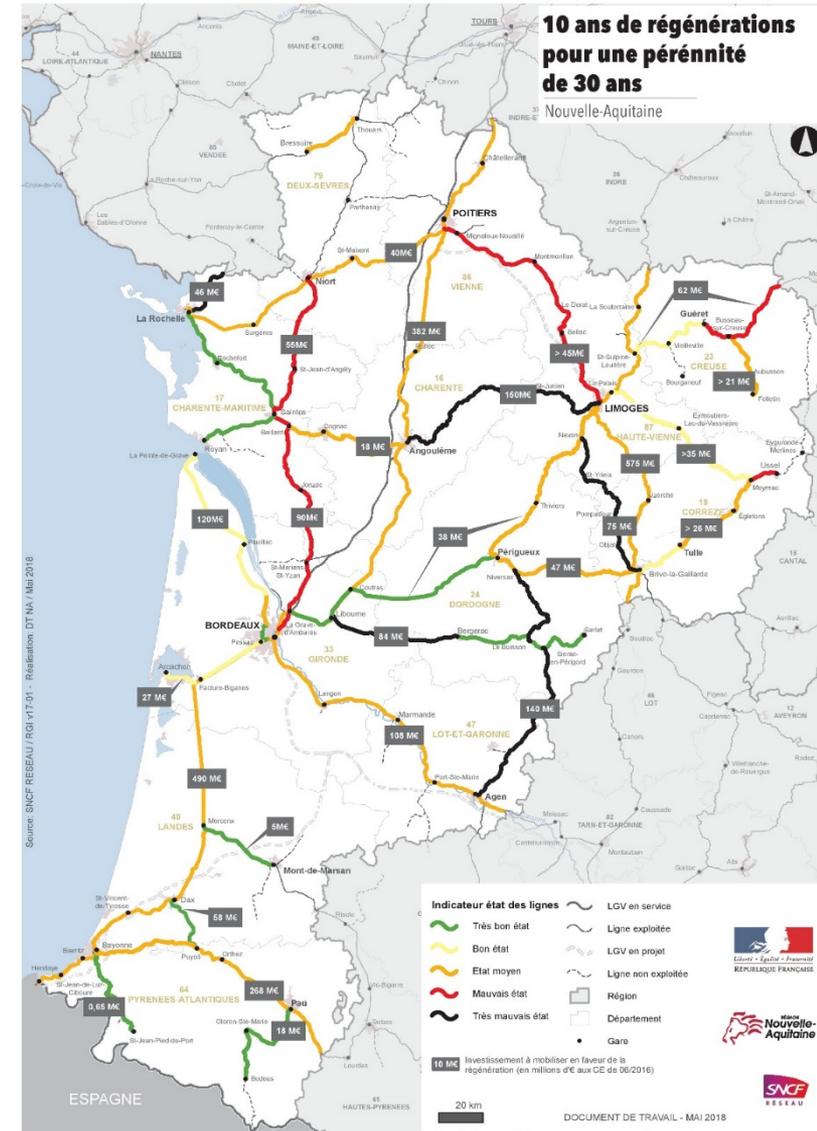




## Le réseau TER : une offre à construire sur une infrastructure défailante

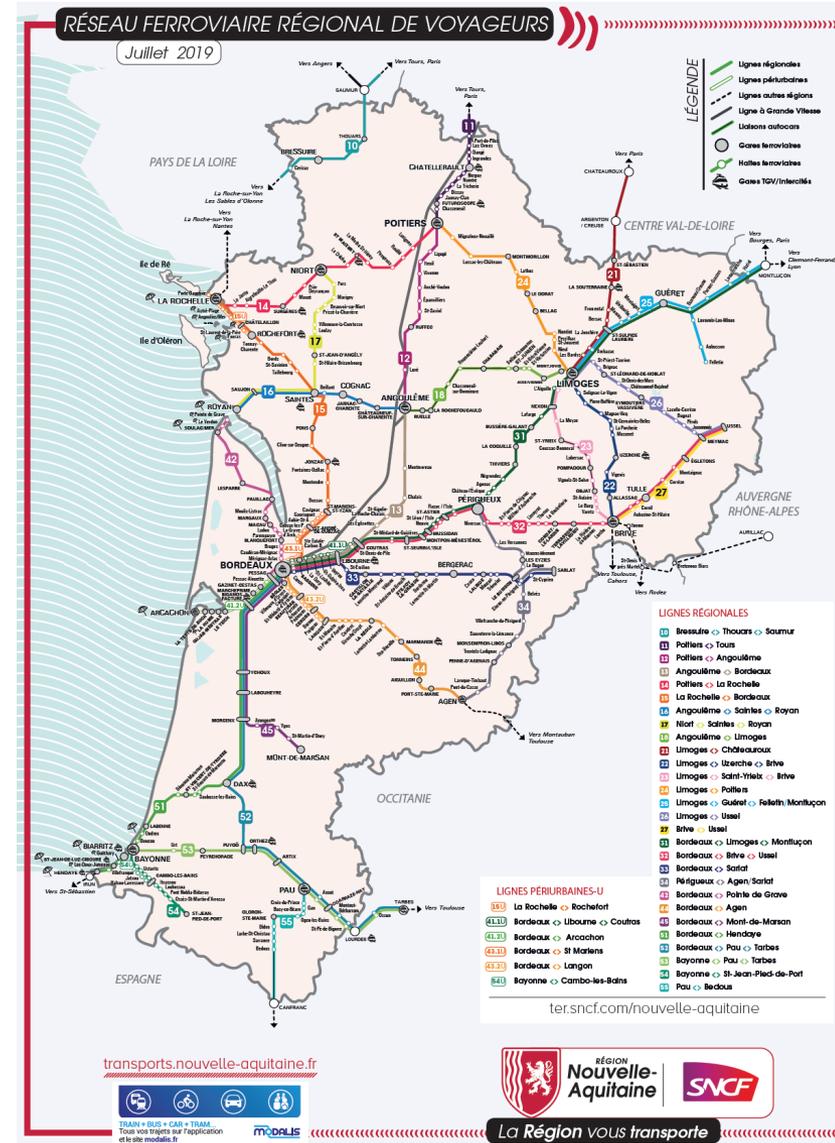
- L'audit du réseau, réalisé « à dits d'expert » par SNCF Réseau à la demande de la Région, entre 2016 et 2017, a révélé que ce **réseau ferroviaire est à « bout de souffle »**.
- Une situation qui résulte de décennies de sous-investissement et d'un manque d'entretien.
- Le **besoin de régénération**, pour maintenir la performance nominale du réseau d'ici 10 ans, **est estimé à ~3 Mds€**, dont 1,1 Mds€ pour les lignes de « desserte fine du territoire ».

**L'enjeu : répondre de façon satisfaisante à une demande croissante : +10% de fréquentation TER au premier semestre 2019**



## Des actions régionales pour pérenniser le réseau ferroviaire et améliorer son attractivité

- Vote en avril 2019 d'un Plan Directeur d'Investissement du réseau Ferroviaire (PDI Fer)
- Nouvelle Convention 2019-2024
- Démarche de refonte de l'ensemble de l'offre ferroviaire régionale avec SNCF Mobilités : démarche OPTIM'TER
- Projet RER Métropolitain
- Des comités de lignes interactifs.



## La Région a voté le 12 avril 2019 un Plan Directeur d'Investissement du réseau ferroviaire (PDI Fer) évalué à 1,2 Mds€.

Les objectifs sont :

- de pérenniser et moderniser le réseau
- de donner une visibilité pluriannuelle des études et travaux (2019-2027)
- permettre à SNCF Réseau et aux entreprises ferroviaires d'adapter leurs moyens humains

Le PDI Fer représente pour la Région le **doublé des investissements**, soit un effort financier qui passe de 33M€ à 66,5M€/an, pour un total de 532M€ sur la période jusqu'en 2027

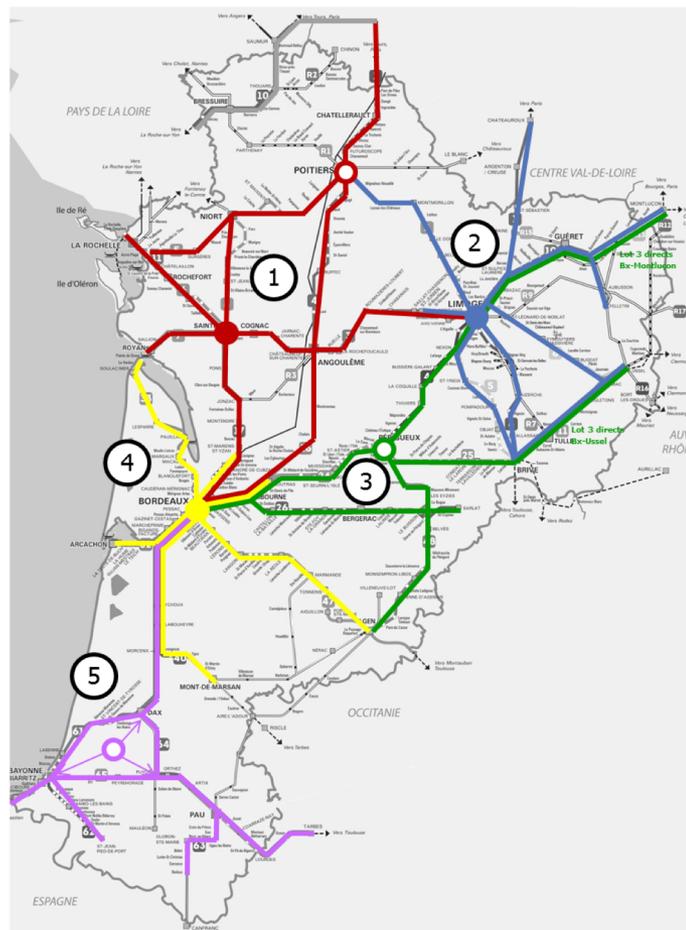


## **La convention TER 2019-2024: une convention de nouvelle génération, en rupture avec les convention précédentes:**

- Baisse des coûts fixes et réelle maîtrise de la contribution d' équilibre: **une trajectoire budgétaire maîtrisée**
- Responsabilisation financière considérablement accrue sur la performance: **un meilleur service au service des usagers**
- Dispositif inédit et innovant de transformation des gains de productivité en trains supplémentaires gratuits: **une entreprise plus performante**
- Mise en tension de la SNCF, en conservant à tout moment la possibilité de mettre en concurrence deux lots sur cinq: **une « nouvelle donne » qui prépare bien l'avenir.**

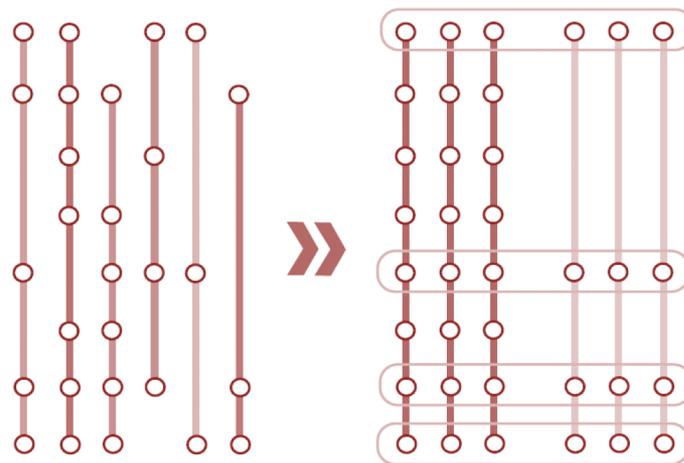
## La nouvelle convention 2019-2024

- La Région a voté le 12 avril 2019 la nouvelle convention TER 2019-2024, avec comme points principaux :
  - Un budget de fonctionnement de 296 M€ en 2019
  - Une trajectoire budgétaire respectant une baisse de 8% du C1 (charges forfaitaires) sur la durée de la convention
  - Un objectif pluriannuel de recettes issues du trafic de +24%
  - Un objectif de ponctualité de 91 à 93,2% en 2024
  - Une augmentation du plafond de bonus/malus à 3,2 M€
  - Réfaction pour suppressions toutes causes de train, sans franchise et sans plafond
  - Un fonds de garantie fiabilité pour indemniser les voyageurs en cas de retard
  - Un objectif de création d'offre gratuite (pour les coûts fixes) de +5% au minimum (soit 35 TER/jour)
  - Un pré-allotissement en 5 lots géographiques avec possibilité pour la Région de mettre 2 lots en concurrence avant la fin de la convention



## La démarche OPTIM'TER : Une refonte de l'offre ferroviaire régionale en Nouvelle-Aquitaine pour mieux répondre aux besoins des territoires et des usagers

- La refonte de l'offre ferroviaire a pour objectif de mieux utiliser les moyens existants pour faire plus de trains, plus rapides et plus fréquents, tout en répondant mieux aux besoins de mobilité, en particulier en diminuant les creux d'offre.
- L'offre ferroviaire devra être plus attractive et lisible. La segmentation permettra de mieux répartir les flux entre les différents types d'usages :
  - *missions rapides intervilles de long parcours (Krono)*
  - *missions omnibus périurbaines (Citi),*
  - *desserte fine du territoire (Proxi),*
  - *et dessertes touristiques à valoriser.*



## **La démarche OPTIM'TER : Une refonte de l'offre ferroviaire régionale en Nouvelle-Aquitaine pour mieux répondre aux besoins des territoires et des usagers**

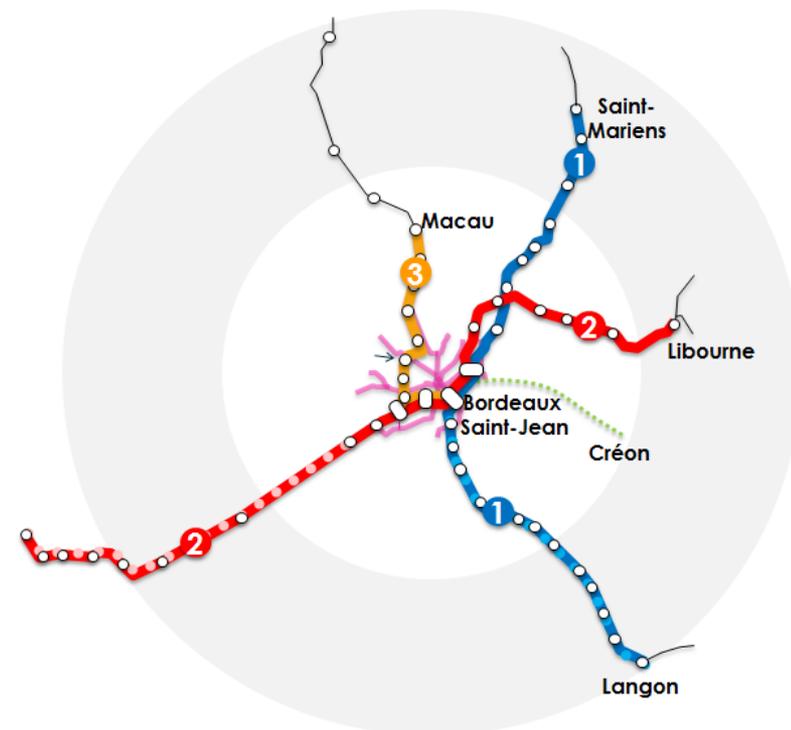
- L'objectif est aussi de mieux articuler les dessertes régionales avec les TGV et Intercités, en assurant des correspondances tout au long de la journée, fiables et optimisées ; ou bien encore en proposant des dessertes complémentaires.
- Une intermodalité est recherchée avec l'ensemble des modes de déplacements, et notamment avec les réseaux routiers régionaux et les réseaux urbains.

### **Une méthode cadrée qui s'appuie sur :**

- Une expérimentation sur la ligne La Rochelle – Bordeaux (mise en œuvre 2020).
- Un diagnostic de l'existant (les usages et les besoins, la production et l'infrastructure) permettant un état lieu complet de l'offre ferroviaire.
- Une concertation resserrée avec les territoires tout au long de la démarche, et qui a déjà commencée sur la ligne Sarlat-Bergerac-Bordeaux.

## Le RER Métropolitain de l'agglomération bordelaise

- La Région Nouvelle-Aquitaine s'est mobilisée en vue **d'améliorer les déplacements du quotidien au sein de l'aire urbaine bordelaise**. Cet engagement s'est traduit par l'adoption d'une feuille de route partagée avec Bordeaux Métropole.



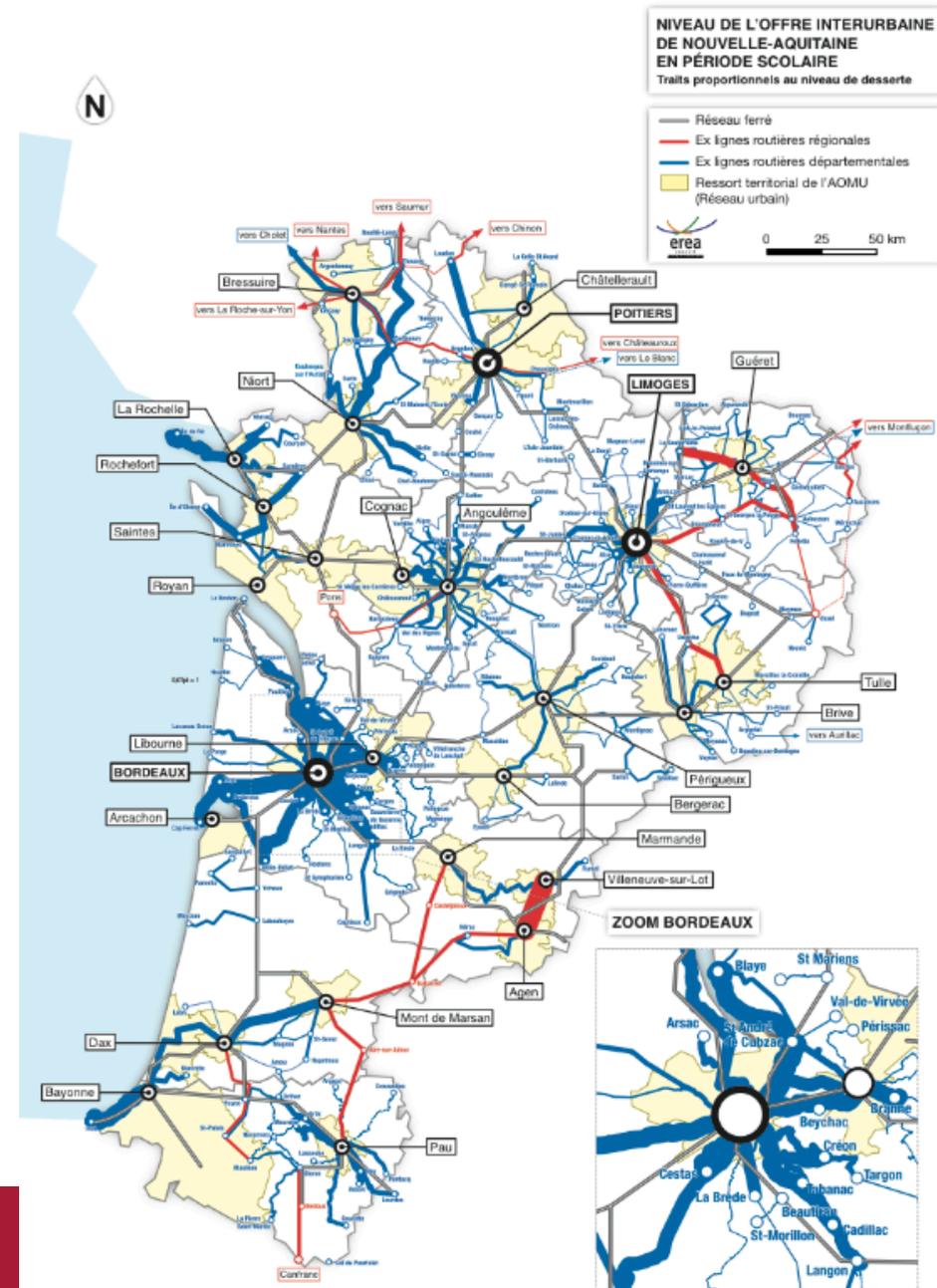
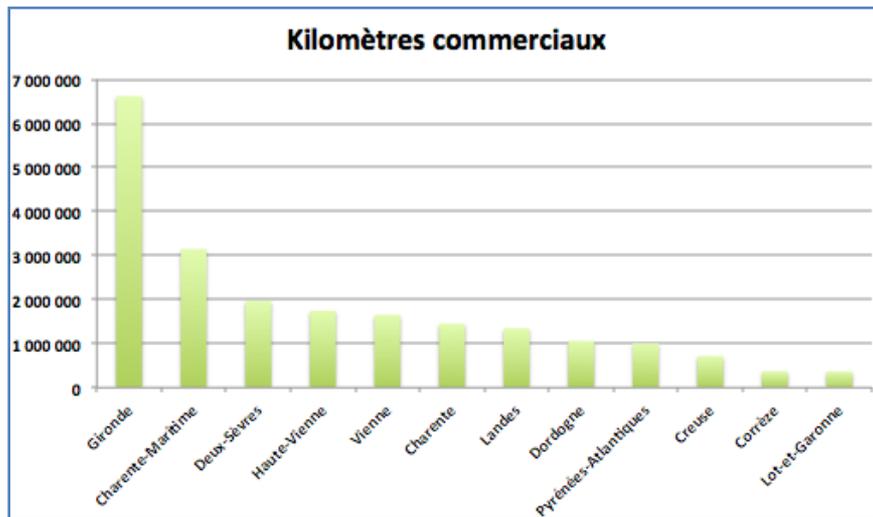
<b>Automne 2019</b>	Expérimentation d'une 1 <sup>ère</sup> ligne d'autocars express Créon <> Bordeaux depuis le 2 septembre 2019 Expérimentation de l'acceptation tarifaire sur la voie ferrée de ceinture (1 <sup>ère</sup> étape vers le billet intermodal unique sur le territoire métropolitain) prévue le 1 <sup>er</sup> décembre 2019
<b>2020</b>	Mise en service des premiers TER entre Libourne et Cestas Augmentation de la fréquence des TER métropolitains Déploiement des lignes et services routiers express
<b>2022</b>	Mise en service de la halte TER du Bouscat Sainte-Germaine
<b>2023</b>	Réouverture de la halte TER de Talence-Médoquine
<b>2024</b>	Aménagement d'un origine/terminus à Saint-Mariens permettant de renforcer l'offre périurbaine
<b>2025</b>	Dessertes directes TER Libourne <> Arcachon
<b>2028</b>	Dessertes directes TER Saint-Mariens <> Langon (après achèvement des AFSB)



## Le réseau routier interurbain : le défi de l'harmonisation

Parmi les constats... La très forte variabilité de l'offre proposée par les différents départements  
... et des coûts associés !

### L'offre

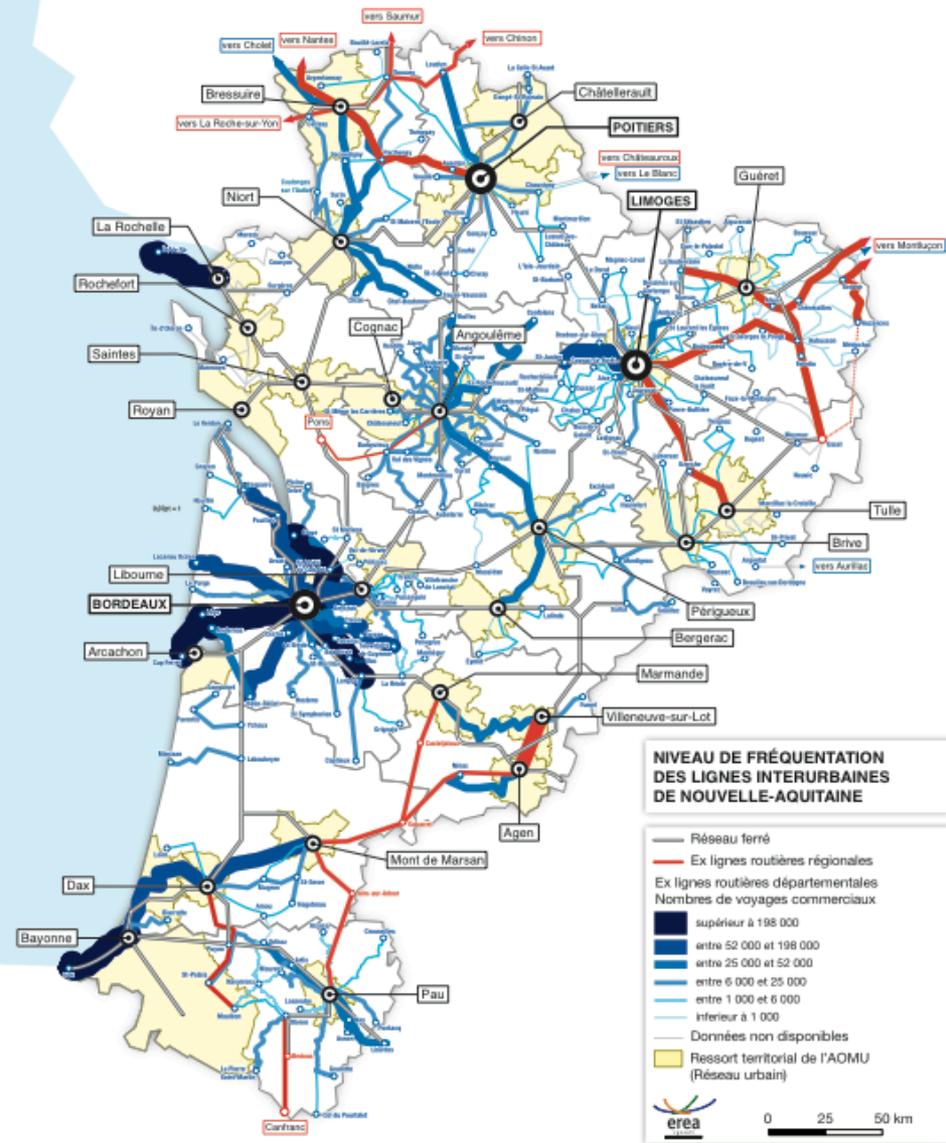
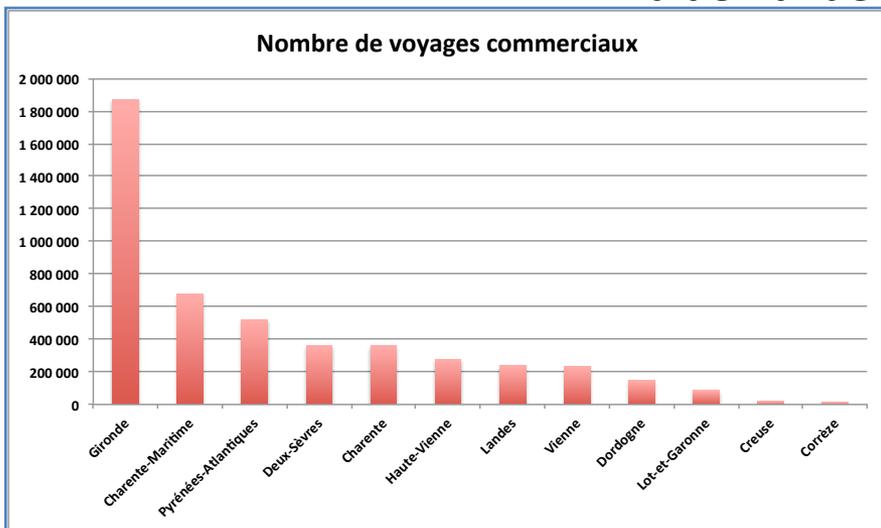




## Le réseau routier interurbain : le défi de l'harmonisation

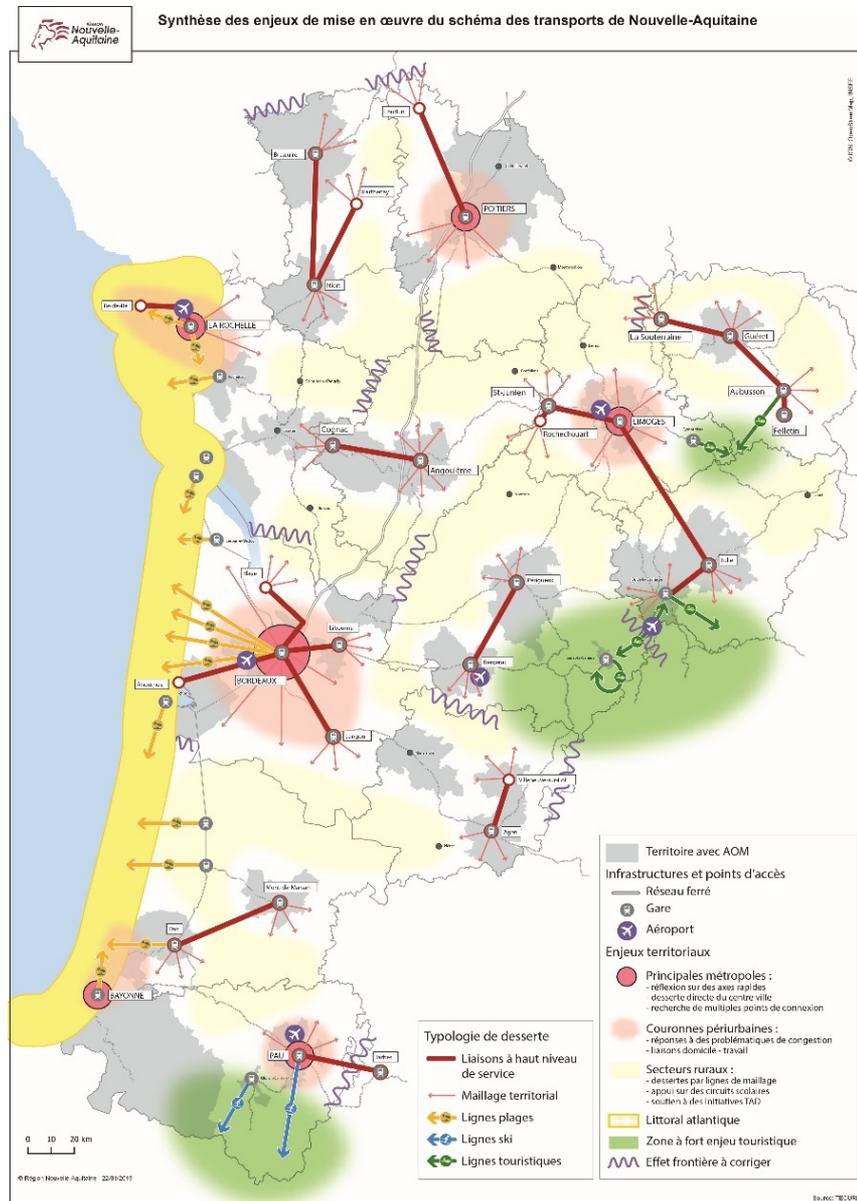
... ce qui se retrouve assez naturellement, mais pas si mécaniquement, dans la fréquentation de ces mêmes réseaux.

### La demande



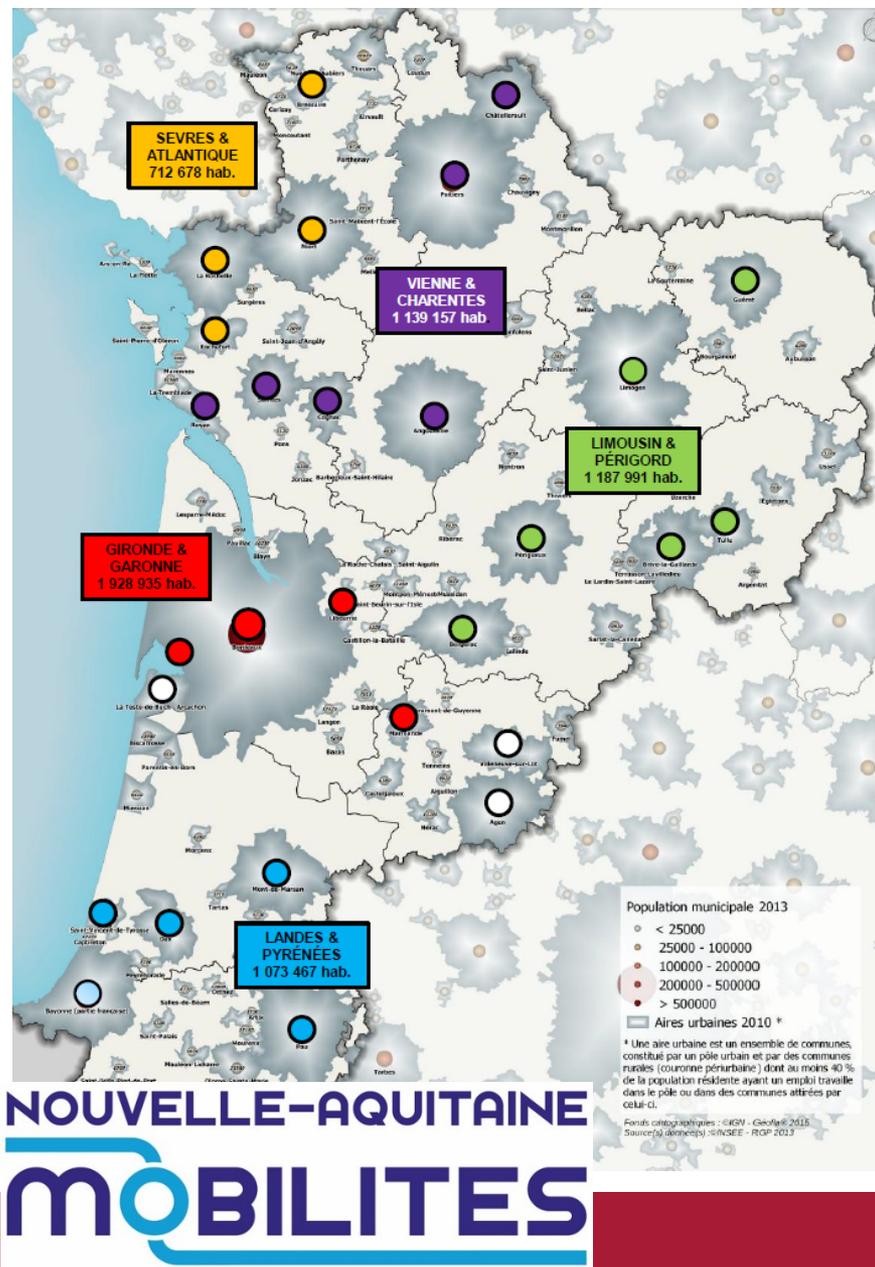
## Des actions régionales pour harmoniser les pratiques et constituer, à partir de ces 12 réseaux distincts, « 1 réseau routier régional » en gommant les effets frontières

- **Vote d'un plan routier** mis en œuvre au fur et à mesure des renouvellements de DSP :
  - Typologies de lignes selon les besoins dont CHNS;
  - Création de lignes interdépartementales.
- **Mise en place du ticket à 2€** : une baisse de tarif sur la majorité des réseaux  
Abonnement 40€/mois
- **L'expérimentation d'une ligne express** : Bordeaux – Créon, avec une fréquence de 15 minutes en heures de pointe.



## L'intermodalité : travailler avec les AOM pour améliorer l'expérience voyageur

- Besoin de **faciliter les échanges** avec les 28 AOM du territoire régional
- **Création du syndicat mixte d'intermodalité** (type SRU) en juillet 2018.
- Opportunités :
  - **Mutualisation d'outils** pour faciliter les déplacements multi réseaux ;
  - **Lieu de discussion et d'échanges** entre les AOM : création de 5 « bassins » de mobilités concertés : espaces d'échanges, groupes de travail spécifiques.



## 3 Compétences obligatoires pour le Syndicat Nouvelle Aquitaine Mobilités

### → coordination des services

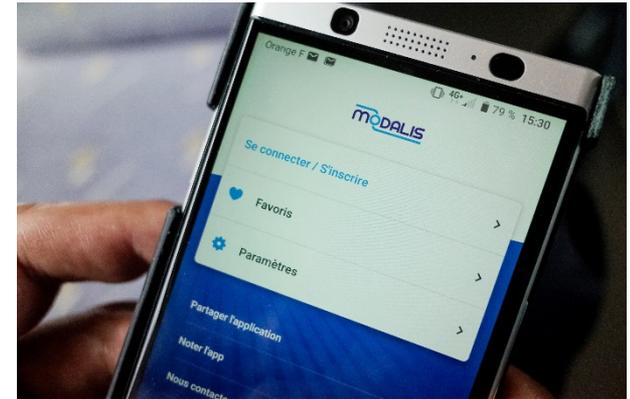
- mettre en œuvre le projet « Mobilités 2025-2030 » d'optimisation de l'offre globale de transport

### → information voyageur multimodale

- assurer la gouvernance des données « transport » à travers le Référentiel Multimodal Régional
- innover avec [www.modalis.fr](http://www.modalis.fr)

### → tarification multimodale

- piloter la démarche d'interopérabilité billettique
- déployer le support Modalis
- développer les accords tarifaires à travers les titres combinés et les acceptations tarifaires
  - A ce jour : 9 titres combinés TER + urbain
  - 5 titres combinés cars+urbain
  - 3 acceptations tarifaires : La Rochelle, COBAS, Guéret.
  - Et beaucoup d'autres en projet... dont RER Métropolitain



**Et demain....  
Quelles perspectives ?**

**L'arrivée de la LOM et  
l'émergence des nouvelles  
mobilités**



## La Loi d'Orientation des Mobilités... Un nouveau cadre ?

- **Possibilité pour les Communautés de Communes de devenir AOM**
  - Un paysage institutionnel, des partenaires mouvant
  - Nouvelle Aquitaine Mobilités, un préfigureur, facilitant les prochaines relations ?
- **La Région passe d'un statut d'AOT à un statut d'AOM**
  - Elle peut désormais se saisir de **nouvelles compétences**, politiques... Mais doit trouver sa place, sa légitimité... et la meilleure façon d'intervenir à son échelle.



- **Des contrats opérationnels de mobilité à bâtir**
  - L'importance d'une concertation avec le bloc communal ;
  - Des exigences législatives quant à leur contenu ;
  - Une volonté régionale d'aller « plus loin » en y intégrant des dimensions d'offre, de financements et d'articulation urbanisme/transport.
  - Une logique de réciprocité entre Région et territoires

**LE VÉLO / VAE**

**LE COVOITURAGE**

**LA MOBILITÉ SOLIDAIRE**



RÉGION  
**Nouvelle-  
Aquitaine**

**Les enjeux régionaux de la mobilité**  
Région Nouvelle-Aquitaine / 28 novembre 2019

**En synthèse...**

**Merci de votre attention !**

**... et à vous d'intervenir !**