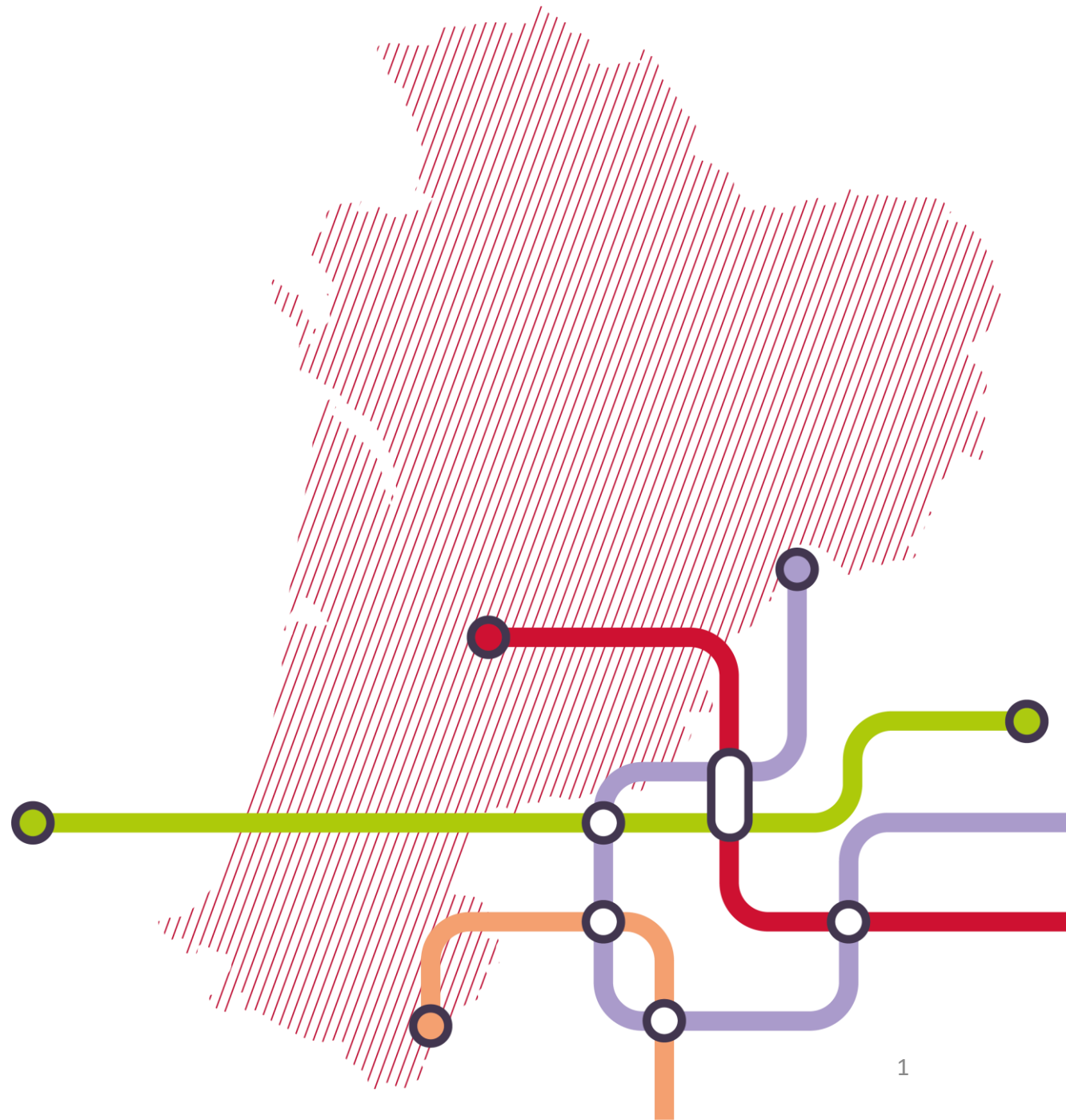




Région
**Nouvelle-
Aquitaine**

Forum Mobilité du CEREMA

Le 1^{er} septembre 2026



► Une mobilité particulièrement dépendante des énergies fossiles

- ❑ Un corridor national majeur de transport routier de marchandises et le fret ferroviaire peu présent
- ❑ Une faiblesse récurrente du transport public lié à un territoire vaste, peu dense
- ❑ Une dépendance très forte de la mobilité personnelle à la voiture, et qui évoluera peu

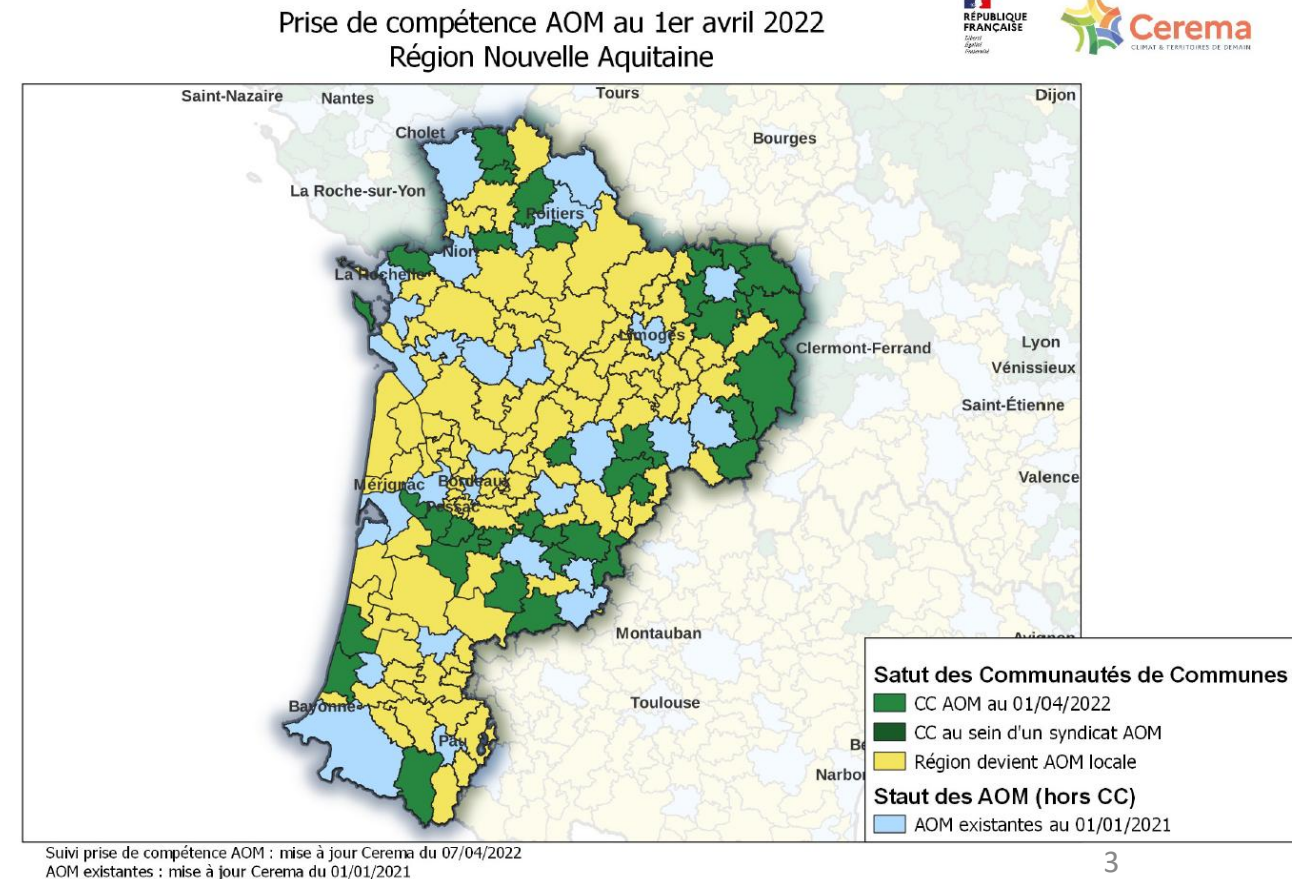
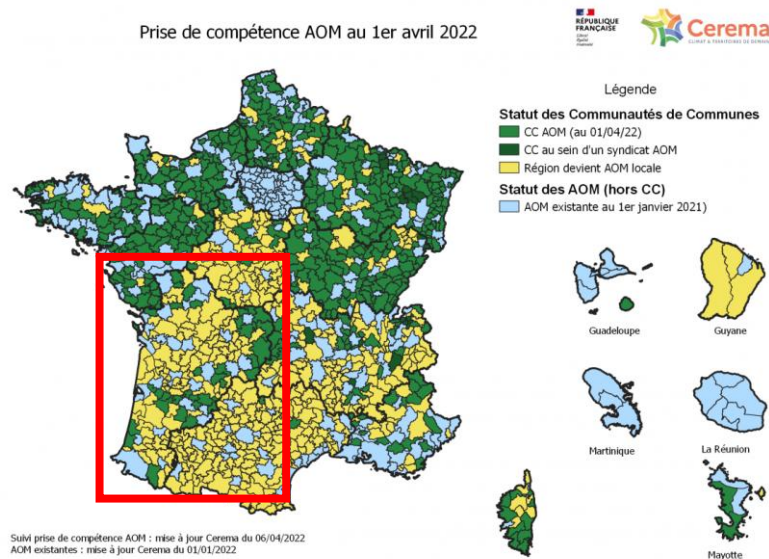
► Les leviers pour faire évoluer la mobilité

- ❑ Le passage à l'électrification des véhicules, notamment les voitures, mais pas que (marchandises, cars, bus, trains)
- ❑ Baisse de la consommation et carburants décarbonés
- ❑ Covoiturage et partage de la voiture
- ❑ Bascule vers les autres modes moins carbonés : vélo et transport public
- ❑ Maîtrise du nombre de déplacements
- ❑ Efficacité et sobriété logistique

► Des territoires néo-aquitains variés

► Une gouvernance des mobilités renforcée depuis la Loi d'Orientation des Mobilités (2019)

- ❑ La responsabilité d'AOM combinée entre Région et intercommunalités
- ❑ Nouvelle-Aquitaine Mobilités
- ❑ Un dialogue à toutes les échelles à renforcer
- ❑ Les Contrats Opérationnels de Mobilité



Les transports régionaux

► TER :

- ❑ Un réseau de 32 lignes
- ❑ 776 circulations quotidiennes
- ❑ 102 000 voyageurs/j (2024)

► Cars interurbains :

- ❑ 215 lignes régulières
- ❑ 11,4M voyages/an soit 37 000 voyages/j (2023)
- ❑ 28,8M km/an

► Transports scolaires :

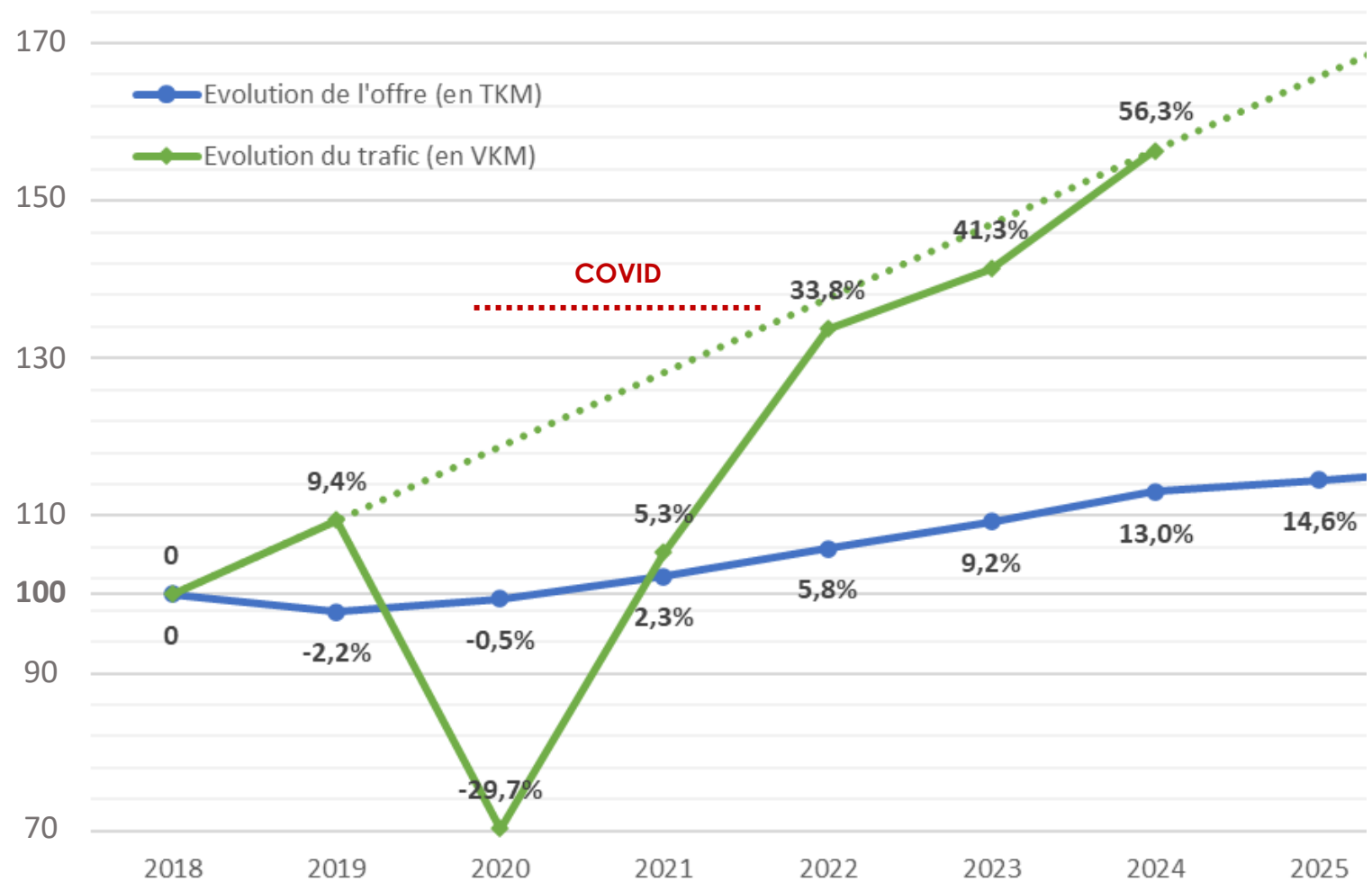
- ❑ 8 200 courses/j
- ❑ 162 000 élèves inscrits transportés quotidiennement (2023)
- ❑ 31,8M km/an

► Services de mobilité locale dans les Communautés de communes :

- ❑ 39 services locaux dont:
 - 32 Transports à la Demande (58 200 voyages en 2024)
 - 4 services de location de vélos en longue durée
 - 1 services de location de vélos en libre-service
 - 1 service de covoiturage
 - 1 service de navette locale



► Evolution du nombre de voyageurs quotidiens depuis 2018



Environ 102 000 voyages TER par jour en 2024

- Entre 2018 et 2024 :
- ☐ +56% de fréquentation (une tendance moyenne à 9%/an)
 - ☐ +13% d'offre TER créée

Part des déplacements : 50% d'abonnés et 50% occasionnels

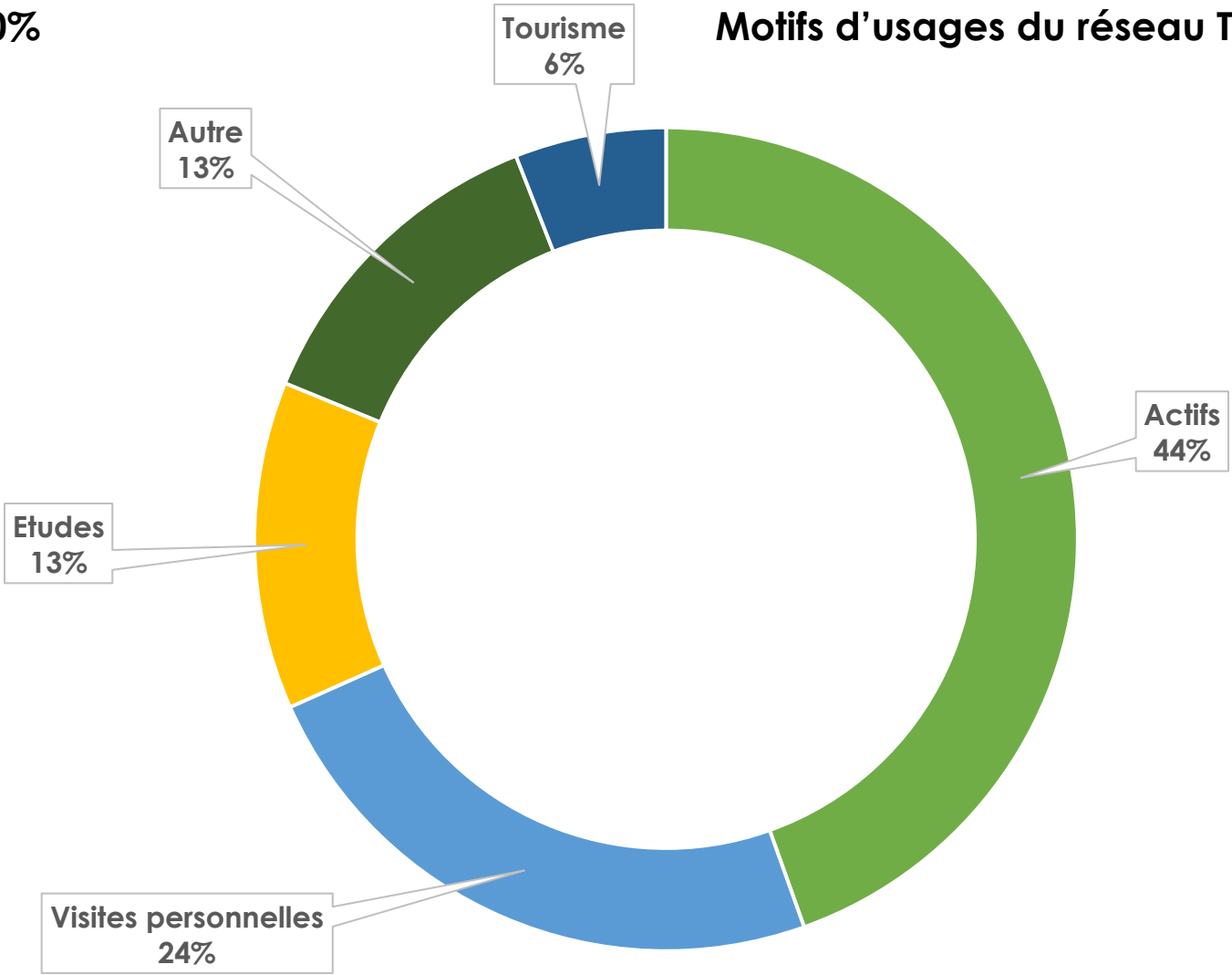
Les principales parts d'usagers :

- 18-26 ans = 32% des usagers
- 46 à 59 ans = 19% des usagers
- -18 ans = 15% des usagers

Répartition de la recette par profil (2024)

- 86% occasionnels et 14% abonnés
- +28 ans = 65% de part de marché
- -28 ans = 35% de part de marché

Motifs d'usages du réseau TER NA

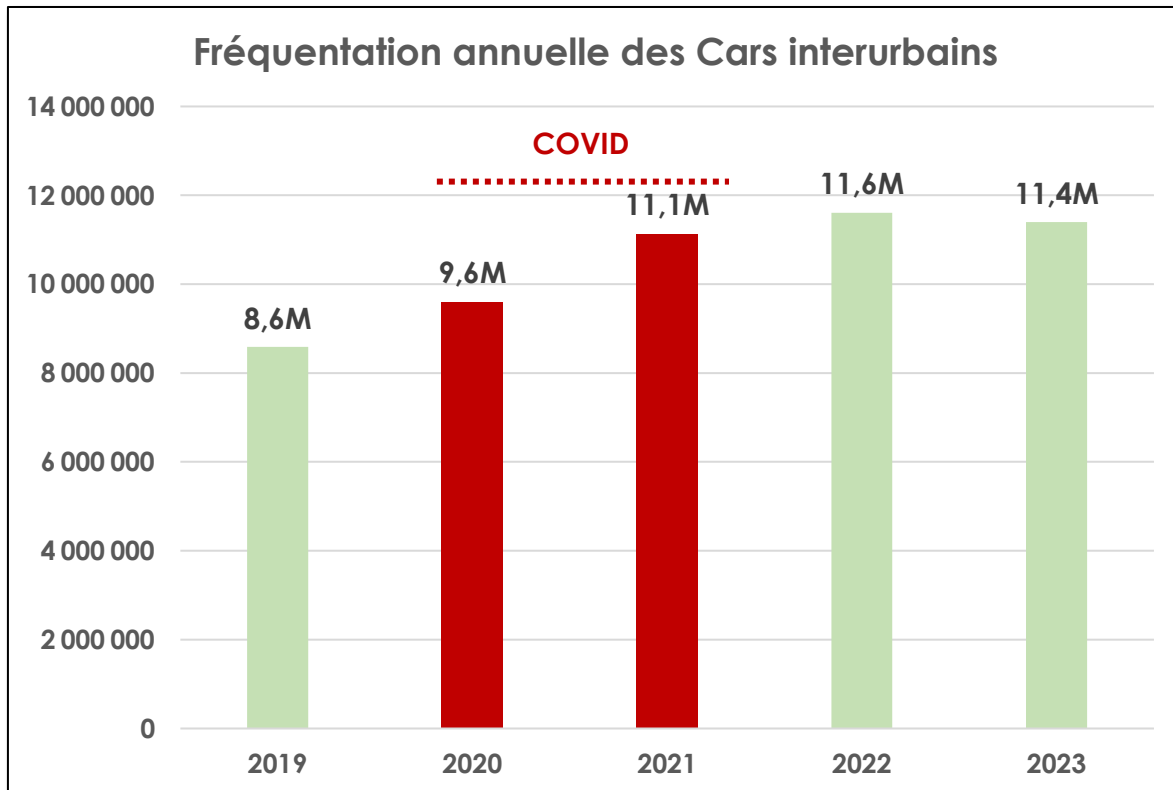


Source: Enquête SNCF Voyageurs (2023)

Evolution de la fréquentation : Cars régionaux

► Evolution des voyageurs annuels depuis 2019

- Dynamique portée par le renouvellement progressif des réseaux, la création de cars express
- Légère baisse en 2024 due à la réduction des effectifs scolaires
- Répartition géographique de la fréquentation : 41% des voyages réalisés en Gironde
- **50% sont des voyages scolaires** (vs 54% en 2019)

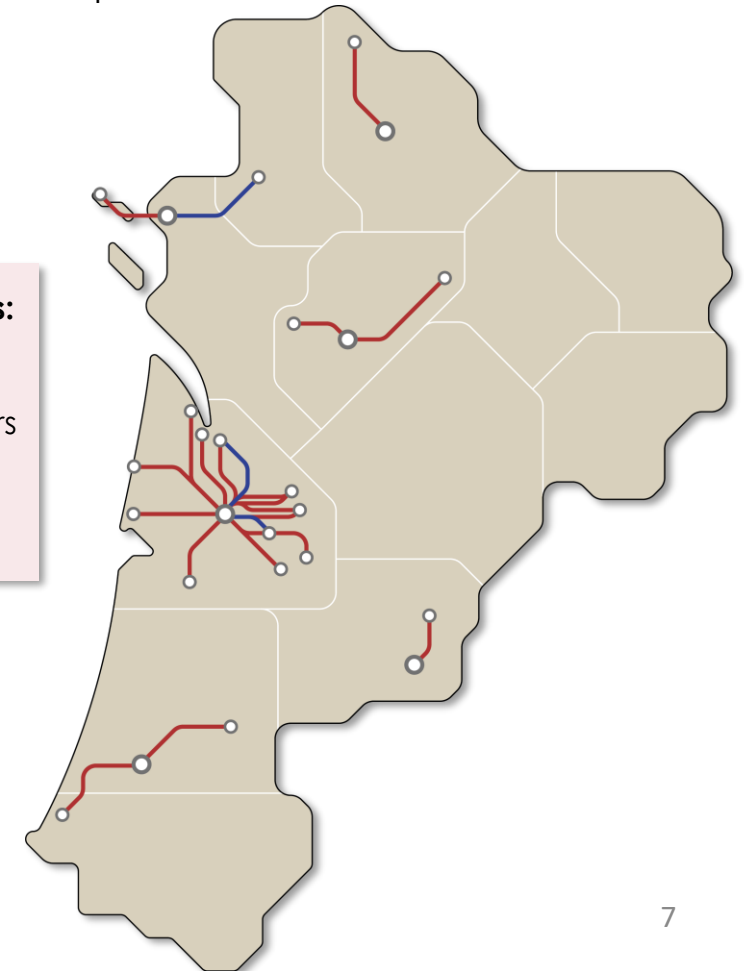


► 21 lignes plébiscitées par les navetteurs quotidiens

- Entre 100K et 340K voyages/an (validations commerciales > à 50%)
- Services cadencés et renforcés aux heures de pointe
- 3 lignes de cars express

Focus Transports scolaires:

123 000 élèves dans les cars scolaires
28 000 élèves dans les cars interurbains
11 000 élèves dans les le TER



Exploitation

- ▶ Des **itinéraires directs et uniques** privilégiant des axes structurants (nombre d'arrêts limités)
- ▶ Des **temps de trajet compétitifs et une fréquence élevée** (large amplitude de fonctionnement + cadencement)
- ▶ Desserte **de zones encore non couvertes par une ligne existante ou un TER.**
- ▶ **Complémentarité avec les autres modes de transport**

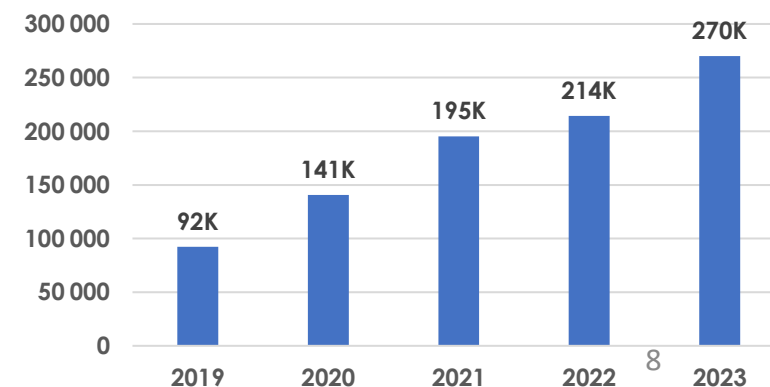
Aménagements

- ▶ **Aménagements ponctuels** en faveur de la circulation des cars (voies réservées, priorité aux feux...)
- ▶ **Arrêts clairement identifiables** sur les territoires desservis
- ▶ **Aménagements réversibles**
- ▶ **Intermodalité facilitée** (aménagement de P+R, de PEM au niveau des principaux arrêts, arrêts sur autoroute...)



Arrêt de car Salleboeuf - aire de covoiturage – Source A'urba

Fréquentation cars express



Mobilité en milieu rural : création de services 2025 dans le cadre des Contrats Opérationnels de Mobilité (COM)

Supprimer les zones blanches de la mobilité en proposant des services adéquats aux besoins des territoires peu denses.

► 39 services de mobilité financés par la Région Nouvelle-Aquitaine sur 32 Cdc non-AOM, dont 6 créations de nouveaux services en 2025 :

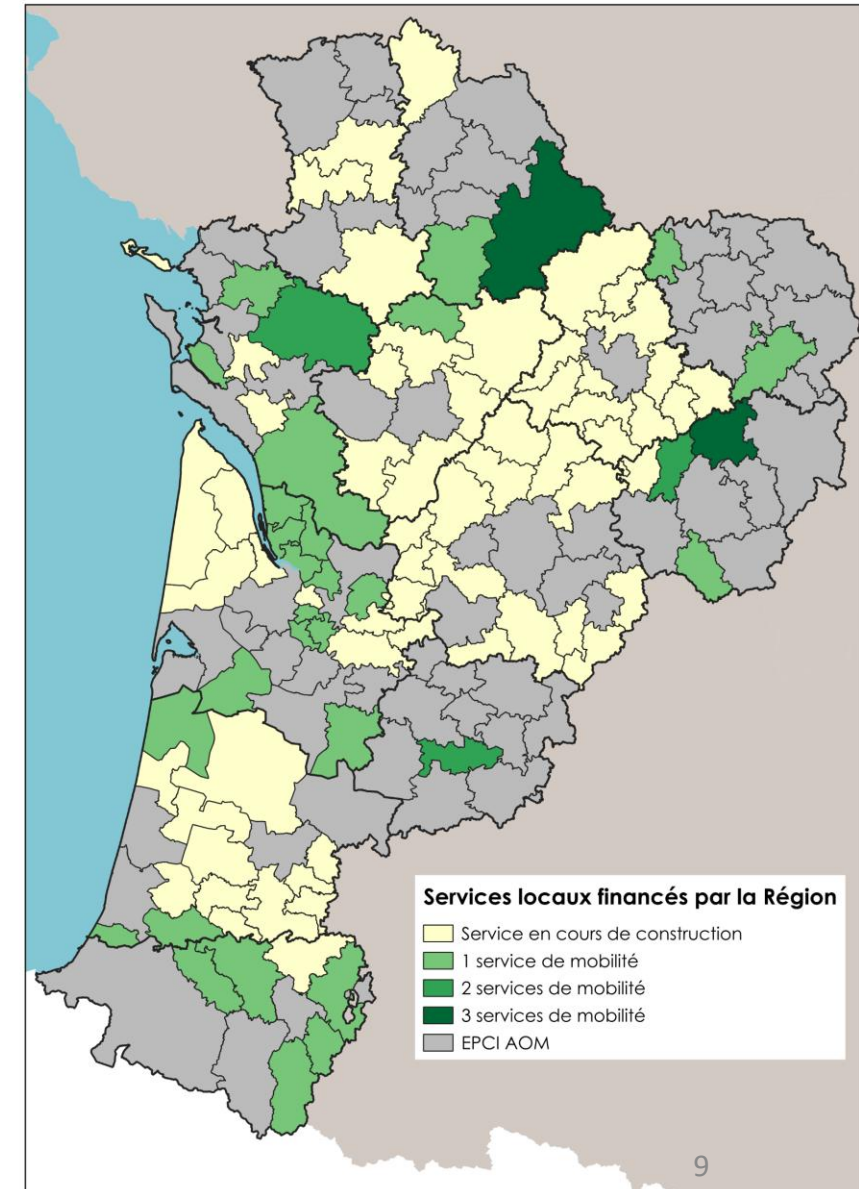
- Navette locale Aiguillon – Damazan
- V'Loc Vienne et Gartempe longue durée et libre-service
- TAD CC Nord-Est Béarn
- TAD Seignanx
- TAD Lakéo Grands Lacs

► Suppression progressive des zones blanches en développant des services avec les communautés de communes non-AOM :

- Création de services en cours de réflexion avec 60 Cdc

► Objectif de déploiement des systèmes de covoiturage en cours

Covoit Modalis, Blablacar Daily...: par et pour les actifs, la mobilisation des employeurs est essentielle pour leur réussite.



Budget régional transports de voyageurs 2025 : 1,118Mds€

= 183€/hab, soit 1/3 du budget de la Région

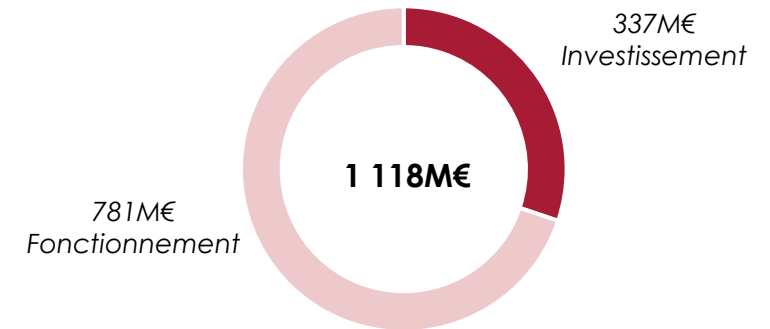
Hausse de 45% depuis 2019:

- ❑ **Augmentation des coûts d'exploitation** (explosion des péages ferroviaires et impacts COVID/guerre/inflation): **+22% en 6 ans** (+131M€), dont +21% sur TER, +58% sur cars régionaux, +10% sur Transports Scolaires
- ❑ **Forte augmentation des investissements** : **+230% en 6 ans** (+210M€) liés aux cycles d'achats du matériel TER, travaux d'infrastructures, verdissement des flottes

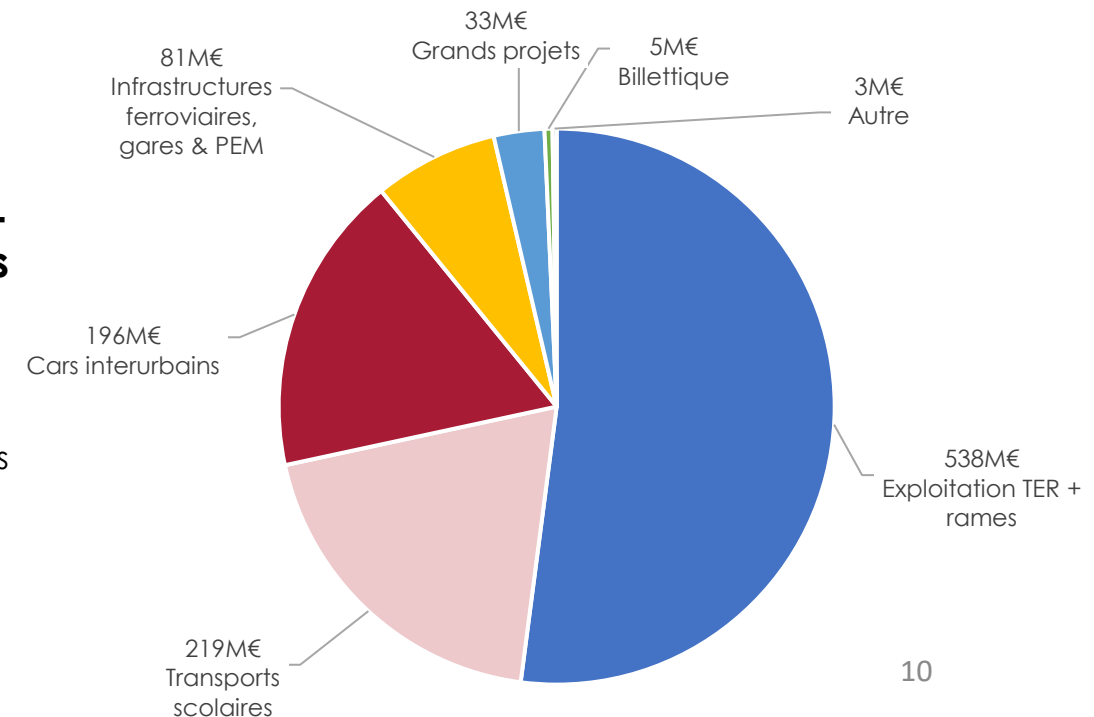
Une sous-capacité et une dégradation du réseau ferroviaire, non-supportées par l'Etat, qui contraint les Régions à investir hors compétence pour :

- ❑ Réaliser des travaux d'urgence
- ❑ Rénover les lignes de desserte fines du territoire (LDFT) → 44% du réseau NA
- ❑ Augmenter les capacités et la robustesse des infras dans les grandes agglomérations (SERM)

► Un mur d'investissement se présente aux Régions



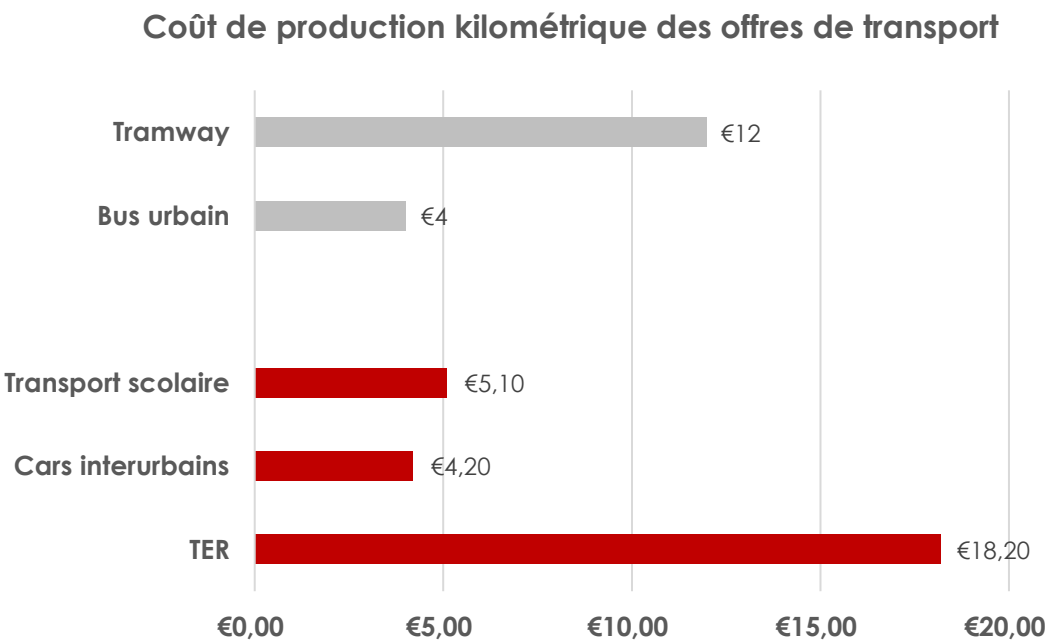
Répartition des dépenses transport de voyageur par thématique



► La production de l'offre est le coût principal des transports :

- ❑ Coût de production de l'offre TER
 - 18,2€ train.km
 - Coût global de 490M€ en 2024 (soit 350M€ en soustrayant les recettes)
- ❑ Coût de production de l'offre cars interurbains
 - 4,2€ cars.km
 - Coût global de 125 900 000€ en 2024
- ❑ Coût de production des cars scolaires
 - 5,1€ cars.km
 - Coût global de 157 800 000€ en 2024
- ❑ Coût de production des services de mobilité en milieu rural
 - 32€/voyage (TAD)
 - Coût global de 1,7M€ en 2024

► 70% du budget régional destiné à la production de l'offre



Les Régions, uniques AOM sans ressource financière dimensionnée au besoin

Le financement des AOM en Nouvelle-Aquitaine permet une **couverture des dépenses en moyenne à hauteur de 14% par les recettes tarifaires et 52% par le VM**, soit un 1/3 des dépenses restant à la charge des EPCI.

Dans les AOM urbaines > 100 000 habitants en Nouvelle-Aquitaine :

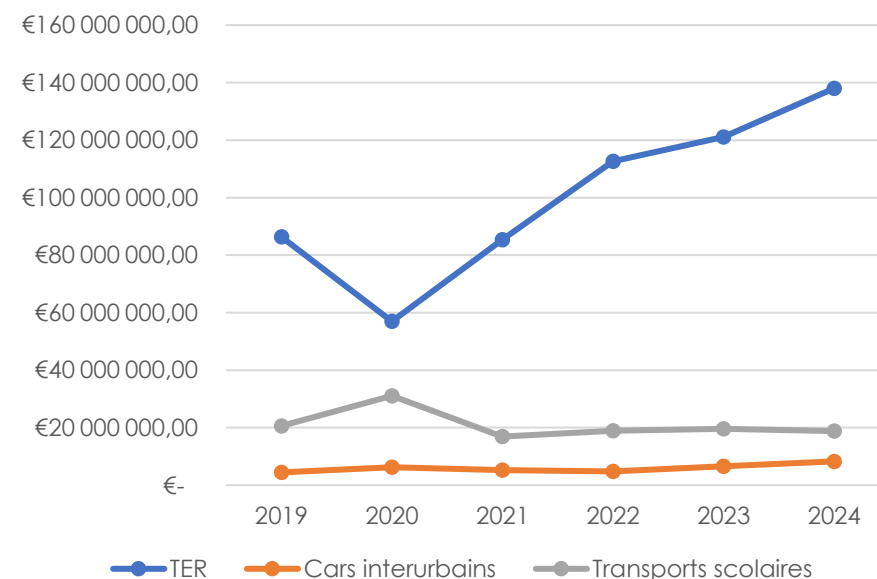
- ❑ **Recettes tarifaires**: des gammes tarifaires hétérogènes et des réseaux gratuits → 140M€ recettes en 2025, soit 0 à 18% des coûts globaux des réseaux
- ❑ **Versement mobilité**: un taux généralement élevé grâce à l'engagement de TCSP (0,90% à 2%) → 530M€, soit 44 à 75% des coûts globaux des réseaux
- ❑ **Autofinancement** : une contribution nécessaire des AOM, par emprunt, contribution directe ou report d'excédents → 320M€, soit 7 à 36% des coûts globaux des réseaux

La Région est une AOM à part, reposait sur **une ressource unique tarifaire, laissant un reste à charge de 85% pour la collectivité**.

✓ **Le VM Régional levé depuis 2026 ne représente que 5 à 7% du budget transport.**

Sans re-questionnement profond du modèle de financement des AOM régionales, et dans un contexte financier inédit, la Région ne peut faire face au besoin massif d'investissements ET de fonctionnement.

Evolution des recettes tarifaires par mode



Axe n°1 : Agir sur le matériel roulant TER

Un parc de 195 rames régulièrement sous tension pour assurer les 776 circulations/j :

- ❑ Défaillance du matériel : à l'origine de 14% des retards et 27% des suppressions (2024)
- ❑ Fortes surcharges récurrentes aux heures de pointe et fin de semaine + période estivale
- ❑ Exploitation particulièrement complexe liée à l'état du réseau (dégât matériel lié aux chutes d'arbres, collision animaux, pannes hivernales des caténaires...) rendant une partie du parc inopérante

Pour faire face à ces enjeux, la Région Nouvelle-Aquitaine a commandé 18 rames en 2022 :

- ❑ Livraison courant 2025 pour les 12 Regiolis (116M€)
- ❑ Livraison courant 2026 pour les 6 Regio2N (82M€)
- ❑ 4 600 places supplémentaires pour les usagers
- ❑ Cofinancement à 50% par Bordeaux Métropole de 2 Regiolis et 3 Regio2N (SERM Girondin)

Puis 10 nouvelles rames en 2026 :

- ❑ Livraison courant 2029 pour de 10 Regiolis (105M€)



Axe n°2 : Agir sur les capacités et l'exploitation TER (service cadencé, fiable et régulier)

Fiabiliser l'exploitation des TER et lever les freins capacitaires pour « désaturer » les nœuds ferroviaires :

- ❑ Allonger les quais pour réceptionner des rames plus longues et augmenter la capacité d'emport aux heures de pointe
- ❑ Moderniser la signalisation trop limitante pour améliorer la robustesse et la fréquence
- ❑ Développer les Services Express Métropolitains (SERM) pour améliorer les déplacements du quotidien

Quelques exemples d'opérations à forte valeur ajoutée pour la qualité de service :

- ❑ Entrée d'Arcachon (capacité des voies)
- ❑ Ambarès – St-Mariens (signalisation)
- ❑ La Rochelle – Saintes (signalisation)



Axe n°3 : Agir sur l'usage des cars régionaux

Développer l'usage des cars régionaux autour des grands corridors de déplacements domicile-travail :

- ❑ Renforts routiers sur les lignes de cars des corridors agglos/périurbains
- ❑ Adapter les itinéraires pour mieux connecter les zones d'activités

Inciter le report modal vers les lignes de cars :

- ❑ Proposer des temps de parcours réduits et fiables grâce à des voies dédiées en accompagnant les gestionnaires de voiries dans leurs projets de voies réservées aux transports en commun (VRTC)
- ❑ Des voies essentielles au succès des Cars régionaux, mais également profitables au covoiturage organisé



Axe n°4 : Agir sur le déploiement de services de mobilité en milieu rural et périurbain

Continuer les efforts pour déployer des services de mobilité sur 92 Communautés de communes non-AOM, en revoyant les modalités de soutien régional.

- ❑ Augmenter la création de services : seul 35% des CdC non-AOM dotées d'un service de mobilité
- ❑ Tendre vers la mise en place d'un bouquet de plusieurs services (en moyenne 1,1 service par CdC) : navettes régulières locales ou de rabattement, service de covoiturage organisé, location de vélo en longue ou en libre-service

Inscrire les CdC AOM dans cette même dynamique pour supprimer les zones blanches à l'échelle régionale.

Péréquation assurée par le VMRR : 5,6 à 8,4M€/an répartis au prorata de la population → 1,8 à 2,8M€ pour les CdC AOM et 3,7 à 5,5M€ pour la Région AOM locale



Développer un système billettique modernisé et fluide sur l'ensemble du réseau régional (Trains régionaux, Cars, Transports Scolaires, etc...) et **coordonné avec les réseaux urbains**.

La Région Nouvelle-Aquitaine a missionné NAM pour la mise en place :

► **MaaS et Billettique multimodale :**

- ☐ Application combinant recherche d'itinéraires multimodaux et vente de titres adaptés
- ☐ Fourniture d'un titre unique pouvant combiner plusieurs réseaux
- ☐ Interopérabilité régionale et interrégionale

► **Système de distribution des titres :**

- ☐ Déploiement de distributeurs automatiques nouvelle génération dans les gares (2026)
- ☐ E-boutique de vente multimodale (2026)
- ☐ Openpaiement (CB) sur valideur embarqué dans les cars
- ☐ Application mobile dédiée à la vente des titres régionaux (autovalidation)

NOUVELLE-AQUITAINE
MOBILITES

