

# QUELLES PRIORITÉS D'INVESTISSEMENT DANS LES RÉSEAUX POUR SOUTENIR LES SERVICES INNOVANTS ?

Le paradigme d'investissement dans les réseaux de transports est très marqué par la question capacitaire (niveau de service des infrastructures) et la création de nouvelles dessertes. Un demi-siècle d'investissement public massif a doté la France d'un système d'infrastructures de transports (autoroutes, réseau secondaire, LGV), qui fait la fierté des ingénieurs du pays et un facteur de compétitivité économique majeur dans la compétition internationale.

Toutefois, cette volonté aménagiste porte en elle certains biais qui aboutissent à des disparités territoriales fortes sur l'accessibilité aux services et activités. Pour la Nouvelle-Aquitaine, cela s'observe notamment sur des différences fortes de dessertes par la grande vitesse ferroviaire. La priorité des trente prochaines années est-elle de prolonger les LGV vers les autres grands pôles de la façade atlantique ? Si oui, quelles seraient les marges de manoeuvre restantes pour moderniser l'axe POLT ? La question pourrait également se poser totalement dans l'autre sens.

Le secteur ferroviaire concentre un grand nombre d'enjeux d'investissement : nouvelles dessertes, nouvelles lignes ou priorité à la remise à niveau du réseau existant, pour lequel de grandes portions empêchent déjà d'avoir un niveau de service minimum pour les passagers comme pour le fret. Priorité aux liaisons inter-urbaines pour favoriser les échanges économiques, culturels, sociaux entre les pôles urbains, ou priorité aux dessertes de ces pôles urbains pour leurs espaces périurbains et périphériques ? Quel devenir pour les " petites lignes " ferroviaires ?

L'arbitrage porte également sur la priorisation entre transport de marchandises et mobilité des personnes. A l'échelle de la Nouvelle-Aquitaine, en incluant les flux de transit, le transport de marchandises compte pour environ 45% des émissions de GES de la région. Au-delà de la consommation d'énergies carbonées, les flux de marchandises génèrent également une charge importante de certaines portions du corridor Sud-Europe Atlantique. Faut-il investir dans des infrastructures pour mieux réguler et orienter les flux de marchandises, notamment aux abords de la métropole bordelaise ? La question des ports maritimes s'inscrit également dans cette réflexion d'une stratégie régionale et nationale pour la création de corridors maillés intermodaux pour les marchandises.

Sur la mobilité des personnes, une sorte de consensus technique apparaît sur les modifications es-pérées en termes de pratiques de déplacements : développement des transports collectifs, des modes actifs, du covoiturage, développement des télé-services et



Autoroute ferroviaire

activités, etc. La question porte davantage sur les moyens de provoquer ces changements et les priorités d'investissement dans les réseaux, à court, moyen et long terme. A court terme, un élan semble exister autour du vélo et les enjeux résident davantage sur la gestion urbaine de ce changement que sur le financement des mesures. A moyen terme, des investissements dans les transports publics peuvent déboucher sur l'augmentation de l'offre. A long terme, le choix difficile à faire aujourd'hui est d'accepter de ne pas augmenter la capacité des infrastructures physiques de transports et de prioriser les investissements dans les infrastructures numériques (connectivité, intelligence artificielle, applications mobiles, data centers) et de coordination (hubs, pôles multimodaux, centres logistiques, smart grids énergétiques).

La capacité à prioriser les investissements est évidemment cruciale, compte tenu des tensions sur les finances publiques, mais elle est aussi indispensable car elle donne un signal au marché, à l'investissement privé, à l'innovation. Quels seront les prochains marchés rentables, pour l'intérêt général et du point de vue des entreprises des nouveaux écosystèmes de la mobilité en devenir ?

En 2018-2019, la DREAL Nouvelle-Aquitaine a conduit une réflexion prospective sur la mobilité des personnes et le transport de marchandises à l'échelle régionale. Cette fiche valorise certains résultats de l'étude face au défi de la neutralité carbone de la mobilité à l'horizon 2050. Elle fait partie d'une valise pédagogique mise à disposition des acteurs des territoires, dans le but de mettre en débat les enjeux de la transition mobilière et d'impulser des stratégies territoriales volontaristes.

Contacts : DREAL Nouvelle-Aquitaine / Service Déplacements Infrastructures et Transports / Département mobilité et infrastructures ferroviaires : [dmif.sdit.dreal-na@developpement-durable.gouv.fr](mailto:dmif.sdit.dreal-na@developpement-durable.gouv.fr)



## IMMERSION DANS LES SCÉNARIOS PROSPECTIFS

Les scénarios prospectifs dépeignent des situations futures très contrastées selon les types de territoire.



Le scénario "**Pacte territorial**" est construit autour d'une vision de rééquilibrage du développement territorial vers l'est de la région Nouvelle-Aquitaine et vers les territoires ruraux. Le grand projet d'infrastructure retenu est la remise à niveau de l'axe ferroviaire Paris-Orléans-Limoges-Toulouse (POLT). L'autre grand projet concerne l'électrification du corridor routier Sud-Europe-Atlantique, en démarrant par la rocade bordelaise. Ce sont les deux seuls grands projets d'infrastructure de ce scénario, qui visent tous deux à améliorer les dessertes moyenne et longue distance, pour les voyageurs comme pour le fret. Les autres investissements portent sur le développement de l'offre de mobilité pour les besoins de déplacements de proximité, du quotidien, internes à la zone d'emplois, ou vers les territoires voisins. Ce scénario décrit une politique de réponse locale aux besoins de déplacements. Il n'est pas dans la poursuite à tout prix de l'amélioration de l'accessibilité des zones rurales aux grands pôles urbains. Sur cette dimension, il se différencie fortement des deux autres scénarios, qui sont davantage focalisés sur les dessertes inter-urbaines, que ce soit entre les pôles littoraux pour le scénario "Masterplan littoral", ou entre les grandes villes de la région pour le scénario "Métropole sans voiture".



En effet, dans le scénario "**Masterplan littoral**", les politiques d'infrastructures ciblent en priorité l'amélioration des dessertes inter-urbaines sur un axe Nord-Sud allant de Nantes (et plus au nord les villes bretonnes) jusqu'à l'agglomération basque (et plus au sud vers San Sebastien et Bilbao). Les investissements dans les infrastructures concrétisent une stratégie plus globale marquée par la Transit-Oriented Development (TOD), qui serait déployée sur la façade atlantique. C'est donc une vision inter-régionale et transfrontalière du développement pour le littoral néo-aquitain. Dans cette logique, le prolongement de la ligne à grande vitesse Sud-Europe-Atlantique vers Bayonne est réalisé. C'est toute une dorsale multimodale "Grand Atlantique" qui se structure progressivement. Sur la partie est de la région, des investissements sont également réalisés pour moderniser l'axe ferroviaire POLT, avec un objectif de fiabilisation des dessertes voyageurs. Pour les déplace-

ments du quotidien, les investissements sur les réseaux se concentrent sur la connectivité des transports et les usages numériques ; la grande priorité est d'organiser un système de collecte, de partage et de valorisation des données de mobilité, pour faciliter le développement et l'adoption des services de mobilité partagée.



Comme pour les deux autres scénarios, le scénario "**Métropole sans voiture**" incarne des choix d'infrastructures en rapport avec les priorités de développement territorial à l'échelle régionale. Dans ce scénario, l'armature urbaine est très fortement organisée, polarisée et structurée autour des grandes métropoles, comme Bordeaux, Bayonne et Toulouse. L'enjeu est d'être bien inscrits dans les grands axes de développement internationaux, d'où l'importance cruciale de la compétitivité transports et logistique du corridor Sud-Europe Atlantique, et dans une moindre mesure de l'axe Paris-Toulouse. La ligne à grande vitesse est prolongée vers l'Espagne et vers Toulouse. Une intégration très forte des réseaux de transports à l'intérieur des zones d'emplois de Bordeaux et Bayonne ouvre la voie à des offres de Mobility as a Service (MaaS). En dehors de ce grand projet de LGV SEA, les investissements sont tous concentrés sur la mobilité urbaine : transports collectifs, micro-mobilité, covoiturage, modes actifs. L'heure n'est plus du tout à l'adaptation des capacités routières ; la dégradation du niveau de service de certains axes est perçue comme un levier de régulation des trafics. L'entretien des réseaux existants capte l'essentiel des budgets affectés aux infrastructures.



# POUR SOUTENIR LES SERVICES INNOVANTS ?

## ZOOM SUR DES INITIATIVES LOCALES PORTEUSES D'AVENIR

### Voie réservée



Le Département de la Gironde a trois projets de voies réservées au covoiturage et aux transports en commun :

- sur la RD106 à Saint-Jean d'Illac
- sur la RD11E de Bouliad à Latresne
- sur la RD936 à Fargues-Saint-Hilaire

<https://www.gironde.fr/deplacements/le-covoiturage#voie-reservee-rd106>

### Itinéraires cyclables



Plusieurs collectivités de la région Nouvelle-Aquitaine s'engagent dans un renforcement de leurs itinéraires cyclables, en mobilisant notamment les aides financières apportées par l'État via le « Fonds mobilités actives – Continuités cyclables », mesure du plan vélo et mobilités actives national. L'objectif de l'appel à projets de résorption de discontinuités des itinéraires cyclables est de permettre d'offrir des infrastructures sécurisées et confortables à des usagers quotidiens de plus en plus nombreux.

En Nouvelle-Aquitaine, déjà 22 collectivités territoriales ont bénéficié d'une subvention de l'État, pour près de 6,7 millions d'euros au total.

<http://www.nouvelle-aquitaine.developpement-durable.gouv.fr/fonds-mobilite-actives-r4639.html>

### Réseau express

## RER MÉTROPOLITAIN BORDEAUX NOUVELLE-AQUITAINE

L'amélioration de l'offre de mobilité à destination des habitants de l'aire urbaine bordelaise est un enjeu. Des études sur un système de RER métropolitain et sur la désaturation du nœud ferroviaire de Bordeaux ont été lancées.

Le projet de RER métropolitain, soutenu par l'État, Bordeaux Métropole, la Région Nouvelle-Aquitaine, la SNCF et Nouvelle-Aquitaine mobilités, sera mis en place progressivement entre 2020 et 2028, avec des expérimentations et des mises en service progressive de nouveaux services, pour atteindre sa cible en 2028. Il permettra notamment de créer des dessertes traversantes qui améliorent les connexions entre les territoires limitrophes de la Métropole.

<https://www.projet-rer-m.fr/>

- La ville de Bayonne a inauguré **un parc vélo sécurisé**, juste derrière la mairie. Cet équipement dispose d'une capacité de 38 places, de 4 prises électriques et une pompe de gonflage. Il vient compléter une offre de 450 places de stationnement vélo sur la voirie et dans les parkings de la ville.  
<http://www.bayonne.fr/vie-quotidienne/se-deplacer/393-le-velo-en-ville.html#c974>
- Investir dans les systèmes de transport intelligent : **SCOOP**, porté par l'Europe et l'État français, est un projet de déploiement pilote de systèmes de transports intelligents coopératifs, basés sur l'échange d'informations entre véhicules et entre le véhicule et la route, qui vise notamment à optimiser les coûts de gestion de l'infrastructure.  
<http://www.scoop.developpement-durable.gouv.fr/>

# QUELLES PRIORITÉS D'INVESTISSEMENT DANS LES RÉSEAUX POUR SOUTENIR LES SERVICES INNOVANTS ?

## PISTES À PARTAGER POUR ACCÉLÉRER LES TRANSITIONS DES TERRITOIRES

Dès qu'on parle d'investissements dans les infrastructures de transports, les montants discutés s'envolent vite. Cela explique en partie une certaine lenteur en matière d'innovation, car les cycles économiques sont de l'ordre de plusieurs décennies et pour les infrastructures lourdes, on est souvent au-delà de cinquante ans. Les pistes indiquées dans cette fiche essaient de se détourner de cette logique d'investissements massifs sur un seul ou quelques grands projets.

### 1/ FAIRE DE LA MARCHÉ ET DU VÉLO, LE MODE ORGANISATEUR DES RÉSEAUX VIAIRES

Pendant très longtemps, l'automobile a été le mode organisateur des routes, c'est-à-dire le mode autour duquel les voies étaient aménagées. Tout a été pensé et organisé autour de l'automobile : les règles de priorité entre véhicules et types de déplacement, les vitesses de circulation, la largeur des trottoirs, le positionnement des passages piétons, etc. Bien avant la prise en compte du défi énergie-climat, cette hégémonie de la voiture individuelle a posé de nombreux problèmes aux centres urbains - pollution sonore, pollution de l'air, accidentologie, congestion - avec une réponse plutôt marquée par le développement de transports urbains. De nombreuses grandes villes, comme La Rochelle ou Bordeaux, ont alors engagé un travail de fond pour donner un avantage concurrentiel aux transports en commun : abaissement des vitesses de circulation pour l'automobile, tarification du stationnement, piétonnisation des coeurs de ville, voies réservées pour les bus (et bien sûr le tramway pour Bordeaux). En parallèle, une attention croissante aux cheminements piétons et cyclables a vu le jour. C'est cet élan que cette fiche propose d'accompagner en priorité. Poursuivre le travail, pas à pas et de longue haleine, de remise à niveau de la "marchabilité" de la ville, en sécurisant tous les cheminements et en considérant la marche comme le mode autour duquel la rue doit être organisée. En toutes circonstances, le piéton devrait être prioritaire. Un lieu d'application de cette doctrine pourrait être de travailler collectivement sur les dessertes piétons et vélo des établissements scolaires, d'enseignement professionnel et d'enseignement supérieur.

### 2/ AMÉNAGER ET ADAPTER LES RÉSEAUX DE TRANSPORTS POUR FACILITER LA MOBILITÉ PARTAGÉE

Aires de covoiturage dans les zones rurales et périurbaines, aménagement de voies réservées sur les grandes pénétrantes aux agglomérations pour le covoiturage, pôles d'échanges multimodaux, bornes de recharge électrique pour les engins de micromobilité, nombreux sont les besoins d'adaptation des réseaux de transports pour favoriser les usages collaboratifs et partagés des moyens de transports. Il s'agit d'un changement progressif de paradigme : raisonner à capacité constante et réguler les réseaux en partant du principe que l'autosolisme n'est plus la règle. Ce changement se heurte à un principe de réalité dans l'immédiat et à moyen terme. Les réseaux de transport sont encore largement dominés par l'autosolisme et peu (voire aucun) de territoires ne semblent capables d'accepter avec quiétude et sérénité les perturbations en termes de congestion. Pour faire plus de place, au sens propre comme au sens figuré, aux solutions de mobilité partagée, des espaces "dépose-minute" pourraient être aménagés pour le covoiturage, pour desservir les grands équipements et en interconnexion des pôles d'échanges de mobilité.

### 3/ CONCENTRER LES INVESTISSEMENTS DANS LES ÉQUIPEMENTS NÉCESSAIRES À L'INTERMODALITÉ DES DÉPLACEMENTS

Dans les centres urbains, les solutions disponibles pour répondre aux besoins de mobilité sont très nombreux. Néanmoins, cette abondance d'offres ne doit pas occulter le besoin de travailler à rendre plus simple, plus pratique et plus économiquement accessible, le recours à plusieurs modes par un individu dans sa chaîne de déplacements. Le rôle des hubs, comme les gares, est essentiel pour l'intermodalité. En terme de fonction, l'organisation d'un système de billettique inter-opérable ou unique, est également une autre priorité pour rendre possible et favoriser l'intermodalité.

