

AMBITION FRANCE TRANSPORTS

FINANCER L'AVENIR DES MOBILITÉS

CAHIER D'ACTEUR

LOGO



RÉGION
**Nouvelle-
Aquitaine**

QUI SOMMES-NOUS :

Nom de la structure :
Région Nouvelle-Aquitaine

Contact :

Adresse :
Hôtel de Région
14 rue François de Sourdis,
CS 81383 - 33077 Bordeaux Cedex

Téléphone :

Courriel :

Site internet :
<https://www.nouvelle-aquitaine.fr>

Présentation de la structure (400 caractères) :

TITRE : CONTRIBUTION DE LA REGION NOUVELLE-AQUITAINE A LA CONFERENCE AMBITION FRANCE TRANSPORTS [projet]

THEMATIQUE :

- Le financement des mobilités du quotidien par les autorités organisatrices des mobilités (AOM) dans les territoires des SERM
- Le financement des infrastructures routières
- Le financement des infrastructures et services de transport ferroviaire
- Le financement du verdissement du transport de marchandise

EN BREF : (2000 caractères)

L'indispensable adaptation des mobilités à l'urgence climatique impose une action publique forte dotée de financements à la hauteur des enjeux. Cela passe par :

- Une **loi de programmation pluriannuelle** articulant les enjeux de planification financière, de consolidation et modernisation du réseau ferré, et de renforcement du réseau routier comme de sa sécurité.
- Le **plein exercice par l'État de ses responsabilités de propriétaire des infrastructures ferroviaires, incluant l'intégralité des lignes de desserte fine du territoire (catégories UIC 7 à 9 AV), et du réseau routier national.**
- La **dotation de SNCF Réseau par l'État d'un supplément de 2,5 Md€/an**, en mobilisant notamment l'excédent de recette des péages autoroutiers que permettra la fin des concessions, **pour que l'opérateur puisse honorer toutes ses missions** (régénération, modernisation et développement du réseau ferré).
- L'**attribution aux Régions des ressources nécessaires** à l'exercice de leurs **compétences d'AOM régionale** et de leur **rôle de chef de file** à l'échelle des bassins de mobilité.
- La **mobilisation d'une fiscalité cohérente avec les enjeux de décarbonation** des mobilités, comme les ETS2 ou l'instauration d'une écotaxe sur le transit transfrontalier des PL, et **socialement plus juste**, comme la proposition d'une TVA à 5,5% pour le transport scolaire ou la mise à contribution des plus-values immobilières et foncières dopées par la mise en place des SERM ou la desserte par une LGV.
- Une **approche systémique des infrastructures ferroviaires** pour favoriser les synergies entre desserte de proximité, transport du quotidien et mobilité longue distance, avec une **gouvernance reconnaissant pleinement les collectivités territoriales.**

Composante essentielle de la **vitalité des territoires, la mobilité doit répondre aux enjeux de l'urgence climatique**. Cet impératif appelle une action publique résolue conciliant réduction des GES liés au transport (premier émetteur) et mobilité accessible à toutes et tous.

Pleinement acquise à cette nécessité, **la Région Nouvelle-Aquitaine s'est saisie des nouveaux outils instaurés par la loi LOM** pour améliorer l'efficacité et la **qualité des transports régionaux et de l'intermodalité. Mais l'état des infrastructures et le succès des offres de transport public appellent des ressources pérennes** pour une politique de transport à la hauteur des enjeux.

Les infrastructures de transport sont des investissements de long terme, comme en témoigne la ligne ferroviaire Bordeaux-Toulouse qui date de 1856 ! **Conçus pour répondre aux besoins de plusieurs générations**, ces **équipements structurants** requièrent une vision de long terme.

Seule une loi de programmation pluriannuelle permet de répondre à cette nécessité.

1. L'État doit assumer ses responsabilités en matière d'infrastructures ferroviaires et routières

1.1. Un besoin de financement vital

La survie du réseau ferré est menacée faute, depuis les années 1970, d'investissements significatifs de **l'État, propriétaire du réseau** : un milliard d'euros manque chaque année au contrat de performance entre l'État et SNCF Réseau pour empêcher l'aggravation de sa dégradation, et au total, **ce sont 2,5 Md€ qui font défaut chaque année à SNCF Réseau pour assurer ses 3 missions que sont la régénération, la modernisation et le développement du réseau**. Les comparaisons internationales illustrent de manière spectaculaire le sous-investissement français (cf. illustration 1).

Un audit finalisé en 2017 par SNCF Réseau a mis en évidence l'état extrêmement préoccupant du réseau ferré néo-aquitain : **dégradation des plateformes, fragilité de la signalisation et obsolescence des composants**, avec pour conséquence des **limitations de vitesse, de nombreux arrêts de circulation** et la **fermeture de plusieurs sections**.

Avec ses **3 410 km de linéaire ferroviaire**, dont **54% de lignes de desserte fine du territoire** (LDFT) qui remplissent un rôle essentiel pour le maillage du territoire et la vitalité des zones péri-urbaines et rurales, **la Nouvelle-Aquitaine, plus vaste région française, ne peut se substituer à l'État !**

L'État doit pleinement exercer ses responsabilités de propriétaire des infrastructures ferroviaires, incluant l'intégralité des lignes de desserte fine du territoire (catégories UIC 7 à 9 AV), dans un moment où la fréquentation des TER connaît une très forte croissance, avec en **Nouvelle-Aquitaine 105 000 voyageurs quotidiens aujourd'hui contre 65 000 en 2017 (+61,5% !)**.

Ossature structurante permettant de gérer des flux massifs avec un impact environnemental maîtrisé, l'infrastructure ferroviaire est aussi essentielle pour proposer une offre de transport répondant aux enjeux des grandes aires urbaines. Mais **sans investissements conséquents de l'État dans cette infrastructure, il est impossible de déployer un SERM**, comme l'illustre le cas bordelais. Sans aménagements ferroviaires au Sud de Bordeaux (AFSB), renforcement de l'alimentation électrique et modernisation de la signalisation, le RER métropolitain ne peut se faire.

1.2. L'opportunité de la fin des concessions autoroutières

Sur les 15 Md€/an que génèrent les péages autoroutiers, 10Md€/an sont nécessaires à l'État pour entretenir les autoroutes. **Le maintien des péages** après la fin des concessions dégagerait donc un **excédent de recettes de 5 Md€/an** sur lequel il serait tout à fait possible de prélever les **2,5 Md€/an supplémentaires nécessaires à SNCF Réseau**, sans affecter l'état du réseau autoroutier.

Sans cette restauration de la capacité d'investissement de l'État dans le réseau, il ne sera pas possible de développer **l'offre ferroviaire, historiquement sous-dimensionnée en Nouvelle-Aquitaine**.

En dégageant un excédent de 5 Md€/an, **le maintien des péages à leur niveau actuel permettrait en outre de consacrer une partie des recettes à l'entretien, par l'État propriétaire, des routes**

nationales. Trop souvent, celui-ci sollicite le concours des Régions pour compenser sa défaillance en la matière.

2. La Région doit disposer des ressources nécessaires à l'exercice de ses compétences

2.1. En tant qu'AOM régionale

Dans une Région grande comme l'Autriche, répondre aux enjeux de mobilité, en conciliant **accessibilité de toutes et tous aux services comme à l'emploi** et **décarbonation des transports**, requiert des moyens conséquents. Or, la Région est la seule AOM qui ne pouvait lever le versement mobilité (VMr) jusqu'à la loi de finance 2025. Mais au regard des **près de 1,2 Md€** qu'elle consacre chaque année aux mobilités, ce VMr (qui au maximum, représentera 6,5% des dépenses) est loin de répondre aux besoins.

AOM régionale, la Région doit notamment financer 6500 circuits scolaires, 32 lignes de TER et 240 lignes de cars interurbains, avec une croissance de la demande qui génère une hausse des coûts de fonctionnement et des besoins en investissement conséquents.

Le **succès des TER** appelle des investissements en matériel roulant évalués entre 30 et 40 rames dans les 10 prochaines années, soit 500 à 600 M€ d'investissement, auxquels s'ajoutent les 193 M€ des opérations mi-vie (OPMV) pour la rénovation de 62 rames sur les 196 que possède la Région. Pour gérer les matériels roulants ferroviaires dont elle est désormais propriétaire, la Nouvelle-Aquitaine a créé avec Occitanie la Société Publique Interrégionale des Investissements en faveur des Transports (SPIIT), société publique locale (SPL) qui permet une collaboration étroite entre Régions en mutualisant expertise technique et ingénierie financière.

L'alternative à la voiture passe aussi par le **développement de l'offre d'autocars**, comme l'illustre la création par la Région de lignes de cars express en plus des lignes interurbaines déjà existantes.

Le développement de cette offre routière appelle des **investissements pour renforcer la sécurité**. Après les systèmes d'anti-démarrage en cas d'alcoolémie positive (tous les cars de la Région en sont équipés), il faut **développer de nouveaux dispositifs permettant de détecter la consommation de stupéfiants**. D'autres équipements de sécurité sont nécessaires, tant pour la **sécurité des passagers** (tels que le marteau électronique brise-vitre) que pour **celle des usagers de la route particulièrement vulnérables**, comme les piétons, cyclistes et motards (par exemple, en équipant les cars de radars permettant de détecter une personne ou un véhicule dans un angle mort).

Le **verdissement du parc** (obligation légale) doit aussi être financé. Si le report de la voiture individuelle vers les transports collectifs et les modes actifs est en soi vertueux, la **motorisation zéro émission des transports collectifs** reste un objectif majeur, tant pour **le réseau ferroviaire**, majoritairement non-électrifié, qui nécessite de nouvelles formes d'énergie (batterie, hydrogène, ...), que pour les flottes d'**autocars** (4560 véhicules), exploités loin de leurs dépôts et qui ne bénéficient pas des mêmes avancées technologiques que les transports urbains. S'agissant de marchés à séries courtes, les charges de R&D sont plus difficiles à amortir et renchérissent le coût du matériel.

2.2. En tant que chef de file en matière de mobilité et d'intermodalité

Pour coordonner et animer l'action commune des différentes AOM des bassins de mobilité de son territoire, au titre du **chef de filât que lui confère la LOM, la Région ne s'est vu attribuer aucune ressource supplémentaire**. Or ce rôle de chef de file couvre une large thématique :

- intermodalité et actions communes en matière de mobilité, desserte, horaires, tarification, information et accueil des publics, répartition territoriale des points de vente,
- création, aménagement et fonctionnement des pôles d'échanges multimodaux (PEM) et aires de covoiturage/mobilité, notamment en milieu rural, transport vers et à partir de ces pôles ou aires,
- modalités de gestion des situations dégradées et continuité du service rendu,
- recensement et diffusion des pratiques de mobilité favorisant la cohésion sociale et territoriale,
- aide à la conception et mise en place d'offres de mobilité par les AOM.

Or **aucun financement n'a été prévu par la LOM pour tenir ce rôle** que la Région a particulièrement investi, en créant dès 2019 le syndicat mixte « SRU » Nouvelle-Aquitaine Mobilité (NAM) qui porte avec toutes les AOM urbaines le projet de titre de transport unique Modalis, et en élaborant avec de nombreux EPCI des **Contrats opérationnels de mobilité** (COM). Ces COM sont en effet essentiels pour "mettre

Accusé de réception - Ministère de l'intérieur
033-200053759-20250616-lmc100004635921-DE
Acte certifié exécutoire
Envoi préfecture le 18/06/2025
Retour préfecture le 18/06/2025
Mis en ligne le 18/06/2025

autour de la table" l'ensemble des acteurs de la mobilité et concevoir, à l'échelle des bassins de mobilité, un bouquet de solutions adapté à chaque territoire (transport à la demande, navettes, covoiturage local...).

Proposer une offre adaptée à la diversité géographique d'une **région de 84 000 km² où 51% des habitants résident en zone rurale** (contre 33% France entière) appelle l'invention de **solutions diversifiées**, qui passent notamment par la mutualisation des moyens de transport individuels (covoiturage, voitures et vélos à assistance électrique partagés ...).

3. Mobiliser la fiscalité pour le développement des services de mobilités

3.1. La fiscalité carbone

Le système d'échange de quotas d'émissions ETS2 instauré au sein de l'UE à partir de 2027 devrait générer jusqu'à **4,5 Md€/an** pour décarboner les secteurs du transport et du bâtiment. Environ 25% de cette recette nouvelle seront affectés à un "Fonds social pour le climat" dont la mise en œuvre doit être précisée par chaque État par l'élaboration d'un plan national d'ici le 30 juin 2025.

Les collectivités territoriales doivent être pleinement associées à l'élaboration de ce plan national.

Par ailleurs, de même que les recettes des péages autoroutiers doivent pouvoir être affectées au financement des infrastructures ferroviaires nécessaires au report de la route vers le rail, **il faut rendre possible, pour les régions transfrontalières comme la Nouvelle-Aquitaine, la mise en place d'une écotaxe PL sur le transit transfrontalier pour financer des alternatives à la route, dont le réseau national doit rester une compétence de l'État.** La levée de cette écotaxe par les Régions ne doit pas être assortie de l'obligation d'exercer la compétence route (prévue par la loi 3DS) afin d'éviter que cette ressource ne soit réinjectée dans le réseau routier au détriment du ferroviaire.

La **mobilisation de cette écotaxe en faveur du report modal** permettrait de financer le développement de plateformes d'échange rail-port/route, d'équipements industrialo-portuaires et de services de transport fluvial de marchandises.

3.2. Autres mesures

L'impact des SERM sur l'attractivité des territoires où ils sont déployés **justifie une attention particulière aux plus-values immobilières qui y sont réalisées**, afin d'examiner la possibilité d'une fiscalité qui contribuerait au financement de l'offre de mobilité. Le développement de cette offre nécessite des dépenses importantes que ne peut compenser la hausse de fréquentation (qui, dans le meilleur des cas, couvre à peine 1/3 des coûts, la Région Nouvelle-Aquitaine finançant jusqu'à 80 % du montant des billets). Or, **depuis l'adoption de la loi de décembre 2023 relative aux SERM, l'État n'y a apporté aucun financement.**

Il en est de même avec **l'arrivée de la LNSO** : les plus-values foncières et immobilières constatées sur tous les territoires desservis par une LGV invitent à une évolution de la fiscalité qui en tienne compte. L'État doit se donner les moyens du financement de cette infrastructure indispensable pour **désaturer le réseau existant** – et ainsi améliorer la fiabilité et la densité de l'offre TER – et pour **positionner la Nouvelle-Aquitaine sur les grands corridors internationaux** : corridor Atlantique vers la péninsule ibérique et corridor méditerranéen en nous reliant à la Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan (LNMP) et Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur (LNPCA).

Enfin, **deux mesures simples** permettraient de desserrer, modestement mais rapidement, l'étau budgétaire qui entrave les Régions :

- **une TVA à 5,5%** (contre 10% actuellement) **sur les transports scolaires générerait pour les Régions un gain immédiat** sur la contribution financière des familles, sans hausse de celle-ci,
- l'imputation des dépenses de **péage ferroviaire payé à SNCF Réseau sur la section investissement** des budgets régionaux (au lieu de son imputation à la section fonctionnement) augmenterait l'épargne de gestion et donc la capacité de désendettement des Régions.

CONCLUSION (2000 caractères)

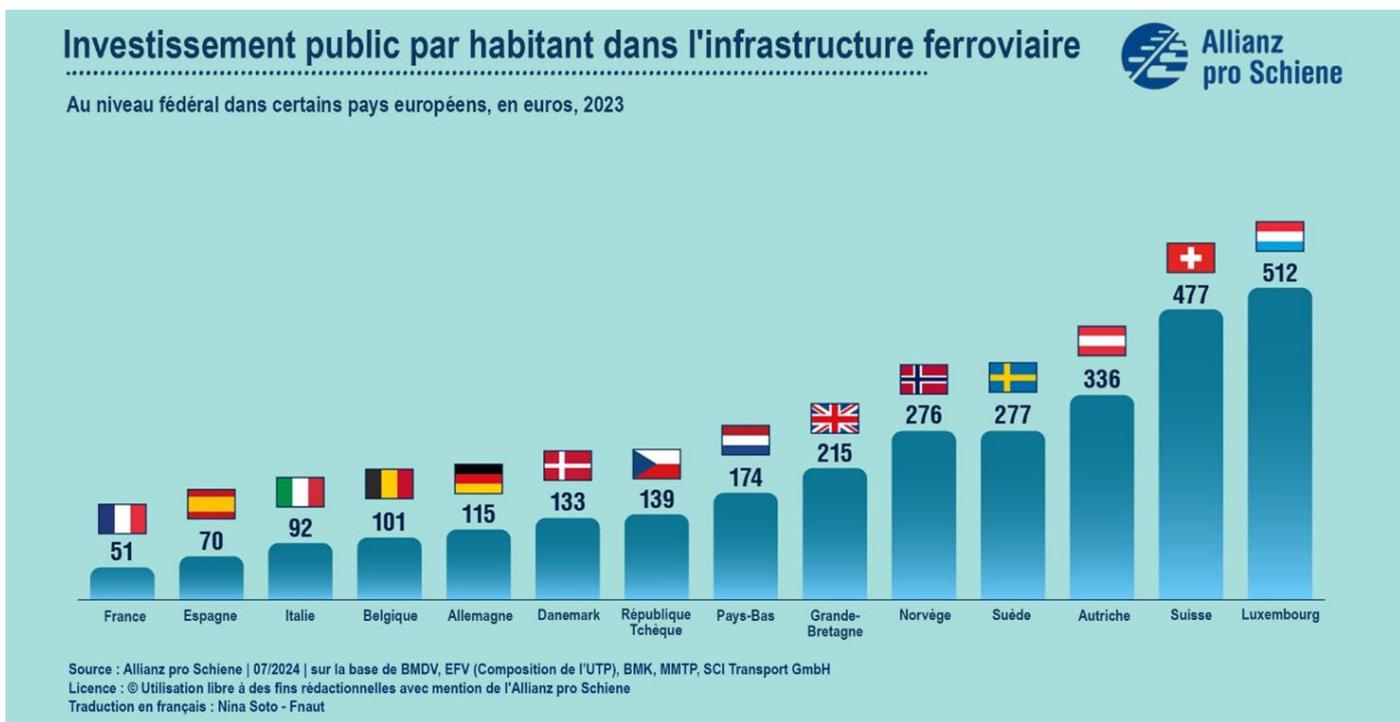
L'engagement des collectivités territoriales est essentiel pour **inscrire les mobilités dans une trajectoire de transition** conciliant **sobriété, décarbonation, aménagement soutenable et équitable du territoire**, au service de la **qualité de vie de tous ses habitants**.

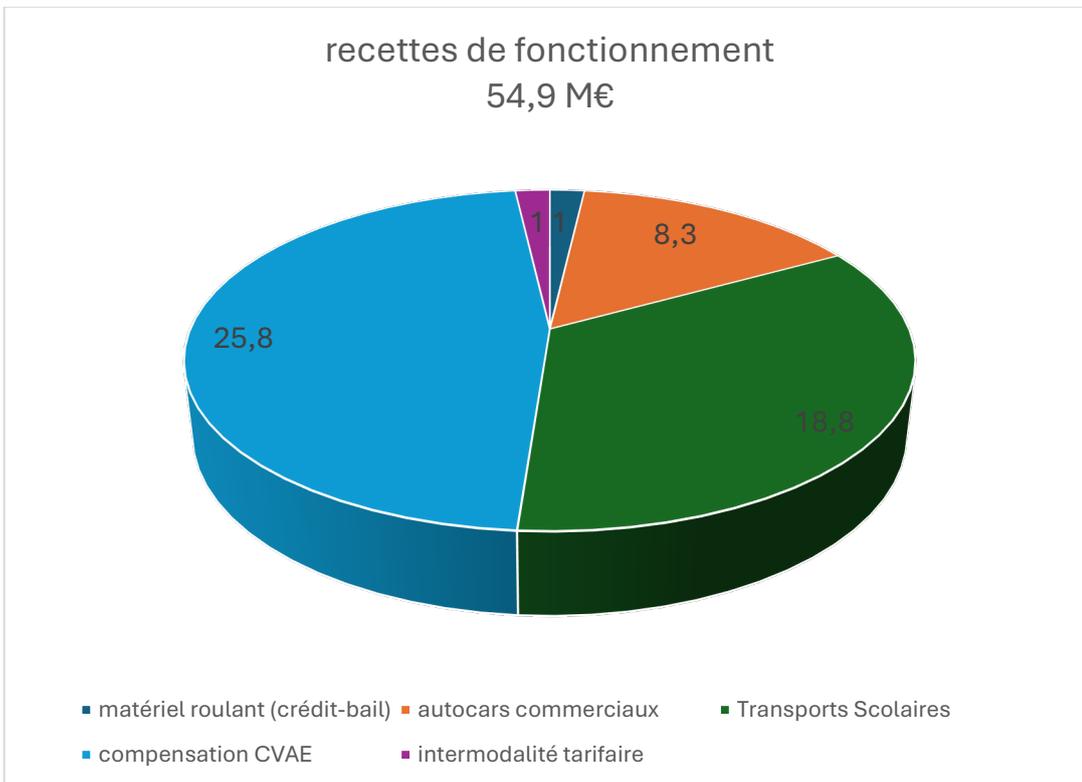
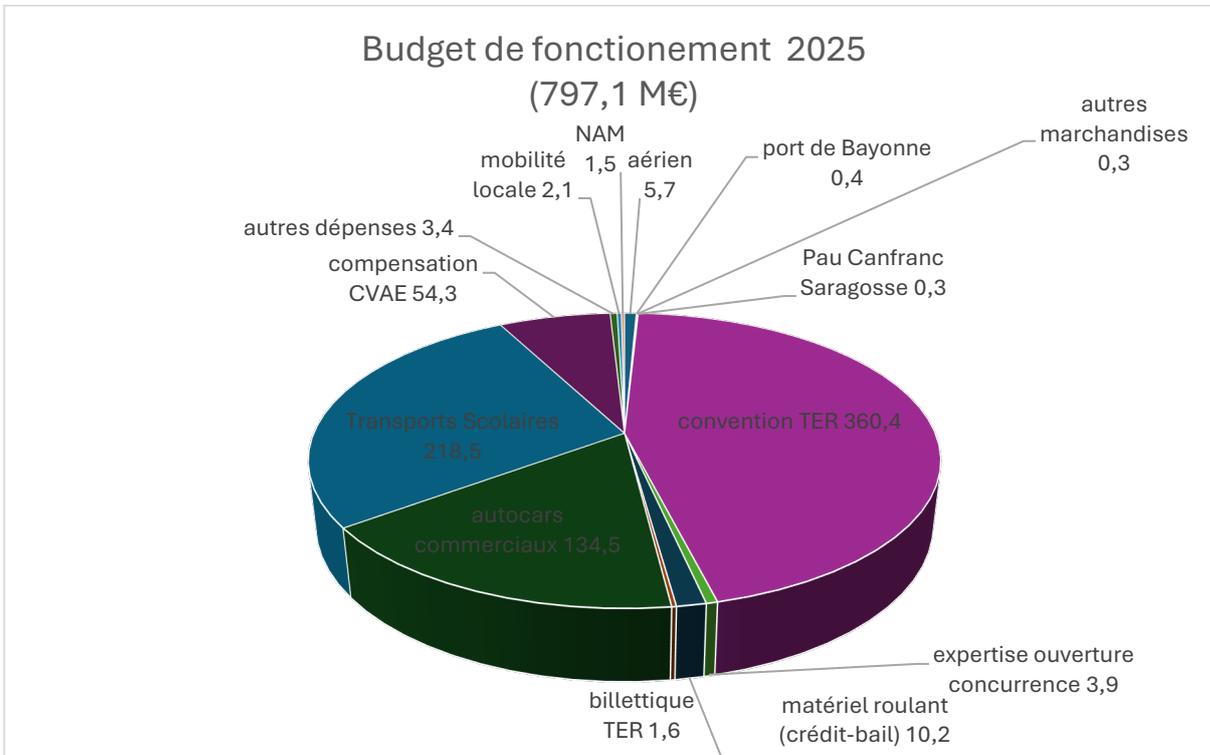
Pour y parvenir, il faut **faciliter les synergies entre acteurs locaux** pour concevoir des offres de mobilité adaptées à chaque contexte territorial et **veiller à la bonne articulation de cette mobilité de proximité avec celle à visée de longue distance**. **C'est pourquoi l'action régionale est déterminante** : son échelle d'action et sa culture de l'action publique de long terme, héritée de sa vocation première de rééquilibrage territorial, lui confèrent une responsabilité majeure pour structurer une offre de mobilité articulant les échelles du local et du global.

Pourtant, **bien que confirmée par la loi NOTRe** – le SRADDET confié aux Régions intègre le schéma régional de l'intermodalité (SRI) – **puis renforcée par la loi LOM, cette reconnaissance du rôle essentiel des Régions en matière de mobilité n'a jamais été assortie d'une réflexion sur la soutenabilité financière** de l'exercice des compétences régionales en matière de transport !

Il est grand temps d'y remédier et de doter enfin les Régions des ressources indispensables à l'exercice de leurs compétences.

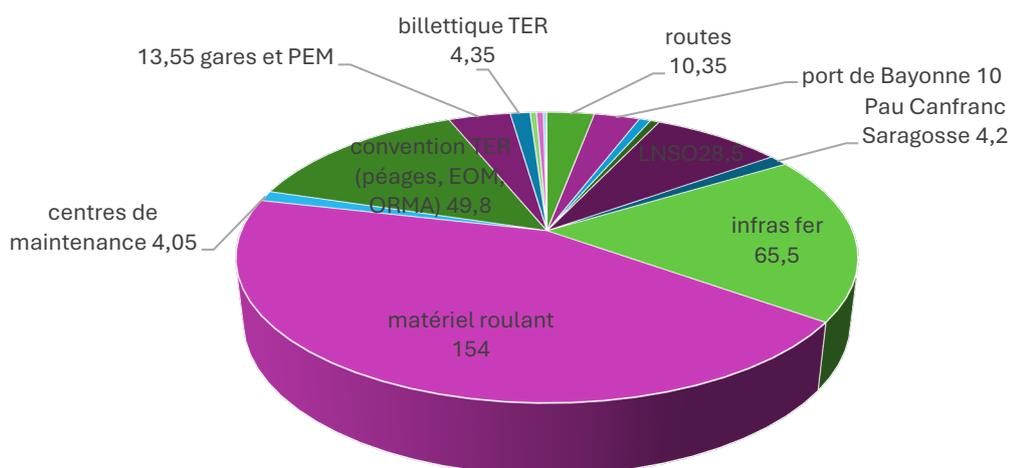
Illustration 1



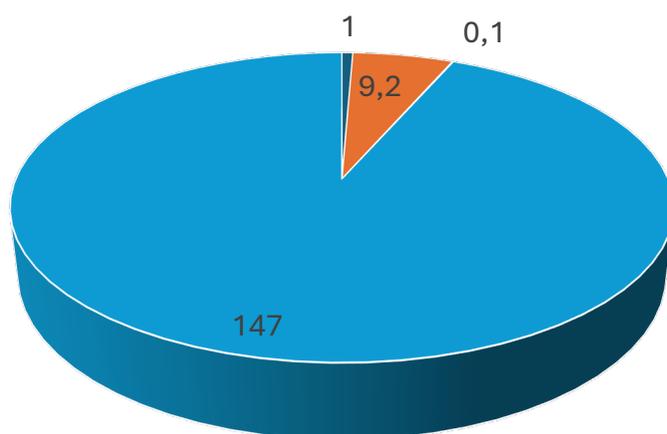


Les recettes commerciales du TER, de près de 130 M€ annuels apparaîtront formellement lorsque la Région transformera l'actuelle convention TER à contribution d'équilibre en convention à forfait de charges

Budget d'investissement 2025 (352,4 M€)



recettes d'investissement 157,3 M€



■ ferroviaire marchandises ■ LNSO ■ Pau Canfranc Saragosse ■ matériel roulant

Les recettes d'investissement résultent de 2 initiatives très importantes prises par la Région pour lisser le mur d'investissement :

- s'agissant de la ligne Nouvelle Sud-Ouest : la constitution de la Société de Projet du Grand Projet Sud-Ouest
- s'agissant des matériels roulant : la création d'une Société Publique Locale pour la gestion du parc de matériel roulant ferroviaire à parité avec la Région Occitanie, la SPIIT