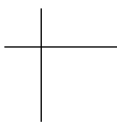
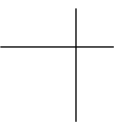
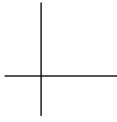
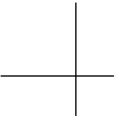


INFRASTRUCTURES EN NOUVELLE-AQUITAINE

**RÉSEAUX DE MOBILITÉ, D'EAU, D'ÉNERGIE... :
UN PATRIMOINE À ENTREtenir ET ADAPTER
AUX DÉFIS CLIMATIQUE, ÉNERGÉTIQUE ET
DÉMOGRAPHIQUE DU TERRITOIRE**





ÉDITO

Investir dans les infrastructures et les réseaux, c'est soutenir le développement des territoires tout en accompagnant la transition écologique et l'adaptation au changement climatique. En Nouvelle-Aquitaine, la diversité et l'étendue des territoires imposent de relever des défis démographiques, économiques et environnementaux en s'appuyant sur des infrastructures performantes.

Qu'il s'agisse des mobilités, des réseaux d'eau potable, d'assainissement, d'énergie ou de télécommunications, **ces infrastructures constituent un patrimoine essentiel** : routes, ponts, ports, aéroports, voies ferrées, barrages, réseaux de transport d'énergie... Structurant pour **la transition écologique et énergétique des territoires** et **la décarbonation des usages**, ce patrimoine, en partie ancien, est aujourd'hui confronté à un vieillissement qui fragilise le fonctionnement et la qualité de service.

Dans ce contexte, les enjeux ne se limitent pas au développement de nouvelles infrastructures. L'entretien et le renouvellement des équipements existants apparaissent aussi déterminants. Le sous-investissement alimente une « **dette grise** », se traduisant par une dégradation progressive des services rendus aux usagers.

Par ailleurs, ces infrastructures sont directement exposées aux effets du changement climatique. La multiplication et l'intensification des aléas (inondations, sécheresses, tempêtes ou phénomènes d'érosion) accentuent leur vulnérabilité. Ces évolutions rendent indispensable une conception, une gestion et un entretien intégrant pleinement les enjeux de **résilience climatique**.

Ce document propose un état des lieux synthétique de ce patrimoine à travers des indicateurs clés et initiatives, afin d'éclairer **l'action publique**. Il rappelle également le rôle des collectivités locales, acteurs centraux d'un aménagement durable et équilibré des territoires.

Contacts :

► CERC Nouvelle-Aquitaine

Sébastien PERRUCHOT - tél : 05 47 47 62 43 – bordeaux@cerc-na.fr

Alicia GORY - tél : 05 56 37 03 07 – a.gory@cerc-na.fr

► ORT Nouvelle-Aquitaine

Cindy VIARD ROVIRA - tél : 06 58 77 28 38 – ortnouvelleaquitaine@gmail.com

LA NOUVELLE-AQUITAINE EN QUELQUES CHIFFRES

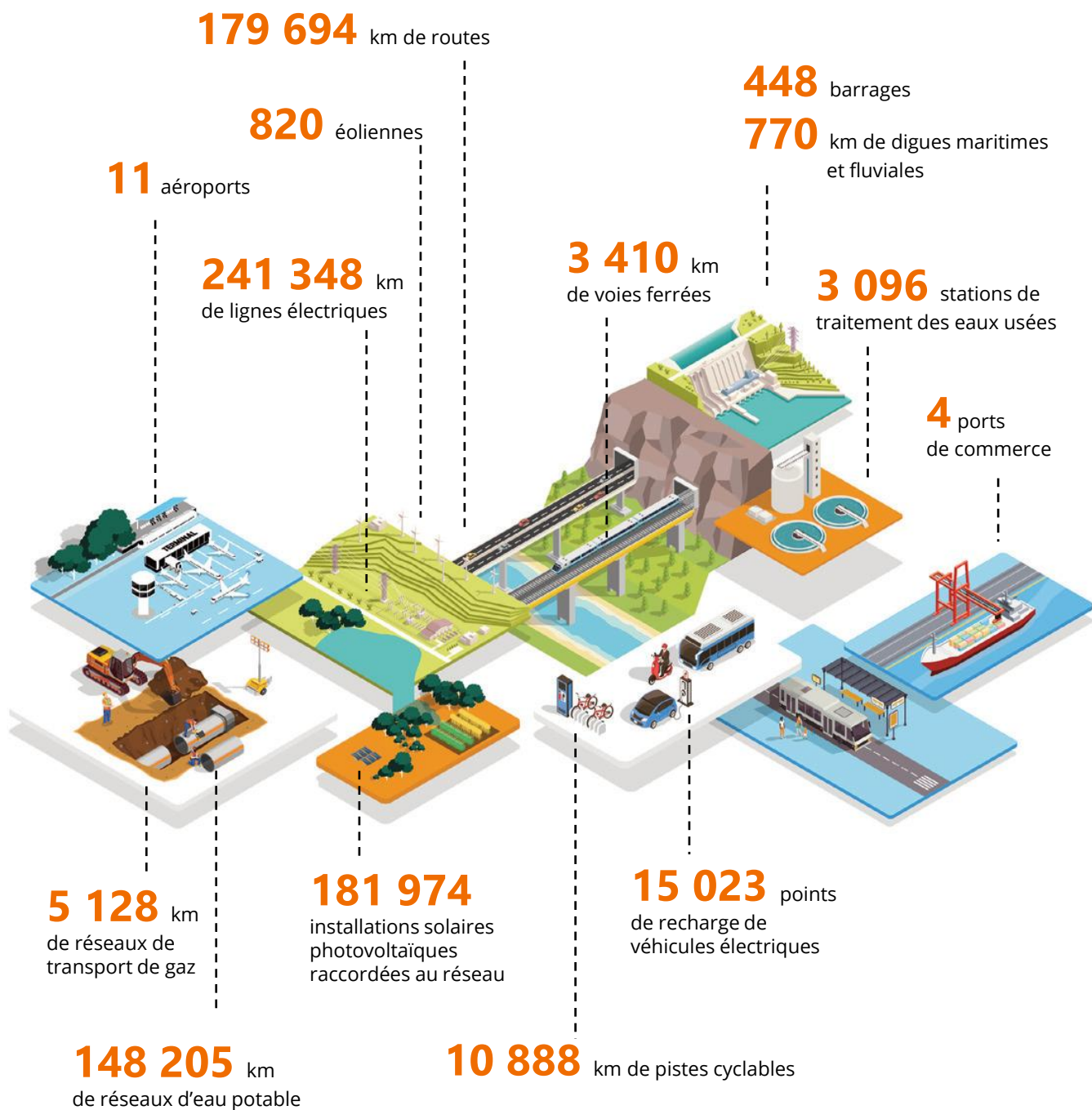
- ◉ 1^{ère} région de France par sa superficie (84 036 km²)
- ◉ 6,151 millions habitants (3^{ème} région française par sa population)
- ◉ 225 400 habitants supplémentaires entre 2017 et 2023
- ◉ Une évolution de la population de + 0,5% par an en moyenne (2017 - 2023)
- ◉ 11^{ème} région française par sa densité avec 73 habitants / km²
- ◉ 12 départements, 4 305 communes, 156 intercommunalités

SOMMAIRE

INFRASTRUCTURES ROUTIÈRES	6
OUVRAGES D'ART	10
INFRASTRUCTURES DES NOUVELLES MOBILITÉS	12
INFRASTRUCTURES FERROVIAIRES	18
INFRASTRUCTURES MARITIMES ET FLUVIALES	22
INFRASTRUCTURES DE PROTECTION DES POPULATIONS	24
INFRASTRUCTURES AÉROPORTUAIRES	26
INFRASTRUCTURES D'EAU POTABLE ET D'ASSAINISSEMENT	28
INFRASTRUCTURES D'ÉNERGIE & DE TÉLÉCOMMUNICATION	32

© Crédits illustration page de couverture : FRTP Nouvelle-Aquitaine

Un patrimoine au service de la transition écologique et de l'aménagement du territoire





INFRASTRUCTURES ROUTIÈRES

Le réseau routier néo-aquitain est le plus étendu des régions françaises. Il est aussi légèrement plus dense qu'en moyenne nationale. Seul support de mobilité possible pour de nombreux néo-aquitains, la route constitue l'un des leviers majeurs d'aménagement du territoire et accompagne l'évolution des mobilités.

➤ Pérenniser et renforcer le réseau routier pour un maillage équilibré des territoires

179 694

KILOMÈTRES DE ROUTES

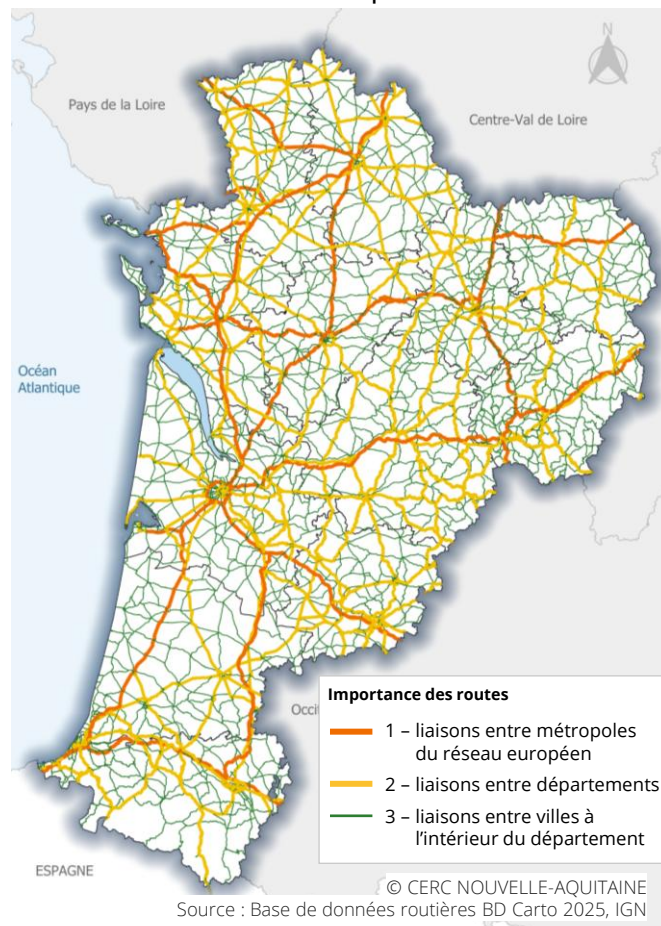
La route constitue un facteur essentiel de mobilité et d'attractivité des territoires. Qu'il s'agisse de la voirie communale, départementale ou nationale, ce réseau nécessite un **entretien régulier préventif**.

Renforcer l'accessibilité et la qualité des infrastructures routières, notamment des territoires ruraux, est indispensable pour éviter une fracture de mobilité entre les agglomérations, les villes moyennes et les zones rurales.

16%

POIDS DU RÉSEAU ROUTIER NÉO-AQUITAIN AU NIVEAU NATIONAL

Réseau routier en Nouvelle-Aquitaine



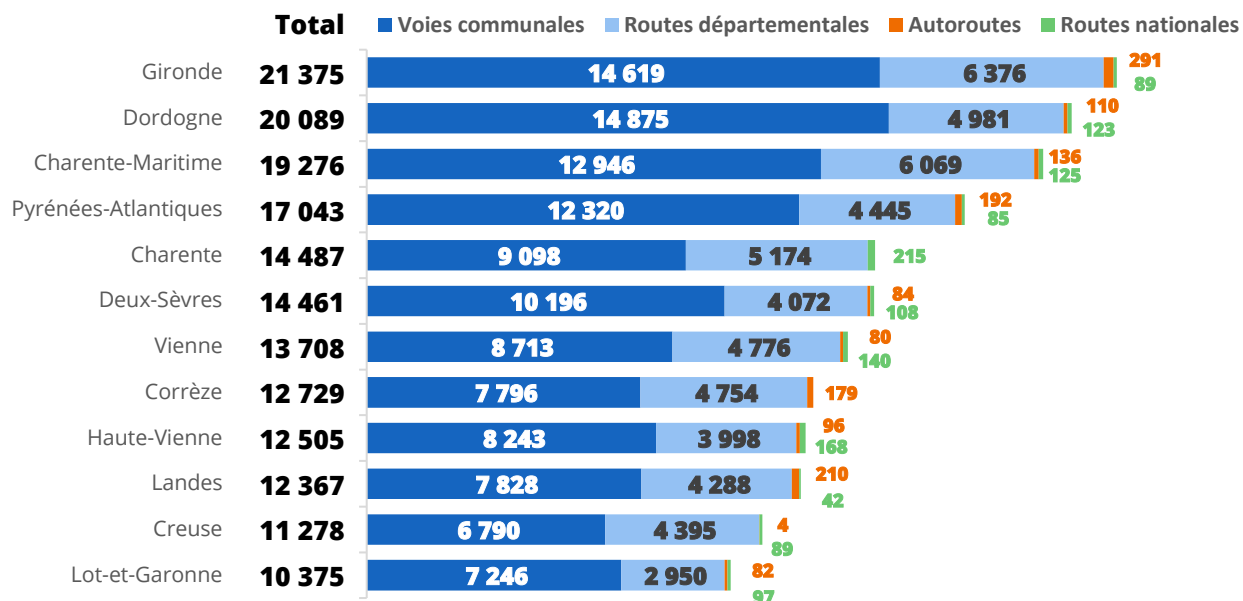
NB : les routes sont catégorisées par leur ordre d'importance et non selon leur gestion administrative.

Les collectivités locales gèrent 98% du réseau routier, respectivement 31% et 67% sous la responsabilité des Conseils départementaux et des communes et leurs groupements.

	Longueur du réseau régional	Part du réseau France métrop.	Part du réseau régional
Autoroutes	1 465 km	12%	<1%
Nationales	1 281 km	14%	<1%
Départementales	56 277 km	15%	31%
Voies communales	120 671 km	17%	67%

Source : Traitement CERC, SDES - 2023

Réseau routier par département en kilomètres linéaires



Source : Traitement CERC ; SDES, INSEE - 2023



Connaître l'état du réseau routier pour cibler les axes d'entretien prioritaires

L'exemple du réseau routier national

43%

DU RÉSEAU ROUTIER NATIONAL NON CONCÉDÉ DE NOUVELLE-AQUITAINE NÉCESSITENT DES TRAVAUX D'ENTRETIEN ET DE MAINTENANCE

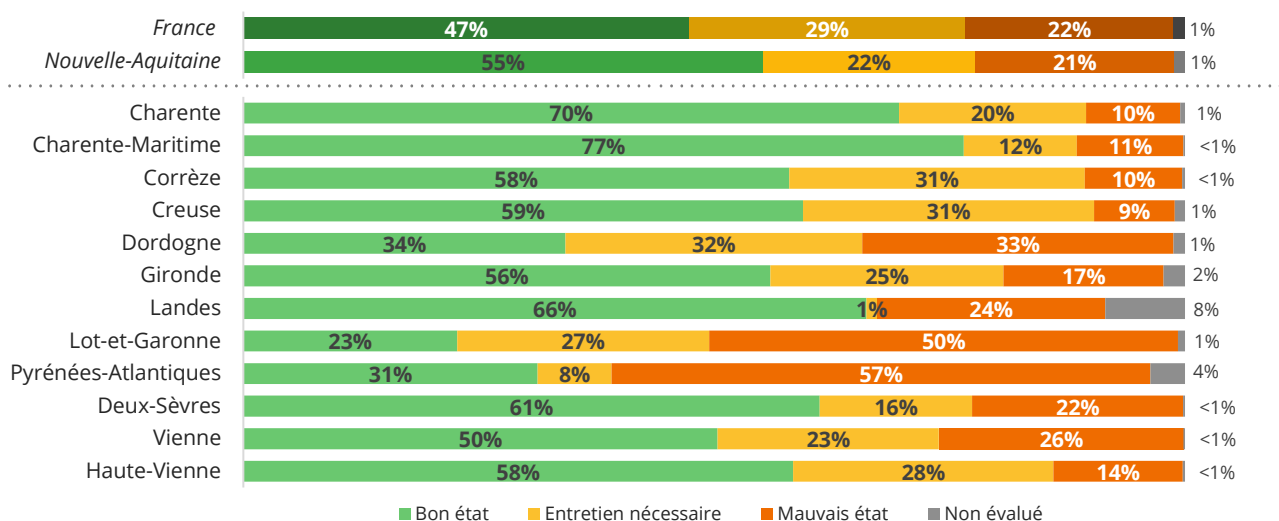
Le réseau routier national joue un rôle stratégique et structurant en matière de transport. Sur certains axes, il supporte des charges de trafics importantes et une **usure augmentée par un trafic de poids-lourds conséquent.**

L'opération IQRN (Image Qualité des Routes Nationales) a pour objectif d'évaluer **l'état des chaussées gérées par les Directions des Routes (DIR)** par période triennale. En 2022, la quasi-totalité de ce réseau était évalué (99%).



Selon les données de l'IQRN 2022, **55% du linéaire évalué étaient jugés en bon état.** 43% nécessitaient des travaux d'entretien de surface généralisés dont 21% étaient considérés comme en mauvais état.

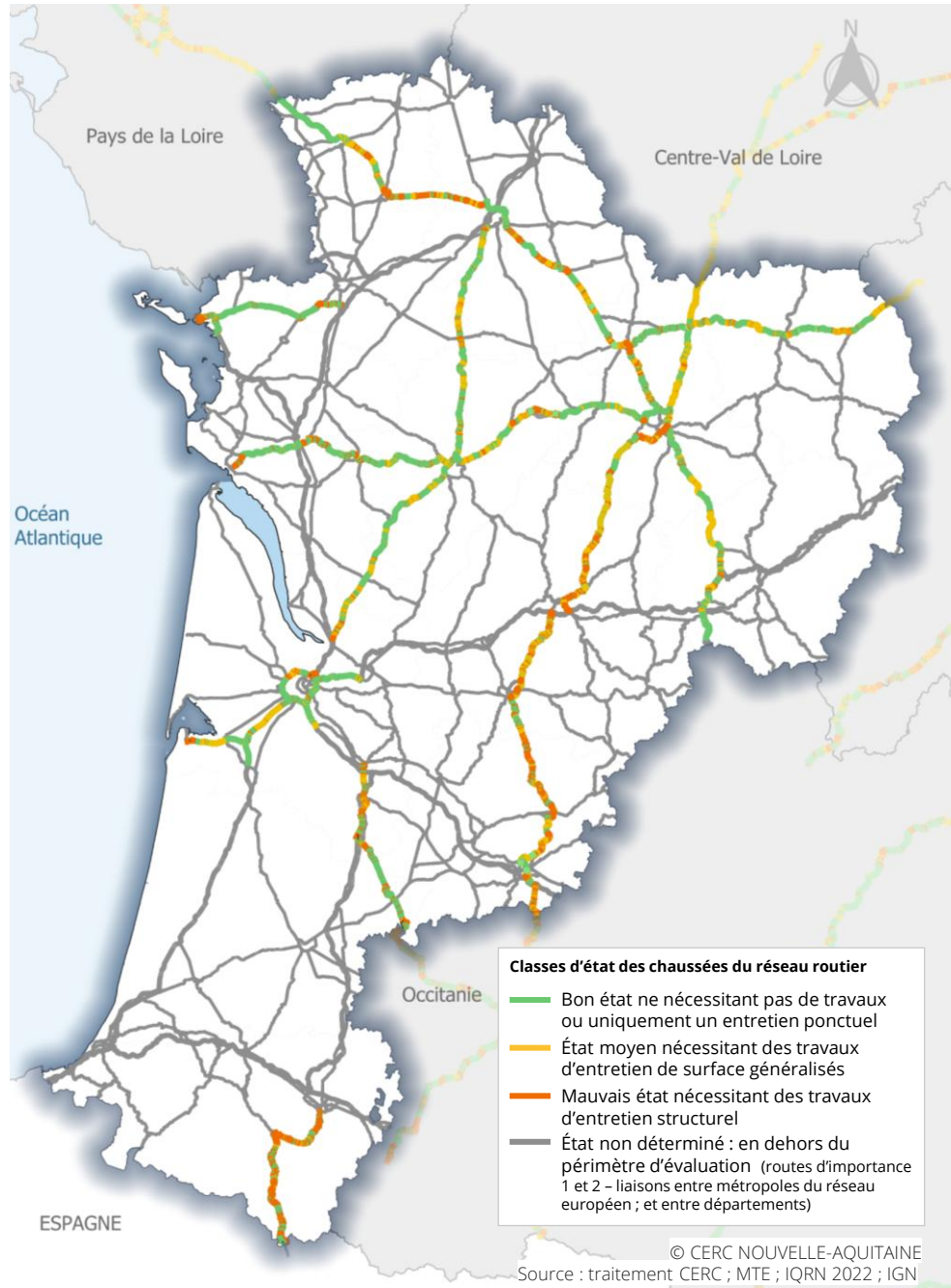
Répartition du linéaire routier national non concédé selon l'état (IQRN 2022)



Source : Traitement CERC ; IQRN 2022

**Réseau routier national non concédé
IQRN 2022 (Image Qualité du Réseau routier National)**

Seules les chaussées gérées par les Directions des Routes (DIR) sont évaluées dans le cadre de l'opération IQRN : l'état des autres routes n'est pas audité de manière homogène. Des diagnostics peuvent être réalisés à l'échelle régionale, départementale ou plus locale.



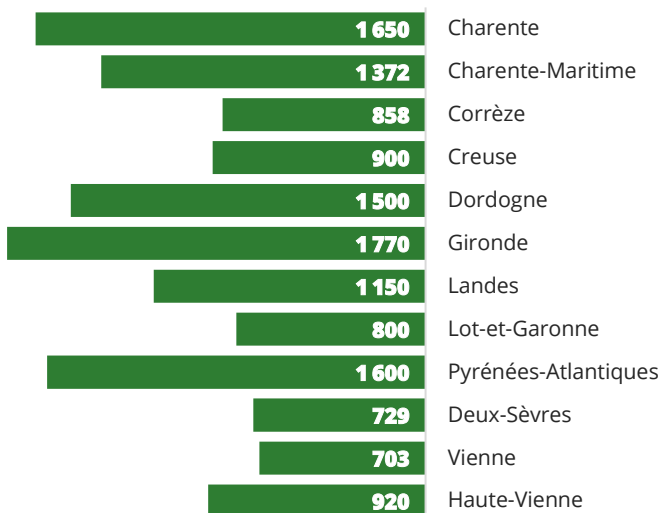


OUVRAGES D'ART

Les ouvrages d'art, notamment les ponts et les murs de soutènement, font partie intégrante du réseau routier. Leur exposition aux risques climatiques, et plus particulièrement aux inondations, rend les travaux d'entretien préventifs indispensables. En effet, l'état des ponts est préoccupant : une part importante présente des défauts plus ou moins structurels, voire des dégradations nécessitant des interventions à court terme.

Connaître le patrimoine d'ouvrages d'art pour privilégier un entretien préventif

Nombre d'ouvrages d'art gérés par les Conseils Départementaux



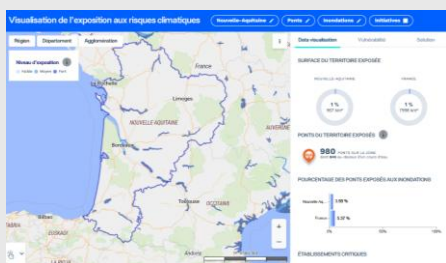
24 000

OUVRAGES D'ART RECENSÉS EN NOUVELLE-AQUITAINE A MINIMA

En Nouvelle-Aquitaine, près de 14 000 ponts sont gérés par les Conseils Départementaux et 2 358 ponts par les Directions interdépartementales des Routes Atlantique, Sud-Ouest et Centre-Ouest.

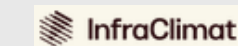
Le complément est sous la responsabilité des communes et de leurs groupements, soit plus de 7 549 ouvrages recensés dans le cadre du programme national Ponts porté par le CEREMA. Plus de 23% des ponts audités présentent des défauts significatifs ou majeurs de structure. Ces ouvrages nécessitent des études plus approfondies afin d'engager des travaux de maintenance à court et moyen terme.

Connaître l'exposition des ouvrages d'art aux risques inondations : www.infraclimat.com



La plateforme InfraClimat, développée par la Fédération Nationale des Travaux Publics (FNTP), permet de visualiser les risques climatiques qui pèsent sur les infrastructures (routes, ponts et stations d'épuration). En effet, ces ouvrages sont exposés à différentes sources de vulnérabilité : inondations, retrait-gonflement d'argile, sécheresse, submersion marine, chaleur et précipitations extrêmes. **À titre d'exemple, 980 ponts sont exposés au risque inondations en Nouvelle-Aquitaine, à horizon 2030.**

Des solutions sont proposées pour chaque risque afin d'accompagner au mieux les gestionnaires d'ouvrages d'art à anticiper les risques de leur patrimoine.



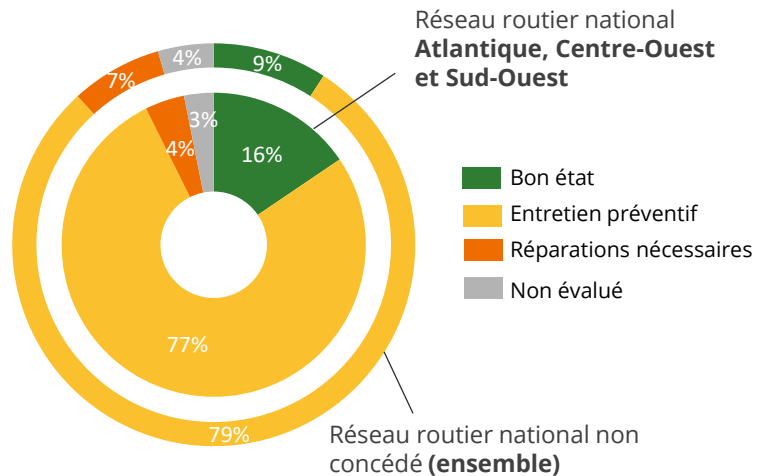
81%

DES PONTS DU RRN* NÉCESSITENT UN ENTRETIEN PRÉVENTIF OU DES RÉPARATIONS CAR LEUR STRUCTURE EST ALTÉRÉE

Mise en œuvre par les services de l'État pour les ponts et tunnels, l'Image de la Qualité des Ouvrages d'Art (IQOA 2023) constitue un outil **d'évaluation et de gestion patrimoniale des ouvrages d'art**. L'évaluation porte sur un tiers du patrimoine tous les ans.

Selon les résultats de l'IQOA 2022 pour les campagnes 2019 à 2022, **16% des ponts audités étaient considérés comme en bon état** pour le réseau routier national Atlantique, Centre-Ouest et Sud-Ouest. Cette part est en baisse par rapport à la campagne 2017-2019 (27%). Des anomalies sur les équipements de protection ou des défauts mineurs sur la structure étaient présents pour **77%** des ponts. 4% nécessitaient des travaux de structures.

État général des ouvrages d'art sur le réseau routier national (RRN) non concédé*
Image Qualité des Ouvrages d'art (IQOA 2022)



Source : Traitement CERC ; IQOA 2022 – Campagne 2019-2022 (Image qualité des ouvrages d'art)

* RRN = Réseau routier national





INFRASTRUCTURES DES NOUVELLES MOBILITÉS

La France s'est fixée comme objectif dans sa Stratégie Nationale Bas-Carbone de réduire les émissions de gaz à effet de serre du secteur des transports de 50% d'ici 2030 par rapport à 1990. Le développement de solutions alternatives à l'autosolisme en voiture thermique nécessite un déploiement conséquent des infrastructures (aménagements cyclables, voies de bus ou de covoiturage, bornes de recharges...), afin de faciliter les changements de comportements et/ou de motorisation.

► Une organisation des réseaux de mobilité assurée à différentes échelles territoriales

70%

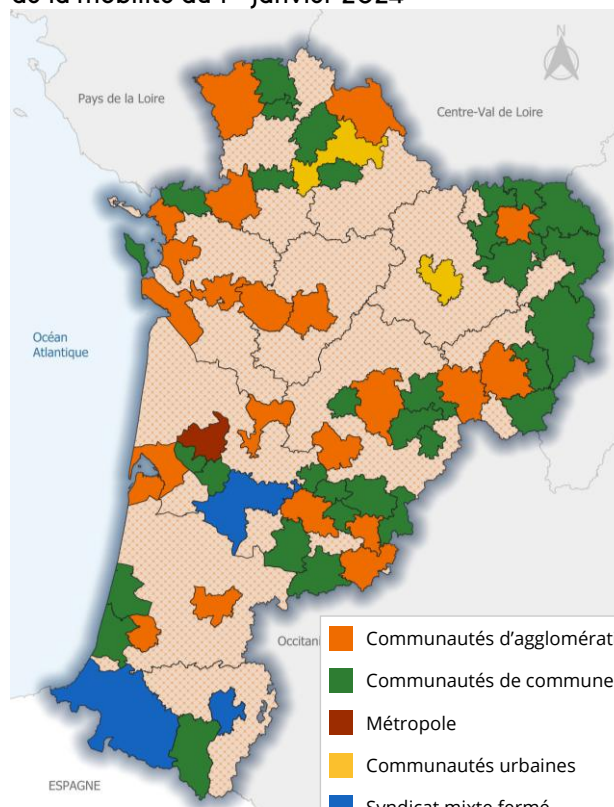
DE LA POPULATION COUVERTE PAR UNE
AUTORITÉ ORGANISATRICE DE LA MOBILITÉ
GÉRÉE PAR UN EPCI AU 1^{ER} JANVIER 2024

Depuis la loi d'orientation des mobilités du 24 décembre 2019, les communautés de communes peuvent devenir **Autorités Organisatrices de la Mobilité** (AOM) au même titre que les autres établissements publics de coopération intercommunale (EPCI), tels que les Métropoles, les communautés urbaines et les communautés d'agglomérations, et ainsi piloter les solutions de déplacement sur leur territoire.

Lorsque les EPCI ne souhaitent pas exercer cette compétence, c'est la Région qui la reprend automatiquement depuis le 1^{er} juillet 2021. Le Conseil Régional devient alors AOM par substitution sur leur territoire.

Cette organisation permet à la Région par substitution, aux intercommunalités et syndicats de **développer ou consolider des services de mobilité adaptés aux besoins de chacun** : covoiturage, autopartage, navettes locales, infrastructures cyclables, plateformes d'accompagnement à la mobilité, et bien d'autres solutions facilitant les déplacements du quotidien.

Territoires couverts par une autorité organisatrice de la mobilité au 1^{er} janvier 2024



- Communautés d'agglomération
- Communautés de communes
- Métropole
- Communautés urbaines
- Syndicat mixte fermé
- Conseil régional Nouvelle-Aquitaine

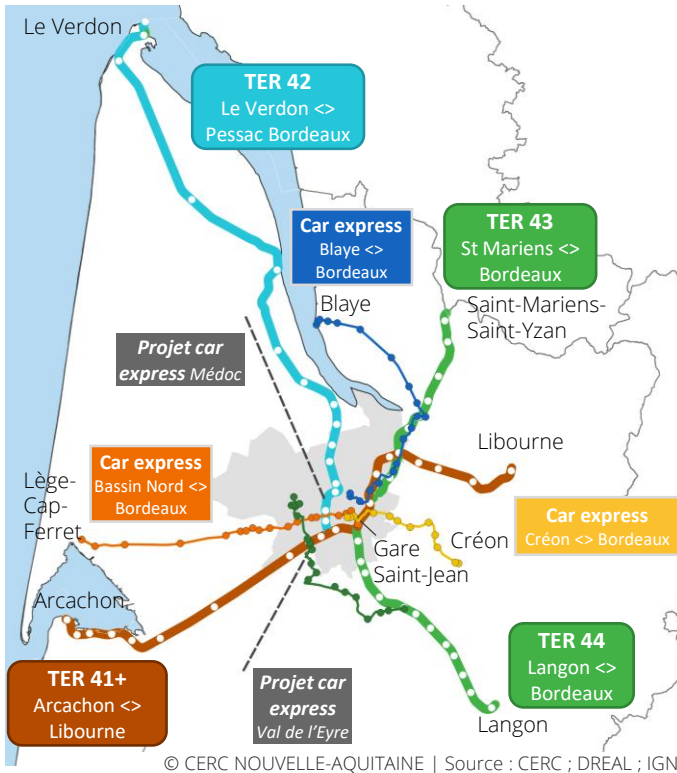
© CERC NOUVELLE-AQUITAINE
Source : traitement CERC ;
DREAL ; CEREMA ; IGN

Des appels à projets pour développer les transports collectifs en site propre (TCSP)

Les AOM ont bénéficié de co-financement depuis 2008, à travers 4 appels à projets financés par l'État, permettant d'accompagner 31 lauréats. La plupart portent sur la mise en circulation de bus à haut niveau de services (BHNS), mais aussi des prolongements de lignes de tram, ou encore des pôles d'échanges multimodaux.

Service Express Régional Métropolitain (SERM) : faciliter le report modal en zones périurbaines

RER métropolitain bordelais - état du réseau en 2025 et projets à horizon 2030



NB : à horizon 2030, les lignes 43 et 44 fusionneront pour former la ligne 43U. Les lignes 41 et 43 permettront de traverser la métropole bordelaise sans correspondance à Bordeaux Saint-Jean.

Ces projets reposent sur un **renforcement de l'offre ferroviaire**, complété par des services de **transports routiers à haut niveau de service** et de **réseaux cyclables**. Cela implique, notamment, le développement de haltes de proximité veillant à faciliter l'articulation entre les modes de transport. L'amélioration des infrastructures de transport est combinée à une étendue des amplitudes d'horaires ainsi qu'une intensification des fréquences.

D'autres projets s'inspirant du principe des SERM se développent également dans la région : le RER Périgord-Limousin autour de Limoges, le TER Métropolitain de la Rochelle, ou encore les navettes TER du Grand Périgueux.

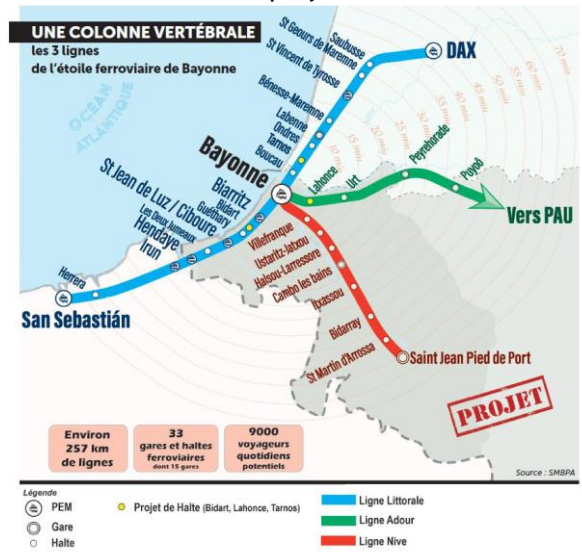
2

SERM LABELLISÉS EN NOUVELLE-AQUITAINE EN FÉVRIER 2025

Les projets de **Services Express Régional Métropolitain (SERM)** sont portés par les autorités organisatrices de la mobilité, en lien avec SNCF Réseau. Ils visent à améliorer les dessertes des transports en commun en périphérie des zones urbaines afin de limiter les émissions de gaz à effet de serre et la congestion des axes routiers principaux.

En Nouvelle-Aquitaine, 2 projets sont officiellement engagés dans la démarche : le **RER métropolitain bordelais** (adopté en 2018 et révisé en 2023) et le **RER basco-landais** (adopté en 2023).

RER basco-landais - projet à horizon 2032



© Région Nouvelle-Aquitaine

> 461

AIRES DE COVOITURAGE EN NOUVELLE-AQUITAINE

Après un recul temporaire durant la crise sanitaire, le **covoiturage de courte distance** (< 80km) s'est intensifié pour atteindre 635 milliers de passagers en 2024*.

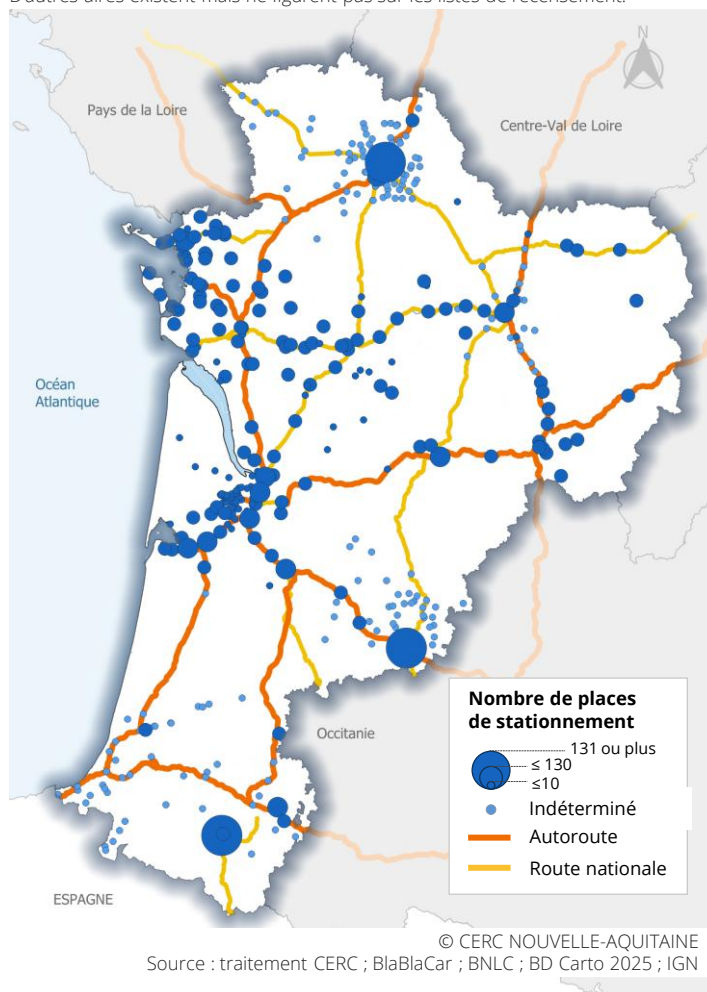
En Nouvelle-Aquitaine, 461 « **aires de covoiturage** » sont recensées au côté d'aires plus informelles (auto-stop, parking relais, supermarché...). Situées notamment à proximité d'axes structurants, elles permettent le stationnement des véhicules et doivent idéalement bénéficier de connexions avec d'autres modes de transport vers la destination finale.

Le **partage de véhicules** est une autre solution encouragée pour réduire l'impact environnemental des déplacements. De nombreuses collectivités mettent ainsi à disposition des véhicules électriques en autopartage, à l'instar de Périgueux (Périvoit), de Brive (Libéo Autopartage), ou de Poitiers, La Rochelle, Bordeaux et le Pays Basque (Citiz).

* Données issues des plateformes de covoiturage de courte distance uniquement (BlaBlaCar Daily, Mobicoop...): 96% des trajets covoiturés le sont de manière informelle (famille, amis, collègues...), sans utiliser de plateforme d'intermédiation, selon l'enquête Mobilité des personnes de 2022.

Localisation des aires de covoiturage en Nouvelle-Aquitaine

NB : les aires de covoiturages identifiées sont à considérer a minima. D'autres aires existent mais ne figurent pas sur les listes de recensement.



Voies réservées : adapter les infrastructures routières pour inciter au covoiturage

Le Département de la Gironde a aménagé des voies réservées au covoiturage et aux transports en commun, sur trois routes départementales très fréquentées : la RD 113, à Latresne, la RD 106, à Saint-Jean d'Illac, et la RD 936, déviation de Fargues-Saint-Hilaire. Ces voies réservées ne sont accessibles qu'aux voitures ayant au moins un conducteur et un passager à bord, aux transports en commun et aux deux roues motorisées. Pour la RD113 de Bouliac à Latresne, le projet s'accompagne de la création d'une voie verte le long de la RD10 et d'aménagements de sécurisation.

10 888 km

**D'AMÉNAGEMENTS CYCLABLES EN 2025,
DONT 60% DE PISTES CYCLABLES,
SOIT 2X PLUS EN 4 ANS**

2/3 de ce linéaire se situe en Gironde (34%),
en Charente-Maritime (15%) et dans les Landes (15%)

Depuis une dizaine d'années, de nombreuses initiatives pour développer les nouvelles mobilités sont déployées en Nouvelle-Aquitaine, notamment autour de **l'usage du vélo**. En 2025, le linéaire d'aménagements cyclables s'élève à 10 888 km, **soit 2 fois plus qu'en 2021** (5 067 km).

Différents appels à projets nationaux de l'État visent à renforcer l'offre d'infrastructures sécurisées et confortables, et soutiennent la résorption des discontinuités d'itinéraires.

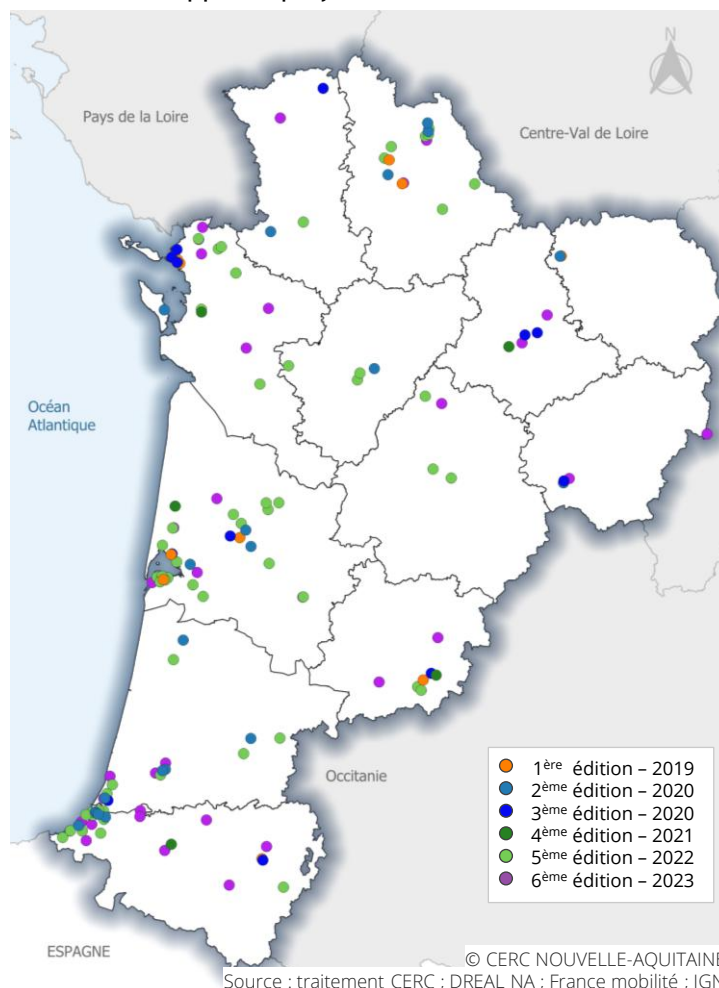
139 lauréats ont notamment bénéficié d'un des 6 appels à projets « Fonds Mobilité Active » entre 2019 et 2023, pour un montant total de 33 M€ de financements attribués sur 180 M€ d'investissement sur la période.

En complément de ces appels à projets d'infrastructures, d'autres s'attachent à **accompagner les territoires dans leur transition écologique**, comme l'AAP « Territoires cyclables » (2 lauréats en Nouvelle-Aquitaine) ou « AVELO » (41 lauréats répartis en 3 éditions).

Ces financements permettent notamment l'élaboration de schémas directeurs cyclables, aussi appelés « Plans Vélo » et leur animation.



Lauréats des appels à projets « Fonds mobilité active »



3,8%

**PART MODALE DU VÉLO
DANS LES DÉPLACEMENTS DOMICILE-TRAVAIL**

Objectif national d'ici 2030 : 12%

Source : Atlas régionaux - vélo & territoires ; 2024



▶ Déployer les infrastructures nécessaires aux véhicules propres : électricité, GNV, hydrogène

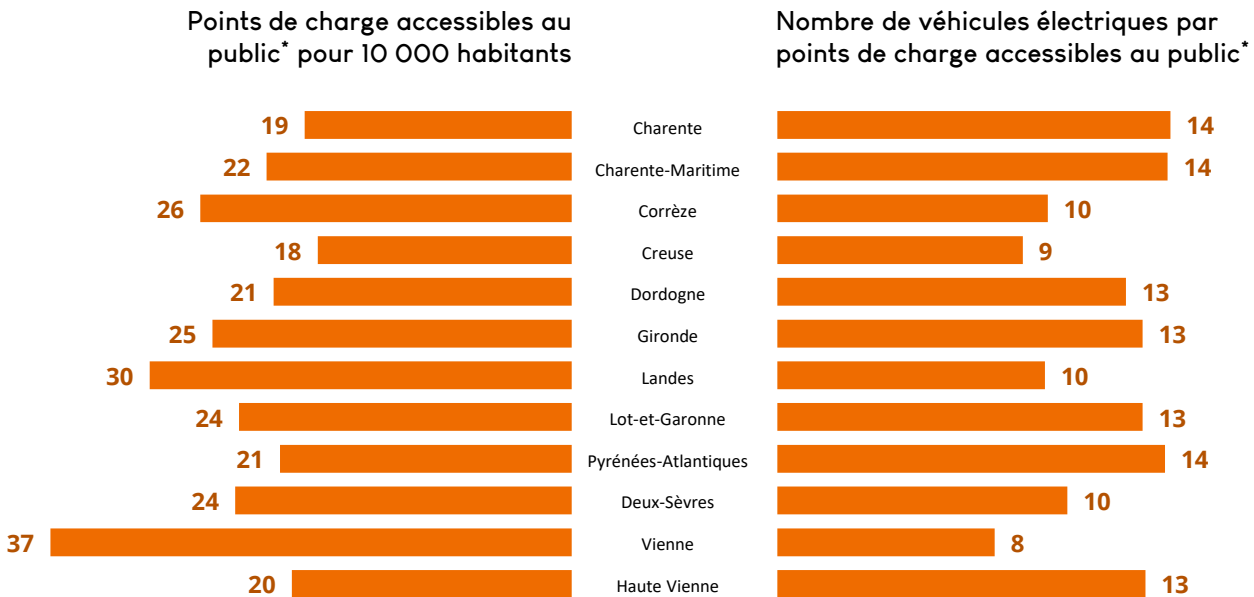
Bornes de recharge électriques, stations GNV (Gaz Naturel pour Véhicules), stations hydrogène sont des infrastructures indispensables au développement des nouvelles mobilités. Au niveau national, la Programmation Pluriannuelle de l'Énergie (PPE) prévoit le déploiement de 170 000 points de recharge électrique ouverts au public en 2035. Un objectif d'atteindre 1 000 stations hydrogène et 840 stations GNV à horizon 2028 a également été fixé au niveau national.

La Nouvelle-Aquitaine est la 4^{ème} région de France par le nombre de **points de recharge de véhicules électriques** accessibles au public (15 023 en 2025). Ce nombre a été multiplié par plus de 4 entre 2020 et 2025, avec une progression particulièrement marquée en Haute-Vienne (x17).

15 023

POINTS DE CHARGE DE VEHICULES ÉLECTRIQUES ACCESSIBLES AU PUBLIC EN 2025
DONT 3 296 POINTS DE RECHARGE RAPIDE (22%)

En complément, les autoroutes ont également massivement investi dans le déploiement des bornes de recharges. En dehors des aires de services de l'A63, toutes les aires d'autoroutes de la région sont équipées de points de recharges rapides : 359 points de recharges sur l'A10, 142 sur l'A65, 119 sur l'A62...



Objectif national de 60 points de charge pour 10 000 habitants d'ici 2030

180 734 véhicules électriques en Nouvelle-Aquitaine (2025).

* Les points de charge accessibles au public correspondent aux points de charge dans les commerces, parkings, sites publics ou stations en voirie.

D'après la directive 2014/94/EU sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs (§ 23), l'objectif indicatif est porté à un nombre moyen de 10 véhicules électriques par point de recharge ouvert au public.

Source : traitement CERC ; AAA Data ; Gireve ; UFE (union française de l'électricité) – données juillet 2025

2

STATIONS À HYDROGÈNE À PAU POUR LE BUS À HAUT NIVEAU DE SERVICE ET À LA ROCHELLE POUR UNE NAVETTE DE MER

L'hydrogène est également une **solution pour une mobilité décarbonée**. 2 stations à hydrogène à La Rochelle dédiées à un bus de mer et à Pau dans le cadre des lignes de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS), Fébus, sont également en fonctionnement.

Une feuille de route hydrogène à l'échelle régionale

La Région Nouvelle-Aquitaine a identifié la filière hydrogène comme un futur pilier du développement économique et industriel, et de la transition énergétique et écologique. Une étude a été menée sur le potentiel de déploiement à horizon 2030 d'une infrastructure hydrogène (production et avitaillement) dédiée à la mobilité lourde. Elle fixe un **objectif de 19 stations** à déployer à l'échelle régionale. Une puissance d'électrolyseurs de 76 MW serait ainsi à installer. Pour développer ces stations de manière structurée sur le territoire, la Région a lancé en 2024 un appel à manifestation d'intérêt (AMI).



Depuis la loi d'orientation des mobilités (LOM), et dans une perspective de décarbonation des transports, des **quotas de véhicules à faible émission** sont imposés à la commande publique lors des renouvellements de parc. Le nombre de véhicules équipés d'un moteur fonctionnant au **GNV** a doublé entre 2020 et 2025 en France. Cette flotte est constituée principalement de poids lourds (32%), véhicules utilitaires légers (25%) et de bus (16%).

En Nouvelle-Aquitaine, 29 stations GNV publiques sont recensées à mi-2025 : 22 stations de GNC*, 1 de GNL* et 6 combinant GNC et GNL.

* GNC : gaz naturel comprimé | GNL : gaz naturel liquéfié

29

STATIONS DE GNV (GAZ NATUREL POUR VÉHICULES) OUVERTES AU PUBLIC

Source : www.gaz-moillite.fr



INFRASTRUCTURES FERROVIAIRES

Le report modal vers le ferroviaire constitue un levier majeur pour la transition écologique et la décarbonation des transports. Il concerne à la fois les voyageurs et les marchandises, et offre des services sur plusieurs niveaux de distances. Le vieillissement de l'ensemble des infrastructures exige des travaux de maintenance, de modernisation et de régénération importants, et ce de manière régulière afin de préserver le niveau de service du réseau ferroviaire.

Un patrimoine ferroviaire qui demeure conséquent

3 410

KM DE LIGNES
DONT 1 300 KM ÉLECTRIFIÉS

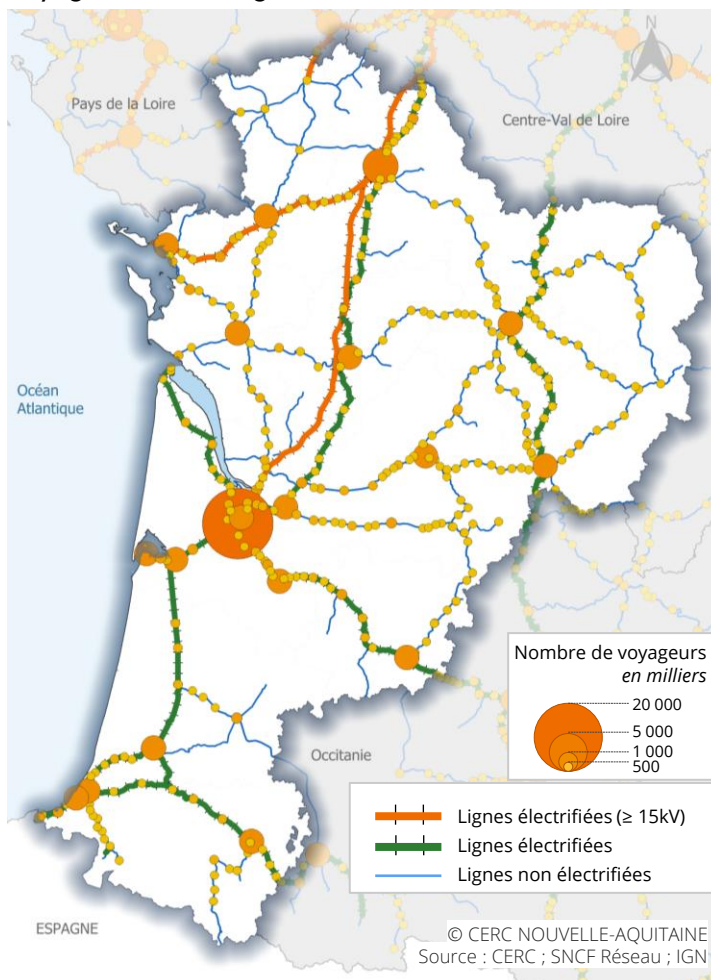
Le réseau ferroviaire de Nouvelle-Aquitaine est le **3^{ème} réseau le plus étendu des régions françaises**, malgré une diminution de près de 14% du linéaire exploité par la SNCF en 20 ans.

Il se caractérise par **deux radiales Nord-Sud** (Tours-Bordeaux-Hendaye et Paris-Orléans-Limoges-Toulouse) ainsi que **quatre transversales** (Poitiers-La Rochelle, Bordeaux-Toulouse, Bayonne-Toulouse et Nantes-Bordeaux). À ces axes structurants, se rattachent des lignes pénétrantes reliant les agglomérations moyennes au reste du réseau.

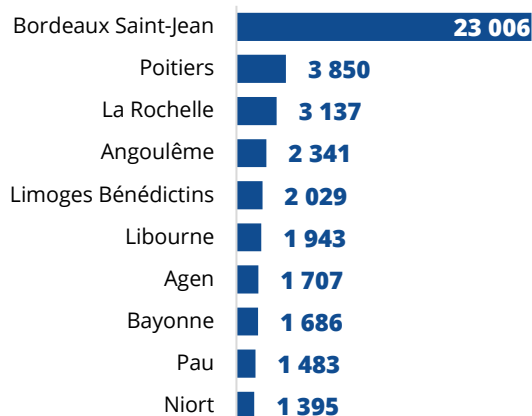
Trois projets importants peuvent également être mentionnés : la ligne nouvelle du Sud-Ouest (LNSO) Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax, la ligne Paris-Orléans-Limoges-Toulouse (POLT) et la ligne Pau-Canfranc* qui permettrait de relier Pau à Saragosse en Espagne.

* Ce projet a été soumis à concertation en 2024, pour un commencement prévisionnel des travaux en 2027 et un horizon de mise en service souhaité à 2032.

Réseau ferroviaire exploité & fréquentation de voyageurs selon les gares



Fréquentation des principales gares en 2024 en milliers de voyageurs



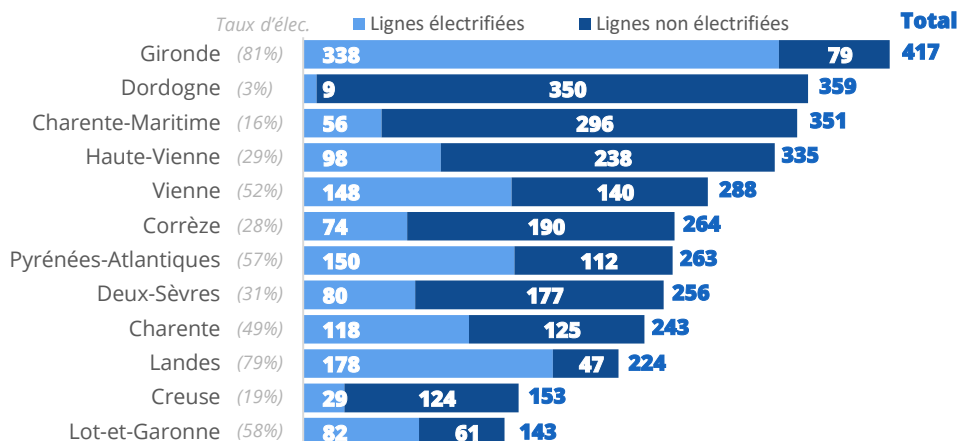
Source : traitement CERC, SNCF - 2024

En 5 ans, la fréquentation de ces principales gares a augmenté de 32%, avec des progressions plus marquées pour Bayonne (+78%), Pau (+77%) et La Rochelle (+41%).

Patrimoine d'infrastructures géré par SNCF Réseau (hors lignes ferroviaires)



Longueur du réseau ferroviaire selon le type de ligne en km linéaires



Source : traitement CERC, SDES - 2023

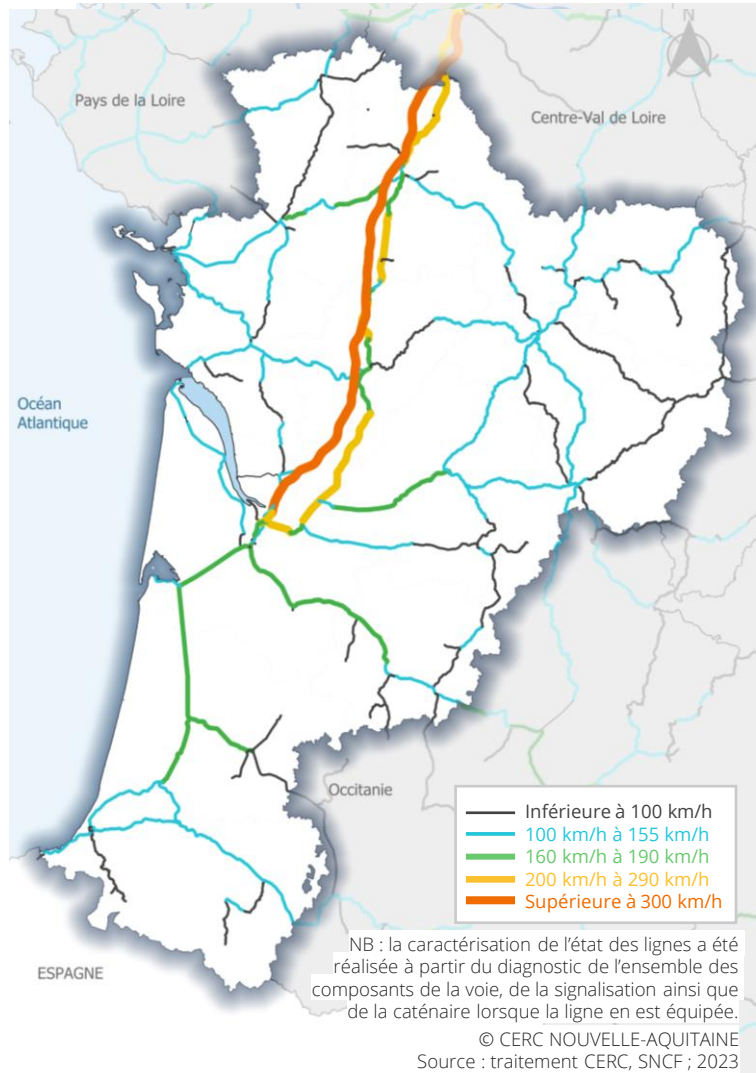
Des besoins de remise en état, modernisation et régénération qui demeurent, y compris sur les axes structurants

Malgré des efforts croissants depuis le milieu des années 2000, **les besoins de régénération du réseau ferroviaire demeurent très importants et pèsent sur la qualité de service offerte** (ponctualité, vitesse maximale autorisée).

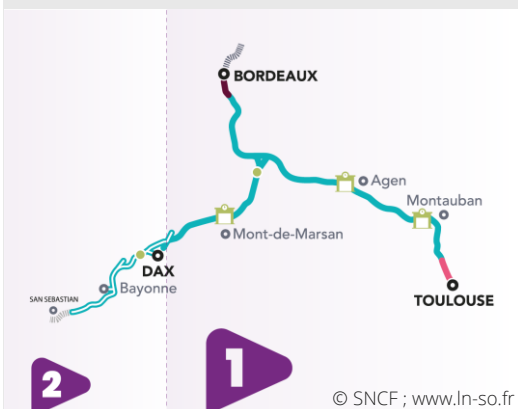
Les ouvrages, les voies ferrées et les équipements de signalisation et d'alimentation électrique ont des durées de vie limitées, et les éventuels retards accumulés en matière de maintenance peuvent s'avérer pénalisants pour les utilisateurs, compte tenu de l'ampleur des travaux qu'implique leur rattrapage. Ces éléments sont notamment pointés dans le rapport national « Scénarios de long terme pour le réseau ferroviaire français 2022-2042 », réalisé par l'autorité de régulation des transports en 2023.

Par ailleurs, ce besoin est renforcé par la nécessité **d'anticiper la montée des aléas climatiques** : 5% des perturbations de circulation sont dues à des intempéries (canicules, vents puissants, inondations...).

Vitesse maximale autorisée sur les lignes ferroviaires



La Ligne Nouvelle du Sud-Ouest (LNSO)



Entre 2023 et 2025, 124 chantiers ont été réalisés en Nouvelle-Aquitaine (dont CPER – 13% des chantiers). Plus du tiers concerne la **maintenance et la modernisation de voies**. Les autres travaux portent sur l'aiguillage (12%), les ouvrages d'art ou en terre (11%), les caténaires / alimentations électriques / sous stations électriques (10%), l'accessibilité en gare, la création/modernisation de haltes ferroviaires ou d'autres projets (9%).

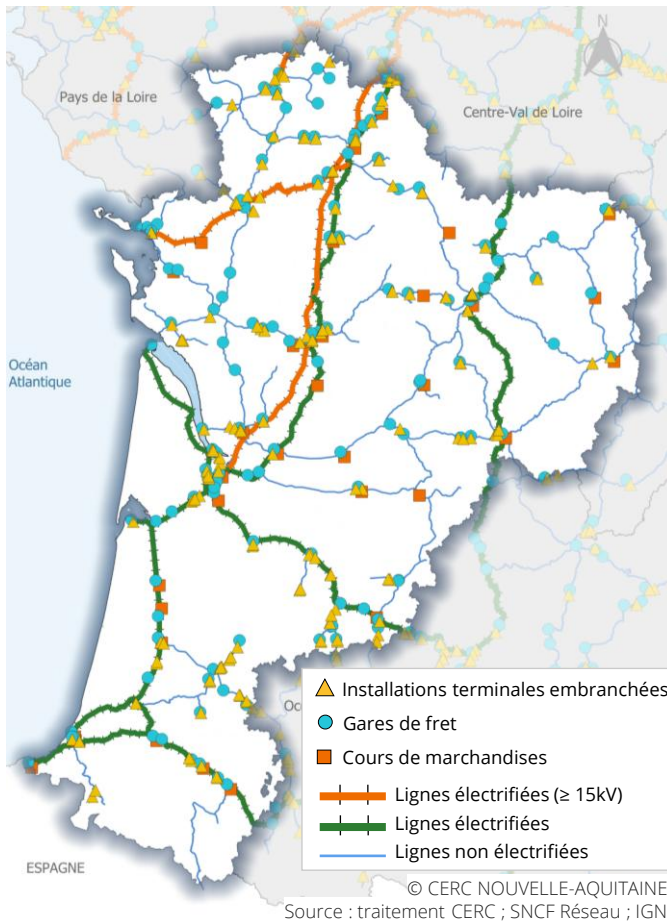
La LNSO regroupe plusieurs opérations : création de **418 km de nouvelles lignes** (Bordeaux-Toulouse, Bordeaux-Dax puis Dax-Espagne) ainsi que des **aménagements ferroviaires** au nord de Toulouse (AFNT) et au sud de Bordeaux (AFSB). La mise en service de ces aménagements est prévue pour 2032 (hors Dax-Espagne).

356

SITES DE CHARGEMENT/DÉCHARGEMENT DE MARCHANDISES VERS LE FERROVIAIRE



Points de chargement/déchargement de marchandises sur le mode ferroviaire



8,9%

POIDS DU FRET FERROVIAIRE DANS LE TRANSPORT DE MARCHANDISES SOIT 3 FOIS PLUS QU'EN 2021

Le fret ferroviaire représente 8,9% du transport de marchandises à l'échelle nationale, soit 3 fois plus qu'en 2021 (<3%). L'objectif est d'atteindre 18% de fret ferroviaire en 2030.

Ce **report modal** vers le ferroviaire nécessite également une **stratégie de proximité**, grâce aux installations terminales embranchées, et **d'intermodalité**.

En Nouvelle-Aquitaine, 356 sites disposent d'infrastructures permettant le chargement et le déchargement de marchandises par voie ferroviaire. Ils se décomposent de la manière suivante :

- **180 installations terminales embranchées** : wagons chargés directement aux entreprises. En 2025, seulement 38% des ITE sont effectivement utilisées. Cela s'explique en grande partie par des voies inutilisables ou en mauvais état (73% des lignes non exploitées) ;
- **36 cours de marchandises** : marchandises apportées au camion pour l'expédition (solution mutualisée pour petits flux) ;
- **140 gares de fret** : nœuds logistiques qui s'organisent en intermédiaire entre les installations terminales embranchées et les cours de marchandises (optionnel).

Sources : traitement CERC, SNCF Réseau, CEREMA



INFRASTRUCTURES MARITIMES ET FLUVIALES

La Nouvelle-Aquitaine dispose d'un patrimoine maritime et fluvial à valoriser, mais aussi à préserver. Les infrastructures portuaires et voies navigables constituent des leviers de décarbonation du transport de marchandises, et sont des vecteurs économiques et touristiques essentiels à la compétitivité des territoires. En revanche, les enjeux de préservation et d'adaptation s'intensifient : qualité des eaux littorales et marines, protection des populations et des milieux naturels grâce aux digues et autres ouvrages...

Contribuer à l'accessibilité multimodale de la Nouvelle-Aquitaine

4

PORTS DE COMMERCE

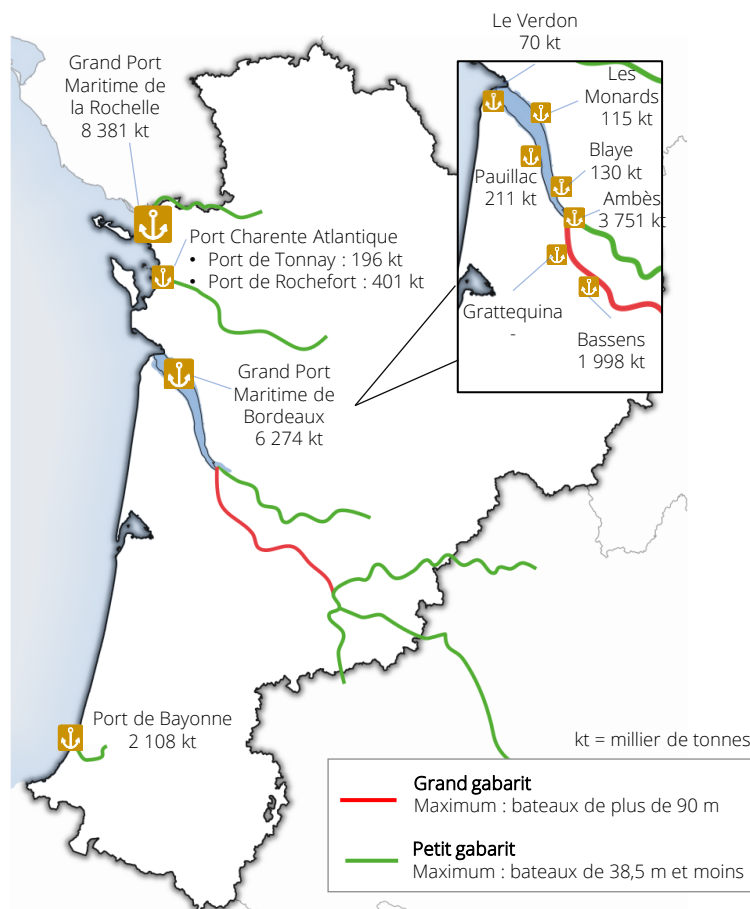
La région Nouvelle-Aquitaine compte 4 ports de commerce dont deux Grands Ports Maritimes : La Rochelle et Bordeaux. Depuis le 1er juillet 2024, le port de commerce de Bayonne a changé de gouvernance en créant la Société Portuaire du Port de Bayonne.

Le port de La Rochelle, en eau profonde, se positionne au 6^{ème} rang métropolitain et en leader national sur certaines filières clés (céréales, produits pétroliers, produits forestiers...). Celui de Bordeaux est le 7^{ème} grand port maritime de France en termes de tonnages, avec 7 terminaux stratégiques le long de l'estuaire.

Ces dernières années ont été marquées par d'importants investissements financiers par les ports de commerce néo-aquitains, en termes de **réhabilitation, d'aménagements et de décarbonation**.

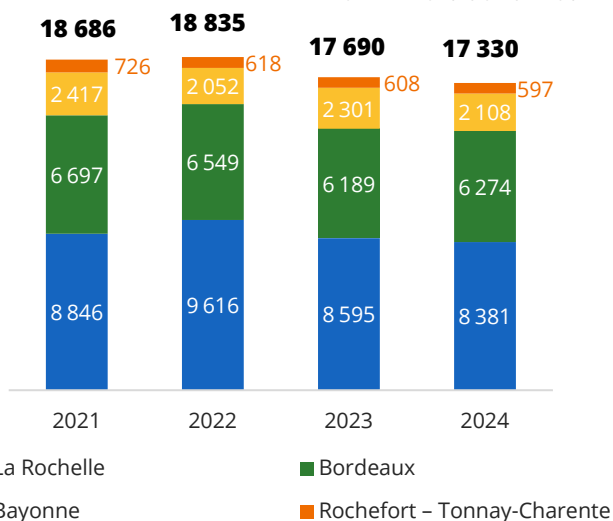
Les ports sont également des acteurs essentiels au développement de la filière **éolienne en mer**. Des adaptations des infrastructures portuaires sont nécessaires, notamment pour la production et l'assemblage des éoliennes. Une capacité installée d'au moins 7GW est prévue d'ici 2050 (45 GW affichés au niveau national).

Les ports de commerce et les voies navigables selon le gabarit



© CERC NOUVELLE-AQUITAINE
 Source : traitement CERC ; ORT - données 2024 ; Ports ; VNF ; IGN

Trafic des ports en Nouvelle-Aquitaine en milliers de tonnes



Source : Traitement ORT ; Ports, CCI Bayonne Pays Basque, CCI Rochefort et Saintonge



© JD Lamy – Imagine Création

Un réseau navigable de plaisance attractif, mais un fret fluvial confidentiel

Le réseau navigable fluvial mesure 539 kilomètres en prenant en compte les sections suivantes : Garonne (66 kilomètres), Canal latéral à la Garonne jusqu'à Toulouse (193 kilomètres), Dordogne (118 kilomètres), L'Isle (32 kilomètres), Lot (Nicole - Les Ondes - 73 kilomètres) et Baïse (58 kilomètres). Seule la portion de la Garonne allant de la Gironde jusqu'à Langon est à grand gabarit.

Le trafic de marchandises par voie fluviale demeure très faible : moins de 20 kt /an depuis plusieurs années. En revanche, le tourisme fluvial et de plaisance reste très actif notamment sur le canal latéral à la Garonne et du midi.

539

KILOMÈTRES DE VOIES
NAVIGABLES FLUVIALES

81

ÉCLUSES RECENSÉES SUR LE CANAL
LATÉRAL À LA GARONNE, DU LOT (PARTIE
NOUVELLE-AQUITAINE) ET DE LA BAÏSE

Des expérimentations pour développer le fret fluvial

- Plusieurs démarches ont été lancées en Nouvelle-Aquitaine pour décarboner le transport des marchandises :
- le projet *Garonne Fertile* a testé la solution du transport fluvial pour acheminer de petits tonnages agroalimentaires secs entre Damazan et Bordeaux centre (2021) ;
 - une expérimentation logistique urbaine a été menée pour réintroduire l'usage du quai fluvial en hyper centre-ville de Bordeaux (2022) ;
 - en 2024, une expérimentation de transport fluvial de marchandises de gros tonnages a été conduite entre Damazan et Bordeaux, visant à évaluer la faisabilité économique et environnementale de cette solution logistique.



INFRASTRUCTURES DE LUTTE CONTRE LES INONDATIONS

Avec une prévision de +1,7°C des températures maximales moyennes en 40 ans, la Nouvelle-Aquitaine voit s'intensifier les inondations, submersions marines, incendies et mouvements de terrain, des risques aux impacts cumulatifs sur les populations et les infrastructures. Ces défis appellent des réponses structurelles pour anticiper et limiter les vulnérabilités territoriales.

Renforcer la résilience des infrastructures : un impératif face aux risques naturels

67%

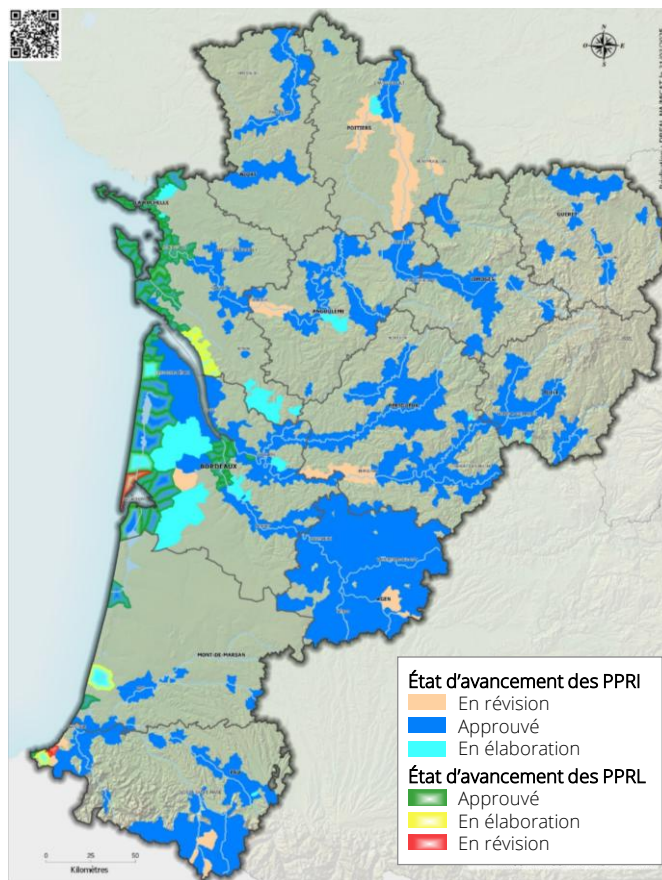
PART DE LA POPULATION QUI VIT DANS UNE COMMUNE EXPOSÉE AUX RISQUES D'INONDATIONS (DÉBORDEMENT DES COURS D'EAU OU SUBMERSION MARINE)

La multiplication des aléas climatiques impose de renforcer la protection des territoires. Cela passe par un entretien rigoureux des infrastructures existantes, et par le déploiement de nouveaux ouvrages de protection, afin de garantir la sécurité des populations et la pérennité des activités économiques.

La Loi GEMAPI (Gestion des Milieux Aquatiques et Prévention des Inondations) pour mieux intégrer le risque d'inondation dans l'aménagement du territoire

Instaurée en 2014 et renforcée en 2018, la loi GEMAPI confie aux intercommunalités la gestion des milieux aquatiques et la prévention des inondations. Les EPCI doivent assurer la surveillance, l'entretien et l'adaptation des ouvrages (digues, cours d'eau), tout en développant des actions de prévention. Elle vise une gestion durable de l'eau et une meilleure résilience face au changement climatique.

Communes concernées par un plan de prévention du risque inondation (PPRI) et/ou par un plan de prévention des risques littoraux (PPRL)



Fonds cartographiques : © IGN – Admin Express ®
Sources données : GEORISQUES ; GASPARI

770 KM

DE DIGUES MARITIMES
ET FLUVIALES

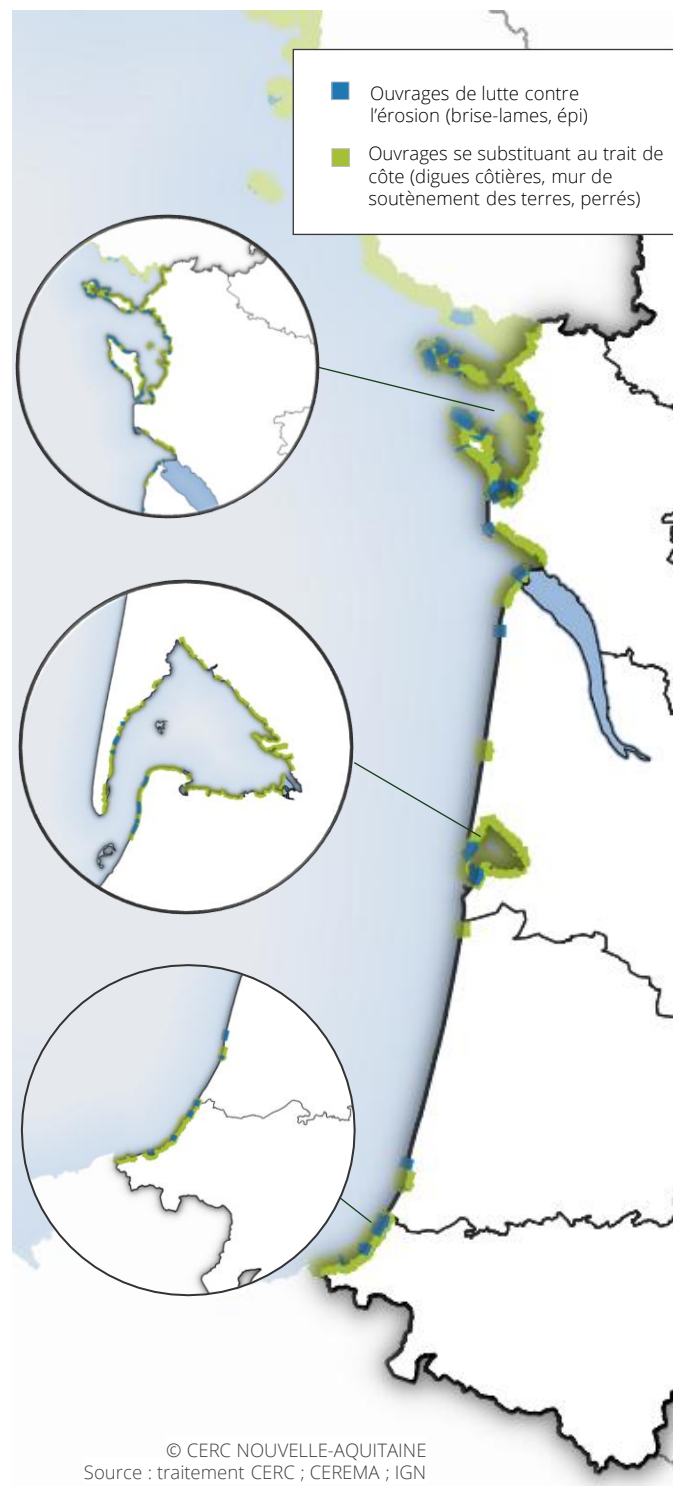
La Nouvelle-Aquitaine présente **un linéaire côtier de 970 kilomètres exposé au changement climatique** et aux risques naturels (submersion marine et érosion côtière). **Le recul du trait de côte en Nouvelle-Aquitaine est de l'ordre de 1,7 à 2,5 m/an.**

Le littoral comprend 770 km de digues maritimes et fluviales : digues de protection contre les inondations ou submersions (marine, fluviale, estuarienne...), digues portuaires, digues de canal, brise-lames, murs de soutènement, etc.

Les ouvrages littoraux se concentrent autour de quatre zones : le littoral de la Charente-Maritime avec ses îles, la pointe du Médoc, le bassin d'Arcachon et le littoral Basque.

Le GIP littoral : une stratégie littorale organisée à l'échelle régionale

Le groupement d'intérêt public (GIP) littoral rassemble les différentes collectivités (État, Région Nouvelle-Aquitaine, Conseils départementaux et EPCI ayant une façade maritime). Il vise à animer les politiques publiques dédiées à la préservation, l'aménagement et la gestion des espaces littoraux. Outre ses productions d'études prospectives, il s'agit également d'un outil de concertation et d'accompagnement des projets. La feuille de route GIP Littoral 2030 dresse une liste d'actions à mener selon 5 principes prioritaires : adaptation et développement des territoires littoraux à travers une recherche de sobriété, ambition de résilience dans les stratégies et les projets d'aménagement des territoires littoraux, construction de stratégies et de projets de territoires fondés sur la complémentarité et la multifonctionnalité, appui sur l'innovation et l'expérimentation pour mettre en œuvre l'aménagement durable des territoires littoraux, renforcement de l'excellence du réseau d'expertise littorale en Nouvelle-Aquitaine pour accompagner les territoires littoraux et bâtir une culture commune.



© CERC NOUVELLE-AQUITAINE
Source : traitement CERC ; CEREMA ; IGN



INFRASTRUCTURES AÉROPORTUAIRES

Les aéroports contribuent au développement économique et au tourisme. Ils jouent aussi un rôle prépondérant pour le désenclavement de certains territoires, notamment en l'absence de liaisons ferroviaires. Néanmoins, la contribution du transport aérien au changement climatique étant significative, différents leviers d'actions doivent être envisagés : efficacité énergétique, augmentation du remplissage des avions, report modal ou réduction du trafic.

► Aéroports : développement économique, tourisme et désenclavement

Les aéroports et le trafic en 2024 (passagers et fret)

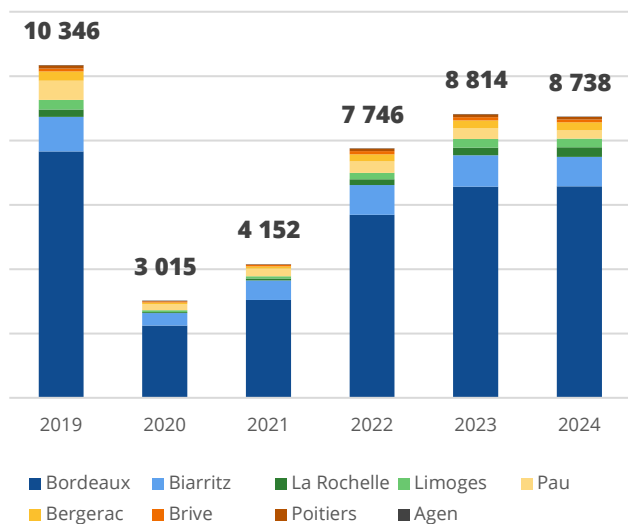
11 PRINCIPAUX AÉROPORTS

La région Nouvelle-Aquitaine compte **16 aéroports commerciaux**, dont 5 avec un trafic ponctuel. Bordeaux-Mérignac, premier aéroport néo-aquitain, affiche un trafic stable en 2024 avec plus de 6,5 millions de passagers, restant inférieur à son niveau d'avant la crise sanitaire, qui a fortement impacté le secteur.

Les lignes à bas coût (low-cost) représentent 71 % de l'ensemble des passagers de Nouvelle-Aquitaine en 2024, contre 43 % au niveau national.



Trafic commercial des principaux aéroports de Nouvelle-Aquitaine en milliers de passagers



Source : Traitement ORT, Union des aéroports français

Après une forte baisse en 2020 en raison de la crise sanitaire, le trafic commercial a progressivement repris, sans pour autant retrouver le niveau de 2019. En revanche, le fret aérien s'est maintenu à un niveau d'activité stable au cours de ces 5 dernières années.

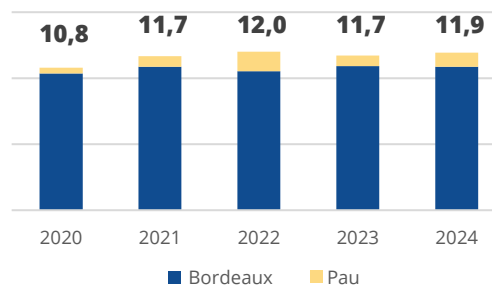
En Nouvelle-Aquitaine, plusieurs catégories* d'aéroports peuvent être identifiées. L'aéroport de Bordeaux est un aéroport régional d'envergure internationale.

Ceux de Biarritz, et Pau sont deux aéroports à vocation touristique reposant sur une base économique. C'est également le cas de celui de Limoges mais celui-ci joue également un rôle complémentaire de désenclavement, tout comme celui de Brive.

Les aéroports de Bergerac, La Rochelle et Poitiers sont à vocation plutôt touristique. Enfin, Agen, Périgueux et Angoulême sont des aéroports de proximité.

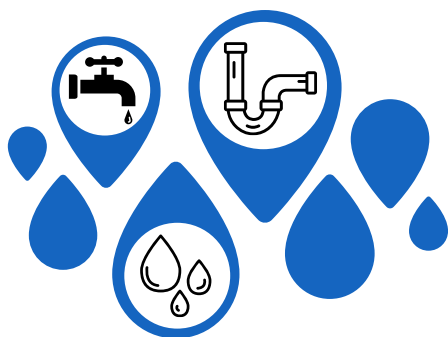
* Stratégie régionale aéroportuaire

Fret aérien des principaux aéroports de Nouvelle-Aquitaine en milliers de tonnes



Source : Traitement ORT, Union des aéroports français





INFRASTRUCTURES

EAU POTABLE & ASSAINISSEMENT

L'importance de la bonne gestion de l'eau s'amplifie avec les aléas du changement climatique, tant sur la quantité disponible (sécheresses) que sur la qualité (bactéries, micropolluants, etc). Les réseaux d'eau potable et d'assainissement jouent un rôle central dans cette gestion. Souvent anciennes, ces infrastructures nécessitent un entretien et un renouvellement constants pour garantir la protection de la santé humaine et la préservation de l'environnement.

Eau potable : un entretien du patrimoine pour une ressource de plus en plus en tension

148 205

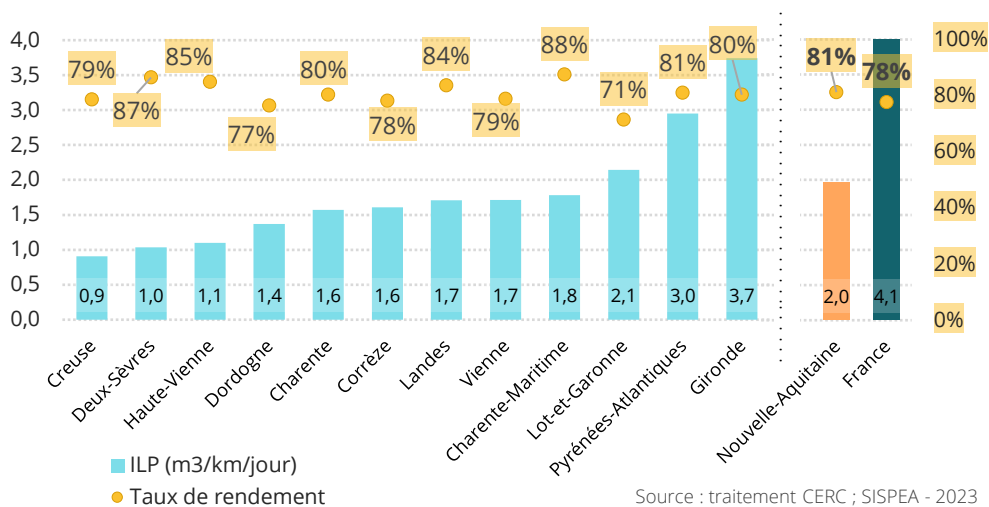
KILOMÈTRES DE RÉSEAU D'EAU POTABLE

Le linéaire de **canalisations d'eau potable** est estimé à plus de 148 205 kilomètres en Nouvelle-Aquitaine.

À l'échelle régionale, **le rendement¹ des réseaux d'eau potable est supérieur à 80 %**. En moyenne, le taux de perte est ainsi de 20%. Pour certains départements (Deux-Sèvres, Haute-Vienne, Landes, Charente-Maritime) ce taux est supérieur à la moyenne régionale et nationale.

L'indice linéaire de pertes² évalue la « densité » linéaire des fuites. Plus le réseau est dense et plus les risques potentiels de fuites sont nombreux. Les territoires ruraux présentent ainsi des valeurs d'ILP plus faibles que les territoires à forte densité de population. La Gironde et les Pyrénées-Atlantiques affichent par exemple des indices linéaires de pertes en réseau relativement élevés par rapport aux autres départements néo-aquitains. Néanmoins, les pertes moyennes de Nouvelle-Aquitaine sont deux fois moins importantes que la moyenne nationale.

Performance du réseau d'eau potable par département

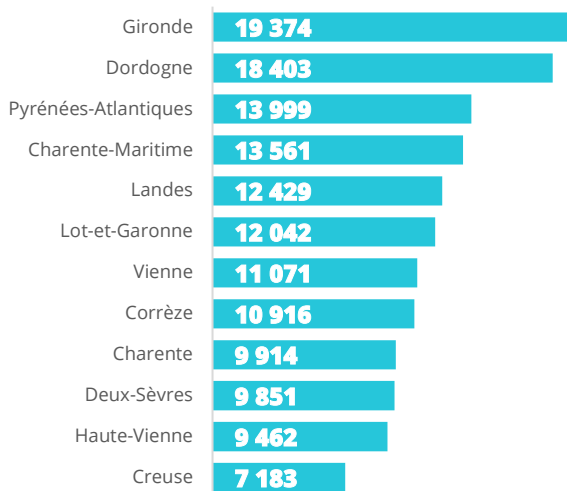


¹ Le rendement est le rapport entre le volume d'eau consommé (usagers / service public) et le volume d'eau potable introduit dans le réseau de distribution.

² L'indice linéaire des pertes en réseau (ILP) évalue, en les rapportant à la longueur des canalisations (hors branchements), les pertes par fuites sur le réseau de distribution.

Source : traitement CERC ; SISPEA - 2023

Linéaire des canalisations d'eau potable par département en kilomètres linéaires



Accompagner les économies d'eau et la gestion patrimoniale des réseaux d'eau potable

Les agences de l'eau Adour-Garonne et Loire-Bretagne mobilisent des programmes d'actions couvrant la période 2025-2030, intégrant un certain nombre de mesures sur la réduction des fuites et le renouvellement des réseaux. Pour accompagner les collectivités, les agences de l'eau ont lancé différents appels à projets (AAP) notamment pour le renouvellement des réseaux d'eau. La Banque des Territoires peut intervenir en partenariat avec les agences de l'eau pour proposer des prêts ou « aqua-prêts » en complément des subventions.

70 ANS

DURÉE DE VIE MOYENNE
CONSEILLÉE
POUR UN RÉSEAU
DE CANALISATION

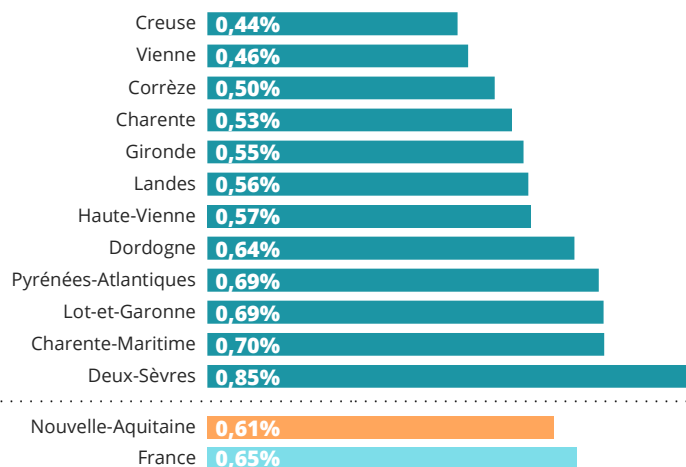
Source : Canalisateurs de France

160 ANS

TEMPS POUR RENOUVELER
LES RÉSEaux, AU RYTHME DE
RENOUVELLEMENT ACTUEL

Les investissements sont insuffisants à l'échelle régionale pour assurer un taux de renouvellement suffisamment élevé des réseaux. Le taux moyen de renouvellement s'élève à 0,6% par an. À ce rythme, 160 ans seraient nécessaires pour obtenir un renouvellement de l'ensemble du linéaire. La durée de vie moyenne se situe entre 40 et 80 ans.

Taux de renouvellement des réseaux* par département



Source : traitement CERC ; SISPEA - 2023

NB : Les données renseignées dans la base SISPEA 2023 couvrent 94% de la population.

* Le taux moyen de renouvellement des réseaux d'eau potable donne le pourcentage de renouvellement moyen annuel (calculé sur les cinq dernières années) du réseau d'eau potable par rapport à la longueur totale du réseau, hors branchements.



Eaux usées : un renouvellement des réseaux d'assainissement collectifs et une maintenance des stations d'épurations nécessaires à la protection de la santé publique et de l'environnement

38 609

KILOMÈTRES DE RÉSEAU
D'ASSAINISSEMENT COLLECTIF

Source : traitement CERC ; SISPEA – 2023

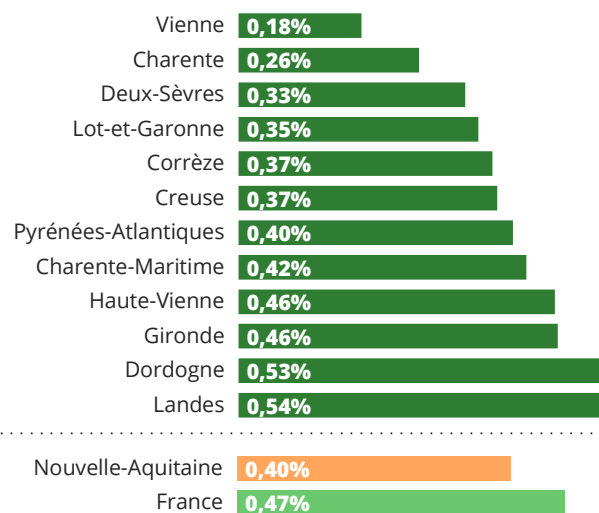
La longueur des **réseaux de collecte des eaux usées** s'élève à plus de 38 609 kilomètres et couvre 69% des communes de Nouvelle-Aquitaine. Le complément est constitué des assainissements non collectifs (ou individuels) ou des assainissements semi-collectifs/regroupés, par exemple.

Le taux de renouvellement est faible, en moyenne inférieur à 0,4%.

250 ANS

TEMPS QU'IL FAUDRAIT
POUR RENOUVELER
L'INTÉGRALITÉ DU RÉSEAU,
AU RYTHME DE
RENOUVELLEMENT ACTUEL

Taux de renouvellement des réseaux par département



Source : traitement CERC ; SISPEA – 2023

NB : Les données renseignées dans la base SISPEA couvrent 86% de la population.



3 096

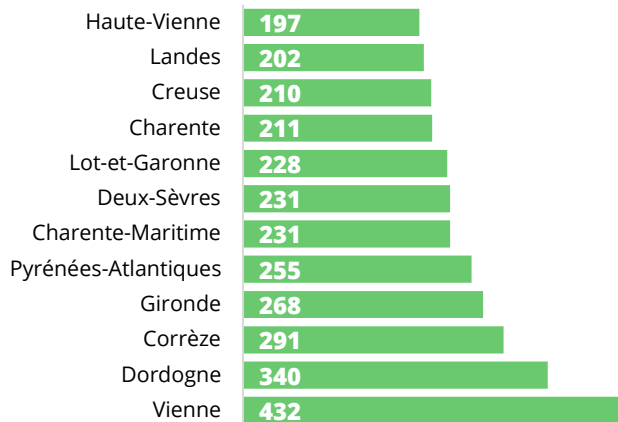
STATIONS DE TRAITEMENT
DES EAUX USÉES

La Nouvelle-Aquitaine dispose de 3 096 **stations d'épuration**, également appelées station de traitement des eaux usées. Elles transforment les eaux usées acheminées par les réseaux d'assainissement en rejet compatible avec le milieu naturel.

L'âge du parc des stations d'épuration est variable selon les départements.

La Vienne est le département avec la proportion de stations de moins de 15 ans la plus élevée. Les Deux-Sèvres et la Creuse sont les départements avec la proportion de stations d'épuration les plus anciennes les plus fortes.

Nombre de stations d'épuration en service



Source : Traitement CERC ; Sandre - 2023

Une station d'épuration est prévue pour une **durée de vie moyenne de 25 à 30 ans au niveau du génie civil**, et de 10 à 15 ans pour l'électromécanique (équipements).

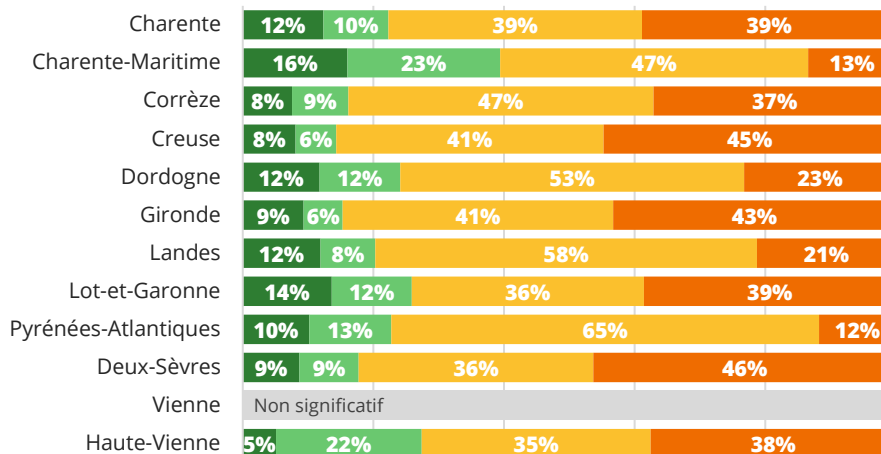
74%

DES STATIONS
ONT PLUS DE 15 ANS

31%

DES STATIONS
ONT PLUS DE 30 ANS

Répartition du parc de stations d'épuration par année de mise en service



■ 10 ans ou moins ■ 11 à 15 ans ■ 16 à 30 ans ■ Plus de 30 ans

Source : Traitement CERC ; Sandre - 2023



INFRASTRUCTURES

ÉNERGIE ET TÉLÉCOMMUNICATION

La France s'est engagée dans une politique ambitieuse de décarbonation des énergies, notamment à travers différents objectifs inscrits dans la programmation pluriannuelle de l'énergie (PPE). Elle repose sur le développement des énergies renouvelables et un recours accru à l'électricité (numérique, chauffage, transports). Dans les années à venir, des investissements importants seront nécessaires pour adapter et renforcer les réseaux et les infrastructures.

Un réseau conséquent pour répondre aux besoins de transition écologique

241 348

KILOMÈTRES DE RÉSEAU ÉLECTRIQUE

Les réseaux de transport et de distribution acheminent l'électricité depuis les **installations de production jusqu'aux sites de consommation**. En Nouvelle-Aquitaine, ils mesurent plus de 241 348 kilomètres.

Situé en amont des réseaux de distribution, le **réseau de transport** d'électricité est géré par RTE en Nouvelle-Aquitaine. Il comprend 13 561 km de lignes électriques dont 12 542 km de lignes aériennes et 1 019 km de lignes souterraines, tous niveaux de tensions confondus.

Les **réseaux publics de distribution** de l'électricité sont exploités en Nouvelle-Aquitaine par Enedis, Gérédis (Deux-Sèvres) et SRD (Vienne). Le linéaire de réseau Basse Tension/Haute Tension géré par ces trois opérateurs s'élève respectivement à 199 856 km, 14 942 km et 12 989 km.

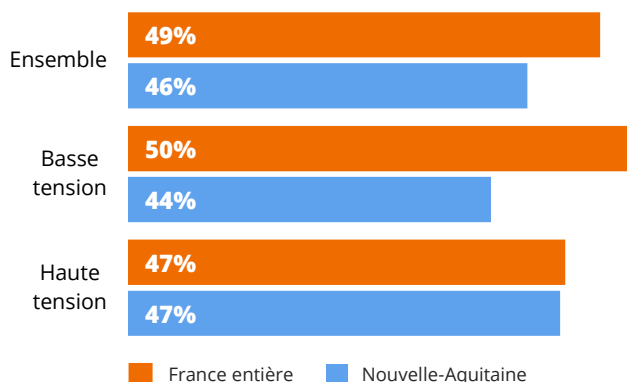
Caractéristiques du réseau électrique (transport et distribution)

	Nouvelle-Aquitaine
Longueur du réseau	241 348 km
dont réseau de transport	13 561 km
dont réseau de distribution	227 787 km

Source : traitement CERC, RTE, Gérédis, SRD ; ODRÉ

Taux d'enfouissement du réseau électrique BT/HTA*

Unité : part en % des km de lignes



Source : traitement CERC, RTE, Enedis - 2024

*Le réseau de transport d'électricité est constitué de deux types de lignes : lignes à très hautes tension (HTB2) et lignes à haute tension (HTB). Le réseau de distribution d'électricité est constitué, quant à lui, des lignes à moyenne tension (HTA) et des lignes à basse tension (BT).

Parc de production d'électricité d'origine renouvelable : un déploiement à poursuivre et à intensifier pour atteindre les objectifs régionaux

Les **objectifs fixés** par le gouvernement et la Région sont très ambitieux. À l'échéance 2030, les énergies renouvelables (EnR) doivent représenter 40% de la production d'électricité en France. En Nouvelle-Aquitaine, cet objectif est porté à 50% en 2030 et 100% en 2050, reposant sur la perspective de fin de vie des centrales nucléaires associée à des objectifs de sobriété énergétique.

La Nouvelle-Aquitaine, grâce à ses caractéristiques géographiques et son étendue, offre un **potentiel diversifié d'énergies renouvelables**. L'hydroélectricité et le photovoltaïque disposent des capacités de production les plus importantes. La filière méthanisation (biogaz) est également une filière porteuse en raison de l'identité agricole et agroalimentaire régionale forte.

Entre 2020 et 2024, la **puissance installée d'énergie photovoltaïque a doublé**, représentant désormais près du tiers du parc énergétique néo-aquitain.

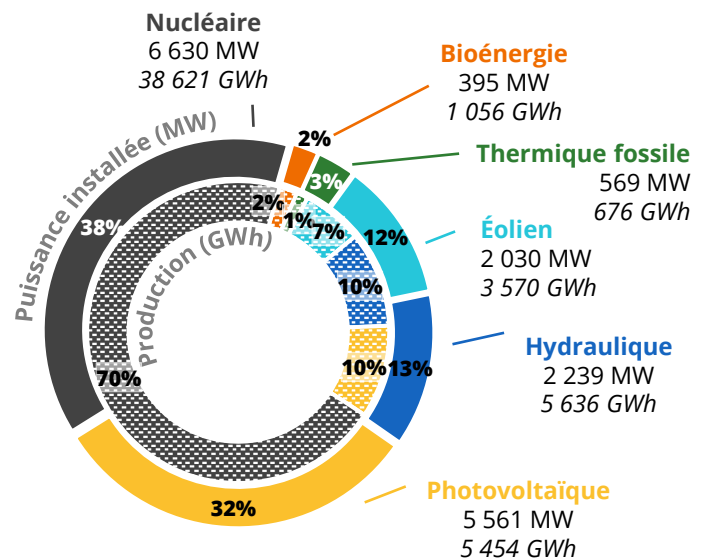
Le nucléaire avec les centrales du Blayais et de Civaux, représente également plus du tiers de la puissance du parc de production d'électricité installée dans la région à fin 2024.

Des besoins d'investissement pour la maintenance du parc nucléaire

La centrale du Blayais fait l'objet du programme « Grand carénage » : déployé de 2020 à 2029, ce programme consiste à remplacer certains matériels et à réaliser de nombreuses opérations de maintenance pour tendre vers le niveau de sécurité des réacteurs de dernière génération. Par ailleurs, l'implantation d'une nouvelle centrale EPR2 (Evolutionary Power Reactor 2) sur site est à l'étude.

Parc annuel de production d'électricité en mégawatt (MW) et production d'électricité en gigawattheure (GWh) par filière à fin 2024

La puissance installée correspond au potentiel de production des installations électriques exprimé en MW. Il ne doit pas être confondu avec la **production** d'électricité mesurée en GWh. Les données prennent en compte l'ensemble des installations de production d'électricité raccordées aux réseaux publics de transport (RTE) et de distribution.



NB : 116 GWh d'électricité ont également été produites en 2024 par les unités de valorisation énergétique des déchets (UVE).

Source : RTE ; ODRÉ ; AREC

Les capacités de production maximales des différentes filières du parc électrique ne présument pas de la production effective.

Bien que la puissance du parc photovoltaïque représente 32% de la puissance installée en Nouvelle-Aquitaine, elle ne couvre que 10% de la production. Inversement, le parc nucléaire compte pour un tiers de la puissance du parc électrique, mais porte 70% de la production d'électricité régionale.

15 831 GWh

PRODUCTION D'ÉLECTRICITÉ
D'ORIGINE RENOUVELABLE EN 2024
(54 452 GWh toutes filières
confondues)

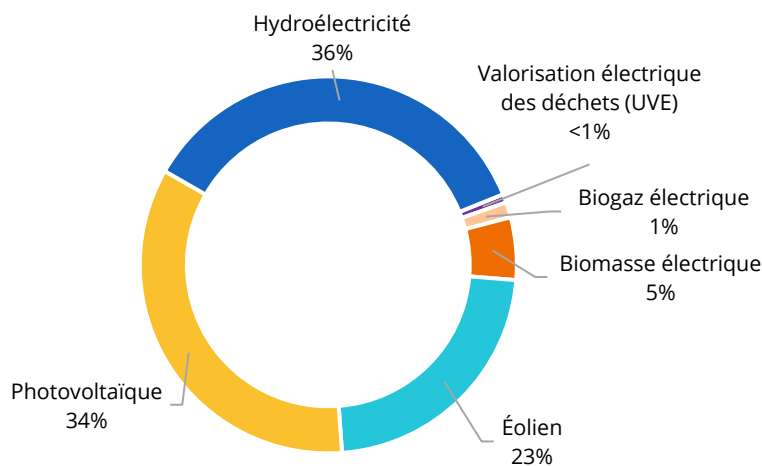
La transformation du mix de production électrique rend nécessaire une **adaptation permanente des réseaux**. Les réseaux de transport et de distribution devront être adaptés à des productions décentralisées et plus difficilement prévisibles.

La gestion des réseaux est rendue plus dynamique avec le déploiement à grande échelle des **smart grids**, en témoigne par exemple l'essor du compteur Linky en France. Enedis figure notamment en 1^{ère} place mondiale au Smart Grid Index¹. Par ailleurs, les **réseaux électriques locaux** (micro-réseau, ou *microgrid*) se développent également en Nouvelle-Aquitaine, à l'image de la ZAC Bastide Niel à Bordeaux² ou du « Corrèze Resilient Grid » à Nespoux³.

En Nouvelle-Aquitaine, la production d'électricité s'élève à 54 452 GWh en 2024 (énergie injectée). Près de 30% est d'origine renouvelable. **L'hydroélectricité et le photovoltaïque représentent 70% de la production d'électricité d'origine renouvelable.**

Depuis 2010, différentes filières d'énergies renouvelables se sont nettement développées et leur **production est en croissance constante**. La production photovoltaïque est passée de 69 GWh à 5 453 GWh entre 2010 et 2025. De même, l'électricité produite par l'éolien a été multipliée par 8 entre 2010 et 2024.

Répartition de la production d'électricité des filières d'énergies renouvelables (% de la production en GWh) en 2024



Source : AREC ; 2024

¹ Classement mondial des réseaux électriques intelligents

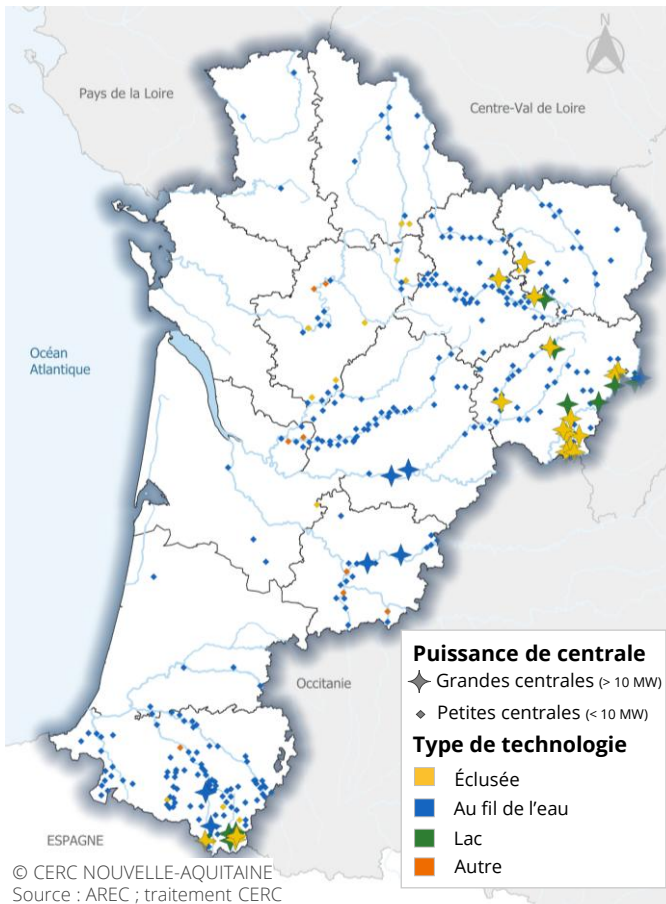
² Microgrid territorial avec centrale photovoltaïque (autoconsommation mutualisée sur 94 bâtiments)

³ Microgrid rural avec panneaux photovoltaïques, stockage par batterie et compteurs Linky



Hydroélectricité : une maintenance du parc existant vieillissant fondamentale

Répartition des centrales hydroélectriques au 1^{er} janvier 2025



La Nouvelle-Aquitaine compte 448 barrages, toutes catégories confondues (catégories A, B et C selon leur hauteur et le volume d'eau stocké). Ils contribuent à la production électrique, mais aussi à l'alimentation en eau potable, l'irrigation, le soutien d'étiage, etc.

La puissance installée de production d'hydroélectricité est stable depuis plusieurs décennies. Elle plafonne à plus de 2 239 MW en 2024.

On dénombre **33 installations hydrauliques de puissance élevée (> 10 MW)**, qui représentent 85% de la puissance hydroélectrique totale de la région. 315 autres installations de plus petite puissance complètent le maillage en Nouvelle-Aquitaine.

La moitié des 33 centrales de puissance élevée utilisent la technologie « **éclusée** » : l'eau est stockée temporairement dans un bassin grâce à un barrage puis relâchée à la demande. Les autres centrales fonctionnent « **au fil de l'eau** », grâce au débit naturel du cours d'eau, ou reposent sur un aménagement de type « **lac** », retenue d'eau artificielle de grands volumes, souvent combinée avec un fonctionnement par éclusee .

Plus de la moitié des centrales sont implantées en Corrèze et dans les Pyrénées-Atlantiques. Les autres se situent principalement en Haute-Vienne, Dordogne, Lot-et-Garonne et en Creuse.

Source : DREAL – données 2025 ; AREC – donnée à décembre 2024

Si les perspectives d'ouverture de nouvelles centrales hydroélectriques sont limitées, la maintenance du parc existant, particulièrement vieillissant*, est fondamentale. Elle répond à des enjeux techniques (usure, sécurité), environnementaux (continuité écologique, gestion des sédiments), mais aussi stratégiques (flexibilité, adaptation climatique).

* 85% des centrales de grandes puissances ont été installées avant 1975, dont 33% avant 1950.



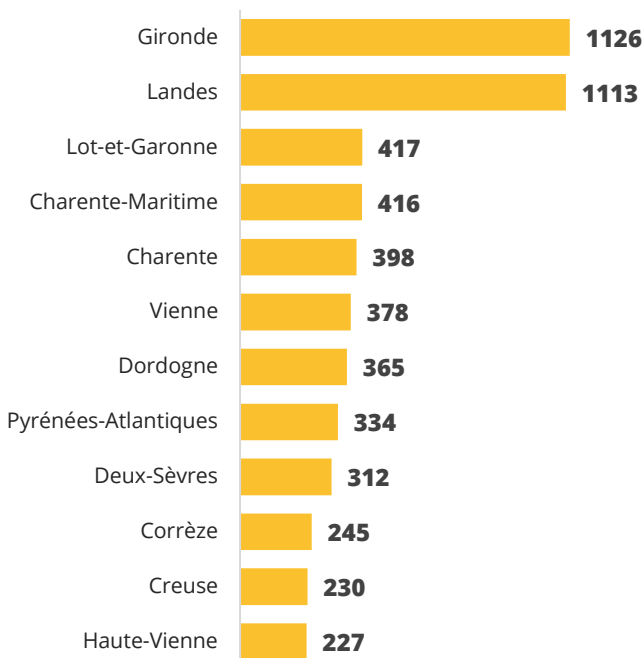
▶ Photovoltaïque : une filière qui continue d'innover pour améliorer ses performances

La Nouvelle-Aquitaine bénéficiant d'un ensoleillement favorable, **la filière photovoltaïque s'y est particulièrement développée** depuis 2010. La région accueille près d'un quart de la puissance du parc solaire national et se positionne au **1^{er} rang des régions françaises pour sa production photovoltaïque**.

75% de la puissance installée est portée par les installations de grande puissance (plus de 100 kWc : centrales au sol, toitures de grandes surfaces). Néanmoins, ces équipements représentent moins de 4% des installations photovoltaïques. En effet, les « petites puissances » destinées à l'autoconsommation* représentent 97% des installations de Nouvelle-Aquitaine.

*Autoconsommation individuelle (maison ou petit tertiaire, puissance maximale de 36 kWc) : 92% des installations.
Autoconsommation collective avec potentielle vente de surplus (bâtiments agricoles, petites industries, puissance comprise entre 36 et 100 kWc) : 5% des installations.

Photovoltaïque : puissance installée à fin 2024 (en MWc)



Source : AREC ; données trimestrielles à décembre 2024



Augmenter la production électrique solaire

La **loi pour l'accélération de la production d'énergies renouvelables** (APER) rend obligatoire, depuis 2023, l'implantation d'ombrières solaires sur au moins la moitié des parkings de plus de 1 500 m². Cette obligation s'inscrit dans le dispositif de planification territorial relatif aux zones d'accélération de la production d'énergie renouvelable (ZAER).

Par ailleurs, la contribution de la filière photovoltaïque à la production d'électricité devrait être renforcée par **l'amélioration technologique continue** depuis une dizaine d'années, rendant les panneaux photovoltaïques toujours plus performants.

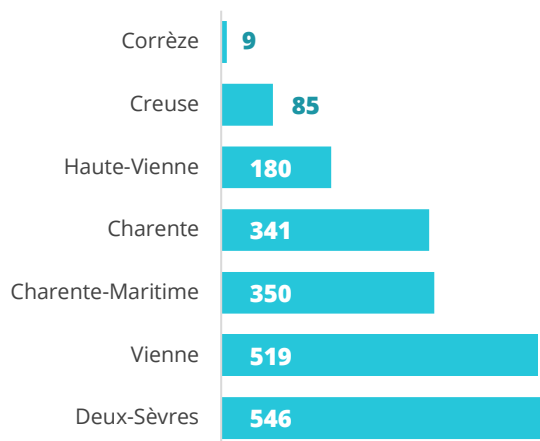
820

ÉOLIENNES EN SERVICE

La puissance raccordée du parc éolien néo-aquitain s'élève à 2 030 MW au 1^{er} janvier 2025. Elle a été **multipliée par 4 en 10 ans**, avec une intensification des puissances installées entre 2020 et 2024, et un pic notable en 2022 (73 éoliennes pour une production de 240 MV).

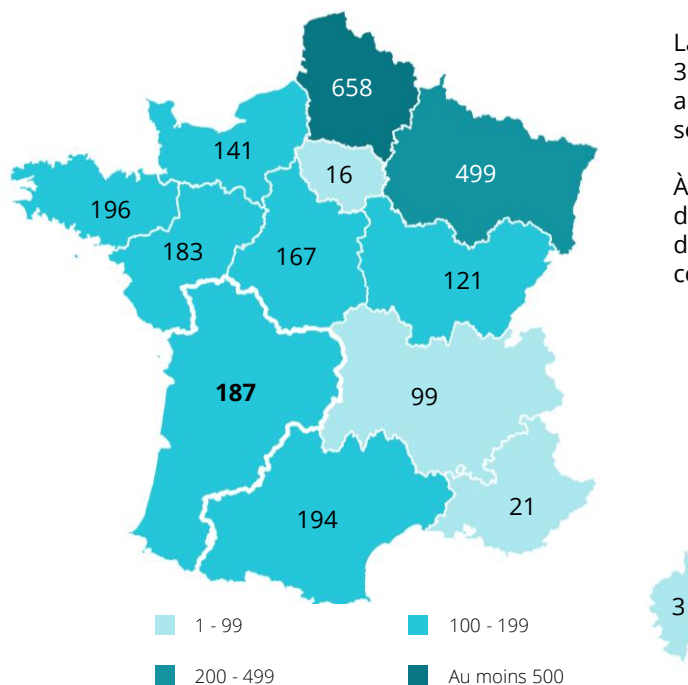
Au 1^{er} juillet 2025, 820 éoliennes étaient en fonctionnement. Elles se répartissent sur 7 départements mais tout particulièrement dans les Deux-Sèvres, en Vienne et dans le nord des Charentes.

Puissance raccordée des installations éoliennes (en MW)



Source : AREC ; situation au 31 décembre 2024

Répartition des parcs éoliens* selon les régions au 31/03/2025



La puissance régionale raccordée devrait dépasser 3 000 MW en 2025 si l'ensemble des parcs éoliens autorisés (soit 539 éoliennes, 1 690 MW) est mis en service.

À plus long terme, les études ont permis de déterminer plusieurs zones prioritaires pour le développement **d'éolien en mer** (*off-shore*), y compris sur la côte Atlantique (Golfe de Gascogne).



* Terrestre et *offshore* (Bretagne, Normandie, Pays de la Loire, Provence-Alpes-Côte d'Azur) © CERC NOUVELLE-AQUITAINE
 Source : traitement CERC ; SDES - T1 2025

📍 Réseaux de gaz : un développement des méthaniseurs agricoles qui se poursuit

5 128

KILOMÈTRES DE CANALISATIONS
HAUTE PRESSION DE GAZ

La desserte en gaz se concentre autour des principaux bassins de vie de la région. En Nouvelle-Aquitaine, 56% des canalisations de **transport de gaz** sont gérés par l'opérateur Natran (ex-GRTgaz) et le reste par Téréga, qui opère uniquement en Nouvelle-Aquitaine et Occitanie.

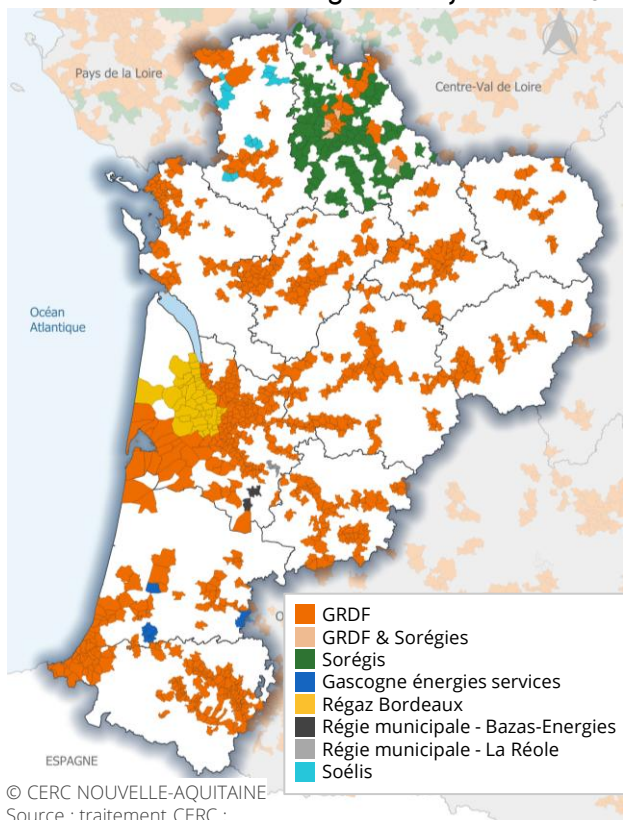
Caractéristiques du réseau de transport de gaz

	Nouvelle-Aquitaine	France	Part région/ France
Longueur de canalisations*	5 128 km	37 736 km	14%
Nombre de communes desservies en gaz naturel	1 072	9 900	11%
Nombre de stations de compression	6	32	19%

Source : Natran (ex-GRT Gaz ; gestionnaire de réseaux de transport de gaz naturel), Téréga - 2025

* Les canalisations Téréga et Natran dont le tracé reste proche (canalisations parallèles) interviennent dans ces chiffres chacune pour son propre compte (deux canalisations parallèles de 10 km comptent pour 20 km).

Communes desservies en gaz au 1^{er} janvier 2025



© CERC NOUVELLE-AQUITAINE

Source : traitement CERC ;

GRDF (Gaz Réseau Distribution France) - 2025 ; IGN

La filière **méthanisation (biogaz)** est une filière stratégique en Nouvelle-Aquitaine. 138 méthaniseurs sont en fonctionnement au 1^{er} janvier 2025 (hors ISDND*). Ce nombre a presque triplé au cours des 10 dernières années : ce développement est principalement porté par les méthaniseurs agricoles (18 en 2013 contre 97 en 2025). 64 de ces installations injectent le biométhane produit dans le réseau de gaz naturel (source : AREC).

* Installation de stockage des déchets non dangereux

1 072 communes sont desservies par le gaz. Au côté de GRDF, plusieurs gestionnaires de **réseau de distribution de gaz naturel** sont présents en Nouvelle-Aquitaine : Régaz Bordeaux (45 communes), Sorégis (115), Soélis (12), Régie municipale multiservices de la Réole (4), Régie du Gaz de Bazas (3), Gascogne Énergies Services (6 communes).



La géothermie : des ressources importantes encore peu mobilisées

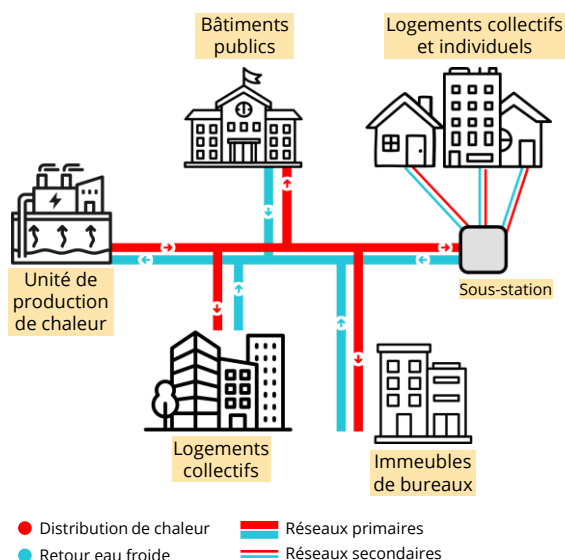
79

INSTALLATIONS DE GÉOTHERMIE EN SERVICE EN NOUVELLE-AQUITAINE AU 1^{ER} JANVIER 2025

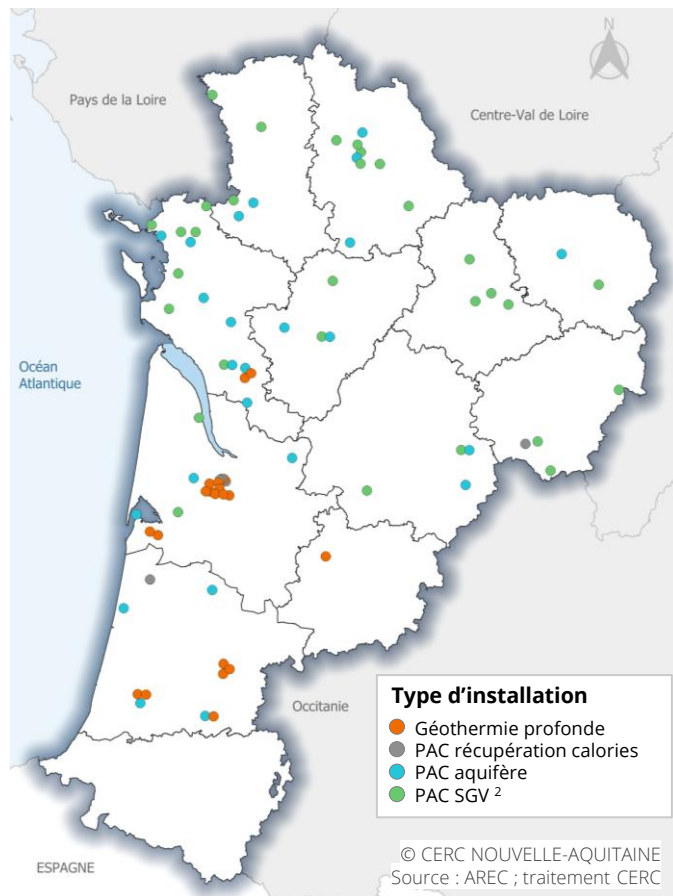
Le Bassin Aquitain possède le **second potentiel géothermique français**. En 2024, la puissance géothermique installée s'élevait à 40 MW (hors PAC¹ particuliers et petit collectif), dont 43% dans les Landes et 39% en Gironde. Cette puissance est portée en majorité par la géothermie profonde et les PAC récupération de calories, qui représentent ensemble 76% de la puissance installée en Nouvelle-Aquitaine.

Ces équipements constituent l'une des sources d'alimentation des **réseaux de chaleur urbains**, qui fournissent de l'eau chaude sanitaire à l'échelle d'un quartier ou d'une ville. La Nouvelle-Aquitaine compte ainsi **66 réseaux de chaleur**, totalisant **231 km de réseaux** et une puissance de 909 MW (données à fin 2023). La part de la géothermie (hors PAC) y reste toutefois faible (<1%), concentrée sur la Gironde et les Landes.

Schéma simplifié d'un réseau de chaleur urbain



Installations de géothermie en service en Nouvelle-Aquitaine, au 1^{er} janvier 2025 (hors PAC particuliers et petit collectif)



¹ PAC : pompes à chaleur
² SGV : sonde géothermique verticale

L'animation géothermie en Nouvelle-Aquitaine portée par l'ALEC³ et le CRER⁴

L'ALEC et le CRER mettent à disposition des livrets départementaux « Choisir la chaleur renouvelable, la géothermie de surface » afin de développer l'utilisation de cette énergie dans la région. Un réseau d'animateur apporte son expertise technique dans la promotion de la filière géothermie auprès des collectivités, des porteurs de projets et des maîtres d'ouvrage.

Pour en savoir plus : www.alec-mb33.fr

³ Agence locale de l'énergie et du climat
⁴ Centre régional des énergies renouvelables

Très haut débit : une couverture quasi-totale du territoire

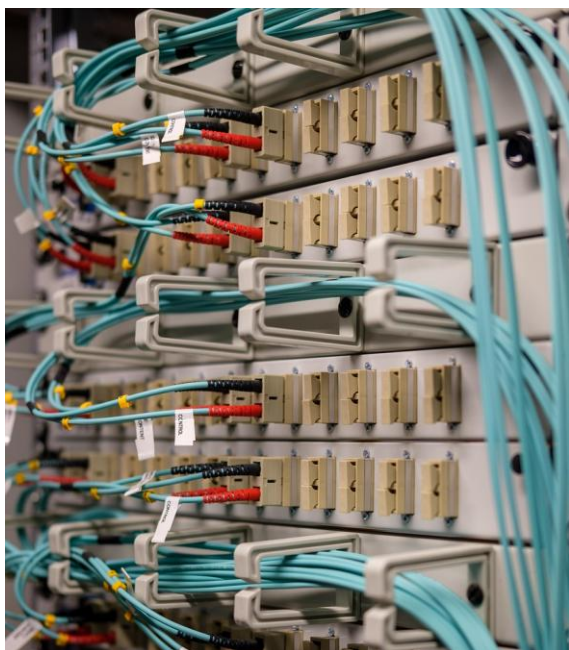
93%

DE LA RÉGION

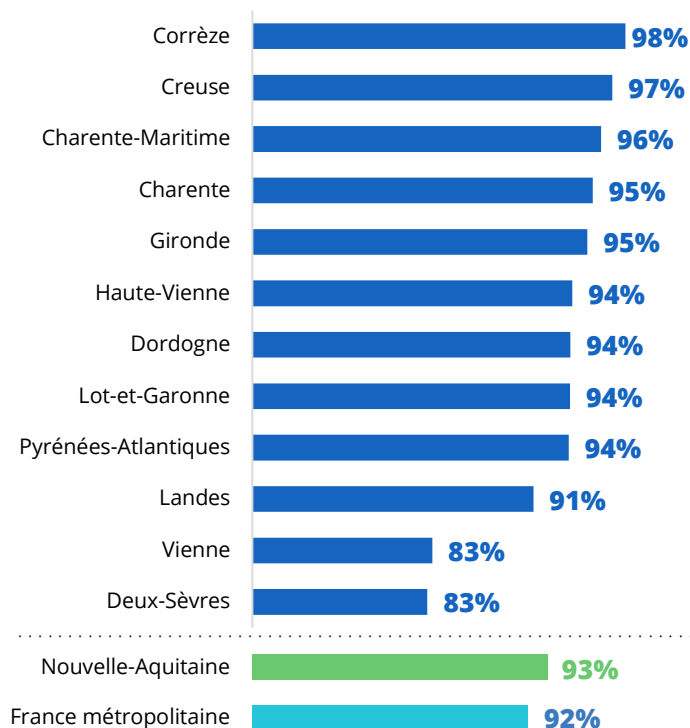
SOIT 4 029 234 LOCAUX (LOGEMENTS, ENTREPRISES ET SITES PUBLICS) ÉLIGIBLES À LA FIBRE AU 1^{ER} TRIMESTRE 2025

Le plan « France Très Haut Débit » prévoyait un raccordement à la fibre optique pour l'ensemble de la région en 2025. Au 1^{er} trimestre 2025, 93% des locaux (logements, entreprises, services publics) étaient effectivement raccordés à la fibre.

La Corrèze et la Creuse affichent des taux de raccordement particulièrement élevés (97% et 98%), tandis que la Vienne et les Deux-Sèvres présentent un déploiement moins avancé (83%).



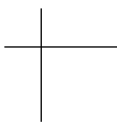
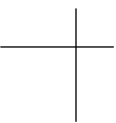
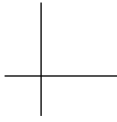
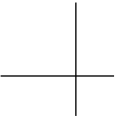
Taux de locaux raccordables en fibre optique mutualisée (FttH) jusqu'à l'abonné à la fin du 1^{er} trimestre 2025



Source : ARCEP - 2025

Afin de maintenir une qualité de connexion satisfaisante à l'ensemble des usagers, **une maintenance reste néanmoins à anticiper**. En Nouvelle-Aquitaine, le taux de pannes signalées* par les opérateurs étaient de moins de 0,3% en 2024, à l'image d'une grande partie du territoire métropolitain.

* Signalements par l'opérateur commercial à l'opérateur d'infrastructure ; moyenne mensuelle entre mai et octobre 2024.



La Cellule Économique Régionale de la Construction (CERC) Nouvelle-Aquitaine constitue un lieu d'échanges privilégié entre la Région, les professionnels de la filière Bâtiment, Travaux Publics et Matériaux de construction et l'État. Elle assure des missions d'observation, d'information et de concertation en développant des outils d'aide à la décision sur différentes thématiques : connaissance des marchés, investissement local, transition écologique et économie circulaire, infrastructures et emploi-formation. Sa capacité à travailler en réseau en fait un outil unique d'aide à la décision au service des acteurs de l'acte de construire. Elle contribue à mettre en débat des données fiables, nécessaires à la pertinence de l'action territoriale.

L'Observatoire Régional des Transports (ORT) Nouvelle-Aquitaine est une association qui réunit les principaux acteurs du transport, marchandises et voyageurs. Ses membres sont l'État, la Région, les fédérations professionnelles (FNTR, TLF, OTRE, FNTV), les ports de commerce, l'UMPB, la CCI, l'AFT, SNCF Réseau, l'ADEME ou encore Atlandes. L'ORT a une activité d'observation et de suivi de la donnée. Il a pour mission d'informer les acteurs régionaux des tendances et actualités du transport, et est amené à organiser des réunions ou conférences.



► CERC Nouvelle-Aquitaine

Bureau de Bordeaux :

1 bis avenue de Chavailles 33520 BRUGES

Téléphone : 05.47.47.62.43

Bureau de Limoges :

2 allée Duke Ellington 87067 LIMOGES

Téléphone : 05.55.11.21.50

Email : nouvelle-aquitaine@cerc-na.fr

Sites internet : www.cerc-na.fr ; www.cerc-actu.com

 CERC Nouvelle-Aquitaine



► ORT Nouvelle-Aquitaine

Cité administrative, rue Jules Ferry, 33090 BORDEAUX

Téléphone : 06.58.77.28.38

Email : ortnouvelleaquitaine@gmail.com

Site internet : www.ortnouvelleaquitaine.fr

 ORT Nouvelle-Aquitaine

Ce document a notamment été réalisé grâce au soutien technique et financier de la **FRTP Nouvelle-Aquitaine**.

