

**INFRASTRUCTURES ET RÉSEAUX**

**EN NOUVELLE-AQUITAINE**

**UN PATRIMOINE AU SERVICE DES TERRITOIRES  
ET DE LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE**



# ÉDITO

**Investir dans les infrastructures**, c'est donner une impulsion économique forte pour le développement des territoires, c'est aussi accompagner la transition écologique et l'adaptation au changement climatique. Alors que débute un nouveau mandat municipal et que vont s'ouvrir de nouvelles élections régionales et départementales, **les collectivités locales au sens large sont la pierre angulaire pour la mise en place d'un modèle de développement « durable » des territoires.**

La Nouvelle-Aquitaine est composée d'une pluralité de collectivités, d'identités et de terroirs, qui en font sa richesse. Elle doit relever de multiples défis (démographiques, économiques, environnementaux, climatiques) et pouvoir compter sur des infrastructures adaptées et performantes pour assurer la cohésion et l'équilibre de ses territoires.

Aujourd'hui, **dynamiser l'action publique locale en faveur des infrastructures** s'avère un impératif. Qu'il concerne les routes, les voies ferrées, les réseaux d'eau potable, les infrastructures numériques, énergétiques, le patrimoine régional est d'une richesse exceptionnelle. Il doit répondre à de nombreux enjeux en matière de mobilité et d'aménagement, de préservation des milieux naturels, de transition numérique, énergétique et écologique.

Dépassant le simple recueil de données, ce document a pour objectif de fournir un état des lieux de ce patrimoine par le biais d'une sélection d'indicateurs clés et d'initiatives. Sans chercher à être exhaustif, **il rappelle la pluralité des enjeux, le rôle et la diversité des infrastructures pour guider les actions de demain.**

## Contacts :

Sébastien PERRUCHOT, tél : 05.47.47.62.43 – bordeaux@cerc-na.fr  
Robin FIORITO, tél : 05 57 83 03 07 – r.fiorito@cerc-na.fr

## LA NOUVELLE-AQUITAINE EN QUELQUES CHIFFRES

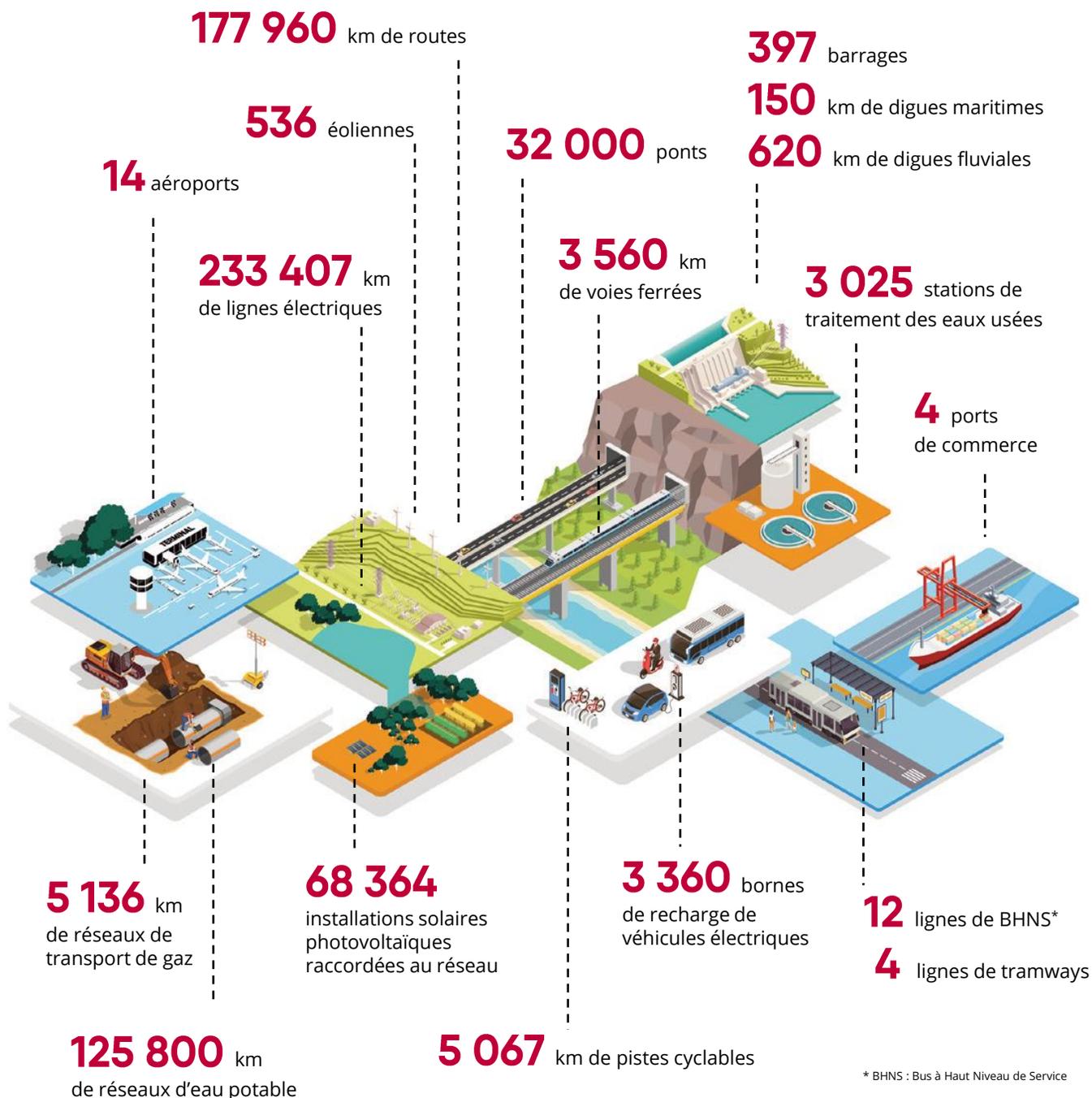
- » 1<sup>ère</sup> région de France par sa superficie (84 036 km<sup>2</sup>)
- » 5,979 millions habitants (4<sup>ème</sup> région française par sa population)
- » 136 000 habitants supplémentaires entre 2013 et 2018
- » 10<sup>ème</sup> région française par sa densité avec 70 habitants / km<sup>2</sup>
- » 12 départements, 4 314 communes, 153 intercommunalités

### SOMMAIRE

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

Crédits photos : CD Dordogne, CD Lot-et-Garonne, Alban Gilbert, Fédération Régionale des Travaux Publics, Pixabay

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



\* BHNS : Bus à Haut Niveau de Service

# Des entreprises et salariés pour construire et entretenir le patrimoine d'infrastructures

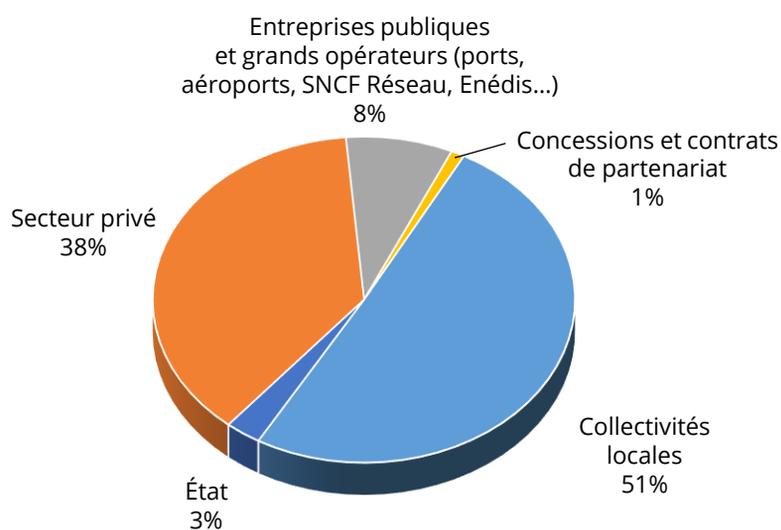
## LES TRAVAUX PUBLICS EN NOUVELLE-AQUITAINE

**896** entreprises de toutes tailles (TPE, PME, ETI, groupes)

**28 567** salariés (effectifs des entreprises de TP en Nouvelle-Aquitaine)

**3,88** milliards d'euros de chiffre d'affaires

### Répartition de la clientèle en %



Source : FRTP Nouvelle-Aquitaine; données 2019-2020

## UNE DIVERSITÉ DE SPÉCIALITÉS

**1 627,0 M€**

Travaux routiers

**661,4 M€**

Adduction d'eau, assainissement, autres canalisations et installations

**612,2 M€**

Travaux électriques et de télécommunications

**577,5 M€**

Terrassements

**208,3 M€**

Ouvrages d'art et équipement industriel

**89,7 M€**

Voies ferrées

**62,0 M€**

Fondations spéciales, sondages et forages

**31,2 M€**

Travaux en site maritime ou fluvial

**11,2 M€**

Travaux souterrains, génie agricole



# 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

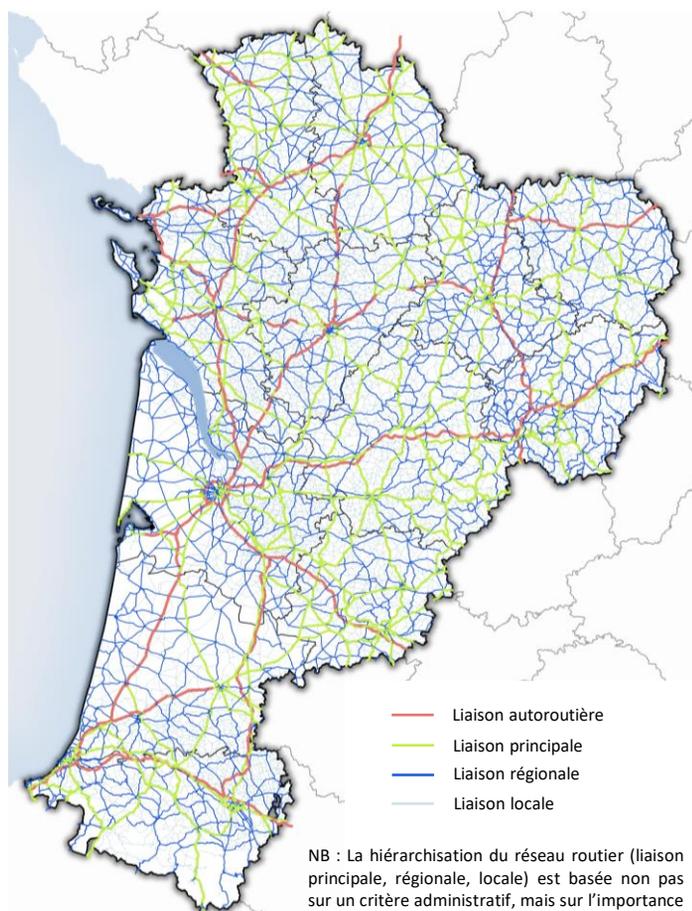
**177 960**  
KILOMÈTRES  
DE ROUTES EN NOUVELLE-AQUITAINE

La route constitue un facteur essentiel de mobilité, d'attractivité et de compétitivité des territoires.

Renforcer l'accessibilité routière des territoires ruraux ou encore littoraux, est indispensable pour éviter une fracture de mobilité entre les agglomérations, les villes moyennes et les zones rurales.

**13%** POIDS DU RÉSEAU ROUTIER  
NÉO-AQUITAIN AU NIVEAU NATIONAL

Réseau routier en Nouvelle-Aquitaine



NB : La hiérarchisation du réseau routier (liaison principale, régionale, locale) est basée non pas sur un critère administratif, mais sur l'importance des tronçons de routes pour le trafic routier.

© CERC NOUVELLE-AQUITAINE  
Source : Base de données routières « Routes 500 », IGN



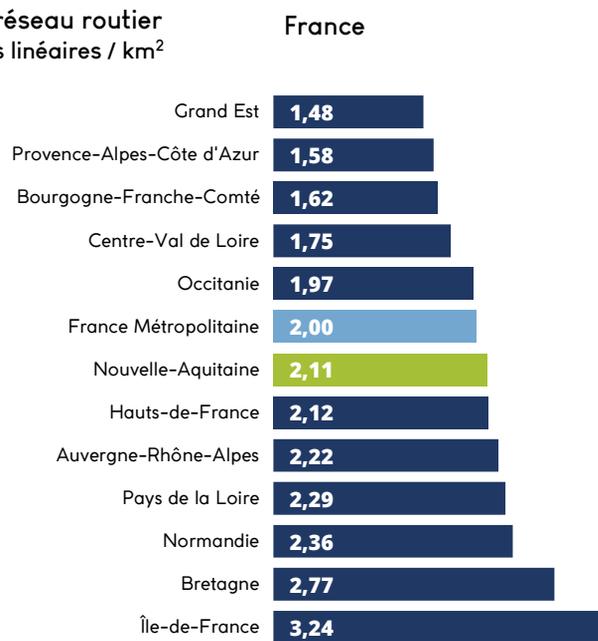
	Longueur du réseau régional	Part du réseau France métrop.	Part du réseau régional
<b>Autoroutes</b>	1 465 km	13%	<1%
<b>Nationales</b>	1 284 km	15%	<1%
<b>Départementales</b>	56 200 km	16%	32%
<b>Voies communales</b>	119 011 km	18%	67%

Source : Traitement CERC, SDES - 2019

Les collectivités locales gèrent 99% du réseau routier de Nouvelle-Aquitaine : 32% par les conseils départementaux et 67% par les communes et leurs groupements.



Source : Traitement CERC; SDES, INSEE - 2019



Source : Traitement CERC; SDES, INSEE - 2019

(1) La valeur à neuf (reconstruction à neuf) valorise le linéaire routier au moyen de ratios de coûts de construction par kilomètre. Les ordres de grandeurs retenus sont les suivants : 6 M€ / km pour une autoroute, 5,4 M€ / km pour 2x2 voies, 1,7 M€ / km pour les routes départementales et communales.

Source : Routes de France, IDRRIM (Institut des Routes des Rues et des Infrastructures pour la Mobilité)  
CEREMA (Centre d'études et d'Expertise sur les Risques, l'Environnement, la Mobilité et l'Aménagement)

## >> De la nécessité d'une connaissance fine de l'état du réseau routier

### L'exemple du réseau routier national

# 45%

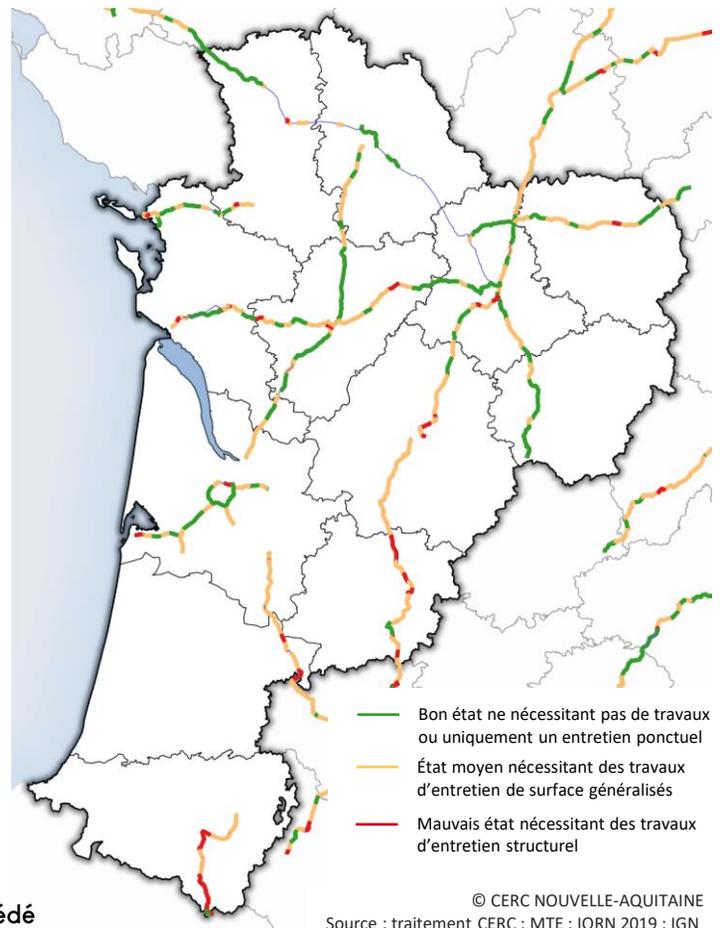
DU RÉSEAU ROUTIER NATIONAL NON CONCÉDÉ NÉCESSITENT DES TRAVAUX D'ENTRETIEN ET DE MAINTENANCE

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 à l'image de la RN141 ou de la RN147.

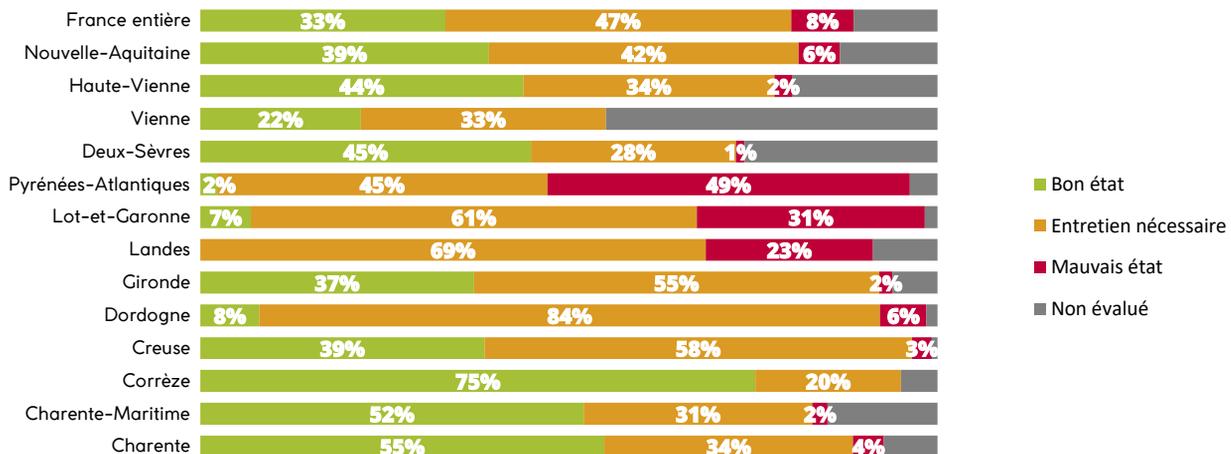
L'opération IQRN (Image Qualité des Routes Nationales) a pour objectif d'évaluer l'état des chaussées gérées par les Directions des Routes (DIR) par période triennale.

Selon les données de l'IQRN 2019, 39% du linéaire évalués étaient jugés en bon état. 42% nécessitaient des travaux d'entretien de surface généralisés et moins de 6% étaient considérés en mauvais état.

Réseau routier national non concédé IQRN 2019 (Image Qualité du Réseau routier National)



### Répartition du linéaire routier national non concédé selon l'état (IQRN 2019)



## >> Faciliter l'accessibilité des territoires et désengorger certains axes routiers

Des disparités territoriales d'accessibilité routière apparaissent en particulier sur certaines zones plus rurales telles que le nord Médoc, le nord Deux-Sèvres ou le sud de la Creuse par exemple. Certaines portions routières entre Poitiers-Limoges-Bordeaux nécessitent également d'être renforcées.

Les enjeux reposent aussi sur le maintien de la qualité du maillage par l'intermédiaire d'aménagement pour désengorger certains axes, améliorer les conditions de sécurité ou développer des solutions de mobilité innovantes et complémentaires à la route.

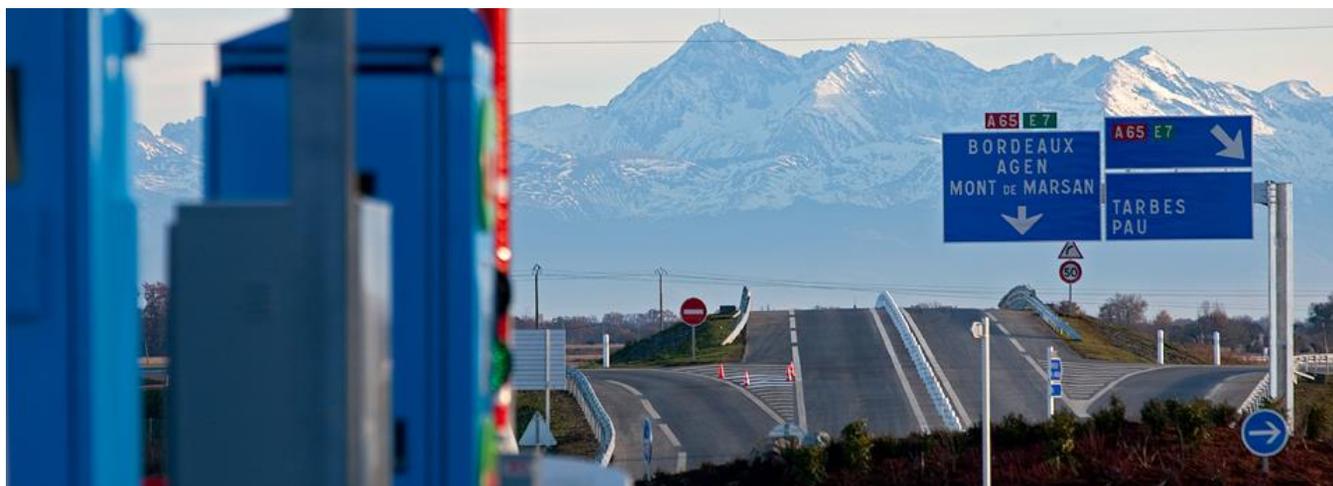
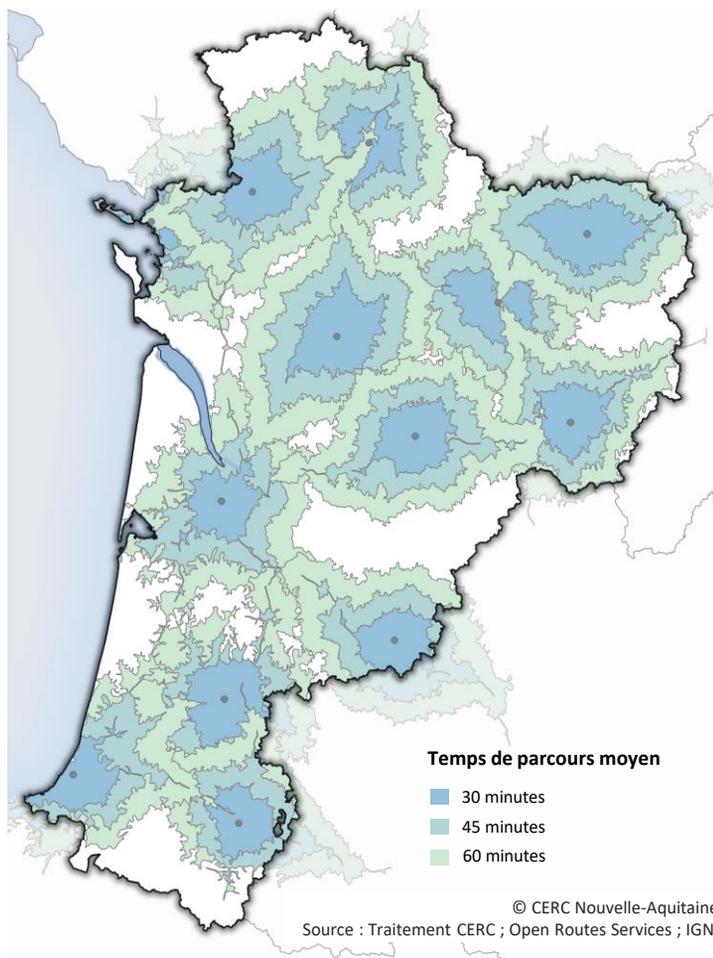
### Classement des villes françaises en matière de congestion routière - Traffic Index 2019

Ville	Indice trafic congestion	Temps perdu par jour
Paris	36%	41 min
Marseille	35%	40 min
Bordeaux	32%	40 min
Nice	31%	38 min
Grenoble	29%	39 min

NB : l'indice de congestion mesure le temps supplémentaire nécessaire en moyenne pour parcourir un trajet de 30 min dans des conditions normales

Source : Traffic index TomTom

### Temps d'accessibilité routière aux Préfectures départementales

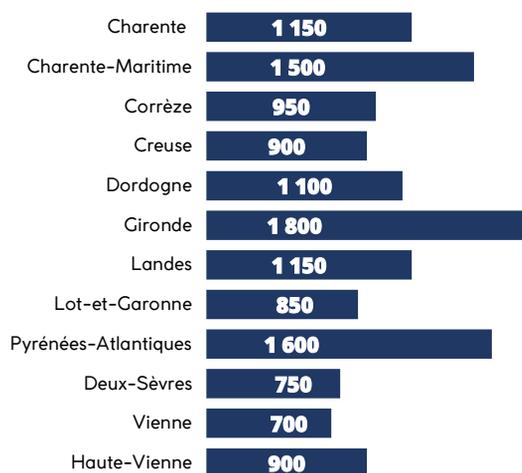


## >> Connaître le patrimoine d'ouvrages d'art pour privilégier un entretien préventif

# 32 000

ESTIMATION DU NOMBRE DE PONTS  
EN NOUVELLE-AQUITAINE TOUS  
GESTIONNAIRES CONFONDUS

### Nombre de ponts gérés par les Conseils départementaux



Il n'existe pas de recensements exhaustifs et précis de l'ensemble des ouvrages d'art (ponts, passerelles, petits ouvrages de franchissement, murs de soutènement...) tous gestionnaires confondus.

En Nouvelle-Aquitaine, le patrimoine est estimé à plus de 32 000 ponts. Plus de 13 000 ponts sont entretenus par les Conseils départementaux et 2 808 ponts par les Directions interdépartementales des routes Atlantique, Sud-Ouest et Centre-Ouest. Le complément est sous la responsabilité des communes et groupements.

# 2 808

PONTS DÉNOMBRÉS  
SUR LE RÉSEAU ROUTIER NATIONAL  
GÉRÉS PAR LES DIRECTIONS  
INTERDÉPARTEMENTALES  
DES ROUTES ATLANTIQUE,  
SUD-OUEST ET CENTRE-OUEST

### Accompagner les collectivités pour une meilleure connaissance du patrimoine des ouvrages d'art

Les gestionnaires des réseaux routiers principaux assurent le plus souvent une politique de gestion de leur patrimoine d'ouvrages d'art. Les petites communes sont en revanche plus démunies en terme de connaissance de l'état de leurs ouvrages. Le « programme national ponts » piloté par le Cerema offre à plus de 28 000 communes éligibles la possibilité de recenser et d'évaluer leur patrimoine d'ouvrages d'art. À travers ce dispositif, l'État initiera un « carnet de santé » des ouvrages.

La première phase (à partir de mai 2021) consiste à faire l'inventaire des ouvrages sur les communes éligibles et volontaires, la deuxième (à partir d'octobre 2021) portera sur les évaluations plus approfondies des ouvrages les plus sensibles. Pour réaliser les visites de recensement et d'évaluation des ouvrages sur le terrain, le CEREMA mobilisera, au travers d'accords-cadres nationaux, les bureaux d'études privés sur l'ensemble des collectivités éligibles volontaires.

# 7%

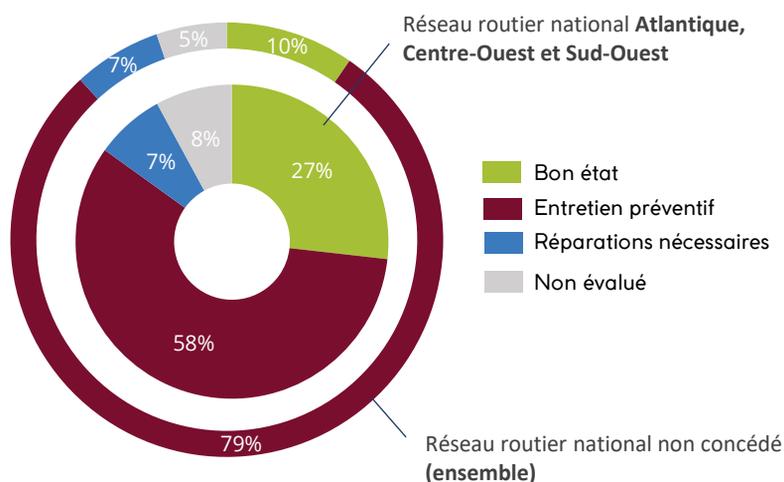
## DES PONTS DU RRN\* NÉCESSITENT DES RÉPARATIONS CAR LEUR STRUCTURE EST ALTÉRÉE

Mise en œuvre par les services de l'État pour les ponts et tunnels, l'Image de la Qualité des Ouvrages d'Art (IQOA 2020) 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 2020 pour les campagnes 2017 à 2019, 27% des ponts audités étaient considérés comme en bon état pour le réseau routier national Atlantique, Centre-Ouest et Sud-Ouest. Des anomalies sur les équipements de protection ou des défauts mineurs sur la structure étaient présents pour 58% des ponts. 7% nécessitaient des travaux de structures.

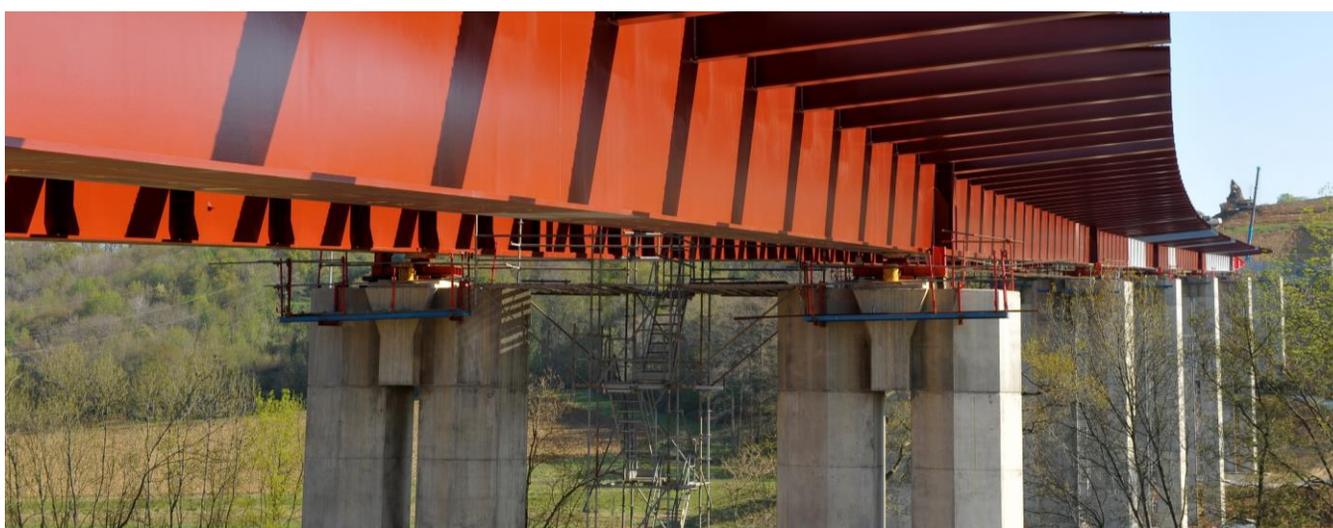
En Nouvelle-Aquitaine, la proportion de ponts jugés en bon état était supérieure à la moyenne nationale, respectivement 27% contre 10%.

### Etat général des ouvrages d'art sur le réseau routier national (RRN) non concédé Image Qualité des Ouvrages d'art (IQOA 2020)



Source : Traitement CERC; IQOA 2020; Campagne 2017-2019 (Image qualité des ouvrages d'art)

\* RRN = Réseau routier national





# INFRASTRUCTURES DES NOUVELLES MOBILITÉS

*Les évolutions en matière de déplacements sont impératives et désormais engagées : développement des transports collectifs, autopartage, covoiturage, réseaux cyclables... Les infrastructures doivent accompagner ces changements d'usages nécessaires pour faciliter les mobilités et faire coexister marcheurs, vélos, services partagés, transports publics, etc.*

## >> Autorités organisatrices : premier jalon de la mobilité à l'échelle des territoires

# 59%

DE LA POPULATION  
COUVERTE PAR UNE AUTORITÉ  
ORGANISATRICE DE LA MOBILITÉ

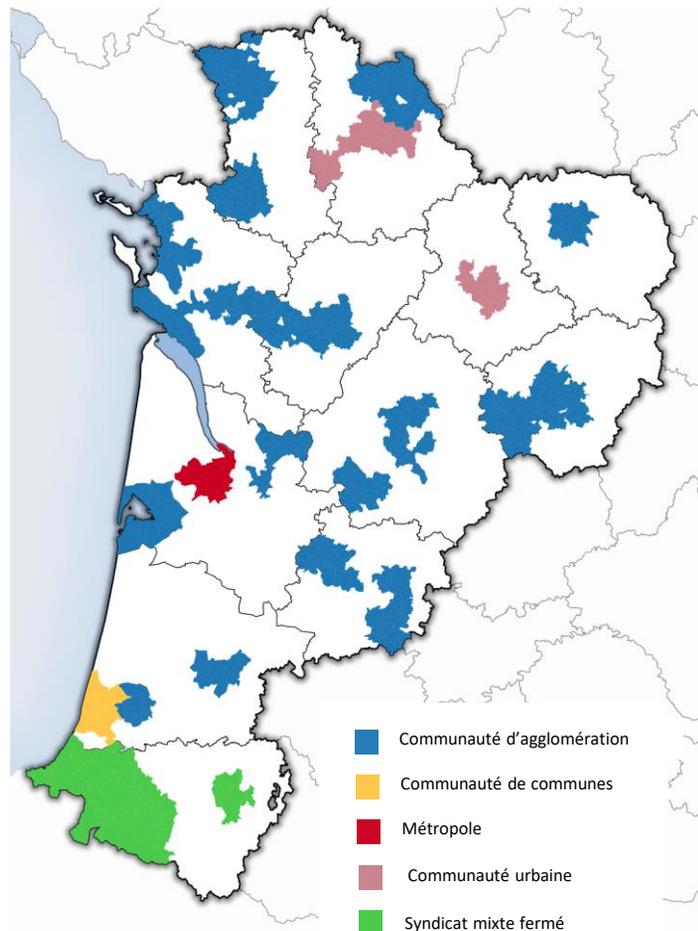
La loi du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités (LOM) réforme le cadre général des politiques de mobilités. Elle offre, en particulier, la possibilité aux communes par l'intermédiaire de leur intercommunalité de devenir Autorité Organisatrice de la Mobilité (AOM).

Au 1<sup>er</sup> janvier 2020, les territoires couverts par une AOM représentent 26% de la superficie de la Nouvelle-Aquitaine et 59% de la population.

En devenant AOM, les communautés de communes ou leurs regroupements pourront consolider et développer des solutions de déplacements adaptées aux contextes locaux : autopartage, covoiturage, navettes, pistes cyclables, plateformes de mobilité...

À partir du 1<sup>er</sup> juillet 2021, la Région pourra être AOM par substitution à la place des communautés de communes qui n'auront pas souhaité prendre cette compétence.

Territoires couverts par une autorité organisatrice de la mobilité au 1<sup>er</sup> janvier 2020



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

# 16

## LIGNES DE TRAMWAY ET DE BUS À HAUT NIVEAU DE SERVICE EN FONCTIONNEMENT

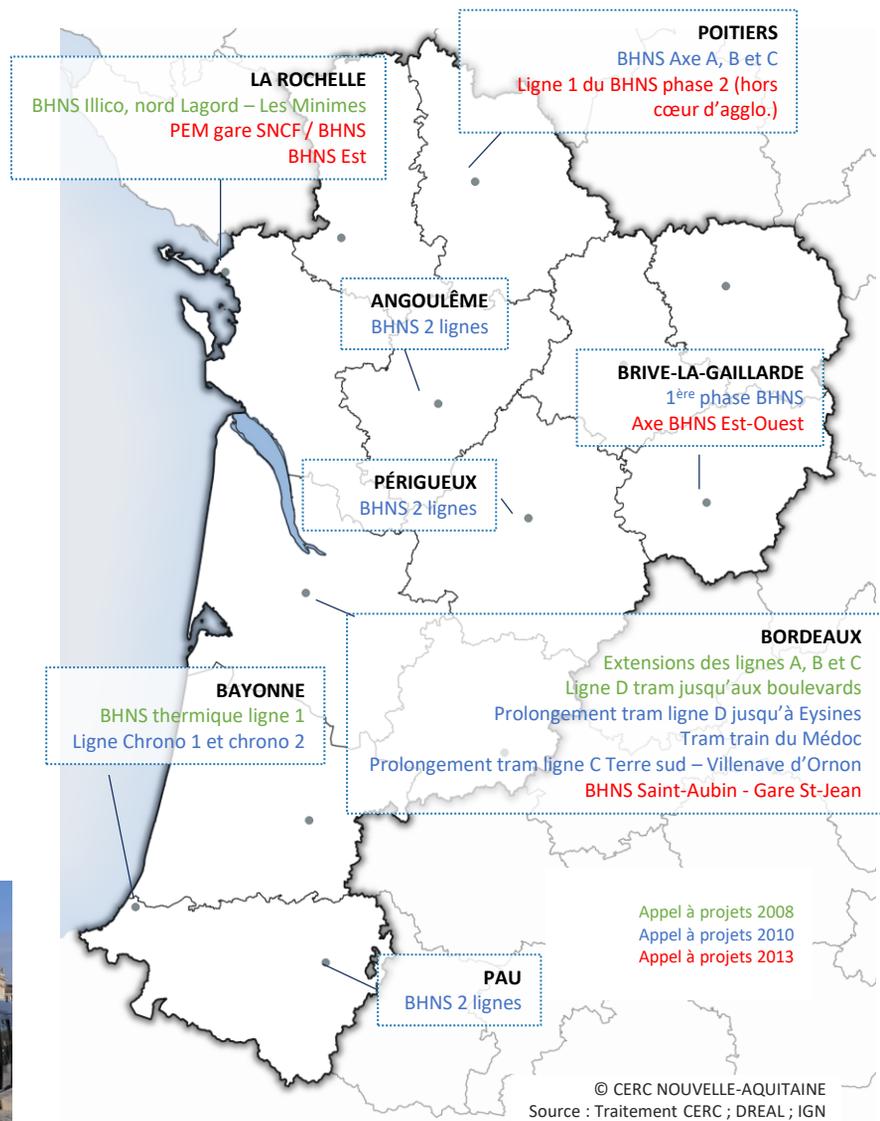
Les transports collectifs urbains sont l'un des leviers pour faciliter une mobilité décarbonée. Ils sont aussi un moyen d'action face à la congestion routière.

En Nouvelle-Aquitaine, 4 lignes de tramways et 12 lignes de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) sont en service.

Pour accompagner le développement de ces réseaux de transports urbains, les collectivités ont notamment pu bénéficier de trois appels à projets successifs en 2008, 2010 et 2013. Un nouvel appel à projet sur cette même thématique a été lancé fin décembre 2020.



### Appels à projet transports collectifs en site propre (TCSP), mobilité durable de 2008, 2010 et 2013 - Projets subventionnés



# 375

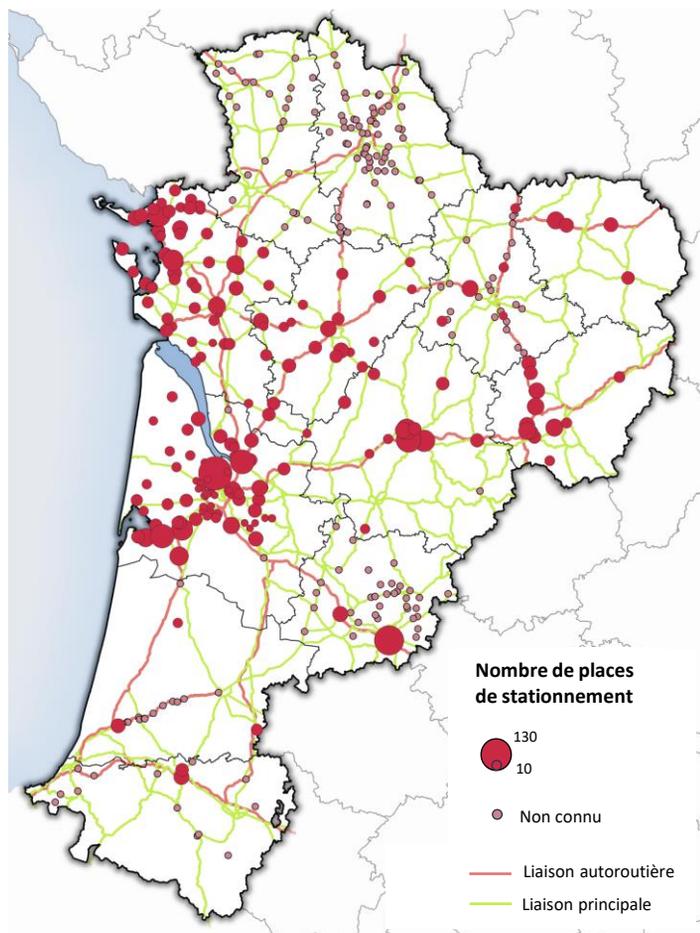
AIRES DE COVOITURAGE  
EN NOUVELLE-AQUITAINE

Les mobilités partagées (covoiturage, autopartage) se développent rapidement parallèlement aux progrès des technologies mobiles et digitales. Le covoiturage pèserait 1,6% des déplacements longues distances, plus modeste pour des trajets domicile-travail.

En Nouvelle-Aquitaine, 375 aires de covoiturage sont recensées au côté d'aires plus informelles. 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.

Au côté du covoiturage, le partage de véhicules est aussi une des solutions encouragées pour réduire l'impact environnemental des déplacements. De nombreuses collectivités mettent ainsi à disposition des véhicules électriques en autopartage à l'instar d'Angoulême (Mobili'volt), de Poitiers (Otolis), ou de Bordeaux (Citiz).

Localisation des aires de covoiturage en Nouvelle-Aquitaine



© CERC NOUVELLE-AQUITAINE

Source : CERC NA ; BNLC ; ORT ; DREAL ; sites internet ; IGN

### Adapter les infrastructures routières pour inciter au covoiturage

D'ici 2024, le Département de la Gironde a pour ambition d'aménager 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, future déviation de Fargues-Saint-Hilaire. Les voies réservées ne seront accessibles qu'aux voitures ayant deux passagers à bord, aux transports en commun et aux deux roues motorisés. 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. Le coût du projet s'élève à 8 M€. Différentes expérimentations sont également soit à l'étude, soit ont été menées par Bordeaux Métropole pour inciter au covoiturage et diminuer la congestion routière.

## >> Multiplier les initiatives pour les mobilités douces et actives

# 5 067

KILOMÈTRES D'AMÉNAGEMENTS  
CYCLABLES

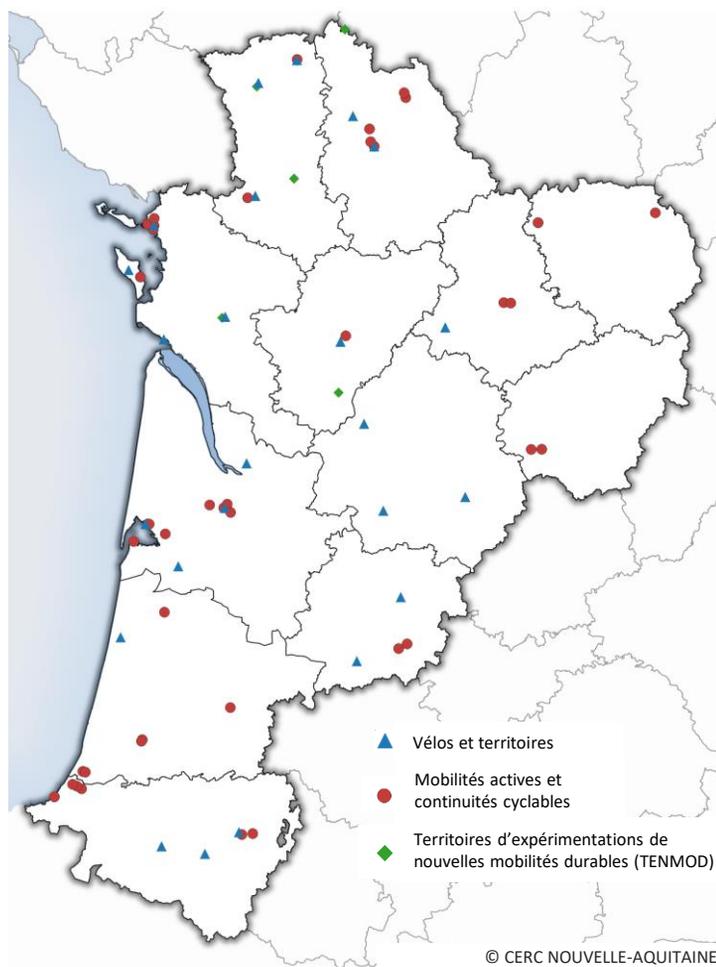
De nombreuses « initiatives » pour développer les nouvelles mobilités sont en cours d'expérimentation en Nouvelle-Aquitaine, notamment autour de l'usage du vélo.

Certaines sont impulsées dans le cadre de différents appels à projets nationaux tels que « Territoires d'expérimentations de nouvelles mobilités durables » (6 lauréats) et « Vélos et territoires » (24 lauréats) ou « Mobilités actives et continuités cyclables » (30 lauréats).

Les projets sont de natures diverses : création de pistes cyclables, aménagements de sécurité et passerelles de franchissement... en passant par la mise en place de schémas directeurs cyclables ou de plans vélo.



Lauréats 2018-2019-2020 des appels à projets « TENMOD », « Vélo et territoires » ou « Mobilités actives et continuités cyclables »



Plus d'informations : [www.francemobilites.fr/aap-ami](http://www.francemobilites.fr/aap-ami)

© CERC NOUVELLE-AQUITAINE  
Source : CERC NA ; France mobilités ; IGN

### Appels à projets « Mobilités actives et continuités cyclables »

La troisième édition de l'appel à projet, lancée en juillet 2020 vise à soutenir financièrement les maîtres d'ouvrage dans leurs projets de pérennisation des pistes cyclables, de réalisation d'itinéraires cyclables sécurisés et de résorption de discontinuités d'itinéraires. Ce nouvel appel à projets confirme l'intérêt grandissant des territoires pour le développement de l'usage du vélo. Au niveau national, 194 projets ont été lauréats pour une aide de 101 millions d'euros (461 M€ de travaux). En Nouvelle-Aquitaine, plus de 30 projets ont été lauréats sur cette thématique dans des villes de tailles diverses à l'instar de Ruelle-sur-Touvre, La Souterraine, Niort, Mont-de-Marsan.



## >> 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 motorisations et à la généralisation des véhicules « propres ». Au niveau national, la programmation pluriannuelle de l'énergie (PPE) 2020-2023/2028 prévoit dans les dix années à venir l'installation de 100 000 points de recharge électrique ouverts au public, 100 stations à hydrogène et jusqu'à 840 stations de GNV en 2028.

La Nouvelle-Aquitaine est la 4<sup>ème</sup> région de France par le nombre de points de recharge de véhicules électriques accessibles au public. Rapporté au nombre d'habitants, la Dordogne se classe en tête des départements néo-aquitains avec 93 points de charge pour 100 000 habitants.

# 3 360

POINTS DE CHARGE DE VEHICULES  
ÉLECTRIQUES ACCESSIBLES AU PUBLIC

# 17

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

La loi d'orientation des mobilités (LOM) impose des quotas de véhicules propres à acquérir lors des renouvellements de parc notamment pour l'État et les collectivités locales. Les flottes de véhicules à faible émission de CO<sub>2</sub> / km sont ainsi amenés à se développer dans les prochaines années.

En Nouvelle-Aquitaine, 17 stations GNV publiques sont recensées fin 2020.

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), Febus, sont également en fonctionnement.

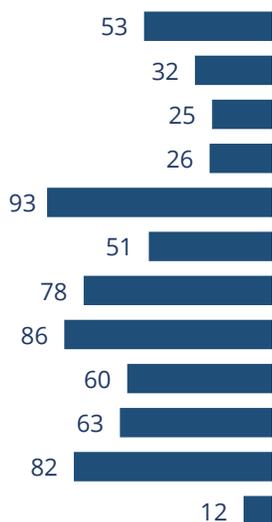
### Pau se dote d'une ligne de Bus à Haut Niveau de Service à hydrogène

À Pau, Fébus est la première ligne à haut niveau de service au monde équipée de véhicules de 18 mètres roulant à l'hydrogène. Cette technologie innovante et écologique a impliqué la création d'une station à hydrogène pour la prise en charge de cette flotte nouvelle génération. Fébus représente un investissement de 74,5 millions d'euros (dont les principaux postes sont 50 millions d'euros pour les travaux ; 10 millions d'euros pour les bus ; 4,5 millions d'euros pour la station hydrogène).

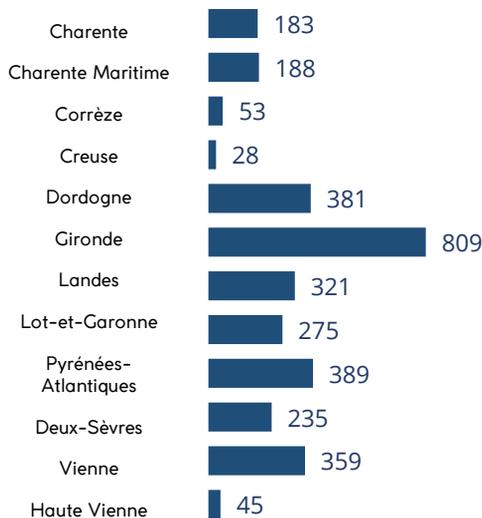
# 2

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

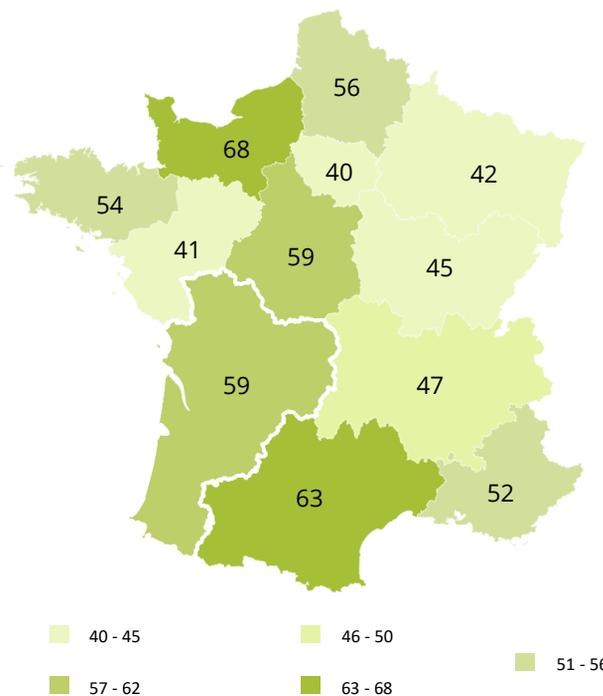
### Points de charge accessibles au public<sup>(1)</sup> pour 100 000 habitants



### Nombre de points de charge accessibles au public<sup>(1)</sup>

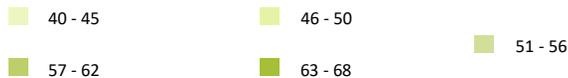


### Points de charge accessibles au public<sup>(1)</sup> pour 100 000 habitants au troisième trimestre 2020



Les points de charge représentés sont uniquement ceux accessibles au public. Il existe également des points de charges privés à disposition des particuliers (situés dans des résidences ou des pavillons) ou de sociétés (réservés à l'activité de l'entreprise ou aux employés).

Au troisième trimestre 2020, les points de charge accessibles au public représentent uniquement 7,4% du total.



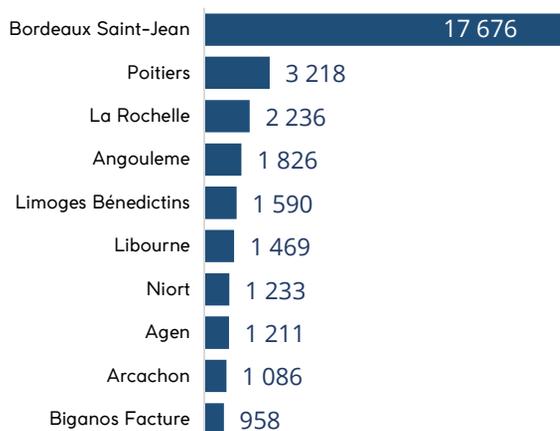
© CERC NOUVELLE-AQUITAINE

Source : traitement CERC ; ENEDIS ; Girève ; INSEE 2020 ; IGN

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

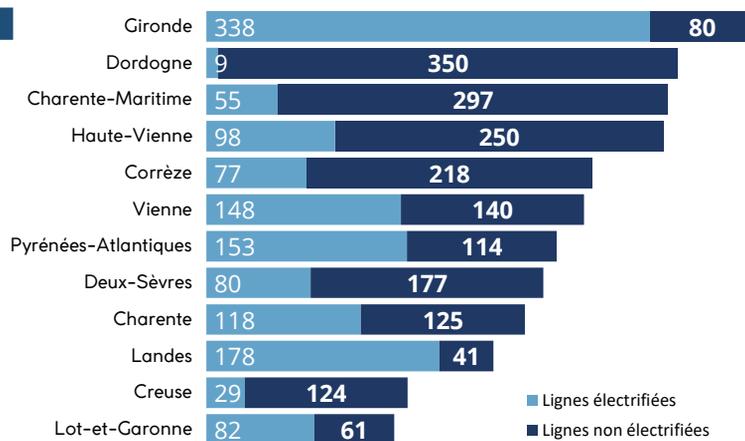


### Fréquentation des principales gares en 2019 en milliers de voyageurs



Source : traitement CERC, SNCF

### Longueur du réseau ferroviaire selon le type de lignes en km linéaires



Source : traitement CERC, SDES

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

171  
TUNNELS

1 080  
PONTS ROUTIERS

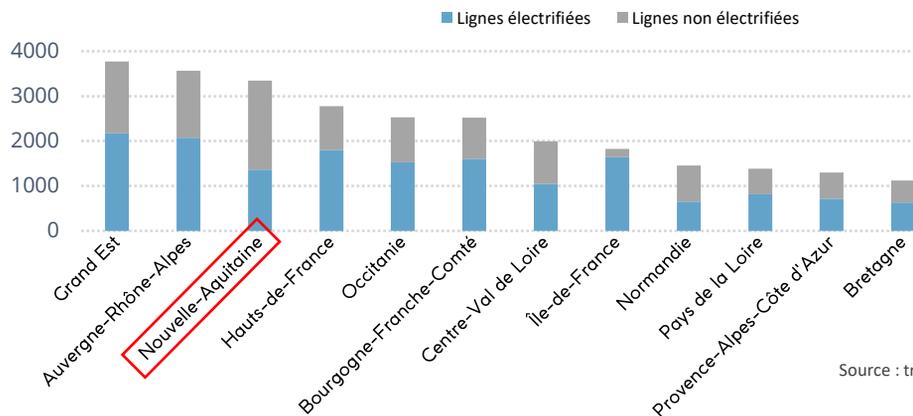
81  
VIADUCS

1 350  
OUVRAGES EN TERRE

332  
GARES

2 500  
PONTS FERROVIAIRES

### Longueur du réseau ferroviaire selon les régions En kilomètres linéaires



Source : traitement CERC, SNCF

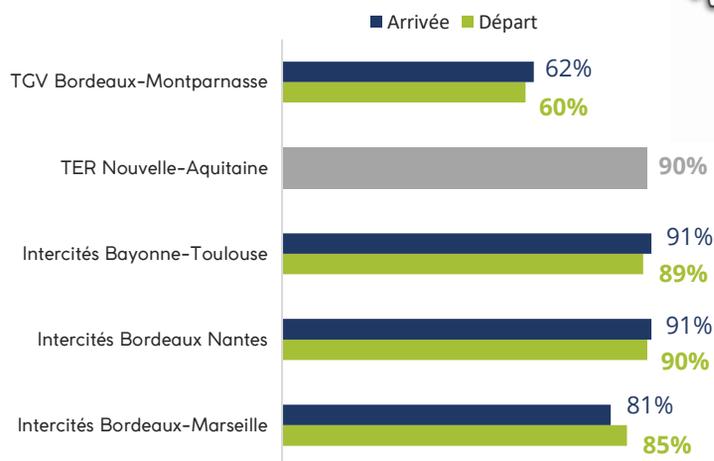
## >> Un réseau qui nécessite remise en état et modernisation sur certains axes

Certaines lignes du réseau ferroviaire régional comportent des équipements obsolètes ou bien en fin de vie. Il nécessite des travaux de remise en état, au risque de s'exposer à des fermetures de lignes ou des pertes de performance prononcées\*.

Certaines lignes sont affectées par des limitations de vitesse conséquentes à l'instar de Niort-Saintes, Limoges-Poitiers, Libourne-Bergerac, Agen-Périgueux... D'autres sont actuellement fermées comme la ligne Angoulême-Limoges.

\* Le diagnostic réalisé conjointement en 2017 par l'État, la Région et SNCF Réseau, intitulé « Vision stratégique du réseau ferroviaire en Aquitaine » établissait à 23 % le pourcentage de l'ensemble des lignes ferroviaires de Nouvelle-Aquitaine présentant un état qualifié de mauvais ou très mauvais.

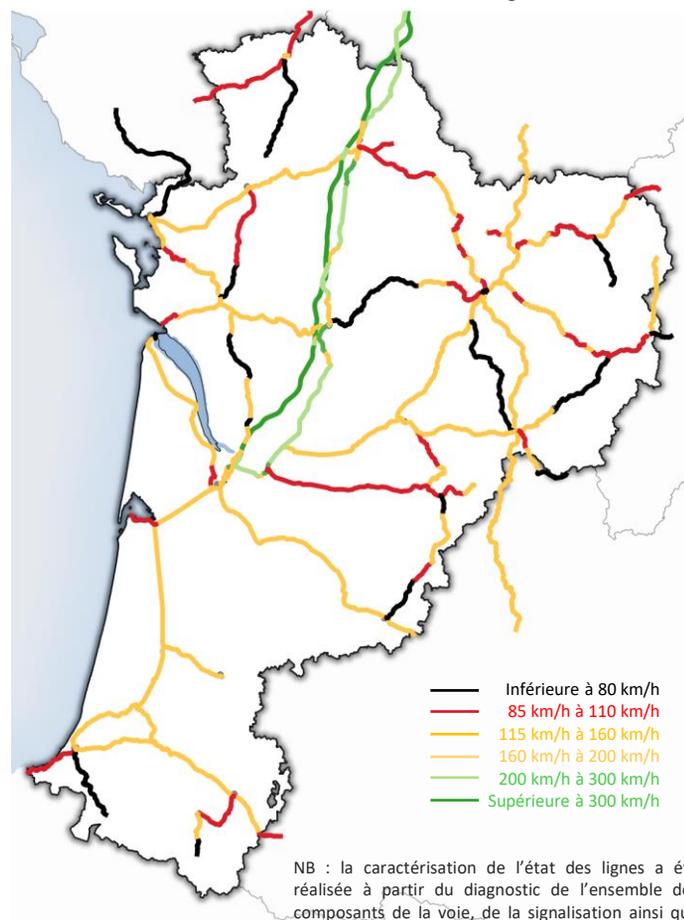
### Taux de ponctualité <sup>(1)</sup> des principales lignes ferroviaires de la région en 2019



Source : AQST (Autorité de la Qualité de Service dans les Transports) – 2019

(1) Un train est considéré ponctuel si son retard est inférieur à 5 minutes pour les TER. Pour les Intercités et le TGV, le retard toléré est de 5 minutes pour les trajets de moins d'1h30, 10 minutes pour les trajets de 1h30 à 3h et 15 minutes pour les trajets plus longs

### Vitesse maximale autorisée sur les lignes ferroviaires

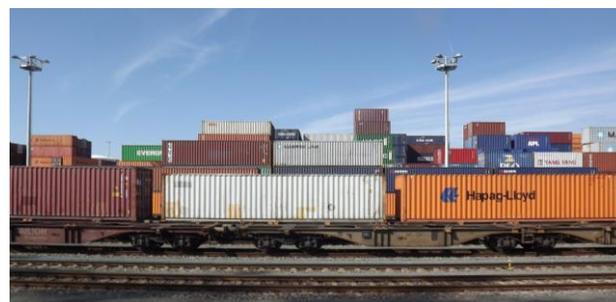


NB : la caractérisation de l'état des lignes a été réalisée à partir du diagnostic de l'ensemble des composants de la voie, de la signalisation ainsi que de la caténaire lorsque la ligne en est équipée.

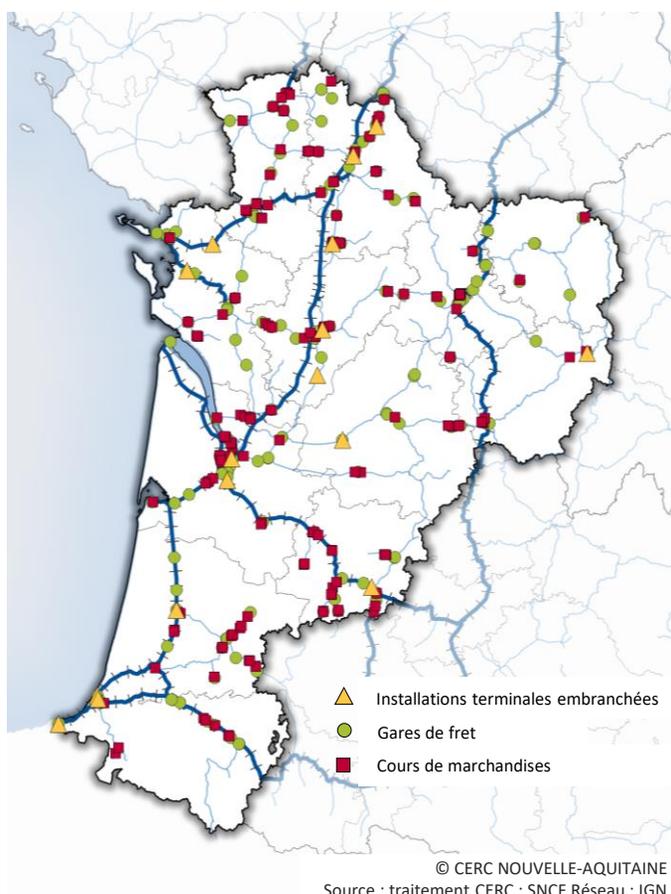
Source : traitement CERC, SNCF; 2020

# 225

SITES DE  
CHARGEMENT/DÉCHARGEMENT DE  
MARCHANDISES VERS LE FERROVIAIRE



Points de chargement/déchargement de  
marchandises sur le mode ferroviaire



Le fret ferroviaire en Nouvelle-Aquitaine représente moins de 3% du transport de marchandises. Le développement de grands axes de fret comme l'autoroute ferroviaire atlantique Mouguerre-Cherbourg fait partie des enjeux en matière de report modal vers le ferroviaire.

De manière plus régionale, la sauvegarde du réseau capillaire fret, le développement des installations terminales embranchées et le développement des plateformes multimodales sont également essentiels au développement du fret ferroviaire.

En Nouvelle-Aquitaine, 225 sites offrant des possibilités de chargement/déchargement de marchandises sur le mode ferroviaire sont recensés. Ils se décomposent de la manière suivante :

- 104 installations terminales embranchées
- 38 cours de marchandises
- 93 gares de fret



# INFRASTRUCTURES MARITIMES ET FLUVIALES

*Avec un linéaire côtier de 973 kilomètres, un réseau hydrographique riche et diversifié, la Nouvelle-Aquitaine dispose d'un patrimoine maritime et fluvial à préserver et à valoriser. Infrastructures portuaires, voies navigables constituent des vecteurs économiques et touristiques essentiels à la compétitivité des territoires et à la transition énergétique. Dans un autre registre, digues et autres ouvrages sont également indispensables à la protection des populations et des milieux naturels.*

**>> Contribuer à l'accessibilité multimodale de la Nouvelle-Aquitaine**

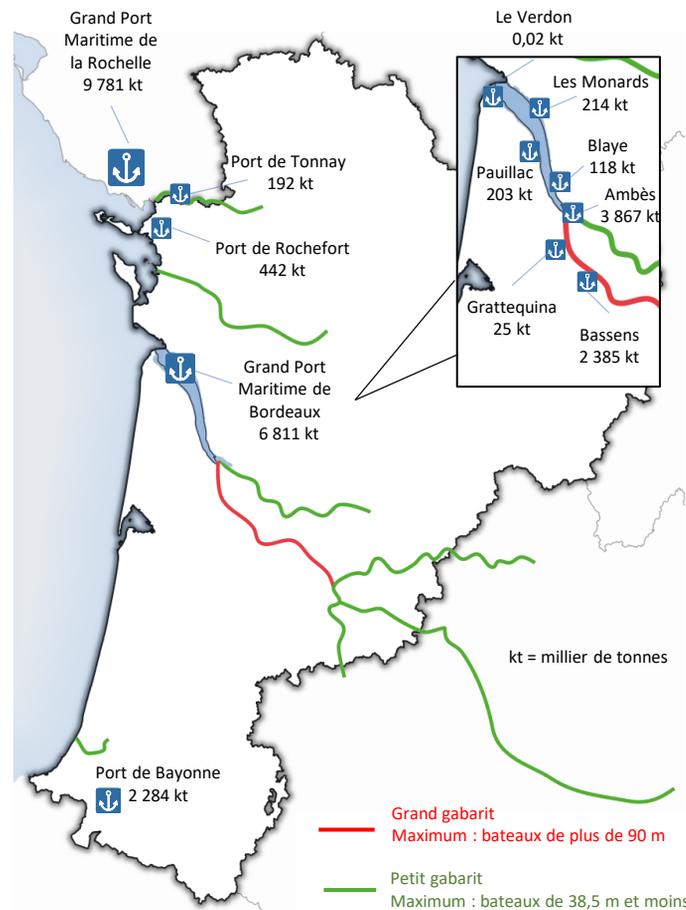
Les ports de commerce et les voies navigables selon le gabarit

## 4 PORTS DE COMMERCE

La région Nouvelle-Aquitaine compte deux grands ports maritimes, La Rochelle et Bordeaux (respectivement au 6<sup>ème</sup> et 7<sup>ème</sup> rang métropolitain), ainsi que le port de Bayonne sous statut régional et le port de Rochefort-Tonnay-Charente sous statut départemental.

Le port, en eau profonde, de La Rochelle se positionne en leader national sur certaines filières clés (céréales, oléagineux, produits pétroliers, produits forestiers...). Celui de Bordeaux est le septième grand port maritime de France en termes de tonnages, avec 7 terminaux stratégiques le long de l'estuaire.

L'accessibilité multimodale (terrestre, ferroviaire, routière ou fluviale) des ports, leur capacité à irriguer leur « arrière-pays » (hinterland) constituent des enjeux primordiaux pour améliorer leur compétitivité face à la concurrence des autres ports.



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



# 436

KILOMÈTRES DE VOIES  
NAVIGABLES FLUVIALES

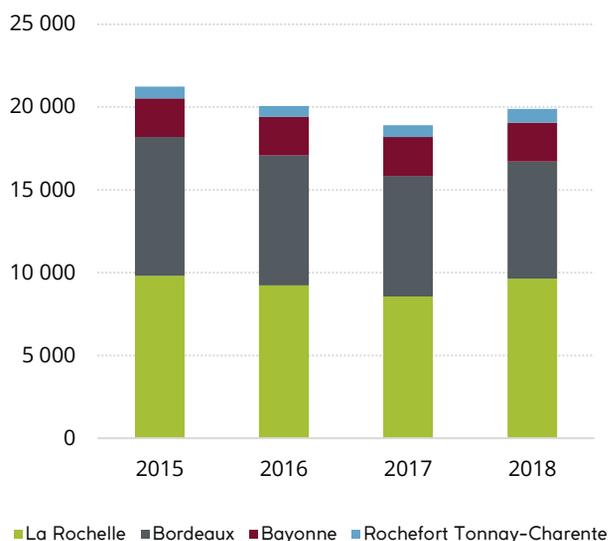
# 78

ÉCLUSES RECENSÉES SUR LE CANAL  
LATÉRAL À LA GARONNE, DE  
MONTECH, BRIENNE ET DU MIDI  
(UNIQUEMENT SUBDIVISION HAUTE-GARONNE)

Le réseau navigable fluvial mesure 436 kilomètres en prenant en compte les sections suivantes : Garonne (66 kilomètres), Canal latéral à la Garonne jusqu'à Toulouse (192 kilomètres), Dordogne (110 kilomètres), L'Isle (56 kilomètres), Canal de Montech (11 kilomètres). Seule la portion de la Garonne allant de la Gironde jusqu'à Langon est à grand gabarit.

Le trafic de marchandises est très faible. L'arrêt annoncé de la production d'Airbus A380 a également mis fin au transport des tronçons et de la voilure de l'avion vers la chaîne d'assemblage finale de Toulouse sur la section Pauillac-Langon. En revanche, le tourisme fluvial et de plaisance reste très actif notamment sur le canal latéral à la Garonne et du midi.

Trafic des ports en Nouvelle-Aquitaine  
en milliers de tonnes



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

150 KM

DE DIGUES MARITIMES

620 KM

DE DIGUES FLUVIALES

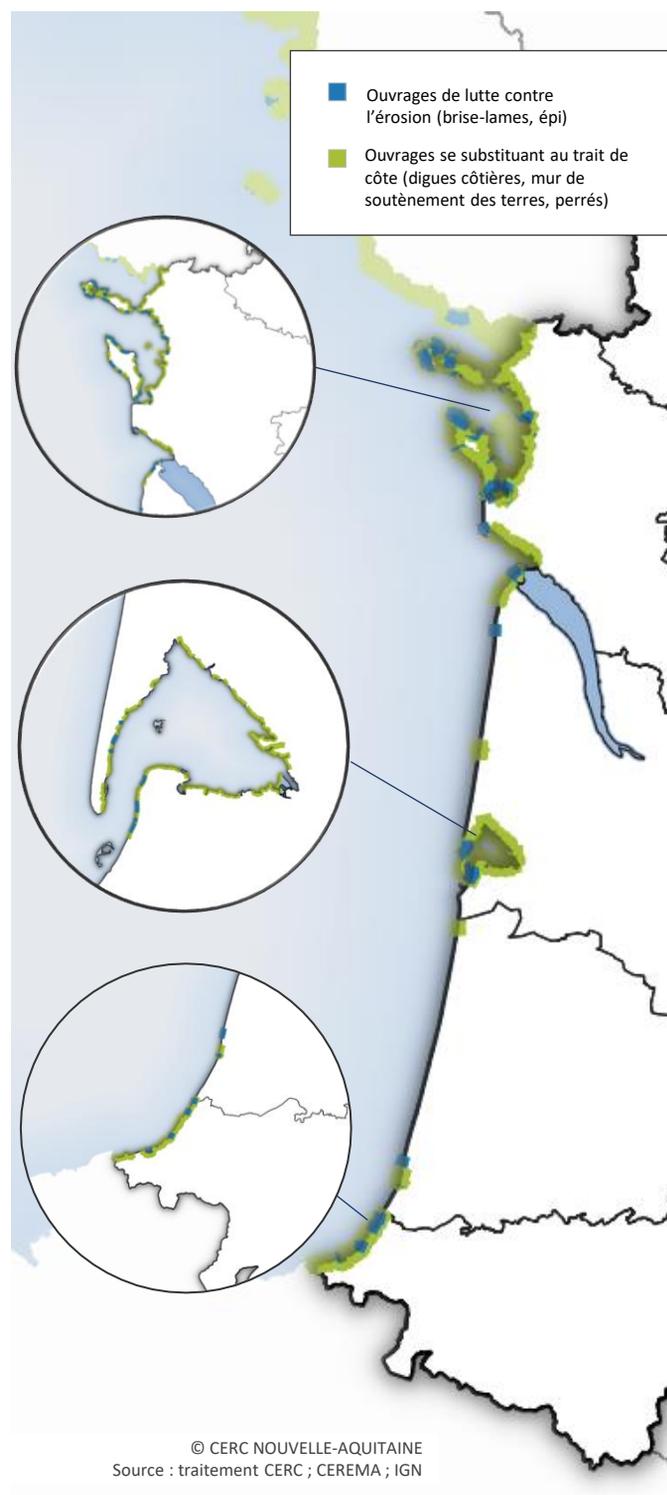
La Nouvelle-Aquitaine présente un linéaire côtier de 973 kilomètres exposé au changement climatique et aux risques naturels (submersion marine et érosion côtière). Le recul du trait de côte en Aquitaine est de l'ordre de 0,5 à 1,5 m/an. Elle est également exposée au risque d'inondation.

Le littoral comprend 150 km de digues maritimes et 620 km de digues 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.

### Plan Digues en Charente-Maritime

Avec ses 463 km de côtes, la Charente-Maritime est particulièrement vulnérable face aux fortes tempêtes. Maître d'ouvrage du plan de renforcement des protections littorales (« Plan Digues »), le Conseil départemental déploie d'importants moyens consacrés à la protection du littoral.



# 397

BARRAGES TOUTES  
CATÉGORIES CONFONDUES

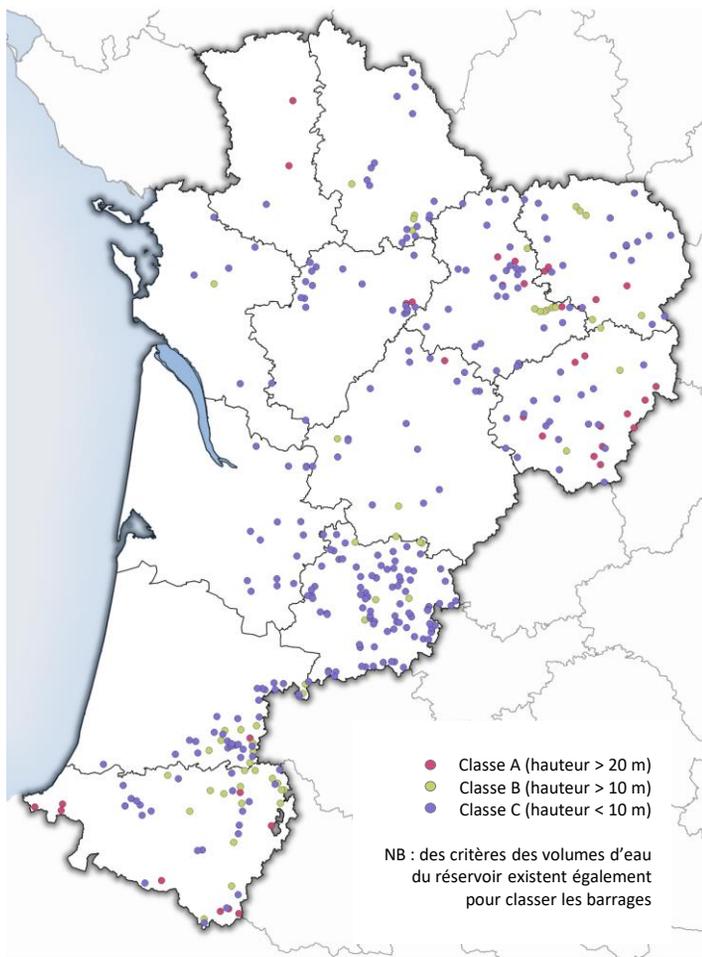
Le réseau hydrographique de la Nouvelle-Aquitaine présente des potentialités intéressantes en terme de production hydroélectrique, ce qui explique la présence de nombreux barrages.

La région compte 397 barrages. Ils contribuent à la production électrique mais aussi à l'alimentation en eau potable, l'irrigation, le soutien d'étiage, etc.

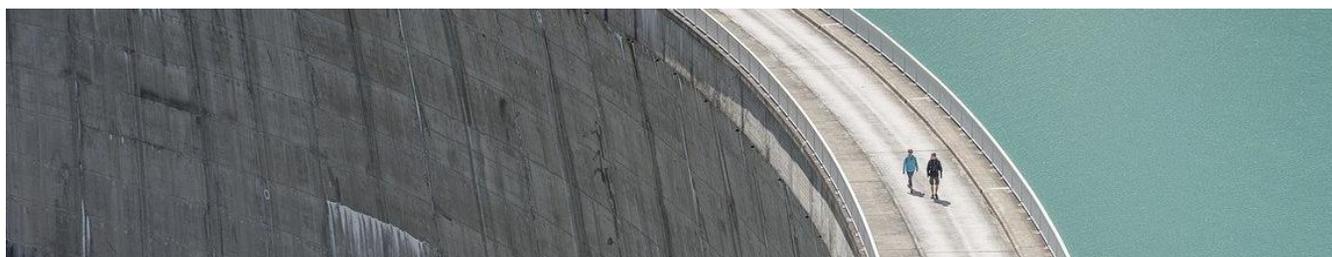
Les barrages sont répartis en trois classes de A (pour les ouvrages les plus importants) à C (pour les plus petits) en fonction de leurs caractéristiques géométriques (notamment leur hauteur et le volume d'eau stocké).

Les barrages de classe A d'une hauteur supérieure à 20 mètres sont au nombre de 40. 33 barrages de classe B et 324 barrages de classe C sont recensés.

Localisation des barrages selon la catégorie



© CERC NOUVELLE-AQUITAINE  
Source : traitement CERC ; DREAL Nouvelle-Aquitaine; 2018





# INFRASTRUCTURES AÉROPORTUAIRES

*Facilitateur de mobilité, les aéroports contribuent au développement économique et au tourisme régional. Ils jouent aussi un rôle prépondérant nécessaire au désenclavement de certains territoires, en l'absence de liaisons ferroviaires performantes.*

## >> Aéroports : développement économique, tourisme et désenclavement

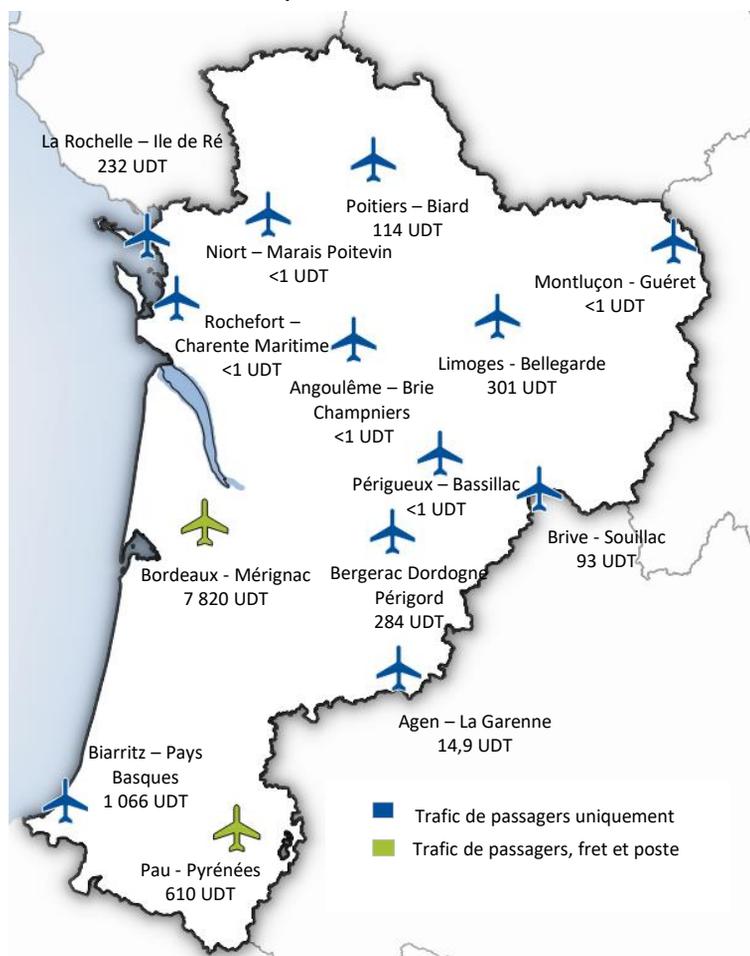
# 11

## PRINCIPAUX AÉROPORTS

La région Nouvelle- Aquitaine compte 14 aéroports commerciaux, dont 3 avec un trafic ponctuel. Le trafic de passagers est en forte augmentation depuis 2010.

Cette hausse est principalement portée par l'aéroport de Bordeaux-Mérignac avec un trafic de plus de 7,6 millions de voyageurs en 2019 dont plus de la moitié concerne des lignes internationales.

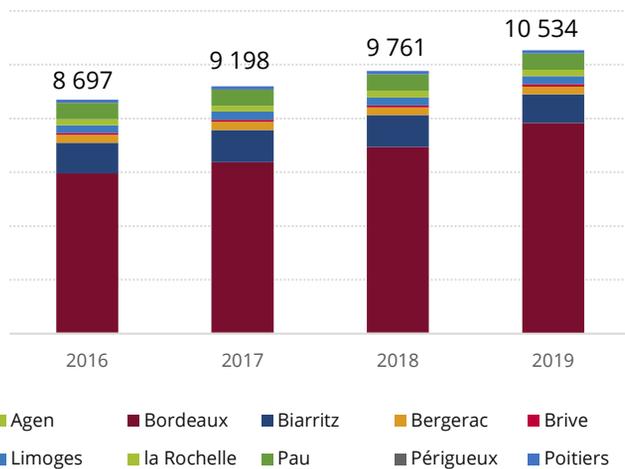
Les aéroports et le trafic commercial en UDT <sup>(1)</sup>



(1) 1 UDT = 1 000 passagers (totaux pour les aéroports) ou 100 tonnes de fret ou de poste

© CERC NOUVELLE-AQUITAINE  
Source : traitement CERC ; DGAC ; Ministère de la transition écologique ; IGN

## Trafic commercial des principaux aéroports de Nouvelle-Aquitaine en UDT<sup>(1)</sup> (Unités de Trafic)



Source : DGAC (Direction Générale de l'Aviation Civile)

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

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

(1) Unité de trafic. 1 UDT= 1000 passagers ou 100 tonnes de fret ou de poste.  
 NB : Les passagers originaires d'une escale antérieure et à destination d'une escale ultérieure sont comptés dans chaque aéroport de transit. Seuls les passagers des vols commerciaux sont pris en considération.





# INFRASTRUCTURES EAU POTABLE & ASSAINISSEMENT

Réseaux d'adduction d'eau potable, assainissement, stations de production et de traitement des eaux... Les infrastructures participent à la bonne gestion de l'eau et à la préservation des milieux naturels : réduction des prélèvements, valorisation des boues d'épuration en biométhane, sécurisation des rejets dans les milieux naturels...

## >> Préserver la ressource en eau et optimiser les prélèvements

# 125 800

KILOMÈTRES DE RÉSEAU D'EAU POTABLE

Le linéaire de canalisations d'eau potable est estimé à plus de 125 800 kilomètres en Nouvelle-Aquitaine.

À l'échelle régionale, le rendement <sup>(1)</sup> des réseaux d'eau potable est supérieur à 80 %. En moyenne, le taux de perte est ainsi de 20%. Pour certains départements (Deux-Sèvres, Charente-Maritime, Vienne), ce taux est supérieur à la moyenne régionale et nationale.

L'indice linéaire de pertes <sup>(2)</sup> 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 faible que les territoires à forte densité de population.

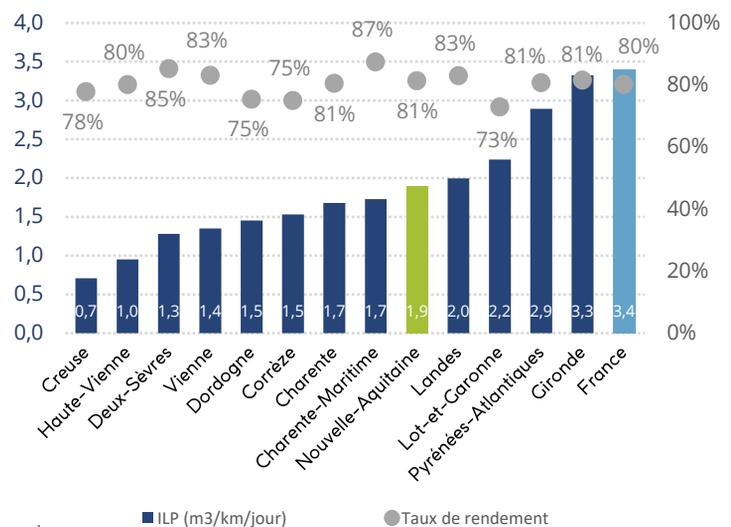
(1) Le rendement est le rapport entre le volume d'eau consommé (usagers / service public) et le volume d'eau potable introduit dans le réseau de distribution.

(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.

	Nouvelle-Aquitaine	Part région/ France
Longueur du réseau	125 800 km	18,2%
Densité du réseau de distribution	1,5 km / km <sup>2</sup>	-

Source : traitement CERC; SISPEA - 2018

### Performance du réseau d'eau potable par département



Source : traitement CERC; SISPEA - 2018

**70 ANS**  
 DURÉE DE VIE MOYENNE  
 CONSEILLÉE  
 POUR UN RÉSEAU  
 DE CANALISATION

Source : Canaliseurs de France

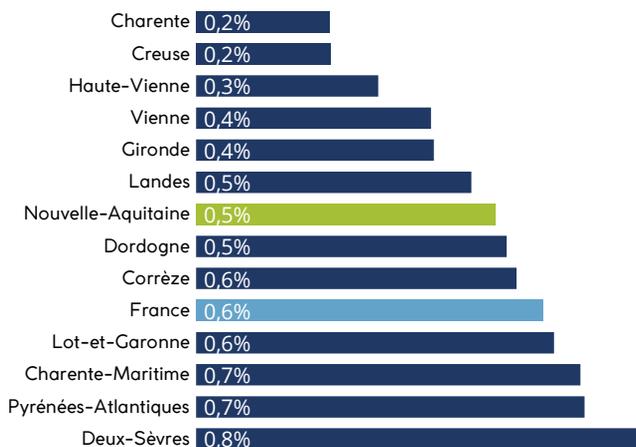
**190 ANS**  
 TEMPS POUR RENOUELER  
 LES RÉSEaux, AU RYTHME DE  
 RENOUELEMENT ACTUEL

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 0,5% par an. À ce rythme, 190 ans seraient nécessaires pour obtenir un renouvellement de l'ensemble du linéaire. La durée de vie moyenne se situe entre 40 et 80 ans.

**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 un programme d'aides important pour notamment contribuer à dynamiser les investissements de réduction des fuites d'eau et de renouvellement des canalisations. Pour accompagner les collectivités, les agences de l'eau ont lancé différents appels à projets (AAP) notamment pour le renouvellement des réseaux d'eau. Ils restent en vigueur au titre du plan de relance en 2021.

**Taux de renouvellement des réseaux<sup>(1)</sup> par département**



Source : traitement CERC; SISPEA

NB : Les données renseignées dans la base SISPEA 2017 couvrent 98% de la population.

(1) 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.



# 27 300

KILOMÈTRES DE RÉSEAU  
D'ASSAINISSEMENT COLLECTIF

La longueur des réseaux de collecte des  
eaux usées s'élève à plus de 27 300  
kilomètres.  
Le taux de renouvellement est faible, en  
moyenne inférieur à 0,4%.

# 280 ANS

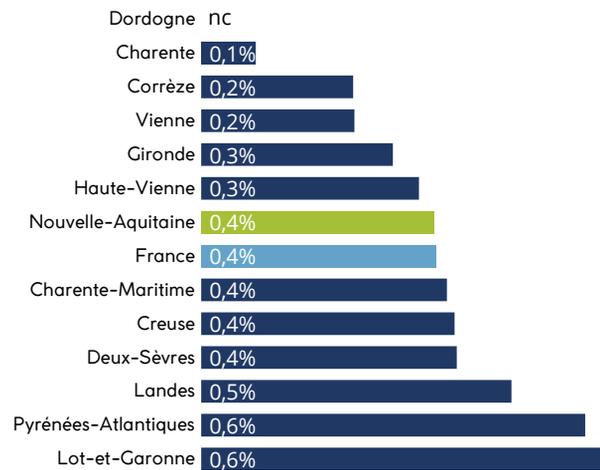
TEMPS QU'IL FAUDRAIT  
POUR REMETTRE LE RÉSEAU  
EN ÉTAT, AU RYTHME DE  
RENOUVELLEMENT ACTUEL

## Caractéristiques du réseau d'assainissement collectif

	Nouvelle-Aquitaine	Part région/ France
Longueur du réseau	27 300 km	11,3%
Densité du réseau	0,3 km / km <sup>2</sup>	-

Source : traitement CERC; SISPEA – 2018

## Taux de renouvellement des réseaux par département



Source : traitement CERC; SISPEA – 2018

NB : Les données renseignées dans la base SISPEA couvrent 81% de la population.



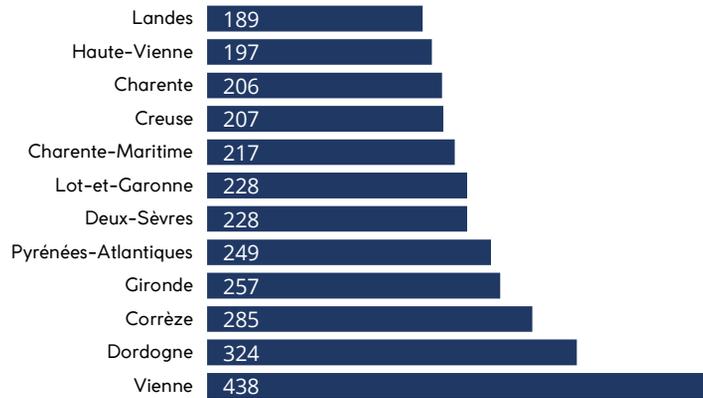
# 3 025

STATIONS DE TRAITEMENT  
DES EAUX USÉES

La Nouvelle-Aquitaine dispose de 3 025 stations d'épuration.

L'âge du parc des stations d'épuration est variable selon les départements. La Charente-Maritime est le département avec la proportion de stations de moins de 15 ans la plus élevée. La Haute-Vienne est le département avec la proportion de stations d'épuration les plus anciennes la plus forte.

## Nombre de stations d'épuration en service



Source : Traitement CERC; Sandre – 2019

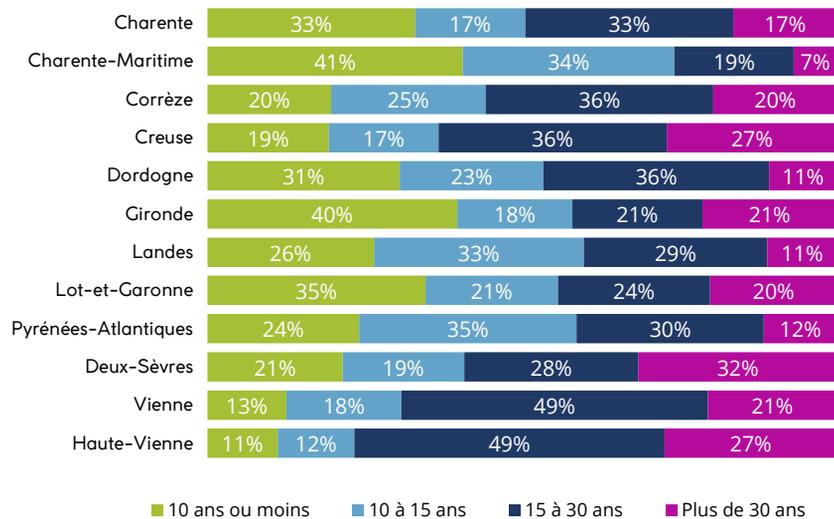
# 52%

DES STATIONS  
ONT PLUS DE 15 ANS

# 19%

DES STATIONS  
ONT PLUS DE 30 ANS

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



Source : Traitement CERC; Sandre – 2019

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).



# INFRASTRUCTURES ÉNERGIE ET TÉLÉCOMMUNICATION

*Les infrastructures sont au cœur des problématiques de transition énergétique qu'elles concernent la production d'électricité d'origine renouvelable, l'éclairage public à basse consommation, les réseaux intelligents (smart grids) ou les micro-réseaux (microgrids). Les objectifs fixés en matière de trajectoire énergétique passent par le déploiement de nouvelles infrastructures de production et de distribution d'énergie et la modernisation des équipements.*

## >> Adapter les réseaux et infrastructures aux enjeux de la transition énergétique

# 233 407

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 233 000 kilomètres.

Situé en amont des réseaux de distribution, le réseau de transport d'électricité est géré par RTE en Nouvelle-Aquitaine. Il comprend 13 806 km de lignes électriques dont 12 923 km de lignes aériennes et 883 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 193 146 km, 14 135 km et 12 320 km.

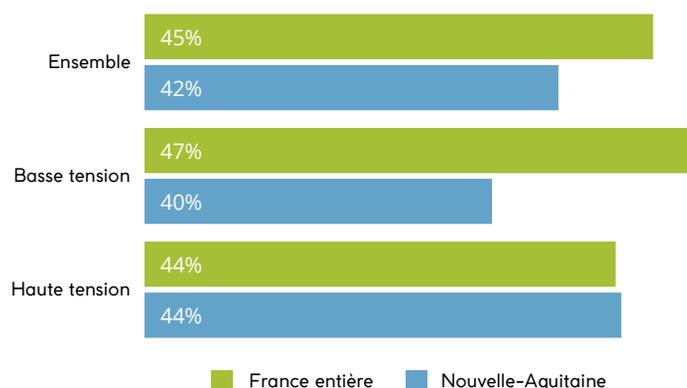
### Caractéristiques du réseau électrique (transport et distribution)

	Nouvelle-Aquitaine
Longueur du réseau	233 407 km
dont réseau de transport	13 806 km
dont réseau de distribution	219 601 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 - 2019

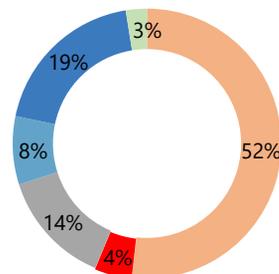
## >> Parc de production d'électricité d'origine renouvelable : 44% de la puissance installée

Parc annuel de production par filière au 31 décembre 2020 en mégawatt (MW) pour la production d'électricité

Les objectifs fixés par le gouvernement sont très ambitieux concernant la production électrique issue d'énergies renouvelables. À l'échéance 2030, les énergies renouvelables (EnR) doivent représenter 40% de la production d'électricité en France.

La Nouvelle-Aquitaine, par sa situation géographique et son étendue, offre un potentiel diversifié d'énergies renouvelables. L'hydroélectricité et le photovoltaïque disposent des capacités de production les plus importantes actuellement pour la production d'électricité. La filière méthanisation (biogaz) est également une filière porteuse en raison de l'identité agricole et agroalimentaire régionale forte.

Le nucléaire avec les centrales du Blayais et de Civaux, représente plus de la moitié de la puissance du parc de production d'électricité installé dans la région à fin 2020.



Source : RTE; ODRÉ

6 630 MW

Nucléaire

2 753 MW

Solaire

626 MW

Thermique fossile

1 178 MW

Éolien

1 765 MW

Hydraulique

339 MW

Bioénergie

\*Le parc de production correspond au potentiel de production des installations électriques exprimé en MW. Il ne doit pas être confondu avec la production d'électricité exprimé 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.



# 10 148 GWh

PRODUCTION D'ÉLECTRICITÉ  
D'ORIGINE RENOUVELABLE EN 2019  
(54 136 GWh toutes filières  
confondues)

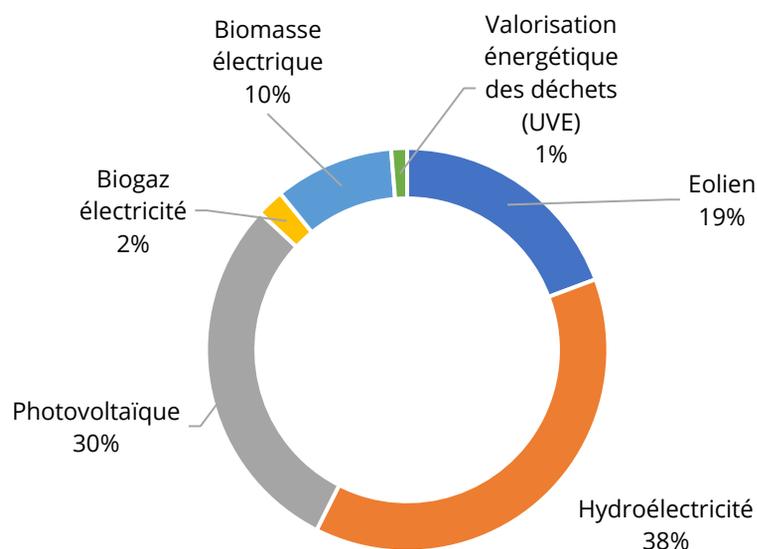
.....  
La transformation du mix de production électrique rend nécessaire une adaptation des réseaux au cours des prochaines années. Les réseaux de transport et de distribution devront être adaptés à des productions décentralisées et plus difficilement prévisibles.

La gestion des réseaux devra être rendue plus dynamique, notamment grâce à des outils numériques (smart Grid) ou plus locale avec le développement de micro-réseaux (microgrids).

En Nouvelle-Aquitaine, la production d'électricité s'élève à 57 136 GWh en 2018. 17% est d'origine renouvelable. L'hydroélectricité et le photovoltaïque représentent 68% de la production d'électricité d'origine renouvelable.

Depuis 15 ans, différentes filières se sont nettement développées et leur production est en croissance constante. Le photovoltaïque est passé de 69 GWh à 2 990 GWh entre 2010 et 2018. De même, le biogaz électrique a progressé de 66 GWh à 226 GWh.

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



Source : AREC; 2019



## >> Photovoltaïque : 1<sup>er</sup> rang des régions françaises en termes de production

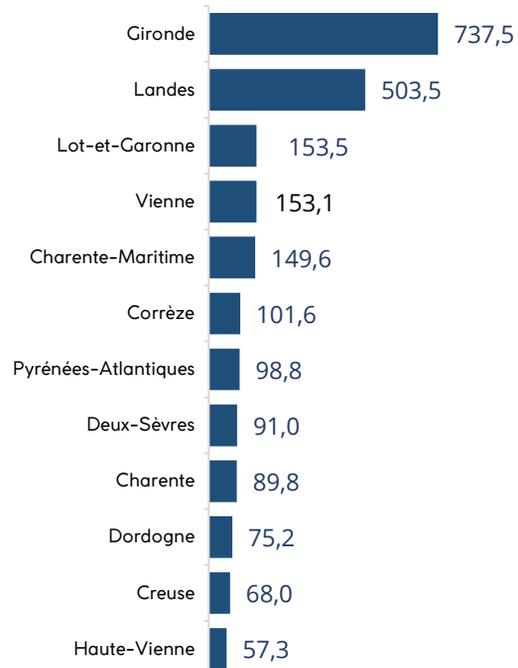
La filière photovoltaïque connaît un fort développement depuis les années 2010, tout particulièrement en Nouvelle-Aquitaine. Elle bénéficie d'un ensoleillement favorable au développement de cette filière. La région accueille plus d'un quart de la puissance du parc solaire national sur son territoire et se positionne au 1<sup>er</sup> rang des régions françaises pour sa production photovoltaïque.

.....

La puissance installée de production d'hydroélectricité est stable depuis plusieurs décennies. On dénombre 32 installations hydrauliques de puissance élevée (> 10 MW).

Plus de la moitié d'entre elles, est implantée en Corrèze et dans les Pyrénées-Atlantiques. Les autres se situent en Haute-Vienne, Dordogne, Lot-et-Garonne et en Creuse.

Photovoltaïque : puissance installée à fin 2019 (en MW)



Source : AREC; 2019



>> Éolien : un développement hétérogène selon les territoires

536

ÉOLIENNES EN SERVICE

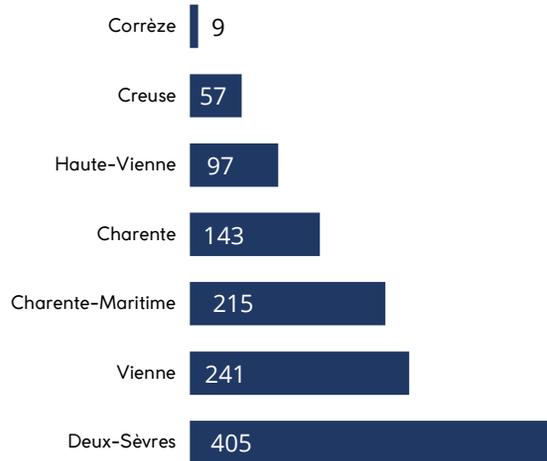
Le puissance raccordée du parc éolien néo-aquitain s'élève à 1 166 MW en 2020. Elle progresse régulièrement puisqu'elle était de 175 MW en 2010.

Au 1<sup>er</sup> janvier 2021, 536 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.

La puissance régionale raccordée devrait dépasser 3 000 MW en 2025 si l'ensemble des parcs éoliens autorisés (soit 603 éoliennes, 1 855 MW) est mis en service.

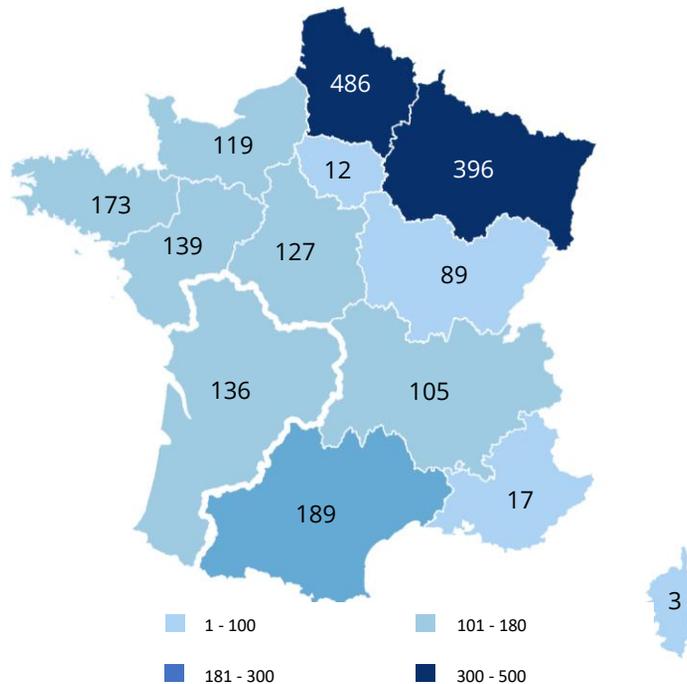


Puissance raccordée des installations éoliennes (en MW)



Source : AREC; 2019

Répartition des installations éoliennes selon les régions à fin 2020



© CERC NOUVELLE-AQUITAINE  
Source : traitement CERC ; SDES

# 5 136

KILOMÈTRES DE CANALISATIONS  
HAUTE PRESSION DE GAZ

1 018 communes sont desservies par le gaz. Au côté de GRDF, plusieurs gestionnaires de réseau de distribution de gaz naturel sont présents en Nouvelle-Aquitaine : Regaz Bordeaux (45 communes), Soregies (48), Seolis (4), Régie municipale multiservices de la Réole (4), Régie du Gaz de Bazas (3), Gascogne Énergies Services (7 communes).

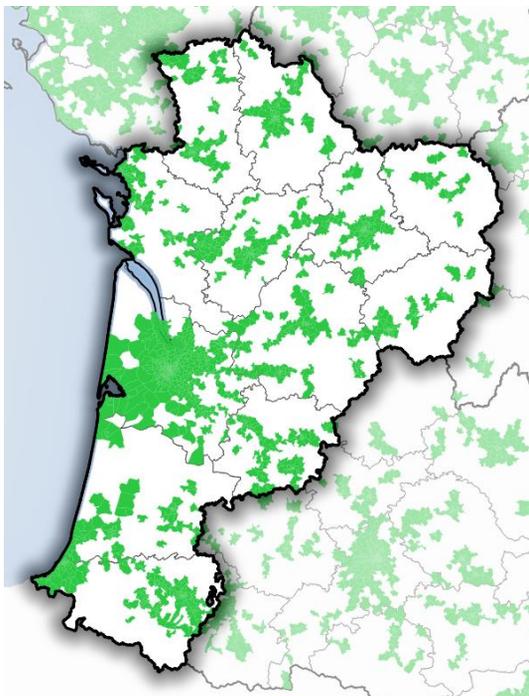
## Caractéristiques du réseau de transport de gaz

	Nouvelle-Aquitaine	France	Part région/ France
Longueur de canalisations (*)	5 136 km	37 681 km	14%
Nombre de communes desservies en gaz naturel	1 018	9 935	10%
Nombre de stations de compression	6	33	18%

Source : GRT Gaz (gestionnaire de réseaux de transport de gaz naturel), Téréga – 2019  
(\* Les canalisations Téréga et GRTGaz 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).

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 GRTGaz et le reste par Téréga, qui opère uniquement en Nouvelle-Aquitaine et Occitanie.

## Communes desservies en gaz au 25 mai 2020



La filière méthanisation (biogaz) est une filière stratégique et porteuse en Nouvelle-Aquitaine. 77 méthaniseurs sont en fonctionnement au 1<sup>er</sup> janvier 2020 (hors ISDND). 8 de ces installations injectent le biométhane produit dans le réseau de gaz naturel (source : AREC).



© CERC NOUVELLE-AQUITAINE  
Source : traitement CERC ; GRDF (Gaz Réseau Distribution France) – 2020 ; IGN

## >> Déployer le très haut-débit sur l'ensemble du territoire

# 36%

### DE LA RÉGION

SOIT 1 390 524 LOCAUX  
(LOGEMENTS, ENTREPRISES ET  
SITES PUBLICS) ÉLIGIBLES À LA  
FIBRE AU 3<sup>ÈME</sup> TRIMESTRE 2020

Le déploiement du plan « France Très Haut Débit » se poursuit avec pour objectif de raccorder l'ensemble de la région à la fibre optique en 2025.

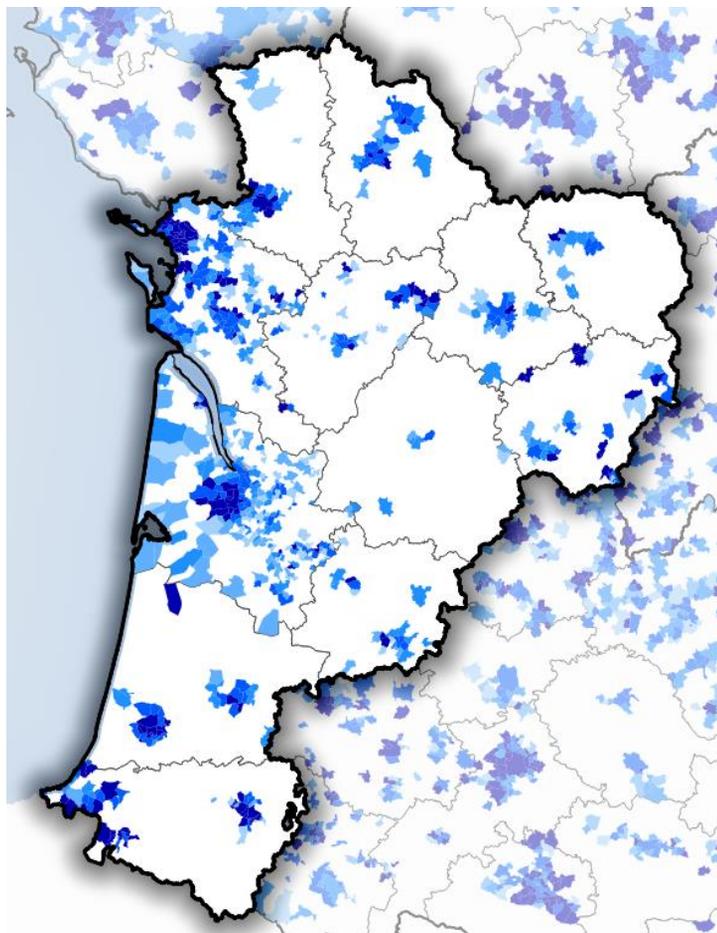
En 2020, 36% des locaux (logements, entreprises, services publics) de la Région étaient raccordés à la fibre, principalement sur les zones présentant une densité de population plus élevée.

### Faciliter le déploiement de la fibre sur l'ensemble du territoire

Sept départements ruraux de Nouvelle-Aquitaine (Charente, Corrèze, Creuse, Dordogne, Landes, Lot-et-Garonne et Haute-Vienne) et la Région ont décidé de s'associer pour déployer un réseau d'initiative publique (RIP) de fibre optique sur leur territoire par le biais de la société publique locale (SPL) Nouvelle-Aquitaine très haut-débit (NATHD).

Sa mission est d'exploiter et de commercialiser, via une Délégation de Service Public, le réseau fibre construit par ses actionnaires les Syndicats mixtes numériques (Charente Numérique, Syndicat d'Équipement des Communes des Landes, DORSAL Limousin, Lot-et-Garonne Numérique, Périgord Numérique). La SPL assurera à terme la maintenance et la commercialisation d'un réseau de 700 000 prises FttH auprès des fournisseurs d'accès internet.

État du déploiement des réseaux en fibre optique mutualisée (FttH) jusqu'à l'abonné - situation au 30 juin 2020



#### Taux de locaux raccordables

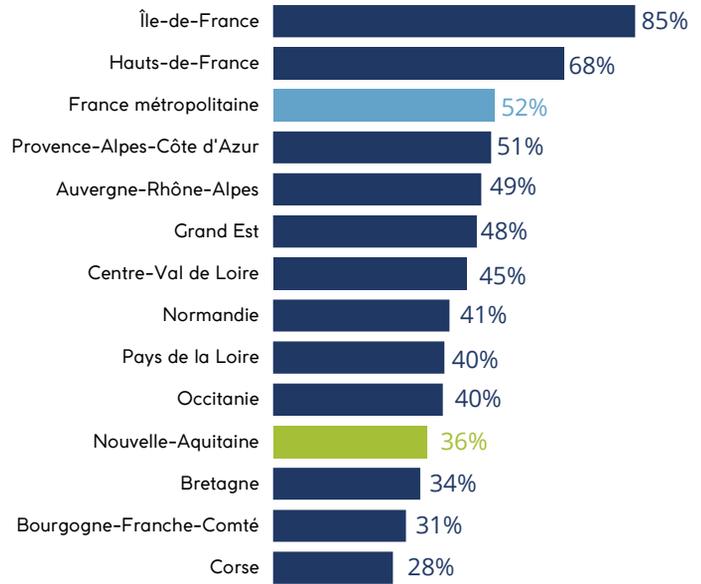
□ Aucune couverture	■ De 0 à 10%
■ De 10 à 25%	■ De 25 à 50%
■ De 50 à 80%	■ Plus de 80%

NB : Les déploiements sont entendus comme le nombre de logements ou locaux à usage professionnel déclarés comme raccordables en aval du point de mutualisation.

© CERC NOUVELLE-AQUITAINE  
Source : traitement CERC ; ARCEP – 2020 ; IGN

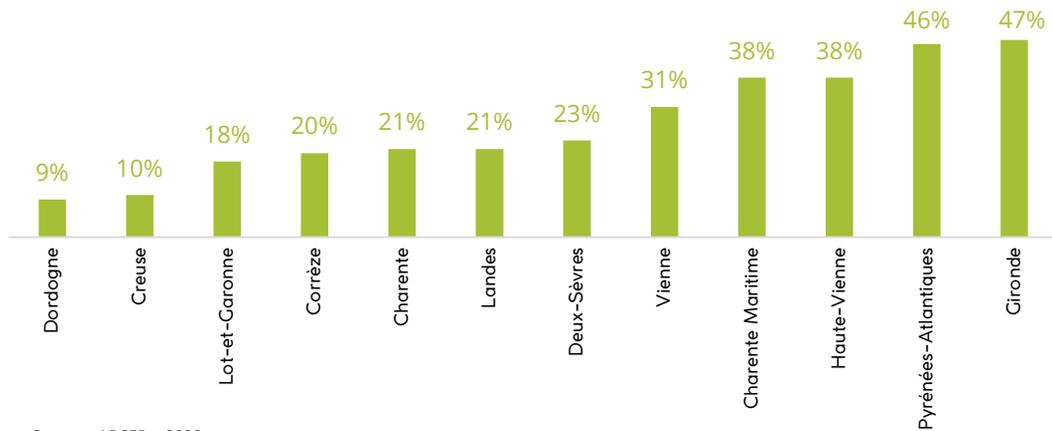


### Pourcentage de logements et locaux couverts par la fibre optique à la fin du 2<sup>nd</sup> trimestre 2020



Source : ARCEP – 2020

### Taux de locaux raccordables en fibre optique mutualisée (FttH) jusqu'à l'abonné au 30 juin 2020



Source : ARCEP – 2020

La Cellule Économique Régionale de la Construction (CERC) Nouvelle-Aquitaine rassemble les acteurs publics et privés de l'acte de construire au niveau régional : organisations professionnelles, services de l'Etat, collectivités territoriales, organismes financiers et d'assurance, maîtres d'ouvrage, maîtres d'œuvre, formation... Notre objectif est le développement d'une expertise locale sur la filière construction pour apporter des outils d'aide à la décision de qualité à l'ensemble de nos partenaires publics et des professionnels de la région.

La CERC réalise des travaux d'observation sur des thématiques spécifiques à la filière construction : conjoncture, perspectives d'activité, emploi & formation, transition énergétique et bâtiment durable, économie circulaire et déchets du BTP, matériaux de construction, travaux publics et infrastructures durables, etc.



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 | Site Internet : www.cerc-na.fr ; www.cerc-actu.com