ETUDE PROSPECTIVE
DE LA MOBILITÉ DES PERSONNES ET DU TRANSPORT DE MARCHANDISES EN NOUVELLE-AQUITAINE À L'HORIZON 2050

Tout au long du XX^{e} siècle, les transports ont constitué un des carburants principaux du développement économique. Le couplage entre croissance économique et croissance des transports, sans être une règle écrite, était considéré comme un indicateur de bonne santé d'une économie. Or, la transition environnementale rebat en profondeur les cartes de ce modèle, très consommateur de ressources, en énergies, matières, foncier, temps, dans une planète aux limites finies.

Et pourtant, si ces constats peuvent être partagés, la marche vers une transition mobilitaire n'en demeure pas moins très haute, tellement haute qu'elle en serait décourageante. Quelles politiques publiques les territoires peuvent-ils mettre en œuvre pour atteindre la neutralité carbone du secteur des transports **à l'horizon 2050** ? Quelles politiques d'aménagement du territoire et politiques d'urbanisme et d'aménagement, pour plus d'harmonie entre les flux de mobilité et l'organisation spatiale des activités ? Quel changement de culture par rapport à la mobilité, pour qu'elle soit davantage choisie, plus que subie ? Comment passer d'un modèle cloisonné, où chaque mode se veut hégémonique, à un modèle coopératif et ouvert, de « mobilité sans couture » ou de « Mobility as a Service » ?

Bien que non spécifiques à la Nouvelle-Aquitaine, ces questions ont guidé en partie la réflexion prospective sur l'évolution de la mobilité des personnes et le transport de marchandises **à l'horizon 2050**, dans cette grande région, par sa géographie et son histoire. L'attraction littorale, la métropolisation de Bordeaux et de Bayonne, le corridor Sud-Europe Atlantique, la très grande diversité des dynamiques de développement des territoires, les enjeux de régénération du réseau ferroviaire, l'affirmation d'une armature territoriale à l'échelle régionale, sont autant d'enjeux, qui ont pu être croisés avec les défis de la transition mobilitaire.

Cette étude est déclinée en plusieurs livrables — diagnostic territorial, scénarios prospectifs et fiches thématiques — regroupée dans une valise pédagogique.

En 2018-2019, la DREAL Nouvelle-Aquitaine a conduit une réflexion prospective sur la mobilité des personnes et le transport de marchandises à l'échelle régionale. Cette fiche présente de manière synthétique les scénarios prospectifs et introduit les huit fiches thématiques. Ces documents font partie d'une valise pédagogique mise à disposition des acteurs des territoires, dans le but de mettre en débat les enjeux de la transition mobilitaire et d'impulser des stratégies territoriales volontaristes.

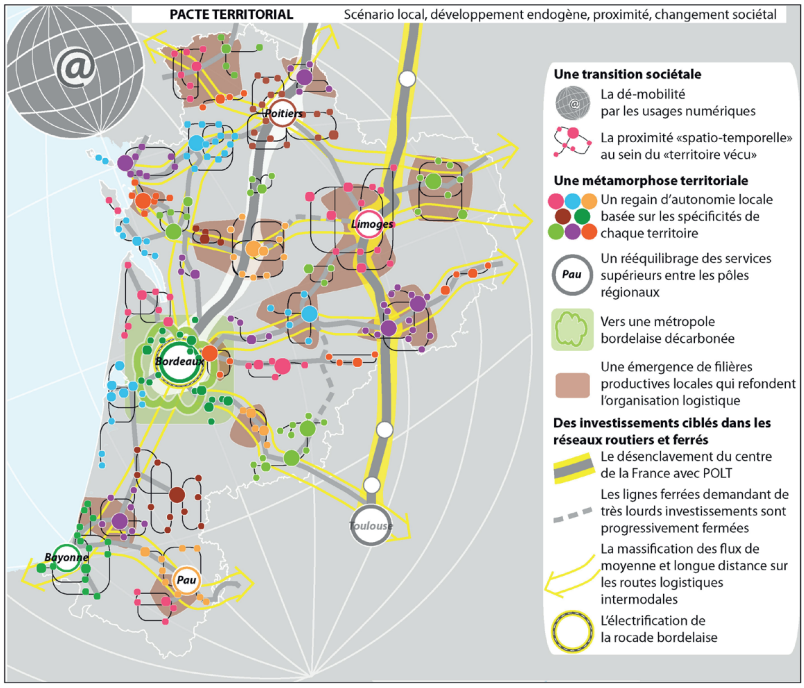
Contacts : DREAL Nouvelle-Aquitaine / Service Déplacements Infrastructures et Transports /
Département mobilité et infrastructures ferroviaires :
dmif.sdit.dreal-na@developpement-durable.gouv.fr

http://www.nouvelle-aquitaine.developpement-durable.gouv.fr/etude-prospective-sur-les-mobilites-des-personnes-a11131.html

PRÉSENTATION SYNTHÉTIQUE DES 3 SCÉNARIOS PROSPECTIFS DE LA MOBILITÉ DES PERSONNES ET DU TRANSPORT DE MARCHANDISES

La réflexion prospective s'est structurée autour de **trois scénarios** de l'évolution des mobilités **à l'horizon 2050** pour les territoires de la Nouvelle-Aquitaine. Ces trois scénarios ont été construits dans un **objectif du facteur 4** pour le secteur des transports. En se focalisant sur l'articulation entre les évolutions territoriales et les politiques de mobilité — voyageurs et marchandises — la discussion de ces scénarios prospectifs est un moyen pour **mettre en débat différents chemins possibles pour la transition mobilitaire**.

• SCÉNARIO A/PACTE TERRITORIAL



Pour le secteur des transports, l'objectif du facteur 4 **à l'horizon 2050** impose **un changement radical de système**, qui dépasse largement le seul secteur des transports. Le développement régional se rééquilibre très fortement vers les territoires ruraux. Les modes de vie se recomposent autour des valeurs de proximité, de ralentissement et de démobilité. Les circuits courts pour l'alimentation, les matériaux, les biens courants de consommation sont devenus monnaie courante. C'est une véritable **transition sociétale**, une métamorphose territoriale, que dessine ce scénario prospectif. On se déplacerait différemment, car on vivrait différemment.

Le scénario en cinq points clés :

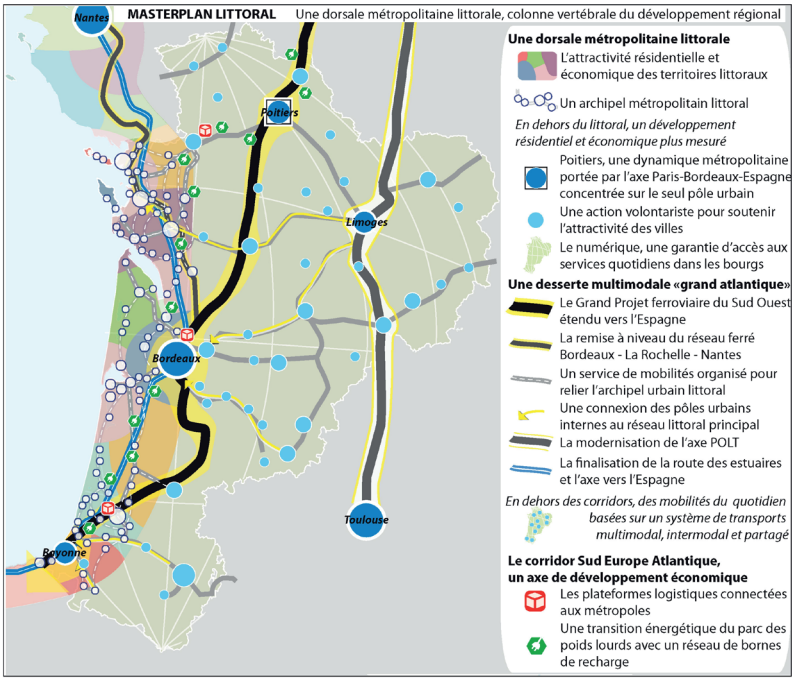
- Un pacte régional de solidarité entre les territoires, se traduisant par des objectifs différenciés de réduction des émissions de gaz à effet de serre selon les caractéristiques de chaque territoire ;
- Un développement socioéconomique régional beaucoup moins concentré sur le littoral et les pôles métropolitains de Bordeaux et Bayonne ;
- Une politique d'aménagement très volontariste pour un accès aux services au plus proche du lieu de vie (y compris via les services numériques) ;
- Une rupture dans les comportements de mobilité, avec une tendance à la démobilité du quotidien, grâce au numérique et à une mutation du travail et de la société liée à la robotisation ;
- Une rupture également dans les modes de consommation et les modèles d'approvisionnement, avec une montée en puissance des filières courtes.

• SCÉNARIO B/MASTERPLAN LITTORAL

Depuis vingt ans, la **très forte attractivité des territoires littoraux** draine la majeure partie du développement socioéconomique du territoire régional. Ce scénario prospectif intègre cette tendance et l'amplifie, en visant une organisation en réseaux autour d'une dorsale métropolitaine littorale. La **dualité est-ouest** du fonctionnement et du modèle de développement régional est également assumée. C'est un scénario, qui s'inspire des principes du **Transit-OrientedDevelopment**, avec donc un rôle très structurant des réseaux de transports collectifs dans l'aménagement du territoire. Le paradigme de la vitesse a laissé place à celui d'**accessibilité** et de mise en réseau.

Le scénario en cinq points clés :

- Une interprétation de l'équité territoriale selon le principe du pollueur-payeur : l'effort de réduction des émissions de GES pour un territoire correspond au poids de ses émissions dans le total régional ;
- Une politique très volontariste pour structurer un réseau métropolitain littoral ;
- Le choix d'organiser le développement socioéconomique autour de trois grands axes de transports — littoral, Paris-Espagne, Paris-Toulouse — avec des investissements massifs dans les infrastructures pour permettre l'amélioration des dessertes et la création de nouveaux services ;
- Un nouveau modèle de l'accès aux services en zone rurale autour de la figure du « bourg du futur », mais aussi urbaine et périurbaine, avec une transformation numérique à grande échelle ;
- Un axe logistique multimodal performant sur le corridor Sud Europe Atlantique, avec une poursuite de l'optimisation du mode routier grâce au numérique.

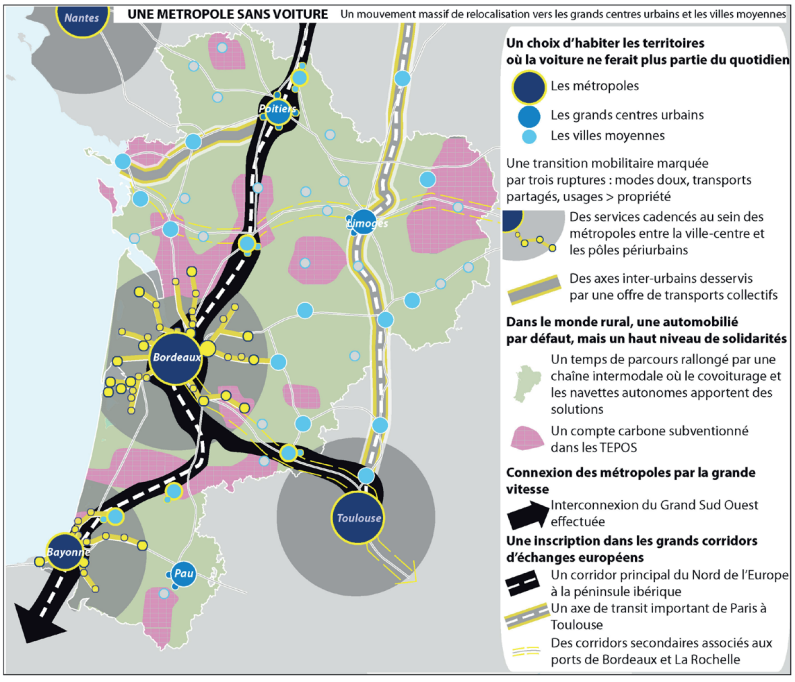


• SCÉNARIO C/MÉTROPOLE SANS VOITURE

Face à l'urgence climatique, ce scénario prospectif propose une vision radicale de la **mutation** des systèmes de mobilité : une **société post-automobile**. Si ce concept est déjà bien daté et connu, ce scénario l'aborde différemment des approches menées depuis une vingtaine d'années. Il ne cherche pas à chasser la voiture des centres-villes, mais bien à bâtir des organisations territoriales et des **modèles sociotechniques**, où on peut vivre sans voiture. L'outil-phare de ce scénario est le **crédit carbone** individuel. La figure territoriale de ce scénario est la **grande métropole**, qui concentre le développement économique et optimise les flux.

Le scénario en cinq points clés :

- Chaque habitant reçoit une dotation universelle annuelle de carbone dès sa naissance ;
- Le modèle territorial qui s'impose à tous est celui de la métropole dense, compacte. Les métropoles captent la quasi-totalité du développement socioéconomique ;
- Dans les métropoles, les mobilités sont très diversifiées, multimodales, intermodales, avec un boom des modes actifs et des micromobilités ;
- Des mobilités rurales très contraintes par rapport aux pratiques existantes ;
- Une organisation du transport de marchandises structurée par le corridor logistique SEA et une logistique urbaine totalement mutualisée, avec une importance des solutions automatisées.



8 QUESTIONS CLÉS PROSPECTIVES POUR LES POLITIQUES TERRITORIALES DE MOBILITÉ EN NOUVELLE-AQUITAINE

Les trois scénarios prospectifs indiquent chacun plusieurs chemins possibles pour une transition mobilitaire, la plus anticipée et accompagnée possible, à rebours d'une posture passive d'adaptation au fil de l'eau. C'est donc dans cet esprit proactif, que la réflexion prospective débouche notamment sur huit questions clés prospectives, que vous pouvez trouver ci-après. Chacune de ces questions est approfondie dans une fiche dédiée, dans une intention de partager les questionnements et cheminements, que peuvent se poser les territoires de la Nouvelle-Aquitaine (et au-delà) quant aux futurs des mobilités, pour les personnes et le transport de marchandises. Ces fiches font partie d'une valise pédagogique mise à disposition de tous les acteurs, qui souhaitent creuser les questions de mobilité à moyen et long terme.

Différents modes de vie sont-ils possibles avec l'impératif d'un transport bas-carbone ?

Aujourd'hui, on peut vivre à la campagne, travailler en ville, faire cinquante kilomètres le matin et cinquante kilomètres le soir. Demain, pourra-t-on toujours le faire ? La transition mobilitaire revient-elle peu ou prou à vivre sans voiture ? Les individus auront-ils encore un vrai choix par rapport à leur mobilité ?

Zéro artificialisation nette des sols : urbanisation et droit à la mobilité, quels compromis ?

Plus la capacité à se déplacer est forte pour un individu, plus l'éventail des choix de vie est grand. Que ce soit pour le marché de l'emploi, le marché de l'habitat, l'offre scolaire pour les enfants, l'offre commerciale ou l'accès aux soins, la mobilité « dispense » dans une certaine mesure les territoires de porter une vision spatiale cohérente, entre les différentes activités, usages et pratiques de mobilité. Et si cela changeait ?

Quelles organisation et mutualisation de la logistique et du dernier kilomètre et hectomètre ?

En Nouvelle-Aquitaine, le secteur du transport de marchandises, tous flux considérés, pèse environ 40 à 45 % du total des émissions de gaz à effet de serre du secteur des transports. S'inscrire dans une trajectoire de neutralité carbone nécessite donc d'agir de manière volontariste pour aider les acteurs de la logistique à s'engager dans cette transition, en particulier sur l'enjeu du dernier kilomètre.

Quelles priorités d'investissements dans les réseaux pour soutenir les services innovants ?

La transition mobilitaire repose sur quatre piliers : une maîtrise de la demande de transports, le développement des modes actifs, le développement des transports collectifs, le verdissement des véhicules. Les investissements dans les réseaux de transports revêtent d'autres enjeux que l'ajustement des capacités des réseaux « route et rail ». D'autres défis apparaissent : les pistes cyclables, le partage, l'électrification des véhicules...

Quelle adaptation de l'offre pour faciliter l'adoption des nouveaux comportements de mobilité ?

Les mesures coercitives sur l'usage de la voiture individuelle ne sont audibles socialement, qu'à la condition d'une réelle alternative. Or, la diversité sociogéographique des personnes et des besoins de déplacements fait qu'il n'existe pas une solution « couteau suisse » en remplacement de la voiture. L'intermodalité s'affirme comme l'enjeu majeur ; comment organiser les bouquets de solutions ?

Dans les territoires peu denses, comment répondre à une demande de mobilité éclatée ?

La diffusion de la population sur de grands espaces pose un frein structurel à l'exploitation de lignes de transports collectifs. Contrairement aux grands pôles urbains, l'enjeu n'est pas de rendre les alternatives à la voiture plus intéressantes que la voiture individuelle elle-même, mais de proposer des alternatives tout court. Quelles seraient les dessertes prioritaires ? Pour se rendre au bourg ou dans la grande ville ?

La mobilité peut-elle contribuer à une réorganisation des territoires littoraux ?

Si la croissance démographique des territoires littoraux se poursuit au rythme actuel, un défi majeur d'aménagement du territoire est posé à l'horizon 2050 ? Est-il possible d'accueillir 1 million d'habitants en 30 ans et de réduire par 4 les émissions de GES dans le même temps ? Comment s'appuyer sur les mobilités pour poursuivre la structuration d'une armature territoriale maillée, reliée et hiérarchisée, sur le littoral ?

Quelle articulation entre les rythmes individuels et les temporalités collectives ?

Les réseaux de transports sont dimensionnés par rapport aux heures de pointe, car les utilisateurs « veulent » tous emprunter ces réseaux aux mêmes horaires. Les horaires de l'école, de l'usine, de l'hôpital, des commerces, des mairies, sont définis à la fois par les contraintes internes à chaque organisation et en fonction des publics d'usagers clients. Pourrait-on envisager un autre rapport au temps ?