

LA MOBILITÉ PEUT-ELLE CONTRIBUER À UNE RÉORGANISATION DES TERRITOIRES LITTORAUX ?

Selon les projections démographiques de l'INSEE à l'horizon 2050, la croissance de la population va se concentrer très majoritairement sur les quatre départements littoraux de la Nouvelle-Aquitaine. C'est une tendance lourde qui s'inscrit dans la poursuite des évolutions passées, tirée par l'attractivité du littoral et le dynamisme des grandes et moyennes villes de la façade atlantique. **Dans notre prospective, les douze zones d'emplois littorales accueilleraient entre 400 000 et 800 000 habitants supplémentaires entre 2015 et 2050.**

Cette croissance démographique entraîne une **augmentation "mécanique" des besoins de mobilité sur ces territoires littoraux**. Si ces besoins de mobilité débouchaient majoritairement sur des pratiques d'automobilité et a fortiori, sur des pratiques d'autosolisme, les émissions de gaz à effet de serre augmenteraient de 31% entre 2015 et 2050. Cette perspective serait en totale contradiction avec une trajectoire du facteur 4 à l'horizon 2050.

Les territoires littoraux font face à un dilemme auquel aucune réponse simpliste ni univoque ne peut être apportée. Leur attractivité, qui peut se mesurer à leur solde migratoire largement excédentaire, repose sur un modèle de développement, qui a touché ses limites. Les flux continus de construction, d'urbanisation et d'artificialisation des sols **menacent à long terme les équilibres écosystémiques du territoire**. La métropolisation, en ce qu'elle concentre la création de richesses économiques et les grands équipements dans les grands centres urbains, accroît la dépendance des territoires périphériques et par conséquent les flux de déplacements en relation avec Bordeaux et Bayonne, mais aussi La Rochelle.

Les collectivités doivent réinventer l'organisation et l'aménagement de ces territoires littoraux et rétro-littoraux afin d'être en **capacité à réguler cette croissance** en l'orientant notamment vers les zones déjà densément peuplées. En raison de la pression foncière, ces territoires doivent, encore plus que sur le reste du territoire régional, relever le défi de la "zéro artificialisation nette" tout en conciliant les besoins des habitants actuels et futurs et les objectifs environnementaux. Le défi est d'autant plus important, qu'il y a urgence à anticiper les effets de la dynamique démographique dans l'organisation de la bande littorale et rétro-littorale au regard des risques liés au recul du trait de côte. Le tropisme littoral est une réalité historique, géographique, anthropologique et mondiale. Vouloir aller contre reviendrait à changer de civilisation, ce qui n'apparaît pas être l'intention des territoires. Quelle alternative au



Landes - Crédit photo : Thierry Degen, DREAL NA



Saint-Martin-de-Ré
Crédit photo : Thierry Degen, DREAL NA

modèle actuel de croissance des territoires littoraux ? Ce modèle est fondé sur l'extension continue des aires urbaines, qui est rendu possible par de bonnes conditions de mobilité des personnes et des marchandises. **En répondant à l'impératif d'adaptation au changement climatique, comment engager une transition mobili-taire qui puisse servir de levier à une transition ter-ritoriale vers une croissance mieux répartie et orga-nisée de la population, de l'emploi et des activités, le tout en préservant les aménités de ce territoire ?**

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

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



IMMERSION DANS LES SCÉNARIOS PROSPECTIFS

Les résultats de l'étude prospective sont structurés autour de trois scénarios prospectifs à l'horizon 2050 (voir feuillet A). Ils ont tous comme point commun de viser l'objectif du facteur 4, dans un contexte plus large de trajectoire vers la neutralité carbone à l'échelle nationale et européenne. Chaque scénario a son propre cheminement et donne à voir une stratégie différenciée à la fois en termes d'aménagement du territoire et de transition mobilière. **Dans cette fiche, nous valorisons principalement le scénario « Masterplan littoral »,** car c'est celui qui prend en compte les enjeux littoraux de la manière la plus approfondie et intégrée par rapport aux questions d'aménagement du territoire. Les deux autres scénarios ne distinguent pas le littoral des autres types d'espaces et de territoires : on s'y déplace comme ailleurs, si on met de côté les problématiques de saisonnalité liées au tourisme.



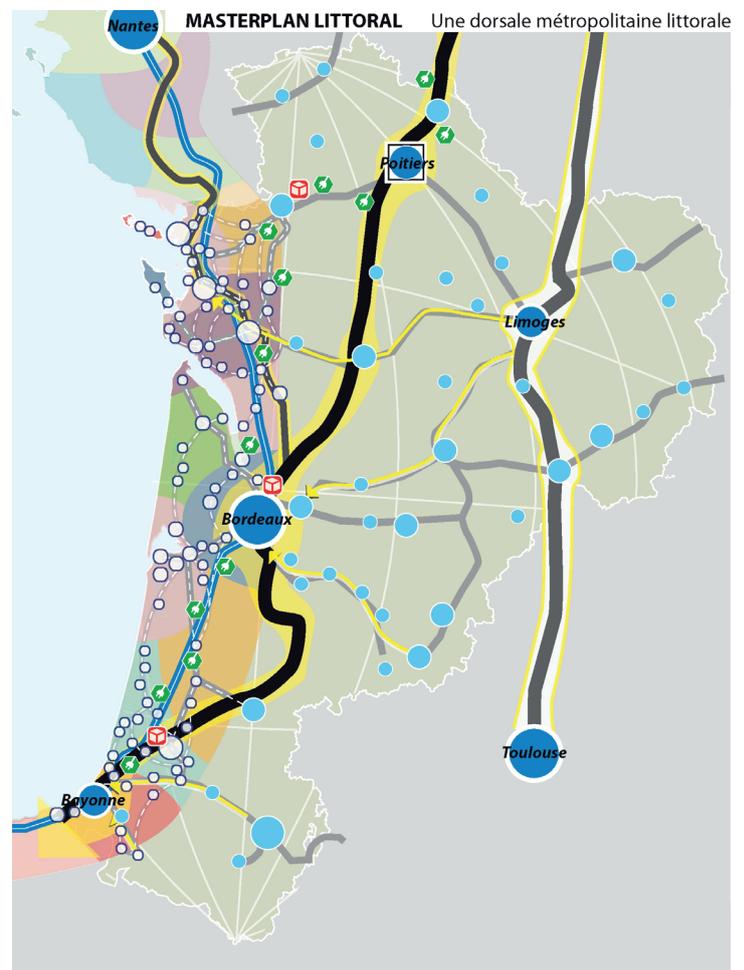
Le scénario « Masterplan littoral », traduit une stratégie volontariste d'aménagement d'un réseau de villes littorales, qui maillent les territoires de la façade atlantique de Nantes à Bayonne. Autrement dit, « Masterplan Littoral » porte une vision globale du devenir de la **façade maritime** en termes de structuration territoriale et d'aménagement du territoire.

La carte schématique ci-contre illustre cette vision d'aménagement et la transition mobilière qui la sous-tend. En ronds blancs, on voit un **archipel métropolitain littoral** qui symbolise l'interdépendance des territoires littoraux les uns avec les autres. **L'accès aux services supérieurs est organisé à l'échelle de cet archipel métropolitain,** en visant une complémentarité entre les territoires.

Cette dorsale métropolitaine littorale sert de colonne vertébrale du développement régional. Avec cette croissance forte, les zones d'emplois littorales compteraient en 2050 dans ce scénario 3,3 millions d'habitants (2,5 Mhab en 2015), soit 48% de la population régionale (42% en 2015).

Les réseaux de transports sont articulés autour d'une desserte multimodale « grand atlantique », avec la mise en service du Grand projet du sud-ouest et des liaisons inter-urbaines (ferroviaires et routières) à haut de niveau de service entre les grands pôles urbains du littoral.

La transition mobilière englobe également le secteur du tourisme : utilisation de solutions collectives ou partagées de transport pour venir en Nouvelle-Aquitaine et s'y déplacer une fois sur place. **Ce scénario table sur une forte attractivité touristique de la région Nouvelle-Aquitaine,** grâce à une amélioration de l'accessibilité plus durable et une diversification des destinations touristiques.



Dans les deux autres scénarios, les territoires littoraux suivent la même évolution que le reste de la région.



Dans le scénario « **Pacte territorial** », l'enjeu est de maîtriser la demande de mobilité, en remettant des services et activités au plus près des habitants d'une part, en dématérialisant ce qui peut l'être d'autre part.



À UNE RÉORGANISATION DES TERRITOIRES LITTORAUX ?

Pour le littoral, cela se traduirait par une moindre dépendance aux grands pôles urbains comme Bordeaux ou Bayonne. Il est également possible que la pression foncière soit un peu moins forte, dans la mesure où un rééquilibrage du développement économique et résidentiel se ferait vers les territoires à l'est de la région.



Dans le scénario « **Métropole sans voiture** », les grandes agglomérations de Bordeaux et de Bayonne captent la très grande partie de la croissance économique et démographique de la région. Pour les zones

littorales situées en troisième couronne de ces pôles, l'enjeu est celui de la **connexion par des modes partagés ou collectifs aux réseaux métropolitains de transport** ; l'accès à la ville en voiture individuelle ne serait pas possible, ou avec des conditions très dissuasives (coût élevé, contraintes horaires, type de véhicules, etc.). Le modèle de croissance périurbaine de ces territoires littoraux **est remis sévèrement en question. En revanche, ces territoires littoraux offrent des fonctionnalités écologiques précieuses aux territoires urbains : poumon vert, captation du CO₂, approvisionnement alimentaire, continuités écologiques, etc.**

ZOOM SUR DES INITIATIVES LOCALES PORTEUSES D'AVENIR

Nantes-Bordeaux



Rénovation de la ligne ferrée Nantes-Bordeaux pour un objectif de proposer à terme aux voyageurs un temps de parcours de moins de 4h (contre 5h aujourd'hui vs. 3h30 en voiture).

Mobilités des Iliens



En continuité d'une démarche de lutte contre l'isolement social, " Le droit au vent dans les cheveux " est une solution de mobilité en triporteur dédiée aux séniors sur la commune de Saint-Pierre d'Oléron dans un premier temps puis étendue à l'ensemble des communes de l'île-d'Oléron.

Bouquet de solutions



Avec TXIK TXAK, l'agglomération du Pays Basque et le syndicat des mobilités proposent un bouquet de solutions multimodales pour la mobilité des habitants. C'est une offre multiple et cohérente de services : tram'bus, bus, cars, vélos, navettes, bateau... à l'échelle du Pays Basque, et également des avantages tarifaires pour l'utilisation de l'A63/A64 pour certains trajets pendulaires. Un ensemble d'initiatives transfrontalières sont également en cours : plan vélo, projet smartmob, projet E-mobask.

En 2021, l'intégration de cette offre pour une mobilité « sans couture » se poursuivra : billetterie unique, harmonisation des tarifs et création d'outils numériques pour la mobilité au quotidien.

<https://www.txiktxak.fr>

- Des bus électriques pour venir et se déplacer sur l'île de Ré : **Respiré, un service de navettes électriques et gratuites.** <https://la.charente-maritime.fr/routes-transport/re-navettes-pont-et-villages>
- Des **navettes gratuites qui permettent de relier les campings et les plages**, un véritable service à la clientèle touristique. <https://www.cc-cln.fr/Cote-Landes-Nature/Actualites/Retour-sur/Les-navettes-estivales-en-Cote-Landes-Nature>
- Des démarches sur l'**accès aux plages** sont menées sur l'ensemble du littoral, sous le pilotage du GIP Littoral. <https://www.giplittoral.fr/tourisme-amenagements-durables/acces-plages>
- Valorisation des systèmes de transports intelligents (STI) via le programme européen POCTEFA (Programme Interreg V-A Espagne-France-Andorre) et réflexion sur les outils de modélisation des mobilités (Syndicat des Mobilités du Pays Basque).

LA MOBILITÉ PEUT-ELLE CONTRIBUER À UNE RÉORGANISATION DES TERRITOIRES LITTORAUX ?

PISTES À PARTAGER POUR ACCÉLÉRER LES TRANSITIONS DES TERRITOIRES

Le littoral de Nouvelle-Aquitaine est particulièrement attractif et convoité. Plus qu'ailleurs, l'organisation des mobilités est un levier pour aménager le territoire, en lui permettant de travailler aux bonnes échelles, c'est-à-dire la consolidation d'une armature urbaine sur toute la façade atlantique. C'est aussi un territoire qui doit composer avec une forte saisonnalité des flux.

1/ SOUTENIR LE DÉVELOPPEMENT DES SERVICES DE TRANSPORTS INTERURBAINS, PARTAGÉS ET COLLECTIFS, ENTRE LES PÔLES DU LITTORAL

La mise en réseaux des territoires littoraux est un moyen pour améliorer l'accessibilité aux grands équipements et fonctions supérieures des pôles urbains. La mobilité - physique et numérique - joue un rôle-clé dans cette mise en réseaux, tant pour les personnes que pour le transport de marchandises. Sans desserte efficace vers les pôles du littoral, d'un pôle à l'autre, cette mise en réseaux n'est pas possible. Aujourd'hui, l'accessibilité et donc le rayonnement sont conditionnés par les dessertes routières et la mobilité automobile. Dans le cas d'un modèle structuré par des dessertes de transports interurbains partagés et collectifs, cela oriente les flux d'une manière à encourager les coopérations territoriales. C'est évidemment le cas avec les dessertes ferroviaires, qui permettent de mailler le territoire et de déployer un urbanisme à grande échelle fondé sur les principes du Transport-Oriented Development. C'est aussi le cas avec une offre de cars inter-urbains, des dessertes de covoiturage, voire demain, des dessertes pour l'électromobilité (bornes de recharge).

2/ ACCOMPAGNER LES ACTEURS DU TOURISME DANS LA DIVERSIFICATION DES DESTINATIONS " EN VACANCES PARFOIS SANS VOITURE "

La voiture individuelle est aujourd'hui, sans conteste, le mode privilégié des Français pour leurs vacances, en particulier pour le tourisme balnéaire et les destinations littorales (et de montagne). Les raisons structurelles sont nombreuses pour expliquer cet état de fait et la coercition pour réduire l'usage de la voiture pour les vacances est inopérante, compte tenu de l'enjeu émotionnel. Cette piste d'action porte davantage sur l'aide aux acteurs du tourisme, qui veulent proposer des produits ou expériences, où la voiture n'est pas indispensable : les touristes peuvent se rendre sur leur lieu de vacances (week-end) autrement qu'en voiture, ils peuvent éventuellement louer une place à la journée, ils ont accès à des moyens de mobilité sur place. En Nouvelle-Aquitaine, le tourisme à vélo est reconnu comme un produit emblématique du littoral. Le développement du tourisme de court-séjour offre également un terrain favorable à des vacances (mêmes courtes) sans voiture. La mise à disposition de véhicules en libre-service est une action répondant aux codes de certaines clientèles, jeunes, urbaines, qui consomment ce type de services de mobilité dans leur vie quotidienne. La clé est d'éviter de basculer dans un " tout voiture " ou " sans voiture ". Le défi est d'arriver à concevoir et créer les conditions d'une expérience utilisateur, la plus simple possible : sans inscription, sans engagement, sans contraintes, avec un service réel apporté (assistance en cas de problème).

3/ ENCOURAGER LES COOPÉRATIONS TERRITORIALES À L'ÉCHELLE DES BOURGS ET DES PETITES VILLES EN DIRECTION D'UNE MUTUALISATION DES SERVICES ET ÉQUIPEMENTS

L'aménagement du littoral doit être davantage pensé en systèmes territoriaux au sein desquels les relations entre les communes littorales et rétro-littorales d'une part et celles entre les bourgs et les centralités ou villes plus importantes sont prégnantes. Ces mises en réseaux non sans incidences sur la mobilité, et particulièrement pendant la période estivale, sont un levier à la recherche de mutualisations ou de complémentarités de services ou d'équipements structurants.

