

LITTORAL AQUITAIN

GROUPEMENT
D'INTERET
PUBLIC



Aménagement durable des stations En vacances, on oublie sa voiture

Compte rendu de la journée du 6 juillet 2017 à Marcheprime



Sommaire

OUVERTURE /

Serge BAUDY . Maire de Marcheprime et Vice-président de la COBAN
François BEYRIES . Sous-préfet d'Arcachon

CONFERENCE INTRODUCTIVE /

« **Penser piéton ou la logique des petits pas : vers un nouveau modèle de mobilités et d'accessibilité pour les territoires littoraux** »

Ludovic CHALEROUX // ID Cité Consultant en mobilité

TABLE RONDE # 1 /

« **Repenser les liens entre mobilités et aménagement du territoire** »

- // Sébastien GRANDJEAN, AUDAP : une étude pour adapter les politiques publiques aux différents rythmes du territoire
- // Marc CAMPANDEGUI, Mairie de Bidart : une voie verte pour repenser l'accès à la plage de IqJhabia
- // Geoffroy VILLE, Société ATAWAY : le vélo hydrogène dans la Manche, un projet de mobilité douce au service de l'aménagement du territoire et du tourisme

TABLE RONDE # 2 /

« **Innovation pour changer les comportements sur la mobilité territoire** »

- // Alexandre VALLETTE, Société ANTS : le modèle prédictif des flux, une information pour optimiser la fréquentation des plages
- // Julien DELABACA, Eurorégion Aquitaine . Euskadi : Transfermuga, un système d'information voyageurs pour faciliter le déplacement sur les territoires
- // Maxime LARONDELLE, Transdev : regard d'un opérateur sur l'amélioration de la vie et le confort des usagers des transports en commun

CONCLUSION /

Animation de la journée : Olivier RAZEMON // Journaliste

Conférence introductive

« Penser piéton ou la logique des petits pas : vers un nouveau modèle de mobilités et d'accessibilité pour les territoires littoraux », par Ludovic Chaleroix, ID-Cité

Un tourisme littoral, sous dépendance du tout-voiture

Aujourd'hui, le tourisme littoral est fondé sur le tout-voiture : si les premières stations balnéaires se sont construites en lien avec le développement du train, depuis 60 ans, c'est la voiture qui a pris le relais, et les territoires littoraux se sont construits avec la voiture.

- En France : 80% des déplacements touristiques se font en voiture
- Dans le Finistère : 90% des déplacements touristiques se font en voiture
- Enquête GIP « Les Bordelais à la Plage » : 94 % des déplacements touristiques se font en voiture

Un cocktail explosif

Aujourd'hui, les territoires littoraux sont dans une situation très tendue : pression de plus en plus forte avec la venue des touristes et des retraités.

Les pics de fréquentation ne se limitent plus aux périodes de haute saison. Il existe également des journées similaires sur les ailes de saison.

Par exemple : la Dune du Pilat lors du dernier WE de l'Ascension (Vendredi 26 mai 2017), on a observé la même fréquentation qu'en août :

- 15200 visiteurs sur la journée,
- 4100 véhicules,
- Des pics à +1.600 visiteurs par heure.

Données clés du site :

- un parking de 750 places
- une moyenne journalière : 12/13 000 visiteurs
- 2 millions de visiteurs / an

Sur un site comme celui-ci : en termes de transport en commun : pose un certain nombre de problèmes car pas de site propre.

Prendre en compte le caractère aléatoire de la fréquentation

Fréquentation fortement liée aux conditions météo. Amène de la complexité pour prévoir.

Enquête GIP « les Bordelais et la plage » :

- Poste de comptage à Sainte Hélène du CD : comparaison entre 2 dimanches selon la météo : trafic multiplié par 3 au mois de avril
- 79% des Bordelais décident d'aller à la plage le jour même ou la veille

Donc besoin de avoir des indicateurs pour anticiper ces pointes.

Une mobilité individuelle des habitants des villes côtières élevée et qui profite souvent à la voiture

En parallèle des flux touristiques, les flux résidentiels augmentent aussi. 2 Enquêtes Villes Moyennes sur Royan et Rochefort :

- Royan : 4,26 déplacements / jour / habitant
- Rochefort : 4,57 déplacements / jour / habitant
- Moyenne en France : entre 3,8 et 4 déplacements / jour / habitant

Si dans les grandes agglomérations le chiffre stagne, en revanche dans les communes littorales, il a tendance à croître.

Ce n'est pas très grave d'avoir beaucoup de déplacements, c'est plutôt la façon dont on les fait qui est importante. Sauf que 90% des déplacements se font en voiture.

Une augmentation de la mobilité individuelle en été

Enquête Mobilités estivales sur le territoire Sud des Landes et Côte Basque.

En vacances, on est plus mobile, on a des flux à gérer encore plus importants. C'est aussi à mettre en lien avec le type de tourisme. Sur la côte, il s'agit majoritairement d'un tourisme familial. Les voitures sont donc déjà « pleines ».

Sur la Dune du Pilat : 4 personnes par voiture en moyenne, les voitures sont déjà remplies, donc le covoiturage n'est pas une solution. Les durées de séjour sont supérieures à 7 jours.

En pratique, il existe un vrai décalage entre les besoins de mobilité et la façon dont on peut les appréhender. Comment faire pour encourager les changements de pratique ? Pour Ludovic Chaleroix, il faut travailler sur l'accessibilité et la mobilité sur place. Ce sont les deux axes de travail du Référentiel innovation de la démarche ADS.

- La mobilité vers le lieu des vacances : l'accessibilité
- La mobilité sur le lieu des vacances : sur place, dernier km

1^{er} axe dans le Référentiel Innovation « En vacances, sans voiture », ou comment on construit de l'intermodalité / multimodalité

- Premier travail à faire: passer du temps sur des plates formes d'échanges, c'est un service qui s'est amélioré, mais en terme de qualité d'espace, beaucoup d'efforts restent à faire. Par exemple : l'arrêt de bus de la Dune du Pilat se trouve en plein soleil.
- Ne plus penser comme des produits transports mais comme des produits touristiques. Sur le Bassin d'Arcachon : la brochure « Bassin d'Arcachon sans ma voiture » : agglomération de toutes les solutions mobilités qui existent sur le terrain. Une information claire est tout aussi importante que d'avoir une offre de transport.
- Profiter aussi des Nouvelles Technologies de l'information : les 2/3 des réservations des hébergements sont faites par les plateformes : un levier intéressant pour fournir des indications sur les moyens de transport. Dans une certaine mesure, les OT doivent aussi devenir des Offices de la mobilité ; ce sont des acteurs clés.
- Nécessité de proposer du sur-mesure : à la fois de l'autonomie et de la prise en charge. Exemple de Blablacar : les demandes de destination en tête ; Lacanau : en tête des plages les plus populaires.

L'offre Train + Vélo est un système qui vient du Nord, beaucoup d'innovations restent à effectuer. Même dans les communes où il y a des gares : la volonté de porter le tourisme par ce levier-là reste à construire

En matière de transports en commun, il faut dégager des moyens importants pour mettre en œuvre un réseau. Toute la mission est d'expliquer que l'on peut avoir un service différent selon les territoires : 1^{ère} couronne et 2^{ème} couronne, etc. Et si on doit répondre à tout le monde de la même manière, il y a aussi des alternatives intéressantes qui ne coûtent pas très chères. Expérience du Rezo pouce : autostop organisé, système intelligent. Le chauffeur et l'autostoppeur sont référencés. Identification des lieux où on peut faire de l'autostop -> fonctionnement par SMS. Il faut également relever le défi institutionnel sur les déplacements longue distance. C'est une vraie problématique. Par exemple connexion entre les territoires de la COBAN et ceux de la COBAS : l'articulation entre les réseaux est une chose qui met du temps à se construire.

La Région a un rôle important à jouer dans ses réseaux, notamment pour créer une vision d'ensemble (et pas seulement sur les transports communs). Il faut aussi une lisibilité plus grande sur les connexions douces.

2^{ème} axe dans le Référentiel Innovation « en vacances oublie sa voiture »

Passe par la réorganisation de la station pour donner envie de tout faire sans voiture

Enjeu : faire des territoires d'envie entre 0 et 5 km dans lequel on a une proximité fonctionnelle, périmètre dans lequel on peut tout faire sans sa voiture et qui donne envie

- Ile de Ré : exemple type du territoire qui s'est appuyé sur un marqueur fort sans faire grand-chose. Beaucoup de choses à revoir en termes d'aménagements, mais pourtant tout le monde parle de l'île de Ré à vélo. Communication qui a mis en avant le vélo il y a 20 ans, en lien avec le vélo jaune de la Rochelle
- Sainte Marie de Ré : aujourd'hui niveau intéressant en termes de généralisation de zones 30. Les quartiers et villages sont très denses, pas de phénomènes de périurbanisation, donc plus facile pour faire de la mixité fonctionnelle.

Comment enclencher et accompagner le changement

Notion de culture partagée avec les élus, les techniciens, les habitants (par les ateliers participatifs). Avec les usagers, plus difficile de construire cette culture partagée

Idée : casser les idées reçues / pas de solutions miracles : les tendances sont lourdes et longues à inverser.

Bordeaux et Nantes : 2 villes qui ont fait beaucoup en matière de transport : quand on regarde les chiffres, on est sur 3 points de plus d'utilisation de la voiture. Les gens mis dans le tram à Nantes sont des gens qui étaient à pied ou en vélo, pas forcément des gens qui étaient en voiture.

A Nantes, les parkings relais ont permis de changer les comportements, avant on faisait 40 km en bus ; maintenant on fait 30 km en voiture et les 10 derniers km en tram. Logique de petit pas.

Construire une culture commune

Une des mesures intéressantes pour construire une culture commune est la généralisation des zones 30. C'est un dispositif qui peut paraître simple mais c'est un marqueur fort pour enclencher du changement. C'est assez consensuel et peu cher, cela ne marche qu'avec une sensibilisation importante de la population.

Exemple à Sainte Marie de Ré : des problèmes importants en matière de mobilité touristique et quotidienne. C'est une commune qui s'est développée entre le littoral et la Route Départementale. La mise en œuvre de la zone 30 généralisée a permis d'enclencher d'autres modifications notamment sur le stationnement. Toutes les voies du périmètre sont passées en zone 30 en y associant une campagne de pédagogie et de communication

Le projet de « Généralisation zone 30 » a coûté : 150 000 " dont 90 000 " de communication et d'information. Paradoxalement aujourd'hui, la commune a plutôt tendance à financer de l'équipement. La démarche a permis à la ville d'enclencher une politique cyclable à travers l'image ancrée du vélo, mais la piste, en réalité est de l'autre côté de la RD. Aujourd'hui il y a un travail de réaménagement des traversées là où il y avait déjà des pratiques. La logique d'implantation pour les équipements structurants est celle de la proximité.

Comment on communique sur les déplacements

Exemple de la Gare 10 minutes : Agglomération de La Rochelle / La Réole

Par le biais des distances et des temps de parcours : montre une vraie proximité avec la gare. Carte des temps de parcours : action toute simple à faire, mais permet d'avoir un rapport à l'espace complètement différent.

Les facteurs de changement

- Les vacances sont une bonne période pour changer les comportements
- Un tourisme de proximité qui se développe beaucoup, vieillissement de la population avec des gens qui utilisent davantage les transports en commun sur les trajets longs, plus on vieillit, plus on marche -> se pose là toutes les questions d'accessibilité

- La marche à pied / la randonnée est à la mode : beaucoup de gens se sont remis à marcher.
- Potentiel des outils numériques qui permettent déjà de développer des outils intéressants.

Echanges avec la salle

Serge Baudy (Maire de Marcheprime) indique que la problématique aujourd'hui c'est qu'on est dans l'immédiateté. Pendant les vacances, il est possible de prendre son temps. En revanche au quotidien, il est difficile de trouver un autre mode de fonctionnement que la voiture.

Pour Ludovic Chaleroix, il y a des marges de manœuvre importantes pour trouver des alternatives car dans les villes notamment, la moitié des déplacements fait moins de 1 km.

Eric Coignat (élu de Andernos) rappelle que la commune de Andernos est envahie de voitures dès qu'il fait beau. Jusqu'à aujourd'hui la réponse a été d'avoir des parkings en ville. Quand on évoque la possibilité de parkings extérieurs et des connexions douces, on rencontre l'opposition suivante : « oui, mais les personnes âgées, elles ont besoin de leur voiture pour aller dans les commerces, pour se déplacer etc. ». C'est un argument très courant.

La ville souhaite favoriser le commerce dans le centre-ville plutôt qu'à l'extérieur. Qu'est-il possible de faire ? Quelles seraient les propositions et les arguments à opposer ?

On installe de plus en plus de possibilités de déplacements doux : zones 30 / pistes cyclables et on s'aperçoit que c'est avec ces types d'aménagement que les comportements des gens changent. Souvent beaucoup de personnes ont envie de le faire, mais elles ne le faisaient pas car elles ne se sentaient pas en sécurité

Ludovic Chaleroix fait valoir la logique des petits pas, et la nécessité de trouver le bon marqueur pour amener les gens dans la logique de ce que souhaite faire la commune. Il faut trouver sur le territoire de Andernos, ce qui fédère pour ramener de la proximité. La Côte aquitaine est très riche, il est vraiment possible d'avoir de la proximité, des polarités fortes, et de remettre le piéton en première position sur le territoire. La qualité urbaine joue un rôle très important dans le changement des comportements. Une des solutions souvent proposée est celle du Parking relais + navette. Il faut d'abord penser « usages » avant de penser « solutions ». On ne doit pas bâtir des projets de mobilité mais des projets urbains. Il n'y a pas de problème de stationnement mais de répartition modale. Cela peut souvent décevoir car c'est une politique de petits pas.

Isabelle Hecquet Galinier (Directrice du SIBA) indique que le territoire du Bassin d'Arcachon s'est engagé sur la création d'une marque de territoire partagée, en mobilisant notamment les acteurs économiques. Pour obtenir la marque, il faut s'engager sur une action bienveillante : par exemple inciter les personnels à utiliser les transports en commun.

Tout le monde parle des embouteillages, mais on se refuse à un changement de comportement. Elle rappelle que pour 0,80", sur le territoire du sud bassin, il est possible de ne pas utiliser sa voiture. Pour ce faire il faut, a minima, donner l'information, et communiquer sur toutes les possibilités qui existent sur le territoire.

Virginie Peltier (élue de Biscarrosse) évoque la problématique de livraison du dernier km. Elle constate qu'à Biscarrosse, une fois que les gens sont arrivés sur le territoire, les seuls déplacements qui sont fait avec la voiture sont ceux entre la plage et le bourg où se trouve le supermarché pour faire les courses. La mise en place d'un service de livraison est-elle envisageable ou est-ce une fausse bonne idée ?

Pour Ludovic Chaleroix, cela peut être éventuellement proposé aux grandes surfaces. Les enseignes commerciales répondent à un marché, si la grande surface voit qu'il y a un

marché, ça peut se mettre en place. Dans les agglomérations, le dispositif existe. Finalement, les stations littorales sont confrontées aux problématiques des agglomérations d'il y a 15 ans. C'est aussi à cette époque que les grandes agglomérations ont commencé à faire des Plans de Déplacements Urbains.

1 Table ronde : Repenser les liens entre mobilités et aménagement du territoire

Les participants à la table ronde sont :

- Marc CAMPANDEGUI : élu délégué au littoral, mairie de Bidart.
- Geoffroy VILLE : chef de projet ATAWAY, en charge du projet de développement du vélo à hydrogène dans le Département de la Manche.
- Sébastien GRANDJEAN : Audap, pilotage de l'étude sur les Mobilités estivales sur le périmètre du Pays basque et le sud des Landes

Marc CAMPANDEGUI, Mairie de Bidart : une voie verte pour repenser l'accès à la plage de l'Uhabia

Sur la commune de Bidart, à l'instar de ce qui se passe dans les Landes et en Gironde, il existe une problématique de congestion. Le territoire est coupé par l'autoroute, la RD 810, et la voie ferrée. Et par ailleurs, il connaît des problèmes de stationnements sauvages et d'accès aux plages. Le tout voiture pose donc problème au regard de la congestion de la pollution et du paysage. En termes de mobilité et d'accessibilité, il faut savoir que la commune de Bidart dispose d'une gare fermée depuis de nombreuses années. Or, elle a la caractéristique d'être l'une des gares les plus proches des plages. La commune souhaite sa réouverture. La majorité des transports sont nord / sud, y compris la Vélodyssée et pas est/ouest. Il y a également la problématique de l'Uhabia, qui est un petit fleuve côtier. Il a souvent été montré du doigt pour des problèmes de pollution. Si la topographie est assez compliquée (collines), il existe un bassin assez plat le long du fleuve, c'est là qu'on trouve aussi de nombreux campings et quartiers résidentiels. Les touristes de ces campings utilisent beaucoup les navettes bus qui leur permettent d'aller à la plage. Enfin, il faut prendre en compte le fait que le trait de côte recule. En termes de démographie, la commune de Bidart représente 7500 résidents à l'année et 30000 personnes de plus en saison estivale.

Le cadre de réflexion ADS a permis de tout remettre en perspective à travers l'idée de réaménager l'Uhabia afin que les personnes viennent plutôt en vélo ou à pied à la plage, notamment celles qui habitent à proximité ; et de ainsi faire le lien entre le rétro-littoral et le littoral. La volonté de la commune est également de faire de la voie verte un parcours touristique en mettant en relation les différents lieux d'attractivité : plage, moulin de Bassilour, mise en valeur des berges, zone d'activités sportives etc. Pour la commune, cela permettrait de montrer un autre aspect du fleuve, plus positif.

En matière de changement de comportement, la commune souhaite que les gens aient le choix avant de tout mettre en payant. Dans un premier temps, il faut donner une alternative à la voiture, ensuite il sera possible d'amener les gens en rétro-littoral et de rendre payant le parking littoral. Pour la commune il est important de conserver le côté sauvage du littoral. C'est un patrimoine naturel qui doit continuer à exister malgré l'augmentation de la population.

En termes de réalisation, les choses avancent même si c'est compliqué. Le 1^{er} tronçon de la Vélodyssée vient d'être inauguré (juillet 2017). Pour la voie verte le long de l'Uhabia, le projet est en cours de finalisation : le budget, le plan et l'AVP sont prêts. Mais les autorisations réglementaires sont assez contraignantes (police de l'eau), et il y a les acquisitions foncières à réaliser et certains détails techniques à résoudre (question du revêtement).

Pour ce qui est de la réouverture de la Gare, on attend une réponse courant juillet. Cela dépend de la Région Nouvelle Aquitaine et de la SNCF.

Geoffroy VILLE, Société ATAWAY : le vélo hydrogène dans la Manche, un projet de mobilité douce au service de l'aménagement du territoire et du tourisme

La société Ataway est basée en Savoie, spécialiste des technologies de l'hydrogène. Geoffroy Ville a piloté et coordonné les différents acteurs impliqués dans le projet pour accompagner le Département de la Manche dans le déploiement du vélo à hydrogène.

L'idée de départ vient du fait que le Département de la Manche se posait la question d'être plus attractif et de créer de la valeur avec les atouts du territoire.

Le constat était que le territoire produisait de l'énergie nucléaire mais avait aussi de plus en plus de champs éoliens. La question était donc de valoriser cette énergie, et de ne pas en être seulement exportateur.

Petit à petit, est venue l'idée de l'hydrogène et du moyen de stocker l'énergie. L'hydrogène est transformé en électricité grâce à une pile à combustion.

Le vélo à hydrogène pour un usage touristique s'est donc imposé comme un facteur d'attractivité. D'un point de vue technologique, on a besoin d'une station qui produit l'hydrogène un peu comme une station essence. Le vélo peut être rechargé en 30 secondes, avec une autonomie de 100 km.

Afin de répondre aux usages et à la demande des clientèles touristiques : les vélos doivent être disponibles en permanence, et le temps de recharge ne doit pas être une problématique, c'est l'avantage que permet le vélo à hydrogène par rapport à une batterie classique (plusieurs heures de recharge).

Pour créer de la grande itinérance, il faut que les stations de recharge soient à proximité de la voie verte. Mais il faut surtout un réseau, cela tombe bien le territoire de la Manche est pourvu de voies vertes de plus en plus grandes et qui connectent les communes entre elles. Le projet pour créer de l'attractivité touristique a été fait autour de 2 agglomérations : Cherbourg / St Lô. 1^{er} station installée cet été à Cherbourg au Port de Plaisance, à destination des plaisanciers et des usagers de l'OT, mais c'est un peu limité en termes de déplacement. Le enjeu est de créer des circuits touristiques complets pour créer une véritable offre. Des visites guidées ont été organisées le long du littoral et de plusieurs sites touristiques. La 2^{ème} station se trouve à Saint Lo, à l'intérieur des terres. Elle a permis la création de voies vertes sur anciennes chemin de fer. A partir du centre-ville, l'OT a créé des circuits touristiques.

Des freins persistent : le vélo cote 7500 €, cher car encore en phase de déploiement. L'objectif est de diminuer les prix par effet de volume. Des subventions existent : Région Nouvelle Aquitaine sur mobilité hydrogène / ADEME.

Projet global : Vélos + station : 150 à 200 000€

Le poids du vélo : 25 kg

Le projet est un facteur d'attractivité et de compétences en raison de sa dimension pionnière. Aujourd'hui c'est une stratégie qui commence à payer pour le territoire. Jusqu'à lors les sociétés impliquées n'étaient pas basées dans la Manche. Maintenant, des industriels veulent ouvrir une usine qui va valoriser l'hydrogène dans des applications électriques. La vision de valoriser l'énergie se transforme en attrait économique.

Sébastien GRANDJEAN, AUDAP : une étude pour adapter les politiques publiques aux différents rythmes du territoire

L'Audap est un outil d'ingénierie au service des collectivités, qui a été créé par l'Etat, la Région, le Département des Pyrénées-Atlantiques et les 2 agglomérations.

Contenu et objectifs de l'enquête sur les Mobilités Estivales

L'objectif de départ de l'enquête était d'améliorer la connaissance sur la congestion automobile et sur l'afflux de population. Il était nécessaire d'acquérir cette connaissance pour pouvoir ensuite partager des enjeux et élaborer une stratégie.

Cette démarche innovante a débuté fin 2014. 7 autorités organisatrices de transport ont été partie prenante. Le périmètre correspondait à l'ancien périmètre d'étude Enquête Mobilités et Déplacements, soit 345.000 habitants.

Les moyens ont été des enquêtes cordons et des enquêtes Origines / Destinations. Près de 18 000 voitures ont été arrêtées.

L'idée était de dessiner la carte de la « météo routière ». En période estivale, on atteint des records de trafic (principalement flux nord-sud). En revanche, il reste normal pour les flux est-ouest.

Près de 300 % des véhicules sur l'autoroute sont en transit par rapport à la situation normale, ce qui participe aussi à la congestion.

Il y a également eu une enquête pour savoir quel type de personne est présent sur le territoire. Elle a duré 4 mois de juin à septembre. La première catégorie représentée est celle des résidents mais elle représente moins de la moitié. Il y a ensuite 1/3 de touristes puis du flux de transit.

Les chiffres clés et enseignements de l'enquête

8 personnes sur 10 viennent en voiture. Sur Bidart, par exemple : 55 % sont venus en voiture. Une fois sur place, les touristes sont plus vertueux que les résidents. Les gens qui viennent plusieurs fois pratiquent plus le vélo. Concernant la saturation du territoire : le plateau maximum a été atteint pendant 43 jours. Il y a également un pic avec les fêtes de Bayonne. A cette période, les Aquitains ne viennent que pour les fêtes de Bayonne, après ils repartent. Les personnes venant de France viennent pour les fêtes et restent ensuite. Les Espagnols quant à eux fuient le territoire en haute saison.

Pour seulement 34 % des personnes interrogées, l'état du trafic est une contrainte. Et pour la grande majorité de ces 34 % cela ne remettrait pas en cause un futur déplacement.

96 % des personnes ne veulent pas remettre en cause leur prochain déplacement en voiture. En même temps, il n'existe pas d'offre alternative intéressante.

Ces chiffres apportent une connaissance nécessaire mais ne donnent pas la solution au problème, ils sont surtout là pour appuyer une décision politique. Finalement il y aura toujours des touristes malgré les embouteillages.

Il y a aussi un intérêt à travailler sur l'impact ressenti par les locaux. Il faut se renseigner sur les usages, et le dimensionnement des projets d'infrastructures.

Pour Sébastien Grandjean, ce type d'enquête est un outil d'aide à la connaissance avant d'être outil d'aide à la décision. En urbanisme, les PLU et les SCOT, donnent des cadres, et posent la question de quoi faire vis-à-vis des mobilités. On peut établir un parallèle avec le suivi du trait de côte, il faut des données temporelles et un t0 pour analyser une évolution, les données seront encore plus utiles dans 10 ans.

Echanges avec la salle

Pour Laurence Moyer (SCET) : les gens continuent à utiliser les voitures malgré les bouchons : est-ce lié à la récurrence des déplacements, aux habitudes ? Dans tous les cas, c'est difficile à modifier. D'autant plus qu'il est compliqué pour les élus de prendre des décisions radicales. Pour autant, les données sont des éléments essentiels pour élaborer une stratégie touristique. La problématique du recul du trait de côte amène beaucoup de collectivités à réfléchir en matière de débordement, de mobilité. Cela représente un moment à saisir pour reconstruire les territoires avec de nouvelles modalités.

Pour Sébastien Grandjean, les élus ont souvent la perception que les citoyens sont mécontents et peu vertueux.

Corinne Manzerty (La Teste) constate que souvent les transports en commun impliquent un budget important, de l'organisation. Y a-t-il des enquêtes là-dessus ? Une approche sur les aspects financiers pourrait être un levier pour faire progresser ces valeurs.

Olivier Razemon répond qu'il y a beaucoup de discours sur le coût, chiffres à l'appui. Pour la voiture, il est plus dur d'estimer le coût (essence + péage + entretien) que les autres moyens de transport en commun (bus, train). Le coût moyen d'un véhicule est de 5 000 " par an pour un modèle neuf. Il est certain que posséder moins de voitures permet de faire des économies, mais l'arbitrage est difficile, et on ne se pose pas vraiment la question.

Mathias Rouet (Agence architecture Interland) : sait-on qui utilise le vélo dans les typologies de public, peut-il servir à attirer certaines clientèles ?

Pour Olivier Razemon une modélisation est possible. Il existe une typologie avec 10 classes de touristes. Elle prend en compte les critères de la CSP, du lieu de tourisme et le mode de déplacement. En revanche, il n'y a pas a priori de sous-familles sur les personnes qui utilisent le vélo. Il pourrait être intéressant de voir si les données statistiques le permettent. En tout cas ce qui est sûr, c'est que les vacances à vélo permettent de dépenser plus localement, car pas d'argent dans la voiture et besoin d'acheter au fur et à mesure.

2 Table ronde : « L'Innovation pour changer les comportements sur la mobilité territoire »

Les participants à la table ronde sont :

- Alexandre VALLETTE, Co-fondateur société ANTS
- Maxime LARONDELLE, Trandev
- Julien DELABACA, chef de projet Transfermuga, Eurorégion Aquitaine-Eusakadi

Alexandre VALLETTE, Société ANTS : le modèle prédictif des flux, une information pour optimiser la fréquentation des plages

Pour Alexandre Vallette, tout l'intérêt réside dans la possibilité de détourner l'usage d'un objet du quotidien pour le transformer en objet utile à tout le monde. C'est ce qu'il appelle une solution de hacker.

ANTS est souvent sollicité pour travailler sur des modèles prédictifs de flux. Par exemple est-on capable de prédire combien de personnes vont rentrer dans la bouche de métro à partir des tickets de validation de métro ?

C'est possible en mettant en relation des données historiques et des données explicatives telles que celles de la météo.

Il est beaucoup question de la place de la voiture. Dans notre société, on habite tous en centre-ville, on se déplace en vélo, et on fait du surf, la voiture est très utile pour aller sur le littoral.

La question est : comment faire pour que le problème ne devienne insupportable à cause des embouteillages ?

Est-ce qu'on peut donner de l'information aux citoyens pour qu'ils puissent, s'ils le souhaitent, adapter les modalités de leurs déplacements (décaler le départ, changer de

destination, changer son mode de transport..). La même problématique existe à Grenoble avec le ski.

Pour le projet du GIP, la question qui se pose est la suivante : de quelle manière est-il possible de mesurer en temps réel le nombre de personnes qui se trouvent sur la plage ?

Solution lourde : une caméra -> problématique du coût /matériel mis à rude épreuve / plages non connectées ; donc au final il est très difficile de récupérer de la donnée.

On a cherché une solution de hacker : comment on peut comptabiliser les gens pour un coût minimum et que ce soit facile à installer ? L'idée est venue de compter les téléphones. En effet, ils émettent des ondes.

On a donc utilisé une clé USB (mode écoute) qui a permis de récupérer l'identifiant unique du téléphone dans un périmètre 1 km². On peut ensuite compter le nombre de téléphones. Il y a des enjeux en matière de respect de la vie privée. La CNIL a aidé à concevoir un algorithme qui respecte la vie privée (responsabilité et traitement la donnée). Un test a été déroulé en 2016 et a porté sur 5 plages.

D'un point de vue méthodologique, la vraie question est celle du redressement de la donnée récoltée et donc du rapport (ratio) entre le nombre de téléphones sur la plage et le nombre de personnes sur la plage.

En 2016, ce sont des photos panoramiques qui ont été utilisées pour le redressement. Sur les 5 plages : il existe un rapport constant de 2.55.

Il faut être prudent par rapport à ce résultat, 5 plages ce n'est pas suffisant pour tirer des conclusions. C'est pourquoi en 2017, on a souhaité utiliser des drones (demande d'autorisation de survol) pour fiabiliser le nombre de gens sur la plage.

Maxime LARONDELLE, Transdev : le regard d'un opérateur sur l'amélioration de la vie et le confort des usagers des transports en commun

Transdev possède une flotte de 1900 véhicules sur la Nouvelle Aquitaine. Il exploite le réseau interurbain Transgironde, mais aussi dans le Périgord et en Corrèze.

Le réseau TRansgironde est une vitrine qui utilise beaucoup d'innovation. On travaille en lien étroit avec ADI (Agence de développement de la Région). On estime être un gros pourvoyeur d'informations. Il n'y a pas un véhicule qui fonctionne sans une carte SIM : toutes ces informations sont collectées. Une partie est directement reversée à l'information des clients voyageurs, mais une masse d'informations dont nous disposons pourrait permettre d'aller vers du prédictif.

On discute d'un modèle prédictif avec un mix entre la météo et le bison futé : on peut trouver une synergie. Actuellement, on aura du mal à réagir d'une journée sur l'autre, mais on peut y tendre.

Aujourd'hui, on est au début de la liberté des données, la plupart des données disponibles sont de la donnée publique. En termes de législation, parfois un peu compliqué. Par exemple les données appartiennent à la collectivité d'Arcachon. Le groupement des autorités de transport a été plusieurs fois positionné sur le fait que les données leur appartenaient. On a du mal à réformer rapidement, l'usage change vite, le client est volatile. Il faut réussir à suivre ces évolutions. Il faut savoir ce que l'on fait de ces informations. Aujourd'hui, le prérequis : connaître le territoire, les populations, une présence terrain.

Ligne Pau Gourette : hyper saisonnalité en période hivernale. Parfois on a un autocar le dimanche matin avec 350 personnes. Des difficultés à anticiper pour pouvoir fournir un véhicule.

Avec une entreprise d'informatique : on a travaillé sur la création d'un logiciel pour réserver une place : dans le ticket il y a le déplacement / le forfait de ski / le déjeuner. Ça rassure le client qui sait qu'il aura une place.

Transdev a un modèle prédictif : à partir de tant de réservation, je déclenche un 2eme autocar car je sais qu'à partir de % de réservation, je connais le nombre de personnes qu'il y aura. Permet d'anticiper la logistique nécessaire.

Les obstacles ? le manque de données.

Dans les Landes, c'est une régie qui gère le transport départemental, sauf l'agglomération de Mont de Marsan. Les données nous intéresseraient car on est sur le même territoire, les plages du Nord des Landes sont les mêmes que celles du Sud Gironde. On va bien l'intérêt de travailler à l'échelle du bassin de vie en dépassant les limites administratives : exemple du réseau Agglomération Bayonne / Sud des Landes (jusqu'à Tarnos). Enjeu fondamental de l'intermodalité.

Julien DELABACA, Eurorégion Aquitaine È Euskadi : Transfermuga, un système d'information voyageurs pour faciliter le déplacement sur les territoires

Le projet Transfermuga est un système d'information voyageur qui permet de favoriser les déplacements du Sud des Landes jusqu'au pays basque espagnol. Il s'agit d'un outil qui intègre un maximum d'offres de transport et qui permet de franchir des limites administratives

Les usagers ont besoin d'avoir des réponses très simples : quel est le réseau ? quel est le prix ? où puis-je trouver l'information ?

L'information existe déjà, elle est dans différentes langues, sur plusieurs sites. Elle est rapatriée sur un portail unique multilingue : français / basque / espagnol / anglais et permet également de renvoyer vers les plates formes existantes.

Le coût du projet correspond à celui du montage d'un portail d'information voyageur qui regroupe l'ensemble de l'offre de transport public / privé : navettes fluviales, les cars privés et de la traduction (0.07 centimes du mot -> 1500 / 2000 "). Finalement, la communication coûte plus cher que l'outil en lui-même. On a monté ce système, on a tout intégré et on a vu que ça commençait à être utilisé sans pour autant avoir communiqué dessus. C'est le moment où on a décidé de mettre en place un calcul d'itinéraire permettant de donner l'ensemble des offres disponibles du point A au point B. Par exemple entre Irun et San Sebastian, il existe 200 offres par jour pour aller d'un bout à l'autre. On se rend compte que le ratio population / offre est très important.

Sur le plan financier, il n'y a pas eu de frein particulier. Le ticket d'entrée est de 6000" par collectivité. Il y a eu des oppositions, mais le projet a pu démarrer avec 7 collectivités. Des collectivités des Landes se joignent au projet : MACS et le Grand Dax ont été intéressés pour ce prix et seront intégrés au 2 août 2017.

Maintenant, on commence à avoir de la donnée et on sait ce que les gens recherchent. Par exemple, les Basques espagnols cherchent à savoir comment se garer à Biarritz et Saint Jean de Luz. A l'inverse, les Français recherchent les offres de transport public côté espagnol. EuskoTRain : 700 000 voyageurs à la gare de Hendaye dont 100 000 voyageurs au mois de août. Il existe un site internet, mais les voyageurs se connectent sur le portail. Il y a également eu un travail sur le plan des gares.

Aujourd'hui, nous avons dépassé les 200 000 utilisateurs, c'est en train de devenir un service public. Le calculateur va continuer de grossir. Les données « plage » nous intéressent, ainsi on pourrait donner l'outil mais aussi l'information sur la fréquentation sur les plages.

Au début, l'outil a été conçu comme un outil public transport de niveau local, mais les choses évoluent. Au mois de août 2016 : + 300% de fréquentation du site avec un gros pic lors de la Semana Grande. Nous nous sommes rendus compte que cet outil était devenu un outil touristique, même si initialement plutôt pensé pour les mobilités quotidiennes. Nous l'avons donc adapté avec des bons plans et des informations qui répondent aux attentes de ces clientèles.

Quand le calculateur d'itinéraires a été monté, la seule chose qui a été demandée, c'est d'ouvrir les données dont nous disposons. De fait, si demain quelqu'un veut faire une application à partir de celles-ci, il pourra le faire.

Echanges entre intervenants

Olivier Razemon : est-ce que le avenir est aux applications ?

Pour Julien Delabaca, une application coûte très cher. Aujourd'hui, on ne fait plus d'applications orientées transport. Par exemple Facebook intègre une logique transport. Petit à petit, le transport va devenir une rubrique. De son point de vue, ce qu'il faut c'est que les données transport soient propres, ouvertes, mises à jour et ceux qui veulent les utiliser peuvent le faire.

Modèle du réseau des Transports de Londres : ils considèrent que leur rôle est de mettre à disposition de la donnée de qualité, et ont fait un label avec des critères pour ceux qui les utilisent bien. CityMapper -> logique de labellisation

Maxime Larondelle indique qu'aujourd'hui les sites internet et leurs versions mobiles font office d'application. La connexion au site internet de Transdev est faite à 80% par un smartphone.

Conclusion

Renaud Lagrave É Président du GIP Littoral aquitain

Cette journée thématique, qui nous permet de confronter un certain nombre de points de vue, d'expériences et de conclusions, va utilement compléter tout le travail entamé autour de la démarche Aménagement Durable des Stations

Pour rappel, c'est une étude réalisée en 2010 en partenariat avec la Région Aquitaine, sur l'évolution touristique, qui avait mis en évidence le fait que la destination aquitaine était une destination vieillissante notamment sur le littoral. Constat était fait que nous n'étions plus aussi attractifs que nous avons pu l'être

Nous avons pris conscience qu'il y avait des choses à faire bouger et notamment sur la question de l'aménagement durable : aujourd'hui cette question est nécessaire pour essayer d'améliorer l'image et l'attractivité du littoral. C'est d'autant plus important que la concurrence est européenne voire internationale. C'est finalement l'objectif de la démarche Aménagement Durable des Stations : se remettre dans la compétition touristique.

Les différentes choses à faire évoluer :

- La question des risques et de la nécessité de penser la réversibilité des aménagements ;
- L'évolution du marché touristique et l'impératif de s'adapter au mieux aux nouvelles demandes et besoins des clientèles ;
- Le fonctionnement des territoires littoraux avec la Métropole bordelaise , un laboratoire qui nous permettra de dupliquer le projet à une autre échelle
- La question des mobilités

Dans le SRADDET (document juridiquement opposable), il y a un volet mobilité très important. Quand on parle de mobilité : on parle le plus souvent de moyens et non de la mobilité. L'objectif du SRADDET est de mobiliser tout le monde, tous les territoires, de se projeter à 10 / 20 / 30 ans avec le PDDL adoptée en 2007

Nous sommes la Région qui attire le plus. Cela nous oblige à avoir des indicateurs de suivi d'évolution et à mettre le GIP à disposition du SRADDET sur le volet littoral. Sur la question des déplacements, de la mobilité, le Référentiel Innovation propose un certain nombre de solutions : les parkings rétrolittoraux par exemple sont un moyen d'éducation.

Les clientèles touristiques viennent en Aquitaine parce qu'il y a de l'espace et que c'est protégé mais également parce qu'il y a d'importants réseaux cyclables. Sur les 5 dernières années : 100 millions d'€ ont été investis sur les voies vertes. Il faut donc continuer à préserver, notamment par de l'acquisition de foncier public. Le Conservatoire du littoral a augmenté le nombre de ses acquisitions notamment sur la Dune du Pilat.

Si l'on faut penser les flux sur ces lieux à préserver, il faut aussi pouvoir développer à d'autres endroits en organisant les flux. En matière de mobilités douces, il faut réfléchir les connexions en lien avec les espaces ressources des territoires. Concernant l'intermodalité, la Région a voté son nouveau règlement d'intervention sur les gares et les pôles d'échanges multimodaux. En outre, la Région assure 100% des investissements sur les territoires qui mettront en place des liaisons douces (locations de vélo) -> garages à vélo 100% financés par la Région

Il est prévu la création au 1^{er} janvier 2018 d'un syndicat mixte sur les questions de mobilités. Cela permettra de travailler sur l'intermodalité et notamment sur l'information voyageur.

Aujourd'hui, il faut un système qui tienne compte de tout, heureusement on a déjà un certain nombre d'informations. La Région votera le 10 juillet prochain en Commission permanente sur un système d'information régional dans lequel on intégrera tous les acteurs : Transfermuga, outils

Sans information voyageur, rien ne marchera. Pour preuve, on a des départements qui ont mis en place des lignes de bus sur des trajets, mais l'information n'est pas connue, résultat les bus sont vides. Il est important que les collectivités maîtrisent et valorisent au mieux leurs données. Le report modal va dans le sens de l'histoire.

Le GIP Littoral Aquitain devrait cesser en 2020 sous sa forme actuelle et devenir normalement le GIP Nouvelle Aquitaine.