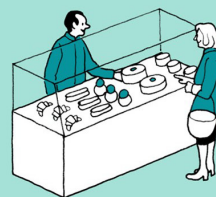
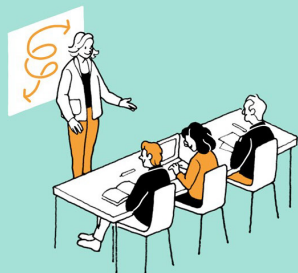


Comment améliorer la vie au quotidien
et en particulier les déplacements
dans les territoires ruraux du Sud des Landes,
pour faire face au défi de la transition écologique ?

2. Vers une feuille de route

La stratégie



Sommaire

1. Se déplacer dans le rural...	p.4
• Les « territoires » du Sud des Landes	p.7
• Un Atelier des Territoires National pour « Amplifier la transition écologique »	p.9
• Deux ans de travail vers un nouveau départ	p.10
2. Une démarche ancrée dans le territoire	p.12
• Des rencontres en bilatéral	p.14
• Les explorations	p.15
• Les ateliers	p.17
3. Proposition de 3 axes de travail	p.20
• Axe 1 : Revoir le partage des rôles vers plus de partenariat	p.21
• Axe 2 : Aménager autrement pour réduire le besoin de mobilité et préserver les paysages	p.23
• Axe 3 : Développer une offre de mobilité alternative à la voiture en repartant du besoin des usagers	p.27
Ensemble, vers la transition écologique des territoires	p.30

1. Se déplacer dans le rural...



Dans les Landes, la place de la voiture est prépondérante. Près de 90% des déplacements domicile-travail s'effectuent avec ce mode de transport.

Ce chiffre est nettement supérieur aux moyennes régionales ou nationales (81 et 68 %). L'autosolisme est également très important, avec un taux d'occupation moyen par véhicule de 1,08%.

Dans ce territoire où seulement 5 communes sur 327 comptent plus de 10 000 habitants, rouler est un enjeu social ; il s'agit de ne pas être isolé et surtout, d'obtenir ou de conserver un emploi.

Dans les villages ruraux, on est éloigné des complexes touristiques du littoral ou des bureaux et commerces des grandes villes de Dax et Bayonne qui offrent du travail. Il existe des zones d'activité plus proches mais elles sont souvent loin des gares et mal desservies en transports en commun. Leur logique d'implantation reste l'accessibilité par une voie rapide, voire une autoroute.

La question soulevée par l'Atelier des territoires est complexe, car derrière les mobilités rurales, c'est le développement économique et résidentiel qui est en jeu, ainsi que le développement du lien social et intergénérationnel.

Favoriser les déplacements et l'accessibilité à l'emploi ou aux services depuis les villages landais, c'est leur donner la possibilité de ne pas devenir les territoires relégués de demain. L'attractivité du littoral est en grande partie responsable d'une hausse du prix du foncier, qui ne fait qu'éloigner les populations les moins favorisées plus loin dans l'intérieur des terres.

Or, il est essentiel pour les territoires ruraux de maintenir et d'attirer des habitants qui ont du pouvoir d'achat, des enfants qui repeuplent les écoles, des actifs désireux de préserver et organiser les ressources intrinsèques et valorisables du territoire : biodiversité, eau, éolien, solaire, méthanisation, filière agricole et sylvicole locale...

Améliorer l'offre et les conditions de déplacement à l'intérieur des territoires ruraux et vers les grands pôles urbains attracteurs (Bayonne-Anglet-Biarritz, Dax-St Paul les Dax...) permet de conforter la revitalisation des villages, et offre une alternative au développement des lotissements d'ortoirs autour des grandes villes, qui mitent les terres agricoles. C'est répondre à la question de la transition écologique de façon plus complète que par la seule réduction des gaz à effet de serre. Les crises économiques, sociales, et maintenant sanitaires, ont mis en avant la nécessité de réfléchir globalement à une politique d'aménagement durable du territoire.



Tout projet de développement résidentiel et économique se doit d'intégrer, outre les enjeux de mobilités pour tous, la gestion des risques (inondations, canicules, feux de forêt), la préservation de terres naturelles (pour le maintien de la biodiversité ou de la perméabilité des sols) et agricoles (pour répondre aux besoins de se nourrir «au plus près») et la lutte contre toutes les sortes de pollutions (de l'air, de l'eau, mais également visuelles et sonores).

Mener une réflexion globale, permettant de réaménager l'existant, en offrant la possibilité de trouver à disposition tous les équipements et services utiles, de consommer localement et de répondre aux besoins énergétiques au plus près, est indispensable aujourd'hui.

Améliorer la mobilité dans le rural oblige à changer de logiciel : il ne s'agit pas, comme en milieu urbain, de dimensionner une infrastructure de transport en regardant une carte de densité de population, mais de partir de l'utilisateur là où il habite, et de chercher à optimiser ses déplacements sans idée préconçue de l'infrastructure de transport qu'il doit utiliser.

Pour certains, il sera plus facile de rejoindre une station de bus en vélo, pour d'autres, ce sera l'autopartage ou le bus à la demande. Il est nécessaire de bien appréhender les modes de vie de ces habitants - modes de vie qui ne cessent de se renouveler.

C'est ce que vise la démarche d'Atelier des territoires : recenser les dynamiques de développement et identifier la diversité des usages existants et à venir.

Assurément, il faudra être sur plusieurs fronts: continuer à innover en partant du besoin de l'utilisateur, articuler les solutions de mobilité entre elles, repenser la gouvernance..., et surtout coordonner la politique de déplacement et d'aménagement pour que l'offre de mobilité aille dans le même sens que les dynamiques de développement résidentiel et économique plus soutenables.



Les « territoires » du sud des Landes

Le Sud des Landes est un territoire rural en 2ème rideau d'un cordon littoral très attractif.

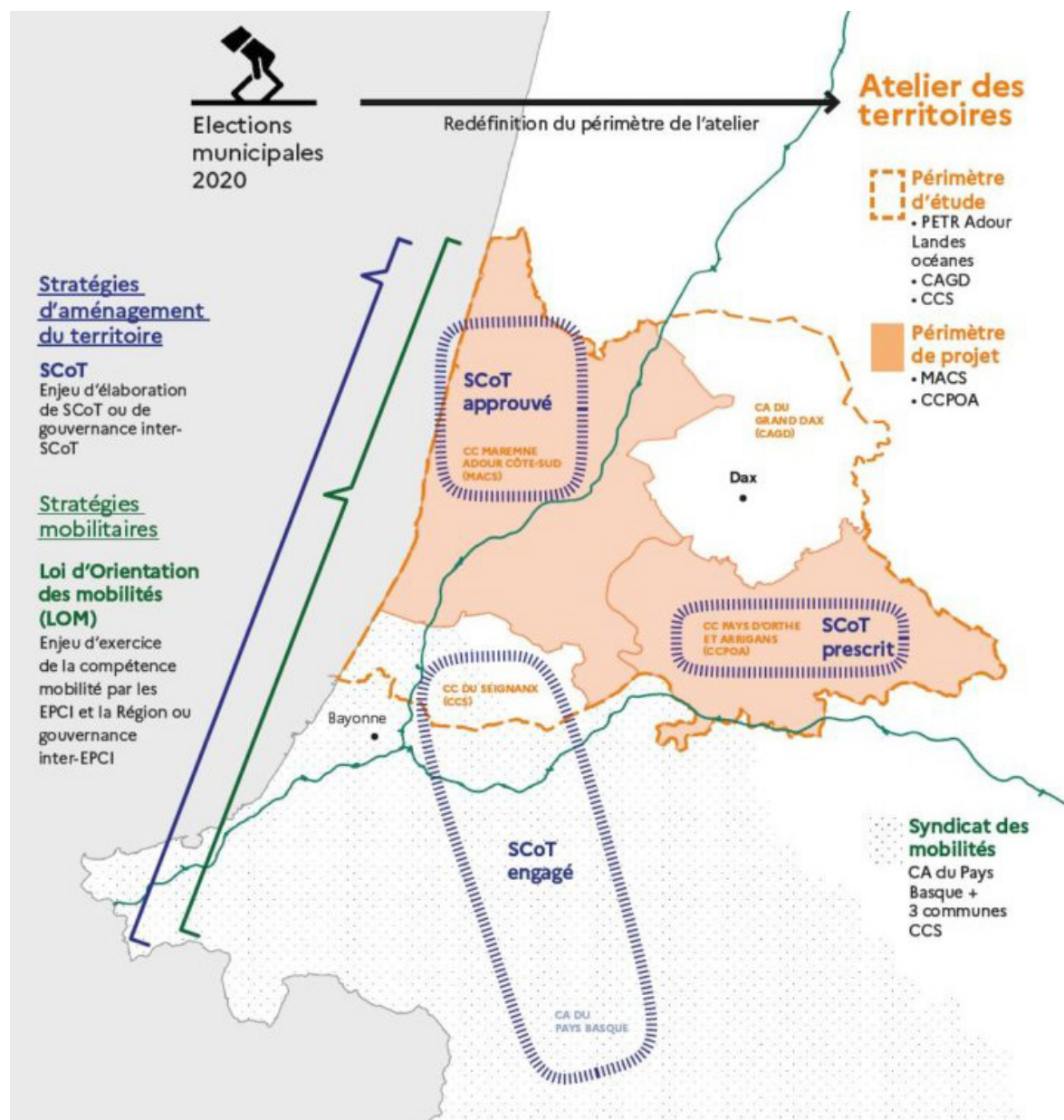
Avec la hausse du prix du foncier, on assiste depuis peu à un reflux vers l'hinterland des nouveaux habitants et entreprises.

Les emplois restent majoritairement concentrés sur Bayonne - centralité du Pays Basque, Dax - grande ville historique landaise, et dans les communes de la côte, ce qui allonge et augmente les trajets domicile-travail dans un bassin de mobilités qui fait plus de 70 communes.

Le PETR Adour Landes Océanes, qui regroupe 4 EPCI, est le nouvel interlocuteur de la Région, dans le cadre de la nouvelle loi d'Organisation des Mobilités (LOM).

Parmi les intercommunalités qui le constituent, deux sont autorités organisatrices de la mobilité (AOM) - la communauté de communes de Marenne Adour Côte Sud (MACS) et la communauté d'agglomération du Grand Dax. Ce n'est pas le cas de la communauté de communes du Pays d'Orthe et Arrigans (CCPOA) et de la communauté de communes du Seignaux. Un nouvel équilibre devra être trouvé entre ces 4 territoires.

L'atelier des Territoires s'est déroulé avec les intercommunalités de MACS et de CCPOA, en orange sur la carte ci-contre.



↑ Sortie ↑
Empruntez la passerelle.

Direction
BAYONNE - HENDAYE
Empruntez la passerelle.

Voie 1

↑

Sortie →



Un Atelier des Territoires National pour « Amplifier la transition écologique »

L'atelier « Collaborations inter-territoriales autour des mobilités dans le sud des Landes » se déroule sur un des cinq sites lauréats de la 12e session de l'atelier des territoires (2019-2021), organisé par le ministère de la Transition écologique.

L'Atelier des territoires est une démarche coordonnée à l'échelle nationale par la direction générale de l'aménagement, du logement et de la nature (DGALN) et pilotée localement par les services déconcentrés de l'État qui en assurent la maîtrise d'ouvrage. Il s'agit d'une offre de services en ingénierie qui permet aux acteurs locaux d'élaborer collectivement une vision d'avenir à partir des atouts et des ressources locales, des dynamiques et des coopérations inter-territoriales.

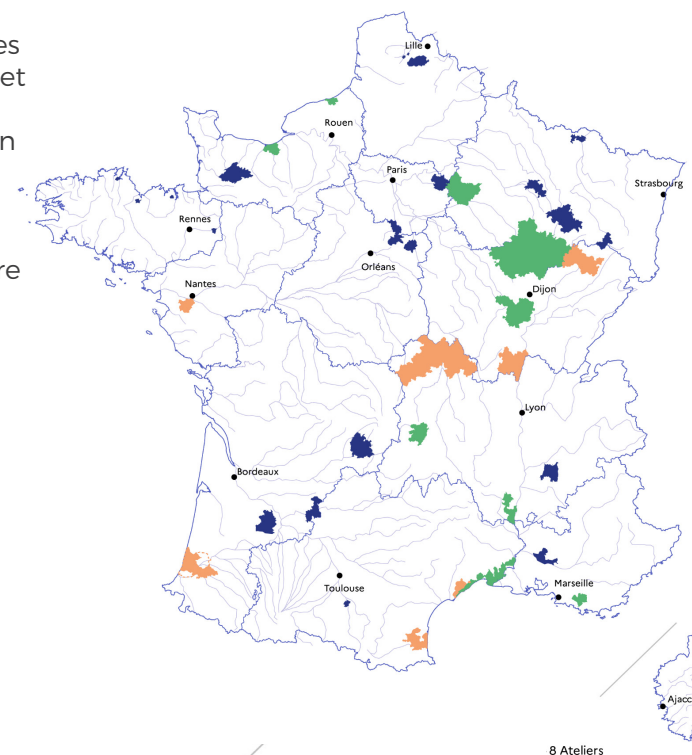
Des séances d'ateliers participatifs invitent chacun à partager son expertise: élus, techniciens de l'État et des collectivités, porteurs de projets et habitants ; une équipe pluridisciplinaire d'appui accompagne le processus qui permet de passer des constats et parfois des blocages de départ à des intentions de projet et des pistes d'action.

La session « Amplifier la transition écologique avec les territoires » a comme ambition d'accompagner les dynamiques de territoires démonstrateurs de la transition écologique et d'amplifier leurs effets vers d'autres territoires : nouveaux modèles de production et d'aménagement, de consommation et d'usages qui tiennent compte des milieux vivants et des paysages et soient à l'origine de nouveaux liens de solidarité entre les territoires.

Pour comprendre la démarche : www.atelier-territoires.logement.gouv.fr

Pour consulter les productions de l'Atelier : <https://mobilitesudlandes.fr>

- Atelier Flash - 23 Ateliers
- Atelier Local - 11 Ateliers
- Atelier de la session nationale "Amplifier la transition écologique avec les territoires" - 8 Ateliers
- Périmètre d'étude



Deux ans de travail vers un « nouveau départ »

L'atelier « Collaborations inter-territoriales autour des mobilités dans le sud des Landes » s'inscrit dans le contexte particulier de la mise en place d'un nouveau dispositif dicté par la Loi d'Organisation des Mobilités (LOM), entrée en vigueur le 24 décembre 2019.

Cheffe de file en tant qu'autorité organisatrice des mobilités régionales, la Région souhaite conclure des contrats opérationnels de mobilité avec les territoires au sein des bassins de mobilité établis à la même échelle que les contrats de territoire.

Signataire d'un contrat de dynamisation et de cohésion, le PETR Adour Landes Océanes est considéré comme un bassin de mobilité. La situation est complexe sachant que la communauté d'agglomération du Grand Dax est AOM de droit, la communauté de communes de Maremne Adour Côte Sud (MACS), par choix et que les Communautés de communes du Pays d'Orthes et Arrigans (CCPOA) et du Seignanx n'ont pas pris la compétence mobilité. En ce qui les concerne, la Région est ainsi devenue AOM locale par substitution.

Il s'agit également de mettre autour de la table des partenaires qui aujourd'hui regardent la question de la mobilité du point de vue de leur périmètre de compétence, pour remettre l'usager au centre de la réflexion.

L'Atelier des Territoires a été porté par l'Etat avec et pour le compte de deux des 4 EPCI concernées : MACS et CCPOA. Il a été suivi par le Département, la Région et le PETR ALO, ainsi que des associations, des entreprises et des porteurs de projet. Il a fait l'objet de nombreux échanges entre élus et techniciens, dans le cadre d'ateliers animés par une équipe composée de l'agence d'urbanisme, paysage et architecture D&A (Devillers et Associés), l'agence d'écologie urbaine et paysage UrbanEco, l'expert en politiques publiques Hervé Joan Grangé et l'économiste Philippe Plantagenest (l'agence d'urbanisme EAU).

Les échanges ont porté sur l'autosolisme, bien sûr, mais aussi l'évolution des modes de vie, le recul vers l'hinterland des résidents et des entreprises sous la pression foncière, les liens entre EPCI malgré la séparation de l'Adour, la dépendance à Bayonne... Ils ont assez vite questionné les modes d'aménager et mis en évidence le besoin de renforcer les proximités.

Des controverses et des convergences ont été mises en évidence. Des actions ont été proposées par les participants, et 3 axes de progrès se sont dégagés.



Echange entre les deux présidents de MACS et CCPOA lors d'un des ateliers qui ont réuni élus et techniciens de l'ensemble des communes rurales

Deux années de travail ont permis de poser la question de la mobilité et de la transition écologique à une autre échelle - celle du bassin de mobilité, de mettre en évidence des « trous dans la raquette » au niveau des financements et un manque de dispositifs partenariaux qui empêche chaque acteur de jouer pleinement son rôle. Elles ont permis aussi d'identifier des solutions locales, et de bonnes pratiques à essayer.

Cette feuille de route est une synthèse de l'ensemble de la matière accumulée, qui pourrait servir de fondation à un « nouveau départ » vers une feuille de route collective sur la totalité du bassin de mobilité.

En effet, les 4 EPCI ont sollicité dernièrement la Région Nouvelle Aquitaine, pour candidater ensemble à un Contrat Opérationnel de Mobilité (COM).

Un 1er pas assurément vers des actions concrètes pour améliorer les déplacements dans les territoires ruraux, et peut-être aussi un 1er jalon vers une structure adhoc pour organiser les mobilités, voire dessiner un interscot ?



Lors du séminaire de clôture, les Présidents des quatre intercommunalités du Sud des Landes, constitutives du PETR Adour Landes Océanes (CA Le Grand Dax, CC MACS, CC du Pays d'Orthe et Arrigans, CC Le Seignanx) ont exprimé une unité de vue tant sur la priorité à accorder aux questions de mobilité que sur la nécessité de travailler ensemble.

2. Une démarche ancrée dans le territoire



La méthodologie d'intervention déployée s'appuie sur un déroulé type mis en place dans le cadre du dispositif « Atelier des territoires ».

Ce déroulé, rythmé par trois temps de travail collectifs multi-acteurs, appelés «ateliers » et organisés sur le territoire, met la collaboration et la coconstruction au cœur du dispositif.

Organisés sous forme des résidences in situ, ils ont permis à l'équipe qui accompagne l'Atelier d'avoir un temps de présence important sur place, d'explorer le territoire, seul ou avec les acteurs locaux et d'échanger avec ces derniers dans le cadre de réunions bilatérales. Ces explorations et échanges ont alimenté le débat collectif mené dans le cadre des ateliers qui ont pris des formes différentes d'une séquence à l'autre.

Le premier « atelier » a été structuré autour d'une visite en car et des ateliers de co-construction.

Le deuxième atelier a été structuré autour d'un forum de projets et d'un jeu qui questionne les usages et les pratiques quotidiennes d'aujourd'hui et de demain.

Le troisième atelier a pris la forme d'un débat sur des controverses et des convergences et abouti à la formalisation d'idées de projets et d'axes d'intervention.



Une visite en car a été organisée avec les élus et les techniciens de deux territoires

Des rencontres en bilatéral

L'équipe projet a rencontré plusieurs élus dans des temps dédiés pour visiter le territoire, échanger avec eux sur les projets en cours, les problématiques relatives à l'offre en logement, services, équipements et mobilité: l'accueil des jeunes ménages, l'urbanisation des terres agricoles, la qualité architecturale et urbaine, la question de proximité, les liaisons douces, l'aménagement des espaces publics, l'aménagement des aires de covoiturage font partis des sujets abordés dans le cadre de ces échanges.

Certaines rencontres bilatérales ont permis de tester des solutions proposées (par ex. les liaisons douces) et ont alimenté les fiches actions de manière directe.

L'équipe projet a notamment rencontré sur leur territoire les élus de :

- Orthevielle
- Hastingues
- Saubusse
- Saint-Vincent-de-Tyrosse
- Saint-Geours-de-Maremne
- Saubrigues
- Sorde l'Abbaye

L'équipe projet a également travaillé avec les techniciens des deux EPCI, du PETR et de la région dans le cadre des réunions bilatérales.



Des échanges avec les acteurs économiques du territoire



Des microtrottoirs avec les habitants



Des rencontres bilatérales avec les élus communaux

Les explorations

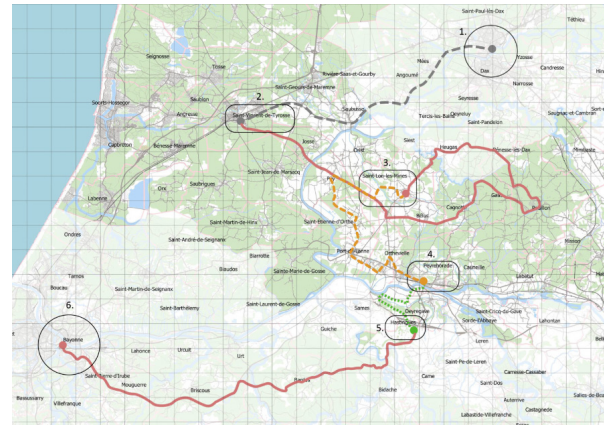
Arpenter un territoire, vivre dedans, discuter avec les habitants et les usagers, chercher une épicerie, se déplacer d'un point à l'autre, documenter ses spécificités par des photos, vidéos, dessins et verbatim ... C'est ce qui a permis à l'équipe d'appréhender le territoire et d'aller à la rencontre de ses habitants et élus.

L'équipe s'est rendue sur place à plusieurs reprises pour réaliser ces explorations. Les ateliers étaient également l'occasion de se déplacer entre les différentes communes en s'appuyant sur l'offre de transport existante.

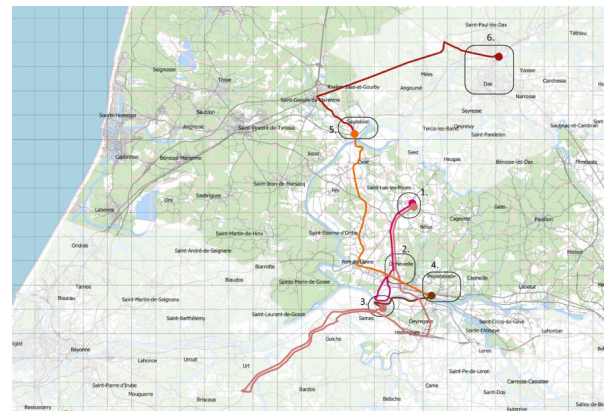
Nous avons visité Bélus, Cagnotte, Pouillon, Labatut, Josse ... en voiture. Nous sommes allés de Dax à Saint-Vincent-de-Tyrosse en TER, à Peyrehorade en Transp'Orthe. Nous avons été bloqués à Peyrehorade... Nous sommes allés de Saint-Vincent-de-Tyrosse à Saint-Geours-de-Maremne et à Saubrigues en vélo. Nous nous sommes ensablés en nous rendant à Atlantisud par des chemins de traverse qui semblaient plus directs...

Nous avons également réalisé des micro-trottoirs à Saint-Vincent-de-Tyrosse, Peyrehorade et Saubusse et dans une navette de transport à la demande...

L'ensemble de ces explorations ont alimenté le débat avec les élus et les techniciens lors des ateliers. Elles sont documentées dans le blog de l'atelier : <https://mobilitesudlandes.fr/>



Explo 1



Explo 2



Documenter les usages, révéler les problématiques



Les ateliers

L'atelier 1 a débuté par une visite en car du territoire, organisée avec les élus et les techniciens sur une demi-journée.

Le trajet a été défini avec les acteurs du territoire et a permis aux participants de visiter 20 communes et d'échanger avec les élus qui nous ont parlé de leurs communes, des différents projets en cours et des problèmes qui restent à résoudre en termes de mobilité et d'aménagement.

Cette visite était également l'occasion de rencontrer des acteurs de la société civile qui portent de projets de nature différente sur le territoire.



Le parcours de la visite en car

Un atelier « société civile » a été organisé le soir même pour travailler sur les trois thématiques qui ont également été au centre des discussions avec les élus et

les techniciens lors des ateliers qui ont eu lieu le lendemain: cadre de vie et mobilité; environnement et agriculture et développement économique.



Une visite en car a été organisée avec les élus et les techniciens de deux territoires

L'atelier 2 a débuté par une présentation et un débat, suivi d'un forum de projets.

Le matin, 14 porteurs de projet (Transp'Orthe, Landes Insertion Mobilité, Solutions Mobilités, MACS -pour Rezo Pouce et les bus Yégo-Mobicoop, le Département des Landes -pour les aménagements routiers et le plan vélo-, la Région Nouvelle Aquitaine -pour les bus et les lignes de train-, la SNCF, Vélo-Livré, Recycllette, Pays Adour Landes Océanes -pour le PAT-, Agrobio 40, ETAL 40 et Harte Bon) avaient chacun un stand pour présenter des solutions de mobilité et de services développés aux participants de l'atelier.

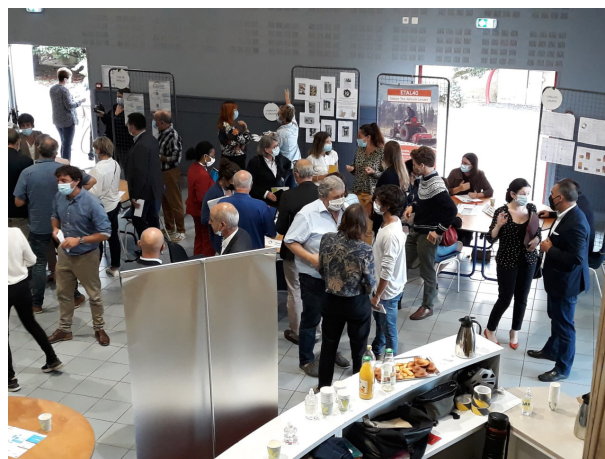


Le forum des projets a réuni 14 porteurs de projet du territoire : le débat qui a eu lieu par la suite a été mis en image en temps réel pour proposer une synthèse à chaud».

Ces échanges autour des stands ont été suivis par un débat avec tous les participants autour des solutions proposées. Les éléments clés de ces échanges ont été mis en image en temps réel pour alimenter le débat.

L'après-midi, les participants de l'atelier ont joué au jeu Mob(i)Landes : ils devaient se mettre à la place des usagers des territoires pour dessiner sur la carte leurs déplacements aujourd'hui et imaginer ceux de demain pour un certain nombre d'activités.

Ainsi, chacun était amené à réfléchir aux pistes de solutions de mobilité et d'aménagement du territoire qui permettraient de répondre aux besoins quotidiens des habitants.



Avec le jeu Mob(i)Landes, élus et techniciens ont endossé le costume d'habitants du territoire et se sont posés la question de leur mode de vie d'aujourd'hui et de demain.



L'atelier 3 a débuté par un débat sur des controverses et des convergences qui ont structuré les échanges pendant les différentes instances de travail.

Les axes stratégiques identifiés ont été débattus dans différents groupes de travail qui ont réunit des élus et des techniciens: des zooms et/ou des actions concrètes qui peuvent être testés sur le territoire ont été définis avec les participants. Ces derniers ont été développés, par la suite, dans le cadre des réunions de travail dédiées. Certains ont été testés sur le territoire avec les élus et les techniciens.



Le troisième atelier a pris la forme d'un grand débat où une première séquence sur les controverses et convergences a été suivie par des discussions sur les axes stratégiques et les actions à privilégier.

3. Proposition de 3 axes de travail

développons le coworking et les tiers-lieux!

Et si on allait travailler à la médiathèque? En plus c'est gratuit!

Et si on utilisait les gares? On a une avalanche de demandes!

Sécuriser les écoles!

Mais ça m'apprend aussi les règles de la sécurité routière!

Macs : une des premières collectivités à mettre Rezo Pouce en place

Avec le rézo pouce, luttons contre les voitures vides!

il faut trouver des indicateurs

Où peut-on recharger?

Ça manque de pistes cyclables!

la topographie est un frein surtout sans lavabo!

Temps d'attente moyen: 6 min

Parlons plus de Rezo Pouce!

Autos top sécurise

40% des demandeurs d'emploi ne peuvent pas accepter un emploi par manque de moyen de transport

il faut trouver des indicateurs

AXE 1

Revoir le partage des rôles vers plus de partenariats



Comment chaque acteur pourrait-il jouer plus pleinement son rôle ? Quelle gouvernance pour traiter plus efficacement des mobilités dans le rural ?

La gouvernance est un concept largement utilisé dans des conditions et à des fins très variées. Face à cette banalisation, il apparaît nécessaire de définir le sens donné au mot ici: il s'agit de l'ensemble des règles de gestion et de partage de la décision entre différentes entités territoriales. Cela implique, a minima, le respect de la répartition des compétences

de chaque acteur concerné. C'est l'aspect le plus communément admis de la notion de subsidiarité qui assure une légitimité pour que chacun joue son rôle. Pour autant, est-ce une source suffisante d'efficacité ?

La question porte sur la finalité de l'action de chacun : quel est l'objectif de l'action mise en œuvre (pour quoi faire ?) et pour qui est-elle conduite : les priorités de chaque institution partie prenante, le territoire concerné et ses habitants ?

S'il s'agit de ces derniers, il est tout autant, si ce n'est plus, question de modes de faire que de principes. Nous sommes alors au cœur de la notion de « bonne » gouvernance, à savoir trouver les voies et moyens pour faire aboutir un projet avec la satisfaction du (ou des) besoin(s) du territoire et de ses habitants comme finalité.

De quels « modes de faire » est-il question ? Sans ordre de priorité quatre sujets méritent une attention particulière :

- L'association de toutes les parties prenantes d'un projet pour être plus efficace.
- L'échange et la solidarité entre territoires pour agir à la (aux) bonne(s) échelle(s).

- La mise en cohérence des actions pour être le plus pertinent.
- La mutualisation des moyens pour être plus performant.

La loi d'orientation des mobilités (LOM) traite de ces sujets dans le cadre du contrat opérationnel de mobilité.

Ce contrat ouvre un champ des possibles particulièrement utile voire novateur. En premier lieu, il réoriente la réflexion en partant des besoins locaux (ceux d'un bassin de mobilité) et du service à rendre.

La question des financements n'est plus l'unique point de départ : la finalité compte tout autant que le moyen. C'est une inflexion significative qui doit permettre de répondre plus précisément aux attentes du territoire et de ses habitants.

Cette recherche de l'efficacité et de l'efficacité ouvre un autre champ, celui des échelles qui peuvent être variables selon la nature des projets. A titre d'exemple, il peut s'agir :

- **D'une échelle élargie**, en tout premier lieu (ce pourrait être aussi celle des SCOT lorsque les territoires sont semblables) celle du bassin de mobilité, périmètre de référence et de contractualisation qui donne au PETR Adour Landes Océanes (PETR ALO) un rôle central vis-à-vis de la Région («interface») et des composantes de son territoire («ensemblier»). Un nouveau champ s'ouvre pour le PETR ALO, qui pourrait devenir un outil collaboratif pour proposer des réflexions à l'échelle « supra », aider les élus à prendre de la hauteur, et apporter de l'ingénierie sur les questions de mobilité.
- **De l'échelle de proximité**, en s'appuyant sur le bloc communal et ses deux composantes :
 - Les intercommunalités, dans leur périmètre respectif et dans une démarche intercommunautaire, ne serait-ce que pour l'échange de bonnes pratiques
 - Les communes, pour la traduction la plus fine et la mieux adaptée des orientations définies au niveau intercommunal.

En dernier lieu, le contrat opérationnel de mobilité vise une coordination entre les AOM. Cet objectif intéresse aussi les principaux



acteurs de la mobilité que chaque AOM doit associer, pour son territoire, au titre d'un comité de partenaires. Considérant les spécificités et la complexité du bassin de mobilité correspondant au PETR ALO, il serait opportun que les quatre EPCI qui le constituent s'accordent afin de rassembler le plus largement possible les acteurs de la mobilité à une échelle pertinente pour :

- Permettre aux différents acteurs d'un même bassin de mobilité de coordonner leurs actions.
- Définir les modalités de la coordination avec les gestionnaires de voirie et d'infrastructures pour créer et organiser des conditions favorables au développement des mobilités.

Toujours en partant de la finalité d'une action, il doit être possible de dépasser l'obstacle des financements (les «trous dans la raquette») en rassemblant tous ceux qui connaissent, à divers titres, le sujet à traiter et ceux qui souhaitent s'impliquer.

Reste à donner une dimension concrète à ces possibles. Des axes de progrès vers plus de partenariats ont été recherchés dans les projets proposés dans les deux axes qui suivent.



PROJET 1

Déterminer les conditions de nouveaux partenariats sur la mobilité dans un souci de cohérence institutionnelle et territoriale

Valider le principe d'une gouvernance locale partagée dans le cadre de l'établissement d'un COM

Définir les modalités de son établissement à l'échelle du PETR

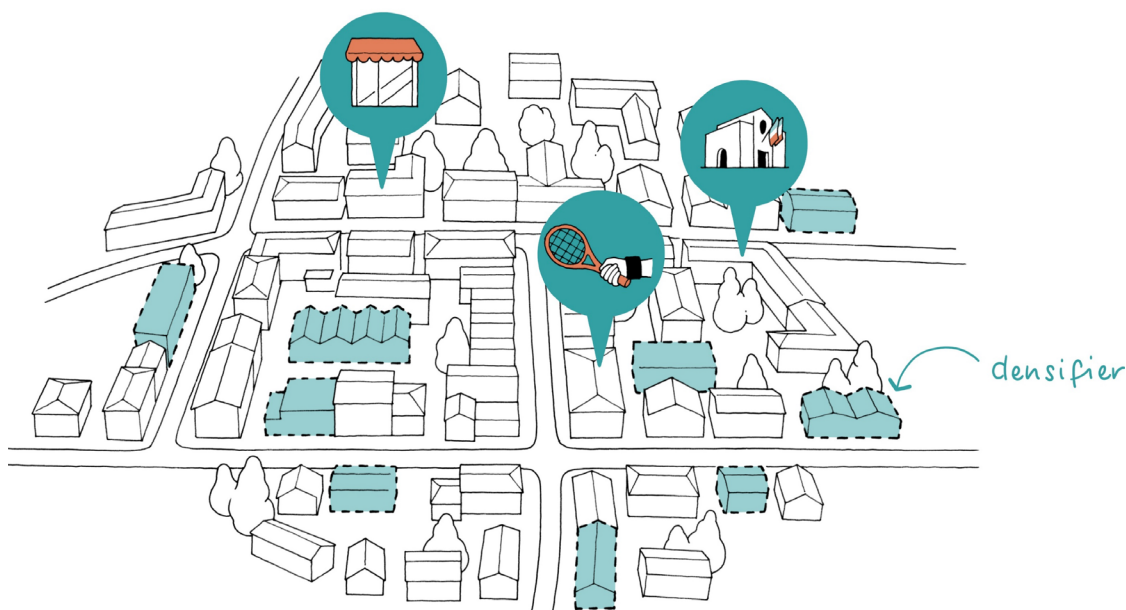
Identifier les projets / thématiques susceptibles d'être mieux développés dans le cadre d'une approche partenariale élargie

Fixer les modalités d'intervention et d'implication de chacune des parties

Assurer l'animation/coordination locale

AXE 2

Aménager autrement pour réduire le besoin de mobilité et préserver les paysages



Elus et techniciens l'ont beaucoup répété lors des ateliers : le problème de mobilité est d'abord un problème d'aménagement.

Le territoire est marqué à l'échelle communale par une urbanisation diffuse et l'éloignement des lieux de vie des équipements et services existants. En l'absence de liaisons douces et de transports en commun adaptés à tous les besoins, les habitants ont recours à la voiture

individuelle pour acheter leur pain, aller à la mairie ou amener leurs enfants à l'école. La dépendance à la voiture est handicapante. Elle ne fait qu'augmenter avec le développement des projets de logement en extension, qui pose par ailleurs d'autres problèmes liés à la préservation des espaces agricoles et naturels.

L'éloignement entre lieux de travail et lieux de vie, à travers notamment la dépendance aux emplois des grandes villes du territoire et le développement de zones d'activité économiques sur des terrains éloignés des centres-bourgs, se traduit par une augmentation des déplacements pendulaires et une dégradation de la qualité de vie.

Une qualité de vie qui souffre également d'une offre insuffisante en services, commerces et équipements dans les communes de résidence, obligeant les habitants à se rendre en voiture dans les centralités qui concentrent ces activités...

S'il n'est pas possible d'avoir tout ce dont on a besoin à l'échelle communale, il est possible d'instaurer des proximités qui permettent de réduire les déplacements contraints, notamment en favorisant, à l'échelle

communale le renouvellement urbain et la densification. Les deux EPCI travaillent sur la question dans le cadre de l'élaboration de leurs documents cadres (PLUI pour MACS et Projet de territoire pour CCPOA).

La question de la densification et/ou de la préservation de la morphologie des villages a été fortement débattue entre les élus lors des ateliers. Une des actions proposée est de contenir l'urbanisation et de préserver les paysages, à travers notamment l'élaboration de principes d'organisation des lisières ville/nature.

Les ateliers ont également fait remonter des idées pour développer les circuits courts dans le domaine de l'agriculture ou encore rapprocher certains services des habitants.

Les projets proposés ci-contre ne sont pas exhaustifs. Ils ont vocation à apporter de nouvelles idées et compléter les actions d'aménagement déjà entreprises dans les documents d'urbanisme existants ou en cours d'élaboration.



PROJET 1 **Organiser une filière agricole productive et écologique en adéquation avec les besoins émergents du territoire**

Mettre en production de nouvelles terres maraichères, pour soutenir les circuits courts locaux, avec la recherche de foncier

Créer ou mutualiser des outils de production, du foncier et de la main d'œuvre pour partager les risques

Ce projet s'appuie entre autres sur les idées suivantes qui ont émergé dans les ateliers :

- Valoriser des produits de l'agriculture locale à travers des labels ou des marques (IGP)
- Donner accès au foncier à de jeunes agriculteurs qui souhaitent s'installer



PROJET 2 **Renforcer et valoriser les filières de transformation et de distribution de produits locaux sur le territoire**

Mutualiser et/ou développer des outils de transformation des produits agricoles et de valorisation commerciale en circuits courts

Mettre en place une structure logistique plus directe entre producteurs et acheteurs publics pour la restauration collective



PROJET 3

Limiter les besoins de déplacement du quotidien grâce au développement de services, infrastructures et activités de proximité

Créer dans chaque commune des guichets de services publics minimums

Encourager et favoriser l'installation de services de la vie quotidienne dans les communes dépourvues

Ce projet s'appuie entre autres sur les idées suivantes qui ont émergé dans les ateliers :

- Des armoires réfrigérées à CCPOA
- Des maisons de pays où l'on vend des produits artisanaux et locaux
- Développer des cafés-services
- Trouver des subventions pour un projet de tiers lieux à Orist



PROJET 4

Conserver et créer des paysages attractifs pour améliorer la qualité écologique des espaces, la qualité de vie des usagers et la qualité touristique du territoire

Mettre en place un observatoire foncier pour quantifier la consommation des ENAF et développer une stratégie ERC

Intégrer dans les documents d'urbanisme réglementaire sous la forme d'OAP la limitation de l'urbanisation le long des principaux axes de desserte et l'aménagement des lisières urbaines

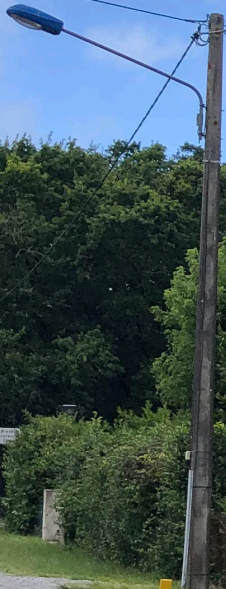
Assurer la préservation de la trame écologique alluviale de l'Adour

Rendre la nature et les paysages plus accessibles en valorisant les points de vue remarquables

Ce projet s'appuie entre autres sur les idées suivantes qui ont émergé dans les ateliers :

- Un itinéraire vélo et piéton pour connecter les vélos routes 8 et 81, entre Sorde-l'Abbaye et Urt
- Un modèle économique pour créer des forêts nourricières
- De l'éco pâturage pour la gestion des espaces verts

Le Seignaux
ARRÊT
SUR LE POUCE
www.seignaux.fr



BUS

AXE 3

Développer une offre de mobilité alternative à la voiture en repartant du besoin des usagers.



Elus et techniciens s'entendent pour dire que la dépendance à la voiture n'est pas une fatalité.

La dispersion de l'habitat rend difficilement finançable le développement de lignes de cars sur tout le territoire, et l'effort porté par le conseil régional sur le développement de l'offre ferrée ne répondra pas à la grande majorité des déplacements du quotidien. Heureusement, il existe des offres de mobilité alternatives.

On peut trouver le moyen de se déplacer à plusieurs dans un véhicule individuel. Les communes des Landes sont toutes connectées à des voies départementales, ce qui devrait faciliter le développement du covoiturage. On peut aussi améliorer la marchabilité et la cyclabilité à l'intérieur des villages et limiter le stationnement dans certaines rues.

Cela ne suffira pas. Il faudrait aussi développer la couverture numérique pour permettre l'usage d'applications dédiées à la mobilité, développer la culture de la solidarité,

inciter les jeunes à de nouveaux usages - par exemple prendre le train. L'autostop « encadré » est une autre piste. Plus qu'une question d'infrastructures, il s'agit de développer une autre culture de la mobilité. Les élus se sont déclarés prêts, lors des ateliers, à accompagner habitants et actifs dans leur changement de pratiques.

C'est déjà le cas pour le transport à la demande. Les usagers en sont très satisfaits et la solution devrait être étendue à d'autres trajets.

Un travail doit être fait pour que cet outil soit au service de tous. Pour cela, le fonctionnement devra être plus flexible, notamment en ce qui concerne les arrêts, qui devraient être plus nombreux ou « à la carte ».

La faisabilité de la réintroduction du vélo sur les routes a fait débat lors des ateliers. Tous ont conclu qu'il fallait changer de mentalité si on voulait rendre le territoire cyclable.

La question de la sécurité des cyclistes est essentielle et passe par une acceptation de ce mode de transport par les automobilistes. Le coût d'acquisition du foncier privé pour aménager des pistes cyclables est un frein important.

Or, si dans certains secteurs, il est indispensable d'aménager des pistes cyclables sécurisées le long des routes, dans d'autres, il suffirait de rouler autrement : véloroutes, chaudiou... Il est également possible de rouler le long des autoroutes, sur les délaissés. On peut aussi, à moindre coût, utiliser des cheminements existants qui sont déjà praticables en l'état, et négocier des conventions d'usage avec les propriétaires fonciers.

La démocratisation du vélo électrique pourrait aussi changer la donne : l'augmentation du nombre de cyclistes justifierait alors la réalisation de pistes cyclables. La mise en place d'un dispositif de location de vélos permettrait aux habitants de « s'y mettre ».

Tous ces projets, qui ont émergé des ateliers, sont exposés ci-contre. Non exhaustifs, ils ouvrent une « nouvelle voie ».



PROJET 1 Renforcer et développer la marchabilité et la cyclabilité dans les centres- bourgs

Elaborer un guide des bonnes pratiques d'aménagement adaptées aux bourgs ruraux landais, le communiquer aux communes et les mobiliser

Lancer des accords cadres d'études pour définir des projets d'aménagement pour les communes volontaires

Candidater, par le biais du PETR, à des appels à projet nationaux

Mettre en place des groupes de travail partenariaux et contractualiser le partage des financements dans le COM

Mobiliser la population

Ce projet s'appuie entre autres sur les idées suivantes qui ont émergé dans les ateliers :

- Réorganiser et réduire le stationnement pour libérer l'espace public et développer des plateformes multimodales
- Des vélo-bus et pédibus pour aller seul à l'école. Un pédibus à Mouscardès pour encourager l'utilisation des modes actifs auprès des parents et des jeunes : liaison des arènes à l'école à travers la forêt
- Organiser des journées « mobilités alternatives » et ouvrir des vélo-écoles et former à la pratique et à l'usage du vélo dans les écoles



PROJET 2 Améliorer l'accessibilité aux grandes entreprises et aux zones d'activité économiques existantes autrement qu'en voiture

Mettre en place un outil d'animation et d'ingénierie par les EPCI

Déployer l'outil avec les entreprises concernées

Assurer l'animation dans le temps des plans de mobilité des entreprises (PDM) et évaluer l'impact sur le report modal

Ce projet s'appuie entre autres sur les idées suivantes qui ont émergé dans les ateliers :

- Essaimer le plan de mobilité du Département, en commençant par les EPCI
- Mobiliser les entreprises sur les grandes ZAE Sud Landes, Atlantisud
- Une navette privée pour aller de la gare de Peyrehorade à Sud Landes
- Un bus entre Dax et Sud Landes, en passant par la gare de Peyrehorade
- Organiser des journées de sensibilisation sur les bienfaits du télétravail
- Intégrer des dispositifs nécessaires pour favoriser l'accès en vélo dans la responsabilité sociétale des entreprises (RSE) : douches, casiers, abris sécurisés
- Rendre visibles et structurer les plateformes numériques existantes pour le covoiturage dans les entreprises et les zones d'activité



PROJET 3 Développer l'Autostop et le covoiturage

Mettre en place une cellule projet à l'échelle du bassin de mobilité par le PETR ALO

Lancer une étude pour définir un projet d'ensemble à l'échelle du bassin de mobilité

Etablir les partenariats dans le COM afin de décliner le projet d'ensemble

Assurer la gestion et l'animation dans le temps par le PETR ALO

Ce projet s'appuie entre autres sur les idées suivantes qui ont émergé dans les ateliers :

- Un opérateur à l'échelle du bassin de mobilité pour organiser les réseaux d'autostop et de covoiturage
- Des aires de covoiturage sur les départementales (RD817,...)
- Rendre fonctionnelle l'aire de covoiturage d'Hastingues
- Revoir et développer l'offre Rézopouce pour l'intermobilité entre les deux territoires
- Aider l'association de « retraités chauffeurs » d'Azur à se développer



PROJET 4 S'appuyer sur les infras existantes pour développer et sécuriser les déplacements à pied et à vélo entre les bourgs pour les déplacements du quotidien

Mettre en place une cellule projet sur le « vélo du quotidien » dans chaque EPCI et programmer les itinéraires à étudier ainsi que les partenariats financiers nécessaires pour aller plus loin

Solliciter du financement d'ingénierie par le biais du PETR

Lancer des études dédiées à chaque itinéraire

Lancer des études de Maîtrise d'Oeuvre

Ce projet s'appuie entre autres sur les idées suivantes qui ont émergé dans les ateliers :

- une liaison pédestre et cyclable sur l'ancienne voie de tramway entre Dax et Peyrehorade
- une voie cyclable entre Tyrosse et St Geours, le long de l'autoroute et un itinéraire vélo entre Cauneille et l'Adour, sur la RD 330 et la RD817
- un Chaucidou le long des berges des gaves réunis
- une piste cyclable pour aller au collège de St Geours en vélo depuis Saubusse et une voie cyclable pour aller à la piscine d'Atlantisud depuis Tyrosse



PROJET 5 Développer le transport à la demande (TAD)

Mettre en débat le niveau de service et les attendus dans les EPCI avec la région et Translandes, afin d'adapter le règlement régional existant aux spécificités du territoire

Mettre en place une cellule unique entre les EPCI et les partenaires potentiels

Communiquer sur le service auprès des habitants

Ce projet s'appuie entre autres sur les idées suivantes qui ont émergé dans les ateliers :

- Compléter l'offre TAD existante sur CCPOA par une liaison Pouillon/Peyrehorade
- Développer une offre TAD pour les communes de MACS insuffisamment desservies par les lignes de BUS
- Accompagner les clients sur une 1ère réservation, former le conseiller numérique pour aider à l'inscription sur la plateforme PADAM
- Donner de la visibilité à l'offre TAD existante sur CCPOA pour que plus de personnes adhèrent au dispositif, notamment les jeunes

Ensemble, vers la transition écologique des territoires

Axe 1 : Revoir le partage des rôles vers plus de partenariat

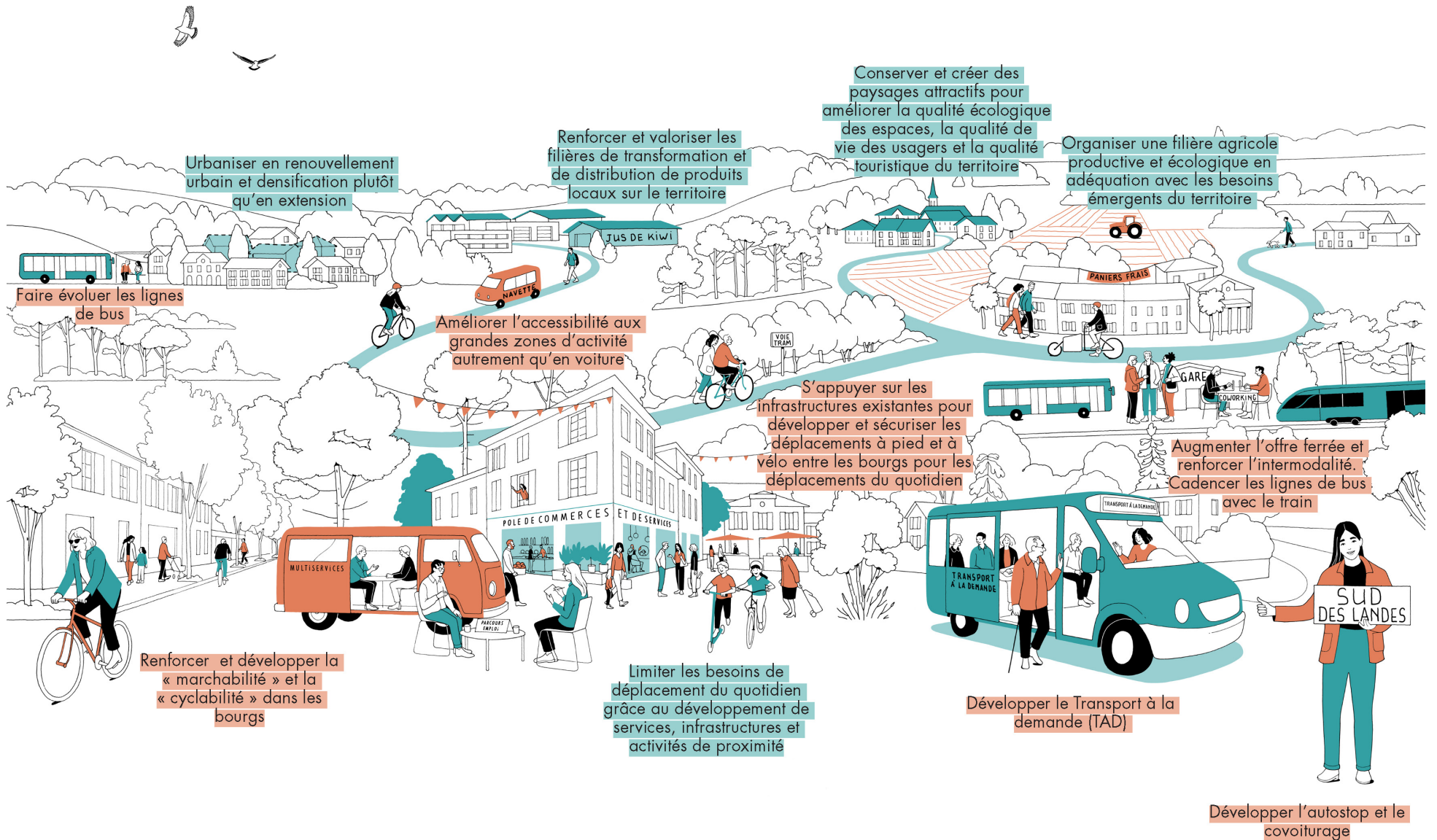
- Comment chaque acteur pourrait-il jouer plus pleinement son rôle ? Quelle gouvernance pour traiter plus efficacement des mobilités dans le rural ?
- Les Contrats opérationnels de Mobilité, un dispositif partenarial pour mettre autour de la table tous les financeurs et travailler à l'échelle du bassin de mobilité
- Le Pays Adour Landes Océane, un outil d'animation et de coordination sur les questions de mobilité à l'échelle de plusieurs EPCI

Axe 2 : Aménager autrement pour réduire le besoin de mobilité et préserver les paysages

- Le problème de mobilité est d'abord un problème d'aménagement.
- Il est possible d'instaurer des proximités contraintes, en favorisant, à l'échelle communale le renouvellement urbain et la densification.
- Il est également souhaitable de contenir l'urbanisation et de préserver les paysages à travers l'organisation des lisières.
- Une autre solution serait de développer les circuits courts dans le domaine de l'agriculture et de rapprocher certains services des habitants.

Axe 3 : Développer une offre de mobilité alternative à la voiture en repartant du besoin des usagers

- La dépendance à la voiture n'est pas une fatalité.
- On peut améliorer la marchabilité et la cyclabilité à l'intérieur des villages et entre eux pour les déplacements du quotidien, développer le covoiturage et l'auto-stop, développer la couverture numérique et les applications dédiées à la mobilité, déployer partout le transport à la demande, et réintroduire le vélo sur les routes.
- Plus qu'une question d'infrastructure, il s'agit de développer une autre culture de la mobilité et inciter les habitants à de nouveaux usages.



AXE 2 - Aménager autrement pour réduire le besoin de mobilité et préserver les paysages

AXE 3 - Développer une offre de mobilité alternative à la voiture en repartant du besoin des usagers



DEVILLERS & ASSOCIÉS avec Urban-Eco SCOP | EAU | Gaëlle Anastasio | HJG Aménagement Décision Conseil