



DES SCOOTERS ÉLECTRIQUES DANS LE VAL DE GARONNE

Face aux améliorations suggérées par l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (Ademe) pour atteindre les objectifs de neutralité en CO₂, la Nouvelle-Aquitaine a été l'une des premières régions à se mettre au travail pour optimiser les transports et rendre plus pratique le « dernier kilomètre ». Le Val de Garonne a servi de territoire test pour la mise en œuvre du projet avec l'Agence de Développement et d'Innovation de Nouvelle-Aquitaine (ADI N-A).

MARION OUDENOT-PITON / Responsable du service industries des loisirs de l'ADI N-A
LOLITA TASTET / Ex-responsable des expérimentations Atout France de l'ADI N-A

(1)

Bilan des émissions de gaz à effet de serre du secteur du tourisme en France, Ademe, 2021

(2)

Shift Project
theshiftproject.org/article/rapport-final-voyager-bas-carbone-ptef/

(3)

adi-na.fr

(4)

Synthèse de l'étude de cas : akiani.fr/realisations/sncf-et-territoires-repenser-les-derniers-kilometres-en-mobilite-durable/

(5)

Annuaire Filière Tourisme et Annuaire Filière Cycle : adi-na.fr/vos-ressources-adi

(6)

Face aux enjeux du secteur, la Région Nouvelle-Aquitaine a souhaité dès 2020 mettre en place un nouvel outil : le Tourisme Lab. Mis en oeuvre par ADI-NA, il accompagne les entreprises et les territoires dans leurs projets d'innovation, afin d'accroître leur compétitivité et leur attractivité. tourismelab.fr

En 2021, le secteur du tourisme aurait causé 11 % du total des émissions nationales de gaz à effet de serre (GES) en France¹. Les trois-quarts proviendraient de la mobilité touristique, avec les allers-retours entre point d'origine et destination et les déplacements sur place comme facteurs principaux.

Suite à cette constatation, plusieurs leviers d'actions ont été identifiés par l'Ademe en vue d'atteindre l'objectif de neutralité carbone du territoire d'ici 2050 à travers trois pistes essentielles :

- ▶ Favoriser des modes de transports décarbonés ayant un meilleur taux de remplissage (nombre de passagers par kilomètres parcourus)
- ▶ Encourager l'utilisation de mode de transports moins émetteurs de GES, plus propres
- ▶ Maîtriser le dernier kilomètre

Dans le même temps, en avril 2022, le laboratoire d'idées The Shift Projet publiait son rapport « Voyageons Bas Carbone »². Les auteurs y faisaient des propositions pour décarboner la mobilité longue distance et réduire notre dépendance aux énergies fossiles. Le document propose notamment de privilégier l'usage du train pour les déplacements touristiques intérieurs. Pour cela, deux mesures clés sont nécessaires : proposer des services complémentaires en intermodalité et articuler ces services avec de nouvelles offres touristiques, par exemple en combinant voyage en train, service de transport sur place, hébergement et activité de loisirs en un seul forfait.

Dans ces deux rapports, il apparaît clairement que la maîtrise du dernier kilomètre est primordiale pour faire évoluer la mobilité touristique. La desserte par une offre de transport satisfaisante n'est pas un problème pour les destinations qui sont des métropoles ou des villes touristiques majeures. Dans les zones rurales, la situation est différente. Avec des transports publics moins développés et des infrastructures plus sommaires, les territoires périurbains ont du mal à répondre à la promesse faite d'un trajet décarboné et sans rupture du domicile au lieu de séjour.

Ces territoires périurbains ont pourtant une vraie carte à jouer pour attirer les clientèles métropolitaines puisqu'ils offrent une réponse à leur besoin de dépaysement, de déconnexion et de vacances « vertes » faciles d'accès et à côté de chez soi.

Dès lors, comment convaincre un touriste de tro-

quer sa voiture pour le train ? Comment répondre au casse-tête du dernier kilomètre dans des territoires où l'offre intermodale de transport reste limitée ? Trouver des réponses à ces enjeux, c'est le défi que s'est lancé SNCF Voyageurs TER Nouvelle-Aquitaine en 2023 avec une conviction : ce sujet doit être traité au cas par cas pour proposer des solutions adaptées localement. Dans cette optique, SNCF Voyageurs TER Nouvelle-Aquitaine a sollicité l'ADI N-A³ (Agence de Développement et d'Innovation de Nouvelle-Aquitaine) en vue de coordonner et de donner vie à un dispositif d'expérimentation. Ensemble, les deux entités ont réuni un pool de « territoires tests » et de porteurs de solutions prêts à se lancer dans l'aventure.

DE LA THÉORIE AUX RÉALITÉS DU TERRAIN

Ce partenariat a conduit à une phase de concertation associant acteurs institutionnels, territoires et solutions. Animée par le cabinet Akiani, une série d'ateliers collaboratifs⁴ a permis à quatre territoires (Val de Garonne, Saint-Émilion, Vallée de la Vézère et Landes Atlantique Sud) d'imaginer des parcours touristiques « bas carbone » au départ des gares. Ces parcours ont mis en évidence les manques et les contraintes locales en matière d'intermodalité lorsqu'on envisage de déployer une mobilité sans couture.

Parallèlement à ce travail d'identification, certaines entreprises ont été conviées pour présenter leurs solutions de mobilités⁵ en réponse aux problèmes auxquels se heurtent les territoires participant à cette initiative.

Après cette première étape de travail en commun, il a été décidé de poursuivre les réflexions et de tester en situation réelle la mise en place de chaque solution. En tant que tiers de confiance, ADI N-A, via le Tourisme Lab Nouvelle-Aquitaine (TLNA)⁶, a mis en relation le territoire choisi avec un porteur de solutions. Consciente de l'importance de l'ingénierie de projet pour accompagner ce type de démarche, ADI N-A a posé sa candidature auprès d'un Appel à Manifestation d'Intérêt (AMI) lié à Atout France et financé par la Direction générale des Entreprises. Cet AMI, « plateforme d'appui à l'expérimentation et à l'innovation touristique » lui a permis de financer un poste de chef de projet pour une durée de 18 mois (de juin 2023 à décembre 2024). ▲

D'un commun accord, c'est le Val de Garonne⁷ qui a été choisi pour le déploiement de la première expérimentation. Le contexte local était propice à un bon déroulement du projet grâce à une volonté politique affirmée et un objectif clairement défini. Celui-ci ne nécessitait pas d'équipements ou d'infrastructures trop lourdes, promettant une mise en œuvre rapide. Autre facteur de la réussite du projet, la motivation de l'interlocuteur local : les services de l'office de tourisme du Val de Garonne étaient prêts à consacrer du temps à cette expérimentation.

LE VAL DE GARONNE, UN CAS D'ÉCOLE

Situé sur la ligne TER D44 entre Bordeaux et Agen, le Val de Garonne est desservi par deux gares : Marmande, la principale, et Tonneins, desservie de manière secondaire. À seulement 45 minutes de la gare de Bordeaux, cette zone périurbaine promet une déconnexion totale répondant bien aux attentes d'une clientèle métropolitaine en vue d'excursions à la journée ou de courts séjours de type « city-break ».

Malgré son caractère très « nature », le Val de Garonne souffre d'un manque de services de transports ciblant les touristes et ne peut donc guère répondre aux critères d'une mobilité touristique décarbonée. À l'heure où la question du dernier kilomètre est au centre des stratégies touristiques, le territoire souhaitait s'engager afin d'offrir de nouveaux services en vue d'encourager l'utilisation du train comme moyen de transport principal. L'objectif de l'expérimentation était donc de proposer un service permettant de relier les gares aux principaux sites touristiques environnants via un mode de transport décarboné.

Les transports publics existants, tournés avant tout vers les besoins des habitants, n'étaient ni adaptés ni pensés pour répondre aux attentes d'une clientèle de vacanciers. Il s'agissait donc d'une part d'être à la hauteur du choix des touristes ayant troqué la voiture pour le train en leur donnant des garanties pour le parcours de gare à gare, d'autre part de faire venir à soi une clientèle excursionniste adepte d'un tourisme plus durable et respectueux de l'environnement en lui proposant une combinaison train et mobilités décarbonées pour accéder au territoire puis s'y déplacer.

À CHAQUE TERRITOIRE SA SOLUTION

Dans l'esprit d'ADI N-A et du TLNA, expérimenter équivalait à chercher une solution correspondant à un besoin resté sans réponse. En Val de Garonne, ce type de mobilité devait permettre de rallier les différents centres d'intérêt touristiques tout en s'adaptant à la morphologie spécifique du territoire : éloignement des différents points d'intérêt, forts dénivelés, manque d'infrastructures adaptées aux modes de déplacements doux et fréquentation importante des routes départementales par les automobiles et engins agricoles. Il fallait également coller aux besoins ponctuels mais immédiats qui caractérisent la demande touristique grâce à un service à la demande d'accès facile et d'utilisation simple. Parmi les « jeunes pousses » cherchant des marchés à conquérir, la start-up bordelaise eDOG⁸ semblait particulièrement adaptée. eDOG est une entreprise innovante spécialisée dans la mise à disposition de scooters électriques en libre-service. Proposant une alternative écologique et pratique aux déplacements urbains habituels, eDOG a rejoint en mars 2024 l'incubateur Tipi 535⁹ afin de bénéficier d'un soutien pour l'entrée sur le marché du tourisme.

Après avoir été lauréate de l'AMI mobilité de Bordeaux, eDOG et ses scooters électriques a rejoint en 2022 la flotte de transports de la métropole.

(7)

La communauté d'agglomération Val de Garonne est située dans le département du Lot-et-Garonne valdegaronne.fr/

(8)

Société qui propose des scooters électriques en libre-service : edog.fr/

(9)

Incubateur porté par le Tourisme Lab Nouvelle-Aquitaine, en collaboration avec les technopoles à destination de start-up néo-aquitaines tournées vers le tourisme. tourismelab.fr/incubateur-tipi535/

Acteurs institutionnels, territoires et entreprises se sont retrouvés autour du projet d'implantation de scooters électriques.



© AKIANI

En quête de nouveaux débouchés, la start-up souhaitait se tourner vers des territoires plus petits, ruraux ou périurbains. Mais son offre de transport, très citadine, était-elle adaptée aux territoires ruraux ? Le marché était-il suffisamment mûr pour permettre à eDOG de trouver son modèle économique ? Et comment construire cette offre sur des territoires moins structurés qu'une grande ville ? Autant de questions auxquelles l'expérimentation devait permettre de répondre pour valider ou non l'existence de ce marché.

DE L'IDÉE À LA RÉALISATION

À ce stade, nous avons d'un côté un territoire qui avait clairement identifié son besoin, de l'autre une petite entreprise qui avait besoin d'apporter la preuve de la pertinence de son concept. À la coordination, le Tourisme Lab Nouvelle-Aquitaine, interlocuteur privilégié et tiers de confiance, était le garant d'une bonne mise en œuvre de l'expérimentation. L'organisme veillait de près à ce que les intérêts de chaque partie soient respectés sans que cela ne porte préjudice à l'une ou à l'autre. À ce titre la première étape, sûrement la plus importante, était celle du cadrage, c'est-à-dire la définition d'un protocole fixant les règles du jeu. Une convention de partenariat a été établie et signée par l'ensemble des partenaires afin de sécuriser le projet et de définir clairement ses contours. Dans l'expérimentation, ce qui compte n'est pas le résultat mais plutôt le chemin parcouru. Nul n'y est soumis à une obligation de résultat mais plutôt à une obligation de mettre en œuvre tous les moyens nécessaires pour mener à bien le processus, qu'ils soient humains ou financiers. Les réussites, les échecs, les réorientations, les ajustements sont autant de sources d'enseignements.

UNE PRÉFIGURATION TECHNIQUE

La phase de déploiement opérationnel n'est que la partie visible de l'iceberg. Si cette phase est la plus décisive en matière de résultat, c'est au cours de la préfiguration technique que se joue réellement l'opérationnalité de la solution.

Sur le Val de Garonne, il avait été convenu de mettre en place une flotte de 15 scooters (10 à Marmande, 5 à Tonneins) pendant la période estivale 2024, de juillet à août. Pour cela, il a fallu :

► **Identifier les différents interlocuteurs** concernés

par la mobilité et obtenir des autorisations temporaires d'occupations du domaine public. Plusieurs conventions ont été signées avec SNCF Gares et Connexion et selon leur emprise foncière les communes ou agglomérations concernées.

► **Trouver un prestataire** en charge de la maintenance des scooters capable d'effectuer de petites réparations, changements des batteries, etc.

► **Noier des partenariats** pour faire connaître l'offre. Les services communication d'SNCF Voyageurs TER Nouvelle-Aquitaine et du Comité Régional du Tourisme de Nouvelle-Aquitaine (CRT NA) ont donné à l'expérimentation une belle visibilité.

En parallèle, l'office de tourisme du Val de Garonne, déjà engagé dans une démarche de «séjour bas carbone» aux côtés du CRT NA¹⁰, a conçu un séjour articulé autour d'un circuit train plus scooter électrique spécialement pour l'expérimentation. Cette offre était déclinée en version d'une journée à l'attention des clientèles excursionnistes et de deux jours et une nuit pour les courts séjours¹¹. L'offre tarifaire appliquée par eDOG sur la métropole bordelaise n'était pas en phase avec les usages touristiques présumés. Conseillée par l'office du tourisme fort de sa connaissance de ses clientèles, l'expérimentation a permis à la start-up de décliner un nouveau modèle tarifaire (à la journée, à la demi-journée et sur plusieurs jours) plus adapté à la pratique touristique.

DÉPLOIEMENT, OBSERVATION, ENSEIGNEMENTS

La mise en service expérimentale des scooters électriques eDOG a été opérationnelle sur la période août-novembre 2024. En dépit d'un lancement en décalage avec la haute saison touristique, en raison d'une phase de préfiguration plus complexe que prévu, les résultats ont été très encourageants : 700 trajets en scooter pour 187 utilisateurs actifs sachant que moins de 10 % des utilisations ont eu lieu depuis la gare de Tonneins et le reste depuis celle de Marmande. Si ces résultats ont confirmé l'existence d'un marché sur le secteur de la mobilité touristique, ils ont également mis en exergue un usage quotidien par les habitants. ▲

Une convention de partenariat a été établie et signée par l'ensemble des partenaires afin de sécuriser le projet et de définir clairement ses contours

(10)

Séjours bas carbone développé par le CRT N-A

(11)

valdegaronne-tourisme.com/votre-sejour/evasion-sportive-entre-garonne-et-canal/decouvrez-le-val-de-garonne-en-scooter-electrique/

En effet, une fois la période estivale passée, loin d'assister à un effondrement des utilisations, nous avons au contraire constaté une utilisation assez linéaire sur le début de l'automne (de septembre à novembre) montrant une complémentarité de cette offre privée avec celle des transports publics déjà en place. L'observation des trajets réalisés par les utilisateurs confirme un usage quotidien pour des trajets domicile-gare et également entre des communes limitrophes peu ou pas desservies par les autocars. Preuve que lorsqu'un service fonctionne pour les habitants, il fonctionne pour les touristes et vice versa.

La question des emplacements pour le stationnement des scooters a été un élément central de l'expérimentation. Au cœur de la phase de préfiguration technique pour l'obtention des autorisations d'occupation temporaire (AOT), nous avons rapidement constaté que pour répondre aux usages réels il était nécessaire de ne pas se cantonner à un seul point de pose-dépose. Une aire de stationnement avait été ouverte à l'office de tourisme mais cela n'était pas suffisant. Quant au trajet en boucle «de gare à gare» tel qu'il avait été privilégié initialement, il n'a été que peu utilisé. Les scooters ont été surtout empruntés sur des trajets simples dans le but de rejoindre un point précis (touristique ou non). En vue d'une pérennisation du service, un travail d'identification de ces lieux stratégiques (sites de visites, haltes nautiques, etc.) a été initié en lien avec les services de l'agglomération.

Côté eDOG, l'expérimentation a confirmé l'importance de la visibilité et de l'accessibilité des stationnements pour une bonne utilisation des scooters. Les parvis de gare sont les lieux les plus opportuns certes mais les frais inhérents aux AOT peuvent s'avérer lourds surtout dans un contexte périurbain où le modèle économique est difficile à trouver. Cette première phase-test a également mis en avant une typologie de territoire dont il faudra tenir compte pour assurer la pérennisation du modèle économique. Parmi les critères à prendre en compte :

- ▶ **La taille de la commune** et les déplacements pendulaires de ses habitants
- ▶ **Les cadencements TER** : s'agit-il d'une gare principale ou d'une gare secondaire ?
- ▶ **L'attractivité du centre-ville**
- ▶ **L'éloignement** et la configuration spatiale séparant la gare de ce centre-ville

Les résultats ont confirmé l'existence d'un marché sur le secteur de la mobilité touristique et mis en exergue un usage quotidien par les habitants

Du point de vue d'un office de tourisme, il y a une vraie carte à jouer avec les offres mises en place sous réserve d'anticiper davantage la communication en amont de la saison estivale. Plusieurs démarches de valorisation ont été menées pour faire connaître l'expérimentation : articles de presse (y compris dans la presse nationale), communications grand public (via les relais de SNCF Voyageurs et du CRT Nouvelle-Aquitaine) mais également présence sur les salons touristiques ou les événements régionaux (salon du e-Tourisme à Pau, festival NéoTerra 2024, Universités du tourisme durable à Bordeaux etc.). Ces démarches ont permis de partager un retour d'expérience sur cette collaboration entre un territoire et une entreprise innovante afin d'échanger avec d'autres territoires aux problématiques similaires. Mais pour encourager l'utilisation par les touristes de ce nouveau service et faire de ce séjour bas-carbone une sorte de nouvelle norme touristique, les interactions entre SNCF Voyageurs TER Nouvelle-Aquitaine et les OT et collectivités devront se poursuivre et se renforcer par exemple en prévoyant une réservation simul-

Quinze scooters électriques en libre-service ont été mis en place aux abords de la gare de Marmande.



© ALBAN PHOTOGRAPHE / ADINA - TLNA



© ALBAN PHOTOGRAPHE / ADINA - TLNA

tanée du scooter lors de l'achat du titre de transport. La commercialisation d'un produit packagé train plus scooter plus visites ou activités est également en projet pour aller plus loin dans le service proposé.

Pour ce qui est de l'agglomération, l'expérimentation a permis de mettre en avant de nouveaux modèles jouant sur la complémentarité des offres de transport entre acteurs publics et privés. Cette collaboration étroite entre l'agglomération et l'OT a été l'un des facteurs clés du succès.

En travaillant l'offre de service sous le prisme des besoins du touriste, cette expérimentation a révélé un autre besoin, celui des habitants, jusqu'alors soupçonné. Outre la mise en œuvre du projet, cette collaboration inédite aura ouvert la voie à une

nouvelle conception de l'offre de mobilité aux besoins précisés pour 2025.

Pour les responsables de la start-up, il est devenu évident qu'il existe de vraies possibilités dans les territoires ruraux et que la possibilité que la mobilité du dernier kilomètre prenne une place dans l'inconscient collectif est désormais envisageable. Plus que confirmer l'existence d'un marché, l'expérimentation a également permis d'affiner un modèle économique en tenant compte de certains coûts tels les frais d'AOT, l'externalisation de prestations lorsqu'on n'est pas sur place, l'augmentation des coûts d'assurance, les risques de vols et dégradations, etc.

Cette expérimentation a été une opportunité pour eDOG de développer son réseau et de tisser une relation de confiance avec des acteurs incontournables comme SNCF Voyageurs TER Nouvelle-Aquitaine. Elle a également permis au fondateur de mieux comprendre le fonctionnement des territoires et leur organisation de la mobilité : quels acteurs impliquer, quels partenaires trouver, etc.

DES SUITES -ENCOURAGEANTES

Au lendemain de ce premier test, eDOG a d'ailleurs approché plusieurs autres territoires, pour suivre ces nouvelles perspectives de développement. Dans la Gironde, la communauté d'agglomération du Libournais a déployé une offre eDOG sur Libourne et les communes limitrophes. Arès, Marcheprime, Biganos, autour du bassin d'Arcachon, se sont également équipées et des discussions sont en cours, à Arcachon ou auprès d'autres communes dans le reste du département, en vue de répondre à la problématique du dernier kilomètre.

Pour eDOG, le Val de Garonne et SNCF Voyageurs TER Nouvelle-Aquitaine, une deuxième phase d'expérimentation verra le jour en 2025. Cette fois-ci, l'objectif sera d'éprouver le déploiement du service dans une logique de « ligne ». En équipant toutes les gares du TER reliant Bordeaux à Agen, la start-up pourra mutualiser certains frais et faciliter la communication touristique. La pose de la première pierre ayant eu lieu sur le Marmandais, la ligne TER D44 est une candidate potentielle pour cette seconde phase. Une concertation sera organisée au premier semestre 2025 avec les territoires desservis par cette ligne afin de calibrer les besoins. À suivre ! ■