

Octobre 2021



Etude mobilité

Phase 2 – Plan d'actions

Le calendrier de déroulement de l'étude

Prestation	Date / Période
Phase 1	
Réunion de lancement	CCPL : 16 décembre 2020 CCNB : 11 mars 2021
Entretiens	CCPL : Janvier – Mars 2021 CCNB : Mai 2021
Visite de terrain	23 mars 2021
COTECH	2 avril 2021
COFIL & Livraison du diagnostic	18 mai 2021
Phases 2 & 3	
Questionnaire de concertation élus & habitants (étude Région Occitanie)	18 mai – 18 juin
Tables-rondes de concertation	8 & 9 Juillet 2021
Benchmark & orientations stratégiques	Été 2021
Plan d'actions & Mesures d'accompagnement	Septembre 2021
COTECH	7 Octobre 2021
COFIL	19 Octobre 2021
Restitution de l'étude mobilité	Fin 2021



Contexte et enjeux de l'étude

Les enjeux de la mobilité rurale

- Un enjeu de **pouvoir d'achat** lié au coût de la voiture : 215€/mois en moyenne*
- Un enjeu **d'accessibilité au travail et aux besoins du quotidien**
- Un **enjeu environnemental majeur** : 1/3 des émissions de GES, dépendance aux énergies fossiles, santé publique ...
- Une problématique de **dépendance à la voiture individuelle**
- Une **desserte inégale du territoire** en transport en commun
- Une **difficile identification des solutions de mobilité alternatives** (information/communication)
- **Des enjeux de démobilité post-COVID** (télétravail, tiers-lieux, changements de pratiques)

*Source : enquête IPSOS « Mobilités en Région », 2019

La mobilité rurale est souvent contrainte et rend la population dépendante de la voiture individuelle.

Les enjeux de l'étude

La CCPL & la CCNB, territoires ruraux et diversifiés, souhaitent être accompagnés sur les sujets suivants :

- Réalisation d'un **diagnostic complet des transports et des différentes offres de mobilité sur le territoire**, de façon à en avoir une vision claire, exhaustive, et un œil critique sur son adéquation avec les besoins de la population ;
- **Concertation avec les élus, techniciens du territoire, Région & services de l'Etat (entretiens + tables-rondes) ;**
- Elaboration de **fiches-actions favorisant la mobilité durable sur le territoire**, prenant en compte les spécificités de chaque EPCI.

L'étude porte sur la définition d'une stratégie globale de mobilité traduite par des actions types en faveur de la mobilité. L'élaboration d'un programme d'actions détaillé à l'échelle des deux intercommunalité dans le cadre de l'étude permettra d'aboutir en une méthodologie détaillée, phasée et financièrement estimée.

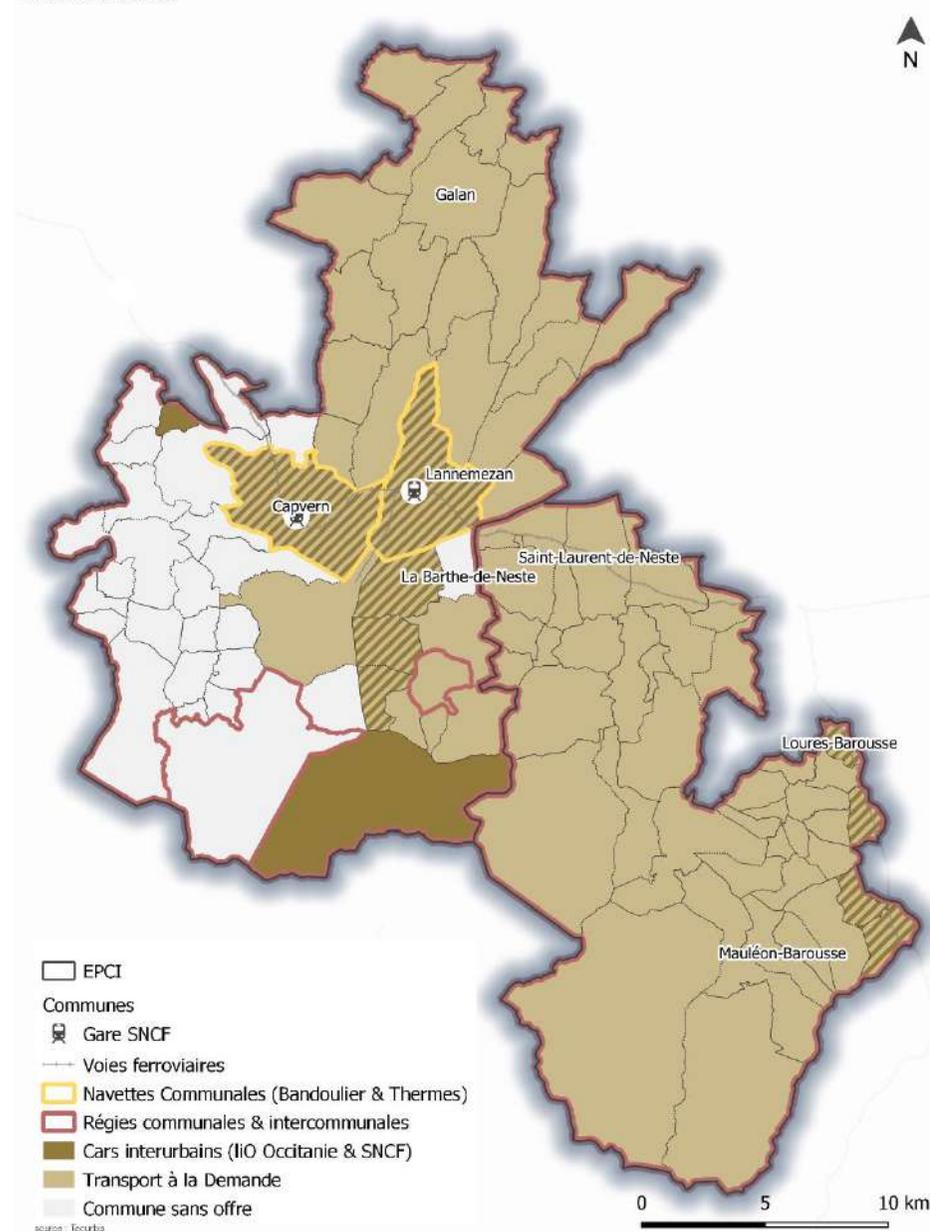
Synthèse

Couverture territoriale en offre de transport

Un territoire aux **situations très contrastées** :

- Une **offre ferroviaire limitée** à 2 gares (+ Montréjeau hors du territoire) ;
- Des **offres de transport interurbain limitées aux communes traversées** (axes Lannemezan – Hèches, Lannemezan – Tarbes & Loures-Barousse – Saléchan) ;
- Une offre **TAD** autour de Lannemezan ;
- Une offre de **TAD** en CCNB limitée à la desserte de marchés certains jours ;
- **2 navettes municipales** à Capvern et Lannemezan (Navette thermique & Le Bandoulier) ;
- **2 régies communales** de transport scolaire et des **régies intercommunales**.

23 communes ne disposent pas d'offre de transport public régulier.



Enjeux issus du diagnostic

- Une **politique de mobilité durable à co-construire avec les territoires** :
 - Traduire les **enjeux des documents prospectifs** sur le terrain ;
 - **Prendre en compte les attentes exprimées** lors de la concertation ;
 - Non prise de compétence mobilité : une **coopération** à souligner avec les **acteurs de la mobilité**.

- Des **solutions de mobilité à trouver pour toute la population** :
 - Une aide aux publics les plus fragiles (personnes âgées, jeune public en insertion, formation & emploi) ;
 - Une gestion de la saisonnalité (saisons touristique, de cure, etc) ;
 - Soutien au tissu économique (desserte des zones d'emploi, plans de mobilité)

- Un **panel de solutions** à développer :
 - Valoriser le **rabattement vers les gares** ;
 - Une offre de **transport interurbain à consolider** ;
 - Un **transport à la demande à faire évoluer** ;
 - Une pratique du **covoiturage à encourager** ;
 - Une **politique vélo à développer**.

- Un encouragement aux **changements de pratiques** à diffuser :
 - Développer une **politique d'information et de communication** au plus près des habitants ;
 - Diffuser une **« culture » de la mobilité durable** sur le territoire.



La stratégie de mobilité des CCPL & CCNB devra s'appuyer sur une étroite collaboration avec les acteurs de la mobilité, notamment la Région Occitanie, tout en favorisant les changements de pratiques et la connaissance des offres existantes.



**Benchmark de solutions de
mobilité durable**

Quelques exemples d'initiatives françaises

Atchoum



Principe

Covoiturage solidaire en zone rurale
Plateforme de mise en relation des conducteurs et passagers (centrale d'appel et application mobile)

Objectifs

Faciliter les déplacements dans des secteurs ruraux, notamment pour les personnes

âgées

Contraintes

Coût de 0,20€ à 0,50€/km selon la distance à déboursier par le passager
Ne fonctionne efficacement qu'avec un nombre suffisant de conducteurs volontaires pour répondre aux besoins

Financement

Fonds publics des collectivités

Covoit'ici



Principe

Ligne fixe de covoiturage
Arrêts sur aires de covoiturage
Réservation instantanée (application mobile)

Objectifs

Faciliter le covoiturage sur un itinéraire donné via un système simple d'utilisation

Contraintes

Tarif de 1,60 € à 3 € /voyage selon la distance parcourue
Dépend du nombre de conducteurs engagés dans le système

Financement

Fonds publics des collectivités

Véhicule autopartage



Principe

Véhicule électrique disponible en autopartage mis à disposition des habitants d'une commune de l'Aude (11)

Objectifs

Faciliter les déplacements dans les secteurs ruraux pour les habitants de la commune

Contraintes

Coût d'achat du véhicule et de fonctionnement pris en charge par la commune après 3 ans d'exploitation (aide de l'UE les 3 premières années)

Financement

Fonds de l'Union Européenne, la Région Occitanie, le CD11 et la commune

Quelques exemples d'initiatives françaises

Rezo Pouce



Principe

Autostop organisé pour les trajets du quotidien.

Application mobile avec inscription (carte d'identité demandée)

Objectifs

Faciliter les déplacements de personnes sur un territoire via la solidarité

Contraintes

Ne fonctionne

qu'avec un réseau de conducteurs et covoitureurs important.

Financement

Coût de 10'000€HT la 1^{ère} année et 6000€HT/an pour les collectivités de moins de 50'000hab. 5 centimes/km suggérés pour el conducteur à payer par l'utilisateur

Prêt Mobil



Principe

Mission locale de Haute-Saintonge prête des scooters pour les jeunes dans le besoin dans le cadre de leur insertion professionnelle.

Objectifs

Faciliter l'insertion professionnelle avec le prêt d'un véhicule pour se rendre aux formations, entretiens, début

professionnel.

Contraintes

Prêt de 3 mois maximum avec caution de 200€ et loyer de 50€/mois.

Financement

Mission locale.

Wimoov



liberté, égalité, mobilité!

Principe

Association intervenant pour accompagner la mobilité des personnes dans le besoin.

Dispose d'une flotte de véhicules. Souhaite lancer l'autopartage intergénérationnel sur le territoire.

Objectifs

Faciliter les déplacements dans les secteurs

ruraux pour les habitants, aider les personnes non motorisées à se déplacer et maintenir l'autonomie des personnes âgées.

Financement

Association, collectivités

Quelques exemples d'initiatives françaises

Communauté d'Agglomération Lamballe Terre et Mer

Principe

La CALTM regroupe 67 000 habitants sur 40 communes. Elle propose un TAD couvrant l'intégralité du territoire dans le cadre de la DSP transport. Le territoire est coupé en 5 secteurs correspondant à des bassins de vie de proximité. Chaque territoire a le droit à 5AR quotidiens du lundi au samedi :

- En heure de pointe vers Lamballe
- En heure creuse vers le pôle de proximité

Il s'agit d'un système très avantageux puisque la prise en charge se fait au domicile pour tous, et que le service est ouvert aux abonnés.

Moyens

9 véhicules de 9 places assurent le service sur l'ensemble du



territoire, avec un engagement de taux de refus contenu à 1,5%.

Coût

Le service coûte environ 900 000 € par an à la CALTM.

Parc Naturel Régional du Pilat, Loire (42)

Principe

Le PNR du Pilat a lancé de 2013 à 2018 une expérimentation de véhicule en autopartage pour ses agents. Après la réalisation d'un PDM, elle acheta 2 véhicules mis à disposition en autopartage dans la commune de Pélussin pour ses agents, les employés d'un EHPAD et les habitants.

Le service est géré par Citiz et fonctionne avec un badge. Les agents du PNR et de l'EHPAD sont prioritaires.

Tarifs : 2 €/heure, 20 €/jour et 110 € pour 7 jours pour la location de la voiture + 37 centimes/km ou 19 centimes/km si plus de 100 km.



Moyens

2 véhicules en autopartage essence et hybride.

Coût

Achat des véhicules et gestion du service
Participation de la Région Auvergne-Rhône-Alpes, Métropole de Saint-Etienne, Agence Locale de l'Energie de la Loire & l'ADEME.

Quelques exemples d'initiatives européennes

Sopotniki (Slovénie)



Principe

Transport gratuit pour personnes âgées en milieu rural sur la base du volontariat

Objectifs

Apporter une solution de transport aux personnes dans le besoin et favoriser la sociabilisation des personnes âgées dans des territoires isolés

Contraintes

Service réservé aux personnes de plus de 65 ans
0,11€/km pour les personnes souhaitant se faire transporter en dehors de leur commune

Financement

Fonds publics des collectivités, dons de volontaires, publicité/sponsors

Go-Mobil (Autriche)



Principe

TAD prise en charge à domicile
Rabattement arrêts de bus ou accès commerces & services

Objectifs

Permettre l'accès aux transports en commun et/ou aux aménités pour les personnes vivant dans les zones rurales

Contraintes

3,80 €/voyage si acheté dans un commerce local, sinon 5,20 €/voyage
Réservé aux personnes isolées et PMR

Objectifs

Conducteurs bénévoles
Financement Fonds publics des collectivités

BYALA (Bulgarie)



Principe

Navettes touristiques via e-bus ou calèche tractée par des chevaux

Objectifs

Assurer les derniers km entre arrêts de bus et sites touristiques

Contraintes

Déploiement en période estivale
Faible capacité des véhicules, donc risque rapide de saturation

Financement

Fonds publics des collectivités

Quelques exemples d'initiatives européennes

Arrivaclick (Royaume-Uni)



Principe

TAD
Principe de véhicule partagé prenant en charge plusieurs personnes se rendant au même endroit (ou dans la même direction).

Objectifs

Faciliter les déplacements dans des secteurs ruraux et mutualiser les moyens

Contraintes

Prix d'entrée à 1£ augmentant selon la distance à parcourir

Financement

Service privé autofinancé et sponsors

Bummelbus (Luxembourg)



Principe

TAD venant en complément de l'offre publique/privée de transport à destination des jeunes et des personnes âgées
Véhicules conduits par des demandeurs d'emploi ou des étudiants

Objectifs

Mailler le territoire

Contraintes

Tarif 2 à 7 €/voyage selon la distance parcourue

Financement

Fonds publics du Ministère du Travail et des collectivités desservies

Bad Birnbach (Allemagne)



Principe

Navettes autonomes gratuites dans un village entre la place du marché, la gare et les thermes

Objectifs

Faciliter les déplacements entre les points d'intérêt de la localité pour les personnes âgées et PMR

Contraintes

Faible capacité (8 places) et autonomie (14h d'autonomie pour 7h de charge) des véhicules

Financement

Fonds publics des collectivités



Définition de la stratégie de mobilité

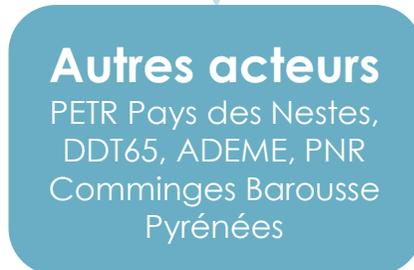
Définition de la stratégie de mobilité durable



Co-construction de la stratégie de mobilité durable



Définition d'un plan d'actions adapté au territoire



Coopération entre différents acteurs selon les actions définies

Les 3 axes du plan d'actions

AXE 1

Améliorer les dessertes en transport collectif tant pour les habitants que pour les touristes.

Axe 1 :
Mailler et désenclaver

Axe 2 :

Rationaliser l'usage de la voiture

AXE 2

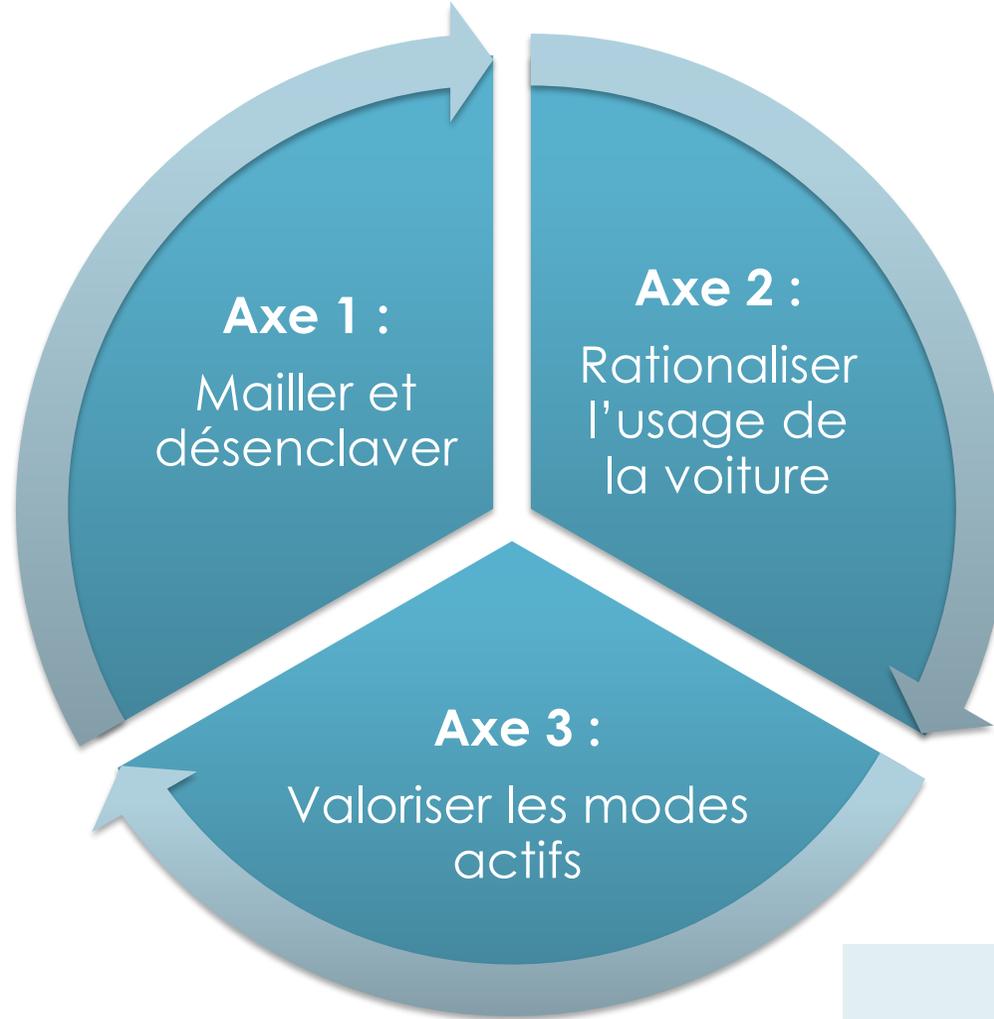
Promouvoir une utilisation partagée de l'automobile.

Axe 3 :

Valoriser les modes actifs

AXE 3

Valoriser les modes actifs et notamment le vélo, tant pour un usage quotidien que touristique.



Axe 1 – Mailler et désenclaver

1. Faire évoluer les services de transport à la demande
2. Faire évoluer les lignes de car interurbain

Axe 2 – Rationaliser l'usage de la voiture

3. Développer un réseau d'aires de covoiturage sécurisées
4. Financer des Plans de Mobilité
5. Favoriser l'autopartage
6. Développer l'autopartage intergénérationnel
7. Développer l'autostop organisé
8. Encourager la mobilité solidaire
9. Développer une plateforme digitale d'entraide
10. Accompagner la démobilité

Axe 3 – Valoriser les modes actifs

11. Aménager des itinéraires cyclables sécurisés
12. Développer du stationnement vélo sécurisé
13. Développer des services de location de vélo
14. Faire évoluer la mobilité scolaire

Mesures d'accompagnement

15. Communiquer sur les pratiques de mobilité durable
16. Créer de l'événementiel sur la mobilité



Axe 1 : Mailler et désenclaver

Action n°1 – Faire évoluer les services de Transport à la Demande (TAD)

Qu'est-ce qu'un TAD ?

C'est un outil de desserte à double fonction :

- Desserte interne des bassins de vie concernés pour satisfaire les flux de proximité,
- Un complément aux réseaux structurants par rabattement.

Un TAD est adapté aux besoins diffus sur un territoire et permet de modérer les coûts de fonctionnement du transport.

Enjeux & objectifs

Un service de TAD permet de proposer une solution de déplacement pour les publics les plus fragiles sur l'ensemble du territoire, voire pour l'ensemble de la population selon des conditions à définir.



Le TAD est un outil de désenclavement à vocation sociale adapté aux zones rurales.

Action n°1A – TAD zonal de la CCNB

Description technique de l'action

Principe général : Chaque habitant du secteur peut se rendre sur réservation préalable vers un pôle de proximité 2 à 3 fois par semaine. L'usage quotidien est exclu pour des raisons de dimensionnement du service.

Règles de fonctionnement :

➤ **Sectorisation géographique**

Exemple :

Secteur	Destination	Lundi		Mardi		Mercredi		Jeudi		Vendredi		Samedi		
		Matin	PM	Matin	PM	Matin	PM	Matin	PM	Matin	PM	Matin	PM	
Barousse	Mauléon-Barousse, Loures-Barousse, Montréjeau, (+ Saint-Laurent-de-Neste ?)	X	X					X	X	X				X
Neste	La Barthe-de-Neste, Saint-Laurent-de-Neste, Lannemezan (+ Loures-Barousse ?)			X	X	X					X	X	X	

- **Prise en charge à domicile (adapté aux personnes âgées et à l'habitat dispersé) et ouvert à toute la population sans conditions**
- **Destinations prédéfinies :** gare de Montréjeau, secteurs commerçants, marchés, cabinets médicaux, principales administrations
- **Ne fonctionne qu'en heure creuse et par demi-journée (9h-12h & 14h-17h)**
- **1 véhicule suffit à assurer le service**

Un service de ce type offre un accès ponctuel aux commerces et services du territoire,

Action n°1B – TAD zonal de la CCPL

Description technique de l'action

Principe général : Chaque habitant du secteur peut se rendre sur réservation préalable vers un pôle de proximité 2 à 3 fois par semaine. L'usage quotidien est exclu pour des raisons de dimensionnement du service.

Règles de fonctionnement :

➤ **Sectorisation géographique**

Exemple :

Secteur	Destination	Lundi		Mardi		Mercredi		Jeudi		Vendredi		Samedi	
		Matin	PM	Matin	PM	Matin	PM	Matin	PM	Matin	PM	Matin	PM
Baronnies	La Barthe-de-Neste, Lannemezan, Capvern (+ Tournay ?)	X	X				X	X	X				X
Plateau-Baïses	Lannemezan, Galan, La Barthe-de-Neste			X	X	X				X	X	X	

- **Prise en charge à domicile (adapté aux personnes âgées et à l'habitat dispersé) et ouvert à toute la population sans conditions**
- **Destinations prédéfinies** : gares de Lannemezan & Capvern, secteurs commerçants , marchés, cabinets médicaux, principales administrations
- **Ne fonctionne qu'en heure creuse et par demi-journée (9h-12h & 14h-17h)**
- **1 véhicule suffit à assurer le service**

Un service de ce type offre un accès ponctuel aux commerces et services du territoire,

Action n°1 – Faire évoluer les services de TAD - Synthèse



Acteurs et partenaires à mobiliser :

- Nécessite de définir une convention de délégation de compétence avec la Région Occitanie
- Concertation locale afin de cerner les besoins de façon fine
- Marché public à lancer et mettre en œuvre



Délais de mise en œuvre :

- 6 mois à 1 an environ
- Dépend de l'ampleur de l'étude et de la concertation préalables
- Délais incompressibles de mise en œuvre d'un marché public



Estimation financière :

0€ 50k€ 100k€ 200k€ 500k€ 1m€ 2m€ 5m€

 **Action 1A (par an)**

 **Action 1B (par an)**

Un TAD engendre des coûts fixes faibles, mais des coûts marginaux élevés (environ 30 à 50€ par course). Dès lors, son coût pour la collectivité est étroitement lié à son succès commercial, et donc à son règlement d'utilisation.

Action n°2 – Faire évoluer les lignes de car interurbain

Enjeux & objectifs :

C'est un outil de desserte à double fonction :

- Liaison vers les principales polarités locales et régionales,
- Desserte interne des bassins de vie concernés pour satisfaire les flux de proximité,
- Possible alternative à la voiture individuelle pour des trajets domicile-travail.
- Intérêt pour la desserte à but touristique



Les lignes interurbaines facilitent la mobilité dans les territoire traversés et constituent un solide support de développement de solutions d'intermodalité.

Action n°2 – Faire évoluer les lignes de car interurbain

Description technique de l'action

Principe général : La Région Occitanie, en tant qu'Autorité Organisatrice de la Mobilité, est compétente en matière de transport interurbain et dessert le territoire de la CCPL via son réseau liO. Elle est tenue également de concevoir des bassins de mobilité au sein desquels la politique régionale de mobilité s'appliquera.

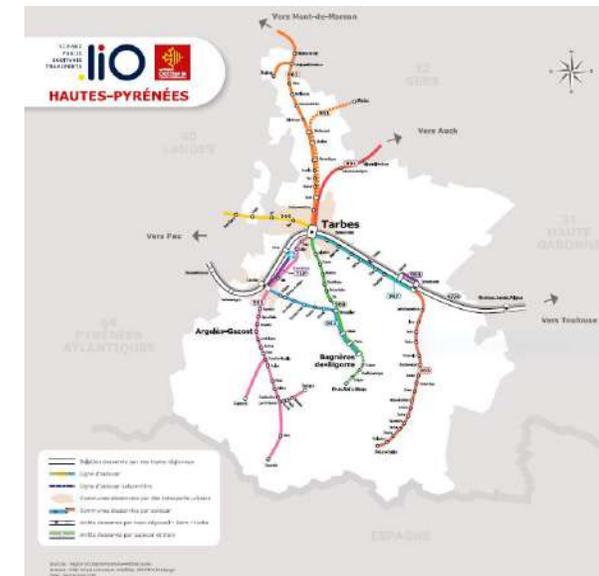
Objectifs : Améliorer le réseau interurbain liO & satisfaire de nouveaux besoins de mobilité.

Public cible : Usagers du réseau liO, touristes et habitants de la CCPL & de la CCNB.

Gouvernance : Discussions dans le cadre des bassins de mobilité & mise en œuvre par la Région Occitanie

Financement : Dépend de l'action à mettre en œuvre (adaptation, ajout, suppression d'offre...)

Exemple d'actions : Liaison Lannemezan – Auch, desserte de la Vallée de la Neste, navette touristique, TAD culturel, etc



Plan du réseau de cars liO

La CCPL & la CCNB peuvent améliorer la desserte en car interurbain via une étroite coopération avec la Région Occitanie et en cohérence avec les futurs bassins de mobilité.



Axe 2 : Rationaliser l'usage de la voiture

Action n°3 – Favoriser le covoiturage

Enjeux & objectifs :

Une politique publique en faveur du covoiturage présente le double avantage d'être vertueuse pour l'environnement et pour le pouvoir d'achat des bénéficiaires, dans un contexte d'incertitude énergétique.

Quelques chiffres

- ❑ 1 Français sur 3 pratique ou a déjà pratiqué le covoiturage courte distance
- ❑ Plus de 80% des covoitureurs utiliseraient leur véhicule seul s'ils ne covoituraient pas, ce qui révèle une très faible concurrence avec le transport public
- ❑ 80% des déplacements en covoiturage courte distance sont liés à l'activité professionnelle
- ❑ Le motif privilégié pour covoiturer est le gain financier, devant la convivialité et la protection de l'environnement



Le covoiturage est une politique à favoriser en milieu peu dense.

Action n°3 – Favoriser le covoiturage

Description technique de l'action

Principe général : Il est possible de moderniser et sécuriser les aires existantes, et d'en créer de nouvelles afin de multiplier les incitations au covoiturage.

Moderniser et sécuriser les aires existantes :

- Signalétique renforcée tant en approche que sur site
- Viabilisation des sols, accessibilité PMR, éclairage, abri contre la pluie, poubelles...
- Bornes de recharge pour véhicules électriques

Développer de nouvelles aires :

- Réserver des places de stationnement à emplacement privilégié à des points stratégiques : signalétique spécifique, marquage au sol, appui des forces de l'ordre...
- Possibilité de mailler finement le territoire à travers un réseau de mini-aires de 3 à 6 places viabilisées : sorties de villages, croisements stratégiques...



Signalétique réglementaire

Action n°3 – Favoriser le covoiturage - Synthèse



Acteurs et partenaires à mobiliser :

- Possibilité de mobiliser le Département, la Région, l'ADEME...
- Programme national Acoté « Développer les lignes de co-voiturage du quotidien en zone peu dense »
- Ne nécessite pas d'exercer la compétence mobilité (compétence voirie)
- Nécessite une étude foncière approfondie



Délais de mise en œuvre :

- 6 mois à 1 an environ



Estimation financière :

- Dépend fortement des contraintes de voirie spécifiques à chaque projet
- Environ 10 à 20k€ par aire pour améliorer l'existant
- Environ 100k à 200k€ pour la création d'aire nouvelle (enrobé, signalétique, etc)

Le coût de viabilisation et sécurisation d'une aire de covoiturage est très dépendant de multiples facteurs et notamment les contraintes d'accès. Les dépenses engendrées peuvent être réduites en mutualisant des parkings déjà existants.

Action n°4 – Financer des Plans de Mobilité

Description technique de l'action

Principe général : La CCPL & la CCNB peuvent inciter les principales entreprises ou administrations du territoire à lancer des Plans de Mobilité (anciennement PDE/PDA) visant à trouver des solutions sur mesure et suivies dans le temps pour limiter l'usage de l'automobile individuelle tant pour les salariés que les visiteurs. Un Plan de Mobilité peut se lancer à l'échelle d'une zone d'activités en groupant plusieurs entreprises.

De nombreux bénéfices attendus :

- Réduire les coûts liés aux déplacements et optimiser les surfaces de stationnement
- Améliorer le pouvoir d'achat des salariés
- Diminuer les risques routiers et la congestion
- Améliorer la qualité de l'air
- Améliorer l'image des entreprises et favoriser le bien-être au travail

Une démarche exigeante mais personnalisée :

- Suppose de faire appel à un prestataire spécialisé qui va établir un diagnostic complet pour chaque salarié concerné
- Un suivi indispensable à faire à chaque changement d'organisation dans les entreprises concernées
- Un panel de solutions adaptées au contexte : covoiturage, flotte de vélos partagés, mise en place de douches, etc.

La CCPL & la CCNB ont la possibilité de financer des Plans de Mobilité pour les principaux employeurs du territoire, de façon à agir directement sur les trajets domicile-travail.

Action n°4 – Financer des Plans de Mobilité - Synthèse



Acteurs et partenaires à mobiliser :

- Ne nécessite pas d'exercer la compétence mobilité
- Identifications d'entreprises et administrations partenaires et pleinement impliqués dans le projet (désignation de référents par structure)



Délais de mise en œuvre :

- 6 mois à 1 an environ
- Important travail de diagnostic individualisé
- Délai de mise en œuvre des solutions proposées plus ou moins long selon leur nature



Moyens de suivi :

- Un référent par entreprise partenaire
- Direction des Ressources Humaines des structures concernées



Estimation financière :

0€ 50k€ 100k€ 200k€ 500k€ 1m€ 2m€ 5m€

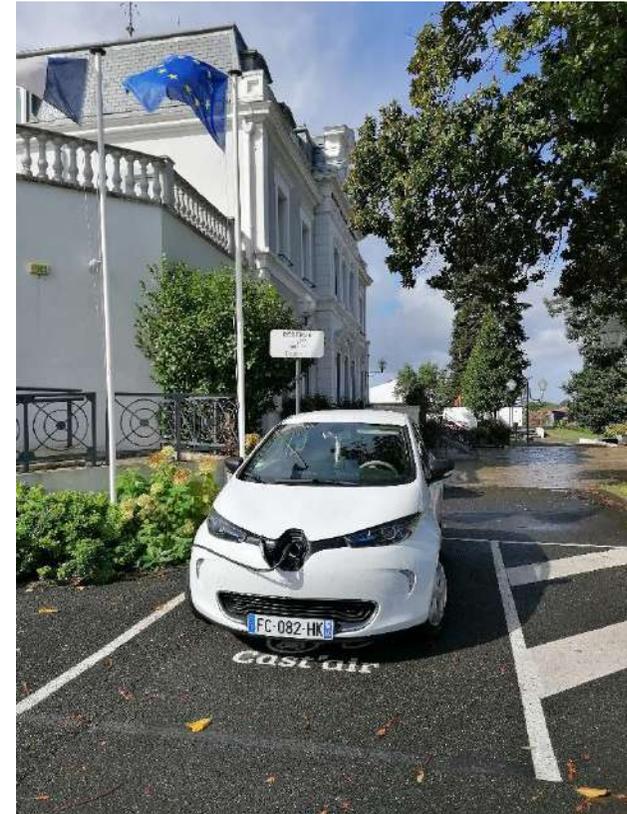
Par entreprise ou groupe d'entreprises

Un Plan de Mobilité afin d'être efficace nécessite un important travail de diagnostic individualisé, et doit ensuite être suivi dans le temps.

Action n°5 – Favoriser l'autopartage

Enjeux & objectifs

Une politique d'autopartage permet d'offrir les avantages de la voiture, tout en limitant ses effets néfastes : économies significatives pour les utilisateurs (en achat d'un véhicule, assurance, entretien, stationnement...) et possibilité de se passer de tout ou partie de son parc automobile privé.



Exemple de véhicule partagé dans une commune rurale des Landes

L'autopartage est un outil complémentaire au covoiturage pour réduire la dépendance automobile d'un territoire.

Action n°5 – Favoriser l'autopartage

Description technique de l'action

Principe général : La CCPL & la CCNB peuvent mettre à disposition du public une flotte de véhicules partagés en différents points de son territoire, de façon à offrir des possibilités de déplacement à un public (habitants ou touristes) n'ayant pas de voiture personnelle à disposition en général ou bien sur le moment.

Différentes modalités possibles :

- Système en boucle à privilégier pour des raisons de praticité et d'économie (la voiture est remise par l'utilisateur à son point de départ)
- Mais système en « trace directe » possible également, engendre alors des frais de personnel pour réguler la flotte de véhicules
- Il est également possible pour une administration de mettre à disposition du public tout ou partie de sa flotte de véhicules de service. Le coût du dispositif est alors très faible, mais le service à l'utilisateur n'est rendu qu'en dehors des heures et jours de travail des administrations concernées.

Une échelle à réfléchir :

- Le dispositif peut être cantonné à une échelle réduite (exemple : 1 voiture disponible à Lannemezan, 1 voiture disponible à Loures-Barousse)
- Ou bien peut s'inscrire dans un projet territorial plus vaste en partenariat avec les EPCI voisins, ou le PNR du Pays des Nestes,

De la mise à disposition de véhicules de services auprès du public, jusqu'à la constitution d'un réseau de véhicules partagés en libre service : l'autopartage est une action multiforme.

Action n°5 – Favoriser l'autopartage - Synthèse



Acteurs et partenaires à mobiliser

- Ne nécessite pas forcément d'exercer la compétence mobilité
- Projet pouvant se réfléchir à une échelle plus large que la CCPL & la CCNB



Délais de mise en œuvre

- Dépend du type de solution choisie



Estimation financière

- Dépend du type de solution choisie :
 - Coût marginal de carburant, de personnel et d'entretien si mise à disposition au public de véhicules de services
 - Environ 10k€ par an et par véhicule si système humanisé en boucle
 - Environ 30k€ par an et par véhicule si système déshumanisé en trace directe

Un service d'autopartage peut répondre à des besoins ponctuels de déplacements en milieu rural, et peut s'adapter au contexte local

Action n°6 – Développer l'autopartage intergénérationnel

Enjeux & objectifs

Le partage de la voiture permet aux participants de bénéficier d'une aide réciproque dans les besoins de mobilité au quotidien.

La solution d'autopartage intergénérationnel proposée par l'association Wimoov permet aux personnes âgées d'améliorer leur autonomie et leur maintien à domicile tout en bénéficiant d'aide d'un jeune adulte profitant du véhicule qui lui est prêté,

Modalités de mise en oeuvre

Possibilité d'apporter une aide financière à l'association pour mettre en place le projet



L'autopartage intergénérationnel est une solution complémentaire adaptée à des publics spécifiques,

Action n°6 – Développer l'autopartage intergénérationnel - Synthèse



Acteurs et partenaires à mobiliser :

- Wimoov
- Les communes
- Les collectivités (EPCI, PETR, Département, Région)
- Les services de l'Etat (ADEME, DDT...)
- Associations (ADMR, CLIC des Côteaux)
- Pôle emploi, Mission locale, etc.



Délais de mise en œuvre :

- 6 mois à 1 an environ



Estimation financière :

0€ 50k€ 100k€ 200k€ 500k€ 1m€ 2m€ 5m€

Le coût final dépend de la mobilisation de différents partenaires et du succès du projet.

Action n°7 – Développer l'autostop organisé

Enjeux & objectifs

L'autostop est une solution de covoiturage spontané qui nécessite un encadrement pour en sécuriser la pratique.

La mise en place d'un système d'identification des conducteurs et autostoppeurs permettra d'encourager et de formaliser la pratique à travers le territoire et d'apporter une solution de mobilité complémentaire aux personnes non motorisées.

Modalités de mise en oeuvre

Possibilité de s'appuyer sur des sociétés privées telles que Rezo Pouce pour faciliter le déploiement du système sur le territoire,



L'autostop organisé est une solution complémentaire adaptée à des personnes non motorisées,

Action n°7 – Développer l'autostop organisé- Synthèse



Acteurs et partenaires à mobiliser

- Ne nécessite pas forcément d'exercer la compétence mobilité
- Projet pouvant se réfléchir à une échelle plus large que la CCPL & la CCNB



Délais de mise en œuvre

- Dépend du type de solution choisie (prestataire ou développement interne)



Estimation financière

0€ 5k€ 10k€ 20k€ 50k€ 100k€ 200k€ 500k€

- Rezo pouce : 10k€ la 1^{ère} année, 3,5k€/an les années suivantes,
- Coûts supplémentaires à prendre en compte : Moyens humains nécessaires pour « faire vivre » le service

Une solution d'autostop organisé est complémentaire aux offres de transport public en milieu peu dense.

Action n°8 – Encourager la mobilité solidaire

Enjeux & objectifs

Les services relatifs à la mobilité solidaire recouvrent un large spectre d'actions qui ont deux objectifs : lutter contre l'exclusion liée à l'absence de mobilité et proposer un parcours de mobilité adapté à chacun.

Modalités de mise en oeuvre

Le portage des actions liées à la mobilité solidaire peut se faire par la CCPL & la CCNB mais aussi par le biais d'associations locales.

La collectivité peut encourager la mobilité solidaire via notamment des financements pour en pérenniser le système.

Action n°8 – Encourager la mobilité solidaire - Synthèse



Acteurs et partenaires à mobiliser

- Les associations
- Les acteurs sociaux



Délais de mise en œuvre

- Dépend du type d'action choisie



Estimation financière

0€ 5k€ 10k€ 20k€ 50k€ 100k€ 200k€ 500k€

- Le financement de cette action se traduit par le subventionnement d'associations proposant des services de mobilité solidaire (garage solidaire, transport solidaire, prêts de véhicules, etc).

La mobilité solidaire développée par le tissu associatif permet de compléter l'action publique et d'apporter des réponses adaptées au contexte local.

Action n°9 – Développer une plateforme digitale d'entraide

Enjeux & objectifs

Pour favoriser la pratique du covoiturage et de l'autopartage, la population est en attente d'une solution formalisée et simple d'utilisation afin de faciliter la mise en relation.

Une plateforme numérique permettra aux habitants de proposer et/ou demander des solutions de mobilité au quotidien

Modalités de mise en œuvre

Possibilité de s'appuyer sur le retour d'expérience de la Région Occitanie suite aux expérimentations menées.



Une plateforme de mise en relation des usagers permet d'encourager la pratique du covoiturage et de l'autopartage sur un territoire.

Action n°9 – Développer une plateforme digitale d'entraide - Synthèse



Acteurs et partenaires à mobiliser

- Ne nécessite pas forcément d'exercer la compétence mobilité
- Projet pouvant se réfléchir à une échelle plus large que la CCPL & la CCNB
- Possibilité de s'appuyer sur la Région Occitanie



Délais de mise en œuvre

- Dépend du type de solution choisie (prestataire, Région ou développement interne)



Estimation financière

0€ 5k€ 10k€ 20k€ 50k€ 100k€ 200k€ 500k€

Le coût d'un tel dispositif dépend de la mobilisation des partenaires institutionnels et de l'adaptation locale de la plateforme.

Action n°10 – Accompagner la démobilité

Enjeux & objectifs

La crise sanitaire a engendré de nouvelles habitudes de mobilité, et notamment de démobilité, qui consiste à réduire les déplacements subits au profits de déplacements choisis.

Objectifs : favoriser le télétravail, réduire les déplacements pendulaires, développer des tiers-lieux, des relais de services et de commerces, favoriser le commerce itinérant, etc.

Modalités de mise en œuvre

Possibilité de s'appuyer sur le retour d'expérience de la Région Occitanie suite aux expérimentations menées, ainsi que sur le projet du PETR du Pays des Nestes sur le développement de Tiers-Lieux



La démobilité se traduit par le déploiement ou l'encouragement d'un ensemble d'actions réduisant les déplacements contraints sur le territoire.

Action n°10 – Accompagner la démobilité



Acteurs et partenaires à mobiliser

- ❑ Projet pouvant se réfléchir à une échelle plus large que la CCPL & la CCNB
- ❑ Actions du PETR du Pays des Nestes sur les Tiers-Lieux
- ❑ Possibilité de s'appuyer sur la Région Occitanie



Délais de mise en œuvre

- ❑ Dépend de l'action mise en oeuvre.
(développement de tiers-lieux, apport de services, développement commercial local ...)



Estimation financière

- ❑ Dépend de l'action mise en oeuvre.
(développement de tiers-lieux, apport de services, développement commercial local ...)

La démobilité se traduit par le déploiement ou l'encouragement d'un ensemble d'actions réduisant les déplacements contraints sur le territoire.



Axe 3 : Valoriser les modes actifs

Action n°11 – Aménager des itinéraires cyclables sécurisés

Enjeux & objectifs

La territoire est traversé par plusieurs itinéraires cyclables régionaux ou nationaux (V81, V82, V83), mais ne compte qu'une faible proportion de ces itinéraires aménagés.

La pratique cyclable sur territoire est en partie freinée par l'absence d'aménagement cyclable sur les principaux axes de déplacement.

Il ressort également des entretiens et tables-rondes que la pratique du vélo est très dangereuse sur les axes routiers du territoire,



Aménager des itinéraires cyclables permet de favoriser la pratique du vélo.

Action n°11 – Aménager des itinéraires cyclables sécurisés

Description technique de l'action

Principe général : La CCPL & la CCNB peuvent favoriser la pratique du vélo sur le territoire en adaptant et/ou créant des aménagements en sécurisant la pratique,

Différentes modalités possibles :

- Pacifier les centres-bourgs et abords des générateurs de déplacements (établissements scolaires, zones commerciales, pôles de services ...) par l'aménagement de zones 30, bandes cyclables, sas vélo aux carrefours ou encore la suppression de stationnement de rue.
- Aménager des voies cyclables structurantes pour relier les bourgs et les véloroutes
- Sécuriser des itinéraires hors des agglomérations par un jalonnement adapté et des aménagements spécifiques (chaucidou, zone partage, panneaux éducatifs...)

Une échelle à réfléchir :

- Une coopération nécessaire entre les différents acteurs (communes, EPCI, PETR, DDT, Région, etc) pour apporter une action cohérente à l'échelle du territoire
- Des axes cyclables stratégiques à prioriser (ex : La Barthe-de-Neste – Saint-Laurent-de-Neste, Lannemezan – Galan ...)

Des aménagements cyclables sécurisés et un apaisement de la circulation dans les centres-bourgs permettra de favoriser l'usage quotidien du vélo sur le territoire,

Action n°11 – Aménager des itinéraires cyclables sécurisés - Synthèse



Acteurs et partenaires à mobiliser :

- Les communes
- Le Département
- La Région Occitanie (Plan régional « Vélo Intermodalités Nouvelles mobilités »)
- Le PETR du Pays des Nestes
- Les services de l'Etat (DDT, ADEME ...)
- Programmes nationaux : Appel à projet Avélo 2, Objectif employeur Pro-Vélo ...)



Délais de mise en œuvre :

- 3 à 5 ans environ



Estimation financière :

0€ 50k€ 100k€ 200k€ 500k€ 1m€ 2m€ 5m€

Actions de type urbanisme pragmatique

Aménagements cyclables

Notion de coûts :

- Bande cyclable x2 : 30k à 50k€/km
 - Piste cyclable bidirectionnelle : 150k à 350k€/km
 - Voie verte : 450k€/km
 - (NB) Route départementale : 5 millions €/km
- Politique vélo des EPCI en 2019 : 10€/hab en moyenne

L'aménagement d'itinéraires cyclables apparaît nécessaire mais constitue une contrainte importante, notamment pour la mobilisation de multiples acteurs et la levée de financements,

Action n°12 – Développer du stationnement vélo sécurisé

Enjeux & objectifs

Le cycliste dans ses déplacements a besoin de stationner son vélo au plus près de sa destination. Pour cela, une offre de stationnement de qualité et suffisamment dimensionnée est nécessaire. L'offre doit être sécurisée et sécurisante, facilement accessible et utilisable, et bien visible.

Les besoins en stationnement dans l'espace public correspondent aux points d'intérêt :

- Centre-ville/bourg ;
- Pôle de service, de santé, commerces ;
- Zones d'emploi ;
- Sites touristiques ;
- Gares routières, ferroviaires, aires de covoiturage ...



Les difficultés de stationnement et la peur du vol sont des freins importants à l'usage du vélo.

Action n°12 – Développer du stationnement vélo sécurisé - Synthèse



Acteurs et partenaires à mobiliser :

- Les communes
- Gare & connexion



Délais de mise en œuvre :

- 1 à 3 ans environ



Estimation financière :

0€ 50k€ 100k€ 200k€ 500k€ 1m€ 2m€ 5m€

Notion de coûts :

- Arceau vélo : 150 à 500€
- Abris vélo (10 places) : 5k à 10k€
- Box sécurisé : 100 à 2000€ / place

Le coût final dépend du nombre d'arceaux installés et du niveau de sécurisation.

Action n°13 – Développer des services de location de vélo

Enjeux & objectifs

Pour favoriser la pratique du vélo et encourager à son utilisation quotidienne, les Communautés de Communes du Plateau de Lannemezan et de Neste Barousse peuvent proposer des vélos en location.

Des vélos sont déjà proposés à des fins touristiques par la CCPL.

Une augmentation de la flotte et une plus large ouverture de la location, en accord avec la Région Occitanie compétente sur le sujet, pourrait avoir un intérêt pour le développement de la pratique cyclable.

Le service pourrait notamment se reposer sur des compétences sociales (aide à l'accès à l'emploi, à la mobilité) via notamment une tarification sociale ou à la compétence touristique.



Proposer des solutions de location de vélo permettent d'initier les habitants à la pratique cyclable.

Action n°13 – Développer des services de location de vélo - Synthèse



Acteurs et partenaires à mobiliser :

- Les offices de tourisme
- La Région Occitanie
- Mission locale, Pôle emploi, CCAS, associations ...



Le système à définir:

- Location à destination touristique, impliquant un système de location de courte durée (demi-journée, journée),
 - Ce système implique des coûts de maintenance plus importants à provisionner en raison des nombreuses locations : gestion du service de location, état des lieux, maintenance;
- Location à destination sociale ou « expérimentale », impliquant un système de location plus longue durée (1 mois, 3 mois, 6 mois ...)
 - Ce système est adapté aux besoins de location pour les personnes en insertion professionnelle, ou encore pour des habitants souhaitant tester le VAE avant achat personnel.



Délais de mise en œuvre :

- 1 à 3 ans environ



Estimation financière :

0€ 10k€ 20k€ 30k€ 40k€ 50k€ 60k€ 70k€

- Environ 15k€/an pour 20 VAE (investissement, maintenance et personnel)
- Le coût peut varier en fonction du système de location choisi (plus cher pour de la courte durée en raison de la forte rotation)

La mobilisation de la Région Occitanie, AOM locale, est nécessaire pour la mise en place de services de location de vélo sur le territoire.

Action n°14 – Faire évoluer la mobilité scolaire

Enjeux & objectifs

La mobilité scolaire vise particulièrement les trajets domicile – école et les pratiques de déplacements des familles.

L'objectif est de faire évoluer les pratiques pour favoriser les modes doux via des actions concrètes d'accompagnement et d'encadrement des déplacements aux abords des établissements scolaires,

Modalités de mise en oeuvre

Possibilité de s'appuyer sur l'étude de mobilité durable réalisée par la DDT65 et sur le programme national Moby,



La mobilité scolaire peut être encadrée et favoriser les changements de pratiques vers des comportements plus vertueux en faveur des modes doux.

Action n°14 – Faire évoluer la mobilité scolaire



Acteurs et partenaires à mobiliser

- DDT65 via son étude de mobilité durable à l'échelle des Hautes-Pyrénées
- Communes volontaristes



Délais de mise en œuvre

- Dépend de l'action mise en œuvre.
(développement de tiers-lieux, apport de services, développement commercial local ...)



Estimation financière

- Dépend de l'étude et des actions mises en œuvre,
- Moby : financement de 50% des équipements plafonné à 1000€ par établissement

La mobilité scolaire peut être encadrée et favoriser les changements de pratiques vers des comportements plus vertueux en faveur des modes doux.



Mesures d'accompagnement

Action n°15 – Communiquer sur les pratiques de mobilité durable

Enjeux & objectifs

La population est souvent non-informée des solutions de mobilité alternatives à la voiture individuelle sur le territoire. L'apport d'information via une communication adaptée est une solution favorisant les changements de pratique. Un plan de communication est donc indispensable pour permettre aux habitants de trouver la solution alternative la plus adaptée à leurs besoins,



Communiquer et informer sur les solutions de mobilité est essentiel pour faire connaître les solutions alternatives à la voiture individuelle.

Action n°15 – Communiquer sur les pratiques de mobilité durable - Synthèse



Acteurs et partenaires à mobiliser :

- Les communes
- Le Département
- Les offices de tourisme
- La Région Occitanie
- Les médias locaux
- Les associations



Délais de mise en œuvre :

- 3 mois environ pour la définition du plan de communication
- Temporalité variable en fonction du plan de communication



Estimation financière :

0€ 50k€ 100k€ 200k€ 500k€ 1m€ 2m€ 5m€



La mobilisation des différents acteurs de la mobilité est nécessaire pour faciliter la transmission d'informations et des supports de communication.

Action n°16 – Créer de l'événementiel sur la mobilité

Enjeux & objectifs

Pour inciter les habitants à changer leurs pratiques de mobilité, il est nécessaire de leur apporter les solutions et de leur permettre de les essayer.

La communication par l'événementiel est une des solutions que la CCPL & la CCNB peuvent mobiliser localement, De multiples mouvements locaux, nationaux voire même européens peuvent être organisés sur le territoire.

Vélo, covoiturage, autopartage, utilisation des transports régionaux, et mobilité électrique sont autant de sujets qui peuvent être présentés pédagogiquement.



La communication par l'événementiel est une solution efficace aux changements de pratique, au plus près de la population.

Action n°16 – Créer de l'événementiel sur la mobilité - Synthèse



Acteurs et partenaires à mobiliser :

- Les communes
- Le Département
- Les offices de tourisme
- La Région Occitanie
- L'Etat
- Les médias locaux
- Les associations



Délais de mise en œuvre :

- Temporalité variable en fonction de l'événement



Estimation financière :

0€ 50k€ 100k€ 200k€ 500k€ 1m€ 2m€ 5m€



Les acteurs mobilisés dépendent de l'événement ainsi que de la thématique abordée.



Conclusion

Axe 1 – Mailler et désenclaver

1. Faire évoluer les services de transport à la demande
2. Faire évoluer les lignes de car interurbain

Axe 2 – Rationaliser l'usage de la voiture

3. Développer un réseau d'aires de covoiturage sécurisées
4. Financer des Plans de Mobilité
5. Favoriser l'autopartage
6. Développer l'autopartage intergénérationnel
7. Développer l'autostop organisé
8. Encourager la mobilité solidaire
9. Développer une plateforme digitale d'entraide
10. Accompagner la démobilité

Axe 3 – Valoriser les modes actifs

11. Aménager des itinéraires cyclables sécurisés
12. Développer du stationnement vélo sécurisé
13. Développer des services de location de vélo
14. Faire évoluer la mobilité scolaire

Mesures d'accompagnement

15. Communiquer sur les pratiques de mobilité durable
16. Créer de l'événementiel sur la mobilité

tecurbis
le conseil technique indépendant

CONTACT :

Vincent PUYAL

Chef de projet

Tel. : + 33 (0) 5 57 59 24 67

vincent.puyal@tecurbis.fr