

Plan de Mobilités Simplifié Haut-Béarn

Connaissance et partage des besoins



Le Cerema est un établissement public sous la tutelle du ministère de la Transition écologique, présent partout en métropole et dans les Outre-mer grâce à ses 26 implantations et ses 2 400 agents. Détenteur d'une expertise nationale mutualisée, le Cerema accompagne l'État et les collectivités territoriales pour la transition écologique, l'adaptation au changement climatique et la cohésion des territoires par l'élaboration coopérative, le déploiement et l'évaluation de politiques publiques d'aménagement et de transport.

Doté d'un fort potentiel d'innovation et de recherche incarné notamment par son institut Carnot Clim'adapt, le Cerema agit dans 6 domaines d'activités : Expertise & ingénierie territoriale, Bâtiment, Mobilités, Infrastructures de transport, Environnement & Risques, Mer & Littoral.

Site web : www.cerema.fr

Plan de mobilités simplifié du Haut-Béarn

Connaissance et partage des besoins

Commanditaire : Communauté des communes du Haut-Béarn

Auteur : **Frédéric Lescommères** Responsable du rapport

Frédéric Lescommères – Département Mobilités – Unité PMD
Tél. : +33(0)6 22 20 82 53
Courrier : frederic.lescommeres@cerema.fr
Direction – adresse : rue Pierre Ramond – 33166 Saint Médard en Jalles

Historique des versions du document

Version	Date	Commentaire
Version 0	10/08/2022	Diffusée par courriel au client CDC HB
Version1	15/09/22	Diffusée client après validation Cerema
Version2	Déc 2022	/

Références

N° d'affaire : 21-SO-0531

Nom	Service	Rôle	Date	Visa
Lescommères	DMOB/PMD	Auteur principal	28/07/2022	
Thai Van	DMOB/PMD	Relecteur	10/09/2022	

Ont contribué à cette étude et au contenu du diagnostic : groupe Politiques de Mobilité Durable

- ✓ Modes actifs et aménagement de l'espace public : **Marion Valentin, Carine Flahaut, Jérôme Matheus**
- ✓ Connaissances des mobilités – construction des données : **Anthony Defoe, Patrick Pacevicius, Gilles Bedat**
- ✓ Gestion et cartographie des données mobilités : **Vincent Vaillant**
- ✓ Connaissance et analyse des mobilités : entretien d'acteurs, enquête mobilité, animation d'atelier : **Christophe Simonet**

Résumé de l'étude

Le volet « diagnostic des mobilités en Haut-Béarn » représente la phase 1 de l'étude d'élaboration du plan de mobilité simplifié, à l'échelle du territoire du Haut-Béarn.

Cette phase a pour objectif de recenser, d'identifier et de partager les problématiques de mobilité et de co-construire une vision partagée des besoins prioritaires de mobilités sur le territoire. Cette phase initiale doit permettre de définir des stratégies d'actions prioritaires, pour répondre à ces besoins ; elle doit également permettre de construire un plan d'action, inscrit dans le temps, pour favoriser une amélioration progressive, mais certaine, des mobilités pour tous en Haut-Béarn.

La méthodologie de travail pour construire le diagnostic repose sur 4 axes de travail :

- Des observations et mesures des pratiques de mobilités sur le territoire (comptage de trafic, déambulations, parcours usagers),
- Des entretiens avec des acteurs socio-économiques du territoire (associations, entreprises, élus, commerçants, hébergeurs, acteurs du tourisme...),
- Des ateliers mobilités avec des usagers, des habitants, ou des acteurs du territoire,
- Une enquête mobilité (en version électronique et en version présentielle sur des marchés de plein-air).

La synthèse du diagnostic a été présentée en réunion du bureau de la communauté des communes le jeudi 7 juillet 2022.

Le présent rapport de diagnostic vient étayer la présentation faite lors du bureau mobilité.

5 à 10 mots clés à retenir de l'étude

Mobilités en zone peu dense	Modes actifs
Territoire de montagne	Connaissance et analyse des besoins
Service de mobilités	Mobilité sociale et solidaire
Gouvernance des mobilités	Compétences
Intermodalité / multi modalité	Versement mobilités

Statut de communication de l'étude

Les études réalisées par le Cerema sur sa subvention pour charge de service public sont par défaut indexées et accessibles sur le portail documentaire du Cerema. Toutefois, certaines études à caractère spécifique peuvent être en accès restreint ou confidentiel. Il est demandé de préciser ci-dessous le statut de communication de l'étude.

- Accès libre : document accessible au public sur internet
- Accès restreint : document accessible uniquement aux agents du Cerema
- Accès confidentiel : document non accessible

Cette étude est capitalisée sur la plateforme documentaire [CeremaDoc](https://doc.cerema.fr/depot-rapport.aspx), via le dépôt de document : <https://doc.cerema.fr/depot-rapport.aspx>

Contexte et objet de l'étude

La Communauté de Communes du Haut-Béarn (Pyrénées-Atlantiques) autour de la ville d'Oloron Sainte-Marie a opté, en application de la LOM, pour la prise de compétence Mobilité d'autorité organisatrice de la mobilité (AOM), à compter du 1er juillet 2021.

La ville d'Oloron Sainte Marie était auparavant AOM sur son périmètre de transport urbain et percevait, à ce titre, le versement mobilité (VM). Cette compétence et ses ressources sont désormais transférées à la communauté des communes sur un territoire beaucoup plus large, puisqu'il s'étend géographiquement jusqu'à la frontière avec l'Espagne, au fond de la vallée d'Aspe (col du Somport). La collectivité se doit donc aujourd'hui de dresser un diagnostic des mobilités et des besoins sur l'ensemble du territoire, très rural et de montagne, afin d'être en mesure d'adopter un plan d'action pertinent et pragmatique.

L'extension du versement mobilité, dans un second temps, à l'ensemble du nouveau ressort territorial, sera un enjeu fort.

Cette collectivité regroupe 48 communes pour une population d'environ 33 000 habitants. Une ville assure les fonctions de centralité à Oloron-Sainte-Marie ; le territoire présente deux géographies :

- une zone de piémont pyrénéen le long du gave d'Oloron
- une zone de montagne avec deux vallées, la vallée du Barétous (vers Tardets et Mauléon) au sud-ouest et la vallée d'Aspe (vers le col du Somport et la zone frontalière) au sud.

En première lecture, les mobilités sur ce territoire rural et de montagne présentent les caractéristiques des espaces ruraux et de loisirs, où les activités touristiques (hivernales ou estivales) engendrent des spécificités et des besoins propres, tout au long de l'année. Plusieurs stations de montagne (été et hiver) accueillent des pratiquants sportifs ou ludiques, souvent en automobile.

Plusieurs formes de mobilités (du quotidien, de loisir, d'excursion et de tourisme) y sont concentrées et les distances parfois longues (fond de vallée à 40 kilomètres) et les conditions de circulation parfois contraintes (routes de montagne, conditions météorologiques, viabilité hivernale...) font que l'automobile y reste le mode le plus performant.

Néanmoins ce territoire présente déjà un existant notable en termes de services de mobilité, offerts aux usagers :

Transports collectifs urbains : **la navette** - 3 lignes sur le centre d'Oloron (77000 passagers en 2019)

Un service **TER** en liaison Pau-Oloron (8 A/R jour) et jusqu'à Bedous (4 à 6 A/R jour)

Un transport à la demande – **TAD** : reliant 10 communes de la vallée d'Aspe (2 à 5 passagers en moyenne)

Un service d'auto-stop collaboratif **Rezo Pouce** (à l'arrêt depuis 2020) Des services modes actifs autour du **vélo** :

- 4 stations vélos à assistance électrique en libre-service dans les gares et haltes ferroviaires (Ogeu-les-Bains, Bidos, Bedous, Oloron-Sainte- Marie)
- 25 VAE en location / prêt (260 locations depuis 2020)
- 45 vélos en location longue durée (3,6,12 mois)

La formalisation d'un document de stratégie des mobilités et de planification d'action en faveur de l'amélioration des conditions de déplacements des habitants et des touristes de passage devient donc l'enjeu majeur des prochains mois, pour doter la collectivité d'un outil de contractualisation et de gouvernance de la mise en œuvre de la compétence mobilité à l'échelle de tout le territoire. Les interactions avec les collectivités voisines, avec le pays de Béarn, et avec l'agglomération Paloise devront être intégrées à la démarche.

Sommaire

Introduction	7
1 - Connaitre les habitudes et les besoins pour adapter les solutions de mobilité	
1.1 Observer, mesurer, compter	9
1.1.1 Le territoire du Haut-Béarn propose une topographie et une géographie où les mobilités sont, par constat, très fortement dépendantes de l'automobile.	10
1.1.2 Observations et comptages de trafic	11
1.1.3 Regards croisés sur les transports collectifs et les services de mobilité	16
1.1.4 Mobilités actives et aménagements de l'espace public : regard sur les pratiques	19
1.2 Entretiens avec les acteurs socioéconomiques	29
1.3 Des ateliers mobilités pour se rapprocher des usagers	31
1.4 L'enquête mobilité auprès des usagers	35
1.4.1 Les principaux enseignements issus de l'analyse de l'enquête	36
1.4.2 Quelles perspectives d'évolution ou de changement ?	37
1.4.3 Quelques éléments de comparaison entre territoires du Haut-Béarn :	38
1.4.4 Quelles sont les attentes fortes exprimées par tranche d'âge ?	39
2 - Définition des orientations stratégiques	40
Les besoins considérés comme prioritaires	40
Les propositions d'axes	40
Pourquoi ces choix ?	42
3 - La définition des axes	41
AXE 1 : STRATÉGIE DES MOBILITÉS ET ANIMATION TERRITORIALE : UNE GOUVERNANCE PARTAGÉE	
Fiche 1 : Stratégie des mobilités et animation territoriale : Une gouvernance partagée.	42
AXE 2 : VERS UN CHANGEMENT DE COMPORTEMENT : COMMUNIQUER, ACCOMPAGNER, EDUQUER	
Fiche 1 : Créer une plateforme d'informations	45
Fiche 2 : Accompagner les populations les plus fragiles	49
Fiche 3 : Sensibiliser aux différents modes de déplacement	53
AXE 3 : LES SERVICES DE MOBILITÉ	
Fiche 1 : Extension du service de transport urbain	56
Fiche 2 : Développement d'un TAD en Vallée d'Aspe	61
Fiche 3 : Les mobilités partagées	65
Fiche 4 : Les modes actifs de déplacement	71
Fiche 5 : La mobilité solidaire	85
AXE 4 : DÉVELOPPEMENT D'UNE STRATÉGIE MULTIMODALE	
Fiche 1 : Aménagement et sécurisation des centres-bourgs	89
Fiche 2 : Aménagement de l'intermodalité autour des gares et des pôles générateurs de flux	104
4 - Annexes	109
L'ensemble des cartographies produites par le Cerema seront déposées en format original (pleine page) dans cette annexe, ainsi que les graphes d'analyse de l'enquête usagers et le détail des analyses par territoires (suggestions, avis, attentes)	

Introduction

Le territoire du Haut-Béarn présente une géographie variée où les espaces de montagne côtoient des milieux de piémont et de vallées (Aspe, Barétous, Josbaig, entre autres) et où la ville d'Oloron-Sainte-Marie exerce une attractivité forte, sur les différents niveaux de services offerts aux populations.

Par ailleurs, le Haut-Béarn est situé aux confins du département des Pyrénées-Atlantiques, à l'interface avec l'agglomération Paloise et l'Espagne, en position transfrontalière : la vallée d'Aspe et le col du Somport et la vallée de Canfranc jusqu'à Jaca (Espagne).

Cette variété géographique (lieux de vie, populations, activités, accessibilité.) propose donc une grande diversité dans les pratiques de mobilité et des spécificités (en fonction du lieu de vie et des conditions d'accessibilité) qui méritent un regard particulier au travers d'un diagnostic partagé, afin de **mieux connaître les problématiques et les besoins de mobilité de chacun.**

L'élaboration du plan de mobilité simplifié du Haut-Béarn s'inscrit dans une démarche transversale depuis la prise de compétence d'AOM (effective depuis le 1^{er} juillet 2021). Cette transversalité se traduit dans les démarches thématiques lancées à l'échelle du territoire en complémentarité :

- Aménagement du territoire : SCOT et PLUi en cours d'élaboration
- Climat et environnement : PCAET approuvé depuis avril 2021
- Projet de territoire et vision prospective 2040, En Davan !
- Schéma directeur cyclable approuvé en juin 2021

En parallèle et dans le cadre de la démarche « Petite Ville de Demain », la communauté des communes du Haut-Béarn interagit avec les collectivités voisines (CDC Vallée d'Ossau, et CDC Pays de Nay) pour des réflexions/actions autour des mobilités.

Le volet diagnostic partagé est un maillon essentiel, avant toute définition d'une stratégie des mobilités et par conséquent, toute construction d'un programme d'action, destinés à améliorer les conditions de mobilité-déplacements sur le territoire.

La méthode de travail du Cerema a été construite autour d'une volonté affirmée de coconstruction et de partage des visions et des pratiques.

Les acteurs socioéconomiques et les usagers ont été sollicités pour exprimer leurs habitudes de mobilité, leurs problématiques et leurs besoins, sur les différents territoires du Haut-Béarn.

Quatre axes de travail prioritaires ont été proposés :

- **Des entretiens bilatéraux** avec une trentaine d'acteurs du territoire (élus, techniciens, employeurs, associations...),
- **Des ateliers (7) de territoire** pour se rapprocher des habitants et des spécificités territoriales sur le sujet des mobilités-déplacements,
- **Une enquête mobilité / habitants**, pour interroger les usagers sur les pratiques et les attentes (environ 550 personnes ont répondu au questionnaire en format présentiel (marché de plein air) ou au format électronique),
- **Des observations de terrain, déambulations et mesure/comptage de trafic** pour quantifier et qualifier les mobilités et les déplacements sur le territoire du Haut-Béarn.

La synthèse de ces travaux dans les pages suivantes vient illustrer les principaux éléments de constats formulés lors de cette phase. Ces éléments partagés lors de la réunion du bureau de la communauté des communes du 7 juillet 2022, serviront de base de travail à l'élaboration de la stratégie des mobilités Haut-Béarn (quelles priorités données pour le territoire et quel calendrier ?) et à la définition d'un programme d'action pluriannuel, dans un contexte de prélèvement prochain du versement mobilité¹ à l'échelle de tout le territoire du Haut-Béarn.

¹ Versement Mobilité : Le versement mobilité finance l'ensemble des actions de l'AOM, en investissement ou en fonctionnement. Il est conditionné à la mise en place de transport collectif régulier.

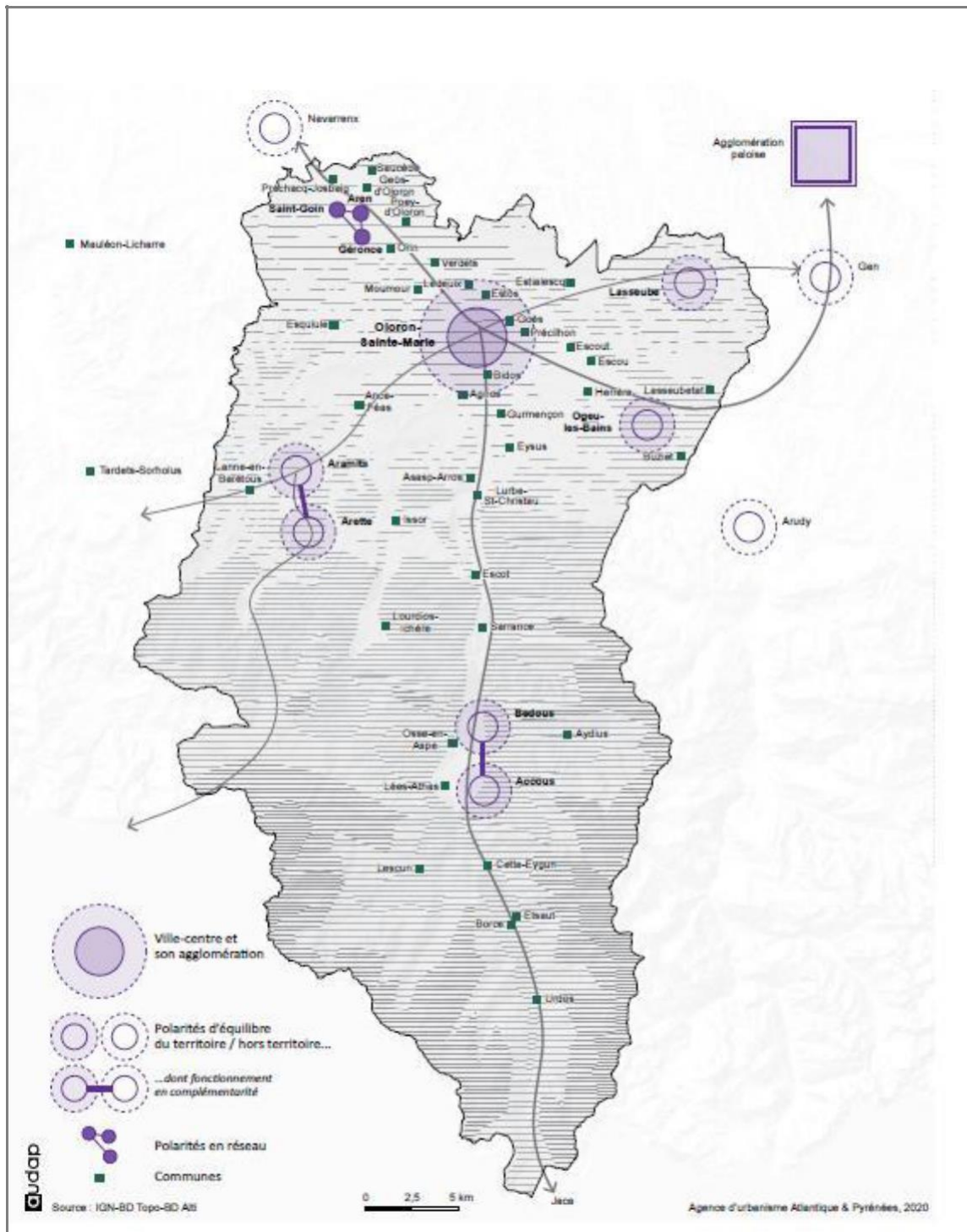


Illustration 1 - cartographie AUDAP

1- CONNAITRE LES HABITUDES ET LES BESOINS POUR ADAPTER LES SOLUTIONS DE MOBILITE

L'intérêt du diagnostic partagé des mobilités est de permettre pour chaque territoire (Oloron, le piémont, les vallées et les villages ou hameaux reculés de montagne...) et pour chaque type de population (jeunes, actifs, seniors...) d'identifier les spécificités qui font que les mobilités y sont différentes et les besoins particuliers.

Le premier temps du diagnostic a consisté à une analyse de données existantes sur les mobilités du territoire du Haut-Béarn ; en complément des observations de terrain, des mesures de trafic et des déambulations ont permis de venir confronter ces données aux caractéristiques géographiques du territoire et aux réalités des pratiques par les usagers.

1.1 Observer, mesurer, compter

1.1.1 Le territoire du Haut-Béarn propose une topographie et une géographie où les mobilités sont, par constat, très fortement dépendantes de l'automobile.

Qu'elles soient de proximité (moins de 5 kilomètres) et quotidiennes (pour accéder à l'emploi, à la formation ou aux services), de connexion aux polarités principales (Oloron, Pau.) ou secondaires (Bedous, Ogeu, Aramits, Lasseube...) ou à plus longue distance (> 50 kilomètres), les mobilités sont essentiellement automobiles.

Des solutions alternatives autour du transport collectif (TER, autocars du conseil régional – ligne 807 et ligne 808, Skibus, ou services de transports scolaires) ou de l'automobile partagée (covoiturage ou autopartage collaboratif de type « Rezo pouces »..) existent sur le territoire mais restent d'un usage minoritaire.

Premier constat : la fréquentation des transports collectifs reste relative ; les horaires n'apparaissent souvent pas adaptés aux besoins (dire d'usager et d'habitant). De nombreux habitants n'en connaissent pas ou mal l'existence (lieu de prise en charge, tracé des lignes, coût, accessibilité) et certains craignent de ne pas savoir comment l'utiliser.

La navette gratuite d'Oloron présente les caractéristiques d'un service de mobilité urbaine délivré à titre gratuit ; elle permet une mobilité de proximité pour tous, en facilitant l'accès aux principaux pôles générateurs de mobilité de la ville. Elle apparaît comme un outil pertinent pour faciliter la mobilité sans voiture. Elle fait cependant l'objet de nombreuses demandes d'extension vers les communes voisines d'Oloron.

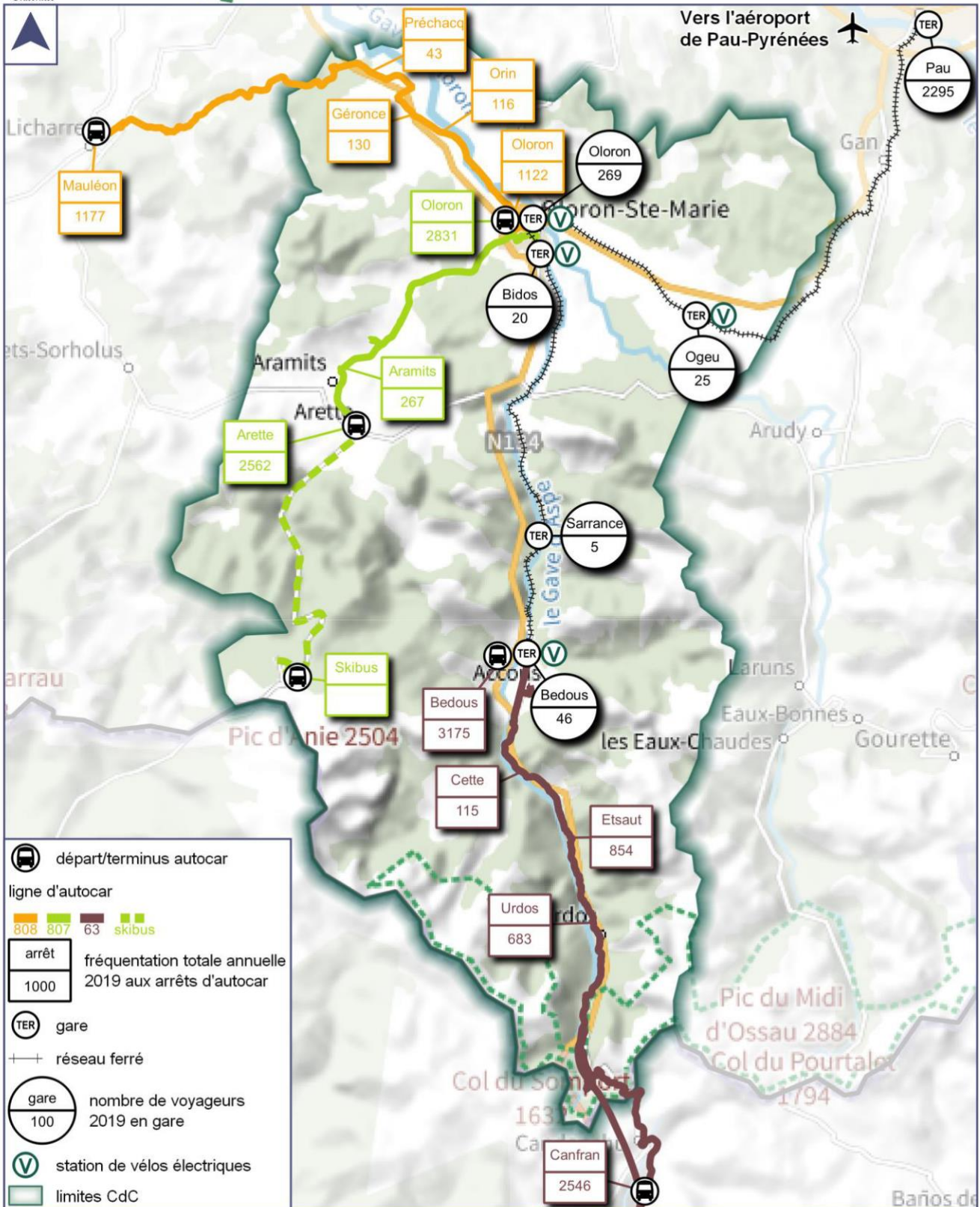
Des services modes actifs autour du vélo et du vélo à assistance électrique (VAE) ont également été déployés, principalement dans Oloron Sainte Marie, mais également en gare d'Ogeu (service inopérant lors du diagnostic réalisé au printemps 2022) et en gare de Bedous. A dire d'habitants ou d'usagers, ces services apparaissent pertinents mais « compliqués » à utiliser : abonnement, réservation, caution, durée de location, tarification et modes de paiement.



Lors de la déambulation du Cerema, le service de la station de la gare d'Oloron ne fonctionnait pas, pour des questions techniques de connexion aux bornes de location.

Globalement ces services irriguent principalement la polarité Oloronaise ; des services (TER + autocars 807/808) permettent une forme d'alternative de mobilité sur les principaux axes en étoile autour d'Oloron : vers le vallon de Josbaig, vers Ogeu et Hérrère, vers Lanne-en-Barétous et Aramits et vers la vallée d'Aspe.

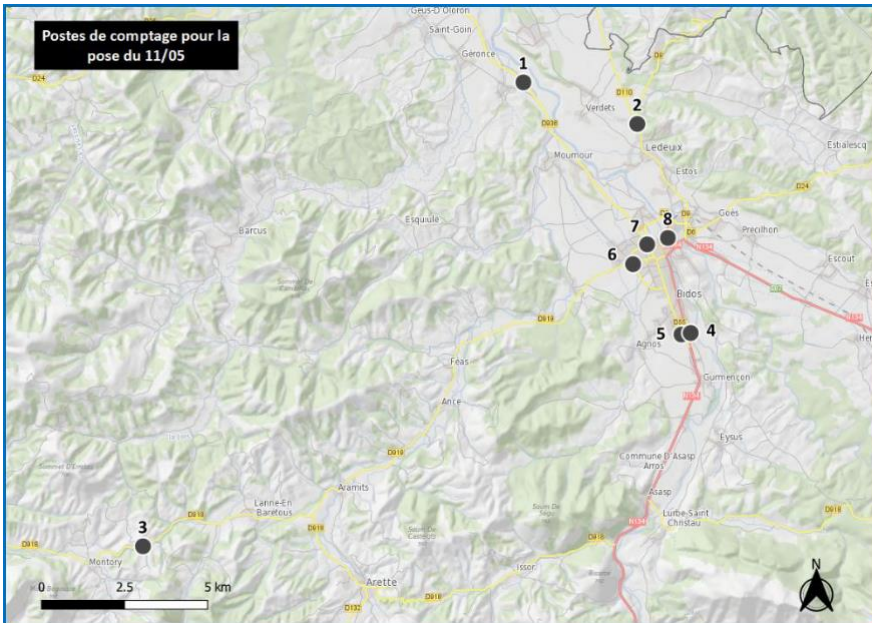
La cartographie ci-dessous résume simplement les constats formulés autour de ces services (localisation, fréquentation moyenne annuelle, connexion intermodale...). De nombreux espaces apparaissent « sans solution » autre que l'automobile (Lasseube, Lourdios-Ichère, Esquiule, ...)



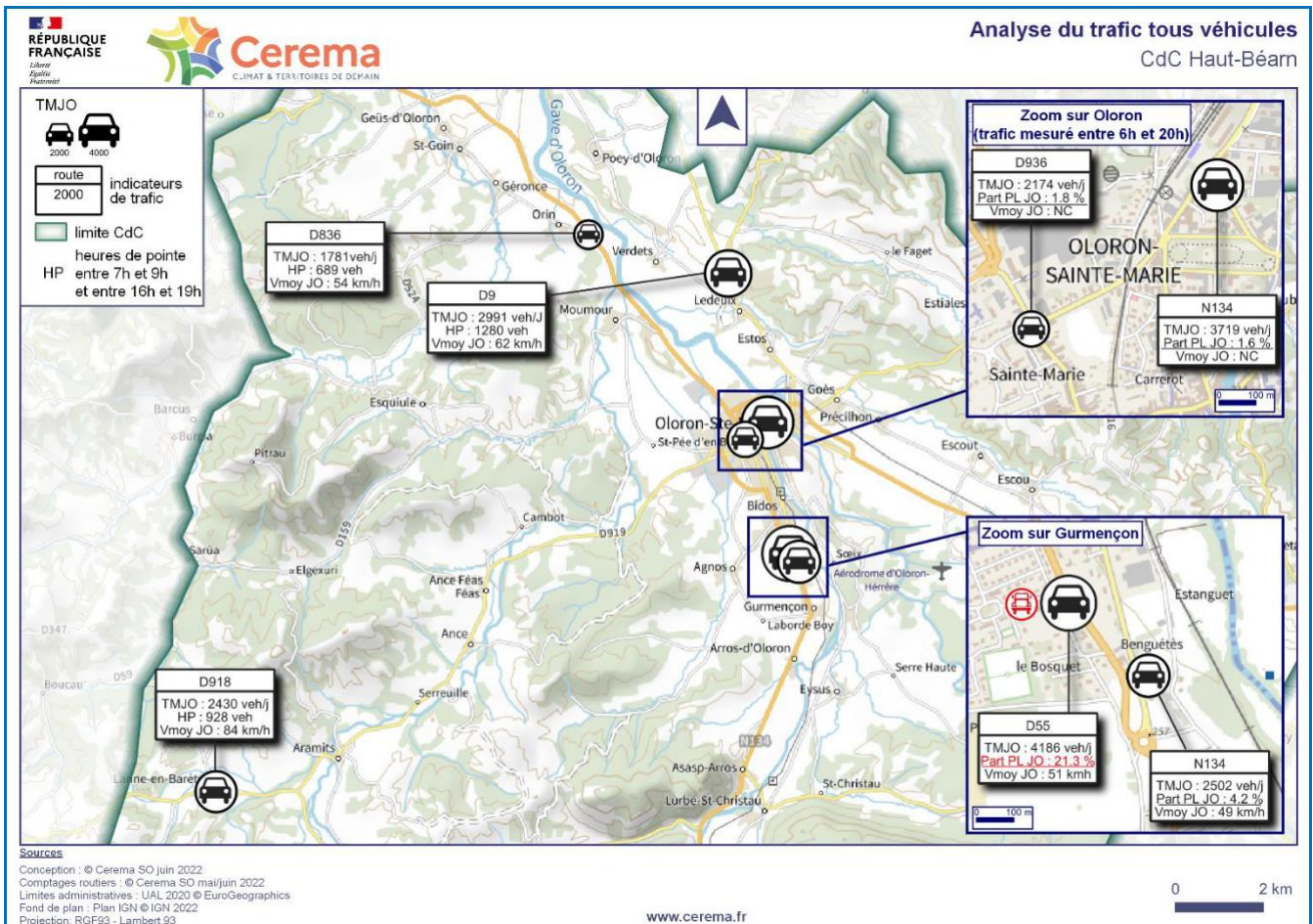
Sources
Conception : © Cerema SO juin 2022
Réseau interurbain Transports 64 : © Nouvelle-Aquitaine 2022
Réseau ferré : BD CARTO © IGN 2022
Limites administratives : UAL 2020 © EuroGeographics
Fond de plan : Plan IGN © IGN 2022
Projection: RGF93 - Lambert 93

1.1.2 Observations et comptages de trafic

Huit postes de comptages et d'observations ont été positionnés sur le territoire (carte ci-dessous pour identifier leur localisation) entre le 5 mai et le 20 mai 2022.

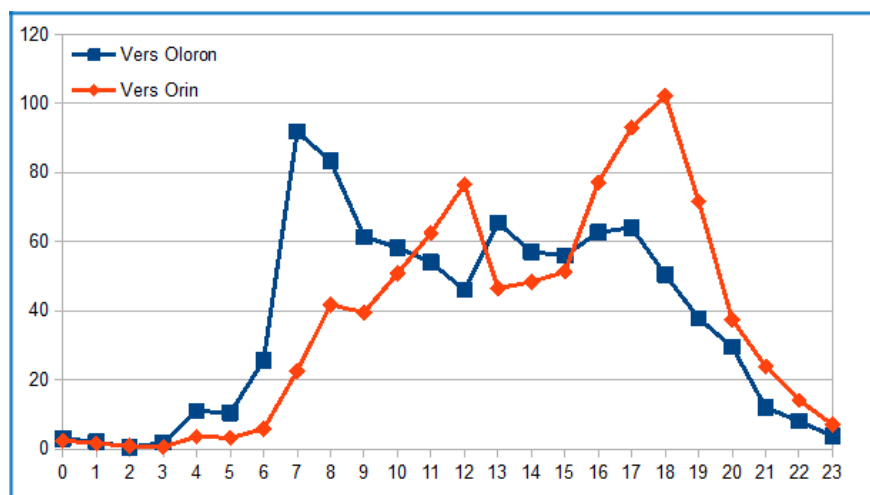


Des compteurs à tube, des compteurs radar (de type viking) pour les automobiles et camions, des compteurs delta ou des caméras pour le comptage vélo en ville ont été utilisés pour ces exercices sur site.



1.1.2.1 Pour le trafic routier automobile ou poids lourds

5 postes de comptage ont été positionnés : Orin, Gurmençon, Ledeux, Bidos, Lanne en Barétous), les trafics moyens journaliers annuels (TMJA) ou trafic moyen jours ouvrés (TMJO) relevés montrent des valeurs allant de 1780 (TMJO à Orin) à 4186 (TMJO sur boulevard des Pyrénées – RD 55).



Un constat formulé sur les axes rejoignant Oloron (depuis Orin, Ledeux ou Gurmençon) : la mobilité quotidienne est organisée autour de trois temps, la mobilité pendulaire du matin et celle du soir sont complétées par **un retour marqué (mais en proportion moindre) au domicile lors de la pause déjeuner.**

Ce constat n'est pas observé pour les habitants du Barétous (éloignement).

Rapporté à la nature du territoire à dominante rurale, les chiffres proposés par ces comptages ne présentent pas de caractère incitant à la régulation ; **peu ou pas de congestion constatée et pas de difficultés de stationnement** des véhicules en arrivée sur site, dans ou autour d'Oloron Sainte Marie.

L'offre de stationnement gratuit dans Oloron est largement dimensionnée et les aires de stationnement offertes par les principaux employeurs (Lindt, Safran, entre autre) favorisent l'usage de l'automobile pour les employés.

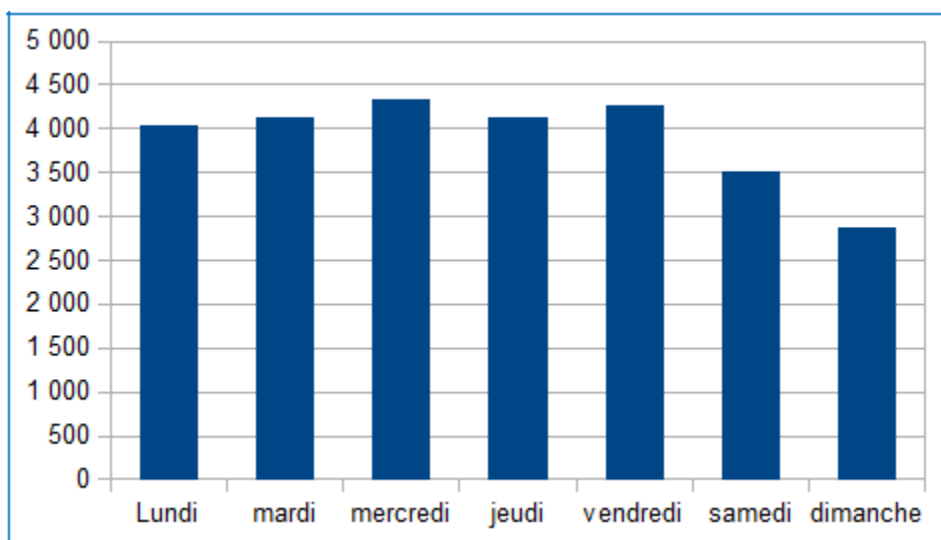
Le graphique ci-dessus permet de formuler plusieurs constats :

- L'amplitude horaire du matin pour les mobilités quotidiennes est concentrée entre 6h30 et 8h30 (2 heures)
- L'amplitude horaire du soir pour le retour est plus large : elle débute vers 16h00 et s'étend jusque vers 19h00 (3 heures)
- Le pic du matin est entre 7h00 et 7h30, le pic du soir est observé entre 17h30 et 18h00
- Le retour du midi est marqué sur une durée réduite entre 12h00 et 12h45 majoritairement.

Focus particulier sur les mesures de trafic sur l'axe RD 55 en entrée d'Oloron (connexion vers le boulevard des Pyrénées – rocade d'Oloron).

	Vers Gurmençon			Vers Oloron			TOTAL		
	VL	PL	TV	VL	PL	TV	VL	PL	TV
Lundi	1 727	379	2 107	1 444	494	1 938	3 171	874	4 045
mardi	1 738	459	2 197	1 447	491	1 938	3 185	950	4 135
mercredi	1 924	491	2 415	1 463	457	1 920	3 386	948	4 335
jeudi	1 754	478	2 232	1 408	491	1 899	3 162	969	4 130
vendredi	1 938	367	2 305	1 580	382	1 962	3 518	749	4 267
samedi	1 728	97	1 825	1 562	125	1 688	3 290	223	3 513
dimanche	1 244	49	1 293	1 450	133	1 583	2 694	182	2 876

Cet axe d'observation présente les chiffres les plus importants relevés sur le territoire lors des mesures (TMJO à 4186 véhicules, dont 21.3% de poids lourds). Il concerne une infrastructure de contournement de la ville d'Oloron pour les trafics de transit et les trafics poids lourds (hors livraisons locales) tout en étant potentiellement un axe de partage des modes de déplacements (notamment les modes actifs autour du vélo) puisque'il est aménagé au droit notamment du lycée, de la piscine et du collège Tristan Derème de bandes cyclables sur voirie.



Au cours de la semaine (week-end compris) on observe une certaine régularité dans les chiffres de fréquentation, même si le dimanche montre un reflux certain.

Les pointes de trafic sont plutôt « étendues » dans la journée puisque le flux est assez régulier entre 7h00 et 12h00, une décrue est constatée autour de 13h00 mais reprend rapidement entre 13h30 et 19h30

Le chiffre à retenir sur cet axe de mesure est la part des poids lourds dans le trafic global journalier : **21.3% des véhicules circulant sur cet axe sont des poids lourds**. Sur les autres axes de mesure du trafic le chiffre était de 4 à 5 %.

Cette valeur vient illustrer, ou conforter, le sentiment d'insécurité vécu par les usagers ou potentiels usagers du vélo ou des modes actifs, notamment lors des déplacements vers les lieux d'études et d'activité pour les jeunes ou vers les lieux d'emplois (commerces, hypermarchés).

Concernant les vitesses de circulation constatées sur les comptages et mesure de trafic, il faut noter que globalement des **vitesses moyennes supérieures à la limitation sur l'axe ont été relevées**. Ces dépassements de la vitesse autorisés **oscillent entre 4 et 7 km/h** avec des pics d'augmentation de la vitesse constatée sur les créneaux horaires du soir (au-delà de 22h00).

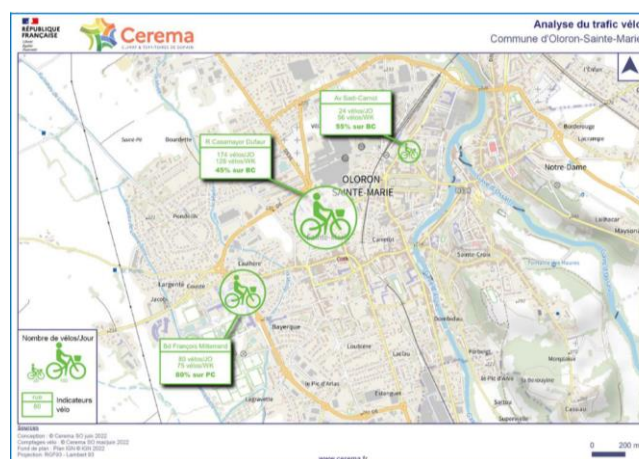
Certains axes ou infrastructures (RD 9 vers Oloron, RD 918 en sortie de Lanne-en-Barétous et dans les deux sens, RN 134 vers Gurmençon) **présentent des chiffres de vitesse constatées plus élevés** : vitesse moyenne à 83.8 Km/h sur RD 918 à Lanne-en-Barétous (limitation à 70km/h à cet endroit), vitesse moyenne constatée de 55.4 km/h sur RN 134 vers Gurmençon.

En comparaison, les vitesses moyennes constatées sur les axes entrants dans Oloron (RD 55, RN 134) à 49.4 km/h (vitesse limitée à 50km/h) montrent une prise en compte réelle par les différents usagers du contexte urbain et de l'aménagement de l'espace public (partage des modes avec les vélos notamment).

1.1.2.2 Pour le trafic des vélos et des modes actifs

Sur les voiries Oloronaises, nous avons positionné trois matériels d'observation et de comptage : 1 caméra sur l'Avenue Sadi Carnot et 1 caméra sur la rue Emile Casamayor Dufaur, et un dispositif de comptage à tubes sur RD 6 - Boulevard François Mitterrand, à proximité du collège, du Lycée et de la piscine.

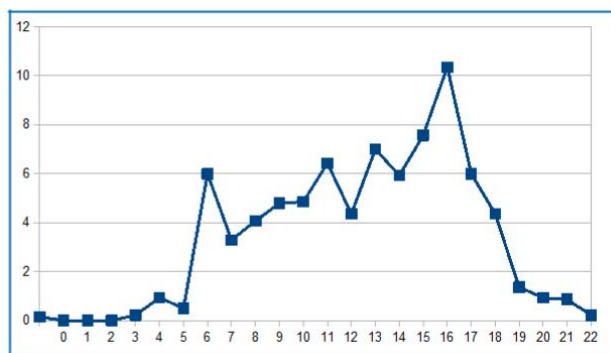
Les lieux d'observation proposés étaient tous aménagés, avec des aménagements de type bande cyclable ; pour le rue Casamayor, à sens unique de déplacement, la vitesse est limitée à 30km/h, les poids lourds y sont interdits et cette voie propose un double sens cyclable : la bande cyclable est matérialisée au sol pour le sens sortant (vers l'usine Lindt).



Principaux constats :

☞ **RD 6 – Boulevard F. Mitterrand : TMJA/TMJO quasiment équivalent à 80 vélos** (double sens) ; on s'aperçoit que cet axe est autant fréquenté en semaine, que les deux jours de week-end. Le jour le plus fréquenté par les vélos est le mardi (94 vélos), le jour le moins fréquenté par les vélos est le jeudi (70 vélos).

L'observation et l'analyse démontrent que cet axe en connexion directe avec les lieux d'études, un lieu de loisir (piscine) et en connexion avec les zones commerciales (Intermarché notamment) est régulièrement utilisé par les vélos, malgré l'expression d'un sentiment d'insécurité et d'inconfort lié souvent, à la proximité avec les camions.



L'espace comprenant le collège, le lycée et la piscine montre que l'aménagement de l'espace public et la signalétique pourraient encore « rassurer » pour favoriser les modes actifs, surtout dans un contexte où tous les modes se croisent : piétons, vélos, voiture, camion et autocars scolaires...

☞ **Avenue Sadi Carnot** : à proximité de la station vélo de la gare et des services de transports collectifs de la gare ferroviaire, en connexion directe avec l'hyper-centre d'Oloron. Cette voie est aménagée d'une bande cyclable jusqu'à 40/50 mètres du giratoire de la gare et du stationnement automobile est proposé le long, de cet axe depuis la place du jardin public.

Entre 6h00 et 20h00, le **TMJO double sens** est de 3695 véhicules motorisés dont 58 poids lourds et **24 cyclistes**. Le **trafic cycliste est plus important le week-end** notamment le dimanche qu'en semaine (environ 65 vélos).

Malgré la proximité de la station vélo libre-service de la gare, le chiffre de la fréquentation n'apparaît pas significatif de la fonction « cyclable » de cet axe (à l'exception du dimanche).

		VL	VUL	PL	Bus	Moto	Vélo	TOTAL
Jeudi 12 mai	6h/20h	2 568	401	54	15	40	19	3 097
Vendredi 13 mai	6h/20h	3 734	462	62	5	48	29	4 340
Samedi 14 mai	6h/20h	2 101	176	12	1	56	48	2 394
Dimanche 15 mai	6h/20h	1 285	122	8	0	56	63	1 534



Observations et analyses : Cet axe très fréquenté par les modes motorisés met en connexion le centre-ville et la « rocade » via la gare ferroviaire. Il apparaît peu utilisé par les cyclistes, malgré la proximité de la gare et de la station vélo car il ne semble pas constituer un itinéraire préférentiel.

En termes d'usages et de partage des modes, nous avons constaté que de nombreux « obstacles » pouvaient constituer des freins à la pratique des modes actifs (marche et vélo) : **de nombreux véhicules stationnent « temporairement » (de 2 à 5 minutes) sur la bande cyclable** pour accéder aux commerces situés autour des hôtels (boulangerie, brasserie, bureau de tabac..),

la place de l'auto semble très importante dans cet espace public (nombreux stationnements longitudinaux) et les comportements des usagers motorisés peu adaptés au respect et au partage des modes dans l'espace.

☞ **Rue Emile Casamayor Dufaur :**



Voie utilisée	Vélos	
Bande cyclable	424	44,5%
Pleine voie	410	43,1%
Trottoir	75	7,9%
Passage piéton	43	4,5%
TOTAL	952	100,0%

	VL	VUL	PL	Bus	Moto	Vélo	TOTAL
JO	1 684	242	40	7	26	174	2 174
Samedi	1 249	146	27	1	10	134	1 567
Dimanche	696	66	8	0	21	121	912

Dans le créneau retenu pour l'observation des modes de déplacements cyclistes (6h00/20h00), nous avons relevé un **TMJO de 174 cyclistes**, sur cet axe à double sens cyclable, où la vitesse est limitée à 30km/h, à sens unique de circulation pour les véhicules motorisés.

Sur la semaine d'observation par caméra nous avons recensé **952 vélos**, avec des **pics de circulation vélo (double sens) à 8h00 et à 17h30**. La fréquentation constatée le dimanche est en moyenne de 120 vélos.

En complément d'analyse les observations et captations vidéos nous ont permis de retenir que malgré l'aménagement de la voirie avec une bande cyclable et une signalisation au sol (souvent peu ou mal lisible) de **nombreux cyclistes (12% environ) circulaient sur le trottoir ou au niveau des passages piétons** (recherche de sécurité ou de confort ? risque de conflit d'usage avec les piétons ?).

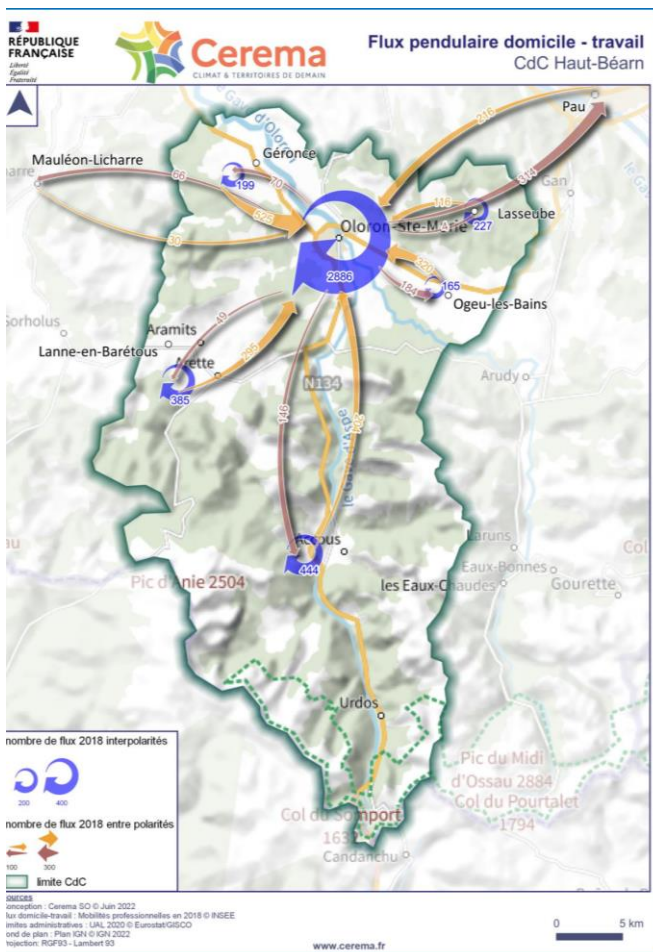
En parallèle nous avons observé que la répartition des usagers cyclistes entre la bande cyclable et la pleine voie était équilibrée : **44.5% des usagers sur piste cyclable et 43% des usagers sur pleine voie**. Le trafic vélo présente deux pics : entre 12h00 et 13h00 et entre 17h00 et 18h00.

L'analyse des captations vidéos nous a permis d'affiner ces constats : globalement le marquage au sol (délimitation de la bande cyclable, chevrons et logo vélo) semble peu lu, ou mal lu, ou mal compris ; le sens de circulation des vélos sur cet axe double sens cyclable apparaît anarchique (sur bande cyclable, sur pleine voie, à contre-sens sur bande cyclable, sur trottoir...).

Le partage de l'espace public entre automobile et vélo semble plutôt respecté ; la limitation de la vitesse à 30km/h apparaît comme un facteur rassurant voire sécurisant pour les vélos.

A l'opposé, le risque de conflit d'usage entre piéton et vélo sur trottoir apparaît réel, d'autant plus que le dimensionnement des trottoirs reste **réduit** et n'offre pas de possibilité de partage entre ces deux modes. Ce constat est confirmé si l'on ajoute **la proximité avec le stationnement longitudinal sur la partie droite de la voie** (sens vers la cathédrale Sainte Marie) qui constitue un « obstacle » potentiel pour les piétons et pour les vélos.

1.1.2.3 Pour les déplacements pendulaires quotidiens



La cartographie démontre la **polarité forte exercée par la ville d'Oloron** sur les déplacements du quotidien liés à l'emploi et à l'accès aux services (**environ 1500 déplacements automobiles quotidiens entrants, en provenance des autres communes de Haut-Béarn et environ 800 déplacements quotidiens sortants**). Cette polarité est complétée par l'attractivité exercée par l'agglomération paloise sur les déplacements du quotidien liés au travail et aux études (215 entrants et environ 315 sortants).

A moindre échelle, les relations avec les territoires d'emploi autour **d'Ogeu, d'Accous-vallée d'Aspe et vallée du Barétous**, montrent des chiffres allant de **80 à 350 déplacements/jours**.

La part des déplacements du quotidien lié au travail et à l'emploi en interne à la commune d'Oloron et les communes limitrophes est significative (environ 2880 déplacements / jour). Ces déplacements sont très majoritairement effectués en automobile et en autosolisme. Nombre d'entre eux (inférieurs à 3/5 kilomètres) pourraient être réalisés en modes actifs, en mode partagé ou en transports collectifs.

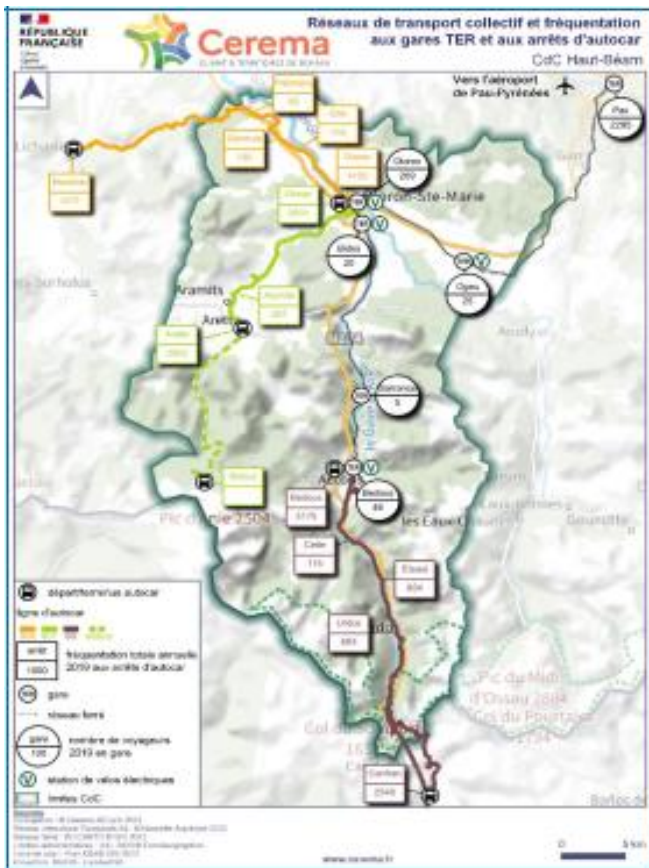
Ces constats illustrent, au-delà de l'attractivité, **le potentiel d'organisation différenciée de la mobilité** autour de la construction d'une offre alternative à l'automobile : les transports collectifs, la mobilité partagée (covoiturage et court-voiturage).

Le covoiturage existe déjà dans bon nombre de cas, sur des initiatives spontanées dans l'entreprise (chez Toyal à Accous, chez PCC à Ogeu, chez Safran et Lindt à Oloron) : le gisement est réel et le contexte énergétique et économique actuel doit pouvoir constituer un accélérateur du changement de comportement pour ces mobilités.

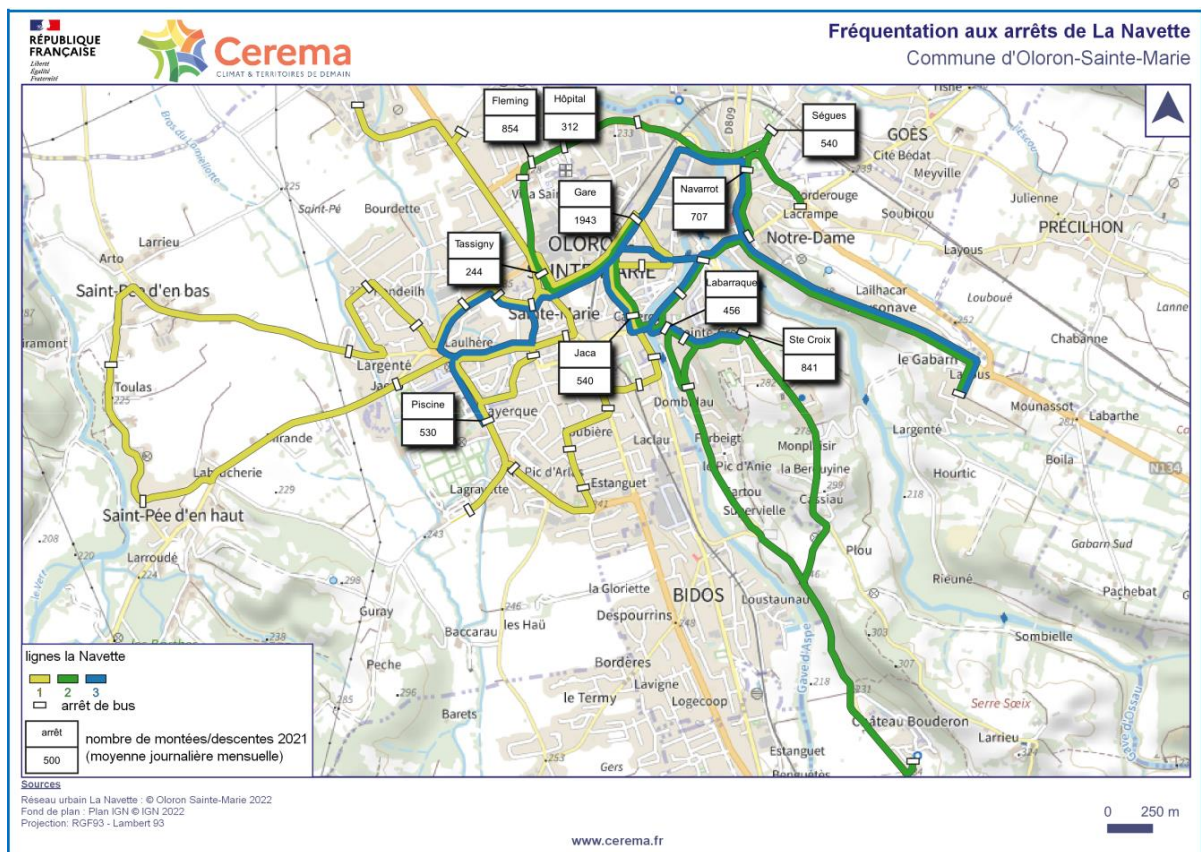
1.1.3 Regards croisés sur les transports collectifs et les services de mobilité

Le territoire du Haut-Béarn apparaît en première lecture correctement doté en services de transports collectifs avec un système en étoile autour de sa polarité principale (Oloron) et en connexion avec l'agglomération paloise.

Un service **TER** accessible en gare d'Oloron et desservant 4 autres gares ou haltes sur le territoire (Bidos, Ogeu, Sarrance, Bedous) et trois services d'autocars interurbains reliant Canfranc depuis Bedous, Mauléon et Arette depuis Oloron. (8 A/R par jour Pau-Oloron 4 à 6 A/R par jour Pau-Bedous)



Rapidement, l'analyse des offres de service montre les limites : **fréquence, cadencement, interconnexion modale**. Le retour d'usage des habitants et utilisateurs confirme la relative **inadaptation ou inadéquation de ces services aux besoins des locaux (habitants ou touristes)**. Les chiffres des fréquentations viennent illustrer ces constats ou direx d'usagers : **25 voyageurs/jour sur TER à Ogeu, 5 voyageurs/jour sur TER à Sarrance, 46 voyageurs/jour sur TER à Bedous, 269 voyageurs/jour à Oloron. 130 voyageurs /mois à Gèronce sur L808, 267 voyageurs/mois sur L807à Arette...**



La ville d'Oloron Sainte Marie a développé un service de transport collectif gratuit dit « **la navette** ». Ce service propose trois lignes permettant de desservir les principales zones d'activité de la commune à destination de tous les publics. Ce service accueille également les personnes à mobilité réduite, les poussettes, les animaux et les vélos (sous réserve de l'autorisation du conducteur). Le service est accessible de 7h30 à 18h30 selon les lignes. **77000 passagers** ont été transportés par la navette en 2019 (dernière année complète de statistique avant épisode COVID).



Une quarantaine de points d'arrêts disséminés sur la commune permet d'irriguer le territoire. Les points d'arrêts sont matérialisés comme un arrêt de bus classique ; la signalétique des arrêts ne matérialise pas visuellement la navette. Pour illustrer le propos, il est assez peu aisé de remarquer l'arrêt de la navette en sortant de la gare ferroviaire d'Oloron, par la signalétique proposée.

Les bus, d'environ 20 places, circulent avec une réelle agilité du fait de leur dimension et sont bien lisibles dans le paysage grâce à leur couleur rose.

Un dizaine d'arrêts des trois lignes montrent une forte fréquentation mensuelle : la gare, la piscine, Fleming, Sègues, Navarrot, Jaca, Sainte Croix..., avec des niveaux mensuels de fréquentation échelonnés entre **400 et 850 passagers**.

Ces arrêts sont souvent soit excentrés, soit en proximité des zones commerciales, de santé ou scolaires, soit en connexion avec une autre ligne ou un autre service de mobilité.

La navette est perçue comme un service très pertinent et permettant de satisfaire les besoins de mobilité de beaucoup de personnes en interne à Oloron : jeunes, actifs, seniors, personnes à mobilité réduite. Sa gratuité est un facteur perçu comme très positif et facilitant.

La navette fait l'objet de convoitises de la part des communes limitrophes d'Oloron depuis l'élargissement de la prise de compétence d'AOM à la communauté des communes.



Le territoire du Haut-Béarn dans une démarche d'expérimentation lancée en 2016, a déployé le service **d'autostop collaboratif « Rezo Pouces »**. Des points de prise en charge ont été identifiés sur le territoire dans les communes et sur les axes principaux de déplacements.

L'animation réalisée par la collectivité et l'opérateur a été réalisée au lancement de l'expérience, puis s'est réduite dans le temps voire à disparue depuis l'épisode du COVID.

C'est un service qui apparaît aujourd'hui, au mieux peu ou pas connu, au pire inutile car mal appréhendé. Des alternatives associatives ou communautaires (cercle d'ami ou de connaissance dans un espace géographique réduit) ont été développées pour organiser localement le covoiturage ou l'autostop solidaire (Covoit'Barétous, Covoit'Lescun...).

La dynamique territoriale autour de l'animation et la pédagogie sur la solution « Rezo Pouce » apparaît néanmoins comme une priorité, dans certains territoires (Lasseube, Géronce, Aramits) :

« pourquoi ne repartirions-nous pas de « Rezo Pouces » qui est déjà présent, pour construire une animation qui rendrait la solution pertinente et adaptée à certains de nos besoins ? »



Sur le vallon de Bedous et en interaction avec la haute vallée d'Aspe, un service de **navette – transport à la demande (TAD)** existe depuis 2018. Ce service met en relation les 10 communes de la Haute-vallée en connexion avec le marché de Bedous le jeudi matin. Il est organisé par le conseil régional Nouvelle-Aquitaine et est opéré avec un véhicule du SIAM de Bedous et une conductrice du SIAM (capacité d'emport de 8 passagers).

Les réservations sont effectuées via un numéro de téléphone auprès de la conductrice ; le système de plateforme de réservation mis en place au démarrage par la région, n'a pas été prolongé.

Entre 2 et 5 passagers en moyenne (hors période estivale) et au maximum de la capacité de transport (8 passagers) en période estivale.

Cette navette TAD est perçue dans la vallée comme un service indispensable à maintenir et à élargir, notamment sur la fréquence et sur le dimensionnement de l'offre, en saison touristique autour de la gare de Bedous.

Une réflexion / action est en cours (juillet 2022), dans le cadre de la candidature à l'appel à manifestation d'intérêt Avenir Montagne Ingénierie – Volet Mobilité pour expérimenter un nouveau service de TAD sur la Vallée avec une offre élargie.

1.1.4 Mobilités actives et aménagements de l'espace public : regard sur les pratiques

1.1.4.1 Aménagements de l'espace public et mobilités

L'aménagement de l'espace public est souvent un facteur clé de la pratique des modes actifs de déplacements (vélos, marche). L'observation des pratiques et des comportements dans la ville d'Oloron a mis en exergue quelques constats sur l'aménagement des réseaux de voirie, sur la signalétique et la sécurisation des parcours d'usagers.

Globalement, les usagers rencontrés lors des ateliers ou des entretiens, ou ceux qui se sont exprimés dans l'enquête mobilité, ont majoritairement **souligné le sentiment d'insécurité perçu** lors de la pratique des déplacements actifs (vélo et marche), dans Oloron et sur tout le territoire.

Ils ont été nombreux à demander des aménagements sécurisants pour favoriser la pratique de ces modes : **aménagement de bandes cyclables ou de pistes cyclables, offre de service de stationnement sécurisé pour les VAE, sensibilisation des autres usagers motorisés au respect et au partage de l'espace public, accompagnement des usagers dans des sessions de « remise en selle »** ...



Les illustrations ci-dessous, photos prises lors des déambulations réalisées par le Cerema soulignent quelques caractères forts de la ville en matière d'aménagement de l'espace public :

Points forts :

Un centre-ville à échelle humaine, avec des distances très raisonnables pour se déplacer à pied ou en vélo : inférieures à 2 kilomètres pour la plupart.

Trois secteurs remarquables permettant d'attirer les touristes : Eglise Notre-Dame, Quartier Sainte-Croix et son église, la Cathédrale Sainte-Marie.



Une offre de stationnement gratuite en zone de régulation dite « zone bleue » très importante et à proximité des principaux lieux d'attractivité.

Quelques premières expériences de zone 30 ou de voirie partagée, indiquent la volonté d'apaiser les déplacements et de partager l'espace public pour tous les modes.

Points faibles :

Le centre-ville apparaît peu attractif ou déclassé (rue Louis Barthou, rue Revol...), ses rues manquent de vitalité, et de nombreux commerces y sont fermés, ou en attente de requalification.

A l'exception du quartier de la Cathédrale Sainte-Marie, les atouts touristiques sont peu mis en valeur ; **certains aménagements et espaces publics sont vieillissants** et principalement adaptés aux véhicules motorisés – une impression minérale et un certain manque de végétation dans les rues commerçantes.

Un relatif manque de signalétique à destination des piétons ou des cyclistes, (orientation, signalement, distance, temps de parcours) notamment pour mettre en avant les secteurs remarquables et peut-être aussi aider ou faciliter la pratique des modes actifs (marche ou vélo)

La place de l'automobile apparaît très importante dans toutes les rues et dans l'espace public en général. L'exemple de la place Georges Clémenceau autour de la mairie est significatif : beaucoup de véhicules y accèdent à toute heure, de nombreux stationnements sont offerts, **et il est souvent difficile en tant que piéton d'y déambuler sereinement.**



Les pôles générateurs de déplacements (commerces, lieux d'éducation, lieux de loisirs.) sont peu ou difficilement accessibles en mode actif (notamment vélo), tant l'automobile semble omniprésente et prioritaire.



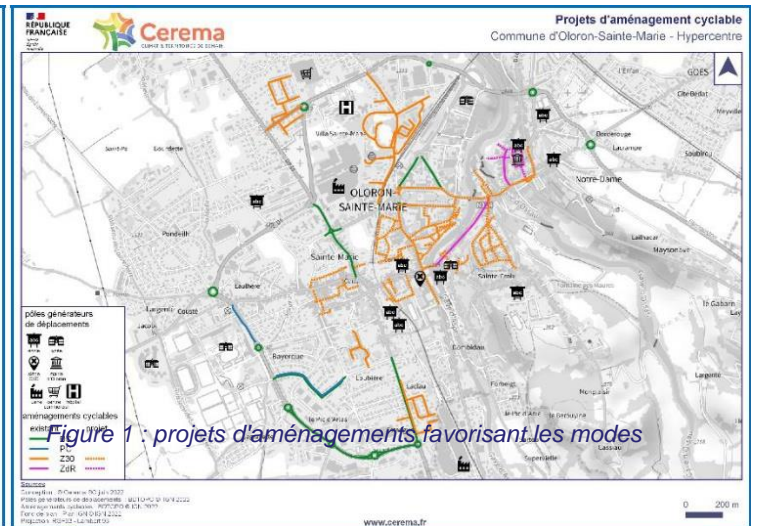
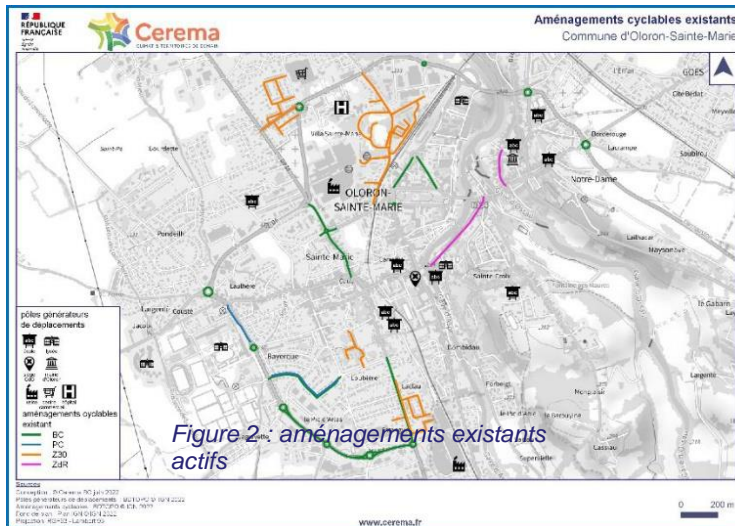
De manière générale les trottoirs des rues principales apparaissent trop étroits et difficilement accessibles pour les groupes de personnes, ou pour les personnes à mobilité réduite, ou pour les familles avec des enfants en bas-âge.

En résumé, l'aménagement de l'espace public permettrait dans Oloron de redéfinir la place de chaque mode de déplacements (modes actifs et modes motorisés) tout en requalifiant le centre-

ville en lieu de vie doté d'une nouvelle dynamique commerciale.

Cette requalification, dont des travaux sont déjà en cours, impliquera de grands changements dans les habitudes et probablement aussi dans les comportements de mobilité des automobilistes. Cela peut néanmoins être un levier pour améliorer les mobilités de tous, dans un espace apaisé et partagé.

Plusieurs modèles, plusieurs expériences peuvent être tentés (figure 2), selon un calendrier et une évolutivité adaptée : réduction de l'espace public dédié à l'automobile, adaptation et régulation de l'offre de stationnement, redimensionnement des cheminements piétons, sécurisation des points noirs (point durs) des lieux de circulation des cyclistes, extension des zones 30, création de zones de rencontre dans les espaces à fort potentiel touristique ou bénéficiant d'une attractivité naturelle liée à la proximité de pôles générateurs de déplacements (école, collège, commerces, services de santé...), réflexion/expérimentation d'aire piétonne, redéfinition du plan de circulation dans le centre-ville.



1.1.4.2 Focus sur les mobilités autour des établissements scolaires



Figure 4 Stationnement sauvage sur zone interdite



Figure 3 Accessibilité piétons sur trottoir

Lors de nos déambulations autour des établissements scolaires Oloronais (écoles primaires, collège, lycées) nous avons observé une **utilisation très importante de l'automobile par les parents**, pour accompagner les enfants.

Cela donne parfois lieu à des **situations dangereuses, sur les parkings (figure 3), sur les trottoirs aux abords des entrées des établissements, et par extension sur les passages protégés pour piétons**, où la visibilité devient très « obstruée ». Nous avons pu observer de nombreuses pratiques de stationnement « sauvage » sur voirie ou sur les trottoirs, qui gênent les autres usagers (notamment piétons) et posent, ponctuellement des problèmes de sécurité et d'inconfort.

L'accessibilité et le confort d'usage des trottoirs (figure 4) pourrait être améliorée, à proximité des établissements scolaires, pour sécuriser les usages « modes actifs » et encourager les personnes à privilégier ce mode de déplacement.

Il a par ailleurs été constaté des vitesses d'accès aux établissements scolaires quelque fois inadaptées, qui concourt au sentiment d'insécurité et d'inconfort.

De manière générale, les modes actifs (vélo ou marche à pied) sont peu utilisés pour accéder aux écoles maternelles et primaires.

☞ *Exemple de l'école primaire Pondeilh : malgré une zone de stationnement importante (68 places dont 1 place PMR) à proximité immédiate de l'entrée de l'école, les parents préfèrent déposer leurs enfants juste devant l'école, ce qui engendre de nombreux conflits avec les autres usagers automobilistes (légère congestion), avec les piétons sur trottoir, ou avec les cyclistes. Un échange avec les responsables du groupe scolaire et quelques parents montre les habitudes prises : « ...le bout du parking est trop loin de l'entrée de l'école... », la distance entre le bout du parking et l'entrée de l'école est d'environ 80 mètres.*

Le travail sur l'amélioration de l'accès des établissements scolaires est un enjeu de sécurité et éducatif. L'espace public aux abords des écoles doit être pensé pour le confort et la sécurité des enfants : trottoirs larges et confortables, bonne visibilité notamment dans les traversées de rue, aménagements incitant à la modération des vitesses aux alentours des lieux scolaires.

Il est important également de souligner la nécessité **de l'éducation au code de la route et au code de la rue**, pour les enfants, mais aussi probablement pour les parents, dans le cadre de session de sensibilisation, pour tous.

Pour les accès collège et lycée, les déambulations ont permis de constater que les pratiques de modes actifs étaient plus présentes, malgré un environnement très routier, avec quelques aménagements cyclables discontinus.



Figure 6 accès piéton vélos sur piste cyclable



Figure 5 Collège Tristan Derème - partage des modes

Naturellement, les usagers (élèves notamment) empruntent l'aménagement piéton/vélo situé le long du boulevard François Mitterrand / RD6. L'emprise au sol devant le collège pourrait permettre un aménagement plus lisible entre piétons et vélos.

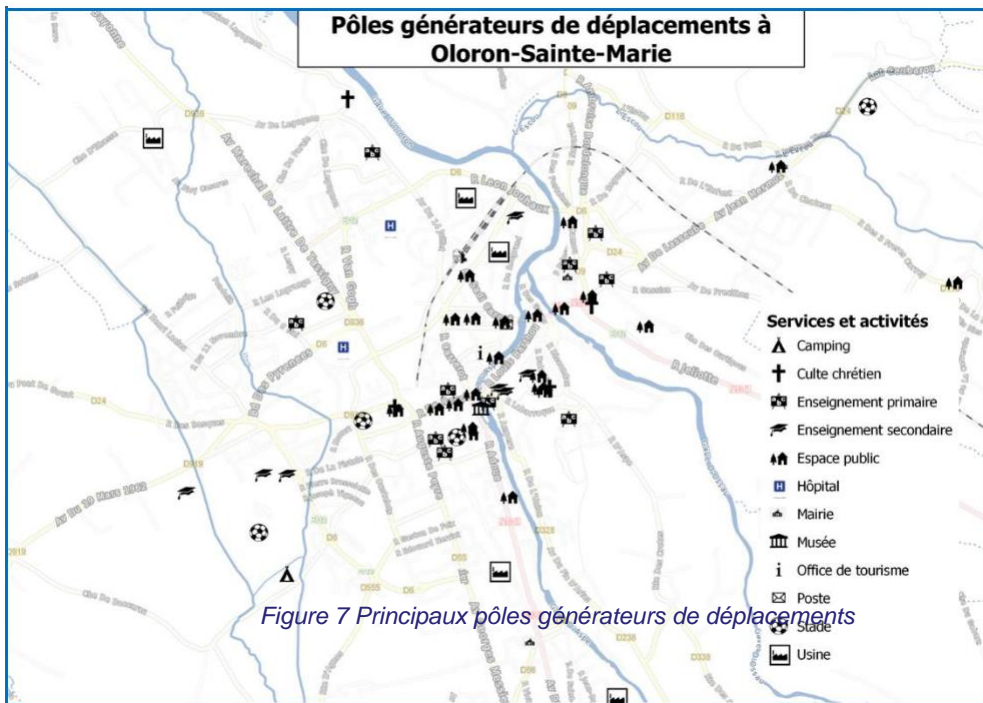
Il faut également **souligner le partage des modes de déplacements** (piétons, vélos, auto, cars scolaires) devant l'entrée du collège et en contiguïté avec la zone de stationnement et l'entrée de la piscine (figure 5). L'espace disponible permet cette répartition, **mais elle est assez peu lisible** aujourd'hui (répartition des flux) et probablement source d'appropriation spontanée par les automobilistes lors des poses/déposes minutes (**les parents s'arrêtent souvent en entrée de la voie d'accès aux parking**) ce qui peut générer un obstacle pour les piétons pour accéder au passage protégé (figure 6)

Des aménagements pourraient aider à une meilleure lecture et donc un meilleur usage. Un point de vigilance est à partager : **les raccordements sécurisés sur la voirie à proximité du giratoire, et supprimer les discontinuités actuelles** pour favoriser un espace « modes actifs » continu, devant les établissements scolaires.

1.1.4.3 Diagnostic vélo dans Oloron-Sainte-Marie

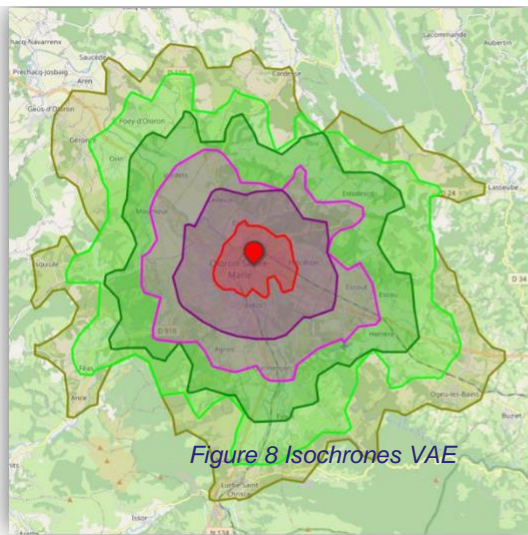
Quelques chiffres clés de l'analyse (INSEE 2017) : la part modale vélo sur les trajets domicile-travail est de 3.1% à Oloron. Par comparaison, elle est de 1.5% à l'échelle du département des Pyrénées-Atlantiques et de 2.3% pour l'ensemble de la France. Cela démontre l'usage déjà significatif du vélo comme mode de déplacement courte distance, notamment pour accéder à l'emploi.

66% des actifs Oloronnais travaillent dans la commune (INSEE 2017) : le potentiel de report modal vers le vélo pour les courtes distances n'est donc pas totalement exploré, des pistes d'action peuvent être menées pour faire que le chiffre de 3.1% soit encore plus élevé.



Les principaux pôles générateurs de déplacements (écoles, commerces, services, administration) sont proches du centre-ville ; les distances de parcours pour y accéder sont courtes (moins de 2 kilomètres autour du centre), les temps d'accès vélo malgré la topographie sont courts (entre 7 et 12 minutes).

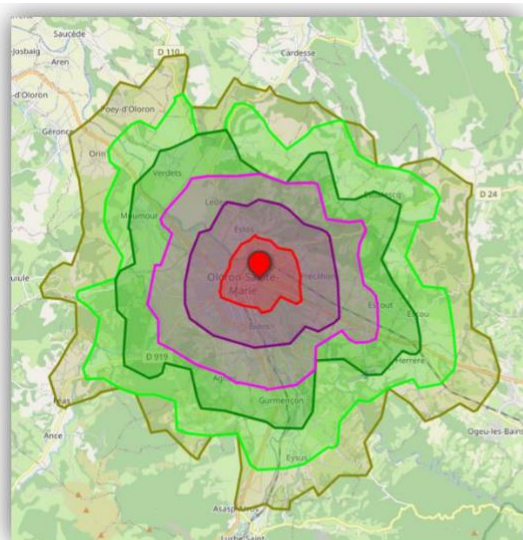
ISOCHRONE VELO ELECTRIQUE



Place Gambetta, Oloron-Sainte-Marie,

30 min	Population 23418
25 min	Population 20435
20 min	Population 19226
15 min	Population 16650
10 min	Population 13683
5 min	Population 6373

Depuis la place Gambetta, on s'aperçoit rapidement qu'en 15 minutes, une grande partie de la population (16650 habitants) pourrait accéder à des bourgs situés à 5 kilomètres de rayon depuis Oloron



ISOCHRONE VELO

Place Gambetta, Oloron-Sainte-Marie,

30 min	Population 20311
25 min	Population 19403
20 min	Population 17369
15 min	Population 15128
10 min	Population 12124
5 min	Population 5098

Depuis la place Gambetta, en 15 minutes à vélo, une population de 15128 habitants pourrait accéder à des lieux situés à environ 3.5 kilomètres.

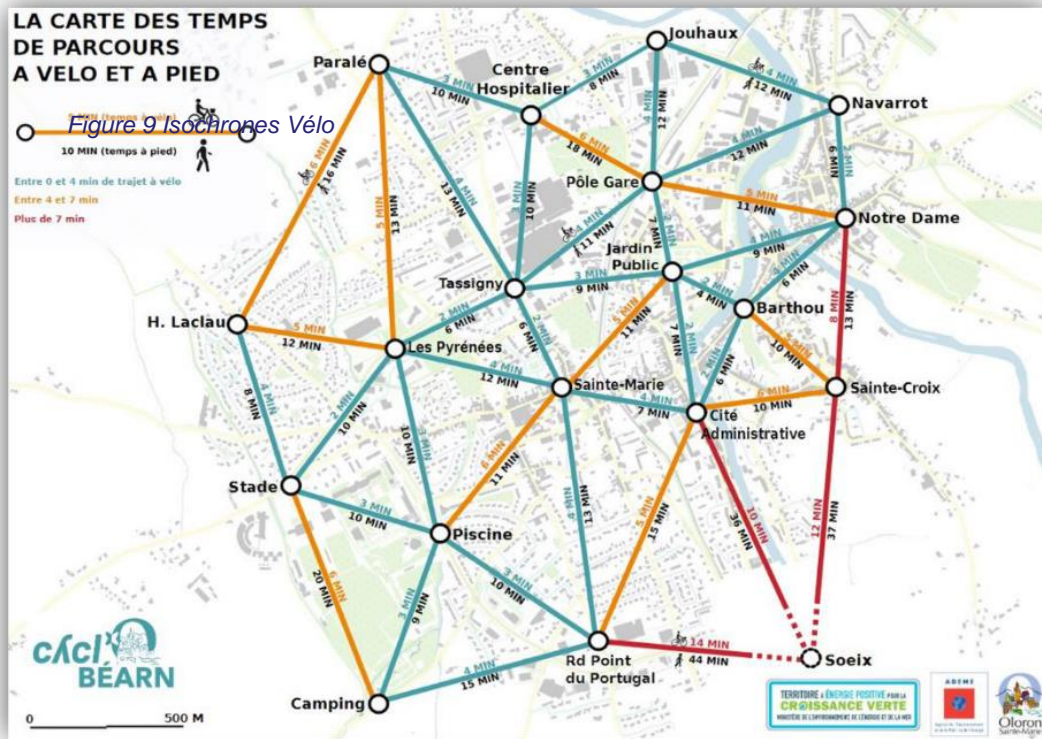


Figure 10 Temps de parcours vélo et piétons - Oloron - ADEME

Cette cartographie issue des travaux de l'ADEME démontre la « praticabilité » de la ville d'Oloron en mode piéton ou vélo. Les distances courtes d'un lieu à l'autre permettent des temps de parcours courts : entre 5 et 15 minutes en vélo et entre 6 et 20 minutes à pied. Par exemple ; la traversée d'Oloron entre Notre Dame et le stade est estimée en un temps moyen de 35 minutes.

En bleu, les déplacements d'un point à l'autre ne dépassant pas 4 minutes en vélo et 9 minutes à pied.

Ces graphiques sommaires montrent les possibilités de développer encore les modes actifs de déplacement dans Oloron, sur les uniques critères de la distance et du temps de parcours.

Si l'on s'attache à observer les aspects sécuritaires et de confort d'usage, on découvre rapidement les premiers écueils, souvent perçus comme des obstacles forts à la pratique du vélo et des modes actifs. Des diagnostics d'usagers ont été menés récemment notamment grâce au **baromètre des villes cyclables** ; pour Oloron ils ont fait apparaître des points durs cyclables :

- Rupture de continuité cyclable
- Carrefours non aménagés
- Conflits de partage de l'espace public (notamment des stationnements sur aménagement cyclables et trottoirs)
- Peu de stationnements vélos à proximité des pôles générateurs de déplacements
- Aménagements existants mais peu sécurisants
- Doubles-sens cyclables non signalés
- Largeur des aménagements cyclables trop faible

☞ Quelques points noirs ont été signalés par les usagers :

- Rue Revol
- Rue Justice
- Les giratoires de la rocade
- Avenue Georges Messier



Figure 11 Discontinuité cyclable

☞ Des demandes de stationnement vélo et stationnement sécurisés ont été formulées :

- Cathédrale Sainte-Marie
- Jardin public
- Gares d'Oloron et de Bidos
- Mairie
- Rue Louis Barthou



Figure 12 - Arceaux stationnement vélo

Regards sur les services vélos déployés sur Oloron Sainte Marie, gare de Bidos, gare d'Ogeu et gare de Bedous.

Trois types de service accessibles :

- Prêt gratuit 1 mois
- Location longue durée d'un VAE (de 3 mois à 1 an)
- Location d'un VAE en gare de Bedous, Bidos, Oloron



Des dispositifs de type « atelier de réparation » sont mis en place en coopération avec l'association « la roue libre ».

Des perspectives d'action communes autour de l'apprentissage du vélo ou de la remise en selle sont étudiées, pour sensibiliser les publics à l'usage du vélo et potentiellement apprendre ou réapprendre à faire du vélo en ville.

Améliorations envisageables pour les modes actifs vélo sur le territoire :

La diversité des opérateurs sur les services vélos proposés n'aide pas à la lisibilité de l'offre et à son utilisation.

Quelques dysfonctionnements montrent les limites du dispositif : panne du système informatique (borne de location) en gare d'Oloron, délai d'intervention du prestataire d'entretien/réparation des vélos, détérioration des vélos (halte ferroviaire de Bidos), absence de couverture de la station vélo (gare de Bedous), vols de vélo sur gare d'Ogeu (absence de service sur plus de 6 mois).

Homogénéiser les systèmes de location doit permettre de les rendre plus fiables et plus facilement accessibles aux usagers potentiels.

Identifier les stations vélos avec un « habitat » sécurisé et couvert doit permettre une plus grande durabilité des matériels (vélos, bornes de location, raccordement réseau électrique et internet)

Mieux mailler les stationnements vélos à proximité des pôles générateurs de déplacement, les rendre mieux lisibles par une signalétique propre

Proposer des stationnements sécurisés de type « vélo station » (3/4) abrités et fermés au niveau des principaux « lieux vélos » dans la ville

Réfléchir à la création d'une nouvelle station vélo (location) plus proche des usages du centre-ville : jardin public, camping, Sainte Croix, stade... ??

☞ La Communauté de Communes du Haut-Béarn, a validé au printemps 2021 **un schéma directeur cyclable**. Neuf itinéraires dont 8 au nord de la CCHB ont été validés.

Les actions proposent essentiellement du jalonnement (marquage horizontal en agglomération et signalisation (hors agglomération), sur une base de couleur bleue.

Remarque CEREMA : La couleur bleue n'est pas réglementaire et à l'usage elle est considérée comme ayant un mauvais contraste. Le blanc devrait être privilégié. Pour la signalisation verticale, se référer à l'ISSR (5^{ème} partie)

Le schéma cyclable propose des itinéraires sur voies secondaires. **De nombreuses intersections** avec des voies de circulation importantes (RN 134, RD 6, RD 918, RD 936) **sont à aménager pour assurer la sécurité des cyclistes.**



Figure 13 bis - aménagement zone 30



Figure 14 - exemple d'aménagement modes actifs

Prévoir en parallèle, l'aménagement des centres-bourgs pour rééquilibrer l'espace public entre tous les modes, et au profit des modes actifs (marche et vélo).






Figure 15 - bande dérasée de droite à usage modes actifs

Lorsque les aménagements ne sont pas possibles, la création **ou l'utilisation de la bande dérasée de droite** pourrait être une solution mixte, alliant partage des modes sur la voirie, selon une distinction de couleur par le matériau utilisé (figure 15).

Quelles solutions pour développer le vélo en Haut-Béarn ?

- Des **aménagements directs, continus, sécurisés** et signalés semblent la priorité
- Consolider **l'offre de stationnement (sécurisé)** au niveau des principaux pôles générateurs de déplacements
- De la **communication**, dans les entreprises, dans les établissements scolaires
- **Des outils pour lever les freins** (relief, coût, vol, apprentissage) : VAE, gravage vélo, vélostation sécurisée, aide à l'achat, location VAE courte durée

Focus et préconisations sur les différents concepts d'aménagements cyclables :

 VBS VITESSE LIMITE RÉELLEMENT PRATIQUÉE	 TRAFIC MOTORISÉ EN UNITÉS DE VÉHICULE PARTICULIER PAR JOUR (DANS LES DEUX SENS)	DÉBIT CYCLISTE SOUHAITÉ (EN NOMBRE DE VÉLOS PAR JOUR) 		
		RÉSEAU CYCLABLE SECONDAIRE (TRAFIC INFÉRIEUR À 750 CYCLISTES/JOUR)	RÉSEAU CYCLABLE PRINCIPAL (TRAFIC COMPRIS ENTRE 500 ET 3000 CYCLISTES/JOUR)	RÉSEAU CYCLABLE À HAUT NIVEAU DE SERVICE (TRAFIC >2000 CYCLISTES/JOUR)
30 KM/H OU MOINS	< 2000	Trafic mixte	Vélorue ou trafic mixte	Vélorue ou piste cyclable
	2000 À 4000		Bande cyclable ou trafic mixte	
	> 4000	Piste ou bande cyclable		
50 KM/H	< 1500	Trafic mixte		Piste cyclable
	1500 À 6000	Piste ou bande cyclable		
	> 6000			
70/80 KM/H	< 1000	Trafic mixte	Piste cyclable/voie verte/bande cyclable/bande dérasée de droite	Piste cyclable
	1000 À 4000	Piste cyclable/voie verte/bande cyclable/bande dérasée de droite	Piste cyclable ou voie verte	
	> 4000			
RÉGIME DE PRIORITÉ		À choisir selon le contexte		Prioritaire sur le trafic sécant

1.2 Entretiens avec les acteurs socioéconomiques

Dans le courant des mois d'avril et de mai 2022, **29 entretiens bilatéraux** ont été menés avec des élus (des communes ou de la communauté des communes), des techniciens, des acteurs sociaux, des représentants d'associations, des responsables d'entreprises, employeurs du territoire, des opérateurs de transports, des acteurs du tourisme, pour partager leur vision de la mobilité sur le territoire du Haut-Béarn et tenter d'esquisser les perspectives souhaitables, pour une mobilité optimisée.

Ces entretiens, d'une durée de 1h00 à 1h30, ont permis de consolider des représentations de la mobilité sur ce territoire et de confronter l'expertise d'usage, à l'observation et l'analyse académique des mobilités (menées dans le cadre des études SCOT, PLUi, projet de territoire...).

L'objectif et l'ambition de cette étape participative et ouverte était de **mieux appréhender les spécificités territoriales** (les besoins de mobilité à Aramits ou à Arette ne sont pas nécessairement les mêmes qu'à Buziet ou à Verdets), **les besoins par famille d'usager** (la mobilité des jeunes à Lanne n'est pas forcément la même que celles des jeunes à Oloron, les besoins des seniors à Lasseube n'auront pas la même réponse que pour les seniors de Lescun).

Que faut-il en retenir ?

Quatre grands thèmes ont été abordés dans les échanges :

- Les mobilités pour accéder à l'emploi, à la formation, les mobilités pendulaires du quotidien, les services de mobilité présents sur le territoire (TER, autocars, vélos et TAD), les mobilités des habitants et celle des touristes,
- Les mobilités pour tous : le respect du droit à la mobilité pour tous les publics, y compris les plus fragiles (accompagnés, seniors, publics en insertion...)
- La gouvernance de la mobilité, les partenariats à construire (collectivité – entreprises) public/privé
- Les attentes et priorités exprimées avec force et conviction en matière d'action mobilité sur le territoire du Haut-Béarn

Par famille d'acteurs interrogés, nous observons une traduction des besoins relativement différenciée, où les priorités peuvent varier.

☞ Focus sur les entretiens avec les élus :

L'accent est mis sur la mobilité sociale et solidaire en accompagnement des publics les plus fragiles (potentiellement en situation de démobilité, voire de difficulté pour accéder à l'emploi et à la formation faute de moyen de déplacement). Les perspectives exprimées tournent autour de **la gratuité des services de mobilité, de l'application de tarifs sociaux pour la mobilité vélo ou VAE, et de la mise en place d'un accompagnement spécifique** via un prestataire sur le modèle Transition (à Mourenx)

Les priorités d'action s'inscrivent autour **d'un transport à la demande sur tout le Haut-Béarn**, en complémentarité avec l'offre TER et d'autocars. **L'aménagement de l'espace public** en faveur d'une voirie partagée est également exprimé au rang de priorité, enfin **le covoiturage** est abordé comme une solution alternative complémentaire à organiser.

☞ Focus sur les entretiens avec les employeurs du territoire :

Les perspectives souhaitées de développement des mobilités démarrent sur le thème de la **communication et de l'animation territoriale de la mobilité** = faire mieux connaître l'existant.

Le volet versement mobilité – VM - apparait rapidement dans les échanges : relatif consensus sur l'intérêt de contribuer à l'effort financier, à la condition que chaque acteur contributeur soit également bénéficiaire, en termes de services de mobilité. Calendrier de déploiement du VM ? Quel taux retenu ? Quel lissage possible dans le temps ?

Le thème du covoiturage pendulaire de proximité, autour des déplacements domicile-travail est également clairement exprimé.

La question de la sécurisation des aménagements de voirie est citée. Des actions en faveur de l'amélioration des déplacements modes actifs seraient certainement à privilégier pour mieux accompagner ces pratiques dans les déplacements domicile-travail.

Les priorités d'action pour les employeurs concernent l'adaptation des horaires du TER et des autocars, le travail sur la sécurisation des infrastructures et la création d'une plateforme de mobilité pour mieux communiquer et accompagner les usages.

☞ **Focus sur les entretiens avec les acteurs du tourisme**

L'une des perspectives prioritaires exprimée concerne la nécessaire **adaptation des horaires du TER et du Skibus** pour qu'ils correspondent davantage aux besoins des touristes dans leur pratique d'activité. Ce travail doit en parallèle concerner la ville de Pau et l'aéroport de Pau Uzein, car de nombreux touristes arrivent sur le territoire par la gare ou par l'aéroport.

Les acteurs du tourisme manifeste l'idée d'une **offre mobilité « tout compris »**, où les services de mobilité pourraient être couplés aux offres de tourisme (hébergement, activités).

Enfin la problématique de l'aménagement et de la sécurisation des espaces dédiés ou partagés pour les modes actifs apparaît fortement dans les échanges. Les touristes constituent une population qui « a le temps » d'apprécier les déplacements doux dans leurs activités, il est donc nécessaire d'élargir l'action en faveur des modes actifs. La problématique de l'accès aux lieux de départ de randonnées a été clairement exprimée.

Les priorités d'action s'inscrivent autour de **l'amélioration des offres des transports collectifs, TER, TAD, autocars**. L'intermodalité et les connexions modales doivent être travaillées pour que les ruptures (temps d'attente, discontinuité modale, absence de connexion) soient effacées.

La recherche de collaboration entre acteurs de la mobilité et acteurs du tourisme est également inscrite en priorité : volonté de construire ensemble des offres « tout compris » pour améliorer la lisibilité et faciliter les usages.

Enfin **l'expérimentation de solutions de mobilité saisonnières (TAD, navette, services VAE en territoire de montagne)** est affirmée comme la priorité des priorités, de façon à offrir une alternative rapide au « tout voiture » dans des espaces naturels, souvent préservés ou « à préserver ».

☞ **Focus sur les entretiens avec les acteurs du social et de la santé**

Naturellement la mobilité pour tous les publics, notamment les plus fragiles, est apparue récurrente dans les échanges. L'idée d'une **plateforme ou d'un guichet unique des mobilités** pour faciliter le conseil et l'accompagnement est rapidement apparue comme un outil pouvant aider à répondre facilement aux besoins de ces populations.

Le thème de l'accès à la mobilité via **l'accompagnement vers l'obtention du permis de conduire** reste ancré dans les esprits et les souhaits d'action publique. L'aide financière à la mobilité apparaît rapidement comme une solution.

Enfin, **la fédération des acteurs multiples et la coordination des actions des acteurs associatifs** apparaît clairement comme une volonté forte pour faciliter la lisibilité et l'accessibilité aux différents dispositifs (aide au recrutement de bénévoles par exemple).

Les priorités d'action concernent **la communication et le conseil en mobilité** pour les publics fragiles, sur tout le Haut-Béarn. Les exemples Transition et Ciel ou du réseau Agil'ESS sont souvent cités en modèle à expérimenter.

Un TAD social en Haut-Béarn est évoqué, pour faciliter l'accès à l'emploi et à la formation, pour les plus vulnérables. Dans Oloron et sa proche « banlieue » **l'extension de la navette** est indiquée comme une nécessité forte.

1.3 Des ateliers mobilités pour se rapprocher des usagers



Figure 17 - affiche ateliers et enquête mobilité



Figure 16 bis - Exemple synthèse d'atelier - Lescun

Dans le courant des mois de mai et de juin 2022, **7 ateliers de territoire**, sur le thème de la mobilité ont été organisés sur le territoire du Haut-Béarn.

Les communes de **Lasseube, Lescun, Aramits, Ogeu les Bains, Géronce et Oloron sainte Marie** (2 ateliers) ont été retenues, pour servir de cadre à ces moments d'échanges et de partage avec les populations, sur les pratiques et problématiques de déplacements au quotidien.

Une communication sur les réseaux sociaux (Facebook notamment), sur le site internet de la communauté des communes et sur Radio Oloron a été diffusée pour informer et inviter à participer.

66 personnes ont participé à ces soirées mobilités (entre 18h00 et 21h00).

Les participants, principalement des élus de communes, des représentants d'associations et quelques habitants sont venus témoigner de leur pratique des mobilités dans leur déplacement au quotidien, des difficultés rencontrées et des attentes en matière d'action de mobilité pour améliorer la desserte du territoire.

Point de vigilance : la faiblesse de la participation (en nombre) doit nous inciter à la modération dans les analyses formulées : la représentativité de la participation n'est probablement pas à un niveau suffisant pour en tirer des conclusions, ou des généralités.

Les objectifs de ces ateliers étaient de permettre la libre-expression des participants autour des problématiques, des besoins et des pistes potentielles d'action en matière de mobilité.

Que faut-il en retenir ?

Ateliers d'Oloron Sainte Marie (9 mai et 21 juin) :
Constats et problématiques :

L'aménagement et l'urbanisme font la part belle à l'automobile : les stationnements y sont très nombreux, l'auto prend beaucoup de place dans l'espace public, ce qui limite grandement les possibilités de la pratique des modes actifs (marche et vélo) dans des conditions de confort et de sécurité.

Les horaires de la navette ne correspondent pas toujours avec les horaires de travail de certains salariés dans les entreprises. Les services liés au vélo sont peu ou mal connus : il faut en simplifier l'usage et mieux communiquer sur son accessibilité. Globalement la communication autour des offres de mobilité et de la mobilité au sens large n'est pas performante : idée de créer soit un numéro VERT soit un système d'information fiable et physique.

Les horaires et la fréquence du TER en gare ne sont pas adaptés aux besoins de la population.

« ...la navette, c'est bien mais aujourd'hui ce n'est pas suffisant... » (un habitant d'Oloron)

Besoins et Priorités d'action :

- 1- La priorité apparaît autour de **la redéfinition de la navette** comme outil de mobilité au service des Oloronnais et des habitants des communes voisines, en travaillant également à l'adaptation des horaires de manière à mieux desservir les employeurs de l'agglomération.
- 2- En second lieu, un travail **sur la communication et l'animation territoriale de la mobilité** semble nécessaire, pour faciliter l'appropriation et la connaissance des offres de service déjà existantes ou en construction.
- 3- **Aménager l'espace public** pour favoriser et sécuriser les modes actifs (marche et vélo)

Atelier d'Aramits (11 mai) :

Constats et problématiques :

Seuls les transports scolaires et la ligne 807 Oloron-Arette (1 service le matin et 1 service le soir, avec un temps de trajet de 25 minutes). Les habitants de ce territoire sont habitués à fonctionner en autonomie, par solidarité de voisinage ou en faisant appel à la collectivité. Les outils numériques de type « Intramuros » ou « Panneau Pocket » sont régulièrement utilisés pour diffuser de l'information d'intérêt collectif. La population rurale dans ce territoire n'est pas nécessairement demandeuse, par habitude = on se débrouille entre nous.

Besoins et priorités d'action :

Adapter les horaires des autocars (ligne 807) et augmenter le service (fréquence) notamment pour les jeunes (week-end).

Proposer un service de covoiturage de proximité organisé, qui réponde aux besoins de tous : actifs, jeunes, seniors

Construire l'animation territoriale de la mobilité avec des relais locaux (secrétaires de mairie, commerçants, associations) pour que l'information soit mieux diffusée et connue du plus grand nombre.



Figure 18 - extrait synthèse atelier - Cerema

Atelier de Géronce (12 mai)

Constats et problématiques :

La mobilité coûte de plus en plus cher : comment faire autrement ?

Les services principaux ont disparu des bourgs et des villages, tout est concentré à la ville : **ne pourrait-on pas faire déplacer les services pour qu'ils se rapprochent ponctuellement de l'utilisateur ?**

Nous n'avons pas de service vélo ou VAE sur notre territoire : peut-être que cela aiderait ou inciterait à essayer ce mode de déplacements pour les déplacements les plus courts.

*« ...même si nous habitons proche d'Oloron, c'est compliqué de s'y rendre sans voiture. Nous n'avons pas d'autre solution et cela reste le mode le plus adapté, le plus confortable, le plus sécuritaire... »
(une habitante de Moumour)*

La circulation sur la route départementale (RD 936) est très importante et n'est pas favorable à la pratique du vélo.

Besoins et priorités d'action :

Un service de location de vélo/VAE à proximité (Géronce ? Moumour ?) est priorisé en complément de la création de 2/3 stations vélos sécurisées.

Réorganiser le service Rezo Pouces pour lui redonner du sens et de l'utilité pour les habitants, en complément d'un conventionnement avec les sociétés de taxis locales pour la « garantie de retour ».

Pour répondre au besoin social de mobilité pour tous (seniors, personnes en difficultés notamment), la mise en place d'un service solidaire de type TAD ou navette améliorée apparaît nécessaire : le vendredi pour accéder au marché d'Oloron et un autre jour en semaine pour accéder aux services (administratifs, de santé ou commerciaux).

Atelier de Lasseube (24 mai) :

Constats et problématiques :

Nous manquons d'information et d'accompagnement sur les autres mobilités possibles sur notre territoire. Notre territoire a besoin d'équité : les services principaux sont à Oloron et à Pau : comment faire revenir une partie de ces services même ponctuellement ?

La solidarité est déjà bien présente sur notre territoire : **comment la coordonner et l'organiser** pour qu'elle profite à un plus grand nombre ? **Vivre à Lasseube quand on est jeune ou senior** ce n'est pas simple : il faut aider en priorité ces publics. « **Rezo pouces** » est un dispositif qui pourrait être pertinent s'il était mieux animé, mieux connu, mieux expliqué.

Nous n'avons pas de service vélo/VAE sur notre territoire alors que pour les courtes distances cela pourrait être une vraie solution.



Figure 19 – extrait synthèse atelier Cerema



Besoins et priorités d'action :

Diffuser l'information, animer la mobilité sur le territoire pour mieux faire connaître les possibilités. Utiliser les relais locaux (mairie, associations) pour faciliter l'ancrage territorial et adapter les messages (journées, foires, marchés, challenge de la mobilité).

Rézo pouces et les solutions frugales autour de la mobilité partagée sont plébiscités. Pour les jeunes principalement, mais aussi pour les « jeunes seniors ».

Un TAD ou une navette de type minibus mutualisé constitue la 3^{ème} priorité, avec la possibilité de réutiliser des véhicules dont les communes sont propriétaires pour les mutualiser, en mode transport collectif de proximité (modèle BUURTBUS²).



Figure 20 - Photo Cerema - mai 2022

Atelier d'Ogeu les Bains (10 mai)

Constats et problématiques :

« ...la gare et le train, c'est bien, mais pas pour tout le monde : les horaires et les fréquences ne sont pas adaptés à tous les besoins... » (une habitante d'Ogeu)

« Notre territoire a la chance d'accueillir des entreprises qui emploient nos habitants : peut-être pourrions-nous construire ensemble des solutions partagées de mobilités ? »

Nous avons besoin d'être accompagnés dans le changement de mobilité, surtout aujourd'hui où l'économie est contrainte et les carburants sont chers. **Nous n'avons pas de service vélo** qui fonctionne sur le territoire : la pertinence est réelle, y compris dans une connexion avec la vallée d'Ossau. **La circulation sur le RN 134 et sur la RD 920 sont inadaptées à la pratique du vélo** : des **aménagement sécurisés** pourraient favoriser la pratique des modes actifs pour les déplacements les plus courts (inférieurs à 10 kilomètres). Nous avons besoin de souplesse et d'agilité dans l'organisation de notre mobilité : un service de conseil à la mobilité serait pertinent.

Besoins et priorités d'action :

L'animation des mobilités sur le territoire du Haut-Béarn est indispensable : la CC HB doit organiser et fédérer cette animation et la communication ; au niveau local nous pourrions nous appuyer sur des relais locaux, notamment sur les espaces de vie sociale –EVS- qui coordonneront en proximité les messages et les animations.

Créer des services vélos/VAE de proximité pour les déplacements courts (5/10 kms) est notre 2^{ème} priorité. Cette action doit être **corrélée à de l'aménagement de voirie** pour faciliter et sécuriser les déplacements actifs, notamment dans les traversées des principaux axes de circulation.

Une navette de type TAD ou un service de minibus doit être proposé pour répondre aux besoins de mobilité des jeunes et des seniors, avec un fonctionnement inscrit plutôt le mercredi et le samedi en priorité. L'idée de positionner les offres de mobilité en proximité des autres services des villages (commerces par exemple) est confirmée par les acteurs du territoire (borne IRVE, services vélos, autopartage, service de consigne / relais colis, départ/aire de covoiturage...).

² Buurtbus : signifie « bus des quartiers » - solution de mobilité initiée aux Pays-Bas, à partir de minibus de 9 places conduits par des bénévoles et permettant de relier des zones rurales non desservies par une ligne régulière de transport.

Atelier de Lescun (23 mai)

Constats et problématiques :

La solidarité est déjà présente sur notre territoire de montagne : comment mieux la coordonner, mieux l'organiser ?
Les transports scolaires circulent parfois à vide : quel intérêt ?
Les horaires du train ne sont pas adaptés à nos besoins ?

La mobilité des services, les services qui viennent à nous : cela doit être organisé, facilité.

« **Rezo pouces** » est peut-être une bonne solution, mais elle n'est pas connue. Nous ne savons pas comment l'actionner, du coup nous avons localement développé une solution de covoiturage « **Covoit'Lescun** » via un réseau de connaissance sur WhatsApp (environ 90 personnes inscrites)

La route nationale doit être sécurisée pour faciliter/protéger les déplacements actifs : nous sommes quelques-uns à pratiquer le vélo entre le Haute-Vallée et le vallon de Bedous, mais c'est souvent à nos risques et périls (trop de camions ont une vitesse pas adaptée !!!)

Besoins et priorités d'action :

La navette ou le TAD doit devenir le service de mobilité dans toute la vallée selon une fréquence adaptée : **mercredi, jeudi et samedi en priorité selon des horaires 6h30/19h00.**

Elargir l'offre de location de vélo/VAE en période estivale en connexion avec la gare de Bedous et créer des conditions de stationnement des vélos adaptées (sécurisées).

Adapter les horaires et les fréquences des TER et des autocars pour qu'ils deviennent des services utiles aux habitants, aux actifs et aux touristes. (Horaires, tarification, accès aux billets...).

« ...le tourisme est une de nos ressources principales dans un milieu préservé : comment faciliter les mobilités sans dégrader notre cadre de vie ? »

1.4 L'enquête mobilité auprès des usagers

Entre le 5 mai et le 5 juin 2022, une enquête mobilité à destination des usagers a été administrée à partir d'un QR code et depuis le site internet de la communauté des communes du Haut-Béarn.

Cette enquête a bénéficié de deux modes de gestion :

- **Un mode électronique via le QR code** ou à partir d'un lien accessible depuis le site internet de la CDC HB,
- **Un mode en présentiel lors d'entretiens en face à face** lors des marchés de plein air de Bedous (jeudi 12 mai 2022) et d'Oloron (vendredi 13 mai 2022).



Figure 21- photo Cerema - juin 2022



Le questionnaire a été construit afin de mieux connaître les habitudes et les pratiques de déplacements des usagers et de partager les problématiques principales pour tous sur le territoire. Dans sa deuxième partie, l'enquête proposait aux participants de choisir les actions de mobilités pour lesquelles elles trouveraient une réelle appétence et un intérêt pour, petit à petit, changer de comportement et améliorer, au quotidien, l'alternative aux déplacements « tout voiture ». La fin du questionnaire laissait libre cours à l'expression des besoins prioritaires et des attentes fortes de chacun.

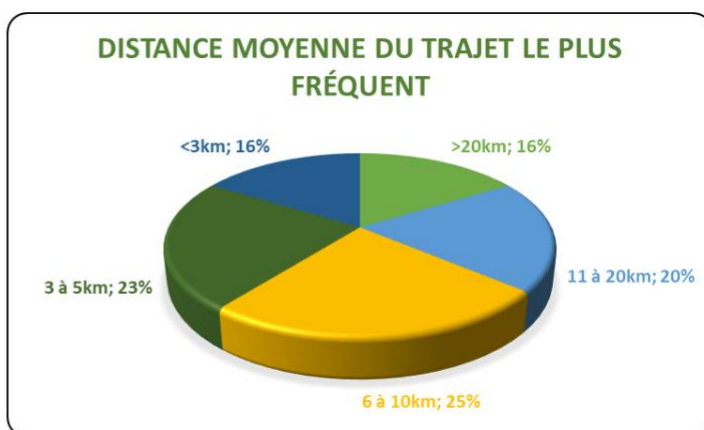
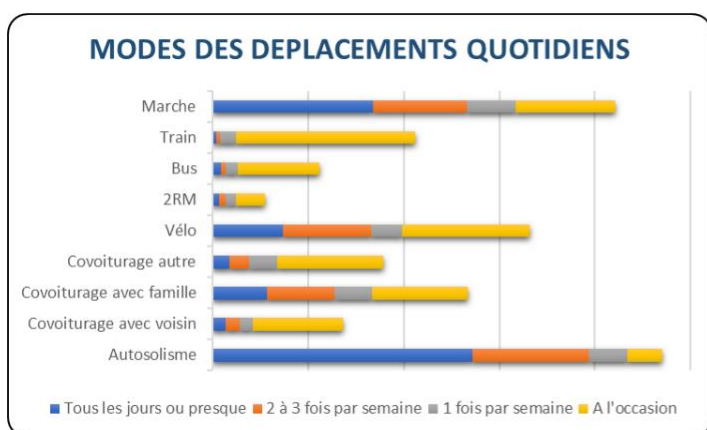
1.4.1 Les principaux enseignements issus de l'analyse de l'enquête

532 personnes ont participé et répondu au questionnaire (dont 442 complètes, soit 77% de l'ensemble) ; cela représente 1.8% de la population totale de la CDC Haut-Béarn.

- 253 questionnaires renseignés en face à face et 315 questionnaires en ligne.
- **53% des répondants sont des femmes**
- **72% des répondants vivent en couple**
- 34% des répondants n'ont pas d'enfant
- **51 % des répondants sont dans la tranche d'âge 30/59 ans**
- 43 % des répondants sont des seniors
- 55% des répondants sont des actifs / 38 % des retraités
- 42% des répondants habitent le piémont Oloronnais (30% Oloron)

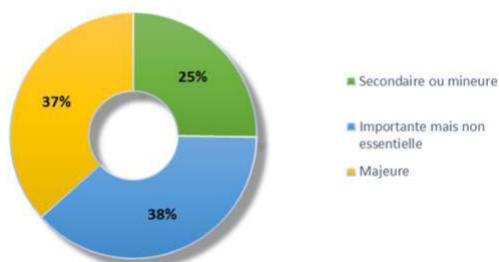
Sur les habitudes de mobilité / déplacements :

- + de 70 % ne covoiture pas
- + de 40% utilise le vélo régulièrement
- Prêt de 70% des déplacements de – de 5 kilomètres sont faits en automobile

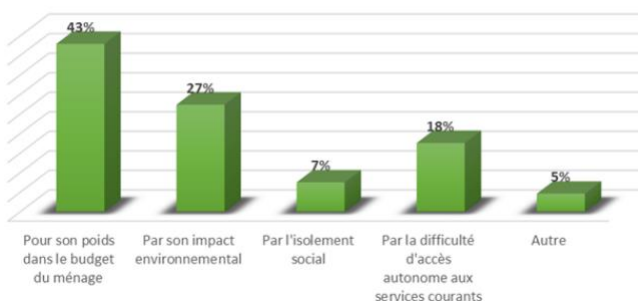


36 % des répondants considèrent la mobilité comme une difficulté ou une préoccupation croissante ou majeure dans leur quotidien. **Le poids du budget mobilité croissant** depuis quelques mois, pose question à une partie grandissante de la population.

La mobilité du quotidien, une préoccupation



La mobilité, en quoi est-elle une préoccupation ?



- **94% des répondants sont titulaires du permis de conduire et 95 % détiennent au moins une automobile.**
- **Le train et l'autocar sont peu utilisés au quotidien** : 53% n'utilisent jamais le train, 77% n'utilisent jamais l'autocar.
- 24% des trajets les plus fréquents font moins de 10 kilomètres
- **23% des déplacements font moins de 5 kilomètres**

Au quotidien les trois principaux motifs de déplacements déclarés sont :

- Achats / courses
- Domicile / travail
- Loisirs

1.4.2 Quelles perspectives d'évolution ou de changement ?

62% des répondants déclarent utiliser exclusivement leur automobile au quotidien, parce qu'il n'y a pas d'alternative fiable à disposition (44%) et parce que c'est plus facile, moins contraignant (31%).

Néanmoins, **les participants se déclarent disposés à faire évoluer leur comportement automobile avec 82 % de réponses favorables.** Les modes vers lesquels ils se dirigeraient en priorité :

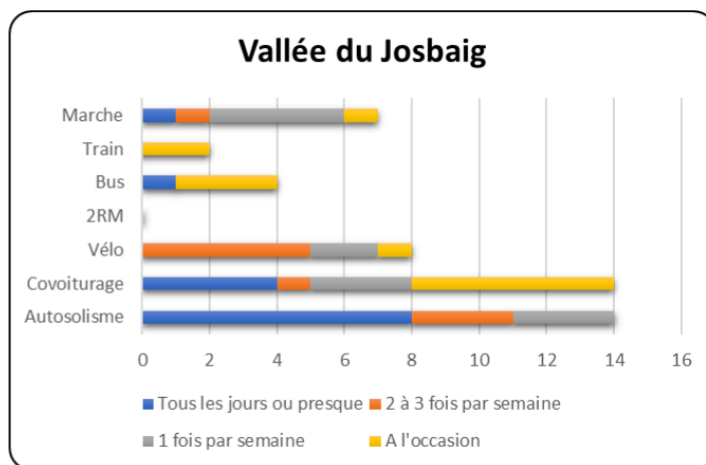
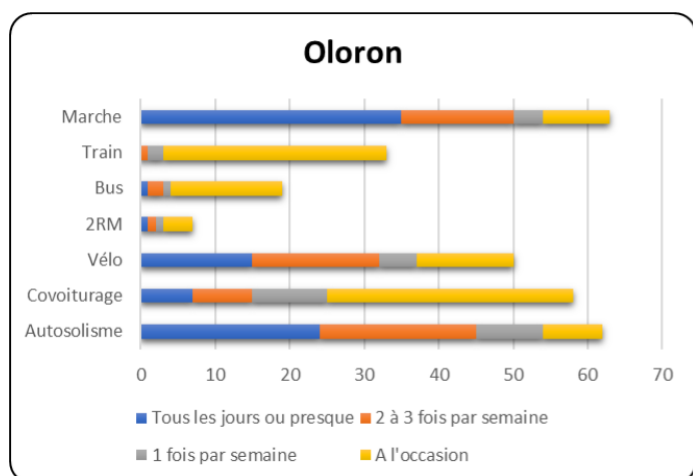
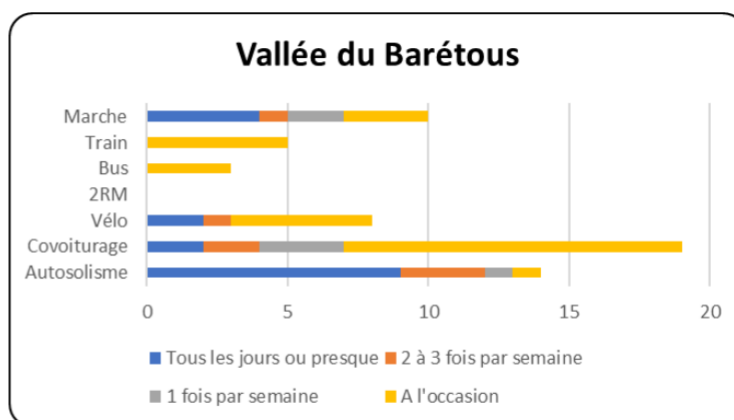
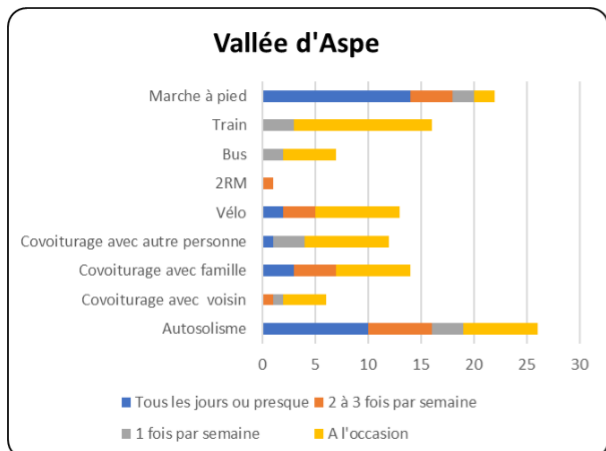
- L'autobus / la navette à 53 %
- Le vélo à assistance électrique à 36%
- Le covoiturage à 32%

La mesure d'accompagnement ou d'incitation qui pourrait avoir un impact sur ce changement de comportement de mobilité :

- Un arrêt de bus proche du domicile et du lieu de travail à 22%
- Des offres de mobilité combinées bus + vélo, train+ vélo-bus, ...) à 18%
- Une tarification des transports collectifs plus attractive à 16%

1.4.3 Quelques éléments de comparaison entre territoires du Haut-Béarn :

Les modes déplacements au quotidien peuvent démontrer des variations d'un territoire à l'autre : on ne se déplace pas de la même façon que l'on habite à Aramits Lanne ou Arette, qu'à Oloron ou Estialescq.



La marche par exemple est beaucoup plus pratiquée dans Oloron qu'à Josbaig et inversement, le **covoiturage** est déjà bien plus présent en Barétous qu'à Oloron. Les variations sont aussi perceptibles dans la fréquence d'usage de chaque mode : l'automobile reste largement

« souveraine », mais des constats peuvent être appuyés sur des pratiques alternatives déjà bien ancrées : covoiturage dans les espaces périphériques (Lescun, Arette, Lourdios, Urdos...), utilisation de l'autocar à Aramits, Cette-Eygun, Géronce.

Le grand enseignement de ce comparatif est principalement inscrit dans la variation des distances à parcourir d'un territoire à l'autre. Les distances moyennes y sont alors le critère principal de choix du mode de déplacement, bien souvent au profit de l'automobile, pour la simple raison de la praticité.

- **65% des déplacements font environ 20 kilomètres** dans les vallées (Aspe, Barétous, notamment)
- **59% des déplacements font moins de 10 kilomètres** sur le piémont
- **67% des déplacements font moins de 5 kilomètres** à Oloron

Sur la base de ce constat, les réponses en termes de solutions de mobilité seront nécessairement différenciées : On ne répond pas à chaque besoin localisé par le même type de service, la distance moyenne à parcourir devenant le critère différenciant du choix de service à mettre en place.

L'appétence exprimée sur les alternatives possibles est également distincte d'un territoire à l'autre.

L'amélioration du service de train (TER) est par exemple retenue comme prioritaire que pour la vallée d'Aspe et la ville d'Oloron.

Seul le service d'autocar amélioré, plus performant et fiable apparait comme une action prioritaire sur tout le territoire. Néanmoins, la réponse peut prendre plusieurs formes :

- Une navette (minibus partagé),
- Un transport à la demande (TAD) sur tout le territoire,
- Une adaptation des services existants (ligne 807 et 808, Skibus, et autocars reliant Bedous à Canfranc)

Enfin l'organisation du covoiturage apparait comme une piste réelle et pertinente à explorer ou exploiter davantage, pour en faire une alternative possible, faisant partie du bouquet de solutions de mobilité en Haut-Béarn.

1.4.4 Quelles sont les attentes fortes exprimées par tranche d'âge ?

	Vallée d'Aspe	Barétous	Vallon Josbaig	Piémont
18 - 29 ans	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Développer des TC en vallée ✓ Connecter les horaires car et TER pour faciliter les correspondances 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Etendre les services de location vélo/VAE aux vallées ✓ Plus d'aide à l'achat de VAE 		<ul style="list-style-type: none"> ✓ Des pistes cyclables pour sécuriser les déplacements ✓ Faire évoluer le trajet de la navette (quitte à ce quelle soit payante)
30 – 59 ans	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 1 Navette Haut-Béarn par autocar vers Oloron ✓ 1 TAD / taxi-bus dans le vallon ✓ Sécuriser les itinéraires vélo 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Augmenter la fréquence des services de car pour faciliter les déplacements des jeunes ✓ Faciliter l'organisation du covoiturage 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Améliorer la sécurisation de la route pour faciliter les déplacements à vélo ✓ Un service TC / navette pour être relié à Oloron ✓ Faciliter le covoiturage 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Des aménagements sécurisés pour els vélos ✓ Prolonger la navette aux villages voisins ✓ Augmenter et fiabiliser l'offre ferroviaire ✓ Mettre en place un vrai réseau de TC / TAD sur le Haut-Béarn
60 ans et plus	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 1 navette/TAD pour la vallée ✓ Maintenir les services de proximité ou itinérants ✓ 1 navette pour Oloron (2/3 fois/semaine) 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Des aides financières pour la mobilité des plus fragiles ✓ Sécuriser les itinéraires cyclables et piétons ✓ Relier les villages à Oloron 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Des pistes cyclables pour être protégé ✓ Une navette / TAD pour se connecter à Oloron sans voiture (santé, commerces, loisirs...) 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Quel la navette soit plus fréquente et aille plus loin ✓ Un service de TAD pour compléter l'offre pour tous ✓ Proposer une solution adaptée aux personnes âgées ou fragiles

👉 Une meilleure offre de transports collectifs

En résumé, quel que soit le territoire de réponse, et quelle que soit la tranche d'âge, **les attentes sont fortes autour d'un transport collectif structurant**, répondant aux besoins des habitants, des actifs et potentiellement des touristes.

La variété des besoins (déplacements des jeunes ou des seniors vers les loisirs, déplacement domicile-travail, déplacement vers les lieux touristiques) fait que les formes du transport collectif proposé pourraient être différentes d'un espace à l'autre : **une navette / minibus** (à Lasseube, Ogeu, Moumour), **un transport à la demande** en vallée d'Aspe, **l'extension de la navette d'Oloron** aux communes voisines, **une adaptation du service existant** (L807) en Barétous...

Pour les territoires desservis (Bedous, Sarrance, Ogeu), **un travail sur l'offre ferroviaire (TER) est nécessaire** : adaptation des horaires, de la fréquence, de la tarification, de l'accessibilité (rabattement vers la gare + service de mobilité en gare). Ce service pourrait bénéficier **aux actifs** (de nombreux employeurs se plaignent des horaires et fréquences), aux habitants et aux touristes en saison.

☞ Des services vélo étendus

Une offre de service vélo et VAE étendue, avec une lisibilité et une accessibilité aux services simplifiées

Tous les territoires ont exprimé ce besoin pour répondre aux enjeux des déplacements de proximité et réduire la dépendance à l'automobile pour les courtes distances (mois de 5 kilomètres).

☞ **Organiser le covoiturage** afin qu'il puisse devenir une solution fiable (garantie de retour par conventionnement taxis par exemple). La solution covoiturage apparaît pertinente dans de nombreux cas ; le seul obstacle reste la question du retour dans le cas d'une annulation ou d'une modification de l'horaire prévu initialement. Faciliter la mise en relation et permettre de trouver une alternative en cas de dysfonctionnement semblent être les pistes de travail prioritaires.

☞ **L'aménagement de la voirie pour une meilleure sécurisation des usages des modes actifs** apparaît également comme une attente forte. Cette expression est à relier avec les attentes en matière de développement des services autour du vélo. Quasiment tous les territoires sont concernés et les tranches d'âge 20/60 ans sont plutôt en attente. L'aspect sécurité est fortement souligné, comme un élément ou un critère majeur de report modal de l'automobile vers le vélo, pour les déplacements courtes distances (< 5 kilomètres).

☞ **L'accompagnement à la mobilité pour les plus fragiles** est enfin exprimé comme une attente forte. Des aides à la mobilité, du conseil en mobilité pour les plus fragiles, des solutions adaptées aux plus fragiles (seniors, jeunes en insertion, personnes en difficultés physiques ou cognitives de déplacements...) sont attendues.

2 - DEFINITION DES ORIENTATIONS STRATEGIQUES

- ☞ Sur la base des constats formulés et présentés en séance du bureau en juillet dernier
- ☞ Les besoins auxquels la collectivité veut répondre en priorité ?
- ☞ En fonction des ressources (VM) mobilisables et des expérimentations possibles = définir des scénarii

2.1 Les besoins considérés comme prioritaires

- COMMUNICATION –ANIMATION TERRITORIALE
- EXTENSION DE LA NAVETTE (HORAIRES, PERIMETRE)
- TAD / NAVETTE VALLEE D'ASPE + PIEMONT
- GARANTIR LE DROIT A LA MOBILITE POUR TOUS : CONSTRUIRE LE SERVICE MOBILITE SOCIALE ET SOLIDAIRE
- ORGANISATION COURT-VOITURAGE, COVOITURAGE DE LIGNE
- PEDAGOGIE V.M
- EXTENSION SERVICES VELO/VAE
- GOUVERNANCE PARTAGEE (ENTREPRISES) – COMITE DES PARTENAIRES
- AMENAGEMENT / SECURISATION DES INFRASTRUCTURES MODES ACTIFS

2.2 Propositions des axes prioritaires

- AXE 1 : STRATEGIE DES MOBILITES ET ANIMATION TERRITORIALE : UNE GOUVERNANCE PARTAGEE
- AXE 2 : VERS UN CHANGEMENT DE COMPORTEMENT : COMMUNIQUER, ACCOMPAGNER, EDUQUER
- AXE 3 : LES SERVICES DE MOBILITE
- AXE 4 : DEVELOPPEMENT D'UNE STRATEGIE MULTIMODALE

2.3 Pourquoi ces choix ?

AXE 1 – CONSTRUIRE UNE GOUVERNANCE PARTAGEE EFFICACE

- Les attentes ont été exprimées lors des ateliers et des entretiens avec les acteurs socioéconomiques du territoire
- Le comité des partenaires devait permettre de construire ce collège multi acteurs de la mobilité sur le territoire
- S'assurer de la bonne représentation de tout l'écosystème : entreprises, associations, usagers
- Décision = aom, mais consultation préalable du comité sur toute action forte sur les actions mobilités
- Le sujet prochain du vm (prélèvement, taux, services rendus...) sera le premier exercice
- Obligation inscrite dans la Lom

AXE 2 – COMMUNIQUER, ACCOMPAGNER, EDUQUER

- Accompagner vers un changement de comportement de mobilité
- De nombreux acteurs ont insisté sur la nécessité de mieux accompagner les mobilités via l'information et la communication
- Mieux connaître l'existant pour, déjà peut-être, permettre les alternatives à la voiture solo
- Sensibilisation et éducation car les notions d'apprentissage à la mobilité et de respect des différents modes sont très souvent ressorties comme des priorités
- Federer les acteurs de la mobilité et coordonner les actions en s'appuyant sur des relais locaux (evs, associations,..) = animer la mobilité pour le rendre accessible à tous
- Un volet physique (personnes identifiées, numéro vert ?) Et un volet numérique ou outil (plateforme ?)

AXE 3 – SERVICES DE MOBILITES

- Ce qui se « voit » dans le paysage = de nouveaux services de mobilité proposés à la population
- Extension du périmètre de desserte de la navette : vers les communes limitrophes voisines, dans une limite raisonnable (1^{ère} couronne ?)
- Offrir un service TAD en vallée d'Aspe pour répondre aux besoins des locaux dans un contexte contraint de mobilité (éloignement, accessibilité, mobilité touristique)
- Le covoiturage (court-voiturage) et l'autostop organisé apparaît comme une solution exprimée = expérimenter le covoiturage de ligne comme l'une des solutions du bouquet Haut-Béarn.
- La mobilité sociale et solidaire pour les plus fragiles doit être organisée sur le territoire : des outils ou dispositifs existent déjà (Cf : transition)
- Evaluer pérenniser les services modes actifs dans une perspective d'efficacité

AXE 4 – DEVELOPPER UNE STRATEGIE MULTIMODALE

- Faciliter le partage de la voirie et des espaces publics pour tous les modes
- La sécurisation et l'aménagement des espaces dans les centres-bourgs sont ressortis de tous les échanges = ils apparaissent comme une condition de la plus grande pratique des déplacements à vélo ou en marchant
- Les pôles générateurs de déplacements (commerces, entreprises, services publics..) Apparaissent favoriser les automobiles au détriment des autres modes plus doux = travailler à des aménagements en recherchant le confort et la sécurité
- L'intermodalité autour des gares et points d'arrêts (forte fréquentation) est à repenser pour favoriser les usages variés : stationnements sécurisés, signalétique, connexion modale, accessibilité simplifiée.

3 - LA DEFINITION DES AXES

AXE 1 - STRATÉGIE DES MOBILITÉS ET ANIMATION TERRITORIALE	
Fiche 1 : Pour une gouvernance partagée en Haut-Béarn	
Structure pilote	AOM – Communauté de Communes Haut-Béarn Comité des partenaires
Publics cibles	Entreprises Haut-Béarn Opérateurs de mobilité Acteurs associatifs
Partenaires associés	<ul style="list-style-type: none"> • Les EPCI voisins (Pays des Gaves, Vallée d'Ossau, Lacq Orthez...), • La CCI • Le Pays de Béarn, • Les structures de l'emploi, de l'insertion et du social, • Les collectifs Citoyens, • Le Département, • La Région
Constats	
<p>La question de la mobilité est un enjeu fort d'accessibilité, d'attractivité, et de développement économique sur le territoire du Haut-Béarn. Au-delà, la mobilité porte également un enjeu social, au centre des préoccupations quotidiennes des habitants pour accéder à l'emploi, à la formation, à la santé et au maintien du lien culturel et social.</p> <p>Lors des entretiens menés avec les acteurs socioéconomiques du territoire et des ateliers mobilités réalisés en Haut-Béarn, le constat a été posé de la nécessité de construire une politique des mobilités avec l'ensemble des acteurs de l'écosystème Béarnais, qu'ils soient usagers, associatifs, employeurs.</p> <p>Cette démarche collective doit s'ouvrir sur les territoires voisins et les autres acteurs de la mobilité : le Département sous l'angle gestionnaire de voirie et porteur de la compétence sociale et solidarité, la Région dans sa compétence d'AOM R et fédérateur / animateur du comité de bassin « Oloron Haut-Béarn, Pays de Nay », le Syndicat Mixte Pau Béarn Pyrénées Mobilités (pour la relation avec l'agglomération Paloise)</p> <p>La mise en exercice de la compétence d'AOM pour le Haut-Béarn va reposer (à partir de juillet 2023) sur l'utilisation de la ressource principale du Versement Mobilité (VM), étendu à tout le territoire (le VM était précédemment prélevé uniquement sur la commune d'Oloron-Sainte-Marie).</p> <p>Les entreprises qui vont abonder le VM expriment en parallèle des attentes sur le service de mobilité créé grâce à cette nouvelle fiscalité.</p> <p>Définir une stratégie partagée dans un cadre de gouvernance ouvert s'impose donc à tous pour que les actions mobilité soient adaptées, concertées et mises en œuvre.</p> <p>Les entreprises ont exprimé le souhait d'être associées à la mise en place des nouvelles actions mobilité ; elles ont affirmé leur volonté d'être des facilitateurs dans le portage de ces nouvelles politiques publiques auprès de leurs clients, fournisseurs et de leurs salariés.</p> <p>Tous les secteurs économiques du territoire sont concernés : acteurs du tourisme (office de tourisme, hébergeurs, organisateurs d'activité de plein air, stations de sports d'hiver), acteurs de la santé, acteurs du social (CCAS, mission locale, associations).</p>	
Objectifs de l'action	
<p>Construire un cadre de gouvernance ouvert où tous les acteurs impliqués (entreprises, usagers, associations, autres collectivités...) trouvent un espace d'expression et d'action partagé :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Créer et animer le comité des partenaires et des acteurs locaux de la mobilité - Construire une relation régulière avec les autres acteurs de la mobilité des territoires voisins (Département, Région, syndicat mixte Pau Béarn Pyrénées Mobilités) - Animer le club des entreprises du Haut-Béarn sur le sujet des mobilités - Faciliter l'éclosion et l'expérimentation de projets mobilité <p>« Favoriser la coopération et les échanges d'expérience entre acteurs est la clé pour initier le changement des habitudes de déplacement en territoire rural »</p>	

Descriptif de l'action

Action 1 – Animer le comité des partenaires Mobilités du Haut-Béarn.

S'appuyer sur le plan de mobilité simplifié et les initiatives locales de mobilité pour assurer la concertation et la consultation de tous les partenaires. Partager les exercices d'évaluation des actions expérimentées pour définir la stratégie de pérennisation. Dans les deux premières années de la mise en exercice de la compétence d'AOM, inscrire un calendrier régulier de réunion du comité des partenaires (1 par trimestre ou par quadrimestre) pour faciliter la synergie et les partenariats.

Action 2 – Animation du club des entreprises / employeurs du Haut-Béarn sur le sujet des mobilités.

Proposer un accompagnement des employeurs et des entreprises (soutien technique, juridique) dans l'élaboration des plans de mobilité employeurs (PME) ou des plans de mobilité employeurs en commun (PME C).

Action 3 – Animer et coordonner les actions et projets de mobilité sociale et solidaire.

En relation étroite avec les acteurs prescripteurs des actions de mobilité sociale et solidaire (Département des Pyrénées Atlantiques – SDSEI, CCAS, missions locales, maisons France-Services, associations locales d'aide et de conseils – Transition, Ciel...), proposer un cadre de coordination des acteurs de l'écosystème « social et solidaire » pour faciliter la lisibilité des offres de services pour les bénéficiaires. Idée de la création d'un club de la mobilité sociale et solidaire avec pour double entrée, les prescripteurs et opérateurs d'une part et les usagers ou bénéficiaires (parfois qualifiés d'invisibles) d'autre part : **ambition de donner de la lisibilité à la mobilité inclusive.**

Action 4 – Proposer un cadre d'expression des habitants et usagers du territoire sur la mobilité.

Faciliter l'expression et la participation citoyenne sur les problématiques et les besoins de la population. L'usager a été remis au centre des réflexions-actions par la loi d'orientation des mobilités pour que les AOM des territoires peu denses proposent des solutions adaptées aux besoins et spécificités. **Proposer un observatoire des mobilités et des besoins et un lieu d'expression des usagers** : lieu d'échange ou café citoyen mobilité, forum annuel des mobilités, challenge de la mobilité, lien vers boîte à idée mobilité sur site internet CCHB.

Localisation – périmètre de l'intervention	Calendrier
Territoires du Haut-Béarn Connexions avec territoires et AOM voisins	<p>Réunion du comité des partenaires = 2 à 3 réunions par an, depuis le 1^{er} septembre 2022 – possibilité de s'appuyer sur un comité technique ou un collège de représentants par thématique de la mobilité, pour appuyer l'action du comité des partenaires.</p> <p>Coordination mobilité sociale et solidaire = mise en place de l'animation dès printemps 2023</p> <p>Cadre d'expression des usagers = mise en place fin 2023</p>
Ressources/moyens	Dispositifs et partenariats
<p>Fonctionnement de la CDC HB AOM + moyens de communication</p> <p>Positionnement du chargé de mission mobilité sur action 1,2 et 3</p> <p>Positionnement référent animation territoriale des mobilités sur action 4</p> <p>Appel à projets sur mobilité sociale et solidaire + DSP ou marché public auprès de prestataire de mobilité sociale et solidaire</p>	<p>Partenariat avec le club des entreprises locales,</p> <p>Partenariat avec le Département de Pyrénées Atlantiques sur plan de mobilité sociale et solidaire,</p> <p>Dispositif d'accompagnement financier et en ingénierie :</p> <p>https://aides.francemobilites.fr</p> <p>https://aides.francemobilites.fr/e52f-accompagner-les-territoires-a-la-creation-dun/</p> <p>https://aides.francemobilites.fr/8745-former-des-conseillers-mobilite/</p>
Coût de l'action - Modalités de financement	
<p>Coût de fonctionnement liés à l'animation du comité des partenaires, à la création du club de la mobilité sociale solidaire et à l'observatoire des besoins des usagers = équivalent 20/30 jours par an de référent mobilité de l'AOM.</p> <p>Consultation marché public auprès de prestataire de mobilité sociale et solidaire – volet animation de l'écosystème (entre 10 et 20000 euros / an) (benchmark transition)</p>	

BENCHMARK



<https://dromolib.fr/>

Dromolib accompagne aussi les entreprises et les collectivités par l'élaboration de diagnostic complet des déplacements via questionnaires, cartographie des solutions et identification des leviers adaptés à mettre en place. Ce diagnostic est un premier pas de Plan de Mobilité employeurs.



<https://www.argonne-ardennaise.fr/>

Approche des changements de comportements par l'éducation. Articulation des services publics, des structures ESS, du monde économique dans une approche de développement social territorial. Le lien social et la cohésion sociale sont également au cœur de l'approche proposée.

Indicateurs - Modalités d'évaluation prévues

Fonctionnement :

Nombre de réunion du comité des partenaires Mobilités Haut-Béarn

Nombre de sollicitations usagers sur expression des besoins / nombre de réponses apportées

Nombre d'accompagnement pédagogique « versement mobilité » auprès des entreprises locales

Nombre d'accompagnement d'entreprise dans la phase amont des plans de mobilité employeurs

Nombre de sessions d'information / concertation sur le plan de mobilité simplifié (entreprises et usagers)

AXE 2 - CHANGEMENT DE COMPORTEMENT, COMMUNICATION, ANIMATION TERRITORIALE, ÉDUCATION

Fiche 1 : Créer une plateforme d'information

Structure pilote	Référent : Communauté des communes du Haut-Béarn Relais : <ul style="list-style-type: none">• Les communes (mairie, Espace de vie sociale)• Les Offices de Tourisme du Haut-Béarn• Les Centres Communaux d'Action Sociale (CCAS)• Les missions locales• Les maisons France-Services
Public cible	Tous les publics ☞ habitants, touristes, entreprises, acteurs socioéconomiques
Partenaires associés	<ul style="list-style-type: none">• Le Comité des Partenaires Mobilités du Haut-Béarn,• le Département des Pyrénées-Atlantiques,• la Région Nouvelle-Aquitaine,• l'association Transition 64

Constats

Le territoire de la Communauté de Communes du Haut-Béarn dispose d'une offre de services de transports (services de mobilité) principalement disponible autour de la commune d'Oloron Sainte-Marie, considérée comme la centralité principale.

Certains services de transports desservent néanmoins les territoires périphériques : transports scolaires, transports collectifs interurbains du Conseil Régional Nouvelle-Aquitaine (TER, Lignes de bus 550, 551, 552 et Skibus..), stations vélos (Bedous, Bidos et Ogeu-les-Bains).

Des initiatives locales (covoiturage, portage de colis ou des courses...), souvent spontanées citoyennes ou associatives ont également été développées : en Vallée du Barétous, sur le plateau de Lescun, en fond de vallée d'Aspe.

L'information est diffusée via les canaux numériques, avec des outils de type WhatsApp ou Facebook où des communautés d'utilisateurs ont été identifiées (CoVoit'Lescun, CoVoit'Barétous...).

Ces initiatives et ces solutions locales ont un caractère de proximité et un niveau d'information ou de connaissance qui reste dans un cadre de type communauté de villageois ou de voisinage.

L'un des constats mis en exergue dans le diagnostic des mobilités est que **cette offre de service de mobilité est peu, ou très mal connue de la population** : habitants, ou usagers de passage ou touristes, entreprises du territoire.

D'autre part, et ce n'est pas spécifique au Haut-Béarn, nous avons constaté un réel foisonnement/essaimage des intervenants sur le sujet des mobilités : opérateurs institutionnels, opérateurs privés, associations, habitants, EVS, CCAS, France-Services.

De nombreux acteurs ou habitants rencontrés ont clairement exprimé le besoin d'une sensibilisation action auprès de tous les « mobiles » : la notion d'apprentissage aux mobilités et le respect de tous les modes dans l'espace public sont souvent apparus comme des priorités.

Objectifs

L'objectif prioritaire est **l'accompagnement vers un changement de comportement de mobilité**, grâce à **l'information, la communication et l'éducation** à la mobilité pour :

- Faire connaître les services de mobilité existants : assurer la promotion de l'offre disponible
- Fédérer les acteurs de la mobilité et coordonner les actions
- Améliorer la mobilité de Tous sur le territoire
- Développer les partenariats
- Construire et assurer l'animation territoriale de la mobilité en Haut-Béarn
- Sensibiliser et éduquer à la pratique des mobilités alternatives à l'autosolisme
- Deux formes possibles : un contact physique et présentiel, un lien virtuel électronique (la plateforme de mobilité)

Descriptif de l'action

Une plateforme de mobilité est un dispositif d'animation et de coopération* au service de tous les acteurs concernés au plan local, par le sujet des mobilités : collectivité, entreprises /employeurs, acteurs de l'emploi et de l'insertion, associations...

Elle assure trois missions :

- L'accompagnement vers une mobilité plus autonome (diagnostic, formation, éducation, suivi...),
- L'information et la communication des offres de service et la mise en réseau d'opérateurs porteurs de solutions de mobilité,
- La mise à disposition et la promotion de solutions complémentaires lorsque des besoins non-couverts sont recensés.

Action 1 – Identifier un référent Animation des Mobilités au sein de l'AOM CdC Haut-Béarn

Sa mission sera de définir et de promouvoir l'action animation territoriale de la mobilité auprès des acteurs du territoire (communes, entreprises, associations). Il sera le porteur délégué de la communication de la collectivité sur les mobilités et diffusera les informations par les canaux électroniques de la plateforme et vers les relais physiques sur le territoire (Mairies, Associations, Office de Tourisme, Maisons France-Services...). Il assurera des sessions d'animation (forum, journée de sensibilisation, challenge de la mobilité...). Il assurera une veille territoriale de la mobilité (relation avec les collectivités voisines)



Action 2 – Créer un numéro de contact unique (téléphone + adresse mail) facilitant l'accès aux conseils en mobilité et à l'information mobilité du territoire, en complément des numéros ressources déjà existants sur le territoire (Transition, CCAS, Mission Locale...)

Action 3 – Identifier les relais mobilités sur le territoire : leur mission complémentaire sera de transmettre et diffuser en proximité des habitants, les informations de l'AOM. Ces relais territoriaux pourront à leur niveau constituer une ressource de proximité (mairie, associations, entreprises...) pour l'animation territoriale de la mobilité (création de café citoyen mobilité ou de comité de besoin, création d'animation de proximité - marché de plein air...)

Action 4 – Choisir une solution numérique d'accès à l'information (plateforme numérique), permettant de référencer toutes les offres de mobilité existantes et de centraliser / diffuser / partager toutes les communications Mobilités du territoire. Réfléchir à la complémentarité possible et à la promotion de la solution **MODALIS**, comme outil numérique de l'information mobilité sur le territoire. Modalis

*Source : « Tout comprendre des plateformes de Mobilités » - LMI / Ministère transition Ecologique 2021

Localisation – périmètre de l'intervention	Calendrier
<p>Territoires du Haut-Béarn en relation avec les EPCI voisins (CCLO, pays de Béarn, CCVO, CC Pays des Gaves), le Département et NAM (Modalis) et la Région (AOM R).</p> <p>L'animateur Mobilité localisé au sein de l'AOM ; les relais territoriaux, dans les communes et entités porteuses d'animation de proximité sur la mobilité (France Services, EVS Ogeu..).</p> <p>Point de vigilance : adapter l'animation aux besoins du territoire tout en ouvrant la communication à tous les services de mobilité accessibles autour du territoire.</p>	<p>Action 1 – Désignation référent animation mobilités Haut-Béarn = 1^{er} trimestre 2023</p> <p>Action 2 – Créer un numéro unique Mobilités = 1^{er} trimestre 2023</p> <p>Action 3 – Identifier et former les relais territoriaux = 1^{er} semestre 2023</p> <p>Action 4 – Organiser un évènementiel Animation territoriale des mobilités = été / automne 2023</p> <p>Action 5 – Proposer une solution numérique de plateforme d'information = 2023 / 2024 (choix de la solution = site internet CDC actualisé ou solution catalogue de plateforme de mobilité)</p>

Ressources/moyens	Dispositifs et partenariats
<p>AOM : moyens humains et matériels (site internet CCHB) :</p> <ul style="list-style-type: none"> - 1 personne désignée Animateur-trice des Mobilités - Régie des mobilités pour participer à l'information mobilité - Organisation et formation des sites relais de l'animation (mairie, maison France services, office de Tourisme, EVS) <p>AOM : affectation part du VM dans la fonction animation et communication territoriale</p> <p>Communes relais : Mise à disposition de conseils et organisation d'animation de proximité – utilisation des supports et outils de communication = panneau Pocket ou intramuros</p> <p>AOM R / NAM : travail sur complémentarité avec outil Modalis</p> <p>Associations : sur l'exemple de « Roue Libre » s'appuyer sur et valoriser (coordonner) les actions d'animation / éducation portées par ces structures.</p>	<p>AOM - responsable et porteur de l'action = Pilotage et coordination de l'action = Financement principal de l'action (part du VM + rémunération de l'animateur mobilité + moyens de fonctionnement) = Responsable de la communication de niveau AOM</p> <p>Associations – Roue Libre, Transition 64, ... = La Roue libre : opérateur d'animation et d'éducation à la mobilité active = Transition : opérateur d'animation et de conseil en mobilité sociale et solidaire</p> <p>Département des Pyrénées Atlantiques : = coordinateur du schéma / plan de la mobilité sociale et solidaire / gestionnaire de voirie- plan de covoiturage et schéma départemental modes actifs</p> <p>Porteur d'aide Public pour accompagner les territoires : = Mob'In France - professionnalisation@mobin-solutions.fr</p>
Coût de l'action - Modalités de financement	
<p>Fonctionnement = rémunération de l'action du référent Animation mobilité de la CDC AOM : ½ ETP sur 3 années + identification et positionnement de relais en mairie (environ 1/30 ETP/an) + coûts logistique et communication des animations territoriales (autour de 5 000 euros/an)</p> <p>Investissement = coût d'aménagement du site internet CDC HB ou d'acquisition d'une plateforme sur catalogue (mais questionnement sur l'échelle territoriale de fonctionnement de cet outil numérique – possibilité de mutualisation ?) – entre 5 000 euros (modification du site internet de la CDC pour créer une entrée Mobilité) et 50 000 euros (solution plateforme catalogue) en première année d'exercice.</p>	
BENCHMARK	
 	<p>coordination@jebougeenvaucluse.fr Nous proposons une harmonisation des solutions de mobilité proposées par plusieurs structures du Vaucluse. Une seule interface via un portail numérique pour les prescripteurs, associée d'un site public à l'attention de tous rassemblant toutes les ressources.</p> <p>Francois.gatineau@mobilee.com Création d'un écosystème ouvert et dynamique de tous les acteurs de la mobilité pour répondre à chaque contexte sociologique, géographique, économique, local.</p>



morgane.regnier@dromolib.fr

<https://dromolib.fr/>

La plateforme interactive drome-ecomobilite.fr recense toutes les solutions d'ecomobilité en Drôme et leurs acteurs.

L'objectif de cette plateforme est de favoriser la communication entre les acteurs de la

Indicateurs - Modalités d'évaluation prévues

Suivi des prescriptions : nombre de prescription par profil de public accompagné / origine des prescriptions (géographique / type)

Suivi des bénéficiaires des actions : Profil des publics accompagnés (âge, origine géographique, genre) / évolution quantitative des publics accompagnés / Profil et volume des publics ayant bénéficiés des services de mobilités

Suivi des accompagnements proposés : Nombre d'évènement ou d'animation / volume de participation aux animations et actions de sensibilisation / Progression des pratiques de mobilité et d'acquisition de l'autonomie dans les mobilités

Suivi des actions de la plateforme : Suivi quantitatif des connexions et des conseils physiques délivrés, nombre de bénéficiaires ayant pu accéder à une offre durable de mobilité vers l'emploi ou la formation

AXE 2 - CHANGEMENT DE COMPORTEMENT, COMMUNICATION, ANIMATION TERRITORIALE, ÉDUCATION

Fiche 2 : Accompagner les publics fragiles

Structure pilote	CCHB (AOM)
Public cible	Tous les publics
Partenaires associés	<ul style="list-style-type: none">• Région NA,• Département 64 / SDSEI,• CCAS,• Associations : Transition64, ASAD, Made in Béarn, Roue Libre• Prescripteurs : Mission Locale TM2O ; Pôle Emploi, Adapei64 - ESAT St Pée• MSA• EVS• ADIAPH

Constats

Selon une étude du Laboratoire de la Mobilité Inclusive, en France, près d'un quart des Français déclarent avoir déjà renoncé à un travail ou à une formation faute de moyen pour se déplacer. Le taux progresse fortement parmi les populations les plus jeunes (près d'un jeune sur deux) et socialement les plus fragiles (54% des personnes vivant dans un foyer avec moins de 1 000 euros par mois).

Sur le territoire de la CCHB, les acteurs de l'emploi et de l'insertion (Pôle Emploi, SDSEI, Mission Locale, ESAT...) sont constamment confrontés à la problématique de la mobilité. Ces structures ont développé leurs propres réponses pour aider leurs publics à devenir plus mobile (accompagnement à l'accès au permis B, aides aux transports,...).

Cependant, il reste difficile pour les conseillers de ces structures de maîtriser réellement toutes les ressources mobilisables sur le territoire ; ils font alors appel à des compétences extérieures (personne référente locale de l'association Transition64) pour traiter le sujet mobilité via des accompagnements individualisés.

Ce constat met notamment en évidence une défaillance du dispositif de communication et d'animation autour de l'offre de mobilité alternative disponible. Ces acteurs identifient un besoin d'accompagnement dans la recherche de l'information et de son décryptage.

Toutefois, même lorsque la ressource est identifiée, accessible et pertinente, le public ne saisit pas toujours les opportunités de mobilité pour des raisons qui peuvent être difficilement identifiables car renvoyant à des ressources matérielles, psychologiques et/ou cognitives de chaque individu.

L'accent est mis sur l'accompagnement des publics en situation de démobilité ou de difficulté pour accéder à l'emploi et à la formation.

Deux points apparaissent clairement comme indispensables pour faciliter la lisibilité et l'accessibilité aux différentes solutions disponibles :

- La fédération des acteurs multiples, professionnels et associations, et la coordination de leurs actions.
- Une meilleure diffusion de l'information.

Objectifs

Assurer une coordination des acteurs de la sphère sociale, de l'emploi et de l'insertion et les autorités en charge des mobilités par la mise en place d'un **plan d'actions commun** en faveur de la mobilité solidaire, afin de :

- Mieux articuler leurs actions et construire un accompagnement plus efficace des publics vulnérables, notamment en matière d'accès à l'emploi,
- Apporter une amélioration durable des capacités de déplacements du public en insertion du territoire,
- Faciliter la mobilité des publics les plus fragiles (cf LOM art18) et répondre aux difficultés d'accès à une solution de mobilité rencontrées par les publics en situation de précarité sociale ou économique, en situation de handicap ou à mobilité réduite.

Améliorer la lisibilité et la diffusion de l'information sur l'offre existante de services de mobilité sur le territoire.

Descriptif de l'action

Elaborer un plan d'actions commun

Mettre en place et organiser un comité réunissant l'ensemble des acteurs de l'économie sociale et solidaire présents sur le territoire dans la perspective d'un plan d'actions commun mobilité en faveur des publics fragiles :

- Identifier une personne référente en charge du pilotage et de la coordination de ce projet.
- Identifier les acteurs partenaires et leur proposer une collaboration.

- Elaborer la feuille de route de ce comité en corrélation avec les dispositifs institutionnels en place (schéma départemental d'autonomie 2019-2023, schéma départemental d'amélioration de l'accessibilité des services publics, pacte territorial pour l'insertion...)
- Elaborer le plan d'actions commun.
- Coordonner les actions définies par le futur plan.
- Assurer le suivi et l'évaluation au fil de l'eau de l'efficacité de ces actions.

Accompagner vers un usage des services de mobilité collective ou partagée

- Faciliter l'organisation d'ateliers pratiques et de mise en situation permettant d'acquérir toutes les compétences pour utiliser les différents modes de transports (navette, bus, TER, covoiturage solidaire, vélo, scooter ou mobylette...) : comment accéder à l'information, la comprendre et pratiquer de manière autonome un déplacement ; lever les freins cognitifs à la pratique du vélo via la vélo-école d'Oloron.
- Proposer et organiser des animations de sensibilisation.

Faciliter l'accès aux services publics et à l'offre de formation

- Favoriser la mobilité et le développement de l'offre de formations professionnelles.
- Favoriser au sein du territoire le développement de l'offre d'auto-école solidaire.
- Mettre en place un service itinérant France Services à partir des antennes existantes (Bedous, Ogeu-les-Bains).

Proposer un soutien financier à la mobilité

- Mettre en place une tarification sociale voire la gratuité du service de location de VAE.
- Depuis le 1^{er} janvier 2022, le Conseil Régional Nouvelle Aquitaine a mis en place une tarification solidaire pour faciliter l'accès à ses services de transport publics (lignes 551 et 552, TER) ; une réduction de 80% du tarif normal pour les publics fragiles.
- Proposer un service de prêts vélos gratuits longues durées.

Créer un guichet d'information des mobilités (cf fiche action « Créer une plateforme d'informations »)

- Mettre en place un lieu ressource et d'accueil afin de permettre aux usagers demandeurs de bénéficier d'un accès à l'information actualisée, d'être accompagnés dans leurs requêtes et d'accéder aux supports recensant l'offre.
- Créer un numéro contact unique pour accéder aux conseils en mobilité du territoire, conforter les numéros ressources déjà existants (CCHB, Région, acteurs locaux).
- Identifier des relais pour transmettre et diffuser les informations au plus près des usagers (mairies, collectifs, associations locales, EVS, ...), avec une veille constante sur l'évolution des offres en place pour la mise à jour des supports existants (matériel ou connecté).
- Proposer une solution numérique et d'accès à l'information afin de trouver une solution de transport, conforter l'offre MODALIS existante et la compléter pour assurer l'intermodalité et répondre aux demandes de déplacements de proximité.

Localisation – périmètre de l'intervention	Calendrier
L'ensemble du territoire de la CCHB.	Dès 2023
Ressources/moyens	Dispositifs et partenariats
<ul style="list-style-type: none"> - AOM : moyens humains et matériels dont 1 personne référente en mobilité, assurant le rôle d'animation sur le territoire, dotée de moyens technique, matériel, administratif et financier pour porter et mener les actions, - Organisation des sites « relais » pour assurer des permanences ou des animations. - Comité des partenaires. - Plateforme mobilité Transition - Mission Locale TM20 - Pôle Emploi - ESAT St Pée 	<ul style="list-style-type: none"> - Plateforme mobilité Transition - Mission locale TM20 d'Oloron (publics jeunes en parcours d'insertion). - Agence Pôle Emploi d'Oloron - Associations Oloron Doux / Roue Libre - NAM (Nouvelle Aquitaine Mobilité) - Vélo-école Roue libre

Coût de l'action - Modalités de financement

Coûts estimatifs

- Coût de fonctionnement lié à la coordination et au pilotage relatif à l'élaboration du plan d'actions commun - mutualisation possible avec le poste de référent mobilité identifié dans la fiche Mobilité sociale et solidaire : 0,5 ETP référent (salarié CCHB ou emploi civique ou contrat insertion)
- Coûts d'investissement et de fonctionnement relatifs à l'organisation d'ateliers pratiques et animation de sensibilisation (partenariat avec les acteurs sociaux) – 2 000€/an
- Coût d'investissement lié au service de prêt de vélo : 3 VAE – 4 500€ - Possibilité de mobiliser des vélos issus de la flotte de VAE en location libre-service.
- Coûts d'investissement et de fonctionnement relatifs au guichet d'information : 0,5 ETP + aménagement d'un local (ex tiers-lieu), matériels, fluides (5000€/an).

Moyens financiers mobilisables

- Versement mobilité.
- Fonds Social Européen FSE (emploi et inclusion sociale) /DREETS.
- FEDER
- LEADER
- CRESS (chambre régionale de l'ESS)
- Fond Départemental de l'Insertion (aide de l'Etat) /DREETS.
- Fonds de Développement de l'Inclusion FDI (SIAE).
- Financement public direct de la Région et du Département.

BENCHMARK



Plateforme de mobilité : accompagne tous les publics en situation de fragilité vers une mobilité autonome, durable et responsable. www.beneficiaire.wimoov.org/plateforme-nouvelle-aquitaine / Contact : bordeaux@wimoov.org – 05.56.33.28.69



MOSC – CEMI et Antennes de mobilité : un accompagnement des bénéficiaires des minimas sociaux à la mobilité et à l'insertion, assuré par un conseiller Mobilité Insertion. Des antennes de mobilité, lieux d'échanges, d'informations et de conseil, avec des animateurs mobilité. www.mosc.fr / Contact : contact@mosc.fr - 07.82.32.76.33



Cap Solidaire - plateforme de mobilité du Sud Gironde : aider les publics les plus fragiles à être plus et mieux mobiles. www.capsolidaire.org/mobilite/ / Contact : direction@cap-solidaire.org - 09.70.91.41.88



Les Retz'chauffeurs - déplacements accompagnés solidaires. www.retzchauffeurs.fr / Contact : lesretzchauffeurs@gmail.com



BIP BOP – accompagnement et plateforme de coordination avec guichet unique. www.bippop.com / Contact : contact@bipbop.com - 03.44.90.78.07



MobyLis : guichet unique et ensemble de services pour rendre mobiles et autonomes toutes les personnes ayant des difficultés à se déplacer, notamment les bénéficiaires du RSA, les habitants des quartiers prioritaires, les jeunes et les demandeurs d'emploi. www.mobylis.org / Contact : 06.72.77.60.79



Maison de la Mobilité Grand Villeneuvois : lieu d'information sur l'ensemble des offres de transports disponibles sur le Villeneuvois, avec possibilité d'achat de titre de transport. www.grand-villeneuvois.fr/maison-de-la-mobilite-16.html Contact : 05.53.40.23.30

Indicateurs - Modalités d'évaluation prévues

Plan d'actions commun :

- Nombre d'acteurs membres participants.
- Nombre de réunions de travail.
- Nombre d'actions mises en place.
- Efficacité des actions : suivi et évaluation qualitative et quantitative de chaque action.

Ateliers de sensibilisation et d'apprentissage des modes de mobilité :

- Nombre d'ateliers organisés et de journées consacrées.
- Evolution du nombre de personnes accompagnées.

Formations professionnelles :

- Nombre et durée de formations professionnelles assurées sur le territoire de la CCHB.
- Nombre de participants.
- Nombre de passages à l'autonomie en termes de mobilité.
- Bilan qualitatif (enquête de satisfaction).

Guichet mobilité :

- Nombre de contacts/sollicitations/visites.
- Fréquentation des lieux ressources.
- Enquête qualitative des outils en place.
- Enquête de satisfaction auprès des usagers.

AXE 2 - CHANGEMENT DE COMPORTEMENT, COMMUNICATION, ANIMATION TERRITORIALE, ÉDUCATION

Fiche 3 : Sensibilisation aux mobilités alternatives à la voiture

Structure pilote	CCHB (AOM)
Public cible	Tous les publics
Partenaires associés	<ul style="list-style-type: none">• Ademe• Acteurs associatifs : Roue Libre, Oloron Doux, Transition64, Made in Béarn...• France Services,• CCAS, missions locale, BIE• Établissements scolaires,• Entreprises• Département 64• EVS

Constats

Dans les territoires ruraux, la voiture s'avère être le mode de déplacement privilégié voire principal, pour les trajets du quotidien réalisés sur le territoire de la CCHB.

Peu nombreux sont les titulaires du permis de conduire qui ne possèdent pas de voiture, et plus de la moitié des foyers disposent de plusieurs automobiles. Ce qui démontre l'usage captif de la voiture individuelle. En l'absence d'offre alternative facilement accessible, la voiture s'avère être indispensable pour répondre aux besoins de se déplacer sur le territoire. La majorité des habitants de la CCHB semble avoir peu ou pas utilisé les services de transport collectif (bus ou TER) présents sur le territoire.

Néanmoins, **l'enquête menée** auprès de la population du **Haut-Béarn** montre que plus de 80% des habitants se disent, eu égard au coût de plus en plus conséquent de la mobilité, disposés à utiliser d'autres modes de transport que la voiture, en particulier le bus, sous réserve d'un arrêt proche du domicile et du lieu de travail.

La pratique du vélo à assistance électrique, du covoiturage ou du train, semble également être des alternatives envisageables, notamment si elle peut s'appuyer sur une offre de services combinées.

L'organisation de l'intermodalité apparaît comme une nécessité pour favoriser le report modal.

Éléments de contexte : les enjeux environnementaux et la conjoncture économique et énergétique conduisent à repenser la manière de consommer la mobilité et de la pratiquer. Des changements de pratiques vers des modes de déplacement plus vertueux et durables doivent donc être incités et facilités par des **actions pédagogiques de sensibilisation et d'accompagnement auprès de l'ensemble des publics, afin de lever les freins à l'usage des autres modes de déplacements, parfois proposés par les collectivités.**

Objectifs

Inciter au report modal et accompagner les changements de comportements vers des solutions de mobilité durable :

- Faire connaître les services existants en Haut-Béarn.
- Faire découvrir, valoriser et développer les modes alternatifs à l'autosolisme : mobilités actives (marche à pied, vélo), mobilités collectives (bus/car, navette, TER), mobilités partagées (autostop collaboratif, covoiturage, autopartage).
- Sensibiliser les usagers sur les gains en matière de santé, économiques ou environnementaux par le changement des pratiques au quotidien.
- Accompagner / aider à apprendre le fonctionnement des services de mobilité ou de transports collectifs.

Agir auprès des jeunes générations :

- Sensibiliser les jeunes à l'impact des comportements et des usages sur l'environnement (climat, santé, biodiversité, etc...)
- Promouvoir les modes alternatifs auprès des collégiens et des familles pour les déplacements quotidiens.

Descriptif de l'action

L'AOM doit être fédératrice et coordonnatrice des actions en partenariat avec les acteurs socioéconomiques du territoire.

- Faire connaître les offres de mobilités existantes. (*en lien avec l'action Communication / animation territoriale de la mobilité*)

- Organiser des rencontres afin d'associer les habitants du territoire aux enjeux locaux de mobilité.
- Organiser des ateliers de sensibilisation (ateliers-citoyens + goûter-mobilité), des déambulations, des challenges de la mobilité, ...
- **Proposer des ateliers pratiques et de mise en situation** pour acquérir toutes les compétences pour utiliser les modes de transports (accéder à l'information, la comprendre et pratiquer de manière autonome un déplacement). Il peut s'agir d'atelier de randonnée urbaine, de code de la route, d'apprentissage ou de réapprentissage du vélo ou du vélo à assistance électrique, de solutions de mobilité ou de tout autre nouveau dispositif répondant aux besoins des personnes sur les questions de mobilités.
- **Proposer et organiser des animations de sensibilisation** ou de découverte pour expérimenter les déplacements doux (**fête du vélo**, semaine du développement durable, challenge de la mobilité, etc.).
- **Organiser une journée annuelle « En ville sans voiture ».**
- **Actions à mener auprès des scolaires :**
 - Organiser des sessions de sensibilisation au sein des établissements scolaires (vélo-école).
 - Proposer aux scolaires un projet éducatif sur plusieurs séances d'animation ayant pour objectif de questionner les élèves sur la question des besoins en mobilité, de la sobriété, les modes doux et collectifs, leurs usages pour permettre à chacun de s'engager vers une mobilité durable.
 - Expérimenter « la rue des écoles »
- Organiser et animer une réflexion autour de la mobilité des salariés en collaboration avec les entreprises du territoire : **sensibiliser les entrepreneurs et les inciter à élaborer un plan de mobilité (PDME pour les entreprises de plus de 50 salariés sur site).**

Localisation – périmètre de l'intervention	Calendrier
Territoire de la CCHB. Établissements scolaires d'Oloron. Ensemble des entreprises de plus de 50 salariés.	Lancement printemps 2023 1 ^{ères} actions sensibilisation : été 2023 1 ^{er} atelier challenge de la mobilité : septembre 2023 (cadre : semaine européenne de la mobilité)
Ressources/moyens	Dispositifs et partenariats
CCHB : fonds propres pour l'organisation des animations, ateliers. Partenaires : ressources matérielles, Comité des partenaires & club des entreprises.	Génération Vélo pour la sensibilisation en milieu scolaire. (www.generationvelo.fr) Comité des partenaires Club des entreprises Pôle emploi FUB FNAUT

Coût de l'action - Modalités de financement

Coût de communication et d'animation sur les actions développées (mise à disposition de salle par les communes, création de supports de communication) + temps d'organisation/coordination/animation : estimation ¼ ETP /an (conseiller en mobilité CdC-HB + acteurs locaux de la mobilité)

S'appuyer sur les associations locales pour les volets sensibilisation et accompagnement = accompagnement technique et financier (Roue libre, Oloron doux, Transition) : estimation de la subvention entre 5 et 10 000 euros / an

Possibilité de recourir à une mission de service civique (12 mois) pour le pilotage et l'organisation des actions de sensibilisation : indemnité mensuelle de service civique à 600.97€ (*majoration possible pour les étudiants et bénéficiaires du RSA de 111.45 €*)

Modalités de financement :

Versement Mobilité.

Fonds propres de la CCHB.

Financements Etat/Ademe : AAP, AMI, Plan de relance transition écologique et énergétique.

Aides et territoires : <https://aides.francemobilites.fr/>

<https://aides.francemobilites.fr/e52f-accompagner-les-territoires-a-la-creation-dun/>

<https://aides.francemobilites.fr/3598-beneficier-doutils-de-gestion-de-projet-de-mo/>

<https://aides.francemobilites.fr/21c7-sensibiliser-et-former-les-habitants-des-terr/>

<https://aides.francemobilites.fr/bf11-developper-leco-mobilite-des-salaries-modeste/>

BENCHMARK



ecoCO₂



Programme CEE : Le programme Moby accompagne les collectivités et les établissements scolaires de l'élémentaire au lycée, pour mener à terme un projet d'écomobilité scolaire. www.moby-ecomobilite.fr

Programme « Savoir rouler à vélo » : programme destiné à soutenir le déploiement du Savoir Rouler à Vélo. Il vise à faciliter la mise en place de formations par des intervenants agréés. L'objectif est de permettre aux enfants de 6 à 11 ans d'apprendre à se déplacer à vélo en autonomie et en sécurité. www.generationvelo.fr

La FNAUT organise régulièrement des colloques en partenariat avec d'autres organismes concernés par les questions du transport, de la consommation ou de l'environnement. Elle organise elle-même un congrès tous les deux ans pour mettre en valeur l'action de ses associations locales et débattre sur la politique des transports. Chacun de ses grands évènements fait l'objet de comptes rendus consultables sur son site. www.fnaut.fr

Indicateurs - Modalités d'évaluation prévues

Nombre d'actions de sensibilisation mises en place.

Nombre d'ateliers pédagogique mobilité.

Nombre de participants par action et par atelier.

Retours qualitatifs des participants (enquêtes auprès de la population).

Concrétisation des changements des modes de déplacements : évaluation annuelle de la fréquentation des transports collectifs (bus, TER, navette), du nombre de location VAE.

Évaluation (enquêtes à mener par les entreprises) du report modal chez les salariés des entreprises vers des modes alternatifs : modes partagés, modes collectifs, modes doux.

AXE 3 – LES SERVICES DE MOBILITÉ

Fiche 1 - Extension du service de transport urbain - La Navette

Structure pilote	CCHB (AOM)
Public cible	Tous publics
Partenaires associés	Opérateur de transport par délégation de service public Entreprises des communes desservies par la Navette

Constats

La ville d'Oloron Sainte Marie a développé un service de transport urbain collectif gratuit dit « **La navette** ». Ce service propose trois lignes permettant de desservir les principales zones d'activités ainsi que les îlots résidentiels les plus éloignés du centre-ville. Il est ouvert à tous les publics, y compris les personnes à mobilité réduite (les fauteuils roulants sont admis dans les véhicules). Les véhicules sont également ouverts aux usagers utilisant des poussettes, des trottinettes ou des vélos (sous réserve de l'autorisation du conducteur).

Ce service est accessible entre 7h30 et 18h30 selon les lignes ; 77000 passagers ont été transportés en 2019 (post COVID).

Depuis le 1^{er} juillet 2021, **la compétence mobilité d'AOM** a été transférée à la communauté des communes du **Haut-Béarn**. Cette compétence s'exerce aujourd'hui sur tout le ressort territorial de la collectivité (48 communes et 32000 habitants).

La navette est perçue comme un outil ou un service de mobilité très pertinent, permettant de satisfaire les besoins de beaucoup de personnes dans Oloron : jeunes, actifs, seniors et personnes à mobilité réduite. L'expression des usagers lors des ateliers mobilité est venue confirmer ce constat.

La gratuité du service apparaît comme un plus dans la facilitation des déplacements pour les Oloronais.

L'expression des besoins des acteurs rencontrés et des usagers ou associations ayant participé aux ateliers sur le territoire, montre une appétence certaine pour un service de la navette « sur un périmètre élargi ». Concrètement les demandes émanent essentiellement des **communes limitrophes, voisines de celle d'Oloron Sainte-Marie**.

Ces communes voient leur potentiel d'attractivité immobilière grandir depuis une dizaine d'années avec des populations quittant le centre d'Oloron pour accéder à la propriété sur les communes voisines, tout en conservant une attache professionnelle et servicielle dans la ville centre. **Les besoins de mobilité collective y sont donc croissants et pour des publics souvent dépendants : jeunes et seniors notamment.**

Une partie du trajet opéré en « haut le pied »* par l'opérateur de mobilité de la Navette, donne à lire pour les habitants de ces territoires (Estos et Ledeux notamment), des capacités d'extension sans réelle incidence négative pour les usagers « historiques » des lignes actuelles (ligne 2).

* trajet « haut le pied » : trajet réalisé par le véhicule en dehors des trajets commerciaux (accessibles aux usagers), comme par exemple les trajets permettant au conducteur de relier le terminus des lignes avec le lieu de stationnement du véhicule.

Objectifs

Répondre aux besoins exprimés dans une logique d'équité territoriale et sociale, par l'extension géographique de la zone de desserte de la Navette.

Objectifs opérationnels :

- Définir les limites pertinentes de desserte de la Navette (jusqu'où ?)
- Définir les modalités techniques les plus viables et performantes (comment ?)
- Définir les conditions d'usage les plus efficaces, sans contraintes fortes
- Expérimenter, évaluer, adapter, pérenniser.

Descriptif de l'action

Action 1 – Définition du périmètre d'extension du service de la navette

Les communes limitrophes et voisines de la première couronne d'Oloron Sainte-Marie constituent la première cible de l'extension du service de la navette oloronaise. Cette cible est définie selon les contraintes premières du service existant : distance kilométrique maîtrisée, contrainte minimale de service pour les usagers habituels de la navette, non dégradation de la qualité perçue par l'utilisateur, maîtrise des coûts supplémentaires et maîtrise de la part

du VM affectée à cette extension.

Les communes ciblées pour servir de lieu terminal des lignes existantes sont :

- **Ledeuix** (avec desserte d'**Estos** pour la ligne 2)
- **Précilhon et Goès** (pour la ligne 2)
- **Moumour, Agnos, Bidos et Gurmençon** (pour la ligne 1)

Les communes ciblées sont identifiées dans une logique d'urbanisme (étalement urbain et construction de lotissement, accueil de nouvelles populations) et d'attractivité (accroissement des besoins de déplacements vers les services du pôle Oloronnais).

Les kilométrages supplémentaires ajoutés aux bouts de lignes existants sont :

- Vers Moumour = environ 4 kilomètres (jusqu'à l'arrêt Tassigny)
- Vers Ledeuix = environ 2.5 kilomètres (jusqu'à arrêt Sègues)
- Vers Gurmençon = environ 3.2 kilomètres (jusqu' l'arrêt Rond-Point du Portugal).

🚦 Action 2 – Modalités techniques et points d'arrêts de l'extension de la navette

La nouvelle desserte des communes proposées doit être opérée avec un minimum de contrainte et d'incidence pour les usagers habituels du service, et une qualité perçue satisfaisante par les futurs nouveaux usagers :

- Maitrise des coûts et maintien des matériels utilisés (minibus 22 places) + maitrise de la demande pour limiter la nécessité d'augmenter le nombre de véhicules (+ 1 ou 2 véhicules pour assurer nouvelle desserte)
- **Nouveau véhicule = maintien des minibus 22 places ou réflexion sur l'adaptation à la demande (le besoin n'est pas quantifié à ce moment de la démarche) = véhicules 9 places pour les bouts de ligne ?**
- Maitrise des dessertes par un nombre limité de nouveaux points de prise en charge, temps de parcours performants (**vitesse moyenne augmentée sur les nouvelles dessertes, du fait de la limitation des contraintes urbaines**)
- Projet d'utilisation des points d'arrêts transports scolaire
- **Deux à trois nouveaux points de ramassage par commune nouvellement desservie**
- **Possibilité de desserte prioritaire vers les pôles principaux de services** : Zone commerciale Picasso, zone commerciale Leclerc et intermarché, centre Hospitalier, piscine, Médiathèque, La Poste.

🚦 Action 3 – Conditions du service et d'usage

Deux formes sont proposées pour l'extension du service de la navette :

- **Réflexion sur la tarification** : maintien de la gratuité pour tous ou mise en place d'une tarification sociale ou d'une tarification zonale ?
- Extension de service régulier avec une fréquence maitrisée = **2 aller/retour entre 8h00 et 12h00 et entre 15h00 et 18h30 en semaine et 2 aller/retour le samedi entre 10h00 et 17h00**, sur les nouvelles dessertes
- Extension du service jusqu'aux nouvelles dessertes sous une forme de **TAD zonal déclenché à la demande (réservation) selon des créneaux d'ouverture du service par zone géographique** :

Pour rejoindre OSM	Lundi		Mardi		Mercredi		Jeudi		Vendredi	
	M	AM	M	AM	M	AM	M	AM	M	AM
Ledeuix										
Estos										
Goès										
Précilhon										
Bidos										
Agnos										
Gurmençon										
Moumour										

Le service à la demande fonctionnerait du lundi au vendredi, selon la répartition géographique ci-dessus, dans des créneaux 8h/12h – 14h/18h30, avec une réservation au plus tard la veille du service à 17h00.

Le vendredi matin (jour de marché de plein air à Oloron) un service spécifique navette TAD serait proposé aux habitants des nouvelles communes desservies : pour limiter le nombre de véhicule affecté à ce service deux zones sont proposées :

- Semaine paire pour les communes de Bidos, Agnos, Gurmençon, Moumour = service à la demande entre 8h00 et 10h00 (2 allers) et entre 10h00 et 12h30 (2 retours)
- Semaine impaire les communes de Ledeuix, Estos, Goes et Précilhon = service à la demande entre 8h00 et 10h00 (2 allers) et entre 10h00 et 12h30 (2 retours)

Action 4 – Expérimenter, évaluer, pérenniser

Le besoin de déplacement des communes qui pourront être nouvellement desservies par l'extension de la navette n'est pas précisément connu.

Le coût réel de ce nouveau service en complément de l'existant n'est pas encore bien maîtrisé (estimation et proposition technique et tarifaire en cours) et **l'incidence de l'évolution du coût d'achat de l'énergie sur les transports publics** pourrait constituer une charge pénalisante dans le futur pour l'organisation de ces services.

Ces hypothèses constituent donc les repères pour favoriser dans un premier temps (**sur 12 mois**) **une expérimentation** qui permettrait de mieux apprécier la pertinence de l'extension et mieux mesurer la capacité de l'AOM à s'engager durablement dans ces nouveaux services (*quelle part du VM l'AOM accepte-t-elle de diriger vers cette action spécifique à Oloron et ces communes voisines ?*). Cette expérimentation permettrait également de mieux calibrer l'offre (type de véhicule, adaptation des fréquences et des circuits, gestion des réservations, mutualisation possibles de véhicules...).

En parallèle et à l'issue des 12 mois d'expérimentation une phase évaluative servira de cadre à la **pérennisation ou à l'adaptation** du service = adapter l'offre au besoin du territoire et des usagers et mesurer l'adéquation ressources-moyens / réponse au besoin. Cette évaluation pourra revenir sur les conditions tarifaires d'accès au service (*gratuité ou tarification zonale ou tarification sociale et solidaire ?*)

Rappels :

- **La gestion des lignes régulières de bus est :**
 - ☞ *Soit directement assurée par l'AOM (régie ou société publique locale) ;*
 - ☞ *Soit déléguée à une entreprise de transport public (délégation de service public ou marché public), choisie à l'issue d'un appel d'offre. Une convention est alors signée entre l'AOM et le gestionnaire du réseau de bus, pour une durée de 3 à 10 ans*
- **La communication (presse, affichage, actions ponctuelles, etc.) renforce l'attractivité** du réseau de bus, grâce à une plus grande notoriété. Elle est organisée conjointement par l'AOM et par le gestionnaire, qui doivent également s'attacher à mettre en place un système d'information simple à destination des usagers : mise à disposition de plans du réseau, information aux arrêts (horaires, plan, etc.), état du trafic et perturbations, calcul d'itinéraires, etc. Ces systèmes peuvent également inclure la possibilité d'achat de titres dématérialisés.
- **Dimensionnement des besoins en matériel roulant :** Les besoins en matériel roulant sont dimensionnés par rapport aux périodes pendant lesquelles les fréquences de passage sont les plus élevées (plus fort potentiel d'emport de passagers). Ils dépendent également de la vitesse commerciale envisagée sur le ligne (en tenant compte de la qualité du réseau de voirie et du nombre de points d'arrêt) ; il est communément accepté une vitesse moyenne de 20 km/h avec des points d'arrêts tous les 500 mètres environ.

Localisation – périmètre de l'intervention	Calendrier
Projet d'extension du service de la navette vers les communes de Agnos, Bidos, Estos, Goes, Gurmençon, Ledeuix, Précilhon, Moumour	Automne 2023 - présentation projet en comité des partenaires fin 2022 Fin 2022 = cahier des charges et sollicitation propositions d'opérateurs 1 ^{er} semestre 2023 = lancement de l'expérimentation par ligne Fin 1 ^{er} semestre 2024 – évaluation de l'expérimentation
Ressources/moyens	Dispositifs et partenariats
Le versement mobilité peut financer tout investissement et fonctionnement de services ou d'actions qui rentrent dans le champ de compétence de l'autorité organisatrice de la mobilité (AOM). Dans le cas d'une tarification du service de la Navette, les recettes perçues par la vente de titres aux usagers ne couvriraient en général que 5 à 25 % des dépenses de fonctionnement.	Les AOM peuvent bénéficier d'autres ressources pour financer leurs investissements, notamment l'acquisition de leur matériel roulant (ex : Financement OLIBUS de la Banque des Territoires pour l'achat de bus électriques).

Coût de l'action - Modalités de financement

Ordre de grandeur des coûts potentiels pour une navette régulière de bus ou de minibus

Coûts unitaires d'acquisition	Minibus	Autobus standards
Thermique	Environ 100 000 €	De 220 000 € à 270 000 €
GNV	-	De 240 000 € à 290 000 €
Hybride	-	De 230 000 € à 360 000 €
Electrique (hors batterie)	Entre 150000 et 270 000€	De 350 000 € à 400 000 €
Hydrogène	-	De 650 000 € à 700 000 €

Aux investissements s'ajoutent le fonctionnement d'une ligne régulière de bus ou de minibus, avec un coût moyen compris entre **2.80 et 5.80 € du kilomètre parcouru** (ou entre 60 000 et 180 000 € annuels par véhicule en exploitation en fonction du gabarit).

La rémunération du personnel gestionnaire du service et des conducteurs peut concerner entre 50 et 80% de l'ensemble des dépenses de fonctionnement / investissement d'un service régulier urbain (type navette) ; les dépenses de fonctionnement comprennent les dépenses d'achat d'énergie (dont le poste est en croissance forte dans le contexte actuel 2022) et de maintenance.

Le coût de production d'un kilomètre parcouru par une ligne régulière de bus varie d'un réseau de transports collectifs à l'autre, en fonction de la vitesse commerciale, du niveau d'offre proposé (amplitude de fonctionnement, permanence de l'offre au cours de la journée, etc.) et de la productivité interne du gestionnaire du réseau (optimisation du graphicaage, de l'habillage et des roulements).

De manière générale, les dépenses annuelles de fonctionnement s'échelonnent entre 2.80et 5.80€ du kilomètre réalisé pour une navette urbaine en zone rurale, soit un coût compris entre 90000 € et 190000 € par an en fonction du type de véhicules utilisés.

**Les données présentées sont issues des analyses d'usage des transports régulier collectifs urbains dans les territoires peu denses = sources DGITM, GART, UTP et Cerema*

BENCHMARK

Pour en savoir plus :

- ☞ « Transports collectifs urbains de province – évolution 2010/2016 » - GART-UTP-Cerema
https://www.cerema.fr/system/files/product/publication/2019/07/do19029219_annuaire_tcu-2011-2016.pdf
- ☞ Fiche « Le point sur N°34 – Hiérarchiser son réseau de bus pour optimiser l'offre de transports » - Cerema, 2016
<https://www.cerema.fr/fr/centre-ressources/boutique/mobilites-transports-point-serie-fiches>
- ☞ Fiche « Le transport à la demande en zone peu dense » - boîte à outils mobilité ZPD – Cerema 2021
<https://www.francemobilites.fr/actualites/boite-outils-mobilite-en-zones-peu-denses>

Exemple de la navette de Saverne :

La communauté de communes du Pays de Saverne est devenue AOM à l'été 2021. Elle détient donc la compétence d'organisation de ce service, dont elle confie la gestion à la commune de Saverne. En complément, la communauté de communes organise également des services de transport à la demande.

Le service de navette est assuré, début 2022, par un unique véhicule électrique (modèle Cristal de Lohr Industrie). Ce véhicule est un prototype, prêté par l'industriel. Par la suite, deux véhicules, dont la livraison est prévue prochainement, assureront le service. Ces 2 véhicules sont achetés par la commune de Saverne (environ 300 000 € TTC pour les deux véhicules). La particularité des véhicules Cristal est d'être modulaire : les 2 véhicules peuvent s'accrocher l'un l'autre, permettant de doubler la capacité (12 personnes pour un véhicule, 24 personnes pour 2 véhicules) avec un unique conducteur. Les usagers peuvent suivre la localisation de la navette en temps réel grâce à l'outil Zenbus. Le service est gratuit et accessible à tout usager.

L'exploitation du service est assurée par la commune de Saverne, avec notamment 2 agents de la commune, conducteurs titulaires (et des conducteurs remplaçants prévus). Le coût d'exploitation annuel est d'environ 130 000€ TTC/ an (conducteurs, assurance, recharge, batterie, application ZenBus, frais administratif divers).



Exemple de la navette de Decazeville :

<https://www.decazeville-communaute.fr/tub/>

L'AOM a mis en place une navette de centre-ville, qui effectue une boucle de 10 kilomètres. La ligne fonctionne du lundi au samedi, de 8h00 à 19h00 avec des fréquences variables (passage toutes les 20 minutes entre 8h/10h et entre 16h/19h) et un passage toutes les 60 minutes le reste de la journée.

Indicateurs - Modalités d'évaluation prévues

Evaluation du modèle économique et financier : (cible trimestrielle)

- Mesure de l'évolution du coût kilométrique de la « navette étendue »
- Mesure de la part du VM affectée à la navette étendue (prise en compte de l'évolution du coût d'achat de l'énergie)

Evaluation et suivi du service de la navette : (cible semestrielle)

- Mesure de la fréquentation par le suivi des réservations (TAD zonal)
- Mesure de la fréquentation par points d'arrêts nouvelles dessertes
- Mesure de la fréquentation sur services « marché de plein air » par lieu d'origine

AXE 3 – LES SERVICES DE MOBILITÉ

Fiche 2 – Développement d'un Transport A la Demande – Expérimentation en Vallée d'Aspe

Structure pilote	CCHB (AOM)
Public cible	Tous publics : Locaux, touristes, excursionnistes
Partenaires associés	Opérateur de transport par délégation de service public Conseil Régional Nouvelle-Aquitaine Office de Tourisme

Constats

Sur le vallon de Bedous et en interaction avec la haute vallée d'Aspe, un service de **navette – transport à la demande (TAD)** existe depuis 2018. Ce service met en relation les 10 communes de la Haute-vallée en connexion avec le marché de Bedous le jeudi matin. Il est organisé par le conseil régional Nouvelle-Aquitaine et est opéré avec un véhicule du SIAM de Bedous et une conductrice du SIAM

(capacité d'emport de 8 passagers).

Les réservations sont effectuées via un numéro de téléphone auprès de la conductrice. Entre 2 et 5 passagers en moyenne par trajet (hors période estivale) et au maximum de la capacité de transport (8 passagers) en période estivale.

Cette navette TAD est perçue dans la vallée comme un service indispensable à maintenir et à élargir, notamment sur la fréquence et sur le dimensionnement de l'offre, en saison touristique autour de la gare de Bedous.

Lors des ateliers mobilités réalisés sur le territoire (Lescun, le 23 mai 2022) et des entretiens réalisés en face à face avec les habitants (marché de Bedous le 13 mai 2022), beaucoup d'acteurs ont exprimé le besoin d'une **solution collective organisée** permettant de répondre aux besoins d'un public large sur la vallée d'Aspe depuis le vallon de Bedous : accessibilité aux commerces, accessibilité aux services scolaires, accessibilité à la maison France Services, connexion physique entre la haute-vallée et le vallon de Bedous. Ces besoins ont également été soutenus par les acteurs du tourisme (office de tourisme, hébergeurs, restaurateurs...) pour faciliter la mobilité des touristes et excursionnistes en saison (mai / octobre). Enfin, la nécessaire connexion avec la gare de Bedous dans une forme de mobilité intermodale est clairement apparue comme une évidence pour confirmer l'axe intermodal autour de cette gare dans une orientation vallée d'Aspe.

Dans ce contexte de réflexion-action, une opportunité est apparue avec la candidature à l'appel à manifestation d'intérêt national - AMI « **Avenir Montagne – ingénierie Mobilités** ».

Cette candidature autour d'un projet global de mobilité active et collective dans la vallée d'Aspe constitue la base d'expérimentation du projet extension TAD pour les vallées du Haut-Béarn.

*** L'évaluation de cette expérimentation (calendrier 2023/2024) pourra servir de cadre à la mesure de la répliquabilité du modèle aux autres vallées du territoire : Barétous notamment, mais aussi vallon de Josbaig, Ogeu-Lasseube.**



Objectifs

- Desservir les services, les équipements, les commerces et les lieux d'activités (hébergements, restaurations, départs de randonnées...) depuis la gare de Bedous
- Connecter les villages et hameaux de montagnes (Lescun, Lhers, Cette-Eygun, Borce, Etsaut, Urdos, Forges d'Abel..) aux services et aux emplois du vallon de Bedous
- Permettre le rabattement vers les services ferroviaires en gare de Bedous
- **Faciliter la mobilité sans voiture des touristes** à l'arrivée en gare, en complément des autres services modes actifs et mobilité partagée (covoiturage organisé, autopartage..)

Rappel réglementaire et définition d'un transport à la demande :

« Les services publics de transports à la demande routier de personnes sont des services collectifs offerts à la place, déterminés en fonction de la demande des usagers, dont les règles générales de tarification sont établies à l'avance et qui sont exécutés avec des véhicules dont la capacité minimale est de 4 places, y compris celle du conducteur » - article R3111-2 du code des Transports.

L'article L 3111-12 du code des Transports précise également qu'une AOM peut recourir en cas de carence de l'offre, aux services d'une association ou à des particuliers inscrits au registre des transporteurs, pour organiser un service de TAD avec des véhicules de moins de 8 places assises.

Les services de transport à la demande se déclenchent uniquement sur réservation des usagers. Ils se distinguent ainsi des services réguliers, qui circulent selon des itinéraires et des horaires prédéfinis.

Le TAD est un service flexible, qualifié d'hybride entre une ligne d'autobus ou d'autocar régulière et un service de taxis.

On distingue deux grandes familles de TAD :

- **La ligne virtuelle** qui est une ligne avec des arrêts et un itinéraire prédéfinis. Elle peut fonctionner avec des horaires prédéfinis ou non, et est déclenchée uniquement sur réservation
- **Le TAD zonal**, le service fonctionne au sein d'un territoire donné, sans itinéraire ni horaire prédéfinis. Les arrêts peuvent être prédéfinis ou non (on parle dans ce cas d'un TAD « porte à porte »).

Selon les territoires, d'autres types ou forme de TAD, hybrides entre une ligne virtuelle, un TAD zonal et une ligne régulière peuvent être mis en place, comme :

- **Un TAD zonal fonctionnant en rabattement** vers une destination fixe (point d'arrêt autocar interurbain, gare ferroviaire ou pôle générateur de déplacement)
- **Un TAD dit « bout de ligne »** pour relier une ligne régulière de transport collectif à un point d'arrêt ou un pôle d'échange multimodal.

Le plan d'action TAD est expérimental et inscrit dans le cadre du dossier lauréat de l'AMI Montagne – ingénierie Mobilités *

Action 1 – Définir le zonage territorial d'exercice de l'expérimentation TAD vallée d'Aspe. Identifier les circuits et itinéraires de desserte prioritaire, préciser les lieux en connexion : gare de Bedous, marché de plein air de Bedous, Aydius, communes du vallon de Bedous, centre village de Lescun, zone de départ de randonnée plateau Sanchèze, plateau de Lhers - gîte auberge, centre village de Cette-Eygun, centre village de Borce, centre village d'Etsaut, centre village d'Urdo.

Action 2 – Définir le mode de fonctionnement du TAD expérimental : ligne virtuelle ou TAD zonal en rabattement ou TAD hybride. **Définir les cibles d'utilisateurs :** tout public ou public restreint. **Définir la saisonnalité de dimensionnement de l'offre TAD :** fonctionnement optimum tout public entre mai et septembre, fonctionnement réduit entre octobre et avril, fonctionnement optimum toute saison ou fonctionnement adaptatif (réduit et ciblé hors été par exemple), adapter l'offre et le type de véhicule en fonction de la saison et du dimensionnement de l'offre saisonnière. **Définir la tarification :** il peut être possible de demander aux établissements de tourisme et éventuellement à la marque N'PY de participer à la prise en charge partielle du coût du transport mis en place pour les touristes en saison.

Action 3 – Consultation publique = recherche de prestataire pour répondre à cette expérimentation

Elaboration du cahier des charges techniques et des attendus en matière de réponse servicielle. Identification de la capacité financière en autofinancement, en complément de l'accompagnement financier et en ingénierie de l'AMI Avenir Montagne (*dossier lauréat en date du 20 octobre 2022*)

Action 4 – Information – communication animation territoriale

Présentation aux élus au comité des partenaires et aux acteurs socioéconomiques du territoire de l'expérimentation et des projets de circuits (+ mode de fonctionnement).

Plaquette d'information pour les habitants et les acteurs du tourisme et randonnée pédestre et cyclables.

Identification signalétique TAD en gare de Bedous et sur les communes desservies.

Action 5 – Expérimentation TAD vallée d'Aspe

Mise en place du projet au printemps 2023, sur 18 mois (évaluation sur les 6 derniers) – mesure évaluation satisfaction des usagers en cours d'expérimentation + adaptation possible du service avec le prestataire (définition des circuits ou point d'arrêt, adaptation format véhicule...)

Action 6 – Mesure évaluative du service expérimentée pour questionner la pérennisation et la reproduction du modèle

Localisation – périmètre de l'intervention	Calendrier
Vallon de Bedous et Haute vallée d'Aspe	Action 1 – automne 2022 Action 2 – octobre 2022 / mars 2023 Action 3 – Fin 2022 / début 2023 Action 4 – Printemps 2023 (1 mois avant lancement du service) Action 5 – Mai 2022 / octobre 2023 Action 6 – fin 2023
Ressources/moyens	Dispositifs et partenariats
Accompagnement financier et ingénierie AMI Montagne (environ 50 000 euros) Part du VM sur expérimentation TAD (estimation environ 80 000 euros) Animateur mobilité CDC Haut Béarn Les ressources mobilisables pour financer un service de TAD sont : <ul style="list-style-type: none"> - Les recettes tarifaires : elles ne couvrent qu'une partie des dépenses de fonctionnement. En effet, les tarifs proposés aux usagers sont souvent attractifs, de l'ordre de 1 à 3 € pour un titre unitaire. Des tarifs adaptés peuvent être proposés pour certaines catégories de population (selon l'âge, le statut, etc.) ainsi que des abonnements ou carnets de 10 titres. Dans certains cas, notamment pour du TAD « porte-à-porte », le tarif peut être plus élevé et dépendre de la distance parcourue. - Le budget général de l'AOM (locale ou région). 	AMI montagne VM mobilité Haut Béarn Aides et territoires – AAP

Coût de l'action - Modalités de financement

Les coûts d'investissements concernent essentiellement :

- Le matériel roulant, qui peut appartenir à l'AOM ou être mis à disposition par l'exploitant.
- Le système de gestion, nécessaire à l'organisation de la plupart des services de TAD (gestion des réservations, voire optimisation des itinéraires).
- L'aménagement et l'équipement des arrêts.
- La communication sur le service : la communication sur le service est importante, notamment car un TAD est moins visible qu'une ligne régulière qui passe à heure fixe, plus souvent et avec des arrêts matérialisés. Elle doit en particulier être forte lors du lancement du service. Le fonctionnement de chaque TAD étant spécifique selon les caractéristiques choisies, il est nécessaire de bien informer les usagers des modalités d'usage et de réservation.
- Les études, réalisés pour préparer la mise en service ou pour réaliser une évaluation par exemple (20 000-30 000 €).

Les coûts de fonctionnement incluent :

- les frais de personnel (conduite, gestion des réservation, entretien des locaux...), l'entretien et la maintenance des véhicules,
- le coût de l'énergie, etc.

Environ 1/3 à 1/2 ETP sont à prévoir pour l'organisation du service par l'AOM (définition des besoins, lancement puis suivi du service, communication, etc.).

L'analyse de différents retours d'expérience montre que les coûts sont variables selon les caractéristiques du territoire et du service. On observe des coûts de fonctionnement autour de 10 à 40 € la course, soit entre 20 000 et 60 000 € par an et par véhicule (accès à la centrale de réservation, coûts d'exploitation des véhicules, etc.).

L'enquête annuelle 2016 sur les transports collectifs fournit les exemples suivants de coûts de fonctionnement de 5 services de TAD :

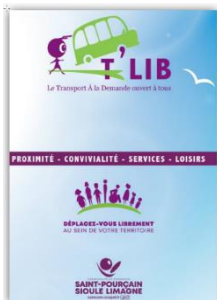
Caractéristiques du service	Offre		Moyens			Coûts (€)			Usage	
	Type de TAD	Arrêts	Km réalisés	Véhicules	Personnel (ETP) - dont roulants	Coûts (k€)	Par km	Par véhicule	Voyages (en milliers)	Remplissage (voyages/km)
Ligne virtuelle par taxi	7	3 682	1	1	1				0,19	0,05
TAD zonal (5 zones)		856 619	27	39	27	2 563	2,99	94 926	108	0,13
TAD zonal (5 zones)	574	1 291 731	29	49	41				171	0,13
Lignes virtuelles	175	352 292	16	12	10	487	1,38	30 438	47	0,13
Ligne virtuelle par navette	4	21 515	4	5	4	48	2,23	12 000	2	0,09

Source : enquête annuelle 2016 sur les TCU – DGITM-Gart-UTP-Cerema

BENCHMARK



La communauté d'agglomération Dracénie Provence Verdon organise un TAD d'arrêt à arrêt. 23 communes sont desservies, le territoire est découpé en deux zones desservies. Un rabattement vers le réseau urbain proche est proposé via le TAD. Service ouvert à tous les usagers sauf les scolaires. Le service est disponible entre 6h00 et 20h00. Le tarif est de 1€30 le voyage. Le coût d'exploitation du service s'est élevé à 860 000 euros en 2021 ; les recettes tarifaires s'élèvent à 15800 euros/an <https://tedbus.dracenie.com/transport-a-la-demande/>



La communauté des communes de saint Pourçin Sioule Limagne (AO2*) organise un service de TAD pour les 60 communes de son territoire. Elle fait le choix d'un TAD en porte à porte, entre 8h30 et 19h00 et le samedi matin ; le service est ouvert à tous, sur adhésion préalable (gratuite). Ce service n'est utilisable qu'une fois par semaine (aller-retour possible) – tarif unique 4€ le voyage – (8 euros A/R). Le coût du service est de 83600 euros en 2021 subventionné à hauteur de 27700 euros par la région. <https://www.comcom-ccspsl.fr/Transport-a-la-demande-TAD.html>

**AO2 : L'article L. 1111-8 du CGCT pose le principe général de la délégation de compétences. Il prévoit qu'une collectivité territoriale peut déléguer à une autre collectivité territoriale relevant d'une autre catégorie ou à un EPCI à fiscalité propre tout ou partie d'une compétence dont elle est attributaire. Cela confère à la collectivité le rang d'AO2 (AO de second rang) lui permettant d'organiser un service de mobilité sur son territoire et de percevoir à ce titre une subvention de la part de la région.*

Indicateurs - Modalités d'évaluation prévues

Fonctionnement :

Nombre de voyage organisé par an et par saison
Recette tarifaire / coût de fonctionnement
Fréquentation par lieux et destination
Taux d'occupation des véhicules et par service

Usager :

Indice de satisfaction par famille d'utilisateur (touriste, habitants, senior, jeune...)
Analyse quantitative par mois de service et par journée (6 premiers mois)
Nombre de vélo et/ou EDPM transportés

AXE 3 – LES SERVICES DE MOBILITÉ

Fiche 3 – Développement des services de mobilité partagée

Structure pilote	CCHB (AOM)
Public cible	Tous publics
Partenaires associés	<ul style="list-style-type: none">• Le CD64• La Région NA• Les acteurs socio-économiques• Le Comité des Partenaires• L'ADEME• La Banque des Territoires

Constats

Qu'elles soient de proximité (moins de 5 kilomètres), quotidiennes (pour accéder à l'emploi, à la formation ou aux services), de connexion aux polarités principales (Oloron, Pau.) et/ou secondaires (Bedous, Ogeu, Aramits, Lasseube...) ou à plus longue distance (supérieure à 50 kilomètres), les mobilités en Haut-Béarn sont essentiellement automobiles.

Des solutions alternatives autour du transport collectif (TER, autocars du conseil régional – ligne 551 et ligne 552, Skibus, ou services de transports scolaires) ou de l'automobile partagée (covoiturage ou autostop collaboratif de type « Rezo pouces ».) existent sur le territoire mais restent d'un usage minoritaire.

Premier constat : la fréquentation des transports collectifs reste relative ; les horaires n'apparaissent souvent pas adaptés aux besoins (dire d'usager et d'habitant). De nombreux habitants n'en connaissent pas ou mal l'existence (lieu de prise en charge, tracé des lignes, coût, accessibilité) et certains craignent de ne pas savoir comment l'utiliser.

La navette gratuite d'Oloron présente les caractéristiques d'un service de mobilité urbaine délivré à titre gratuit ; elle permet une mobilité de proximité pour tous, en facilitant l'accès aux principaux pôles générateurs de mobilité de la ville.

Des services modes actifs autour du vélo et du vélo à assistance électrique (VAE) ont également été déployés, principalement dans Oloron Sainte Marie, mais également en gare d'Ogeu (service inopérant lors du diagnostic réalisé au printemps 2022) et en gare de Bedous et de Bidos.

Le covoiturage existe déjà dans bon nombre de cas, sur des initiatives spontanées dans l'entreprise (chez Toyal à Accous, chez PCC à Ogeu, chez Safran et Lindt à Oloron) : le gisement est réel et le contexte énergétique et économique actuel doit pouvoir constituer un accélérateur du changement de comportement pour ces mobilités.

Les mobilités partagées, covoiturage, autostop collaboratif sécurisé, location ou prêt de véhicules (autopartage) sont présentes sur le territoire mais assez peu connues et pratiquées.

L'analyse des flux de déplacements sur le territoire a montré que des gisements existaient pour encourager et organiser les mobilités partagées : autour des déplacements domicile-travail, domicile-études, domicile-services. Les principales polarités, Oloron en premier lieu, mais également Ogeu, vallée du Barétous et vallée d'Aspe concentrent déjà des formes d'organisation spontanée de la mobilité partagée, via des communautés de voisinage ou de village (Arette, Lescun...).

En termes d'aménagement on ne compte que 2 aires de covoiturage référencées et signalisées sur la CCHB, les deux étant localisées dans la ville d'Oloron.

Une action d'autostop collaboratif sécurisée a été lancée en 2017 sur le territoire sous la marque « Rezo pouces »

Cette action a connu un démarrage intéressant mais a pâti du contexte sanitaire dès 2020 ; cela a fortement pénalisé l'appropriation de cette solution de mobilité partagée, qui aujourd'hui est peu ou mal utilisée et surtout très mal connue : seuls les panneaux des points d'arrêt sur le territoire donnent l'illusion d'un service encore actif.

La dynamique d'information, de communication et d'animation territoriale autour de cette solution n'existe plus et quelques interrogations persistent sur les lieux d'implantation de certains points d'arrêts « Rezo pouces ».

Le potentiel de mobilité partagée organisée apparaît réel : elle permettrait de constituer des alternatives à l'autosolisme, de compléter les offres de transports collectifs selon un principe de rabattement vers les gares, les points d'arrêt TC ou les pôles générateurs de déplacements (zones commerciales, lieux d'activités touristiques, grands événements) et d'organiser une mobilité collective « à moindre coût » pour les employeurs du territoire.

Les différentes formes de la mobilité partagée pourraient constituer une partie non négligeable du bouquet de service « Mobilité en Haut-Béarn ».



Rappel : La LOM (loi d'orientation des mobilités) élargit la possibilité pour une autorité organisatrice de la mobilité de subventionner les trajets en covoiturage selon plusieurs types de bénéficiaires :

- les conducteurs ou passagers dans la limite des coûts qu'ils engagent
- les conducteurs qui ont proposé et réalisé un trajet sans trouver de passager (trajet à vide)
- les conducteurs, pour des trajets courts et un nombre limité par jour, en allant au-delà du partage des frais.

Les AOM peuvent mettre en place une plateforme de mise en relation ou contractualiser avec un opérateur de covoiturage.

Expression du besoin lors des ateliers mobilités en Haut-Béarn :

« ...Pourquoi ne repartirions-nous pas de « Rézo Pouces » qui est déjà présent sur le territoire pour construire une animation qui rendrait la solution pertinente et adaptée pour répondre à certains de nos besoins ? »

LEVIER N°1
Des actions d'animation pour sensibiliser et fidéliser

LEVIER N°2
Une plateforme de mise en relation

LEVIER N°3
Des infrastructures facilitant le covoiturage

LEVIER N°4
L'évaluation

Objectifs de l'action

- **Créer une alternative mobilité partagée en Haut-Béarn** assise sur plusieurs formes de solution : Autostop collaboratif sécurisé Rézo pouces, organisation du covoiturage courte distance (lié à une plateforme) en Haut-Béarn et en connexion avec les autres territoires voisins, Autopartage organisé (via un opérateur d'autopartage ou la constitution d'une SCIC locale porteuse de la solution) et coordination des solutions d'initiatives micro locales (Barétous et Plateau de Lescun).

- **Assurer un rabattement vers les solutions modales de transports collectifs** (gare ou pôle d'échanges, pôles générateurs de mobilité – zones commerciales) via le covoiturage et la mobilité partagée

- **Travailler à la construction de solutions partagées de mobilité avec les employeurs et entreprises locaux** : aider à l'élaboration d'un plan de mobilité employeurs mutualisé pour faciliter la construction de solution de mobilité partagée. Inciter au covoiturage pour les déplacements domicile-travail en lien avec la possibilité de proposer le forfait mobilité durable aux salariés. Fédérer l'action des entreprises en s'appuyant sur les expressions des représentations syndicales lors des Négociations Annuelles Obligatoires (NAO) – volet mobilité.

- **Aménager l'espace public (stationnements dédiés covoitureurs) et construction d'aires de covoiturage** en proximité des bourgs et des flux principaux de mobilité quotidienne.

- **Garantir le droit à la mobilité pour tous** par des solutions collectives de mobilité partagée, sans infrastructure lourde.

Descriptif de l'action

Une ligne de covoiturage : Les lignes de covoiturage se basent sur des flux routiers. Il s'agit d'une hybridation de deux types de services de déplacement : l'auto-stop et les lignes de transport en commun (TC). En effet, une ligne de covoiturage se définit par un itinéraire qui permet la massification des rencontres potentielles entre conducteurs et passagers. Des arrêts permettant la prise en charge et la dépose sont créés sur cet itinéraire.

Dans une ligne de covoiturage, le conducteur effectue son trajet habituel et passe devant un arrêt, il voit donc s'il y a une demande. Il a pu également avoir l'information grâce à une application dédiée s'il est abonné, auquel cas il aura également fourni son trajet qui alimentera la base de données de l'application. Le passager, inscrit sur une application ou pas, arrive à l'arrêt. Sur certains services, il peut annoncer son arrêt de destination, qui s'affiche sur un panneau lumineux, et dans d'autres cas l'arrêt de dépose sera communiqué au conducteur soit par le passager lui-même quand il monte à bord, soit par l'application. *Les coûts de la ligne de covoiturage sont portés par les investissements en termes d'infrastructures, de services complémentaires comme la garantie retour et les applications, ainsi que les moyens nécessaires à l'animation. Ils doivent être évalués afin d'être comparés à d'autres types de services ou de liaisons similaires.*



L'autopartage sous toutes ses formes :

- **Autopartage en boucle** : la prise et la dépose du véhicule se font au même endroit (station d'autopartage). Cette forme de service nécessite une réservation du véhicule, pour un créneau horaire défini ; elle garantit ainsi la disponibilité du véhicule réservé. Elle est la forme la plus commune du service et permet une meilleure gestion et exploitation de la flotte. La tarification associée est généralement basée sur un tarif horaire auquel s'ajoute un tarif kilométrique.
- **Autopartage en trace directe** : la dépose du véhicule s'effectue dans une station du service d'autopartage, qui peut être différente de celle de départ. Ce modèle d'autopartage est peu répandu aujourd'hui.
- **Autopartage en « free floating »** : le véhicule n'a pas besoin d'être restitué au même endroit que le point de départ, et il est déposé sur une place de stationnement « classique » en voirie ». La réservation n'est pas obligatoire avant le départ. Ce modèle s'est développé en zones denses, avec une tarification souvent à la minute.

En territoires peu denses, les collectivités optent majoritairement pour des systèmes d'autopartage en boucle, qui correspondent le mieux à la fois aux besoins des territoires et à leurs moyens.

Un service d'autopartage peut également être organisé par un opérateur privé, de sa propre initiative. Dans ce cas, l'AOM peut être associée au projet et, sous certaines conditions, contribuer au développement du service (participation technique ou financière, conseil en mobilité auprès des employeurs...).

Action 1 – Relancer la dynamique « Rezo Pouces » en Haut-Béarn :

Évaluer l'action Rezo pouces Mobicoop depuis son lancement ; mesurer les raisons du déclin et adapter l'ambition de l'autostop collaboratif aux espaces les plus favorables : proches des centres-bourgs et en connexion avec les polarités : Oloron, Lasseube, Géronce, Ogeu, Hérrère, Aramits, Arette, Josbaig, Verdets, Estialescq.

- **Relancer la communication et l'animation territoriale** autour de cette solution en collaboration avec des relais territoriaux : Espaces de vie sociale, associations d'usagers, commerçants, entreprises et employeurs.
- **Redéfinir les points d'arrêt** (partenariat et convention Mobicoop Rezo pouces) pour mieux adapter l'offre au besoin

Action 2 – Organiser un service de covoiturage courte distance avec garantie de retour

Appel à un outil ou une **plateforme de mise en relation** et d'organisation du court voiturage, pour tous types de déplacements : domicile-travail (en relation avec les employeurs locaux), domicile-services (en relation notamment avec les services de santé du territoire), domicile-loisirs (en relation avec les acteurs de la culture et des loisirs en Haut-Béarn). Une collectivité AOM peut organiser la mise en relation des covoitureurs (plateforme de mise en relation), subventionner les trajets réalisés, communiquer sur les systèmes de covoiturage du territoire, et faciliter (en lien avec les autorités en charge de la compétence voirie) la circulation et le stationnement des covoitureurs (mise en place de voies ou places réservées, aires de covoiturage, etc.)

L'AOM peut ainsi opérer des services de mise en relation en régie, ou bien faire appel à un prestataire privé dans un cadre conventionnel.

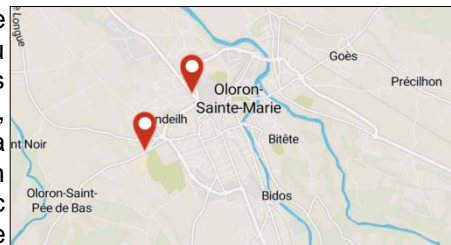
Point spécifique au covoiturage de ligne ; dans certains cas de figure, le covoiturage de ligne peut devenir la solution la plus adaptée : en connexion avec une polarité forte du territoire (emploi, services de loisirs), en connexion avec des zones d'emploi et une polarité (entre Ogeu et Oloron, entre Lasseube et Oloron ou entre Aramits et Oloron par exemple). Cela

permet d'identifier des trajets de ligne où un service de covoiturage sera organisé quasiment à l'identique d'une ligne de transport collectif (point d'arrêt ou de prise en charge), avec parfois la mise en place d'une information dynamique sur les points d'arrêts donnant l'information du temps d'attente. Ces solutions plus coûteuses en investissement présentent la meilleure performance dans leur fonctionnement.

Assurer la garantie de retour : le covoiturage dans son appropriation par l'usager présente souvent comme écueil principal le fait que parfois (horaires décalés, impondérable ou imprévu) le covoituré peut-être en difficulté pour le trajet retour. Assurer la garantie de retour est souvent le « facteur X » permettant une meilleure acceptation de la solution. Pour cela, il est possible d'engager des conventionnements avec les artisans Taxis locaux qui assureraient le trajet retour du covoituré, en activation de la garantie de retour. Dans les territoires ayant engagé ces démarches, le constat est fait que la garantie de retour n'est finalement actionnée que très peu souvent.

Action 3 – Aménager des aires de covoiturage en Haut-Béarn

En relation avec les gestionnaires de voirie (état, département, communauté de communes, communes) la mise en place d'infrastructures dédiées au covoiturage (aire de stationnement essentiellement) permet d'améliorer les conditions de rencontres des équipages (aire sécurisée et éclairée, signalisation) et celles de leur trajet (voies réservées, stationnement, priorité à l'arrivée...). Le Département des Pyrénées Atlantiques travaille à l'élaboration du schéma des aires de covoiturage (Open data64), c'est donc en relation avec cette collectivité que le Haut-Béarn pourra développer des aires de covoiturage sur les axes principaux (RN 134 à Hérère, Lurbe, RD 936 à Moumour, Orin, Geus et Aren), RD 919 à Ance-Féas, Aramits, et Lanne en Barétous et à proximité de nœuds de communications territoriales où les flux de trafic sont les plus denses (entrée d'Oloron en connexion avec navette, Arette, Sarrance, Bedous).



Une orientation SERVICIELLE (aire de mobilité*) pourra être donnée à l'organisation du covoiturage, en accord avec les partenaires privés (commerçants le plus souvent) en identifiant quelques aires de covoiturage sur des espaces pourvus d'autres services : parking multi-service du centre commercial d'Ogeu, parking gare de Bedous, parking multi-services zone commerciale d'Aramits ou mairie d'Aramits, aire de stationnement à proximité des pistes de la station de La Pierre Saint Martin....

Des services complémentaires pourront y être construits : service d'autopartage, service de conciergerie, services de réparation de vélo et VAE, point d'arrêt « Rézo pouces »



** aire de mobilité : une aire de mobilité est un lieu réunissant plusieurs services de mobilité et qui constituent ainsi des points d'accès uniques vers les différentes offres de transport d'un territoire ; ces lieux sont aménagés de façon à faciliter l'intermodalité entre ces services de mobilités (covoiturage, TER, TAD, autostop collaboratif, libre-service vélo ou vélo à assistance électrique)*

Un travail sur la signalétique devra accompagner ces aménagements afin de donner une lecture rassurante de l'organisation du covoiturage comme service de mobilité.

Action 4 – Proposer un service d'autopartage en boucle par opérateur

L'autopartage dans les territoires ruraux peut constituer une offre complémentaire au bouquet de services de mobilité. Pour le Haut-Béarn, cette offre **autopartage en boucle** pourra dans un premier temps être proposée. La prise et la dépose du véhicule se font au même endroit (station d'autopartage) ; cette forme de service nécessite la **réservation du véhicule** pour un créneau horaire défini. La tarification associée est généralement basée sur un tarif horaire auquel s'ajoute un tarif kilométrique. La gestion du service peut-être réalisée en propre par l'AOM ou peut-être effectuée par un opérateur (via une DSP ou un marché public d'autopartage). **L'AOM peut développer le service d'autopartage en partenariat avec les structures locales (entreprises, hébergeurs, acteurs du tourisme)**. Cette action autopartage pourra dans un premier temps être expérimentée sur 4 points du territoire : Oloron (proximité gare TER), Bedous (gare TER), Ogeu (proximité gare TER et aire de services de mobilité – action 3), Arette (proximité office de tourisme et gare routière).

Localisation – périmètre de l'intervention	Calendrier
Haut-Béarn	Action 1 : printemps 2023 Action 2 : 2023 – lancement-expérimentation automne Action 3 : 2023 / 2025 selon capacités des gestionnaires de voirie Action 4 : 2024/2025 – expérimentation en régie (avec convention partenaire économiques locaux) ou appel à un prestataire – marché public

Ressources/moyens	Dispositifs et partenariats
<p>Animation et communication autour de la mobilité partagée : conseiller en mobilité de la CDC Haut-Béarn.</p> <p>Part du VM (2023/2024) affectable à l'action Mobilité partagée : estimation entre 80 et 100 000 euros 2023/2024 (hors investissement éventuels en première année) pouvant décroître autour de 50 000 euros/an en fonctionnement courant.</p> <p>La partie aménagement aire de covoiturage serait pris en compte par les gestionnaires de voirie, Département notamment. Pour Oloron ville : voir convention CCHB / ville d'Oloron sur compensation aménagement Mobilités.</p>	<p>Dispositif CEE – volet covoiturage https://www.acote-covoiturage.fr/le-programme/ https://illicov.fr/ https://www.touscovoitureurs.com/ https://observatoire.covoiturage.beta.gouv.fr/ressources</p>
Coût de l'action - Modalités de financement	
<p>L'ensemble de l'action Mobilité partagée prévoit plusieurs types d'actions séparées qui progressivement constitueront une offre diversifiée de mobilité partagée.</p> <p>Au global, en estimation l'offre « mobilité partagée » pourrait dépasser 150 000 euros d'investissements, plateforme de covoiturage (entre 25 et 50 000 euros), aires de covoiturage (coût gestionnaire de voirie + communes), signalétique mobilité partagée (environ 10 000 euros), relance « Rezo Pouces » (4 à 5 000 euros/an), communication/animation territoriale (inclus dans activité du conseiller mobilité CCHB – 1/4 ETP), création d'aires de mobilité, expérimentation autopartage (à préciser selon dimensionnement de l'offre et la nature de l'organisation).</p> <p>En fonctionnement annuel courant, l'offre de mobilité partagée serait limitée aux coûts d'animation/communication (ETP CCHB), au loyer des prestataires Rezo pouces, plateforme de covoiturage et d'autopartage (si choix fait d'un prestataire) ; le coût pour l'autopartage est estimé à 860 euros/mois par véhicule.</p> <p>Au global en fonctionnement annuel courant le service mobilité partagée en haut-Béarn pourrait coûter entre 50 et 80 000 euros.</p>	
BENCHMARK	
<p>Liens utiles et programmes d'accompagnements CEE (certificats d'économie d'énergie portants sur le covoiturage) : https://observatoire.covoiturage.beta.gouv.fr/ressources https://www.acote-covoiturage.fr/le-programme/ https://illicov.fr/ https://www.touscovoitureurs.com/</p>	
<p>Fiches action Cerema : https://www.cerema.fr/fr/actualites/organiser-ligne-covoiturage-leviers-action-collectivites?folder=9945</p>	
	<p>https://bibliothèque.ademe.fr/mobilite-et-transport/2712-etude-nationale-sur-le-covoiturage-de-courte-distance.html Etude nationale ADEME sur le covoiturage courte distance</p>
	<p>https://www.ouestgo.fr/ Service de mise en relation de covoituteurs et d'animation du covoiturage. OuestGo est une plateforme numérique mutualisée de covoiturage à l'échelle du Grand Ouest accessible depuis un site internet (https://www.ouestgo.fr/) ou une application pour téléphones mobiles. Les utilisateurs de OuestGo peuvent intégrer des communautés de covoituteurs constituées en entreprises ou associations, rechercher des covoituteurs intéressés par un même événement, se mettre en relation pour un covoiturage solidaire (personnes en recherche d'emploi, personnes isolées).</p>

Autopartage :

https://www.cerema.fr/system/files/documents/2022/04/fiche_autopartage_vf_0.pdf



Structure organisant le service (nombre d'habitants du territoire)	Type de service	Gestion	Nombre de véhicule	Usage
CC Rumilly Terre de Savoie (30 000 habitants)	Service d'autopartage en boucle « tout public »	Avec opérateur Citiz et syndicat d'énergie (Syane)	1 véhicule électrique	Entre 8 à 10 locations par mois – en diminution à cause de la crise sanitaire
PNR Grands Causses (71 500 habitants)	Services d'autopartage en boucle pour les employés de la communauté de communes et pour « tout public »	Avec opérateur Citiz	3 véhicules répartis sur 2 communes	De janvier 2021 à juillet 2021 : 166 trajets avec les 3 voitures, 9000 km parcourus, 1118 h de location, 55km en moyenne par trajet, durée moyenne 6h45, 15 utilisateurs récurrents
Syndicat des transports du Bassin de Briey (76 000 habitants)	Service en boucle « inter-entreprises » (ST2B, 5 communes, 5 entreprise et associations)	Régie	5 véhicules électriques répartis sur 5 communes	De mai 2021 à Janvier 2022 : 308 réservations (jusqu'à 29 réservations par mois pour le veh le plus utilisé) 8500 km parcourus 47 abonnés

Indicateurs - Modalités d'évaluation prévues

Nombre de covoiturages organisés / an
 Nombre de covoiturages domicile-travail organisés par an
 Nombre de garanties retour covoiturage mises en œuvre/an
 Nombre de véhicules autopartagés/an

AXE 3 – LES SERVICES DE MOBILITÉ

Fiche 4 – Les services de déplacements modes actifs

Structure pilote	CCHB (AOM)
Public cible	Tous publics
Partenaires associés	<ul style="list-style-type: none">• Le CD64• Communes• Associations Vélo

Constats

L'aménagement de l'espace public est un facteur clé de la pratique des modes actifs de déplacement (vélo et marche). Les observations ont montré une pratique existante des modes actifs malgré l'expression d'insécurité et d'inconfort lié à des aménagements manquants ou peu qualitatifs.

La CCHB a été lauréate de l'appel à projet « Vélo et Territoires » de l'Ademe en 2019 afin d'établir **un schéma directeur cyclable**. Ce dernier a défini plusieurs itinéraires sur son territoire afin de développer la pratique cyclable au quotidien. **La majorité du linéaire des lignes utilise des voies secondaires avec du trafic motorisé** (cf. tableau p2 du Cerema pour vérifier la cyclabilité des itinéraires) et **seulement du jalonnement** est prévu pour légitimer la place du cycliste.

Il existe un **potentiel de report modal vers les modes actifs**, notamment sur Oloron-Sainte-Marie avec **66 % des actifs travaillant dans la commune**, des pôles générateurs de déplacements (écoles, commerces, services, administration) à proximité du centre-ville avec des **temps de parcours courts** pour les modes actifs et des secteurs remarquables (cathédrale Sainte-Marie, quartier Sainte-Croix, église Notre-Dame) pouvant attirer des cyclo-touristes.

Les principaux freins au développement du vélo et de la marche sont :

- **l'omniprésence de la voiture sur l'espace public**, que ce soit en circulation ou en stationnement,
- **la rupture de continuité cyclable** avec des carrefours non aménagés pour les vélos,
- **des conflits de partage de l'espace public** (notamment des stationnements sur trottoirs et sur aménagements cyclables),
- **peu de stationnements vélos** à proximité des pôles générateurs de déplacements,
- des aménagements existants mais **peu sécurisants** (faible largeur, doubles-sens cyclables non signalés).

Des services de locations de vélo à assistance électrique (VAE) en libre service ont été déployés au niveau des gares d'Oloron-Sainte-Marie, de Bidos, de Bedous et d'Ogeu-les-Bains.

Ces services apparaissent peu fiables (dysfonctionnements des stations), compliqués à utiliser selon les usagers et au final **peu empruntés** (0,1 location/j/vélo en 2021).

Un **service de location longue durée** (entre 3 mois et 9 mois) de VAE est également proposé et **apparaît plus efficient**.

Objectifs de l'action

L'objectif est de **créer un système vélo** afin de développer la part modale du vélo qui permettra de disposer d'un espace public apaisé et attrayant au bénéfice de tous les usagers.

Les principes sont les suivants :




- **aménager un réseau cyclable** direct, continu, sécurisé et signalé : aménagements cyclables, résorption des discontinuités, apaisement de la vitesse et des trafics motorisés, jalonnement,
- **offrir des stationnements vélos** sécurisés et adaptés au niveau des pôles générateurs de déplacements,
- **proposer des services vélos** pour faciliter l'usage du vélo au quotidien : location courte et longue durée, ateliers de réparation, aides à l'achat
- **communiquer pour inculquer une culture vélo** : fêtes du vélo, savoir rouler à vélo, promotion des modes actifs

Descriptif de l'action

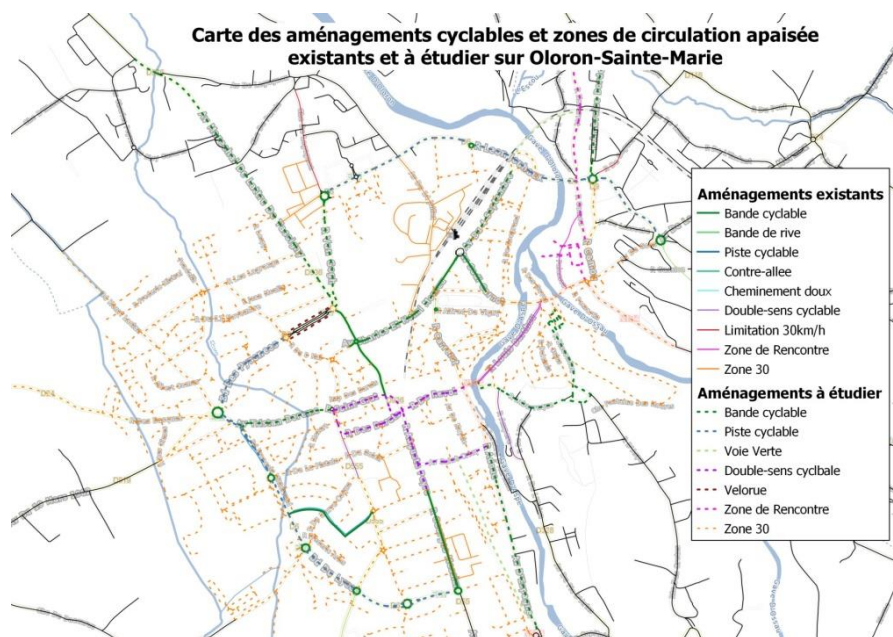
Action 1 – Aménager un réseau cyclable continu et hiérarchisé

Afin de rendre attractive la pratique du vélo, il est fondamental de constituer un réseau **cohérent, continu et hiérarchisé** couvrant la totalité du territoire. Les aménagements peuvent être de plusieurs types (piste cyclable, voie verte, bande cyclable, chaussée à voie centrale banalisée) et des itinéraires cyclables peuvent également être définis sur des voies tous modes si les trafics et les vitesses sont faibles à modérés.

Le **tableau d'aide à la décision du Cerema** permet en première approche d'envisager un type d'aménagement cyclable en fonction de trois critères : trafic motorisé, vitesse pratiquée, débit cycliste.

 V85 VITESSE LIMITE RÉELLEMENT PRATIQUÉE	 TRAFIC MOTORISÉ EN UNITÉS DE VÉHICULE PARTICULIER PAR JOUR (DANS LES DEUX SENS)	DÉBIT CYCLISTE SOUHAITÉ (EN NOMBRE DE VÉLOS PAR JOUR) 		
		RÉSEAU CYCLABLE SECONDAIRE (TRAFIC INFÉRIEUR À 750 CYCLISTES/JOUR)	RÉSEAU CYCLABLE PRINCIPAL (TRAFIC COMPRIS ENTRE 500 ET 3000 CYCLISTES/JOUR)	RÉSEAU CYCLABLE À HAUT NIVEAU DE SERVICE (TRAFIC >2000 CYCLISTES/JOUR)
30 KM/H OU MOINS	< 2000	Trafic mixte	Vélorue ou trafic mixte	Piste cyclable
	2000 À 4000		Bande cyclable ou trafic mixte	
	> 4000	Piste ou bande cyclable		
50 KM/H	< 1500	Trafic mixte		
	1500 À 6000	Piste ou bande cyclable		
	> 6000			
70/80 KM/H	< 1000	Trafic mixte	Piste cyclable/voie verte/bande cyclable/bande dérasée de droite	Piste cyclable
	1000 À 4000	Piste cyclable/voie verte/bande cyclable/bande dérasée de droite	Piste cyclable ou voie verte	
	> 4000			
RÉGIME DE PRIORITÉ	À choisir selon le contexte		Prioritaire sur le trafic sécant	

Sur la commune d'Oloron-Sainte-Marie, des aménagements cyclables sont présents mais sont **discontinus ou peu qualitatifs**. La carte ci-dessous montre un **maillage de réseau cyclable à étudier** permettant de rendre la voirie cyclable en continu.



Il convient également que les aménagements cyclables soient **en bon état et bien entretenus** et que les **largeurs soient bien dimensionnées** pour une meilleure sécurité avec un minimum de : **1,5 m hors marquage pour une bande cyclable, 2 m pour une piste cyclable unidirectionnelle et 3 m pour une piste cyclable bidirectionnelle, 3 m pour une voie verte.**

A noter qu'une voie verte est définie par le code de la route comme une « route » et doit donc être séparée physiquement de la chaussée circulée (par exemple avec une haie, une lisse en bois, ...).

Exemples d'aménagements à améliorer



*Bande cyclable trop étroite le long de stationnement
Piste cyclable trop étroite et mal entretenue*



*Piste cyclable mal entretenue
conflit avec piétons Double-sens-cyclable non signalé sur une voie à 30 km/h*



Il est possible d'améliorer rapidement la circulation des modes actifs en mettant en œuvre **des aménagements provisoires** et en utilisant **les possibilités réglementaires.**

Pour les aménagements provisoires, il s'agit de tester des solutions techniques d'aménagements, notamment sur des tronçons de voirie pour lesquels des incertitudes techniques subsistent ou pour lesquels des coûts et délais importants sont à prévoir avant de mettre en œuvre des aménagements définitifs.

Cette solution permet de détecter des points durs et de proposer des modifications éventuelles pour améliorer la sécurité des déplacements pour tous les modes.

Pour les possibilités réglementaires, le Plan d'Actions des Mobilités Actives (PAMA) de 2015 et la Loi d'Orientation des Mobilités (LOM) de 2019 permettent aux collectivités d'aménager leur espace public à moindre coût en faveur des modes actifs avec entre autres :

- **Obligation du double-sens-cyclable** dès que la vitesse maximale autorisée est inférieure ou égale à **30 km/h** (article R.412-28-1 du code de la route),

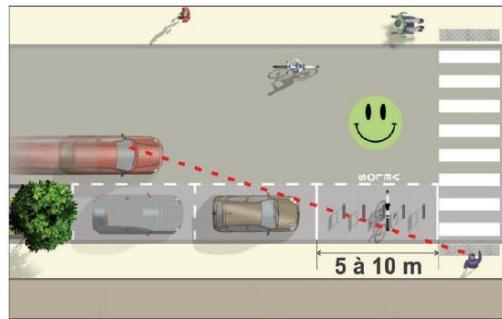


Entrée de rue en sens unique voiture, mais ouvert au double-sens cyclable



Sortie de rue en sens unique voiture, mais ouvert au double-sens cyclable (entrée pour les cyclistes utilisant le DSC)

- **Obligation de neutraliser les emplacements de stationnement sur chaussée 5 m en amont des passages piétons**, sauf si cet emplacement est réservé aux cycles ou aux EDPM (article 52 de la LOM),



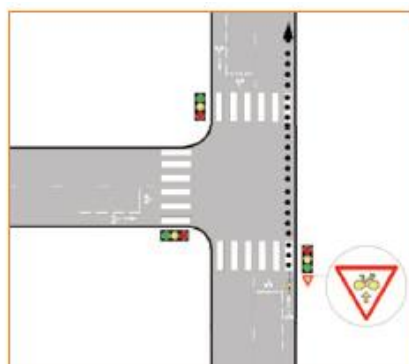
- **Possibilité de matérialiser les trajectoires des cycles et des piétons** (double chevron, figurine cycliste + flèche, figurine piéton)

Dénomination	Représentation graphique	Domaine d'emploi recommandé
Double chevron seul		<ul style="list-style-type: none"> • Carrefours • Rives
Figurine cycliste + double chevron		<ul style="list-style-type: none"> • Carrefours • Section courante (hors double-sens cyclable)
Figurine cycliste + flèche		<ul style="list-style-type: none"> • Sens réservé aux cyclistes dans un double-sens cyclable
Figurine piéton seule		<ul style="list-style-type: none"> • Espace utilisé par les piétons
Figurine cycliste + figurine piéton		<ul style="list-style-type: none"> • Traversée de chaussée par une voie verte

- **Cédez-le-passage cycliste au feu et sas vélo aux carrefours à feu.**



Source : Cerema

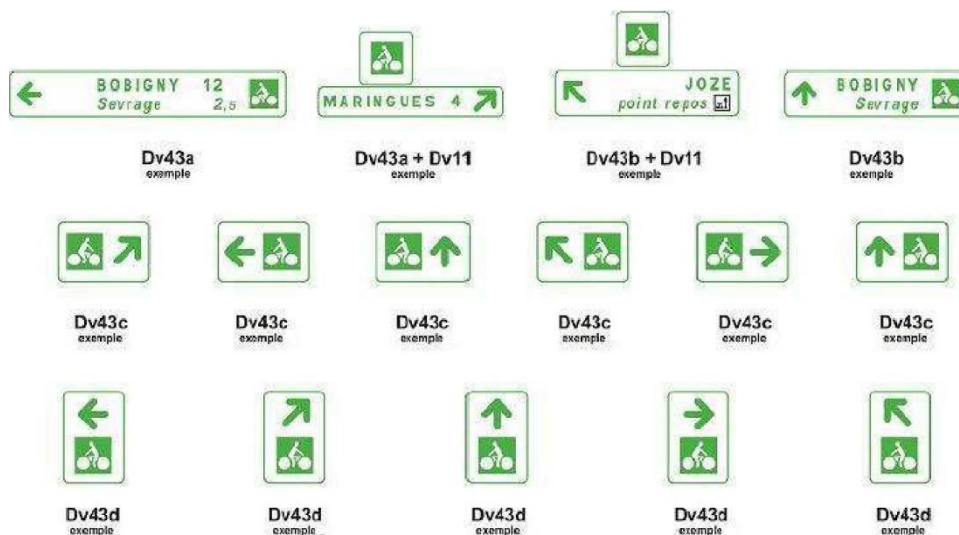


Source : Cerema



Enfin, le **jalonement par la signalisation directionnelle** à l'attention des cyclistes (définie par l'Instruction Interministérielle sur la Signalisation Routière – 5^e partie) permet de leur donner la direction (et éventuellement le kilométrage ou durée) de la destination mais il permet également de leur indiquer qu'ils se situent sur un **itinéraire adapté ou réservé aux vélos**. Il vient généralement en complément de la signalisation existante pour l'ensemble des usagers s'il est implanté sur des voies ouvertes aux usagers motorisés mais il permet également de signaler des itinéraires astucieux où l'on cherche à dissuader le transit motorisé. De plus, **la mise en place de panneaux spécifiques pour les cyclistes permet d'augmenter la visibilité du vélo et contribue à sensibiliser l'ensemble des usagers** sur le développement de la pratique du vélo.

Du jalonement est déjà prévu pour les 9 lignes définies dans le cadre du schéma directeur cyclable qu'il convient de mettre en œuvre (NB : **pour le marquage horizontal, la couleur réglementaire est le blanc**, la couleur bleue n'est pas réglementaire et a un mauvais contraste).



Action 2 – Offrir des stationnements vélos sécurisés

Stationner son vélo en toute sécurité est une des clés de réussite d'une politique cyclable. En effet, les vols de vélos sont un des freins majeurs à l'usage du vélo (identifié comme le deuxième frein après le sentiment d'insécurité routière lié au manque d'infrastructures cyclables). Il s'agit de positionner les stationnements vélos près des pôles générateurs de déplacements (commerces, établissements scolaires, équipements publics, culturels, lieux de travail, etc.) ainsi que des pôles d'échanges (arrêt de transport en commun, aire de covoiturage, etc.).

Le stationnement pour les vélos doit être visible, pratique, accessible, facile à utiliser et sécurisé. Il est situé prioritairement à proximité ou dans le prolongement du cheminement des cyclistes.

Il est important de développer une offre de stationnement vélo régulière et adaptée aux besoins en termes de volume et de typologie.

Les dispositifs de stationnement peuvent prendre la forme d'arceaux accessibles à tous les usagers ou sous forme d'abris vélos fermés. Pour les secteurs résidentiels, au niveau des pôles d'échanges, il est judicieux de combiner les 2 types afin de couvrir les besoins des usagers en stationnement de courte comme de longue durée.

Plusieurs types de stationnements existent et sont à adapter en fonction de la durée d'utilisation et des lieux :

- Les **arceaux** : ils permettent d'avoir un stationnement sécurisé qui permet d'attacher une roue et le cadre à un point fixe. L'arceau est facile à installer, à utiliser et convient à la majorité des vélos. De plus, une barre horizontale permet d'attacher les vélos de taille inférieure comme les vélos enfants. Les arceaux couverts peuvent être implantés aux abords des établissements publics, des entreprises, administrations ou encore des pôles d'enseignement. Les arceaux conviennent essentiellement pour du stationnement en journée.



- Les **consignes individuelles** : elles sont utilisées lorsqu'une protection contre le vol et le vandalisme est nécessaire et lorsque la demande est trop faible pour créer une vélostation comme aux abords d'arrêts de bus. Elles sont généralement louées à des particuliers pendant des périodes allant d'un jour à une année. Les options de verrouillage sont variées : clés, cadenas, cartes à puce ou claviers numériques. Il faut être vigilant sur une éventuelle privatisation de ces dispositifs.



- Les **consignes collectives** : il s'agit d'un espace fermé (accès sécurisé par badge, clé ou autre mode de contrôle) couvert, pouvant disposer d'un éclairage à l'intérieur. Elles trouvent notamment leur place **aux abords des principaux arrêts de transports collectifs** ou dans des éco-quartiers.



- Les **box à vélos** : ils sont une réponse principalement pour du stationnement résidentiel dans des quartiers denses où les habitants ne peuvent pas stationner leurs vélos à leur domicile ou en sécurité sur l'espace public. Ils peuvent constituer une solution transitoire avant l'installation si besoin d'un équipement de plus grande capacité, tel un abri à vélo.



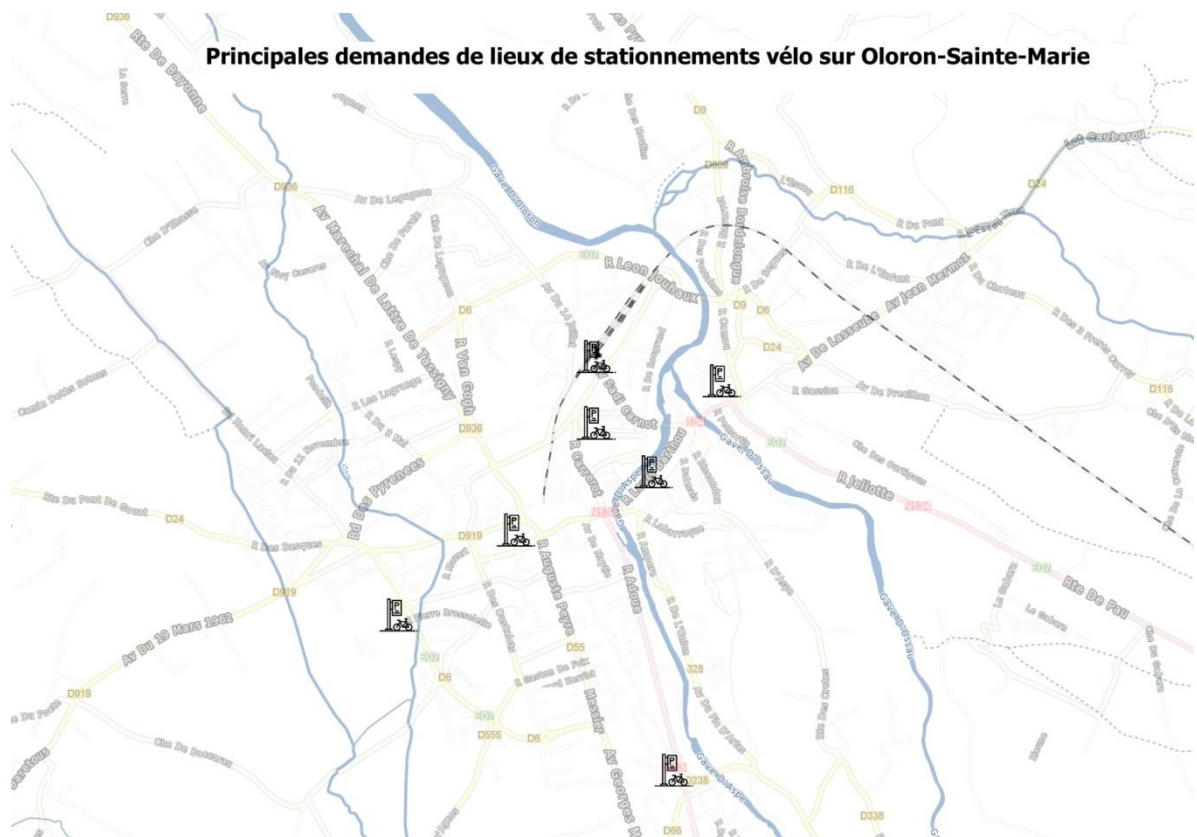
Les rares stationnements vélos sur la CCHB sont **peu visibles, non abrités et peu pratiques** pour assurer une stabilité du vélo et attacher cadre et roue à un point fixe. Ainsi, des vélos sont stationnés anarchiquement.

Il convient donc de **mieux les signaler**, de choisir des **arceaux plus larges** permettant d'attacher tous les types de vélos (vélos cargos, vélos enfants, VAE, tricycles, ...) et de **les implanter partout sur le territoire à proximité des pôles générateurs de déplacement** : gares, arrêts de bus, parkings de covoiturage, centres commerciaux et commerces de proximité, services, établissements scolaires, lieux touristiques, parcs, centres-villes, ...

Une charte d'arceaux vélos à l'échelle de la CCHB pourrait également être étudiée afin de définir des équipements adaptés en fonction des lieux (type et nombre) et de donner de la cohérence en termes de communication et ainsi jouer sur l'image d'un territoire impliqué en faveur du vélo.



Sur Oloron Sainte-Marie, des demandes de stationnements vélos ont été évoqués au niveau de la Cathédrale Sainte-Marie, du Jardin Public, des gares d'Orlon et de Bidos, de la mairie et de la rue Louis Barthou afin d'accéder aux commerces en vélo.



De plus, afin d'inciter et de favoriser les déplacements domicile-école en modes actifs, des stationnements vélos adaptés à l'intérieur des écoles rendraient cette pratique plus aisée et contribueraient à sensibiliser les habitants sur cette solution crédible de déplacement pour des courts trajets du quotidien. Un abri-vélo qui peut également abriter des trottinettes et/ou draisienne serait aussi souhaitable.

Action 3 – Améliorer les services vélos

Les services vélos permettent aux usagers de tester la solution vélo puis de les accompagner dans la pratique. La CCHB propose plusieurs services vélos qu'il convient de réinterroger et d'améliorer afin qu'ils soient plus efficaces.

La location en station de vélos en libre service :

Les chiffres de location fournis, les différents systèmes de location ainsi que les dysfonctionnements constatés (panne, délai d'intervention, détérioration des vélos, vols de vélos) montrent **les limites du dispositif**.

Le système en boucle limite la diversité des usagers qui ne concerne quasi exclusivement que les touristes arrivant en gare.

Il convient donc de **s'interroger sur le maintien de ce service** d'autant plus qu'une étude de l'Ademe¹ confirme que le déploiement de services VLS pour des EPCI de moins de 100 000 habitants ne touche pas les usagers du quotidien et reste cher (2 à 3 000 €/vélo/an) par rapport à d'autres solutions de mobilité.



Si la CCHB souhaite tout de même conserver ce service, il s'agirait de l'améliorer :

- **proposer un seul système de location,**
- **implanter plus de stations** de préférence abritées (par exemple sur Oloron-Sainte-Marie : stade, jardin public, camping, Sainte-Croix) **avec possibilité de rendre le vélo à une autre station,**
- **proposer une tarification avec abonnement.**

La location longue durée :

Le service de location longue durée **apparaît plus efficace** dans les territoires peu denses et permet de toucher les habitants du territoire pour qu'ils puissent tester cette solution. Ce service proposé par la CCHB depuis janvier 2020 semble avoir **trouvé son public** avec une flotte ayant évolué de 15 VAE initialement à 45 VAE actuellement.

Cette **flotte est bien dimensionnée**, l'étude de l'Ademe montre un parc plutôt de 35 VAE pour des territoires de la taille de la CCHB.

Les tarifs sont assez attractifs pour des VAE (70 € pour 3 mois, 120 € pour 6 mois et 150 € pour 9 mois), à comparer avec les 45 € par mois de l'étude Ademe.

Il existe également le prêt gratuit de VAE pendant un mois qui semble aussi assez sollicité et montre l'intérêt des habitants pour tester cette solution.

Ce service est donc à pérenniser et les actions suivantes pourraient l'améliorer :

- **limiter la durée maximale à 9 mois sans renouvellement** afin de favoriser la rotation des vélos,
- **proposer d'autres types de vélos**, tels que des vélos-cargos à destination des familles ou des vélos pliants pour l'intermodalité,

- **proposer de racheter le vélo par le loueur**, permettant ainsi à la CCHB de renouveler sa flotte par des VAE plus récents et d'équilibrer les coûts d'exploitation du service,
- **proposer d'autres sites sur le territoire pour récupérer les vélos**,
- **établir un questionnaire à la fin de chaque location** pour connaître l'usage des loueurs, leurs attentes et la pratique à venir.

L'aide à l'achat

L'aide à l'achat est proposée par la CCHB pour l'acquisition d'un VAE avec un plafond de 100 € par foyer pour des habitants non imposables sans revente avant 5 ans. L'étude de ce dispositif par l'Ademe montre une augmentation de la pratique du vélo des bénéficiaires au détriment de la voiture. Afin de toucher plus d'usagers, cette aide à l'achat pourrait évoluer :

- aide à l'achat pour **des vélos classiques** afin de permettre à des ménages à faibles ressources d'augmenter le niveau de gamme de leurs vélos,
- ne pas limiter l'aide à une seule personne par foyer,
- **étudier le remboursement directement géré par les vélocistes locaux.**

Atelier de réparation

De nombreuses personnes possèdent un vélo mais hésitent à l'utiliser au quotidien car ils ne disposent pas de connaissances sur l'entretien et la réparation des cycles (par exemple peur d'une crevaisson sur leur parcours et incapacité de réparer).

Il peut aussi y avoir des usagers qui n'ont pas pédalé et circulé sur la voie publique depuis des années et qui appréhendent de se remettre en selle.

Les ateliers vélo sont des lieux de promotion active du vélo comme moyen de transport en facilitant leur entretien et leur réparation. Ils permettent de devenir autonome dans la pratique du vélo en apprenant et en échangeant avec les participants.

De plus, ils génèrent puis maintiennent la pratique quotidienne des cyclistes grâce à la mise en réseau. Une étude de l'Ademe a évalué que **les usagers d'ateliers couvrent deux fois plus de distance à vélo que les autres cyclistes grâce à l'acquisition de compétences liés à la mécanique de leur vélo**, qui leur permettent de moins se reporter sur un autre mode de déplacement lorsque leur vélo est en panne.

Les cyclistes usagers d'ateliers contribuent à l'amélioration de la sécurité routière car ils roulent sur des vélos mieux entretenus donc plus sûrs et bénéficient des conseils à la pratique, à l'appréhension et à la gestion des risques de part l'échange avec d'autres cyclistes.

L'association oloronaise Roue Libre propose des ateliers de réparation deux après-midi par semaine. Elle propose également des **séances de remise en selle** ou des parcours vélo autour d'Oloron-Sainte-Marie.

La CCHB a tout intérêt à s'appuyer sur cette association afin de réaliser des actions communes autour de la réparation des vélos, de l'apprentissage du vélo et de la sensibilisation aux publics à l'usage du vélo



Il convient également de solliciter tout type d'associations (vélos, quartiers, usagers, commerçants) pour tout projet d'aménagements afin d'avoir **une concertation la plus large possible** permettant de connaître les besoins de chaque usager.

Action 4 – Communiquer pour inculquer une culture vélo

La communication sur les modes actifs **est primordiale** pour augmenter la part modale du vélo. Les objectifs des campagnes de communication sont d'accompagner les habitants au changement vers les mobilités durables, de revaloriser l'utilisation du vélo et inciter à l'utiliser davantage, de créer une culture vélo et de mettre en avant les services et offres vélo.

Des articles dans la presse locale sur de nouveaux aménagements mis en place, sur la sensibilisation au respect de la part des non-cyclistes ou sur la sécurité des cyclistes contribuent à la campagne de communication. Il faut également **prévoir des manifestations ponctuelles** telles que des inaugurations d'aménagements ou des bourses à vélo. Les actions de communication suivantes peuvent être menées sur la CCHB.

Le Savoir Rouler A Vélo

Le programme « Savoir Rouler à Vélo » (SRAV) vise la formation systématique d'une classe d'âge avant son entrée

au collège pour circuler en autonomie et en sécurité à vélo sur la voie publique.

De plus, cela permet de sensibiliser les enfants (ainsi que par ricochet les parents) aux enjeux de développement durable et de mobilité active.

Le SRAV est un programme d'apprentissage qui propose aux enfants de 6 à 11 ans de suivre une formation encadrée de 10 heures minimum réparties en 3 étapes :

- savoir pédaler : maîtriser les fondamentaux du vélo (pédaler, tourner, freiner)
- savoir circuler : découvrir la mobilité à vélo en milieu sécurisé,
- savoir rouler à vélo : circuler en autonomie sur la voie publique.

Une attestation est délivrée par l'intervenant à chaque enfant ayant suivi les 3 blocs.

Un site Internet dédié <https://sports.gouv.fr/savoir-rouler-a-velo/> permet de retrouver l'ensemble des éléments du programme et les intervenants par zone géographique.



La CCHB peut être à l'initiative du projet SRAV de part sa proximité avec les communes gérant les écoles. L'accompagnement peut être de :

- mobiliser les acteurs locaux : directeurs d'école et professeurs d'école, associations impliquées dans les mobilités actives, organismes partenaires du SRAV,
- contribuer à ce que les opérateurs aient les moyens techniques, pédagogiques et financiers de dispenser les 3 blocs du SRAV : aménager des espaces sécurisés pour le bloc 2, mettre à disposition du matériel pédagogique pour les blocs 1 et 2, assurer la sécurité pour le bloc 3,
- valoriser la réussite des enfants en organisant une cérémonie de remise des attestations pour tous les enfants et en remettant un gilet jaune (ou autres accessoires) avec le logo de la CCHB.

Mai à vélo

Mai à vélo a été initié par le ministère de la Transition écologique et le ministère chargé des Sports en mai 2020. Il s'agit d'une **démarche fédératrice et festive qui mobilise des acteurs publics et privés dans tous les territoires autour d'évènements cyclables**. L'objectif est de réunir et de partager avec le plus grand nombre l'ensemble des pratiques du vélo (quotidien, loisir, sport, tourisme) sur un mois afin d'adopter et d'utiliser le vélo le reste de l'année.

Un site Internet <https://maivelo.fr/> permet de créer un évènement ou un challenge d'activité et d'être accompagné dans la démarche en proposant un certain nombre d'outils. L'inscription sur la plateforme Mai à vélo d'un évènement (qu'il est possible de réaliser en dehors du mois de mai) permet à l'organisateur de bénéficier d'un kit de communication constitué d'affiches/flyers, de logos, de bannières web & réseaux sociaux, de modèle pour communiqué de presse, de banderole & kakemono, de diplôme pour les enfants et fiche d'inscription.



La CCHB pourrait organiser une ou plusieurs actions cyclables, pédagogiques et populaires, que ce soit dans le cadre de Mai à vélo ou d'autres événements existants (tel que la semaine de la mobilité au mois de septembre) :

- **Randonnée/balade sur route ou VTT** (vallées Barétous, Josbaig, Bedous, ...)

Il s'agit de proposer un parcours accessible pour tous, voire un deuxième pour les plus sportifs. Cela nécessite de baliser un parcours sécurisé, de prévoir des points de ravitaillement et d'avoir une équipe de bénévoles pour toute la logistique (accueil, fléchage, sécurisation, ravitaillement). Il peut également être proposé des activités annexes pour les personnes ne souhaitant pas participer à vélo (parcours marche, visite, ...) ainsi que des animations pour les enfants.

- **Visite thématique à vélo** (Oloron, vallon de Bedous, ...)

Il s'agit de faire découvrir le territoire avec un parcours identifié sur route ou à VTT. Le parcours doit être plutôt court et sans difficulté afin d'être accessible au plus grand nombre.

Il doit passer par des points d'intérêt (monument, point de vue, ...) sur un circuit sécurisé et il faut prévoir une équipe d'encadrement et un guide pour la visite. Cette animation permet d'associer activité sportive et découverte culturelle et elle peut être suivie d'un moment convivial et festif.

- **Challenge d'activité mai à vélo** (challenge annuel CCHB, ...)

La plateforme met à disposition une application qui permet d'organiser des défis pour les habitants et/ou salariés afin de créer une émulation en leur proposant de faire un maximum de trajets du quotidien à vélo sur un mois. Le challenge est national et chaque entité est classée dans des catégories en fonction de son statut et du nombre de participants. Ainsi, les usagers prennent leur vélo sur une longue période ce qui peut permettre de leur faire changer de modes de déplacement en découvrant les bienfaits du vélo.

Les Pédibus et Vélobus

Les pédibus et vélobus sont une façon imagée de décrire un bus formé de piétons (pédibus) ou de cyclistes (vélobus). Les enfants se rendent à l'école à pied ou à vélo, en groupe encadré par des adultes. Ils suivent un trajet déterminé, avec des arrêts et des horaires de passage fixes. Ces démarches permettent notamment d'améliorer l'accès à un établissement scolaire par la diminution des flux de voitures et par conséquent, des conflits d'usage qui sont générés avec les piétons.

Pédibus et vélobus présentent également d'autres avantages :

- diminution de l'usage de la voiture (moins de pollution, économie d'énergie, diminution du budget déplacement des ménages),
- amélioration de la sécurité routière (un environnement apaisé à proximité de l'établissement scolaire concerné),
- pratique d'activités sportives en groupe (amélioration de la santé, du bien-être, et de la qualité de vie, lien social entre les enfants, parents et associations locales).



La CCHB pourrait être à l'initiative de cette démarche en lien avec les communes afin de :

- **sensibiliser et mobiliser** les parents et les enseignants (affiches, plaquettes d'informations, lettres d'informations, réunions, mise en place de panneaux d'arrêts de pédibus / vélobus),
- **créer un réseau de bénévoles** en s'appuyant sur les compétences d'acteurs déjà engagés dans la démarche (ADEME, réseau mille-pattes),
- **mettre en place des lignes sécurisées** (trottoirs accessibles, aménagements cyclables, routes peu fréquentées...)

Le réseau mille-pattes fédère des parents d'élèves dans l'objectif de promouvoir l'éco-mobilité scolaire avec notamment la mise en place de lignes de pédibus / vélobus sur les trajets domicile-école ainsi que des trajets en co-voiturage scolaire. L'objectif est de créer un système d'entraide permanent basé sur l'éco-mobilité, en soutenant les

parents d'élèves motivés et en apportant tous les outils nécessaires à la création de leur projet et pour en garantir la pérennité.

L'adhésion au réseau est gratuite et permet de bénéficier de nombreux avantages :

- l'expérience de parents d'élèves,
- un kit complet pour créer son dispositif,
- tous les outils de communication destinés à se faire connaître (affiche, plaquette...),
- le matériel nécessaire pour se lancer (chasubles, brassards...),
- des animateurs qui accompagnent et guident tout au long du projet,
- un encadrement juridique, où toutes les associations membres du Réseau bénéficient d'un contrat d'assurance global pour l'ensemble de ses adhérents,
- une vitrine du dispositif sur le site Internet du réseau.

Le problème majeur rencontré sur les territoires engagés pédibus / vélobus, reste la pérennité de la démarche car bien souvent le projet repose sur quelques parents d'élèves, qui une fois partis font que la dynamique s'éteint. Le rôle de la collectivité est d'accompagner la démarche, pour notamment inscrire cette initiative dans le temps.

La promotion des modes actifs

Afin d'offrir à chaque utilisateur une bonne connaissance des aménagements cyclables et pédestres présents sur le territoire et lui permettre ainsi de prévoir un itinéraire sécurisé à vélo ou à pied, il est souhaitable de **mettre à disposition de tous, les cartes mises à jour des itinéraires cyclables et pédestres possibles sur la CCHB** ainsi que le type d'aménagement réalisé.

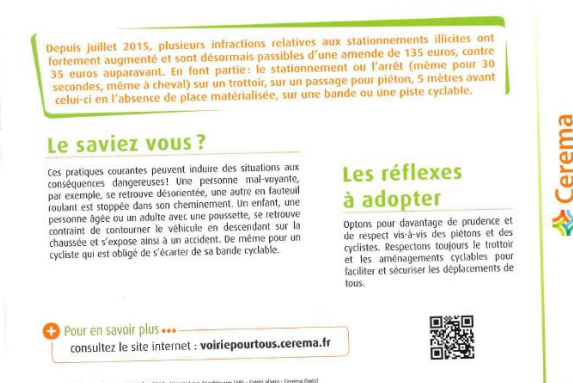
Il en est de même pour les arceaux vélos et box sécurisés, pour porter à la connaissance des usagers, ces lieux de stationnement spécifiques.

Il est nécessaire d'accompagner les évolutions réglementaires, les évolutions liées à la pratique des modes actifs, ou encore celles propres à de nouveaux aménagements, par une communication dans la presse et sur les actualités des sites Internet des collectivités.

A l'occasion de la création d'un nouvel aménagement comme une zone 30, une zone de rencontre ou une Chaussée à Voie Centrale Banalisée (CVCB), la CCHB peut rappeler **dans la presse locale** les règles d'usage dans ces espaces (à l'attention des automobilistes, cycles et piétons).

Lors de la semaine de la mobilité ou à l'occasion d'évènements organisés autour des modes actifs, des petits quiz peuvent être proposés aux habitants de tout âge au sujet de sécurité routière. Les sites suivants donnent des idées à ce sujet :

<https://www.mobilipass.fr> - <https://prevention-maif.fr>



Localisation – périmètre de l'intervention	Calendrier
Territoire du Haut-Béarn Centres-villes Pôles générateurs de déplacement (commerces, établissements scolaires, services, loisirs, pôles multimodaux, ...)	Actions à mener sur le court-terme (6-18 mois) : <ul style="list-style-type: none"> • arceaux vélos, • stationnements vélos sécurisés (box), • entretien des aménagements, • aménagements mis aux normes, • doubles-sens-cyclables, • actions de promotions du vélo,

	<ul style="list-style-type: none"> • jalonement et signalétique <p>Actions à mener sur le moyen terme (18-36 mois) :</p> <ul style="list-style-type: none"> • hiérarchisation de la voirie pour assurer la continuité cyclable • étude de jalonement • augmenter la flotte de vélo en location longue durée
Ressources/moyens	Dispositifs et partenariats
<p>Un chargé de mission mobilité pour piloter l'ensemble des actions en lien avec les services des collectivités (voirie, écoles, communication) Des dispositifs de subvention via des appels à projets peuvent être sollicités pour de nombreuses actions (voir coût de l'action – modalités de financement)</p>	<p>Les aménagements cyclables sur le réseau départemental devront être réalisés en partenariat avec le département. Les dispositifs d'accompagnement financier et en ingénierie sont mis à jour et référencés sur le site France Mobilités : https://aides.francemobilites.fr/</p>
Coût de l'action - Modalités de financement	
<p><u>Ordre de grandeur de coût pour les aménagements cyclables (sans acquisition foncière) :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • bande cyclable (1,5 m) : 13 € HT le ml (soit 26 € si bande cyclable des 2 côtés de la voie) • CVCB (1,5 m) : <ul style="list-style-type: none"> ◦ 26 € HT le ml si uniquement peinture ◦ 30 € HT le m² si résine / 60€ HT si résine drainante ◦ 116 € HT le ml si peinture + résine / 206 € HT le ml si peinture + résine drainante • piste cyclable : <ul style="list-style-type: none"> ◦ 200 € HT le ml pour une piste cyclable unidirectionnelle de 2 m de large ◦ 300 € HT le ml pour une piste cyclable bidirectionnelle de 3 m de large • double-sens-cyclable : 50 € HT pour le panneau M9v2 « Sauf vélo » • pictogramme vélo : 34 € HT • pictogramme flèche : 30 € HT • double chevrons : 15 € HT • pictogramme piéton : 40 € HT • étude de jalonement : 7 000 € • mât + panneau jalonement : 400 € HT <p>De nombreuses aides peuvent être sollicités pour le financement d'infrastructures cyclables : DETR , DSIL, FMA, AAP Ademe, LEADER, banque des territoires, ...</p> <p><u>Ordre de grandeur de coût pour les stationnements vélos :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • arceau vélos : 150 € HT (2 vélos) • abri-vélo : 500 € HT par vélo • consignes vélos sécurisées : 1 500 € HT par vélo <p>Le programme Alveole Plus permet de cofinancer des places de stationnement vélo sécurisé d'ici fin 2024 : https://alveoleplus.fr/</p> <p><u>Ordre de grandeur de coût pour les services vélos :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • location VLS : 2 500 €/vélo/an • location longue durée : 470 €/VAE/an • atelier de réparation : subvention de 5 000 €/an à une association vélo <p><u>Ordre de grandeur pour la promotion des modes actifs :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • organisation d'une fête du vélo : 7 000 € (source : événement fête du vélo organisé à Montreuil – 93) <p>Pour le SRAV, le programme CEE intitulé « Génération Vélo » vise à faciliter la mise en place de formations par des intervenants agréés : https://generationvelo.fr/</p>	

BENCHMARK

Pour en savoir plus :

- « Rendre sa voirie cyclable » - Cerema : <https://www.cerema.fr/fr/centre-ressources/boutique/rendre-sa-voirie-cyclable>
- « 8 recommandations pour réussir votre piste cyclable » - Cerema : <https://www.cerema.fr/fr/actualites/8-recommandations-reussir-votre-piste-cyclable>
- « Guide express des aménagements cyclables provisoires » - Cerema : <https://www.cerema.fr/fr/centre-ressources/boutique/amenagements-cyclables-provisoires-tester-amenager>
- Fiches vélo - Cerema : <https://www.cerema.fr/fr/centre-ressources/boutique/velo-amenagements-recommandations-retours-experiences>
- Fiches PAMA – Cerema : <https://www.cerema.fr/fr/centre-ressources/boutique/plan-actions-mobilites-actives-pama>
- « Diagnostic des services vélos » - Ademe : <https://librairie.ademe.fr/mobilite-et-transport/4934-diagnostic-d-evaluation-des-services-velos.html>
- « Jalonnement des réseaux et itinéraires cyclables » - Vélo et Territoires : <https://www.velo-territoires.org/wp-content/uploads/2022/04/JALRIC-IDD.pdf>

Indicateurs - Modalités d'évaluation prévues

- Nombre de linéaires d'aménagements cyclables réalisés (ainsi que zones de circulation apaisée et DSC) : carte à réaliser sous système d'information géographique (SIG)
- Nombre de stationnements vélo installés : carte sous SIG
- Trafics cyclistes : compteurs
- Evolution de la part modale des modes actifs : enquêtes INSEE et mobilité
- Nombre de locations de vélo : tableur mensuel
- Satisfaction des usagers des services vélos : questionnaire à la fin de la location
- Atelier de réparation : nombre d'ateliers, de remises en selle et de participants
- SRAV : nombre d'écoliers formés
- Pédibus/vélobus : nombre de lignes, de participants
- Promotion des modes actifs : nombre d'articles, d'évènements et de participants

AXE 3 – LES SERVICES DE MOBILITÉ

Fiche 5 – La Mobilité sociale et solidaire

Structure pilote	CCHB (AOM)
Public cible	<ul style="list-style-type: none">• Personnes en territoire rural ne disposant d'aucun moyen de locomotion et éloignées de toutes offres de service public de transport :• Personnes âgées en perte d'autonomie.• Personnes en situation de précarité économique.• Personnes en démarche d'insertion professionnelle ou en formation.• Personnes géographiquement isolées (vallée du Barétous, Haute vallée d'Aspe)
Partenaires associés	<ul style="list-style-type: none">• Région NA ; SDSEI, CD64 ; CCAS.• Associations Transition et CIEL ; ASAD ; Made in Béarn• Prescripteurs : mission Locale TM2O ; Pôle Emploi.• Opérateur privé : TPO.• Centre Hospitalier d'Oloron.• Artisans TAXIS

Constats

La CCHB dispose de divers services de transports publics, pour la plupart concentrés sur la ville d'Oloron et sur les axes traversant nord sud du territoire : une navette gratuite (ville d'Oloron), une ligne TER, des bus régionaux, des lignes d'autostop collaboratif Rézo Pouce ainsi qu'un service de location de VAE (vélo à assistance électrique) en libre-service.

En vallée d'Aspe, ce bouquet de services de mobilité est complété par le TAD de Bedous, un service qui reste très confidentiel (uniquement le jeudi matin et dessert 10 communes de la haute vallée).

Il existe néanmoins sur le territoire de la CCHB des publics, dépourvus de tous moyens de locomotion et qui ne peuvent accéder à ces services pour des raisons économiques, matérielles, géographiques, cognitives ou physiques.

Parmi ces publics, on compte des personnes isolées et seules, des jeunes déscolarisés inscrits dans un parcours d'insertion professionnelle, des adultes en recherche d'emploi ou des seniors en perte d'autonomie. Une offre de services de mobilité sociale et solidaire permettrait de compléter l'offre de transport existante et d'apporter une réponse aux besoins de mobilité de ces publics.

Par ailleurs, le diagnostic des mobilités fait état de constats partagés sur l'ensemble de la CCHB et de forts besoins en mobilité, suivants :

- Une méconnaissance des services existants expliquée par une communication défailante et une absence d'animation territoriale.
- Un besoin d'équité en termes de mobilité et de services vis-à-vis de la ville centre Oloron.
- Un besoin d'accompagnement dans le changement de mobilité, dans une conjoncture économique défavorable, qui impacte de plus en plus la mobilité de chacun, en particulier des publics fragiles.
- Une solidarité présente sur le territoire mais qui demande à être organisée afin qu'elle puisse profiter à un plus grand nombre.
- Un besoin essentiel de se déplacer quotidiennement pour les jeunes et les seniors afin de pouvoir accéder aux activités de loisirs, à la culture, aux soins.
- Des mobilités partagées à développer plutôt que des services de transport publics.
- Une population vieillissante caractérisée par une tendance accentuée vers la perte d'autonomie et l'isolement social.
- Depuis le 1^{er} janvier 2022, le Conseil Régional Nouvelle Aquitaine a mis en place une tarification solidaire pour ses services de transport publics (lignes 551 et 552, TER), qui permet de bénéficier d'une réduction de 80% du tarif normal, pour des publics éligibles.

Objectifs de l'action

- Répondre au principe fondamental du droit à la mobilité pour tous : la mobilité solidaire s'inscrit dans un objectif de politique publique réaffirmé par la loi d'orientation des mobilités (LOM), le droit à la mobilité. Il s'agit de garantir une mobilité partout et pour tous, en répondant aux enjeux de mobilité des publics en situation de vulnérabilité notamment économique ou sociale et des personnes en situation de handicap ou dont la mobilité est réduite.
- Aider au développement de la mobilité solidaire sur l'ensemble du territoire, par la mise en place d'une offre de mobilité partagée (covoiturage, autopartage, TAD).

- Faciliter l'accès à l'emploi et à la formation (jeunes, bénéficiaires du RSA...) et satisfaire aux besoins quotidiens de déplacement des populations isolées et dépourvues de moyens de locomotion.
- Favoriser le maintien du lien social.

Descriptif de l'action

Développer et organiser une offre de covoiturage solidaire sur l'ensemble du territoire

Mettre en place un service de covoiturage solidaire :

- Identifier une structure de coordination (ex : CCHB ou Transition), des outils, une personne en charge de la construction et de l'animation de ce service (communication, modalités de fonctionnement, tarification, partenariats), notamment de la mise en relation entre bénéficiaires et conducteurs bénévoles tout au moins dans les premiers mois de mise en place.
- Constituer un vivier de conducteurs bénévoles répartis sur l'ensemble du territoire : s'appuyer sur les associations du territoire. Communiquer via les réseaux locaux (presse, radio, réseaux sociaux, site de la CCHB).
- Identifier des bénéficiaires (seniors, jeunes en parcours d'insertion, bénéficiaires du RSA, demandeur d'emploi...) via les organismes prescripteurs.
- Localiser l'offre et les lignes au regard des pratiques (déplacements domicile travail, zones d'activités, zones de services, de loisirs, déplacements de particuliers).
- Informer et communiquer, voire adhérer à un service d'outils numériques.
- Expérimenter l'usage sur un ou deux secteurs identifiés.
- Le service doit rester économiquement accessible pour les bénéficiaires (tarif kilométrique à déterminer – cf décret TUS du 17/10/2019), idéalement gratuit. Le conducteur bénévole perçoit un défraiement de la part du bénéficiaire ou/et de la structure porteuse ou de structures partenaires.
- Offrir un service de covoiturage de porte-à-porte, avec une garantie de retour (cf conventionnement avec TPO ou services de taxis). Les trajets peuvent aller au-delà du périmètre de la CCHB et avec une limite de distance à déterminer (le décret TUS du 20/08/2019 fixe une distance maximale de 100km/trajet).

Autres modèles de services de covoiturage solidaire à expérimenter :

- Dispositif CAR (Conduire l'Automobile d'un Retraité) : véhiculer un retraité, qui ne se sent plus en capacité de conduire, avec sa propre automobile et un chauffeur bénévole. Contacter l'association CAR France pour les modalités de mise en œuvre du dispositif (www.agirabcd47.org / 05 53 96 97 98)
- TUS (Transport d'Utilité Sociale) - Covoiturage intergénérationnel : du covoiturage organisé par une structure associative (Mission locale, Transition), assuré par des conducteurs bénévoles (seniors) et au bénéfice de jeunes engagés dans un parcours d'insertion professionnelle.
- DAD - Déplacement à la demande : covoiturage réalisé par une structure de chantier d'insertion, avec ses propres véhicules, au bénéfice de personnes en empêchement de déplacement. L'association Ciel, située à Mourenx, propose ce service de mobilité solidaire, accessible uniquement sur orientation par un organisme partenaire. Faire appel aux compétences et services de cette association pour envisager un conventionnement. Contacter l'association Transition pour définir la faisabilité et les modalités de mise en place de ce service sur le territoire de la CCHB.
- Covoit'santé : covoiturage spécifique aux déplacements réalisés dans le cadre de rendez-vous de santé en centre hospitalier : organisation d'une mise en relation entre personnes véhiculées qui se rendent à un établissement de santé et celles qui ne le sont pas. Etudier la faisabilité d'un tel dispositif avec le centre hospitalier d'Oloron et celui de Pau.

Autostop collaboratif Rézo Pouce :

- Prévoir une communication sur ce service d'autostop collaboratif pour relancer ce service déjà en place.
- Redéfinir les points d'arrêts (lisibilité et visibilité) et optimiser son fonctionnement.
- Prévoir un dispositif garantissant le retour ; un conventionnement à trouver avec TPO ou services de taxis, VTC...

Maison France services

- Envisager un service itinérant des dispositifs France Service de Bedous et d'Ogeu-les-Bains.
- Inclure un service de conseil en mobilité.

Localisation – périmètre de l'intervention

Les actions concernent l'ensemble du territoire de la CCHB, avec notamment le covoiturage solidaire = ensemble des villages et hameaux du territoire, sans connexion directe avec les services publics existants.

Calendrier

La mise en place de l'ensemble des actions de mobilité solidaire est programmable dès 2023 avec les calendriers suivants :

- Tarification sociale = 2023
- Ouverture du transport scolaire = 2^e semestre 2023
- Itinérance France Services = 2023
- Création des services de covoiturage solidaire = 2023 à 2025

L'ASAD dispose d'un véhicule adapté PMR affecté au service de transport à la demande.

- Transition (DAD CIEL de Mourenx).
- Mission locale TM2O d'Oloron (covoiturage intergénérationnel).
- Pôle Emploi agence Oloron
- Agil'ESS (accompagnement des actions de mobilité sociale et solidaire).
- LMI - Mob'In : Ingénierie/promotion pour une mobilité inclusive et durable / accompagnement de projets.
- CAR France/CAR47
- Covoit'santé : centre hospitalier d'Oloron.
- Conventionnement TPO pour l'assurance retour.
- CCHB : Coordination, Communication & animation.
- Le Conseil Régional Nouvelle Aquitaine

Coût de l'action

Coûts estimatifs :

- Covoiturage solidaire :
 - 1 ETP référent dédié à l'animation et à la coordination (salarié CCHB ou emploi civique ou contrat insertion) – 30 000€. *Ce poste peut être mutualisé avec celui décrit dans la fiche « Accompagner les publics les plus fragiles ».*
 - Une enveloppe de 5000€ pour le défraiement des conducteurs bénévoles.
- Rézo Pouce :
 - Communication - 2500€
 - Optimisation du dispositif - 2500€

Soit un coût global de l'action compris entre 35 000€ et 40 000€.

Financements mobilisables :

- Versement mobilité.
- Fonds Social Européen FSE (emploi et inclusion sociale) /DREETS.
- FEDER
- LEADER
- CRESS (chambre régionale de l'ESS).
- Le Département sur le volet social des actions de mobilité solidaires et inclusives.
- Fond Départemental de l'Insertion (aide de l'Etat) /DREETS.
- Fonds de Développement de l'Inclusion FDI (SIAE).
- Financement publics directs de la Région et du Département.

BENCHMARK



CCLO : DAD CIEL (Transition) – www.ciel64.fr

- Covoiturage intergénérationnel : dispositif « **Génération Mobilité** » porté par les missions locales du Lot-et-Garonne. <https://missionlocalevilleneuvevois.org/actualite/generations-mobilite>
- **MOSC** (CSC Envol) : Transport bénévole/Antennes de mobilité (animateurs mobilité) <https://centre-socio-culturel-du-pays-de-chalais.fr/service-mobilite/>



CAR 64 AGIRabcd : conduire la voiture d'un retraité – conducteur bénévole. www.car47.fr
<https://www.youtube.com/watch?v=ShuBYKJopY> / <https://www.francemobilites.fr/solutions/64>



Covoit'Santé – clinique Esquirol Saint Hilaire (Agen) : covoiturage santé.
<https://covoitsante.fr>



Les Retz'chauffeurs : déplacements accompagnés solidaires. www.retzchauffeurs.fr



Association **Trait d'union** : service de mobilité solidaire senior.

<https://traitdunion27.fr/aide-a-la-mobilite/>



Rezo Senior (Rezo Pouce / Mobicoop) : service de mobilité solidaire prise en charge à domicile pour les plus de 65 ans. <https://www.rezo-seniors.org/>



BIP BOP - portail personnalisé de coordination d'un bénévolat local, à la carte et sécurisé en faveur de la prévention de l'isolement des personnes fragiles.

www.bipbop.com



Ehop : covoiturage solidaire pour l'emploi - solution de mobilité pour accéder à un travail, une formation, un stage... <https://ehop.bzh/covoiturer/ehop-solidaires>



Agil'ESS : accompagne la création et le développement des garages et loueurs sociaux et solidaires. Mise en place d'actions tel que le transport social au profit des personnes en difficulté ayant besoin d'un moyen de locomotion pour leurs trajets domicile-travail ou leur vie quotidienne. www.agiless.fr

Mobil IT 72 et Mobil IT 53 : le transport solidaire en collectif - associations qui apportent une solution de mobilité pour les personnes en situation de handicap, les moins de 70 ans en perte d'autonomie et les plus de 70 ans quelle que soit leur situation. www.payssabolien.fr/le-pays-sabolien/competences/solidarite-prevention-sante-autonomie/mobil-it-72/

Fiches outils Cerema :

[www.cerema.fr/fr/centre-ressources/boutique/general?boutique\[0\]=thematique%3A5071](http://www.cerema.fr/fr/centre-ressources/boutique/general?boutique[0]=thematique%3A5071)

Plateforme France Mobilité – Mobilité solidaire :

- www.francemobilites.fr/thematiques/mobilite-pour-tous
- www.francemobilites.fr/sites/frenchmobility/files/inline-files/France%20Mobilit%C3%A9s%20-%20Evaluation%20services%20benevoles%20-%20VF.pdf

LMI – Laboratoire de la mobilité inclusive : www.mobiliteinclusive.com

Indicateurs - Modalités d'évaluation prévues

- Nombre de trajets réalisés par mode.
- Nombre de covoitureurs.
- Evolution du nombre de personne bénéficiaires des services.
- Analyse de la typologie des déplacements effectués (fréquence, distance moyenne, durée du service).
- Bilan de satisfaction (sondage) : mesure de la qualité du service par les usagers.

AXE 4 - DEVELOPPEMENT D'UNE STRATÉGIE MULTIMODALE

Fiche 1 – Aménagement et sécurisation des centres-bourgs

Structure pilote	CCHB (AOM) Relais : <ul style="list-style-type: none">• Communes• CD64
Public cible	<ul style="list-style-type: none">• Habitants• Touristes
Partenaires associés	<ul style="list-style-type: none">• Communes• CD64

Constats

Le territoire de la Communauté de Communes du Haut-Béarn est caractérisé par une variété de typologies de centres-bourgs, qui font face à des enjeux qui se recoupent mais qui demeurent propres à leur cadre : par exemple, il y a quelques communes aménagées le long de voies circulées comme Lasseube ou d'autres dont le centre-bourg est excentré de ces passages comme Ogeu-les-Bains ou Moumour.

La ville d'Oloron-Sainte-Marie concentre près du tiers de la population du territoire. Elle bénéficie d'un **centre-ville à échelle humaine** qui en fait un espace où les modes actifs, notamment la marche, sont un moyen de déplacement pertinent pour la mobilité locale du quotidien.

Par ailleurs, dans de nombreuses communes du territoire, on relève une **volonté d'apaiser les vitesses des véhicules motorisés** à travers la mise en place de zones de circulation apaisée, comme des zones 30 ou des zones de rencontre. Toutefois, la place de la voiture reste prédominante sur l'ensemble du territoire : **elle demeure très visible dans l'espace public**. Certaines communes possèdent des parkings, mais ont tout de même conservé des places le long des voies, **au détriment d'aménagements piétons ou vélos réglementaires ou sécurisés**. Les discontinuités piétonnes présentes dans certains centres-bourgs et aux alentours constituent des **freins à la pratique de la marche** et génèrent un **sentiment d'insécurité pour les usagers**.

Objectifs de l'action

Cette action, qui s'intègre dans le développement d'une stratégie multimodale sur le territoire haut-béarnais, a pour objectif principal un **meilleur partage de la voirie entre les modes** (marche, vélo, transports en commun, véhicules motorisés), et notamment :

- Sécuriser les déplacements des piétons et des cyclistes,
- Apaiser les vitesses pour rendre les centres-bourgs plus attractifs,
- Sensibiliser les usagers à la sécurisation des modes actifs.

Descriptif de l'action

Afin de sécuriser l'espace public pour les usagers des modes actifs, qui sont les usagers les plus vulnérables sur la voirie, il convient de respecter des grands principes dans l'aménagement. Ces 6 actions peuvent être réalisées simultanément ; certaines seront présentées à travers des exemples et propositions d'aménagement.

D'après l'arrêté du 15 janvier 2007 relatif aux prescriptions techniques pour l'accessibilité de la voirie et des espaces publics, la largeur minimale du cheminement est de 1,40 mètre libre de mobilier ou de tout autre obstacle éventuel. Cette largeur peut toutefois être réduite à 1,20 mètre en l'absence de mur ou d'obstacle de part et d'autre du cheminement

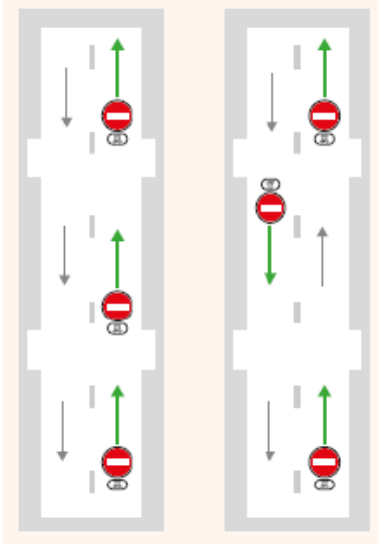
Action 1 – Analyser le réseau, revoir les plans de circulations et valoriser l'existant

Avant toute entreprise de réaménagement, il est nécessaire de hiérarchiser le réseau de circulation sur le territoire et de recenser les pôles générateurs de déplacements et les zones de stationnement, afin d'avoir une vue globale des flux de déplacements.

Par la suite, une réflexion doit être portée sur la hiérarchisation des voies et les plans de circulation dans les centres-bourgs et centre-ville, dans le but d'orienter le trafic de transit, c'est-à-dire les véhicules qui traversent le bourg sans s'y arrêter, vers les voies structurantes. Cela permet de ne conserver qu'un trafic local, moins important, sur les voies dites de desserte.

La mise en place des Zones 30 et le passage de certaines voies en sens-unique en tête-bêche (voir schéma ci-dessous) réduit grandement le trafic motorisé et permet aux cyclistes de trouver leur place sur la voirie. Par ailleurs, le Plan d'Actions pour les Mobilités Actives (PAMA) de 2015, indique la généralisation du double-sens cyclable sur toutes les voies limitées à 30 km/h ou moins.

Le fonctionnement en « tête-bêche » représenté à droite de l'image est une alternance du sens de circulation autorisé pour les véhicules motorisés (représenté par les flèches grises) entre deux intersections. Ainsi, un véhicule ne peut pas traverser la zone par exemple du nord au sud, il devra effectuer des détours à chaque intersection, ce qui entraîne une baisse de la vitesse et une perte de temps. En parallèle, l'ouverture des doubles-sens cyclables permet au contraire aux cyclistes de traverser la zone sans avoir à faire de détour.



Dans le cas d'Oloron concernant le stationnement, il serait possible de recenser les parkings et d'ajouter un plan de ceux-ci sur son site internet, incluant le tracé des cheminements piétons vers le centre-ville et le temps de trajet pour s'y rendre. Il convient par la suite de signaler ces parkings par le biais de panneaux pour les véhicules motorisés, puis de jalonner l'itinéraire piéton entre les parkings et le centre-ville par exemple. L'image ci-contre représente un jalonnement piéton observé dans la Rue des Gaves, à proximité de la médiathèque, dont le principe pourrait être repris sur le territoire.

Action 2 – Résorber les discontinuités piétonnes

Pour développer la marche dans les bourgs et villages, il est primordial de sécuriser et rendre confortables les espaces réservés aux piétons, notamment dans les rues les plus circulées. Pour cela, il est indispensable d'apaiser les vitesses des véhicules motorisés et garantir un cheminement suffisamment large, confortable, continu et sans obstacle sur tout l'itinéraire.

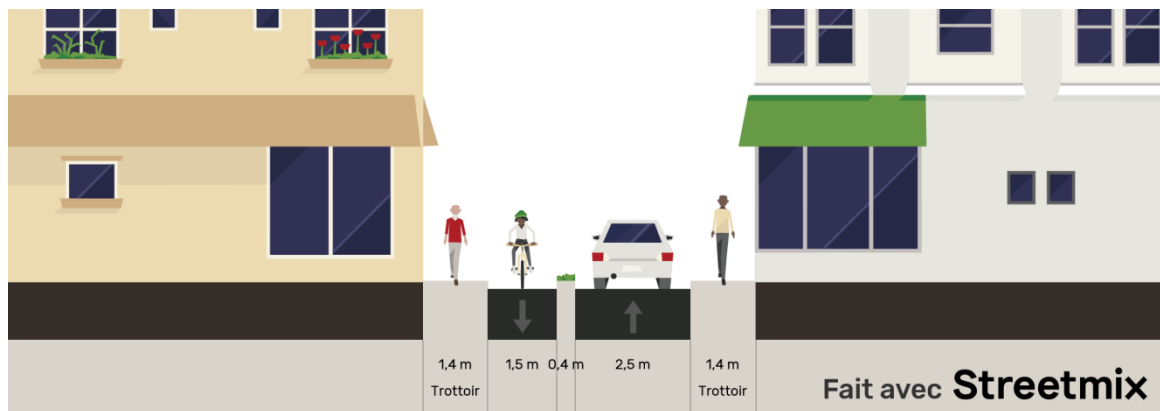
Ce sont surtout les axes les plus circulés qui sont concernés par cette action. Sur ces axes, on privilégiera les Zones 30 pour apaiser la circulation. Pour aménager ces zones, il est souvent préconisé de diminuer au maximum la largeur des voies selon les usages ce qui peut permettre de gagner de la place pour créer des espaces réservés aux piétons. La mise en place de dispositifs modérateurs de vitesses est également préconisée pour apaiser les vitesses : plateaux surélevés, chicanes, écluses. S'ils peuvent être mis en place, ces deux derniers dispositifs peuvent, dans certains cas, être utilisés pour agrandir les espaces réservés aux piétons. Un bon exemple local observé à Bedous est détaillé dans la partie Benchmark de cette fiche.

Dans la commune d'Oloron, la Rue de Révol constitue un axe majeur dans la liaison inter-quartiers de la ville ; toutefois, celle-ci est inconfortable à parcourir en tant que piéton du fait de trottoirs trop étroits, voire quasi-inexistants.



Une solution permettant un réaménagement optimal de cette rue serait de la passer en sens unique et en Zone 30 ; la largeur ainsi récupérée permettrait d'aménager un cheminement accessible pour les piétons et un aménagement cyclable pour sécuriser les usagers.

La question de la mise en sens unique de cette rue a été étudiée, afin de limiter la circulation et de redonner leur place aux modes actifs. D'un point de vue requalification de la rue, conserver le sens descendant pour les véhicules motorisés permettrait de réaliser un aménagement plus sécurisé pour tous les usagers. En revanche, ce sens favorise le trafic de transit, et la réflexion du plan de circulation devrait donc se faire à une échelle plus globale.



Dans un premier temps, cet aménagement peut se faire avec de la signalisation temporaire. À plus long terme et pour un aménagement cohérent et qualitatif, il sera nécessaire de reprendre entièrement le profil en travers de la voie. Dans le cas de portions avec une chaussée plus large, la priorité serait d'élargir les trottoirs pour plus de confort pour les piétons.

Conserver le sens descendant pour les véhicules permet de garder la mixité avec les vélos qui peuvent avoir une vitesse relativement élevée sans trop d'efforts, réduisant ainsi le différentiel de vitesse avec les véhicules motorisés.

Action 3 – Désencombrer les trottoirs et rendre sa place au piéton

Lorsqu'il existe un cheminement piéton, il est primordial de laisser celui-ci libre et accessible aux piétons, c'est-à-dire d'une largeur minimale de 1,40m. Il ne constitue pas un espace supplémentaire pour les véhicules motorisés et il peut être nécessaire de cadrer ces pratiques afin de protéger les usagers les plus vulnérables que sont les piétons.

Un exemple marquant de ce phénomène est l'Avenue Sadi Carnot à Oloron :

L'avenue est caractérisée par de nombreuses places de stationnement en bataille de chaque côté de la voie. Toutefois, à proximité du giratoire constituant le carrefour avec l'Avenue du 4 Septembre, aucune place n'est matérialisée. Le piéton pourrait bénéficier d'un large trottoir confortable, lui permettant de se déplacer en sécurité, mais l'espace n'étant pas lisible (présence de stationnements plus loin, trottoir abaissé) et les pratiques motorisées n'étant pas canalisées, de nombreux véhicules stationnent sur le trottoir et gênent les déplacements à pied.



Le stationnement sur trottoir, sur bande cyclable, sur passage piéton, à moins de 5m en amont d'un passage piéton, sur piste cyclable ou sur voie verte est considéré comme un stationnement très gênant et implique une amende de 135 €.



Pour des questions d'accessibilité, de lisibilité et de sécurité, il serait préférable d'interdire le stationnement dans cet espace, qui impliquerait des véhicules qui reculent sur la chaussée en sortie de giratoire. Afin d'empêcher physiquement de tels usages, il est possible d'installer des barrières, une bande végétalisée ou des jardinières. Celles-ci doivent être assez rapprochées pour empêcher le stationnement d'un véhicule, mais permettre une perméabilité pour les piétons. L'ajout de potelets contrastés au niveau du passage piéton permet de rendre la traversée repérable pour les personnes malvoyantes.

Dans cette même avenue, de nombreux véhicules stationnés empiètent sur le cheminement piéton, il serait donc pertinent d'installer des butées, de manière à bloquer l'avancée des véhicules et de conserver une largeur suffisante pour le passage des piétons.



Action 4a – Sécuriser les abords des écoles

Les établissements scolaires, quel que soit le cycle (maternelle, primaire ou secondaire), représentent des lieux d'activité majeure des communes ou quartiers, notamment aux heures d'entrée et sortie. La sécurité des enfants aux abords des écoles est une question primordiale. En dehors de l'aménagement, il peut être envisagé de mener des actions de sensibilisation auprès des parents et des élèves, sur le sujet de la sécurité autour de l'établissement ; cela peut contribuer à donner une image plus sécurisée des abords des écoles. Diverses mesures pour la sensibilisation de la population et la promotion du vélo sont détaillées dans la fiche action intitulée « *Les services de déplacements modes actifs* ».

La création de zones de circulation apaisée bien aménagées aux abords des écoles est essentielle pour réduire les vitesses, et repenser l'espace public. Il est important de prévoir des cheminements sécurisés pour accéder à pied et à vélo à l'établissement scolaire, notamment devant l'école au niveau des parkings avec les risques qu'impliquent les véhicules qui sortent des stationnements en marche arrière.

En observant les pratiques, on peut toutefois repérer des solutions peu coûteuses à mettre en place pour sécuriser les piétons, comme c'est le cas pour l'école Saint-Cricq à Oloron : les parkings sont saturés aux heures d'entrée et de sortie. Lorsque toutes les places sont prises, on observe du « stationnement sauvage » qui gêne les usagers et pose des problèmes de sécurité.

D'après l'article 52 de la Loi d'Orientation des Mobilités (LOM), aucun emplacement de stationnement ne peut être aménagé sur la chaussée cinq mètres en amont des passages piétons, sauf si cet emplacement est réservé aux cycles et cycles à pédalage assisté ou aux engins de déplacement personnel. Les suppressions des places existantes doivent être effectuées dès la réalisation de travaux d'aménagement, de réhabilitation et de réfection des chaussées ou au plus tard le 31 décembre 2026.



Ici, la municipalité a neutralisé un espace en amont du passage piéton par un marquage au sol pour sécuriser la traversée des enfants et se conformer à l'article 52 de la Loi d'Orientation des Mobilités précité. Ce marquage n'empêche toutefois pas les véhicules de s'y garer lorsque le parking est saturé : cela rend la traversée dangereuse, notamment pour des enfants qui sont encore plus masqués que les adultes par la présence d'un véhicule proche d'une traversée. La simple pose d'une barrière ou d'un potelet au milieu de cette place renforcerait sa neutralisation.

À l'arrière de la photo, on aperçoit également un véhicule garé au milieu du passage pour les piétons. Ce dernier mériterait lui aussi d'être protégé du stationnement sauvage, deux potelets posés de chaque côté du passage piéton de manière à empêcher les automobilistes de se garer pourraient suffire pour régler ce problème.



La flèche orange sur les photos ci-dessus indique une bordure de trottoir qui se prolonge et se termine sans abaissement. Il semble ici nécessaire de revoir l'aménagement afin d'éviter que les parents encombrés d'une poussette ne préfèrent quitter le passage piéton en amont du trottoir (cf. photo de gauche). La suppression de cette portion de trottoir et de sa bordure impraticable par les piétons est un micro-aménagement qui permettrait de mieux prendre en compte les piétons. On note également la présence d'un poteau électrique qui rend le trottoir d'en face inaccessible (flèche jaune).



Outre ces petites améliorations pouvant être réalisées rapidement, l'accessibilité et le confort des trottoirs à proximité de l'établissement pourraient être revus, pour encourager les parents et enfants à privilégier la marche. Pour cela, une étude globale de la rue devra être réalisée.

Action 4b – Mettre en place des « rues-écoles »

Certaines écoles et la configuration des rues se prêtent bien à la mise en place de « rues-écoles », qui consistent en la fermeture aux véhicules motorisés des abords des écoles aux horaires d'entrée et de sortie. Ces espaces deviennent alors des aires piétonnes temporaires, qui facilitent et sécurisent l'accès aux écoles pour les élèves. Un exemple se trouve dans la partie Benchmark de la présente fiche.

Sur le territoire du Haut-Béarn, les abords de l'école de Bedous pourraient correspondre à un tel fonctionnement : l'accès se fait par une petite rue, sur laquelle est prévu l'arrêt du véhicule de transport scolaire et des places de stationnement. Ce lieu pourrait être revu comme une zone de rencontre dans le cas général et une aire piétonne temporaire aux heures d'entrée et sortie de l'école.

Actuellement, d'après le marquage, le piéton est cantonné dans un petit couloir au milieu d'un espace dédié aux véhicules motorisés, effet renforcé par le revêtement très routier.



L'aménagement actuel de la voirie, notamment la rue du Fronton et la rue de l'Ardoisière, sans trottoir et étroite pour certains passages, lui confère également le potentiel d'être une zone de rencontre pour y légitimer la place du piéton. Un point de vigilance demeure sur le stationnement, puisque, en zone de rencontre, le stationnement n'est autorisé que sur les emplacements dédiés, qui doivent être en nombre limité.

La requalification de cet espace permettrait de créer une porte d'entrée agréable sur l'école en proposant par exemple du stationnement vélo sécurisé, qui serait plus adapté que celui existant sur la façade de l'école (photo ci-contre).



Afin de mettre en place une rue-école, il suffirait alors de fermer temporairement l'accès par la rue du Fronton et un peu plus loin sur la rue de l'Ardoisière, pour une durée comprise entre 30 et 45 minutes le matin et l'après-midi. Les riverains habitant entre ces deux points souhaitant partir en véhicule motorisé sur ces horaires pourraient être les seuls à bénéficier d'une autorisation à passer.



Source du fond de carte : Géoportail, IGN

Une telle organisation n'aurait besoin que de quelques bénévoles sur la durée de la fermeture et de barrière facilement déplaçables. Par ailleurs, l'arrêt pour le transport scolaire qui se trouve actuellement dans la rue menant à l'école pourrait être déplacé au niveau de la place François Saraille, puis les bénévoles qui ferment la rue pourraient les faire traverser pour qu'ils rejoignent l'espace piéton de la rue-école.

Ce fonctionnement et cet aménagement pourraient constituer le prolongement d'une réflexion en cours dans le cadre du Projet collectif du Haut-Béarn, *En davan !*, qui prévoit le réaménagement de la place François Saraille pour en faire un espace piéton et vivant de la ville.

Source : Projet collectif du HB, *En davan !*



Avant de créer un aménagement définitif aux abords de l'école, il peut être envisagé de mettre en place une solution provisoire par le biais de marquage. Par ailleurs, un tel projet d'aménagement de zone de rencontre devant l'école pourrait inclure un marquage d'animation dont les dessins pourraient être réalisés par les élèves dans le cadre de leur programme scolaire, puis mis en œuvre par une entreprise spécialisée dans la peinture au sol.



Exemple de marquages d'animation réalisés par les enfants

Action 5 – Aménager les accès aux commerces et installer des stationnements pour les vélos

Les commerces constituent des pôles générateurs de déplacements majeurs dans la vie d'une commune. Afin d'encourager la pratique des modes actifs pour s'y rendre et de sécuriser les accès, il est primordial d'aménager ces accès aux commerces pour les piétons et les cyclistes, en respectant les normes d'accessibilité. Dans ces espaces, notamment aux abords des grandes surfaces commerciales, où la voiture occupe une place prédominante, les aménagements doivent être revus pour sécuriser les usagers les plus vulnérables, piétons et cyclistes. Ces aménagements doivent également être accompagnés de l'installation de stationnements sécurisés pour les vélos à proximité des commerces, dont les dimensions doivent être cohérentes avec l'usage grandissant de vélos-cargos dont la largeur et la longueur surpassent celles des vélos classiques. Une action relative à l'aménagement de stationnements sécurisés pour les vélos est détaillée dans la fiche-action « **Les services de déplacements modes actifs** ».

Dans une étude réalisée par le Cerema en 2019 à partir des données des Enquêtes Ménages Déplacements (voir Fiche n°37 collection Connaissances, dans la partie Benchmark), il a été montré que la **part des clients venant faire leurs achats en modes actifs** est loin d'être négligeable (**entre 9 %**, pour des grandes surfaces en périphérie de villes moyennes, et **64 %**, pour des petits et moyens commerces localisés dans la commune centre de grandes agglomérations).

Les accès depuis les éventuels arrêts de transport en commun doivent également être intégrés dans la réflexion de l'aménagement, notamment les accès pour personnes à mobilité réduite.

À Oloron, la zone commerciale autour de Leclerc constitue un pôle générateur important qui concentre un certain nombre de commerces et services : grande surface, pharmacie, cabinet médical, opticien, station-service. Le long de la D6 se trouve un arrêt de bus, juste en face du Leclerc



On observe sur cet espace des trottoirs en mauvais état et encombrés par notamment la présence de panneaux au milieu du cheminement.

La sortie véhicule visible sur la photo ci-dessus et l'absence de ressaut de trottoir sur le cheminement piéton rendent le trottoir peu confortable, voire impraticable pour certaines personnes à mobilité réduite.

L'absence de cheminement piéton sur le parking nuit au confort et à la sécurité des piétons, y compris les personnes étant venues en véhicules motorisés lorsqu'ils se sont garés et doivent marcher pour rejoindre les entrées des commerces. Notamment, l'accès pour personnes à mobilité réduite qui se trouve à l'arrière de l'abribus qui débouche au milieu du parking.



Le passage piéton ci-contre ne débouche pas sur un accès vers l'hypermarché, dont une entrée se trouve pourtant en face.



La pharmacie et le cabinet médical sont des lieux pour lesquels l'accessibilité est d'autant plus importante, mais on observe que le cheminement piéton qui passe à proximité ne prévoit pas d'accès. Il serait possible de revoir l'accès en supprimant une place de stationnement, pour permettre aux piétons de rejoindre la pharmacie directement depuis le cheminement piéton.



Le magasin d'usine de Lindt représente un autre point d'intérêt commercial qui attire également les touristes. Un accès piéton, avec prise en compte des personnes à mobilité réduite, est prévu depuis le trottoir afin de rejoindre le parking et le commerce.

On observe néanmoins que depuis l'arrêt de bus installé récemment de l'autre côté de la rue, il n'y a aucun passage piéton permettant de rejoindre l'établissement Lindt (la boutique ou l'usine). L'aménagement d'une traversée piétonne à proximité des arrêts de transport en commun permettrait de sécuriser les piétons qui cherchent le chemin le plus court.

Par ailleurs, un autre point de vigilance concerne le marquage signalant l'arrêt de bus. Celui-ci se trouve décalé par rapport à l'emplacement de l'abribus, mais on observe en pratique que les véhicules ont plutôt tendance à s'arrêter au niveau de celui-ci plutôt que sur le marquage.

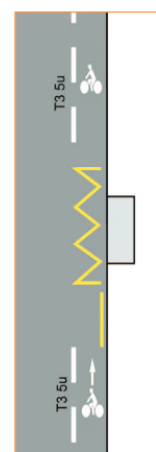
Concernant la bande cyclable, il est recommandé d'interrompre celle-ci au droit du marquage en zigzag.



Arrêts de bus

Le marquage de la bande cyclable est interrompu sur 10 m avant l'arrêt bus pour permettre au bus un accostage au plus près du quai sur toute la longueur du véhicule sans avoir à circuler sur la bande.

La bande cyclable est reprise quelques mètres après l'arrêt bus.



Source : Carvina

Exemple de la rue Louis Barthou

La photo du haut montre la rue Barthou un jour de soldes à une période où l'activité commerciale était encore très présente. La photo du bas montre la même rue aujourd'hui, on peut constater la présence importante des voitures et la fermeture des commerces. On observe également que des travaux récents sur les réseaux ont fortement dégradé l'aménagement.



Auparavant une des principales rues commerçantes d'Oloron, la rue Barthou a perdu son attractivité et son dynamisme depuis la fermeture de nombreux commerces. Aujourd'hui la commune tente de redonner vie à cette rue. Récemment, une expérimentation en zone de rencontre a été réalisée mais les résultats n'étant pas concluants ce statut n'a pas été pérennisé pour le moment. Pour qu'une zone de rencontre puisse fonctionner, il est primordial de limiter fortement la présence des voitures dans la rue qu'on souhaite apaiser. En effet, dans une zone de rencontre, le piéton est prioritaire sur tous les autres modes de déplacements et doit pouvoir déambuler comme il le souhaite sur toute la largeur de la voie. Le fait d'avoir sans cesse des véhicules qui circulent cantonnent le piéton de part et d'autre de la voie. De plus, dans une zone de rencontre, les places de stationnement doivent être délimitées et peu nombreuses afin de ne pas gêner les piétons dans leur déambulation. Toutes ces conditions n'ont pas pu être respectées dans le cadre de cette expérimentation.

Pour que la rue Barthou retrouve son attractivité, les piétons doivent pouvoir y retrouver également leur place. Pour cela, dans un premier temps, il faut limiter la présence de la voiture en diminuant le flux de circulation motorisé (travail sur le plan de circulation) et en limitant fortement le nombre de places de stationnement. La mise en place d'une zone de rencontre sera alors possible. En attendant de pouvoir réaménager cette rue pour la rendre plus agréable, confortable et conviviale pour les habitants et les modes actifs, quelques micro-aménagements pourraient permettre d'amorcer sa revitalisation. Cette revitalisation pourrait commencer avec l'ouverture de la rue à la promenade Bellevue située sur les hauteurs d'Oloron dans le quartier Sainte-Croix. Cet accès à un chemin de promenade emblématique d'Oloron pourrait permettre le réinvestissement d'une partie de la rue Barthou par des commerces appropriés aux promeneurs et touristes comme un glacier, un salon de thé, des bars et restaurants.



L'apaisement de la rue permettrait aux commerçants d'occuper en partie l'espace public avec l'ouverture de terrasses qui participeraient à la revitalisation de la rue. La présence de piétons pourrait ainsi inciter d'autres commerces à s'installer.



Exemple d'une création d'une terrasse en utilisant la voie de stationnement actuelle comme voie de circulation. Des pots de fleurs sont utilisés pour délimiter la zone terrasse.

Action 6 – Améliorer la lisibilité des aménagements existants

Les zones de circulation apaisée ont pour but de réduire la vitesse des véhicules motorisés pour rendre l'espace public plus agréable pour les habitants et pour les personnes s'y déplaçant en modes actifs. Néanmoins, pour que celles-ci fonctionnent, il est primordial de veiller à leur lisibilité pour que tous les usagers puissent s'y retrouver.

La commune de Lasseube a mis en place une zone de rencontre dans son centre bourg en intégrant la place de la mairie et de l'église. Toutefois, les usagers n'utilisent pas cet espace comme une zone de rencontre. En effet, les piétons ne semblent pas se sentir à l'aise à déambuler au milieu de la chaussée à cet endroit.

La présence de la voiture est importante notamment dû à la présence de nombreux espaces où elle peut stationner même si les places ne sont pas matérialisées.

Le simple fait de revoir le périmètre de la zone de rencontre et de neutraliser ces places en introduisant des espaces verts permettrait une meilleure appropriation de l'espace tout en mettant en valeur les lieux emblématiques de la commune. Les photos suivantes représentent l'aménagement actuel et une proposition d'aménagement.



L'entrée de la zone de rencontre côté rue Edward Labat n'est pas visible ni identifiable en tant que telle.

Pour une meilleure compréhension de la zone de rencontre, il semble nécessaire de commencer l'entrée de la zone au bout de la rue Edward Labat à l'entrée de la place. Ceci permettra de conserver les nombreuses places de parking situées le long de cette rue qui pourra alors passer en zone 30 vu sa configuration

Exemple de la mairie d'Oloron-Sainte-Marie

La mairie d'Oloron-Sainte-Marie se situe sur le site de l'ancienne avenue de la Halle. La circulation autour de cette place sert principalement à accéder aux emplacements de stationnements présents sur ce site et à proximité (Parking Barraban de 120 places). La place est également très circulée et saturée aux heures d'entrées et sorties de l'école située sur les lieux.

La présence de ce parking de 120 places à proximité de la mairie est une opportunité pour limiter voire supprimer le stationnement autour de la mairie et permettre un aménagement qualitatif au bénéfice des modes actifs. L'étude préalable à la requalification urbaine du centre-ville réalisée par le cabinet d'architecte Mariette Marty en 2019 présente un aménagement d'une zone de rencontre de qualité.

En attendant de pouvoir mettre en œuvre cette possibilité, il semble important de donner plus de lisibilité à cet espace notamment pour les piétons qui sont peu pris en compte dans cet environnement. Des aménagements simples peuvent être mis en œuvre en attendant une restructuration complète de ce lieu qui a besoin d'être mis en valeur.

Au niveau de l'arrivée sur la place de la mairie, le piéton ne sait pas où se diriger ; l'espace manque de lisibilité.

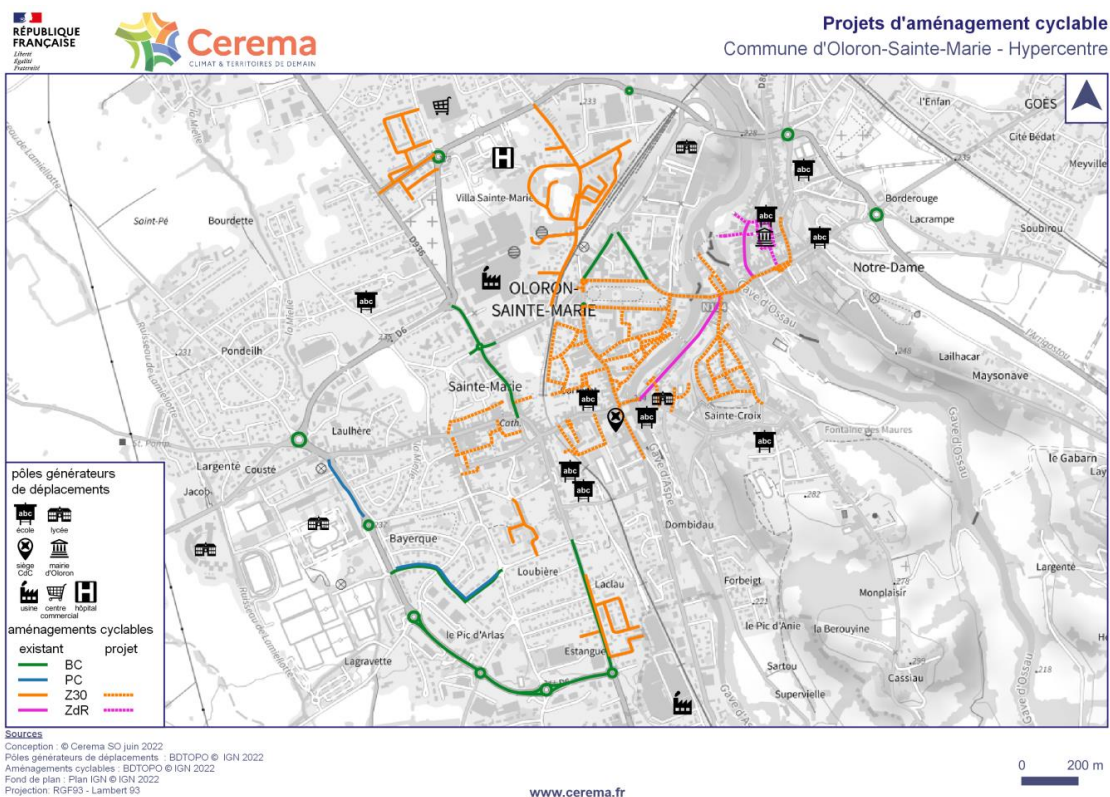
Le simple fait de dessiner la trajectoire des piétons vers le square de la mairie et vers le CCAS permet de rendre l'espace plus lisible pour le piéton et le dirige vers des espaces sécurisés (cf. image ci-dessous).



Le passage piéton visible sur la photo ci-dessous fait le lien entre le CCAS et les services de la mairie. Sa liaison avec la mairie est à revoir puisqu'il débouche sur des emplacements de parking.



La carte ci-dessous présente une partie des projets d'aménagement de zones de circulation apaisée qui pourraient être envisagés, notamment d'après l'environnement actuel de ces voies, et leur potentiel. Elle donne une piste des voies à Oloron qui pourraient être aménagées en priorité.



Localisation – périmètre de l'intervention	Calendrier
<p>Centre-ville d'Oloron-Sainte-Marie, centres-bourgs des communes du territoire du Haut-Béarn</p>	<p>Fin 2022, début 2023 : Action 1 : analyse du réseau et de l'existant, définition des priorités</p> <p>À court-terme (6-18 mois) :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Entretien des aménagements, • aménagements mis aux normes, • stationnements vélos, • mise en place de micro-aménagements pour sécuriser les piétons et les cyclistes. <p>À moyen terme (18-36 mois) :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Aménager des zones de circulation apaisée dans les centres-bourgs, • assurer les continuités piétonnes.
Ressources-Moyens	Partenaires
<p>Part du Versement mobilité, d'après la Convention portant sur le versement d'une aide financière par la CCHB à la commune d'Oloron-Sainte-Marie au titre de travaux d'aménagement favorisant la mobilité.</p> <p>Bénévoles pour organiser les fermetures temporaires des rues-écoles.</p>	<p>Les dispositifs d'accompagnement financier et en ingénierie sont référencés sur le site France Mobilités : https://aides.francemobilites.fr/</p> <p>Le programme « Développer le Vélotourisme » de l'ADEME peut proposer des aides pour certains projets selon critères d'éligibilité et dépôt de dossiers : https://developper-velotourisme.ademe.fr/</p> <p>Le projet Cycl'O Béarn de la CCHB est lauréat du programme AVELO1.</p> <p>La Dotation d'Équipement des Territoires Ruraux (DETR) et la Dotation de Soutien à l'Investissement Local (DSIL).</p> <p>La convention avec la Région Nouvelle Aquitaine, dans le cadre de l'appel à manifestation d'intérêt régional « Revitalisation des centres-villes/bourgs », comporte un volet relatif à la requalification des rues Louis Barthou et de Revol, du point de vue d'un parcours résidentiel (solutions de logements). Bien que la convention porte sur la thématique de l'habitat, il serait peut-être possible de solliciter la Région pour le volet voirie.</p>
Coût de l'action	
<p>Les coûts détaillés dans cette partie sont des ordres de grandeur et peuvent varier fortement selon de nombreux critères. Ils ne prennent pas en compte une éventuelle acquisition foncière. Le détail des coûts relatifs aux aménagements cyclables et aux stationnements vélos se trouvent dans la fiche « <i>Les services de déplacements modes actifs</i> ».</p> <p>Achat et pose d'un potelet : 200 € Reprise de trottoir avec création d'un caniveau à niveau : 400 €/mètre linéaire Marquage pour une ligne continue : 14 €/mètre linéaire Banc : 400 € Arbres supérieurs à 4 m : 2500 € Fosse plantée : 800 €</p> <p>Zone 30, avec réfection des trottoirs et caniveaux : 130 €/m² Marquage d'entrée de Zone 30 : 200 € Marquage rappel ellipse 30 : 120 € Zone de rencontre : 240 €/m² Marquage d'entrée de Zone de rencontre : 340 € Achat et pose d'un panneau : entre 100 et 400 €</p> <p>Sources : Guide <i>Le coût des politiques vélo</i>, Club des Villes & Territoires Cyclables : https://villes-cyclables.org/le-velo-au-quotidien/investir-dans-le-velo/le-guide-des-couts-des-politiques-velo</p>	

BENCHMARK

Résorption de discontinuités piétonnes en réaménageant la voie

La traversée de Bedous est un bel exemple local d'aménagement en zone 30 qui a permis d'assurer la continuité des cheminements piétons tout le long de la traversée du bourg. La diminution de la largeur de voie sur la RD 834, appelée Rue Gambetta, en traversée de bourg de Bedous lors de la création de la Zone 30, a permis de gagner de l'espace pour créer des trottoirs continus de chaque côté de la voie. Les photos ci-dessous, issues de Google Maps, représentent les aménagements en 2010 et en 2022.



La continuité piétonne a également été maintenue en créant des dispositifs modérateurs de vitesse, comme ici au niveau d'un pont : la création d'une écluse a permis d'agrandir la largeur du trottoir.



Dans le centre bâti, la largeur de la voie a été réduite au maximum pour gagner de l'espace au bénéfice du piéton qui dispose d'une continuité piétonne tout le long de son itinéraire.



Sécuriser les abords des écoles et sensibiliser la population



<https://www.cerema.fr/fr/actualites/1200-personnes-reunies-agir-abords-ecoles-plus-surs>



Article et supports d'une journée d'échange sur le thème « Agir pour des abords d'école sûrs et accueillants » organisée par l'association Rue de l'Avenir et le Cerema.

Mise en place d'une rue-école

À Champigny-sur-Marne, l'aménagement autour d'une école a été revu afin de sécuriser les déplacements des enfants. Dans la rue, la vitesse a été limitée à 20 km/h, des barrières levantes ont été installées à différents endroits, dont seuls les riverains possèdent une télécommande. Ces barrières sont fermées à certains horaires afin de supprimer la circulation motorisée dans la rue.

Le réaménagement des rues en zone de rencontre, a coûté 511 000 €. Les trois barrières levantes et le système électronique ont coûté 18 700 €.



Un point de vigilance concerne les rues qui sont signalées comme des zones de rencontre d'après la signalisation verticale, mais dont l'aménagement n'est pas cohérent avec un tel statut : canalisation des flux, aspect très routier. Cet aménagement serait à revoir pour concorder avec une véritable zone de rencontre.



Accès aux commerces en modes actifs



<https://www.cerema.fr/fr/centre-ressources/boutique/mobilites-transport-point-serie-fiches>

Fiche n°37 : « Mobilité et commerces Quels enseignements des enquêtes déplacements ? », données issues des Enquêtes Ménage Déplacements.

Indicateurs - Modalités d'évaluation prévues

Suivi d'aménagement de zones de circulation apaisée :

- Kilométrage de zones 30, de zones de rencontre et d'aires piétonnes, cartographie SIG.
- Volume de piétons et de cyclistes sur les axes concernés, comptages.
- Relevés des vitesses des véhicules motorisés.
- Relevés des trafics motorisés.
- Enquêtes auprès des usagers pour recueillir les avis.

Sécurisation des abords des écoles :

- Nombre d'écoles ayant mis en place des rues-écoles.
- Évolution de la part modale des élèves.
- Analyse des pratiques aux abords des écoles.

AXE 4 - DEVELOPPEMENT D'UNE STRATÉGIE MULTIMODALE

Fiche 2 – Aménagement de l'intermodalité autour des gares et des pôles générateurs de déplacements

Structure pilote	CCHB (AOM)
Public cible	<ul style="list-style-type: none">• Habitants• Touristes
Partenaires associés	<ul style="list-style-type: none">• Communes• Région NA

Constats

L'intermodalité est une pratique qui consiste en l'utilisation successive de plusieurs modes de transports au cours d'un même déplacement. Elle est au coeur des enjeux liés à la mobilité : économique, social, environnemental.

À travers l'aménagement, il est possible d'encourager l'intermodalité en rapprochant les différents modes pour faciliter le passage d'un mode à l'autre, en les rendant plus visibles dans l'espace public ou encore en rendant plus intuitifs et visibles les transferts. Cela crée ainsi des pôles d'échange.

Le territoire du Haut-Béarn offre de nombreuses opportunités en ce qui concerne les modes de déplacements : train, navette, cars régionaux, transport à la demande, vélo, voiture (stationnements, dépose-minute, covoiturage, auto-partage) et marche. Les principaux lieux de l'intermodalité sont les gares SNCF et les arrêts de transports en commun. Il y a quatre gares sur le territoire : **Oloron-Sainte-Marie, Ogeu-les-Bains, Bidos et Bedous**. Il apparaît que certains modes pourraient être revalorisés : la marche qui constitue la base de l'intermodalité, le vélo à travers notamment le service de locations de vélos à assistance électrique (VAE) en libre service et les stationnements, ainsi que les arrêts des navettes et des cars.

Objectifs de l'action

L'objectif est d'encourager l'intermodalité à travers l'aménagement des gares et des pôles d'échange, afin de réduire l'utilisation exclusive de la voiture individuelle « porte-à-porte » dans les déplacements :

- rapprocher les différents modes de déplacement dans les lieux de l'intermodalité, lorsque c'est possible,
- améliorer la lisibilité des espaces et des différents modes pour faciliter les transferts d'un mode à l'autre en toute sécurité,
- prévoir des espaces d'attente accessibles et confortables,
- améliorer les accès aux pôles d'échange, notamment en modes actifs.

Descriptif de l'action

Les différents principes explicités dans le descriptif de cette action s'appliquent à la fois aux pôles d'échange déjà existants, mais également à ceux qui seraient amenés à être créés, notamment dans le cadre du prolongement éventuel de la navette (voir fiche « *Extension du service de transport urbain – La navette* »).

D'un point de vue réglementaire, les arrêts de transport collectif doivent être accessibles et adaptés à tous, sauf cas particuliers qui nécessitent une dérogation.

D'après le décret n°2006-1658 du 21 décembre 2006 relatif aux prescriptions techniques pour l'accessibilité de la voirie et des espaces publics, les arrêts de transport collectif doivent être conçus pour faciliter l'accès des personnes handicapées à ces véhicules ainsi que leur embarquement.

Action 1 – Rapprocher les différents modes de déplacement

Lorsqu'un usager doit changer de mode lors de son déplacement, on parle de « rupture de charge » : son trajet est interrompu jusqu'à ce que l'usager puisse emprunter le mode de transport suivant. Afin de limiter ce phénomène qui peut être dissuasif pour certains usagers, une possibilité est de rapprocher physiquement les différents modes de déplacement. De cette façon, la liaison entre deux modes se fait plus rapidement.

Il convient donc de concentrer les usages ; cela nécessite toutefois une surface parfois importante lorsque de nombreux modes sont considérés, et ne peut donc pas s'appliquer à tous les espaces.

Il convient donc de concentrer les usages ; cela nécessite toutefois une surface parfois importante lorsque de nombreux modes sont considérés, et ne peut donc pas s'appliquer à tous les espaces.

Dans un souci de promouvoir la pratique du vélo sur le territoire, il est nécessaire d'installer des stationnements vélos sécurisés au plus près de ces nœuds intermodaux. Ceux-ci doivent être visibles et facilement identifiables afin que les usagers aient conscience de cette possibilité dans leurs pratiques. Les possibilités de stationnements vélos sont détaillées dans la fiche « *Les services de déplacements modes actifs* ». Les services de location de vélos en libre-service peuvent également être mis en place dans ces lieux, comme c'est déjà le cas à proximité des différentes gares du territoire.

Il convient de considérer les véhicules motorisés qui peuvent servir de mode de rabattement vers les arrêts de transport en commun notamment : des espaces de stationnement doivent être prévus en quantité adaptée à la fréquentation, ainsi que des espaces de dépose-minute lorsque c'est pertinent. Des emplacements de stationnements pour les personnes à mobilité réduite (PMR) correctement aménagés sont à prévoir, ainsi que des emplacements de recharges pour les véhicules électriques.

Par ailleurs, puisque les pôles d'échange, notamment les arrêts de transport en commun, représentent des points identifiés du territoire, ils peuvent servir de points de regroupement pour des personnes pratiquant le covoiturage : il peut donc être pertinent de prévoir des stationnements spécifiques à ces pratiques.

Action 2 – Améliorer la visibilité et la lisibilité des modes

Dans ces points d'interconnexion, chaque mode doit être facilement repérable et identifié. De cette façon, les usagers peuvent rapidement passer d'un mode à l'autre. Plus le pôle d'échange est grand, plus il est important de les diriger vers les différents services de déplacement.

Cela passe donc par un jalonnement permettant d'orienter les usagers de manière efficace et lisible dans un périmètre interne au pôle d'échange. Il faut pour cela dans un premier temps hiérarchiser les informations selon leur nature (mode de transport, lignes et sens de circulation des lignes). Ce jalonnement est majoritairement à destination des piétons : la marche se trouve au coeur des échanges intermodaux. Tout usager se déplacera à un moment à pied, même après avoir stationné son véhicule ou attaché son vélo par exemple.

L'arrêt du car régional passant à **Arette** est un exemple de pôle d'échange pouvant être valorisé en donnant une meilleure visibilité à cet espace.



En rouge, le totem signalant la présence du car, avec les références horaires de la ligne, n'est pas facilement identifiable, notamment de loin. L'emplacement exact de l'arrêt du véhicule n'est pas vraiment repérable au vu du marquage désormais effacé, tout comme le passage piéton. En orange, on repère un espace d'attente où il est mentionné « Gare routière » ainsi que le numéro de ligne (anciennement 807, changé en 551 par la Région depuis septembre 2022), les horaires et un plan.

On observe la présence d'un arrêt prévu pour le système de covoiturage Rezo Pouce. Le stationnement PMR au bout de la flèche rouge est à revoir, car il est mal situé, ses dimensions ne sont pas réglementaires et il manque le panneau B6d accompagné du panneau M6h qui indiquent les stationnements PMR.

On note également la présence d'un parking sur la gauche qui comporte une vingtaine de places dont une place PMR (pour laquelle il faudrait également ajouter la signalétique mentionnée précédemment).



Pour un usager qui n'est pas familier avec les lieux, il peut être complexe de repérer l'arrêt et de l'identifier comme tel. Une véritable identité visuelle (à travers des totems plus visibles et plus récents par exemple) pourrait être donnée à de tels arrêts. La mise en place de totems identiques et facilement identifiables dans tous les pôles permettrait un meilleur repérage de ces lieux.

Action 3 – Prévoir des espaces d'attente accessibles et confortables

Dans ces points d'interconnexion, il y a lieu de prévoir des espaces d'attente les plus confortables possibles avec des assises respectant les normes d'accessibilité (bancs à bonne hauteur avec accoudoirs et repose-dos), quelques appuis ischiatiques (assis debout), prévoir un abri contre les intempéries (vent, pluie) avec des assises et un espace réservé aux personnes en fauteuil roulant, les assises extérieures devront être abritées du soleil. Des poubelles doivent être placées à proximité de ces espaces d'attente, de préférence en dehors de l'abri.

La nuit, ces espaces d'attente devront être éclairés pour sécuriser les usagers. Lorsque c'est possible, la création de sanitaires mis à disposition des usagers et des chauffeurs améliorent grandement le confort de tous.

En cas d'aménagement de nouveaux pôles, les placer à proximité de commerces ou espaces de vie permet à la fois de ne pas trop isoler les personnes qui attendent leur correspondance et donne aux espaces d'attente un côté vivant.

Par exemple, même s'il doit être amélioré, l'arrêt d'Arette vu précédemment est situé dans le bourg, il offre des assises abritées éloignées de la route et pourrait (si ce n'est pas encore le cas) mettre à disposition des sanitaires et un espace clos (à l'abri du froid) dans le local situé à l'arrière.

Action 4 – Améliorer les accès aux pôles d'échange

Outre le repérage facile et la lisibilité des lieux, la sécurisation des accès aux pôles d'échanges notamment à vélo et à pied est à étudier. Les pôles d'échanges doivent être connectés au réseau de voirie de la commune qui doit être aménagé de manière à sécuriser tous les modes de déplacements, notamment la marche et le vélo. Pour qu'un pôle d'échange puisse être accessible à pied ou à vélo, les cheminements de ces deux modes doivent être sécurisés et continus tout le long de l'itinéraire : se référer aux fiches « *Aménagement et sécurisation des centres-bourgs* » notamment concernant la résorption des continuités piétonnes et « *Les services de déplacements modes actifs* » en particulier l'action 1 sur l'aménagement d'un réseau cyclable continu et hiérarchisé.

Aujourd'hui, les cheminements à pied comme à vélo ne sont pas tous sécurisés, certains nécessitent des aménagements appropriés pour assurer leur sécurité et leur continuité. Il sera donc nécessaire, pour certains pôles, soit de prioriser les aménagements nécessaires pour avoir un itinéraire le plus sécurisé et continu possible pour les modes actifs, soit, si possible, de rechercher l'itinéraire le plus sécurisé en attendant une amélioration du réseau de voirie plus direct.

Pour inciter les usagers à se rendre à pied ou à vélo dans ces pôles d'échanges, un jalonnement doit être mis en place. Ce dernier permet, depuis un centre-bourg, d'indiquer la direction du pôle mais aussi le temps de parcours pour y accéder. Il dirige vers l'itinéraire le plus sécurisé et le plus confortable pour chacun des modes, en sachant que l'itinéraire vélo peut être différent de l'itinéraire piéton.

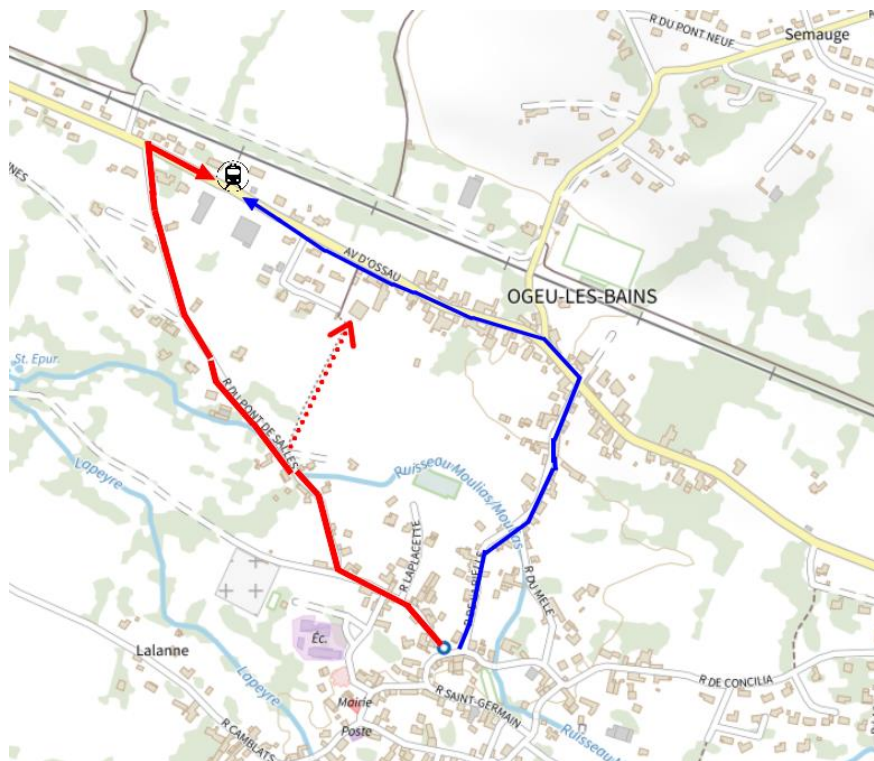
On notera que l'itinéraire vélo pourra être jalonné sur une plus longue distance que pour la marche qui se limitera à un maximum de 30 minutes (pour un pôle d'échange).

Par exemple, la gare TER et l'arrêt de car TER se trouvent le long de la D920 dans la commune **d'Ogeu-les-Bains**.



En effet, le cheminement au sud de la chaussée (à droite sur la photo ci-dessus) pourrait être repris afin d'être accessible, ce qui permettrait également de rejoindre la gare, située à gauche sur la photo. La largeur minimale de 1,40 mètre doit être respectée et le cheminement doit avoir un revêtement confortable et praticable en tout temps. Il est primordial de veiller à l'accessibilité des franchissements de voies perpendiculaires avec des abaissements de trottoirs adaptés, permettant aux personnes à mobilité réduite de traverser sans difficulté.

Depuis le centre-bourg, l'itinéraire pour les modes actifs qui pourrait être valorisé afin de rejoindre la gare est celui qui longe le moins la D920 qui peut être très circulée.
L'itinéraire en rouge serait à privilégier par rapport à l'itinéraire en bleu.



L'itinéraire en pointillé utilise un chemin qui permet de raccourcir la distance à parcourir ; toutefois il s'agit d'un petit sentier qui n'est pas praticable par tous et qui ne se prête pas toujours à un déplacement utilitaire, notamment en cas de pluie. Toutefois, celui-ci pourrait éventuellement être revu et exploité pour proposer aux piétons le trajet le plus court entre le centre-bourg et la gare.

Localisation – périmètre de l'intervention	Calendrier
<p>Aux abords des gares et des arrêts de transports en commun</p>	<p>Moyen terme (6-18 mois) :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Mise en accessibilité des arrêts de transports collectifs, • Installation de jalonnement depuis les centres-bourgs vers les arrêts. <p>Long terme (18-36 mois) :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Aménagement des cheminements continus jusqu'aux arrêts, • Créations des nouveaux pôles d'échanges.
Ressources-Moyens	Dispositifs et partenariats
<p>Personnel d'entretien pour les espaces d'attente.</p>	<p>Partenariat avec la Région Nouvelle Aquitaine pour l'aménagement aux abords des gares et pour effectuer un audit de leurs arrêts de cars régionaux selon une grille d'évaluation choisie.</p> <p>Les dispositifs d'accompagnement financier et en ingénierie sont référencés sur le site France Mobilités : https://aides.francemobilites.fr/</p> <p>Le programme Alveole Plus permet de cofinancer des places de stationnement vélo sécurisé d'ici fin 2024 : https://alveoleplus.fr/</p>

Coût de l'action

Les coûts détaillés dans cette partie sont des ordres de grandeur et peuvent varier fortement selon de nombreux critères, à la hausse ou à la baisse. Ils ne prennent pas en compte une éventuelle acquisition foncière.

Banc : 400 €

Arceau vélos : 150 € HT (2 vélos)

Abri-vélo : 500 € HT par vélo

Consignes vélos sécurisées : 1 500 € HT par vélo

Abri bus fermé : entre 1 500 et 5 000 €

Le coût de l'aménagement ou installation de sanitaires est très variable et peut aller, pour un sanitaire public extérieur de bonne qualité, de 6 000 à 14 500 €. Des éléments sont disponibles par exemple sur ce lien : <https://conseils.hellopro.fr/combien-coute-un-sanitaire-public-exterieur-1706.html>.

BENCHMARK



Documentation sur l'intermodalité

<https://www.cerema.fr/fr/centre-ressources/boutique/boite-outils-intermodalite>

Ensemble de fiches relatives à l'intermodalité, qui synthétisent les connaissances et les recommandations.

Documentation sur la prise en compte de l'accessibilité aux points d'arrêt de bus et de car

<https://www.cerema.fr/fr/actualites/publication-cerema-points-arret-bus-accessibles-tous-norme>

<https://www.cerema.fr/fr/centre-ressources/boutique/points-arret-bus-accessibles-tous-norme-au-confort>

Un article sur le site du Cerema sur le sujet et l'ouvrage mis à disposition des collectivités en format papier ou PDF.

Guide pour la conception, la réalisation et l'exploitation des gares routières

<https://www.cerema.fr/fr/centre-ressources/boutique/gares-routieres>



Réglementations sur l'accessibilité des arrêts de transport collectif : arrêté du 15 janvier 2007

<https://www.legifrance.gouv.fr/loda/id/JORFTEXT000000646680/>

De nombreuses idées peuvent être trouvées dans cet ouvrage pour prendre en compte les divers modes de déplacements.

Indicateurs - Modalités d'évaluation prévues

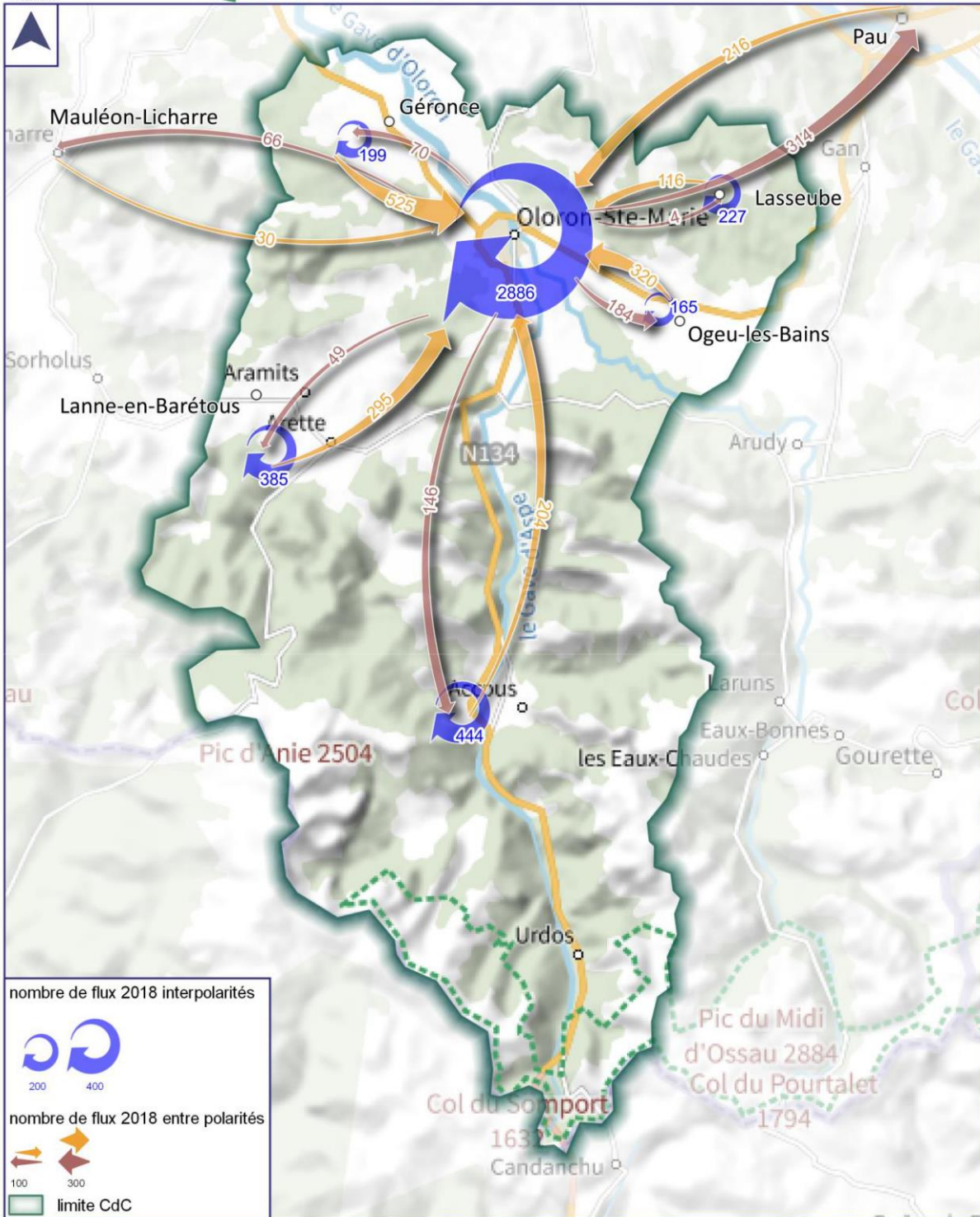
Évaluation des pratiques modales au niveau des pôles d'échange

- Relevés du nombre de vélos / véhicules stationnés aux abords des gares et pôles d'échange,
- Analyse des pratiques modales au niveau des pôles d'échanges,
- Enquêtes de satisfaction des usagers à propos de l'aménagement des pôles d'échange.

4 – ANNEXES - CARTOGRAPHIES PRODUITES DANS LE CADRE DU DIAGNOSTIC PAR LE CEREMA



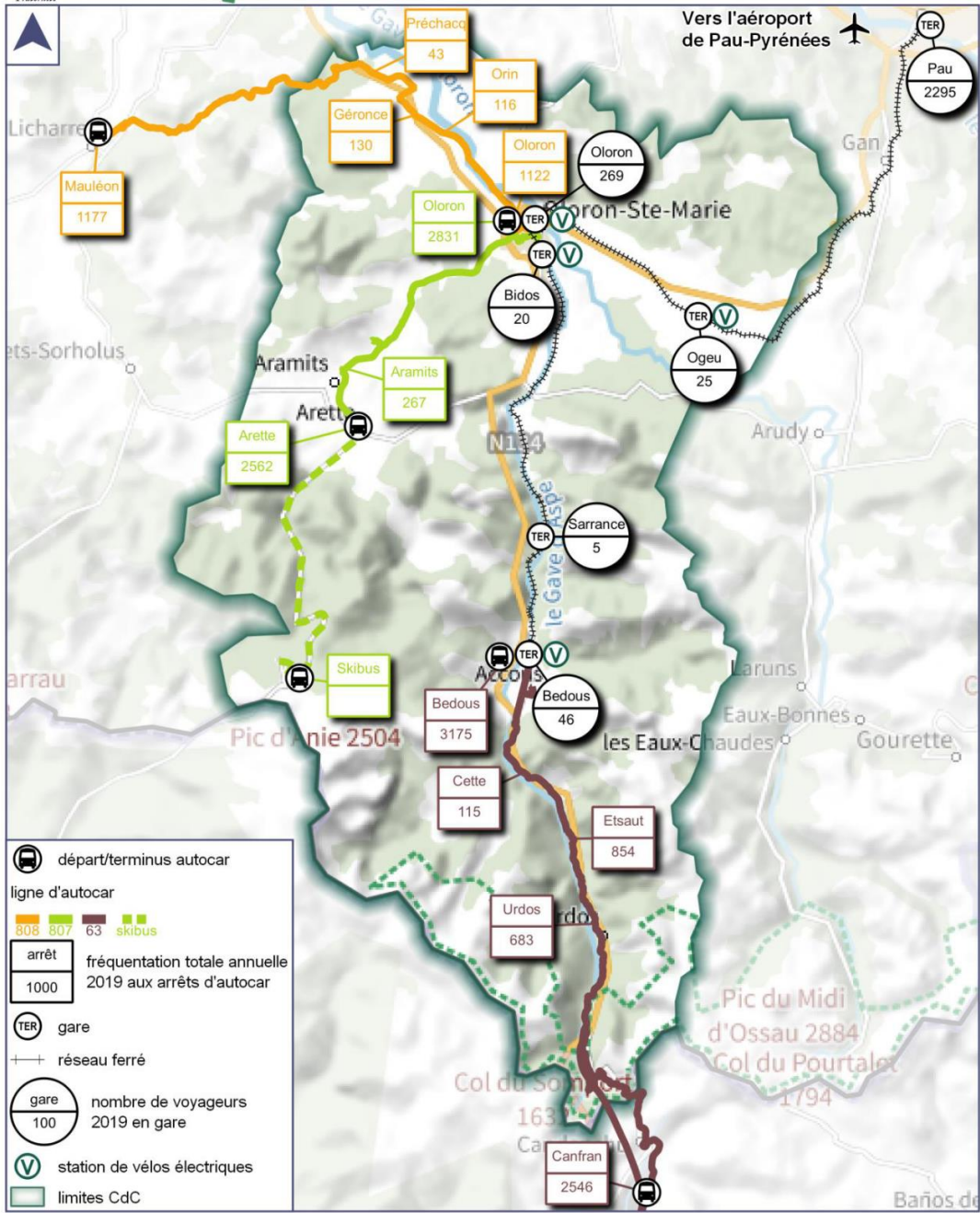
Flux pendulaire domicile - travail CdC Haut-Béarn



Sources
 Conception : Cerema SO © Juin 2022
 Flux domicile-travail : Mobilités professionnelles en 2018 © INSEE
 Limites administratives : UAL 2020 © Eurostat/GISCO
 Fond de plan : Plan IGN © IGN 2022
 Projection: RGF93 - Lambert 93

www.cerema.fr

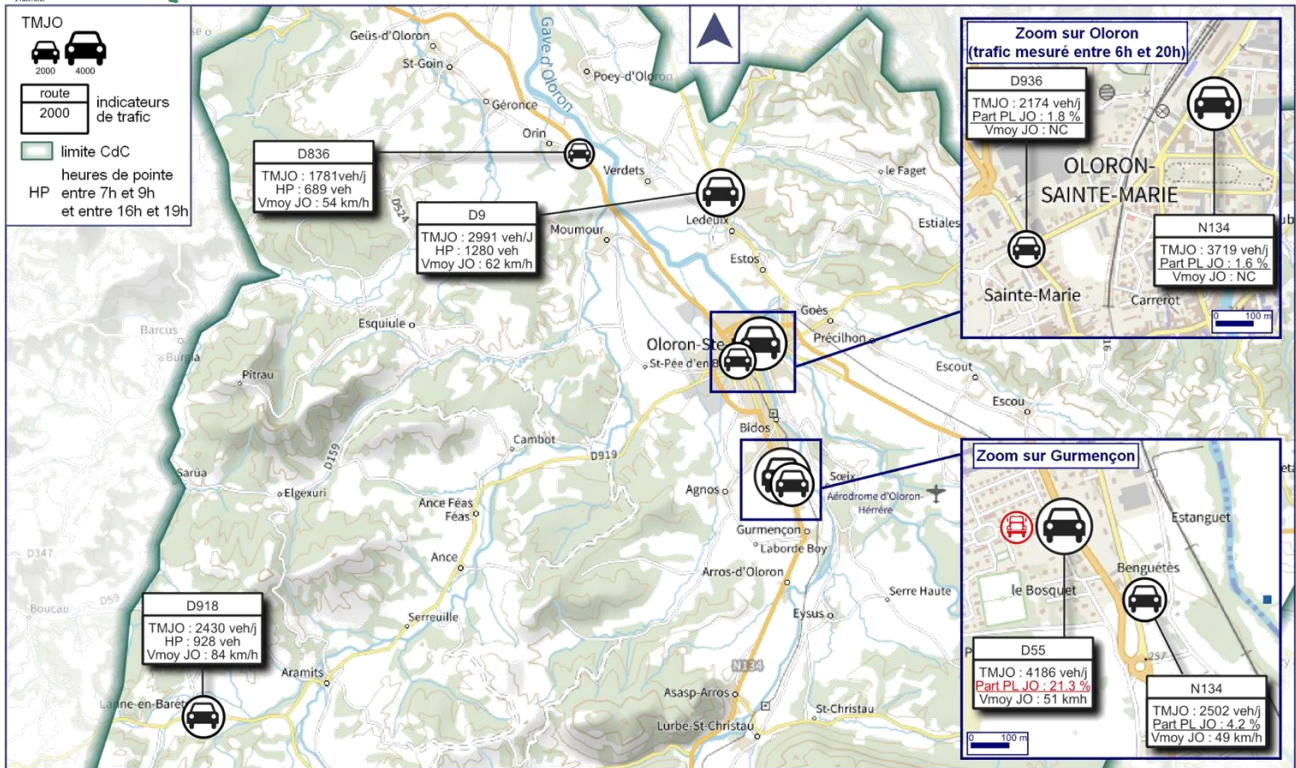
0 5 km



Sources
Conception : © Cerema SO juin 2022
Réseau interurbain Transports 64 : © Nouvelle-Aquitaine 2022
Réseau ferré : BD CARTO © IGN 2022
Limites administratives : UAL 2020 © EuroGeographics
Fond de plan : Plan IGN © IGN 2022
Projection: RGF93 - Lambert 93

www.cerema.fr

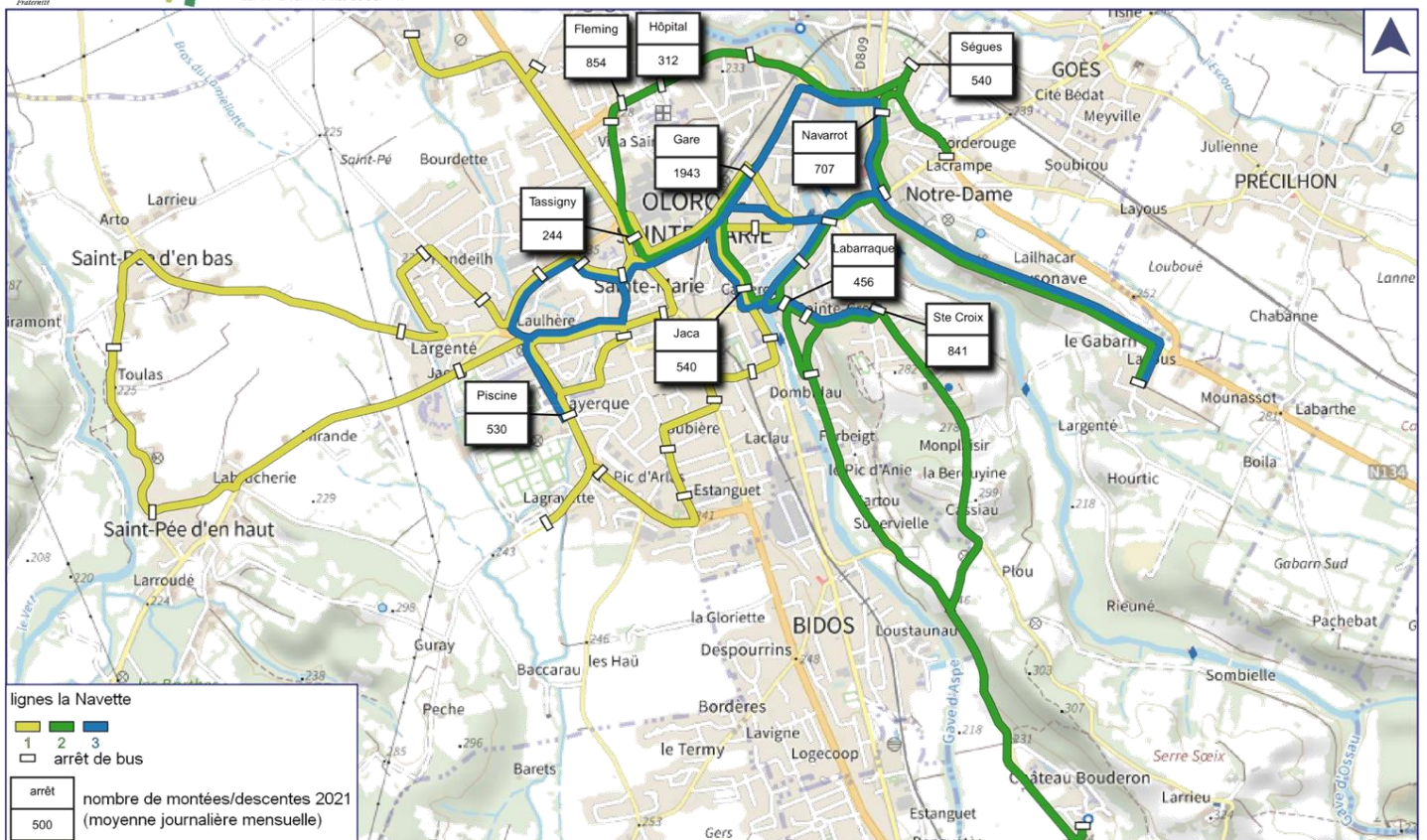
0 5 km



Sources
Conception : © Cerema SO juin 2022
Comptages routiers : © Cerema SO mai/juin 2022
Limites administratives : UAL 2020 © EuroGeographics
Fond de plan : Plan IGN © IGN 2022
Projection: RGF93 - Lambert 93

www.cerema.fr

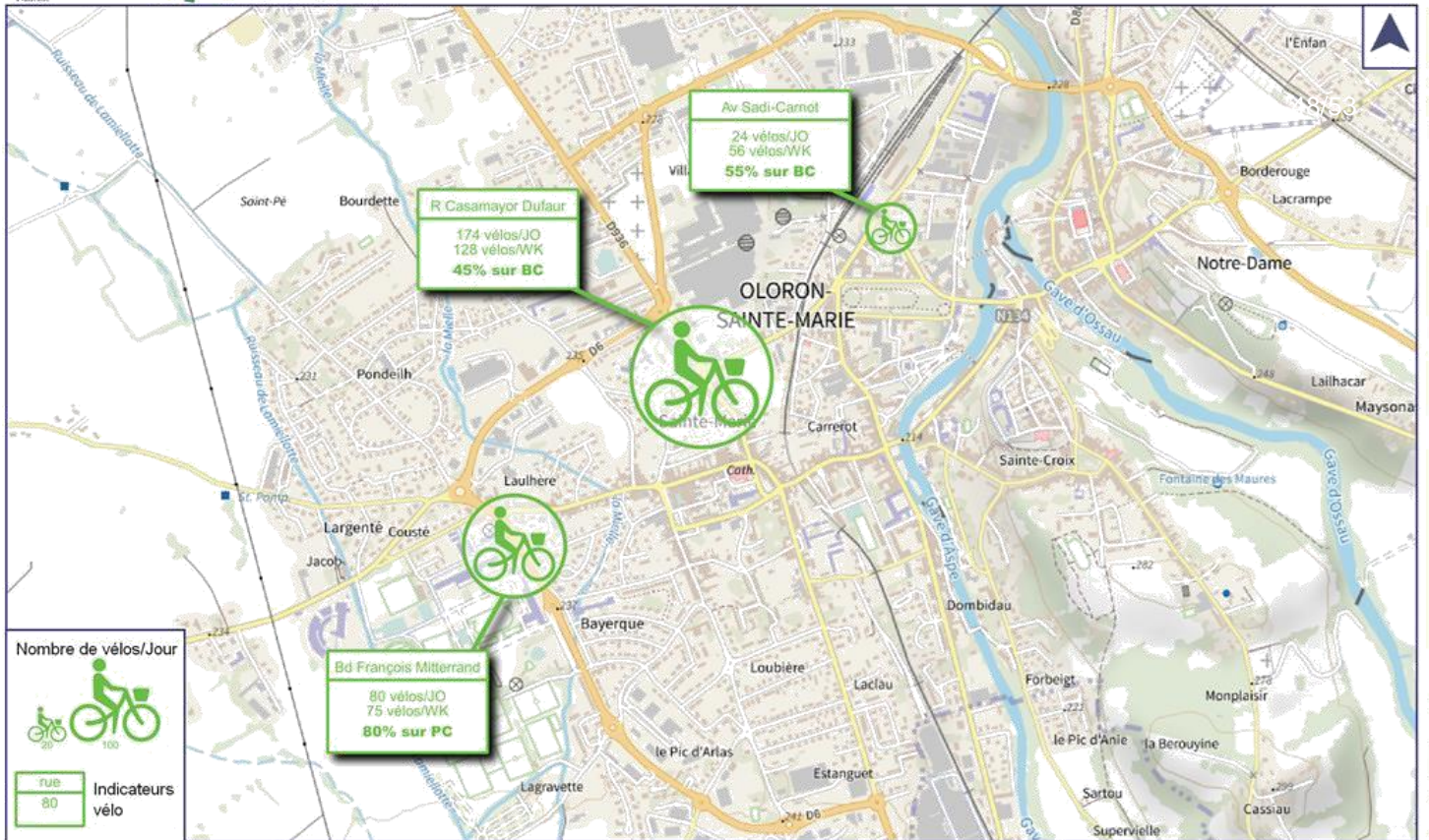
0 2 km



Sources
Réseau urbain La Navette : © Oloron Sainte-Marie 2022
Fond de plan : Plan IGN © IGN 2022
Projection: RGF93 - Lambert 93

www.cerema.fr

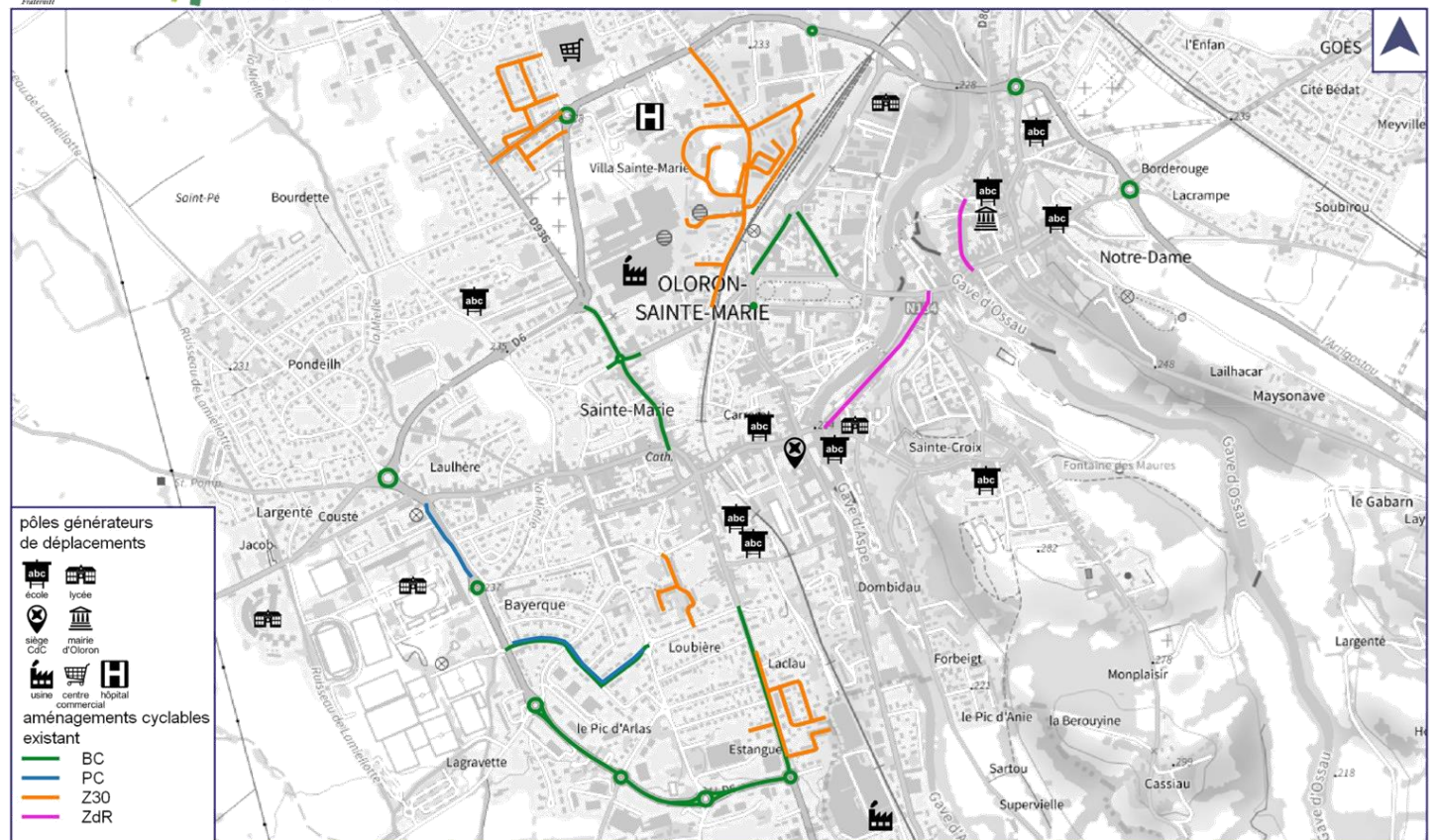
0 250 m



Sources
Conception : © Cerema SO juin 2022
Comptages vélo : © Cerema SO mai/juin 2022
Fond de plan : Plan IGN © IGN 2022
Projection: RGF93 - Lambert 93

www.cerema.fr

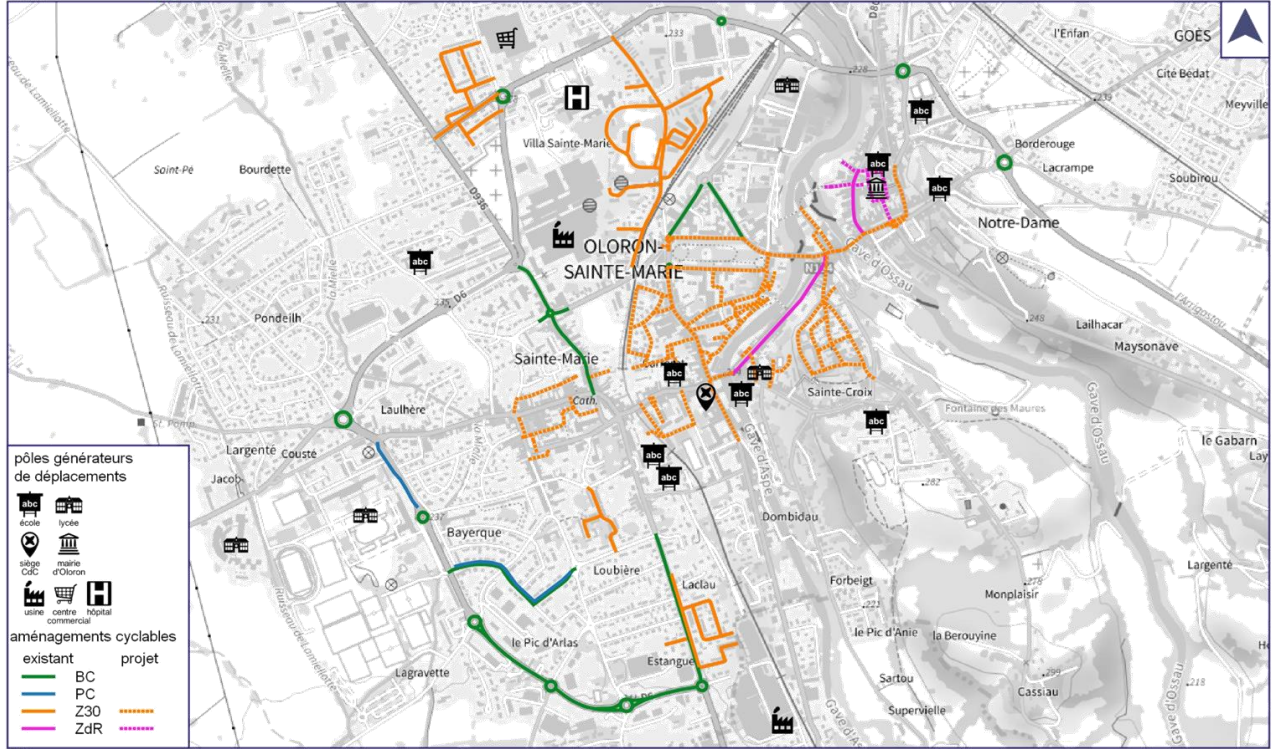
0 200 m



Sources
Conception : © Cerema SO juin 2022
Pôles générateurs de déplacements : BDTOPO © IGN 2022
Aménagements cyclables : BDTOPO © IGN 2022
Fond de plan : Plan IGN © IGN 2022
Projection: RGF93 - Lambert 93

www.cerema.fr

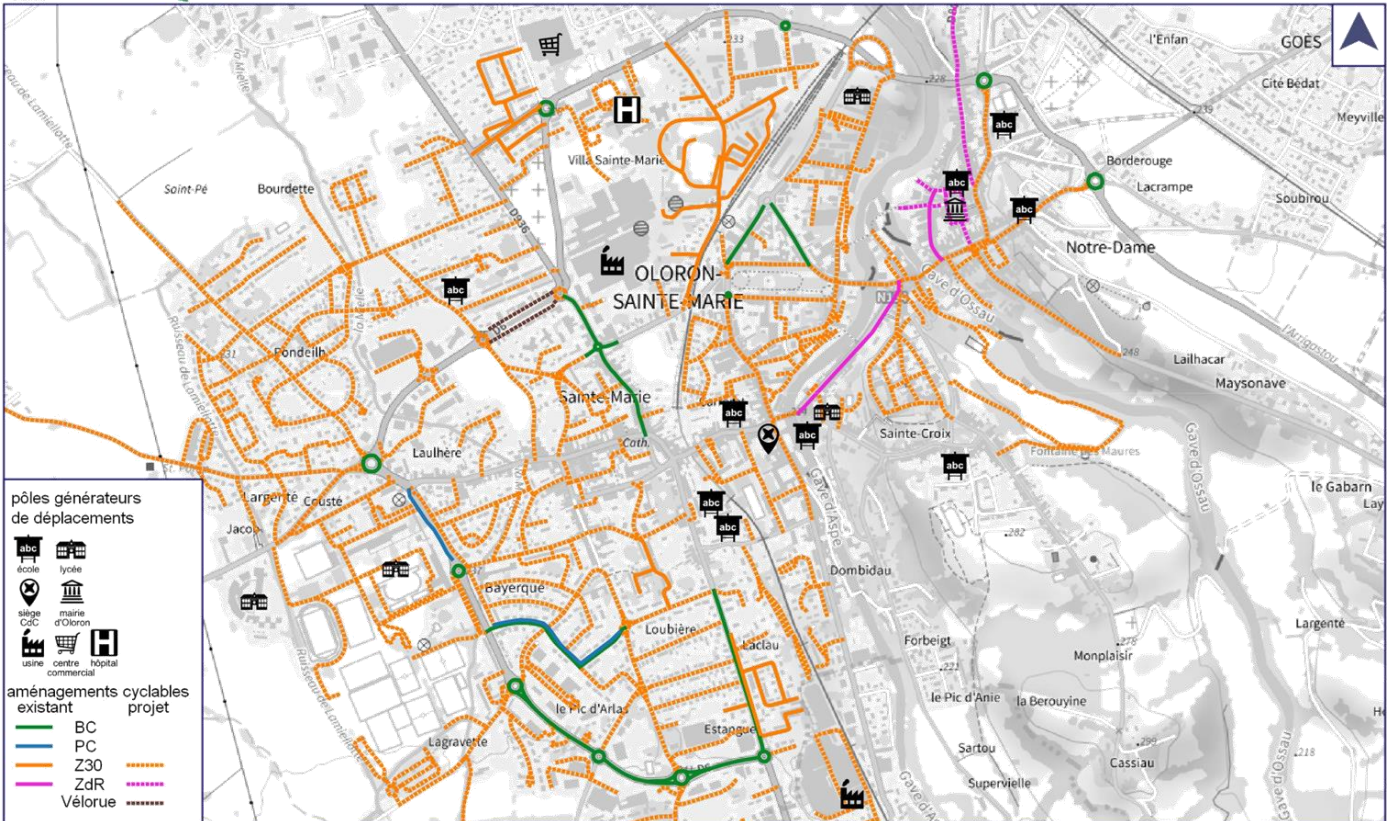
0 200 m



Sources
Conception : © Cerema SO juin 2022
Pôles générateurs de déplacements : BDTPO © IGN 2022
Aménagements cyclables : BDTPO © IGN 2022
Fond de plan : Plan IGN © IGN 2022
Projection: RGF93 - Lambert 93

www.cerema.fr

0 200 m

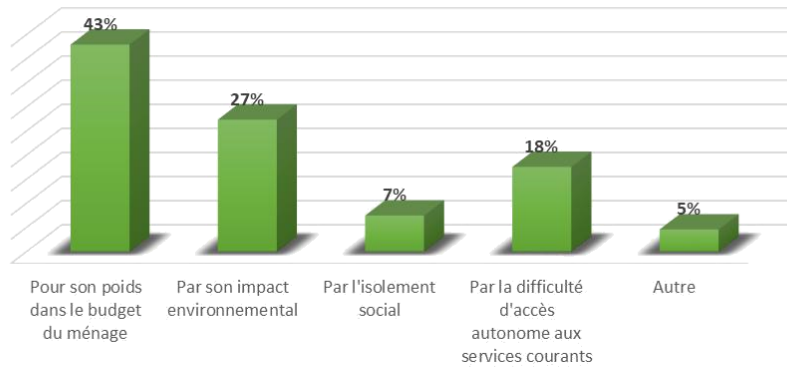


Sources
Conception : © Cerema SO juin 2022
Pôles générateurs de déplacements : BDTPO © IGN 2022
Aménagements cyclables : BDTPO © IGN 2022
Fond de plan : Plan IGN © IGN 2022
Projection: RGF93 - Lambert 93

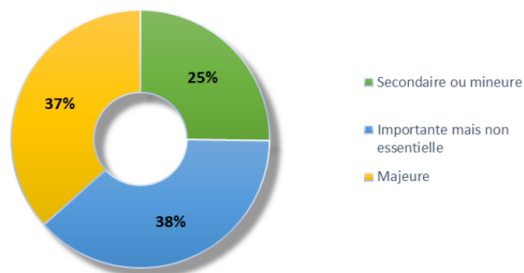
www.cerema.fr

0 200 m

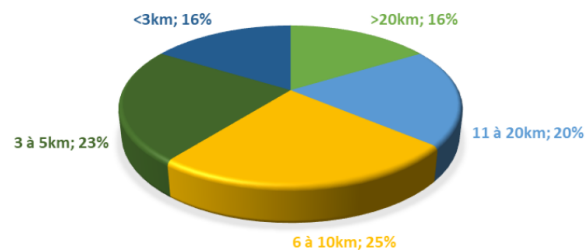
La mobilité, en quoi est-elle une préoccupation ?



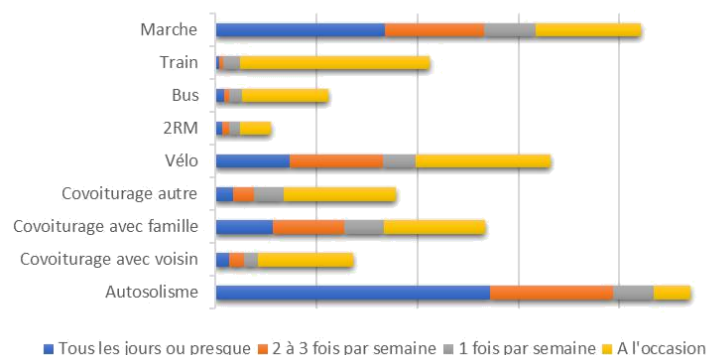
La mobilité du quotidien, une préoccupation



DISTANCE MOYENNE DU TRAJET LE PLUS FRÉQUENT



MODES DES DEPLACEMENTS QUOTIDIENS





**RÉPUBLIQUE
FRANÇAISE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*



Cerema

CLIMAT & TERRITOIRES DE DEMAIN