

La mobilité en territoire de montagne

Le cas du Parc national des Pyrénées

Une étude réalisée par SAUVÉ Florentine en 2017

Enjeux environnementaux

- Bilan Carbone® du Parc en 2012, les émissions de gaz à effet de serre proviennent à :
 - **45% des déplacements**



➔ Plan Climat Energie 2015-2020 adopte une orientation mobilité avec un axe « Proposer des alternatives à l'usage individuel de la voiture »

Objectifs de l'étude mobilité 2017

- 1) Connaître les habitudes de déplacement des habitants et les solutions alternatives qu'ils seraient prêts à utiliser
 - Réalisation d'un questionnaire

- 2) Faire un diagnostic des solutions de mobilité existantes sur le territoire
 - Réalisation de cartes de flux
 - Réalisation de cartes horaire des dessertes en transport en commun
 - Entretiens d'acteurs

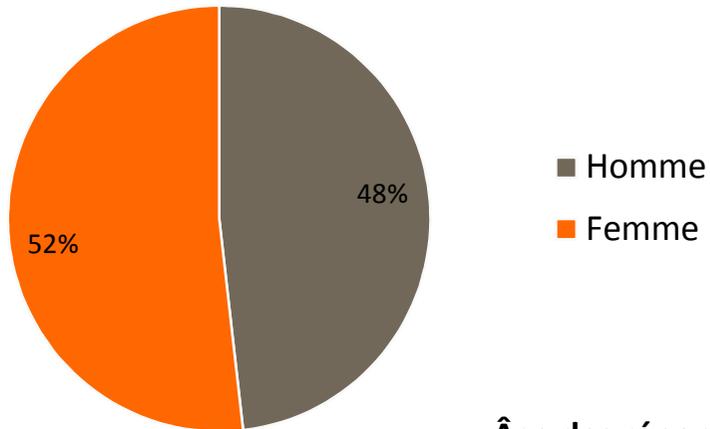
- 3) Faire un diagnostic des solutions de mobilité existantes sur le territoire

Questionnaire

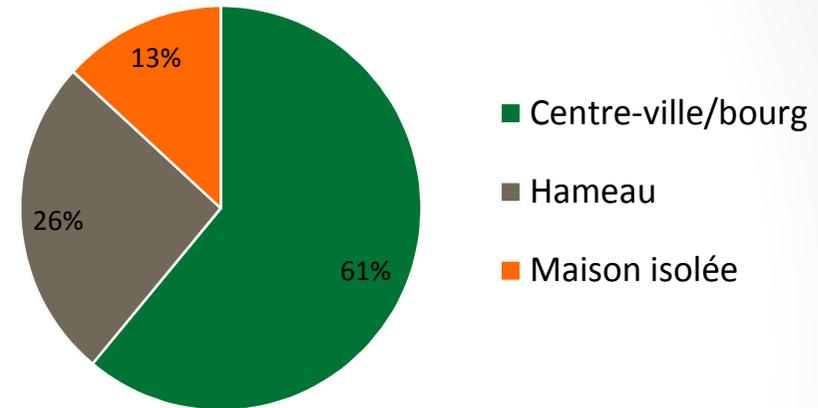
- À destination des habitants et des travailleurs de l'aire optimale du Parc
- 385 réponses obtenues
 - Indice de confiance 95%, marge d'erreur 5%
 - ➔ Résultats représentatifs
- Modes d'administration :
 - Internet
 - Relais locaux
 - Marché
- Contenu :
 - Habitudes de déplacements de la population
 - Niveau de connaissance des différents modes de transports disponibles
 - Intérêt pour les modes de transports alternatifs à la voiture en solo
 - Talon sociologique
- Analyse sur logiciel Sphinx

Résultats talon sociologique

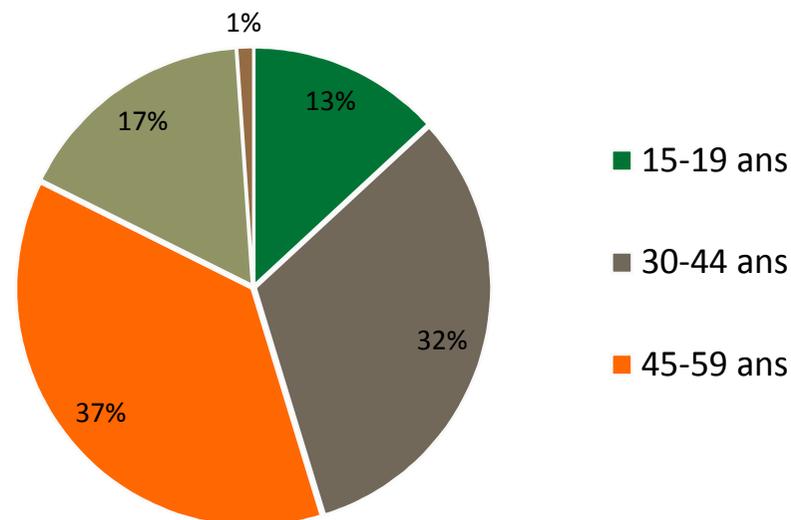
Sexe des répondants



Lieu d'habitation des répondants

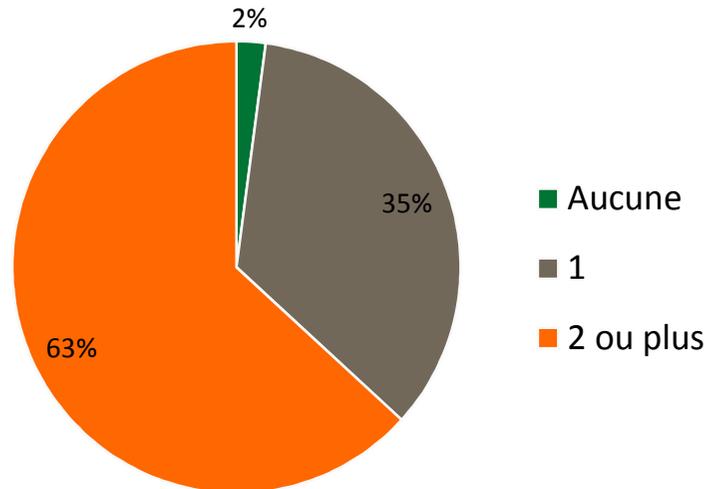


Âge des répondants

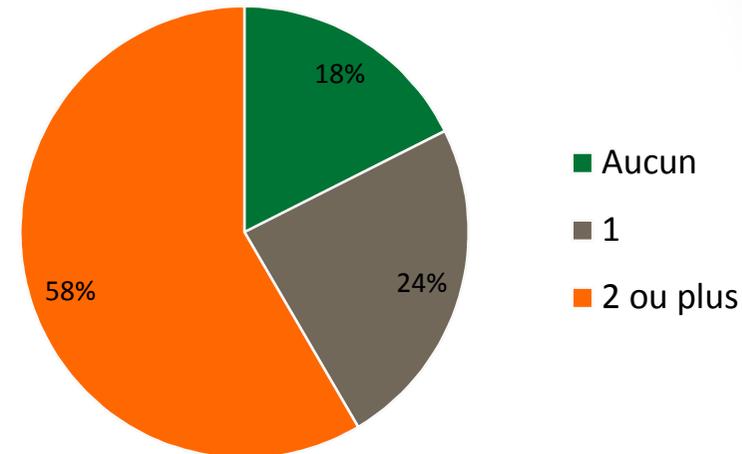


Résultats talon sociologique

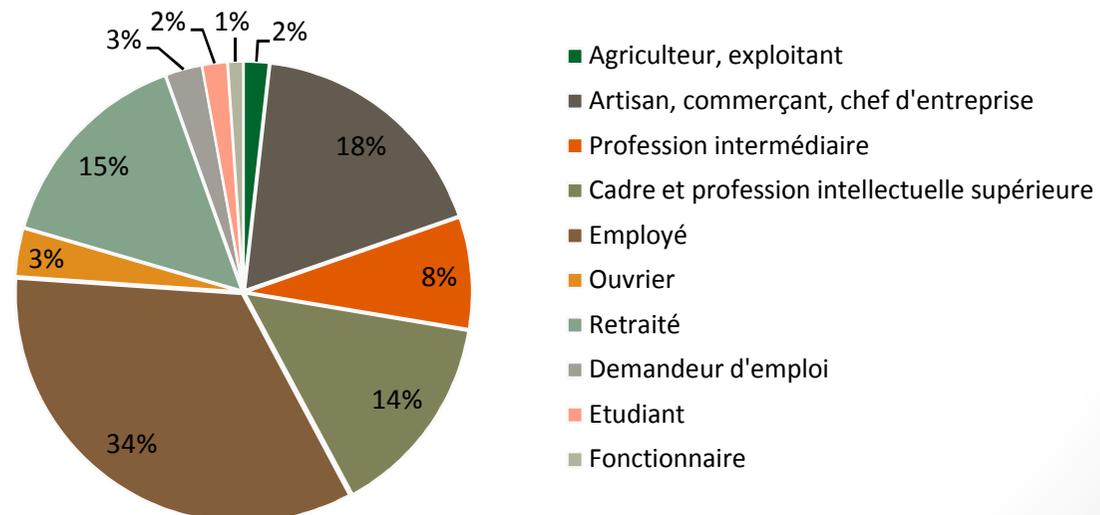
Nombre de voiture dans le foyer



Nombre de vélo dans le foyer

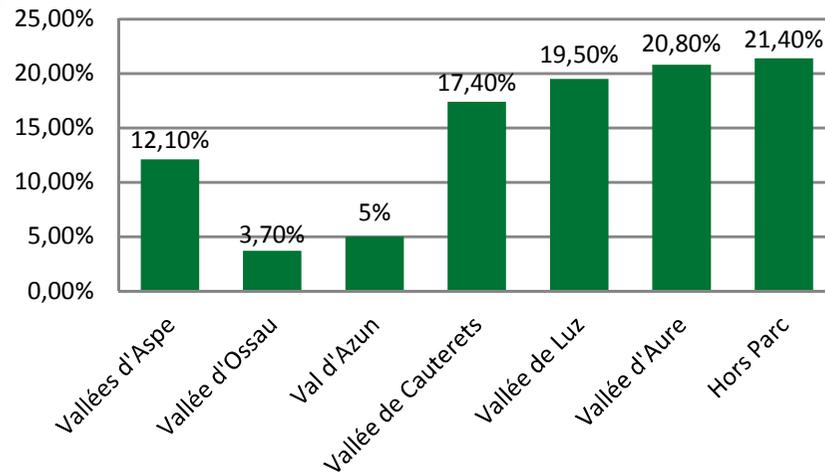


Catégories Socio-Professionnelles

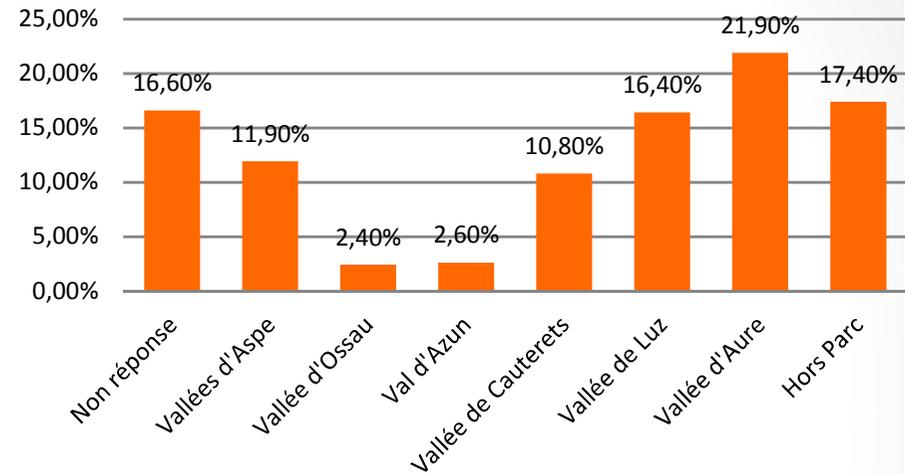


Résultats talon sociologique

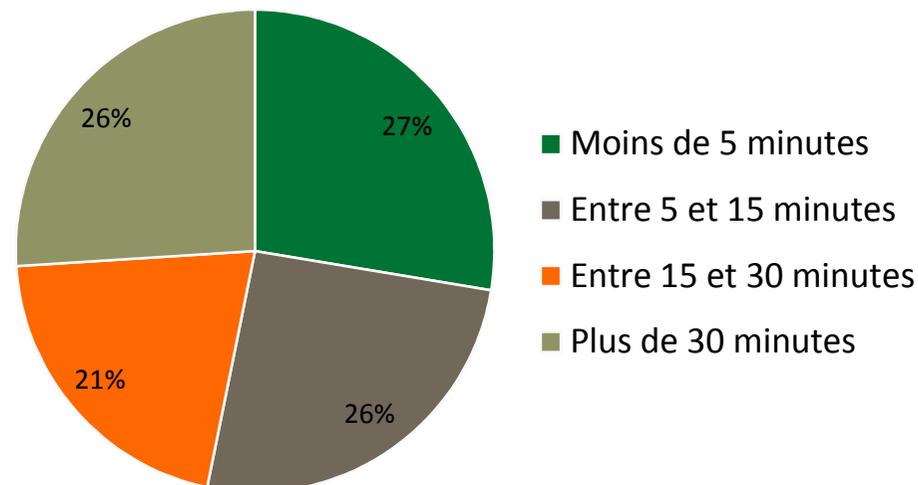
Vallée d'habitation



Vallée de travail

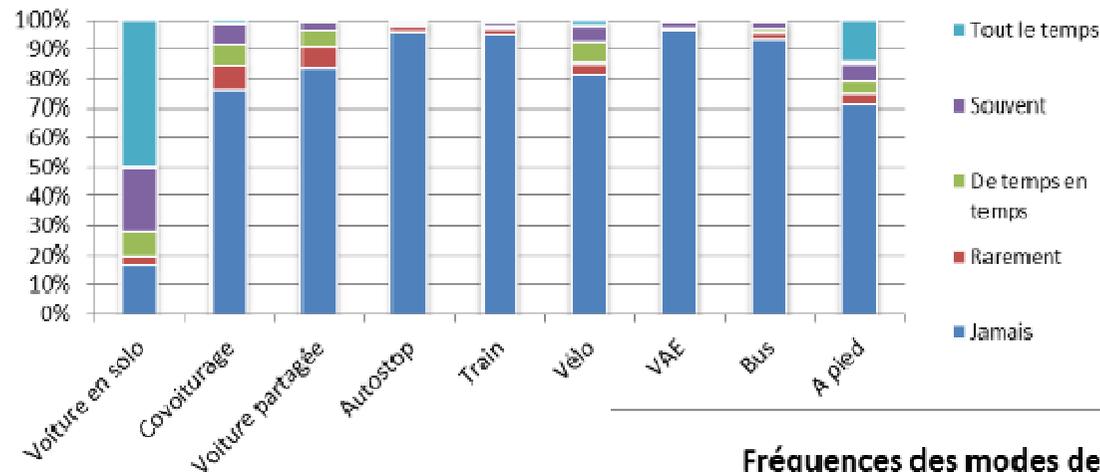


Durée du trajet domicile-travail



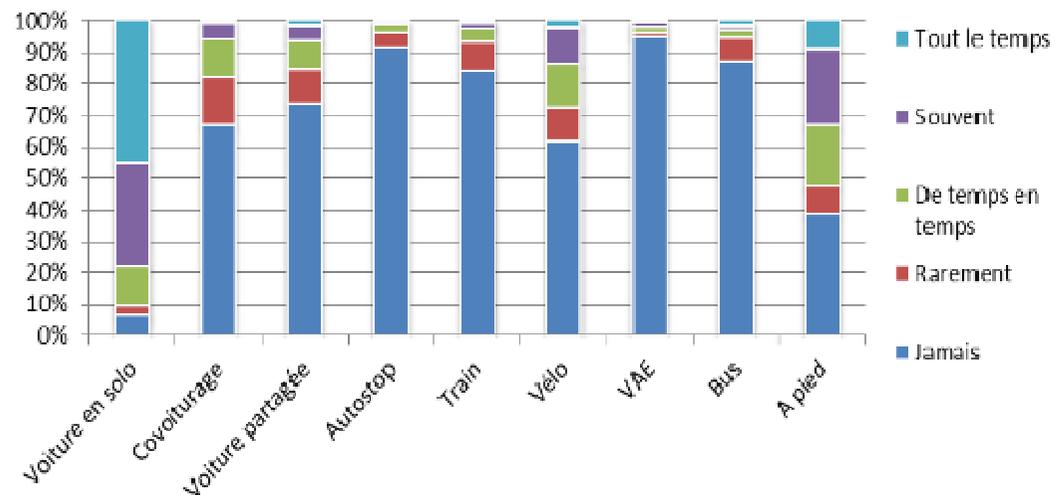
Résultats

Fréquences des modes de transport utilisés par la population pour aller au travail

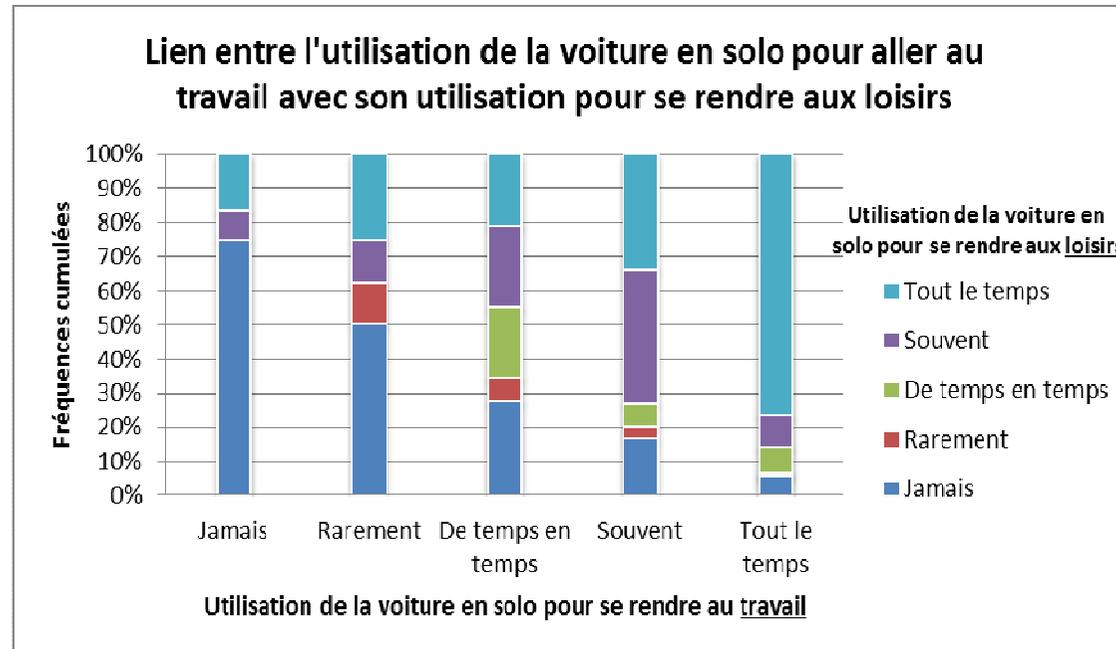


- Utilisation de la voiture en individuel très majoritaire pour le travail ou pour les loisirs

Fréquences des modes de transport utilisés par la population pour se rendre à leurs loisirs



Résultats



Tri croisé de l'utilisation de la voiture en solo pour aller au travail avec son utilisation pour se rendre aux loisirs.

- Voiture en solo utilisée à fréquence égale pour les différents types de déplacement
- Même phénomène pour les autres modes de transport : vélo, marche à pied...
- Covoiturage plus souvent utilisé pour les loisirs

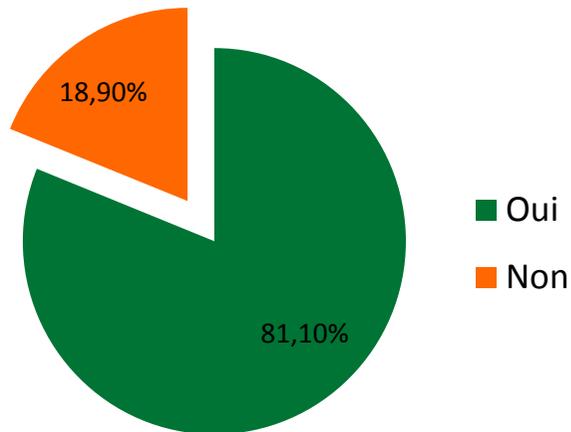
Résultats

- Motivations à délaissier la voiture :
 - 1 - Changement d'habitudes
 - 2 - Véritable avantage financier à délaissier la voiture
 - 3 - Détenir plus d'informations sur les transports alternatifs
 - 4 - Toute la population changeait aussi son comportement

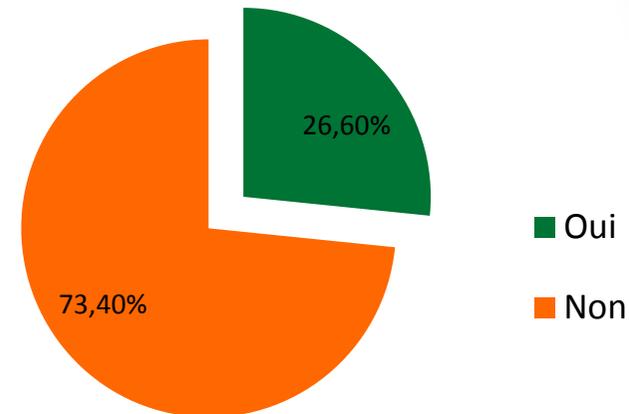
		Facteurs pouvant inciter la population à délaissier leur voiture						
Degré d'appréciation		Avantage financier	Changement de comportement	Information	Expérience positive	Comportement valorisé	Bénéfices sur la santé	Changements d'habitudes
	Pas d'accord	38,1%	45%	42%	56,4%	53,6%	55,5%	33%
	D'accord	61,9%	55%	58%	43,6%	46,4%	44,5%	67%
TOTAL	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	

Résultats

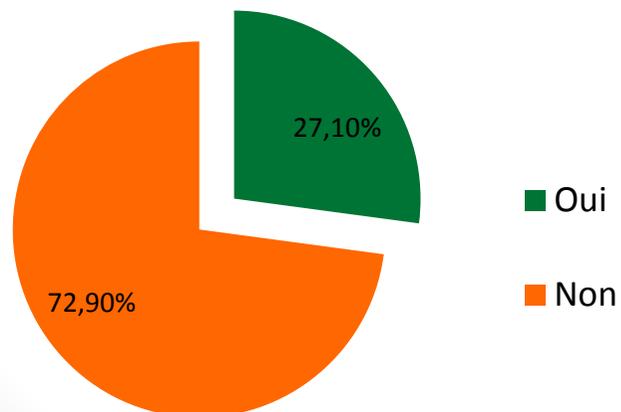
Connaissance de l'arrêt de bus le plus proche



Connaissance des horaires de passage du bus



Connaissance du prêt de VAE par le Parc

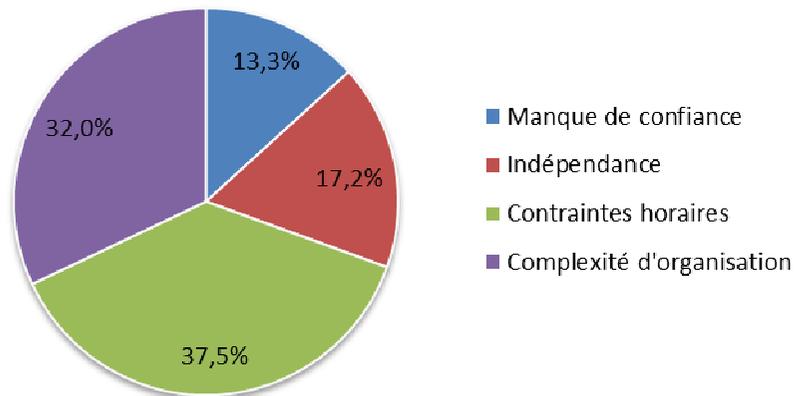


- Connaissance des arrêts de bus mais connaissance faible des horaires de passage du bus
- Connaissance faible du prêt de VAE par le Parc aux habitants

Résultats

Questionnaire

Facteurs empêchant l'utilisation de l'autostop organisé



Arrêt Rézo Pouce.

Source : cc-grandpicsaintloup.fr

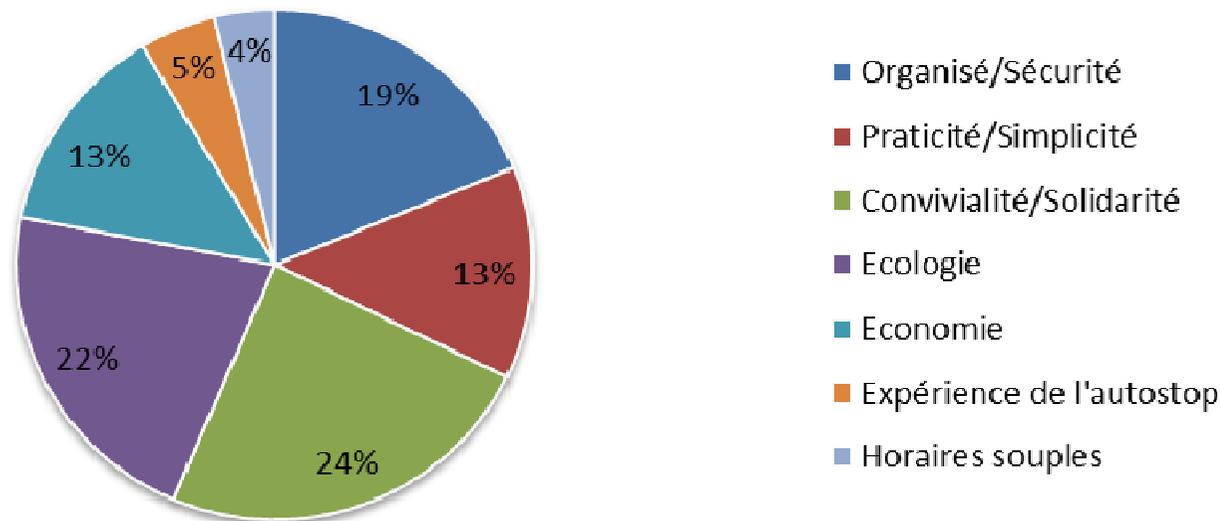
Autostop organisé : Profils des conducteurs et des passagers vérifiés, arrêts matérialisés. Dispositif gratuit.

- Contraintes horaires et complexité d'organisation empêchent l'utilisation des transports alternatifs

Résultats

Questionnaire

Facteurs incitant l'utilisation de l'autostop organisé



- Facteur principal incitatif : Convivialité/Solidarité

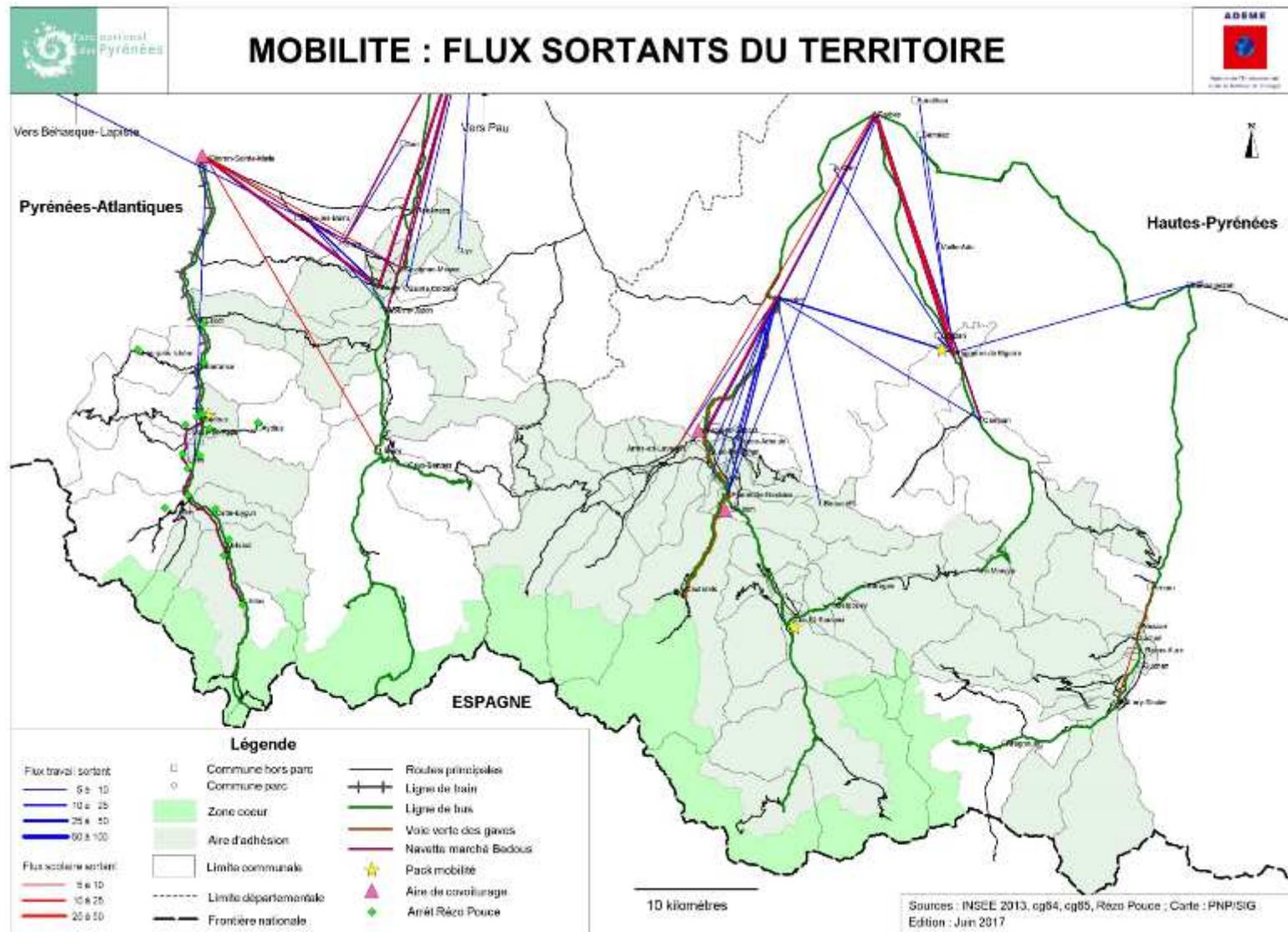
Cartographies

- Déplacements domicile-travail (et école) sur le territoire
 - Flux internes au sein du territoire
 - Flux sortants du territoire
 - Flux entrants dans le territoire
- Données de l'INSEE 2013
- Effectifs inférieurs à 5 non représentés
- Offres de mobilité du territoire représentées

- Dessertes de bus
 - Horaires de desserte pour sortir des communes du Parc le matin
 - Horaires de desserte pour entrer dans les communes du Parc l'après midi
- Périodes où les fréquences de passage sont les plus importantes

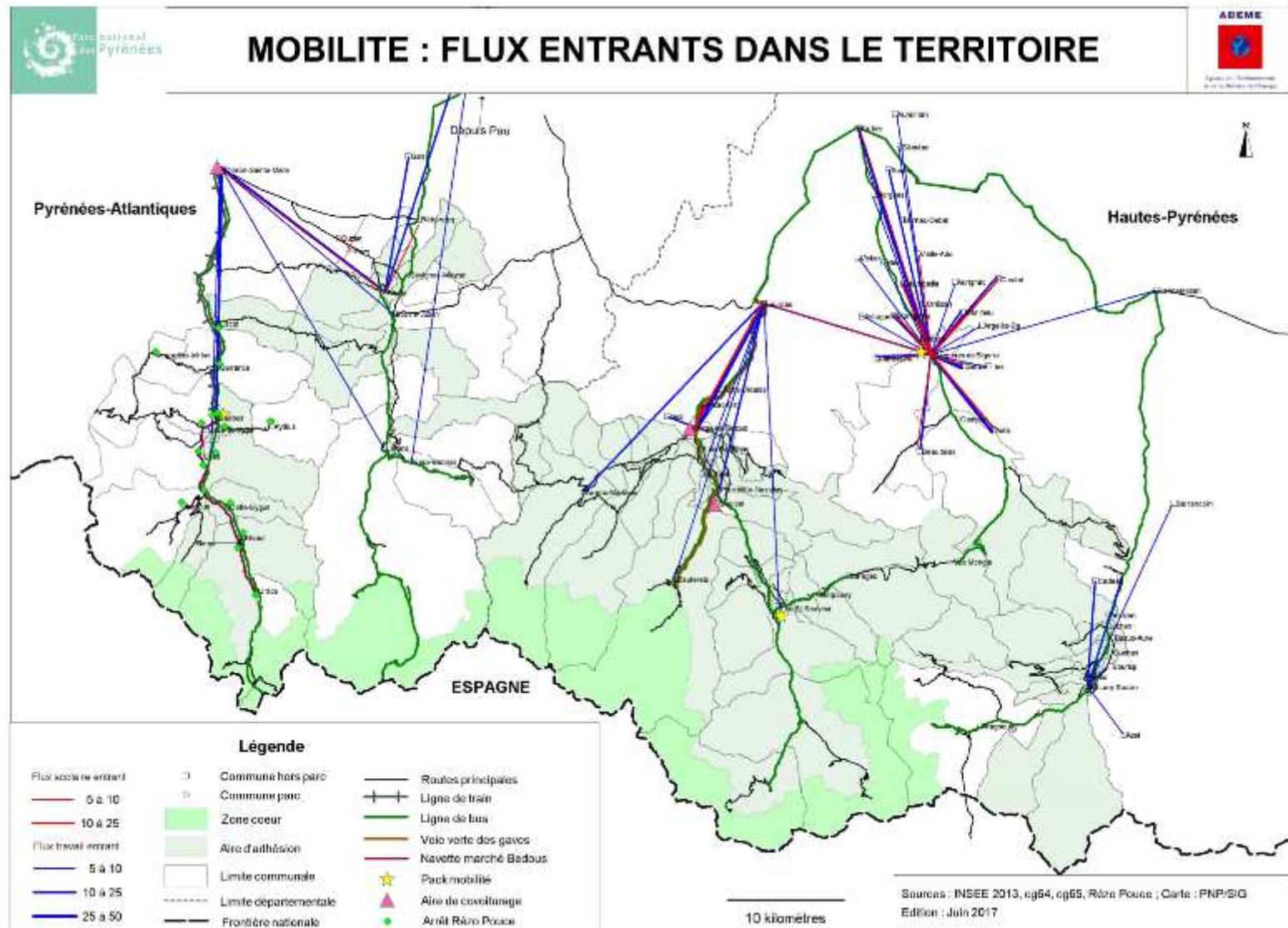
- Logiciel Mapinfo

Résultats



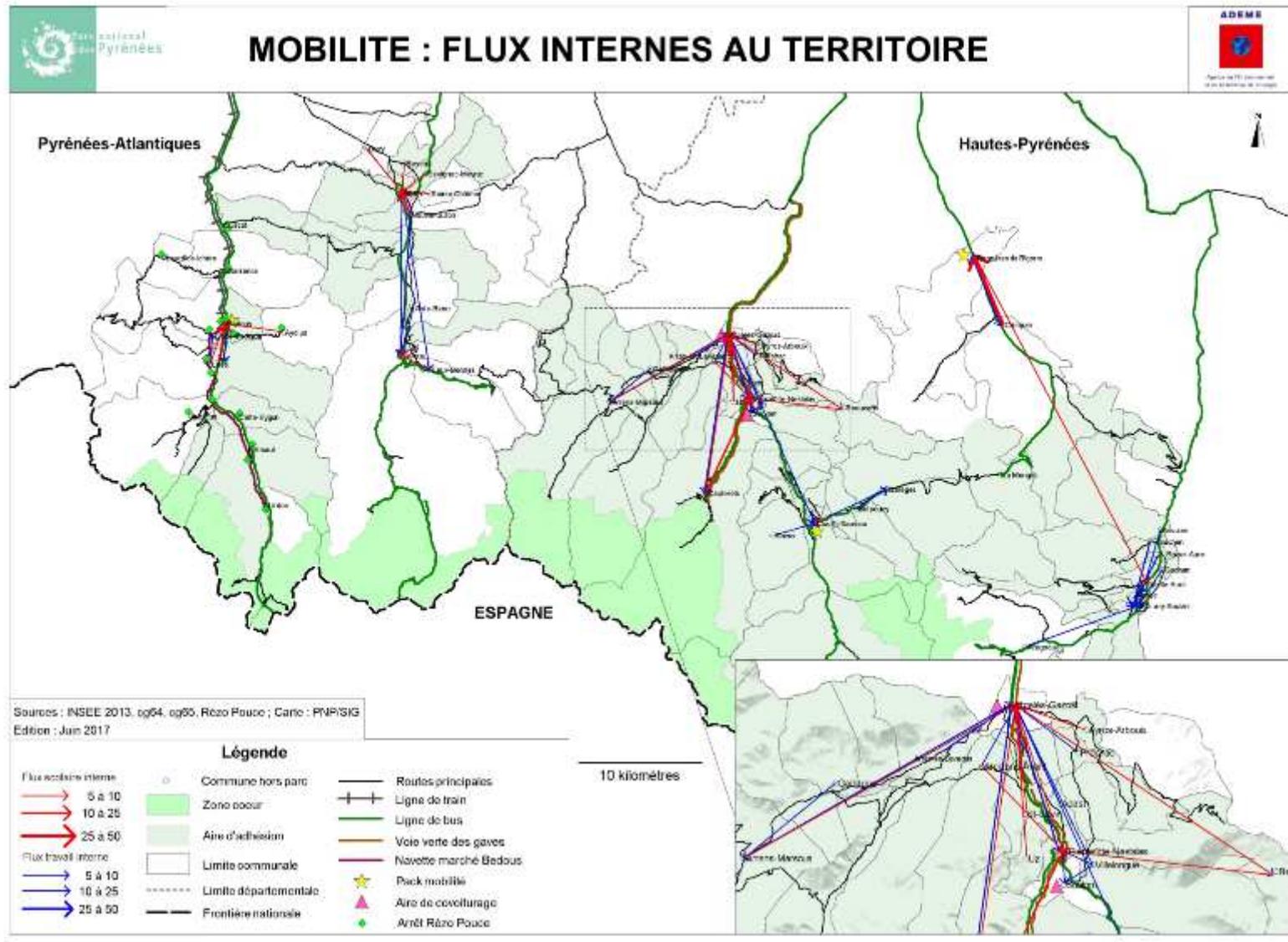
Auteur : SAUVE Florentine, 2017.

Résultats



Auteur : SAUVE Florentine, 2017.

Résultats



Auteur : SAUVE Florentine, 2017.

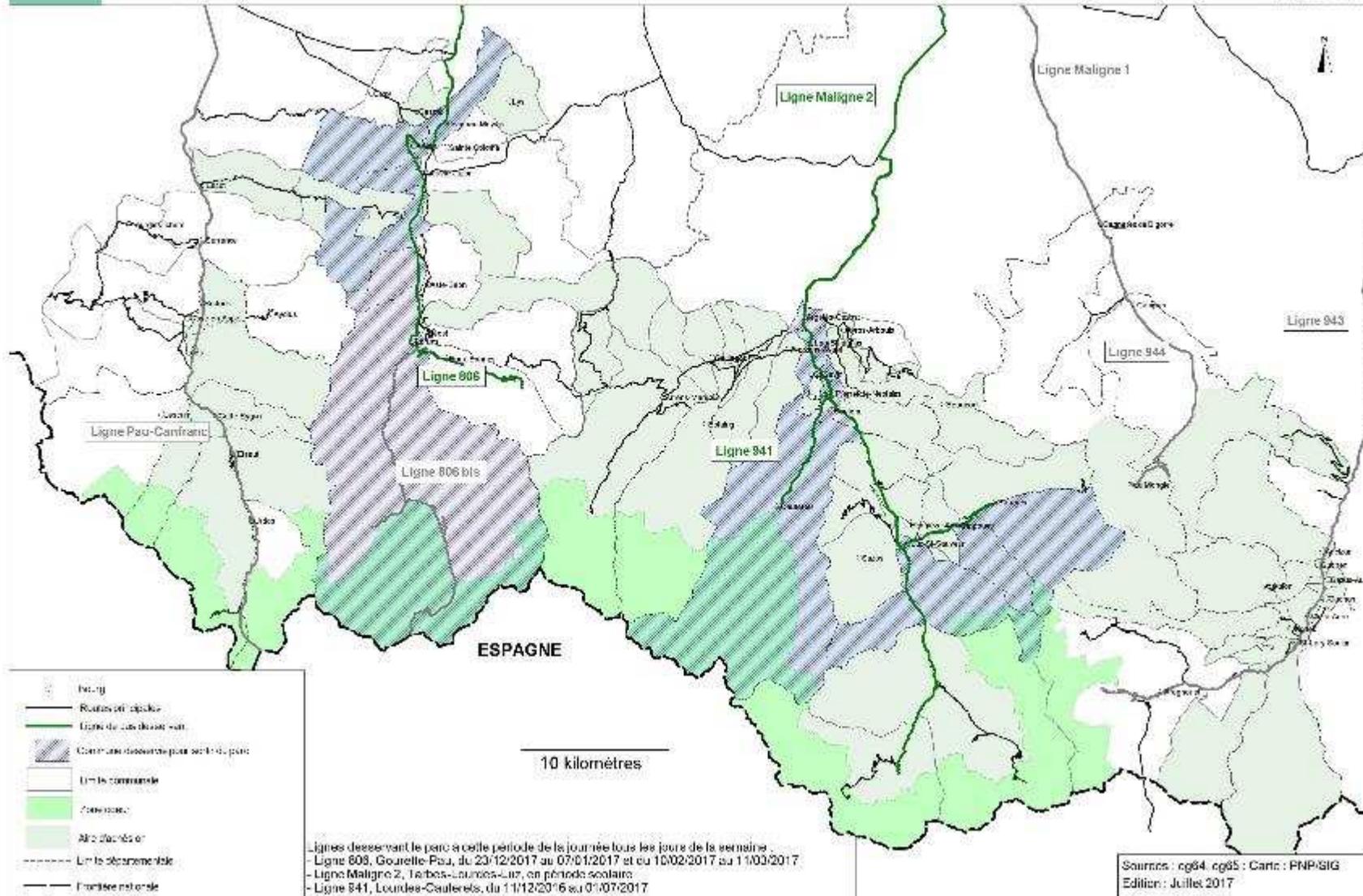
Résultats

Cartographies domicile-travail

- Echanges avec le territoire extérieur principalement au nord des vallées
- Principales villes extérieures générant des flux :
 - Pau,
 - Oloron-Sainte-Marie,
 - Lourdes
 - Tarbes
- Principales villes du territoire générant des flux :
 - Bagnères-de-Bigorre et Campan,
 - Argelès-Gazost,
 - Pierrefitte-Nestalas,
 - Luz-Saint-Sauveur,
 - Saint-Lary-Soulan
- Beaucoup de petits trajets (quelques kilomètres) concernant les flux internes au territoire

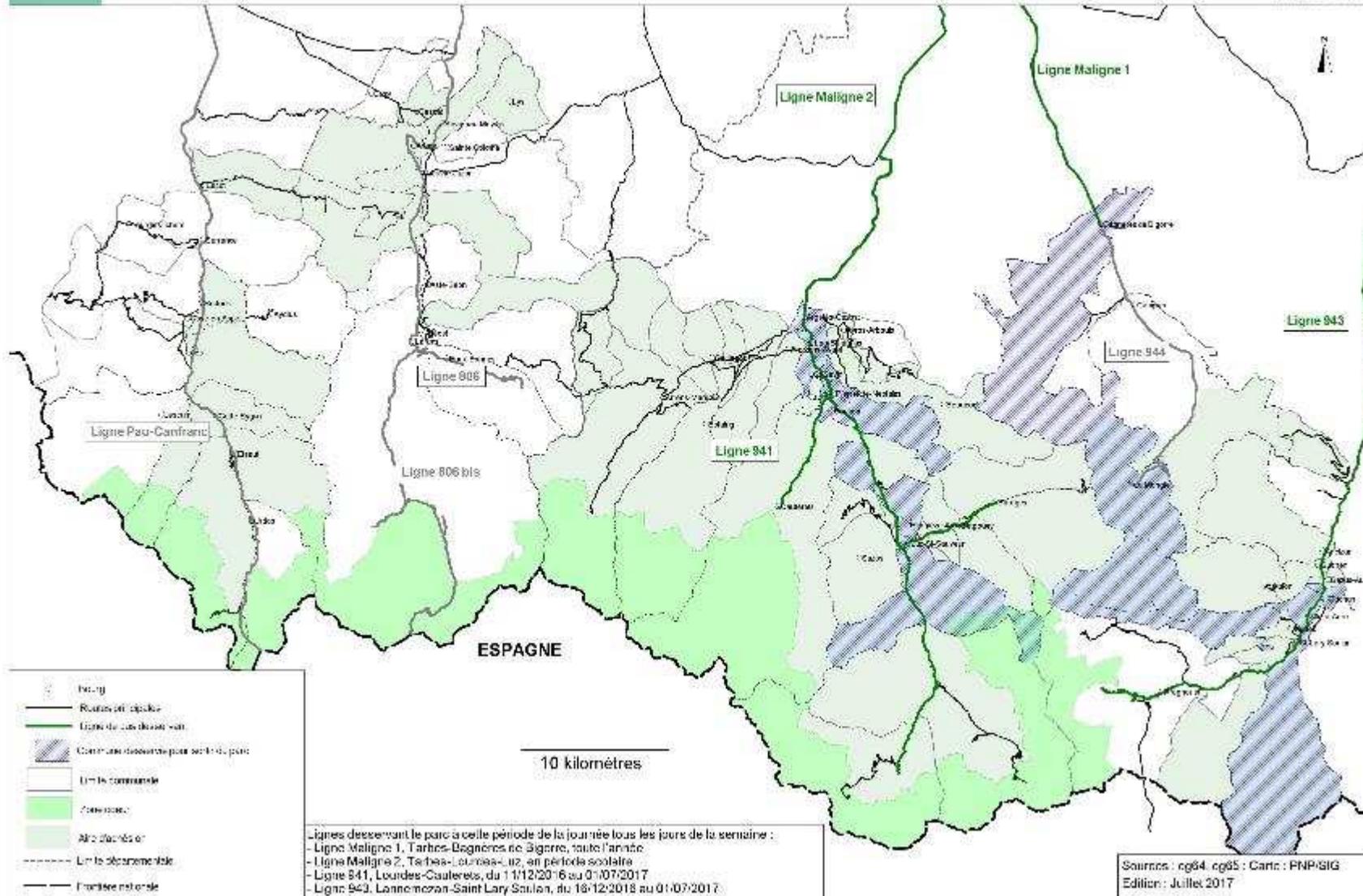


DESSERTE DE BUS POUR SORTIR DU PARC DE 6H A 7H



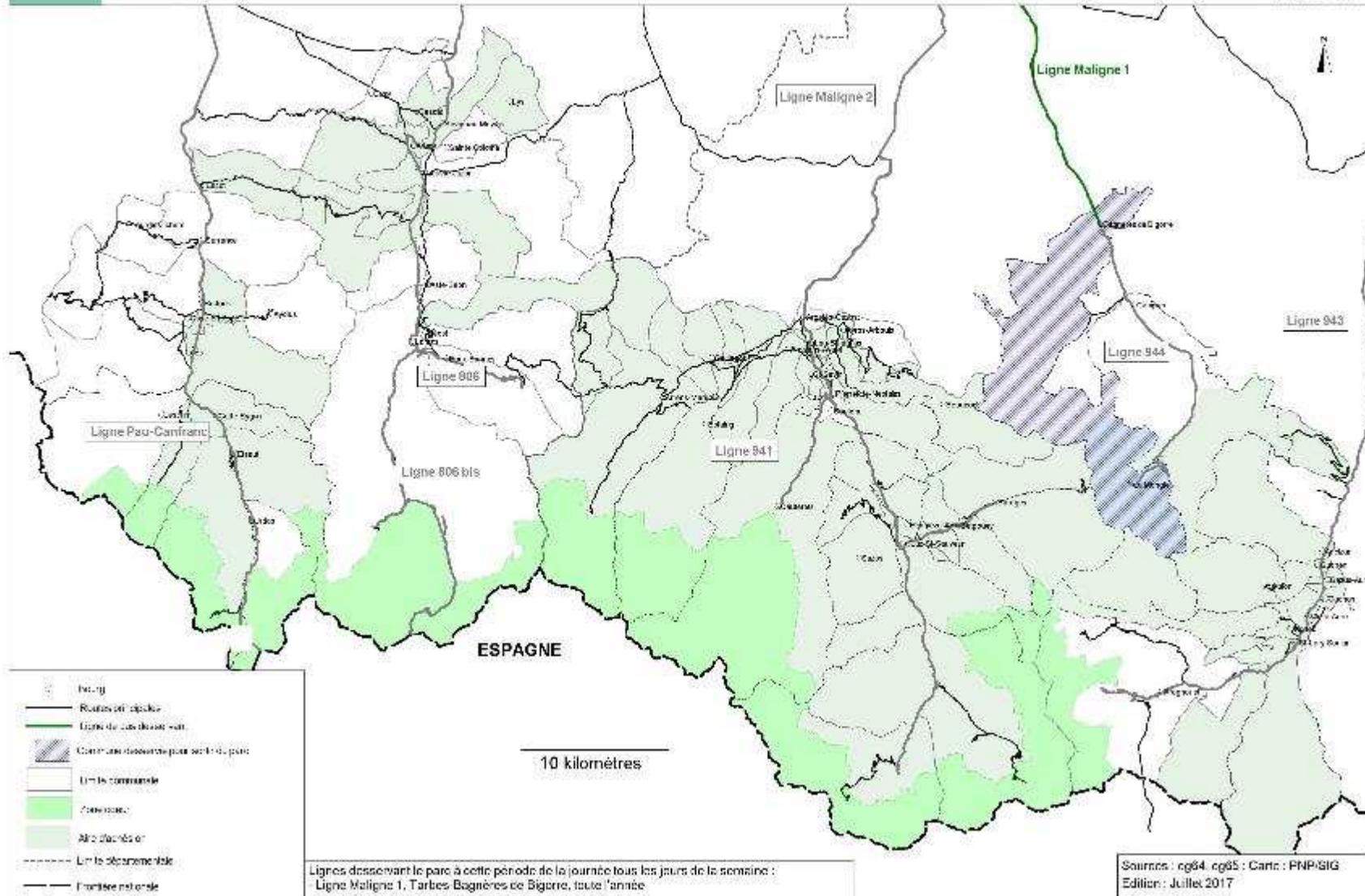


DESSERTE DE BUS POUR SORTIR DU PARC DE 7H A 8H



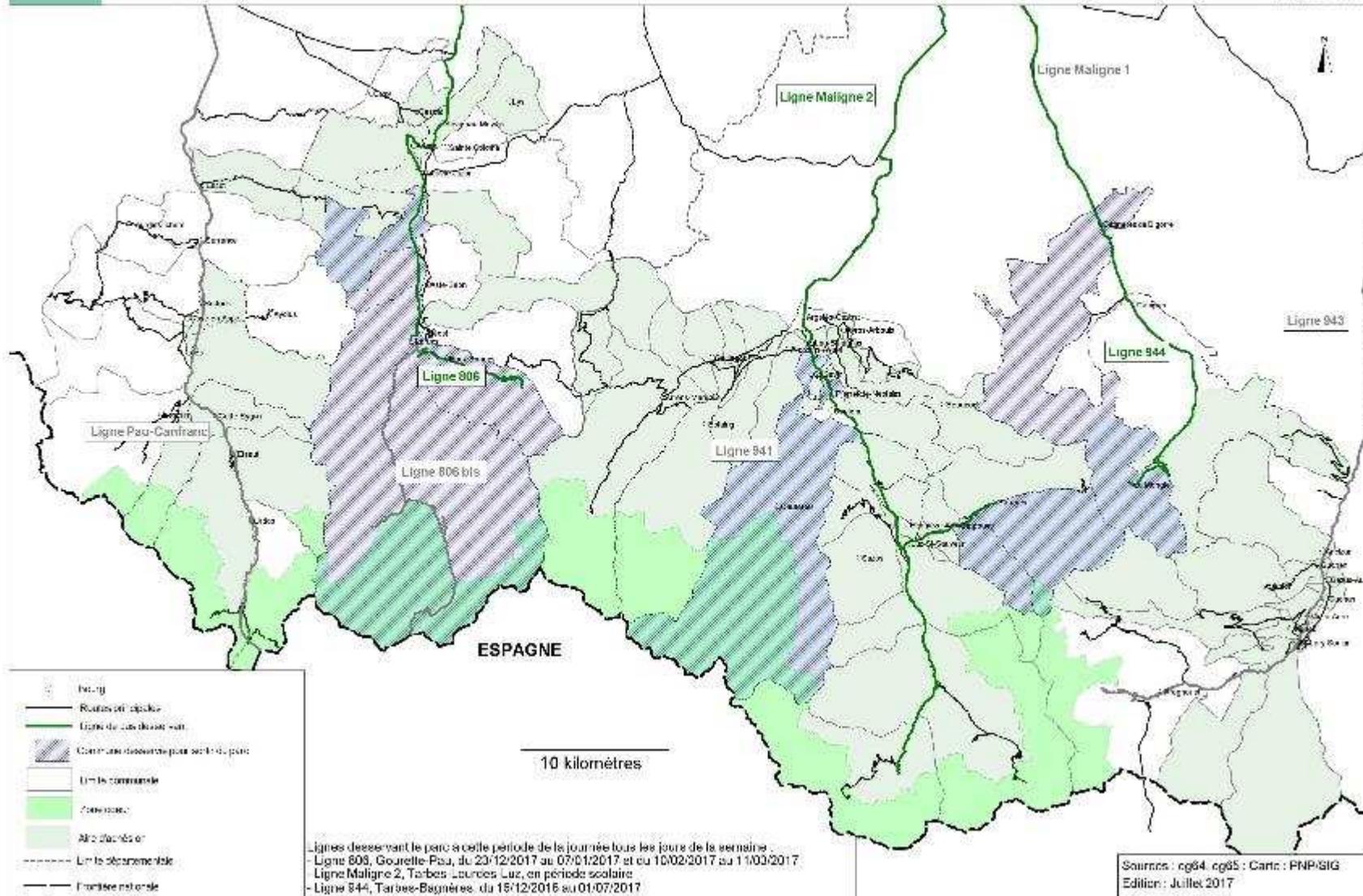


DESSERTE DE BUS POUR SORTIR DU PARC DE 8H A 9H



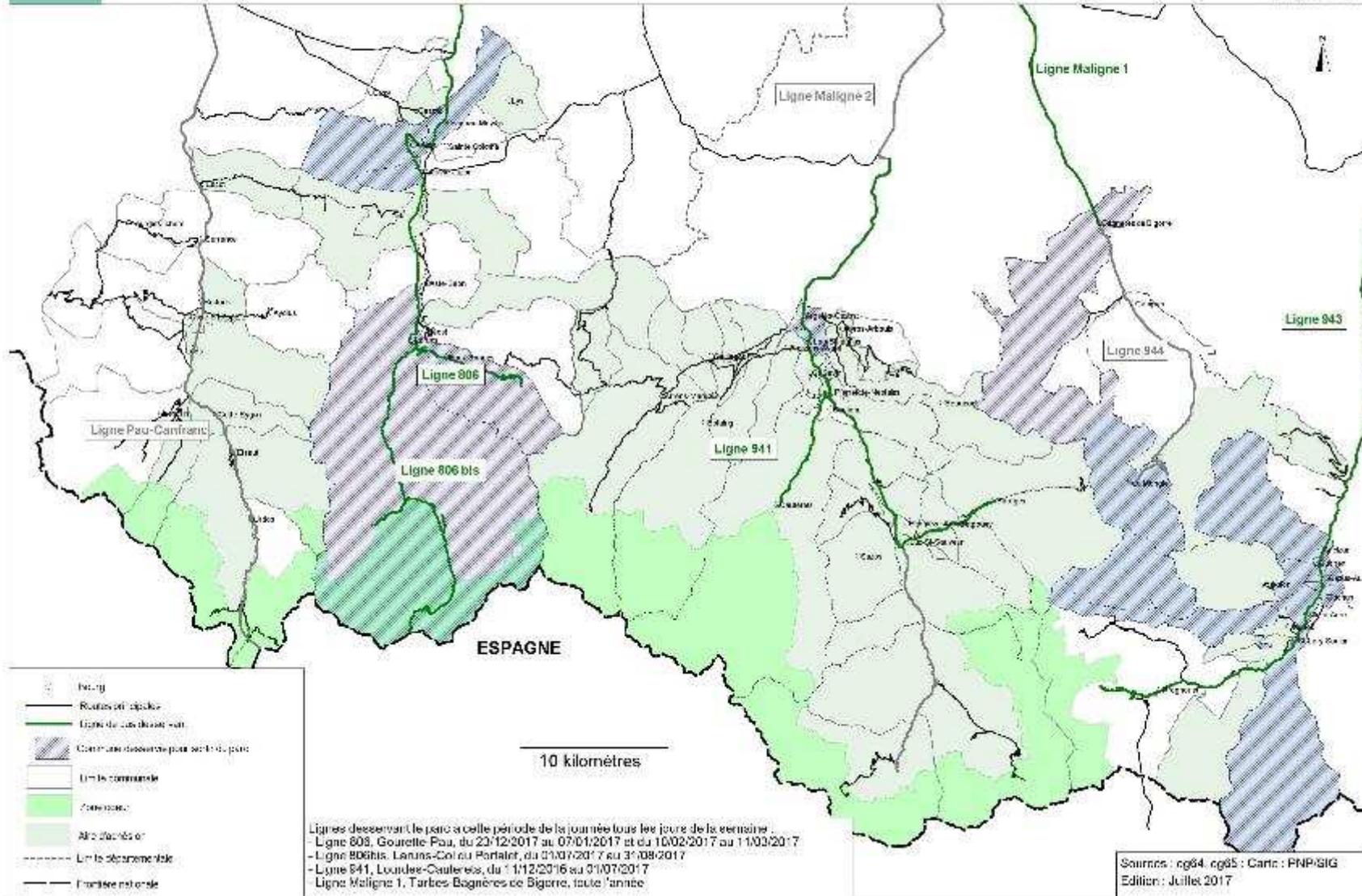


DESSERTE DE BUS POUR SORTIR DU PARC DE 9H A 10H



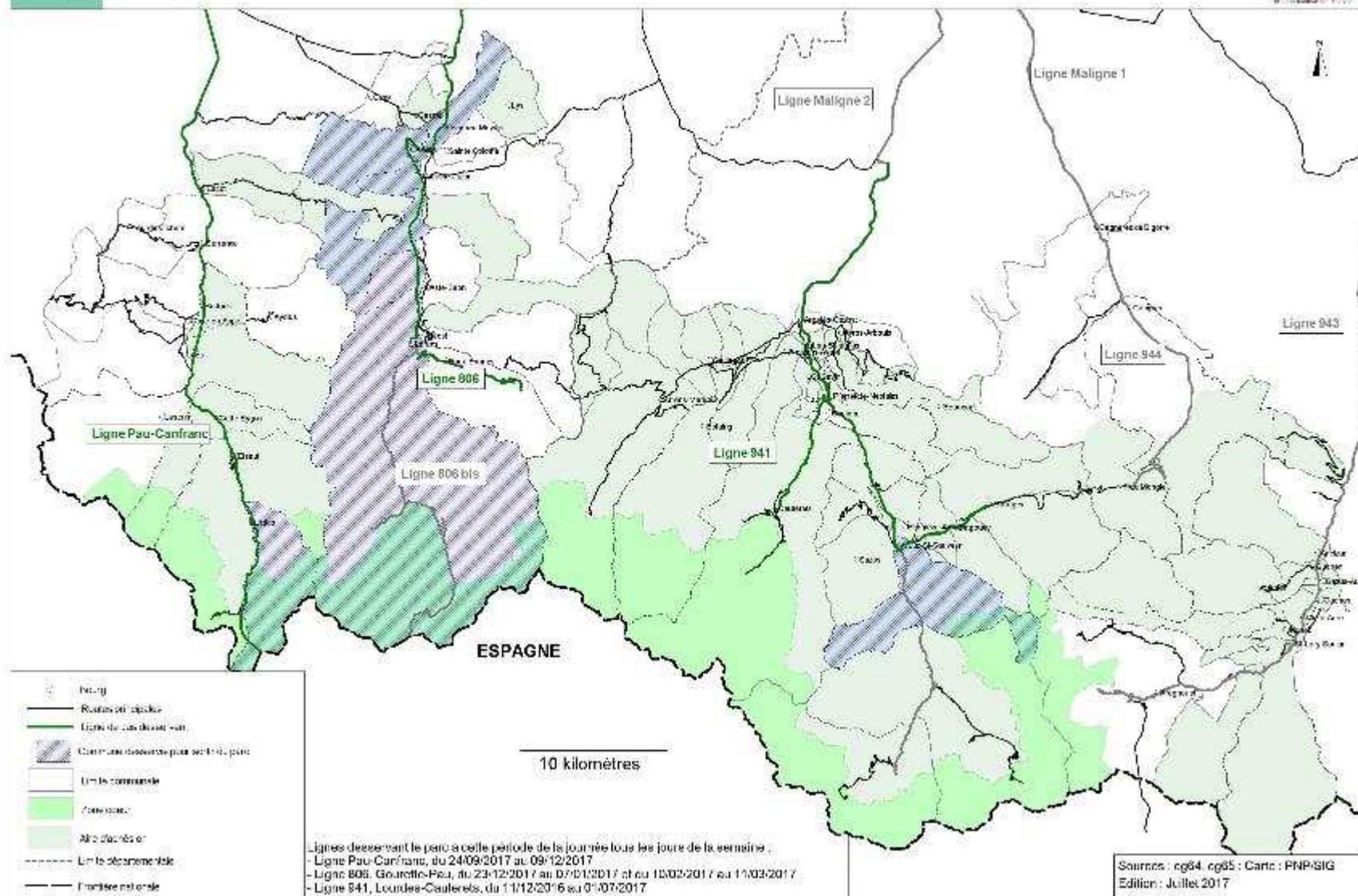


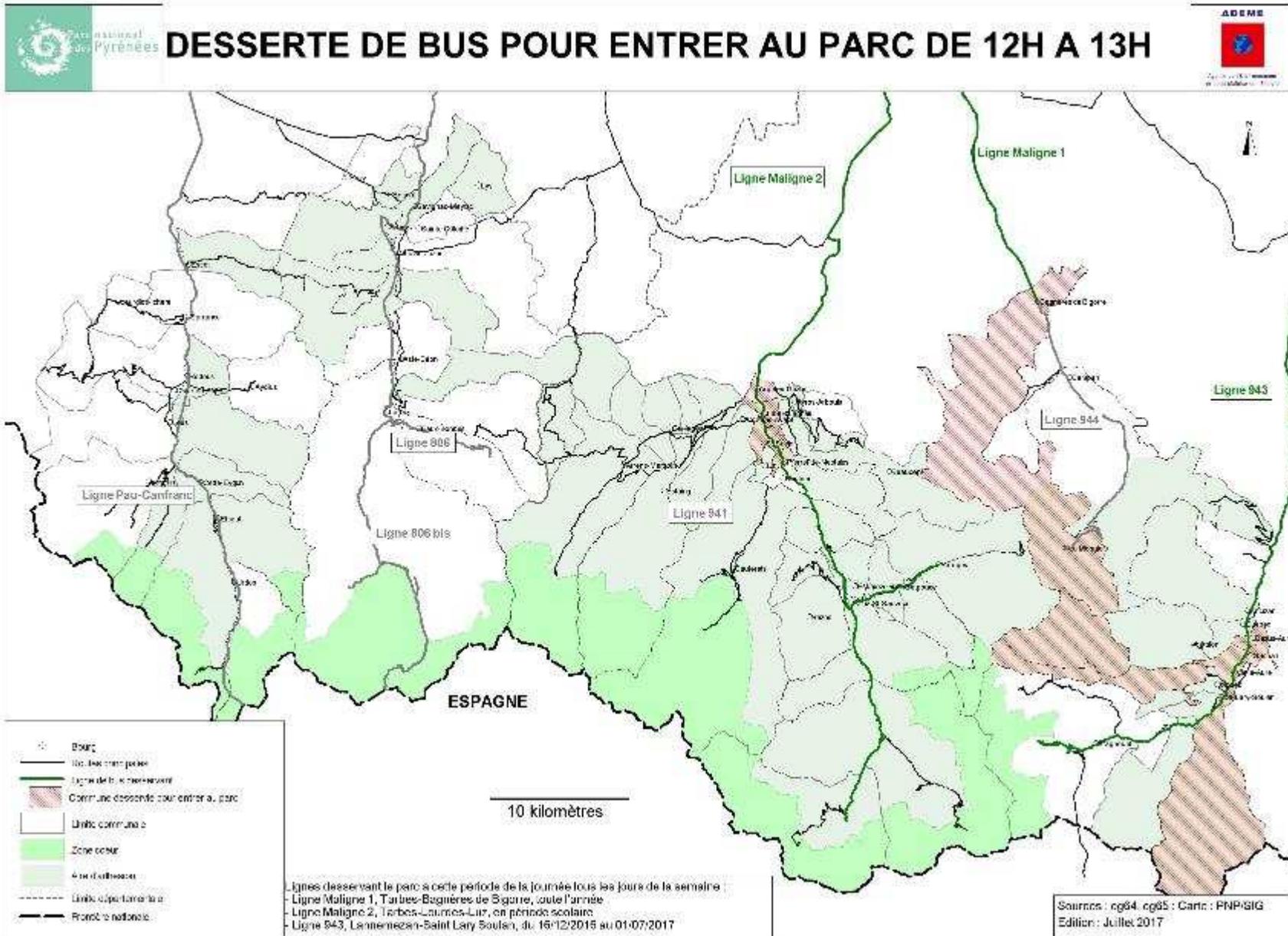
DESSERTE DE BUS POUR SORTIR DU PARC DE 10H A 11H

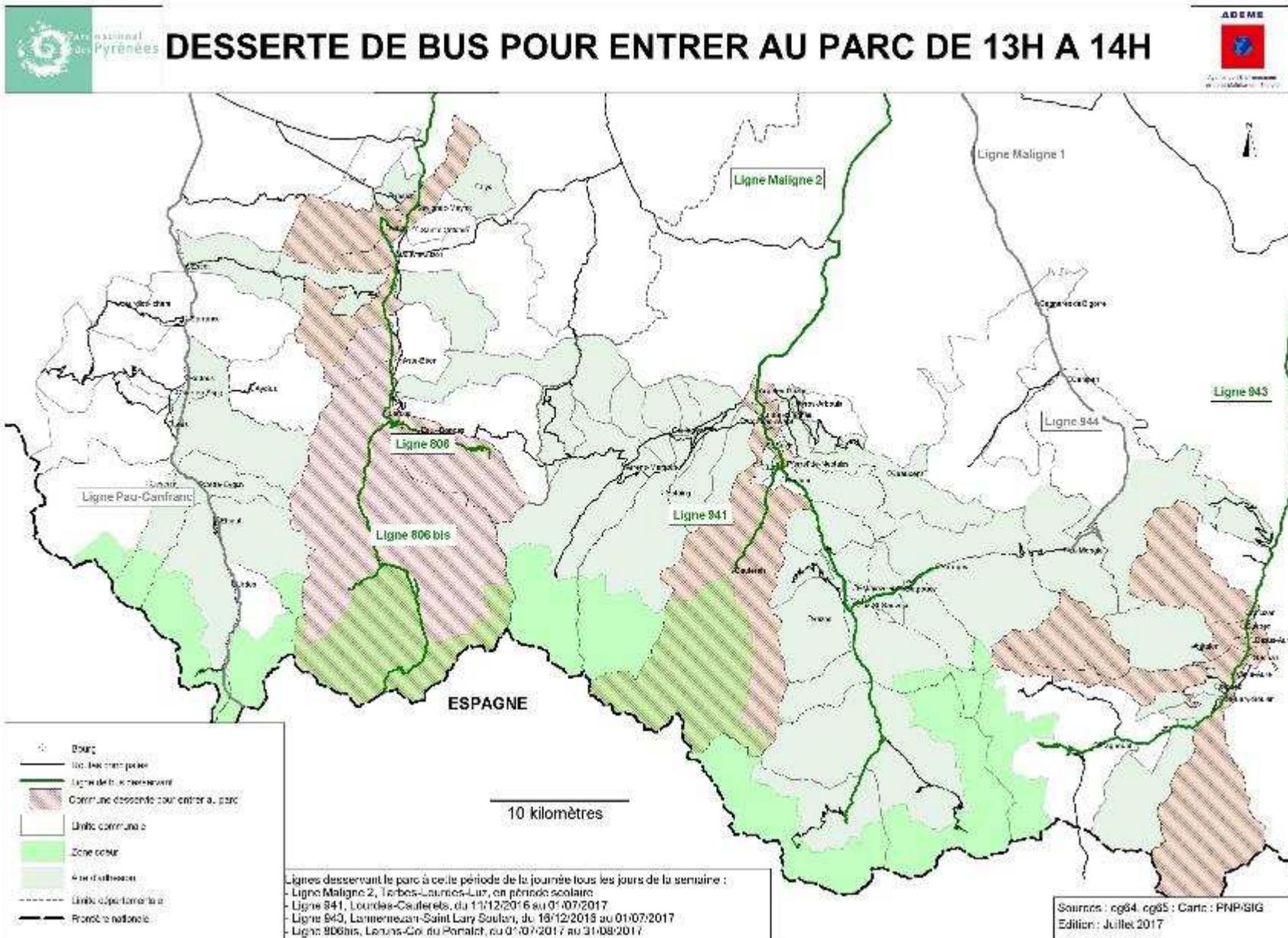




DESSERTE DE BUS POUR SORTIR DU PARC DE 11H A 12H

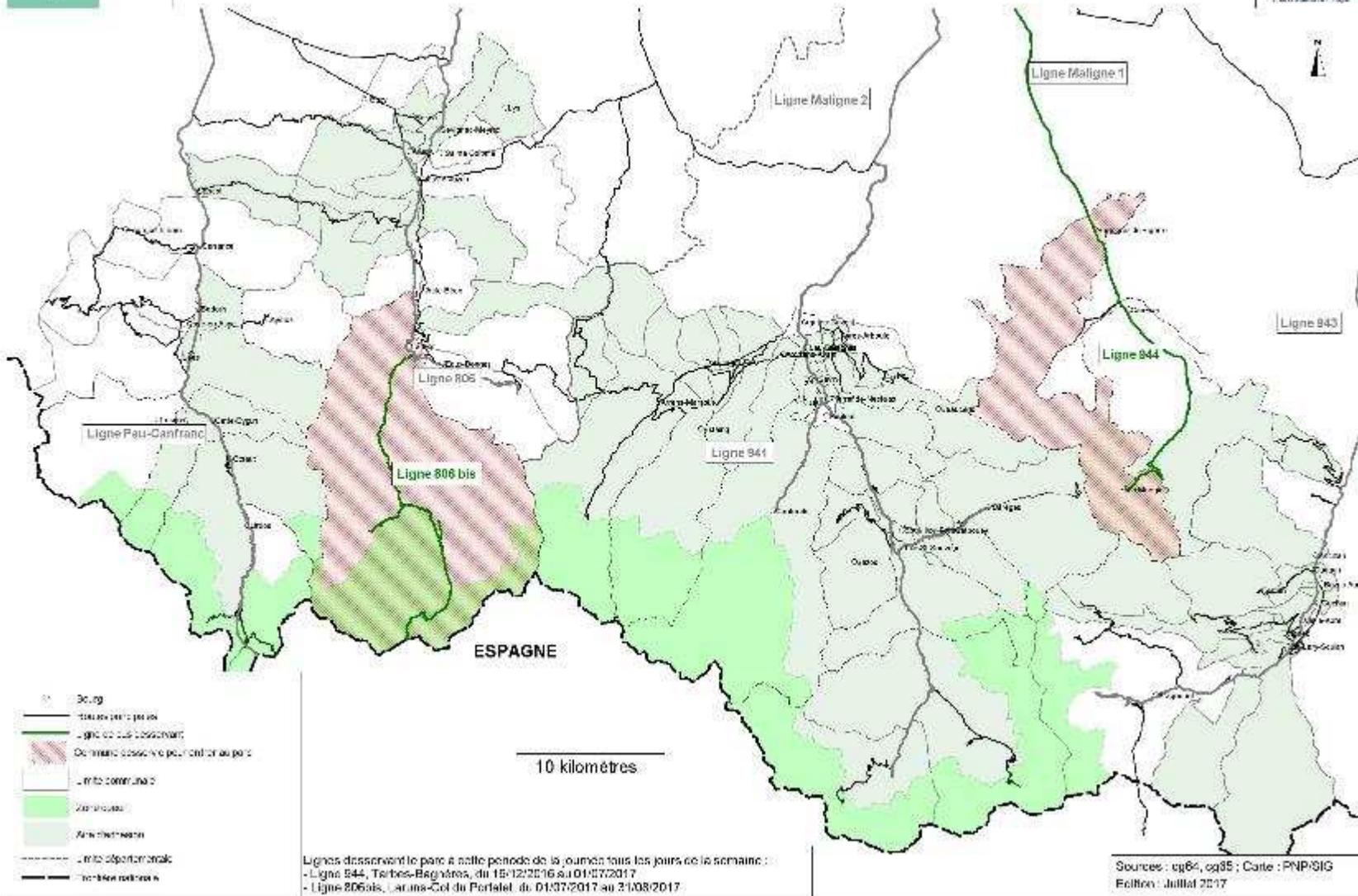






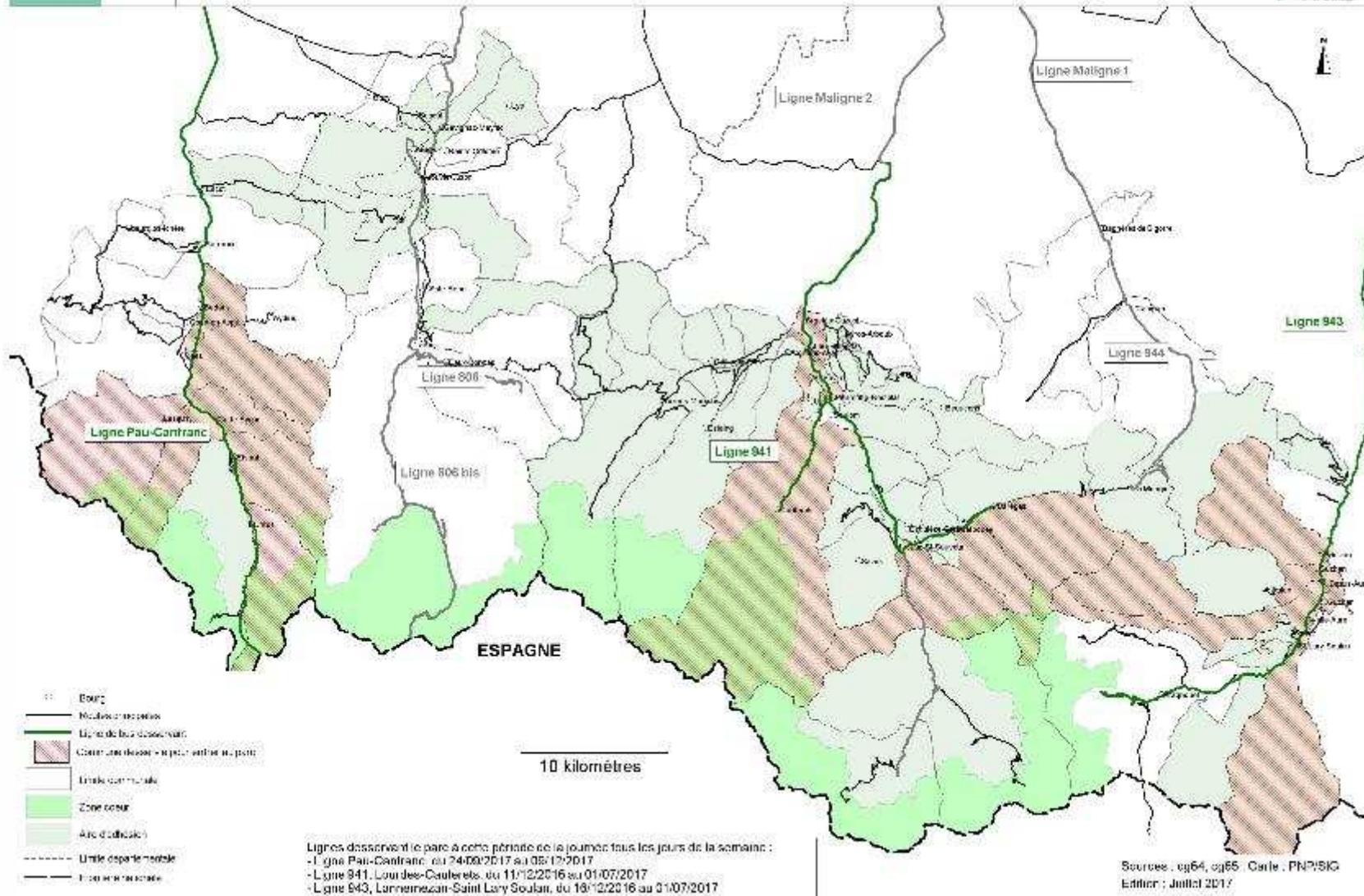


DESSERTE DE BUS POUR ENTRER AU PARC DE 14H A 15H



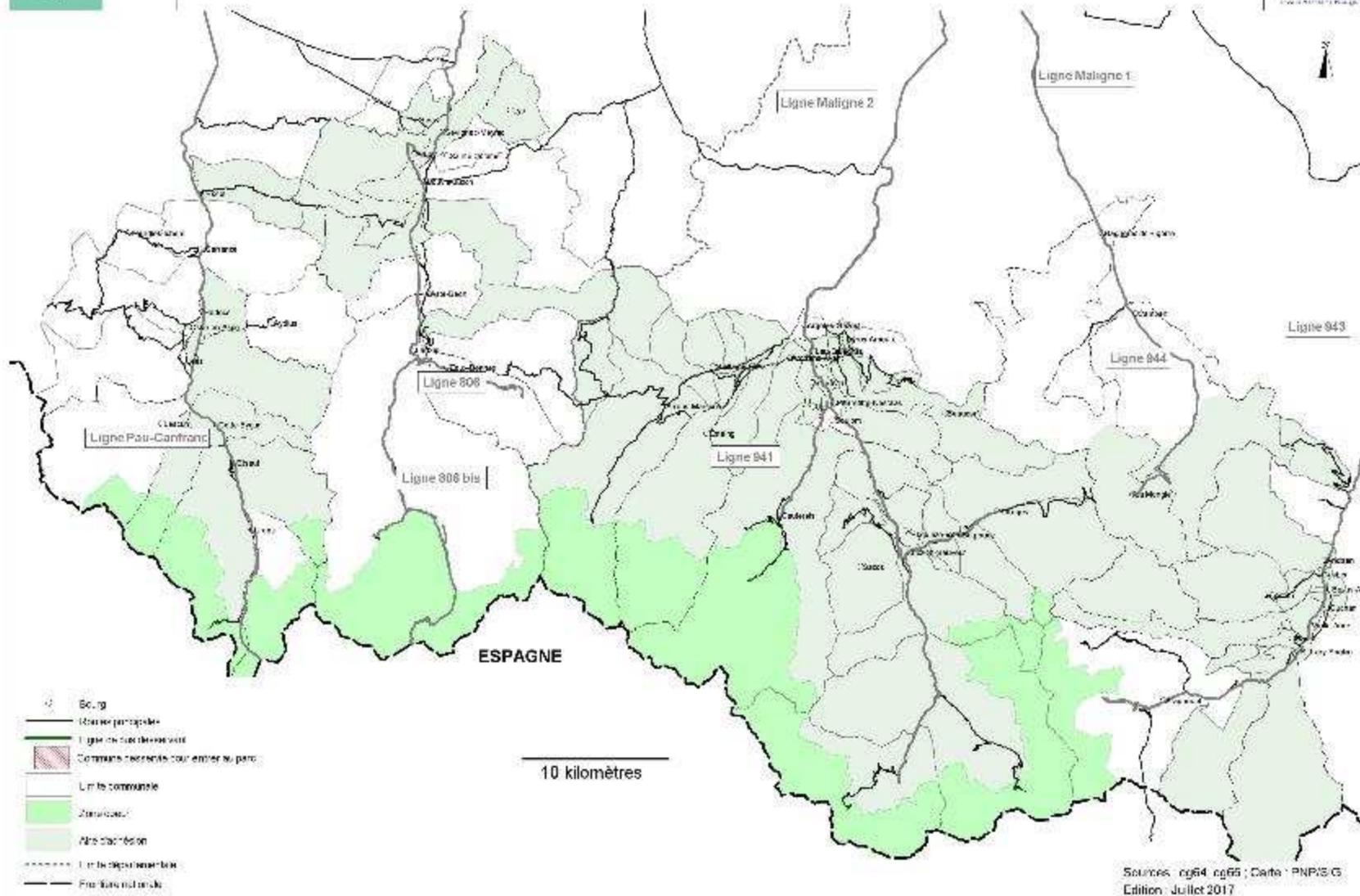


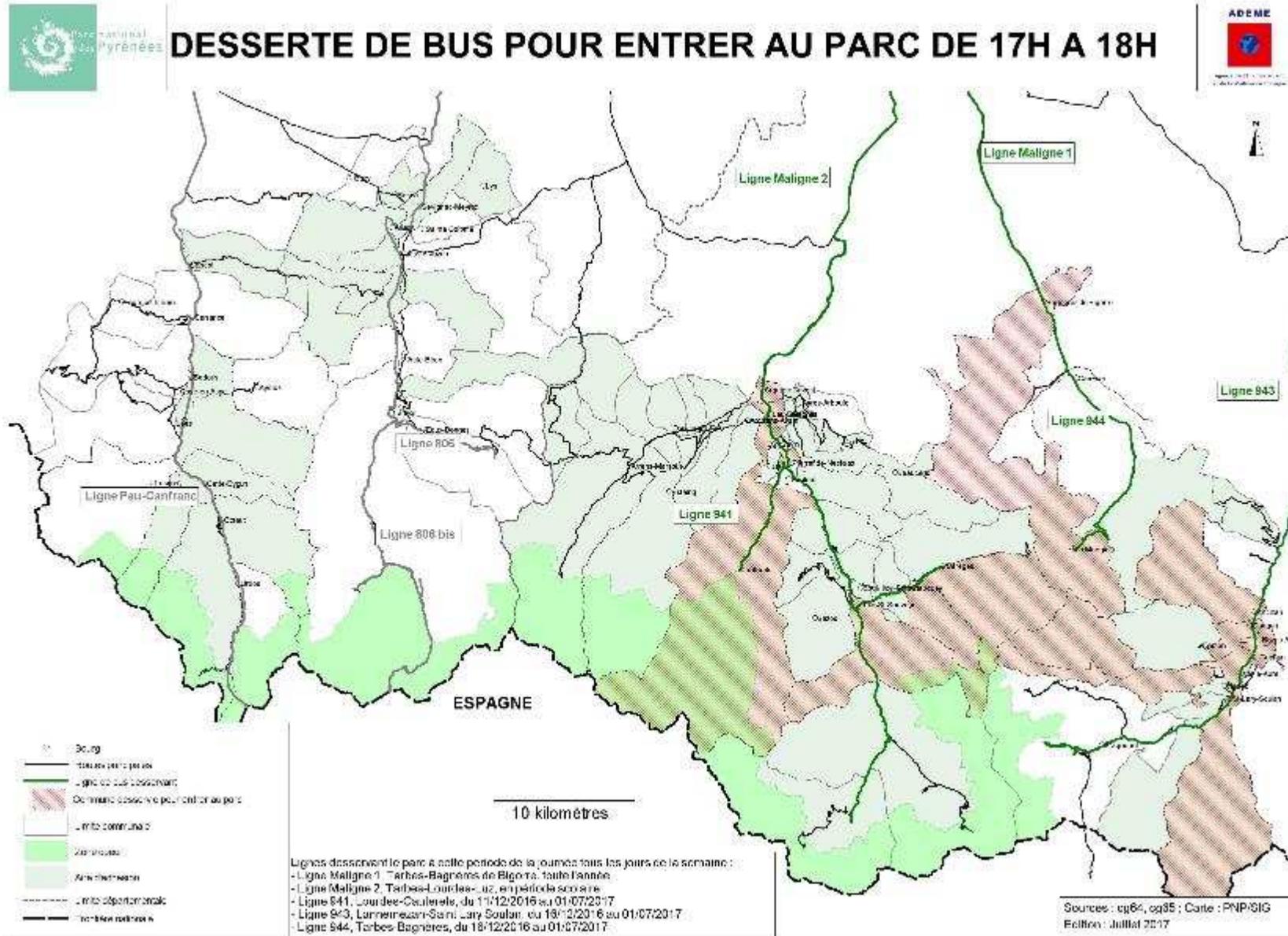
DESSERTE DE BUS POUR ENTRER AU PARC DE 15H A 16H

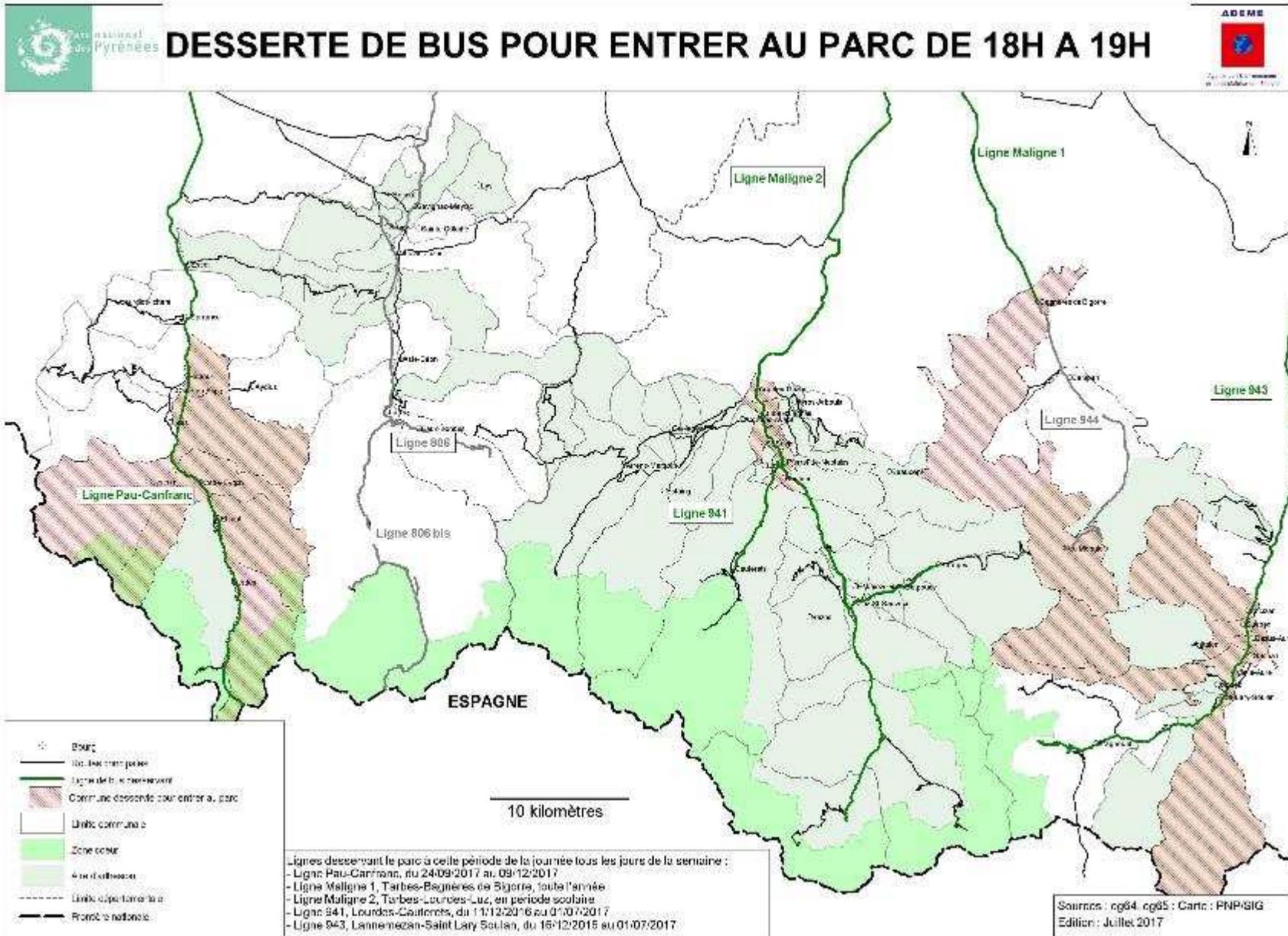




DESSERTE DE BUS POUR ENTRER AU PARC DE 16H A 17H

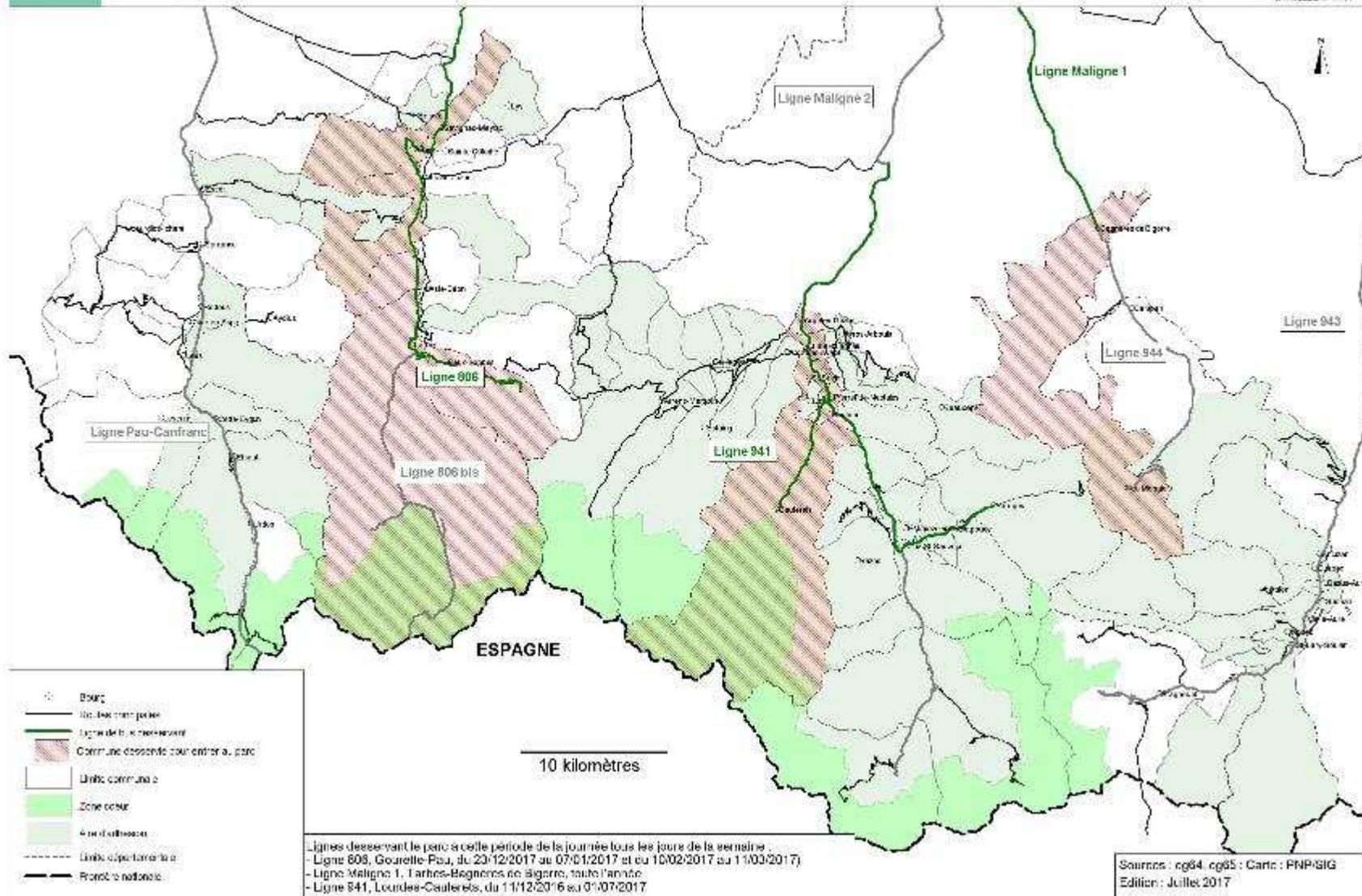








DESSERTE DE BUS POUR ENTRER AU PARC DE 19H A 20H



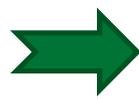
Résultats

Cartographies dessertes de bus

- Sortie du Parc le matin
 - **Vallée d'Aspe** : pas de desserte
 - **Vallée d'Ossau** : creux de 7H à 9H
 - **Val d'Azun** : pas de ligne de bus
 - **Vallée de Cauterets** : desserte régulière
 - **Vallée de Luz** : desserte régulière
 - **Vallée d'Aure**
 - desserte régulière de Bagnères-de-Bigorre
 - peu de dessertes de Saint-Lary-Soulan
- Entrée au Parc l'après-midi
 - **Vallée d'Aspe** : peu de desserte
 - **Vallée d'Ossau** : peu de desserte
 - **Val d'Azun** : pas de ligne de bus
 - **Vallée de Cauterets** : desserte régulière
 - **Vallée de Luz** : peu de desserte
 - **Vallée d'Aure** : desserte régulière

Entretiens semi-directifs

- Entretiens semi-directifs avec utilisateurs de vélos à assistance électrique
 - 5 personnes interrogées
- Entretiens semi-directifs avec acteurs du territoire
 - Communauté de communes du Haut-Béarn
 - Direction Départementale des Territoires 65
 - Parc national des Pyrénées
 - Pays de Lourdes et des Vallées des Gaves
 - Conseil Départemental des Hautes-Pyrénées
 - Communauté de communes Pyrénées Vallée des Gaves

 Analyse patrimoniale Montgolfier & Natali (1987)

 Logiciel Iramuteq

Résultats

Entretiens semi-directifs avec les acteurs du territoire

- Pas de véritable relais de l'information sur les transports
- Echelles différentes
- Volonté de changement de comportement pour trouver l'information
- L'information doit venir vers la population et non l'inverse

Première prise
d'information

Si manque de
cohérence avec
les réels besoins

Pas de prise
d'information les
années suivantes

Discussion

- Engagement dans une force de l'habitude
 - Empêche un changement de comportement
- Mauvaise communication sur les offres de transports alternatifs sur le territoire
- Utilisation de la voiture en solo pour les différents types de déplacements

Conclusion 1 : Les habitants sont mal informés sur l'existence de transports alternatifs mis en place sur le territoire et ne cherchent pas à changer leur comportement face à la force de leurs habitudes. De ce fait, ils n'utilisent pas ces modes de transport alternatifs pour se déplacer sur le territoire.

Résultats

Entretiens semi-directifs avec les acteurs du territoire

- Compétence mobilité non obligatoire dans les collectivités
- Points de vue différents selon les acteurs et l'échelle du territoire
- Redistribution des compétences loi NOTRe
 - Compétence mobilité transférée du département à la région
 - Réorganisation interne

Discussion

- Les offres de transports alternatifs ne correspondent pas aux besoins de la population
 - Trajets cohérents avec les tracés des lignes de bus
 - Fréquences insuffisantes
- Peu d'offres en dehors des bus : Rézo Pouce en Vallée d'Aspe, et quelques communes alimentées en VAE par le Parc
- Transports alternatifs ajoutent une complexité d'organisation
 - Contraire à l'indépendance que donne la voiture en solo

Conclusion 2 : Les infrastructures et services mis en place pour développer les transports alternatifs ne répondent pas aux besoins des habitants du territoire. Ils vont alors privilégier l'usage de la voiture par volonté d'indépendance.

Résultats

Entretiens semi-directifs utilisateur de VAE



Figure 41 : Richesses de l'utilisation du VAE selon l'analyse patrimoniale Montgolfier & Natali.

- Richesses
 - Trajets courts et quotidiens
 - Facile d'utilisation
 - Adapté au territoire de montagne
- Menaces
 - Prix élevé
 - Infrastructures insuffisantes
 - Mauvais temps



Figure 42 : Menaces de l'utilisation du VAE selon l'analyse patrimoniale Montgolfier & Natali.

- Cohérence interne
 - Sensibilisation à l'environnement
 - Limitation de l'utilisation de la voiture
- Cohérence externe
 - Satisfaits de cette mise à disposition

Discussion

- VAE
 - Mode de transport facile à utiliser
 - Peut remplacer la voiture pour certains trajets
 - Pratique en cas de relief important
 - Mauvais temps peut être un frein
 - Infrastructures insuffisantes
- Véhicules électriques
 - Voiture rendue indispensable en territoire de montagne

Conclusion 3 : Le relief du territoire est important et les communes très étendues. Les modes de transport alternatifs motorisés sont donc à privilégier, et notamment le VAE mais les services et les infrastructures manquent à l'appel pour l'instant.

Résultats

Questionnaire

Tableau II : Tri à plat des raisons pour lesquelles les personnes utilisent les transports alternatifs.

		Raisons d'utilisation de transports alternatifs							
Degré d'appréciation		Economie	Sécurité	Rapidité	Convivialité	Ecologie	Solidarité	Praticité	Pas le choix
	Pas d'accord	29,8%	71,6%	60,2%	25,9%	17,3%	39,4%	33,5%	72,1%
	D'accord	70,2%	28,4%	39,8%	74,1%	82,7%	60,6%	66,5%	27,9%
	TOTAL	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

- Utilisation des modes de transport alternatifs
 - 1 - Écologie
 - 2 - Convivialité
 - 3 - Économie
 - 4 - Praticité
 - 5 - Solidarité

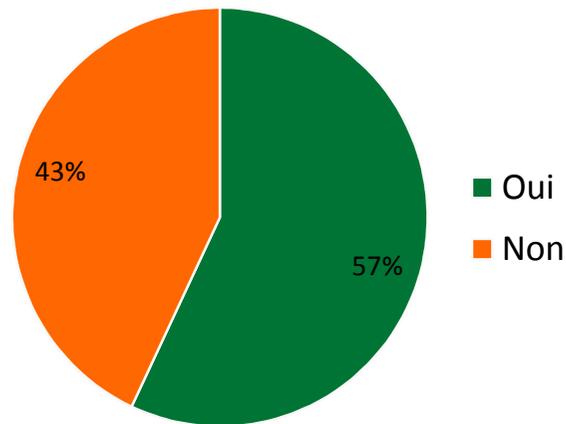
Discussion

- Sensibilisation à l'environnement remarquée chez les utilisateurs de VAE
- Label écomobilité du Parc
- Aspect financier levier important

Conclusion 4 : Les habitants qui sont sensibilisés à l'écologie se sentent acteurs du réchauffement climatique. Ils vont donc s'intéresser aux solutions de modes de transport alternatifs pour réduire leur empreinte écologique. Cependant, l'aspect financier est un levier important de l'utilisation des modes de transports alternatifs.

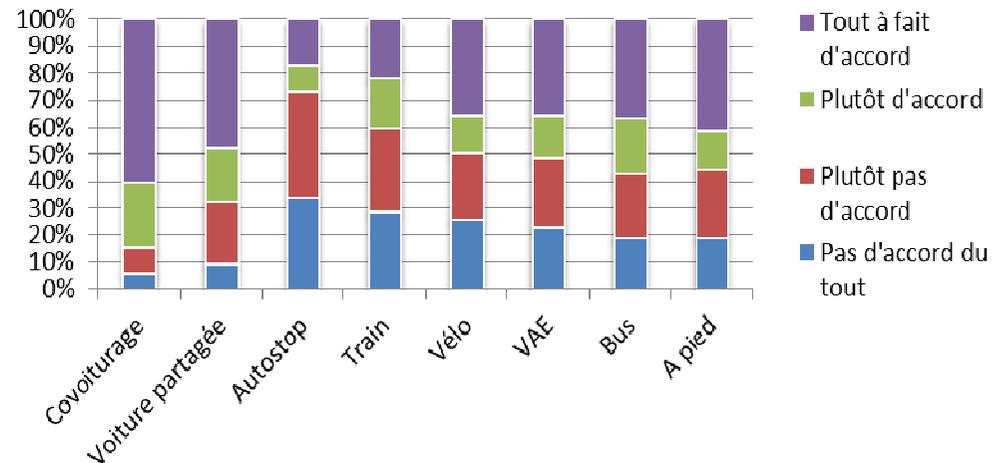
Résultats

Prêt à délaiss^{er} ponctuellement la voiture en solo



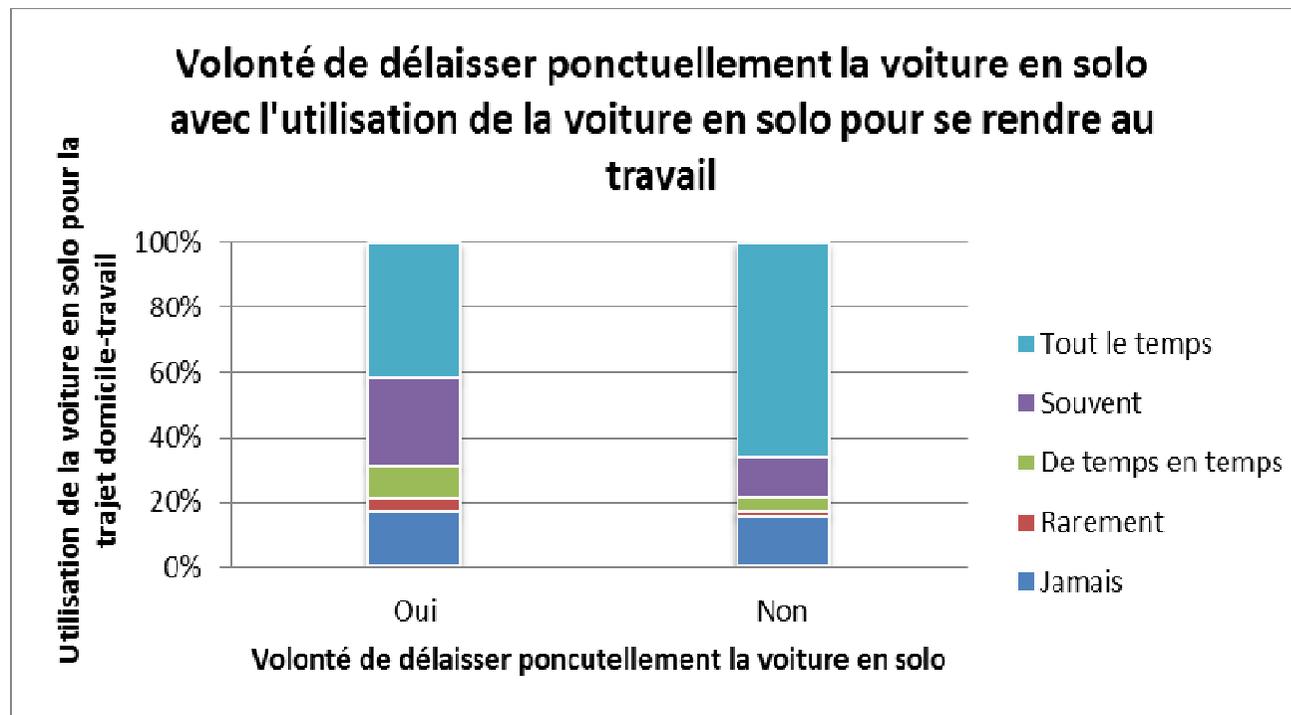
Volonté de délaiss^{er} ponctuellement la voiture en solo pour un mode de transport alternatif

Modes de transport pour remplac^{er} ponctuellement la voiture



- Modes de transports envisagés en remplacement ponctuel de la voiture en solo
 - **1 - Covoiturage**
 - 2 - Voiture partagée
 - 3 - Marche à pied

Résultats



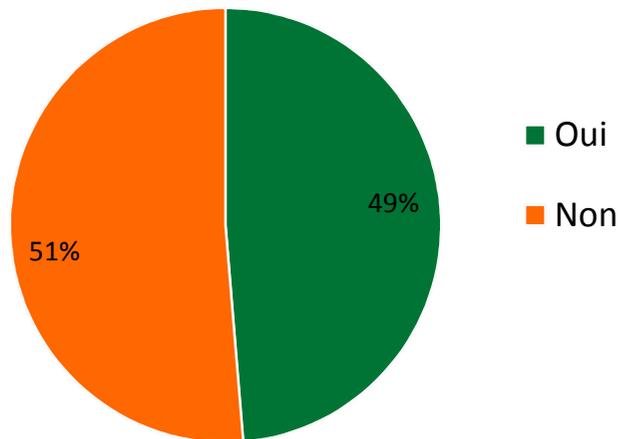
- Pas de volonté de délaissier la voiture ponctuellement



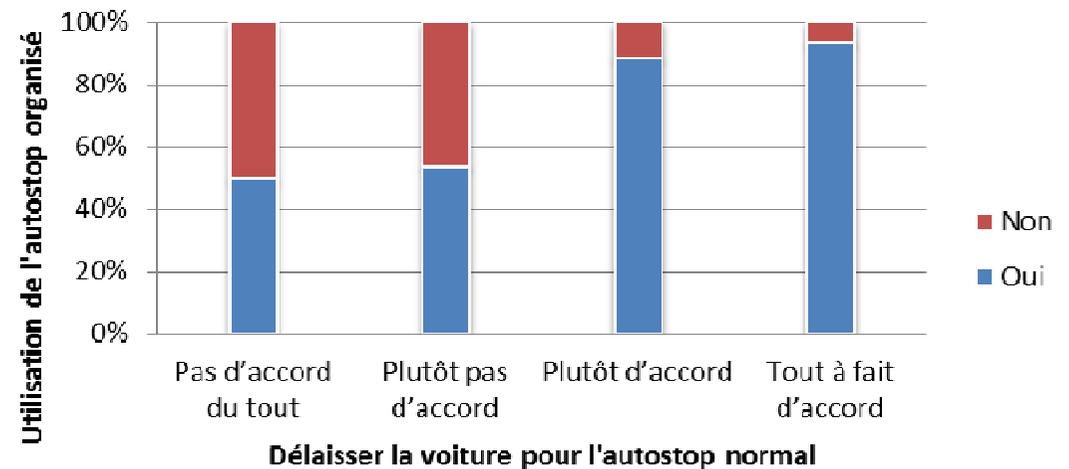
Ces personnes utilisent tout le temps la voiture en solo

Résultats

Volonté d'utiliser l'autostop organisé

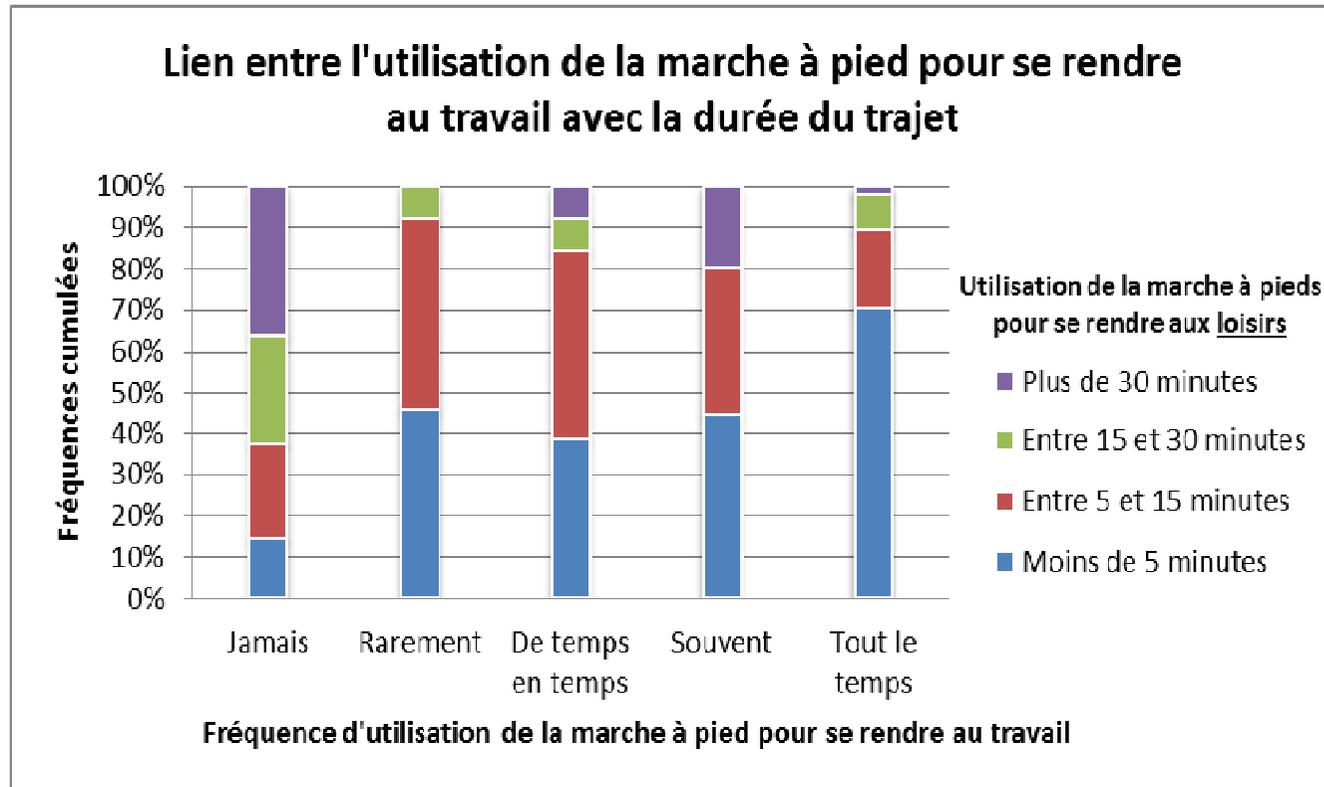


Volonté d'utiliser l'autostop normal avec la volonté d'utiliser l'autostop sécurisé



- Autostop organisé : avis mitigés
 - Les personnes ne voulant pas utiliser l'autostop « normal » sont prêtes à utiliser l'autostop sécurisé à environ 50%
 - Les personnes prêtes à utiliser l'autostop « normal », prêtes également à utiliser l'autostop organisé

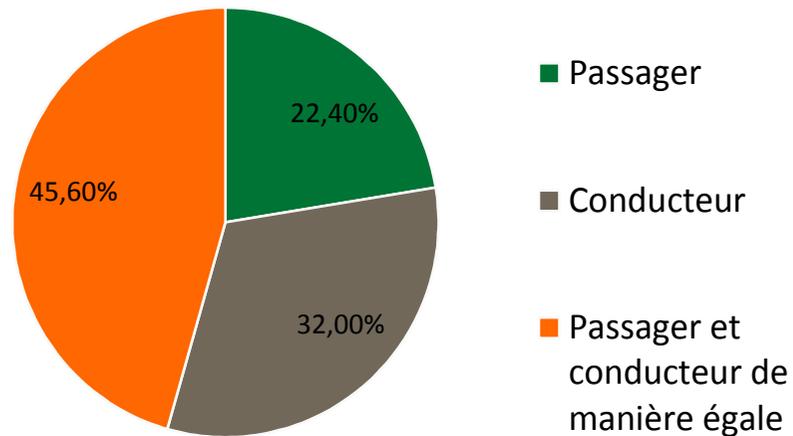
Résultats



- Déplacements domicile-travail à pied : lieu d'habitation à moins de 15 minutes du lieu de travail

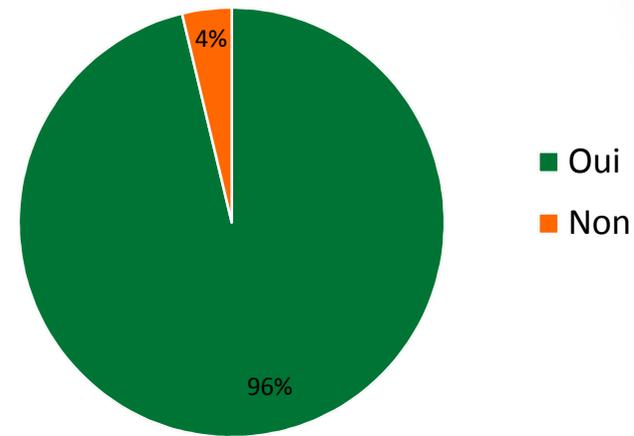
Résultats

Utilisation du covoiturage



Utilisation du covoiturage en tant que conducteur ou passager.

Utilisation d'une aire de covoiturage officielle



Utilisation d'une aire de covoiturage officielle.

- Passager et conducteur de manière égale
- N'utilisent pas une aire de covoiturage officielle du territoire

Propositions : Solutions alternatives

- Augmentation des fréquences des bus
 - Début de matinée
 - Fin de journée
- Mise à disposition de VAE
 - Système de vélib'
 - Location longue durée
- Autostop organisé (Rézo Pouce) à développer
 - Autour de la commune d'Arudy
 - Autour de la commune d'Argelès-Gazost
 - Entre Bagnère-de-Bigorre et Campan



Vélos électriques du Parc.
Crédit photo : Parc national des Pyrénées.

Propositions : Communication

- Rassemblement des informations
- Système d'Information Multimodale (SIM)
 - Préparer des itinéraires en transports collectifs
 - Consulter des fiches horaires
 - Disposer d'informations circonstanciées (actualité, perturbations...)
- Livret mobilité pour personnes peu mobiles et sans internet
- Mobilité propre à chacun
 - Catégorie socioprofessionnelle
 - Situation familiale
 - Situation financière
 - Situation géographique
 - ➔ Association Wimoov
- Sensibilisation à l'environnement
- Découverte des différents modes de transports disponibles (journée mobilité)

Conclusion générale

- Voiture en solo moyen de transport le plus utilisé sur le territoire
- Emissions de gaz à effet de serre à réduire
- Volonté de délaissier ponctuellement la voiture en solo pour un autre mode de transport plus respectueux de l'environnement
- Zones avec un fort besoin de mobilité identifiées
- Recours à des solutions de mobilité innovantes indispensable
- Dynamique du territoire et volonté du PNP peut permettre la mobilisation des acteurs à la sensibilisation aux transports alternatifs

Merci de votre attention



Vallée d'Ossau, Juin 2017.
Crédit photo : SAUVE Florentine.