

# MASSIF PYRÉNÉEN

## ÉTAT DES LIEUX DES MOBILITÉS

**L**es mobilités ont toujours participé au développement social et aux dynamiques économiques du Massif des Pyrénées qui offre un cadre naturel d'exception.

*Quelle peut être aujourd'hui l'organisation des réseaux de transports et des mobilités des habitants et touristes à l'heure de la transition énergétique ?*

*Quelles sont les solutions de la grande accessibilité pour venir dans les centres ou stations des Pyrénées, ou plus locales pour la mobilité quotidienne, selon quelles innovations à l'œuvre ?*

*Le partage d'une vision globale des conditions d'accès et de l'organisation des déplacements en transports collectifs, de part et d'autre de la chaîne de Bayonne à Perpignan, en passant par Toulouse, n'est pas commun.*

*Cette approche est portée à la bonne échelle pour construire une stratégie de mobilité durable, de coopération interrégionale et transfrontalière au service des intérêts du Massif et de la destination « Pyrénées ».*

*C'est pourquoi le Comité de Massif regroupant l'ensemble des acteurs élus et socio-professionnels de la montagne engage une réflexion stratégique à l'échelle du Massif. Cette synthèse reprend quelques aspects d'un plus vaste diagnostic et enquête menés en 2016 par les 3 Agences d'urbanisme du Massif.*

*Une telle démarche de connaissance objective la réalité des mobilités des personnes.*

*Là où les Pyrénées sont souvent considérées comme barrière « physique » bon nombre de projets et d'initiatives locales tendent à construire un espace dynamique à l'échelle de l'Europe.*

## SOMMAIRE

• Un Massif au cœur d'un grand Sud-Ouest européen attractif	2
• Accéder au massif : Conforter les projets de grande accessibilité et diffuser les effets de la grande vitesse .....	4
• Échanger avec le Massif : Coordonner les offres de transports publics pour une chaîne de déplacements efficace.....	6
• Les déplacements dans les Pyrénées pour se rendre au travail : l'attractivité des agglomérations du Piémont .....	8
• Inventer un nouveau modèle de mobilité durable : les initiatives des territoires .....	10
• Les mobilités dans le Massif des Pyrénées : à retenir.....	12



Source : AUDAP

## UN MASSIF AU CŒUR D'UN GRAND SUD-OUEST EUROPÉEN ATTRACTIF

Le Massif pyrénéen français est un «territoire-frontière» naturel au sein d'un vaste espace franco-espagnol et andorran. Si la densité de population est nettement plus faible que ce que l'on constate de part et d'autre de la chaîne, les modèles d'urbanisation sont semblables : une urbanisation diffuse et un étalement urbain toujours en cours.

### Un bassin de population d'échelle européenne

Le Massif pyrénéen est situé au cœur d'un bassin de population franco-espagnol. Il compte à l'échelle européenne un peu plus de 21 millions d'habitants (communes du Grand Sud-Ouest européen).

La chaîne pyrénéenne constitue un vaste espace naturel au sein de ce territoire ainsi qu'une frontière entre ses parties française et espagnole. Les formes d'urbanisation différentes de part et d'autre de la frontière résultent de politiques de développement urbain spécifiques entre France et Espagne.

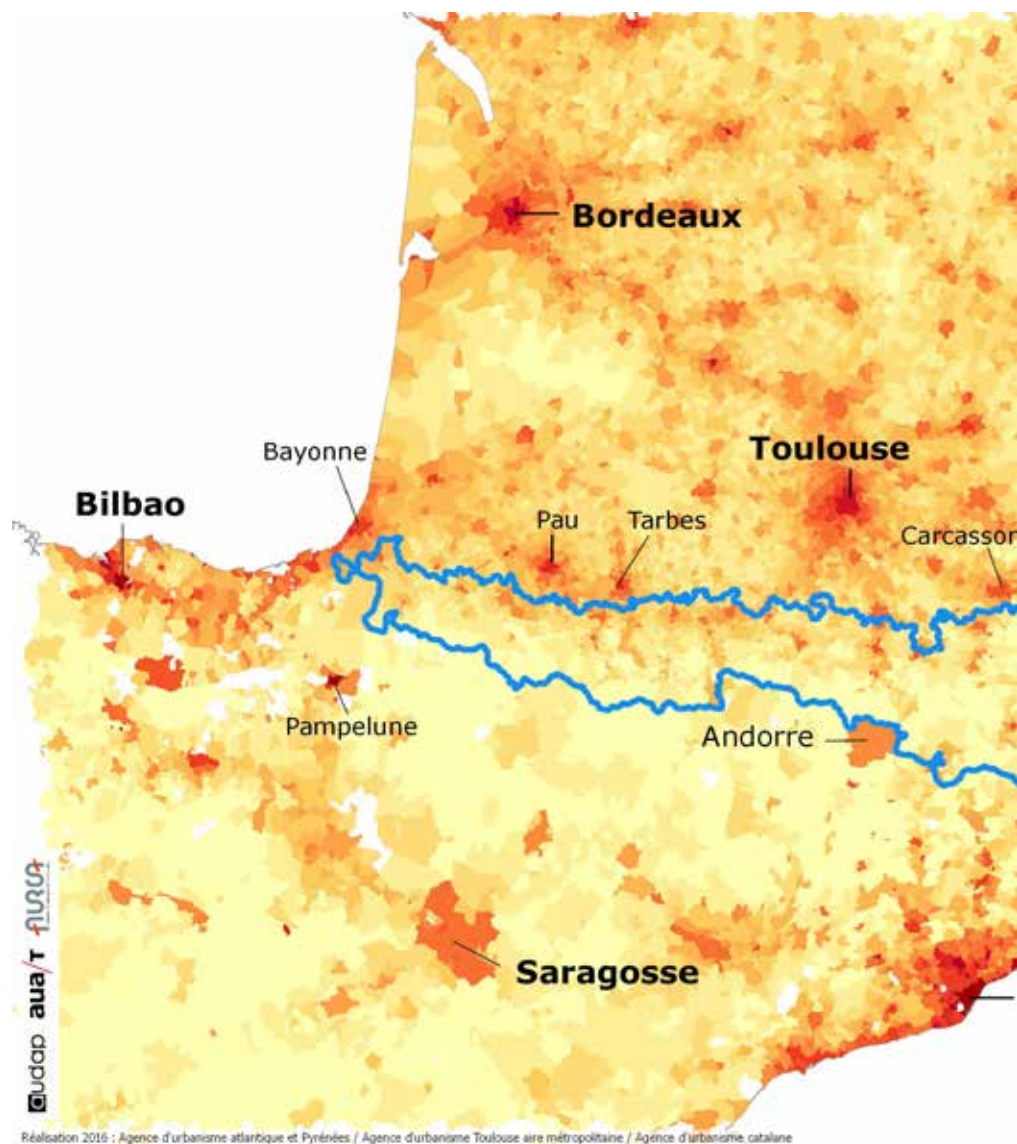
### En France, une périurbanisation diffuse

Côté français, les phénomènes de métropolisation et de périurbanisation engendrent une urbanisation diffuse et de plus en plus continue, longeant le Massif pyrénéen. Ce phénomène, qui a accompagné le développement de l'usage de la voiture et l'élargissement des bassins de vie se poursuit encore aujourd'hui dans un contexte de très forte croissance démographique. Le dynamisme démographique des agglomérations du piémont (Bayonne, Pau, Tarbes, Toulouse, Carcassonne et Perpignan) a des conséquences sur le Massif en raison de cet étalement.

### En Espagne, une concentration de la population sur les grandes agglomérations et le long des littoraux

En Espagne, l'urbanisation se concentre sur les grandes agglomérations et le développement urbain privilégie davantage les littoraux. Dans un contexte de croissance démographique globalement faible, la croissance urbaine favorise les métropoles au détriment des zones les moins peuplées.

### Densité de population dans les communes du Grand Sud-Ouest européen



### Un bassin de 21 M. d'habitants

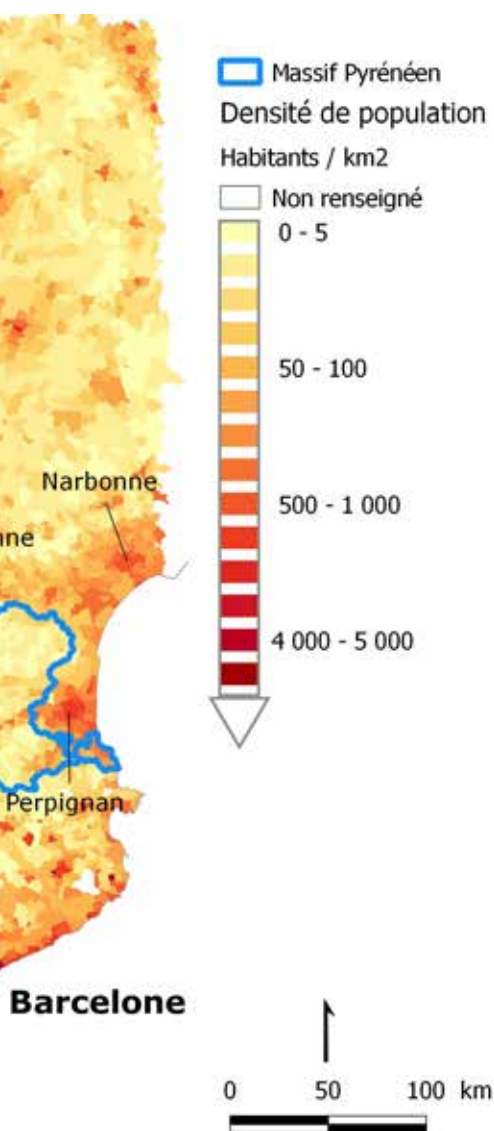
- 8.5 millions en France\* ; + 0.8%/an\*\*
- 0.53 million dans le Massif ; + 0.1%/an
- 12.5 millions en Espagne ; + 0.1%/an\*\*\*

\* INSEE, RP 2013 / \* INSEE, RP 2008 et 2013 / \*\*\* INE, RP 2008 et 2013

Périmètre 7 régions (2013) : Catalogne, Aragon, Pays-basque, Aquitaine, Midi-Pyrénées, Languedoc-Roussillon



Ce phénomène de périurbanisation qui éloigne les populations des services urbains et de transports a tendance à renforcer la dépendance à l'automobile dans un contexte où la population vieillissante y a moins accès et où l'on cherche, à contrario, à développer des moyens de déplacements alternatifs pour des raisons environnementales et économiques.



### Un desserrement des pôles urbains côté français

Sur la partie française du Massif pyrénéen, le développement de l'urbanisation privilégie la frange du Massif ainsi que les fonds de vallées, soit le long des principales infrastructures des réseaux de transports.

L'urbanisation a tendance à s'étendre en lien avec le desserrement des pôles urbains du piémont. Les populations qui s'installent en périphérie des centralités s'éloignent progressivement des services urbains et de transport.

Si la croissance démographique est presque nulle au sein du Massif, on constate néan-

moins un rééquilibrage démographique : le déclin des villes-centres se fait au profit de leurs périphéries.

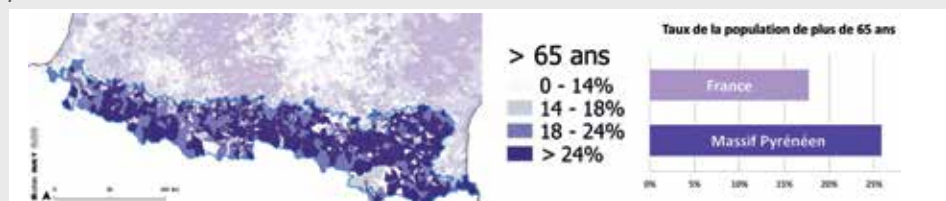
Cet étalement urbain sur un territoire de faible densité renforce encore une dépendance à l'automobile déjà forte. Afin de ne pas exclure les catégories de la population non motorisée, des modes alternatifs et compatibles avec les enjeux environnementaux actuels restent à développer.

Des solutions innovantes et numériques seront indispensables afin de compléter le panel de solutions existantes.

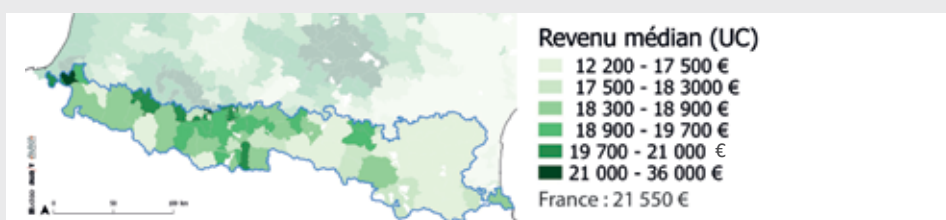
## TYPOLOGIE DE LA POPULATION ET MOTORISATION

### Dans un contexte de forte dépendance à l'automobile, la non motorisation d'une part de la population peut engendrer des phénomènes d'exclusion

La population du Massif se caractérise par une part importante des plus de 65 ans. Le vieillissement se poursuit encore aujourd'hui et est plus marqué dans les communes les plus isolées.



Les revenus des ménages, inférieurs à ceux observés à l'échelle nationale, peuvent également constituer un frein à la mobilité, alors que le budget alloué à la voiture est de plus en plus élevé.



Les personnes ne disposant pas de voiture, pour des raisons budgétaires ou de perte d'autonomie, doivent avoir accès à des solutions alternatives, faute de quoi c'est tout en pan de la population qui peut se retrouver en situation d'isolement et d'exclusion.

## ACCÉDER AU MASSIF : CONFORTER LES PROJETS DE GRANDE ACCESSIBILITÉ ET DIFFUSER LES EFFETS DE LA GRANDE VITESSE

Malgré sa position géographique souvent considérée comme un obstacle aux déplacements, le Massif pyrénéen reste un point de passage-clé à l'échelle européenne depuis ses façades maritimes atlantique et méditerranéenne. Le développement du chemin de fer au XIX<sup>ème</sup> siècle puis des routes au XX<sup>ème</sup> siècle (route des cols, tunnels) ont successivement permis le développement des vallées, des stations thermales et d'altitude. Les réalisations de développement des réseaux ferrés sur le Massif en cours ou programmées

### Une faible perméabilité des échanges recentrés sur les corridors littoraux

L'organisation actuelle des principaux flux contourne le Massif le long de ses façades maritimes (réseaux routier et autoroutier / A63-A9). Il présente une faible perméabilité de ses circulations dans ses parties centrales.

### Un vaste programme de remise à niveau et de développement du réseau ferré

Les projets de modernisation des infrastructures ferroviaires (axe Toulouse-Tarbes...), la régénération des lignes ferrées (Oloron-Bedous, Carcassonne-Limoux, etc.) et les lignes à grande vitesse, sont le garant d'une accessibilité renouvelée avec l'extérieur et les espaces transfrontaliers.

Les grands projets ferroviaires permettent de se raccrocher aux corridors de transports européens. Ils comblent une accessibilité ferrée jusqu'à présent défaillante depuis les portes d'entrées françaises du Massif. Le déploiement de cette grande accessibilité ferroviaire se traduira par une contraction des distances-temps de transport entre agglomérations pyrénéennes et les grands bassins de population européens à moyen/long terme (Ile de France, Bénélux, etc.). Ce mode de déplacement répond aux enjeux d'accès durables aux Pyrénées sur les moyennes distances.

Le succès de la grande accessibilité ferroviaire passera par un effet de diffusion des services TGV via les dessertes ferrées locales et régionales jusqu'en cœur de Massif. L'axe ferré existant du piémont (ex : Inter-Cité Bayonne-Pau-Toulouse) garde un rôle de diffusion essentiel à préserver dans les connexions avec les vallées mais

Infrastructures de transports et des projets routes et fer dans le Massif Pyrénéen (partie française)



#### Réseau ferré

- LGV en service (Madrid-Perpignan)
- ..... LGV en travaux (SEA, CNM, YBasque)
- LGV à l'étude (LNMP, GPSO)
- Ligne existante : modernisation réalisée, en cours ou programmée
- ..... Lignes existantes

#### Réseau routier

- Élargissement des autoroutes (mise à 2x3 voies) réalisée, en cours ou programmée
- Réseau autoroutier
- Aménagement capacité et sécurisation du réseau national

Les réalisations et projets de modernisation du réseau ferré existant relèvent des contrats de projets CPER 2014-2020



conforteront son accessibilité depuis ses principales portes d'accès : métropoles (Toulouse, Bordeaux, Montpellier, Barcelone, ...) et dans une moindre mesure : Perpignan, Bayonne, puis Pau et Tarbes, ... Les enjeux de programmation de ces grandes opérations ferroviaires sont déterminants pour les vingt prochaines années.



- Station de ski
- Aéroport
- Gare

## 10 milliards €

pour les LGV en travaux d'ici 2017 : SEA et contournement de Montpellier d'ici 2017 (source : concessionnaires Oc'via, Liséa)

## 330 millions €

d'investissements pour le réseau ferré existant (CPER 2014-2020) sur le Massif (hors projets Montréjeau-Luchon et Bedous - Canfranc)

également de report modal en lien avec l'ensemble de offres alternatives à la voiture individuelle (car, bus, covoiturage, etc.). La priorisation et le financement des grandes opérations ferroviaires des vingt prochaines années est déterminante. Après la mise en service des LGV SEA puis du contournement Nîmes-Montpellier fin 2017, ce seront près de 20 milliards à mobiliser pour finaliser côté français les 2 corridors grande vitesse européen Atlantique (GPSO) et Méditerranée (LNMP).

### Une accessibilité aéroportuaire plurielle mais peu lisible et à connecter

15 plateformes aéroportuaires ceinturent le Massif tant côté français qu'espagnol. Elles offrent des opportunités d'accès depuis les principales capitales européennes. Les enjeux de concurrence et de complémentarités entre aéroports ne facilitent pas la lisibilité de la destination « Pyrénées ». La connexion entre stations et aéroports (navettes, cars+train, etc.) est un élément à améliorer pour valoriser l'offre aérienne.

### Une accessibilité routière consolidée sur les axes structurants

Les voies routières structurantes font l'objet de projets de consolidation de leur capacité (réseau autoroutier). La sécurisation des axes routiers nationaux permettent de structurer la desserte des Pyrénées. Elles sont aussi les alternatives en l'absence de desserte ferroviaire. Les réseaux Départementaux concourent à garantir l'accessibilité routière aux communes et stations. Malgré leurs efforts certains services s'en trouvent dégradés faute de capacité d'entretien.

## ÉCHANGER AVEC LE MASSIF : COORDONNER LES OFFRES DE TRANSPORTS PUBLICS POUR UNE CHAÎNE DE DÉPLACEMENTS EFFICACE

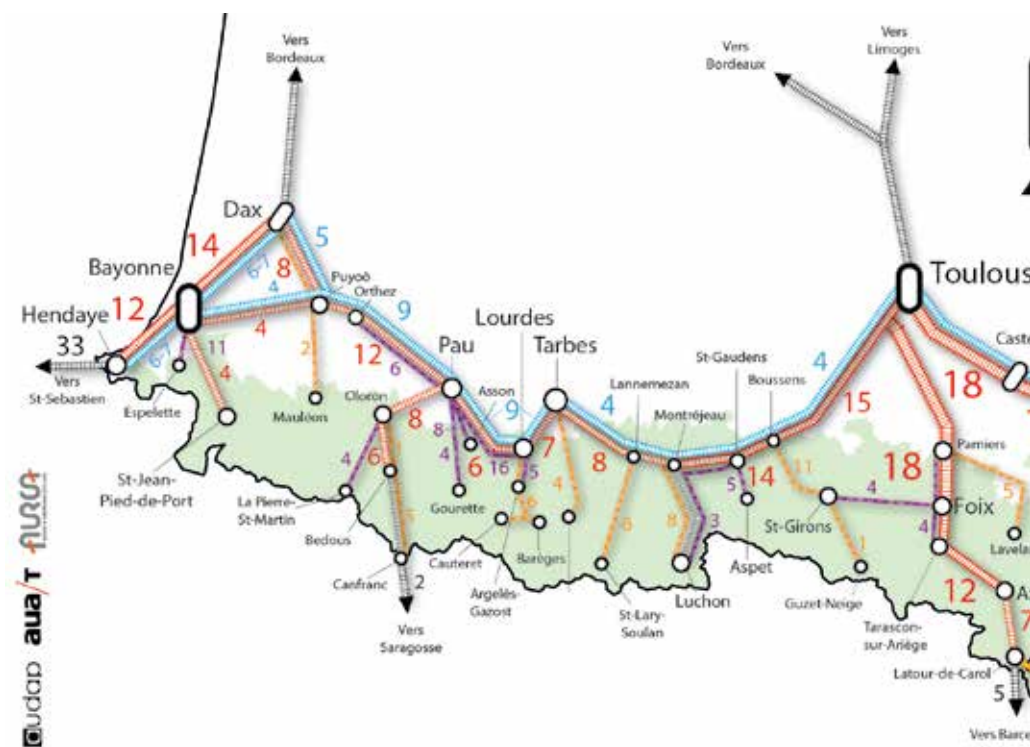
Le Massif et les piémonts pyrénéens bénéficient de réseaux ferrés et routiers complémentaires. Si l'offre de transport public semble parfois abondante, elle souffre de discontinuités et de ruptures de charge qui obèrent son efficacité. Le développement d'une intermodalité physique, horaire et tarifaire permettrait de rendre l'offre de transport en commun plus attractive. Cela nécessitera une meilleure coordination entre les autorités organisatrices des transports.

### Un réseau de transport en commun « en peigne », structuré autour d'une colonne vertébrale longeant le Massif et complété par des lignes en rabattement jusqu'au cœur du Massif

L'offre ferroviaire s'organise autour des lignes principales reliant les rivages océanique et méditerranéen et desservant les principaux pôles urbains du piémont pyrénéen. Les services TGV, Intercité et TER se complètent et permettent une offre abondante le long de la chaîne pyrénéenne.

Cette colonne vertébrale structurante est complétée par un réseau pénétrant jusqu'au cœur de Massif. Sur les 21 lignes ferrées secondaires qui maillaient le territoire du Massif en 1936, seules 5 lignes garantissent encore aujourd'hui un service voyageurs exploité par les Régions. Le reste du maillage est assuré par 22 lignes de cars régionales ou départementales.

### Principales lignes de transports collectifs pour accéder au Massif pyrénéen



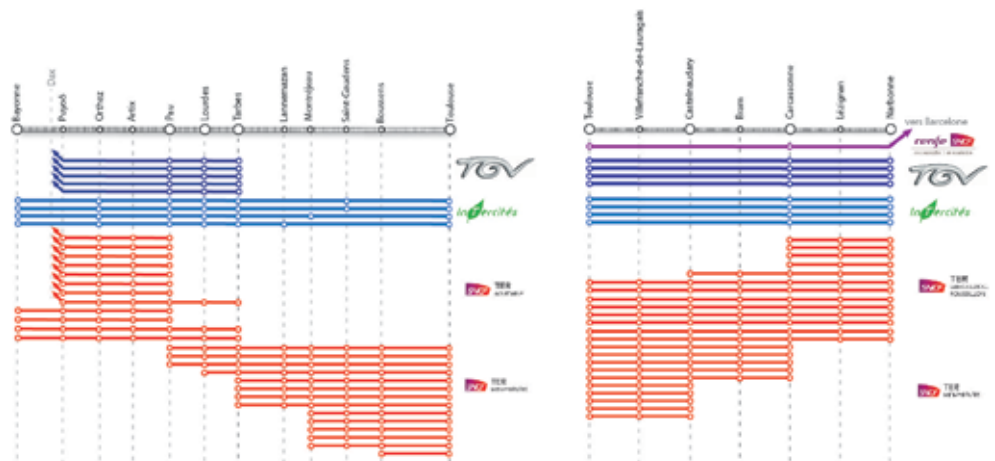
Réalisation 2016 : Agence d'urbanisme atlantique et Pyrénées / Agence d'urbanisme Toulouse aire métropolitaine / Agence d'urbanisme Catalane

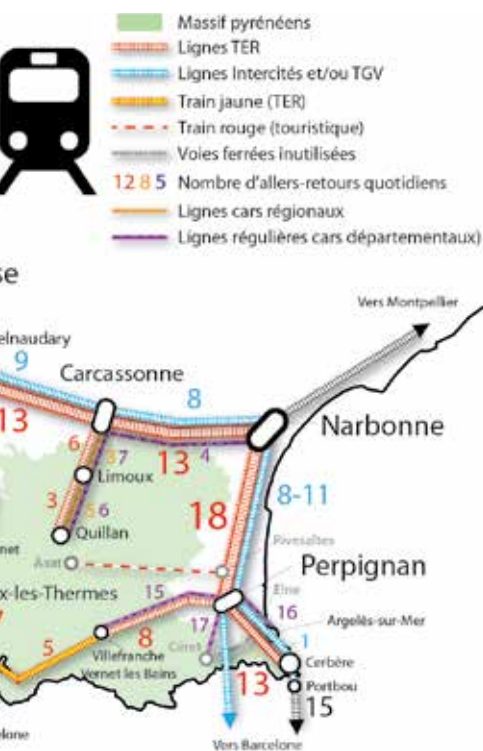
### Une offre hétérogène au sein du Massif

L'offre ferroviaire TER se concentre principalement sur la partie orientale du Massif alors que sa partie occidentale est majoritairement desservie par des lignes de cars. Cette hétérogénéité de l'offre s'explique par une concentration des pôles urbains les plus importants à l'est. Les aires d'influences des métropoles toulousaine, ou perpignanaise s'étendent jusqu'au Massif qui bénéficie des réseaux de transport structurés en étoile autour de leurs villes-centres.

A l'inverse, les services TER du réseau aquitain organisé depuis Bordeaux bénéficient dans une moindre mesure au Massif.

### Continuité des services trains entre Bayonne, Toulouse et Narbonne





## Une offre ferroviaire de piémont dense mais discontinuë

L'offre **Grandes Lignes** (TGV + Intercités) se concentre sur les corridors atlantique et méditerranéen ainsi que sur l'axe Toulouse-Narbonne. En revanche, la liaison entre Toulouse et Bayonne ne propose que 4 Intercités quotidiens et la liaison Toulouse-Perpignan reste peu satisfaisante.

L'offre **TER** est importante mais elle ne compense pas les faiblesses de l'offre Grandes Lignes souvent discontinuë. Elle est généralement calibrée pour desservir les proches périphéries des grandes agglomérations et est limitée à la frontière régionale.

Les effets frontières qui en résultent génèrent des discontinuïtés notamment entre Pau et Tarbes et dans une moindre mesure au niveau de Carcassonne.

Pourtant, moyennant une réorganisation de l'exploitation et des conventions interrégionales, ces discontinuïtés pourraient être largement résorbées à offre quasi-constante.

Alors que l'État se désengage progressivement des Intercités, le rôle des régions pourrait évoluer. Les liaisons longues distances constituent un de leurs nouveaux enjeux.

## Une intermodalité à optimiser

Si l'intermodalité physique est généralement assurée entre le réseau ferré (régional) et le réseau routier (cars départementaux ou régionaux), les correspondances horaires et l'interopérabilité billettique entre services ne sont pas systématiquement optimisées. Il en résulte un manque de lisibilité pour les usagers et des temps de correspondances qui pénalisent l'attractivité des transports en commun par rapport à la voiture individuelle.

## Une dynamique transfrontalière en devenir

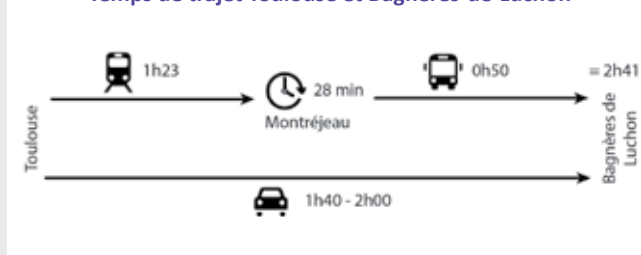
Les liaisons France-Espagne sont rendues difficiles par le franchissement de la chaîne pyrénéenne. L'efficacité du réseau ferré pâtit également d'écartements de rails non compatibles. L'essentiel des échanges transfrontaliers se fait donc aux deux extrémités du Massif malgré les correspondances entre réseaux.

Le réseau grande vitesse en cours de constitution et la standardisation du réseau ferré espagnol relancent une dynamique transfrontalière sur les corridors méditerranéen et atlantique où se concentrent les demandes les plus fortes.

## DES CHAÎNES DE DÉPLACEMENTS À OPTIMISER : EXEMPLE DE BAGNÈRES-DE-LUCHON

Malgré des lignes performantes et une offre abondante, les transports en commun ne sont pas compétitifs par rapport à la voiture pour se rendre à Bagnères-de-Luchon depuis Toulouse. Et ce, en raison d'un temps de correspondance élevé à Montréjeau. Entre Montréjeau-et-Bagnères-de-Luchon, la complémentarité des offres entre les cars régionaux et départementaux pourrait être améliorée afin de tendre vers un cadencement horaire permettant une meilleure lisibilité. La mise en place d'une tarification unique améliorerait également la lisibilité du point de vue de l'usager.

Temps de trajet Toulouse et Bagnères-de-Luchon



Complémentarité de l'offre entre Montréjeau et Bagnères-de-Luchon





## LES DÉPLACEMENTS DANS LES PYRÉNÉES POUR SE RENDRE AU TRAVAIL : L'ATTRACTIVITE DES AGGLOMÉRATIONS DU PIÉMONT

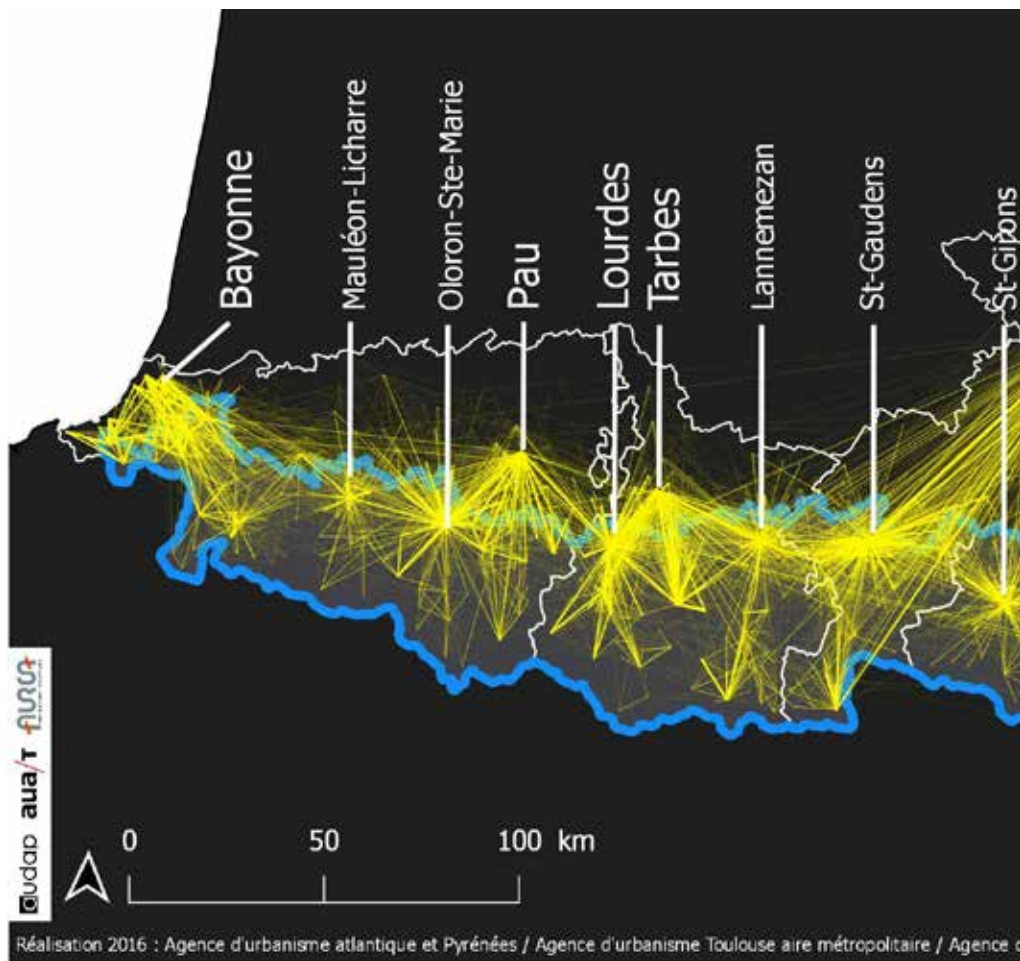
Les déplacements au sein du Massif des Pyrénées sont de natures diverses : tourisme, travail, accès aux services, aux commerces... Se rendre au travail reste cependant un élément structurant pour le quotidien des Pyrénéens : quelques agglomérations, essentiellement en piémont, concentrent la majorité des emplois.

### La forte attractivité des agglomérations du piémont pyrénéen

Les habitants du Massif réalisent chaque jour plus de 200 000 déplacements pour se rendre au travail (auxquels il faut ajouter les salariés saisonniers). Près d'un tiers de ces déplacements le sont à destination d'une commune extérieure au Massif. Les déplacements pour se rendre au travail suivent la logique des vallées ainsi que les infrastructures de transport et sont dirigés vers plusieurs villes qui polarisent les emplois en piémont : Bayonne, Pau, Tarbes, Toulouse, Carcassonne et Perpignan. Malgré la distance, de nombreux pendulaires habitent dans le massif et travaillent tous les jours dans ces agglomérations. Ils ont aujourd'hui majoritairement recours à la voiture pour se déplacer, mais le train, le car, le covoiturage et le télétravail sont des alternatives crédibles.

Les villes situées dans les vallées sur toute la largeur du massif attirent elles aussi des déplacements vers le travail, mais uniquement depuis les communes les plus proches : leurs zones de chalandise sont plus restreintes. Saint Gaudens (31) rayonne par exemple sur l'ensemble du Pays de Comminges. Parallèlement, quelques plateaux forment des bassins de vie transfrontaliers autonomes, à l'image de la Cerdagne.

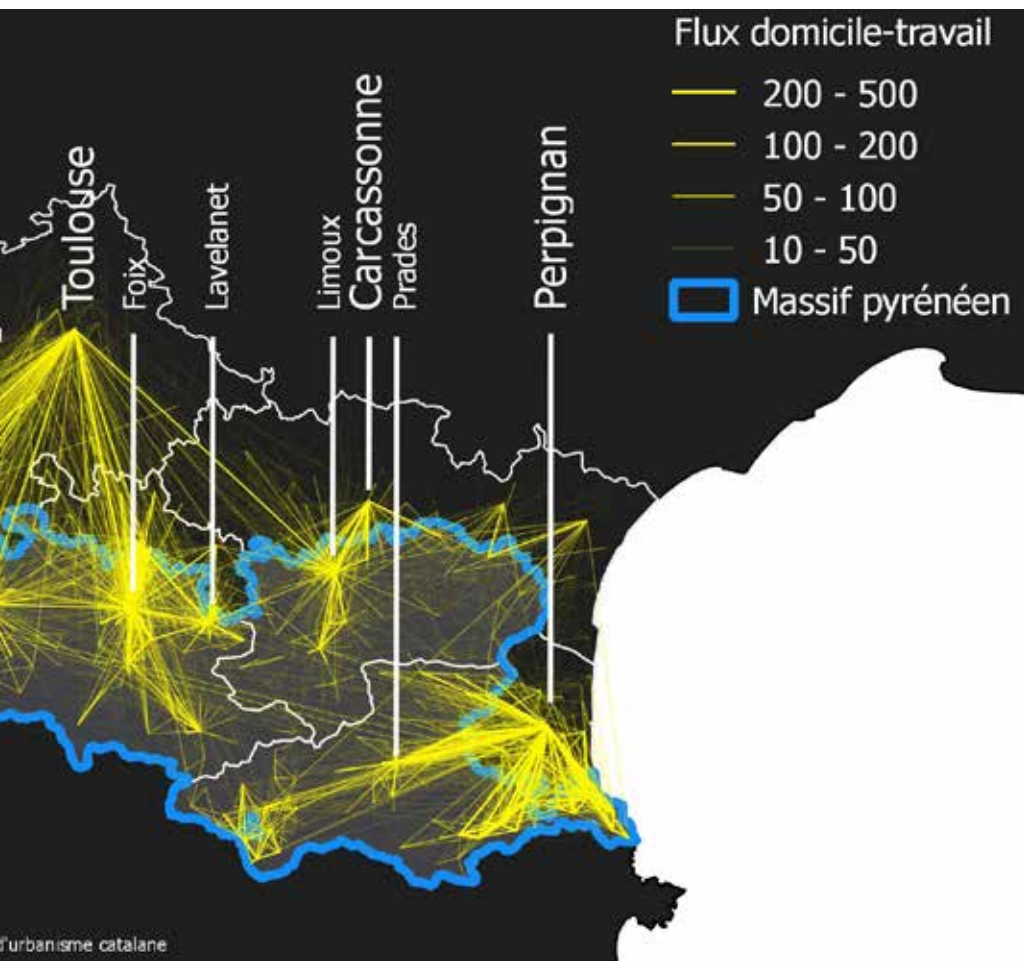
Principaux flux de déplacements domicile-travail en lien avec le Massif pyrénéen



### LA CERDAGNE, BASSIN DE VIE TRANSFRONTALIER

La Cerdagne est une plaine d'altitude transfrontalière : la principale ville, Puigcerdà, est en Catalogne du sud mais de nombreuses personnes qui y travaillent ont fait le choix d'habiter côté français parce que le logement y est plus accessible. Ce sont ainsi plus de 250 personnes qui tous les jours passent la frontière pour aller travailler. Mais ce n'est pas l'unique motif : les achats et les sorties sont également source de déplacements transfrontaliers, tout comme l'accès à l'hôpital transfrontalier. Se fait jour un enjeu particulier d'accès routier plus direct à l'hôpital et d'accessibilité en transports collectifs à améliorer depuis les communes cerdanes côté français. Quelles réponses apporter en matière de transport ? Aujourd'hui, à part la voiture, seuls le train et un aménagement cyclable permettent de relier Latour-de-Carol à Puigcerdà.





urbanisme catalane

## Agglomérations, périurbain, ruralité : la diversité des territoires pyrénéens

Les Pyrénées sont composées d'une diversité de territoires. Entre villes et ruralités, trois situations complémentaires composent le massif :

- **Les agglomérations**

**Pour exemple : Saint-Gaudens, Prades, Cérét.** Quelques agglomérations, souvent situées à l'entrée des vallées, concentrent les équipements et services. Ainsi, Oloron-Ste-Marie, Lourdes, St-Gaudens, Foix, Limoux, Prades, Cérét, Argelès-sur-mer, forment un réseau de villes moyennes dont les centres-villes équipés de gares et plus denses que le reste du territoire sont des passages obligés pour tous les Pyrénéens.

- **Les territoires périurbains**

**Pour exemple : la Bigorre, les Albères, la vallée de la Nive.** De nombreuses communes pyrénéennes accueillent un habitat récent : ce sont les actifs des agglomérations, grandes ou moyennes, qui viennent habiter de plus en plus loin. Ainsi les franges nord du Massif pyrénéen sont des espaces périurbains à dominante résidentielle qui fonctionnent en complémentarité avec les grandes villes du piémont : les habitants, plus jeunes que dans le reste du Massif, réalisent des déplacements longs pour se rendre au travail.

- **Les territoires ruraux**

**Pour exemple : les Pyrénées Audoises, le Haut-Béarn.** Finalement, le haut des vallées sont des territoires éloignés des agglomérations les plus importantes : ce sont des espaces ruraux peu denses où l'enjeu des mobilités est l'accès aux équipements et commerces, notamment pour les populations les plus âgées. Même si le déploiement d'un Internet à haut débit est toujours en cours, le télétravail est une alternative aux déplacements professionnels et un élément d'attractivité pour attirer de nouvelles populations.

# 66 500

déplacements quotidiens  
entre le Piémont et le coeur du massif  
(données INSEE 2013)

# 49%

La part de la population pyrénéenne qui  
habite à moins de 10 minutes en voiture  
d'un arrêt ferroviaire



Le train jaune entre Villefranche, Vernet-les-Bains et Latour de Carol dans les Pyrénées Catalanes

## INVENTER UN NOUVEAU MODÈLE DE MOBILITÉ DURABLE : LES INITIATIVES DES TERRITOIRES

Régions, Départements, Parcs Naturels, Communautés de Communes, sites touristiques, les acteurs de la mobilité et des transports des Pyrénées ont mis en place une diversité de solutions pour améliorer les déplacements au sein du Massif. Répondant à des problématiques et des profils multiples (actifs, personnes âgées, touristes...), ces actions opérationnelles et finement adaptées aux territoires facilitent le quotidien des habitants du Massif et gagneraient à être mieux connues.

### PANORAMA DE BONNES PRATIQUES : Des gares adaptées à toutes les offres de mobilité

La coordination des réseaux de transports collectifs se traduit concrètement dans les pôles d'échanges. Lieux regroupant plusieurs offres de mobilités (train, bus, car, vélo...), ils sont visibles et participent à la valorisation des offres de transport qui maillent le territoire. L'organisation des pôles d'échanges a tout intérêt à s'appuyer sur le réseau des gares pyrénéennes. Aménagement d'espaces d'attente pour les voyageurs, informations sur les solutions de mobilité, accès facilité pour les piétons, tous ces ingrédients forment un pôle d'échanges efficace



Valoriser le rôle des gares (schéma du contrat d'axe en Béarn)

Retour d'expérience :  
Le pôle multimodal de la gare de Foix (09)



Image de synthèse du futur pôle multimodal de la gare de Foix

La gare de Foix, située sur la ligne de Transport Express Régional (TER) entre Toulouse et Latour-de-Carol le long de la vallée de l'Ariège, est en phase d'être constituée en véritable pôle

d'échanges. Les travaux ont débuté en octobre 2016. Sur le terrain SNCF qu'occupait les bâtiments du fret, la commune participe à l'aménagement des espaces pour chaque usager : places réservées pour le bus, pour les taxis, mais également pour les motos et les voitures via un parking végétalisé de 230 places. Afin d'intégrer le futur pôle multimodal à la ville, des cheminements piétons et cyclistes sont prévus. Cet espace soutiendra la pratique des déplacements intermodaux (voiture-train, marche à pied-car, ...) et valorisera la gare. D'autres démarches de ce type se développent (Prades, Port Vendres, Bedous, etc.). Les contrats d'axe en Béarn y contribuent également.

### Transport à la demande, navette et covoiturage dans les territoires peu denses

Les territoires ruraux des Pyrénées accueillent une population peu dense. Ajoutés aux contraintes du relief, les transports collectifs réguliers sont trop lourds pour desservir correctement tous les habitants du Massif. La majorité des territoires ont recours au transport à la demande porté par les départements ou par les communautés de communes pour compléter les réseaux de trains et de cars : ce sont des lignes de bus, minibus ou taxis qui ne circulent que sur demande anticipée d'un usager.

Des territoires du Massif expérimentent également des navettes minibus pour faciliter l'accès aux emplois (Aldudes - Pays basque) ou aux services (Vallée d'Aspe - Béarn).

Pour aller plus loin, partager l'utilisation des voitures est également une alternative aux transports collectifs : le covoiturage ou le stop organisé sont des solutions de mobilité soutenues par les départements ou les collectivités locales : cela se traduit par des systèmes de mise en relation des conducteurs et passagers et éventuellement par des aménagements des points de rendez-vous.

Retour d'expérience :



RezoPouce en Vallée d'Aspe

La Communauté de communes de la vallée d'Aspe (64), tout comme le Parc Naturel Régional des Pyrénées Catalanes (66), s'engagent dans la mise en place d'un RezoPouce. Dispositif d'autostop organisé, il permet de sécuriser et faciliter le partage d'une voiture le temps d'un trajet. Un système d'inscription et un réseau de points de rencontre organisent le service qui sera lancé en 2017.



## Des expériences avec l'électromobilité

Dans les espaces pyrénéens souvent peu denses en population, la voiture et les déplacements individuels jouent un rôle central dans l'organisation des déplacements. L'enjeu est donc de rendre les déplacements automobiles plus durables, en mobilisant l'électricité comme source d'énergie. Sous l'impulsion des syndicats départementaux, l'ensemble des territoires pyrénéens s'équipent en bornes de recharge électrique. L'essor du vélo électrique participe à ces alternatives.



Expérience en matière d'électromobilité en Vallée d'Aspe  
Source : CCVA

## Le télétravail pour compléter les offres de transport

L'accès au numérique et au haut-débit est un enjeu fort pour compléter les possibilités de déplacements dans le massif des Pyrénées. Le déplacement quotidien vers le travail, souvent long, peut être évité par une journée de télétravail, c'est-à-dire de travail à distance. Que ce soit depuis le domicile ou depuis un tiers-lieu, la possibilité de télétravailler est un argument supplémentaire pour maintenir et attirer de nouvelles populations.

### Le tiers-lieu de Limoux (11)

Constituée en Société Coopérative d'Intérêt Collectif (SCIC), le Tiers-Lieu de Limoux (TLL) est un lieu de rencontre multiple. C'est un espace dédié au travail et ouvert tous les jours de 8h30 à 18h30, qui propose plusieurs services aux professionnels dont un accès informatique et Internet efficace. A raison d'une contribution financière (78 € pour 10 tickets une journée par exemple), les particuliers peuvent venir y travailler entre une demi-journée et plusieurs mois : le tiers-lieu est une alternative aux déplacements quotidiens longs jusqu'au lieu de travail ou à la solitude d'un emploi autonome. TLL propose également la location de salles de réunion.



## La prestation mobilité dans l'offre loisirs-tourisme

Le tourisme estival, hivernal ou thermal attire de nombreux touristes dans le Massif des Pyrénées, jusqu'aux points d'intérêt parfois difficiles d'accès. Ces déplacements sont majoritairement réalisés en voiture, même si plusieurs initiatives locales visent à mieux faire connaître d'autres possibilités de déplacements plus durables, à les coordonner et à les rendre attractives : le trajet peut faire pleinement partie de « l'expérience touristique ». De nombreux exemples de navettes saisonnières relient les arrêts de transports collectifs aux sites touristiques, à l'image du dispositif mis en place sur le réseau de cars des Pyrénées Atlantiques.

### L'offre combinée Skirail (Midi-Pyrénées)

Skirail, proposé par l'ancienne Région Midi-Pyrénées, offre une réduction de 50 % sur les tarifs des Trains Express Régionaux (TER) pour se rendre dans les stations pyrénéennes, mais également sur les forfaits à la journée, ainsi que des prix attractifs sur la location de matériel. Ce dispositif est particulièrement adapté à la station d'Ax-les-Thermes, la dernière du Massif à être desservie en train.



Les stations de ski desservies par l'offre Skirail avec le TER Midi Pyrénées

## LES MOBILITÉS DANS LE MASSIF DES PYRÉNÉES : À RETENIR

Le Massif des Pyrénées est composé de territoires hétérogènes qui se complètent : les agglomérations du piémont qui concentrent les emplois, les commerces et services, les espaces périurbains extensions résidentielles de ces agglomérations et espaces ruraux plus éloignés. La population pyrénéenne est peu dense. Ce constat, renforcé par l'étalement urbain et la moindre attraction des centres-villes, est un modèle de développement adapté à la voiture individuelle mais pas à la mobilité durable. Les habitants du Massif sont amenés à réaliser de longs déplacements, notamment pour se rendre au travail.

Les grandes infrastructures d'accès au massif sont en cours de consolidation. Les autoroutes encadrent les Pyrénées sans y pénétrer, côté français comme côté espagnol. La grande vitesse ferroviaire, partiellement en service sur la façade méditerranéenne, fait l'objet d'une programmation ambitieuse d'ici 2032 dont la diffusion des effets dans le Massif est à bâtir. La vélo-voie du piémont pyrénéen reste à compléter.

Les offres de transports collectifs sont diverses dans les vallées pyrénéennes : train, car, covoiturage, gagneraient à se coordonner et à communiquer conjointement pour une meilleure compréhension par les habitants et les touristes. Les infrastructures ferroviaires, supports à la mobilité durable, restent en plusieurs points menacées.

De nombreuses initiatives locales participent à faciliter les déplacements durables dans le Massif : aménagement de pôles d'échanges, développement du télétravail, navettes pour l'accès aux sites touristiques, organisation de transports à la demande... sont autant de solutions de mobilités qui fonctionnent dans plusieurs vallées pyrénéennes et qui pourraient être valorisées et généralisées.

### Les quatre enjeux des mobilités pyrénéennes

- Diffuser les effets de la grande accessibilité dans le coeur de Massif
- Améliorer la lisibilité des chaînes de déplacements et de l'intermodalité
- Innover en matière de solutions de mobilités durables et d'offres locales
- Repenser le développement des territoires et de l'urbanisation dans la vallée

Afin de constituer un cadre au développement des actions en faveur des mobilités durables et de participer à leur impulsion, le Commissariat de Massif s'engage dans la réalisation d'un livre blanc des mobilités pyrénéennes en 2017.

L'état des lieux des mobilités dans le Massif a été réalisé grâce au concours des deux Régions, six Départements, nombreuses Communautés de Communes, des Parcs Naturels, des exploitants de transports collectifs et des acteurs du tourisme des Pyrénées.



Entrée de Bagnères de Luchon : accès depuis la route départementale, et la ligne ferroviaire actuellement fermée

Conception :  
- AUDAP, AUAT, AURCA

Rédaction :  
- Sylvain Boux (Auat)  
- Louise Chasset (Aurca)  
- Romain Mathey (Audap)



Avec la participation de :