



WORKSHOP
SUR LA CONNAISSANCE
DES PRATIQUES DE MOBILITÉS
jeudi 20 octobre 2022 . Pau



Les Actes /



Photos et pictogrammes :

Audap, Unplash - Martin Adams,
TheNounProject - NeMaria, Rex

Rédaction & réalisation graphique :

Vincent Hély, Faïch Ruellan,
Alice Michelin, Ludovic Réau

AUDAP - Décembre 2022



INTRODUCTION

PAR DENIS CANIAUX

Directeur général de l'audap

La sphère des mobilités connaît des évolutions profondes : multiplication des solutions de mobilité : auto-partage, trottinettes, véhicules électriques et autonomes...; pression sur le prix des énergies dans des contextes de contraintes budgétaires ; évolutions de modes de vie : e-commerce, télétravail, vie à temps continus...

Ces changements impactent nos façons de nous déplacer : dans quelles mesures ? à quels rythmes ? avec quelles conséquences ? Il nous faut observer ces mutations, les connaître pour agir et optimiser les choix politiques et la cohésion entre les acteurs de l'aménagement.

À ce titre, le Club des observatoires de la mobilité a été engagé en 2021 à l'initiative des membres de l'Agence et animée par celle-ci pour répondre à plusieurs besoins : échanger sur les données dont chacun dispose : infrastructures, services, usages...; harmoniser les données pour favoriser le réemploi et le partage ; capitaliser de nouvelles données.

Ce Workshop est une nouvelle étape de cette démarche pour identifier de nouvelles potentialités de connaissances, et s'interroger sur l'usage que l'on souhaite en faire.

Trois intervenants nous ont fait le plaisir de participer pour éclairer nos échanges : Marianne THÉBERT, Chargée de Recherche à l'Université Gustave Eiffel, qui a proposé une mise en pers-

pective des méthodes de connaissance des pratiques de mobilités ; Patrick BÉDEK, Vice-Président chargé des Mobilités de la Communauté Urbaine du Grand Reims, qui a témoigné du recours de sa collectivité à une enquête de Mobilité Certifiée Cerema (EMC²) ; Lionel DOUZAL, Chargé de projet et d'études, Mission Innovation et Partenariat, Adjoint au Responsable d'Unité de la DDT Haute-Garonne, qui a évoqué la mise en œuvre d'un « POC Mobilités », un outil léger sous forme d'application pour relever les déplacements d'individus volontaires.

A l'issue des présentations, des échanges ont été menés en format ateliers pour chercher à répondre à trois questions :

- Que connaissons-nous des pratiques de mobilités sur nos territoires ?
- Que voudrions-nous connaître des pratiques de mobilités sur nos territoires ?
- Que voudrions-nous faire de ces connaissances ?

Au nom des membres de l'Agence et du Club des observatoires de la mobilité, je tenais à remercier chaleureusement chaque intervenant pour leur présence et des connaissances qu'ils nous ont partagé ainsi que l'ensemble des participants pour la qualité des échanges.

1 /

SÉANCE PLÉNIÈRE

Pourquoi et comment
connaître les pratiques
de Mobilités ?



LES ENJEUX POLITIQUES DES CONNAISSANCES DES MOBILITÉS

PAR MARIANNE THÉBERT

Chargée de recherche à l'Université Gustave Eiffel

La mobilité est une problématique économique, sociale et territoriale majeure et une question éminemment politique. La connaissance des pratiques de mobilités est un enjeu primordial pour les élus et leurs services.

Questions scientifiques, enjeux opérationnels

L'approche scientifique de l'analyse des déplacements traduit les préoccupations politiques du moment. Trois générations de méthodes mettent en avant les évolutions de l'attente des dirigeants :

- L'approche fonctionnelle par les flux, les sciences du trafic et la modélisation, utilisée dès l'après-guerre en Amérique du Nord, a permis d'anticiper la demande de déplacement et d'équiper les territoires en infrastructures pour limiter les contraintes au développement de l'automobile. L'analyse critique de cette méthode démontre néanmoins que le système autoalimente les congestions contre lesquelles il prétend lutter.
- L'approche par les activités des ménages, qui permet de comprendre la demande, telles que enquêtes ménages-déplacements (EMD, aujourd'hui EMC²). Elles vont au-delà du simple comptage et permettent de comprendre la demande, avec la prise en compte des contraintes spatiales et des choix modaux.

- Les années 90 voient apparaître un phénomène de « Mobility Turn » dans les sciences sociales. Il s'appuie sur les dynamiques de transformation à partir de la mobilité. Celle-ci est envisagée tel un capital, une potentialité. La réflexion intègre aussi les « non-déplacements », ceux que les individus peuvent éviter ou ne pas réaliser. Cela engendre les préoccupations politiques et des questionnements relatifs à la cohésion territoriale des politiques d'aménagement.

Mobilités et structurations territoriales, des savoirs acquis par l'analyse des mobilités

Si le « budget-temps » consacré aux déplacements n'a pas beaucoup évolué, les distances parcourues ont en revanche explosé en raison de l'augmentation des vitesses : à temps de déplacement constant, on effectue donc un trajet beaucoup plus long (Conjecture de Zahavi), particulièrement pour les trajets domicile-travail. Un phénomène a accompagné l'essor de l'automobile : on se déplace de plus en plus en voiture et davantage de périphérie à périphérie. Ces déplacements ont conduit à façonner les territoires. La nouvelle répartition du peuplement et des activités génèrent des besoins de mobilité et favorisent l'étalement urbain. L'analyse plus précise des pratiques de mobilités révèle cependant de fortes disparités entre les individus : 17 % d'individus immobiles, 22 % d'individus effectuant plus de 5 déplacements



par jour. Par ailleurs, 25 % de la population effective 50 % des déplacements et 70 % des kilomètres parcourus.

On voit également apparaître d'autres clivages : plus on a de revenus et de diplômes, plus on fait de kilomètres. Les différences individuelles de mobilité peuvent néanmoins difficilement être interprétées en termes d'inégalités sociales. Il faut distinguer l'hypermobilité spatiale et l'hypermobilité sociale, la première pouvant être synonyme de stagnation sociale. La proximité peut aussi être perçue comme un luxe.

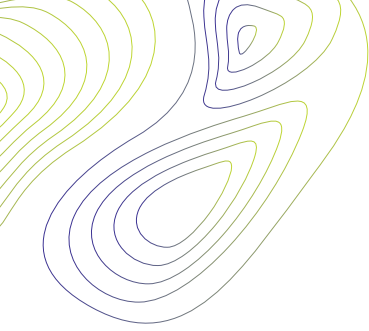
Plus généralement, on constate que l'amélioration des conditions de mobilité n'améliore pas mécaniquement l'accessibilité partout et pour tous. Les investissements dans les infrastructures n'empêchent pas une inégalité croissante d'accessibilité selon les classes sociales : une nouvelle ligne de transport ne va pas nécessairement conduire à leur bassin d'emploi. C'est cette dernière notion d'accessibilité qui apparaît aujourd'hui comme l'enjeu des politiques de mobilité.

Les enquêtes peuvent-elles répondre aux enjeux actuels de l'action publique ?

Deux principes au moins doivent être considérés. Le premier est la nécessité de croiser les informations pour bien cerner les problèmes, en identifiant les différences selon les individus, les territoires, les périodes... Il est nécessaire de croiser les indicateurs et les enquêtes pour dépasser les limites des dispositifs de connaissances. Il faut ainsi veiller à ne pas invisibiliser certaines catégories de population à enjeu (actifs interurbains, précaires hypermobiles notamment). Le second est de ne pas enfermer les territoires dans une problématique modale : au-delà du calcul des parts modales, il faut tenir compte du volume et des distances. Ainsi, un tel raisonnement doit conduire à agir à différentes échelles et à intégrer les rythmes de déplacements. Il s'agit aussi d'identifier la multimodalité des pratiques, qui peut être invisibilisée dans certaines enquêtes.

ALLER PLUS LOIN

Télécharger le diaporama /
<https://colibris.link/MarianneThebert>



« Les enjeux de connaissance de la mobilité doivent conduire à comprendre comment les individus vivent et dans quel environnement, de manière à mieux anticiper leurs choix de déplacement. À ce titre, les enquêtes peuvent se révéler un outil précieux, à condition d'actualiser leurs investigations sur une meilleure connaissance des pratiques en dehors des grands territoires urbains. »



L'ENQUÊTE MÉNAGE CERTIFIÉE CEREMA (EMC²) SUR LE TERRITOIRE DU GRAND REIMS

PAR PATRICK BÉDEK

Vice-président chargé des mobilités
de la Communauté Urbaine du Grand Reims

L'enquête ménage certifiée Cerema, appelé également EMC², a été menée par la Communauté urbaine du Grand Reims, communauté qui regroupe 143 communes et compte 300 000 habitants. Les résultats sont tout frais, ils ont été livrés en cette année 2022.

Les contours de l'enquête

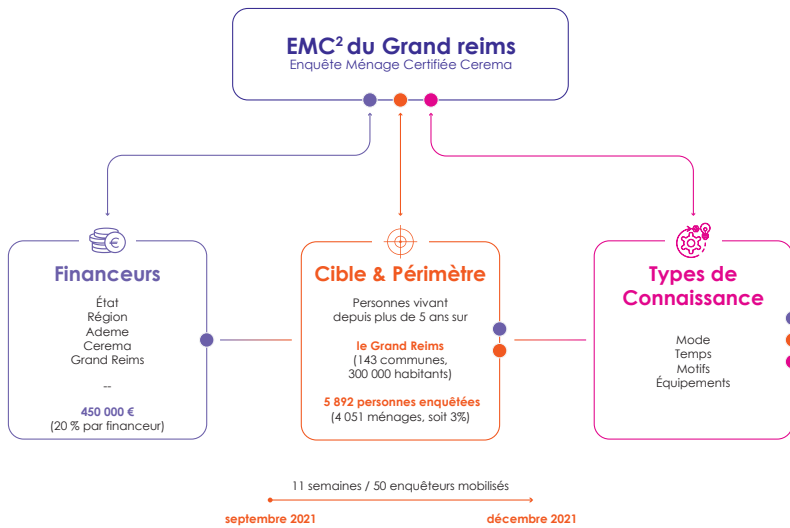
La dernière enquête datant de 2006 et ne couvrant qu'un étroit périmètre, il s'agissait pour la communauté urbaine d'actualiser et compléter sa connaissance des mobilités à l'échelle de son vaste territoire.

Appuyée sur une communication en amont (prospectus, presse locale et institutionnelle, réseaux sociaux ...) pour mobiliser et rassurer les habitants, la nouvelle enquête a conduit à interroger 3 % des ménages soit 5 892 personnes représentatives de la population résidente. Un regard spécifique a été porté sur les étudiants. Les personnes de passage ou en transit ne sont néanmoins pas pris en compte.

Les premiers enseignements

Parmi les enseignements majeurs retenons :

- L'origine et la destination des déplacements : 93 % des déplacements se font en interne au Grand Reims).
- Le nombre de déplacements par jour et par personne : 3,8
- Le temps de déplacements : 49 minutes de déplacement au quotidien (contre 62 en moyenne nationale) et 18 en moyenne pour un déplacement.
- La part modale des déplacements : 50 % des déplacements sont effectués en voiture et 37 % à pied (contre 58 % et 30 % en 2006), confirmant une baisse de la place de la voiture. Les transports en commun stagnent à 9 % tandis que le vélo progresse à plus de 3 %.
- Le nombre de personnes par véhicule : 1,3 personnes en moyenne par véhicule.



audap

Agence d'urbanisme Atlantique & Pyrénées, 2022

Des perspectives d'utilisation

Le Grand Reims perçoit ainsi deux perspectives principales d'exploitation à venir de cette enquête :

- La première est d'exploiter les données brutes, en détaillant par exemple les parts modales par distances, motifs et secteurs, ainsi que le « zoom » sur des usagers et territoires spécifiques.
- La deuxième perspective d'utilisation est d'éclairer la définition des politiques publiques notamment la révision du plan de déplacements et documents de planification, le développement de nouveaux services de mobilités...

« Appuyée sur une communication en amont pour mobiliser et rassurer les habitants, la nouvelle enquête a conduit à interroger 3 % des ménages soit 5 892 personnes représentative de la population résidente. Un regard spécifique a été porté sur les étudiants. »

ALLER PLUS LOIN

Télécharger le diaporama /
<https://colibris.link/PatrickBedek>



LE « CLIC'N'GO » MOBILITÉS SUR UN TERRITOIRE D'EPCI

PAR LIONEL DOUZAL

Chargé de projet et d'études, Mission Innovation et Partenariat, Adjoint au Responsable d'Unité, Direction Départementale des Territoires de Haute-Garonne (DDT 31)

L'expérimentation dénommée « Clic'n'go » est testée sur le territoire du SICOVAL, la Communauté d'agglomération du Sud – Est de Toulouse. Elle consiste en l'utilisation d'un outil permettant de relever les déplacements d'individus volontaires. Cette démarche s'est inscrite dans le cadre de l'évolution des pratiques liées à la crise sanitaire et au changement climatique, ainsi qu'à la mise en œuvre de la loi LOM.

Les principes du projet

Si le projet vise, *in fine*, à obtenir une meilleure connaissance des déplacements pour anticiper les besoins des usagers et les évolutions des pratiques, il s'agissait à ce stade d'étudier le potentiel des nouvelles technologies pour mener des enquêtes régulières auprès de la population. L'application mobile « Clic'N'Go », développée par la DDT 31, le SICOVAL et la société SGEVT a été proposée en téléchargement à des volontaires (150) renseignant une fiche d'identification pour connaître leur profil. Activée sur leurs téléphones portables, elle a permis de tracer, pour une semaine au moins, leurs déplacements et connaître leurs pratiques de mobilités : modes, motifs, fréquences, durées, itinéraires... essentiellement par de l'Intelligence Artificielle et des compléments manuel. D'autres informa-

tions, tel que l'avis sur une situation, ont pu être demandées, via un support téléphone mobile (Android / iOS), pour la connaissance des mobilités afin d'anticiper les besoins des usagers et les évolutions des pratiques. Il s'agit ainsi de pouvoir faire des enquêtes régulières et en open source. Les acteurs du projet sont la DDT 31, le SICOVAL et la société SGEVT (développeur de l'application). Cette application (Clic'N'Go) consiste à renseigner ses déplacements (mode motif, fréquences, durée...) sur son téléphone, de manière à tracer les mobilités. Elle permet ainsi d'effectuer des relevés, appuyés sur des questionnaires (profil, habitudes, satisfaction, vélo). Le travail a été effectué sur le premier semestre 2022 avec la phase de récolte de données du 1^{er} au 30 avril (plus de 150 volontaires. La composition des répondants montre toutefois une très nette surreprésentation des cadres (68 % contre 24 % dans la population du SICOVAL).



« Cette application (Clic’N’Go) consiste à renseigner ses déplacements (mode motif, fréquences, durée...) sur son téléphone, de manière à tracer les mobilités. Elle permet ainsi d’effectuer des relevés, appuyés sur des questionnaires (profil, habitudes, satisfaction, vélo). »

Résultats observés

Plus de 6 000 déplacements et 55 000 kilomètres ont été tracés durant le mois d’expérimentation. La grande majorité des volontaires ont participé à l’enquête pendant plus d’une semaine et 80 % d’entre eux l’ont fait par souci d’aider la collectivité et par intérêt pour les enjeux liés au report modal. Parmi les résultats retenons :

- Le nombre de déplacements par jour et par personne : 4,5.
- Le temps de déplacements : 90 minutes environ.
- La part modale des déplacements : La voiture thermique est le mode de déplacement le plus utilisé (800 heures au total), particulièrement pour les déplacements de plus de 3 km. Les modes doux tel que la marche (380 heures), le vélo (200 heures) et le vélo électrique (100 heures) suivent.
- Le motif de déplacement : Ce sont pour les trajets domicile-travail que le recours au vélo est le plus fréquent.
- Le ressenti des usagers : Les principaux inconvénients exprimés quant au recours au vélo sont sa dangerosité et sa dépendance à la météo.

Perspectives d’applications

Cet outil permet ainsi une application souple, adaptable dans le temps, auprès d’un public cible. On peut donc en déduire de vastes possibilités d’application comme :

- L’observation, des pratiques de mobilités et leur évolution.
- L’évaluation d’un aménagement ou d’une politique de mobilité.

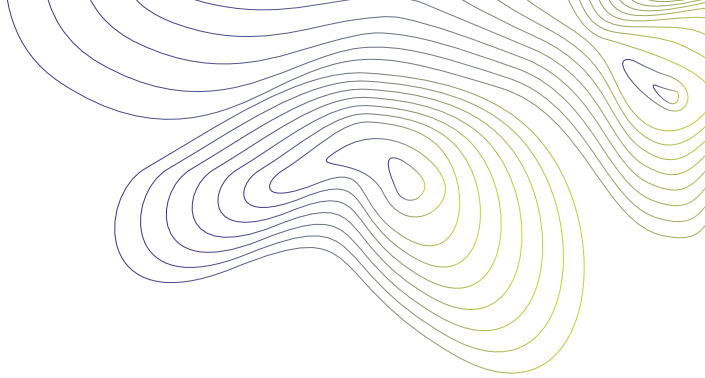
Il s’agira néanmoins, en phase opérationnelle, de garantir une meilleure représentativité des personnes enquêtées.

Au-delà de ces débouchés « traditionnels », il peut également être envisagé de fournir un support pour les plans de déplacements d’entreprises en connaissant mieux les mobilités de leurs salariés. Cela pose la question du partage des données et des supports numériques et juridiques sur lesquelles toute utilisation de cet outil doit s’appuyer. Il s’agit ainsi de créer un « commun numérique » permettant d’encadrer, de réguler et d’optimiser l’utilisation de ces données de mobilités.

ALLER PLUS LOIN

Télécharger le diaporama /

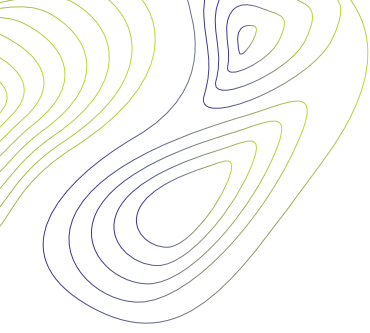
<https://colibris.link/LionelDouzal>



SYNTHÈSE

Au final, les deux outils présentés lors des deux dernières plénières présentent chacun des spécificités pouvant apporter de l'intérêt à la connaissance des pratiques de mobilités, selon ce qui est recherché. L'EMC², enquête institutionnalisée, donne une information plus complète et détaillée, là où le Clic'N'Go va lui s'attacher à un meilleur traçage des itinéraires et une prise en compte des choix et avis des utilisateurs. De plus, l'application permet une mise à jour plus régulière, tandis que l'EMC² permet la comparaison sur d'autres territoires.

| | EMC² | Clic'N'Go |
|--------------------------|---------------------------|----------------------|
| Mode | ++ | ++ |
| Temps | ++ | ++ |
| Motif | ++ | + |
| Itinéraires | | ++ |
| Rythmes | ++ | + |
| Évolution | ++ | + |
| Profils | ++ | ++ |
| Avis | | ++ |
| Précision spatiale | + | ++ |
| Comparaison territoriale | ++ | |
| Coût d'acquisition | Plusieurs centaines de K€ | Qqs milliers d'euros |
| Fréquence | Dizaine d'année | Annuel voire mensuel |
| Délai | Quelques années | Quelques mois |



2 /

LES ATELIERS

Quels besoins de
connaissance pour
nos territoires ?

QUE CONNAISSEZ-VOUS DES PRATIQUES DE MOBILITÉ SUR NOS TERRITOIRES ?

« Rien » ou « si peu de choses » pour la plupart des petits EPCI, « beaucoup d'informations, mais disparates et incomplètes » du côté des syndicats de mobilité... les connaissances des pratiques de mobilité sont mal connues des collectivités.

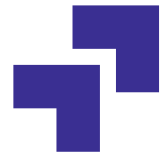
Les syndicats de mobilités comme le Département se structurent pour disposer à la fois des données sur les infrastructures et services qu'ils gèrent et leur utilisation : réseaux routiers, transports en commun, infrastructures cyclables. Des enquêtes spécifiques ont également pu être réalisées (EMD dans les années 2000, Enquête mobilité estivale littorale en 2015).

Les Communautés de communes, de leur côté, disposent de données nettement plus limitées. Si elles se réfèrent à l'INSEE voire aux anciennes EMD, les autres sources de connaissances correspondent généralement à des besoins ponctuels à partir desquels une enquête a été effectuée : comptages vélos, enquêtes auprès des entreprises ou recours à des bureaux d'études. La CCHB témoigne avoir effectué récemment, en partenariat avec le Cerema, une enquête sur les transports en commun visant à mieux identifier les déplacements de leurs administrés, ainsi que les raisons de celles-ci.

Chacun constate aussi que les échanges de données entre ces différents partenaires sont assez limités. Les sujets relatifs au vélo sont ceux qui génèrent le plus d'échanges entre les EPCI et le Département.

Deux besoins ont émergé des échanges :

- La nécessité d'un meilleur partage des données entre les partenaires afin de disposer d'éléments de compréhension sur des pratiques de mobilités dépassant les limites des entités concernées.
- Un manque d'éléments de compréhension sur les choix des habitants en matière de mobilité.



« Les élus ont souhaité avoir un élément supplémentaire pour vraiment connaître les besoins de nos habitants sur le territoire. »

« Même s'il y a une nouvelle enquête ménage déplacements, avec tous les outils dont on dispose, on sait qu'on a besoin de données sur des communes qui ont des logiques particulières. »

« La complexité en termes d'études, c'est le manque de données sur la réalité des déplacements, notamment les destinations. On ne connaît pas grand-chose. »

QUE VOUDRIEZ-VOUS CONNAÎTRE DES PRATIQUES DE MOBILITÉ SUR NOS TERRITOIRES ?

Les attentes sont variées en fonction des compétences des collectivités et des sujets de préoccupation des élus. Plusieurs demandes reviennent néanmoins de manière récurrente :

- Mieux connaître les usages de transports à la demande (TAD), des aires de covoiturage, des stationnements et plus généralement des solutions de mobilité.
- Aller au-delà des données domicile / travail de l'INSEE pour détailler l'ensemble des déplacements : les modes, les rythmes, les destinations...

Le besoin de connaître les évolutions des comportements qui s'accroissent dans le contexte actuel (crise sanitaire et énergétique, recours accru au télétravail) est également fort.

In fine, deux tendances se dégagent :

- Travailler sur le qualitatif : comprendre les attentes, les choix, les motivations...
- Développer les connaissances quantitatives.

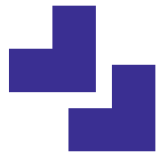
Les deux types de connaissances sont exprimées avec intérêt, mais une priorisation temporelle semble donnée aux aspects qualitatifs.

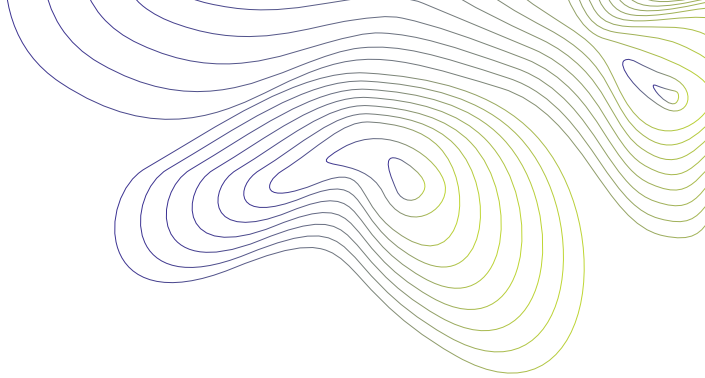


« On voit bien que les pratiques évoluent très vite et donc l'enjeu est plutôt d'analyser les pratiques qui apparaissent aujourd'hui. »

« C'est souvent quand on ne fait que du quantitatif qu'on se plante, parce qu'on ne comprend pas les raisons qui font bouger les indicateurs justement. »

« Connaître les raisons pour lesquelles tel ou tel habitant va continuer à utiliser sa voiture alors que d'autres solutions existent. Il y a certainement une explication derrière et je trouve ça intéressant de demander aux gens. »





QUE VOUDRIEZ-VOUS FAIRE DE CES CONNAISSANCES ?

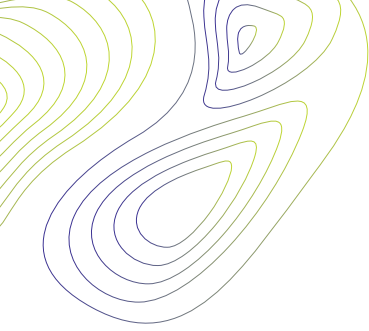
Anticiper ! Telle est la réponse la plus récurrente. Ces nouvelles connaissances doivent servir à analyser les modifications de pratiques de mobilité et anticiper les impacts qui pourraient découler de la mise en service d'une solution de mobilité ou d'un aménagement urbain. Cette anticipation doit être mise au service de la décision politique.

L'autre usage fréquemment évoqué est celui de l'évaluation et de l'étude d'impact : une meilleure connaissance des usages et des pratiques de mobilités doit permettre aux collectivités de mieux identifier les effets de leurs politiques et le cas échéant les corriger.

La connaissance doit également permettre de faciliter les échanges avec les collectivités voisines et/ou partenaires dans les planifications des politiques de mobilité.

A ce titre, la complémentarité entre connaissances qualitatives et données quantitatives mises en lumière à la deuxième question trouve ici tout son sens. Elle peut permettre d'envisager, à moyen ou long terme, un recours à des outils de modélisation dont certains participants se sont montrés ouverts.





*« Ça peut être intéressant
en terme de suivi, quand on fait
une infrastructure.
La donnée peut aussi servir
à évaluer l'efficacité
de l'action »*



***« La donnée est un enjeu
pour la prise de décision,
surtout si la compétence est
partagée par des collectivités
qui n'ont pas toutes les mêmes
objectifs. »***

CONCLUSION

Ce Workshop a permis de réunir divers acteurs et experts de la mobilité et de les faire réfléchir ensemble sur leurs besoins et leurs objectifs.

La séance plénière a mis en perspective les différentes possibilités d'investigation pour mieux connaître les mobilités sur un territoire, au regard des enjeux actuels d'évolution rapide des pratiques de mobilité. Elle a mis en avant des outils complémentaires par leurs potentialités et leurs limites :

- L'EMC², qui permet une analyse détaillée approfondie des déplacements, avec comme limites son coût onéreux, sa temporalité longue et sa difficulté à appréhender les flux externes et les motivations des déplacements
- L'outil Clic'n'Go, qui permet la trace et le suivi précis des itinéraires en recueillant l'avis des usagers. D'un coût plus modeste que l'EMC², il permet une actualisation plus régulière.

Dans la foulée, la synthèse des échanges en ateliers a permis de faire émerger trois principales idées :

- Le besoin de partager davantage les informations entre collectivités, ainsi que l'intérêt pour les méthodes de connaissances présentées en séance plénière.
- Le besoin immédiat de connaissances qualitatives destinées à mieux cerner les choix de mobilité.
- A moyen et long terme, des outils de connaissance plus poussés et plus quantitatifs sont également attendus.

La complémentarité des approches semble donc faire consensus. Une meilleure définition des besoins et attentes de chacun des territoires est une priorité, avant d'envisager le recours à des outils plus techniques et plus complexes.



LISTE DES PARTICIPANTS

Patrick BÉDEK, Communauté Urbaine du Grand Reims
Kenny BERTONAZZI, Ville de Pau
Rémy BONNAT, Communauté de Communes du Haut Béarn
Mélanie CABÉ, Communauté de communes des Luys en Béarn
Denis CANIAUX, AUDAP
Michel CAPÉLAN, Syndicat Mixte Pau Béarn Mobilité et CAPBP
Amandine CARRÈRE, Pôle métropolitain Pays de Béarn
Sébastien CARRÈRE, Communauté de Communes du Seignanx
Frédéric CLABÉ, Communauté de communes des Luys en Béarn
Solenne DARRICADES, AUDAP
Lionel DOUZAL, DDT Haute-Garonne
Norbert GUICHARD, Syndicat mixte aéroport pau Pyrénées
Vincent HELY, AUDAP
Virginie LARTIGUE, Communauté de Communes du Haut Béarn
Fañch RUELLAN, AUDAP
Agathe SADAUNE, UPPA TREE
Emmanuelle SANTOIRE, UPPA TREE
Jean SARASOLA, Communauté de Communes du Haut Béarn
Marianne THEBERT, IFSTTAR
Baptiste VALLET, Conseil départemental 64
Artitz VIDEGAIN, Syndicat des mobilités Pays Basque-Adour

--

Liste des excusés :

Elodie ANNAMAYER, UPPA TREE ; Laure CLÉDON, Communauté de communes Lacq-Orthez ; Francis ESCALÉ, Communauté de communes du Pays de Nay ; Patrice LAURENT, Communauté de communes Lacq-Orthez ; Daniel MOULIA, Conseil départemental 64 ; Michel OLIVÉ Communauté de Communes Lacq-Orthez ; Véronique OTAZU-TOULET, Communauté de Communes Lacq-Orthez ; Agnès VIGNAU, Communauté de communes Pays de Nay.



Potentiel de mutualisation

Membre(s) pilote(s) :

SMPBA, SMPBP, CD64

Méthode de travail :

#SollicitationExterneIntervenants,
#PrésentationOutilsMéthodesConnaissance,
#AtelierCollaboratif

Base de données : Non

Mode de représentation :

#Schéma, #Infographie

Thématique :

Transport, Mobilité,

Partenariat : Oui



AGENCE D'URBANISME ATLANTIQUE & PYRÉNÉES

Agence de Bayonne

Petite Caserne- 2 allée des Platanes
BP 628 64106 Bayonne Cedex
Tél. 05 59 46 50 10

Agence de Pau

1 rue Lapouble
64000 Pau
Tél. 05 33 64 00 30

www.audap.org



Les membres de droit de l'Agence d'urbanisme Atlantique & Pyrénées