



Communauté
de communes
LACQ ■
ORTHEZ

Pour un plan de mobilité rurale



Conseil communautaire du 9 décembre 2019

TABLE DES MATIERES

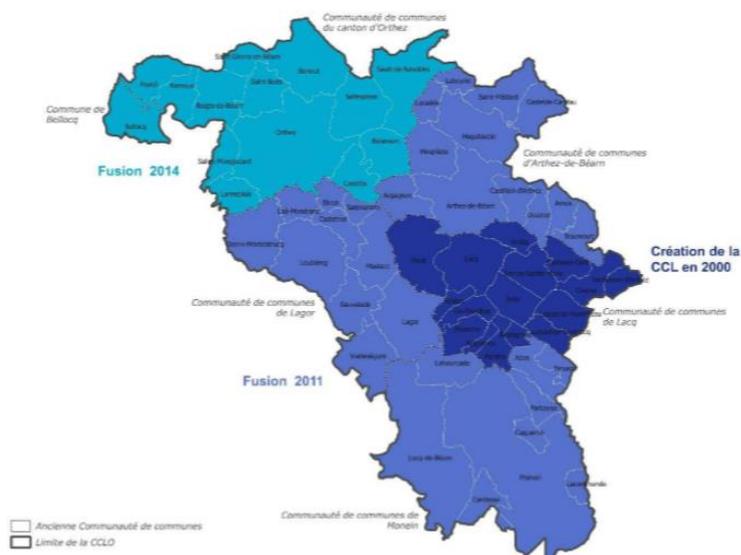
Partie 1 : portrait du territoire et identification des pratiques de la mobilité.....	3
I. L'historique du territoire	3
II. Le contexte	3
III. La démarche	4
IV. La présentation du territoire.....	5
V. La demande de mobilité	14
VI. L'offre de mobilité.....	24
VII. Les démarches transversales.....	31
VIII. Les besoins identifiés	34
IX. Synthèse du diagnostic.....	36
Partie 2 : pour la mise en œuvre du plan de mobilité rurale	37
Partie 3 : le temps de la co-construction	42

Partie 1 : portrait du territoire et identification des pratiques de la mobilité

I. L'historique du territoire

La constitution de la CCLO est le fruit de plusieurs regroupements avec la création, en 1974, du District de Lacq qui réunissait alors 16 communes autour du complexe industriel de Lacq. L'objectif principal de cette collectivité était alors de préparer la reconversion industrielle du bassin de Lacq.

- 1er janvier 1994 : création de la communauté de communes de Monein (10 communes – 8 200 habitants).
- 1er janvier 1995 : création de la communauté de communes d'Arthez-de-Béarn (12 communes – 4 400 habitants) et création de la communauté de communes de Lagor (10 communes – 4 700 habitants).
- 1er janvier 1996 : création de la communauté de communes du canton d'Orthez (13 communes – 16 700 habitants).
- 1er janvier 2000 : le district de Lacq est transformé en communauté de communes.
- 1er janvier 2011 : les communautés de communes d'Arthez-de-Béarn, Lacq, Lagor et Monein fusionnent pour former la nouvelle communauté de communes de Lacq (47 communes – 35 000 habitants).
- 1er janvier 2014 : la communauté de communes de Lacq fusionne avec la communauté de communes du canton d'Orthez et la commune de Bellocq pour former la communauté de communes de Lacq-Orthez (61 communes – 55 000 habitants).



II. Le contexte

Inscrit dans la loi n°2015-992 du 17 août 2015 relative à la « transition énergétique pour la croissance verte », le plan de mobilité rurale constitue un outil d'accompagnement de la transition énergétique. Il permet de « *prendre en compte les spécificités des territoires à faible densité démographique et d'y améliorer la mise en œuvre du droit au transport, notamment en veillant à la complémentarité entre les transports collectifs, les usages partagés des véhicules terrestres à moteur et les modes de déplacements terrestres non motorisés* ».

Aussi la loi d'orientation des mobilités (LOM), adoptée le 19 novembre 2019, offrira la possibilité à la collectivité de se saisir de la compétence mobilité. En effet, un des objectifs de la loi est de couvrir 100% du territoire par une AOM afin que tous les citoyens puissent bénéficier d'une solution.

En milieu rural, la mobilité se heurte à de nombreux freins tels que l'habitat dispersé, la concentration des services dans les pôles urbains, une population vieillissante ou en situation de précarité sociale et/ou énergétique, un défaut de transports collectifs, d'où un usage de la voiture important.

Aussi, la mobilité est souvent perçue comme une condition pour le développement de ces territoires, notamment en termes d'attractivité démographique et économique.

Le plan de mobilité rurale entend répondre à des enjeux du Développement Durable :

- Sociaux : accessibilité aux territoires et aux services, lutte contre l'exclusion.
- Économiques : accessibilité à l'emploi, vulnérabilités énergétiques.
- Environnementaux : réduction des émissions de gaz à effets de serre et des particules fines.

Des solutions en termes de mobilité existent et sont mises en place par différents acteurs institutionnels ou associatifs. Elles restent soit peu adaptées au contexte local et aux besoins des populations présentes sur le territoire, soit peu connues par les utilisateurs potentiels.

C'est dans ce contexte que la communauté de communes de Lacq-Orthez a souhaité se lancer dans une démarche d'élaboration d'un plan de mobilité rurale et dans la réalisation d'un diagnostic mobilité.

Il a pour vocation de livrer un état des lieux de l'offre existante et de vérifier son adéquation à la demande en déplacements des populations. En fonction des écarts identifiés, des enjeux seront identifiés permettant de travailler sur des pistes d'actions adaptées aux populations du territoire.

III. La démarche

L'appropriation du sujet des mobilités et l'élaboration du plan de mobilité rurale s'inscrivent dans la continuité et complémentarité des démarches déjà existantes et mises en œuvre sur le territoire.

En effet, la « *volonté partagée de la collectivité de fonder une communauté de projets ouverte sur son environnement et tournée vers l'avenir* » en tenant compte des dimensions sociale, économique ou environnementale l'a conduit, pour répondre à ces objectifs, à la production de documents cadres qui sont :

- Le projet de territoire où les mots « attractivité », « solidarité », « durabilité » et « exemplarité » affirment la volonté de construire un territoire dynamique et responsable,
- Le Plan Climat Air Energie du Territoire (PCAET) pour apporter une réponse locale aux enjeux globaux du changement climatique,
- Le Programme Local de l'Habitat 2016-2021 (PLH) avec pour objectifs de maintenir une attractivité, durabilité et solidarité en matière d'habitat pour répondre aux besoins de tous.

De la même manière, afin de renforcer son rôle et son action au service du territoire, la communauté de communes a contractualisé avec différents partenaires institutionnels. Les documents suivants viennent compléter les champs d'action des précédents :

- Le Contrat Local de Santé (CLS) pour consolider le partenariat local sur les questions de santé depuis la promotion de la santé jusqu'à l'aide à la réadaptation, en passant par l'offre de soins, l'accompagnement médico-social et la veille sanitaire,
- Le contrat d'axe ferroviaire où la CCLO intervient en matière d'aménagement et de transport,
- Le contrat d'attractivité,
- ...

Dans le cadre de l'élaboration du diagnostic du plan de mobilité rurale, objet de ce présent document, les données mobilisées et analysées s'appuient largement sur l'ensemble des productions précitées, réalisées en interne ou issues d'études partenariales sur des périmètres géographiques plus larges ou d'autres thématiques spécifiques.

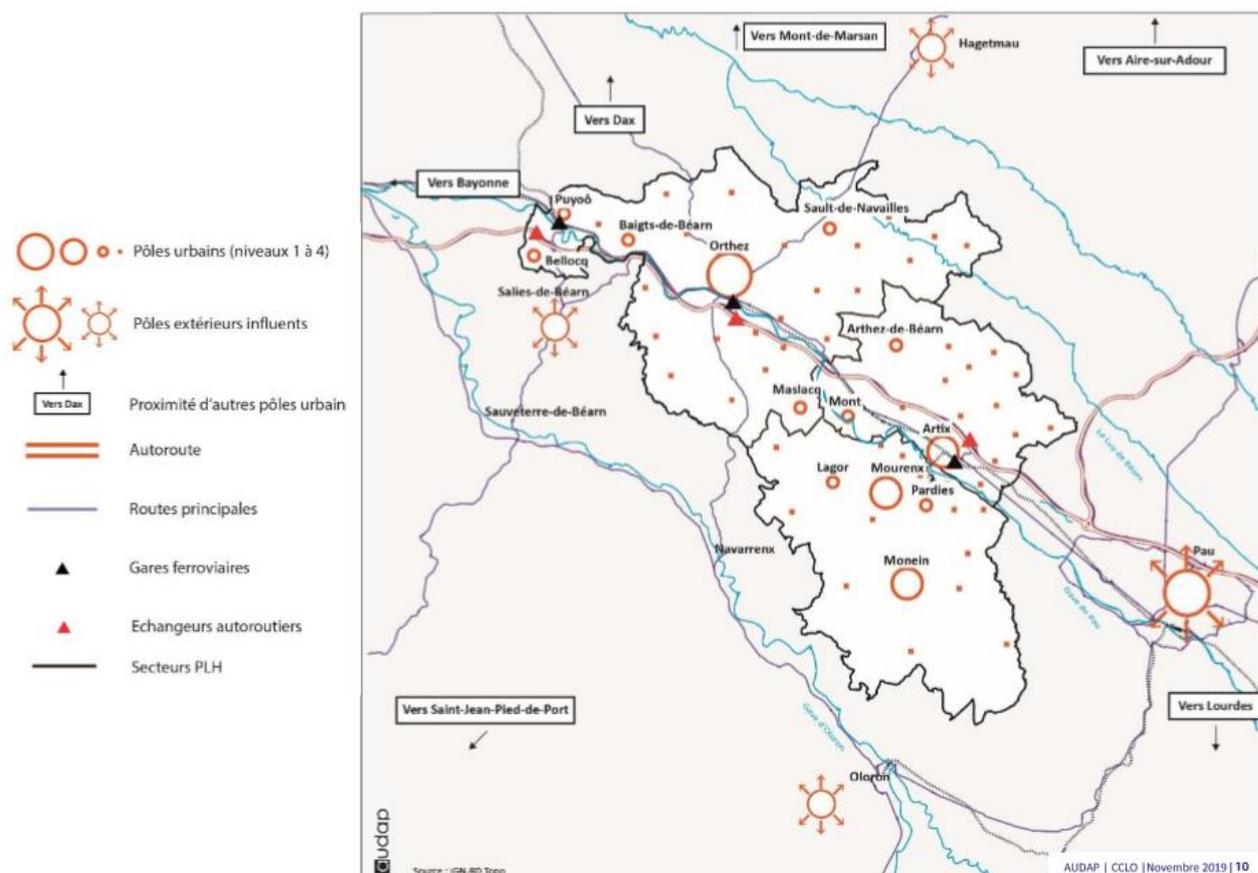
Le diagnostic doit être envisagé comme une photographie de l'existant à un instant T et d'une prospective. L'analyse des données qui en découle permet d'identifier et organiser les enjeux et objectifs de la stratégie globale à adopter en matière de mobilité.

IV. La présentation du territoire

1. Les caractéristiques générales du territoire

C'est un territoire composé de 61 communes regroupant près de 55 000 habitants. Deux pôles de services de centralité structurent le périmètre de la CCLO : Orthez et Mourenx, porteurs d'une offre étoffée mais qui ne rayonne pas sur l'ensemble du territoire. Ce maillage est complété par 5 pôles de services intermédiaires : Arthez-de-Béarn, Artix, Lagor, Monein, et Puyoô.

Toutefois, on ne peut considérer le territoire de manière isolé : trois villes extérieures exercent une influence sur les franges du territoire, tant pour des fonctions intermédiaires que de centralité (Pau, Saint-Palais, Oloron). Pour ce qui relève des services et équipements les plus courants, on peut également se référer à la notion de bassin de vie¹. On distingue alors sur le territoire 3 bassins principaux : Orthez, Artix et Mourenx.



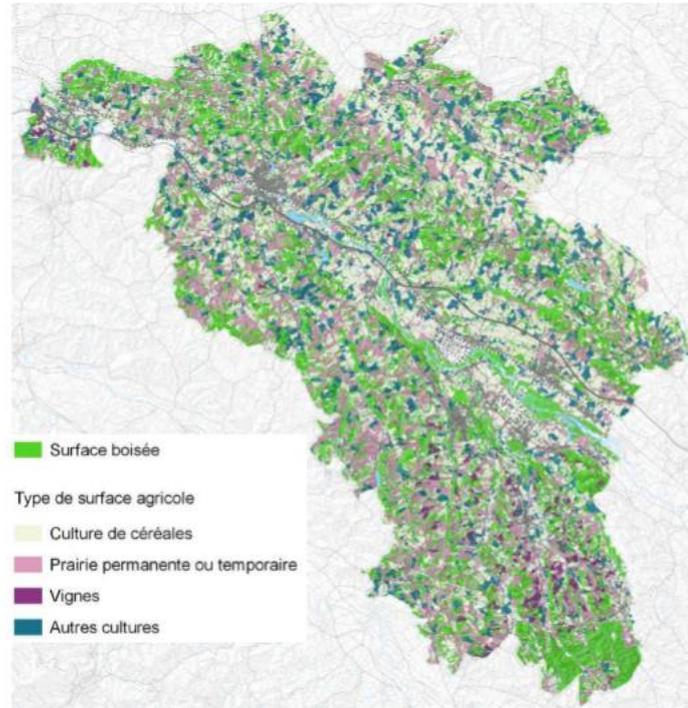
¹ Notion proposée par l'INSEE et définie comme « le plus petit territoire » sur lequel les habitants ont accès à ces services

2. Les paysages et l'occupation du sol

Le territoire a une superficie de 730 km² dont :

- 400 km² de surfaces agricoles, soit un sol majoritairement occupé par l'agriculture,
- 200 km² de forêt,
- 50 km² de surfaces artificialisées (emprise des parcelles construites) :
 - 7,5 km² de surfaces bâties : 5,5 km² pour les habitations et 2 km² pour des activités économiques,
 - 6,6 km² de zones économiques dont 4 km² de plateformes industrielles et 2,6 km² de zones d'activités

618 km de cours d'eau permanents dont 50 km pour le gave de Pau.



Ce territoire comprend 157 km² de zones protégées (ZNIEFF, directive habitat...) et 40 km² de zones à risques (PPRI, PPRT).

54 % de la surface du territoire est occupée par l'agriculture, dont 80 % pour la culture de céréales.

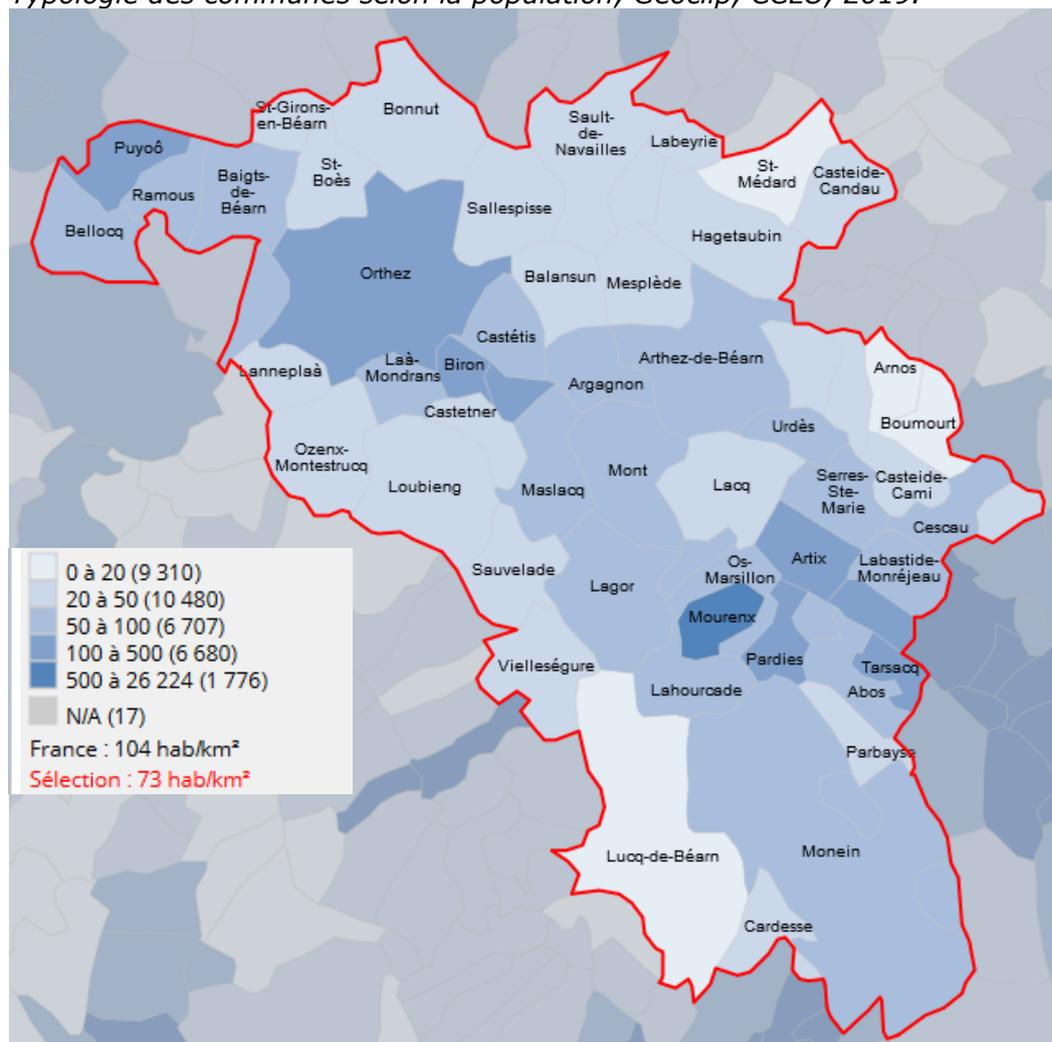
10 % du territoire est artificialisé (habitat, activité économique).

3. Les caractéristiques de la population

Le nombre d'habitants et la densité

En 2016, la population comptait 53 388 habitants, soit 8% de la population du département. La densité est de 73 habitants au km² (la moyenne départementale est de 86 habitants au km²). Cette faible densité est marquée par des zones urbaines très localisées concentrant les services et donc les populations.

Typologie des communes selon la population, Géoclip, CCLO, 2019.



Trois types de communes peuvent être identifiés en fonction du nombre d'habitants qu'elles comptabilisent :

- Une seule commune de plus de 10 000 habitants : Orthez (10 627 habitants), au nord-ouest du territoire. Elle rassemble 20% de la population du territoire et se situe au 9ème rang des communes du département,
- 7 communes comptent plus de 1 000 habitants et moins de 10 000 habitants. Elles regroupent 38 % de la population. Mourenx (6 487 habitants) possède la densité la plus élevée (1 100 hab/km²),
- 53 communes ont moins de 1 000 habitants (soit 86 % des communes du territoire). Elles regroupent 42 % de la population.

Les 2 communes les plus importantes, que sont Orthez et Mourenx, rassemblent à elles deux un tiers de la population du territoire.

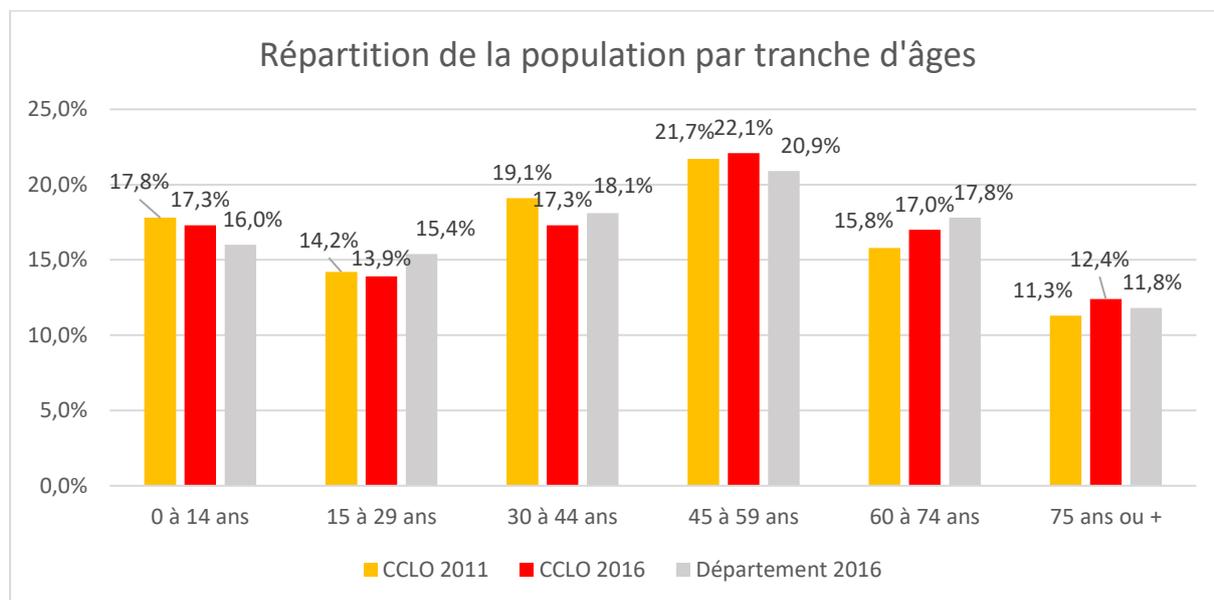
Le profil générationnel de la population

À l'échelle des communes, le profil des tranches d'âges de la population se révèle très hétérogène.

Globalement, en 2016, les tendances suivent celles déjà perçues en 2011 :

- Un vieillissement de la population :
 - Les + de 75 ans représentant 12,4% de la population,
 - Une diminution sensible chez les 0-29 ans,
 - Une baisse de 2 points chez la tranche des 30-44 ans.

À l'échelle des communes, l'écart se creuse avec 35 communes ayant une part plus importante de personnes âgées que de jeunes.



Le profil des ménages

Un desserrement des ménages est constaté et depuis plusieurs années. Aujourd'hui, on compte 2,5 personnes par ménage contre 3,5 personnes en 1968.

En 2016, 31% des ménages ne sont composés que d'une seule personne (34% en France), soit 7 485 personnes (+2,7 points depuis 2011), et sont essentiellement localisés dans les pôles urbains du territoire : Orthez, Mourenx, Artix. Parmi ces ménages, la part des personnes de plus de 75 ans atteint 43,5%.

Les familles représentent 60 % des ménages (65,8% à l'échelle du Département) parmi lesquels 23% sont des familles avec enfants et 9,2% sont des familles monoparentales. Le Département affiche 27% de familles avec enfants et 8,9% de familles monoparentales.

Le revenu des ménages

Le revenu médian disparate entre les communes du territoire marque de forts contrastes. Sur la CCLO, le revenu médian est de 20 376 euros : 53% des ménages ont un revenu inférieur à ce chiffre. À l'échelle des intercommunalités du département, le revenu médian varie d'un peu moins de 18 000 à plus de 22 000 euros. Le revenu médian sur le département est semblable : 20 978€ et 50% des ménages non imposés.

Ce revenu médian masque des écarts importants :

- . 10 % des ménages disposent de moins de 11 500 euros.
- . 10 % disposent de plus de 33 000 euros. Ces disparités sont aussi visibles entre les communes du territoire où le revenu médian s'échelonne entre plus de 22 000 euros et moins de 17 000 euros pour Mourenx.

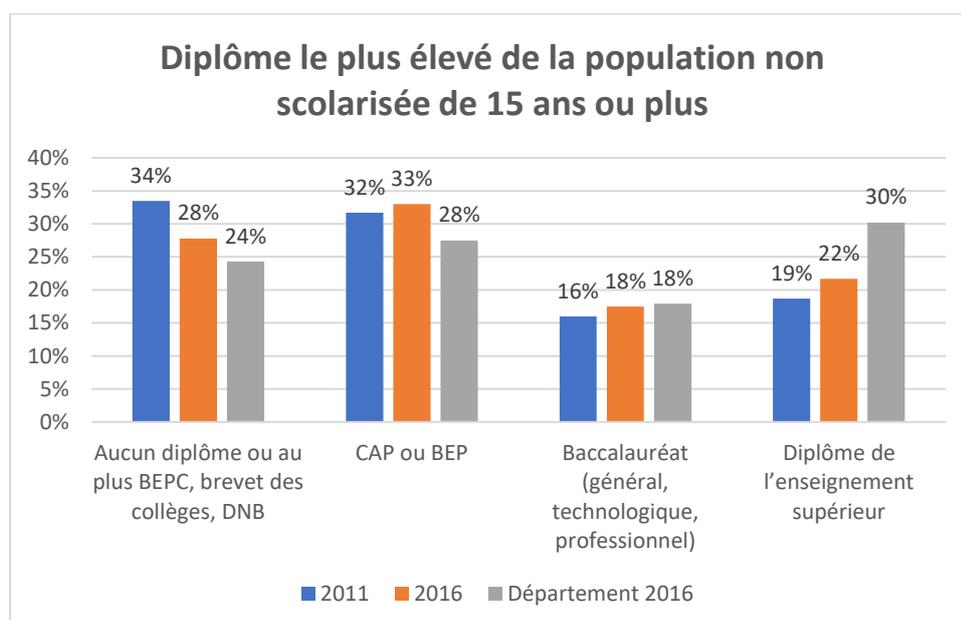
Le profil de la population active

31 966 personnes de 15 à 64 ans dont 23 934 sont actifs (20 912 occupent un emploi). Un taux de chômage de 12,6% en 2016 contre 10,7% en 2011, soit une augmentation de 2 points. Le Département est sur le même niveau avec 12% de chômage.



Sources : Insee, RP2011 et RP2016, exploitations principales, géographie au 01/01/2019

Concernant le niveau de qualification et de formation des plus de 15 ans, entre 2011 et 2016, une évolution positive est constatée. Dans un même temps, sont identifiées une forte baisse - 6% pour la population dite sans aucun diplôme ou au plus BEPC et une augmentation de 2% et 3% pour les populations obtenant un baccalauréat ou un diplôme de l'enseignement supérieur.



Sources : Insee, RP2011 et RP2016, exploitations principales, géographie au 01/01/2019

Les parts des personnes n'ayant aucun diplôme ou titulaires d'un CAP/BEP sont supérieures de 4 à 5 points à celles du Département. A contrario, la part des personnes titulaires d'un diplôme de l'enseignement supérieur est bien inférieure à celle du Département, de 8 points.

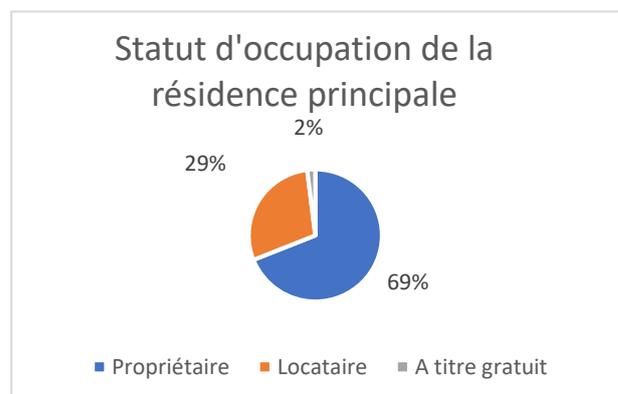
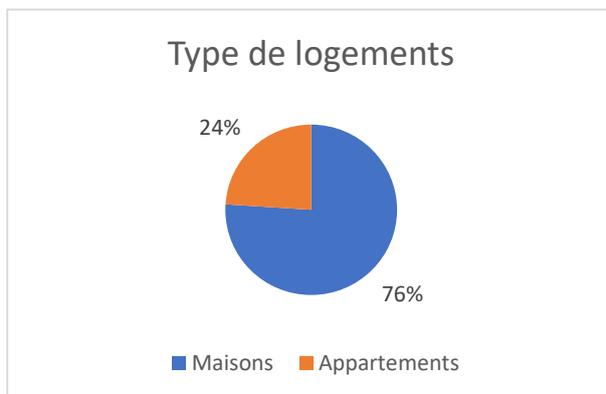
4. L'habitat

Le territoire présente un parc de logement ancien avec la moitié du parc construit avant 1970 dont 25 % avant 1915. Le parc récent construit après 2000 représente 25 % de l'ensemble.

Le parc est composé de 87% de résidences principales et 2,8% de résidences secondaires. 75% sont des maisons individuelles. Les appartements sont concentrés essentiellement sur Orthez et Mourenx. Dans les pôles secondaires, le logement individuel est dominant. Le parc se caractérise par des logements relativement grands : ils se composent en moyenne de 6 pièces pour une superficie moyenne de 100 m². 55 % des logements ont plus de 4 pièces.

La part du parc locatif reste dans les moyennes nationales. Cependant, il est concentré sur les seules communes de Mourenx (59% des logements sociaux représentant 49% des résidences principales de la commune en 2010) et, dans une moindre mesure, à Orthez (25% du parc représentant près de 13% des résidences principales). Or ces deux pôles urbains, seule la commune d'Artix compte une part significative de logements locatifs sociaux soit 16% des RP.

Le taux de vacance atteint 12% avec une vacance structurelle (plus de 4 ans) de 35%. 50 % du parc vacant concerne des logements construits avant 1948. À Orthez, la vacance est localisée dans le coeur de la ville mais plutôt diffuse, avec des parcelles particulièrement touchées en limite du centre. À Mourenx, c'est le secteur central de la ville nouvelle avec ses grands immeubles collectifs (logement social ou privé conventionné) qui est particulièrement concerné. La vacance se concentre surtout dans les centres des villes et des villages et tend à s'installer durablement.



Pour la moitié des communes, la densité est inférieure à 45 logements pour 100 habitants. La densité résidentielle de 36 logements par km² donne une indication de la morphologie urbaine du territoire : un habitat individuel dispersé autour des centres.

Les dynamiques de construction sont hétérogènes sur le territoire. Depuis 2007, la construction de logements fléchit de manière conséquente, et encore plus depuis 2013 avec une diminution de 41% du nombre de logements construits (249 constructions en 2013 contre 148 en 2017 ; source Insee-RP).

Le taux de croissance permet d'appréhender le dynamisme en matière de construction, tandis que la part des nouveaux logements dans le parc communal montre une modification plus ou moins profonde des communes en matière d'habitat.

Les communes à fortes contraintes environnementales ont des chiffres inférieurs à 10 % dans les deux cas. 4 communes ont construit plus de 30 % de leur parc de logements sur cette période avec un taux de croissance dépassant 40 %.

5. L'emploi et le tissu économique

Le territoire présente une organisation spatiale plutôt rurale, or sa structure d'emploi répond aux caractéristiques des territoires urbains ou métropolitains avec des secteurs industriels et de recherche et développement importants.

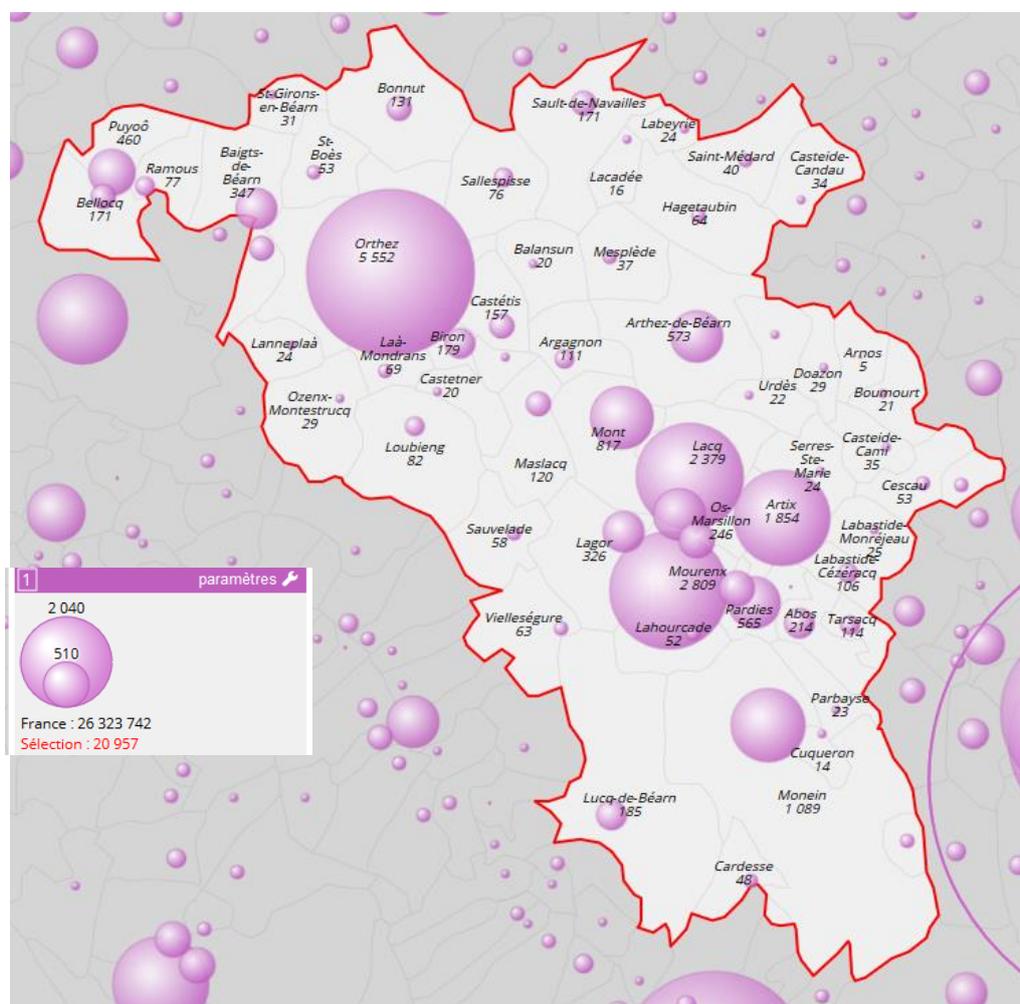
Ainsi, le bassin de Lacq avec Mourenx, Artix, Lacq, Mont, Pardies, Abidos, Os-Marsillon et Noguères totalise 11 503 emplois dont 6 016 emplois dans la sphère productive. Les 7 communes représentent 54 % de l'emploi de la CCLO.

5 communes ont plus de 1 000 emplois totalisant 13 683 emplois soit 65 % de l'emploi du territoire : Orthez (5 552), Mourenx (2 809), Lacq (2 379), Artix (1 854), Monein (1 089).

11 communes structurent le territoire en exerçant une attraction par l'emploi avec un nombre d'emplois supérieur au nombre d'actifs occupés de la commune.

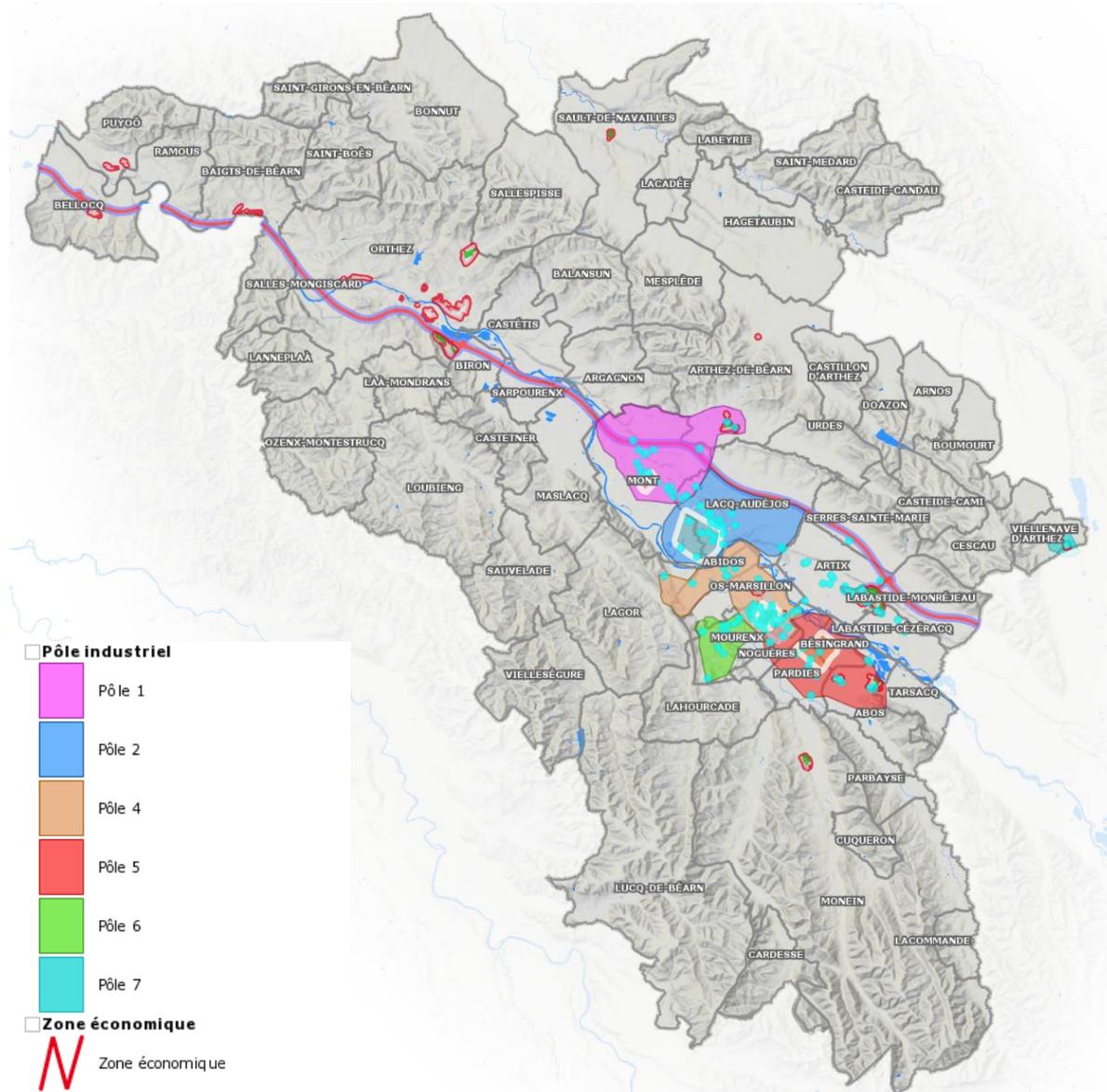
La commune de Lacq occupe une place à part à l'échelle du territoire et du département, avec 8 emplois pour 1 actif occupé résidant sur la commune.

À l'échelle de l'intercommunalité l'indice de concentration est égal à 0,9.

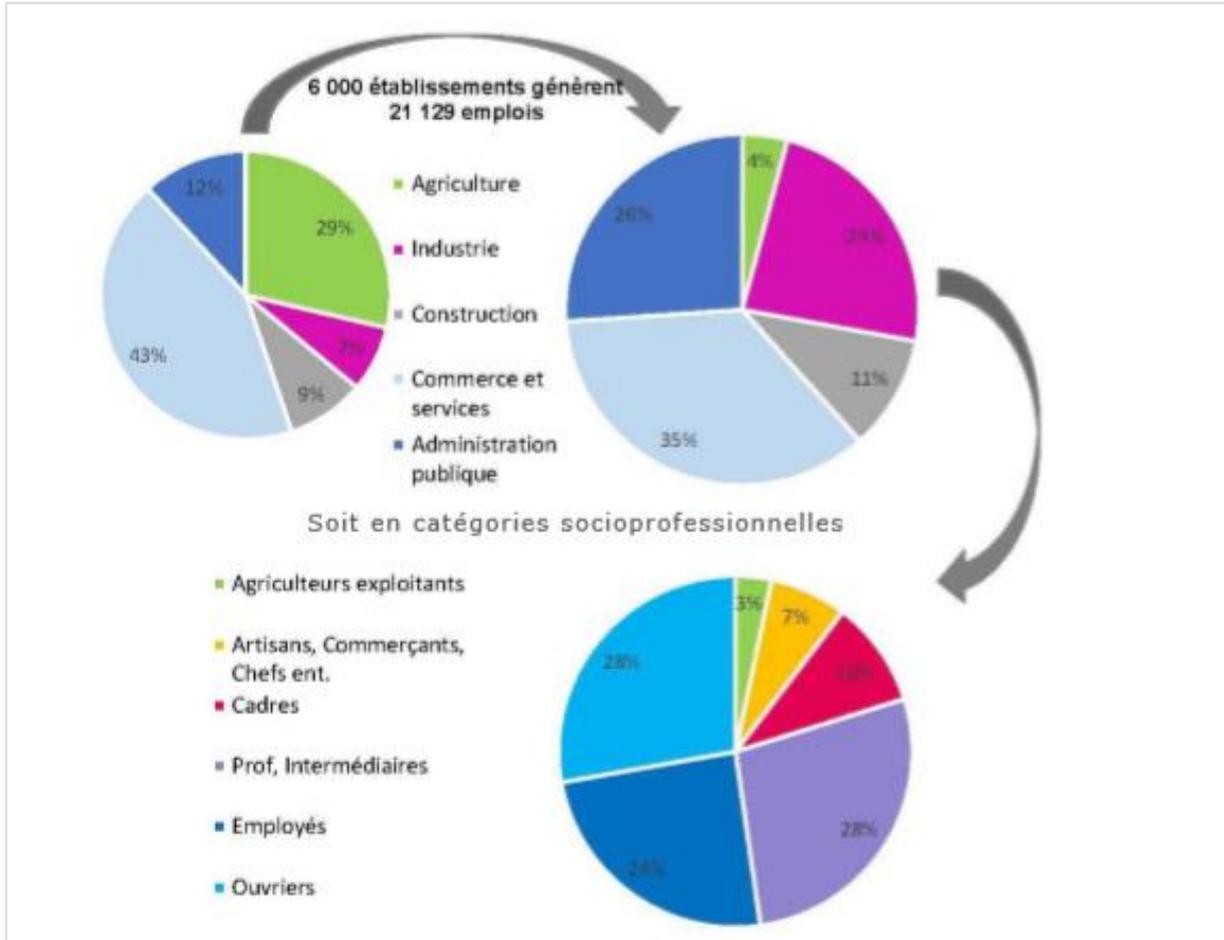


Le secteur productif est important avec 24 % de l'emploi dans le secteur de l'industrie localisé sur les communes de Mont, Lacq-Audéjos, Abidos, Os-Marsillon, Mourenx, Noguères, Pardies, Bézingrand.

Sur le territoire, le poids de ce secteur sur l'emploi est bien plus important comparé à celui de la France (14,5 %) ou du Département (16 %). 20 % des établissements industriels de plus de 50 salariés du Département se situent sur la CCLO. L'activité économique du territoire génère des emplois qualifiés ou peu qualifiés avec seulement 10% de cadres et plus de 50 % d'ouvriers et d'employés. Si 41 % de l'emploi est occupé par des femmes, ce chiffre atteint 70 % dans le secteur de l'administration, l'enseignement et la santé.



Sur l'ensemble de la CCLO, 72,6 % des établissements n'ont pas d'emploi salarié, 5,5 % des établissements emploient plus de 20 salariés et 1 % des établissements ont plus de 50 salariés.



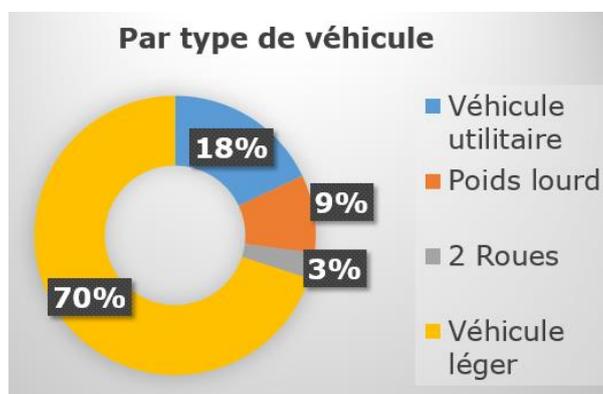
6. La motorisation du territoire

Le territoire est concerné par plusieurs types de déplacement : les déplacements domicile-travail, le fret pour les marchandises, les déplacements des particuliers.

Le trafic routier moyen journalier est estimé à 1 668 396 km dont 70 % du trafic routier concerne les voitures particulières, 27% correspond au fret routier dont 9% aux poids lourds.

Répartition kilométrique des trajets routiers par type de moyen de transport

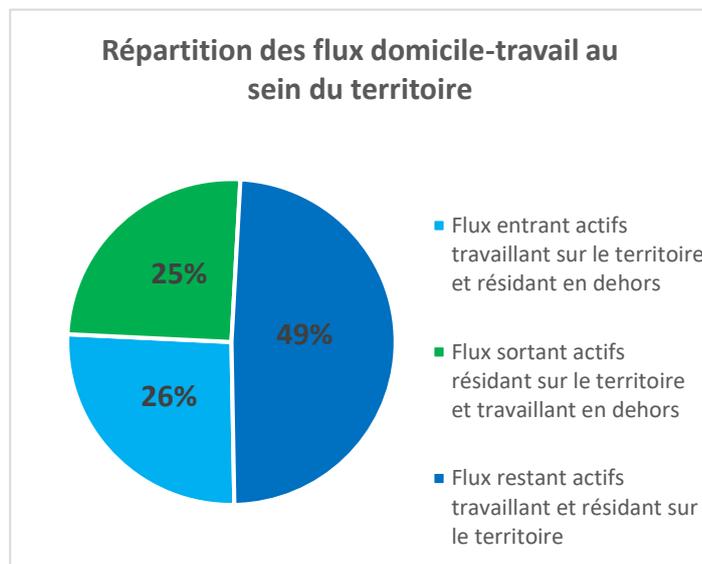
CCLO 2016 – ORECCA 2012



V. La demande de mobilité

1. Les flux domicile-travail

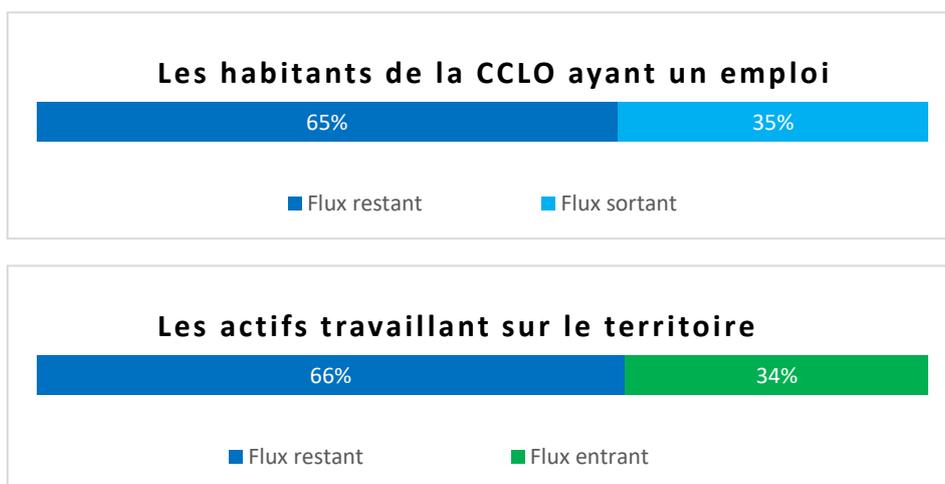
Les flux de mobilité permettent de quantifier les déplacements professionnels des actifs travaillant sur le territoire (flux entrants et restants) et des actifs habitants sur le territoire mais travaillant en dehors (flux sortants). Si l'on considère l'ensemble des déplacements sur le territoire, 50 % d'entre eux s'opèrent entre les communes de la CCLO.



21 720 habitants de la CCLO occupent un emploi :

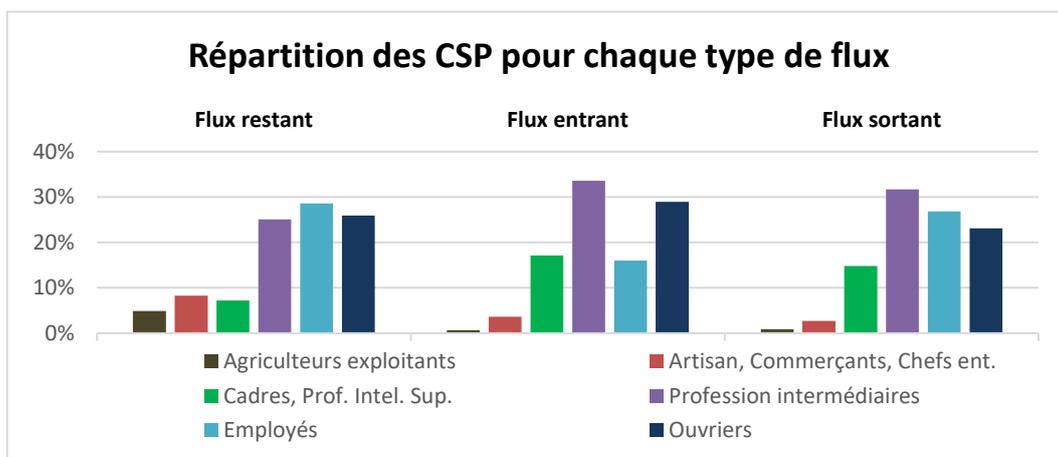
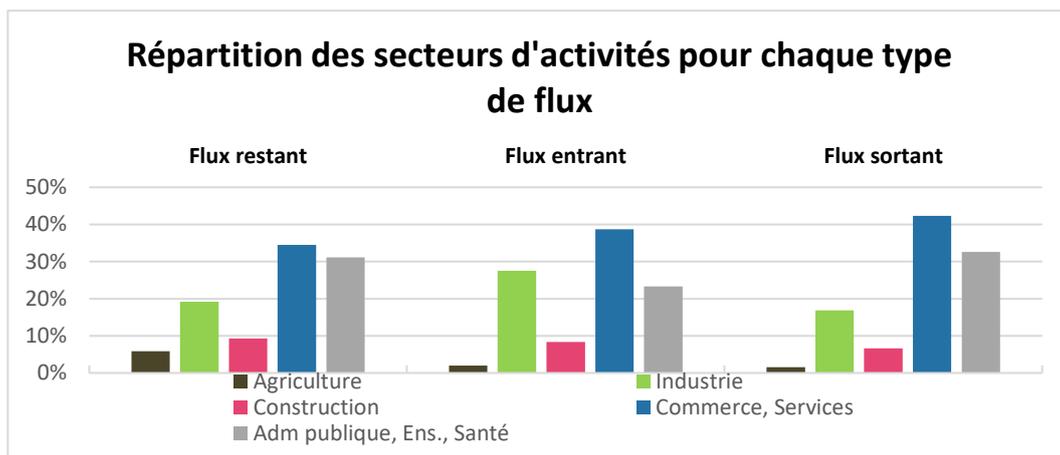
- 65 % d'entre eux travaillent sur le territoire (30 % sur leur commune de résidence)
- 35 % hors du territoire

A contrario, 34 % des actifs travaillant sur le territoire n'y habitent pas.



Les déplacements peuvent être qualifiés par domaines d'activités et catégories socio-professionnelles (CSP).

Pour les 3 types de flux, le secteur du commerce et des services est celui qui génère le plus de déplacements professionnels (de 35 à 41 %) : il représente 36 % de l'ensemble des déplacements. Le secteur de l'industrie attire les travailleurs extérieurs en représentant plus de 31 % des flux entrants (22% de l'ensemble des flux).



Le profil des personnes travaillant sur le territoire (66 % des flux restant) est sensiblement identique pour chaque type de flux, excepté pour les flux entrants où la proportion des cadres est relativement importante et la proportion d'employés est plus faible que pour les autres types de flux.

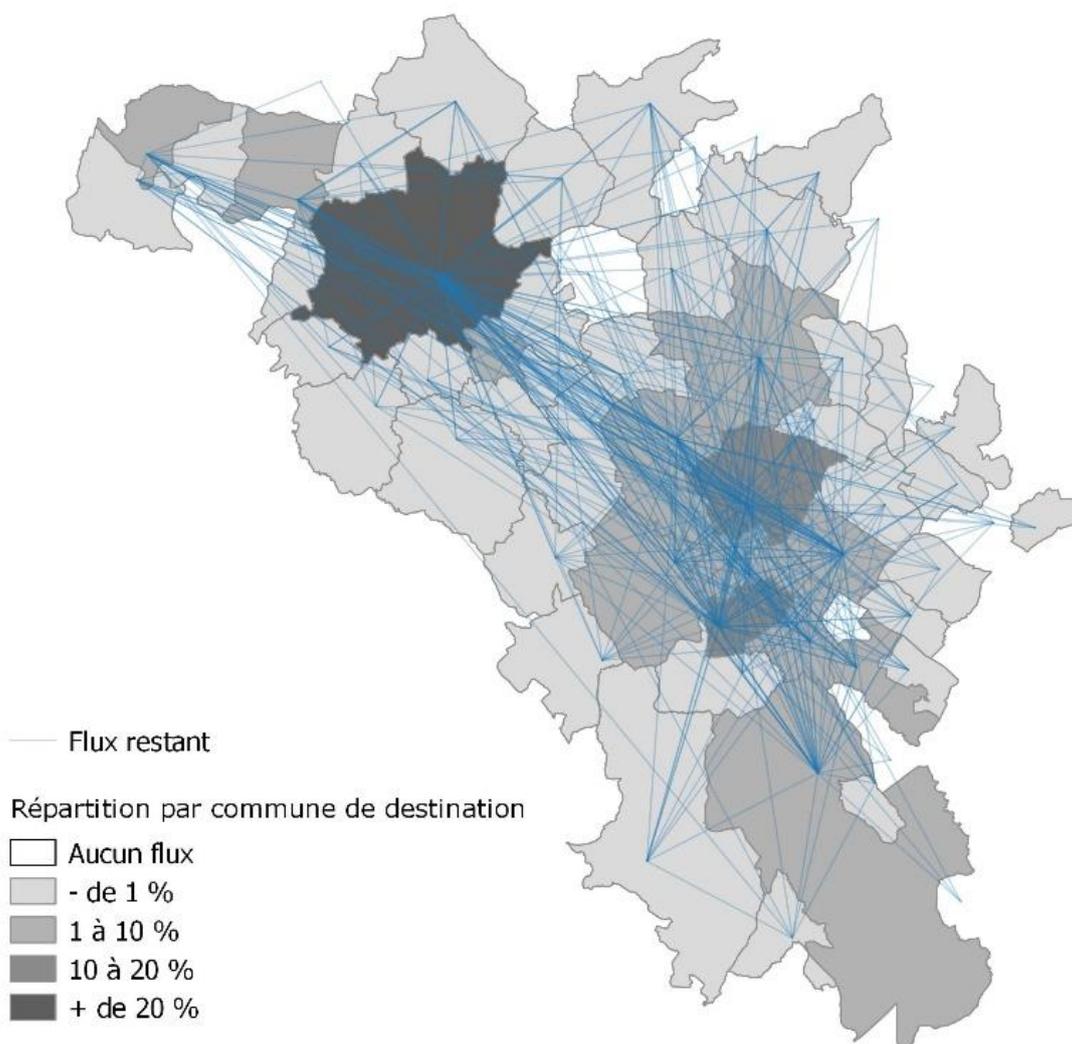
Les professions intermédiaires, employés et ouvriers, génèrent 80 % des déplacements.

Ainsi, plus de la moitié des déplacements internes à la CCLO sont à destination de 3 communes (Orthez 23 %, Lacq 14 %, Mourenx 16,5 %).

Les liaisons les plus fortes étant :

- Mourenx-Lacq dans les deux sens,
- Orthez à destination de Lacq,
- Monein à destination de Mourenx,
- Orthez à destination d'Artix,
- Puyoô et Baigts-de-Béarn à destination d'Orthez.

18 communes ne reçoivent aucun des déplacements internes de la CCLO.

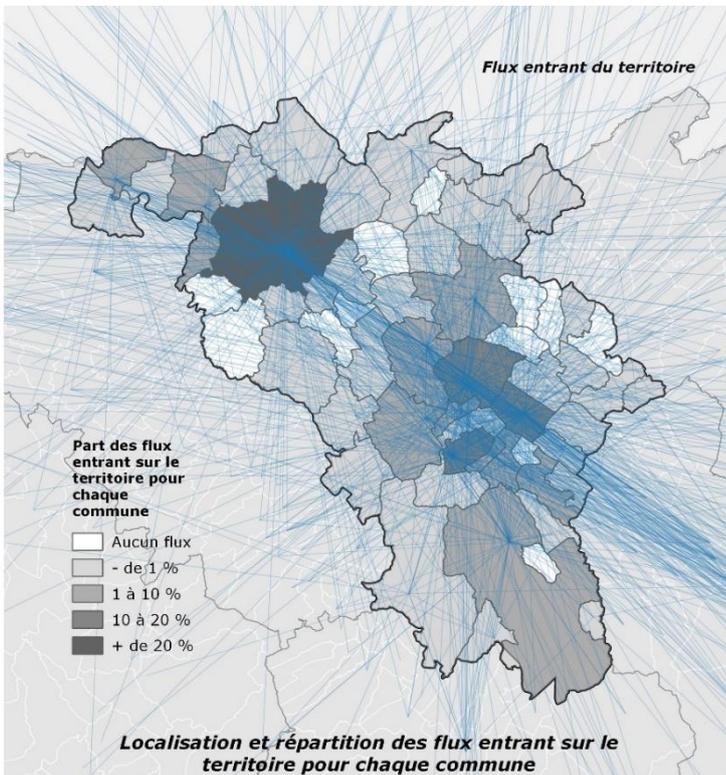
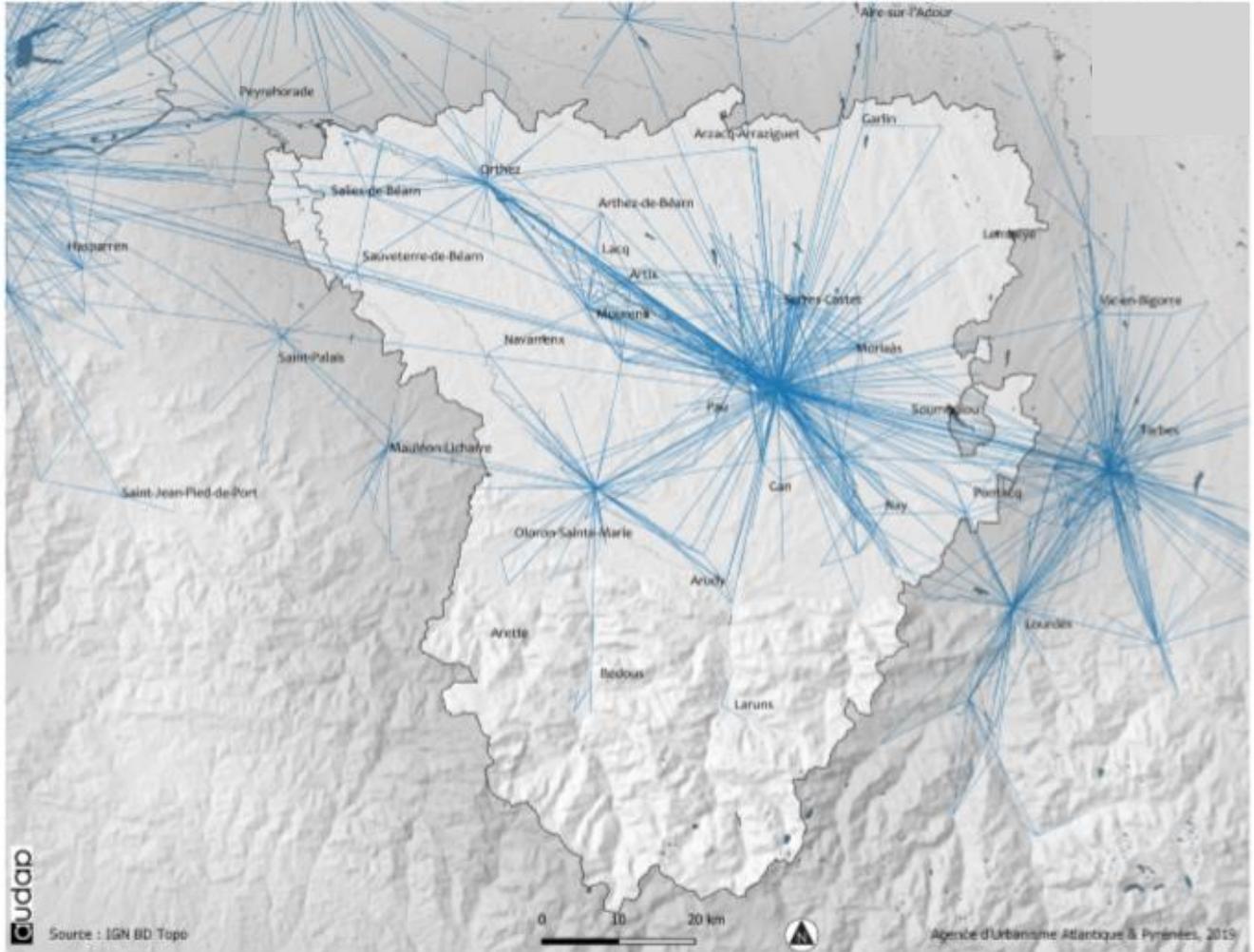


Flux restant sur le territoire : répartition par commune de destination et localisation

Les flux sont quantifiés sur 3 échelles :

- au niveau des intercommunalités pour le département 64 (81 % des flux),
- au niveau du département pour les Landes (14 % des flux),
- au niveau du reste de la France (5 % des flux).

Flux domicile-travail supérieurs à 25



A l'échelle du Pays de Béarn, seuls 16% des déplacements sont liés au domicile-travail, mais ils constituent les trajets les plus longs et plus contraints.

Les déplacements entre la CCLO et la communauté d'agglomération de Pau représentent 42 % de l'ensemble des flux (53 % des flux entrant et 31 % des flux sortant), les déplacements avec les Landes représentent 11 % des flux entrants et 17 % des flux sortants. Pour les flux entrants, s'ajoute depuis le secteur de Navarrenx.

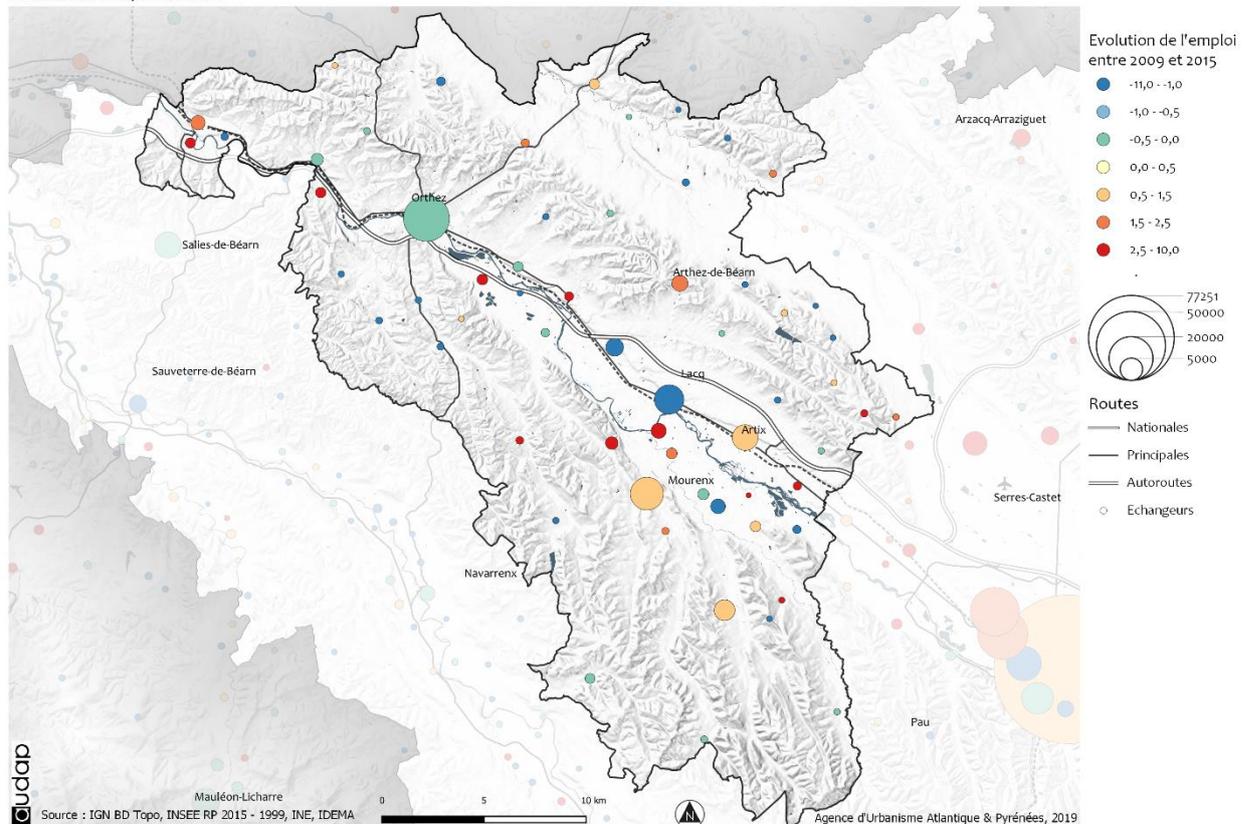
70 % des actifs habitant la CCLO travaillent hors de leur commune de résidence (taux de migration alternante).

À l'échelle des communes, seule Orthez a un taux inférieur à 50 % et 3 communes ont un taux supérieur à 90 %.

La localisation à l'échelle des communes de la CCLO des flux sortants et entrants sur le territoire apporte une information plus précise sur les liaisons fonctionnelles entre communes et territoires extérieurs. L'agglomération paloise attire l'est de la CCLO et Orthez, tandis que Salies attire Orthez et Bellocq. Les territoires de Monein, Lacq-de-Béarn et Oloron sont sensiblement reliés.

Ce sont ces mêmes territoires qui sont attirés par les zones d'emplois de la CCLO : 4 communes reçoivent 64 % des flux entrants sur le territoire (Orthez 24 %, Lacq 18 %, Mourenx 11,5 %, Artix 10,51 %).

Evolution de l'emploi en Béarn



2. Les autres pôles générateurs de déplacements

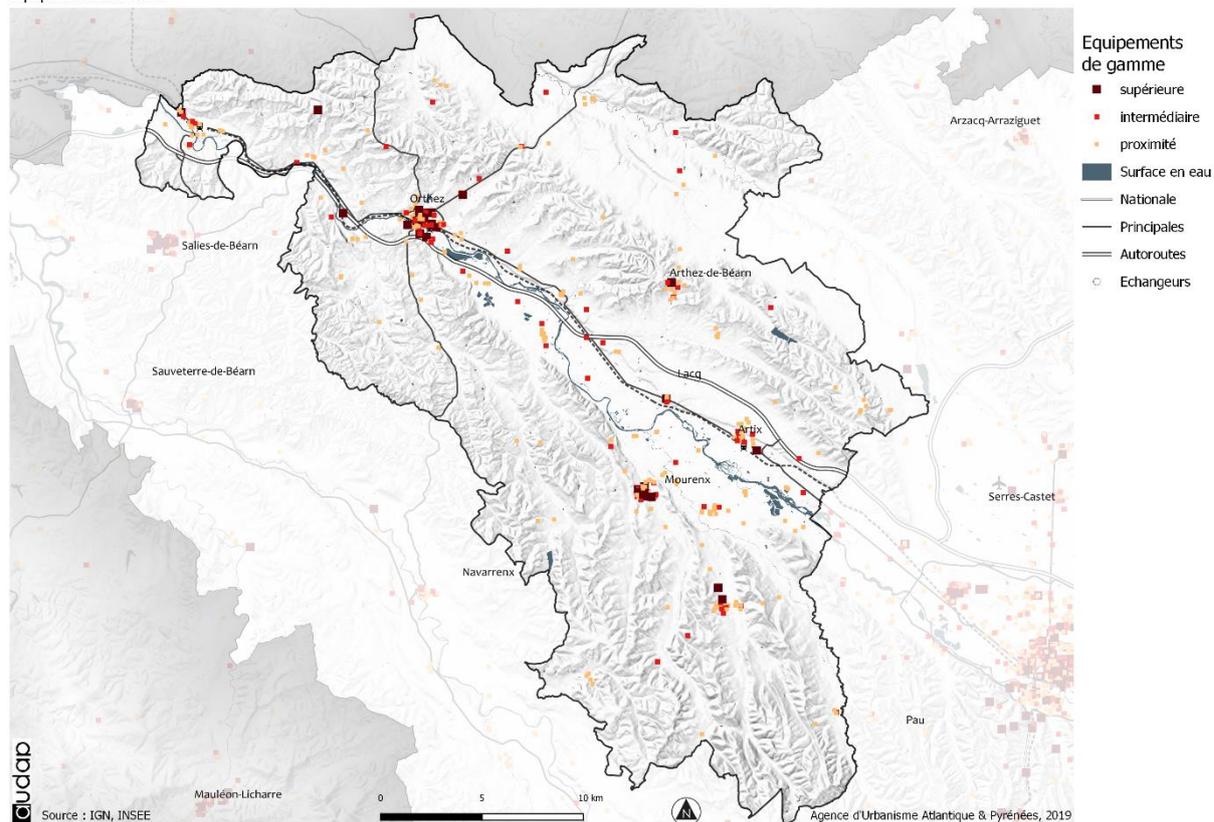
À l'échelle du territoire de la communauté de communes, les flux liés au trajet domicile-travail et aux zones d'activités ne sont pas majoritaires. D'autres pôles sont générateurs de mobilité à des niveaux plus ou moins impactants dans l'organisation et la structuration du territoire.

Le territoire de la CCLO est doté d'équipements de gamme différents et concentrés pour l'essentiel sur les communes principales que sont Orthez, Mourenx, Artix, Monein, Arthez-de-Béarn, Monein et Lagor.

La répartition et typologie des services apparaît dans la carte suivante produite par l'AUDAP.

Le maillage des pôles suit les principaux axes routiers sur un linéaire nord-ouest sud-est.

Equipements en Béarn

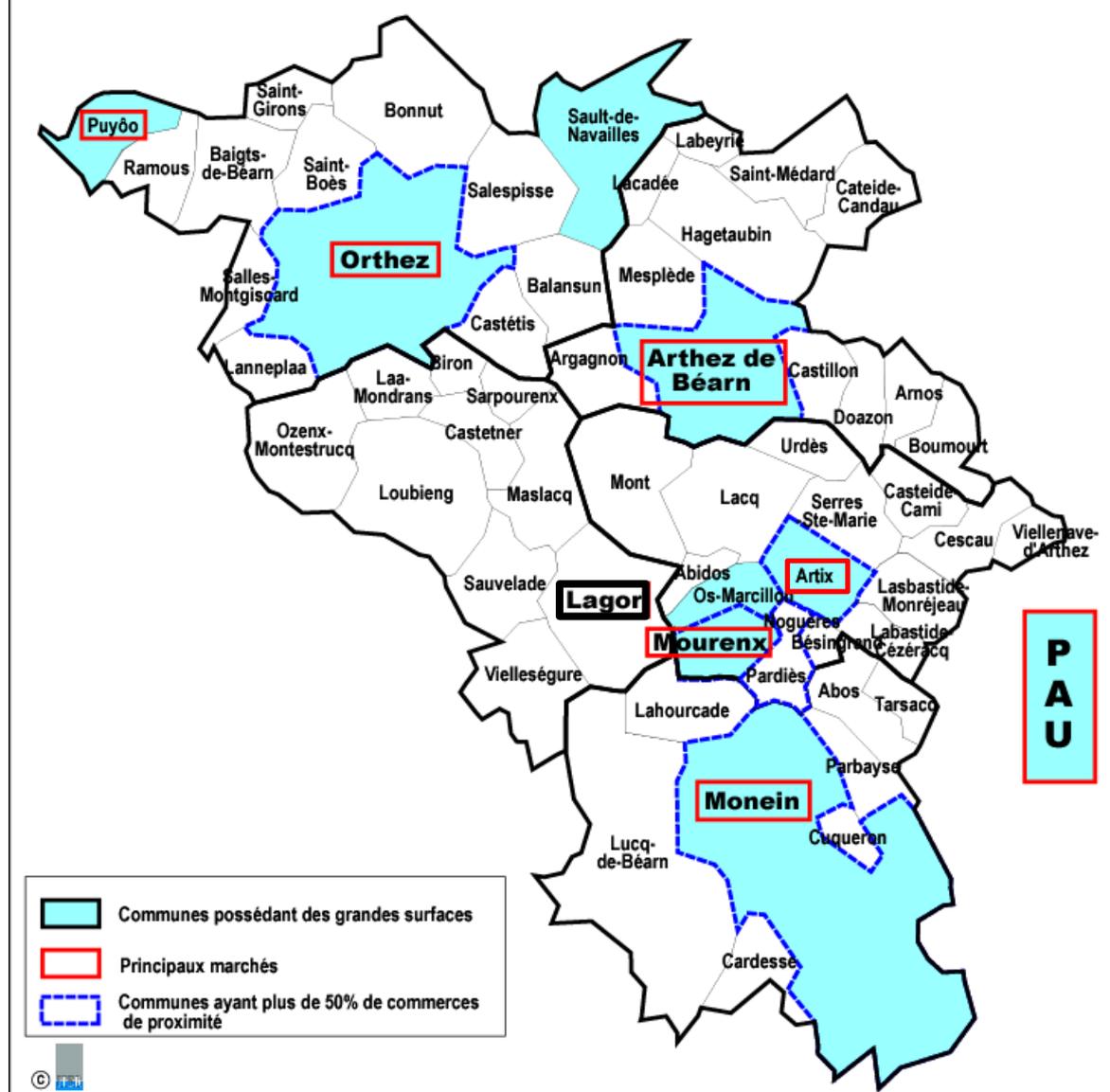


La classification s'effectue en fonction des niveaux de service en termes de transport/déplacements, de spots/culture/loisirs, de commerces, d'enseignement, de services à la population, de services de santé.

Ci-après, 4 planches présentent plus précisément les pôles et aires d'attraction fonction des déplacements liés :

- À la vie quotidienne,
- À l'insertion sociale et professionnelle,
- Aux actes médicaux,
- Aux sports et loisirs.

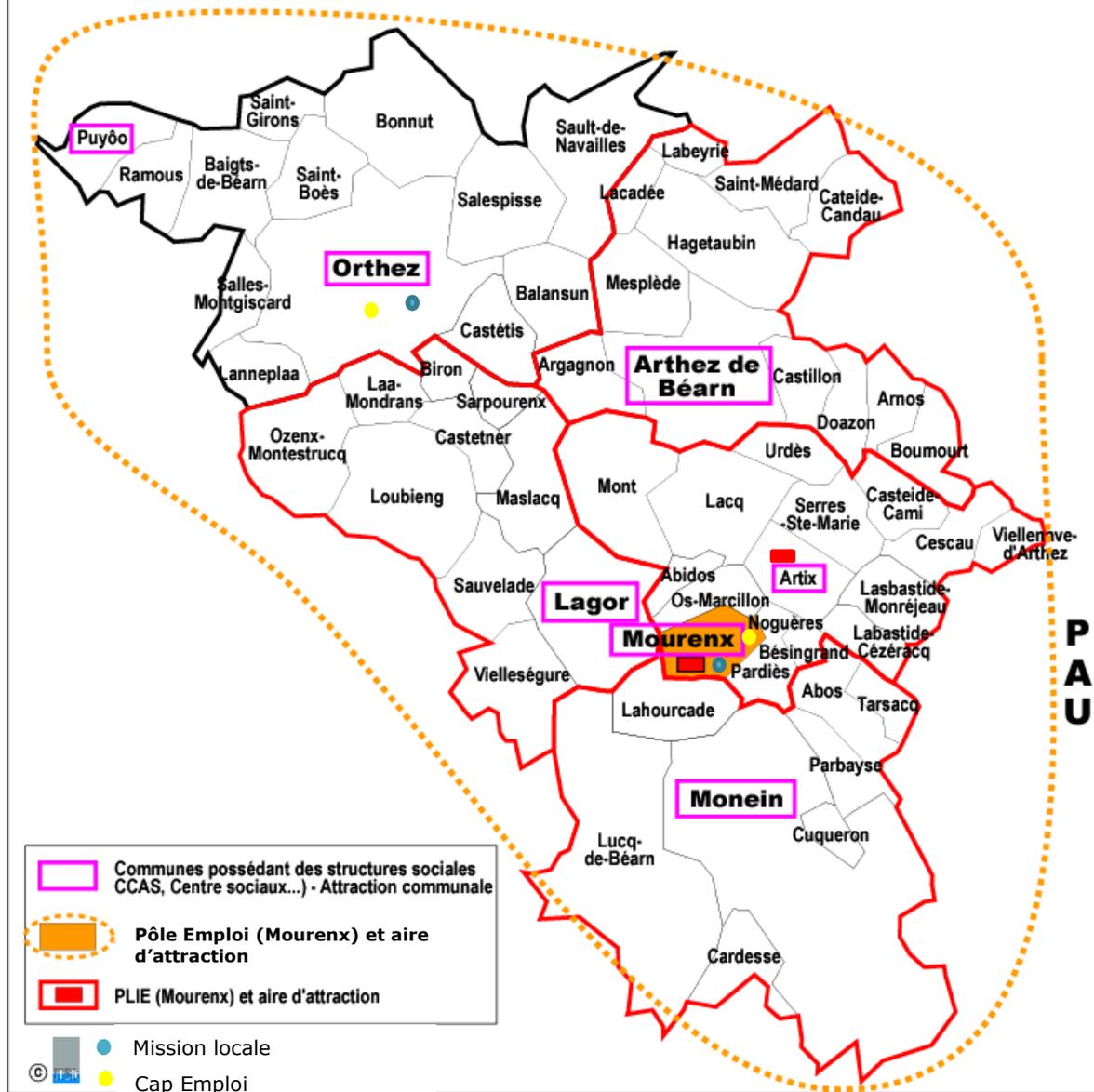
Pôles et aires d'attraction pour les déplacements liés à la vie quotidienne (marché, achat,...)



7 pôles identifiés : Puyoô, Orthez, Arthez-de-Béarn, Artix, Lagor, Mourenx et Monein avec un rayonnement plus important pour Orthez.

Une offre concentrée sur le territoire nécessitant l'organisation des déplacements et, notamment pour les personnes non motorisées, à mobilité réduite ou en insertion.

Pôles et aires d'attraction pour les déplacements liés à l'insertion sociale et professionnelle

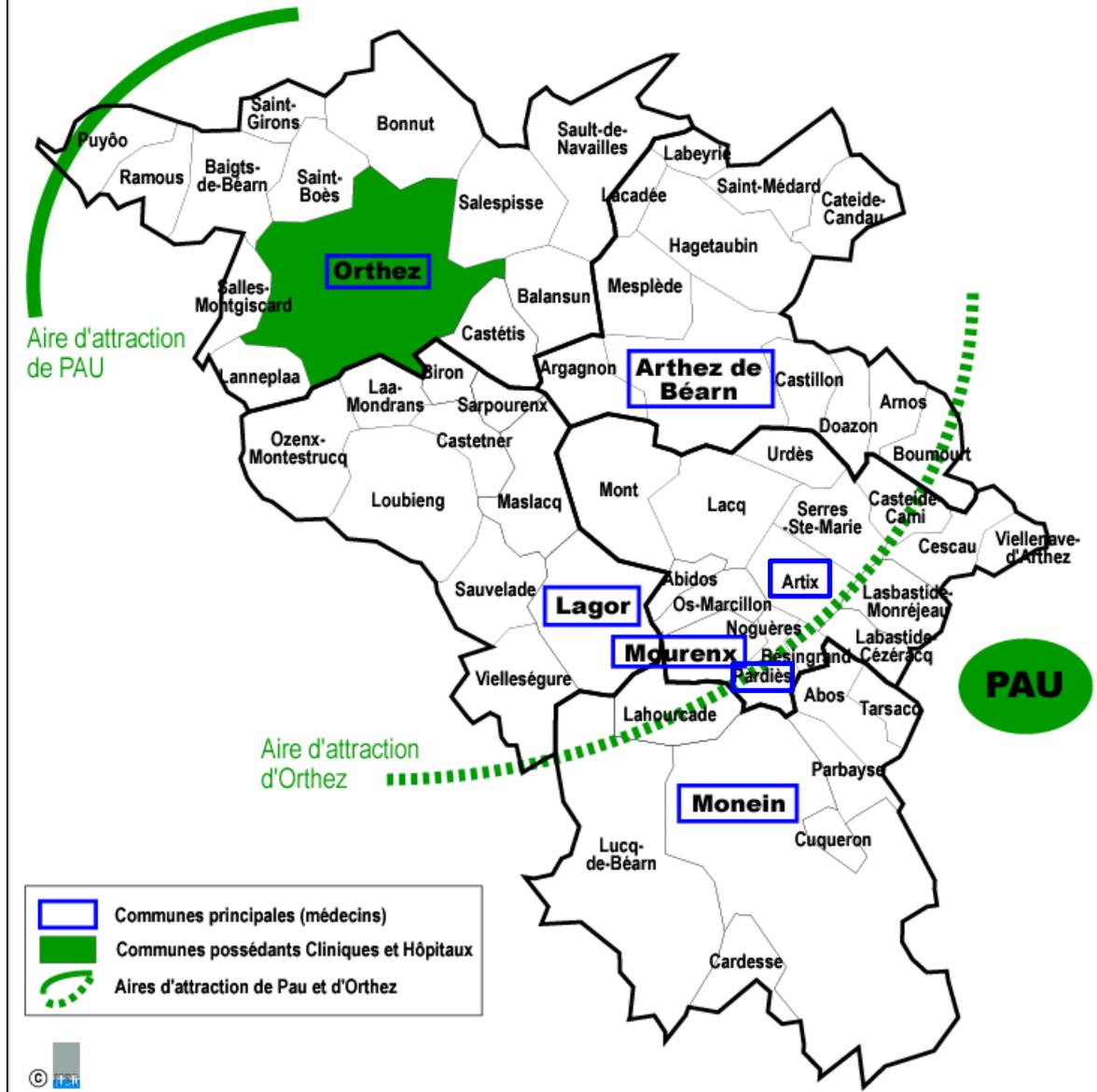


Mourenx et Orthez sont les 2 pôles principaux d'influence. Pau vient compléter cette aire d'influence davantage pour les démarches professionnelles.

Il n'existe pas de permanence déconcentrée des services sur les autres communes.

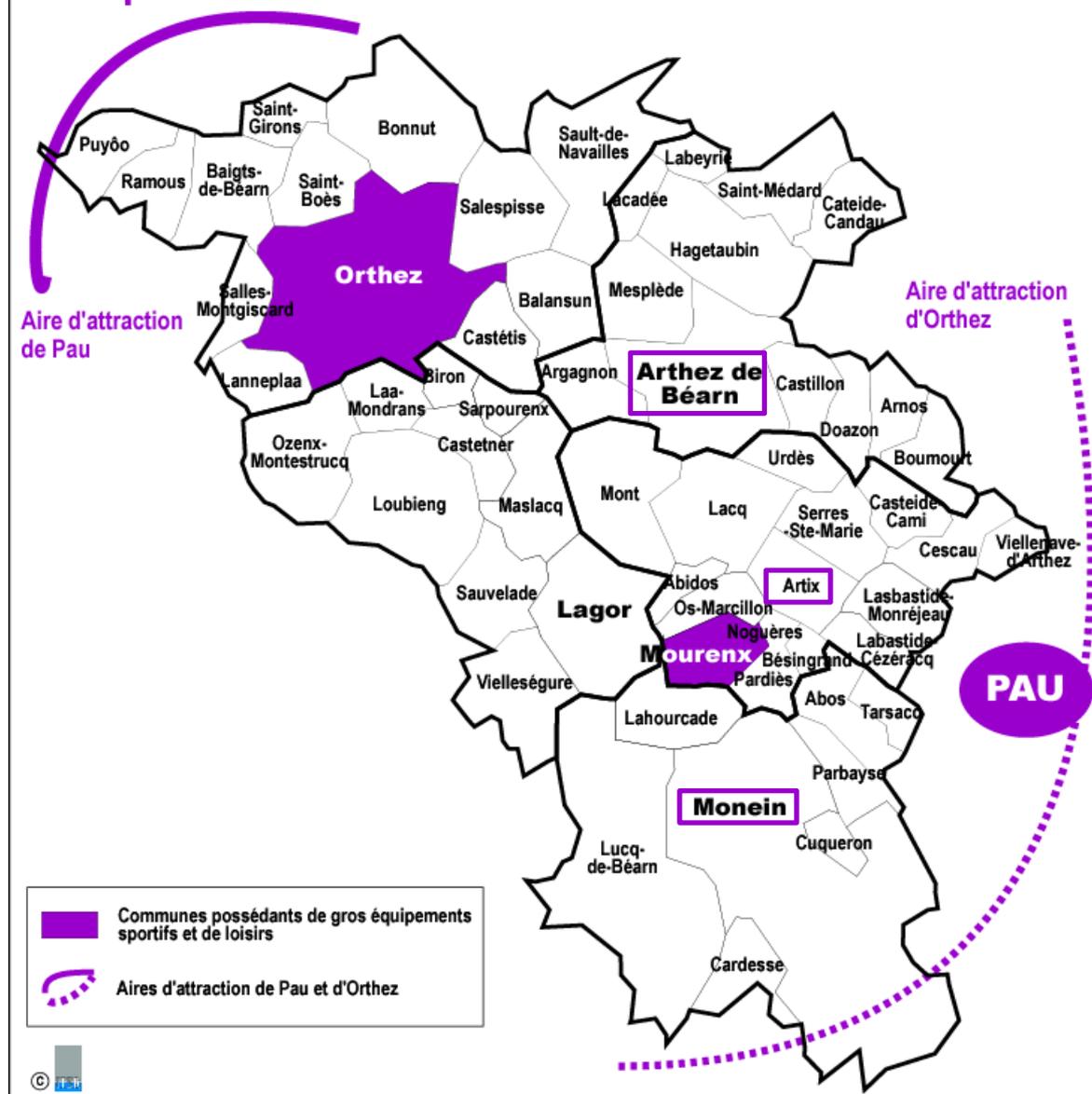
L'accès reste dans ce cadre encore davantage concentré et donc peu ou moins accessible pour les publics non motorisés ou à mobilité réduite.

Pôles et aires d'attraction pour les déplacements liés aux actes médicaux



Localement, Orthez rayonne sur l'ensemble du territoire et Pau de manière plus large. Bien que l'offre de médecins généralistes puisse être présente sur plusieurs communes, il reste néanmoins que le désert médical interroge à moyen terme sur le territoire.

Pôles et aires d'attraction pour les déplacements liés aux sports et loisirs



Si une grande partie de l'offre sportive et de loisir est localisée sur 3 pôles : Orthez, Mourenx et Pau, plusieurs communes sont également dotées d'équipements culturels et sportifs comme Arthez, Artix et Monein. Le public reste généralement jeune et non motorisé pour l'accès aux sports et aux infrastructures. Par ailleurs, l'offre culturelle ou les manifestations organisées en soirée ou week end restent également présentes sur le reste du territoire.

VI. L'offre de mobilité

Le territoire de la communauté de communes ne présente aucune contrainte particulière concernant l'usage de la voiture, qui, en milieu rural, représente 80% des modes de déplacements. Par ailleurs, l'offre des services collectifs est, quant à elle, limitée.

1. Les infrastructures routières

Les flux routiers sur le territoire d'étude sont orientés principalement le long d'un axe Nord-Ouest / Sud-Est, c'est-à-dire Pau – Orthez.

En effet, l'autoroute A64 et la N117 drainent la plus grosse partie de ces flux. On compte trois échangeurs autoroutiers au cœur du territoire d'étude : à Bellocq, Orthez et Artix. Deux autres desservent les abords de notre zone : à Peyrehorade et Pau.

Le réseau représente un ensemble de voies routières de 2 941km, dont 1 375 km de voies communales et 1 566 km de chemins ruraux.

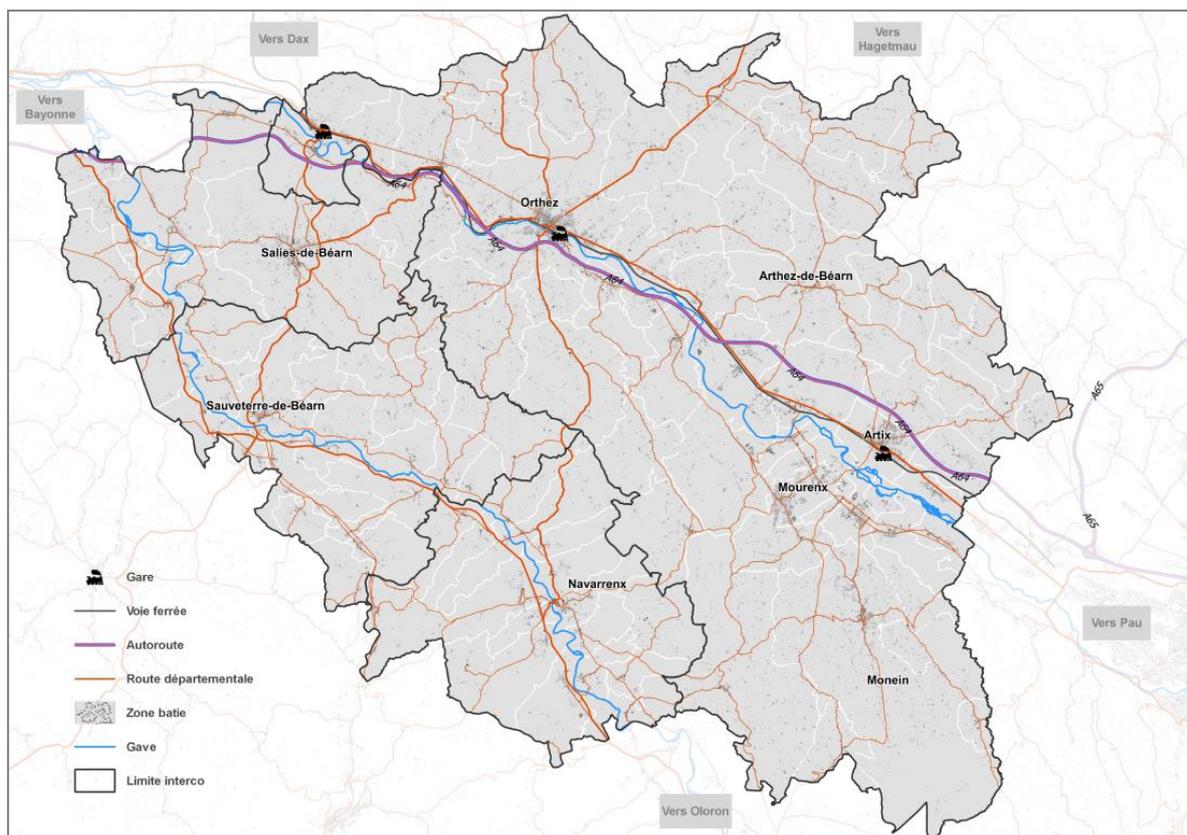
On peut considérer deux nœuds routiers :

- au niveau d'Artix, permettant de traverser le gave de Pau via la D31 et la D281. Vers le Nord, la D31 dessert Arthez-de-Béarn avant de se connecter à la D945 et vers le Sud, la D9, en direction d'Oloron-Sainte-Marie, assure une connexion routière à Monein.
- à Orthez, la possibilité d'aller vers le Nord en direction de Dax et vers le Sud vers Navarrenx en empruntant la D947. Enfin, également vers le Nord, la D933 assure une connexion avec Hagetmau via Sallespisse.

Le territoire d'étude est donc plutôt bien desservi par le maillage routier secondaire qui sert de rabattement sur l'A64 et la N117, axes structurants régionaux et nationaux. Ces axes structurants assurent essentiellement un trafic de transit. Depuis 2005, la hausse du trafic sur l'A64 augmente annuellement d'environ 2%.

Les communes rurales et leurs centres-bourgs peuvent parfois être plus contraints par une circulation dense et peuvent se saisir de projets de requalification associant différents aménagements (zone 30, chicanes, ralentisseurs).

Les cartes ci-après permettent d'appréhender l'organisation spatiale du territoire, le réseau en place et d'identifier les principaux axes et nœuds routiers.



Source : service SIG - CCLLO

2. Les transports collectifs routiers

L'offre régionale et ferroviaire Grande Ligne

Le territoire d'étude est principalement desservi par la ligne Tarbes – Pau – Bayonne sur laquelle circulent des services TER ferroviaires et routiers et des services ferroviaires Grande Ligne.

Les lignes représentent 40 km de voie ferrée avec une partie de fret importante.

La ligne Tarbes – Pau - Bayonne est composée de services proposant différentes missions qui permettent de relier le territoire aux grandes agglomérations de la région : Pau et Bayonne ainsi qu'à Tarbes, Toulouse et Bordeaux.

On compte ainsi 15 services quotidiens Allers Retours Puyoô – Pau (dont 1 service Aller-Retour par route) dont plus de la moitié ont des extensions vers Bayonne et Tarbes.

Cette ligne offre ainsi des possibilités de séjour à Pau, Bayonne, Tarbes à la demi-journée et à la journée.

Les services en gare :

	Bus	Vélo	Mode actif	Covoiturage, si existant
Artix	801-802	Box sécurisé	Peu favorisé	Informel
Orthez	801-809- Dax Mauléon	Abri	Peu favorisé	Informel
Puyoô	809 – Dax Mauléon	Abri	Peu favorisé	Informel



Néanmoins, les services horaires sont relativement regroupés sur certaines plages horaires (6h30-8h40 et 18h20-19h27).

Seule Orthez bénéficie d'horaires complémentaires entre 9h40 et 12h30 ou après 19h30.

Dans l'autre sens de circulation, les horaires sont également regroupés le matin 4h55-7h30. Ensuite, sur le reste de la journée, un trajet est disponible toutes les heures. Il n'y a pas de départ depuis Pau vers Orthez ou Puyoô le soir après 19h30.

Le territoire est par ailleurs traversé par la ligne routière Dax – Puyoô – Mauléon qui permet de relier Puyoô à Mauléon et à Dax à hauteur de 2 allers-retours quotidiens.

Les lignes régulières départementales

L'offre se concentre uniquement pour et vers les principaux pôles du territoire équipés des services (Orthez, Artix, Mourenx). Les lignes offrent très peu de liaisons entre les polarités du territoire et encore moins pour les autres communes. 30% des communes étant desservies par les transports collectifs se situent le long de la départementale 817, principal axe structurant du territoire.

Ainsi, le secteur est desservi par 5 lignes régulières :

- Ligne 801 : Pau-Orthez offrant 6 allers-retours du lundi au samedi,
- Ligne 802 : Pau- Artix offrant 4 allers-retours depuis Artix, 5 depuis Mourenx du lundi au samedi,
- Ligne 809 : Orthez-Saint-Palais offrant 3 allers-retours depuis Orthez du lundi au samedi,
- Ligne LRR Dax-Puyoô- Mauléon offrant plus de 3 allers-retours depuis Puyoô sur des horaires restreints,
- Ligne Orthez- Amou qui est gérée par les Landes.

Concernant les fréquentations sur ces lignes, pour l'année 2018, les communes d'Orthez Artix comptent le plus grand nombre de montées sur la ligne 801 et les communes de Mourenx et Monein pour la ligne 802 (utilisation domicile-travail principalement). La ligne 809 est davantage une ligne dédiée aux dessertes sur les 2 gares que sont Puyoô et Orthez.

Du fait d'une offre limitée en matière de transport, d'itinéraires parfois complexes en temps et en organisation, cette offre paraît peu compétitive face à la voiture et reste donc peu attractive en dehors des personnes captives.

Exemple illustratif :

Pour effectuer un trajet Mourenx-Orthez :

Prendre la 802 à 6h50, descendre à Lacq et attendre la ligne 801 durant 20 minutes ou descendre à Artix avec 7 minutes d'attente mais plus de temps et kilomètres parcourus.

Arrivée à 7h45 à Orthez, soit 55 minutes pour 20 kilomètres à parcourir.

Pour un départ à 8h57 à Mourenx, l'arrivée à Orthez se fait à 12h30, soit 3h33 en raison d'une absence d'offre depuis Artix. Il est cependant possible de prendre un TER à 9h23 pour une arrivée à 9h26.

Le transport à la demande (TAD)

Lancé en 2012 sur l'ancienne communautés de communes de Lacq puis étendu en 2014 aux communes de l'ex CC du canton d'Orthez, le dispositif de transport à la demande Mobilacq est un mode de transport public ouvert à tous. Son but restant de faciliter les déplacements locaux, à destination des pôles de services. Il permet de répondre aux besoins des communes rurales du territoire ne bénéficiant pas d'offre de mobilité (lignes régulières) ou dont le public ne dispose pas ou plus de moyens de locomotion. Le dispositif est organisé en délégation de compétence avec la Région et court, par contractualisation, jusqu'en janvier 2021.

Le périmètre de prise en charge et de dépose des usagers correspond au périmètre de la communauté de communes de Lacq-Orthez, soit 61 communes.

Le service de TAD propose des dessertes vers et depuis les principaux pôles urbains du territoire : Mourenx, Lagor, Artix, Monein, Arthez-de-Béarn, Orthez, Puyoô et Sault-de-Navailles. Les pôles desservis varient selon les jours de fonctionnement.

Le fonctionnement du TAD correspond à une prise en charge à des points d'arrêt prédéfinis sur le territoire.

Pour les personnes en recherche d'emploi, le TAD permet en outre de se déplacer vers les lieux d'accès à l'emploi aux jours et périodes de fonctionnement du TAD.

Une prise en charge depuis la Gare d'Orthez, de Puyoô ou d'Artix, vers un point des 231 points de destination peut être réalisée lors des jours d'ouverture du service sur ces communes de destination, soit du lundi au samedi toute la journée. Pour les trajets retours (ou ne s'effectuant pas le même jour), la personne doit obligatoirement être domiciliée sur le territoire de la communauté de communes de Lacq-Orthez, pour en bénéficier. Pour certaines catégories de personnes ayant des difficultés à se déplacer, la desserte peut se faire au plus près du lieu d'origine et de destination, dans la limite de définition des services TAD pour les PMR et les personnes âgées. Pour les personnes à mobilité réduite, la prise en charge peut être également effectuée directement au domicile de l'utilisateur.

La tarification appliquée à l'utilisateur est conforme avec la tarification en vigueur sur le réseau de transport régional : billet unitaire à 2€. L'intermodalité entre le service TAD et les lignes régulières régionales est gratuite.

Quelques chiffres sur le fonctionnement et le profil des usagers sur les 3 premiers trimestres 2019.

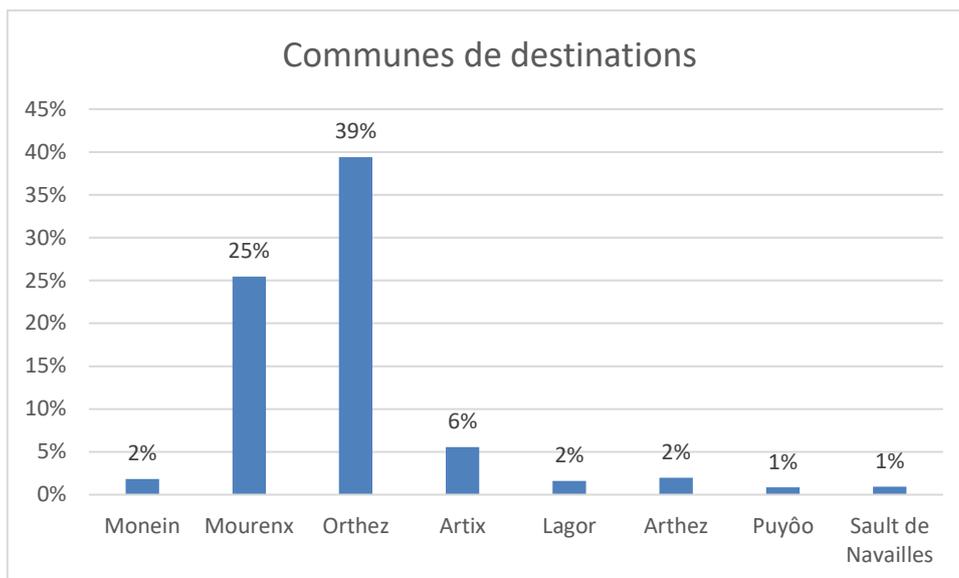
Nombre de trajets : 6757

Nombre de voyageurs : 8890

Il y a 200 voyageurs uniques par mois en moyenne effectuant environ 16 déplacements.

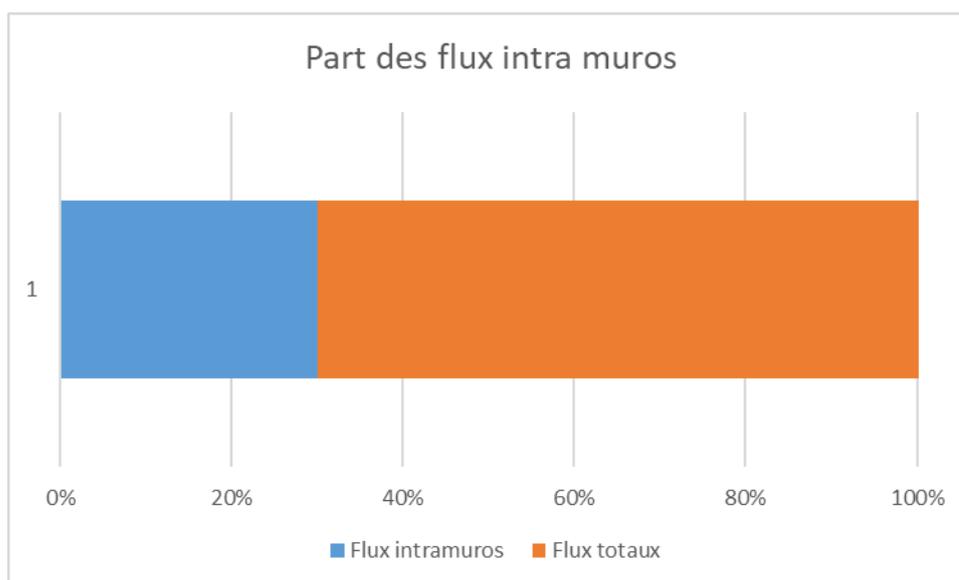
49% des usagers sont des personnes âgées de plus de 65 ans dont 6% sont à mobilité réduite, 28% sont des personnes valides et 6 % sont âgés de moins de 18 ans.

Les déplacements vers la ville d'Orthez et ses services représentent 39% des trajets réservés devant Mourenx avec 25%, Artix 6%, Monein, Lagor et Arthez-de-Béarn 2%, Puyoô et Sault-de-Navailles 1 %.



2 communes concentrent l'essentiel des flux interurbains : Orthez avec 39% et Mourenx avec 25%.

Et ce sont ces 2 mêmes communes sur lesquelles la part des flux interurbains sont majoritaires : 30% des flux totaux.



Aussi, jusqu'à 80% des flux de la partie Ouest du territoire sont à destination d'Orthez. À l'inverse, Mourenx polarise les flux du centre, de l'est et du sud du territoire.

3. Le covoiturage



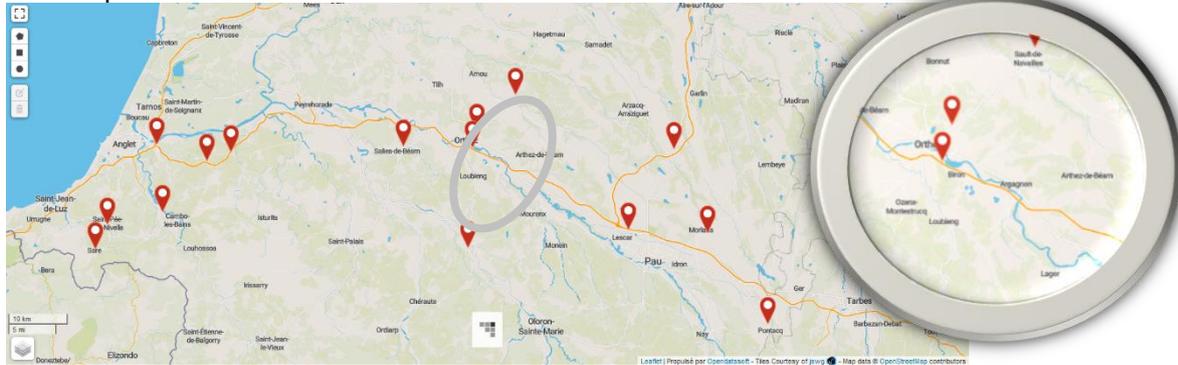
Afin de répondre à une exigence environnementale et d'aider la population à faire face aux difficultés liées à l'augmentation du prix de l'énergie, la ville d'Orthez, la CCLO, la commune de Sault-de-Navailles et le Département ont identifié 3 aires de covoiturage :

- le parking de la salle de sport Henri Prat (route de Mont-de-Marsan) comme une aire de covoiturage avec 15 places,
- le parking de la base de loisirs Orthez-Biron avec 20 places,

- le parking à proximité du Super U sur la commune de Sault-de-Navailles avec 70 places.

Le Département 64 a mis en place une rubrique sur le covoiturage sur son [site Internet](#) destinée à mettre en contact de manière rapide et facile les usagers qui souhaitent partager un véhicule sur un itinéraire donné.

Aires de covoiturages du département des Pyrénées-Atlantiques et du territoire



3 aires de covoiturages labellisées et centrées sur la partie nord-est du territoire de la communauté.

D'autres zones de stationnement « sauvages » non répertoriées sont également présentes sur l'ensemble du territoire et correspondent notamment à des parkings publics gratuits, des parkings de supermarchés ou autre non soumis à contrainte réglementaire ou financière.

4. Le vélo

En matière de déplacements à vélo, quelques aménagements existent au sein de la communauté de communes, en dehors des 35 km de voirie pour les vélos-route et quelques aménagements à l'échelle de certaines communes (Mourenx, Orthez, Biron...). Pour mémoire, la compétence voirie est assurée par la CCLO.

Des freins au développement des déplacements à vélo restent à ce jour nombreux :

- La topographie contraignante,
- Le manque d'aménagements cyclables dédiés et sécurisés,
- La dangerosité des liaisons, notamment sur les pôles où la circulation est plus rapide et dense,
- La diffusion spatiale de l'habitat, l'emploi et les services qui allongent les distances à parcourir

Tracé sentier vélo route



Les aménagements, signalétiques et pistes cyclables sont peu développées hormis sur les communes de Mourenx et Orthez où l'on retrouve cette offre.

Les usages de la mobilité à 2 roues est très peu visible : une forme d'éducation et d'accompagnement vers cet usage reste à faire.

5. La marche à pied

Le territoire offre 300 km de trottoirs pour les piétons.

Cependant, ce mode de déplacement n'est pas adapté aux réalités des besoins quotidiens des usagers et les aménagements sont très variables d'une commune à l'autre. En effet, l'habitat diffus contraint assez fortement le potentiel de marche à pied en dehors des pôles urbains.

Les freins au développement de la marche à pied sont similaires à ceux identifiés pour les déplacements à vélo :

- Le manque d'aménagement piétons dédiés et sécurisés,
- La diffusion spatiale de l'habitat, de l'emploi et des services qui allongent les distances à parcourir.

VII. Les démarches transversales

Les démarches transversales viennent alimenter les solutions à la mobilité ou les alternatives durables sur le territoire.

1. Les équipements

Les tiers-lieux

La communauté de communes de Lacq-Orthez gère 2 espaces de travail partagé et de coworking, l'un à la pépinière d'entreprise d'Artix et l'autre au Pôle I.Etech à Orthez.

Cela correspond à la possibilité d'accéder à un espace de travail pour une durée et fréquence déterminées selon les besoins de l'utilisateur. Ce dernier contractualise avec la communauté de communes l'occupation des lieux via une convention annuelle.

En 2018, 23 personnes avaient une convention d'utilisation active ; les utilisations sont très variables : de l'utilisation très ponctuelle à l'utilisation régulière. Cela représente 580 jours d'occupation.

À Artix :

Cet espace propose jusqu'à 4 postes de travail au sein d'espace collectif.

Très ponctuellement, un bureau individuel (idéal pour rendez-vous jusqu'à 4 personnes) ou une salle de réunion peuvent également être loués. Tous ces espaces sont connectés à Internet. Le bâtiment est aux normes d'accessibilité.

L'accès et l'utilisation se font donc aux horaires d'ouvertures de l'accueil de la pépinière d'entreprises : Du lundi au jeudi : 8h30 – 17h30 - Le vendredi : 8h30 – 17h00.

Voici la grille des tarifs :

À Orthez :

Cet espace propose :

- un bureau individuel (idéal pour rendez-vous jusqu'à 4 personnes),
- un bureau partagé pouvant accueillir 6 personnes en même temps.
- une salle de réunion de 14 à 30 personnes, modulable, avec vidéoprojecteur.

Tous ces espaces sont connectés à Internet. Le bâtiment est aux normes d'accessibilité.

L'accès se fait par badge aux horaires réservés. Les horaires sont libres.

Les mobilités décarbonées

Le numérique représente une révolution permettant aux consommateurs de produire de la richesse et également de bousculer le développement des territoires. La collectivité s'est lancée dans un programme ambitieux de couverture du territoire en fibre optique, réseau informatique, etc.

Les bornes de recharge électrique

7 communes du territoire sont équipées de bornes de recharge électrique répertoriées : Puyoô, Orthez, Sault-de-Navailles, Arthez-de-Béarn, Mourenx, Monein et Lacq.

Le nombre de véhicules électriques resterait peu significatif pour le territoire et la communication de l'existence et localisation de ces bornes reste peu lisible en dehors de l'application numérique « date.gouv.fr ».

DREAL Aquitaine, Focus les immatriculations de voitures, mai 2018.

En Nouvelle-Aquitaine, en 2017, les motorisations électriques représentent moins de 1,5 % des immatriculations tant régionales que nationales. D'un point de vue technique, leur autonomie jugée trop faible est un frein important pour des longs parcours. D'un point de vue économique, leur coût reste élevé malgré les dispositifs d'aides à l'achat.

2. Les acteurs de terrain

L'association Transition

Transition est une association locale, soutenue par le Département et la CCLO, qui agit au bénéfice des publics en recherche d'emploi les plus en difficulté, à travers un accompagnement personnalisé : environ 200 personnes accompagnées chaque année.

- une ingénierie de projets menés sur le territoire en faveur de l'emploi
- l'animation du dispositif des 'clauses sociales' dans les marchés publics et privés
- l'animation d'une Plateforme mobilité, pour lever les freins mobilité et favoriser le retour à l'emploi ;

Dans ce cadre, l'association transition est le support :

- du PLIE Ouest Béarn : ce plan local pour l'insertion et l'emploi permet d'accompagner les personnes éloignées du marché du travail dans un parcours d'insertion professionnelle.
- de la plateforme mobilité Transition destinée à favoriser l'autonomie de déplacement des personnes en recherche d'emploi.

Concernant la plateforme mobilité, pour l'année 2018, 195 personnes ont été accueillies et accompagnées vers des solutions durables au cas par cas, suite à un diagnostic mobilité effectué au cours d'un entretien individuel. 26 ateliers collectifs ont été proposés permettant aux participants d'expérimenter des véhicules ne nécessitant pas d'être titulaire du permis B (vélo, trottinette, voiture sans permis, etc).

L'auto-école sociale

Projet porté par le centre social Lo Solan et financé par les adhérents et la CCLO.

Cette auto-école reçoit des usagers en situation de précarité bénéficiant des minima-sociaux : formation au code de la route et leçons de conduite pour l'obtention du permis. Environ 50 personnes par an fréquentent l'auto-école sociale. Sur les 15 personnes/an présentant le permis de conduire, 13 l'obtiennent, ce qui représente un pourcentage de réussite positif.

L'origine géographique : $\frac{3}{4}$ viennent de Mourenx et $\frac{1}{4}$ restant d'Orthez et communes alentour. La majeure partie des personnes sont âgées de plus de 45 ans. Il y a très peu de public jeune.

Le projet sera étendu au bassin d'Orthez, dans le cadre d'un partenariat des deux centres sociaux de Mourenx et d'Orthez et du Département à compter de 2020.

L'association CIEL : atelier garage et location sociale

L'Atelier Chantier d'Insertion CIEL est une association loi 1901 à but non lucratif, reconnue d'intérêt général et basée sur la commune de Mourenx. CIEL mène une action d'insertion depuis plus de 10 ans principalement sur le territoire du centre Béarn, en gérant des activités visant à contribuer à l'insertion sociale et professionnelle de personnes en difficulté. L'association met en situation de travail des personnes éloignées de l'emploi, sur des supports d'activité tels que travaux d'environnement, nettoyage, entretien du patrimoine et mécanique automobile.

Depuis 2018, l'activité de garage social a pour missions :

- 1 service de location sociale de voitures,
- 1 service de réparation de voitures à tarif social.

Toutes les prestations se font sur prescription d'un partenaire (conseiller emploi ou social). Les publics visés sont les personnes en recherche d'emploi ou de formation, et pour lesquelles la mobilité constitue un frein.

Ciel dispose d'environ 30 véhicules à la location.

MécaMX 64 : atelier solutions 2 roues

L'atelier MecaMx 64 propose depuis 2006 des actions éducatives et de loisirs autour de la pratique du deux-roues motorisé. Parmi les activités proposées, il y a l'atelier mécanique

pour les jeunes, l'éducation et la prévention à la pratique du deux-roues et le garage moto qui permet, sous certaines conditions, de disposer de matériel, de documentation et de conseils pour entretenir et réparer son deux-roues.

1500 personnes ont été accueillies. 60% d'entre elles sont généralement sans solution de mobilité.

Le Club de la mobilité CCI Pau Béarn

Le club de la mobilité réunit en Béarn les entreprises et organismes soucieux d'améliorer la mobilité des salariés au quotidien. Plusieurs objectifs pour le club :

- améliorer la mobilité sur le territoire et réduire les déplacements (report de la mobilité),
- définir une communauté d'intérêts : identifier des enjeux communs sur lesquels travailler collectivement et mutualiser des actions,
- faire remonter les avancées et difficultés rencontrées. Formuler collectivement des besoins auprès des collectivités (voiries, réseaux de transport en commun),
- partager des bonnes pratiques et démarches innovantes,
- être source d'information : règlementaire, technique, aménagement...

L'association LACQ PLUS

LACQ PLUS, association créée depuis 1995, est constituée d'une centaine d'adhérents.

Elle a 4 missions principales :

- assure la promotion du bassin, de l'emploi et des compétences
- améliore et développe le dialogue entre tous les adhérents
- maintient et favorise la technicité, la compétitivité et la qualité de ses adhérents
- sensibilise la jeunesse à la richesse des métiers du bassin

En 2008, la CCI a réalisé une pré-étude sur le bassin de Lacq auprès de 55 entreprises afin de sensibiliser les acteurs économiques aux questions de mobilité et d'évaluer les besoins qui y sont liés. Cette pré-étude avait pour objectif d'inciter à l'engagement d'une étude de réalisation d'un PDIE. Malgré l'existence du projet de plan de déplacement, sa mise en œuvre n'a pu être conduite en raison d'un contexte de crise économique.

L'association compte plusieurs actions menées en faveur de la mobilité : participation au challenge de la mobilité chaque année, un groupe de travail QVT (qualité de vie au travail) travaille sur un projet autour de cette thématique.

Le collectif « écocitoyens » de Labastide-Cérezacq

Ce mouvement créé en novembre 2018 s'inscrit dans la dynamique « Villes et villages en transition » et porte une réflexion commune à la recherche de nouvelles solutions répondant aux enjeux climatiques. Plusieurs groupes de travail se réunissent autour de 4 thématiques que sont le transport, l'énergie, les comportements des consommateurs et l'éducation. Environ une soixantaine de personnes composent le collectif et résident sur les communes suivantes : Loubieng, Tarsacq, Monein, Aussevielle, Saint-Faust, Pau, Artix, Abidos, Labastide- Monréjeau, Arrens-Marsous, Lahourcade, Serres Sainte Marie, Lescar et Labastide-Cérezacq. Ce collectif a initié des actions différentes telle que la semaine dédiée au transport doux avec la promotion de l'usage du vélo ou des expérimentations à l'échelle de la commune tel que l'accompagnement des personnes de la commune à l'utilisation de Mobicoo depuis septembre 2019.

Le Département : mission vélo 64

Suite aux assises du vélo organisées par le Département 64 le 28 septembre 2018 à Hendaye, des échanges entre la CCLO et la mission Vélo 64 ont permis d'identifier, dans les domaines d'intervention de la CCLO, les actions pouvant être mises en place sur le territoire de l'intercommunalité pour favoriser l'usage du vélo.

Un diagnostic des infrastructures d'accès par le Département a été initié et est en cours de finalisation. Il est également question de l'identification d'un collège pour expérimenter les aménagements et favoriser l'usage sécurisé du vélo (infrastructures, signalétiques, etc.). La CCLO en est partenaire.

VIII. Les besoins identifiés

Les acteurs du territoire

Bien que porteur de solutions de mobilités pour les publics reçus, les acteurs du territoire font malgré tout aujourd'hui le constat de besoins partiellement couverts. D'une manière générale, l'accès au transport dépend de 3 facteurs :

- accès à l'information,
- savoir-faire/ savoir-prendre,
- adéquation offre-demande.

Les points d'amélioration à avoir concernant l'offre ou l'accès à l'offre :

- un défaut de solution quotidienne efficace sur certaines lignes :
 - Orthez-Mourenx,
 - Artix- Mourenx,
 - Arthez vers les pôles,
 - Monein vers les pôles.

Le TAD, seul dispositif en transport collectif n'ayant pas la vocation de ligne régulière quotidienne, ne peut pas apporter toujours de réponse satisfaisante.

Il n'y a pas de tarification sociale. Cependant, et malgré une harmonisation du prix unitaire du billet à 2€ avec les transports collectifs régionaux (bus), le prix peut être un frein pour certains ménages.

Il est par ailleurs constaté un manque de correspondances suffisamment cadencées : exemple pour aller à Orthez depuis Mourenx, il faut utiliser les lignes 802 et 801, pour un temps de trajet allant de 1h à 1h45 en fonction de l'horaire de départ.

Les institutions

La Région

Dans le cadre du plan régional des transports routiers 2020-2030 une rencontre s'est tenue le 30 septembre 2019 à la CCLO en présence de représentants des services transport de la région et des élus de la CCLO. Le plan 2020-2030 est en cours de réflexion. Les territoires sont mobilisés pour échanger sur l'offre existante. Pour le territoire, bien que doté d'infrastructures et d'une offre dense, la mobilité reste cependant en souffrance. Le territoire est étendu et l'habitat diffus. Les lignes régionales, notamment les 801 et 802 ne bénéficient pas du succès escompté en raison d'un accès limité à 21 communes sur les 61, à un temps de trajet non concurrentiel et à défaut de correspondances adaptées.

Il est question pour la Région de réajuster son offre pour améliorer le service et les conditions d'accès.

La CCLO

Le transport à la demande

Le service du TAD connaît une forte fréquentation notamment par les personnes seniors (30%).

Ce public, de plus en plus dépendant, réclame de nombreuses adaptations du service :

- augmentation du nombre de trajets autorisés mensuels,
- aide à la réservation,
- adaptation à la carte de leurs trajets,
- diminution de la pénalité de suspension au service,
- etc.

De manière générale, il est constaté davantage de dépendance physique et psychique chez ce public.

Par ailleurs, le service constate quelques demandes pour compléter le transport scolaire et ainsi avoir une offre adaptée aux emplois du temps.

L'acquisition de vélo à assistance électrique

Depuis le 1^{er} août 2019, 5 personnes se sont adressées à la CCLO pour demander une aide à l'achat d'un vélo à assistance électrique. Depuis le 1^{er} janvier 2018, les modalités et le

bénéfice de l'aide de l'état est subordonnée à celle octroyée par la collectivité de résidence du demandeur.

Le centre social de Monein

Le Centre social de Monein, implanté sur un territoire semi-rural, mesure quotidiennement l'impact des problèmes de mobilité sur les habitants vivant à Monein et sur son territoire de compétence (Monein, Abos, Tarsacq, Lucq de Béarn, Parbayse, Pardies, Cardesse, Cuqueron, Lahourcade) : des problématiques d'isolement, une difficulté récurrente d'accès aux services administratifs, médicaux, paramédicaux, ou tout simplement pour bénéficier d'activités de loisirs, un des socles de la préservation du lien social.

Un groupe citoyen de Monein s'est structuré récemment et portent des réflexions sur le système d'entraide, le covoiturage et l'économie circulaire. Ce centre social accompagne ce groupe dans sa structuration.

Pour rappel, le centre est agréé et mandaté par ses instances référentes (Conseil Départemental, CAF, Municipalités, Cohésion sociale) pour :

- Créer et développer des solidarités (familiales, de voisinages, ...)
- Répondre à des besoins sociaux individuels et d'intérêt général, besoins identifiés par lui-même ou les partenaires implantés sur le territoire.
- Accompagner des initiatives locales portées par des citoyens.

Plateforme Mobilité Transition

A l'initiative d'un groupe d'acteurs de l'emploi, de l'insertion et du travail social intervenant sur la commune d'Orthez, il a été proposé à la Plateforme Mobilité de participer à une réflexion sur la mobilité des publics en situation de précarité ou en démarche d'insertion.

Ce groupe a déjà identifié des besoins manifestes en matière d'extension de l'offre existante ou en développement de nouvelles formes de mobilités (plages horaires, fonctionnement TAD et lignes régionales, correspondances absentes, publics, tarification sociale).

IX. Synthèse du diagnostic

Afin de caractériser le territoire de la CCLO et de définir des orientations stratégiques en termes de mobilité, le tableau de synthèse ci-après permet l'identification et la comparaison de facteurs positifs et négatifs de l'environnement du territoire.

FAIBLESSES	ATOUTS
Population âgée ou précaire	Maillage et infrastructures réseaux : 3 gares, 3 échangeurs, routes nationales, départementales
Territoire rural – habitat diffus	TAD accessible aux 61 communes du territoire
TAD comme seule offre pour 60% des communes	Présence d'une plateforme mobilité
Alternative à la voiture individuelle inexistante ou presque	Présence de 3 zones de stationnement pour le covoiturage (nord-ouest)
Faible intermodalité avec les transports inter urbains ou le train	Présence de transporteurs sur le territoire
Infrastructures pour l'usage des 2 roues limitées	Acteurs institutionnels et associatifs présents et organisés
Faible communication/coordination sur les offres existantes	Equilibre des équipements (pôles supérieurs, intermédiaires, de proximité)
Pas de plan de déplacements des entreprises	Développement du numérique
Couverture de l'offre peu performante	Acteurs du secteur industriel pour la transition énergétique (filiale hydrogène)
OPPORTUNITES	MENACES
Potentiel d'optimisation des offres existantes	Renforcement de l'isolement des publics
Condition favorable à la promotion de nouvelles alternatives solidaires et durables	Augmentation de la précarité
Mobilisation de nouveaux acteurs du territoire	Suppression des lignes ou de l'offre sous exploitée
Renforcement et accompagnement vers une information commune (communication, pédagogie, lisibilité, conditions d'utilisation)	Fracture sociale et numérique
Concertation avec la Région sur le plan régional des services de transport routier de voyageurs 2020 / 2030	Faillir à la transition écologique et environnementale
Réflexion commune aux EPCI en cours à l'échelle du Pays du Béarn	
NTIC comme levier de modernisation d'accès à l'offre	
Expertise, expérimentation et innovation du secteur industriel en transition / filière hydrogène	

Partie 2 : pour la mise en œuvre du plan de mobilité rurale

Le principe de droit au transport est plus complexe à mettre en œuvre en zone rurale. Le territoire de la CCLO compte près de 30% de personnes de plus de 60 ans dont 12% de plus de 75 ans et un taux de chômage à 12,6%.

Ces indicateurs de fragilité, qu'ils soient d'ordre socio-démographique ou économique, conditionnent la mobilité et l'accessibilité aux services essentiels du quotidien.

Localement, ce sont les services administratifs, de santé ou les centres commerciaux qui sont source des déplacements majoritaires des publics. La mobilité peut, si elle n'est pas assurée, devenir un problème aggravant les situations de fragilité, d'isolement voire d'exclusion. Et c'est sans aborder la question des moyens financiers qui limitent l'accès des moyens individualisés ou collectifs de déplacement.

Aussi, l'usage de la voiture est une réponse incontournable sur les territoires ruraux sur lesquels l'offre de services du quotidien reste concentrée sur quelques pôles. Sur le territoire, les services sont essentiellement concentrés sur 8 principaux pôles (Arthez-de-Béarn, Artix, Lagor, Monein, Mourenx, Orthez Puyoô et Sault-de-Navailles). 85% des communes dépendent de ces pôles pour les services du quotidien. Sur ce périmètre, le transport à la demande est pour 60% des communes, la seule offre de mobilité présente. Les 2 lignes régionales de transport collectif traversent le territoire et laissent une grande majorité de communes en marge. Ce défaut d'offre pose la question de l'accessibilité et du droit au transport pour tous. La tendance au vieillissement démographique conditionne également l'accentuation des difficultés pour se déplacer.

Le bon fonctionnement ou la mise en place d'une offre de services de mobilité adaptée aux besoins des populations reste un gage de maintien des populations sur leur lieu de vie. Il est aussi question d'attractivité du territoire et de préservation de la démographie, du lien social, de l'accessibilité aux pôles de services.

Les groupes de travail initiés en 2018 par la CCLO pour démarrer une réflexion collective sur la mobilité et les rencontres avec les acteurs du territoire en 2019 ont permis de pointer plusieurs éléments principaux et constitutifs des enjeux et ainsi confirmer l'opportunité de la mise en œuvre, pour la collectivité, d'un plan de mobilité rurale pour le territoire.

1. Une organisation des services de mobilité et un maillage territorialisé ne couvrant pas l'ensemble du territoire.

Le maillage de l'offre de service de mobilité est limité sur l'axe principal Nord-Ouest/ Sud-Est, le long de la route nationale 117. Cet axe draine la plus grande partie des flux avec la présence de échangeurs et 3 gares. 2 autres réseaux secondaires pour les flux internes viennent compléter cela au nord et au sud-est. Seules 2 lignes de bus et un transport à la demande apportent une réponse complémentaire à l'usage de la voiture. Les gares assurant principalement les flux domicile-travail en direction de Pau et Dax.

En dehors de cet espace et comme évoqué précédemment, il existe très peu d'offre pour assurer les flux internes et externes du territoire. Sur l'offre présente, les usages et retours du terrain font état d'un manque de cadencements, de fréquence et des besoins trop partiellement couverts. Par ailleurs, des liaisons efficaces sont complètement absentes, à l'exemple du Monein-Mourenx-Orthez (1h20, 1 correspondance cadencée, 28km).

2. Une offre limitée et inadaptée à certains publics ou besoins en mobilité.

L'offre est limitée tant sur les possibilités qu'elle offre aux usagers que sur les publics cibles.

Les lignes de bus ne donnent pas un cadencement suffisant pour permettre une plus grande fréquentation. Quant au TAD, c'est un service qui n'est pas ouvert à tous les publics, notamment les salariés et les stagiaires. Son amplitude horaire, jusqu'à 17h, limite certains déplacements.

De nombreuses requêtes concernent notamment les jeunes de moins de 18 ans (stages de 3ème, stage professionnel des filières techniques type CAP BEP) ou les jeunes adultes sur un premier emploi qui ont parfois du mal à trouver des solutions de transport surtout ceux demeurant dans les villages. A cela s'ajoute la tarification du billet unitaire qui peut également être identifiée comme frein à l'accès au service. Une partie d'usagers potentiels voient une offre très réduite et inadaptée à leurs besoins quotidiens.

Quelques exemples, issus de situations réelles illustrent ces constats :

Une personne pour un trajet Mourenx -Orthez en début d'après-midi ayant épuisé le nombre maximal de trajets sur un mois (visite de son conjoint hospitalisé) : la seule solution a été le bus en empruntant tout d'abord la ligne 802 jusqu'à Artix, puis la ligne 801. Départ à 13h15 de Mourenx, arrivée à 13h35 à Artix pour une correspondance à 14h15 et une arrivée à 14h45. Soit un aller d'une durée d'1h30. Pour le retour, un départ à 17h10 d'Orthez, arrivée à Artix à 17h36, correspondance 802 à 18h15 et arrivée à 18h34 à Mourenx. 3h de trajet pour effectuer 40 km aller/retour.

Une personne de moins de 70 ans pour effectuer un aller Artix-Lacq pour un rendez-vous médical : cette personne ne peut pas utiliser le TAD car Lacq n'est pas une commune de destination. Elle pourrait utiliser la ligne 802 du transport régional. Cependant, la personne ne peut se rendre à l'un des 2 arrêts d'Artix (gare ou mairie) en raison de difficultés pour se déplacer en marchant sur de longues distances (plus d'un kilomètre) et les horaires l'obligerait.

3. Des freins culturels à l'usage des services proposés.

Il est également constaté que les transports collectifs ont mauvaise presse. Ils soulèvent des représentations erronées et des peurs de la part des usagers potentiels. Ces freins nuisent au développement à l'usage des transports collectifs ou des nouveaux modes type covoiturage. Il y a l'appréhension des nuisances sonores dans les transports collectifs, la peur de l'autre et la sécurité de ces modes solidaires qui sont souvent évoqués. Ce ne sont pas forcément des situations vécues qui conduisent à cette méfiance mais plus de la méconnaissance. Il est nécessaire d'assurer une communication rassurante auprès des usagers par le partage d'expériences et également par la pratique.

Il est utile de combattre ces idées reçues pour éviter l'autosolisme, l'isolement des publics et favoriser la solidarité et le partage.

4. Une éducation des mobilités pour accompagner aux changements des modes de transport.

La manière de bouger a évolué et les modes de transport avec. Aujourd'hui il y a une nécessaire acculturation des mobilités à porter auprès de la population pour accompagner vers un changement des usages des modes de transports.

En premier lieu, la communication et l'information sur les offres de mobilités est à redéfinir. Il est nécessaire de pouvoir répertorier toutes les solutions présentes sur le territoire pour ensuite les proposer. Aujourd'hui l'accès à cette information n'est pas optimal et identifiable par tous (absence de décloisonnement). Ainsi, pour les potentiels usagers, la carte des acteurs et de l'offre est insuffisamment lisible. Les personnes ne s'inscrivant pas dans un dispositif emploi-insertion ou n'ayant pas la possibilité d'entrer en contact avec les institutions n'ont aucune information. En plus de cet accès, il y a ensuite la compétence acquise ou à acquérir pour être autonome dans l'usage des transports (lecture de carte, réservations, billetterie, etc...). On constate au quotidien que les personnes âgées, les publics fragiles ou précaires, les jeunes ont besoin d'accompagnement notamment physique dans ces premiers apprentissages.

5. Le rôle des acteurs du territoire et leur coordination.

Certains acteurs assurent ce rôle d'accompagnement et de suivi auprès des populations. A l'exemple de la plateforme Transition qui propose un bilan mobilité et un accompagnement individualisé pour favoriser l'autonomie durable de la personne. Cependant, cette initiative ne concerne pas le tout public. La CCLO peut également témoigner d'interrogations

croissantes sur l'offre et l'accès à l'offre de transport tout public. En plus de simples renseignements sur le fonctionnement du transport à la demande, c'est parfois un véritable accompagnement pas à pas qui est réalisé

La structuration des acteurs, leur rôle et la coordination des informations et actions doivent permettre de mieux identifier les besoins, de capter les potentiels usagers non identifiés et pourtant est impacté par des problèmes de mobilité. Par quels moyens accéder à ces publics (humains, techniques, financiers), quels besoins non couverts (zone blanche, typologie des publics et des besoins) et quelles offres (covoiturage, actifs salariés, scolaires, etc.) ? La connaissance sera un des chaînons essentiels de la mobilité pour fournir une réponse adaptée aux besoins.

Tous nos comportements sont à réinterroger. Il convient de porter une réflexion globale sur les conditions de mobilité et de son accès pour améliorer l'offre sur le territoire de la CCLO. Au regard des enjeux sociaux, économiques ou environnementaux, certains prennent déjà des initiatives réduisant la dépendance de leur territoire à l'automobile individuelle ou en aidant une part de la population. Des expérimentations voient également le jour pour une mobilité soutenable et durable.

Le plan de mobilité rurale est un outil dont la collectivité a souhaité se saisir pour concevoir une politique cohérente de mobilité et d'aménagement du territoire. Il doit permettre d'assurer la mobilisation coordonnée des acteurs dont la place est primordiale et une condition de réussite dans cet exercice. Aussi, l'animation dédiée jouera un rôle essentiel dans la dynamique des actions qui seront mises en œuvre sur le territoire, leur pertinence et leur articulation.

Il est nécessaire d'aller vers une gouvernance facilitatrice de planification, d'encadrement et d'accompagnement vers une nouvelle offre alternative. Un schéma à l'échelle du territoire peut être déterminant pour développer une offre concurrentielle au véhicule personnel.

Ainsi, le projet de plan se compose de 3 axes :

Axe 1 : accompagner au changement

Axe 2 : développer les mobilités solidaires

Axe 3 : favoriser l'intermodalité

Ces axes, validés lors du comité de pilotage du 5 juillet 2018, ont été déclinées, pour chacun, en orientations et projets. Les propositions relatives aux orientations et aux projets ont été quant à elles validées en comité du pilotage du 5 novembre 2019.

Ainsi, pour chaque orientation, des projets sont proposés ayant pour objectif général de doter l'ensemble des usagers potentiels des outils structurels, sociaux, techniques ou technologiques suffisants pour moduler ou compléter ses usages et ses pratiques en matière de mobilité quotidienne.

Les tableaux qui figurent ci-après sont la déclinaison des 3 axes en 9 orientations et 19 projets. Afin de faciliter la compréhension, un commentaire permet de préciser pour chaque projet l'objectif visé.

AXES		ORIENTATIONS		PROJETS		Objectifs
N°	TITRE	N°	TITRE	N°	TITRE	
1	ACCOMPAGNER AU CHANGEMENT	1	Eduquer et sensibiliser les publics à la mobilité	1	Estimer les impacts des mobilités en matière environnementale, sanitaire et financière	sensibiliser les usagers sur les gains en matière de santé, économique ou environnementale par le changements des pratiques au quotidien
				2	Communiquer et conseiller sur les offres de mobilité existantes	partager un inventaire commun des modes de déplacements existants et communiquer efficacement
				3	Accompagnement cognitif à la pratique des mobilités	doter les usagers de compétences pour permettre l'autonomie et l'accessibilité aux modes de déplacement
		2	Exploiter le potentiel mobilité active	1	Evaluer le potentiel de mobilité active	identifier sur les villes centres la possibilité de développer les modes de déplacements piétons et cyclistes
				2	Adapter l'offre d'infrastructures	matérialiser, adapter et développer les signalétiques ou réseaux doux
		3	Favoriser les mobilités partagées	1	Développer les nouvelles formes de mobilités	présenter et accompagner les publics sur la pratique du covoiturage
				2	Renforcer les infrastructures	proposer des solutions favorisant le covoiturage sur l'ensemble du territoire (stationnement et labellisation de parking)
		4	Communiquer et favoriser la mobilité connectée	1	Poursuivre l'adaptation des Infrastructures-équipements	déployer le numérique et les équipements en faveur du télétravail, des espaces de coworking
				2	Développer l'usage d'outils numériques	présenter et accompagner les publics sur l'usage des applications numériques ou plateformes de covoiturage

AXES		ORIENTATIONS		PROJETS		Objectifs
	TITRE	N°	TITRE	N°	TITRE	
2	DEVELOPPER LES MOBILITES SOLIDAIRES	1	Adapter l'offre aux publics	1	Soutenir et conforter une offre sociale	proposer une harmonisation des tarifs entre les offres de transports et développer la tarification sociale
		2	Créer des partenariats avec les acteurs locaux	2	Harmoniser les pratiques et partager l'information	par le biais de conventions multi partenariales, tendre à la mutualisation des moyens par la formalisation de projets (aspects technique, humain, financier)

AXES		ORIENTATIONS		PROJETS		Objectifs
N°	TITRE	N°	TITRE	N°	TITRE	
3	FAVORISER L'INTERMODALITE	1	Articuler l'offre entre les autorités organisatrices de mobilité (AOM)	1	Améliorer l'offre sur les pôles urbains	identifier les cadencements et fréquences à développer pour que chaque AOM propose une offre plus adaptée aux usagers
				2	Soutenir le lien entre les différents territoires	favoriser la solidarité entre les territoires pour assurer une continuité des services de transport
		2	Construire et articuler l'intermodalité	1	Intermodalité en gare	permettre, le développement et l'usages de plusieurs modes de déplacement (train-vélo/marche à pied-bus/navettes citadines)
				2	Intermodalité et interurbain	
				3	Intermodalité et covoiturage	
				4	Intermodalité et mobilités actives	
		3	Renforcer le rôle des villes centres	1	Consolider l'offre intra-muros	développer des solutions de transport à l'intérieur de la commune même
2	Améliorer l'offre du dernier km			proposer des alternatives vertes à la logistique traditionnelle		

Partie 3 : le temps de la co-construction

Pour rappel, la CCLO a souhaité proposer une méthodologie en deux temps : un premier temps dédié à la définition de la stratégie en matière de mobilité pour le territoire et un second temps qui déclinera, avec les acteurs du territoire, les orientations retenues en un plan d'actions opérationnels.

D'un point de vue administratif, ce premier document proposant la stratégie est soumis pour approbation du conseil communautaire du 9 décembre 2019. Une délibération permettra d'acter ces orientations, les projets et le calendrier d'écriture du plan d'actions sur 2020.

D'un point de vue méthodologique, pour la définition du plan d'actions, et dans la continuité des précédents groupes de travail, il s'agira de relancer les rencontres en prenant soin d'associer les nouveaux acteurs du territoire (collectifs, associations, représentants des usagers, etc.) qui n'avaient pas été identifiés au lancement de la démarche.

Le plan d'actions repose sur le principe de co-construction. Il est à mener avec les acteurs du territoire. C'est une démarche qui se veut partenariale. Le plan de mobilité touche des domaines variés tels que l'économie, l'urbanisme, l'insertion, l'aménagement, etc. L'élaboration du plan et sa déclinaison est l'occasion pour tous les acteurs (décideurs, techniciens, partenaires institutionnels) d'acquérir une culture commune, de mieux cerner les enjeux pré définis, de coordonner les actions chacun dans son champ de compétence. Pour la gouvernance, le niveau politique avec le comité de pilotage est maintenu, le niveau technique avec la création d'un comité technique qui permettrait d'œuvrer sur les propositions opérationnelles des groupes de travail.

La constitution de groupes projets devra permettre la conduite de l'écriture du plan d'actions.

Sur le territoire de la CCLO, coexistent les offres visibles (transport à la demande, lignes de bus régionales, taxis) et celles qui sont développées de manières plus informelles ou expérimentales (collectif, association). Cette concertation et ces échanges permettront donc de consolider l'identification des besoins en matière de mobilité sur le territoire et d'éclairer sur les solutions en mobilités déjà existantes, les initiatives citoyennes ou expérimentations comprises.

L'objectif sera donc de formaliser un catalogue des mobilités du territoire et d'en assurer une lecture lisible par tous les acteurs.

Pour alimenter ces travaux, des entretiens individuels ou collectifs pourraient être proposés ou des tables rondes. Cette proposition permettrait d'aller à la rencontre des usagers, recueillir des avis sur l'offre actuelle de déplacement et des attentes sur les besoins. Aujourd'hui c'est une approche des besoins essentiellement faite par les professionnels. Or les entretiens auprès des usagers sont un moyen de mettre en lumière certains problèmes tirés des expériences vécues du quotidien. Un besoin exprimé n'étant pas toujours un besoin réel, ces confrontations seront à réinterroger par le prisme de l'intérêt général. D'autres modalités de concertation pourront être proposées en fonction des besoins à affiner.

Parallèlement à ce travail participatif et de concertation, la réalisation d'un benchmarking permettrait de récupérer des solutions proposées par d'autres territoires qui sauraient être déclinables sur le territoire de la CCLO.

Ces solutions pourraient faire l'objet d'une analyse plus fine pour identifier la déclinaison possible sur le territoire et éventuellement envisager une expérimentation sur le territoire. Des présentations ont été faites sur certains dispositifs existants et mis en place sur les territoires voisins à l'exemple de *rézopouce* ou *mobicoop*. Partant de ces usages, des échanges avec les gestionnaires de s'inspirer de telles initiatives pour une déclinaison

partielle ou totale sur le territoire. C'est l'occasion également d'inventer de nouvelles formes de mobilité par la combinaison de solutions.

Le projet de programme d'actions fera l'objet d'une proposition de hiérarchisation qui devra intégrer les moyens techniques, humains et financiers retenus pour mener à bien les propositions d'actions. En complément de l'élaboration du programme d'actions, des stratégies transversales seront également à appréhender. Elles concernent la communication et la promotion. Ces actions sont recommandées pour encourager les changements d'habitudes de déplacements et sont à l'attention des usagers, des décideurs et des acteurs du territoire.

Enfin ce projet de programme d'actions sera soumis pour validation au comité de pilotage avant présentation à la nouvelle mandature.

Le calendrier de réalisation de ce projet de programmes d'action s'étend sur le premier semestre 2020.

L'élaboration de ce PMR est concomitante à la réflexion souhaitée par l'ensemble des intercommunalités à l'échelle du Pays de Béarn sur la question des mobilités, question au cœur des enjeux d'accessibilité, d'attractivité et de développement économique du Béarn. La mise en œuvre possible des actions s'insèrera également dans le positionnement à débattre pour les EPCI sur la prise de compétence « organisation des mobilités » telle que le prévoit la loi d'orientation des mobilités adoptée le 19 novembre 2019.