



# Atelier participatif "Pyrénées 0 émissions 2050"

Document synthèse de la thématique  
"se déplacer "



Mené le 14 octobre 2023  
Etudiantes de l'UPPA

Réalisé par des étudiantes en Master 2 Loisirs, Tourisme et  
Développement Territorial

*Eva Adam, Sarah Cottaz, Mathilde Nogret et Amandine Turbeaux  
Sous la direction de Mme Sylvie Clarimont*



# Sommaire

	Introduction	1
I	Encourager la mobilité partagée	2
II	Développer les alternatives aux déplacements motorisés	4
III	Repenser les mobilités touristiques	6
	Conclusion - Carte mentale	7
	Sitographie	8



# Introduction

En 2019, 31% des émissions de GES en France, sont dues au transport. De plus, les déplacements routiers contribuent à hauteur de 94% de ces émissions, parmi lesquelles 54% sont générées par les véhicules particuliers (Commissariat général au développement durable, 2021). Avant la crise sanitaire de 2020, les émissions des véhicules particuliers diesel n'avaient cessé d'augmenter entre 1990 et 2016 (+ 5,2 % par an en moyenne) puis avaient commencé à baisser depuis 2017 (- 2,6 % par an en moyenne) (Ministère de la transition écologique, 2022). Toutefois, la baisse des émissions unitaires est "freinée par la montée des motorisations essence, légèrement plus émettrices que les motorisations diesel qu'elles remplacent, ainsi que par l'alourdissement et le vieillissement des voitures." (Commissariat général au développement durable, 2023). Il existe donc un enjeu majeur à repenser l'utilisation des véhicules particuliers, notamment dans des territoires comme les Pyrénées. Ils sont en effet indispensables pour relier les habitants à leur lieu de travail et à toutes les commodités, parfois situées à une certaine distance. Cette problématique d'utilisation des véhicules dans les Pyrénées se pose également pour les touristes.

De manière plus générale, il est nécessaire de revoir la place des véhicules motorisés dans notre quotidien, ainsi que d'envisager les alternatives possibles à leur utilisation. Les Pyrénées apparaissent comme étant un territoire d'étude idéal du fait de leur urbanisation disparate. En effet, le massif des Pyrénées est composé de petites communes qui ne dépassent pas 1 000 habitants et de pôles urbains polarisants, c'est le cas dans les Pyrénées-Atlantiques avec Pau et Tarbes. Cette hétérogénéité des territoires permet d'envisager la transposabilité, dans différents cas, des alternatives aux véhicules motorisés.

## Problématique de l'atelier

Comment contribuer dans les Pyrénées à la réduction des émissions de gaz à effet de serre liées aux déplacements du quotidien et aux mobilités touristiques ?

Au cours de l'atelier, l'enjeu a été d'ouvrir la discussion, afin de tenter de traiter ensemble de la problématique, autour de trois axes : encourager la mobilité partagée (I), développer les alternatives aux déplacements motorisés (II), et repenser les mobilités touristiques (III).



# I. Encourager la mobilité partagée

Nous avons débuté le premier atelier sur la thématique de la mobilité partagée.

Afin d'introduire au mieux ce thème, nous avons partagé avec les participants la citation suivante : "en 2019, 54% des trajets de moins de 20km ont été effectués avec une seule personne dans le véhicule." Nous avons ensuite nommé et expliqué ce phénomène; "l'autosolisme" qui est une pratique solitaire de la conduite d'un véhicule motorisé, plus spécifiquement d'une voiture.

Pour lancer le débat, la question suivante leur a été posée : comment vous rendez vous sur votre lieu de travail et est-ce que vous avez déjà envisagé la mobilité partagée ?

Certains ont alors répondu qu'ils s'y rendaient en voiture, à vélo ou encore en transports en commun. Puis très vite, la solution du covoiturage est apparue. Elle est non seulement vue comme pratique, mais aussi comme un moyen de créer du lien social, à travers des trajets communs plus ou moins quotidiens.

Une dame nous a ensuite fait part d'une autre solution avec une nouvelle façon de voir la mobilité partagée : l'autopartage. Il s'agit de véhicules collectifs, en libre service, que les usagers peuvent emprunter sur abonnement payant. Ce dispositif a été mis en place dans plusieurs communes d'Occitanie et du Pays-Basque.

Nous avons présenté trois projets inspirants pour faire face à l'autosolisme, qui figurent dans le tableau ci-dessous :



ÉLÉMENTS

	PROJETS INSPIRANTS		
	Lignes Synchro covoiturage	Atchoum	Rezo Pouce
<b>Date de création</b>	2018	2017	2010
<b>Acteurs à l'origine</b>	Start-up de l'économie sociale et solidaire (ECOV)	Start-up	Société coopérative d'intérêt collectif (SCIC)
<b>Le projet en quelques mots</b>	Déployer et opérer des lignes de covoiturage dans les territoires ruraux et périurbains, sans réservation. L'utilisateur se manifeste à l'aide d'un panneau lumineux. Pour la sécurité des utilisateurs, les conducteurs sont identifiables grâce à un macaron sur leur pare-brise.	Cette solution de covoiturage est utilisée pour les déplacements du quotidien (médecin, coiffeur...) en zone rurale. Il s'agit donc de courts déplacements. Les utilisateurs sont principalement des personnes âgées.	Propose aux passagers sans voiture de se rendre à un "arrêt sur le pouce" sans prise de rendez-vous préalable et munis d'une fiche destination estampillée REZO POUCE. Les conducteurs sont identifiés par un macaron qui certifie qu'ils font partie du réseau. Il existe également une application pour les zones sans un "arrêt sur le pouce".
<b>Modèle économique</b>	Financement par l'agglomération de Chambéry.	Récupère des frais de gestion, 30 c TTC pour les trajets inférieurs ou égaux à 5 km. Et 12% au-delà de 5 km.	Financée par les communes participantes.
<b>Éléments différenciants de Blablacar</b>	- Gratuit et sans application	- Adapté pour les courts trajets entre 5 et 30 km - Destiné principalement pour les personnes âgées ayant du mal à se déplacer ou les personnes n'ayant pas de moyen de mobilités	- Pas de prise de rendez-vous - Sans application
<b>Limites pour une transposabilité dans les Pyrénées</b>	- Identifier un acteur local susceptible de porter une initiative de ce type	- Un accès numérique risquant d'être exclu pour certains publics - Identifier un acteur local susceptible de porter une initiative de ce type	- Identifier un acteur local susceptible de porter une initiative de ce type - Développement limité aux grands axes de circulation et heures de forte affluence

Certaines personnes ont directement énoncé les freins au covoiturage, avec notamment le problème d'accessibilité dans les Pyrénées. En effet, il s'agit d'une région montagneuse et cela peut s'avérer compliqué de se rendre dans les villages reculés. Un autre frein apparaît avec les transports qui sont contraignants, notamment en termes d'horaires et d'emplacement, mais qui peuvent aussi être inexistantes. De manière générale, une solution numérique est apparue plus facilement envisageable qu'une solution comme Rezo Pouce où on est plus dans l'incertitude.

Le train est aussi apparu comme un enjeu. Cependant, des freins ont été mentionnés tels que : l'accès aux gares avec souvent l'obligation de prendre la voiture pour s'y rendre et le développement de lignes vers les petites villes qui suscitent des problématiques d'intermodalité. La mise en place de réseaux de transports en commun complémentaires est alors nécessaire.

Une autre solution est apparue, l'utilisation du vélo pour se rendre à son lieu de travail. Selon les participants, l'existence du dispositif de primes gouvernementales liées à la mobilité douce est intéressant. En effet, il est possible de toucher 150 euros par mois venant récompenser la pratique du vélo.

Devant les contraintes de la vie quotidienne, la voiture individuelle reste néanmoins encore vue comme le mode de transport le plus pratique. Lorsque nous avons présenté un profil type qui habite sur Pau et qui se rend à son travail en voiture. Un participant a réagi de la façon suivante : "une personne habitant sur Pau mais travaillant en dehors de Pau a tout intérêt à prendre sa voiture car c'est un gain de temps."

Nous espérons que ce temps de réflexion sur la mobilité partagée, qu'il s'agisse de covoiturage, de vélos en libre-service ou de solutions de transport collectif, aura pu ouvrir de nouvelles perspectives pour une mobilité durable, pratique et respectueuse de l'environnement.



## II. Développer les alternatives aux déplacements motorisés

La mobilité partagée en voiture apparaît comme le principal moyen de réduire les émissions liées aux déplacements individuels. Elle reste cependant une alternative motorisée et émettrice, et ne peut transporter qu'un nombre restreint de voyageurs. Nous avons donc invité les participants à réfléchir à l'utilisation de mobilités douces, c'est-à-dire plus lentes mais non motorisées ou faiblement émettrices.

Le vélo (mécanique ou électrique) est d'emblée apparu comme la mobilité douce la plus pratique, mais son utilisation quotidienne est limitée par de nombreux facteurs :

- **Sentiment d'insécurité à vélo**

Le manque de sécurité à vélo a particulièrement été souligné dans les échanges.

En montagne, le vélo est perçu comme dangereux car les voies vertes ne sont pas continues. En ville, notamment à Pau, le manque de pistes cyclables, leur discontinuité et les passages de ronds-points posent des problèmes de sécurité. La comparaison a été faite avec Paris où il est plus simple d'utiliser son vélo grâce aux différents marquages au sol et aux voies cyclables présentes. Par sentiment d'insécurité, les participants de l'atelier privilégient le vélo à des fins de loisirs plutôt qu'en tant que mobilité quotidienne.

Solutions apportées au cours de l'échange : il faut prendre exemple sur la ville de Copenhague et sur les modèles anglo-saxons qui sont des pays où le vélo y est plus développé pour les trajets quotidiens.

- **Manque d'équipements pour les vélos dans les transports en commun et dans les villes**

Les participants ont échangé autour de l'incompatibilité de la pratique du vélo dans les transports en commun dû à un manque d'équipements tels que des espaces vélos. Ce problème de matériels a aussi été repéré dans les villes avec l'absence de garages/parking à vélos sécurisés. Un souci financier pour l'installation des mobiliers de transports dans certaines communes a été évoqué.

Solutions apportées au cours de l'échange : des prises électriques peuvent être installées dans les trains afin de recharger les vélos électriques et permettre une plus grande autonomie. Des politiques pour le développement des vélos électriques sont de plus en plus nombreuses comme dans les communes de Bedous et de Laruns qui ont mis en place des stations de vélo électrique afin de rendre cette pratique accessible à tous.



- **Manque de pédagogie et d'équipements dans les écoles et dans les entreprises**

Le manque d'utilisation du vélo au quotidien passe par un manque de pédagogie et d'accompagnement dans les écoles et entreprises. La prévention routière serait désormais moins présente dans les écoles mais c'est une chose à ne pas négliger dans l'apprentissage. Les entreprises ne permettent pas toujours à leurs employés de se rendre sur leur lieu de travail à vélo par manque d'équipements sur place.

Solutions apportées au cours de l'échange : Les entreprises doivent s'équiper de vestiaires, de douches afin de permettre à chacun de pouvoir venir en vélo au travail sans craindre de son état à l'arrivée. Le programme Certificats d'Economies d'Energie (CEE), Objectif Employeur Pro-Vélo, a pour but d'accompagner les employeurs à la mise en œuvre d'une culture vélo et d'encourager son utilisation.

- **Difficulté à créer des voies vertes**

Les différentes collectivités sont soumises à des difficultés lors de la création de voies vertes. En effet, toutes les communes ne souhaitent pas voir passer sur leur territoire une voie verte, ce qui crée encore aujourd'hui des soucis de discontinuité des voies. D'autres communes ont des problèmes financiers et ne peuvent alors pas créer une voie verte. Lors de la création de ces voies, il est important que celles-ci bénéficient à chacun. Par ailleurs, pour leur respect, les interférences avec les espèces animales sauvages ou d'élevage (ex. vaches, sangliers) doivent être limitées au maximum.



# III. Repenser les mobilités touristiques

Du fait d'un changement de la durée de l'atelier (passé d'une heure et demie à une heure), ce troisième sujet n'a pas pu être traité au cours de l'atelier.

Nous aurions apprécié échanger sur cette question car les Pyrénées sont un territoire qui accueille un public touristique. En effet, excursionnistes et vacanciers, sont nombreux à venir fréquenter les diverses stations de ski et les divers sentiers de randonnées. Or, se pose la question de leurs mobilités que ce soit pour venir sur le territoire ou pour se déplacer pendant leur séjour. Une question d'autant plus essentielle lorsque nous savons que le tourisme représente 11% des émissions de GES en France (Ademe, 2021).

Pour aborder ce sujet, nous souhaitons partir de projets déjà existants :

**Slowby** : le projet propose des circuits clé en main à pied ou à vélo. Fondée en 2022, la société compte déjà 200 utilisateurs et s'appuie sur les ambassadeurs de Welcom To My Garden pour accueillir les touristes à dormir.

**La Balaguère** : tour-opérateur pyrénéen qui propose des voyages à pied et à vélo. Leur volonté est de mettre l'humain au cœur de leur projet et des aventures proposées avec tout ce qui en découle : respect des modes de vies, des cultures et des autres.

**Alpine Pearls** : les communes porteuses de la marque permettent à leurs visiteurs d'arriver et de repartir sans voiture, d'utiliser facilement les transports en commun sur place et de profiter de divers loisirs respectueux de l'environnement.

**Occitanie Rail Tour** : initiative de la région Occitanie pour développer les voyages en train sur son territoire en partenariat avec liO Train TER/SNCF. Sous forme de gares-étapes, l'Occitanie Rail Tour est facilement accessible en train depuis toute la région, il permet de voyager en illimité dans toute la région pour seulement 10€.

Les voyages lents, notamment à pied, à vélo et en train, sont donc un axe pour repenser les mobilités touristiques.





# Conclusion - Carte mentale





# Sitographie

- **Rapport en ligne**

Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement. Le plan de mobilité rurale. Élaboration, mise en œuvre et évaluation [en ligne]. Rapport sur l'état de l'art dans les domaines d'expertise du Cerema. Novembre 2016, 105 p. Disponible sur : ["http://www.ecomobilite.org/FTP/ressourcesCREM/Plan%20de%20mobilit%c3%a9%20rurale%20-%20Cerema%202016.pdf"](http://www.ecomobilite.org/FTP/ressourcesCREM/Plan%20de%20mobilit%c3%a9%20rurale%20-%20Cerema%202016.pdf) (consulté le 01/10/2023)

- **Sites internet et pages web**

Alpine Pearls. Des vacances sans voiture. Votre billet pour le bonheur des vacances [en ligne]. s.d. Disponible sur : ["https://www.alpine-pearls.com/fr/"](https://www.alpine-pearls.com/fr/) (consulté le 30/09/ 2023)

Commissariat général au développement durable. *Notre-environnement-gouv.fr : le portail de tous les citoyens pour s'informer sur les enjeux de l'environnement et du développement durable et trouver des services utiles.* [en ligne]. Mis à jour le : 22 février 2022. Disponible sur : ["https://www.notre-environnement.gouv.fr/themes/climat/les-emissions-de-gaz-a-effet-de-serre-et-l-empreinte-carbone-ressources/article/les-emissions-de-gaz-a-effet-de-serre-du-secteur-des-transports"](https://www.notre-environnement.gouv.fr/themes/climat/les-emissions-de-gaz-a-effet-de-serre-et-l-empreinte-carbone-ressources/article/les-emissions-de-gaz-a-effet-de-serre-du-secteur-des-transports) (consulté le 03/10/2023)

Ecov. Le covoiturage pour les trajets quotidiens ou saisonniers [en ligne]. 5 octobre 2020. Disponible sur : [« https://www.ecov.fr/fr/article/le-covoiturage-la-solution-de-mobilite »](https://www.ecov.fr/fr/article/le-covoiturage-la-solution-de-mobilite). (consulté le 29/09/2023)

France mobilités. *Les solutions de mobilité partagée.* [en ligne]. Mis à jour le 1 er juillet. Disponible sur : <https://www.francemobilites.fr/thematiques/mobilite-partagee> (consulté le 26/09/2023)

Guiné F., Comment fonctionne Atchoum, le nouveau service de covoiturage rural sur le territoire d'Ambert (Puy-de-Dôme). In : *La Montagne.fr* [en ligne]. Disponible sur : ["https://www.lamontagne.fr/ambert-63600/actualites/comment-fonctionne-atchoum-le-nouveau-service-de-covoiturage-rural-sur-le-territoire-d-ambert-puy-de-dome/"](https://www.lamontagne.fr/ambert-63600/actualites/comment-fonctionne-atchoum-le-nouveau-service-de-covoiturage-rural-sur-le-territoire-d-ambert-puy-de-dome/) (consulté le 01/10/2023)

Ministère de la Santé et de la Prévention. Activité physique et santé. [en ligne]. 09 mai 2023. Disponible sur : [« https://sante.gouv.fr/preserver-sa-sante/activite-physique-et-sante »](https://sante.gouv.fr/preserver-sa-sante/activite-physique-et-sante). (consulté le 08/10/2023)

Objectif Employeur Pro Vélo. *Au boulot... à vélo* [en ligne]. s.d. Disponible sur : <https://employeurprovelo.fr/> (consulté le 03/10/2023)



# Sitographie

Observatoire national de l'activité physique et de la sédentarité (ONAPS). *Les chiffres clefs sur l'inactivité physique et la sédentarité en France*. [en ligne]. 2023. Disponible sur : <https://onaps.fr/les-chiffres-cles/> (consulté le 04/10/2023)

Orano Group. Neutralité carbone d'ici 2050, on fait comment ? [en ligne] s.d, Disponible sur : « <https://www.orano.group/fr/decodage/defi-neutralite-carbone> ». (consulté le 02/10/2023)

Ornikar. *Tout savoir sur les voies vertes*. [en ligne]. 3 août 2023. Disponible sur : <https://www.ornikar.com/code/cours/route/types-voies/voies-vertes>. (consulté le 02/10/2023)

Stive.M. Beaucoup de monde pour la réouverture de la ligne Oloron-Bedous. In : Ici par France Bleu et France 3. 26 juin 2016. Disponible sur : <https://www.francebleu.fr/infos/societe/beaucoup-de-monde-pour-la-reouverture-de-la-ligne-oloron-bedous-1466944313> (consulté le 02/10/2023)