

PETIT ATLAS DES MOBILITES EN VALLEE D'OSSAU

SCoT CCVO



CADRE ET OBJET

Affiner les analyse produites à l'échelle du Béarn pour éclairer le projet de SCoT

- Dans le cadre des travaux de son SCoT, la CCVO a souhaité détailler sa connaissance des mobilités en faisant affiner des cartes produites sur le sujet pour le compte du Livre Blanc des mobilités du Pôle Métropolitain Pays de Béarn.
- Dans cet esprit, il est ici présenté un Petit Atlas des Mobilités dans la CCVO.

Une analyse portée autour de trois thématiques :

- **1. Structure et organisation du territoire**

- les caractéristiques du territoire et les temps de trajets vers les polarités

- **2. Structure des échanges**

- les caractéristiques des mobilités professionnelles et scolaires en Vallée d'Ossau et la part modale des déplacements des actifs

- **3. Solutions de mobilités existantes**

- les différentes solutions de mobilités, automobiles et alternatives, existantes dans la vallée

11

STRUCTURES ET ORGANISATION DU TERRITOIRE

UN TERRITOIRE DE VALLÉE

Un territoire de vallée pyrénéenne, contraint par un fort relief

- organisation du territoire autour d'une dorsale constituée par le fond de vallée en la RD 934

Territoire de la CCVO

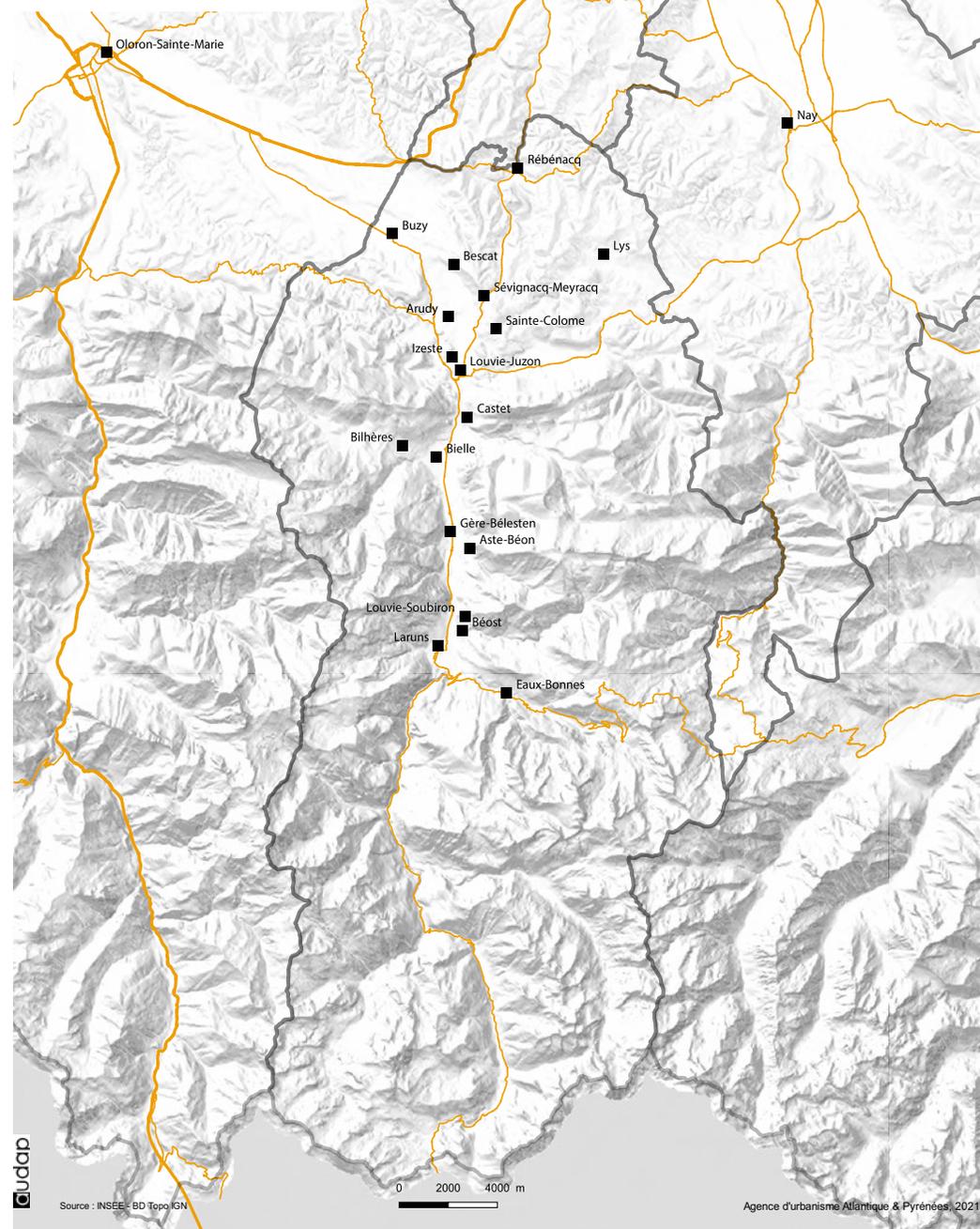
■ Communes

Réseau routier structurant

— 2 x 2 voies

— Principal

— Secondaire



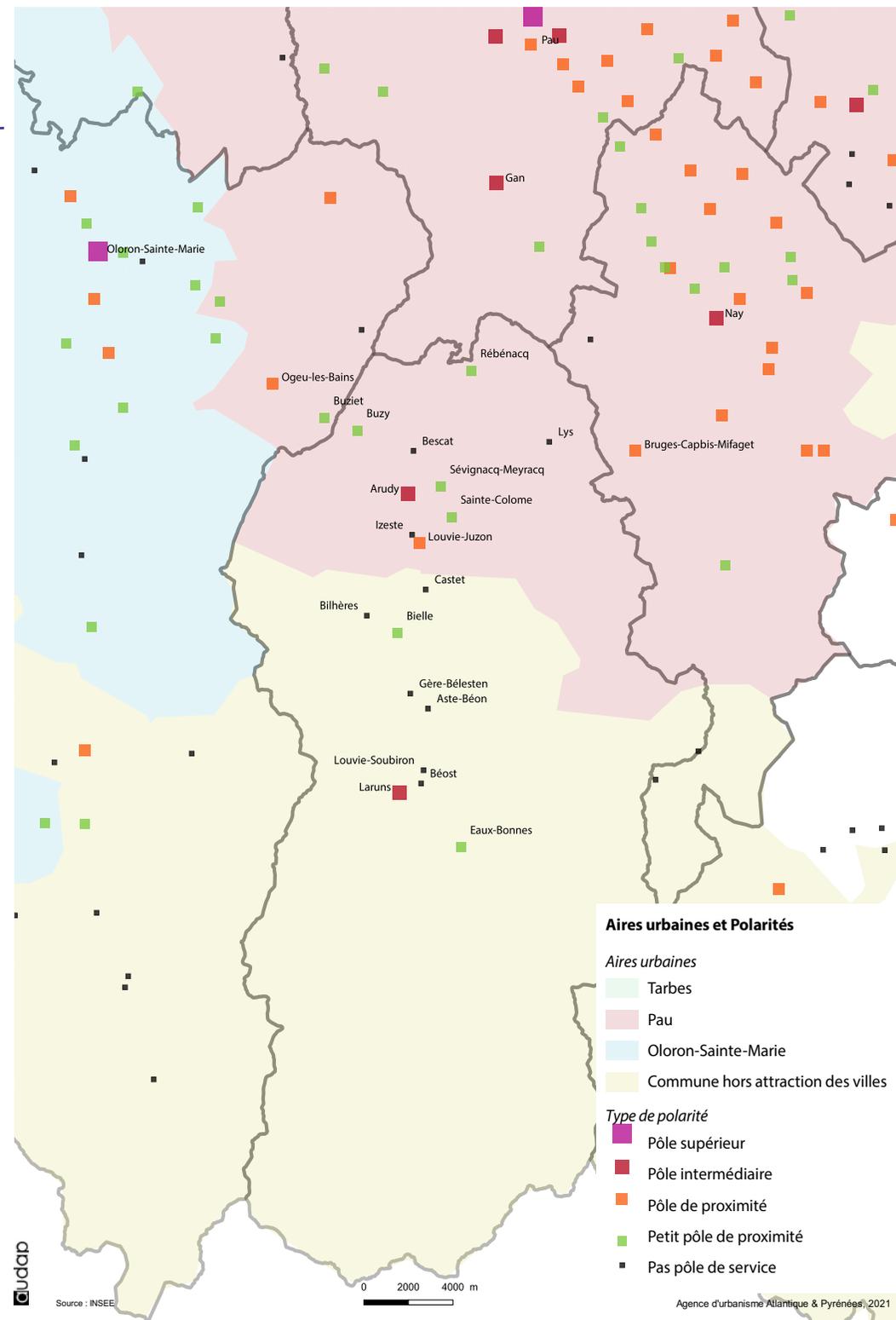
UN TERRITOIRE PARTIELLEMENT POLARISÉ PAR L'AGGLOMÉRATION PALOISE

9 des 18 communes font partie de l'aire d'attraction de Pau

- définition INSEE à partir des déplacements domicile-travail
- le bas de vallée se situe dans l'aire d'attraction de Pau
- le haut de vallée n'appartient à aucune aire

Deux polarités intermédiaires et des pôles de proximité dans la vallée, les supérieures en dehors

- définition INSEE à partir de la base permanent des équipements
- Pau et Oloron-Sainte-Marie : polarités supérieures
- Arudy et de Laruns : polarités intermédiaires
- Louvie-Juzon : pôle de proximité, relais d'Arudy
- Cinq autres communes sont de petits pôles de proximité, situées en bas de vallée, à l'exception d'Eaux-Bonnes, voisine de Laruns



TEMPS D'ACCÈS AUX POLARITÉS

La plupart des bourgs des communes sont à moins de 15 minutes en voiture des deux polarités intermédiaires

Deux communes font exception

- **Bilhères** : Commune sur les flancs du plateau du Bénou, temps d'accès allongé par la route sinueuse
- **Lys** : Commune isolée sur l'Ouest de la CCVO, faite de hameaux non desservis par le réseau secondaire
- *limite d'interprétation : des hameaux ou habitations isolés dans certaines communes verront leur temps d'accès largement supérieur à 15 mn, y compris pour rejoindre le centre de leur propre commune, notamment à Laruns.*

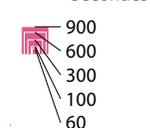
Temps de trajet vers les polarités

Polarité intermédiaire à moins de 15 mn

- Arudy
- Laruns
- ◆ Temps de trajet supérieur à 15 mn

Temps de trajet

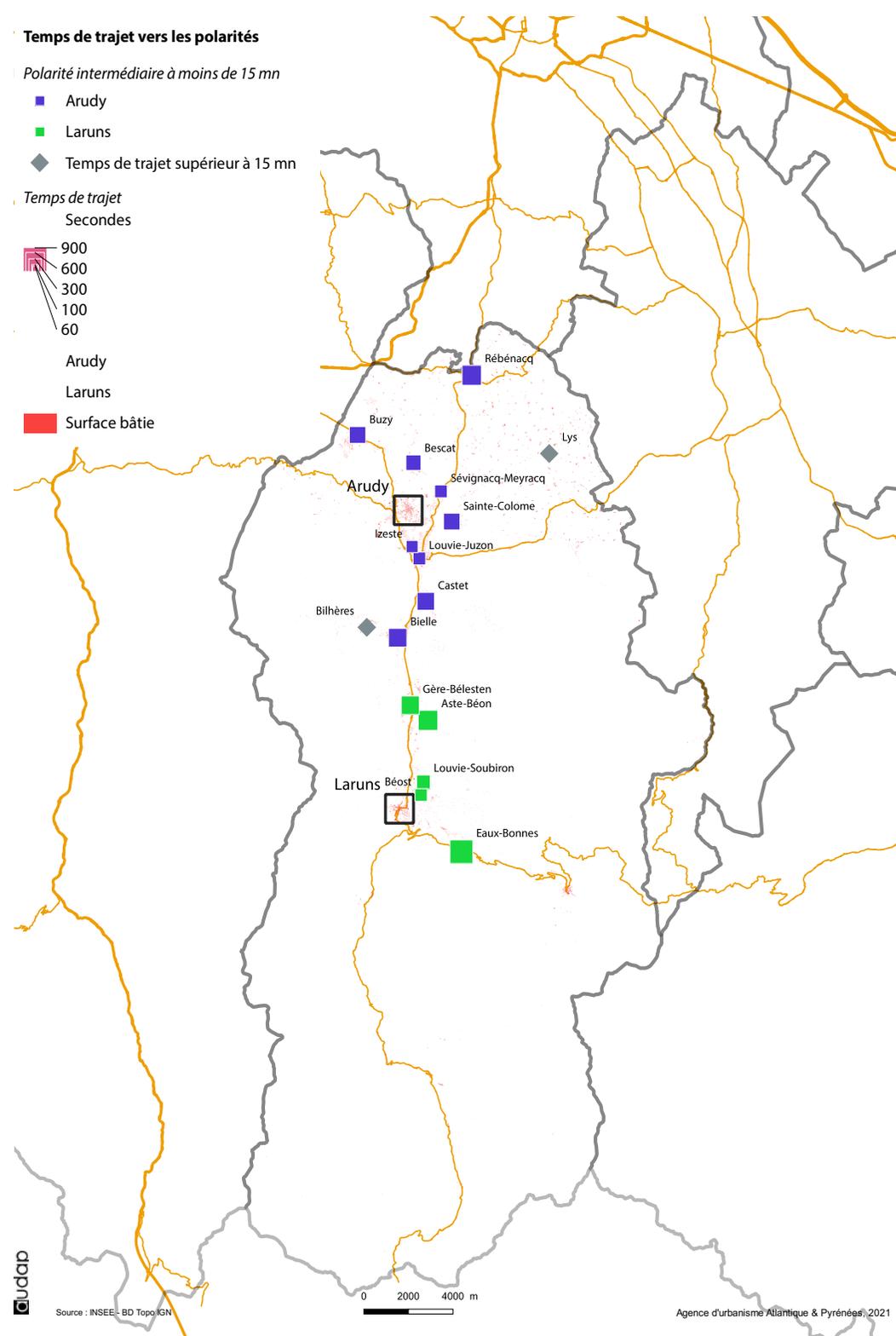
Secondes



Arudy

Laruns

■ Surface bâtie



| 2

STRUCTURES DES ÉCHANGES

MOBILITÉS PROFESSIONNELLES

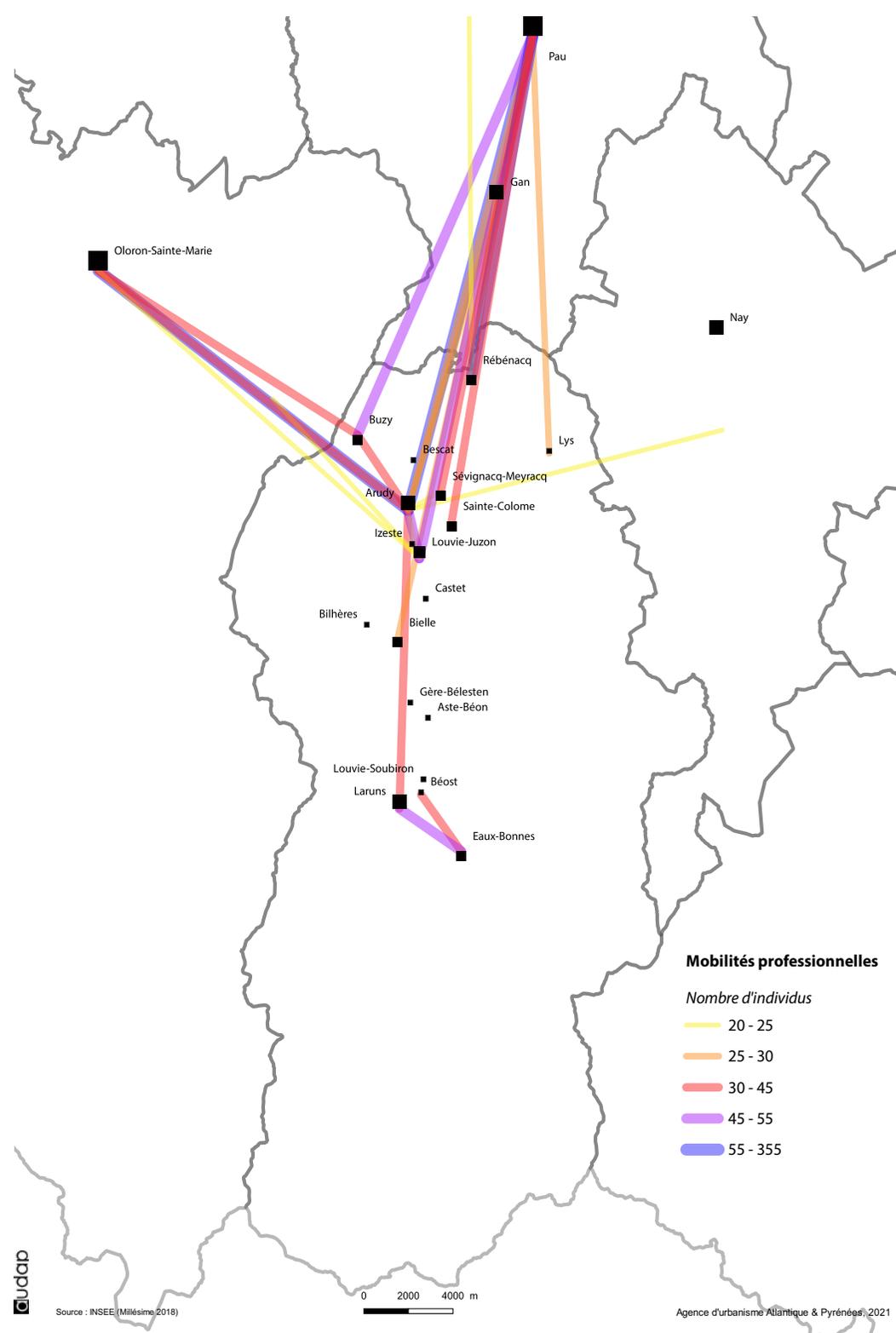
4071 actifs résident dans la vallée

Principaux échanges avec les polarités principales

- **42,6 % des actifs résidant dans la vallée travaillent en dehors de la CCVO**
- Les pôles supérieurs de Pau et d'Oloron sont les principales destinations

Échanges internes à la vallée : majoritairement infracommunaux

- **Les flux infra-communaux**, non visibles sur la carte, représentent **34,7 % des actifs**
- **Les flux entre communes sont limités (22,6 % des actifs)**, la plupart ne dépassant pas 50 individus
- *nb : Limites générales : le territoire compte 4 071 actifs en 2018. Les échanges sont par conséquent limités et leur analyse délicate*



PART MODALE DES MOBILITÉS PROFESSIONNELLES

Un recours à la voiture plus limité qu'ailleurs en Béarn

Déplacements infracommunaux

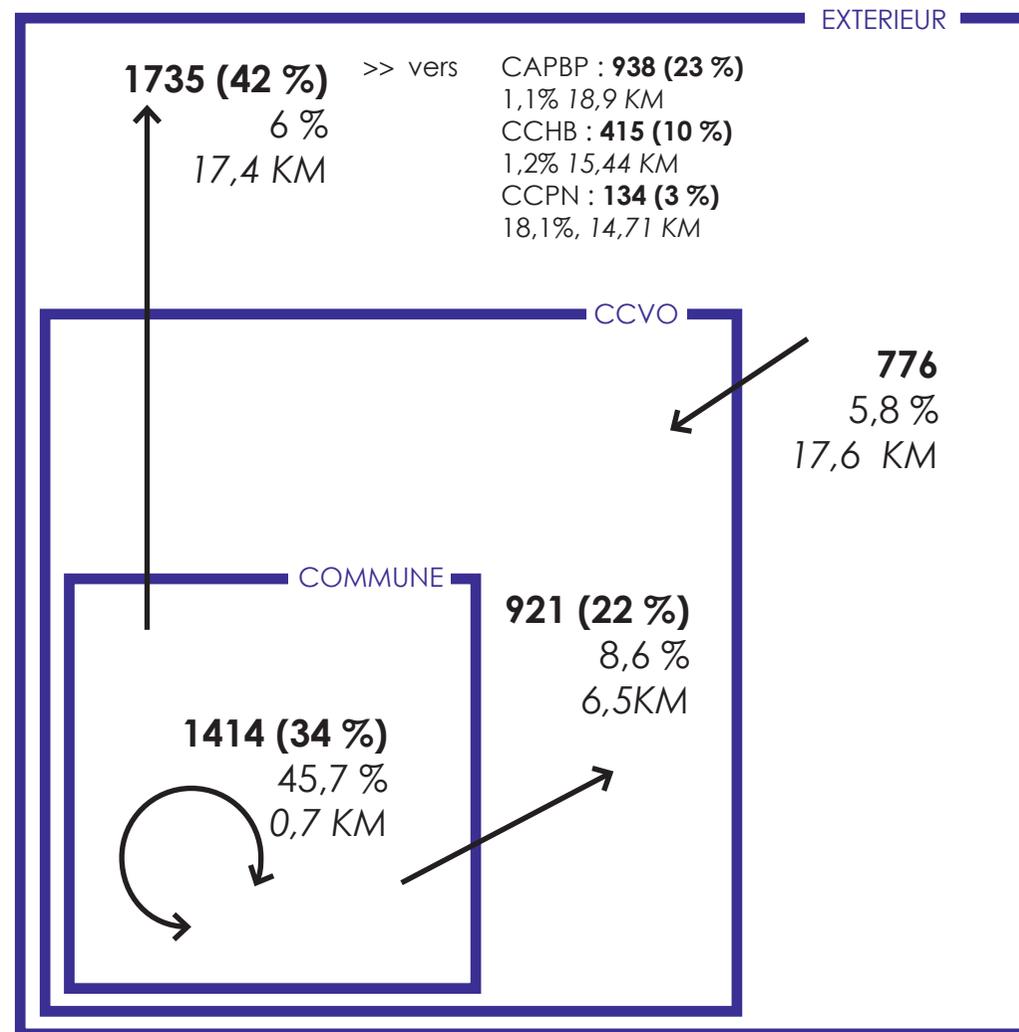
- **45,7 % des actifs travaillant dans leur commune de résidence ont un mode de déplacement autre que la voiture**
- CCHB : 34,3 % / CCPN : 36,8 % / CAPBP : 36,6 %

Déplacements entre communes

- **8,6 % de ces actifs se déplacent autrement qu'en voiture entre communes de la CCVO**
- CCHB : 5,3 % / CCPN : 7,9 % / CAPBP : 10 %

Déplacements extérieurs

- **6 % des actifs travaillant à l'extérieur de la CCVO ont un mode de déplacement autre que la voiture.** En particulier, les actifs travaillant dans le Pays de Nay (18,1%)
- CCHB : 5,3 % / CCPN : 2,6 % / CAPBP : 7,5 %

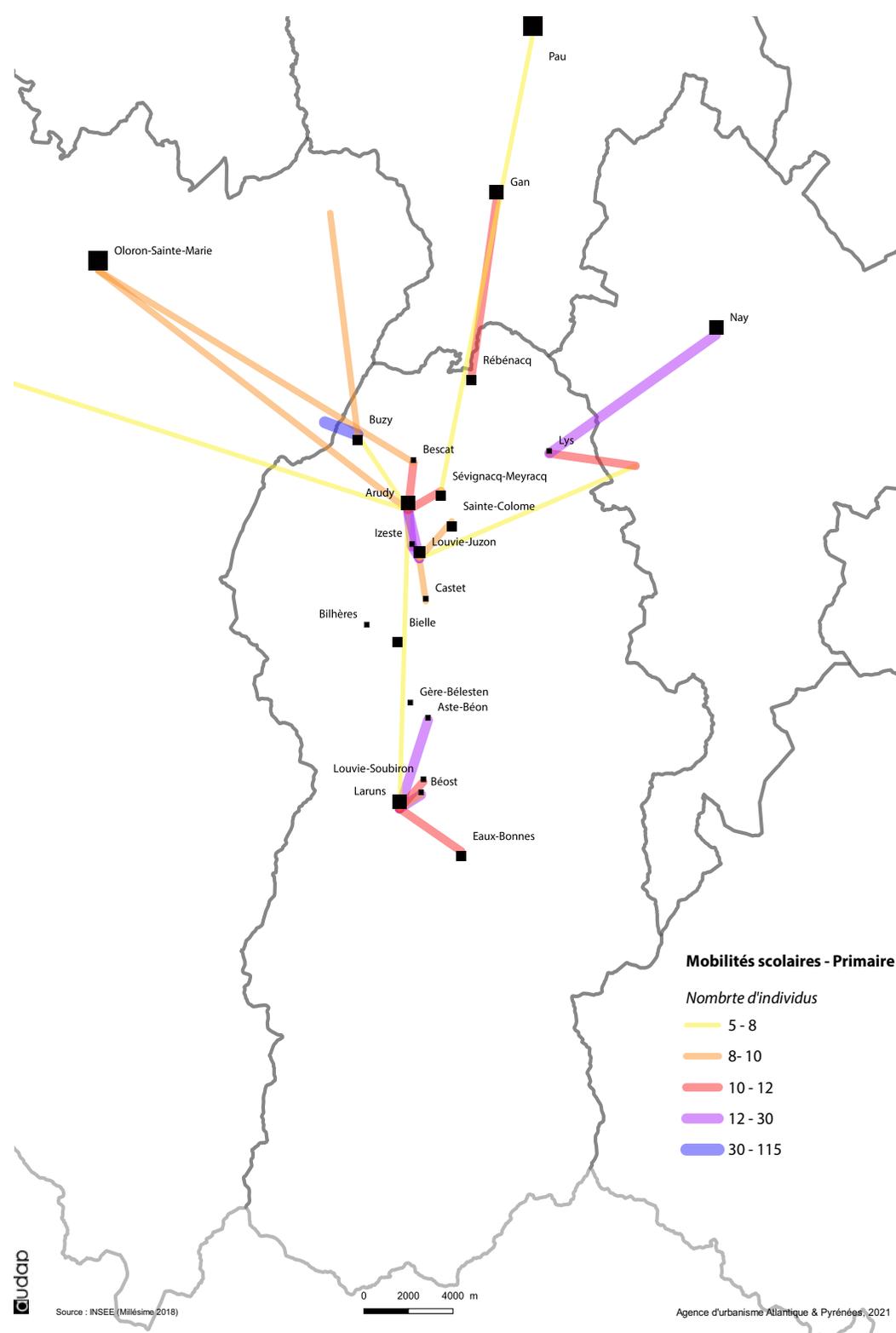


NOMBRE DE DÉPLACEMENTS (ET PART DES ACTIFS DE LA CCVO)
PART MODALE DES ALTERNATIVES À LA VOITURE
DISTANCE MOYENNE PARCOURUE PAR LES ACTIFS

MOBILITÉS SCOLAIRES DANS LA VALLÉE

Niveau primaire : échanges limités en dehors de la vallée

- 717 élèves, scolarisés à 84,5 % dans la vallée
- **11 des 18 communes disposent de leur école élémentaire**
- Les communes d'Arudy et de Laruns focalisent la plupart des échanges inter-communaux internes à la vallée
- Des échanges se font en direction des polarités externes : Oloron, Gan et surtout Nay, qui captent les flux en provenance de Lys, confirmant le caractère singulier de cette commune

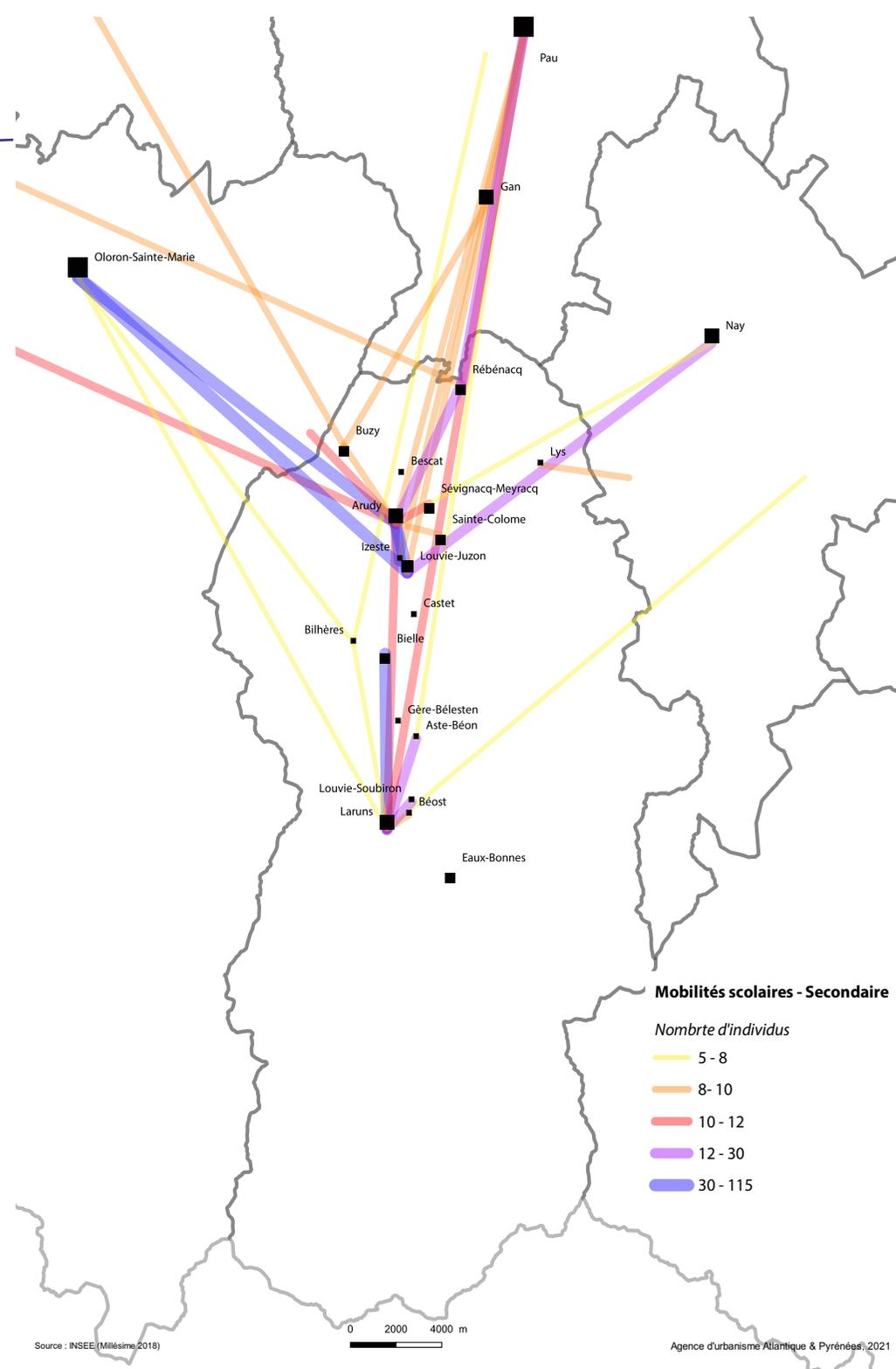


MOBILITÉS SCOLAIRES DANS LA VALLÉE

Des flux externes plus nombreux pour les niveaux collège et lycée

- 552 élèves, scolarisés à 64,3 % dans la vallée
- accès à Arudy et Laruns pour les collèges,
- Oloron et Pau pour les lycées

Les élèves du supérieur représentent de leur côté une faible population (145 individus), partant tous à l'extérieur de la CCVO, fréquemment pour la semaine



| 3

SOLUTIONS DE MOBILITÉS EXISTANTES

RÉSEAU DE MOBILITÉS

Un réseau de car encore faible, renforcé en saison

- la ligne 806 relie Pau à Laruns deux fois par jour
- des services saisonniers vers les stations de ski de Gourette et Artouste et le Col du Pourtalet

Un arrêt ferroviaire à Buzy

- liaison Pau - Oloron : 8 fois par jour : un atout à valoriser

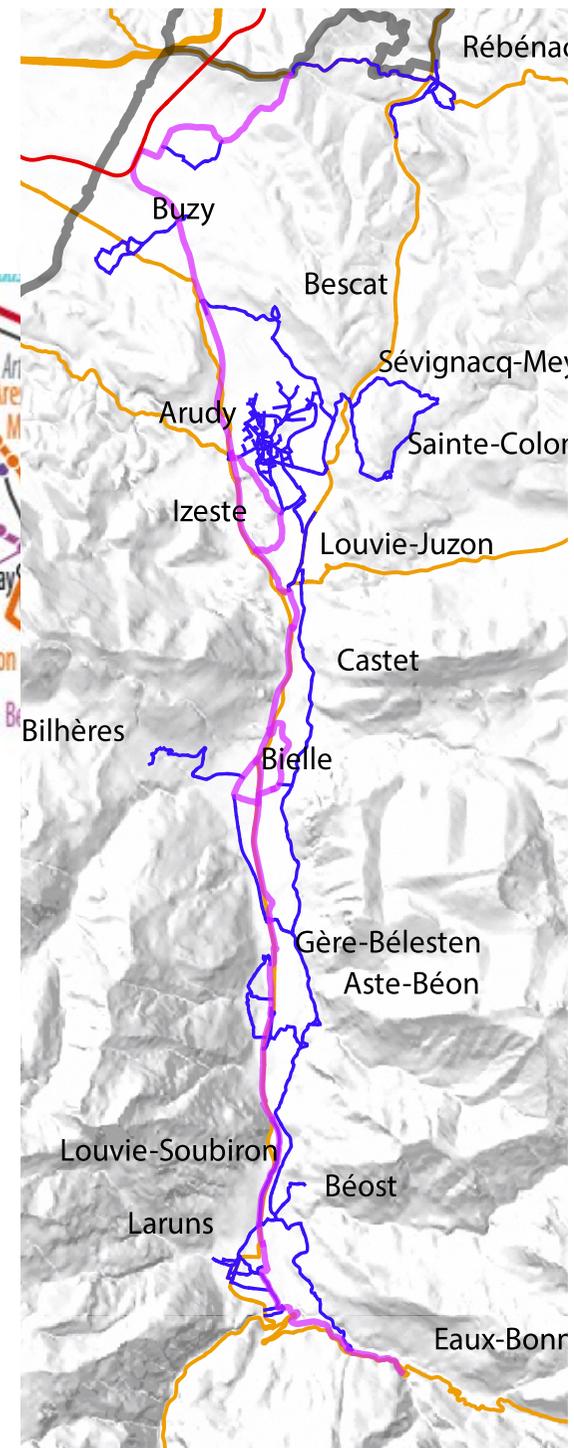
Un réseau cyclable en cours de constitution

- à partir de l'ancienne voie ferroviaire
- dans les centre-villes destinés à passer en zones 30 adaptées à la pratique du vélo.

Solutions de mobilité alternatives

- Aménagements cyclables
- Itinéraires cyclables en projet
- Réseau ferré
- Réseau ferré en service

Lignes de bus



MOBILITÉS AUTOMOBILES

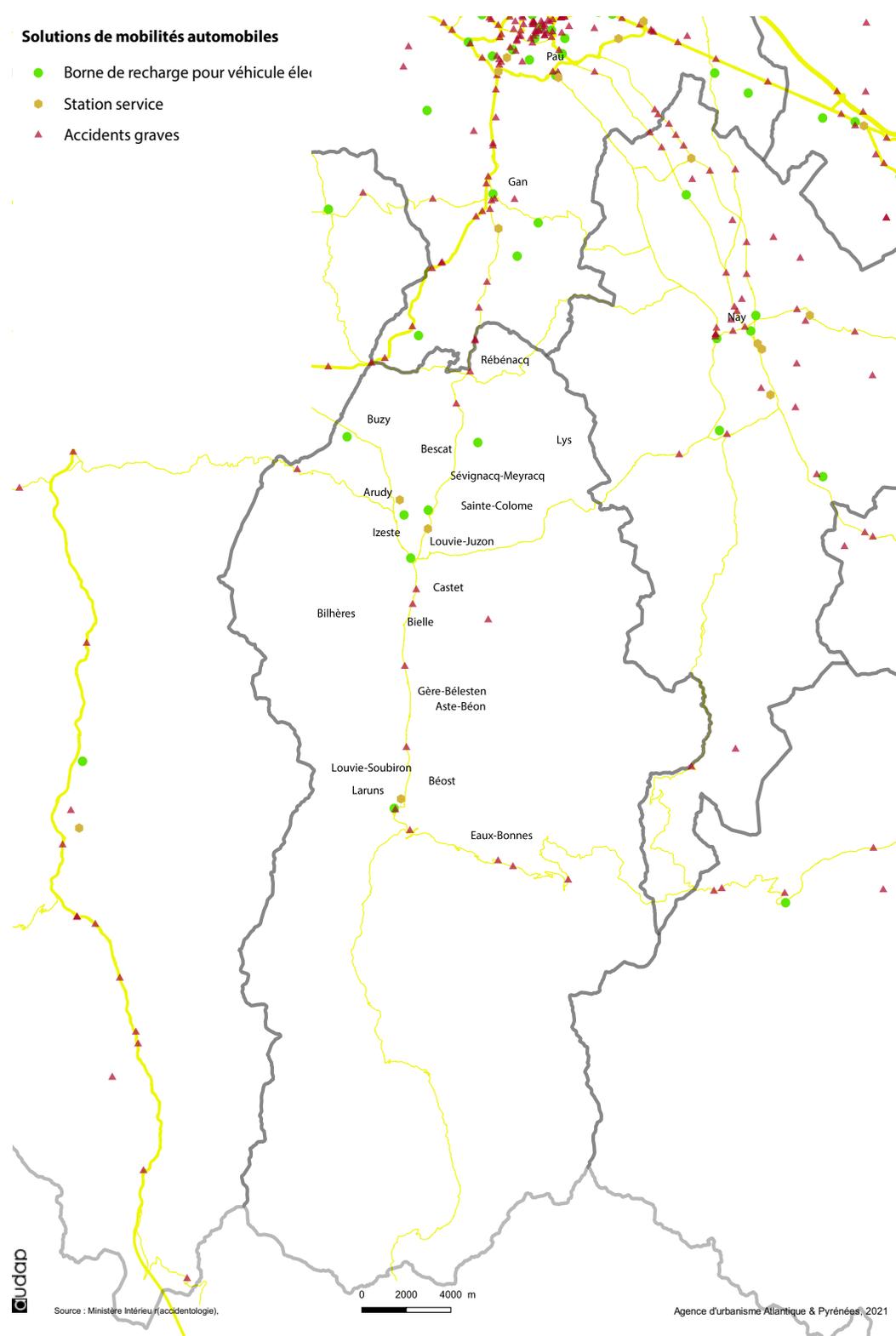
La plupart des accidents graves ont lieu sur la RD 934, l'axe principal desservant la vallée.

Les stations services sont concentrées dans les deux polarités

Le réseau de bornes de recharge ouvert au public est encore peu développé en haut de vallée

Solutions de mobilités automobiles

- Borne de recharge pour véhicule électrique
- Station service
- ▲ Accidents graves



LIMITES DES DONNÉES

En conclusion de ce petit Atlas des mobilités, il est important de préciser que les éléments présentés ici se fondent sur les données disponibles et exploitables par l'AUDAP. Celles-ci, nous l'avons vu présentent certaines limites. En particulier, les faibles échantillonnages pour les flux de mobilité, dûs au nombre de personnes résidant dans la Vallée d'Ossau.

Un certain nombre de thématiques ne sont par ailleurs pas traitables en raison du manque de données :

- Les mobilités autres que professionnelles et scolaires
- La question des relations transfrontalières avec l'Espagne : les données INSEE ne renseignent pas la commune de destination en Espagne
- Les mobilités saisonnières (exploitation spécifique des bases Flux Vision à envisager avec l'AaDT)

**Agence d'Urbanisme
Atlantique & Pyrénées**

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

4 rue Henri IV - Porte J
64000 Pau
Tél. 05 33 64 00 30

www.audap.org



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