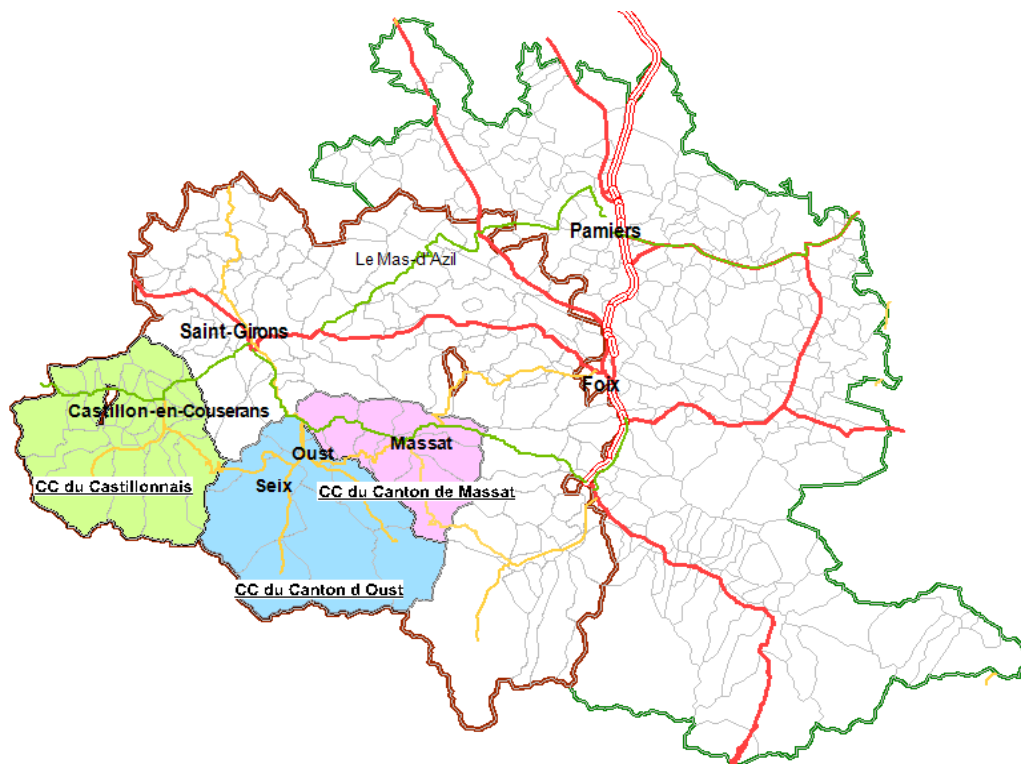




## Compte rendu de la première phase de la Recherche Action TEAMM sur le territoire d'étude du Parc Naturel Régional des Pyrénées Ariégeoises



### Territoire d'étude :

La communauté de communes du Castillonnais  
La communauté de communes du Canton d'Oust  
La communauté de communes du Canton de Massat

### Enquête de terrain relative à :

**LA MOBILITE DES JEUNES DE 15 A 24 ANS :**  
Pour un apprentissage de la mobilité, indépendant de l'autosolisme

### Travail réalisé par :

L. Rameil – Chargée de mission « Energie – Climat »  
J. Rétiveau – Chargé de projet « Mobilité des jeunes »

### Sous la direction :

M. Cruège – Directeur du SM du PNR des Pyrénées Ariégeoises

Septembre 2015



CGET



# PROJET TEAMM

Territoires d'expérimentation d'actions de mobilité innovantes en zone de montagne



I.	LE PROJET TEAMM SUR LE TERRITOIRE DU PARC NATUREL REGIONAL DES PYRENEES ARIEGEOISES .....	5
A.	Principes et objectifs de la recherche-action TEAMM .....	5
B.	Mise en oeuvre du projet TEAMM sur le territoire du Parc naturel régional des Pyrénées Ariégeoises (PNR PA) .....	6
1.	Enquête de terrain et modalités d'administration du questionnaire .....	6
2.	Composition du Comité de pilotage .....	7
C.	Les cadres de références pour le projet teamm sur le PNR des Pyrénées Ariégeoises .....	8
1.	Le contexte législatif de l'organisation de la mobilité et des transports entre les collectivités compétentes .....	8
a)	La Loi relative à « la modernisation de l'action publique territoriale et l'affirmation des métropoles » (MAPAM) .....	8
b)	La « loi NOTRe » confirme le rôle de la région comme chef de file en matière de mobilité : .....	10
c)	Loi sur la Transition Energétique .....	10
2.	Le PNR des Pyrénées Ariégeoises : acteur moteur de la mise en œuvre des actions de mobilité à venir .....	13
D.	La recherche action sur le territoire du PNR des Pyrénées Ariégeoises : Mobilité des jeunes en zone rurale et de montagne : .....	15
1.	La nature urbaine, périurbaine, rurale ou isolée des bassins de vie conditionne les habitudes de déplacements... ..	15
2.	La mobilité des jeunes de 15 à 24 ans : dépendance, vulnérabilité, et capacité d'adaptation .....	16
II.	ELEMENTS DE CONTEXTE ET TERRITOIRE(S) D'ETUDE .....	17
A.	Le périmètre d'étude de la mobilité des jeunes .....	17
B.	Les jeunes sur le territoire d'étude et projet éducatif territorial (PEDT) .....	19
1.	La Communauté de Communes du Canton de Massat .....	22
2.	La Communauté de Communes du canton d'Oust .....	24
3.	La Communauté de Communes du Castillonnois .....	26
C.	Conditions d'organisation de la mobilité au sein du PNR des pyrénées ariégeoises : .....	28
1.	Territoire rural et de montagne qui impacte la desserte du territoire d'étude .....	28



# PROJET TEAMM

Territoires d'expérimentation d'actions de mobilité innovantes en zone de montagne



2.	Le territoire d'étude, sous influence du pôle d'équipements et d'emplois de Saint-Girons .....	29
3.	L'armature du réseau de transports sur le territoire d'étude : couverture calquée sur les rythmes scolaires.....	41
a)	L'offre de transport à l'échelle ariégeoise .....	41
b)	L'offre de transport à l'échelle du territoire d'étude.....	45
III.	LES RESULTATS DE L'ENQUETE : .....	49
A.	Des sureprésentations dans le panel de réponses obtenues.....	49
1.	l'échantillon avant pondération par redressement.....	49
a)	La répartition géographique des réponses : le Castillonnais en surreprésentation .....	49
b)	Répartition par âge de la population cible avant redressement.....	50
c)	Répartition par sexe de la population cible (avant redressement).....	51
d)	Répartition par activité principale (avant redressement).....	54
2.	le panel de réponses exploitées après pondération par redressement des données obtenues.....	57
a)	La répartition géographique des réponses (après redressement).....	57
b)	Structuration de l'échantillon au regard de la nature de l'activité des personnes interrogées (après redressement).....	57
B.	Analyse des résultats de l'enquête TEAMM PNR PA 2015 (données redressées).....	59
1.	Les 15-24 ans ayant 1 seul domicile : .....	62
a)	Profil des « résidents permanents » .....	62
b)	Domicile des jeunes « résidents permanents » .....	63
c)	Lieu d'activité des jeunes « résidents permanents » .....	65
d)	Modes de transports utilisés au quotidien : les actifs très satisfaits, ... plus que les scolaires.....	70
e)	Les déplacements en voiture et les modes doux : des modalités de transports inscrites dans le quotidien des jeunes actifs (41.6% des déclarations) .....	73
2.	Nature et activité principale des jeunes ayant deux domiciles.....	78
a)	30% des jeunes interrogés sont en situation de double domicile, soit un échantillon de 48 jeunes sur 163. ....	78



# PROJET TEAMM

Territoires d'expérimentation d'actions de mobilité innovantes en zone de montagne



b)	Lieu de domicile des jeunes ayant deux domiciles .....	79
c)	Les modes de déplacements utilisés pour les « Domicile-Etude » : Une situation qui ne satisfait pas tout les doubles-domiciliés .....	80
d)	Synthèse des déplacements des doubles domiciliés et enjeux .....	88
3.	Déplacements des 15-24 ans pour leurs activités de loisirs .....	90
a)	Profil des pratiquants et mode de déplacement.....	90
b)	Lieux des pratiques de loisirs pour les jeunes « résidents permanents » .....	93
c)	Le transport, un frein à la pratique des activités sportives ou culturelles des jeunes interrogés ?.....	95
d)	Synthèse des habitudes de déplacement utilisés par les jeunes résidents permanents dans le cadre des loisirs .....	102
C.	Alternatives à l'usage de la voiture personnelle : entre situation hypothétique et pratiques envisagées, le territoire d'étude semble propice au développement d'expérimentation.....	106
IV.	PERSPECTIVES ET PISTES DE REFLEXION EN VUE DES ATELIERS D'ACTEURS .....	112
A.	Conditions de la mobilité et pratiques des jeunes : Rappel des constats et des principaux enseignements .....	112
1.	L'offre de transport collective axée sur les rythmes scolaires limite l'accès au ressource du territoire : .....	112
2.	Les services complémentaires au réseau de ligne régulière (Transport à la demande) sont sous-utilisés : .....	112
3.	Les pratiques des jeunes de 15 à 24 ans observées à travers l'analyse des résultats de l'enquête, marquée à la fois par une dépendance voiture (personnelle comme familiale) et par une capacité à mettre en œuvre des mécaniques alternatives de mobilités. ....	113
a)	Les déplacements quotidiens des jeunes .....	113
b)	Les déplacements des jeunes dans le cadre de leur loisirs.....	114
B.	Les pistes de réflexion :.....	115
ANNEXES	.....	121
	Questionnaire soumis aux jeunes des Communautés de communes du Castillonnais, du Canton de Massat et du Canton d'Oust .....	122
	Horaires des lignes régulières de transport en commun sur le territoire intercommunal du Castillonnais .....	126
	Horaires du Transport à la demande organisé par la CC du Castillonnais .....	127



# PROJET TEAMM

Territoires d'expérimentation d'actions de mobilité innovantes en zone de montagne



Horaires des lignes régulières de transport en commun sur le territoire intercommunal du Canton d'Oust (Période scolaire) .....	128
Horaires des lignes régulières de transport en commun sur le territoire intercommunal du Canton d'Oust (Hors période scolaire) : Desserte d'Aulus Les bains.....	129
Horaires des lignes régulières de transport en commun sur le territoire intercommunal du Canton d'Oust (Période scolaire) : Desserte d'Ustou-Saint-Lizier/Guzet .....	130
Horaires des lignes régulières de transport en commun sur le territoire intercommunal du Canton d'Oust (Hors période scolaire) : Desserte d'Ustou-Saint-Lizier/Guzet	131
Horaires des lignes régulières de transport en commun sur le territoire intercommunal du Canton de Massat (période scolaire).....	132
Horaires du Transport à la Demande organisé sur la Communauté de communes du Canton de Massat par le Syndicat Mixte du SYCOSERP (Hors période scolaire).	133



## **I. LE PROJET TEAMM SUR LE TERRITOIRE DU PARC NATUREL REGIONAL DES PYRENEES ARIEGEISES**

### **A. PRINCIPES ET OBJECTIFS DE LA RECHERCHE-ACTION TEAMM**

TEAMM, pour territoire d'expérimentation d'actions de mobilité innovantes en zone de montagne est une démarche commanditée par le Conseil National de la Montagne menée à l'échelle du Massif Central et du massif des Pyrénées depuis fin 2013.

L'ambition du projet TEAMM est de construire et d'expérimenter, *in situ*, des alternatives de déplacements à l'usage individuel de la voiture en cernant les besoins de mobilités non satisfaits (phase « diagnostic/enquête »). Il s'agit de tester des solutions organisationnelles ou technologiques innovantes et économiquement viables. Ces solutions ne peuvent se construire sans une implication des acteurs locaux, compétents en matière de transports et d'organisation de la mobilité, et/ou impliqués dans le champ d'intervention concernant la jeunesse dans le cas du Parc naturel régional des Pyrénées Ariégeoises. L'expertise d'usage, celle des jeunes et de leur parent doit être valorisée et intégrée dans les échanges préparatoires au projet (phase « atelier d'acteurs »).

Le Commissariat général à l'égalité des territoires (CGET), en posture d'ingénierie administrative, copilote la recherche-action avec le CEREMA<sup>1</sup> (ingénierie de la mobilité et animation de la concertation) et avec les territoires candidats. Ils s'engagent à apporter leur soutien technique et financier pour l'expérimentation des actions de mobilité définies ensemble. L'étude de la viabilité de ces actions expérimentales et leur définition opérationnelle (phase « groupe de projet ») tiennent une place clé pour la mise en œuvre du projet TEAMM : EDF accompagne les territoires et les différents partenaires dans cette phase où les problématiques technologiques et organisationnelles sont appréhendées

Les objectifs du projet TEAMM sont donc de :

- Appréhender l'émergence des besoins de mobilité explicites et implicites, tous modes, à partir de la compréhension des enjeux des territoires de montagne des deux massifs ;
- Prendre connaissance des solutions organisationnelles et technologiques existantes et des initiatives émergentes (signaux faibles) ;
- Identifier les solutions innovantes permettant de répondre à ces besoins ;
- Mettre en œuvre et l'expérimentation en situation réelle des solutions innovantes sur des territoires-cibles (entre 8 et 10, à part égale entre Massif Central et Pyrénées) en veillant à leur reproductibilité ;

<sup>1</sup> Centre d'Etudes et d'Expertise sur les Risques, l'Environnement, la Mobilité et l'Aménagement

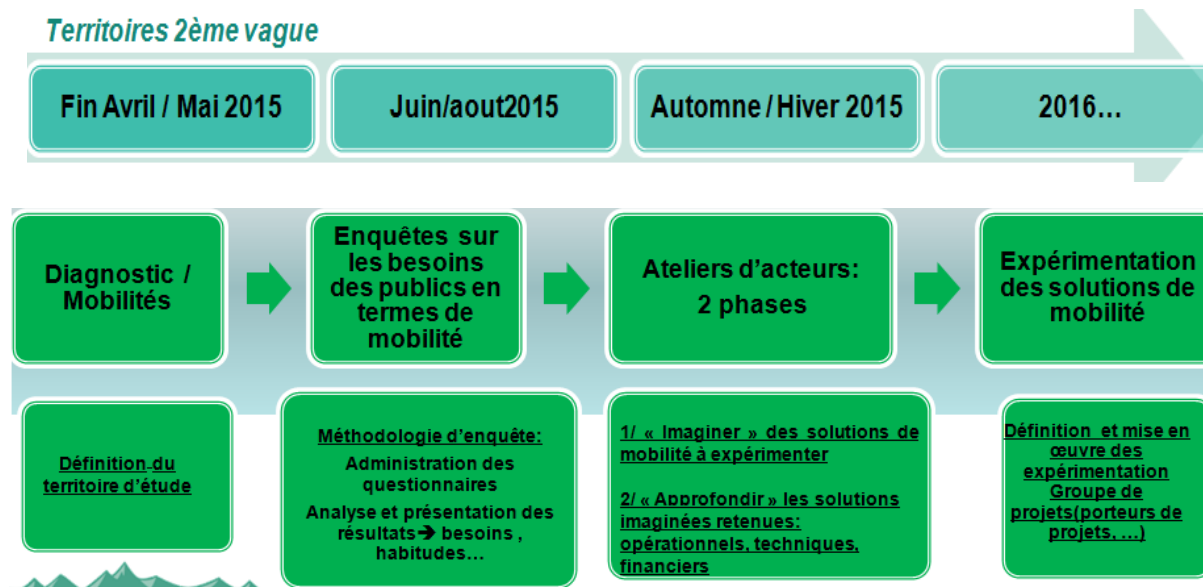


- Assurer le suivi et le bilan de l'expérimentation des solutions innovantes ;
- Diffuser les résultats au niveau national, et notamment à d'autres massifs de montagne souhaitant développer une action analogue ;
- Formuler des préconisations pour le développement d'alter-mobilité innovante au regard d'une typologie des zones de montagne et de populations cibles et ce, notamment auprès du Conseil National de la Montagne (CNM).

## B. MISE EN OEUVRE DU PROJET TEAMM SUR LE TERRITOIRE DU PARC NATUREL REGIONAL DES PYRENEES ARIEGEOISES (PNR PA)

### 1. ENQUETE DE TERRAIN ET MODALITES D'ADMINISTRATION DU QUESTIONNAIRE

#### Territoires 2ème vague



La recherche-action TEAMM s'articule autour de différentes phases comme présentées ci-dessous.

L'administration d'un questionnaire est organisée sur l'ensemble des communes des trois intercommunalités. Au total 40 communes sont concernées, parfois constituées de différents hameaux. Les moyens à mettre en œuvre doivent donc permettre de diffuser, d'administrer les questionnaires sur un large territoire, où l'habitat est diffus. Ceux-ci sont donc variés (relais, lieux de permanence, distribution dans les bus scolaires,...).

L'objectif est d'atteindre un nombre de réponses suffisant (100 à 150 réponses) tout en respectant les équilibres locaux et les caractéristiques de notre public cible : les 15-24 ans.



## PROJET TEAMM

Territoires d'expérimentation d'actions de mobilité innovantes en zone de montagne



## 2. COMPOSITION DU COMITE DE PILOTAGE

Commissariat de Massif de Pyrénées (CGET)  
CEREMA  
EDF  
Parc Naturel Régional des Pyrénées Ariégeoises  
Conseil Régional Midi-Pyrénées,  
Conseil Départemental de l'Ariège  
Communauté de communes du Castillonnais  
Communauté de communes du Canton d'Oust  
Communauté de communes du Canton de Massat  
Communauté de communes du Pays de Tarascon

Communauté de communes d'Auzat-Vicdessos  
PETR du Couserans  
Pays de Foix Haute-Ariège  
Pays des Portes d'Ariège Pyrénées,  
Direction Départementale Technique Ariège  
Mission Locale Ariège  
DIRECTTE  
Chambre des Métiers et de l'Artisanat,  
Territoires Educatifs,  
Association Loisirs Education et Citoyenneté

Cette liste n'est pas exhaustive et la composition du comité technique peut être amenée à évoluer.





## **C. LES CADRES DE REFERENCES POUR LE PROJET TEAMM SUR LE PNR DES PYRENEES ARIEGEOISES**

### **1. LE CONTEXTE LEGISLATIF DE L'ORGANISATION DE LA MOBILITE ET DES TRANSPORTS ENTRE LES COLLECTIVITES COMPETENTES**

Dans le cadre de l'acte III de la réforme territoriale lancée par le Gouvernement, plusieurs volets législatifs viennent modifier la répartition des compétences entre collectivités territoriales avec pour tendance de fond un renforcement de l'action des Conseils Régionaux et des Etablissements Publics de Coopération Intercommunales.

Ainsi, la loi relative à « la modernisation de l'action publique territoriale et l'affirmation des métropoles » (MAPAM), adoptée le 27 janvier 2014, acte plusieurs avancées concernant les acteurs du transport public (a). Ce cadre législatif se voit compléter par la loi NOTRe (b), depuis son vote le 16 juillet 2015.

Cette évolution institutionnelle et administrative se confond à une actualité internationale dont le point d'orgue sera la COP 21 organisée à Paris en Décembre 2015 : la loi relative à la transition énergétique pour une croissance verte a été adoptée en conseil constitutionnel le 04 aout 2015. Elle rappelle les objectifs à moyen terme et les moyens d'accompagnement destinés aux acteurs de la sphère publique comme privée ainsi que les particuliers. (c)

#### **a) La Loi relative à « la modernisation de l'action publique territoriale et l'affirmation des métropoles » (MAPAM)**

La loi dite MAPAM, adoptée le 27 janvier 2014, acte entre autres dans son volet consacré au Transport :

✚ la région, chef de file de « l'intermodalité et de la complémentarité entre les modes de transports » :

Les conseils régionaux sont « chargés d'organiser les modalités de l'action commune des collectivités territoriales et de leurs établissements publics pour l'exercice des compétences »

Elle est chargée de la création du schéma régional d'intermodalité (SRI) pour améliorer la coordination des services de transport au niveau régional

L'article 6 de la loi prévoit en effet que des SRI soient élaborés par les régions en concertation avec l'Etat et l'ensemble des autorités organisatrices de transport (AOT) pour coordonner les politiques de transport sur le territoire régional. L'objectif du SRI est :

- d'assurer la complémentarité des services des AOT,
- de produire une information multimodale pour les usagers
- de favoriser la mise en place de tarifs et de billets donnant accès à plusieurs modes de transport.



cget



PROJET TEAMM

Territoires d'expérimentation d'actions de mobilité innovantes en zone de montagne



Ces schémas sont approuvés par arrêté préfectoral afin de leur conférer une opposabilité vis-à-vis des autres AOT.

Ces schémas viendront en complément des schémas régionaux des infrastructures et des transports (SRIT), portant sur les infrastructures. Les plans de déplacements urbains (PDU) devront être compatibles avec le schéma régional de l'intermodalité.

- ✚ la création des autorités organisatrices de la mobilité (AOM) : La commune (ou l'EPCI auquel elle a transféré ses compétences), chef de file de la mobilité durable

Les articles 51 et 52 de la loi remplacent les anciennes Autorités organisatrices de Transports Urbains (AOTU) par des autorités organisatrices de la mobilité (AOM) ayant des compétences élargies (optionnelles) au-delà des transports collectifs urbains de personnes :

- à l'autopartage, au covoiturage,
- aux modes actifs (dont les services de location de vélo)
- à l'organisation de services de livraison de marchandises en ville et de logistique urbaine afin de limiter la congestion et la pollution.

**Le versement transport<sup>2</sup> (VT) « pourrait »** financer toutes les actions des AOM dans ces domaines.

*« A l'échelon intercommunal, le texte (art.52) fait des actuelles autorités organisatrices de transports urbains (AOTU), à savoir les communes, leurs groupements et les syndicats mixtes de transport, des autorités organisatrices de la mobilité (AOM), ayant des prérogatives élargies, par exemple au développement des modes de déplacement terrestres non motorisés et des usages partagés des véhicules terrestres à moteur (covoiturage, autopartage) ou encore à l'organisation d'un service public de location de bicyclettes. Par cohérence, la compétence des communautés de communes est étendue à l'organisation d'un service public de location de bicyclettes. Il est introduit dans le Code des transports un article L. 1231-14 qui définit l'activité d'autopartage comme "la mise en commun d'un véhicule ou d'une flotte de véhicules de transport terrestre à moteur au profit d'utilisateurs abonnés ou habilités par l'organisme ou la personne gestionnaire des véhicules". Les autorités organisatrices de la mobilité se voient investies de la mission de délivrer le label "autopartage" en définissant des critères d'attribution cohérents avec leur politique de mobilité. A défaut d'offre privée, elles pourront créer un service public d'autopartage ou mettre à disposition du public des plateformes dématérialisées facilitant la rencontre des offres et demandes de covoiturage. Elles pourront également créer un signe distinctif des véhicules utilisés dans le cadre d'un covoiturage après en avoir défini les conditions d'attribution. »<sup>3</sup>*

<sup>2</sup> Le VT provient d'une taxe don s'acquittent les entreprises de plus 9 salariés à l'intérieur d'un périmètre de transport urbain. Cette taxe constitue la principale source de financement des réseaux de transports locaux (en moyenne 46% du financement, selon le Gart, d'après une enquête annuelle 2012 portant sur les réseaux de transports urbains - DIGITM, Certu, Gart, UTP).

<sup>3</sup> Source : <http://www.developpement-durable.gouv.fr/Volet-transport-de-la-loi-relative.html>



cget



PROJET TEAMM

Territoires d'expérimentation d'actions de mobilité innovantes en zone de montagne



## b) La « loi NOTRe » confirme le rôle de la région comme chef de file en matière de mobilité :

Cette loi vise à clarifier la nouvelle répartition des compétences des collectivités territoriales (Régions, Départements, Intercommunalités et Communes) notamment en matière de transport :

- La compétence transport (y compris du transport scolaire) du Conseil Départemental est transférée vers la Région (ou vers la métropole le cas échéant) :

« Les transports non urbains, réguliers ou à la demande, sont organisés par la région, à l'exclusion des services de transport spécial des élèves handicapés vers les établissements scolaires. Ils sont assurés (...) par la région ou par les entreprises publiques ou privées qui ont passé avec elle une convention à durée déterminée. (...). Toutefois, lorsque, à la date de publication de la [loi n° 2015-991 du 7 août 2015](#) portant nouvelle organisation territoriale de la République, il existe déjà, sur un territoire infrarégional, un syndicat mixte de transports ayant la qualité d'autorité organisatrice en matière de transports urbains et de transports non urbains, ce syndicat conserve cette qualité. »

- La Région est compétente pour la construction, l'aménagement et l'exploitation des gares publiques routières de voyageurs départementales.

Par ailleurs, La région<sup>4</sup> (...) élabore un schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires. (Art. L. 4251-1).

Il vient fixer « les objectifs de moyen et long termes sur le territoire de la région en matière d'équilibre et d'égalité des territoires, d'implantation des différentes infrastructures d'intérêt régional, de désenclavement des territoires ruraux, (...) d'intermodalité et de développement des transports, de maîtrise et de valorisation de l'énergie, de lutte contre le changement climatique, de pollution de l'air, (...). »

## c) Loi sur la Transition Energétique

Le projet de loi de transition énergétique pour la croissance verte a été adopté le 22 juillet 2015 et validée le 13 août 2015 par le Conseil constitutionnel, fixe les grands objectifs en matière de schéma énergétique en France :

- Réduction de 40% des émissions de gaz à effet de serre en 2030 (par rapport à 1990) et division par quatre en 2050 ;
- Diminution de moitié de la consommation énergétique finale en 2050, avec un premier palier de 20% en 2030 ;
- Baisse de la part des énergies fossiles de 30% à la même échéance ;
- Promotion des énergies renouvelables pour atteindre 32% de la consommation d'énergie et 40% de la production d'électricité à la même date.

<sup>4</sup>(...) « à l'exception de la région d'Ile-de-France, des régions d'outre-mer et des collectivités territoriales à statut particulier exerçant les compétences d'une région ». Source : <http://www.legifrance.gouv.fr>



- Réduction de la part du nucléaire dans l'ensemble de la production électrique de 25% d'ici à 2025. L'énergie nucléaire représente en 2015 près de 75% de la production d'électricité en France.

Concernant la question des transports, les objectifs sont significatifs de l'effort à consentir par l'ensemble des filières professionnelles et à l'échelle individuelle. **En 2012, les Transports représentaient en France plus du quart de l'origine des émissions de gaz à effet de serre<sup>5</sup>.**

Les principaux objectifs qui concernent directement le projet TEAMM sur le PNR des Pyrénées Ariégeoises :

**Objectif 1 → Favoriser des déplacements plus économes et moins polluants** en actionnant certains dispositifs d'incitation à l'acquisition de véhicules décarbonés (ex : bonus voiture électrique de 10 000 € mis en place depuis le 1er avril 2015 et destiné aux particuliers). L'Etat et les collectivités, doivent respectivement faire progresser la part des véhicules à faibles émissions à au moins 50% et 20% de leur parc de véhicule.

Concernant les transports collectifs, l'objectif est d'arriver, d'ici à 2025, à 1 parc constitué à 100% de bus et autocars à faibles émissions.

Pour les professionnels du transport privé (loueurs de voitures, taxis et VTC), cet objectif est de 10 % de véhicules à faibles émissions dans les renouvellements.

**Objectif 2 → Favoriser le covoiturage entre salariés** via l'accompagnement des collectivités à établir des plans de déplacement d'entreprise. Les entreprises d'au moins 100 salariés devront élaborer un « plan de mobilité » favorisant le recours aux transports en commun et au covoiturage.

**Objectif 3 → Le crédit d'impôt de transition énergétique pour financer l'installation à domicile de points de recharge pour véhicule électrique.**

**Objectif 4 → Une incitation à réaliser les trajets domicile-travail à vélo et une aide fiscale pour les entreprises.**

*« Cependant, si cette loi sur la transition énergétique et la croissance verte semble faire la part belle au mode de transport électrique, la question de la mobilité telle qu'elle est abordée dans ce texte de loi n'est que partielle : le transport routier, la question des phénomènes de congestion sur les axes périphériques et intra muros aux grandes agglomérations, l'alter mobilité ... sont autant de sujets qui ne font pas l'objet de mesure à part entière ; tout juste les pratiques de covoiturage ou bien de mobilité douce dans le quotidien sont elles encouragées (système d'indemnité kilométrique vélo pour cette dernière) »<sup>6</sup>*

<sup>5</sup> Source : En 2012, la part des transports dans l'émission de gaz à effets de serre était de 27%. Ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie

<sup>6</sup> Source : les échos [www.lesechos.fr/industrie-services/dossiers/0203835212884/0203835212884-une-loi-pour-la-transition-energetique-1050492.php](http://www.lesechos.fr/industrie-services/dossiers/0203835212884/0203835212884-une-loi-pour-la-transition-energetique-1050492.php)



Considérant ces engagements écologiques en matière de diminution des émissions de gaz à effet de serre, les collectivités sont ainsi invitées à conduire leur politique publique dans le champ des Transports en favorisant le développement des transports collectifs. Elles sont également invitées à accompagner la mise en œuvre de nouveaux services et modes de transports et de faciliter « l'évolution des comportements de déplacements des usagers » (Etd/Certu, Fiches « Transports », in Décryptage Grenelle, Oct.2010).

Deux principes d'intervention imprègnent donc la mise en œuvre du projet TEAMM :

- Un principe institutionnel selon lequel les collectivités territoriales interviennent conjointement en matière d'organisation et de gestion des transports, selon une répartition des compétences définies conformément aux dispositions des différents outils législatifs, mais également conformément aux dispositions de la Loi d'Orientation des transports intérieurs<sup>7</sup> (loi LOTI).
- Un principe d'innovation et d'expérimentation afin de doter l'action des collectivités de moyens pour faire face à des problématiques environnementales où adaptation et anticipation sont des leviers aux stratégies d'accompagnement de l'évolution des comportements individuels et collectifs en matière de déplacements. Deux leviers primordiaux qui doivent permettre également de relever le défi des zones de montagne, rurales peu dense.

Ainsi, en écho au développement d'une politique spécifique à la mobilité des personnes et des biens dans les massifs, la révision du schéma interrégional d'aménagement et de développement du Massif des Pyrénées (approuvé en décembre 2013) a été l'occasion de décliner plusieurs enjeux intéressant la mobilité parmi lesquels :

- la structuration du massif pour l'essentiel par une desserte routière ;
- la difficulté d'accès à des commerces et services pour certains types de population (jeunes, personnes dépendantes, personnes en situation de précarité voire d'exclusion, touristes, travailleurs saisonniers...);
- les défis énergétiques et d'adaptation au changement climatique (l'accroissement des déplacements en zone rurale peu dense<sup>8</sup>, constituant un facteur aggravant dans la part des transports en matière de production de GES)

<sup>7</sup> La loi LOTI du 30 décembre 1982 affirme le droit aux transports pour tous et la liberté dans le choix des modes de déplacement. Elle donne comme enjeu principal de définir « les principes généraux de l'organisation des transports, de la circulation et du stationnement » pour permettre « une utilisation plus rationnelle de la voiture et assurer la bonne insertion des piétons, des véhicules à deux roues et des transports en commun » (article 28).

<sup>8</sup> Observatoire des Territoires / DATAR – Rapport 2011 « Dynamiques, interdépendance et cohésion des territoires ». Extrait : « Entre 1999 et 2006, la part modale de la voiture a continué d'augmenter nettement dans les zones les moins denses, en premier lieu dans l'espace à dominante rurale (à l'exception de certaines petites villes ou bourgs) et dans les couronnes périurbaines : la croissance démographique s'y conjugue à l'allongement des déplacements et à la multi polarisation des flux, notamment domicile-travail, liée à la multiplication des pôles d'emploi, vers lesquels l'offre de transport en commun est faible voire inexistante. Le trafic automobile y a crû de 30 % en 14 ans, et plus des trois quarts des déplacements se font en voiture. »



cget



PROJET TEAMM

Territoires d'expérimentation d'actions de mobilité innovantes en zone de montagne



Le Parc naturel régional des Pyrénées Ariégeoises (PNR PA) et plus largement, les PNR fondent leur action sur ces principes d'intervention dont les axes et les enjeux sont définis dans la charte du Parc, projet de territoire de tout PNR.

## 2. LE PNR DES PYRENEES ARIEGEOISES : ACTEUR MOTEUR DE LA MISE EN ŒUVRE DES ACTIONS DE MOBILITE A VENIR

« Outil » de développement territorial au service des communes adhérentes et de leur regroupement, le syndicat mixte du PNR a pour mission<sup>9</sup> de mettre en œuvre des actions de préservation, de protection et de valorisation de son patrimoine naturel, culturel et paysager par l'information, l'animation, la sensibilisation aux richesses patrimoniales de leur territoire.

En matière de mobilité, le PNR n'a pas de compétences propres pour assurer la mise en œuvre d'un service de transport ni pour le gérer ; il intervient en tant que partenaire technique au service de son territoire et des collectivités qui l'administrent. Cependant, dans le cadre de ses missions, le PNR est un acteur du territoire dont la vocation se prête à l'expérimentation<sup>10</sup>.

Par ailleurs les actions du parc s'inscrivent dans un projet de territoire partagé, formalisé par un contrat : la Charte du Parc<sup>11</sup> des Pyrénées Ariégeoises. Ce projet de territoire décline les axes d'intervention dans lesquels l'appréhension des questions liées à la mobilité peut contribuer à répondre, de façon transversale, aux enjeux d'accessibilité, d'équité territoriale, de maintien des services et des populations, dans un contexte d'anticipation de raréfaction des énergies fossiles,...

La question de la mobilité appréhendée par le PNR des Pyrénées Ariégeoises telle qu'elle posée dans le cadre du projet TEAMM relève ainsi indirectement des effets du déficit d'accessibilité d'un territoire rural et de montagne via le prisme économique (pour les territoires et à l'échelle des ménages), social (dépendance et de précarité énergétique des personnes vulnérables), et environnemental ( **le diagnostic GES du PNR des Pyrénées ariégeoises fait apparaître les transports et les déplacements, aux côtés de l'habitat, comme les principaux secteurs consommateurs d'énergie et émetteur de GES (27% des GES du PNR des Pyrénées ariégeoises) ;**

<sup>9</sup> Les missions d'un PNR sont définies par le code de l'Environnement en son article R333-1

<sup>10</sup> « Une des missions du PNR est l'expérimentation et l'innovation. Pour ces territoires devenus très attractifs, l'innovation est un facteur de progrès social et économique ». M. Joseph, président de la Fédération des PNR, à l'occasion de la journée de restitution organisée le 09 juillet 2014 par le Ministère de l'Écologie, du Développement Durable et de l'Énergie et le CGET

<sup>11</sup> La charte du PNR est élaborée sous la responsabilité de la Région, dans une démarche de concertation rassemblant les différentes collectivités territoriales adhérentes (Conseil(s) régional (aux), Conseil(s) général (aux), communes du territoire, EPCI) et les différents partenaires (les services et Établissements publics de l'État, les organismes socioprofessionnels, les associations...).



## PROJET TEAMM

Territoires d'expérimentation d'actions de mobilité innovantes en zone de montagne

### Une démarche territoriale au cœur des territoires ruraux de montagne...

**Enjeux** → Maintien des services /équipements dans les zones rurales de montagne  
Amélioration des conditions d'accès par tous  
Renforcer l'attractivité du territoire en facilitant les mobilités et en créant de la richesse  
Favoriser le maintien des populations

**Objectif** → Concevoir et Expérimenter une solution de mobilité pour et avec le territoire en mobilisant ses ressources

### LA MOBILITÉ dans la Charte du PNR des Pyrénées Ariégeoises:

**Article 8.5.4: Réduire la contribution des transports à l'effet de serre** → Optimisation des déplacements et réduction du recours à la voiture individuelle

**article 12: Viser l'équité des accès aux services** → Réduction des déséquilibres territoriaux par le développement d'un accès équitable aux différents réseaux (transports, TIC...) et équipements

Le Parc naturel régional des Pyrénées Ariégeoises a souhaité participer à cette recherche-action en tant que « territoire pilote » sur la mobilité des jeunes (15 à 18 ans et 19 à 25 ans).



## D. LA RECHERCHE ACTION SUR LE TERRITOIRE DU PNR DES PYRENEES ARIEGEOISES : MOBILITE DES JEUNES EN ZONE RURALE ET DE MONTAGNE :

La recherche-action est organisée à l'échelle de « micro-territoires » d'études dont les caractéristiques communes sont celles des territoires de montagne de faible densité, où l'organisation de l'offre de transport est complexe (relief, systèmes valléens, conditions climatiques...) et où **la dépendance à la voiture est forte** : dans ces zones d'habitat diffus, la voiture constitue dès lors, par obligation ou par choix, la solution de déplacement la plus adaptée au quotidien au vu des problématiques d'accessibilité auxquelles ne peuvent répondre les transports en commun existants.

### 1. LA NATURE URBAINE, PERIURBAINE, RURALE OU ISOLEE DES BASSINS DE VIE CONDITIONNE LES HABITUDES DE DEPLACEMENTS...

... la capacité de se déplacer ou plutôt le niveau de dépendance des individus à l'automobile. Lorsque les réalités territoriales géographiques territoriales impactent les conditions de déplacements, alors le droit à la mobilité est remis en cause. Car en effet il est question de l'égalité d'accessibilité entre les individus aux ressources des territoires et de l'intégration sociale économique et territoriale des habitants.

La question du droit à la mobilité ne se pose pas tant comme un droit « à circuler » mais comme un droit « à accéder aux ressources » : or, si la possibilité de se déplacer est un droit pour tous, force est de reconnaître que celle-ci est difficilement assurée dans les zones rurales et de montagne, où la voiture reste le premier moyen pour répondre à ce besoin. Sans un minimum de conditions réunies, il est difficile d'accéder aux ressources du territoire. Sans ces ressources, il devient difficile de supporter le poids de la mobilité.

*« Pouvoir se déplacer dans nos sociétés urbanisées est devenu indispensable. Les droits au travail, au logement, à l'éducation, aux loisirs, à la santé..., passent ainsi par une sorte de droit générique qui commande tous les autres, le **droit à la mobilité** ». J.-P. Orfeuil (2011), in [metropolitique.eu](http://metropolitique.eu)*

**Ainsi, face à ce constat où la voiture est perçue comme la solution adéquate pour les déplacements du quotidien, l'éloignement du lieu de vie aux principaux pôles de services et d'équipement participe de la fragilisation de la capacité des personnes à accéder aux ressources du territoire (travail, services, loisirs...), en particulier pour les « assignés territoriaux »<sup>12</sup> (Lebreton, 2002 ; Dupuy, 2006) et « les vulnérables » (Verry et Vanco, 2009) : les premiers sont très dépendants des services et commerces de proximité, de leur réseau familial et amical proche, ce que Le Breton qualifie de « mobilité dépendante ». Le second groupe consacre une part**

<sup>12</sup> « Des ménages qui n'ont pas ou difficilement accès à la mobilité pour des raisons financières, physiques ou culturelles, ou encore comportementales (déficit de capacités physiques qui se traduit par une incapacité à se déplacer seul dans un espace) »





cget



PROJET TEAMM

Territoires d'expérimentation d'actions de mobilité innovantes en zone de montagne



importante de son budget aux dépenses de mobilité quotidienne (carburant, assurances, achat et réparation...) : ces dépenses peuvent atteindre 18% de leur budget total, ce qui représente le double de ce que les ménages dépensent en moyenne par rapport à leur niveau de revenu.

Les jeunes de 15 à 24 ans, habitants dans en zone rurale et de montagne ont de fortes chances de se trouver parmi ces deux groupes sociaux. On le pressent d'ores et déjà, la faiblesse caractéristique des dispositifs de transports dans les territoires de faible densité, donc de notre territoire d'étude peut venir aggraver des inégalités déjà existantes ; ce déficit renforce la dépendance des ménages à l'automobile, et les expose à des risques financiers inhérents à l'augmentation du cout des énergies fossiles.

## 2. LA MOBILITE DES JEUNES DE 15 A 24 ANS : DEPENDANCE, VULNERABILITE, ET CAPACITE D'ADAPTATION

**Les jeunes (avec les personnes âgées et/ou à mobilité réduite) sont a priori les plus dépendants du réseau de la mobilité, de son organisation. Comment faciliter l'accès les jeunes de 15 à 24 ans à une formation, à un stage ou encore à des activités extra-scolaires ? Comment accompagner les jeunes dans leur parcours d'insertion à la vie sociale, professionnelle ? Comment réduire la dépendance des jeunes non-véhiculés ?**

Les réponses apportées, les expérimentations varieront selon les profils des jeunes, selon leur vécu, leur lieu de vie, leur sphère de développement personnel : le cercle privé (famille, amis, entourage), le lieu d'habitation, leurs activités, les aspirations et les capacités acquises sont autant de ressources qui permettront aux jeunes adultes de se projeter avec plus ou moins d'aisance dans le parcours de vie. La capacité de chacun à appréhender les réseaux de la mobilité fait parti de ces nombreux leviers qui conditionnent également le parcours à venir des jeunes, l'accessibilité aux ressources du territoire.

A fortiori, les jeunes ont également un capital d'adaptation et de réactivité de résilience. Plus largement on constate à travers l'enquête que les zones les moins bien desservies constituent des zones de vie où les pratiques alternatives structurent quotidiennement les trajets des individus et justement celui des jeunes.

Plus globalement, l'automobile, dans ses travers, tend à montrer peu ou prou un autre visage, plus avantageux d'abord, et vertueux peu à peu. Elle devient en effet un nouvel espace de sociabilité sous l'impulsion d'un changement des perceptions et d'usage en matière de déplacement, à l'image des formes de mobilités communautaires qui se développent (le covoiturage, l'autostop organisé ou encore l'auto partage). Ces formules permettent de réaliser souvent des économies, pour le conducteur comme pour le(s) passager(s). Elles nourrissent l'exercice du lien social, et contribuent à l'optimisation des déplacements.

**Quelle(s) alternative(s) existe-t-il alors pour toutes celles et ceux qui n'ont pas de voiture, qui n'en ont plus ou pas encore ? Quelles solutions peut-on envisager pour réduire le coût supporté par les ménages qui tous les jours doivent l'utiliser? Comment optimiser les trajets communément partagés mais réalisés principalement seuls ?**



# PROJET TEAMM

Territoires d'expérimentation d'actions de mobilité innovantes en zone de montagne

## II. ELEMENTS DE CONTEXTE ET TERRITOIRE(S) D'ETUDE

### A. LE PERIMETRE D'ETUDE DE LA MOBILITE DES JEUNES



#### •Territoire du PNR PA:

142 communes, 2 465 km<sup>2</sup>

44756 habitants (RP2011)

Densité de pop PNRPA (2011): 18 hab/km<sup>2</sup>

(Densité pop pyrénées= 64hab /km<sup>2</sup> ;  
Densité pop Ariège= 31h/km<sup>2</sup>)

#### Territoire d'étude TEAMM:

→ Territoire de Montagne

→ Pas de desserte « structurante »  
(autoroute, voie rapide, ferroviaire)

→ Déficit de l'offre de transport

#### 3 Communautés de Communes:

Densité de population

CCC Oust = 7.6 hab./km<sup>2</sup>

CC Castillonnais = 8 hab./km<sup>2</sup>

CC C de Massat = 10.2 hab./km<sup>2</sup>



**Le territoire d'étude retenu est constitué des trois communautés de communes du Bassin de vie de Saint-Girons :** La communauté de communes du Castillonnais, la communauté de communes du Canton de Massat, et la communauté de communes du Canton d'Oust

**Communes concernées par EPCI :**

**CC du Castillonnais :**

ANTRAS  
ARGEIN  
ARRIEN EN BETHMALE  
ARROUT  
AUCAZEIN  
AUDRESSEIN  
AUGIREIN  
BALACET  
BALAGUERES  
BETHMALE  
BONAC-IRAZEIN  
BORDES SUR LEZ (LES)  
BUZAN  
CASTILLON EN COUSERANS  
CESCAU  
ENGOMER

GALEY  
ORGIBET  
SAINT-LARY  
SALSEIN  
SAINT-JEAN DU CASTILLONNAIS  
SENTEIN  
SOR  
UCHENTEIN  
VILLENEUVE EN COUSERAN

**CC du Canton d'Oust**

AULUS LES BAINS  
COUFLENS  
ERCE  
OUST  
SENTENAC D'OUST  
SEIX  
SOUEIX-ROGALLE  
USTOU

**CC du Canton de Massat**

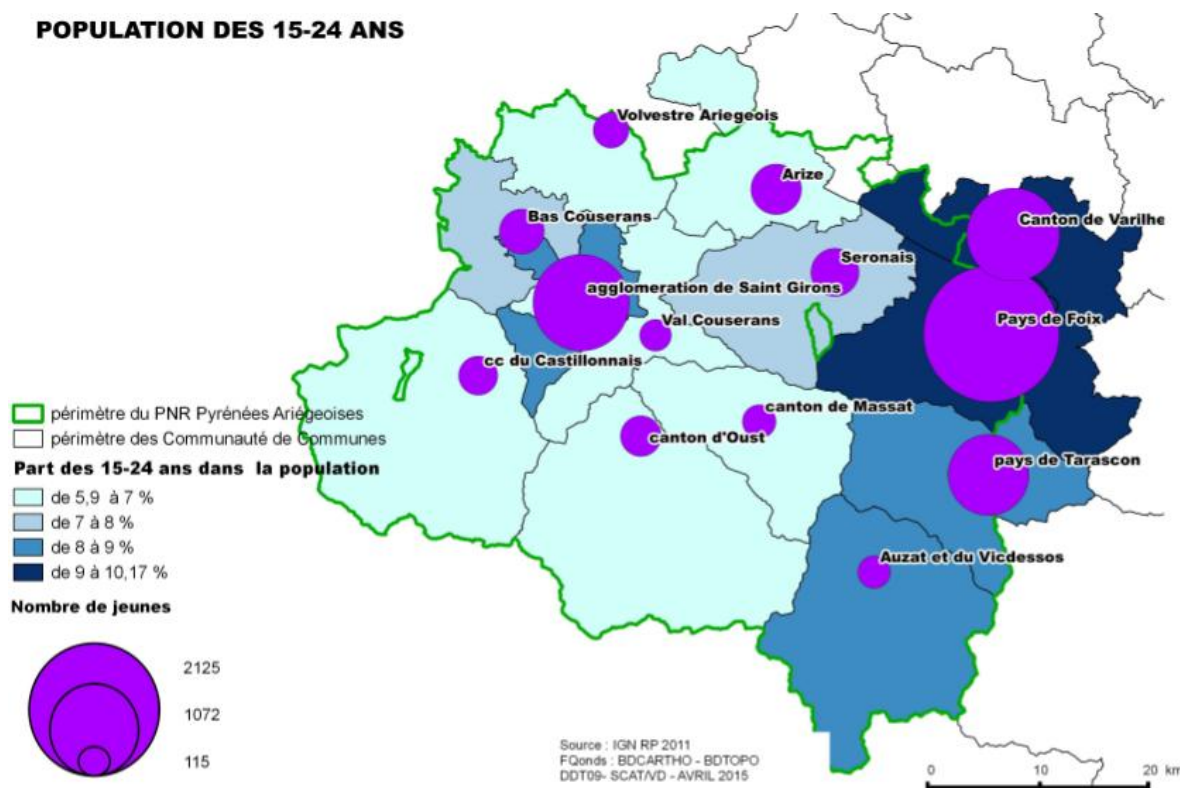
ALEU  
BIERT  
BOUSSENAC  
MASSAT  
PORT (LE)  
SOULAN



## B. LES JEUNES SUR LE TERRITOIRE D'ETUDE ET PROJET EDUCATIF TERRITORIAL (PEDT)

### Répartition des jeunes par Communauté de communes (Source carte DDT09/SCAT VD)

#### POPULATION DES 15-24 ANS



La politique éducative locale menée dans le département de l'Ariège est la composante d'un projet de territoire inscrit dans une démarche de développement durable. La dynamique impulsée s'inscrit dans une démarche de progrès qui doit permettre de prendre en compte les différentes préoccupations actuelles, dont la question de la mobilité :

- Dans la sphère sociale : **accessibilité économique et géographique**, liens intergénérationnels, brassages des populations, mixité de genre, promotion sociale, qualité de vie au travail...
- Dans la sphère économique : **pérenniser les emplois, les valoriser, lutter contre la précarité, maîtriser les coûts des activités ...**
- Dans la sphère environnementale : **diminuer l'impact sur l'environnement, rendre son action cohérente avec les principes écologiques ...**

Les projets éducatifs territoriaux sont portés par chaque EPCI. Leurs objectifs sont définis au regard des besoins recensés et se confondent avec les enjeux définis dans le projet TEAMM car les motivations de ces programmes d'actions prennent

source dans les caractéristiques propres à chacun des territoires de montagne, ruraux et de faibles densités, à chacun des 3 territoires d'étude de ce projet.



cget



## PROJET TEAMM

Territoires d'expérimentation d'actions de mobilité innovantes en zone de montagne



A l'échelle des 3 communautés de communes du territoire d'étude, la densité des jeunes, bien que comparable, varie sensiblement d'un territoire à l'autre. Plus largement, chacune de ces trois communautés de communes se caractérise par des singularités propres qui impactent directement les conditions d'organisation de la mobilité des jeunes sur leur territoire de domiciliation : toutes ne sont pas dotées des mêmes compétences et des mêmes moyens ; l'architecture urbaine des communes et de leurs hameaux varie entre « espaces ouverts » ou « systèmes valléens » plus ou moins marqués, à l'image de la Communauté de communes du Canton de Massat ; l'implantation des populations sur ces 3 territoires est concentrée fortement à l'échelle de quelques bourgs centre (Oust, Seix, Massat) ou répartie de façon équilibrée sur l'ensemble du territoire (Castillonnais)...

Pourtant, ces trois communautés de communes ont en commun de se trouver dans un bassin de vie où la commune de Saint-Girons concentre une grande partie des équipements et services. Les flux principaux sont donc avant tout polarisés par cette commune.

Des moyens et des actions définis par les communautés de communes dépendent de la capacité des jeunes à se développer personnellement dans leurs sphères sociales et professionnelles : le PEDT<sup>13</sup> en est un des leviers.

En 2012, les Communautés de Communes du Canton d'Oust, du Canton de Massat, ont signé une convention territoriale dans laquelle le territoire s'engage à construire et à animer un Projet Éducatif Territorial.

*« Le projet éducatif territorial (PEDT) formalise une démarche permettant aux communes et aux EPCI volontaires de proposer à chaque enfant un parcours éducatif cohérent et de qualité avant, pendant et après l'école, organisant ainsi, dans le respect des compétences de chacun, la complémentarité des temps éducatifs. »*

En 2014, c'est au tour de la Communauté de Communes du Castillonnais de s'engager à construire et à animer un Projet Éducatif Territorial :

*« Parce que l'éducation est globale et permanente, la relation à l'autre, l'implication citoyenne, le lien entre les générations, la solidarité, sont constitutifs de l'individu. Ces éléments sont d'autant plus renforcés en milieu rural. Il s'agit donc pour le Castillonnais de mettre en avant les atouts que peut présenter la mixité sociale, le mode de vie en milieu montagnard, en favorisant les liens sociaux et la solidarité, la transmission et l'échange de savoir, de compétences, la mobilisation des énergies individuelles et collectives, l'initiative locale. »*

<sup>13</sup> Source: Territoires Educatifs => <http://www.territoireseducatifs09.org>



## Répartition des jeunes âgés de 15 à 24 ans

**Part des jeunes de 15 à 24 ans sur le PNR des Pyrénées ariégeoises par commune**

*(EPCI de la zone montagne et concernées par la haute-montagne) - RP 2011*

**CC Castillonnais (175):**

-Castillon-en-Couserans=11%(20)

**CC Canton d'Oust (190):**

-Seix=33% (69)

-Oust=20.5% (39)

**CC Canton de Massat (128):**

-Massat=40% (52)

-Soulan=21%(28)

**Territoire de comparaison:**

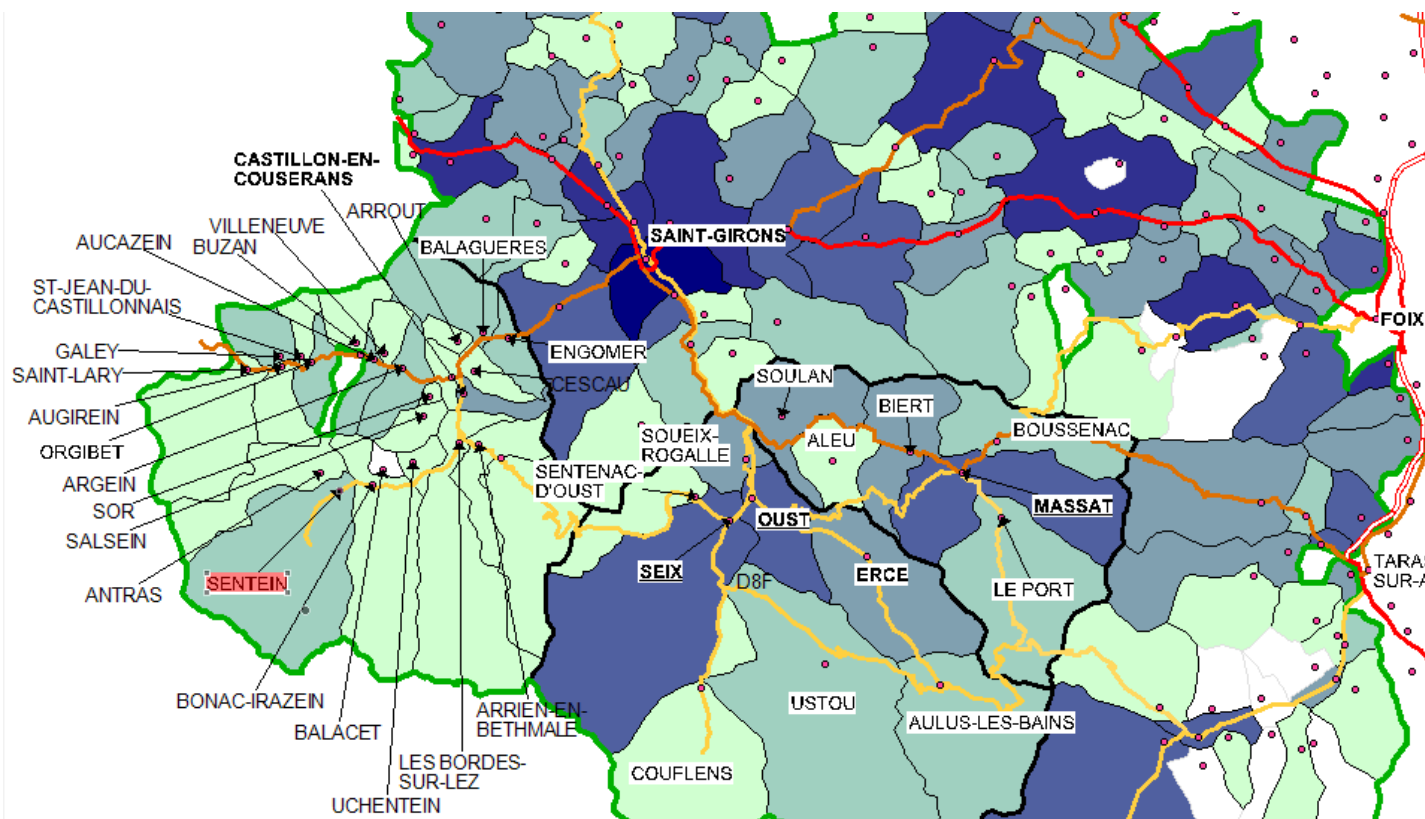
**CC du Pays de Tarascon (com du PNR=227/753):**

- Arignac=26% (59/227)

**CC d'Auzat et du Vicdessos (121):**

-Auzat= 45.5% (55)

-Vicdessos= 46.3% (56)



Répartition des jeunes du PNR PA  
Pop15-24ans (source: RP2011- en valeur absolue)

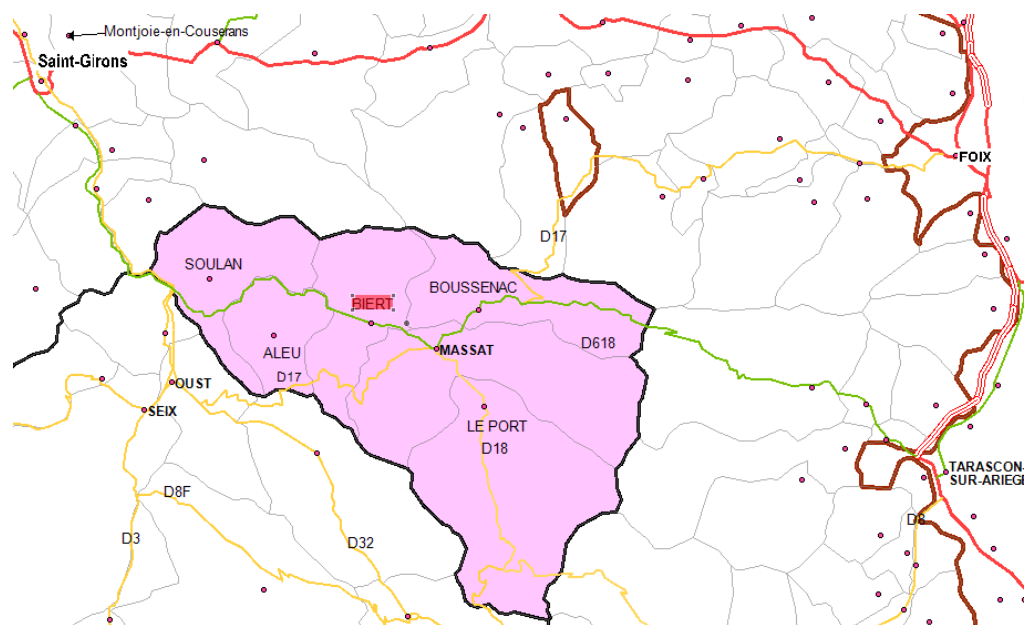
■ 684 jeunes (1)	■ 18 à 39 (Soueix-Rogalle, Ercé, Castillon-en-C.)
■ 67 à 684 (St-Girons) (8)	■ 8 à 18
■ 39 à 67 (Seix, Massat, Oust) (17)	■ 1 à 8



# PROJET TEAMM

Territoires d'expérimentation d'actions de mobilité innovantes en zone de montagne

## 1. LA COMMUNAUTE DE COMMUNES DU CANTON DE MASSAT



CC du Canton de Massat	Pop Totale RP2011	Pop 15-24 RP2011	%15-24 sur Pop totale RP2011	%15-24 ans sur Pop EPCI 15-24 RP2011
ALEU	142	7	4,9%	5,5%
BIERT	300	16	6,7%	15,6%
BOUSSENAC	194	9	5,2%	7,8%
MASSAT	690	52	7,5%	40,6%
PORT (LE)	209	12	5,7%	9,4%
SOULAN	356	28	7,9%	21,9%
<b>TOTAUX</b>	<b>1891</b>	<b>124</b>	<b>6,6</b>	



## Synthèse des principales données CC canton d'Oust:

Population de la communauté de communes du Canton d'Oust=  
3012 habitants

**Population des 15-24 ans de l'EPCI= 190, soit 6.3% de la  
population totale**

(Population des 11-14ans de l'EPCI = 107)

**Total des 15-24 ans scolarisés = 110**

15-17 ans scolarisés = 77

18-24 ans = 33

**Nombre des 15-24 ans actifs= 94**, dont 63 avaient un emploi (31  
n'avaient donc pas d'emploi) (*attention le nombre total de  
scolarisés associés au nb total d'actifs dans la population des 15-  
24 ans est supérieur au nb total des 15-24 ans ; l'Insee considère  
en effet qu'un étudiant ayant un emploi est un actif, ce qui  
explique certains double-compte*)

**Taux de chômage chez les 15-24 ans : 33%**

## Les axes prioritaires du Projet Educatif porté par la Communauté de communes du Canton de Massat en lien avec les questions de mobilité :

- Mettre en avant les atouts que peut présenter la mixité sociale en favorisant les liens sociaux et la solidarité, la transmission et l'échange de savoirs.
- Soutenir la fonction parentale dans la relation à la scolarité, aux loisirs, au dialogue parent-enfant en valorisant notamment les compétences parentales.
- Favoriser les initiatives individuelles et de proximité, susciter ou renforcer les pratiques citoyennes, notamment chez les jeunes.
- Promouvoir la mise en réseau des acteurs éducatifs, afin de favoriser l'ouverture culturelle des familles, des enfants et des jeunes, à travers les loisirs éducatifs, l'échange intergénérationnel, l'échange de territoire à territoire, la programmation événementielle, la rencontre humaine.
- Promouvoir la vie associative comme facteur d'insertion sociale, ce pour notamment lutter contre l'isolement, pour donner l'envie de vivre et de rester à Massat en créant un sentiment d'appartenance au territoire, en définissant une identité dynamique suscitant la fierté

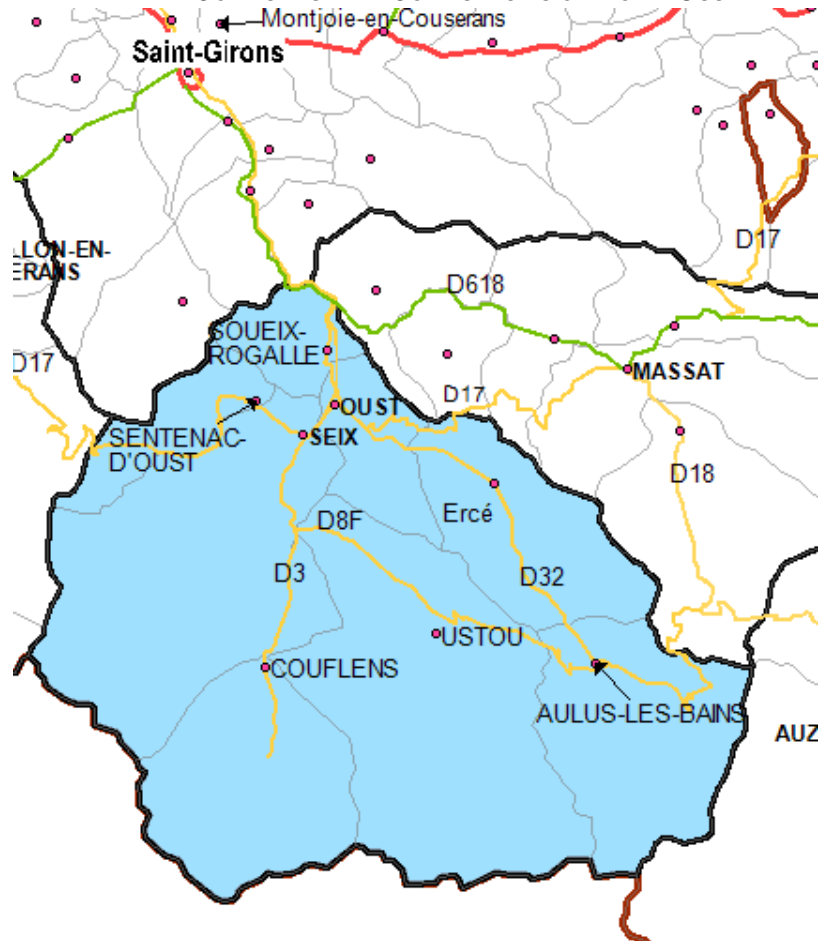




# PROJET TEAMM

Territoires d'expérimentation d'actions de mobilité innovantes en zone de montagne

## 2. LA COMMUNAUTE DE COMMUNES DU CANTON D'OUST



CC du Canton d'OUST	pop Totale RP2011	pop 15-24 RP2011	%15-24 sur pop totale RP2011	%15-24 ans sur pop EPCI 15-24 RP2011
AULUS LES BAINS	209	8	3,8%	4,2%
COUFLENS	81	3	3,7%	1,6%
ERCE	564	28	5,0%	14,7%
OUST	549	39	7,1%	20,5%
SEIX	773	63	8,2%	33,2%
SENTENAC D'OUST	96	4	4,2%	2,1%
SOUEIX-ROGALLE	408	34	8,3%	17,9%
USTOU	332	11	3,3%	5,8%
<b>TOTAUX</b>	<b>3012</b>	<b>190</b>	<b>6,3</b>	



## Synthèse des principales données CC canton d'Oust:

Population de la communauté de communes du Canton d'Oust= 3012 habitants

**Population des 15-24 ans de l'EPCI= 190, soit 6.3% de la population totale**

(Population des 11-14ans de l'EPCI = 107)

**Total des 15-24 ans scolarisés = 110**

15-17 ans scolarisés = 77

18-24 ans = 33

**Nombre des 15-24 ans actifs= 94**, dont 63 avaient un emploi (31 n'avaient donc pas d'emploi) (*attention le nombre total de scolarisés associés au nb total d'actifs dans la population des 15-24 ans est supérieur au nb total des 15-24 ans ; l'Insee considère en effet qu'un étudiant ayant un emploi est un actif, ce qui explique certains double-compte*)

**Taux de chômage chez les 15-24 ans : 33%**

## Les axes prioritaires du Projet Educatif porté par la Communauté de communes du Canton d'Oust en lien avec les questions de mobilité :

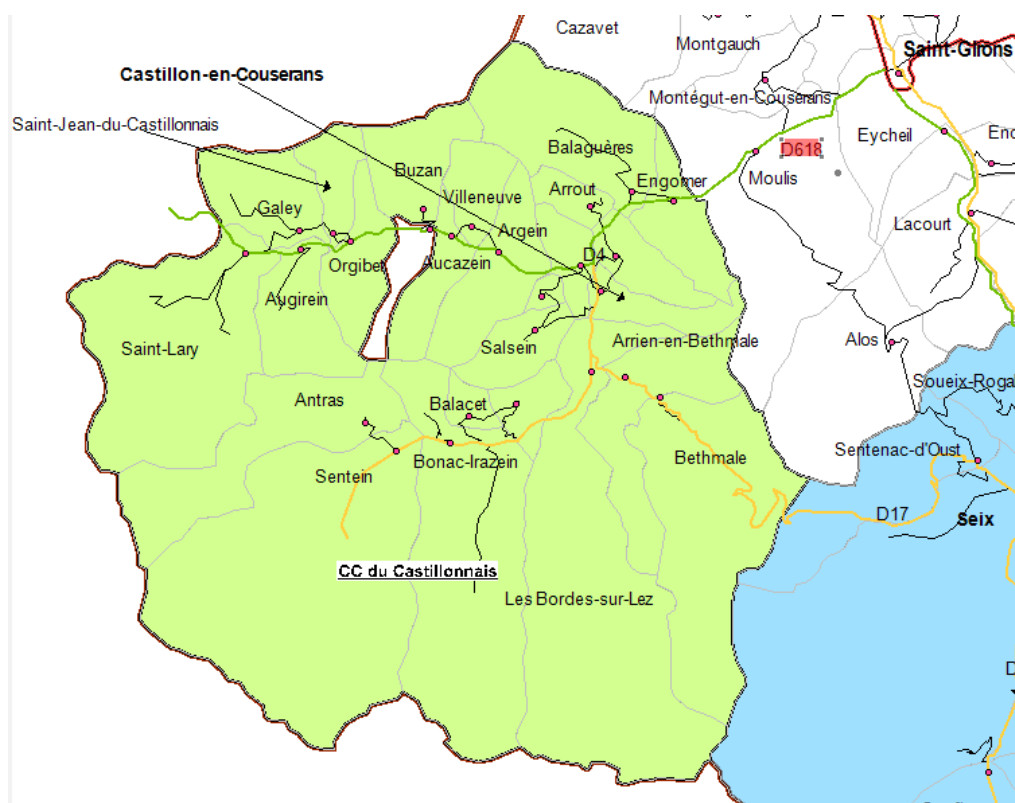
- Constituer et animer un comité de pilotage, avec création de groupes de travail (différents, sur 3 thèmes : petite enfance, enfance et jeunesse) regroupant les élus de chaque commune, les institutionnels intervenant sur le canton, les professionnels, les parents et familles, les jeunes, les écoles et le collège, les associations culturelles, sportives, parentales, sociales et solidaires du canton, la médiathèque et tous les acteurs privés partenaires, pour élaborer un référentiel commun et l'évaluer.
- Soutenir la fonction parentale en favorisant la rencontre, le lien social par le dialogue, l'échange intergénérationnel, entre parents, sur chaque commune du canton.
- Faciliter la mise en réseau de tous les acteurs éducatifs du canton en créant des passerelles, pour la mise en œuvre concertée et partagée du PEL, (Programme Educatif Local ?) pour permettre une logique de continuité éducative et son évaluation.
- **Contribuer à l'accessibilité sociale pour le plus grand nombre d'enfants et de jeunes, prise en compte des besoins sociaux des familles à la fois dans l'accès aux loisirs éducatifs mais aussi dans la mobilité (équipements centrés sur le bas du territoire).**



# PROJET TEAMM

Territoires d'expérimentation d'actions de mobilité innovantes en zone de montagne

## 3. LA COMMUNAUTE DE COMMUNES DU CASTILLONNAIS



CC Castillonnais	pop Totale RP2011	pop15-24 RP2011	%15-24 sur pop totale RP2011	%15-24 ans sur popEPCI 15-24 RP2011
ANTRAS	61	5	8,20%	2,94
ARGEIN	181	10	5,50%	5,88
ARRIEN EN BETHMALE	104	6	5,80%	3,53
ARROUT	74	5	6,80%	2,94
AUCAZEIN	65	9	13,80%	5,29
AUDRESSEIN	116	6	5,20%	3,53
AUGIREIN	65	5	7,70%	2,94
BALACET	19	0	0,00%	0,00
BALAGUERES	199	11	5,50%	6,47
BETHMALE	98	4	4,10%	2,35
BONAC-IRAZEIN	135	7	5,20%	4,12
BORDES SUR LEZ	170	7	4,10%	4,12
BUZAN	26	1	3,80%	0,59
CASTILLON EN C	423	20	4,70%	11,76
CESCAU	141	6	4,30%	3,53
ENGOMER	274	16	5,80%	9,41
GALEY	112	9	8,00%	5,29
ORGIBET	162	12	7,40%	7,06
SAINT-JEAN DU C.	28	2	7,10%	1,18
SAINT-LARY	141	4	2,80%	2,35
SALSEIN	44	3	6,80%	1,76
SENTEIN	154	12	7,80%	7,06
SOR	34	4	11,80%	2,35
UCHENTEIN	23	1	4,30%	0,59
VILLENEUVE EN COUS.	42	5	11,90%	2,94
<b>Totaux</b>	<b>2891</b>	<b>170</b>	<b>5,9</b>	<b>100,00</b>



### Synthèse :

Population de la communauté de communes du Castillonnais= 2973 habitants

**Population des 15-24 ans de l'EPCI=175, soit 5.9 % de la population totale**

(Population des 11-14ans de l'EPCI =113)

**Total des 15-24 ans scolarisés = 102**

15-17 ans scolarisés = 71

18-24 ans = 31

**Nombre des 15-24 ans actifs= 84**, dont 59 avaient un emploi (25 n'avaient donc pas d'emploi) *(le nombre total de scolarisés associés au nb total d'actifs dans la population des 15-24 ans est supérieur au nb total des 15-24 ans ; l'Insee considère en effet qu'un étudiant ayant un emploi est un actif, ce qui explique certains double-compte)*

**Taux de chômage chez les 15-24 ans : 29.8%**

### Les priorités du Projet Educatif porté par la Communauté de communes du Castillonnais en lien avec les questions de mobilité :

- Favoriser la stabilité des familles sur le territoire et stimuler l'implantation de nouvelles familles par le développement de formules d'accueil de la petite enfance notamment. Favoriser l'implication parentale et l'accueil de jeunes parents par un réseau d'écoute et d'appui solidaire s'appuyant sur les initiatives locales notamment.

- Vers la continuité éducative :

- **Soutenir une accessibilité tarifaire et géographique pour toutes les familles aux services éducatifs et aux activités associatives lorsqu'elles existent.**

- Améliorer l'aménagement des locaux scolaires, péri et extrascolaires dans un cadre solidaire entre les communes afin d'offrir les mêmes possibilités d'accès à des espaces d'accueil, de repos, au développement et à la pratique d'activités d'éveil.

- Favoriser le développement d'activités culturelles et sportives sous forme coopérative lorsqu'elles ne peuvent pas être pérennes et sous forme de cycles de découvertes plus adaptés à la réalité du territoire.

- Vers l'implication citoyenne des jeunes :

- Favoriser les projets d'engagement citoyen dans la vie locale pour les jeunes.

- Accompagner les jeunes dans la formalisation et la réalisation de leurs projets.

- **Stimuler l'implication des jeunes dans la vie locale en lien avec un objectif d'immersion sociale et d'accompagnement vers l'autonomie**

**(accompagnement à la scolarité, démarche autour de jobs d'été, relation à l'international...).**

- Approfondir l'état des lieux autour de la jeunesse.



## C. CONDITIONS D'ORGANISATION DE LA MOBILITE AU SEIN DU PNR DES PYRENEES ARIEGEOISES :

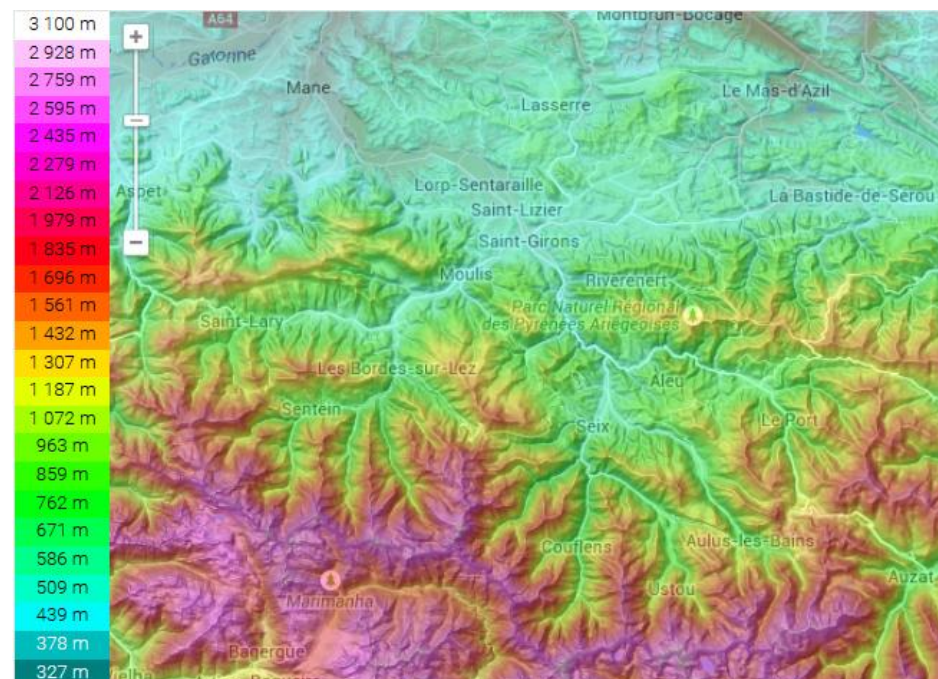
### 1. TERRITOIRE RURAL ET DE MONTAGNE QUI IMPACTE LA DESSERTE DU TERRITOIRE D'ETUDE

« A l'Ouest du département de l'Ariège, le périmètre d'étude du Parc naturel régional unit les plus hauts sommets aux frontières de l'Andorre et de l'Espagne (la Pique d'Estats 3144 m, le Mont Valier 2838 m...) et les plus hautes vallées des avant-monts, jusqu'aux plissements du Plantaurel. »<sup>14</sup>

1 Géographie physique du territoire d'étude – source: <http://fr-fr.topographic-map.com/places/Ariège-220>

Les déplacements et les réseaux de transports sont calqués sur les principaux axes routiers développés au regard d'une géographie contraignante notamment dans la zone dite de montagne, voire de haute montagne des territoires de l'Ariège. Pour les habitants des zones rurales et de montagne, les déplacements ne se calculent dès lors plus en distance kilométriques mais en distance temps.

Notre territoire d'étude se caractérise ainsi par un certain nombre de facteurs peu propices a fortiori au développement voire au maintien des services et des équipements, comme le rappelle le diagnostic élaboré en préfiguration de la création du parc naturel régional de Pyrénées Ariégeoises dont le projet de territoire a pour objet justement de contribuer à la revitalisation d'un espace de 2500km<sup>2</sup> vécu par près de 45 000 habitants selon le dernier recensement 2011.



<sup>14</sup> Source : Diagnostic du Territoire – Rapport de synthèse 2007 (révision en 2008)- Parc naturel régional des Pyrénées ariégeoises-



Il rappelle les grandes caractéristiques du PNR PA et que l'on peut reprendre à notre compte sur le territoire des 3 communautés de communes : **2 Carte de visite du territoire d'étude TEAMM PNR PA 2015**

- « Le territoire souffre d'un ensemble de difficultés communes au Massif pyrénéen (<http://www.datarpyrenees.gouv.fr/fr/pyrenees/analyses>) :
- La faiblesse des revenus agricoles et la dépendance au dispositif d'aides publiques ;
  - La fragilité du tissu industriel ancien et du thermalisme ;
  - La situation périphérique au sein des ensembles économiques dans lequel il s'inscrit ;
  - L'enclavement et les difficultés des relations entre territoires.
  - Les insuffisances de son armature urbaine et des services en général ; »

**Quelle stratégie doit-elle être adoptée en matière de mobilité pour soutenir les projets portés par le PNR des Pyrénées Ariégeoises depuis sa création alors qu'il n'a pas de compétences propre en la matière ?**

## **2. LE TERRITOIRE D'ETUDE, SOUS INFLUENCE DU POLE D'EQUIPEMENTS ET D'EMPLOIS DE SAINT-GIRONS**

Si la couverture territoriale en matière d'offre de transport et si le déploiement des réseaux de communication dépendent de l'orographie, des conditions météorologiques hivernales (fermeture de certains cols), cette influence n'est que partielle. La densité d'implantation des activités économiques décroît à mesure que ces conditions se font plus pressantes et détermine également la structuration des réseaux de communication et les flux animés par les pôles d'équipement et zones d'emploi<sup>15</sup>.

Les 2 zones d'emplois qui intéressent cette recherche-action sont la zone d'emploi de Saint Girons (bassin de vie de Salies-du Salat et surtout de Saint-Girons), sur la partie ouest de l'Ariège et la zone d'emploi de Pamiers-Foix qui couvre 7 bassins de vie dont celui de Tarascon-sur Ariège.

---

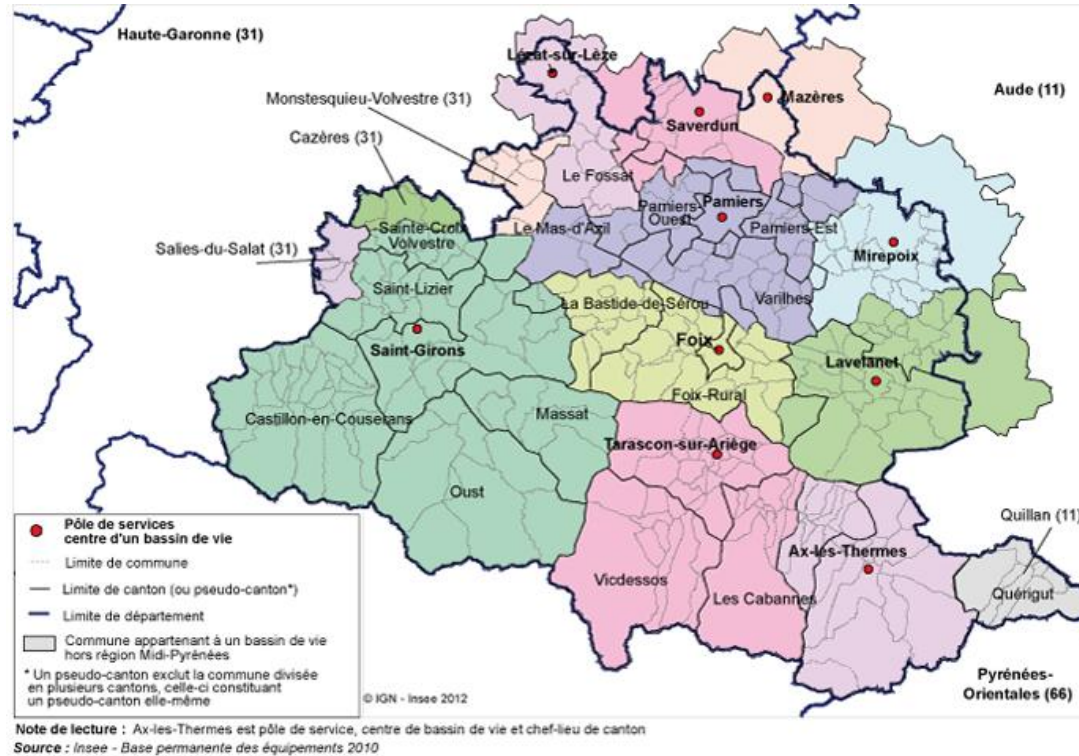
<sup>15</sup> Le découpage en zones d'emploi constitue une partition du territoire adaptée aux études locales sur le marché du travail. Le zonage définit aussi des territoires pertinents pour les diagnostics locaux et peut guider la délimitation de territoires pour la mise en œuvre des politiques territoriales initiées par les pouvoirs publics ou les acteurs locaux.



# PROJET TEAMM

Territoires d'expérimentation d'actions de mobilité innovantes en zone de montagne

## 3 Les pôles d'emploi en Ariège (Insee 2012)



Les déplacements du quotidien sont structurés en effet par l'implantation des pôles d'emploi et des pôles de services et d'équipement. L'armature territoriale ainsi déterminée participe du fonctionnement des territoires vécus.

« Les conditions d'accès à l'activité d'une part et aux équipements et services d'autre part contribuent à décrire le cadre de vie des habitants »<sup>16</sup>.

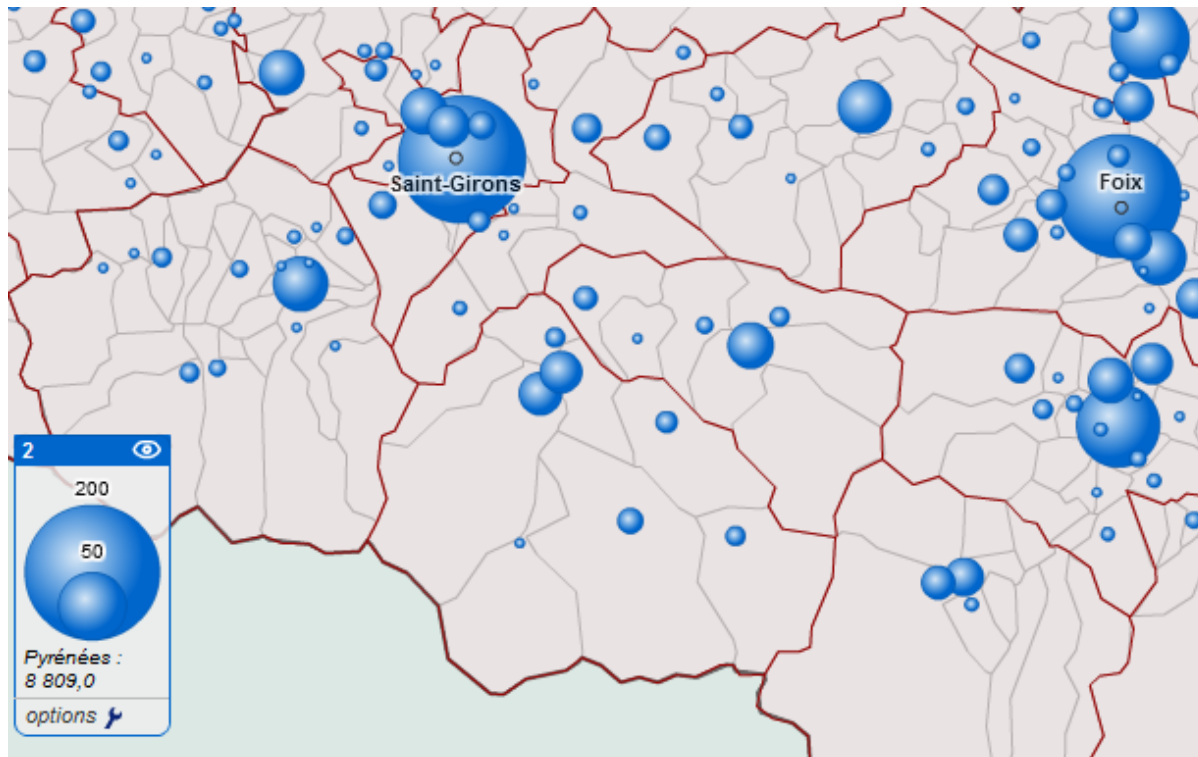
**Une zone d'emploi** est un espace géographique à l'intérieur duquel la plupart des actifs résident et travaillent, et dans lequel les établissements peuvent trouver l'essentiel de la main d'œuvre nécessaire pour occuper les emplois offerts. « A partir des déplacements domicile-travail, elles sont définies chacune autour d'une unité urbaine qualifiée de pôle d'emploi ».

**Le bassin de vie** est le plus petit territoire sur lequel les habitants ont accès aux équipements et services les plus courants. Ils sont classés en 6 grands domaines: services aux particuliers, commerce, enseignement, santé, sports, loisirs et culture, transports.

<sup>16</sup> Source : Insee Dossier Midi-Pyrénées n°2, 2014 – L'accès aux emplois et aux équipements en Midi-Pyrénées



#### 4 Répartition des services "essentiels" sur le territoire d'étude TEAMM PNR PA 2015 - source: Sig-Pyrénées(2012)



Les conditions d'accès à l'activité, aux services et aux équipements sont hétérogènes à l'échelle de ces deux zones d'emploi. Concernant le bassin de vie de Saint-Girons, ces conditions sont difficiles voire très difficiles selon l'Insee.

Le bassin de vie de Saint-Girons se caractérise par une structuration autour d'un pôle de services centre. Le bassin de vie de Saint-Girons est qualifié de bassins de vie rural animé par une ville ou unité urbaine de + de 5000 emplois.

Les anciens chefs lieux de canton que sont Massat (CC du Canton de Massat), Oust (CC du Canton d'Oust) et Castillons en Couserans (CC du Castillonnais) offrent des services de la gamme intermédiaire pour l'ensemble des communes et de leur hameaux les plus proches tenant ainsi pour rôle de pôle de service intermédiaire.

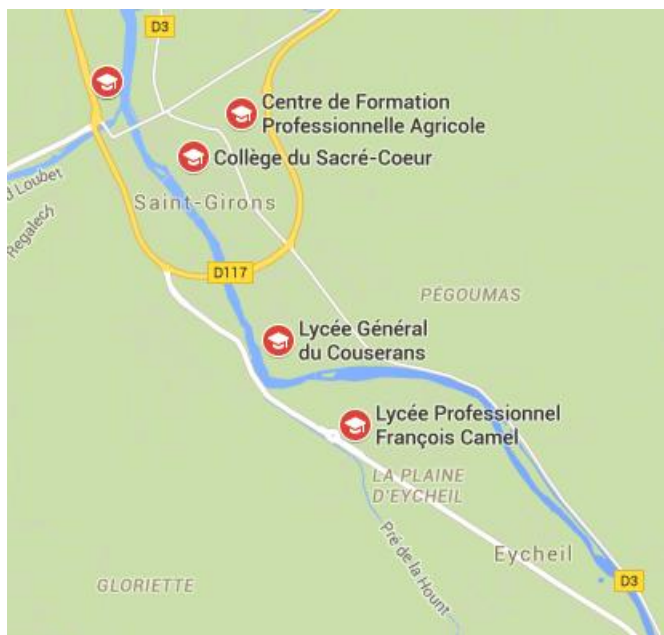




## L'offre de scolaire du Couserans: lycée d'enseignement général, lycées professionnels, centre de formation professionnelle agricole

La carte des transports reflètent la carte scolaire pour partie puisque une grande partie des usagers des lignes régulières sont les enfants, adolescents et jeunes adultes inscrits dans les établissements scolaires du second degré<sup>17</sup>.

### 5 L'offre de formation sur Saint Giron



### L'offre de formation d'enseignement à l'échelle de l'Ariège (source : [www.letudiant.fr](http://www.letudiant.fr))

<u>Etablissement</u>	<u>Statut</u>	<u>Ville</u>
<a href="#">CFA EN Saverdun</a>	Public	Saverdun
<a href="#">IFCAP Saint-Paul-de-Jarrat</a>	Privé sous contrat	Saint-Paul-de-Jarrat
<a href="#">IFSI Pamiers</a>	Public	Pamiers
<a href="#">Lycée agricole Pamiers</a>	Public	Pamiers
<a href="#">Lycée du Castella Pamiers</a>	Public	Pamiers
<a href="#">Lycée du Couserans Saint-Giron</a>	Public	Saint-Giron
<a href="#">Lycée Gabriel-Fauré Foix</a>	Public	Foix
<a href="#">Lycée Mirepoix</a>	Public	Mirepoix
<a href="#">Toulouse Jean-Jaurès - antenne universitaire de Foix</a>	Public	Foix
<a href="#">Toulouse Jean-Jaurès - ISTHIA Foix</a>	Public	Foix

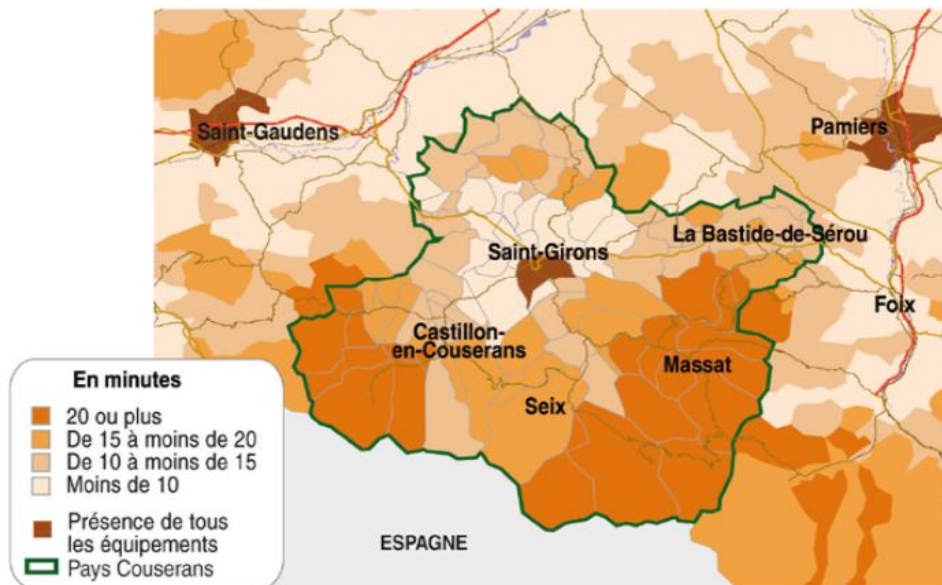
<sup>17</sup> L'enseignement du second degré regroupe l'enseignement dispensé dans les collèges, les lycées d'enseignement général et technologique, les lycées professionnels du ministère de l'Éducation nationale ou d'autres ministères (principalement le ministère de l'Agriculture). (Source INSEE)





Néanmoins, Saint-Girons polarise une grande partie des flux quotidiens du Couserannais et notamment du Haut-Couserans dont une grande partie se trouve à plus de 20 minutes d'accès en voiture (cf. carte « Temps moyen d'accès aux équipements intermédiaires : le territoire d'étude TEAMM éloigné des pôles ») de Saint-Girons.

### 6 Temps moyen d'accès aux équipements intermédiaires : le territoire d'étude TEAMM éloigné des pôles



*Note de lecture : la gamme intermédiaire comprend 31 équipements dont police-gendarmerie, supermarché, collège, laboratoire d'analyses médicales, ambulance, bassin de natation.*

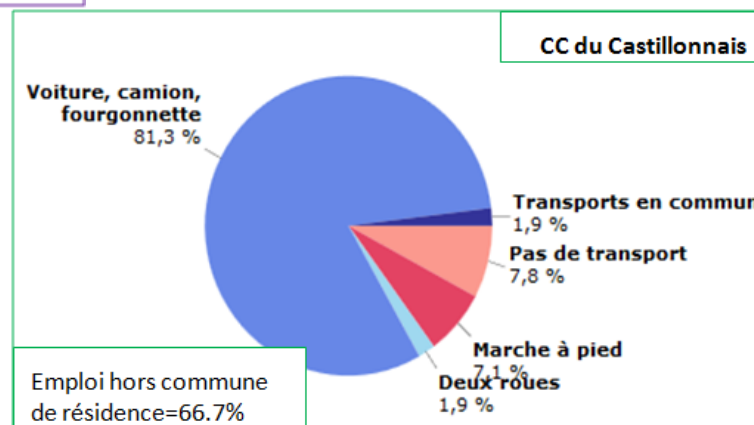
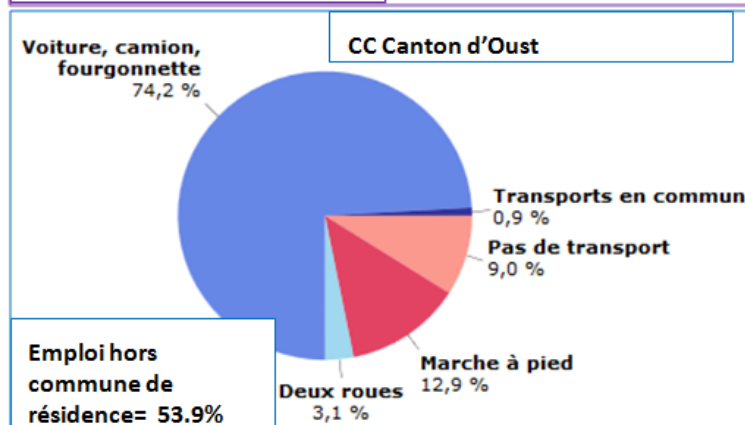
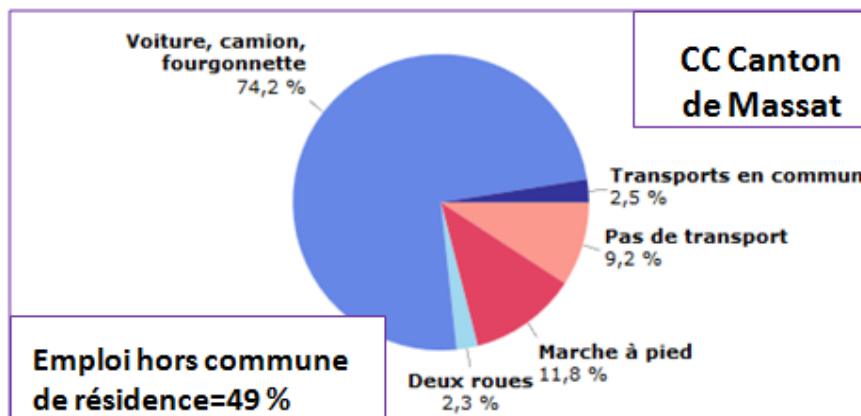
Les habitudes quotidiennes de déplacement sont structurées par les trajets réalisés entre le domicile et le lieu d'étude et/ou de travail. Les choix modaux qui en découlent reflètent dès lors la possibilité pour les personnes concernées d'utiliser ou non des modes de transports collectifs, partagés, ou individuels. Ces choix seront déterminés au regard du niveau d'accessibilité au réseau depuis le domicile, de la qualité de la solution de transport envisagée (rapport entre l'offre tarifaire, la durée du transport, le confort, la grille horaire, la fiabilité du service).



# PROJET TEAMM

Territoires d'expérimentation d'actions de mobilité innovantes en zone de montagne

Sur le territoire d'étude, la voiture constitue ainsi le premier mode de déplacement des personnes vivant sur les 3 communautés de communes pour les déplacements au quotidien :





## PROJET TEAMM

Territoires d'expérimentation d'actions de mobilité innovantes en zone de montagne



Cette tendance n'est pas surprenante. Elle reflète une réalité partagée par les zones de vie rurales faiblement urbanisées et relativement mal desservies. Ainsi à titre de comparaison, en région Midi-Pyrénées la part de l'usage de la voiture en 2012 pour les trajets quotidiens était de 77%. Cette tendance est plus marquée en Ariège (81.2%).

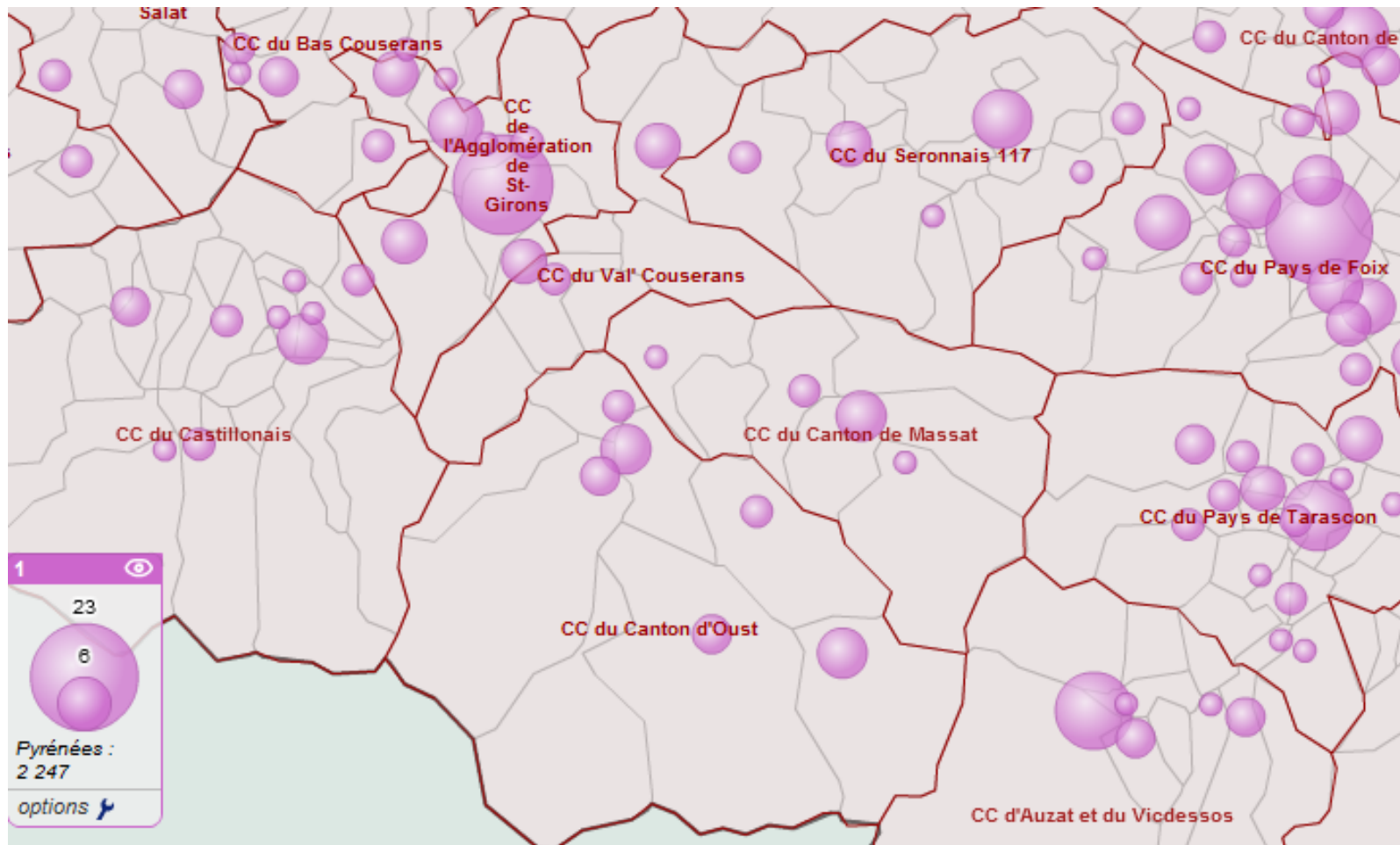
Si il ne s'agit pas de caractériser le territoire d'étude comme étant enclavé, les trois communautés de communes se trouvent néanmoins à la fois en périphérie du principal pôle de services et d'emploi et paradoxalement sous influence de ce même pôle urbain, tant dans les déplacements quotidiens que pour l'accès aux services et équipements qui répondent à des besoins plus ponctuels (les loisirs).



# PROJET TEAMM

Territoires d'expérimentation d'actions de mobilité innovantes en zone de montagne

7 Répartition des équipements sportifs sur le territoire d'étude TEAMM PNR PA (2012)- source: Sig -Pyrénées





« Près de la moitié (47%) de l'offre d'équipement sportifs est concentrée sur 4 communautés de communes qui représentent 18% du territoire »

Au total ce sont 801 équipements sportifs qui sont recensés sur le département de l'Ariège

L'offre d'équipement sportif sur le Bassin de vie de Saint-Girons est largement structurée par l'offre existante sur la Communauté de Communes de l'Agglomération de Saint-Girons (61 sur 133 sur cette partie du territoire du PNR des Pyrénées ariégeoises).

Ensemble, les 3 CC (Castillonnais, Canton d'Oust, et Canton de Massat) offrent moins du 1/3 de l'offre d'équipement sportif.

De même l'implantation des associations sportives conforte l'idée d'une dépendance notable des jeunes (public cible de la recherche action TEAMM PNRPA 2015) souhaitant participer à des activités sportives.

Les clubs sportifs implantés sur les différentes intercommunalités qui nous concernent se répartissent de la façon suivante :

- La communauté de communes de Saint-Girons : 53 clubs sportifs
- La communauté de communes du Canton d'Oust : 12 clubs sportifs
- La communauté de communes du Castillonnais : 7 clubs sportifs
- La communauté de communes du Canton de Massat : 2 clubs sportifs.

Cet état des lieux reste cependant à relativiser : le niveau d'équipement doit être également rapporté à la densité de population. Le rapport établi par le bureau d'étude Concevo souligne ainsi que le taux d'équipement des territoires du Haut Couserans ne sont pas les plus faibles. Par contre ce taux d'équipement moyen par habitants reste de toute évidence une réalité statistique qui ne réduit physiquement pas les réalités géographiques et les distances à parcourir pour y accéder comme le démontre l'étude : « Le temps de déplacement « domicile-lieu de pratique » est en moyenne de 15 min sur le département de l'Ariège. Cette moyenne, qui paraît raisonnable, cache en réalité de réelles disparités en fonction de la communauté de communes d'habitation »<sup>18</sup>.

8 Equipements sportifs (Hors Espaces, Sites et itinéraires) - source:Schéma départemental du sport en Ariège (2012-2013 CD09)

Tableau 1 : Nombre d'équipements sportifs par Communauté de Communes.

	Nb équipements	% du nb total d'équipements
CC du Pays de Pamiers	133	16,6%
CC du Pays de Foix	106	13,3%
CC du Pays d'Olmes	77	9,6%
<b>CC de l'Agglomération de Saint-Girons</b>	<b>61</b>	<b>7,6%</b>
CC du Pays de Mirepoix	53	6,6%
CC des Vallées d'Ax	51	6,4%
CC du Canton de Varilhes	45	5,6%
CC du Pays de Tarascon	42	5,3%
CC de Lèze	37	4,6%
CC de Saverdun	32	4,0%
CC d'Auzat et du Vicdessos	24	3,0%
<b>CC du Canton d'Oust</b>	<b>24</b>	<b>3,0%</b>
CC de l'Arize	21	2,6%
CC Seronnais 117	21	2,6%
<b>CC Castillonnais</b>	<b>18</b>	<b>2,3%</b>
CC du Bas Couserans	15	1,9%
CC du Volvestre Ariégeois	10	1,3%
CC du Donezan	9	1,1%
<b>CC du Canton de Massat</b>	<b>8</b>	<b>1,0%</b>
CC du Val Couserans	7	0,9%
CC Moyenne Vallée de l'Hers	4	0,5%
Villeneuve du Latou (sans CC)	1	0,1%

Source : « Etude préparatoire au Schéma Départemental des Politiques Sportives de l'Ariège » 2012-2013, CG09, CONCEVO, données RES.

<sup>18</sup> Source : Etude préparatoire au schéma départemental des politiques sportives de l'Ariège – Direction régionale de la jeunesse, des sports et de la cohésion sociale – Etude réalisée par CONCEVO – Mars 2013

9 Temps de déplacement moyen pour accéder aux équipements sportifs (hors APN)- source: Schéma départemental des politiques sportives de l'Ariège, 2013

Communauté de communes de résidence	temps de déplacement moyen « domicile-lieu de pratique »
Ensemble	15 min
CC de l'Agglomération de Saint-Girons	11 min.
CC du Canton d'Oust	13 min.
CC du Castillonnais	23 min.
CC du Canton de Massat	25 min.

Selon cette étude, le mode de transport le plus largement utilisé pour accéder au lieu de pratique est une nouvelle fois la voiture (72%). La pratique du covoiturage sur l'ensemble du département est de 12%. Les modes doux représentent 15% des usages. Par contre l'utilisation des transports en commun ne ressort absolument pas dans cette étude.

La desserte en transport collectif fait montre de la capacité des collectivités en charge de l'organisation des transports, inter-urbains notamment, à rendre accessible aux administrés les ressources du territoire, dans un contexte rural qui part nature complexifie cette problématique. Elle est d'autant plus complexe dans un contexte global de fragilisations des ressources financières et de l'importance du maintien à l'équilibre des comptes publics.

A travers ces quelques éléments de contextes extraits de l'Insee et des travaux menés par le Conseil départemental de l'Ariège, un constat semble ressortir, celui de l'inadéquation des solutions de mobilité existantes face aux besoins de déplacements des usagers potentiels.

Le territoire d'étude de la recherche-action TEAMM menée sur le territoire du PNR des Pyrénées Ariégeoises fait partie des territoires d'Ariège « partiellement » desservis (fréquence faible, schéma d'organisation calqué sur les rythmes scolaires, commune non desservies en période de vacances scolaires) et qui pâtissent de surcroît d'un éloignement notable au principal pôle d'équipement et de service, Saint-Girons.





# PROJET TEAMM

Territoires d'expérimentation d'actions de mobilité innovantes en zone de montagne



Pour y répondre, différentes solutions sont organisées sur le territoire de l'Ariège et spécifiquement sur le territoire d'étude : cependant, un grand nombre de dysfonctionnements alimentent les réticences des personnes : tarifs, communication, horaires, dimensionnement des véhicules, attente, manque d'aménagement ... autant de chantiers nécessaires que les différentes autorités organisatrices ont d'ores et déjà engagés. C'est notamment le sens de la nouvelle politique tarifaire à 1 euro expérimentée sur quelques lignes régulière (Foix-Saint-Girons notamment) engagée par le Conseil départemental de l'Ariège en juillet 2015.



### 3. L'ARMATURE DU RESEAU DE TRANSPORTS SUR LE TERRITOIRE D'ETUDE : COUVERTURE CALQUEE SUR LES RYTHMES SCOLAIRES

#### a) L'offre de transport à l'échelle ariégeoise

En 2015, alors que les lois MAPTAM et NOTRe redistribuent les cartes de compétences sur fond de renforcement du rôle de la région et des intercommunalités, le Conseil départemental a lancé un programme qui vise à remodeler son réseau de transport inter-urbain et redéfinir sa politique tarifaire.

Jusqu'à présent, la répartition des compétences en matière de transport s'organisait de la façon suivante :

#### La Région Midi-Pyrénées avait à sa charge :

- Le transport régional ferroviaire (TER)
- Le transport inter-urbain régional (Bus TER). Plusieurs lignes de Bus couvraient le département de l'Ariège jusqu'à fin 2014 : au 1er janvier 2015, 3 lignes ont été supprimées<sup>19</sup>. Il ne reste plus que la ligne Toulouse-Boussens-Saint-Girons à l'ouest du territoire et la ligne RRR952 Lavelanet-Pamiers à l'Est du PNR des Pyrénées ariégeoises. Seule cette dernière concerne directement le territoire d'étude TEAMM PNR 2015, puisqu'elle assure une liaison multimodale possible depuis ou vers la gare ferroviaire de Boussens pour ensuite aller vers Toulouse ou Tarbes notamment.

#### Le conseil Départemental de l'Ariège est compétent en matière de :

- Transport scolaire
- Transport inter urbain pour les voyageurs.

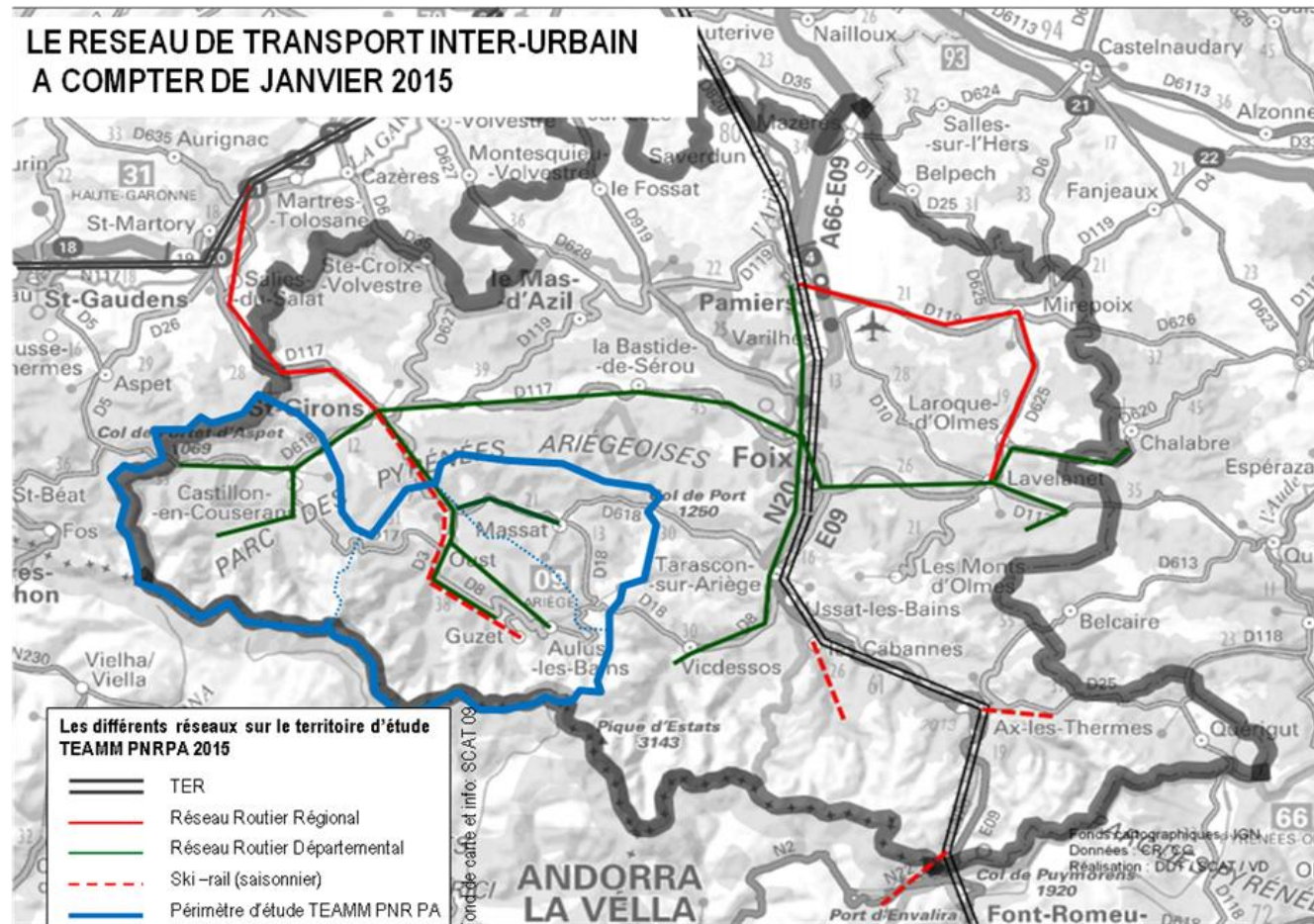
<sup>19</sup> Les lignes supprimées au 1<sup>er</sup> janvier 2015 sont : la ligne 957 : « Ax les Thermes – Foix – Toulouse » (anciennement 947) ; la ligne 958 : « Toulouse – Foix », via vallée de la Lèze (anciennement 948) ; la ligne 950 : « Toulouse – Pamiers – Lavelanet » qui devient la ligne « Pamiers -Lavelanet » (anciennement 940)



# PROJET TEAMM

Territoires d'expérimentation d'actions de mobilité innovantes en zone de montagne

10 Réseau des transports interurbains de l'Ariège - source carte DDT/SCAT09





cget



PROJET TEAMM

Territoires d'expérimentation d'actions de mobilité innovantes en zone de montagne



**Le schéma du réseau de transport (organisation structurelle et offre de service) tel qu'il est proposé actuellement s'appuie dans de nombreux cas sur une offre de transport calquée sur les rythmes scolaires.**

Sur le territoire d'étude TEAMM PNR PA2015, la conséquence est notable puisque la desserte de certaines communes et hameaux n'est plus assurée (ou partiellement via les services de TAD) en périodes de vacances scolaires : c'est le cas notamment pour les communes qui se trouvent en vallées du Biros et de la Bellongue (Communauté de communes du Castillonnais), pour les communes de la vallée d'Ustou (CC du Canton d'Oust) et pour les communes de la Communauté de communes du Canton de Massat.

- Les EPCI peuvent saisir la compétence transport par délégation de compétence du Conseil départemental pour l'organisation notamment du transport urbain intercommunal.

C'est le cas du SYCOSERP dans le Couserans qui a été créé en 2000. Une étude menée en 2001-2002 à l'initiative de trois intercommunalités<sup>20</sup> sur l'opportunité d'un service de Transport à la Demande (TAD) a permis de développer cette compétence en matière de Transport . Aujourd'hui le SYCOSERP regroupe les communautés de communes du Bas Couserans, Val Couserans, Volvestre Ariégeois, Canton de Massat, ainsi que les communes de Montjoie en Couserans, Eycheil et Saint-Girons. La communauté d'agglomération de Saint-Girons n'est pas adhérente. La communauté de communes du Canton d'Oust ne l'est plus, faute de fréquentation.

Le principe de développement du service à la demande du Sycoserp (syndicat mixte intercommunal) est de « *donner les moyens aux personnes en difficulté de pouvoir se rendre sur le bourg centre (Saint-Girons, Sainte-Volvestre, Prat-Bonrepaux, et Massat)* » et de « *permettre aux personnes en difficulté d'accéder aux ressources du territoire départemental* » comme il nous a été rappelé par M. Coumes, vice-président du Sycoserp en charge de la commission TAD. La réservation est facilitée par une centrale de mobilité.

D'autres services de TAD viennent couvrir et appuyer le réseau de transport inter urbain de l'Ariège, mais ce réseau ne peut cependant doubler les lignes assurées par les opérateurs de transports sous délégation de service public pour éviter une mise en concurrence. La communauté de communes du Castillonnais fait figure de précurseur en matière de service de transport à la demande puisque le service TAD est assuré depuis 1983.

<sup>20</sup> Communauté de communes du Bas-Couserans, du Val Couserans et Volvestre ariégeois



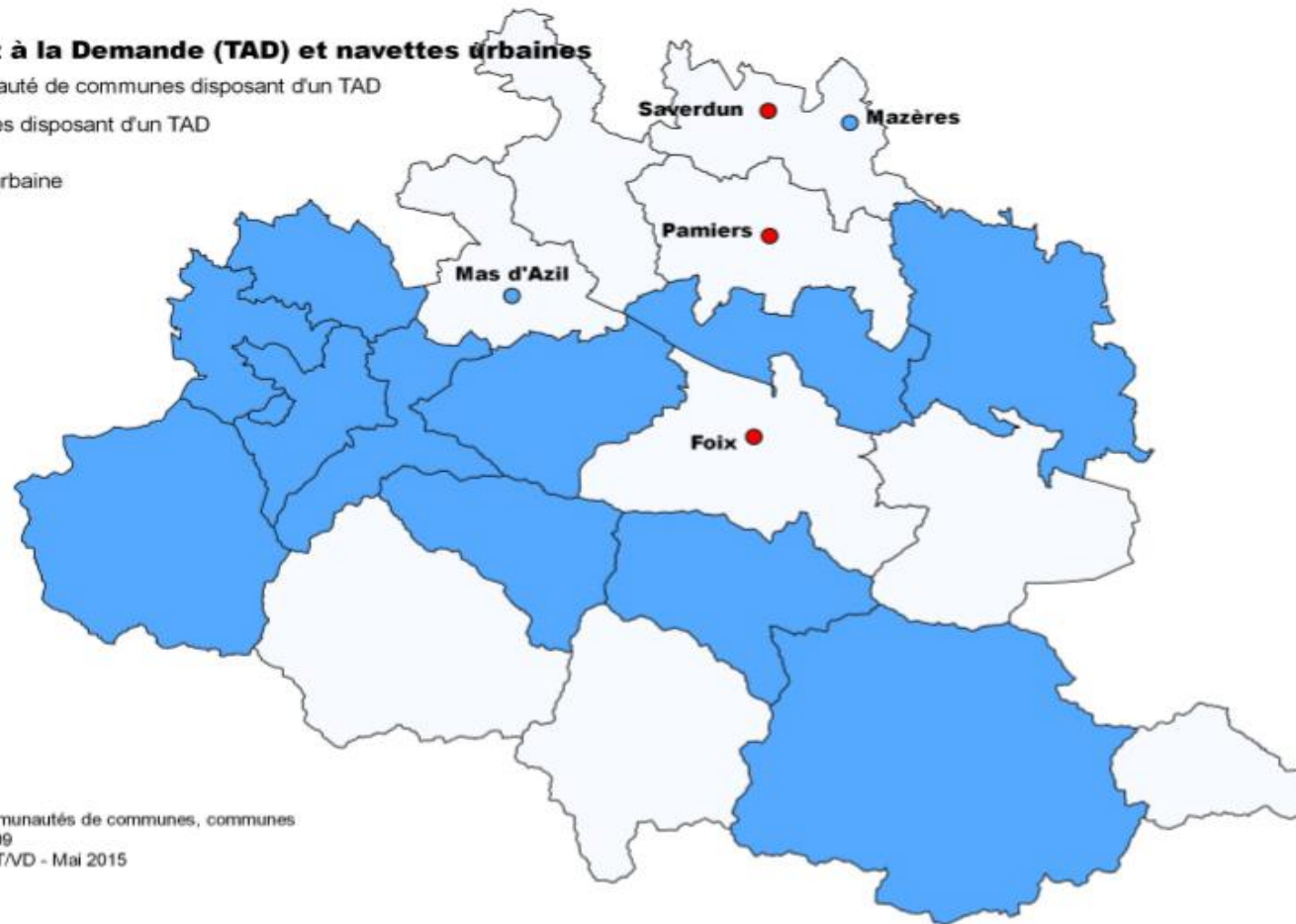
# PROJET TEAMM

Territoires d'expérimentation d'actions de mobilité innovantes en zone de montagne

11 Couverture territoriale du service de Transport à la Demande en mai 2015- source: DDT09- SCAT/VD

## Transport à la Demande (TAD) et navettes urbaines

- communauté de communes disposant d'un TAD
- communes disposant d'un TAD
- Navette urbaine



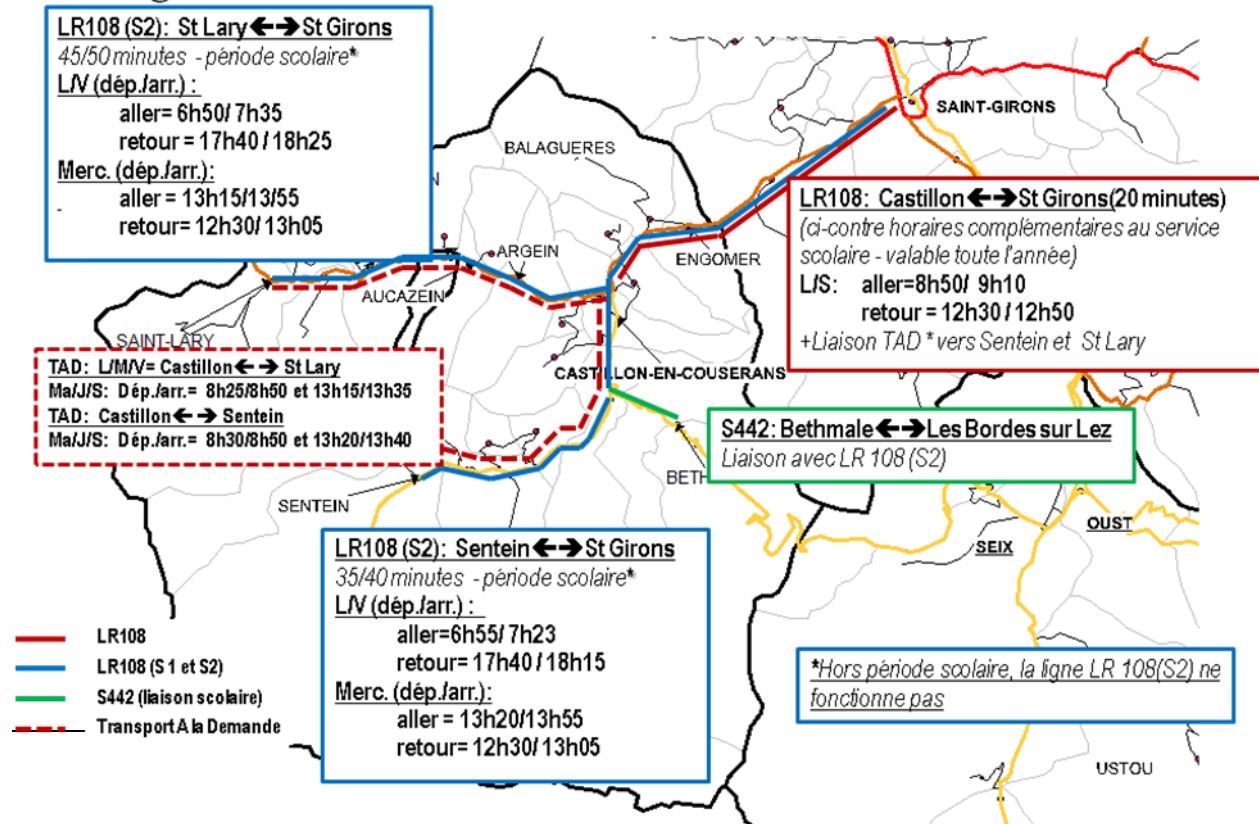
Source : communautés de communes, communes  
Fonds : DDT09  
DDT09 -SCAT/VD - Mai 2015



b) L'offre de transport à l'échelle du territoire d'étude<sup>21</sup>

12 La structuration du réseau de transport sur le territoire de la CC du Castillonnais - Carte PNR pyrénées Ariégeoises 2015

Organisation de l'offre de mobilité sur La CC du Castillonnais



Le réseau de transport en commun desservant le territoire de la Communauté de communes du Castillonnais est structuré par les lignes LR 108 (S1 et 2), et S442. Ce sont des lignes régulières exploitées en Délégation de Service Public renouvelée en 2014 pour un bail de 9 ans, dont l'exploitation repose avant tout sur un service scolaire

Le schéma de desserte qui prévaut est calqué principalement sur les rythmes scolaires : en périodes de vacances scolaires, les zones concernées ne sont plus desservies par ces lignes régulières.

<sup>21</sup> Cf. annexes relatives aux horaires des lignes régulières et à la demande de transport sur chacun des territoires intercommunaux



## PROJET TEAMM

Territoires d'expérimentation d'actions de mobilité innovantes en zone de montagne

### La communauté de commune du Castillonnais

Nom du Transporteur	Ligne	Com. desservies	Destination
CARS Emile Rives	LR108 (V1)	Sentein Bonac Uchentein Les Bordes sur Lez Castillon Arrout	LP Bergès LP Camel L. du Couserans
CARS Emile Rives	LR108 (V2)	St Lary (Abribus) Augirein Orgibet (Abribus) Augistrou Illartein Aucazein Argein Audressein Arrout Cescau Balaguères Culat Engomer	LP Bergès LP Camel L. du Couserans

« Malgré la volonté d'accompagner ou d'offrir des services de covoiturage, les habitants ont pris l'habitude de se prendre en charge seul et cette indépendance face à certaines difficultés de la vie quotidienne ne favorise pas l'entraide. (...) Plusieurs propositions de covoiturage ont été faites à des personnes qui semblaient en avoir besoin, sans succès ! (...) Dans le cadre de l'activité de l'association Echange et solidarité des 4 vallées, les bénévoles ont quelques difficultés à convaincre les personnes concernées du bénéfice tiré des actions d'accompagnement proposées »

Une habitante de Bonac-Irazein - le 18/06/15

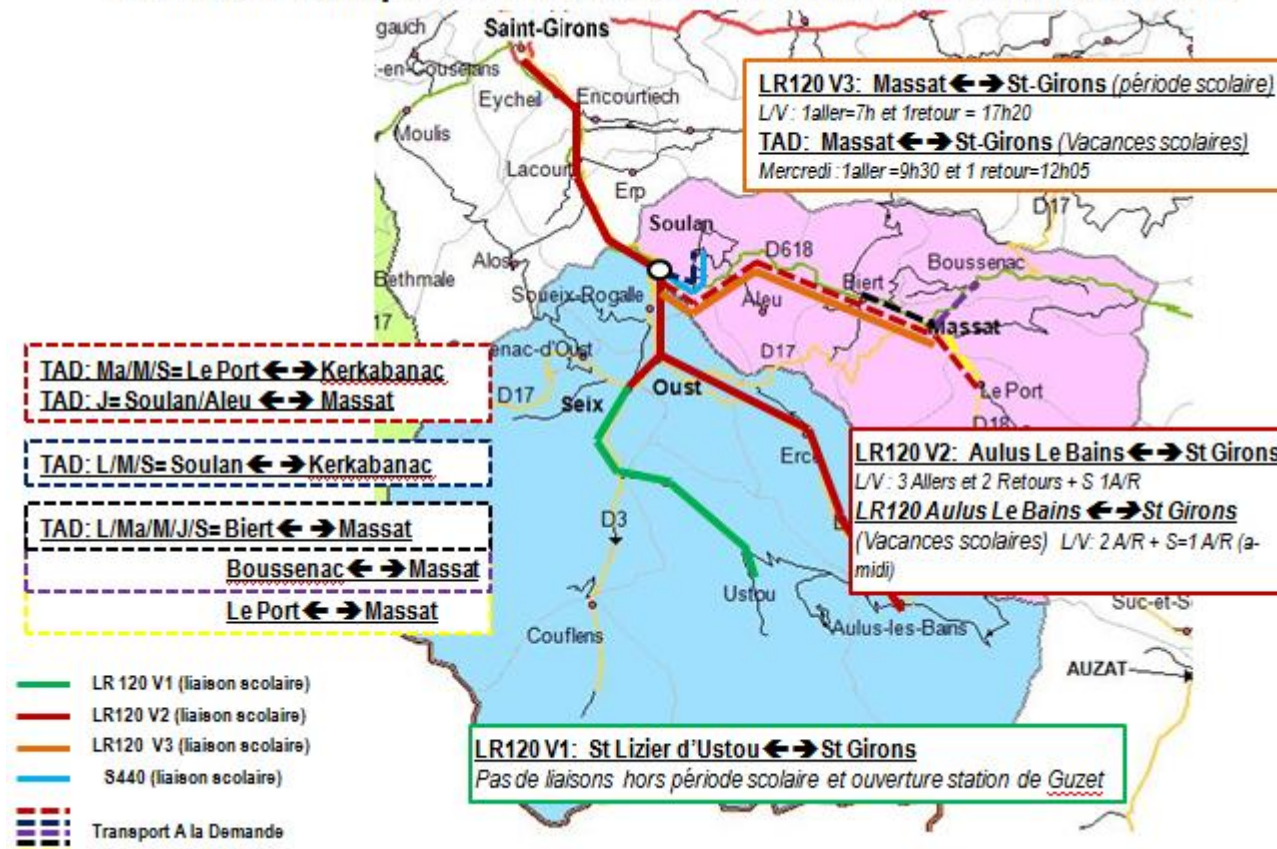
« Le coût des transports en bus est trop cher entre Bonac-Irazein et Castillon (4.8€ par trajet). Ce prix est valable pour tout voyageur même les collégiens qui par ailleurs paient une cotisation annuelle de 60 à 70 € pour aller au collège. »

Mme la Mairesse de Bonac-Irazein - le 18/06/15



13 Le réseau de transport en commun desservant le territoire des Communautés de communes des Cantons de Massat et d'Oust source carte: PNR des Pyrénées Ariégeoises 2015

## L'Offre de transport sur les CC des Cantons de Massat et d'Oust



La communauté de communes du Canton d'Oust n'est plus desservie depuis 2008 par le service de Transport à la Demande (TAD) du SYCOSERP.

Hors périodes scolaires, les 3 lignes régulières LR120 (V1, V2 et V3) ne sont plus en service. Des lignes de substitution sont néanmoins assurées :

1/ St-Lizier d'Ustou et St-Girons → une ligne assure la liaison vers Guzet en période d'ouverture de la station. En période de vacances d'été aucun service n'est assuré hors une piscine extérieure est ouverte sur cette même période estivale à Guzet.

2/ En vacances scolaires un service de transport est assuré vers la station touristique d'Aulus-les-bains : en semaine (2 Allers/Retours) et le samedi (1A/R).

3/ La LR 120 qui dessert la Communauté de communes de Massat est remplacée en période de vacance scolaire par un service de TAD le mercredi uniquement avec 1 A/R. Dans cette communauté de communes, ce déficit de transport collectif est sans doute à l'origine du développement de comportement alternatif en matière de mobilité ; le covoiturage et l'autostop y





sont développés (cf. : résultat de l'enquête organisée dans le cadre de la recherche-action TEAMM).

### La communauté de communes de Massat :

Nom du Transporteur	Ligne	Com. desservies	Destination
COURET Jean Marc	S440	Soulan (St-Pierre-Kercabanac)	Correspondance avec LR 120
SARL DENAMIEL	LR120 (V1)	Soulan(Kercabanac)	LP Camel L. du Couserans LP Bergès
SARL DENAMIEL	LR120 (V2)	Soulan	Idem
SARL DENAMIEL	LR120 (V3)	Massat Biert Aleu Soulan(Kercabanac)	Idem

### La communauté de commune du Canton d'Oust

Nom du Transporteur	Ligne	Com. desservies	Destination
SARL DENAMIEL	LR120(V1)	<b>Aulus les Bains</b> Ercé Oust Seix Soueix	LP Camel L. du Couserans LP Bergès
SARL DENAMIEL	LR120 (V2)	<b>Ustou</b> Seix Oust Soueix Soulan	Idem

## Se déplacer à partir d'Ustou Guzet en été

Tous les moyens de transports pour les curistes, les randonneurs, les GR10 qui souhaitent arriver ou terminer leur parcours à Aulus.



⚠ Il n'y a pas de transports publics reliant les villages d'Ustou ou Guzet vers Saint-Girons en période estivale. L'arrêt de bus le plus proche se situe à Seix pour Ustou ou Aulus les Bains pour Guzet.



### III. LES RESULTATS DE L'ENQUETE :

#### A. DES SUREPRESENTATIONS DANS LE PANEL DE REPONSES OBTENUES

L'objectif attendu pour cette enquête était d'atteindre un nombre de réponses assurant la représentativité de l'enquête (100 à 150 réponses) tout en respectant les équilibres locaux et les caractéristiques de notre public cible : les 15-24 ans. Les personnes relais ont tenu un rôle déterminant dans l'administration du questionnaire. Délégués communaux du PNR et élus, coordinatrices des programmes éducatifs locaux, travailleurs sociaux (Mission Locale 09, Association Irisse/Iskra), accueil jeunesse intercommunaux, CFA de Foix, Lycée professionnel Bergès, du Couserans, Camel... tous ont contribué au retour des questionnaires.

Le nombre de questionnaires total obtenu est de 177. 14 questionnaires n'ont pas été retenus puisqu'ils n'étaient pas recevables au vu de la qualité des réponses (incomplète, domicile hors territoire d'étude...). **L'analyse qui suit porte donc sur un échantillon de 163 personnes.**

En terme quantitatif 1/3 du public cible potentiel (484 jeunes ont été recensés en 2011 par l'Insee sur le territoire d'étude) a été interrogé. Ce retour quantitatif des réponses obtenues permet de mener le travail d'analyse. Les règles de représentativité soulignent en effet que l'étude d'une population doit être basée sur un échantillon compris à minima à 20% de la population totale potentielle.

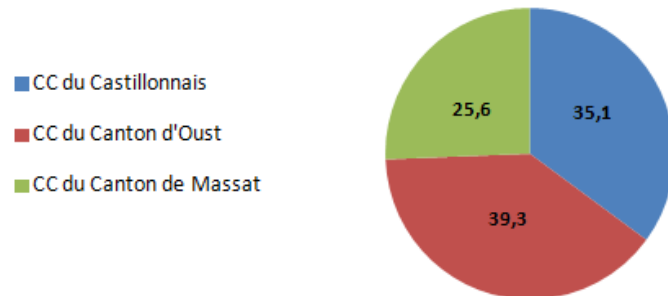
*Précision sur les critères de discrimination : La validité de la réponse enregistrée étant liée au niveau d'ancrage territorial, nous avons retenu le lieu principal de domiciliation de la personne interrogée, y compris pour les étudiants de plus de 18 ans. Pour ces derniers, le domicile principal correspond au lieu où ils poursuivent leurs études. Cependant un grand nombre de ces jeunes gardent leur adresse de rattachement au domicile des parents. Dans cette enquête, nous n'avons pas cherché à faire de distinction et il a été systématiquement retenu le nom de la commune déclarée par la personne interrogée qui faisait partie des territoires d'études.*

#### 1. L'ECHANTILLON AVANT PONDERATION PAR REDRESSEMENT

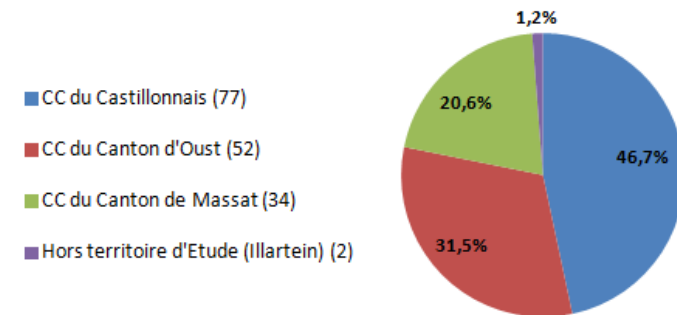
##### a) La répartition géographique des réponses : le Castillonnais en surreprésentation

Au regard de la répartition INSEE 2011 de la population des 15-24 ans sur les territoires d'étude, on relève quelques disparités dans l'équilibre globale des réponses obtenues. Ainsi la Communauté de communes du Castillonnais est le territoire le plus représenté dans l'origine des réponses.

## Répartition de la population totale des 15-24 ans par Communautés de communes (INSEE 2011; échantillon de 484 individus)



## Répartition des réponses des 15-24 ans sur le territoire d'étude (TEAMM PNR PA 2015; réponses exploitées=161)



### Ces disparités sont liées à plusieurs facteurs :

- La démarche d'administration dans les cars scolaires a été nettement plus efficace pour la zone du Castillonnais que pour les lignes de bus couvrant le secteur des cantons d'Oust et de Massat, cela notamment grâce à un accompagnement de l'administration par l'animateur jeunesse du centre Castillonnais. Pour l'autre ligne, l'enquêteur était seul. C'est aussi une des raisons principales des surreprésentations constatées sur le territoire Castillonnais.
- Une appropriation variable de la problématique de la mobilité des jeunes à l'échelle communale. 3 réunions devaient permettre de rencontrer les délégués du PNR et du président de l'intercommunalité et de profiter de cette occasion pour partager les constats locaux en matière de transport et de mobilité, de définir les modes d'administration pour chacun des territoires d'étude. Seule, la réunion dans la Communauté de communes de Castillon a répondu à ces objectifs et vient expliquer en partie le retour important des communes sollicitées.
- Le Castillonnais se différencie des deux autres territoires par un nombre important de « petites communes » dispersé sur un territoire vaste. Ces caractéristiques étaient a priori un inconvénient pour administrer le questionnaire. Finalement, la proximité des délégués communaux aux familles a permis une participation forte des jeunes.

### **b) Répartition par âge de la population cible avant redressement**

La comparaison des données produites par l'Insee lors du Recensement de population 2011 ne nous permet pas de comparer de façon exacte les données qui concernent la tranche d'âge des 15-18 ans et des 19-24 ans, puisque les tranches d'âge ne se recoupent pas stricto-sensu. Il faut donc considérer la comparaison entre les deux graphiques comme un indicateur parmi d'autres permettant de conforter la représentativité des résultats obtenus lors de l'enquête TEAMM PNRPA 2015.



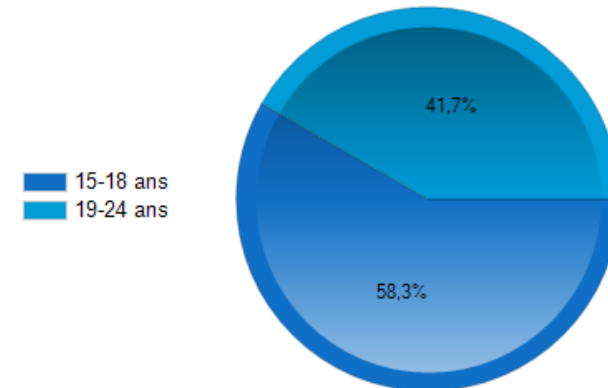
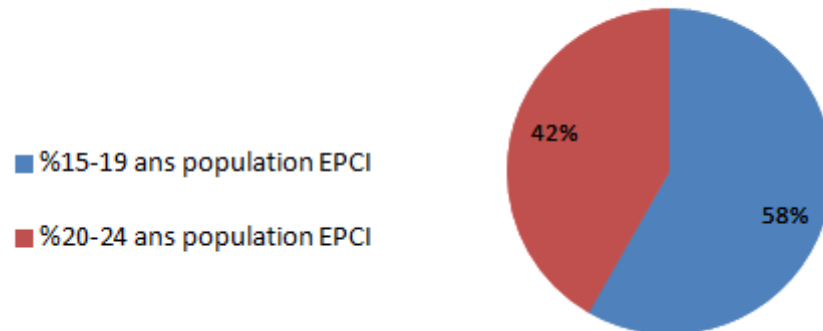
Les tranches d'âge telles que définies dans l'enquête TEAMM PNR PA 2015 sont toutefois très proches de celles extraites de l'Insee. Par ailleurs les questionnaires récupérés respectent globalement les équilibres de la structuration par tranche d'âge, même si certains déséquilibres sont à noter dans chacune des communautés de communes.

Méthode d'exploitation des données : Le graphique présenté ci-dessous (« Répartition par tranche d'âge du public cible (RP2011) ») est extrait du recoupement des données Insee : « Population par âge et par sexe » (tranches d'âge utilisées : 0-14 ans et 0-19 ans) et « Activité et emploi de la population de 15 à 64 ans par sexe et âge » (ensemble de la population des 15-24 ans).

14 Répartition par tranche d'âge du public-cible sur le territoire d'étude (RP2011) 2015

15 Répartition par âge des réponses obtenues au cours de l'enquête TEAMM PNRPA

(population totale des 15-24 ans = 484 source: Insee RP2011)

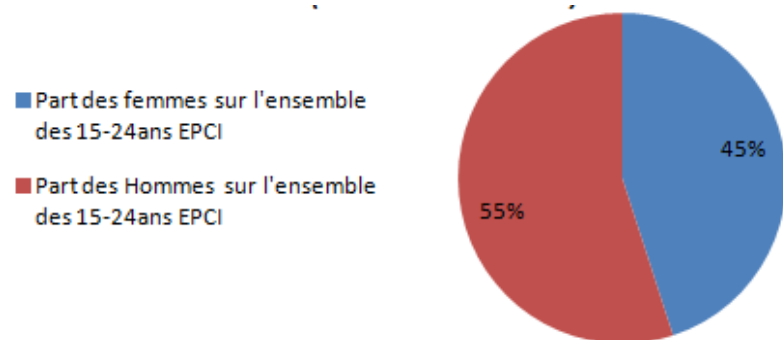


### c) Répartition par sexe de la population cible (avant redressement)

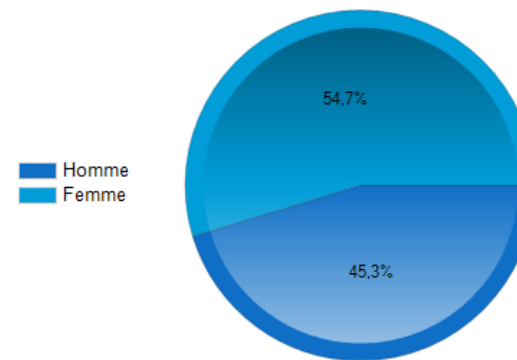
Les jeux d'équilibres statistiques ne sont pas ici respectés : la part des hommes et des femmes interrogées dans le cadre de l'étude TEAMM est inversement proportionnelle en comparaison au recensement de la population cible Insee 2011.



16 Structuration de la population des 15-24 ans sur le territoire d'étude (Insee RP2011)



17 Structuration des 15-24ans du panel observé (enquête TEAMM PNR PA 2015)



Cette répartition pourrait avoir une incidence sur la lecture des résultats. Ainsi, l'« attachement » territorial des femmes de la tranche d'âge étudiée semble moins marqué que pour les hommes qui intègrent le marché du travail plus tôt : le taux d'activité des hommes était bien supérieur à celui des femmes et le taux de chômage pour les femmes de 15 à 24 ans est plus élevé (+5% à 12%) comme le souligne le tableau ci-dessous (données extraites de l'*Insee, RP2011 exploitation principale*). Sur les 3 communautés de communes observées au recensement 2011, les femmes de 15 à 25 ans sont donc les plus exposées aux situations de chômage.

Communauté de communes	taux d'actifs homme 15-25 ans	taux d'actifs femme 15-25 ans	Taux de chômage Homme	Taux de chômage Femme
CC Canton de Massat	62.4%	32.9%	32%	44%
CC Canton d'Oust	53.5%	44.4%	30%	35.5%
CC du Castillonnais	49%	46.8%	26%	35%

Les modes de transport utilisés et les habitudes de déplacement sont impactées par les occupations du quotidien : un actif a plus de chance d'avoir à effectuer des déplacements réguliers qu'une personne à la recherche d'un emploi. Les moyens qu'il devra mettre en œuvre seront par conséquent à la hauteur de ce besoin quotidien : une charge a priori plus maîtrisable qu'une personne sans ressources fixes ou à revenus modestes. L'acquisition d'une voiture, si elle constitue souvent dans les zones d'habitation peu denses une solution de déplacement incontournable, constitue une charge que les personnes ne peuvent assumer sans risquer d'aggraver leur vulnérabilité financière. Les femmes ont dès lors plus de chance, au regard des statistiques, de se trouver face à ces situations de vulnérabilité.



cget



PROJET TEAMM

Territoires d'expérimentation d'actions de mobilité innovantes en zone de montagne



Le déséquilibre homme/femme dans notre panel peut également être altéré par un autre élément de lecture : ce phénomène d'ancrage territorial qui semble moins significatif pour les femmes que chez les hommes de la même tranche d'âge, est-il également lié au taux de scolarisation, plus élevés que celui des hommes, pour les plus de 18 ans ? Si tel était le cas, quelle incidence cela peut-il avoir sur les habitudes de déplacement de ces femmes qui prolongent leurs études, en dehors du territoire puisque l'offre de formation universitaire dans le Couserans ne peut répondre, outre les filières professionnalisantes, à ce besoin ?

A priori, il semble que leurs déplacements soient plus lointains, sans doute moins fréquents, et peut-être moins systématiquement dépendant de la voiture à moins que le niveau de desserte du lieu de départ (domicile des parents) ne constitue un facteur déclenchant d'utilisation de la voiture.

Le taux de scolarité chez les plus de 18 ans et plus largement le statut peuvent influencer le mode de déplacement. Mais de toute évidence l'accès à la voiture constitue une solution souvent incontournable. L'objectif de TEAMM n'étant pas de remettre en cause l'utilisation de la voiture, il s'agit par contre de contribuer à faire évoluer des comportements autosolistes vers des solutions partagées.

**46.1% hommes de notre échantillon sont des actifs contre 26.4% des femmes. 16% des femmes poursuivent leurs études contre 11.8% des hommes.**

Les femmes du territoire d'étude ont un niveau d'étude moyen supérieur aux hommes. Elles poursuivent d'ailleurs plus souvent leurs études post bac. Les hommes se tournent vers des filières professionnalisantes (CAP/BEP).

Dans notre échantillon, 16% **femmes** interrogées (14/84) sont inscrites à l'université, 33%(29/84) ont le BAC (général ou filière technologique) et seulement 4% ont 1 BEP/CAP. Pour information, 37,9% (33/84) ont un permis de voiture et 16% (14/84) ont un permis deux-roues. 26,4%(23/84) font partie de la population active, dont 6 sont en contrat aidé ou d'apprentissage (1/23).

Parmi les **hommes** de notre échantillon (76), 11,8%(9/76) poursuivent leurs études en université, 43,4%(33/76) ont leur bac et 19% ont un BEP/CAP (14/76). Pour information, 31,6% (24/76) ont 1 permis voiture et 25% (19/76) ont un permis deux-roues. 46.1% (35/76) font partie des actifs, dont 18/35 se trouvent en contrat d'apprentissage ou en contrat aidé.

Les Hommes de notre échantillon sont donc a priori plus mobiles que les femmes, mais il est possible qu'ils soient plus souvent « résident permanent sur le territoire d'étude que les femmes de la même tranche d'âge.

Ces données sont comparables aux données d'exploitation du RP 2012 publiées par l'Insee



## PROJET TEAMM

Territoires d'expérimentation d'actions de mobilité innovantes en zone de montagne

### d) Répartition par activité principale (avant redressement)

	Effectifs	% Obs.
Scolarisé au Lycée	73	45,9%
Scolarisé au Collège	14	8,8%
Etudiant boursier	4	2,5%
Etudiant non boursier	11	6,9%
Contrat d'apprentissage	10	6,3%
Stagiaire (plus de 3 mois)	0	0%
Contrat saisonnier	4	2,5%
Contrat aidé (CAE, CUS...)	14	8,8%
CDD	19	11,9%
CDI	6	3,8%
Recherche d'emploi	6	3,8%
Autre	0	0%
<b>Total</b>	<b>159</b>	

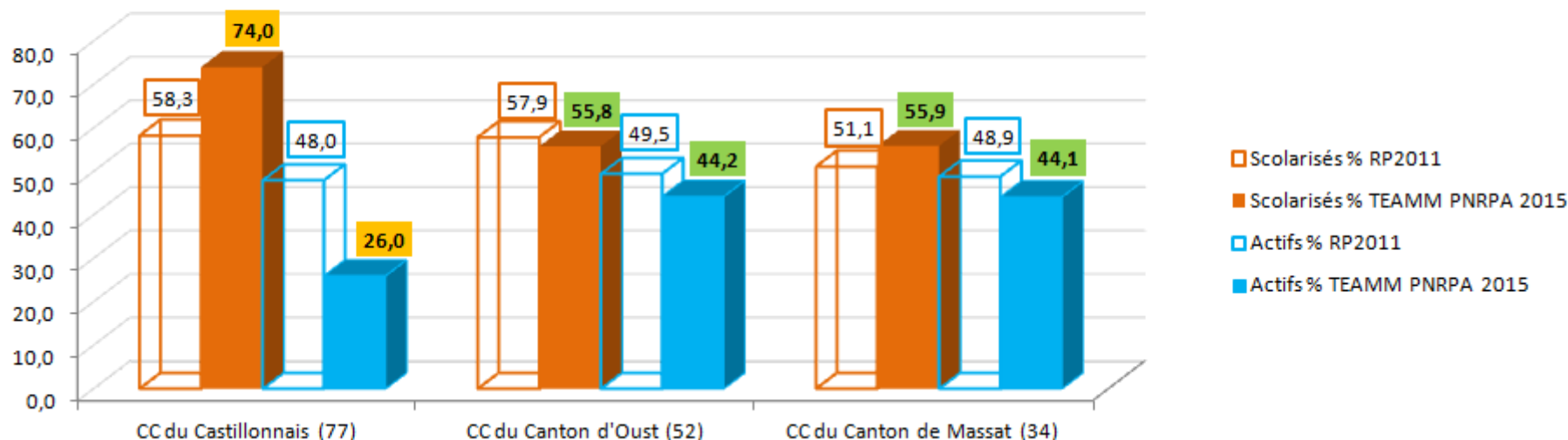
Statut	Nb	%	15-18ans	19-24 ans	PC	2roues
Lycéen	74	45.4%	94.5%	5.5%	5.5%	28.7%
Collégien	14	8.8%	100%	0	0	35.7%
Universitaire	17	10.5%	6.7%	93.3%	93.3%	0
Contrat d'apprentissage	10	6.1%	60%	40%	10%	40%
Contrat aidé (CAE, CUS...)	14	8.6%	7.1%	92.9%	71.4%	0
CDD/Contrat saisonnier/CDI	25(19+3+5)	16.6%	0	100%	81.5%	3.7%
Recherche d'emploi	7	4.3%	33.3%	66.7%	83.3%	16.7%
<b>Total</b>	<b>163</b>	<b>100%</b>				

La structuration par statut de notre panel est globalement proche de celle observée par l'Insee au dernier recensement de population pour les territoires d'études. Comme le montre le tableau ci-dessous et le graphique suivant, quelques disparités sont à relever cependant et à prendre en considération

Communautés de Communes	pop15-25 ans RP2011	nb15-24ans concernés*	Réponses obtenues TEAMM PNRPA 2015	Scolarisés				Actifs			
				%		Nb		%		Nb	
				RP2011	TEAMM PNRPA 2015	RP2011	TEAMM PNRPA 2015	RP2011	TEAMM PNRPA 2015	RP2011	TEAMM PNRPA 2015
CC du Castillonnais (77)	175	186	77	58,3	74,0	102	57	48,0	26,0	84	20
CC du Canton d'Oust (52)	190	204	52	57,9	55,8	110	29	49,5	44,2	94	23
CC du Canton de Massat (34)	131	131	34	51,1	55,9	67	19	48,9	44,1	64	15
	496	521	163	56,3	64,4	279	105	48,8	35,6	242	58



## Comparaison des données Insee RP2011 et données TEAMM PNR PA 2015: "Surreprésentation des données recueillies sur la CC. du Castillonnais"



### Point de vigilance pour la lecture du tableau de comparaison statistique entre les données de l'Insee, RP2011 et les données recueillies à l'issue de l'enquête menée sur le territoire d'étude TEAMM PNR PA 2015 :

Le nombre total de scolarisés associés au nb total d'actifs dans la population des 15-24 ans des CC du Castillonnais et du Canton d'Oust est supérieur au nb total des 15-24 ans ; l'Insee considère en effet qu'un étudiant ayant un emploi est un actif, ce qui explique ces doubles-comptes. L'Insee définit la population active comme suit :

« La population active au sens du recensement de la population comprend les personnes qui déclarent :

- aider une personne dans son travail (même sans rémunération) ;
- exercer une profession (salarisée ou non) même à temps partiel ;
- être apprenti, stagiaire rémunéré ;
- être chômeur à la recherche d'un emploi ou exerçant une activité réduite ;





- être étudiant ou retraité mais occupant un emploi ;
- être militaire du contingent (tant que cette situation existait).

*Cette population correspond donc à la population active occupée à laquelle s'ajoutent les chômeurs en recherche d'emploi et les militaires du contingent tant que cette situation existait. »*

**La surreprésentation de la population scolarisée dans notre échantillon, et plus largement celle du nombre réponses de la communauté de communes du Castillonnais risquent de créer un biais dans l'analyse des résultats. C'est pourquoi, la suite de l'analyse se base sur une requalification de notre échantillon par un redressement des données obtenues.**

Le calcul de redressement statistique permet de définir des quotas pour assurer la bonne représentativité de l'échantillon. Il n'altère donc pas l'échantillon mais et ne change pas le nombre de résultats totaux exploités. 163 questionnaires sont donc étudiés. L'autre avantage de cette technique est de ne pas altérer les observations faites par les personnes interrogées. L'outil statistique applique ainsi un indice de redressement pour chacune des réponses ce qui valorise le poids de la réponse sur l'ensemble des réponses enregistrées. Cela permet de constituer la base d'une analyse tenant compte d'une réalité statistique plus sûre au regard de la base de données de référence produite par l'Insee, au recensement de la population en 2011.

**Dans notre cas, un redressement sur 2 variables a été réalisé : l'origine de la population et le profil des personnes** (l'activité principale notamment) considérant que ces deux critères impactent le plus significativement les habitudes de déplacements et par conséquent les besoins.

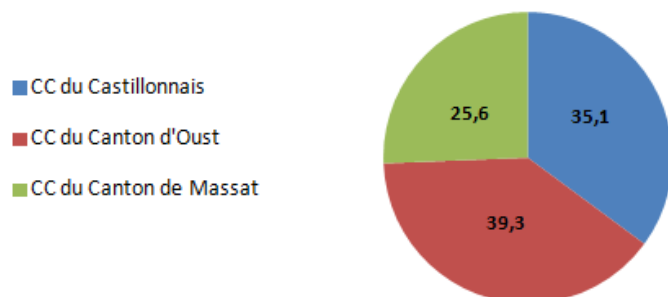
L'outil de redressement utilisé est celui développé par SphinxIQ



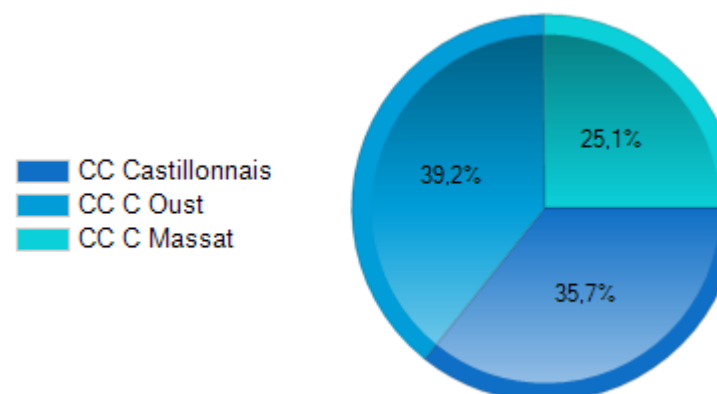
## 2. LE PANEL DE REPONSES EXPLOITEES APRES PONDERATION PAR REDRESSEMENT DES DONNEES OBTENUES

### a) La répartition géographique des réponses (après redressement)

#### Répartition de la population totale des 15-24 ans par Communautés de communes (INSEE 2011; échantillon de 484 individus)



#### 18 Origine des réponses obtenues après redressement (TEAMM PNR PA 2015)



### b) Structuration de l'échantillon au regard de la nature de l'activité des personnes interrogées (après redressement)

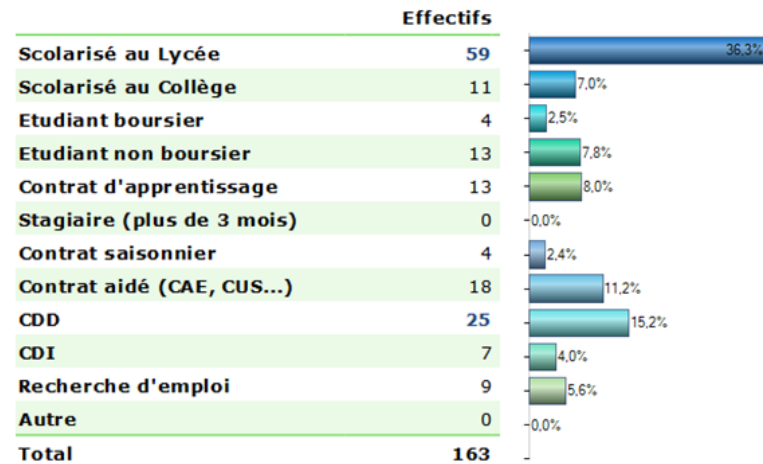
Avant redressement, notre échantillon présentait une surreprésentation de +8% par rapport à la réalité statistique telle qu'elle était définie par l'Insee au RP 2011. A présent, notre analyse porte sur une répartition respectant ces équilibres : la population de notre échantillon est ainsi constituée de **53,6% de personnes scolarisées** et la **part des actifs représente 46,4% de l'ensemble des observations**.



# PROJET TEAMM

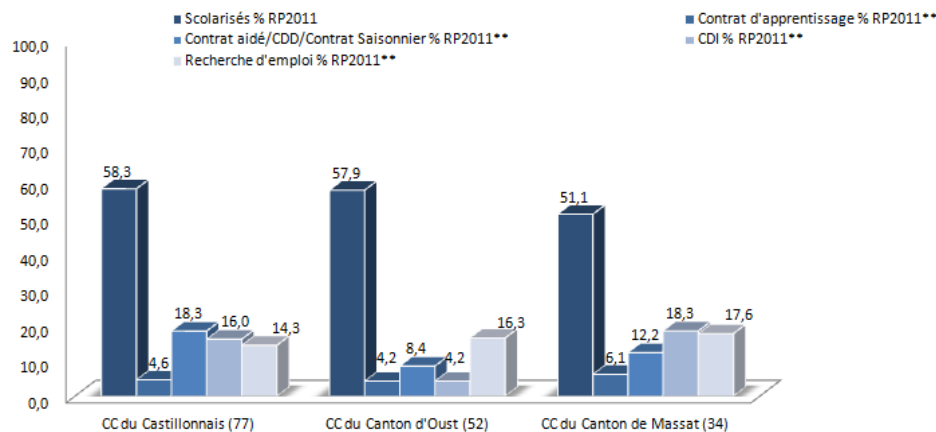
Territoires d'expérimentation d'actions de mobilité innovantes en zone de montagne

## 19 Définition de la structure par type d'activité de l'échantillon (TEAMM PNR PA 2015; données redressé)



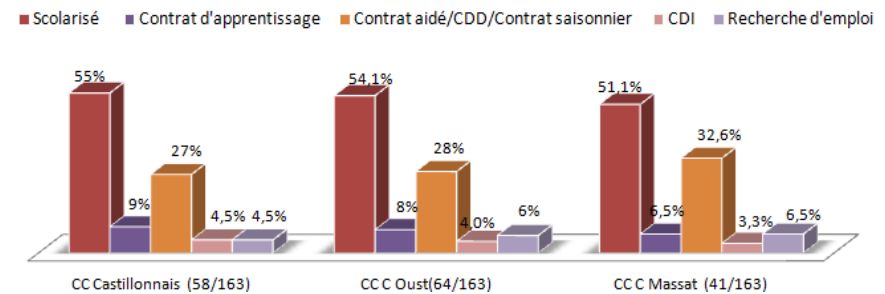
Pour rappel, le taux moyen de personnes scolarisées sur l'ensemble des trois communautés de communes est d'environ 56%, une moyenne qui cache des réalités variables. La communauté de communes du Castillonnais est l'EPCI où la part des jeunes de 15 à 24 ans est la plus importante. Près de 60% des jeunes recensés en 2011 poursuivait des études (au collège, au lycée ou dans un cursus post-bac), contre 51% sur la communauté de communes du canton de Massat.).

## Structuration de la population intercommunale selon l'activité des 15-24ans (Insee, RP2011: exploitation principale)



## Profil des participants

(Résultats après pondération des résultats par redressement - TEAMM PNR PA 2015)



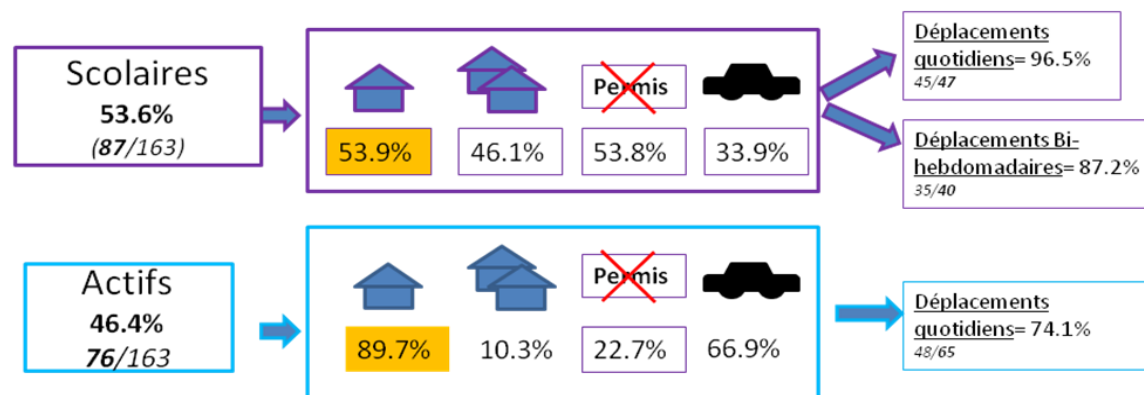
## B. ANALYSE DES RESULTATS DE L'ENQUETE TEAMM PNR PA 2015 (DONNEES REDRESSEES)

Les habitudes de déplacements sont avant tout conditionnées par les activités des personnes et leur lieu d'habitation. Dans les deux cas, ces deux critères influent directement sur la fréquence et l'investissement (durée de trajet, coût financier, ...) consacré aux déplacements des personnes. Ils conditionnent également la capacité des jeunes à se déplacer : les modes de déplacements utilisés dépendent alors de l'âge, des réseaux de mobilité existants, du niveau de proximité à ces réseaux, des moyens dont disposent les personnes pour accéder aux réseaux. Dans notre panel nous pouvons identifier 2 postulats de départ différents desquels découlent 3 types de publics dont les déplacements vont a priori être différents :

- **les « résidents permanents »** : l'ensemble des jeunes interrogés ayant déclaré avoir un seul et même domicile. Parmi les résidents permanents nous pouvons trouver les jeunes scolarisés et les jeunes actifs (incluant les jeunes en contrat 'apprentissage également). Les résidents permanents représentent plus de 70 % des jeunes interrogées (115 personnes sur 163 réponses exploitées)
- **Les « double-domiciliés »** : ce sont l'ensemble des jeunes interrogés qui transitent régulièrement entre deux domiciles dans le cadre de leurs activités professionnelles ou scolaires : dans notre panel ces doubles domiciliés représentent 30% de la population interrogée totale, et 83% sont des jeunes scolaires ou des universitaires. Au total cela représente un échantillon de 48 personnes.

Mener l'analyse en privilégiant le contexte quotidien des personnes interrogées (mode d'habiter) est motivé par l'objectif de comprendre les besoins et les habitudes de publics différents dans un contexte identique. Certes les moyens des actifs et des scolaires ne sont a priori pas les mêmes pour organiser leur déplacement mais au moins le territoire du domicile constitue-t-il une base identique permettant d'identifier des phénomènes ou des tendances localisées.

D'ailleurs en guise d'introduction, voici les principales caractéristiques qui définissent les jeunes inscrits dans un parcours scolaires (« Scolaires ») et ceux qui se sont investis dans un parcours professionnalisant (« Actifs »). Ce dernier profil considère également les jeunes en contrat d'apprentissage.





Aussi nous partirons sur l'analyse de **3 publics**: les **scolaires « résidents permanents »**, les **actifs « résidents permanents »** et les  **doubles domiciliés** sans distinction (avec quelques différences à mettre en avant entre les universitaires et les lycéens). Pour ce dernier champ d'analyse, nous considérerons le public dans son ensemble puisque les jeunes actifs sont peu représentatifs, en valeur nominal comme en valeur relative. Sur 48 personnes concernées, 83.8% (40/48) sont des lycéens ou des universitaires ; 8% (4) sont des jeunes en contrat d'apprentissage, 5.4% (3) en CDD. Les données présentées sont pondérées par redressement.

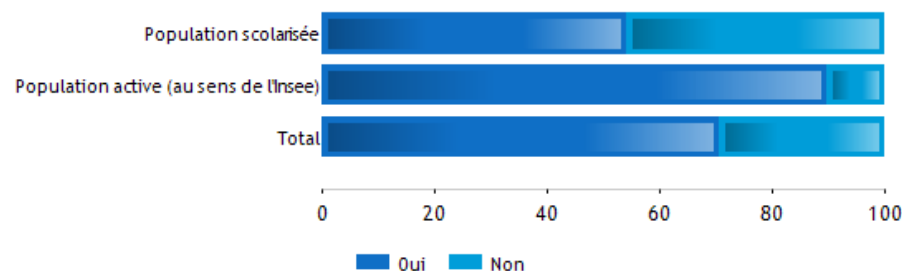
## 20 Comparaison de la structuration de la population des "résidents permanents" (pop 115/163) et des "double-domiciliés" (pop48/163) -source TEAMM PNR PA 2015

Variable / Modalité	pop115 1 domicile	pop 48 double domiciliés
Activité_ppale1		
Scolarisé au Lycée	36 (31%)	23 (48,8%) →
Scolarisé au Collège	11 (10%)	0 (0%) →
Etudiant boursier	0 (0%)	0 (0%) →
Etudiant	0 (0%)	17 (35%) ↗
Contrat d'apprentissage	9 (7,9%)	4 (8,2%) →
Stagiaire (plus de 3 mois)	0 (0%)	0 (0%) →
Contrat saisonnier	4 (3,4%)	0 (0%) →
Contrat aidé (CAE, CUS...)	17 (14,8%)	1 (2,7%) →
CDD	22 (19,3%)	3 (5,4%) →
CDI	7 (5,7%)	0 (0%) →
Recherche d'emploi	9 (7,9%)	0 (0%) →

Ainsi, les habitudes de déplacement varient vraisemblablement selon l'ancrage résidentiel des jeunes interrogés. Moins lointains mais quotidiens les déplacements des jeunes ayant un seul domicile (« résidents permanents ») s'inscrivent dans le quotidien. **Ils représentent 70% de la population interrogée**, et parmi les 3 communautés de communes, la communauté de communes du Castillonnais est la plus concernée. Pour les jeunes ayant 2 domiciles (internes, étudiants, contrat d'apprentissage...), les déplacements qui s'inscrivent sur le territoire d'étude sont avant tout hebdomadaires voire parfois bi-hebdomadaires (Lycéens semi-internes) : leur mobilité quotidienne se compose avec dans un contexte plus urbain, sur leur lieu de travail ou d'étude. **30% de notre panel sont concernés par la double domiciliation.**



### 21 Vivez-vous au même domicile la semaine et le week-end et jours fériés?



### 22 Répartition des résidents permanents et des doubles domiciliés par EPCI: « la double domiciliation concerne avant tout les jeunes des 2 communautés de communes les plus éloignées de Saint-Girons » - TEAMM PNR PA 2015

Même_domicile → EPCI concernée ↓	Oui			Non			Total	
	Eff.	% Obs.	Ecart	Eff.	% Obs.	Ecart	Eff.	% Obs.
CC Castillonnais	49	84,3%	+ TS	9	15,7%	- TS	58	100%
CC C Oust	39	60,4%	- S	25	39,6%	+ S	64	100%
CC C Massat	27	66,6%		14	33,4%		41	100%
<b>Total</b>	<b>115</b>	<b>70,5%</b>		<b>48</b>	<b>29,5%</b>		<b>163</b>	

La plus grande proximité à Saint-Girons des habitants du Castillonnais au pôle d'équipement/service, d'emploi de Saint-Girons est une des raisons de ce taux de résidents permanents plus élevé que dans les deux autres communautés de communes du territoire d'étude. La surreprésentation des jeunes scolarisés dans notre enquête en dépit des calculs de redressement en est une autre.

Les Communautés de communes des Cantons d'Oust et de Massat sont plus concernées par les doubles-domiciliation dans notre enquête.



## 1. LES 15-24 ANS AYANT 1 SEUL DOMICILE :

### a) Profil des « résidents permanents »

La situation d'un seul et même domicile concerne avant tout les actifs. La part des résidents permanents parmi les jeunes actifs est en effet de 89.7% et celle des les scolaires est de 53.9%.

Une tendance générale qui se retrouve sur les 3 communautés de communes avec quelques spécificités qui s'expliquent différemment.

Variable / Modalité	pop sco	pop active
Même_domicile		
Oui	47 (53,9%)	68 (89,7%)

EPCI concernée ↓	Pop sco ou active →			Population scolarisée			Population active (au sens de l'Insee)			Total	
	Eff.	% Obs.	Ecart	Eff.	% Obs.	Ecart	Eff.	% Obs.	Ecart	Eff.	% Obs.
CC Castillonnais	24	49,2%	+ PS	25	50,8%	- PS	49	100%			
CC C Oust	13	33,9%		26	66,1%		39	100%			
CC C Massat	10	36,3%		17	63,7%		27	100%			
<b>Total</b>	<b>47</b>	<b>41%</b>		<b>68</b>	<b>59%</b>		<b>115</b>				

**Part relativement importante des scolaires dans le Castillonnais :** un reliquat des surreprésentations constatées à la fin de l'enquête malgré les calculs de redressement par pondération. Plus de 70% des jeunes ayant répondu à l'enquête sont des scolaires étudiants à Saint-Girons

### **Part relativement importante des actifs dans les CC du Canton d'Oust et du Canton de Massat :**

Pour la CC du Canton d'Oust : l'explication tient au fait que les jeunes lycéens (19 interrogés) sont majoritairement des lycéens doubles-domiciliés et qu'il y a 11 universitaires sur 35 scolaires sur cet échantillon : 100% d'entre eux sont double-domiciliés.

Pour la communauté de communes de Massat, cette répartition est dû à la fois à une majorité de jeunes scolaires en situation de double-domicile, mais également à une population de scolaires globalement moins fortement majoritaire (51.1%) que sur les deux autres communautés de communes.

Cette répartition entre les scolaires et les actifs peut avoir des conséquences sur les schémas de mobilité des différentes EPCI d'autant que l'offre structurelle de transport collectif est variablement satisfaisante. Le lieu d'habitation conditionne de fait les habitudes des jeunes et de leur famille et révèle des situations locales différentes.



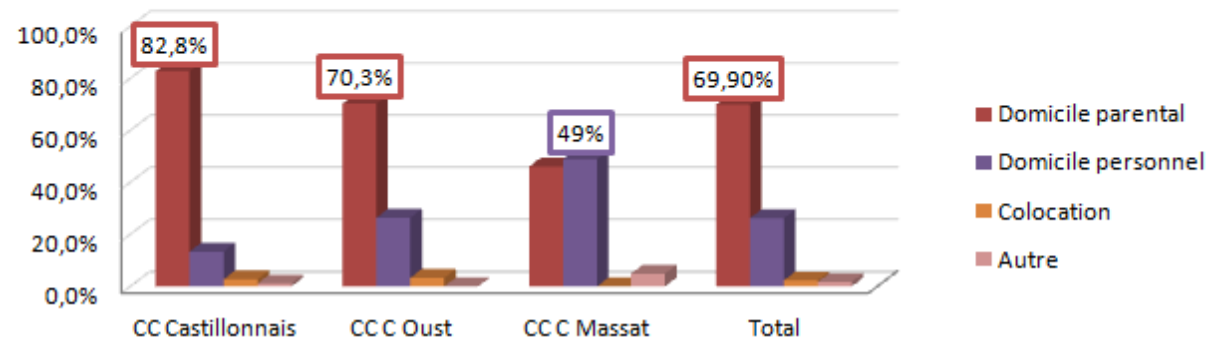
b) Domicile des jeunes « résidents permanents »

« Habitez-vous toute l'année même domicile la semaine et le week-end? » 70% des jeunes interrogés déclarent résider dans un seul et même domicile, soit 115 personnes sur 163 personnes interrogées, parmi lesquels près de 70% vivent chez leurs parents.

23 Si vous habitez au même domicile toute l'année, dans quel type de logement habitez-vous? (Extrait du questionnaire utilisé pour l'enquête TEAMM PNRPA 2015)

**"69,9% des 15-24 ans ayant un seul domicile vivent chez leurs parents"**

(Population des jeunes vivant dans un seul domicile=115/163)  
Enquête TEAMM PNR PA 2015)







### « Dans quel type d'hébergement vivez-vous ? »

Parmi les 115 jeunes concernés :

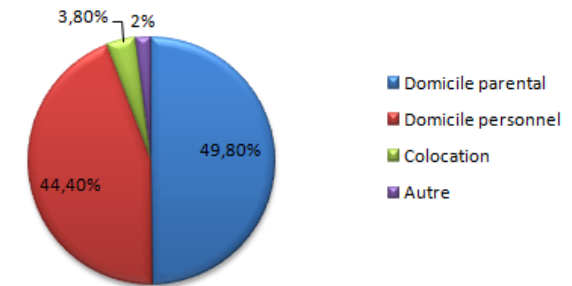
- 69.9% vivent chez leurs parents et 26% vivent dans leur propre domicile.
- 31% sont des Lycéens et 10% sont des collégiens

Une part non négligeable de jeunes actifs<sup>22</sup> se trouvent dans cette situation. En effet, si dans la très grande majorité, les jeunes scolarisés vivent, sans surprise au domicile parental, près de la moitié des jeunes actifs se trouvent dans la même situation (cf. graphique suivant). Parmi les 115 jeunes nous retrouvons ainsi :

- 19.3% sont en CDD, 5.7% en CDI et 3.4% en contrat saisonnier
- Les jeunes en contrats aidés et les contrats d'apprentissage représentent respectivement 15% et 8% de ce panel

### 1 jeune actif sur 2, âgés de 15 à 24 ans, vit au domicile parental sur le territoire d'étude

(sur 115 jeunes déclarent avoir un seul domicile, 68 sont des "actifs")



**Dans tous ces cas, la fragilité ou l'absence de revenu, la précarité des contrats de travail et plus simplement l'attachement au foyer familial constituent autant de facteurs qui peuvent venir expliquer cette situation résidentielle.** Si cette situation est particulièrement notable dans la communauté de communes du Castillonnais, il faut noter que la Communauté de communes du canton de Massat est le seul des trois territoires où les jeunes vivent en majorité dans leur propre domicile : 63% des jeunes concernés (14/22) ont plus de 19 ans et presque tous sont des actifs (60% des jeunes concernés, soit 13/22).

Des proportions que l'on ne retrouve pas dans les deux autres territoires : pour rappel le taux de jeunes scolarisés dans la CC du Canton de Massat était, en 2011, le plus bas des 3 CC avec 51%, contre près de 60% dans les deux autres.

<sup>22</sup> Définition de population active : La définition de « population active » donnée par l'Insee (cf. partie précédente) couvre de nombreuses réalités prenant notamment en compte les jeunes à la recherche d'un emploi, les contrats saisonniers, les contrats aidés mais aussi les jeunes sous contrat d'apprentissage.



**c) Lieu d'activité des jeunes « résidents permanents »**

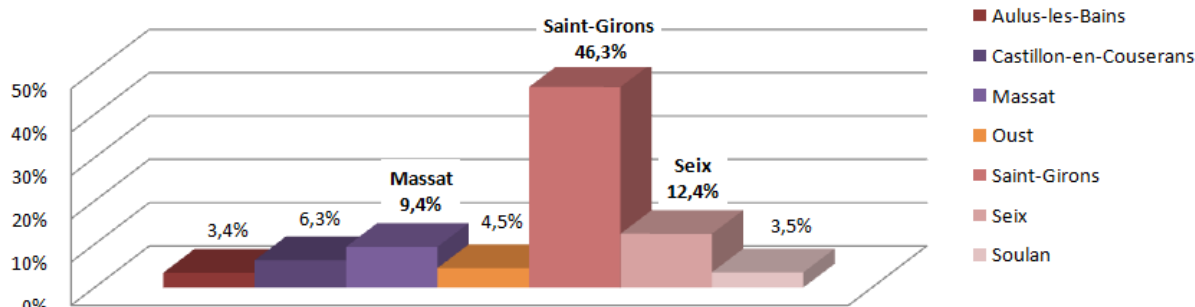
Pour l'ensemble des résidents permanents, le lieu de leur activité principale implique des déplacements quotidiens (83.5%) polarisés par l'implantation des établissements scolaires et des pôles d'emploi :

- les déplacements vers Saint-Girons représentent près de la moitié de l'ensemble des trajets effectués (46% des jeunes). Sur 115 personnes, 62 ont un déplacement en dehors du territoire d'étude, dont 53 vers Saint-Girons
- Parmi les principales communes du territoire d'étude qui structurent les déplacements, on retrouve : Seix, Massat et Castillons en Couserans. Elles concentrent le plus de services et d'équipement. Seix est notamment pourvu d'un collège.

Pour rappel, 8.8% de notre panel sont des jeunes scolarisés au collège, et proviennent, au regard de la carte scolaire des communautés de communes du canton d'Oust et du Canton de Massat. On retrouve d'ailleurs sur l'histogramme ci-dessous (« Saint-Girons, lieu d'activité des jeunes Castillonnais ») un lien entre le Massatois et le canton d'Oust, mais celui-ci n'implique pas de nombreux jeunes : en l'état on ne peut considérer cet élément comme significatif.

**Pôles générateurs de déplacement pour les 15-24 ans ayant un seul domicile: Saint-Girons, Seix, Massat**

(population concernée: 115 jeunes sur 163)



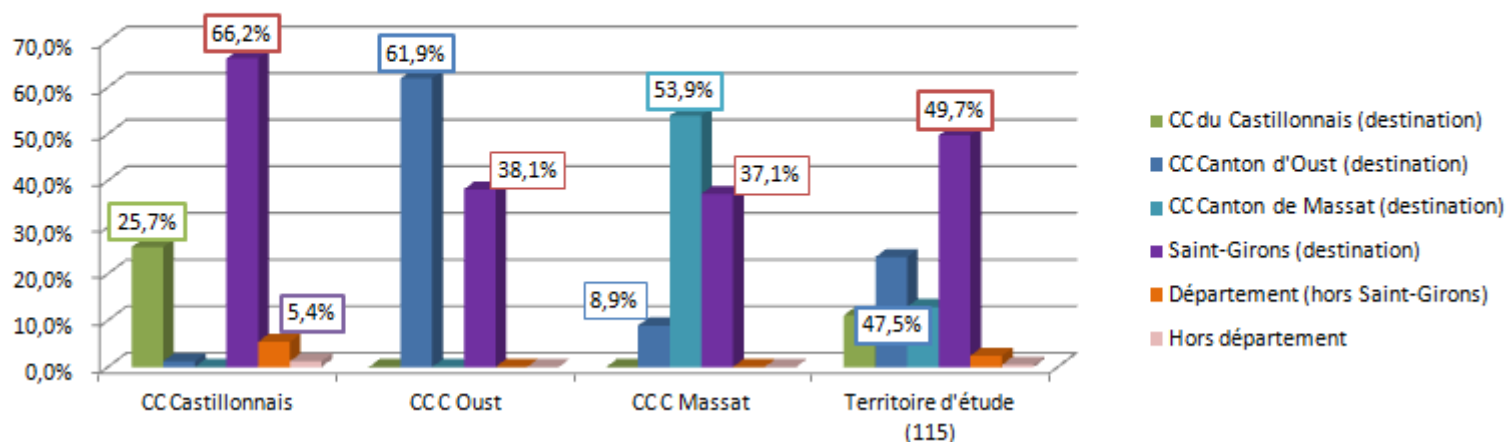


# PROJET TEAMM

Territoires d'expérimentation d'actions de mobilité innovantes en zone de montagne

## Saint-Girons, Lieu d'activité principale des jeunes Castillonnais

(population observée (115): jeunes de 15 à 24 ans ayant un seul domicile/ filtre: lieu de leur principale activité (hors loisirs))



Activité principale: Temps de trajet A/R des jeunes ayant 1 domicile	- de 15 min		15 min. à 30min.		30 min. à 1h		1h à 2h		2h à 4h		+ de 4h		Autre		Total	
	Count	%	Count	%	Count	%	Count	%	Count	%	Count	%	Count	%	Count	%
<b>CC Castillonnais</b>	7	13,7%	14	29,4%	19	40%	7	15,7%	0	0%	1	1,2%	0	0%	48	100%
<b>CC C Oust</b>	11	29,5%	5	13,2%	14	35%	7	18,9%	0	0%	0	0%	1	3,3%	39	100%
<b>CC C Massat</b>	13	51,6%	0	0%	7	26,3%	6	22,1%	0	0%	0	0%	0	0%	26	100%
<b>Total</b>	31	27,9%	19	17,1%	39	35,1%	21	18,3%	0	0%	1	0,5%	1	1,1%	112	



# PROJET TEAMM

Territoires d'expérimentation d'actions de mobilité innovantes en zone de montagne

- **80.1% des jeunes domiciliés à l'année réalisent quotidiennement des déplacements inférieurs à 1h A/R pour se rendre sur leur lieu de travail/étude.** Cette situation concerne avant tout la population active pour qui les déplacements dépassent rarement l'heure de trajet A/R, notamment pour les jeunes de la communauté de communes du Canton de Massat. Cependant, l'accès aux établissements scolaires est en moyenne plus long pour les jeunes Massatois (22% contre 18,3% en moyenne) : dans ce tableau sur les 6 jeunes interrogés qui habitent sur la CC du Canton de Massat, 5 sont scolarisés et 1 est recherche d'emploi. Ils se rendent tous à Saint-Girons (1 seulement va au collège à Seix).

Les jeunes du Castillonnais bénéficient d'une proximité à la commune de Saint-Girons : 30% des jeunes du Castillonnais ont 1 parcours compris entre 15min. et 30 min., 6/14 sont des actifs et aucun n'emprunte les transports en commun. Mais puisque la majeure partie des jeunes ayant répondu sont dans un cursus scolaires et que le territoire n'est pas doté d'équipement de l'enseignement secondaire, ces jeunes parcourent majoritairement un trajet compris entre 30min et 1h (40% des jeunes Castillonnais) : parmi ces jeunes, 6/19 sont actifs ; 1 seul a le permis et prend sa voiture.

Dans la CC du Canton d'Oust : Les déplacements inférieurs à 30min ne concernent en très grande majorité que les actifs (14/15) : ils travaillent tous sur le canton d'Oust. Les trajets supérieurs à 1h concernent les scolaires (+ de 80%, 6/7) qui sont tous dépendants du bus (+ 80% des observations).

Activité principale: Temps de trajet A/R pour les jeunes ayant 1 seul domicile	- de 15 min		15 min. à 30min.		30 min. à 1h		1h à 2h		2h à 4h		+ de 4h		Autre		Total	
<b>Population scolarisée</b>	1	2,5%	6	13,1%	<b>24</b>	<b>50,6%</b>	<b>15</b>	<b>32,5%</b>	0	0%	1	1,2%	0	0%	<b>47</b>	<b>100%</b>
<b>Population active (au sens de l'Insee)</b>	<b>30</b>	<b>46,2%</b>	13	19,9%	16	23,9%	5	8%	0	0%	0	0%	1	2%	<b>65</b>	<b>100%</b>
<b>Total</b>	<b>31</b>	<b>27,9%</b>	<b>19</b>	<b>17,1%</b>	<b>39</b>	<b>35,1%</b>	<b>21</b>	<b>18,3%</b>	<b>0</b>	<b>0%</b>	<b>1</b>	<b>0,5%</b>	<b>1</b>	<b>1,1%</b>	<b>112</b>	



- Globalement, plus de la moitié des scolaires (50.6%) réalisent des trajets compris entre 30min. et 1h, alors que cela ne concerne que 24% des actifs. Pour près d'1/3 des scolaires, le temps de trajets dépasse même 1h A/R (32.5%).

Ces trajets sont en grande partie réalisés via le transport scolaire (84% des observations faites par les scolaires). Une évidence sans doute mais qui cache un autre aspect de la mobilité quotidienne scolaire : si l'intermodalité est peut citée sur l'ensemble du panel, parmi les jeunes scolaires dont les trajets « domicile principal-lieu d'étude » s'inscrivent dans le quotidien, l'intermodalité est plus souvent citée (16.7%). Ce chiffre, relativement faible est sans doute plus important dans les faits. Parmi les observations des scolaires, l'usage mode « transport scolaire » est associé régulièrement à d'autres modes de transport au premier rang desquels la « voiture familiale ».

L'architecture urbaine des communes du territoire d'étude se caractérisent par une dispersion des hameaux qui la constituent. Les réseaux viaires principaux desservent les bourgs centre auxquels sont reliés les hameaux par des voies secondaires. En zone de montagne, il n'est sans doute pas nécessaire de rappeler que les réseaux viaires principaux reflètent les principales voies d'accès naturelles et bien souvent les bourgs principaux se sont développés au carrefour de ces voies naturelles d'échange. Autour, l'urbanisation est parcellaires, dispersée, moins accessibles

	pop scolarisée "résident permanent"	pop active "résident permanent "	Tendances
<b>Tps trajet A/R</b>			
- de 15 min	1 (2,5%)	30 (46,2%)	👉
<b>15 min. à 30min.</b>	<b>6 (13,1%)</b>	<b>13 (19,9%)</b>	👉
30 min. à 1h	24 (50,6%)	16 (23,9%)	👉
<b>1h à 2h</b>	<b>15 (32,5%)</b>	<b>5 (8%)</b>	👉
2h à 4h	0 (0%)	0 (0%)	👉
<b>+ de 4h</b>	<b>1 (1,2%)</b>	<b>0 (0%)</b>	👉
Autre	0 (0%)	1 (2%)	👉

Si cette enquête ne peut préciser les hameaux où les personnes qui ont été interrogées habitent, force est de constater que les habitudes de déplacement révèlent la nécessité de ces jeunes et de leur famille d'assurer un premier « voyage » jusqu'au réseau viaire principal où passent les transports scolaires.

Le **covoiturage** semble plus courant dans le Massatois (21.9%). Cette solution reste en effet relativement peu citée parmi l'ensemble des personnes interrogées dans le cadre de leurs déplacements quotidiens (8.4%). Cependant le recours, à l'**autostop** est une pratique régulièrement citée dans cette enquête parmi les jeunes « résidents permanents », notamment dans le Castillonnais où près d'un jeune sur 5 cite ce mode de déplacement pour son activité quotidienne.

Ainsi, sur l'ensemble des modalités citées on observe une vraie tendance aux **pratiques alternatives** à l'autosolisme (22.2% des citations) par rapport à l'usage de la voiture personnelle (35.2% des citations).



# PROJET TEAMM

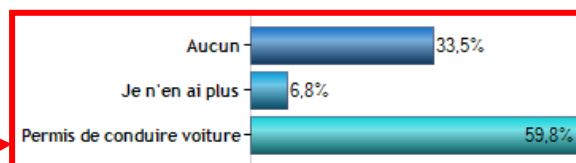
Territoires d'expérimentation d'actions de mobilité innovantes en zone de montagne

24 Observations faites par les jeunes résidents à l'année: Principaux modes de transport pour leurs études/travail (115 jeunes ayant 1 seul domicile sont concernés sur 163)

Mode principal de Transport selon l'activité principale des jeunes (1 seul domicile)	Inter-modalité		A pied		En vélo		2roues motorisées		voiture personnelle (je me déplace seul)		voiture familiale (on m'emmène)		Covoiturage (hors contexte familial)		Autostop		Transport scolaire		Bus/ Autocar		Train		Total	
	Nb	%	Nb	%	Nb	%	Nb	%	Nb	%	Nb	%	Nb	%	Nb	%	Nb	%	Nb	%	Nb	%	Nb	%
Population scolarisée	8	16,7%	3	7,3%	1	1,2%	5	9,7%	1	2,3%	19	40,8%	6	11,8%	4	8,3%	40	84,5%	3	7,1%	1	1,2%	47	100%
Population active (au sens de l'Insee)	1	1,9%	20	29,7%	8	11,9%	5	7,8%	38	56,7%	10	15,7%	4	6%	12	17,7%	1	2%	4	5,9%	0	0%	67	100%
<b>Total</b>	<b>9</b>	<b>8%</b>	<b>23</b>	<b>20,4%</b>	<b>8</b>	<b>7,5%</b>	<b>10</b>	<b>8,6%</b>	<b>39</b>	<b>34,2%</b>	<b>30</b>	<b>26,1%</b>	<b>10</b>	<b>8,4%</b>	<b>16</b>	<b>13,8%</b>	<b>41</b>	<b>36,2%</b>	<b>7</b>	<b>6,4%</b>	<b>1</b>	<b>0,5%</b>	<b>114</b>	

25 Modes de transports utilisés par les jeunes ayant un seul domicile dans le cadre de leur travail ou étude au regard de leur territoire de domicile

Mode de transport utilisé pour l'activité principale	Intermodalité		A pied		En vélo		2roues motorisées		En voiture personnelle (je me déplace seul)		Avec la voiture familiale (on m'emmène)		En covoiturage (hors contexte familial)		En autostop		En transport scolaire		Bus/ Autocar		En train		Total	
	Nb	%	Nb	%	Nb	%	Nb	%	Nb	%	Nb	%	Nb	%	Nb	%	Nb	%	Nb	%	Nb	%	Nb	%
CC Castillonnais	3	7%	9	18,4%	3	6,7%	6	12,5%	8	16,5%	19	39,6%	4	7,4%	9	19,6%	21	45%	5	10,2%	1	1,2%	48	100%
CC C Oust	2	6,4%	5	13%	1	3,3%	4	9,7%	19	49,5%	6	15,9%	0	0%	3	6,6%	12	30,9%	1	3,3%	0	0%	39	100%
CC C Massat	3	12,1%	9	34,3%	4	14,7%	0	0%	12	43,3%	5	17%	6	21,9%	4	13,8%	8	28,2%	1	4%	0	0%	27	100%
<b>Total</b>	<b>9</b>	<b>8%</b>	<b>23</b>	<b>20,4%</b>	<b>8</b>	<b>7,5%</b>	<b>10</b>	<b>8,6%</b>	<b>39</b>	<b>34,2%</b>	<b>30</b>	<b>26,1%</b>	<b>10</b>	<b>8,4%</b>	<b>16</b>	<b>13,8%</b>	<b>41</b>	<b>36,2%</b>	<b>7</b>	<b>6,4%</b>	<b>1</b>	<b>0,5%</b>	<b>114</b>	



### Une proximité choisie ou subie ?

Parmi les jeunes ayant recours à la mobilité douce, la proximité justifie avant tout cette pratique. Parmi eux cependant, 40,3% n'ont aucun permis de conduire (2 roues ou voiture).



#### d) Modes de transports utilisés au quotidien : les actifs très satisfaits, ... plus que les scolaires

74% des « résidents permanents » déclarent être satisfaits des choix modaux qu'ils mettent en œuvre pour répondre à leurs besoins quotidiens. Là encore, il semble cependant nécessaire de distinguer les actifs des scolaires, plus dépendants aux réseaux structurels et/ou de leur sphère privée que les premiers. Ainsi, en comparaison au niveau de satisfaction des actifs (82.4%) qui se nourrit avant tout des avantages de l'automobilité (indépendance, confort, rapidité), la satisfaction des jeunes « scolarisés » est moins marquée (61.5%). Pour eux, le bus scolaire est un gage de ponctualité.

#### Le déplacement en transport scolaire, et la voiture familiale concernent les jeunes scolarisés : pratique de l'intermodalité

Le transport scolaire est le premier mode de déplacements utilisés par les jeunes de 15 à 24 ans au regard des citations exprimées (36.2% des citations). Cette habitude est plus marquée dans le Castillonnais (45%)<sup>23</sup> du fait de la part des déplacements quotidiens.

L'un des principaux motifs de satisfaction est justement en lien au transport scolaire : **30% des jeunes qui sont satisfaits** de leur modalité de transport soulignent **des éléments de confort (ponctualité, convivialité)**.

« Le matin, une famille qu'on connaît nous emmène. A la fin de l'année, on était 4 ou 5 à l'arrière de la voiture » -  
Jeune Lycéen de Saint-Girons - habitant de Soulan à l'année

En revanche, **les motifs d'insatisfaction** qu'ils expriment illustrent les dysfonctionnements de ce service minimum et peu flexible : **problème de desserte, problème d'horaires, de manque de place du fait de la sur fréquentation en début et fin de journée (67% des motifs d'insatisfaction)**. (Il faut cependant relativiser ce niveau de mécontentement : le nombre de personnes insatisfaites est de 17 sur 44 scolaires « résidents permanents » (38%.)

En conséquence, le recours à **la voiture familiale (« on m'emmène »)** constitue une solution pour + d'une personne sur 4 à l'échelle du territoire d'étude, notamment dans le Castillonnais : la complémentarité avec le bus scolaire, le partage de trajet commun vers Saint-Girons vue la proximité de certaines communes du Castillonnais (Engomer, Balaguères, Cescau, Castillon-en-Couserans...), l'acheminement des jeunes vers le réseau de bus... sont autant de facteurs qui justifient cette pratique complémentaire.

<sup>23</sup> Il faut tenir compte cependant de la proportion de scolaire ayant répondu sur ce territoire et il faut tenir compte par ailleurs la part des doubles domiciliés dans les CC des Cantons d'Oust et de Massat. Pour rappel :

Sur la population totale (163 jeunes) : 58% des jeunes du Castillonnais sont scolarisés, 57% dans la CC du Canton d'Oust et 51% dans la CC du Canton de Massat

Sur la population ayant 1 seul domicile (115) jeunes : 49.2% des jeunes du Castillonnais sont scolarisés, 33.9% dans la CC du Canton d'Oust et 36.3% dans la CC du Canton de Massat



# PROJET TEAMM

Territoires d'expérimentation d'actions de mobilité innovantes en zone de montagne

N° obs.	Domicile	Activité	Lieu d'activité	Mode	Motif de satisfaction: scolaires permanents ( 19 réponses renseignées sur 27 personnes satisfaites)	Satisfaction_ raisons Synthétisées
4	Arrien -en- Bethmale	Scolarisé au Lycée	Saint-Girons	2roues;VF;TSCO; Stop;	<i>Oui, c'est pratique</i>	Autre
9	Balaguères	Scolarisé au Lycée	Saint-Girons	TSCO+VF;Covoit (hcf)	<i>Parce que je suis toujours à l'heure.</i>	Efficacité des TC (Ponctualité, desserte, ...)
10	Balaguères	Scolarisé au Collège	Saint-Girons	TSCO;VF; 2roues; Covoit	<i>Les bus sont toujours ponctuels.</i>	Efficacité des TC (Ponctualité, desserte, ...)
13	Engomer	Scolarisé au Lycée	Saint-Girons	TSCO;VF	<i>C'est actuellement la solution la plus simple.</i>	Autre
19	Sentein	Scolarisé au Collège	Seix	TSCO	<i>Car le pouce, ça marche.</i>	Les alternatives aux transports traditionnels répondent à mes besoins (indépendance, flexibilité, gratuité)
23	Cescau	Scolarisé au Collège	Saint-Girons	TSCO;VF; 2roues	<i>Car je n'ai pas d'autres solutions</i>	Mobilité subie (Dépendance aux réseaux et aux tiers)
25	Sentein	Scolarisé au Collège	Saint-Girons	TSCO	<i>Je suis avec mes amis pour les cours</i>	Transports en commun: espace de convivialité et sociabilité
53	Seix	Scolarisé au Collège	Seix	A pied	<i>C'est tranquille et ça ne pollue pas</i>	Les modes doux : qualité de vie (santé, environnement...)
60	Aulus-les-Bains	Scolarisé au Collège	Seix	TSCO	<i>Prendre le bus avec les amis, c'est plus sympa qu'avec les parents</i>	Transports en commun: espace de convivialité et sociabilité
65	Ustbu	Scolarisé au Collège	Seix	2roues; TSCO	<i>J'aime bien me déplacer en moto, c'est ma passion; En bus, cela me permet de discuter avec mes amis</i>	Transports en commun: espace de convivialité et sociabilité
67	Ustbu	Scolarisé au Lycée	Saint-Girons	TSCO	<i>Oui pour aller au Lycée et Non pour les autres activités puisque l'on a pas le choix</i>	Efficacité des TC (Ponctualité, desserte, ...)
82	Bethmale	Scolarisé au Collège	Saint-Girons	VF+TSCO	<i>Parce que le bus dessert mon collège sans retard</i>	Efficacité des TC (Ponctualité, desserte, ...)
86	Seix	Scolarisé au Lycée	Saint-Girons	TSCO	<i>Car c'est le plus simple</i>	Efficacité des TC (Ponctualité, desserte, ...)
93	Galey	Scolarisé au Lycée	Tarbes	VF+Bus/Car+Train	<i>C'est le plus simple et le plus rapide pour moi</i>	Efficacité des TC (Ponctualité, desserte, ...)
102	Aleu	Scolarisé au Lycée	Saint-Girons	Stop+TSCO	<i>Pour aller au Lycée, je préférerais avoir une voiture à moi</i>	Mobilité subie (Dépendance aux réseaux et aux tiers)
107	Engomer	Scolarisé au Lycée	Saint-Girons	TSCO+VF	<i>Je suis satisfaite depuis que j'ai le permis. Avant j'étais tributaire de mes parents ou de la navette de bus</i>	La voiture assure le confort et l'indépendance
109	Engomer	Scolarisé au Lycée	Saint-Girons	VF;Stop; TSCO	<i>Transport scolaire</i>	Autre
142	Massat	Scolarisé au Collège	Saint-Girons	Covoit; 2roues	<i>Le scooter me permet de me déplacer quand je veux et où je veux;</i>	En 2 roues, je suis indépendant
144	Massat	Scolarisé au Lycée	Saint-Girons	TSCO	<i>C'est une habitude que j'ai prise</i>	Autre

TSCO: Transport scolaire; VF: Voiture familiale (on m'emmène);Covoit (hcf) Covoiturage (hors contexte familial)





# PROJET TEAMM

Territoires d'expérimentation d'actions de mobilité innovantes en zone de montagne

N° obs.	Domicile	Activité principale	Lieu d'activité	Trsport/activité ppale_Mode ppal	Motifs d'insatisfaction des scolaires "résidents permanents" (17/44- valeurs redressées ==> 22 observations avant redressement)	Motifs d'insatisfaction Synthétisés
5	Les Bordes-sur-Lez	Scolarisé au Lycée	Saint-Girons	Tsco	<i>Même si les transports en commun me facilitent les contacts avec les autres , je préférerais avoir mon permis car je veux rentrer plus vite chez moi ou pour aller chez des copains.</i>	"inefficacité" des TC (temps de parcours, déficit d'info, manque de place...)
8	Argein	Scolarisé au Lycée	Saint-Girons	VF	<i>Je suis dépendante de mes parents et ils ne sont pas toujours disponibles.</i>	Mobilité subie (Dépendance aux réseaux et aux tiers)
15	Galey	Scolarisé au Lycée	Saint-Girons	Tsco	<i>Les horaires à respecter tous les jours sinon je ne peux pas aller au Lycée</i>	Mobilité subie (Dépendance aux réseaux et aux tiers)
16	Galey	Scolarisé au Lycée	Saint-Girons	Tsco; VF; Stop ;	<i>Pas assez de fréquence</i>	Les TC ne répondent pas à mes attentes (fréquence, horaires, calendrier)
20	Castillon-en-Couserans	Scolarisé au Lycée	Saint-Girons	Tsco; 2roues; VF	<i>Car c'est trop long et lent</i>	"inefficacité" des TC (temps de parcours, déficit d'info, manque de place...)
24	Cescau	Scolarisé au Lycée	Saint-Girons	A pied + Tsco	<i>Trop de monde dans le bus</i>	"inefficacité" des TC (temps de parcours, déficit d'info, manque de place...)
28	Bonac-Irazein	Scolarisé au Lycée	Saint-Girons	Tsco	<i>Car il n'y a qu'un seul bus; à 7h et à 18h, donc pas d'après-midi en ville.</i>	Les TC ne répondent pas à mes attentes (fréquence, horaires, calendrier)
32	Castillon-en-Couserans	Scolarisé au Lycée	Saint-Girons	Tsco; Stop ;	<i>Non, quand on m'amène c'est super mais en stop c'est fatigant.</i>	Mobilité subie (Dépendance aux réseaux et aux tiers)
43	Massat	Scolarisé au Lycée	Saint-Girons	Tsco	<i>La route est dangereuse et le bus va souvent trop vite même si le trajet reste long.</i>	Autre
52	Soulan	Scolarisé au Collège	Seix	Covoit (hcf) +Tsco	<i>Oui, le transport scolaire est bien organisé mais le transport scolaire ne monte pas à Boussan (à 2km de soulan)pourtant on est assez (minimum 3 enfants)</i>	Les TC ne répondent pas à mes besoins (desserte)
61	Ustou	Scolarisé au Lycée	Saint-Girons	Tsco	<i>Trop de temps d'attente</i>	"inefficacité" des TC (temps de parcours, déficit d'info, manque de place...)
64	Ustou	Scolarisé au Collège	Seix	VF+Tsco	<i>Ramassage scolaire à 10 km du domicile car absence de coordination des transports scolairesde l'école primaire et du collège</i>	Les TC ne répondent pas à mes besoins (desserte)
83	Argein	Scolarisé au Lycée	Saint-Girons	VF+Tsco	<i>Car cela me fait prendre trop de temps pour le transports: par jour, il est d'environ 2h.</i>	"inefficacité" des TC (temps de parcours, déficit d'info, manque de place...)
95	Galey	Scolarisé au Lycée	Saint-Girons	A pied + Tsco	<i>Peu d'information sur les horaires annexes</i>	"inefficacité" des TC (temps de parcours, déficit d'info, manque de place...)
96	Biert	Scolarisé au Lycée	Saint-Girons	VF+Tsco	<i>Le bus scolaire coute trop cher</i>	Offre tarifaire insatisfaisante (abonnements, coût du trajet..)
104	Soulan	Scolarisé au Lycée	Saint-Girons	VF+Tsco	<i>Le temps de transports avec le bus scolaire est trop long car de nombreuses étapes</i>	"inefficacité" des TC (temps de parcours, déficit d'info, manque de place...)
113	Engomer	Scolarisé au Lycée	Saint-Girons	2roues; VF; Tsco	<i>1 bus par jour</i>	Les TC ne répondent pas à mes attentes (fréquence, horaires, calendrier)
120	Les Bordes-sur-Lez	Scolarisé au Lycée	Saint-Girons	VF+Tsco	<i>Rares sont les transports qui s'arrêtent dans ma commune</i>	Les TC ne répondent pas à mes besoins (desserte)
127	Engomer	Scolarisé au Lycée	Saint-Girons	VF+Tsco	<i>Car je ne pense pas pouvoir aller ou je veux quand je veux</i>	Mobilité subie (Dépendance aux réseaux et aux tiers)
128	Castillon-en-Couserans	Scolarisé au Collège	Saint-Girons	Covoit (hcf)+Tsco	<i>Pas assez de bus</i>	Les TC ne répondent pas à mes attentes (fréquence, horaires, calendrier)
155	Soulan	Scolarisé au Lycée	Saint-Girons	Covoit (hcf) ;VF;Tsco ;	<i>Je n'aime pas le bus</i>	Autre
157	Soulan	Scolarisé au Lycée	Saint-Girons	Tsco	<i>Le mercredi on doit attendre que les autres écoles terminent, ensuite on remonte au Lycée du Couserans: c'est un trajet plus long</i>	"inefficacité" des TC (temps de parcours, déficit d'info, manque de place...)

Tsco: Transport scolaire; VF: Voiture familiale ("on m'emmène"); Covoit (hcf): Covoiturage (hors contexte familial);



**e) Les déplacements en voiture et les modes doux : des modalités de transports inscrites dans le quotidien des jeunes actifs (41.6% des déclarations)**

Référence au tableau 24

Plus globalement la **pratique des modes doux ou alternatifs** est plus signalée par les actifs et notamment par les jeunes de la Communauté de communes du Canton de Massat. La marche à pied (39.2%) inscrit les déplacements dans un périmètre autour du domicile (*le taux de travail hors commune de résidence est en comparaison aux autres intercommunalités le plus faible*). Néanmoins, ce chiffre peut englober également une habitude complémentaire de déplacement.

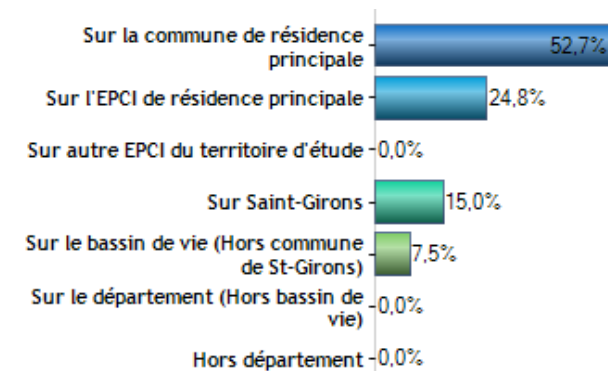
**L'usage de la voiture personnelle est évidemment le recours des actifs** : il constitue la seconde citation la plus fréquente : 34.2% des personnes interrogées utilisent leur propre voiture sans faire de covoiturage, notamment dans le canton d'Oust (52.6% des observations). Cet usage est moins systématiquement cité pour les jeunes du Castillonnais. Sur l'ensemble des actifs de 15 à 24 ans, la voiture personnelle représente un usage structurant mais pas systématique : si **seulement 56% des jeunes actifs utilisent leur voiture personnelle, c'est en partie parce que 46% d'entre eux travaillent sur leur commune de domicile**.

**La voiture personnelle est la première source de satisfaction des jeunes ayant le permis de conduire et un véhicule : parmi ces actifs, 78.4% (43 sur 55) ont le permis de conduire** ; 38 jeunes de ces 43 ont également le véhicule. Les jeunes ayant renseigné leur réponse mettent en avant « le confort et l'indépendance » que procure la voiture.

Plus généralement l'autre motif de satisfaction des actifs relève du cadre de vie choisi dont la proximité au lieu de l'emploi est perçue comme un vrai élément de confort. Ainsi près d'1/3 des actifs vont au travail à pied.

De même, parmi les 84% d'actifs satisfaits de leur mode de déplacement (55/67 actifs « résidents permanents »), 52% travaillent sur leur lieu de domicile comme le présente l'histogramme ci-contre.

26 Motifs de satisfaction des actifs "résidents permanents" - TEAMM PNR PA 2015





# PROJET TEAMM

Territoires d'expérimentation d'actions de mobilité innovantes en zone de montagne

N° obs.	Domicile	Activité principale des	Lieu d'activité	Mode de transport	Motifs de satisfaction des actifs "résidents permanents" (55 / 67= valeur redressées) : Observations renseignées	Motifs de satisfaction Synthésés
3	Massat	Contrat aidé (CAE, CUS...)	Sur la commune de résidence principale	VP	<i>Niveau de confort et rapidité appréciable même si j'ai le sentiment que le travail commence au moment où je monte en voiture; avant je descendais en marchant et c'était très agréable aussi.</i>	La voiture assure le confort et l'indépendance
30	Seix	Contrat saisonnier	Sur la commune de résidence principale	A pied ;	<i>C'est agréable, je vais au travail tranquillement; cela me permet de rencontrer les gens du village</i>	Transports en commun: espace de convivialité et sociabilité
31	Illartein	Contrat saisonnier	Sur l'EPCI de résidence principale	VP	<i>Car j'ai mon permis de voiture et ma voiture</i>	La voiture assure le confort et l'indépendance
33	Castillon-en-Couserans	Recherche d'emploi	Sur Saint-Girons	Stop	<i>Cela me permet de rencontrer des gens et je n'aimerai pas me retrouver à conduire toute seule en voiture pour un si petit trajet (pollution, environnement)</i>	Transports en commun: espace de convivialité et sociabilité
39	Oust	Recherche d'emploi	Sur Saint-Girons	A pied +Stbp	<i>Je fais de l'autostop, je partage les trajets, je prends le temps.</i>	Les alternatives aux transports traditionnels répondent à mes besoins (indépendance, flexibilité, gratuité)
40	Ercé	Contrat aidé (CAE, CUS...)	Sur l'EPCI de résidence principale	VP	<i>En voiture, je suis plus autonome pour aller où je le souhaite.</i>	La voiture assure le confort et l'indépendance
41	Seix	Recherche d'emploi	Sur la commune de résidence principale	A pied ; VP	<i>Liberté</i>	La voiture assure le confort et l'indépendance
46	Sentein	CDI	Sur Saint-Girons	VP	<i>Je ne dépends que de moi</i>	La voiture assure le confort et l'indépendance
54	Oust	Contrat aidé (CAE, CUS...)	Sur la commune de résidence principale	VP	<i>"J'ai mon indépendance"</i>	La voiture assure le confort et l'indépendance
56	Saint-Lary	Contrat saisonnier	Sur la commune de résidence principale	A pied ;	<i>J'ai pas le choix!</i>	Mobilité subie (Dépendance aux réseaux et aux tiers)
57	Ercé	CDD	Sur l'EPCI de résidence principale	VP	<i>Pas de bouchons, pas de contraintes.</i>	La voiture assure le confort et l'indépendance
71	Sentenac-d'Oust	Contrat aidé (CAE, CUS...)	Sur le bassin de vie (Hors commune de St-Girons)	VP	<i>Aujourd'hui, avec la voiture "je me déplace où je veux"</i>	La voiture assure le confort et l'indépendance
72	Ercé	CDD	Sur l'EPCI de résidence principale	VP	<i>C'est rapide en voiture</i>	La voiture assure le confort et l'indépendance
73	Oust	CDI	Sur la commune de résidence principale	VP	<i>A cause du temps et parce que je suis le seul à travailler dans ces horaires</i>	La voiture assure le confort et l'indépendance
75	Oust	Contrat d'apprentissage	Sur la commune de résidence principale	VP	<i>En voiture je ne dépends de personne</i>	La voiture assure le confort et l'indépendance



# PROJET TEAMM

Territoires d'expérimentation d'actions de mobilité innovantes en zone de montagne

100	Massat	CDD	Sur la commune de résidence principale	A pied +Stop	<i>Ca me maintient en pleine forme</i>	Les modes doux : qualité de vie (santé, environnement..)
101	Massat	Contrat aidé (CAE, CUS...)	Sur la commune de résidence principale	A pied ; En vélo ;	<i>Je ne travaille pas loin de chez moi et c'est plutôt bien de marcher.</i>	Les modes doux : qualité de vie (santé, environnement..)
103	Soulan	Contrat aidé (CAE, CUS...)	Sur la commune de résidence principale	En vélo ; VP	<i>C'est simple</i>	La proximité au lieu de travail: simplicité, confort
108	Engomer	CDD	Sur la commune de résidence principale	A pied ; VF	<i>Je n'ai quasiment pas de trajet , donc même si il n'y a pas de transport en commun, je me débrouille</i>	La proximité au lieu de travail: simplicité, confort
136	Soueix-Rogalle	CDD	Sur l'EPCI de résidence principale	VP	<i>car mon lieu de travail n'est pas loin de mon domicile</i>	La voiture assure le confort et l'indépendance
137	Bethmale	CDD	Sur l'EPCI de résidence principale	VP	<i>Je n'ai que cette solution</i>	Autre
145	Massat	CDD	Sur la commune de résidence principale	A pied ; En vélo ; VP ;	<i>C'est facile d'accéder à mon lieu de travail. En vélo, c'est plaisant, on profite d'être à la campagne</i>	Les modes doux : qualité de vie (santé, environnement..)
146	Massat	CDI	Sur la commune de résidence principale	A pied ;	<i>Le fait d'être sur le même lieu de travail que mon domicile me permet d'aller au travail à pied.</i>	La proximité au lieu de travail: simplicité, confort
149	Massat	Recherche d'emploi	Sur Saint-Girons	Covoit (hcf); VP; A pied ;	<i>Si j'ai besoin je prends mon véhicule quand je veux sans me poser la question des horaires de transports</i>	La voiture assure le confort et l'indépendance
150	Massat	CDD	Sur la commune de résidence principale	A pied ; VP;	<i>Facilité de proximité entre le lieu d'habitation et lieu du travail</i>	La proximité au lieu de travail: simplicité, confort
151	Biert	CDD	Sur l'EPCI de résidence principale	VP	<i>Ici on est pas coincé: je ne suis pas dépendante de la circulation (bouchon)</i>	La voiture assure le confort et l'indépendance
152	Massat	CDD	Sur la commune de résidence principale	A pied ;	<i>Je travaille à côté du logement donc pas de transport</i>	La proximité au lieu de travail: simplicité, confort
159	Seix	CDD	Sur l'EPCI de résidence principale	VP	<i>Car la voiture est utile étant donné que mes heures de travail ne correspondent pas au bus</i>	La voiture assure le confort et l'indépendance
162	Soueix-Rogalle	Recherche d'emploi	Sur Saint-Girons	VP; Stop	<i>La voiture me permet d'être autonome et l'autostop me permet de me déplacer à bas coût</i>	Les alternatives aux transports traditionnels répondent à mes besoins (indépendance, flexibilité, gratuité)

VP: Voiture personnelle; VF: Voiture familiale ("on m'emmène"); Covoit (hcf): Covoiturage (hors contexte familial);



# PROJET TEAMM

Territoires d'expérimentation d'actions de mobilité innovantes en zone de montagne

N° obs.	Domicile	Activité principale des actifs	Lieu d'activité	Mode de transport	Motifs d'insatisfaction des actifs "résidents permanents" (12/ 67= valeur redressées) : <i>Observations renseignées</i>	Motifs d'insatisfaction Synthétisés
35	Soueix-Rogalle	Contrat aidé (CAE, CUS...)	Sur la commune de résidence principale	VP	Je préférerais pouvoir me déplacer à pied	Mobilité subie (Dépendance aux réseaux et aux tiers)
44	Sentein	Contrat d'apprentissage	Sur Saint-Girons	2roues;Stop ; B/A ;	Les trajets reviennent chers	Offre tarifaire insatisfaisante (abonnements, coût du trajet...)
45	Sentein	Contrat aidé (CAE, CUS...)	Sur la commune de résidence principale	A pied ; En vélo ;	Je préférerais la voiture	Mobilité subie (Dépendance aux réseaux et aux tiers)
68	Biert	Contrat aidé (CAE, CUS...)	Sur autre EPCI du territoire d'étude	VF	J mets ma mère à contribution, et les horaires de travail ne sont pas compatibles avec les horaires de transports en commun.	Mobilité subie (Dépendance aux réseaux et aux tiers)
81	Seix	Contrat d'apprentissage	Sur le bassin de vie (Hors commune de St-Girons)	2roues ; VF; B/A;	Oui pour aller à mon entreprise à Lorp Sentaraille mais je ne peux pas utiliser le scotter pour le CFA de Foix.	Mobilité subie (Dépendance aux réseaux et aux tiers)
97	Oust	CDD	Sur Saint-Girons	VP	Essence trop chère	Le coût de la voiture est élevé
112	Engomer	CDD	Sur Saint-Girons	VF; Covoit (hcf);Stop ;	J'aime faire du stop pour me promener, quand j'ai le temps. Mais pour travailler, c'est pas simple. le fait que mes parents doivent se déplacer pour moi m'ennuie	Mobilité subie (Dépendance aux réseaux et aux tiers)
135	Audressein	Contrat d'apprentissage	Sur Saint-Girons	VF	Je suis dépendant de mes parents et ils sont tout le temps mobilisés	Mobilité subie (Dépendance aux réseaux et aux tiers)

VP: voiture personnelle; VF: voiture familiale ("on m'emmène"); B/A: Bus/Autocar; Covoit(hcf): covoiturage (hors contexte familial)



## PROJET TEAMM

Territoires d'expérimentation d'actions de mobilité innovantes en zone de montagne

### → Enjeu dans le cadre des déplacements quotidiens des jeunes résidents permanents du territoire d'étude :

**Privilégier des actions valorisant les pratiques alternatives à l'autosolisme, de les accompagner pour favoriser leur développement dans le quotidien des personnes.**

Si la réponse alternative apportée à l'autosolisme répond à un besoin régulier et que cette réponse n'est pas ou peu contraignante alors l'habitude sera un levier fondamental à l'évolution des comportements autosolistes vers des pratiques partagées.

### → Levier :

Il existe des expériences menées dans d'autres territoires qui favorisent notamment le covoiturage sur de courtes distances : REZO POUCE fait en la matière figure d'exemple. L'enjeu est de rendre possible le partage des trajets, en mettant en place « un principe d'autostop organisé ». Au fur et à mesure ce principe de déplacement collaboratif favorise des habitudes de covoiturage courte distance (déplacement quotidien inférieurs à 80km) ce à quoi les plateformes de covoiturage nationale ne répondent pas (ex : Blablacar)



## 2. NATURE ET ACTIVITE PRINCIPALE DES JEUNES AYANT DEUX DOMICILES

### a) 30% des jeunes interrogés sont en situation de double domicile, soit un échantillon de 48 jeunes sur 163.

Parmi ces jeunes doubles-domiciliés on retrouve **plus de 80% de scolarisés** (83.7% soit 40 sur 48) : 48.8% sont des lycéens et 34.9% sont des universitaires.

Activité principale des doubles domiciliés	Scolarisé au Lycée		Etudiant		Contrat d'apprentissage		Contrat aidé (CAE, CUS...)		CDD		Total	
CC Castillonnais	5	55,1%	3	30,6%	0	0%	0	0%	1	14,3%	9	100%
CC C Oust	11	42,4%	10	42,4%	1	5%	1	5%	1	5%	25	100%
CC C Massat	8	56,3%	3	24%	3	19,6%	0	0%	0	0%	14	100%
<b>Total</b>	<b>23</b>	<b>48,8%</b>	<b>17</b>	<b>34,9%</b>	<b>4</b>	<b>8,2%</b>	<b>1</b>	<b>2,7%</b>	<b>3</b>	<b>5,4%</b>	<b>48</b>	

Les valeurs "CDI, Recherche d'emploi, Contrat saisonnier, Stagiaire, Scolarisé au Collège" sont égales à 0

La somme des effectifs peut-être différente de la ligne "total" suite à la pondération par redressement

La part des actifs reste peu représentative dans cet échantillon. Seuls, les le jeunes en contrat d'Apprentissage se trouvent dans une situation de double-domicile. L'analyse qui suit ne concernera donc que l'échantillon principal constitué de Lycéens et d'universitaires.

Doubles-domiciliés	Aucun permis de conduire	Permis B	Permis AM/2 roues	Total
Lycéens	(16) 69.3%	(1) 4.8%	(6) 25.9%	(23) 100%
Etudiants	(2) 10.4%	(14) 82.5%	(1) 7.1%	(17) 100%
Actifs	(5) 62.5%	(3) 37.5%	(0) 0%	(8) 100%
<b>Total (valeur redressées)</b>	<b>23 48.4%</b>	<b>(18) 36.5%</b>	<b>(7) 15.1%</b>	<b>(48) 100%</b>

Les doubles-domiciliés sont majoritairement dépendant des réseaux de transports existants ou de la disponibilité de leur famille ou de leurs amis. Seuls les universitaires semblent pouvoir se rendre sur leur lieu d'étude de façon plus autonome : les 14 étudiants interrogés sont en effet tous dotés d'une voiture. Le coût de déplacement déclaré dans l'enquête pour ces jeunes est estimé par 62.4% (valeur redressée) d'entre eux à « moins de 100€ » par mois (9/14) et « >à 100€ » pour moins d'1/3 (29.1%, soit 4/14). Le poids du coût des déplacements intègre cependant un budget « double-domiciliation » bien supérieur parmi lequel le poste des dépenses liées au logement notamment.



Dans notre problématique mobilité, l'analyse des doubles-domiciliés s'attache avant tout à mettre en avant les conditions d'accès à leur lieu d'étude depuis leur domicile principal sur le territoire d'étude. **Ces doubles domiciliés se trouvent en effet dans une situation où si les trajets sont moins fréquents (hebdomadaires), ils sont plus longs mais surtout plus complexes à mettre en œuvre. Les caractéristiques du territoire (architecture urbaine, organisation des transports, systèmes valléens) impactent de fait les conditions d'acheminement des jeunes, qu'ils soient autonomes ou pas.**

### b) Lieu de domicile des jeunes ayant deux domiciles

**30.2% des déplacements sont compris entre 2 et 4h de trajets.** Les trajets aller/retour de moins d'1heure ne sont pas majoritaires (16.5%). Par contre 30.2% des trajets réalisés sont compris entre 2 et 4h de déplacements.

**1 jeune sur 5 (20.5%) passe plus de 4h dans les transports** pour assurer la liaison aller-retour entre son lieu de domicile sur le territoire d'étude et son lieu d'activité. Cette réalité s'explique plus par la distance du lieu du domicile principal (lieu de déclenchement du déplacement) et du niveau de l'offre de transport que du lieu de destination (lieu d'étude). Ainsi, les trajets les plus longs concernent avant les jeunes habitants dans la CC du Canton de Massat, et dans une moindre mesure ceux de la CC du Canton d'Oust.

#### 1Temps de trajets moyens des doubles domiciliés - TEAMM PNR PA 2015

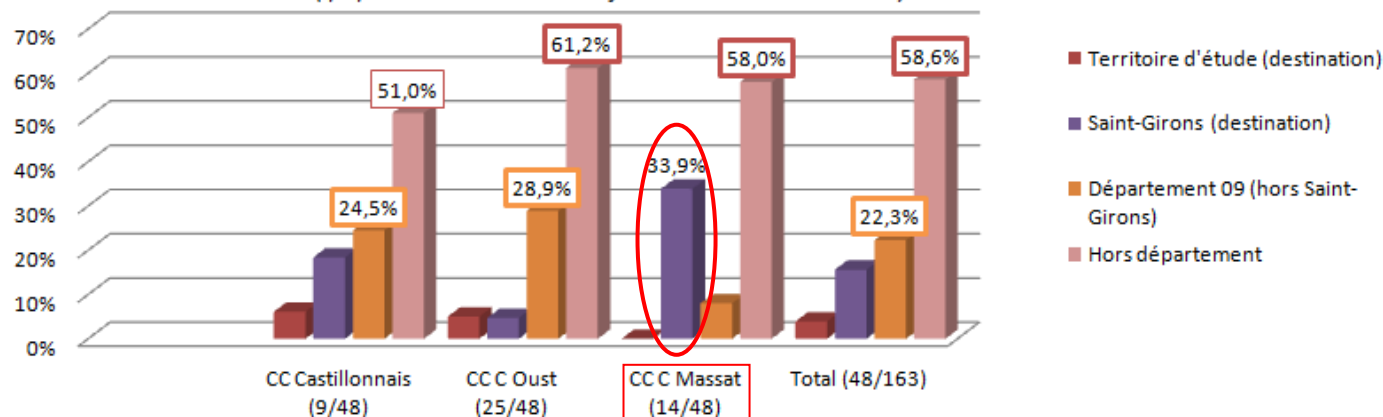
Temps de trajet A/R	- de 15 min		15 min. à 30min.		30 min. à 1h		1h à 2h		2h à 4h		+ de 4h		Autre		Total	
<b>CC Castillonnais</b>	0	0%	2	20,4%	1	12,2%	4	42,8%	2	18,4%	1	6,1%	0	0%	<b>9</b>	<b>100%</b>
<b>CC C Oust</b>	1	5%	3	10,1%	0	0%	8	33%	10	37,7%	4	14,1%	0	0%	<b>25</b>	<b>100%</b>
<b>CC C Massat</b>	0	0%	0	0,0%	1	8%	4	25,9%	3	24,1%	<b>6</b>	<b>42%</b>	1	8%	<b>14</b>	<b>100%</b>
<b>Total</b>	<b>1</b>	<b>2,7%</b>	<b>4</b>	<b>9,2%</b>	<b>2</b>	<b>4,6%</b>	<b>16</b>	<b>32,9%</b>	<b>15</b>	<b>30,2%</b>	<b>10</b>	<b>20,5%</b>	<b>1</b>	<b>2,3%</b>	<b>48</b>	





## "Près de 60% des doubles domiciliés exercent leur activité hors du département, dont 2/3 à Toulouse"

( population observée: 48 jeunes concernés sur 163)



Le déplacement jusqu'à Saint-Girons dure depuis le bourg-centre de Massat 55 minutes aller. La commune la plus proche de Saint-Girons dans cette Communauté de communes est Soulan mais les premiers kilomètres n'étant pas desservis, il faut ajouter 5 minutes en moyenne aux 35 minutes affichées par l'opérateur de transport, pour arriver à Saint-Girons. **1/3 des déplacements des doubles-domiciliés du Massatois s'organisent au plus près vers Saint-Girons**, ce que l'on ne retrouve pas sur les 2 autres communautés de communes.

### c) Les modes de déplacements utilisés pour les « Domicile-Etude » : Une situation qui ne satisfait pas tout les doubles-domiciliés

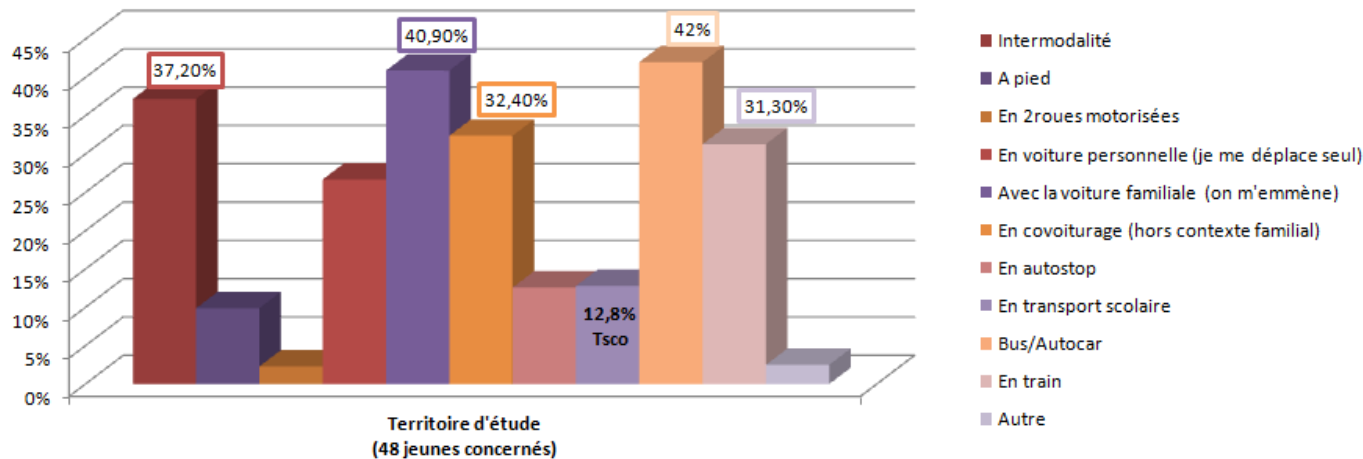
#### 1) Les déplacements des jeunes doubles-domiciliés reflètent leur niveau de dépendance au réseau ou aux tiers

Se déplacer depuis le territoire d'étude vers les pôles d'emploi et de formation de l'Ariège et en-dehors du département fait appel à une organisation plus complexe car moins directe. **L'intermodalité** traduit cette complexité : les personnes utilisent plusieurs moyens de transports pour un même trajet. Dans notre panel, le poids de l'intermodalité chez les doubles-domiciliés tient une place bien plus importante que celle déclarée par les jeunes vivant au même domicile toute l'année ; **37% des doubles-domiciliés déclarent utiliser plusieurs de modes de transport pour effectuer leur trajet « domicile- lieu d'étude/de formation /de travail » contre 7%(8/114) pour les « résidents permanents »**. Cette tendance est plus forte pour les Communautés de communes du Canton de Massat et du Canton d'Oust (40% des jeunes concernés pour chacun de ces territoires). A l'échelle de l'ensemble du territoire d'étude, l'intermodalité ne représente que 16% des citations.



## Les modes de transports les plus cités pour les trajets "domicile- lieu de formation/d'emploi" des doubles-domiciliés

(population concernée: 48/163)



Le quotidien des doubles-domiciliés s'organise au regard de l'offre de service à l'endroit où ils mènent leurs études ou leur activité professionnelle. Cela ne concerne donc pas directement la problématique de mobilité en zone rurale et de montagne à laquelle les « résidents permanents » se confrontent. Pour rappel, 75% des doubles-domiciliés, le trajet « domicile lieu d'étude/travail » est réalisé 2 fois par semaine alors que 83% des résidents permanents du territoire d'étude réalisent ce même trajet tous les jours ouvrés (5/7 jours).

**74% des Lycéens doubles-domiciliés n'ont aucun permis de conduire (voiture et deux-roues compris) alors 82% des Etudiants ont au moins un permis B.** Une différence notable dans l'autonomie de

déplacement pour ces différents jeunes, si l'on prend en compte également les lycéens de la même tranche d'âge qui ont un seul domicile<sup>24</sup>. Mais les besoins sont-ils les mêmes ?

### 2) Des pratiques modales divergentes entre les Lycéens et le les Etudiants

#### Les déplacements des lycéens : 73.6% ont recours entre autre à la voiture familiale

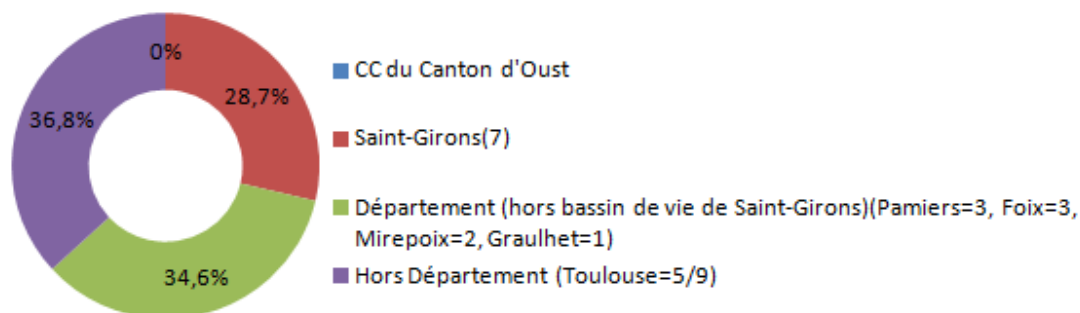
Les effectifs « scolarisés au lycée » recensés dans cette enquête ne peuvent être représentatifs, c'est pourquoi, il ne s'agit pas là de produire une analyse par commune de destination

<sup>24</sup> 47% des jeunes résidents permanents ont un permis de conduire dont 10% un permis de conduire voiture.



## Scolarisés au Lycée

(pop "double- domiciliés"=48 jeunes sur 163; les lycéens représente 23 jeunes/48)



Sur les 48 doubles-domiciliés, 48,8% sont des lycéens (23/48) : le principal lieu d'étude se trouve à Saint-Girons (7 jeunes). Parmi eux, 2 font 2Aller/Retour par semaine : ils rentrent en milieu de semaine. Ce sont des semi-internes. Mais la majorité est constituée d'internes qui restent toute la semaine sur leur lieu d'étude : 88% font le trajet Domicile –lieu d'étude 2 fois par semaine. Près de la moitié des 23 jeunes (48.9%) ont au moins 2 heures de trajet à parcourir et 26% d'entre eux auront plus de 4h de déplacements A/R. chaque semaine. Pamiers et Foix sont également des pôles urbains dotés de plusieurs établissements scolaires. Les déplacements hors département sont plus nombreux mais Toulouse en polarise une grande partie.

Lieu d'activité des Lycéens double-domiciliés	Foix		Graulhet		Mirepoix		Oloron-Sainte-Marie		Pamiers		Revel		Saint-Girons		Tarbes		Toulouse		Total	
CC Castillonnais	1	11,1%	0	0%	0	0%	1	11,1%	2	33,3%	0	0%	2	44,4%	0	0%	0	0%	5	100%
CC C Oust	1	11,1%	0	0%	2	22,2%	0	0%	1	11,1%	0	0%	1	11,1%	1	11,1%	4	33,3%	11	100%
CC C Massat	1	14,3%	1	14,3%	0	0%	0	0%	0	0%	1	14,30%	3	42,9%	0	0%	1	14,3%	8	100%
<b>Total</b>	<b>3</b>	<b>12,2%</b>	<b>1</b>	<b>4,7%</b>	<b>2</b>	<b>10,2%</b>	<b>1</b>	<b>2,40%</b>	<b>3</b>	<b>12,2%</b>	<b>1</b>	<b>4,70%</b>	<b>7</b>	<b>28,70%</b>	<b>1</b>	<b>5,10%</b>	<b>5</b>	<b>19,90%</b>	<b>23</b>	

Extraction population des Lycéens qui ont deux domiciles pour connaître le lieu d'activité



## PROJET TEAMM

Territoires d'expérimentation d'actions de mobilité innovantes en zone de montagne

### 27 Modalités de déplacement déclarées par les lycéens pour leur déplacement "domicile-étude" (23/48)

L'**intermodalité (44%)** est nettement citée dans la pratique des jeunes lycéens : si le transport scolaire (26.3.3%) semblent constituer les moyens de transports récurrents des trajets hebdomadaires de jeunes lycéens qui vont vers Saint-Girons, l'enjeu d'accès aux pôles d'équipement et à leurs zones multimodales (Lycées de Saint-Girons ; la gare routière de Saint-Girons pour les gares de BousSENS, et de Pamiers), structure les habitudes des jeunes et de leur famille. Les modes de déplacements les plus cités sont ainsi la « **voiture familiale (73,6%)** », « **le covoiturage (29%)** », **le train (41.8%)** et **le bus/autocar (39.5%)**.

Les pratiques alternatives telles que l'« **autostop** » (14.4%) ou « **le covoiturage (hors contexte familial)** » (26.3%) sont citées moins régulièrement mais intègrent néanmoins les pratiques intermodales.

<b>Intermodalité</b>	10	44,2%
<b>A pied</b>	2	9,9%
<b>En vélo</b>	0	0%
<b>En 2roues motorisées</b>	1	4,7%
<b>En voiture personnelle (je me déplace seul)</b>	1	4,8%
<b>Avec la voiture familiale (on m'emmène)</b>	17	73,6%
<b>En covoiturage (hors contexte familial)</b>	7	29%
<b>En autostop</b>	3	14,4%
<b>En transport scolaire</b>	6	26,3%
<b>Bus/Autocar</b>	9	39,5%
<b>En train</b>	10	41,8%
<b>En transport à la demande</b>	0	0%
<b>Autre</b>	0	0%
<b>Total</b>	<b>23</b>	



## 28 Modalités de déplacement déclarées par les universitaires pour leur déplacement "domicile-lieu d'étude"

### Les Universitaires : entre autonomie et pratiques collaboratives

Ils sont moins nombreux mais constituent le deuxième groupe important des doubles domiciliés : ils représentent 35% de ce panel. Sur les 17 jeunes concernés, 16 poursuivent des études à Toulouse.

**72.6% d'entre eux ont un trajet A/R compris entre 2 et 4h.**

85.8% font le trajet deux fois par semaine (1A/R)

**La voiture structure le déplacement des universitaires... mais l'intermodalité est aussi une alternative :** 44,7% des jeunes universitaire organisent leurs trajets via différents modes de transports dont le Bus/Autocar (41.7%) et le train:

Les modes de transport privilégiés sont la voiture personnelle (54.6%) et le covoiturage (44.2%). Les universitaires sont plus autonomes et privilégient l'indépendance du déplacement en pratiquant également **le covoiturage qui permet de « rentabiliser leurs déplacement (système Blablacar) (44.2%).**

<b>Intermodalité</b>	8	44,7%
<b>A pied</b>	1	7,1%
<b>En vélo</b>	0	0%
<b>En 2roues motorisées</b>	0	0%
<b>En voiture personnelle (je me déplace seul)</b>	9	54,6%
<b>Avec la voiture familiale (on m'emmène)</b>	2	14,2%
<b>En covoiturage (hors contexte familial)</b>	7	44,2%
<b>En autostop</b>	0	0%
<b>En transport scolaire</b>	0	0%
<b>Bus/Autocar</b>	7	41,7%
<b>En train</b>	5	31,2%
<b>En transport à la demande</b>	0	0%
<b>Autre</b>	1	7,1%
<b>Total</b>	<b>17</b>	

## L'éloignement des pôles multimodaux pour les uns, la dépendance modale des autres nourrissent l'insatisfaction des jeunes « doubles-domiciliés »

**Sur ce panel de 48 personnes, 52.1% des personnes seulement déclarent être satisfaites des solutions de déplacement qu'elles mettent en œuvre pour leur trajet « domicile-lieu de formation /de travail ».**

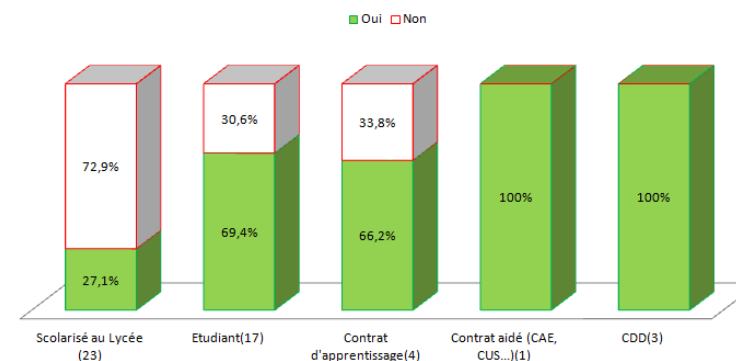
La dépendance des uns, la distance pour les autres, les horaires ou les coûts engendrés par ces déplacements... quels effets sur leur niveau de satisfaction quant aux modalités auxquelles ils jeunes doubles-domiciliés ont recours ?

Alors que 69.4% des universitaires semblent se satisfaire des solutions mises en place, 73% des lycéens eux ne le sont pas.

Sur l'ensemble des répondants concernés, les motifs de satisfaction proviennent avant tout du confort dont ces personnes profitent en voiture (personnelle ou covoiturage) mais aussi de la satisfaction des transports en commun utilisés sur ... d'autres territoires que notre territoire d'étude. Il s'agit donc de nuancer cette réponse.

**Niveau de satisfaction des "doubles domiciliés"**

(population de doubles-domiciliés=48)



Cf. tableau présentant **les motifs d'insatisfaction exprimés par les lycéens doubles-domiciliés** dans l'enquête TEAMM PNR PA 2015

Motifs d'insatisfaction les plus cités parmi les lycéens	%
Offre tarifaire insatisfaisante (abonnements, coût du trajet,...)	16.3
Déficit du service des TC (Information indisponible, manque de place en heure pointe, distance et durée de trajets...)	37
Mobilité subie (Dépendance aux réseaux et aux tiers)	6.4
Problèmes de fréquence, d'horaire, service week-end	23.6
Problèmes de desserte	6.4
Solutions alternatives trop aléatoire, incertaines	7
Le coût de la voiture	3.3

Motifs de satisfaction les plus cités parmi les...	...Lycéens	...Etudiants
La voiture assure le confort et l'indépendance	4.9%	26.2%
Efficacité des TC (Ponctualité, desserte, ...)	25.8%	20.1%
En 2 roues, je suis indépendant	9.6%	0
La voiture partagée: un espace de convivialité	10.4%	0
Transports en commun: espace de convivialité et sociabilité	10.4%	13.6%
Concerne un autre territoire (lieu d'étude)		40%

Cf. tableau présentant les **motifs de satisfaction des lycéens et des étudiants doubles-domiciliés** dans l'enquête TEAMM PNR PA 2015



# PROJET TEAMM

Territoires d'expérimentation d'actions de mobilité innovantes en zone de montagne

N° obs.	Domicile_wefériés	Activité principale	Lieu d'activité	Mode de transport	Motifs d'insatisfaction ( 17= valeur redressées par pondération) : Observations renseignées =18	Motifs d'insatisfaction Synthétisés
1	Biert	Lycéen	Saint-Girons	Tsco ; 2roues ;Stop; VF;	Les prix de transport en bus sont exorbitants en dehors des cartes scolaires (10€ aller)	Offre tarifaire insatisfaisante (abonnements, coût du trajet...)
2	Biert	Lycéen (semi interne)	Saint-Girons	Tsco; VF;	Trop long en temps et en distances	"inefficacité" des TC (temps de parcours, déficit d'info, manque de place...)
58	Aulus-les-Bains	Lycéen	Toulouse	VF+ B/A+ train	Je ne peux pas aller seule sur Saint-Girons et les horaires ne sont pas très logiques.	Les TC ne répondent pas à mes attentes (fréquence, horaires, calendrier)
59	Aulus-les-Bains	Lycéen	Saint-Girons	VF+Tsco	On est obligé de m'emmener les lundis matin et venir me chercher le vendredi soir car trop de personnes dans le car et avec ma valise il n'y a	"inefficacité" des TC (temps de parcours, déficit d'info, manque de place...)
63	Ustou	Lycéen	Foix	VF+A/B+train	Le bus qui va de Foix à Saint-Girons le vendredi soir est souvent complet et l'élève est obligé d'attendre le suivant ou de se débrouiller pour rentrer	"inefficacité" des TC (temps de parcours, déficit d'info, manque de place...)
66	Ustou	Lycéen	Tarbes	VF+A/B+train	C'est toujours la galère, l'été il n'y a aucun transport en commun.	Les TC ne répondent pas à mes attentes (fréquence, horaires, calendrier)
85	Salsein	Lycéen	Pamiers	VF; Covoit (hcf)	Il existe un minibus à prendre le lundi matin mais celui-ci est plein	"inefficacité" des TC (temps de parcours, déficit d'info, manque de place...)
87	Salsein	Lycéen	Oloron-Ste-Marie	VF+ train	Voyag long et assez cher	Offre tarifaire insatisfaisante (abonnements, coût du trajet...)
89	Sentein	Lycéen	Foix	VF; Covoit (hcf)	Les bus sont trop chères	Offre tarifaire insatisfaisante (abonnements, coût du trajet...)
94	Galey	Lycéen	Saint-Girons	A pied +Tsco	Il n'y a pas de carte scolaire pour les internes: le Conseil Général a mis en place un système de remboursement en fin d'année fixé selon un barème kilométrique; on est 5 fois moins transporté alors que l'on paie plus;	Offre tarifaire insatisfaisante (abonnements, coût du trajet...)
98	Aleu	Lycéen	Toulouse	Covoit(hcf)+ B/A ; train ;	Le trajet est compliqué, il y a de l'attente entre chaque mode de transport: il n'y a rien de directe	Les TC ne répondent pas à mes attentes (fréquence, horaires, calendrier)
106	Soueix-Rogalle	Lycéen	Toulouse	Covoit(hcf)+ B/A ; train ;	Le covoiturage ne permet jamais de savoir à l'avance où j'arriverai à Toulouse. Je m'organise donc mais je préférerais avoir une voiture	Les solutions alternatives sont trop incertaines/aléatoires
139	Sentein	Lycéen	Saint-Girons	VF+Tsco	Non car le bus ne passe que le matin et le soir	Les TC ne répondent pas à mes attentes (fréquence, horaires, calendrier)
141	Bethmale	Lycéen	Pamiers	VP	Aujourd'hui mon trajet est plus simple mais le budget essence reste cher.	Le coût de la voiture est élevé
148	Le Port	Lycéen	Foix	Covot(hcf)	Mes parents m'emmènent et c'est un vrai contrainte: "ils le vivent mal"	Mobilité subie (Dépendance aux réseaux et aux tiers)
156	Soulan	Lycéen	Revel	VF/covoit(hcf)+B/A + train	Si il y avait des bus, ce serait mieux	Les TC ne répondent pas à mes besoins (desserte)
158	Soulan	Lycéen	Graulhet	VF/ Stop+ En train ;	C'est un trajet très long à faire deux fois par semaine: à la fin c'est énervant de le faire	"inefficacité" des TC (temps de parcours, déficit d'info, manque de place...)
161	Seix	Lycéen	Mirepoix	VF/ Covoit(hcf) +train	C'est long, c'est cher, et c'est polluant	"inefficacité" des TC (temps de parcours, déficit d'info, manque de place...)

Tsco: Transport scolaire; VP: Voiture personnelle; VF: Voiture familiale ("on m'emmène"); Covoit (hcf): Covoiturage (hors contexte familial); A/B: Autobus/Car; "+": Intermodalité



# PROJET TEAMM

Territoires d'expérimentation d'actions de mobilité innovantes en zone de montagne

N° obs.	Domicile	Activité principale	Lieu d'activité	Mode de transport	Motifs de satisfaction des Lycéens et des Etudiants "doubles domiciliés" - extraits	Motifs de satisfaction Synthétisés
50	Seix	Lycéen	Toulouse	VF+ B/A+Train	"Moi, j'aime bien, ça me rappelle le voyage"	Transports en commun: espace de convivialité et sociabilité
51	Seix	Lycéen	Mirepoix	VF	Avec les amis en voiture le matin c'est cool.	La voiture partagée: un espace de convivialité
70	Soueix-Rogalle	Lycéen	Pamiers	VF	<i>nr</i>	<i>indéf.</i>
92	Aucazein	Lycéen	Saint-Girons	Tsco+ à pied	Oui je suis satisfaite lorsque je suis chez ma grand mère	Autre
121	Antras	Lycéen	Pamiers	VP	<i>nr</i>	<i>indéf.</i>
143	Massat	Lycéen (semi_interne)	St-Girons	VF+Tsco	Je gagne du temps en moto et je profite du confort du bus l'hiver	En 2 roues, je suis indépendant
48	Soueix-Ro	Étudiant	Pau	Covoit (hcf)	<i>nr</i>	<i>indéf.</i>
55	Ercé	Étudiant	Toulouse	VP+Covoit (hcf)	<i>nr</i>	<i>indéf.</i>
74	Biert	Étudiant	Revel	VP+Covoit (hcf)	La voiture facilité mes trajets	La voiture assure le confort et l'indépendance
76	Oust	Étudiant	Toulouse	VP	En semaine il facile de se déplacer à Toulouse.	Autre territoire
110	Cescau	Étudiant	Toulouse	Train; B/A	Il y a plusieurs bus dans la journée pour aller de Saint-Girons à Toulouse	Efficacité des TC (Ponctualité, desserte, ...)
118	Castillon-e	Étudiant	Toulouse	B/A	<i>nr</i>	<i>indéf.</i>
124	Seix	Étudiant	Toulouse	VP	Les moyens de transports de Toulouse sont pratiques (desserte, fréquence) et ma voiture me permet d'aller à Toulouse simplement et rapidement	La voiture assure le confort et l'indépendance
126	Seix	Étudiant	Toulouse	VP+Train	J'habite à 3 minutes de la Fac	Autre territoire
134	Audresse	Étudiant	Toulouse	VP+ Train/B/A	J'utilise le train et le métro sur Toulouse	Autre territoire
138	Les Borde	Étudiant	Toulouse	Covoit (hcf)	Aujourd'hui, mes principaux déplacements se font en métro à Toulouse: c'est facile d'utilisation et d'accès	Autre territoire
140	Seix	Étudiant	Neuvic	Covoit (hcf)+train+B/A	Je fais les trajets avec une amie et au retour je me débrouille avec le train et le bus. Je ne dérange pas mes parents	Transports en commun: espace de convivialité et sociabilité
160	Seix	Étudiant	Toulouse	VF+B/A	Pratique et rapide	Efficacité des TC (Ponctualité, desserte, ...)

VP: Voiture personnelle; VF: Voiture familiale ("on m'emmène"); Covoit (hcf): Covoiturage (hors contexte familial); A/B: Autobus/Car; "+": Intermodalité





#### d) **Synthèse des déplacements des doubles domiciliés et enjeux**

##### → **L'offre de service de transports en commun ne correspond pas aux besoins des doubles domiciliés**

Les déplacements longue distance (de plus de 2h) nécessitent aux jeunes concernés et à leur famille de s'adapter à des horaires/ jours de départs que les réseaux de transports ne couvrent pas depuis le territoire d'étude. Ni le bus et ni le TAD ne fonctionnent le dimanche; en début de semaine les horaires de départs proposés par les opérateurs de transports ne partent pas suffisamment tôt pour les liaisons depuis Foix ou Bousens (voire Saint-Girons), deux pôles multimodaux. Le bus scolaire ne recueille que 12.8% des citations dans ce panel (6 personnes sur 48).

##### → **L'offre tarifaire : un coût des transports élevé pour les internes jusqu'à la fin de l'année scolaire 2014/2015**

L'offre d'abonnement scolaire n'incluait pas les internes. Jusqu'à la fin de l'année scolaire 2014-2015, les parents des internes devaient considérer dans leur problématique d'acheminement des jeunes une offre tarifaire de transports en commun « inadaptée »<sup>25</sup>. Le CD09 a depuis proposé une nouvelle grille d'abonnement qui inclura désormais les jeunes en internat.

##### → **L'accès au réseau : la voiture reste un recours incontournable pour les jeunes qui se voient en grande partie dans une situation de dépendance**

L'usage de la « voiture personnelle » concerne ¼ des jeunes doubles-domiciliés, en grande majorité universitaires à Toulouse. Près de la moitié de notre échantillon n'a donc aucun permis de conduire (48.4%, soit 23 personnes sur 48), le recours à la « **voiture familiale** » constitue une des solutions adaptées (40.9%, soit 20/48) pour parcourir tout ou partie du trajet.

La part du Bus/Autocar et celle du train englobe l'ensemble des jeunes sans permis ou qui font le choix de ne pas prendre leur voiture à Toulouse : face à ces situations de mobilité subie ou choisie, le TER et le Réseau Régional de Bus offrent une vraie alternative pour le territoire d'étude et plus largement pour le bassin de vie de Saint-Girons. Le maintien/ renforcement de ces lignes constitue un levier fort dans la politique vertueuse d'accès équitable de tous les territoires aux ressources du Grand Toulouse.

##### → **Les pratiques alternatives à l'autosolisme : le covoiturage, adaptée aux longs trajets... mais à compléter sur le trajet « domicile-Saint-Girons » :**

36,5% de ces jeunes ont un permis de conduire ce qui participe de la part importante de la **pratique du covoiturage** pour ces distances « moyennes à longues ». Ainsi, 1/3 des jeunes pratiques le covoiturage. Le réseau commercial de Blablacar est justement calibré pour répondre à des trajets supérieurs à 80km. Cependant, l'organisation du covoiturage ne semble s'organiser qu'à partir du Pôle de Saint-Girons. Nous n'avons que peu de données sur cet aspect mais **l'intérêt à développer le covoiturage courte distance peut se tenir derrière l'enjeu de renforcer les pratiques de covoiturage depuis le domicile jusqu'au lieu d'étude**, d'autant que la part de l'**autostop** (12.6%) concernent avant tout des trajets pour Saint-Girons et Foix, et pour rallier un site multimodal.

<sup>25</sup> Jusqu'à l'année 2014-2015, le droit d'accès au réseau de bus scolaire se définissait au regard du statut de l'étudiant (interne, semi-interne, demi-pensionnaire). Si les trajets des semis-internes (1 retour en semaine de plus que les internes) et des demi-pensionnaires faisaient l'objet d'une tarification adaptée, les internes n'avaient pas droit au même régime d'abonnement annuel (52€ et 70€) et se voyaient verser une « allocation interne ». Un système inéquitable qui ne couvrait pas les frais de déplacement engendré par l'obligation de payer plein tarif les transports collectifs et cela alors même que leur nombre de trajet sont en moyenne moins fréquents. L'allocation même était une substitution peu satisfaisante puisqu'in fine il revenait plus cher au département de verser au bénéficiaire cette allocation réservée aux internes que leur octroyer un droit d'accès au réseau scolaire annuel.



## PROJET TEAMM

Territoires d'expérimentation d'actions de mobilité innovantes en zone de montagne

- L'enjeu est ici de palier au manque de liaison, d'offre de transport collectif entre le domicile et le pôle d'échange le plus proche. Saint-Girons est un carrefour où transitent différents réseaux de transports, d'où pourrait se structurer, vers et depuis cette commune, l'offre de transport alternative ou structurelle. L'initiative du Conseil Départemental de mettre en fonctionnement un bus régulier (5 aller/retour entre Foix et Saint-Girons) à 1€ va dans ce sens : si les liaisons entre le territoire d'étude et Saint-Girons sont plus fréquentes, les grilles horaires plus denses et/ou plus adaptées aux besoins d'un public plus large que le seul public scolaire, alors pourra-t-on observer un usage plus fréquent du réseau mis en place. Jusqu'au 27 Juillet 2015, le coût d'un billet de transport entre Foix et Saint-Girons était de 9.5€.
- Encore une fois, l'évolution de l'offre commerciale des opérateurs de transports en place (DSP renouvelées en 2011 et 2014 pour 7 ans) ne dépend que de leur seule volonté et de leur stratégie de développement qu'ils mettent en place. Aussi, mieux vaut-il **envisager la structuration d'un réseau informel de covoiturage permettant de répondre à des besoins de déplacement bi-hebdomadaires** auxquels ne répondent pas (encore ?) ces opérateurs et qui restent a priori relativement faibles en comparaison aux principaux trafics pris en charge (flux de scolaires).



### 3. DEPLACEMENTS DES 15-24 ANS POUR LEURS ACTIVITES DE LOISIRS

La pratique de loisirs est-elle corrélée à l'implantation de l'offre ? Il semble en effet que la proximité et l'accessibilité aux lieux culturels et sportifs, autant que le coût de ces pratiques, soient autant d'éléments déterminants pour la fréquentation par les jeunes de ces mêmes lieux. Les jeunes n'ont donc pas les mêmes chances d'accéder à l'offre si le contexte dans lequel ils évoluent ne facilite pas cet accès. Faut-il pour autant déconcentrer géographiquement l'offre ? Si cette hypothèse s'inscrit dans une vision idéale du développement territorial, des leviers plus simples à mettre en place sont à envisager, au premier rang desquels la mobilité. Différentes études rappelant ce constat soulignent par ailleurs l'enjeu d'intégration sociale et de développement personnel à travers les pratiques culturelles et sportives des jeunes : « *Qu'ils pratiquent en clubs ou de manière libre, le simple fait de se retrouver entre amis pour partager une activité sportive est souvent la première motivation citée par les jeunes pratiquants. Au-delà de la condition physique et de la santé, la pratique sportive est surtout pour les jeunes un excellent moyen d'intégration et de socialisation. Il en va de même pour les activités culturelles et artistiques qui offrent aux jeunes des espaces privilégiés d'expression.* »<sup>26</sup>

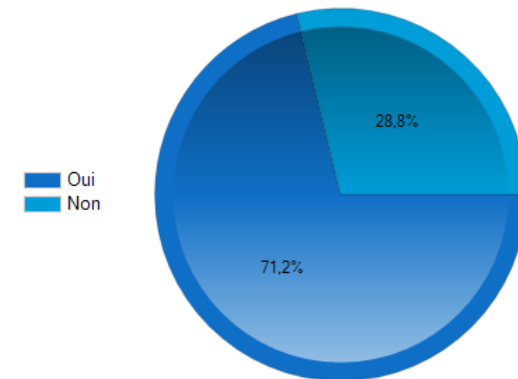
#### a) Profil des pratiquants et mode de déplacement

#### 29 Avez-vous des loisirs (sportifs, culturels...) en-dehors de votre activité principale?

71.2% des personnes ont déclaré avoir au moins une activité, soit 116 sur 163 réponses analysées :

- 65.5% sont des jeunes scolarisés (76/116)
- 48 sont non-véhiculées (aucun permis= 41.5%),
- (36%) ont un permis de conduire (42), et 22.5% ont un permis 2 roues (26) (cf. figures 18 et 19)
- **70% des jeunes résidents permanents ont un ou plusieurs loisirs en dehors de leur activité principale contre 80% des doubles domiciliés**

**Point de Vigilance :** Les doubles domiciliés sont 48 dans notre panel : 36 ont des activités extra scolaires/ou extra-professionnelles. 16 organisent leur activité sur leur lieu d'étude/travail. Les 16 autres ont des loisirs en dehors de leur commune de résidence principale. 10 organisent leurs activités sur l'EPCI à laquelle appartient la commune, à savoir la CC du Canton d'Oust. Le faible nombre de réponse, la concentration de la localisation des réponses et le fait qu'une grande partie organise sur le même lieu leurs études et leurs loisirs ne nous permet pas d'appréhender plus en avant la question des jeunes doubles domiciliés et d'en tirer des tendances significatives.



<sup>26</sup> « Pratiques culturelles et sportives - Les loisirs sportifs et culturels des jeunes : des espaces privilégiés de socialisation » – Les jeunes en Midi-Pyrénées, POSMIP (Plateforme d'observation sociale de Midi Pyrénées) Juin 2013 ;



La proximité à l'équipement, plus que la possibilité de se déplacer, semble favoriser les pratiques de loisirs. Ainsi sur 13 personnes étudiant à Toulouse, 6 pratiquent leurs activités sur Toulouse. Mais cette tendance n'est pas formellement identifiée à travers les chiffres de l'enquête et il n'est pas en l'état possible de tirer quelque conclusion que ce soit.

30" Avez-vous des loisirs (sportifs, culturels...) en dehors de votre activité principale?" Comparaison entre les résidents permanents et les "doubles domiciliés"

Variable / Modalité	pop115 1 domicile	pop 48 double domiciliés
Loisirs_O/N		
Oui	81 (70,8%)	38 (79,9%) →
Non	34 (29,2%)	10 (20,1%) →

#### Pour les personnes non-motorisées :

- plus d'1 personne sur 2 a recours principalement à la voiture familiale (56%, soit 26/48) ;
- 31.3%, soit 15 personnes pratiquent le covoiturage ou l'autostop (respectivement 7 et 8 personnes).
- 11 utilisent les transports en commun (Bus/Autocar = 23%). Notons que 10 de ces 11 personnes utilisant le bus vivent dans le Castillonnais et sont scolarisées à Saint-Girons. ; la dixième personne vit la semaine à Toulouse, puisqu'elle y est étudiante, et utilise donc le réseau de transport urbain de la ville.
- Enfin, 9 utilisent un moyen de transport actif (marche ou vélo), soit 18.8% des observations ;

#### Pour les personnes ayant un permis de conduire (voiture ou 2 roues) :

- **La voiture personnelle** est le mode de transport le plus fréquemment cité (36% des observations, soit 26/68)
- **La voiture familiale** reste un mode de transport auquel les personnes interrogées ont régulièrement recours (23.5%, soit 16/68).
- **Les modes doux** : la marche à pied (17.6%, soit 13 des 68 observations) et le vélo (4/68) dans une moindre mesure constituent des solutions de déplacements régulièrement citées pour les trajets « domicile-lieu de pratique de loisirs » : le fait que les personnes concernées aient la possibilité de se déplacer de façon plus autonome n'est pas un élément qui conditionne absolument la pratique ou non d'une activité. Les modes doux sont en effet privilégiés selon 2 facteurs : la nature même des loisirs qui dans ce cas précis ne nécessitent pas d'infrastructures/équipement particulier (musique, jardinage, sortie entre amis, footing randonnée...) et/ou la proximité du site de pratique au domicile ou au lieu de travail/étude: les 13 personnes concernées se trouvent toutes dans ce dernier cas de figure. Dans ce cas précis, Il existe une corrélation forte entre l'offre de loisirs, la proximité à cette offre, la facilité d'accès et par conséquent le niveau de pratique.
- **L'autostop et le covoiturage** sont peu pratiqués dans ce cas de figure (respectivement 5/68 des observations et 4/68).



## PROJET TEAMM

Territoires d'expérimentation d'actions de mobilité innovantes en zone de montagne

### 31 Principal mode de transport cité pour la pratique de loisirs parmi les jeunes non-motorisés (48/116) pratiquant au moins un loisir - TEAMM PNR PA 2015<sup>27</sup>

	Effectifs	% Obs.
<b>A pied</b>	7	14,6%
<b>En vélo</b>	2	4,2%
<b>En deux-roues motorisé (scooter, moto...)</b>	0	0%
<b>En voiture personnelle</b>	0	0%
<b>Avec la voiture familiale (on m'emmène)</b>	<b>27</b>	<b>56,2%</b>
<b>En covoiturage (conducteur)</b>	0	0%
<b>En covoiturage (passager)</b>	7	14,6%
<b>En autostop</b>	8	16,7%
<b>En bus/ autocar</b>	11	22,9%
<b>En train</b>	0	0%
<b>En Transport à la Demande (TAD)</b>	0	0%
<b>Autre</b>	0	0%
<b>Total</b>	<b>48</b>	

« Notre club travaille toute l'année. Nous avons 80 licenciés. Les déplacements font partis de notre activité pour accéder aux sites de pratiques mais aussi pour venir au club. On essaie de partager un maximum les trajets ; les parents d'ailleurs s'organisent en covoiturage pour éviter de venir à plusieurs voitures. Pas mal de jeunes viennent de Massat. Egalement les jeunes du Collège de Seix qui sont inscrits au club généralement restent les mercredis et l'on s'organise pour les récupérer. Après on ne peut pas forcément tous les ramener. On arrive quand même à s'organiser même si nous ne sommes pas des professionnels du transport. »

Salarié du Club du Haut Couserans Kayak Club – 24/06/15

<sup>27</sup> Le total des citations est supérieur à 100% puisque une même personne pouvait apporter plusieurs solutions de déplacement.

### 32 Principal mode de transport cité pour la pratique de loisirs parmi les personnes ayant un permis de conduire (voiture/deux-roues=68/116) pratiquant au moins 1 loisirs - TEAMM PNR PA 2015

	Effectifs	% Obs.
<b>A pied</b>	12	17,6%
<b>En vélo</b>	4	5,9%
<b>En deux-roues motorisé (scooter, moto...)</b>	8	11,8%
<b>En voiture personnelle</b>	<b>26</b>	<b>38,2%</b>
<b>Avec la voiture familiale (on m'emmène)</b>	<b>16</b>	<b>23,5%</b>
<b>En covoiturage (conducteur)</b>	0	0%
<b>En covoiturage (passager)</b>	4	5,9%
<b>En autostop</b>	5	7,4%
<b>En bus/ autocar</b>	2	2,9%
<b>En train</b>	0	0%
<b>En Transport à la Demande (TAD)</b>	0	0%
<b>Autre</b>	3	4,4%
<b>Total</b>	<b>68</b>	<b>CC</b>

Dans ces 2 figures, la ligne « Autre » correspond au déplacement réalisé en navette proposé par certains clubs sportifs dont le club nautique de Seix, le Haut Couserans Kayak Club. Ce dernier propose aux jeunes inscrits de venir les chercher à Seix, le mercredi midi après le collège/lycée. Les parents s'organisent ensuite pour les récupérer.

L'implantation géographique des équipements et des services, l'éloignement du domicile à ces équipements, les centres d'intérêt de chacun de ces jeunes, la capacité financière nécessaire pour participer et s'investir dans la vie associative ou simplement la volonté sont autant de facteurs qui peuvent ainsi influencer le choix des jeunes à avoir ou non des loisirs. L'implantation de ces équipements implique donc des déplacements plus ou moins contraignants (rapport entre la dépense de temps, la distance à parcourir, et les moyens dont on dispose) selon le lieu d'habitation et l'accessibilité qui en découle.



L'une des principales caractéristiques relatives au mode d'habiter pour est pour les jeunes doubles domiciliés et la pratique des loisirs est de bénéficier à proximité ou sur leurs lieux de domicile d'équipements et de services dont ils n'auraient peut-être pu profiter sur la commune de leur domicile principale : ainsi, 40% de ces jeunes ont effectivement leurs principaux loisirs sur leur lieu d'étude/domicile. Seulement 26% des résidents permanents sont dans ce cas, qui profitent cependant du lieu d'étude à Saint-Girons notamment pour y avoir des loisirs.

Au regard de notre problématique il semble donc intéressant de s'intéresser principalement sur les déplacements des résidents permanents compte tenu à la fois du lieu des déclenchements des déplacements et du également compte tenu du volume de réponse statistique qui donne un plus grand poids aux enseignements tirés de la lecture des résultats de cette enquête. Parmi les résidents permanents il s'agit d'appréhender d'une part les pratiques des jeunes scolarisés et par ailleurs les pratiques des jeunes actifs. La commune du domicile tient également une place importante pour la compréhension de caractéristiques localisées.

Lieu de pratique de loisirs	Résidents permanents	Doubles domiciliés
Sur la commune du lieu d'étude	19 (23,7%)	16 (40,4%)
Sur la commune du lieu de travail	4 (4,8%)	1 (3,5%)
Sur la commune de résidence principale	21 (25,9%)	0 (0%)
Sur l'EPCI du domicile	10 (12,1%)	13 (33%)
Sur territoire d'étude (hors EPCI dom principal)	6 (7,6%)	3 (7,2%)
Sur Saint-Girons	9 (10,9%)	2 (6,2%)
Bassin de vie (Hors com. de S-Girons)	8 (10,2%)	2 (4,9%)
Autre	4 (4,8%)	2 (4,8%)

## b) Lieux des pratiques de loisirs pour les jeunes « résidents permanents »

Sur l'ensemble de notre échantillon, une large partie des jeunes interrogés déclarent avoir des pratiques de loisirs : (73.4%, soit 120 sur 163). Ce taux baisse légèrement lorsque l'on s'intéresse uniquement aux jeunes résidents permanents. Il varie également en fonction du lieu de résidence de ces jeunes.

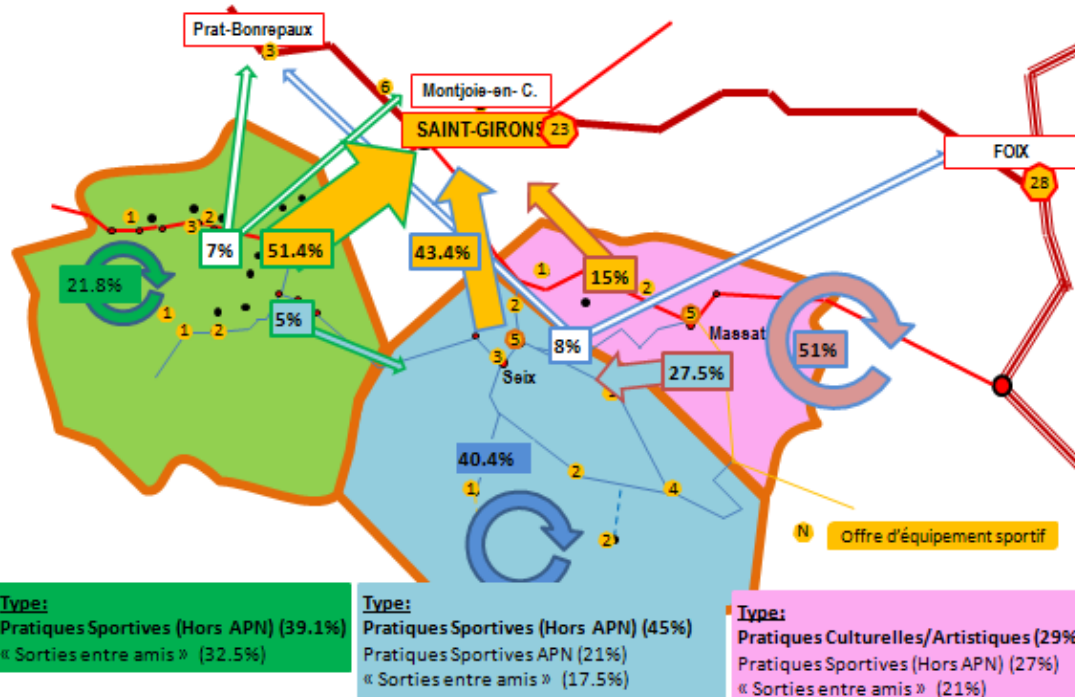
33" Avez-vous des loisirs (sportifs, culturels...) en-dehors de votre activité principale? (données après redressement")

EPCI concernée ↓	Loisirs_O/N →			Oui			Non			Total	
	Eff.	% Obs.	Ecart	Eff.	% Obs.	Ecart	Eff.	% Obs.	Ecart	Eff.	% Obs.
CC Castillonnais	28	57,6%	- TS	21	42,4%	+ TS	49	100%			
CC C Oust	31	80,6%	+ PS	7	19,4%	- PS	39	100%			
CC C Massat	22	80,4%		5	19,6%		27	100%			
<b>Total</b>	<b>81</b>	<b>70,8%</b>		<b>34</b>	<b>29,2%</b>		<b>115</b>				



**La géographie et l'implantation des équipements constituent des facteurs déterminants du choix du lieu de pratique des activités de notre public cible.**

**Déplacement des jeunes pour leurs loisirs: « Polarité de Saint-Girons et concentration des équipements »**



Lieu des loisirs pratiqués par les résidents permanents (81/115): corrélation lieu de travail/étude	CC du Castillonnais		CC du Canton d'Oust		CC du Canton de Massat	
Sur la commune du lieu d'étude	10	35,7%	5	15,3%	4	20%
Sur la commune du lieu de travail	4	13,9%	0	0%	0	0%
Sur la commune de résidence principale	3	11,9%	9	28,4%	9	40,5%
Sur l'EPCI du domicile	1	4%	6	20,2%	2	11,1%
Sur territoire d'étude (hors EPCI dom principal)	1	4,6%	0	0%	5	22,2%
Sur Saint-Girons	3	9,3%	6	19,9%	0	0%
Bassin de vie (Hors com de S-Girons)	3	11,3%	4	12%	1	6,1%
Autre	3	9,3%	1	4,1%	0	0%
<b>Total</b>	<b>28</b>	<b>100%</b>	<b>31</b>	<b>100%</b>	<b>22</b>	<b>100%</b>

Sur l'ensemble des résidents permanents et qui ont une pratique de loisirs (80/115), 44 pratiquent une activité qui requiert un équipement sportif adapté. L'offre d'équipement sportif sur le territoire reste cependant relativement concentrée dans les principaux pôles d'équipement et de services, au premiers rang desquels Saint-Girons.

Si l'efficacité actuelle des réseaux de mobilité ne peut donc expliquer à elle seule niveau de pratique de loisirs des jeunes en dehors de leur profession ou de leurs études, il semble convenu que l'accès aux équipements renforce la proximité spatiale et en temps de trajets semble pouvoir lever les freins liés au déplacement.

De fait, les loisirs font partie de la sphère du développement personnel, du plaisir, de la sociabilité : si les usagers du quotidien se trouvent dans

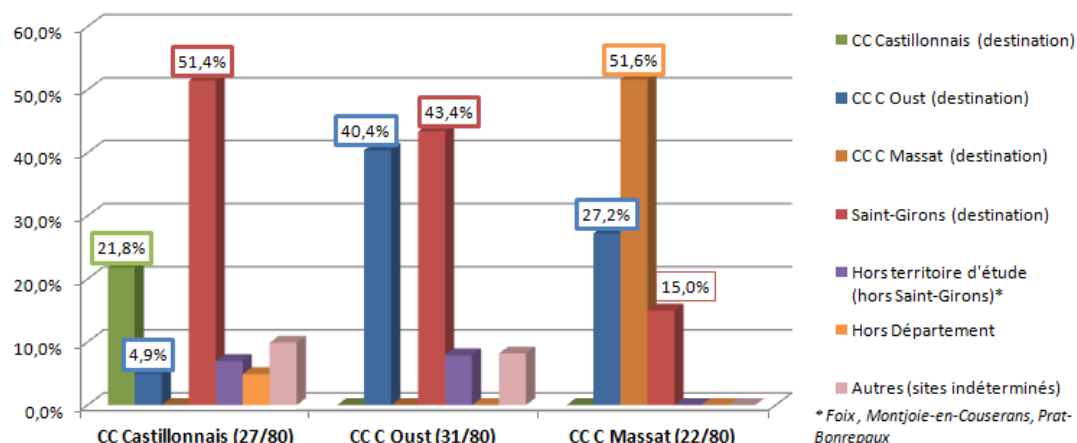
l'obligation de se mouvoir (mobilité subie) pour le travail et les études en dépit des contraintes que les réseaux de transports peuvent présenter, les jeunes sont-ils également prêts à répondre aux mêmes obligations de transports pour leurs loisirs ?



Comme on peut le constater à l'aide du tableau « Lieu des loisirs pratiqué par les jeunes résidents permanents : corrélation lieu de travail/étude », 35% des jeunes du territoire intercommunal du Castillonnais « profitent » de leurs études à Saint-Girons pour réaliser leurs activités sur la même commune. Plus globalement, 51,4% des jeunes Castillonnais vont à Saint-Girons pour leurs activités. Pour ce territoire, la proximité au principal pôle d'équipement du bassin de vie polarise à la fois les lieux d'étude/travail

## Lieux de pratique de loisirs des jeunes ayant un seul domicile

(population déclarant avoir une ou plusieurs loisirs = 80/115, soit 69,6%)



des Castillonnais et leurs habitudes de déplacement dans le cadre des loisirs par effet d'aubaine. Ce schéma de déplacement est moins marqué pour les deux autres CC pour lesquels les loisirs se pratiquent plus souvent sur leur propre territoire de domiciliation, notamment dans le Massatois.

Ainsi, la communauté de commune du Castillonnais, polarisée par Saint-Girons, est marquée par un taux de scolarisés « résidents permanents » plus important que sur les 2 autres intercommunalités.

La CC du Canton d'Oust fait partie des intercommunalités qui sont relativement bien dotées en matière d'équipement et de services sportifs notamment.

Enfin la Communauté de communes du Canton de Massat voit une partie de ses jeunes se tourner vers le Canton d'Oust, mais la nature des activités recensée au cours de cette enquête justifie le faible recours aux modes de transports motorisés et la localisation forte des activités dans la sphère de la proximité.

Pourtant, dans la Communauté de communes du Castillonnais, la pratique d'activité de loisirs reste moins fréquente (57,6%) que dans les deux autres communautés de communes où le taux de jeunes ayant au moins une pratique de loisirs dépasse dans les 2 cas 80% des jeunes concernés.

### c) Le transport, un frein à la pratique des activités sportives ou culturelles des jeunes interrogés ?

Sur l'ensemble des jeunes Castillonnais ayant ou non des activités de loisirs (population de 49 jeunes résidents permanents), seulement 42,4% (21/49) considèrent les moyens de transports comme un frein à la pratique et 1/3 (7/17) ne pratiquent effectivement pas de sports ou n'a aucune activité de loisirs. Ce résultat reflète « un sentiment partagé » à l'échelle du territoire d'étude : l'offre de transport actuelle ne constitue pas selon les jeunes un élément prépondérant dans la pratique ou non de loisirs. Pourtant quelques données peuvent laisser apparaître des nuances selon les territoires, et selon le niveau du point de vue. Qu'en pensent les parents ?





### 34 Pour vous le Transport constitue-t-il un frein à la pratique de loisirs?

Transport/loisirs_freins → EPCI concernée ↓	Oui			Non			Total	
	Eff.	% Rep.	Ecart	Eff.	% Rep.	Ecart	Eff.	% Rep.
CC Castillonnais	20	42,4%		28	57,6%		48	100%
CC C Oust	14	35,2%		25	64,8%		39	100%
CC C Massat	15	53,6%		13	46,4%		27	100%
<b>Total</b>	<b>48</b>	<b>42,6%</b>		<b>65</b>	<b>57,4%</b>		<b>114</b>	

Pour la communauté de communes du Canton d'Oust, les jeunes ont un niveau de pratique de loisirs fréquents (80%) « facilitée » par une concentration plus importante des équipements de loisirs et une proximité à ces équipements

### 35 Temps moyen de déplacement entre le domicile et le lieu de pratique sportive. Source: Schéma départemental des politiques sportives de l'Ariège (2013)

Pour les jeunes de la Communauté de communes du Canton de Massat, les transports impactent la possibilité d'avoir ou non des loisirs selon eux : ils se trouvent en moyenne à 25 minutes du premier équipement de sport depuis leur domicile. Cet éloignement participe du faible taux de pratique. Dans le Castillonnais, il faut en moyenne 23 minutes pour accéder en voiture à un site, contrairement à la CC du Canton d'Oust où il ne faut « que » 13 minutes.

Mais la distance n'est pas l'unique voie d'explication. D'autres raisons peuvent nous permettre d'appréhender cette tendance.

- 1) Les actifs utilisent leur propre voiture, les « assignés territoriaux » ont recours à la voiture familiale pour les loisirs

Communauté de communes de résidence	temps de déplacement moyen « domicile-lieu de pratique »
Ariège	15 min
CC de l'Agglomération de Saint-Girons	11 min.
<b>CC du Canton d'Oust</b>	13 min.
<b>CC du Castillonnais</b>	23 min.
<b>CC du Canton de Massat</b>	25 min.

L'offre de transports collectifs ne peut répondre à tous les besoins de tous les usagers. Une petite partie seulement des jeunes (9.8%) parvient à s'organiser en fonction des horaires planifiés sur les temps scolaires. C'est le cas des Castillonnais pour qui le bus est utilisé dans le cadre des loisirs (19.8%) ; **L'usage du bus est du reste facilité par une corrélation relativement forte entre le lieu d'étude des ces jeunes et le lieu où ils pratiquent leur(s) loisir(s)**<sup>28</sup>. Cet usage reste cependant souvent indissociable du recours à la voiture familiale : les horaires de bus n'offrent pas de solutions optimales notamment lors des temps « libres » des scolaires (le samedi, le mercredi dans une

<sup>28</sup> Cette corrélation entre lieu d'étude/travail et lieu de pratique de loisirs se vérifie moins fortement pour les jeunes ayant deux domiciles différents (pour des raisons d'étude principalement) : sur 14 personnes se trouvant dans ce cas de double résidence, 8 ont des activités de loisirs dont 3 sur la même commune. Aucun n'utilise le bus



# PROJET TEAMM

Territoires d'expérimentation d'actions de mobilité innovantes en zone de montagne

moindre mesure et en périodes de vacances scolaires). 37% des observations des jeunes font référence à un usage de la **voiture familiale**, et 9.2% des observations font référence au **covoiturage** (en tant que passager), à l'autostop (9.8%).

A peine 5% des jeunes des Cantons d'Oust et de Massat ne mentionnent le bus. La voiture personnelle y est plus usitée, cela notamment parce que le nombre de jeunes actifs résidents permanents interrogés y est relativement plus élevé que dans le Castillonnais, ainsi que la part de double domiciliés (donc non présents en semaine). Les pratiques des actifs sont plus automobilistes.

### 36 Principaux modes de transports auxquels ont recours les jeunes du territoire d'étude dans le cadre de leur(s) loisir(s) - données après redressement

Transport et Loisirs mode principal des jeunes (1 domicile)*	A pied		En vélo		En deux-roues motorisé (scooter, moto...)		En voiture personnelle		Avec la voiture familiale (on m'emmène)		En covoiturage (passager)		En autostop		En bus/ autocar		Autre		Total	
CC Castillonnais	2	7,9%	1	2%	2	6%	3	9,3%	14	48,3%	5	17,2%	3	11,3%	6	19,8%	0	0%	28	100%
CC C Oust	4	12,3%	1	4,1%	4	12%	11	36,9%	11	34,4%	1	4,1%	1	4,1%	1	4,1%	1	4,1%	31	100%
CC C Massat	5	23,3%	3	12,2%	1	5%	8	35,5%	6	26,1%	1	6,1%	4	16,1%	1	5%	0	0%	22	100%
Total	11	13,7%	5	5,5%	7	8%	22	26,9%	30	37%	7	9,2%	8	9,8%	8	9,8%	1	1,6%	81	

\* données pondérées par redressement

**A pied:** Ping-pong, Jeune sapeur pompiers(2), Sorties entre amis, Musculation, Equitation, Danse, Trail, Ki- shintai Betmalet, Bénévolat, Musique(2), Rugby, Randonnée(2)



## 2) La disponibilité de leur entourage biaise la perception des jeunes sur leur capacité de déplacement

Parmi les jeunes qui ne considèrent pas les transports comme un frein dans leurs activités, **les modes de déplacement reposant sur une tierce personne représentent 51.1% de leurs observations.** Cette dépendance est intégrée dans le schéma de déplacement de chacun. Si cette organisation n'est pas a priori contraignante pour les jeunes, elle illustre cependant un besoin auquel ne répondent pas les transports collectifs desservant le territoire d'étude.

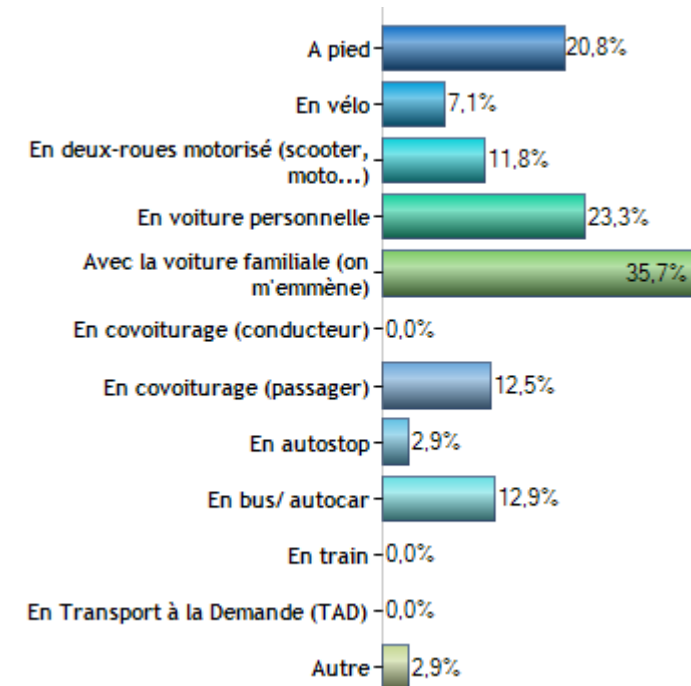
« Il n'y a que les bus scolaire qui passe le matin et le soir. Il n'y a pas non plus de bus hors période scolaire entre Ustou et Seix. Alors, si j'ai des besoins ?... Par exemple, le mercredi après-midi, on est obligé de fermer notre épicerie pour assurer les activités des enfants. Jusqu'à présent j'emmenais la plus grande à l'escalade à Saint-Girons Mais l'année prochaine, elle va au Lycée en internat à Foix. Ce sera plus simple. »

« Vous ouvrirez votre épicerie le mercredi après-midi? »  
« Bien sûr que oui ! »

Habitante d'Aulus les bains – 06/07/2015

**Et si la question avait été posée aux parents, le ressenti aurait-il été le même ?** Les familles mettent en place des solutions venant palier au déficit du transport collectif, notamment pendant les temps libre : **le niveau de service de transport n'est donc pas ressentie par les jeunes comme un frein à la pratique de leurs activités** (puisque des solutions sont trouvées) mais les activités de ces jeunes impactent parfois l'organisation même de leur famille/entourage

37 Mode transport utilisés par les jeunes pour qui les transports actuels ne sont pas un frein pour leur pratique de loisirs





### 38 Répartition des jeunes résidents permanents ayant des pratiques de loisirs (81/115) selon leur "capacité de mobilité"

Permis	Aucun	Je n'en ai plus	Permis de conduire voiture	Permis AM	Autres permis 2 roues	Total
CC Castillonnais	16 56,3%	0 0%	6 20,6%	7 23,2%	0 0%	28 100%
CC C Oust	6 19,1%	0 0%	18 57,4%	6 19,4%	1 4,1%	31 100%
CC C Massat	4 16,1%	1 6,1%	10 47,7%	7 30,1%	0 0%	22 100%
<b>Total</b>	<b>25 31,2%</b>	<b>1 1,6%</b>	<b>34 42%</b>	<b>19 23,6%</b>	<b>1 1,6%</b>	<b>81</b>

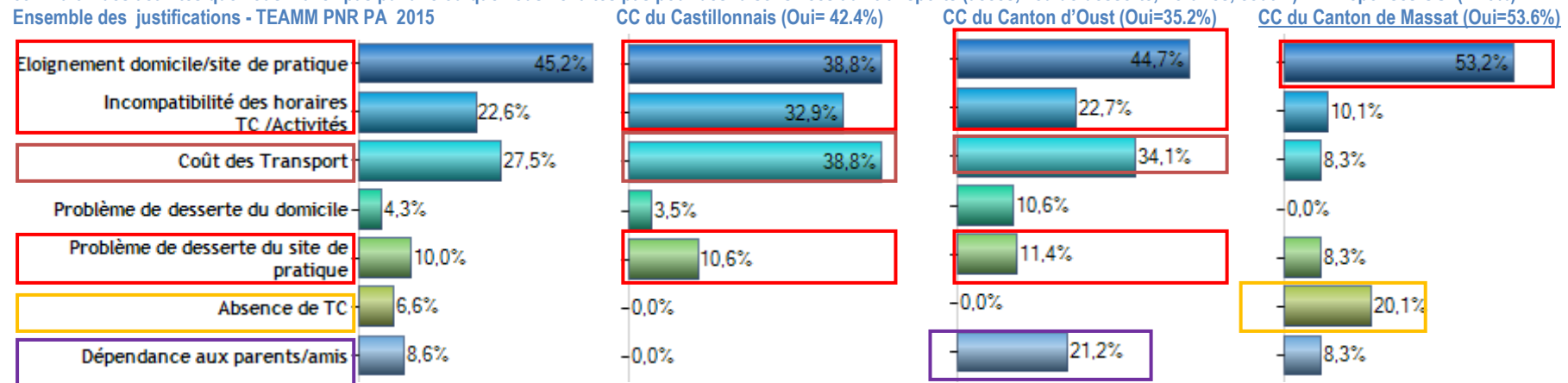
. Parmi les jeunes du territoire qui ont des loisirs, 42% ont un permis B et 23.6% un permis deux-roues : mais pour ces derniers l'utilisation du 2 roues reste plus limitée Le fait d'avoir un permis AM n'assure que de façon localisée l'indépendance de ces jeunes, **les distances à parcourir et les conditions étant des freins dans cet usage : c'est en tout cas le sens des observations recueillies lors de l'enquête.**

### 3) Les freins identifiés par les jeunes résidents permanents : lecture par Territoire:

**Eloignement du territoire d'étude et l'incompatibilité horaire avec les activités** (soir, mercredi a-midi et week-end) et **desserte des sites ; le coût du transport** dans le Castillonnais et le Canton d'Oust ; **« Absence » de desserte** dans le Massatois

### 39 "Y a-t-il des activités que vous n'avez pas pu faire ou que vous ne faites pas pour des raisons liées aux transports (accès, lieu de desserte, horaires, coût...) ?" - Réponses OUI (42.6%) :

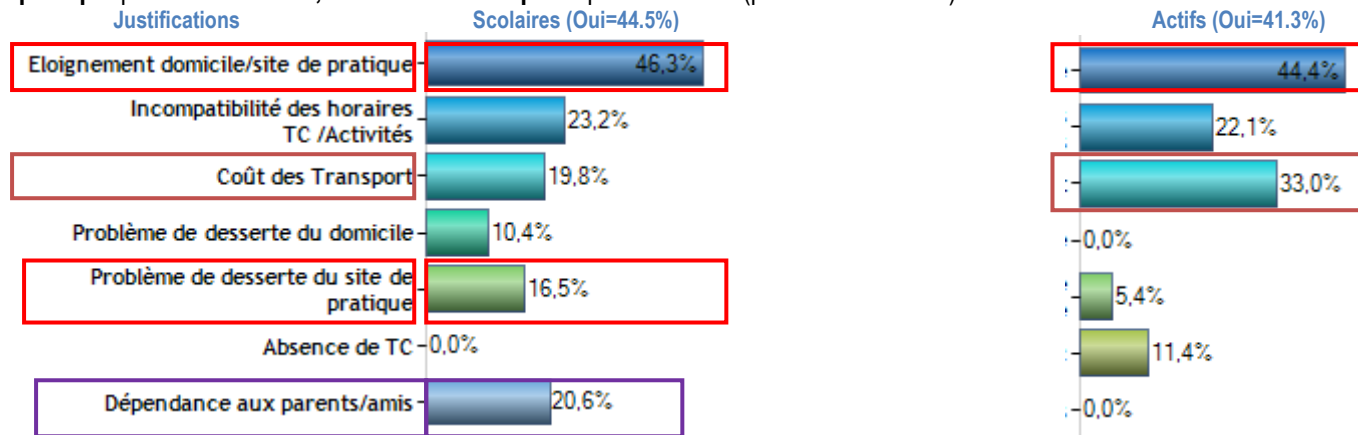
Ensemble des justifications - TEAMM PNR PA 2015





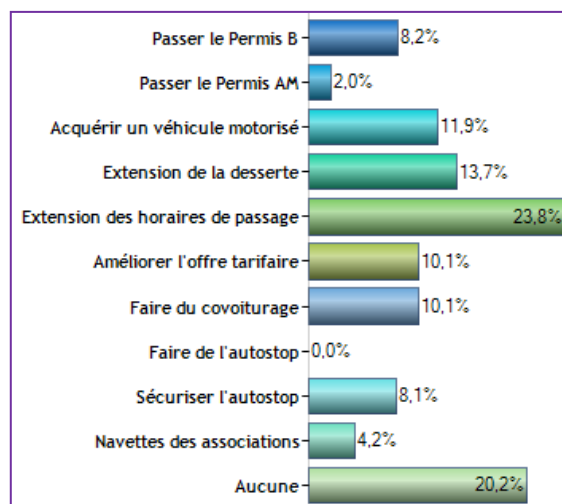
4) Réponses selon l'activité des jeunes résidents permanents :

**L'éloignement ; incompatibilité horaire avec les activités** (soir, mercredi a-midi et week-end) ; **la dépendance aux parents/amis et problème de desserte des sites de pratique** pour les scolaires ; **le coût des transports** pour les actifs (pas d'abonnement).



5) Les solutions envisagées par les jeunes résidents permanents des 3 territoires d'études : approche par activité

40 Solutions imaginées par les scolaires "résidents permanents"



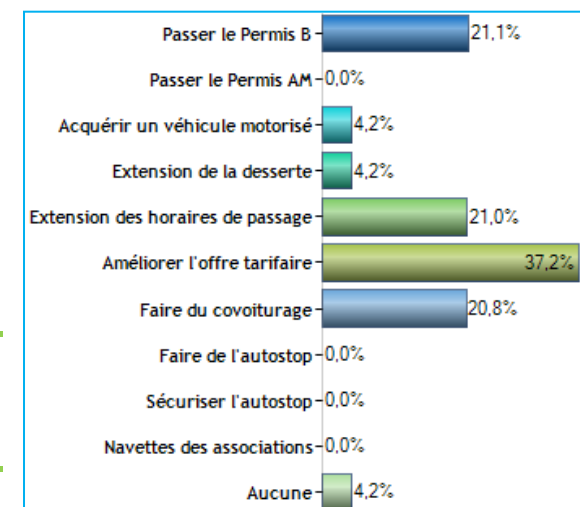
Pour les scolaires, les solutions envisagées sont avant tout des attentes d'amélioration structurelles de l'offre de transport existante et une volonté d'être plus autonome. De nombreux scolaires n'ont pas de solutions à proposer.

1 → Solutions institutionnelles (desserte, fréquence, offre tarifaire) : 45.4%

2 → Solutions alternatives (autostop, covoiturage, associations) : 22.4%

3 → « Devenir autonome » (Passer le permis, acquérir un véhicule motorisé) : 22.1%

41 Solutions imaginées par les actifs "résidents permanents"



Pour les actifs, les solutions doivent mieux répondre à la problématique de compatibilité horaire entre les activités, leur planning professionnel. Une attention toute particulière est portée sur le coût des transports, jugé trop élevé dans 37.2% des observations. Le passage du permis est une solution également incontournable. Les solutions alternatives se focalisent avant tout sur le partage des trajets.

1 → Solutions institutionnelles (desserte, fréquence, offre tarifaire) : 62.4%

2 → « Devenir autonome » (Passer le permis, acquérir un véhicule motorisé) : 25.6%

3 → Solutions alternatives (autostop, covoiturage, associations) : 20.8%



## d) Synthèse des habitudes de déplacement utilisés par les jeunes résidents permanents dans le cadre des loisirs

- Dépendance forte des jeunes à la « voiture familiale », et plus largement à un usage de la voiture qui reste dans la « sphère privée » :

Ce mode transport est l'observation la plus citée parmi les principaux modes auxquels ont recours les jeunes pour leur activité de loisirs (35.7% des citations).

Mode de transport principal pour les loisirs	A pied	En vélo	deux-roues motorisé (scooter, moto...)	voiture personnelle	Avec la voiture familiale (on m'emmène)		En covoiturage (passager)		En autostop		En bus/ autocar		Total
CC Castillonnais	2 7,9%	1 2%	2 6%	3 9,3%	14	48,3%	5	17,2%	3	11,3%	6	19,8%	28 100%
CC C Oust	4 12,3%	1 4,1%	4 12%	11 36,9%	11	34,4%	1	4,1%	1	4,1%	1	4,1%	31 100%
CC C Massat	5 23,3%	3 12,2%	1 5%	8 35,5%	6	26,1%	1	6,1%	4	16,1%	1	5%	22 100%
<b>Total</b>	<b>11 13,7%</b>	<b>5 5,5%</b>	<b>7 8%</b>	<b>22 26,9%</b>	<b>30</b>	<b>37%</b>	<b>7</b>	<b>9,2%</b>	<b>8</b>	<b>9,8%</b>	<b>8</b>	<b>9,8%</b>	<b>81</b>

### 42 Répartition par EPCI des jeunes résidents permanents ayant des loisirs

CC du Castillonnais	
57,6% (28/49)	
Lieu d'activité → Lieu d'étude (35%)	
Mode de déplacement:	
Voiture personnelle	9.3%
Voiture familiale	48.3%
Marche+vélo	9.9%
Stop +Covoiturage	28.5%
Bus/autocar	20%

CC du Canton d'Oust	
80% (22/27)	
Lieu d'activité → Com de résidence (28.4%)	
→ EPCI de résidence (20%)	
Mode de déplacement:	
Voiture personnelle	36.9%
Voiture familiale	34.4%
Marche+vélo	16%
Stop +Covoiturage	8.2%

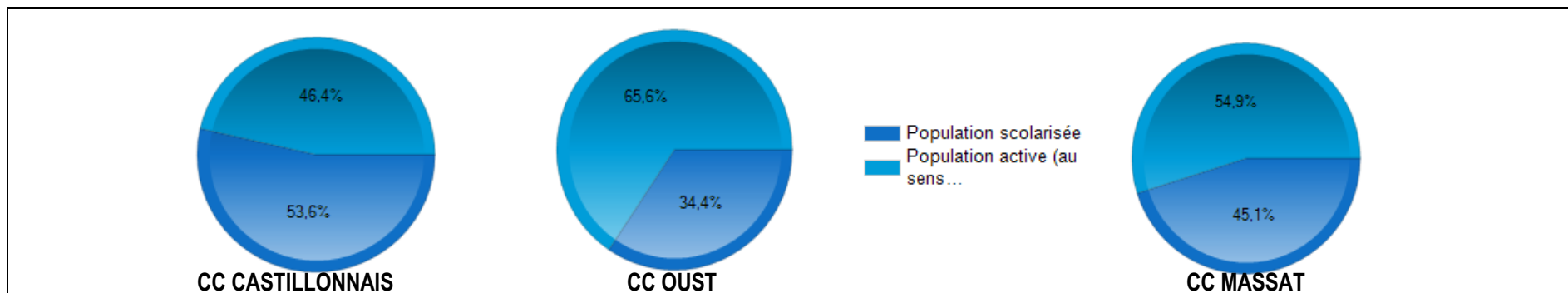
CC du Canton de Massat	
80% (31/39)	
Lieu d'activité → Com de résidence (40%)	
→ Autre EPCI (20%)	
Mode de déplacement:	
Voiture personnelle	35.5%
Voiture familiale	26%
Marche+vélo	35.5%
Stop +Covoiturage	22.2%

Plus généralement le recours à la voiture (63.9%) dans la « sphère privée » reste la solution privilégiée si l'on adjoint à l'usage de la « voiture familiale » le nombre de citations « voiture personnelle » (26.9% des citations). Encore une fois les pratiques observées en la matière dans la communauté de communes du Canton de Massat s'opposent à celles du Castillonnais. Encore une fois on soulignera la structuration par âge de la population des jeunes de 15-24ans : la dépendance à la voiture familiale constatée dans le Castillonnais, pour les activités de loisirs, est selon cette étude inversement proportionnelle à l'autosolisme constaté dans les Cantons de Massat et d'Oust.



Cela tient en effet à la répartition par communautés de communes des actifs et des scolaires résidents à l'année et qui ont des loisirs :

#### 43 Répartition par EPCI des actifs et des scolaires ayant des loisirs (81/115)



- **Faible recours aux transports en commun (Bus/Autocar) dans le cadre des loisirs :**

L'usage du bus représente à peine 10% des citations, avec toutefois un usage déclaré dans le Castillonnais plus important que sur les 2 autres communautés de communes. Dans le Castillonnais, le Bus/Autocar est d'ailleurs le deuxième mode de transport cité : 2 explications possibles sont à entrevoir :

- une organisation des jeunes calquée avant tout sur le calendrier scolaire. Le mercredi après-midi les jeunes Lycéens ont pour habitude de rester sur Saint-Girons pour leurs activités et rentrent ensuite en bus.
- Engomer (7/28) Castillon en Couserans (4/28) , Balaguères, Cescou... sont des communes relativement mieux desservies que les autres communes du Castillonnais puisqu'2 aller retour directs sont organisés, tous les jours de la semaine du lundi au samedi notamment, entre Saint-Girons et Castillon-en-C. Les liaisons vers Sentein et Saint-Lary sont aussi organisées via une ligne de TAD, venant en complément des lignes régulières qui n'assurent qu'une seule liaison directe (vers Sentein et saint-Lary) pour le mercredi entre midi et 13h. Le reste de la semaine il n'y a qu'une seule liaison régulière directe à partir de 17h40. **Cette structuration locale du réseau de transport peut donc impacter la possibilité des jeunes à s'investir dans une pratique régulière de loisirs**<sup>29</sup>. (

<sup>29</sup> cf. annexe : horaires de bus et TAD dans la Communauté de communes du Castillonnais





## → Les enjeux concernant la structuration des déplacements pour accéder aux loisirs

1/ **Cohérence de l'offre de transport collectif et rythmes des temps associatifs** pour faciliter d'une part l'accès des jeunes aux loisirs et à leurs équipements et pour réduire leur dépendance constatée à la disponibilité des parents : les offres commerciales des exploitants des lignes de bus doivent faire l'objet d'un accompagnement même si les entreprises en DSP sont les seules à pouvoir opérer dans ce domaine. Cette évolution et le choix de l'impulser leur appartiennent donc.

## 2/ **Le covoiturage associatif et son accompagnement.**

Alors que près de 70% des jeunes interrogés déclarent pratiquer une activité culturelle ou sportive, les déplacements partagés restent peu fréquents. Les acteurs en charge de la mobilité doivent mettre en avant l'intérêt de partager les trajets communs, voire développer des actions, pour réduire le poids de l'autosolisme notamment.

Favoriser le développement du covoiturage pour les activités de loisirs relève du comportement individuel mais des outils peuvent être mis en place pour faciliter l'organisation de ce mode de déplacement.

## → Levier à l'échelle des Intercommunalités du territoire d'étude TEAMM: Les Plans Educatifs Territoriaux portés par les Communautés de communes.

A l'échelle du département de l'Ariège, le schéma départemental des politiques éducatives concertées visent, parmi 10 principes, **l'égalité et le libre accès des jeunes et leur famille aux actions éducatives et culturelles** (réflexion sur la politique tarifaire, sur l'accueil du handicap, sur la mobilité géographique).

La politique éducative locale est la composante d'un projet de territoire inscrit dans une démarche de développement durable. La dynamique impulsée sur le territoire dans une démarche de progrès doit permettre de prendre en compte les différentes préoccupations actuelles :

- **Dans la sphère sociale : accessibilité économique et géographique**, liens intergénérationnels, brassages des populations, mixité de genre, promotion sociale, qualité de vie au travail...
- **Dans la sphère économique : pérenniser les emplois, les valoriser, lutter contre la précarité, maîtriser les coûts des activités ...**
- **Dans la sphère environnementale : diminuer l'impact sur l'environnement, rendre son action cohérente avec les principes écologiques ...**

A l'échelle des 3 intercommunalités, les objectifs prioritaires intéressants dans le cadre du projet TEAMM :



## PROJET TEAMM

Territoires d'expérimentation d'actions de mobilité innovantes en zone de montagne

- CC Canton d'Oust : « Constituer et animer un comité de pilotage, avec création de groupes de travail (différents, sur 3 thèmes : petite enfance, enfance et jeunesse) »  
« Contribuer à l'accessibilité sociale pour le plus grand nombre d'enfants et de jeunes, prise en compte des besoins sociaux des familles à la fois dans l'accès aux loisirs éducatifs mais aussi dans la mobilité (équipements centrés sur le bas du territoire). »
- CC Canton de Massat : « Promouvoir la vie associative comme facteur d'insertion sociale, ce pour notamment lutter contre l'isolement, pour donner l'envie de vivre et de rester à Massat (...) » ; « Favoriser les initiatives individuelles et de proximité, susciter ou renforcer les pratiques citoyennes, notamment chez les jeunes » ;
- CC du Castillonnais : « Favoriser la stabilité des familles sur le territoire et stimuler l'implantation de nouvelles familles par le développement de formules d'accueil » ;  
« Soutenir une accessibilité tarifaire et géographique pour toutes les familles aux services éducatifs et aux activités associatives lorsqu'elles existent ».

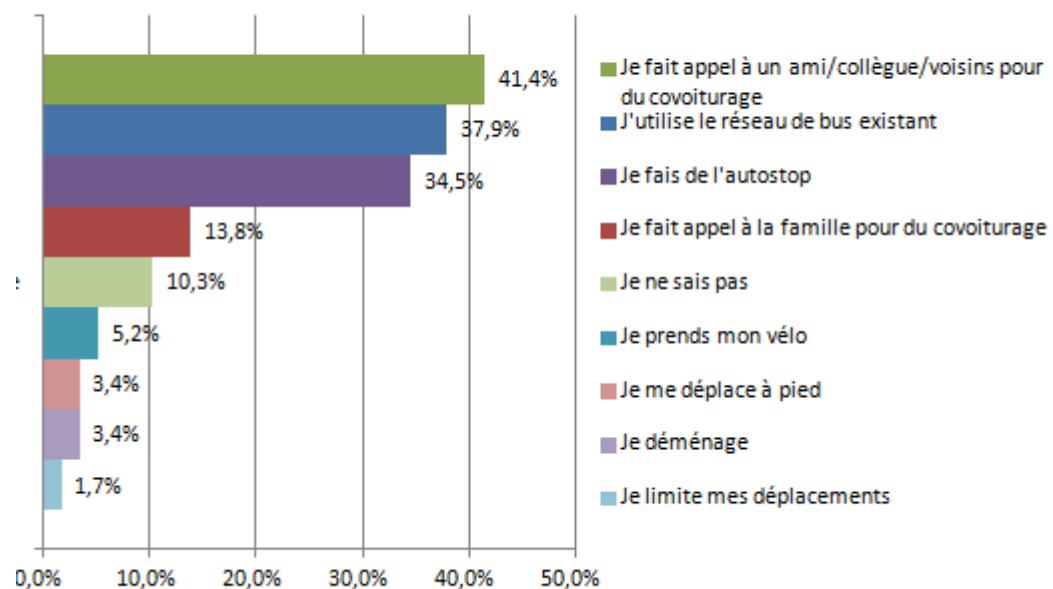
### C. ALTERNATIVES A L'USAGE DE LA VOITURE PERSONNELLE : ENTRE SITUATION HYPOTHETIQUE ET PRATIQUES ENVISAGEES, LE TERRITOIRE D'ETUDE SEMBLE PROPICE AU DEVELOPPEMENT D'EXPERIMENTATION

Comme on vient de le voir, l'usage de la voiture dans les zones rurales et de montagne imprègnent les habitudes de déplacement des jeunes de 15 à 24 ans qui ont répondu au questionnaire. Lorsque les jeunes n'ont pas le permis, le désir de le passer est une réponse systématique. Lorsque le permis est passé, la question d'acquérir un véhicule est une autre problématique qui s'impose. Comment envisager alors ses propres déplacements sans la voiture ?

Cette question a été posée à notre échantillon dans le cadre de cette enquête.

#### "Quelle(s) solution(s) seriez-vous prêt à envisager si vous n'aviez plus la possibilité d'utiliser votre propre véhicule?"

##### Réponse de la Population Scolaire sur l'ensemble de l'échantillon



Parmi les scolaires de notre échantillon, les jeunes se projettent vers des solutions qu'ils connaissent, parmi lesquelles le covoiturage (41.4%) et le recours au réseau de bus existant (37.9%).

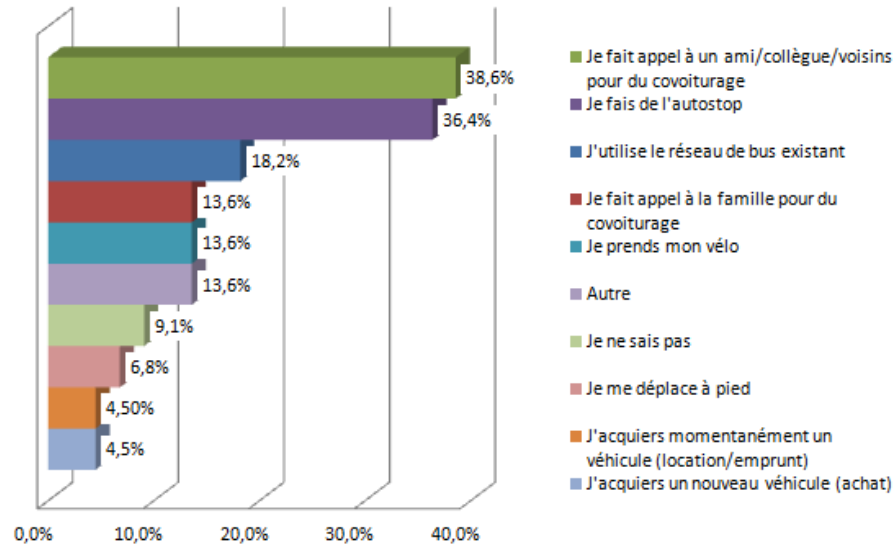
De même, l'autostop fait figure d'une véritable alternative dans 34.5% des observations. Sur l'ensemble des jeunes scolarisés qui ont été interrogés, 41.5% d'entre eux affirment pratiquer l'autostop, notamment dans les communautés de communes du Castillonnais et du Canton de Massat.

Les jeunes se projettent vers des solutions qui préservent leur autonomie : le recours à la voiture familiale structure les déplacements de 44.8% des scolaires (résidents permanents et doubles domiciliés confondus) ; pourtant cette solution n'est pas privilégiée dans ce cas de figure.

Les jeunes aspireraient-ils à trouver des solutions qui ne les rendent pas plus dépendants que ce qu'ils ne sont déjà ?



**"Quelle(s) solution(s) seriez-vous prêt à envisager si vous n'aviez plus la possibilité d'utiliser votre propre véhicule?"**  
**Réponse de la Population Active sur l'ensemble de l'échantillon**



Concernant les actifs, le bouquet de solutions est beaucoup plus large. Mais il ne se distingue pas complètement de celui des scolaires. Les principaux recours envisagés laissent une nouvelle fois apparaître le recours des pratiques collaboratives de « proche voisinage » (38.6%).

Cette fois l'autostop est privilégié (36.4%) aux réseaux de bus existants : les actifs ne sont plus ou moins utilisateurs des réseaux de bus que les scolaires.

Sur l'ensemble de l'échantillon (quelque soit le profil), les solutions envisagées alternatives à la voiture individuelle sont :

- le **covoiturage organisé** dans le cadre du voisinage et du cercle entre amis recueille plus de 40% des observations,
- l'**autostop** : 35.3%
- le **bus** : 29.4% les jeunes actifs se tourneraient si toutefois leur véhicule venait à ne plus être utilisable.



## PROJET TEAMM

Territoires d'expérimentation d'actions de mobilité innovantes en zone de montagne

**Parmi les réponses des résidents permanents**, la première des solutions envisagées n'est plus le covoiturage mais bien l'autostop avec 38% des observations contre 33%. Cette réponse est avant tout relevée par le poids de la communauté de communes de Massat où l'autostop recueille 73% des observations contre à peine 1/3 pour chacune des 2 autres communautés de communes.

Dans les communautés de communes du Castillonnais et de Massat, le taux de covoiturage entre amis/voisinage dépasse les 40% des observations contre à peine 19% dans la Communauté de communes du canton d'Oust.

La CC du canton d'Oust est en partie plus habitée sur les zones les plus ouvertes (Oust, Seix, Soueix- Rogalle, et dans une moindre mesure Ercé). Plus plane, plus habitée, les jeunes actifs et les scolaires (collégiens) travaillent également plus souvent sur leur propre territoire d'appartenance : 61.3%. Dans cette communauté de communes, les jeunes ont répondu plus souvent que dans les deux autres communautés de communes, l'usage du vélo pour les trajets quotidiens si toutefois ils se trouvaient dans une telle situation.

### Petite anecdote au cours de cette enquête :

*Cette question a été posée à un jeune qui sur le coup avait trouvé l'exercice véritablement hypothétique. Sa réponse fut « je ferais du covoiturage, mais j'aurais l'impression "d'embêter les gens". ». Le samedi suivant l'entretien, sa voiture tombe en panne malheureusement.*

*Solution : il a fait du covoiturage le temps de la réparation. Et il n'a embêté personne !*

*Entretien réalisé le 22/06/2015 par téléphone.*

*Habitant d'Oust en semaine, et Toulousain le week-end*



Pour compléter les observations précédentes, le questionnaire permettait de recenser finalement les attentes des jeunes et les motivations qui les animeraient à utiliser plus souvent les alternatives à la voiture.

**Quels sont les leviers qui pourraient favoriser des habitudes moins ancrées ou moins focalisées sur l'usage de la voiture ?**

	<b>Motifs 1<sup>er</sup> (153 réponses sur 163)</b> <b>taux de réponses « significatif » : 93.8%</b>	<b>2<sup>ème</sup> motif (121 réponses sur 163)</b> <b>taux de réponses « acceptable » : 74.2%</b>	<b>3<sup>ème</sup> motif (95 réponses sur 163)</b> <b>taux de réponses « aléatoire » : 58.3%</b>
<b>Scolaires résidents permanents</b>	Des horaires de bus fréquents (25%)	Des tarifs moins chers (bus) (26.8%)	Des tarifs moins chers (train) (25%)
<b>Actifs résidents permanents</b>	Rien la voiture assure "l'indépendance" (17.6%)	Rien la voiture assure "l'indépendance" (25%) Des tarifs moins chers (bus) (25%)	Rien, la voiture est "plus économique" que tout autre mode de transports (18.8)
<b>Doubles domiciliés</b>	Des tarifs moins chers (bus) 23.9%	Des horaires de Bus fréquents (27.5%) (Massatois =50%)	Des tarifs moins chers (bus) (45%)
<b>CC du Castillonnais</b>	Rien, la voiture assure l'indépendance (20.3%) Des horaires de bus adaptés (avec mes horaires de travail, de formation, d'activité...) (20.3%)	Des tarifs moins chers (bus) (23.1%)	Des tarifs moins chers (bus) (25.6%)
<b>CC du canton d'Oust</b>	Des horaires de bus fréquents (17.6%)	Des tarifs moins chers (bus) (20.5%)	Des tarifs moins chers (bus) (30.3%)
<b>CC du canton de Massat</b>	Des horaires de bus adaptés (avec mes horaires de travail, de formation, d'activité...) (24.2%)	Des horaires de bus fréquents (32%)	Des tarifs moins chers (train) (31.6%)
<b>Ensemble de l'échantillon</b>	<b>Des horaires de bus fréquents (17.6%)</b> Des horaires de bus adaptés (avec mes horaires de travail, de formation, d'activité...) (17%)	<b>Des tarifs moins chers (bus) (23.1%)</b>	Des tarifs moins chers (bus) (26.3%)



**Pour les actifs**, le bénéfice de l'usage de la voiture nourrit le sentiment de flexibilité et d'indépendance. Cependant, le coût que représentent leurs trajets quotidiens dans le budget reste une préoccupation d'autant que la majorité d'entre eux (56%) déclare un revenu inférieur ou égal à 1000€. **Une fragilité financière** déclarée qui s'inscrit pourtant dans un schéma de déplacement de proximité (inf. à 30 minutes A/R) et soulignée par leur **dépendance au foyer familial** : 50% vivent au domicile parental.

**La densité de l'offre de transport est un facteur déterminant dans les pratiques actuelles et futures des scolaires du territoire** mais également pour les doubles domiciliés qui mettent en avant également le coût des transports.

Quelles solutions alors développer ou améliorer dans ce contexte où l'offre de transport est défini dans les clauses contractuelles des délégataires de services publics. Imaginer de nouvelles alternatives ? Améliorer l'existant ?

C'est ce que tend à démontrer le tableau synthétique qui reprend les réponses à ces deux questions.

#### 44 "Connaissez-vous les modes de transports suivant? Faut-il les développer/améliorer selon vous?"

Je l'utilise		Améliorer/Développer
44.7%	Autostop (160)	4.4%
2.5%	Autostop organisé(161)	27.3%
0%	Autopartage (161)	18.4%
49.1%	Covoiturage(161)	20.5%
3.8%	Vélo à Assistance Electrique (159 )	22.2%
5%	TAD (161)	31%
52.2%	Bus/Autocar (151 réponses)	26.5%

**Le Transport à la Demande** fait l'objet de nombreuses observations en faveur de son développement. Un mode de transport qui existe pourtant mais qui reste méconnu des jeunes interrogés. 54.7% des jeunes ne le connaissent pas. Dans la Communauté de communes du canton d'Oust, 55.8% des jeunes ne le connaissent pas ce qui est assez normal puisque le service ne couvre pas ce territoire contrairement à la Communauté de communes du canton de Massat où 66% des jeunes n'en ont pas connaissance. Dans le Castillonnais, seul 8% des jeunes l'utilisent.

Pourtant l'intérêt porté à ce mode de transport est grand dès lors qu'on explique le principe aux personnes interrogées. Moins chers que les lignes régulières, fonctionnement indépendant des périodes scolaires, il pourrait répondre à des préoccupations qu'on les jeunes interrogés aussi bien dans leurs déplacements quotidiens que pour les loisirs. Le développement du TAD est cité dans 54% des observations des Massatois.



cget



## PROJET TEAMM

Territoires d'expérimentation d'actions de mobilité innovantes en zone de montagne



Ce manque de visibilité tient sans doute aux supports de communication utilisés, aux lieux de diffusion et à la qualité de l'information: le bouche à oreille, un affichage en Mairie (faible actualisation des grilles horaires...) ne sont pas en concordance avec les habitudes des jeunes qui se tournent principalement sur internet pour prendre leurs informations.

**L'autostop organisé** est une solution nouvelle qui là encore nécessite des explications : de nombreux jeunes confondent l'autostop organisé, l'autopartage et le covoiturage. Mais une fois expliqué, les jeunes, parmi lesquels les femmes en premier lieu (53%) accordent beaucoup d'intérêt à une solution qui pourrait également rassurer l'entourage des jeunes, notamment sur la CC du canton de Massat (45% des observations, dont 69% sont exprimées par les femmes).

Le covoiturage ne sollicite pas autant d'observations en faveur de son développement. Les jeunes estiment en effet que le principe est connu et qu'il fonctionne relativement bien ainsi tout comme l'autostop d'ailleurs.

Dans tous les cas, il faut apprécier à sa juste valeur le potentiel d'adaptation des jeunes interrogés aux conditions de déplacement qui leur sont proposées. Cette capacité laisse à penser que les solutions d'amélioration de la mobilité des jeunes est envisageable sur chacun de ces trois territoires du fait justement d'un contexte social, géographique qui tendent à favoriser des expérimentations en la matière. Il y a une obligation de trouver des solutions palliant à des mécaniques infrastructurelles trop peu flexibles en l'état pour ne pas trouver de solutions complémentaires de mobilité, d'actions de mobilité alternatives à l'usage de la voiture individuelle. Ce sera tout l'enjeu des ateliers d'acteurs.





## **IV. PERSPECTIVES ET PISTES DE REFLEXION EN VUE DES ATELIERS D'ACTEURS**

### **A. CONDITIONS DE LA MOBILITE ET PRATIQUES DES JEUNES : RAPPEL DES CONSTATS ET DES PRINCIPAUX ENSEIGNEMENTS**

#### **1. L'OFFRE DE TRANSPORT COLLECTIVE AXEE SUR LES RYTHMES SCOLAIRES LIMITE L'ACCES AU RESSOURCE DU TERRITOIRE :**

L'offre de transport sur le territoire d'étude répond avant tout à une organisation de service basée sur les rythmes des scolaires du bassin de vie de Saint-Girons. Si cette organisation mérite de répondre aux principaux flux pendulaires des scolaires, elle a en contrepartie une couverture bien plus réduite en dehors des temps scolaires.

Cette offre de transport en commun, qui du reste est un réseau de ligne régulière, ne semble en revanche pas répondre, tant sur les grilles horaires que sur l'offre tarifaire aux jeunes qui ne sont pas scolarisés. La partie commerciale de la Délégation de Service Public (DSP) n'est pas optimale : il semble en effet que l'offre d'abonnement ne soit pas développée ni la mise en place de tarifs dégressif. Les trajets sont réglés à l'unité. Les deux DSP ont été renouvelées pour un bail de 9 ans à compter de 2011 et de 2014.

Aujourd'hui les DSP ne sont plus renouvelées par le Conseil Départemental qui ouvre des marchés publics.

#### **2. LES SERVICES COMPLEMENTAIRES AU RESEAU DE LIGNE REGULIERE (TRANSPORT A LA DEMANDE) SONT SOUS-UTILISES :**

Le Transport à la demande (TAD) est en service sur deux des trois Communautés de communes. Deux services de TAD officient sur le territoire d'étude. Un fonctionnement intercommunal de Ligne à la demande (déclenchée à partir du premier appel) est organisé sur le périmètre intercommunal du Castillonnais. Il doit permettre de couvrir les deux zones valléennes de la Bélongue et du Bioros, hors période scolaire. Sur le territoire du Canton de Massat, la communauté de communes adhère au réseau du Sycoserp. Le principe de service est celui d'un TAD. Dans la communauté de communes du Canton d'Oust, ce service était assuré jusqu'en 2008 par le Sycoserp. Les élus intercommunaux ont pris la décision de ne pas poursuivre ce service considéré comme trop coûteux au vu du nombre de passagers. De même, il semble que l'installation de taxis sur la commune de Seix ait contribué également à cette décision. Pourtant, certaines liaisons routières, dont celle entre Seix et Ustou, ne sont plus assurées hors période scolaire.

La problématique concernant le TAD n'est pas tant sur son fonctionnement structurel et le service indéniablement utile rendu sur ces territoires peu denses et de montagne. La problématique du TAD relève de la visibilité du service.

Parmi les 15-24 ans interrogés, 54.7% ne savent pas que le transport à la demande existe. Et pour ceux qui le connaissent rares sont les jeunes, scolaires ou actifs, résidents permanents ou doubles domiciliés, pour le travail ou pour les loisirs, qui utilisent le TAD. Pourtant le prix d'un voyage ou d'un aller-retour est moins coûteux qu'un billet de bus en ligne régulière hors abonnement. De plus, il répond à certaines attentes exprimées par les jeunes notamment en matière de desserte hors période scolaire.

L'image du TAD est donc encore celle d'un service qui ne saurait être utile et donc réservé qu'aux personnes âgées souhaitant aller au marché.



L'enjeu de communication et de la visibilité du TAD sur ces territoires semblent des impondérables forts. Le système du bouche à oreille ne suffit pas. C'est d'ailleurs ce qui ressort de l'enquête. Parmi l'ensemble des solutions de déplacement qui ont été soumises aux jeunes, le TAD est apparue comme la solution qui mobilisait le plus d'observation en faveur de son développement sur les trois territoires intercommunaux (31%).

### 3. LES PRATIQUES DES JEUNES DE 15 A 24 ANS OBSERVEES A TRAVERS L'ANALYSE DES RESULTATS DE L'ENQUETE, MARQUEE A LA FOIS PAR UNE DEPENDANCE VOITURE (PERSONNELLE COMME FAMILIALE) ET PAR UNE CAPACITE A METTRE EN ŒUVRE DES MECANISMES ALTERNATIFS DE MOBILITES.

#### a) Les déplacements quotidiens des jeunes

##### Pour les résidents permanents

**80% des jeunes résidents permanents réalisent quotidiennement des déplacements inférieurs à 1h A/R pour se rendre sur leur lieu de travail/étude**, avant tout polarisés par la Commune de Saint-Girons.

L'architecture urbaine des communes du territoire d'étude, parcellaire, dispersée, rend moins accessible les hameaux qui constituent les communes. Les réseaux viaires principaux desservent avant tout les bourgs centre ce qui impacte directement les modes de déplacements des jeunes interrogés dans leurs déplacements quotidiens : la nécessité de ces jeunes et de leur famille repose sur la nécessité d'assurer un premier « voyage » jusqu'au réseau viaire principal où passent les transports scolaires. Ainsi les jeunes sont dépendants de leur voiture (actifs) ou plus souvent de la voiture familiale.

Le **covoiturage (hors contexte familiale)**, plus courant dans le Massatois, reste relativement globalement peu pratiqué pour les déplacements quotidiens. Cependant le recours, à l'**autostop** est une pratique régulièrement citée dans cette enquête parmi les jeunes « résidents permanents », notamment dans le Castillonnais où près d'un jeune sur 5 cite ce mode de déplacement pour son activité quotidienne.

Ainsi, sur l'ensemble des modalités citées on observe une vraie tendance aux **pratiques alternatives** (22.2% des citations) par rapport à l'usage de la voiture personnelle (35.2% des citations).

##### Pour les jeunes « doubles domiciliés »

Les déplacements longue distance (de plus de 2h) nécessitent aux jeunes concernés et à leur famille de s'adapter à des horaires/ jours de départs que les réseaux de transports ne couvrent pas depuis le territoire d'étude.

L'offre tarifaire pour ces jeunes ne semble pas satisfaisante pour les jeunes internes (situation qui évolue) : cette question relève également des distances à réaliser via des modes de transports plus nombreux (lignes régionales régulières, TER, métro, ...). Cette pratique tarifaire influence dès lors une partie des choix modaux dont le recours à la « **voiture familiale** » pour parcourir tout ou partie du trajet vers Saint-Girons, Foix ou Pamiers.



Si le TER et le Réseau Régional de Bus offrent une vraie alternative pour le territoire d'étude et plus largement pour le bassin de vie de Saint-Girons, le maintien de ces lignes, voire le renforcement de ces lignes constituent un chantier ambitieux dans la politique vertueuse d'accès équitable de tous les territoires aux ressources polarisées par le Grand Toulouse.

En attendant, **les jeunes doubles domiciliés ont recours à des pratiques alternatives à l'autosolisme dont le covoiturage (1/3 des jeunes ayant le permis) pour des trajets supérieurs à 80km.** Le réseau commercial de Blablacar est justement calibré pour répondre à ces trajets. Cependant, l'organisation du covoiturage ne semble s'organiser qu'à partir du Pôle de Saint-Girons. **L'intérêt à développer le covoiturage courte distance peut se tenir derrière l'enjeu de renforcer les pratiques de covoiturage depuis le domicile jusqu'au lieu d'étude,** d'autant que la part de **l'autostop** (12.6%) concernent avant tout des trajets pour Saint-Girons et Foix, et pour rallier un site multimodal.

#### b) Les déplacements des jeunes dans le cadre de leur loisirs

**L'usage du bus est facilité par une corrélation relativement forte entre le lieu d'étude des jeunes et le lieu où ils pratiquent leur(s) loisir(s)** L'offre de transports collectifs ne peut cependant pas répondre à tous les besoins de tous les usagers. Une petite partie seulement des jeunes (9.8%) parvient à s'organiser en fonction des horaires planifiés sur les temps scolaires : les horaires de bus n'offrent pas de solutions optimales notamment lors des temps « libres » des scolaires (le samedi, le mercredi, en périodes de vacances scolaires). Dès lors on retrouve une dépendance des jeunes à la disponibilité de leur parents, voir et dans une moindre mesure aux solutions alternatives (**covoiturage** (hors contexte familiale), autostop).

**L'implantation des équipements** (sportifs, culturels...) peut venir freiner également la possibilité des jeunes dans l'exercice d'activités de loisirs. Par exemple, la Communauté de communes du Canton de Massat, les transports impactent véritablement la possibilité d'avoir ou non des loisirs selon eux : ils se trouvent en moyenne à 25 minutes du premier équipement de sport depuis leur domicile. Cet éloignement participe du faible taux de pratique. Dans le Castillonnais, il faut en moyenne 23 minutes pour accéder en voiture à un site, contrairement à la Communauté de communes du Canton d'Oust où il ne faut « que » 13 minutes.

Deux phénomènes ressortent de ces pratiques observées :

- **Dépendance forte des jeunes à la « voiture familiale », et plus largement à un usage de la voiture qui reste dans la « sphère privée »**
- **Faible recours aux transports en commun (Bus/Autocar) dans le cadre des loisirs**

Sur la base de ces constats, il s'agit de tirer les enseignements afin de présenter quelques pistes de réflexion qui doivent pouvoir alimenter les futurs débats organisés par le PNR des Pyrénées ariégeoises, le CGET et le CEREMA.



## **B. LES PISTES DE REFLEXION :**

Promotion des pratiques collaboratives et accompagnement des publics dépendants ou « vulnérables » pour lever les freins liés au transport, identifiés ou inconscients, dans le cadre de leurs activités quotidiennes ou de loisirs

**=Par le développement des habitudes collaboratives et alternatives aux usages de l'autosolisme en vue de faciliter l'accès aux loisirs et à l'emploi/formation sur le territoire d'étude ou vers les principaux pôles d'emploi et de service**

C'est un enjeu qui s'inscrit dans le long terme. Il s'agit en effet de faire évoluer les comportements individuels en proposant et en mettant à disposition des outils informels et structurels pour améliorer à la fois les compétences des jeunes et d'autres publics en matière de mobilité. La mobilité est un apprentissage qui doit permettre de lever des freins qui peuvent se cumuler pour les ménages vulnérables (ressources financières, éloignement des principaux pôles ressources du territoire, capacité physique...) et pour les publics dépendants :

→ Sécuriser les formules alternatives de la mobilité tout en préservant les caractéristiques de spontanéité et de flexibilité qu'offrent ces solutions collaboratives : les solutions de mobilité existent déjà mais on ne les organise pas au-delà du cercle d'amis/voisinage ou de la sphère familiale

→ Mise en place d'actions en faveur du covoiturage « courte distance » : suivi de ménage, associations, parents d'élèves

Il existe des expériences menées dans d'autres territoires qui favorisent notamment le covoiturage sur de courtes distances : REZO POUCE fait en la matière figure d'exemple. L'enjeu est de rendre possible le partage des trajets, en mettant en place « un principe d'autostop organisé ». Au fur et à mesure ce principe de déplacement collaboratif favorise les habitudes de covoiturage courte distance (déplacement quotidien inférieurs à 80km) ce à quoi les plateformes de covoiturage nationale ne répondent pas (ex : Blablacar)

→ Accompagner et sensibiliser les associations qui dans le cadre de leurs activités se confrontent dorénavant à l'acheminement des jeunes sur les sites de pratiques. Les associations sont des acteurs incontournables de l'organisation de la vie sociale au quotidien. Ils auront un rôle relais important à jouer dans les échanges à venir dans les ateliers d'acteurs, et dans les expérimentations suivant ces échanges.

→ Mettre en place un service d'accompagnement et de conseil auprès des jeunes en matière de mobilité pour leur permettre d'être tenu informé des dispositifs existants pour les démarches d'accès au permis de conduire. L'acquisition du permis de conduire ne signifie cependant pas que les jeunes seront plus autonomes dans leurs déplacements. C'est pourquoi, il s'agit de reprendre le principe de mise en service de véhicule en location (expérience déjà menée et en cours) à destination des publics « vulnérables », à destination des publics en difficultés face à l'emploi, qui avait été éprouvé lorsque la plateforme de mobilité portée par le Pays du Couserans fonctionnait.



## PROJET TEAMM

Territoires d'expérimentation d'actions de mobilité innovantes en zone de montagne



→ Délocaliser ponctuellement mais régulièrement (dans les mairies des bourgs centre, des anciens chefs lieu de canton, dans les structures intercommunales ou dans les services d'accueil jeunesse) certains services d'accompagnement à l'instar des permanences organisées par la mission locale de Saint-Girons sur la communauté de communes du Canton d'Oust

### = Par la promotion des alternatives possibles, même en milieu rural et de montagne

→ Initier des programmes d'accompagnement et de labellisation à l'échelle du territoire répondant à des besoins ponctuels de mobilité générés par l'organisation d'évènements locaux tels que les festivals de musiques, évènement sportifs.

→ Participer et animer des actions Mobilité lors des journées nationales du transport public (19 septembre 2015) ou de la semaine européenne de la mobilité (14ème édition en septembre 2015) afin de promouvoir des alternatives possibles à l'autosolisme (à destination du grand public et avec des partenaires locaux agissant directement ou indirectement dans le champ de la mobilité, de l'environnement, de l'urbanisme...).



Valorisation des réseaux existants auprès des usagers actuels et potentiels par la numérisation des données et par l'actualisation de celles-ci → assurer l'information et rassurer sur la qualité de l'information

### Par la proposition d'une offre de mobilité lisible, visible et facilement accessible

- = Afficher et actualiser l'information in situ (horaires présents dans les abris) des lignes régulières et du Transport à la Demande
- = Mise en réseau et concentration de données concernant l'ensemble des réseaux de la mobilité sur une plateforme facilement identifiable pour ensuite constituer un outil d'information reconnu et référence à l'échelle du territoire d'étude au moins, à l'échelle du PNR au mieux.
- = Actualisation des données sur les sites d'information ressource
- = Organisation d'une billettique en ligne

45 "L'accès à Ustou et Guzet en été" - source: OT de Saint-Girons

### Se déplacer à partir d'Ustou Guzet en été

Tous les moyens de transports pour les curistes, les randonneurs, les GR10 qui souhaitent arriver ou terminer leur parcours à Aulus.

ⓘ Il n'y a pas de transports publics reliant les villages d'Ustou ou Guzet vers Saint-Girons en période estivale. L'arrêt de bus le plus proche se situe à Seix pour Ustou ou Aulus les Bains pour Guzet.

### Par la définition d'une offre de mobilité cohérente et efficiente

= Accompagnement des opérateurs de transports par les autorités organisatrices compétentes vers une mise en cohérence des services de transport sur le territoire d'étude, mais également depuis le territoire d'étude vers les principaux pôles multimodaux ;

Mais également, encourager les opérateurs de transports à développer leur activité commerciale TC, en dehors des flux scolaires (fréquence, offres tarifaires) tout en respectant le droit d'entreprise et les engagements contractuels des DSP (établies sur 9 ans). Les objectifs sont multiples:

- Limiter les effets de rupture de charge (horaires incompatibles, et temps d'attente) et rendre possible l'accès au principal pôle multimodal interterritoriaux (Gare routière de Saint-Girons)
- Renforcer l'attractivité des lignes qui ont fait l'objet d'une redéfinition tarifaire et un redimensionnement des fréquences de passage (la ligne de Foix-Saint-Girons).



→ Assurer l'accès des jeunes et des autres publics (permanents ou de passage) aux principaux équipements culturels et sportifs, et sites d'intérêts touristiques, environnementaux, paysagers... sur les « temps libres » hors période scolaire (week-end, jours fériés et vacances scolaires) : limiter la pratique du « zéro service » pour renforcer l'accessibilité aux ressources du territoire et donc à son attractivité. (Exemple Guzet)

Valoriser la transversalité de la question de la mobilité, (dimension sociale, environnementale et expérimentale du projet TEAMM) en vue des prochaines échéances territoriales en matière d'aménagement (SCOT et PGD), en matière de politique éducative territoriale (PEDT) et dans le cadre de la charte du PNR des Pyrénées ariégeoises.

### = Par l'appréhension des questions locales de déplacements et de mobilité en vue des réflexions à venir à l'échelle du Couserans.

Les représentants du territoire et les services compétents vont être les tenants des échanges à venir dans le cadre de la définition du futur projet de SCOT : le Plan Global de Déplacement est une pièce importante dans l'articulation et la gestion des flux observés actuellement et à venir. A son échelle, le projet TEAMM initie ces travaux en abordant la question de la mobilité des jeunes

La question de la mobilité telle qu'elle a été abordée dans cette recherche-action pourrait laisser croire à une tendance à la segmentation et au cloisonnement de la réflexion en abordant uniquement cette problématique à la lumière des besoins et des habitudes de déplacements des jeunes de 15 à 24 ans. Il n'en est rien. Si cette segmentation est à l'œuvre c'est aussi pour mieux intégrer les réflexions plus transversales qui viendront animer le territoire du Couserans en matière d'aménagement territorial notamment ;

Le PNR des Pyrénées Ariégeoises s'est impliqué dans cette étude à la demande de ses représentants dans la perspective des travaux qu'il a engagés dans le cadre du futur Plan Global de déplacement. Ce PGD viendra à son tour intégrer le Schéma de cohérence Territoriale en cours de définition. L'appréhension du fonctionnement actuel du territoire doit aider à dessiner les contours du projet de territoire. La question des transports en un pilier essentiel, d'autant qu'elle est à l'origine de problématiques fondamentales pour le Parc Naturel régional des Pyrénées ariégeoise, dont la charte est reconnue Agenda 21.

Les pistes de réflexions suivantes s'inscrivent dans le moyen et long terme, et aussi surprenantes que cela puisse paraître elles concernent d'une manière directe ou indirecte la question de la mobilité des jeunes :

→ Faire évoluer les collectivités du territoire vers des « flottes de véhicules professionnelles décarbonnées » ; le Parc naturel régional doit en la matière tenir une position exemplaire et faire évoluer son propre parc de voiture vers des solutions moins émettrices de GES. Cette évolution structurelle doit pouvoir contribuer au processus lent mais déjà en cours d'une transition énergétique progressive. Le territoire du Couserans n'est exempt de cette évolution. Il a même été précurseur en la matière avec des projets passés ( ) et à venir (projet de méthanisation et de transport collectifs)



Ce contexte global constitue un environnement dans lequel notre public cible va être amené à évoluer. Plus largement et sans doute de façon plus rapide, les acteurs du territoire vont devoir faire des choix en matière de solutions énergétiques : le programme d'implantation de bornes électriques en cours d'élaboration par le SDCEA<sup>30</sup> en est une preuve bien réelle. « Le niveau de mobilité des jeunes ne doit pas être fonction des évolutions des énergies fossiles » : autrement dit, le coût des transports individuels est un budget dans lequel la part des carburants tient une place particulièrement importante<sup>31</sup>. L'utilisation plus fréquente de la voiture conjuguée à des temps d'accès plus longs, impacte le budget des foyers d'autant plus qu'ils sont vulnérables.

→ Considérer la problématique par la réduction des déplacements par la promotion des Tiers lieux, zone de coworking, PDIE : ce sont également des outils professionnels facteurs d'attractivité des espaces ruraux<sup>32</sup> que semblent solliciter les jeunes interrogés par l'enquête : 1 jeune sur 5 (actifs et scolaires) souhaiterait voir se développer les navettes inter-entreprises dans notre panel.

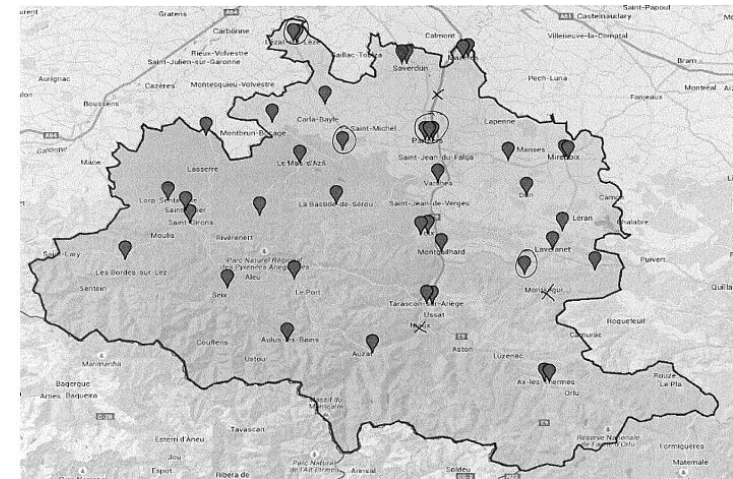
**= Par l'appréhension de la compétence « mobilité durable » par les EPCI afin que la question de la mobilité deviennent un outil à utiliser dans les actions menées par les 3 communautés de communes en matière de politique dédiée à la jeunesse.**

Pour rappel, la loi MAPTAM de 2014 fait des anciennes autorités organisatrices de transports des Autorités Organisatrices de la mobilité (AOM) ayant des compétences élargies (optionnelles) au-delà des transports collectifs urbains de personnes :

- à l'autopartage, au covoiturage,
- aux modes actifs (dont les services de location de vélo).

Une opportunité donc à saisir et qui donne la possibilité aux communautés de communes du territoire d'Etude TEAMM PNR PA 2015 de se doter des outils nécessaires dans la mise en place de leurs PEDT dans lesquels les questions de mobilité ont été clairement identifiées.

46 Schéma de déploiement non définitif des points de recharge pour véhicule électrique - source: SDCEA 2015



<sup>30</sup> Syndicat Départemental des Collectivités Electrifiées d'Ariège

<sup>31</sup> En 2012, le budget moyen consacré par les Français au seul poste « carburant » était de 6049€ pour un véhicule essence et de 7991€ pour un véhicule gazole de la même catégorie. Source : Ufip, rapport du Commissariat Général au Développement Durable

<sup>32</sup> Proximité du grand Toulouse ; « 54% des franciliens déclarent vouloir quitter l'île de France, notamment vers le sud-ouest...selon un sondage CSA 2012 » : exemple des travaux initiés sur le PNR du Pilat pour le développement de Tiers Lieux ; exemple du programme SOHO SOLO





## PROJET TEAMM

Territoires d'expérimentation d'actions de mobilité innovantes en zone de montagne

CC Canton d'Oust : « Constituer et animer un comité de pilotage, avec création de groupes de travail (différents, sur 3 thèmes : petite enfance, enfance et jeunesse) »  
« Contribuer à l'accessibilité sociale pour le plus grand nombre d'enfants et de jeunes, prise en compte des besoins sociaux des familles à la fois dans l'accès aux loisirs éducatifs mais aussi dans la mobilité (équipements centrés sur le bas du territoire). »

- CC Canton de Massat : « Promouvoir la vie associative comme facteur d'insertion sociale, ce pour notamment lutter contre l'isolement, pour donner l'envie de vivre et de rester à Massat (...) » ; « Favoriser les initiatives individuelles et de proximité, susciter ou renforcer les pratiques citoyennes, notamment chez les jeunes » ;
- CC du Castillonnais : « Favoriser la stabilité des familles sur le territoire et stimuler l'implantation de nouvelles familles par le développement de formules d'accueil » ;  
« Soutenir une accessibilité tarifaire et géographique pour toutes les familles aux services éducatifs et aux activités associatives lorsqu'elles existent ».



## ANNEXES


- ✚ Questionnaire soumis aux jeunes des Communautés de communes du Castillonnais, du Canton de Massat et du Canton d'Oust
- ✚ Horaires des lignes régulières de transport en commun sur le territoire intercommunal du Castillonnais
- ✚ Horaires du Transport à la demande organisé par la CC du Castillonnais
- ✚ Horaires des lignes régulières de transport en commun sur le territoire intercommunal du Canton d'Oust (Période scolaire)
- ✚ Horaires des lignes régulières de transport en commun sur le territoire intercommunal du Canton d'Oust (Hors période scolaire) : Desserte d'Aulus Les bains
- ✚ Horaires des lignes régulières de transport en commun sur le territoire intercommunal du Canton d'Oust (Période scolaire) : Desserte d'Ustou-Saint-Lizier/Guzet
- ✚ Horaires des lignes régulières de transport en commun sur le territoire intercommunal du Canton d'Oust (Hors période scolaire) : Desserte d'Ustou-Saint-Lizier/Guzet
- ✚ Horaires des lignes régulières de transport en commun sur le territoire intercommunal du Canton de Massat (période scolaire)
- ✚ Horaires du Transport à la Demande organisé sur la Communauté de communes du Canton de Massat par le Syndicat Mixte du SYCOSERP (Hors période scolaire)



# PROJET TEAMM

Terrains d'expérimentation d'actions de mobilité innovantes en zone de montagne

## QUESTIONNAIRE SOUMIS AUX JEUNES DES COMMUNAUTÉS DE COMMUNES DU CASTILLONNAIS, DU CANTON DE MASSAT ET DU CANTON D'OUST



« Donne-toi un coup de pouce ! »

**ENQUÊTE SUR LA MOBILITÉ DES JEUNES AGES DE 15 A 24 ANS**

« Vous faites du sport, vous avez un job ou vous êtes en stage ; vous aimez le cinéma, aller à des concerts ou sortir en ville.... Mais, pour cela il faut se déplacer, et c'est compliqué ! Comment faites vous pour toutes ces activités ? Voiture, bus, Transport à la demande, covoiturage, scooter, pouce.... ? »

Aujourd'hui, les transports ne sont pas toujours accessibles ou ne répondent pas toujours à vos besoins (horaires, lieu de desserte, fréquence...).

Le Parc Naturel Régional des Pyrénées Ariégeoises souhaite donc expérimenter des solutions de déplacement « innovantes » et complémentaires aux transports existants pour faciliter vos déplacements.

C'est le moment de s'exprimer pour trouver des solutions ensemble

Avant de commencer...quelques informations.

Ce questionnaire dure 10 minutes...montre en main !


Il s'adresse aux 15-24 ans qui habitent (la semaine et/ou le week-end) dans les communautés de communes du Castillonnais (zone verte), du canton d'Oust (zone bleue), du canton de Massat (zone rose). (cf. carte ci-contre)


C'est un questionnaire anonyme.

Communes concernées :

ALEU	BONAC-RAZEIN	PORT (E)
ANTRAS	BORDES SUR LEZ (LES)	SANT-JEAN DU CASTILLONNAIS
ARGEN	SUZAN	SANT-LARY
ARRIEN EN BETHMALE	BOUSSENAC	SALSEIN
ARROUT	CASTILLON EN COUSERANS	SEIX
AUCAZEIN	CESCAU	SENTEIN
AUDRESSEIN	COUFLENS	SENTEINAC D'OUST
AUGIREN	ENGOMIER	SOR
AULLUS LES BAINS	ERCE	SOUEIX-ROGALLE
BALACET	GALEY	SOLAN
BALAGUERES	MASSAT	UCHENTEN
BETHMALE	ORIBET	USTOU
BIERT	OUST	VILLENEUVE EN COUSERANS

Fin de l'enquête : le 10 Juillet 2015


 A l'issue de cette enquête, un tirage au sort sera organisé. Des lots sont à gagner renseignements sur le site du PNRA des Pyrénées Ariégeoises : [www.parc-pyrenees-ariegeoises.fr](http://www.parc-pyrenees-ariegeoises.fr)  
 Alors n'oubliez pas de nous laisser votre adresse courriel à la fin de ce questionnaire pour peut-être faire partie des heureux gagnants.



Date de l'enquête : /06/2015

Mode de participation (Une seule réponse)

Avec un enquêteur   
  Tout seul, format papier   
  Tout seul, sur Internet

1) Quel est votre sexe ?

Homme   
  Femme

2) Quel est votre âge ?

15-18 ans   
  19-24ans

3) Où habitez-vous ?

(1) Pour répondre entourer la réponse en utilisant la notice suivante « Type de logement » : Domicile parental (A), Domicile personnel (B), Colocation (C), Chez un parent(e) (hors location)(D), En cité U (E), Foyer de jeunes travailleurs (F), Autre (G)

	<input type="checkbox"/> Toute la semaine	<input type="checkbox"/> semaine	<input type="checkbox"/> week-end
Type de logement	A B C D E F G	A B C D E F G	A B C D E F G
Nom de la Commune			
Si « G » veuillez préciser le type de logement			

4) Si vous habitez au domicile parental (la semaine et/ou le week-end), pouvez vous préciser combien de frères et sœurs vous avez et si ils habitent également au domicile parental ? Sinon passez à la question suivante.

<input type="checkbox"/> Aucun n'habite au domicile des parents	<input type="checkbox"/> Toute la semaine nb de frères/sœurs vivant au domicile parental=.....	<input type="checkbox"/> Semaine uniquement nb de frères/sœurs vivant au domicile parental=.....	<input type="checkbox"/> week-end uniquement nb de frères/sœurs vivant au domicile parental=.....

5) Quelle est votre activité principale actuelle ?

Scolarisé dans un Lycée   
  Sous contrat de travail à durée indéterminée  
 Etudiant boursier   
  En contrat aidé (CAE, CUS...)  
 Etudiant non boursier   
  En recherche d'emploi  
 Sous contrat d'apprentissage   
  En stage de plus de 3 mois   
  Autre .....  
 En stage de moins de 3 mois   
 Sous contrat de travail à durée déterminée

6) Quel est votre lieu d'activité principale actuelle (d'étude ou de stage\*) de formation/ de travail ?

\*répondre en fonction de la situation au moment du questionnaire

\* Nom de la commune (à écrire en entier) .....


7) Quel est votre niveau d'étude en cours ou validé ?

Non-diplômé   
  Diplôme de l'enseignement supérieur ≤ à BAC +2 (cycle court)  
 3<sup>ème</sup> /2<sup>ème</sup> Générale   
 CAP/SEP  
 BAC (général, technologique ou professionnel)   
 Diplôme de l'enseignement supérieur > à BAC+2 (cycle long)  
 Autre : .....



# PROJET TEAMM

Tombres d'expérimentation d'actions de mobilité innovantes en zone de montagne



8) Avez-vous un permis de conduire ?

- Aucun
- Je n'en ai plus
- Permis de conduire voiture (passez à la question 10)
- Permis AM (passez à la question 10)
- Autres permis deux roues (passez à la question 10)
- Autres (à préciser et passez à la question 10)

9) Envisagez-vous de passer un permis de conduire et pourquoi ?

Oui, car.....  Non, car.....

10) Possédez-vous un mode de transport personnel (voiture, vélo, scooter...)?

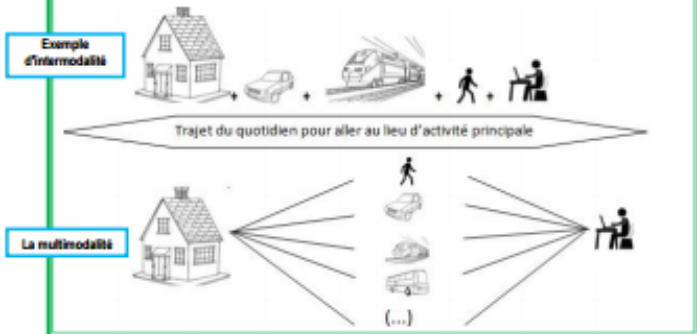
- Aucun
- Une voiture
- Un vélo
- Un scooter
- Un abonnement de transport (veuillez préciser) : .....
- Autre (préciser) : .....


**i** Le savez-vous ? Le Permis AM remplace le Brevet de Sécurité Routière (BSR). Il autorise son titulaire à conduire un cyclomoteur ou un quadricycle léger à moteur (voiturette ou quad) dès l'âge de 14 ans. L'âge requis pour les voitures est de 16 ans avant le 1<sup>er</sup> novembre 2014

## LA MOBILITÉ ET VOUS ?

**i** La mobilité, c'est quoi ?  
Elle désigne l'ensemble des habitudes de déplacements des personnes (modes, motifs, fréquence de déplacement) organisées pour répondre à leurs besoins quotidiens (travail, loisirs, achats, vacances...). Ces habitudes de déplacement sont déterminées par l'offre existante et les moyens mis en œuvre pour permettre aux usagers d'y accéder.

Lorsqu'une personne utilise plusieurs modes de transport pour un même trajet, cela s'appelle l'intermodalité (schéma 1) ; lorsqu'une personne a le choix entre plusieurs modes de transports, cela s'appelle la multimodalité (schéma 2) :





**➔ VOS DÉPLACEMENTS AU QUOTIDIEN : HABITUDES DE DÉPLACEMENT**

11) Quel est le principal mode de transport utilisé pour vous rendre sur votre lieu d'activité principale actuel ?

*Si vous utilisez au cours du trajet systématiquement plusieurs modes de transport, cochez la case 'intermodalité' puis cochez les cases correspondantes. Sinon, choisissez le mode de transport le plus courant.*

**CONSIGNES** →

- Intermodalité
- A pied
- En vélo
- En deux-roues motorisé (scooter/moto)
- En voiture personnelle (je me déplace seul)
- Avec la voiture familiale (on m'emmène)
- En covoiturage (hors contexte familial)
- En autostop
- En transport scolaire
- En train
- En bus/autocar
- En Transport à la Demande (TAD)
- Autre (veuillez préciser) : .....

12) Quel est le temps de trajet (Aller+Retour) pour vous rendre sur votre lieu d'activité principale actuel ?

- Moins de 15 minutes
- De 15 minutes à 30 min.
- De 30 min. à 1h
- Plus d'1h
- Autre (veuillez préciser) : .....

13) Quelle est la fréquence de ce trajet (Aller-retour) ?

- Tous les jours (sauf week-end et jours fériés)
- 2 fois par semaine (début et fin de semaine)
- Autre (veuillez préciser) : .....

14) Quel est le coût par mois de vos trajets pour vous rendre sur votre lieu d'activité principale actuel ?

- Gratuit (on m'emmène ; je marche...)
- < à 100 €
- De 100 à 200 €
- Plus de 200€
- Je ne sais pas

15) Quels sont vos « revenus » par mois ? (pour les personnes scolarisées sans revenus veuillez indiquer le revenu des parents par mois, approximativement)

**i** **Information :** nous posons cette question car nous souhaitons mesurer le poids dans votre budget ou celui de vos parents la prise en charge de vos déplacements.

- Ce sont mes revenus
- Ce sont les revenus de mes parents
- De 100 à 500€
- De 500 à 1000€
- De 1000 à 1500€
- 1500€ à 2000 €
- > à 2000 €

16) Au cours de ces deux dernières années, avez-vous changé d'habitudes pour vous rendre sur votre lieu d'activité principale actuel ? (répondre en fonction de la situation du moment)

- Oui, j'ai changé d'habitudes de transport
- Oui, j'ai changé de domicile
- Non, aucun changement depuis ces deux dernières années (passer à la question 18)

17) Si oui, veuillez compléter votre réponse en précisant la (ou les) raison(s) qui justifie(nt) ce(s) changement(s)

18) Êtes-vous satisfait des solutions de déplacement que vous utilisez pour vous rendre sur votre lieu d'activité principale actuel ?



# PROJET TEAMM

Tombres d'expérimentation d'actions de mobilité innovantes en zone de montagne

- Oui  Non  
 Pourquoi ?

## VOS DÉPLACEMENTS EXTRA-SCOLAIRES ET/OU HORS TEMPS DE TRAVAIL

- 19) Avez-vous des loisirs (sportifs, culturels...) en dehors de votre activité principale ?  
 (exemple : sport collectif, individuel, en association, ou club, théâtre, cinéma, sorties entre amis, concert...)
- Oui (veuillez remplir le tableau)  Non (passer à la question 21)

CONSIGNES

Fréquence : Moins d'une fois par semaine (A) ; 1 à 2 fois par semaine (B) ; 2 à 3 fois par semaine (C) :

	Activité 1 (la plus fréquente) :	Activité 2 :	Autre3 :
Fréquence (entourez la réponse)	A B C	A B C	A B C
Nom de la Commune où l'activité est réalisée			

CONSIGNES

- 20) Pour l'Activité 1, quel(s) mode(s) de transport utilisez-vous ?  
 (1) pour la case mode(s) complémentaire(s) : cocher le mode de transport utilisé en complément du mode de transport principal lors du même trajet. Ex : je pars « en voiture personnelle » jusqu'au lieu de rendez-vous puis je fais du « covoiturage (en tant que passager) »
- Cochez les cases correspondantes

Modes transport	Mode Principal de transport (le plus fréquent)	Mode(s) complémentaire(s)
A pied		
En vélo		
En deux-roues motorisé (scooter/moto)		
En voiture personnelle		
Avec la voiture familiale (on n'emène)		
En covoiturage (en tant que conducteur)		
En covoiturage (en tant que passager)		
En auto-stop		
En bus/autocar		
En train		
En Transport à la Demande		
Autre (veuillez préciser) :		

- 21) Y a-t-il des activités que vous n'avez pas pu faire ou que vous ne faites pas pour des raisons liées aux transports (accès, lieu de desserte, horaires, coût...)?
- Oui  Non (passer à la question 23)

22) Si oui, veuillez préciser ces difficultés/ ces freins :

.....


23) Quelles solutions de déplacement pourriez-vous envisager afin de vous permettre d'améliorer les déplacements pour faire cette ou ces activités ?

.....

## ALTERNATIVES A « LA VOITURE EN SOLO » : CONNAISSEZ-VOUS D'AUTRES MODES DE DÉPLACEMENT ?

**i** L'offre de transport alternative à la voiture en solo, késako ?  
 Il s'agit des :

- transports en commun « traditionnels » : bus, autocar, train...
- formes de transports « collaboratives » : le covoiturage, l'auto-stop, ...
- modes de transports doux ou actifs : la marche à pied, le vélo, vélo à assistance électrique (VAE), mais aussi la calèche, skateboard, trottinette, roller...



- 24) Vous êtes vous déjà renseigné sur les modes de transports existants en Ariège (horaires de bus/train/Transport à la demande, covoiturage...) pour vos trajets quotidiens (travail, études, formation) ou pour vos loisirs ?
- Non, jamais (passer à la question 27)  Oui, pour un trajet en covoiturage  
 Oui, pour le bus (horaires, abonnement...)  Oui, pour d'autres services (veuillez préciser) :  
 Oui, pour le train (réservation, horaires),  Oui, pour le Transport à la Demande

- 25) Où avez-vous cherché l'information ?
- Via internet (veuillez-préciser le nom du site)  Conseil Régional Midi Pyrénées  
 Par téléphone  Site commercial (veuillez préciser)(ex: SNCF, Blablacar...)  
 A la Mairie  Autre (veuillez préciser) :  
 Bureau d'Information Jeunesse, MJC, ...  
 Conseil Départemental de l'Ariège

- 26) Avez-vous obtenu l'information recherchée ?
- Oui, facilement  Non  
 Oui, mais c'est compliqué

- 27) POUR LES PERSONNES QUI UTILISENT « LA VOITURE » OU « UN DEUX-ROUES MOTORISÉ », si vous n'aviez plus la possibilité d'utiliser votre véhicule personnel ou si les personnes dont vous dépendez ne pouvaient plus le faire (perte de permis, plus de véhicule...) quelles solutions de déplacement pourriez-vous envisager pour poursuivre vos activités (scolaire, professionnelle, de loisirs...)?
- Je ne suis pas concerné, je ne me déplace pas en voiture, ni en deux roues motorisé  
 Solutions envisageables :
- .....



# PROJET TEAMM

Tombées d'expérimentations d'actions de mobilité innovantes en zone de montagne

**28) Avez-vous connaissance d'alternatives à l'utilisation de la « voiture en solo » dans les Pyrénées Ariégeoises ?**

Cochez une seule réponse a, b ou c pour chacune des propositions et complétez ce choix avec la réponse « d » si cela vous semble nécessaire

(a) Je ne connais pas ; (b) Je l'utilise ; (c) Je connais mais je ne l'utilise pas ; (d) « Il faudrait développer ce mode de transport »

Auto-stop	ca cb cc cd
Auto-stop organisé : Réseau d'autostoppeur où les adhérents sont identifiables (macaron sur la voiture et/ou pancarte) ; les lieux d'autostop sont organisés (exemple : arrêt de bus)	ca cb cc cd
Auto-partage : location d'un véhicule entre particuliers ou entre une collectivité et les particuliers (...), sur une courte durée et pour un usage personnel	ca cb cc cd
Covoiturage : utilisation partagée d'un véhicule pour un trajet commun	ca cb cc cd
Vélos à assistance électriques (VAE)	ca cb cc cd
Navettes inter-entreprises : transports organisés à l'initiative d'une ou plusieurs entreprises pour acheminer les salariés vers le lieu de travail	ca cb cc cd
Transport à la demande (TAD) : service de transport collectif constitué de lignes, d'arrêts ainsi que d'horaires fixes mais qui ne sont activées que sur réservation. Il répond aux demandes ponctuelles de l'usager.	ca cb cc cd
Bus/Autocar	ca cb cc cd
Transport scolaire	ca cb cc cd
Autre (préciser ou proposer) :	ca cb cc cd

**29) Qu'est-ce qui pourrait vous amener à utiliser (plus) régulièrement d'autres modes de transports que la voiture en solo ?**

(1) Choisissez 3 réponses maximum et classez-les par ordre d'importance de 1 à 3, 1 étant votre réponse la plus importante pour vous

- |   |   |
|---|---|
| <input type="checkbox"/> Rien, la voiture assure « le confort et la sécurité »                        | <input type="checkbox"/> La desserte de mon lieu de domicile  |
| <input type="checkbox"/> Rien, la voiture assure l'« indépendance »                                   | <input type="checkbox"/> Des horaires de bus plus adaptés (en lien avec mes horaires de travail, de formation...) |
| <input type="checkbox"/> Rien, la voiture est plus « efficace » que les autres moyens de transports   | <input type="checkbox"/> Des horaires de bus fréquents  |
| <input type="checkbox"/> Rien, la voiture est plus « économique » que les autres moyens de transports | <input type="checkbox"/> Des tarifs moins chers (bus)   |
| <input type="checkbox"/> L'augmentation significative des coûts liés à l'usage de la voiture          | <input type="checkbox"/> Des tarifs moins chers (train)   |
|   | <input type="checkbox"/> Autre (veuillez préciser) : .....  |

**30) Avez-vous des remarques sur l'offre actuelle de transports (collectifs et doux) sur le territoire et son organisation (horaire, tarif, réduction, carte d'abonnement, accès à l'information, visibilité de l'offre, aménagement des voies de circulation) ?**

.....

.....

« Une dernière question ! ... »

**31) Nombre de véhicules motorisés dans le ménage (ici nous considérons que le ménage est constitué par l'ensemble des personnes qui vivent au même domicile principal que la personne interrogée, et : le domicile des parents pour les moins de 18 ans)**

- |                                      |                                      |
|--------------------------------------|--------------------------------------|
| <input type="checkbox"/> Aucun       | <input type="checkbox"/> 3 véhicules |
| <input type="checkbox"/> 1 véhicule  | <input type="checkbox"/> Plus de 3   |
| <input type="checkbox"/> 2 véhicules |                                      |

**Le PNR des Pyrénées Ariégeoises vous remercie d'avoir participé à ce questionnaire.**

Pour plus d'informations concernant l'actualité du PNR des Pyrénées Ariégeoises, connectez-vous à l'adresse suivante : [www.parc-pyrenees-ariegeoises.fr](http://www.parc-pyrenees-ariegeoises.fr)



Si vous souhaitez suivre ce projet ou participez aux prochains débats, ...ou si vous voulez tout simplement tenter votre chance au tirage au sort organisé dans le cadre de cette enquête,...



«... n'oubliez pas de nous laisser votre adresse mail... ».

→ TON ADRESSE COURRIEL :

@.....



## Horaires des lignes régulières de transport en commun sur le territoire intercommunal du Castillonnais

SERVICE REGULIER TRANSPORT DE VOYAGEURS DU CANTON DE CASTILLON						
HORAIRES LIGNE 108 ST LARY / ST GIRON / A PARTIR DU 01 10 2014						
JOURS DE FONCTIONNEMENT	LUNDI AU VENDREDI	LUNDI AU SAMEDI	(1) LUNDI / (1) MARDI / (1) VENDREDI	MERCREDI	LUNDI ET VENDREDI	LUNDI AU SAMEDI
RENOVI A CONSULTER ST LARY	I 6 H 50	II 8 H 25 TAD	A 13 H 15	C 13 H 15 TAD	A 13 H 15 TAD	II
AUBREIN	6 H 55		13 H 18			
ORDRET / AUGESTROU	7 H 00		13 H 20			
LEZIN / BUZAN	7 H 05		13 H 25			
AUGAZON / VILLENEUVE	7 H 06		13 H 27			
ARDEIN	7 H 10		13 H 30			
AUBRESEIN	7 H 12		13 H 32			
CASTILLON	7 H 14	8 H 50	13 H 35	13 H 35 TAD	13 H 35 TAD	13 H 35
ARROU / PESCOU	7 H 16	8 H 52	13 H 37			13 H 37
BLAS	7 H 18	8 H 54	13 H 38			13 H 38
ENGOMER	7 H 20	8 H 56	13 H 40			13 H 40
LIVENAZ	7 H 23	8 H 59	13 H 43			13 H 43
SOLAIS	7 H 25	9 H 00	13 H 45			13 H 45
ST GIRON	7 H 35	9 H 10	13 H 55			13 H 55

HORAIRES LIGNE 108 ST GIRON / ST LARY A PARTIR DU 01 10 2014						
JOURS DE FONCTIONNEMENT	MERCREDI	LUNDI AU SAMEDI	(1) LUNDI / (1) MARDI / (1) VENDREDI	LUNDI / (1) MARDI / (1) VENDREDI	MERCREDI	LUNDI / (1) MARDI / (1) VENDREDI
RENOVI A CONSULTER ST GIRON	I 12 H 30	II 12 H 30	A 17 H 15	B 17 H 15	A 17 H 15 TAD	I
MOULIS	12 H 35	12 H 35	17 H 20	17 H 20	17 H 15 TAD	17 H 40
LEZIN / BUZAN	12 H 37	12 H 37	17 H 22	17 H 22	17 H 15 TAD	17 H 45
ENGOMER	12 H 40	12 H 40	17 H 25	17 H 25	17 H 15 TAD	17 H 47
BLAS	12 H 42	12 H 42	17 H 27	17 H 27	17 H 15 TAD	17 H 50
ARROU / PESCOU	12 H 44	12 H 44	17 H 29	17 H 29	17 H 15 TAD	17 H 53
CASTILLON	12 H 46	12 H 46	17 H 31	17 H 31	17 H 15 TAD	17 H 55
AUBRESEIN	12 H 48	12 H 48			17 H 15 TAD	17 H 56
ARDEIN	12 H 50	12 H 50				17 H 58
AUGAZON / VILLENEUVE	12 H 52	12 H 52				18 H 00
LEZIN / BUZAN	12 H 55	12 H 55				18 H 02
ORDRET / AUGESTROU	12 H 58	12 H 58				18 H 05
AUBREIN	13 H 00	13 H 00				18 H 10
ST LARY	13 H 05	13 H 10				18 H 15

**PAS DE SERVICES DIMANCHE ET JOURS FERIES**

I CIRCULE UNIQUEMENT EN PERIODE SCOLAIRE  
 II CIRCULE TOUTE L'ANNEE  
 III (1) CIRCULE LUNDI MARDI JEUDI ET VENDREDI PENDANT LES VACANCES SCOLAIRES  
 (2) CIRCULE MERCREDI ET SAMEDI TOUTE L'ANNEE

A (1) SERVICE DE TRANSPORT A LA DEMANDE CIRCULE TOUTE L'ANNEE  
 (2) SERVICE DE TRANSPORT A LA DEMANDE CIRCULE UNIQUEMENT LE MERCREDI PENDANT LES VACANCES SCOLAIRES  
 TELEPHONER LA VEILLE POUR RESERVER DU LUNDI AU VENDREDI AVANT 18 H 00

B SERVICE DE TRANSPORT A LA DEMANDE CIRCULE UNIQUEMENT PENDANT LES VACANCES SCOLAIRES  
 TELEPHONER LA VEILLE POUR RESERVER DU LUNDI AU VENDREDI AVANT 18 H 00

C SERVICE DE TRANSPORT A LA DEMANDE CIRCULE UNIQUEMENT LE MERCREDI PENDANT LES VACANCES SCOLAIRES  
 TELEPHONER LA VEILLE POUR RESERVER DU LUNDI AU VENDREDI AVANT 18 H 00

UN SERVICE DE TRANSPORT A LA DEMANDE APPELE "MINICAR" FONCTIONNE LES LUNDI MARDI MERCREDI ET SAMEDI  
 POUR DESERVIR LES ECARTS DE LA LIGNE REGULIERE  
 TELEPHONER LA VEILLE POUR RESERVER DU LUNDI AU VENDREDI AVANT 18 H 00

SARL CARS EMILE RIVES Z.I. DU COUSERANS 09190 LORP SENTARAILLE TEL. 05 34 14 09 21



**HORAIRES DU TRANSPORT A LA DEMANDE ORGANISÉ PAR LA CC DU CASTILLONNAIS**

<b>Zone desservie : Canton de Castillon</b>		
<b>♦ LOT 1 – A : Sentein / Destination Castillon</b>		
<i>Communes desservies :</i> Antras, Sentein, Bonac-Irazein, Balacé, Uchentein, Bordes-sur-Lez, Bethmale, Arrien en Bethmale et Salsela.		
Départ Sentein	Vers Castillon	
	Point de desserte : La Poste	
Jours	Mardi	Jeudi
Horaires de départ	08 h 30 et 13 h 20	08 h 30 et 13 h 20
Horaires d'arrivée	08 h 50 et 13 h 35	08 h 50 et 13 h 35
Horaires de départ	08 h 30 et 13 h 20	
Horaires d'arrivée	08 h 50 et 13 h 35	
Retour CASTILLON	Vers SENTEIN	
	Période scolaire	
Horaires de départ	12 h 46	12 h 46 et 17 h 31
Horaires d'arrivée	13 h 05	13 h 05 et 17 h 50
Heure de départ	Période non scolaire	
Heure d'arrivée	12 h 46 et 17 h 31	12 h 46 et 17 h 31
	13 h 05 et 17 h 50	13 h 05 et 17 h 50
<b>♦ LOT 1 – B : Saint-Lary / Destination Castillon</b>		
<i>Communes desservies :</i> Saint-Lary, Augirein, Galey, St-Jean-du-Castillonais, Orgibot, Buzan, Illartein, Aucazein, Villeneuve, Argels, Andressein et Sor		
Départ Saint-Lary	Vers Castillon	
	Point de desserte : La Poste	
Jours	Lundi	Mercredi
Horaires de départ	08 h 25 et 13 h 15	08 h 25
Horaires d'arrivée	08 h 50 et 13 h 35	08 h 50
Horaires de départ	Période scolaire	
Horaires d'arrivée	08 h 25 et 13 h 15	08 h 25 et 13 h 15
Horaires de départ	08 h 50 et 13 h 35	08 h 50 et 13 h 35
Horaires d'arrivée	Période non scolaire	
Horaires de départ	08 h 25 et 13 h 15	08 h 25 et 13 h 15
Horaires d'arrivée	08 h 50 et 13 h 35	08 h 50 et 13 h 35
Retour CASTILLON	Vers SAINT-LARY	
	En période non scolaire	
Horaires de départ	12 h 46 et 17 h 31	12 h 46 et 17 h 31
Horaires d'arrivée	13 h 10 et 17 h 55	13 h 10 et 17 h 55
Horaires de départ	En période scolaire	
Horaires d'arrivée	12 h 46	12 h 46
	13 h 10	13 h 10
	17 h 31	17 h 31
	17 h 55	17 h 55
<b>♦ LOT 1 – C : Bas Castillonais</b>		
<i>Communes desservies :</i> Cescau, Arrout, Balaguères, Engomer (Astlen et Loutreim)		
<i>Jours de fonctionnement :</i> lundi, mercredi, samedi.		





# PROJET TEAMM

Territoires d'expérimentation d'actions de mobilité innovantes en zone de montagne

## HORAIRES DES LIGNES REGULIERES DE TRANSPORT EN COMMUN SUR LE TERRITOIRE INTERCOMMUNAL DU CANTON D'OUST (PERIODE SCOLAIRE)

Période scolaire	AULUS-SEIX - ST GIRONS			Période scolaire	ST GIRONS - SEIX - AULUS				
	L au V	L au V	L au V		L-M-M-J-V	L-M-J-V	M - S	M	L au V
DEPART				DEPART					
Aulus Centre	6H45	6H00	13H00	St Lizier Hôpital	/	/	/	/	/
Aulus Camping	6H47	6H02	13H02	St Girons Place des Capots	17H35	/	12H05	/	12H05
Erce La Bouche	6H50	6H05	13H05	St Girons LP Berges	17H30	/	12H10	/	/
Erce Espoueix	6H53	6H08	13H08	St Girons Lyc. Clg.	17H10	/	12H00	/	/
Erce Village	6H57	6H10	13H10	St Girons LP Camel	17H37	/	12H12	/	/
Erce La rivière	7H00	6H13	13H13	Eycheil Mairie	17H40	/	12H15	/	12H10
Oust Le Pleich	7H05	6H20	13H20	Lacourt	17H43	/	12H17	/	12H13
Oust	7H08	6H25	13H23	Soulen Kercabanac	17H53	/	12H22	/	12H23
Seix	7H10	/	13H25	Soueix St Semin	17H56	/	12H25	/	12H26
Seix Collège	/	6H30	/	Soueix	17H58	/	12H28	/	12H28
Vic d'Oust	7H18	6H33	13H33	Vic d'Oust	18H00	/	12H30	/	12H30
Soueix	7H20	6H35	13H35	Seix Collège		17H10	/	12H10	/
Soueix St Semin	7H22	6H37	13H37	Seix	18H03	/	12H33	/	12H35
Soulen Kercabanac	7H25	6H40	13H40	Oust	18H08	17H15	12H35	12H15	12H40
Lacourt	7H35	6H50	13H50	Oust Le Pleich	18H13	17H20	12H38	12H20	12H15
Eycheil Mairie	7H38	6H53	13H53	Erce La rivière	18H18	17H25	12H40	12H25	12H50
St Girons LP Camel	7H42	6H57	13H57	Erce Village	18H20	17H27	12H42	12H27	12H53
St Girons Lyc. Clg.	7H45	6H00	14H00	Erce Espoueix	18H24	17H31	12H45	12H31	12H57
St Girons LP Berges	7H47	6H02	14H02	Erce La Bouche	18H28	17H35	12H48	12H35	13H00
St Girons Place des Capots	7H55	6H10	14H05	Aulus Camping	18H31	17H38	12H55	12H38	13H03
St Lizier Hôpital				Aulus Centre	18H33	17H41	13H00	12H41	13H05



## HORAIRES DES LIGNES REGULIERES DE TRANSPORT EN COMMUN SUR LE TERRITOIRE INTERCOMMUNAL DU CANTON D'OUST (HORS PERIODE SCOLAIRE) : DESSERTE D'AULUS LES BAINS

Hors période scolaire	L au S	L au V	Hors période scolaire	L au S	L M M J V
Aulus Centre	9H00	13H00	St Lizier Hôpital	/	/
Aulus Camping	9H02	13H02	St Girons Place des Capots	12H05	17H35
Erce La Bouche	9H05	13H05	St Girons LP Berges	/	17H30
Erce Espoueix	9H08	13H08	St Girons Lyc. Clg.	/	17H10
Erce Village	9H10	13H10	St Girons LP Camel	/	17H37
Erce La rivière	9H13	13H13	Eycheil Mairie	12H10	17H40
Oust Le Pleich	9H20	13H20	Lacourt	12H13	17H43
Oust	9H22	13H22	Soulen Kercabanac	12H23	17H53
Seix	9H25	13H25	Soueix St Sernin	12H26	17H56
Seix Collège	/	/	Soueix	12H28	17H58
Vic d'Oust	9H35	13H35	Vic d'Oust	12H30	18H00
Soueix	9H37	13H37	Seix Collège	/	/
Soueix St Sernin	9H39	13H39	Seix	12H32	18H03
Soulen Kercabanac	9H41	13H41	Oust	12H35	18H08
Lacourt	9H51	13H51	Oust Le Pleich	12H37	18H13
Eycheil Mairie	9H54	13H54	Erce La rivière	12H40	18H18
St Girons LP Camel	/	/	Erce Village	12H43	18H20
St Girons Lyc. Clg.	/	/	Erce Espoueix	12H45	18H24
St Girons LP Berges	/	/	Erce La Bouche	12h48	18H28
St Girons Place des Capots	10H00	14H00	Aulus Camping	12h52	18H31
St Lizier Hôpital	/	/	Aulus Centre	12h57	18H33

Sur cette communauté de communes, il n'y a pas de Transport à la Demande.



## HORAIRES DES LIGNES REGULIERES DE TRANSPORT EN COMMUN SUR LE TERRITOIRE INTERCOMMUNAL DU CANTON D'OUST (PERIODE SCOLAIRE) : DESERTE D'USTOU-SAINT-LIZIER

Service à la demande (LAD) le vendredi et les jours de vacances scolaires



GUZET- USTOU -SEIX - ST GIRONS			
DEPART	L au V	L au V	
Ustou Guzet	/	/	
Ustou St Lizier Bidous	6H35	7H50	
Ustou St Lizier Pouech	6H40	7H55	
Ustou St Lizier	6H45	8H00	
Ustou Serac	6H50	8H05	
Ustou Le Trein	6H55	8H10	
Seix Pont de la Taule	7H00	8H15	
Seix Moulin Lauga	7H05	8H20	
Seix	7H15	/	
Seix Clg	/	8H30	
Oust	7H17	/	
Vic d'Oust	7H18	/	
Soueix Village	7H20	/	
Soueix St Sernin	7H22	/	
Soueix Kerkabanac	7H25	/	
Lacourt Place	7H35	/	
Eichel Mairie	7H38	/	
St Girons Camel	7H42	/	
St Girons Lyc. Clg	7H45	/	
St Girons Buges	7H47	/	
St Girons Place des Capots	7H55	/	
St Lizier Hôpital	8H05	/	

ST GIRONS- SEIX- USTOU -GUZET					
DEPART	Internes	L au V	L au V	M-S	M
St Lizier Hôpital	/	17H00		12H00	
St Girons Place des Capots	19H40	17H20		12H20	
St Girons Buges	/	17H30		12H30	
St Girons Lyc. Clg	/	17H10		12H10	
St Girons Camel	/	17H35		12H35	
Eichel Mairie	19H47	17H40		12H40	
Lacourt Place	19H50	17H43		12H43	
Soueix Kerkabanac	20H00	17H53		12H53	
Soueix St Sernin	20H03	17H56		12H56	
Soueix Village	20H05	17H58		12H58	
Vic d'Oust	20H07	18H00		13H00	
Oust	20H09	18H02		13H02	
Seix Clg	/	/	17H10	/	12H10
Seix	20H10	18H03	/	13H05	/
Seix Moulin Lauga	20H20	18H13	17H20	13H15	12H20
Seix Pont de la Taule	20H25	18H18	17H25	13H20	12H25
Ustou Le Trein	20H30	18H23	17H30	13H35	12H30
Ustou Serac	20H35	18H28	17H35	13H30	12H35
Ustou St Lizier	20H40	18H33	17H40	13H35	12H40
Ustou St Lizier Pouech	20H45	18H38	17H45	13H40	12H45
Ustou St Lizier Bidous	20H50	18H48	17H50	13H45	12H50
Ustou Guzet	/	/	/	/	

Correspondance LRégionale  
Place des Capots



## HORAIRES DES LIGNES REGULIERES DE TRANSPORT EN COMMUN SUR LE TERRITOIRE INTERCOMMUNAL DU CANTON D'OUST (HORS PERIODE SCOLAIRE) : DESSERTE D'USTOU-SAINT-LIZIER/GUZET

Service à la demande (LAD) pendant l'ouverture de la station de ski de Guzet

GUZET- USTOU -SEIX - ST GIRONS			
DEPART	Mercredi	MER/SAM	
Ustou Guzet	17H00		
Ustou St Lizier Bidous		9H00	
Ustou St Lizier Pouech		9H05	
Ustou St Lizier		9H10	
Ustou Serac	17H15	9H15	
Ustou Le Trein		9H20	
Seix Pont de la Taule		9H25	
Seix Moulin Lauga		9H30	
Seix		9H40	
Seix Clg		/	
Oust	17H23	9H50	
Vic d'Oust		9H51	
Soueix Village	17H26	9H53	
Soueix St Sernin	17H28	9H55	
Soueix Kerkabanac	17H30	9H58	
Lacourt Place	17H40	10H05	
Eichel Mairie	17H43	10H08	
St Girons Camel	/	/	
St Girons Lyc. Clg	/	/	
St Girons Buges	/	/	
St Girons Place des Capots	17H55	10H20	
St Lizier Hôpital	/		
	LAD	LAD	

ST GIRONS- SEIX- USTOU -GUZET			
DEPART	Mercredi	MER/SAM	
St Lizier Hôpital	/	/	
St Girons Place des Capots	9H00	12H00	
St Girons Buges	/	/	
St Girons Lyc. Clg	/	/	
St Girons Camel	/	/	
Eichel Mairie	9H40	12H40	
Lacourt Place	9H43	12H43	
Soueix Kerkabanac	9H53	12H53	
Soueix St Sernin	9H56	12H56	
Soueix Village	9H58	12H58	
Vic d'Oust	/	13H00	
Oust	10H00	13H02	
Seix Clg		/	
Seix	10H03	13H05	
Seix Moulin Lauga	/	13H15	
Seix Pont de la Taule	/	13H20	
Ustou Le Trein	/	13H25	
Ustou Serac	10H20	13H30	
Ustou St Lizier		13H35	
Ustou St Lizier Pouech		13H40	
Ustou St Lizier Bidous		13H45	
Ustou Guzet	10H30	/	
	LAD	LAD	



## HORAIRES DES LIGNES REGULIERES DE TRANSPORT EN COMMUN SUR LE TERRITOIRE INTERCOMMUNAL DU CANTON DE MASSAT (PERIODE SCOLAIRE)

Vendredi et jours de vacances scolaires, Service à la demande (LAD)

Période scolaire		MASSAT- Kerkabanac-LACOURT - ST GIRONS			
DEPART	L au V				
Massat Atribus	7H00				
Biert Pont du Tardion	7H05				
Biert Place	7H10				
Aleu Castet d'Aleu	7H15				
Soulan le Pontaut	7H20				
Soulan Kerkabanac	7H25				
Lacourt Place	7H35				
Eycheil Mairie	7H38				
St Girons Camel	7H42				
St Girons Lyc. Clg.	7H45				
St Girons Berges	7H47				
St Girons Place des Capots	7H55				
St Lizier Hôpital	8H05				

Période scolaire		ST GIRONS -LACOURT - Kerkabanac - MASSAT			
DEPART	Internes	L au V	SAMEDI		
St Lizier Hôpital	/	17H00	12H00		
St Girons Place des Capots	19H40	17H35	12H20		
St Girons Berges	/	17H30	12H30		
St Girons Lyc. Clg.	/	17H10	12H10		
St Girons Camel	/	17H37	12H35		
Eycheil Mairie	19H47	17H40	12H40		
Lacourt Place	19H50	17H43	12H43		
Soulan Kerkabanac	20H00	17H53	12H53		
Soulan le Pontaut	20H05	17H58	12H58		
Aleu Castet d'Aleu	20H10	18H03	13H03		
Biert Place	20H15	18H08	13H08		
Biert Pont du Tardion	20H20	18H13	13H13		
Massat Atribus	20H25	18H20	13H20		

Le TAD sur l'intercommunalité de Massat offre un service complémentaire lors des périodes scolaires et remplace les services de lignes régulières hors période scolaire



## HORAIRES DU TRANSPORT A LA DEMANDE ORGANISE SUR LA COMMUNAUTE DE COMMUNES DU CANTON DE MASSAT PAR LE SYNDICAT MIXTE DU SYCOSERP (HORS PERIODE SCOLAIRE)

MASSAT- Kerkabanac-LACOURT - ST GIRONS			
DEPART	Mer/Sam		
Massat Aribus	9H00		
Biert Pont du Tardion	9H05		
Biert Place	9H10		
Aleu Castet d'Aleu	9H15		
Soulan le Pontaut	9H20		
Soulan Kerkabanac	9H25		
Lacourt Place	9H35		
Eycheil Mairie	9H38		

St Girons Camel	9H42		
St Girons Lyc. Clg.	9H45		
St Girons Berges	9H47		
St Girons Place des Capots	9H55		
St Lizier Hôpital	10H05		

ST GIRONS -LACOURT - Kerkabanac - MASSAT			
DEPART	Mer/Sam		
St Lizier Hôpital	11H55		
St Girons Place des Capots	12H05		
St Girons Berges	/		
St Girons Lyc. Clg.	/		
St Girons Camel	/		
Eycheil Mairie	12H45		
Lacourt Place	12H48		
Soulan Kerkabanac	12H58		
Soulan le Pontaut	13H03		
Aleu Castet d'Aleu	13H08		
Biert Place	13H13		
Biert Pont du Tardion	13H18		
Massat Aribus	13H25		
	LAD		