

Co-construction d'un système de covoiturage pour la Haute-Bigorre

Communauté de Communes de la Haute-Bigorre

COPIL : PHASE 1 - 3 juillet 2025

ALLER VERS !
Diagnostic des besoins



agence nationale
de la cohésion
des territoires

COLLECTIF
Territoire
Commun

Positionnement & partis-pris

“ Ensemble, nous croisons design territorial, de service et d’objet au service d’un parcours usager sur mesure. L’essentiel pour nous, c’est le respect de ce qui préexiste, la frugalité et la construction avec les usagers et parties prenantes.”



Camille Urien

Designer indépendante

Espaces • Scénographies • Services

Diplômée de l'ENSAAMA & La Martinière Diderot

Expertise :

- Accompagnement de projets de design de services publics
- Immersion terrain
- Analyse matière complexe
- Design d'espace
- Conception / prototypage
- Animation d'ateliers de co-construction



Jean-Christophe Devatine

Designer industriel indépendant

Objets • Mobiliers • Aménagements

Diplômé de l'ENSCI Les Ateliers

Expertise :

- Design d'objet, de mobilier, de signalétique
- Graphisme & illustration
- Enquête utilisateur
- Animation d'ateliers d'intelligence collective
- Veille créative & stratégique



Cédric Petit

Designer territorial indépendant

Territoires . Dialogue multipartenaire . Innovation

Diplômé de l'ENSAVT, ENSAPV

Expertise :

- urbanisme et aménagement du territoire
- Concrétisation de politiques publiques innovantes
- Écosystème de recherche action mobilité
- Animation de dialogue et co-construction élus/partenaires / usagers
- Compréhension des systèmes de dialogue et décision en collectivité
- Recherche de financement

Partis-pis

Le covoiturage sur mesure :

- Un constat partagé : une multitude d'**opérateurs nationaux avec des offres génériques**
- Une réalité à prendre en compte : des territoires différenciés qui nécessitent **des solutions différenciées**
- Un défi à relever en commun avec les lignes de force de CCHB :
 - ◆ **sa structure territoriale**
 - ◆ **ses forces vives**, partenaires et usagers et son identité culturelle

Les communs :

- Envisager **les déplacements comme un droit commun et partagé**, au même titre que le droit au logement, au travail ou aux ressources
- **Prendre soin ensemble de nos déplacements , et de leurs impacts** sur le territoire, l'environnement, les équilibres socio-économiques
- **Envisager le facteur humain comme une chance et une opportunité** pour favoriser des liens de proximités

La co-construction et expérimentation :

- Embarquer les futurs usagers et les partenaires territoriaux dans la création de leur propre service.
- Favoriser la discussion et l'expression autour d'outils qui permettent de déconstruire des idées préconçues ou de construire de nouvelles réflexions.

La frugalité :

- Ambitionner un système autogéré et modéré qui soit porté et pris en main par les usagers eux-mêmes ?
- Capitaliser sur l'existant (infrastructures / outils de mise en relation)

Contexte : Concrétiser le Plan Global de Déplacement (adopté en 2019)

→ 👍 D1- Institutionnalisation de l'autostop participatif

Les déplacements, via l'autostop, sont actuellement pratiqués sur le territoire de la CCHB. Généralement, ce mode est utilisé par les jeunes afin de rejoindre le pôle urbain Pouzac-Bagnères-Gerde. Concernant l'autostop, cette pratique est utilisée sur le territoire au niveau des petites communes périphériques du PU (pôle urbain).

→ 🗺️ D2- Réalisation d'un schéma de covoiturage

Comme pour l'autostop, le covoiturage est aussi pratiqué par les habitants de la CCHB. Les parkings référencés par la collectivité restent « informels » et sont situés essentiellement sur Bagnères-de-Bigorre.

Les actifs, travaillant à Tarbes, mais aussi à Lourdes, sont les principaux utilisateurs de ce mode. Contrairement à l'autostop, pratiqué par les jeunes, les déplacements en autostop se font dans les relations externes de la CCHB.

Cette méthode n'est pas organisée, ni même mise en valeur. De plus, le fait que la quasi-totalité des aires référencées par les communes de l'intercommunalité soit concentrée dans le pôle urbain Pouzac-Bagnères-Gerde ne permet pas à tous les habitants de la CCHB (notamment des communes périphériques) d'identifier les possibilités offertes par ce mode si ce n'est dans la sphère privée.

AXE D
Développer la pratique du covoiturage et autres dispositifs altermodaux sur les relations de proximité

D1

Institutionnalisation de l'autostop participatif

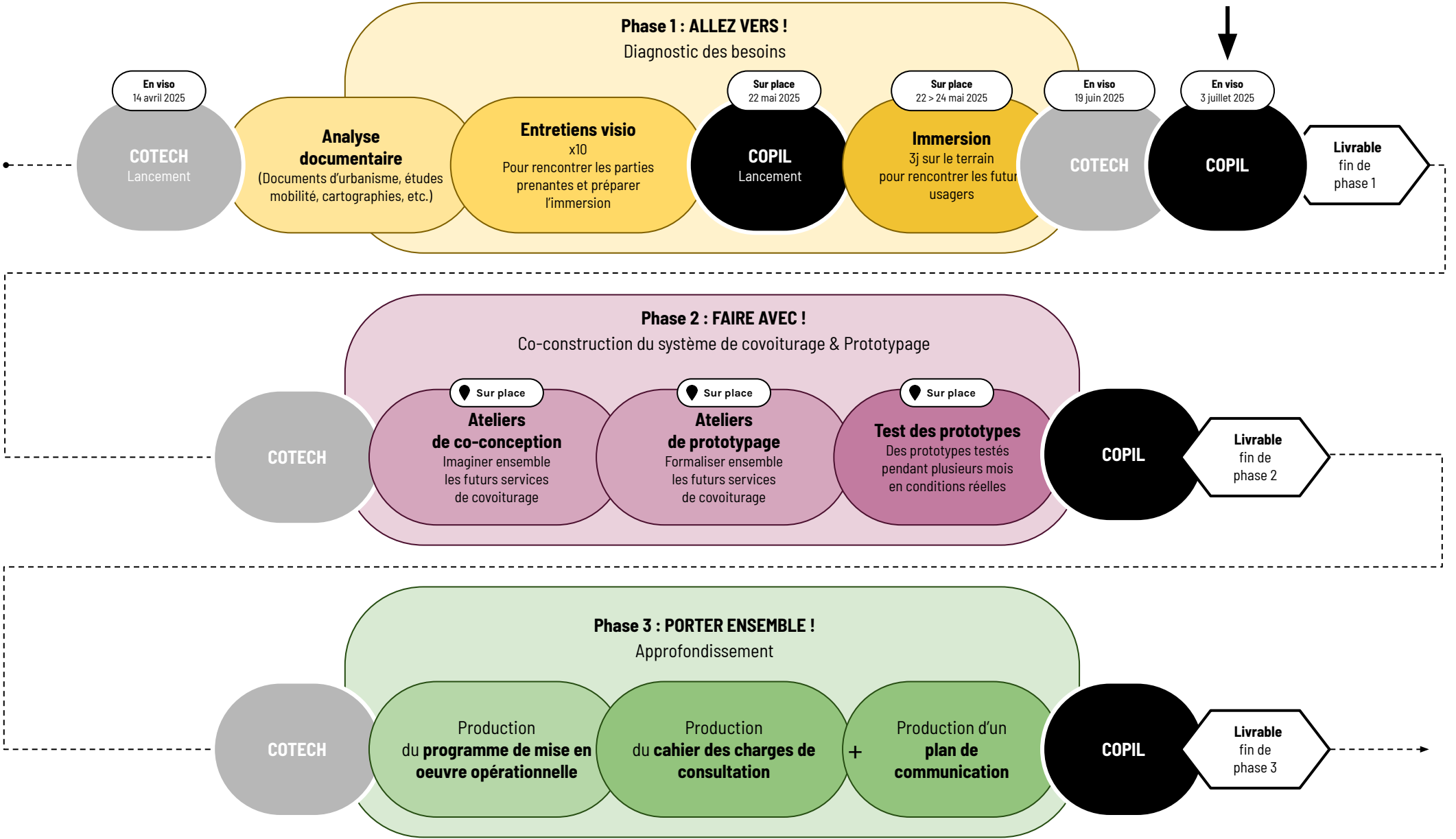
D2

Réalisation d'un schéma de covoiturage

D3

Poursuivre le déploiement de bornes de recharge pour les véhicules électriques

Méthode



Objectifs du COPIL

-
1. Partager le récit d'immersion
 2. Partager les enseignements
 3. Partager les leviers et pistes de solution
-

1. Récit d'immersion

1. Programme d'immersion

2. Les outils utilisés

3. Récit photos

Entretiens préalables en visio avec les « parties prenantes », représentants des structures du territoire

Groupes :	Ont pu se rendre disponible pour un échange préalable :	Ont été invités, mais n'ont pas pu se rendre disponible :	À ré-associer pour la suite de la démarche :
CCHB	DGS,, Directrice du CCAS, Responsable Service économie et commerces, Responsable du Pôle environnement, Chargée de projet Avenir Montagne	Chef de projet PVD, Responsable pôle culturel et animation	- Associations dont associations sportives de Bagnères-de Bigorre - Centre de santé - Centre hospitalier - Entreprises et salariés + l'ensemble des acteurs qui n'ont pas pu se rendre disponibles lors de la première phase (colonne rouge)
Partenaires institutionnels	- Région Occitanie - Département 65 - CC pyrénées vallée des gaves - CC Plateau de Lannemezan - CC 3 CVA	- CA Tarbes-Lourdes-Pyrénées - DDT 65	
Publics précaires	- CCAS - France Service - CCHB - Coordinatrice EVS & FS - Wimoov	- Mission Locale - MDS - France Travail - Maison de la petite enfance	
Publics jeunes	École Jules Ferry - Directeur projet TER	- Points jeunes CCHB - Pôle enfance jeunesse CCHB - Service des sports de Bagnères	
Publics touristiques	- SEM Tourmalet - Pic du Midi - Office du Tourisme - Tourmalet/Pic-du-Midi - Aquensis - CCHB - Camping de l'Adour - Camping Monlôo - Hôtel Ô Chiroulet	- Hôtel Lesponne - La Baleine Blanche	
Publics culturels	- Cartel Bigourdan - Médiathèque de Bagnères	- Centre culturel de Bagnères-de-Bigorre - Halle aux grains - Service Culture - CCHB	
Publics actifs	- ABB - SPEM AERO - CCI	- CAF France - Pommier Cahors - COMECA - Centre Hospitalier de Bagnères-de-Bigorre - CMA 65 - Club entreprise du Stade Bagnérais - Association des commerçants de la Mongie - Association des commerçants de Bagnères - CAE Canopée - Osez le vélo (rencontrés en immersion)	

Immersion terrain avec les « futurs usagers » (22 > 24 mai 2025)

Lieux visités :

Jeudi 22 mai

Zone Soulé

Tiers-Lieux en Bigorre

Vendredi 23 mai

Maison France Service

Maison Départementale de Solidarité

Médiathèque de Bagnères-de-Bigorre

École Jules Ferry - Bagnères-de-Bigorre

Marché de Bagnères-de-Bigorre

Samedi 24 mai

Thermes de Bagnères-de-Bigorre

Sainte-Marie-de-Campan - Place de l'église

**≈ 200 personnes
rencontrées**





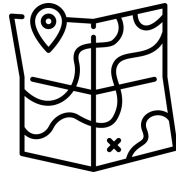
Immersion au niveau de la zone Soulé

Nos outils



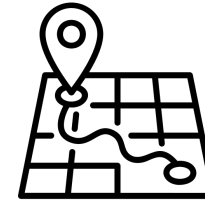
LA MAQUETTE TERRITORIALE

Elle représente le territoire élargi, et sa dimension géographique essentielle à la compréhension des dynamiques d'aménagements et de déplacement.



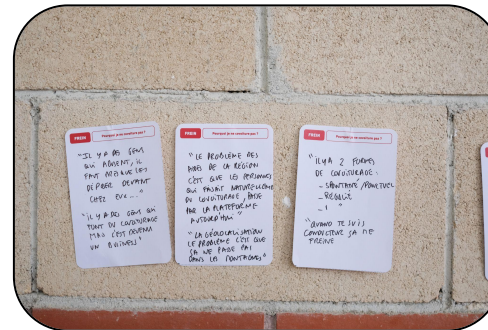
LES ÉCHELLES CARTOGRAPHIQUES

Elles sont le support d'inventaire des flux, stationnements spontanés ou non, arrêts existants, lieux ou équipements importants en desserte ou en point de rendez vous.



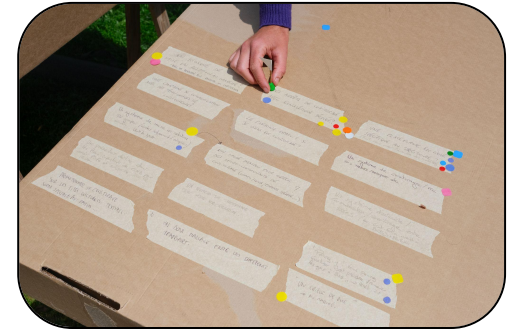
LE JOURNALIER

L'expérience personnelle s'inscrit dans un jeu de cartographie quotidienne et d'expression des freins, leviers et besoins quant à la pratique du covoiturage.



LES PISTES D'EXPÉRIMENTATION

Elles prennent forme au 3ème jour de l'immersion, après 2 jours de constat et d'observations, ici 15 propositions d'expérimentations et une mise en réseau des usagers.





Outils d'immersion



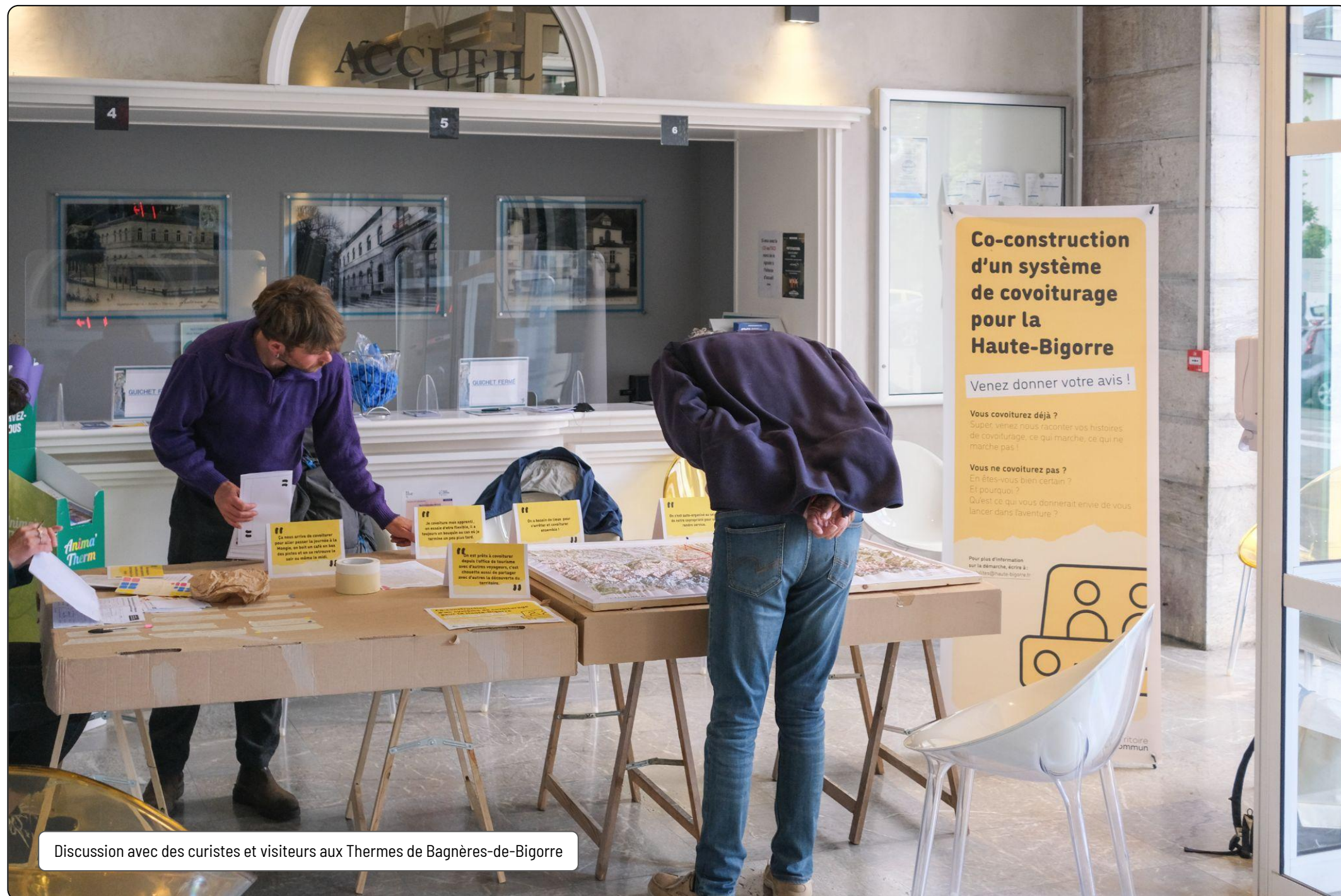
Immersion au niveau du marché de Bagnères-de-Bigorre



Discussion autour de potentiels arrêts de covoiturage



Discussion avec des habitants et des agents au niveau du France Service de Bagnères-de-Bigorre





Discussions suite au COPIL de lancement du 22 mai 2025



Discussions suite au COPIL de lancement du 22 mai 2025



Discussions avec des passants devant l'office du tourisme de Bagnères-de-Bigorre

FREIN Pourquoi je ne covoiture pas ?

"IL Y A DES GENS
QUI ADVENT, IL
FAUT PRÉQUE LES
DÉPOSER DEVANT
CHEZ EUX..."

"IL Y A DES GENS QUI
FONT DU COVOITURAGE
MAIS C'EST DEVENU
UN BUSINESS"

FREIN Pourquoi je ne covoiture pas ?

"LE PROBLÈME DES
ANDES DE LA RÉGION
C'EST QUE LES PERSONNES
QUI FAISAIENT NATURELLEMENT
DU COVOITURAGE, PASSE
PAR LA PLATEFORME
AUJOURD'HUI"

"LA GÉOLOCAISATION
LE PROBLÈME C'EST QUE
ÇA NE PASSE PAS
DANS LES MONTAGNES"

FREIN Pourquoi je ne covoiture pas ?

"IL Y A 2 FORMES
DE COVOITURAGE :
- SPONTANÉ / PONCTUEL
- RÉGULIÈRE
- 1 "

"QUAND JE SUIS
CONDUCTEUR ÇA ME
FREINE"

2. Enseignements

1. ESPACE - TEMPS

2. OFFRE

3. DEMANDE

4. PRATIQUES

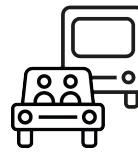
5. DÉFINITION

Les enseignements



1. ESPACE - TEMPS

Les disparités en termes d'aménagement territorial et de saisonnalité conditionnent les manières de covoiturer



2. OFFRE

Une opportunité de compléter l'offre fixe des transports en commun par la flexibilité du covoiturage



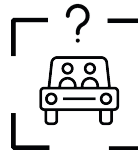
3. DEMANDE

Une appétence forte au covoiturage qui doit s'adapter à la diversité des usagers



4. PRATIQUES

Un besoin de structuration d'un système de covoiturage, dont la pratique existante est invisible, informelle, et n'est pas encore un réflexe



5. DÉFINITION

Un manque de définition claire et partagée du covoiturage et de son fonctionnement



1. ESPACE - TEMPS :

Les disparités en termes d'aménagement territorial et de saisonnalité conditionnent les manières de covoiturer



Paroles d'usagers

« La géographie du territoire est plutôt favorable au covoiturage, car il y a peu de route ! »

Un habitant en vallée

« En février, le parking (de 3000 places) est souvent saturé. La route a même dû être fermée la dernière fois par le préfet pendant une journée. »

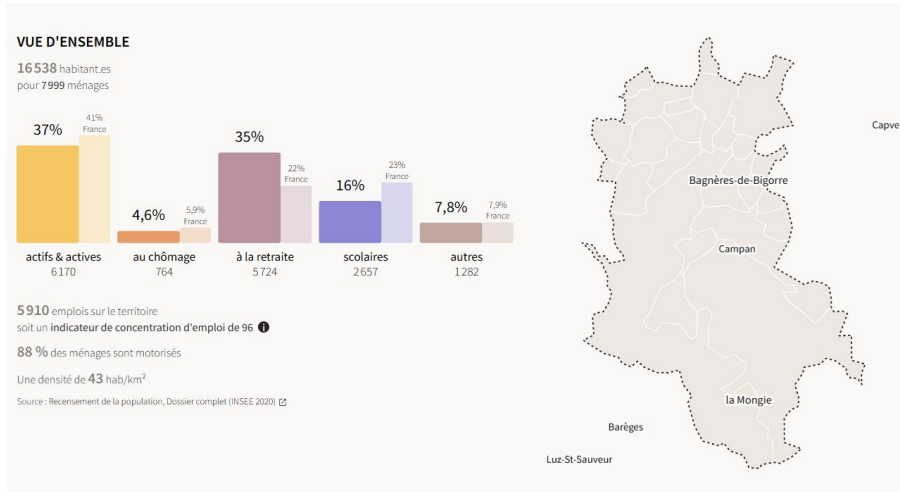
Salarié SEM Tourmalet à propos de l'accès aux stations

« Les trajets demandés ne seront pas les mêmes selon la période de l'année. »

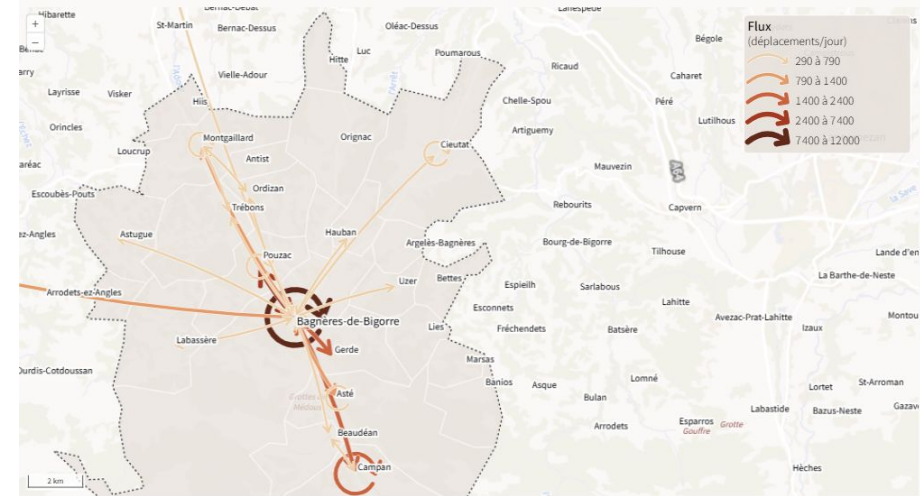
Un usager devant l'office de tourisme

Portrait sociodémographique et flux

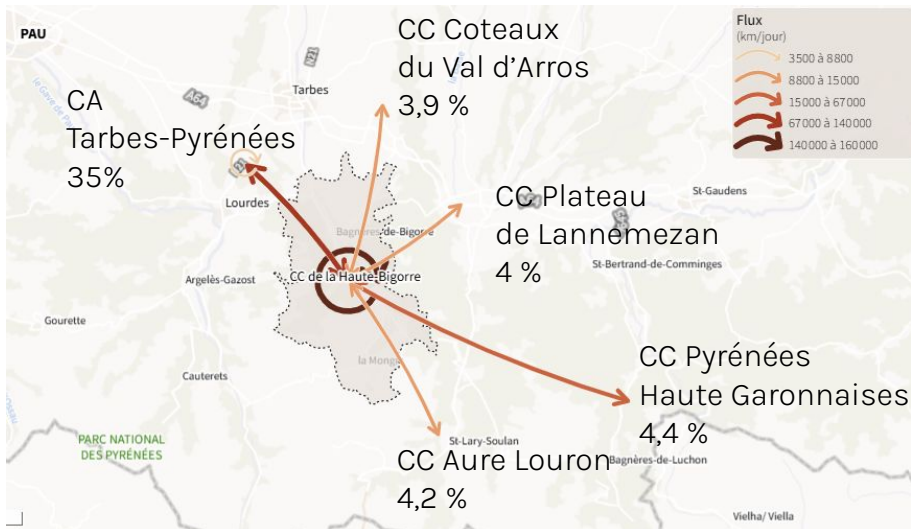
La Haute Bigorre en quelques chiffres



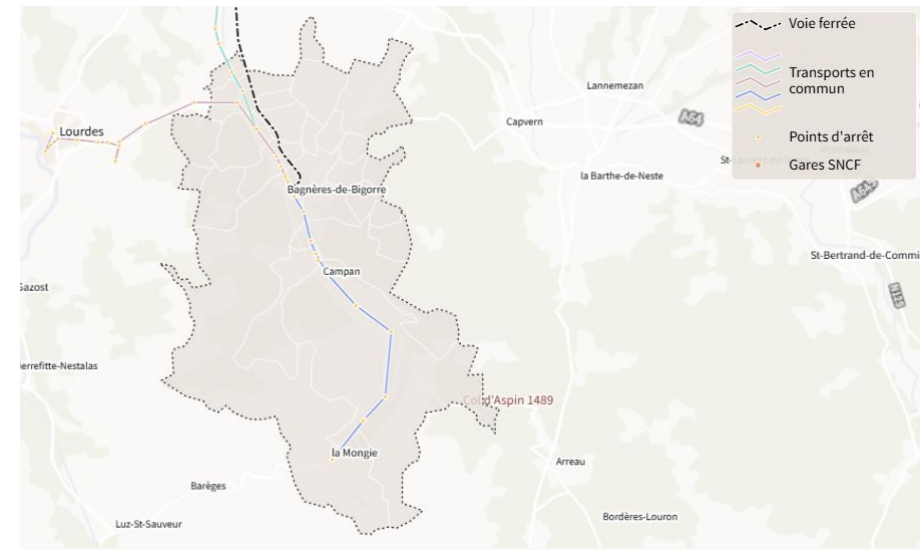
Différentes intensités de lignes



Des flux quotidiens partagés à ½ (340 000 km/j)



Des transports en commun en vallée



Distances et déplacements

Trajets Domicile >< Travail (10 000 déplacements et 90 000 km /j



Trajets domicile-travail

- **Bagnères-de-Bigorre concentre 73 % des emplois** de la CC.
- Importants flux quotidiens **vers Tarbes**.
- Hiver : flux saisonnier de travailleurs vers **La Mongie**.

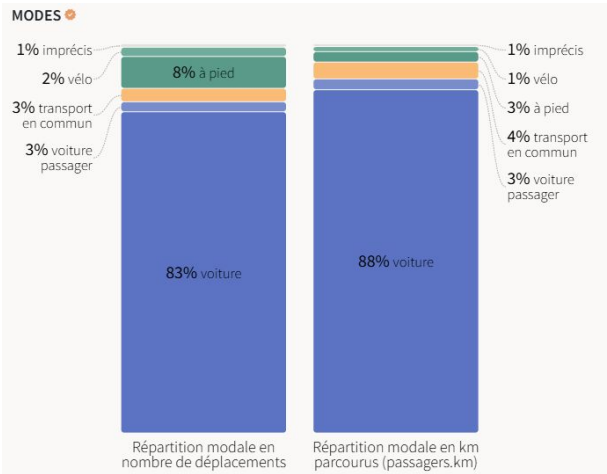


Trajets Domicile >< Autres activités (35 000 déplacements et 250 000 km/j)

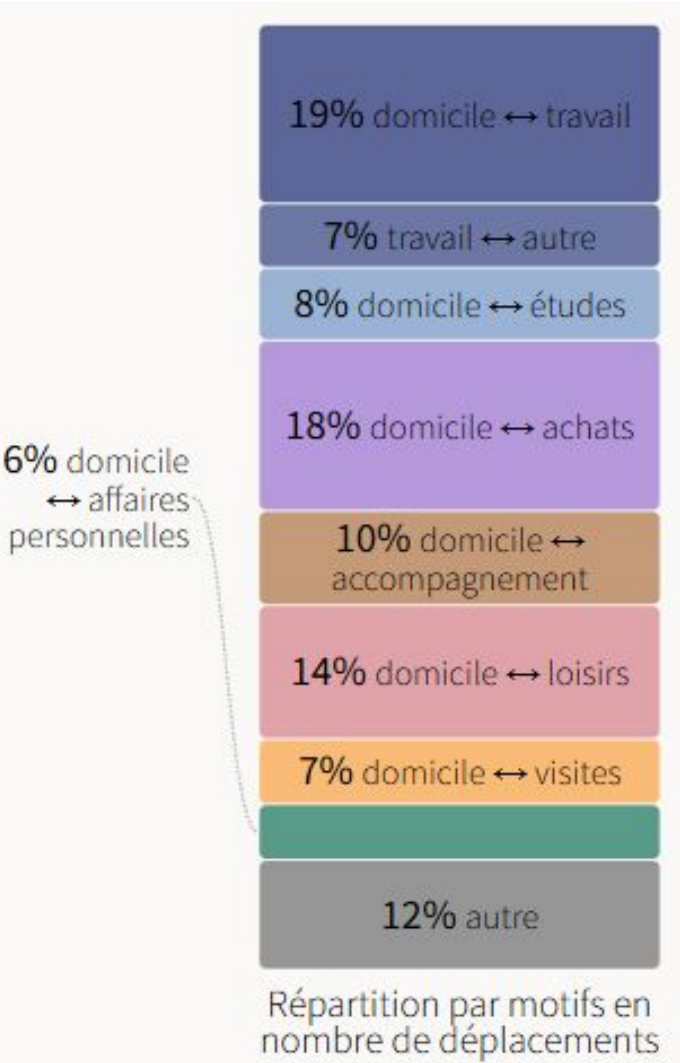
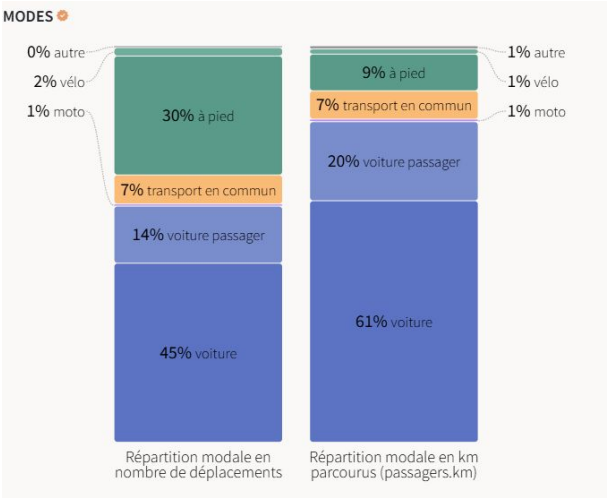
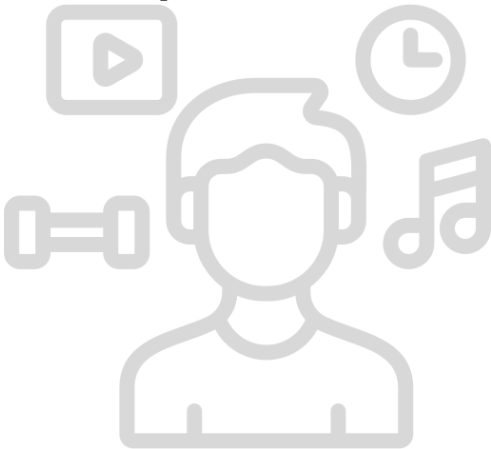


Nature des déplacements

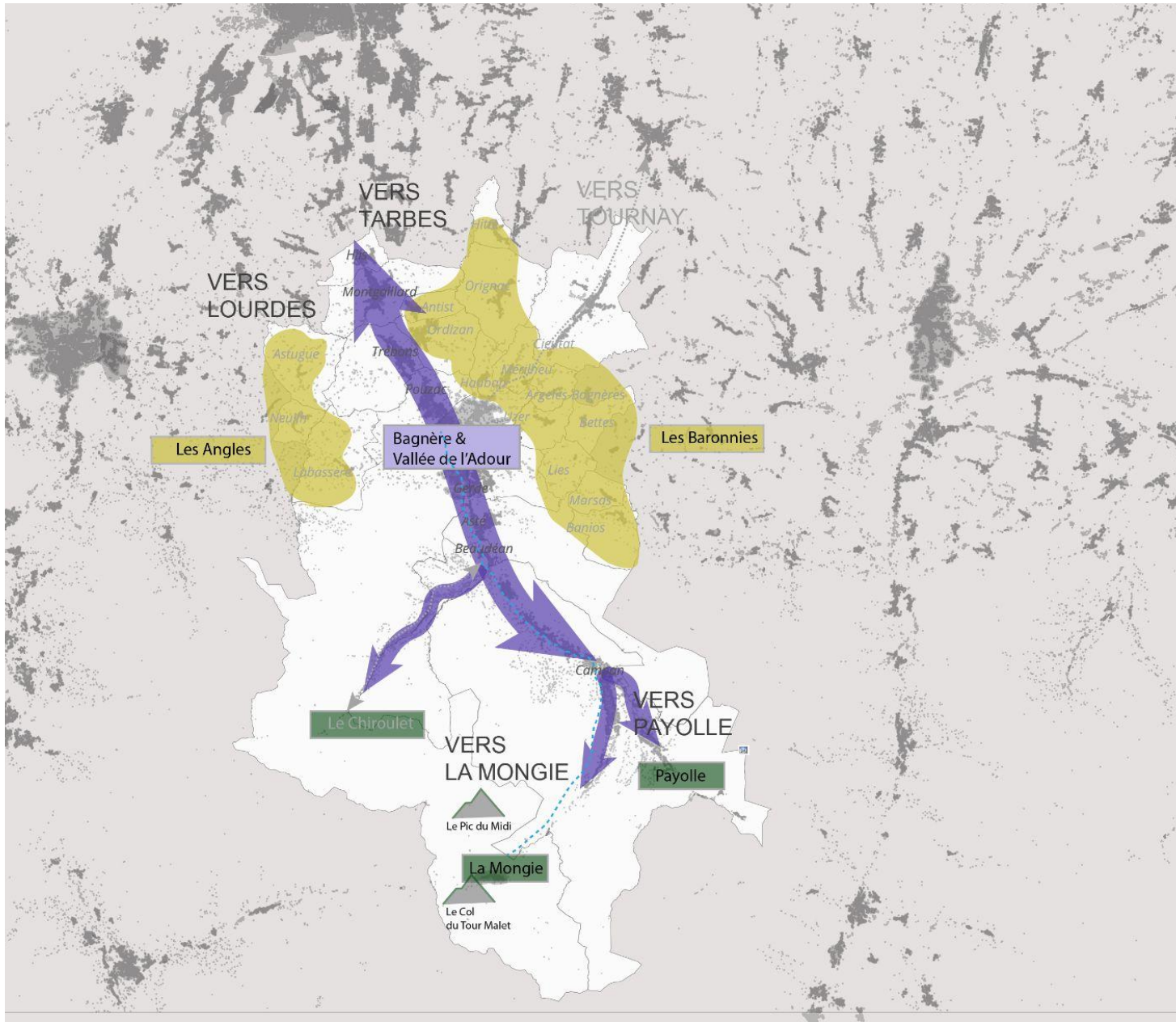
Trajets Domicile >< Travail (10 000 déplacement et 90 000 km /j



Trajets Domicile >< Autres activités (35 000 déplacements et 250 000 km/j)



Urbanisme et densité, des déterminants du covoiturage



3 formes urbaines et densités différentes

→ **Communes sur axes urbains :**

une densité + forte sur un axe unique

= 65 hab/km² pour Bagnères

→ **Communes en milieu diffus :**

une densité + faible sur un réseau viaire multiple

= 30 à 40 hab/km²

→ **Sites de montagne :**

une densité fluctuante sur un axe unique en montagne

= densité très forte en saison et très basse en saison

3 enjeux de covoiturage différents

→ **Communes sur axes urbains :**

L'enjeu y est de décongestionner.

Situées en vallée, elles concentrent les flux et transports en communs, les services et une partie importante des bassins d'emploi ;

→ **Communes en milieu diffus :**

L'enjeu y est de désenclaver.

= situées sur les coteaux, en marge des axes principaux et pôles d'attractivités, elles nécessitent de multiples déplacements en vallée et induisent une autre sociabilité moins urbaine.

→ **Sites de montagne :**

L'enjeu y est de désenclaver autant que de décongestionner

= situées en continuité des axes de vallées sur des axes uniques, avec des fréquentations saisonnières.

3 typologies de territoire et 2 nécessités de covoiturer

Communes sur axes urbains

Une offre de transport en commun importante, mais une nécessité de décongestionner le trafic.

Caractéristiques :

- Axe passant linéaire ;
- Forte affluence ;
- Proximité avec les services et les commerces ;
- Desserte en transport en commun ;

Exemples :

- Bagnères-de-Bigorre
- Montgaillard
- Campan



Communes diffuses

Une offre de transports inexistante, avec une nécessité / complexité de covoiturer

Caractéristiques :

- Distances importantes ;
- Faible densité ;
- Éloignement des services ;
- Pas de transport en commun ;
- Nécessité d'être véhiculé ;
- Communauté de village forte ;

Exemples :

- **Les angles** : Astugue , Neuilh, Labassère
- **Les baronnies** : Hitte, Orignac, Antist, Ordizan, Mérilheu, Hauban, Argelès bagnères, bettes, Uzer, Liés, Marsas, Banios



Sites de montagnes

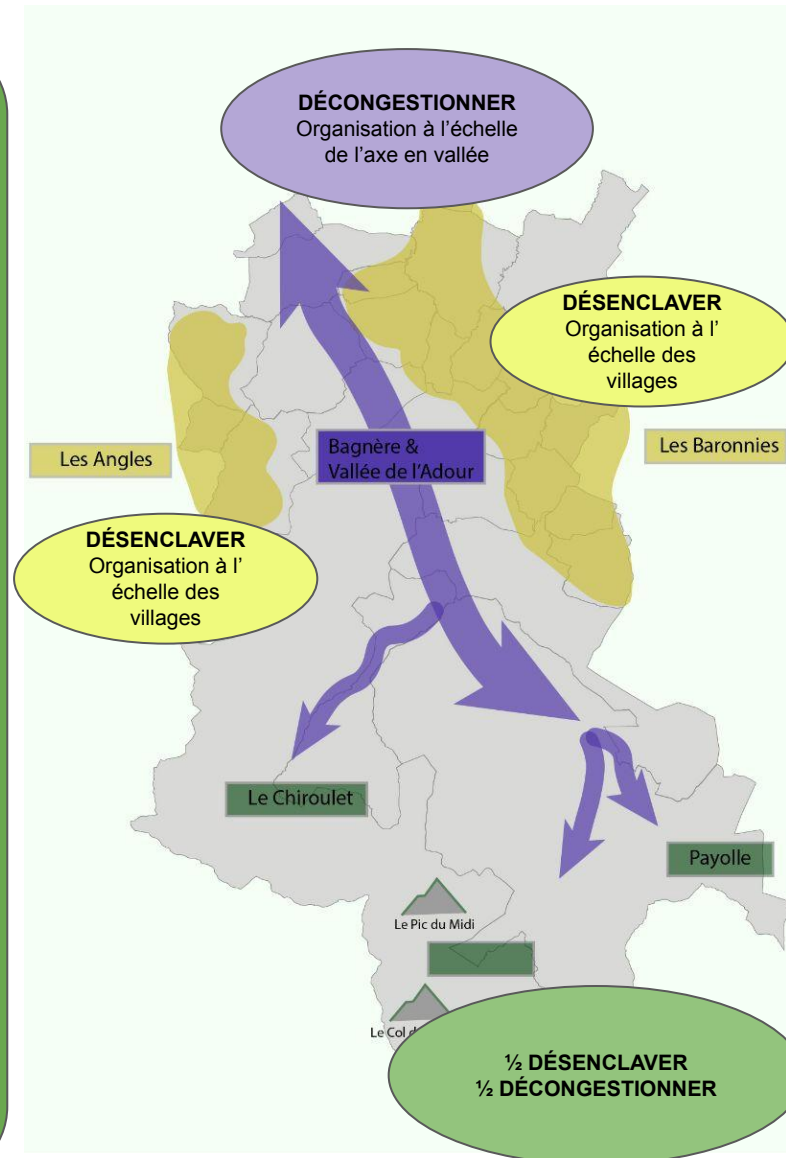
Une nécessité de s'adapter aux saisons, décongestionner et accéder hors saison

Caractéristiques :

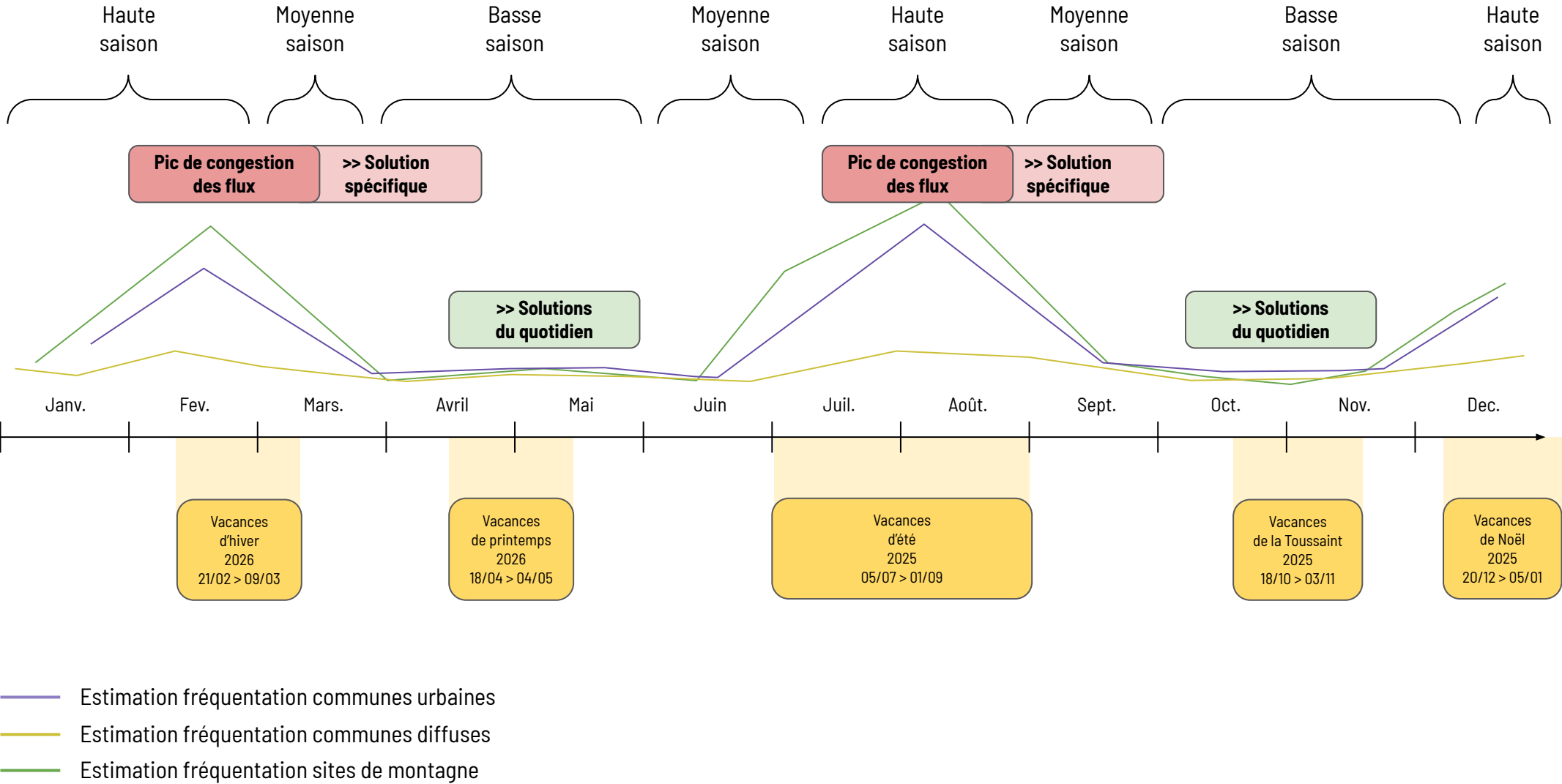
- Très forte affluence en période touristique ;
- Route d'accès unique ;
- Peu de solution de parking,
- Pas d'habitants à l'année ;
- Services et commerces en station ;

Exemples :

- La Mongie
- Payolle
- Le Chiroulet



Calendrier des saisons et leur relation aux transports



Ce que l'on en retient :

- **La CCHB, un territoire fait d'identités plurielles à valoriser.**

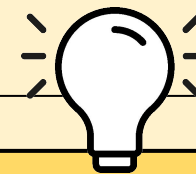
Les distances, profils sociologiques, habitudes de vie et de déplacements sont radicalement différents en fonction des localisations géographiques et des profils individuels, le système de covoiturage doit prendre en compte ces spécificités et s'appuyer sur les identités plurielles du territoire de la CCHB et leurs formes de communs. (communautés de village diffus, communautés de vallée, communautés en site de montagne)

- **La CCHB, un territoire vivant fait de rythmes différenciés à intégrer.**

La chronotopie du territoire soulève des rythmes multiples allant du rythme quotidien (jour VS Nuit), au rythme hebdomadaire (semaine VS we) jusqu'au rythme annuel (basse saison VS Haute saison). Ces rythmes impactent la densité des flux ; la diversité des profils et l'offre de transport en communs. Le système de covoiturage doit prendre en compte ces rythmes et s'adapter aux besoins parfois contraires, tantôt pour décongestionner, tantôt pour désenclaver.

- **La CCHB, un territoire local et de proximité à ne pas sous estimer**

Avec des déplacements inférieurs à 20 km, le système doit être facile, low tech et convivial pour exister ; il doit favoriser le « déjà là » et transformer le covoiturage en une expérience facilitante, porteuse de sens et différenciée des systèmes de covoiturage nationaux. Le système de covoiturage de Haute Bigorre est fier de son territoire, de ses habitants et de ses pratiques existantes ; le stop en fait partie et comporte un potentiel d'institutionnalisation vers un covoiturage solidaire et de proximité en haute Bigorre.



Leviers de conception

Adopter des stratégies différenciées en s'appuyant sur les temps et les espaces différenciés.

DÉCONGESTIONNER EN S'APPUYANT SUR LES FLUX MAJEURS

→ Sur les temps forts vers les sites de montagne

→ Sur les axes majeurs en vallée

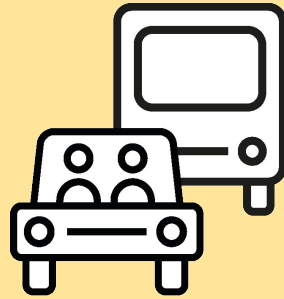
DÉSENCLAVER EN CONCENTRANT LES FLUX MINEURS

→ Sur les temps faibles des transports en commun

→ Sur les zones diffuses des baronnies et vers la gare de Tournay

FAVORISER LA SIMPLICITÉ D'USAGE

→ En rendant le dispositif visible, physique et ancré dans le réel



2. OFFRE :

Une opportunité de compléter l'offre fixe des transports en commun par la flexibilité du covoiturage.



Paroles d'usagers

« On a dû acheter une seconde voiture parce que pendant les vacances ce n'est pas possible de prendre le bus pour Lourdes sur nos horaires de travail »

Salarié sur Lourdes

« Après 19h30 je n'ai plus de bus depuis Tarbes et je rentre souvent après 19h30. »

Habitant de Bagnères travaillant à Tarbes

« J'aurais besoin de covoiturage quand j'ai raté le bus. »

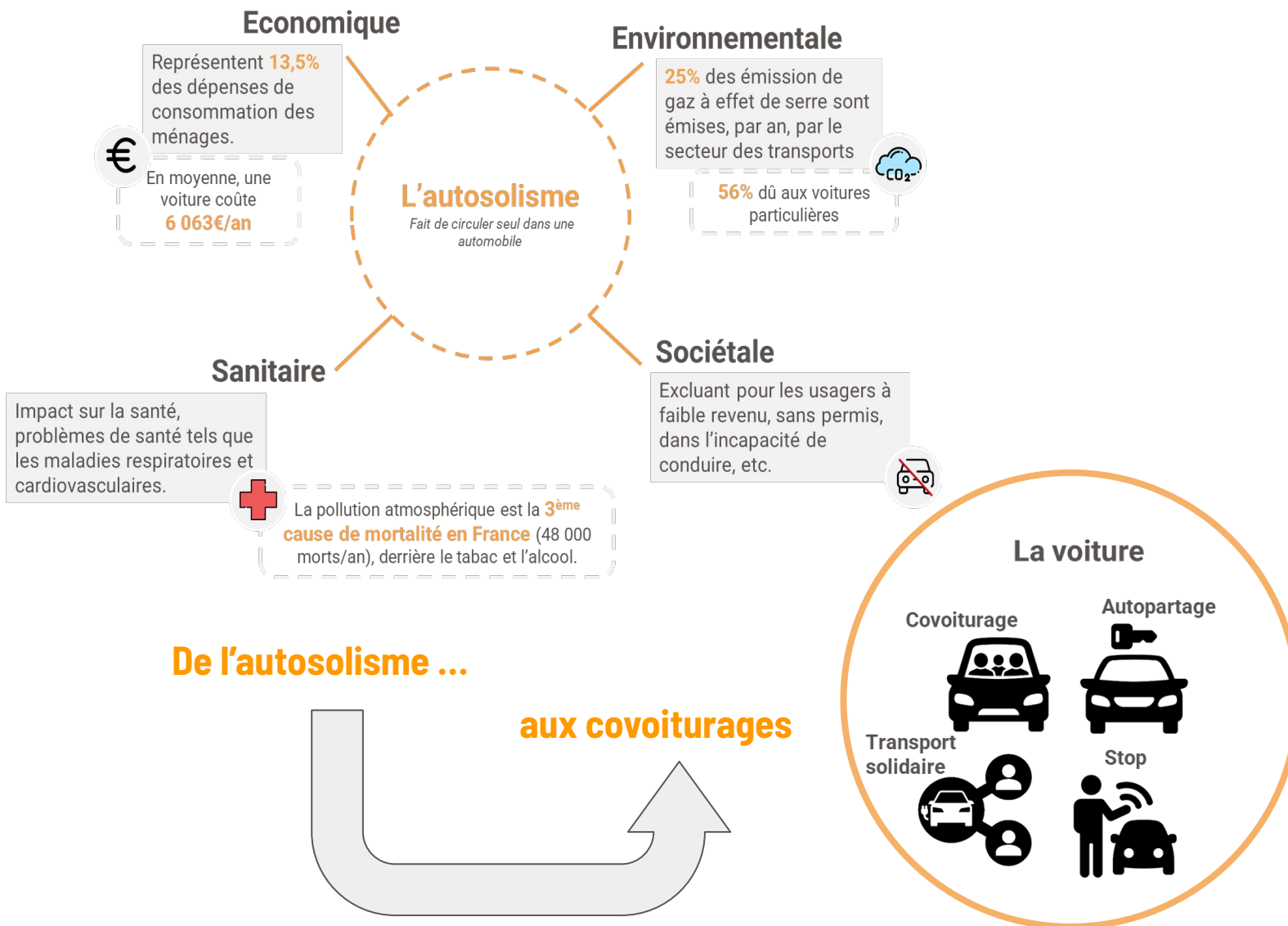
Jeune de Bagnère

« J'aurais besoin d'aller à la gare de Tournay ou de Tarbes pour aller à Paris, le train, il est à 6h du matin et les bus n'ont pas les mêmes horaires et surtout pas de bus pour Tournay. »

Salarié se rendant régulièrement à Paris depuis Bagnères

La voiture VS l'autosolisme

L'opportunité d' un véhicule individuel à caractère collectif



L'autosolisme, une problématique multiple

Hérité d'un siècle centré sur l'industrie automobile et l'aménagement dédié aux véhicules, l'autosolisme multiplie les problématiques en congestionnant les territoires, et en confrontant les usagers à de multiples problématiques : économique qui pèse sur le pouvoir d'achat des ménages, environnementale avec une diminution de la qualité de l'air, environnementale avec un impact sur le dérèglement climatique et sociétale avec l'incapacité pour les habitants dans des situations de vulnérabilités dans l'incapacité de se déplacer.

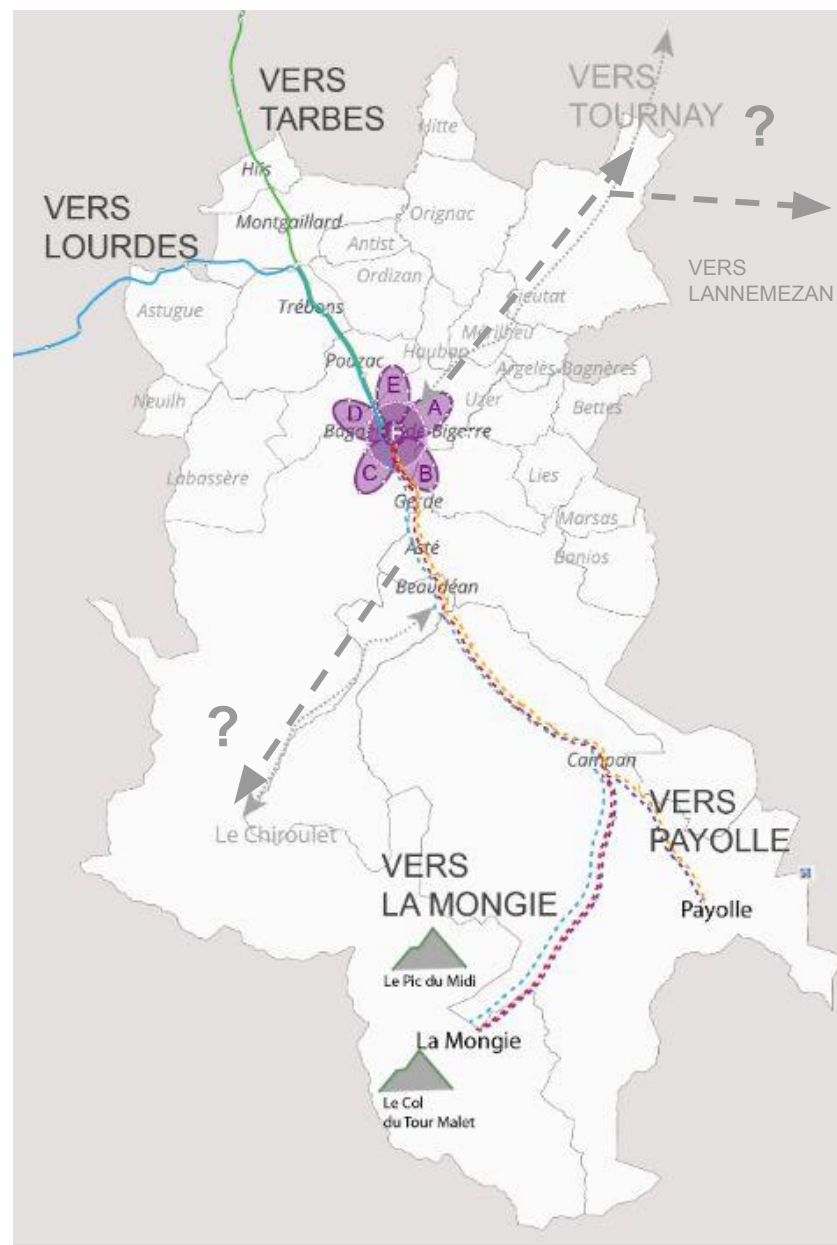
Le covoiturage, un juste milieu entre autosolisme et transports en commun.

Sans abandonner l'usage des véhicules, nécessaire et vitale dans un territoire comme celui de la CCHB, la diversification des pratiques de l'automobile est un juste milieu vers une évolution douce vers d'autres modes de déplacement bénéfiques au développement respectueux du territoire et du cadre de vie. Le covoiturage correspond à une forme d'entre deux qui permet à chacun d'évoluer tout en gardant le confort de ses habitudes et du véhicule individuel.

Lignes de transport en commun par identités territoriales

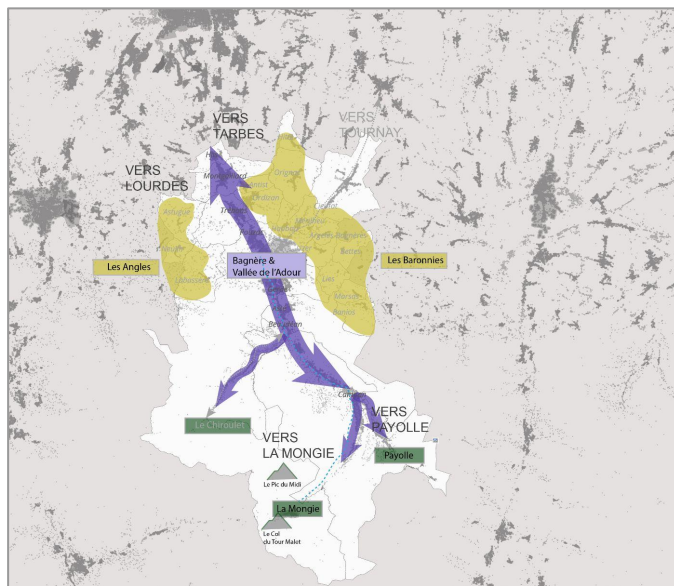
DEPUIS BAGNÈRE		Services	Lundi	Mardi	Mercredi	Jeudi	Vendredi	Samedi	Dimanche	Période de fonctionnement
> Tarbes		Car LIO 960 (37 min de trajet)	9/j <u>1er départ : 6h50</u> <u>Dernier retour : 19h30</u>	9/j <u>1er départ : 6h50</u> <u>Dernier retour : 19h30</u>	9/j <u>1er départ : 6h50</u> <u>Dernier retour : 19h30</u>	9/j <u>1er départ : 6h50</u> <u>Dernier retour : 19h30</u>	9/j <u>1er départ : 6h50</u> <u>Dernier retour : 19h30</u>	4/j <u>1er départ : 8h45</u> <u>Dernier retour : 17h30</u>	3/j <u>1er départ : 11h20</u> <u>Dernier retour : 17h30</u>	Toute l'année
> Lourdes		Car LIO 962	6/j <u>1er départ : 6h55</u> <u>Dernier retour : 18h10</u>	6/j <u>1er départ : 6h55</u> <u>Dernier retour : 18h10</u>	6/j <u>1er départ : 6h55</u> <u>Dernier retour : 18h10</u>	6/j <u>1er départ : 6h55</u> <u>Dernier retour : 18h10</u>	6/j <u>1er départ : 6h55</u> <u>Dernier retour : 18h10</u>	3/j <u>1er départ : 8h45</u> <u>Dernier retour : 17h15</u>	2/j <u>1er départ : 13h30</u> <u>Dernier retour : 13h10</u>	Toute l'année
> La Mongie		SkiBus	9/j	9/j	9/j	9/j	9/j	7/j	7/j	En période hivernale 9/j (le ve 7/j)
		Car LIO 962 R - Pic Du Midi	5/j dont 3 à la demande	5/j dont 3 à la demande	5/j dont 3 à la demande	5/j dont 3 à la demande	5/j dont 3 à la demande	5/j dont 3 à la demande	5/j dont 3 à la demande	Du 02/06 au 02/11
> Payolle		Navette Bagnères > Payolle (opérée par la CCHB)		En hiver 2 a/r par j (départ 8h et 12h) > Sur réservation <	En été 2 a/r par j (départ 8h et 12h) > Sur réservation <		En été 2 a/r par j (départs 8h et 12h) > Sur réservation <		En hiver 2 a/r par j (départs 8h et 12h) > Sur réservation <	Un fonctionnement en hiver 10/02-10/03 + Un fonctionnement été 15/07-15/08
> Tournay gare et Autoroute	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/
> petites communes excentrées		TAD de la CCHB	/	/	Vers Bagnère : arrivée avant 9h Vers autre commune 1er départ au plus tard à 12h	/	/	Vers Bagnère : arrivée avant 9h Vers autre commune 1er départ au plus tard à 12h	/	Idem
> petites communes de vallée		Car LIO 960	9/j	9/j	9/j	9/j	9/j	4/j	3/j	Idem
		Car LIO 962	6/j	6/j	6/j	6/j	6/j	6/j	6/j	6/j
> Bagnères interne		Navette urbaine hivernale	/	/	8/j	/	/	4/j	/	En période hivernale 01/11-30/04
> Bagnère et alentours et périphérie		Navette urbaine touristique	5/j	5/j	5/j	5/j	5/j	5/j	/	En période été 01/05-31/10

Une offre diversifiée parfois complexe à envisager



Se déplacer en Haute Bigorre

CEPUS BANIERE		Services	Lundi	Mardi	Mercr	Jeu	Vend	Samedi	Dimanche	Période de fonctionnement
• Tarbes	🚗	Car LIO 962 (27 min de trajet)	9h 10h-18h, 19h-20h 19h-20h	9h 10h-18h, 19h-20h 19h-20h	9h 10h-18h, 19h-20h 19h-20h	9h 10h-18h, 19h-20h 19h-20h	9h 10h-18h, 19h-20h 19h-20h	9h 10h-18h, 19h-20h 19h-20h	9h 10h-18h, 19h-20h 19h-20h	Tout le temps
• Lourdes	🚗	Car LIO 962	9h 10h-18h, 19h-20h 19h-20h	9h 10h-18h, 19h-20h 19h-20h	9h 10h-18h, 19h-20h 19h-20h	9h 10h-18h, 19h-20h 19h-20h	9h 10h-18h, 19h-20h 19h-20h	9h 10h-18h, 19h-20h 19h-20h	9h 10h-18h, 19h-20h 19h-20h	Tout le temps
• La Mongie	🚗	SKIBUS	9h 10h-18h, 19h-20h 19h-20h	9h 10h-18h, 19h-20h 19h-20h	9h 10h-18h, 19h-20h 19h-20h	9h 10h-18h, 19h-20h 19h-20h	9h 10h-18h, 19h-20h 19h-20h	9h 10h-18h, 19h-20h 19h-20h	9h 10h-18h, 19h-20h 19h-20h	En période hivernale (15/10 au 15/03)
• Payolle	🚗	Navette Bagnères - Payolle (gare par la LIO 962)	9h 10h-18h, 19h-20h 19h-20h	9h 10h-18h, 19h-20h 19h-20h	9h 10h-18h, 19h-20h 19h-20h	9h 10h-18h, 19h-20h 19h-20h	9h 10h-18h, 19h-20h 19h-20h	9h 10h-18h, 19h-20h 19h-20h	9h 10h-18h, 19h-20h 19h-20h	En période hivernale (15/10 au 15/03)
• Tournay gare et Autoroute	🚗	Navette Bagnères - Tournay (gare par la LIO 962)	9h 10h-18h, 19h-20h 19h-20h	9h 10h-18h, 19h-20h 19h-20h	9h 10h-18h, 19h-20h 19h-20h	9h 10h-18h, 19h-20h 19h-20h	9h 10h-18h, 19h-20h 19h-20h	9h 10h-18h, 19h-20h 19h-20h	9h 10h-18h, 19h-20h 19h-20h	En période hivernale (15/10 au 15/03)
• petites communes escarpées	🚗	SKIBUS	9h 10h-18h, 19h-20h 19h-20h	9h 10h-18h, 19h-20h 19h-20h	9h 10h-18h, 19h-20h 19h-20h	9h 10h-18h, 19h-20h 19h-20h	9h 10h-18h, 19h-20h 19h-20h	9h 10h-18h, 19h-20h 19h-20h	9h 10h-18h, 19h-20h 19h-20h	En période hivernale (15/10 au 15/03)
• petites communes de vallée	🚗	Car LIO 962	9h 10h-18h, 19h-20h 19h-20h	9h 10h-18h, 19h-20h 19h-20h	9h 10h-18h, 19h-20h 19h-20h	9h 10h-18h, 19h-20h 19h-20h	9h 10h-18h, 19h-20h 19h-20h	9h 10h-18h, 19h-20h 19h-20h	9h 10h-18h, 19h-20h 19h-20h	En période hivernale (15/10 au 15/03)
• Bagnères interne	🚗	Navette urbaine (interne)	9h 10h-18h, 19h-20h 19h-20h	9h 10h-18h, 19h-20h 19h-20h	9h 10h-18h, 19h-20h 19h-20h	9h 10h-18h, 19h-20h 19h-20h	9h 10h-18h, 19h-20h 19h-20h	9h 10h-18h, 19h-20h 19h-20h	9h 10h-18h, 19h-20h 19h-20h	En période hivernale (15/10 au 15/03)
• Bagnères et alentours périphérie	🚗	Navette urbaine touristique	9h 10h-18h, 19h-20h 19h-20h	9h 10h-18h, 19h-20h 19h-20h	9h 10h-18h, 19h-20h 19h-20h	9h 10h-18h, 19h-20h 19h-20h	9h 10h-18h, 19h-20h 19h-20h	9h 10h-18h, 19h-20h 19h-20h	9h 10h-18h, 19h-20h 19h-20h	En période hivernale (15/10 au 15/03)



Un territoire accessible depuis l'extérieur

→ **voiture** : A64 sortie 12 et sortie 14

→ **avion** : Aéroport Tarbes - Lourdes

→ **train** : gares Lourdes - tarbes - Tournay

Un territoire local bien desservi avec un besoin de complémentarité

→ **Communes sur axes en vallée**

- Bagnères >< Tarbes : LIO 960
- Bagnère >< Lourdes : LIO 92
- Bagnère intra : HIVER/ETE

→ **Communes en milieu diffus**

- Transport à la demande

→ **Sites de montagne :**

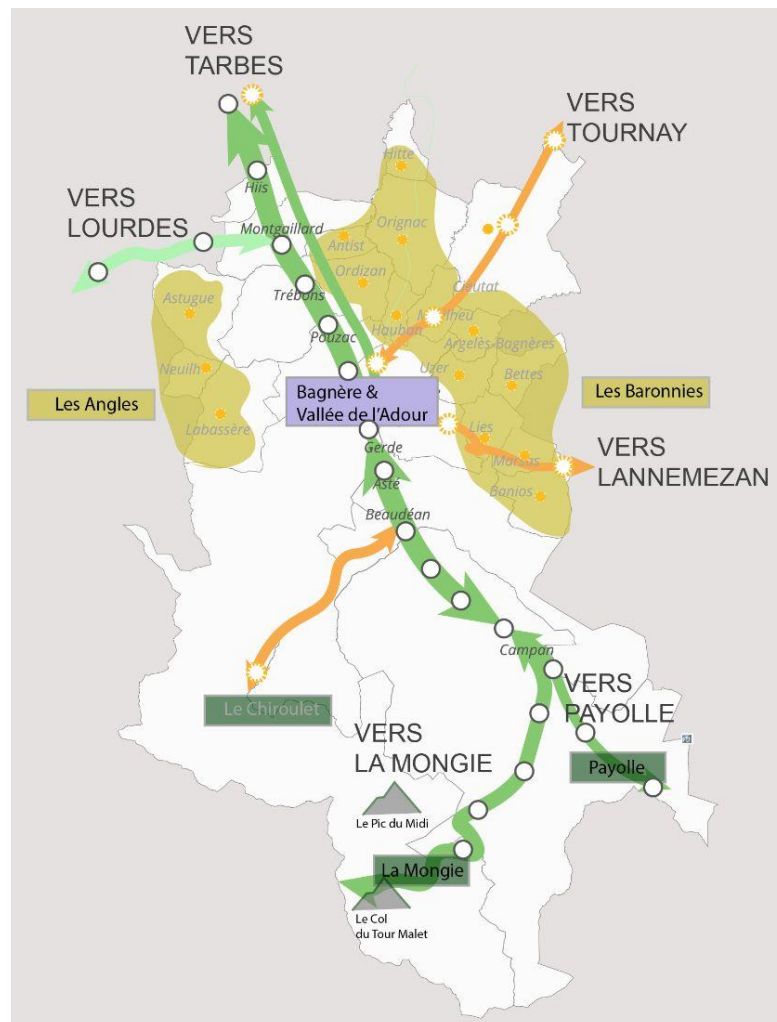
- Banères >< La Mongie : LIO 962 R
- Bagnère >< La Mongie : SKIBUS
- La mongie : Navettes parkings
- Bagnère >< Payolle : Navette
- Payolle >< La mongie : Navette

→ **Communes ou sites non desservis**

- Tournay gare, Le Chiroulet, communes diffuses

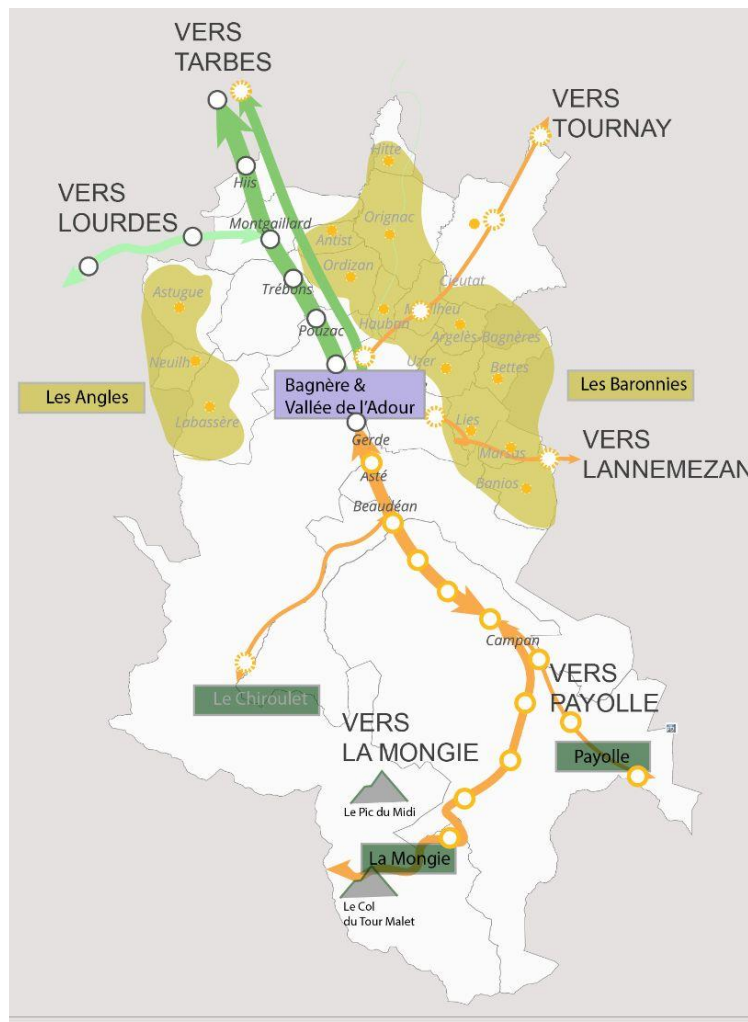
Des flux différenciés qui impactent les pratiques de

covoiturage HAUTE SAISON



Densifier les usages des arrêts actifs
Mailler les territoires enclavés

BASSE SAISON



Activer les arrêts de Haute Saison
Mailler les territoires enclavés

Des flux et infrastructures qui s'activent et se désactivent

Haute saison :

- **axes actifs avec arrêts actifs**: vallée et vers les sites de montagne
- **axes désactivés avec arrêts à activer ou à expérimenter** : vers Tournay, Le Chiroulet, Lannemezan et depuis les communes diffuses.

Basse saison :

- **axes actifs avec arrêts actifs**: Bagnères < Tarbes majoritairement
- **axes désactivés avec arrêts à activer ou à expérimenter** : vers Tournay, Lannemezan, La Mongie, Payolle, Le Chiroulet et depuis les communes en milieu diffus.

L'opportunité de s'appuyer sur le systèmes "déjà là".

Le rapport entre flux saisonniers, infrastructures d'arrêts existants et situations de congestion et d'enclavements poussent à penser en parallèle d'un plan de stationnement :

- **le renforcement des arrêts existants** en intégrant le covoiturage
- **à identifier les nouveaux arrêts** à implanter sur les axes non desservis par les transports en commun
- **à réfléchir à une forme de point de convergence** dans les communes diffuses.

Le TAD : un service essentiel pour les publics seniors et fragiles

Le TAD un service nécessaire pour le public senior, mais aussi le public précaire et fragile

Le TAD est vue comme peu fonctionnel actuellement :

« La réservation du TAD est compliqué, la plate-forme téléphonique est peu fonctionnelle. »

« Je ne comprends pas pourquoi le service du TAD ne va que vers bannière et ne fais pas l'inverse ? À Lourdes, c'est dans les deux sens ! pour une personne handicapée, c'est compliqué de se déplacer sur bannière. »

Le service du TAD semble assez méconnu par les services sociaux et les usagers

« Le TAD n'est pas connu de nos services, enfin peu, et dans tous les cas les horaires ne fonctionnent pas avec nos permanences. »

« On voit souvent des personnes âgées qui prennent le taxi pour aller chez le coiffeur, alors qu'elles ont une toute petite retraite... »

Le TAD pourrait être une réelle opportunité pour transporter les publics très spécifiques de la MDS.

« 70 % de mon public n'a pas de voiture. L'achat d'une voiture c'est trop cher, les frais de fonctionnement c'est compliqué et passer son permis, c'est aussi un premier problème. Il faudrait que la honte de venir au service soit moins forte que le besoin de mobilité pour qu'ils fassent du covoiturage. »

Recommandations :

→ Maintenir et améliorer le service de TAD pour qu'il s'adapte au mieux au besoin du public sénior isolé qui ira peu vers le service de covoiturage.

→ Ouvrir plus précisément l'usage du service TAD à des publics très spécifiques qui en ont réellement besoin et n'iront en aucun cas vers le covoiturage.

Ce que l'on en retient :

- **L'offre de transport est importante, mais rigide par nature (arrêts et horaires fixes). Elle est concentrée en vallée et ne peut pas répondre à tous les usages et à tous les habitants selon leur lieu de vie.**

Les transports en commun présentent des limites de situations/d'usages, par exemple :

- Quand on habite hors de la vallée ;
- Quand on a des horaires de travail qui vont au-delà de l'amplitude horaire des cars,
- Sur des périodes et horaires de très fortes affluences (plus de place pour s'asseoir)
- Pour des besoins ponctuels de dernière minute pour lesquels on n'a pas le temps de s'organiser (prendre les transports en commun demande de l'organisation et de l'anticipation.)
- Certaines destinations comme la gare de Tournay ne sont pas desservies alors qu'il y a une demande importante.
- L'offre de transport nécessite d'être communiquée de manière plus large, globale et précise avec un point d'attention sur le langage et un caractère désirable pour les habitants et les usagers

- **La voiture comme véhicule individuel à conscience collective**

Un potentiel de système qui vient s'adosser aux systèmes de transport en communs avec une facilitation des pratiques d'autostop et de covoiturage (arrêt à arrêt, porte à arrêt) qui vient renforcer l'intermodalité et la visibilité des différents usages de la mobilité sur des points d'ancrage physiques.

- **Synchroniser les modes de déplacements existants, ajouter le covoiturage en point d'ancrage commun, vers des points multimodaux.**



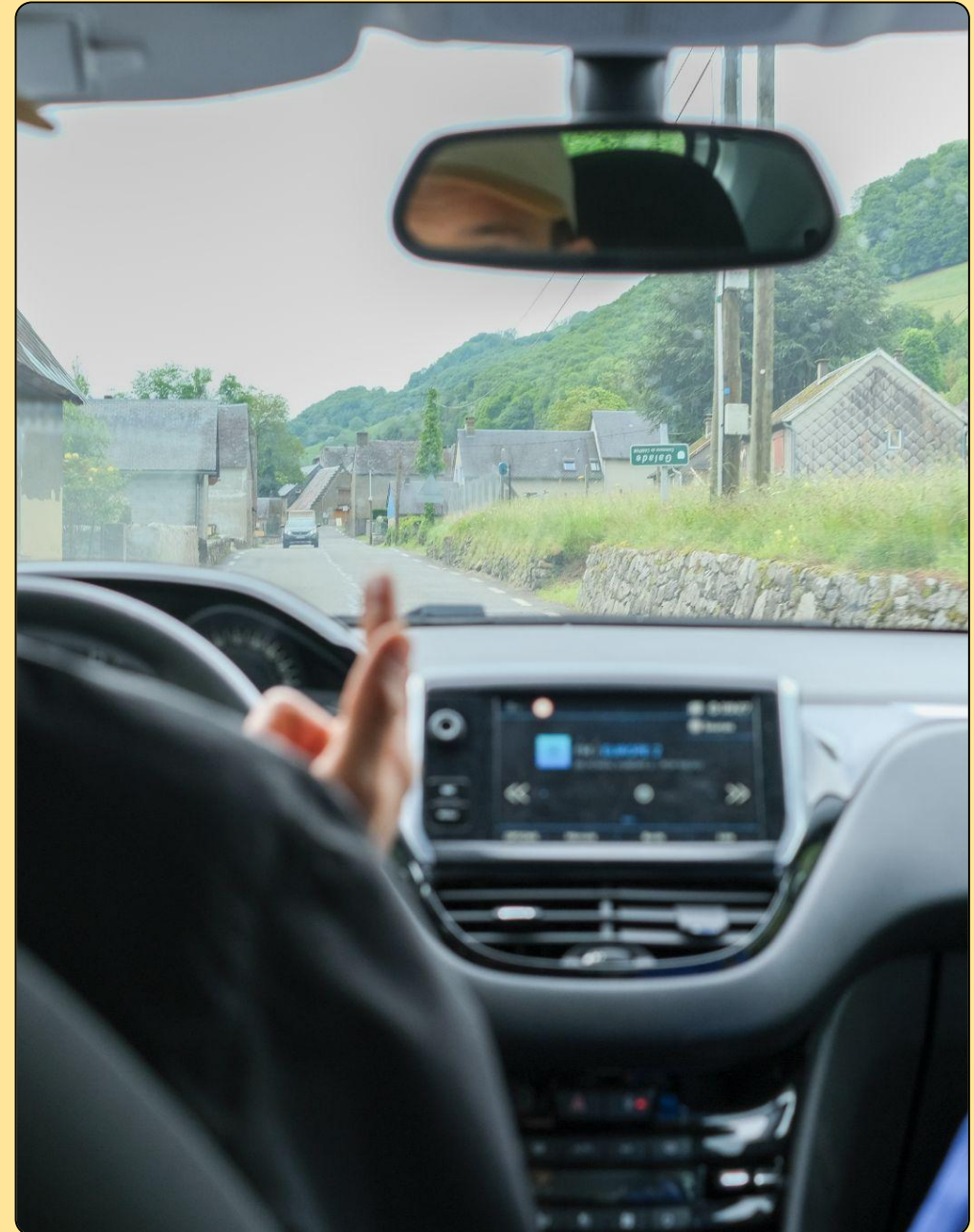
Leviers de conception

- **Positionner le système de covoiturage en complément** de l'offre de transport en commun existante et non pour la remplacer
- **S'appuyer sur les infrastructures existantes** des BUS pour positionner des arrêts de covoiturations.
- **Compléter le maillage d'arrêts dans les zones enclavées** des BUS pour positionner des arrêts de covoiturations.
- **Mieux communiquer sur l'offre de transport en commun** pour favoriser son adoption.
- **Améliorer l'intermodalité** en offrant des liens entre les transports.



3. DEMANDE :

Une appétence forte au covoiturage qui doit s'adapter à la diversité des usagers.



Paroles d'usagers

« Si je savais qu'il y avait un besoin sur mon trajet, sur mes horaires, je prendrais quelqu'un en covoiturage. »

Une salariée

« Au début, on covoiturerait, ça réduisait les coûts de transport de tout le monde et depuis 3 ans, on est allés plus loin, on est sûr de l'autopartage maintenant. »

Des voisins

« Je suis dangereuse maintenant, je n'ai plus les mêmes réflexes, je préfère être conduite, alors le covoiturage, ça serait parfait pour moi. »

Une personne âgée

Ce que l'on retient : **des signaux favorables au covoiturage**

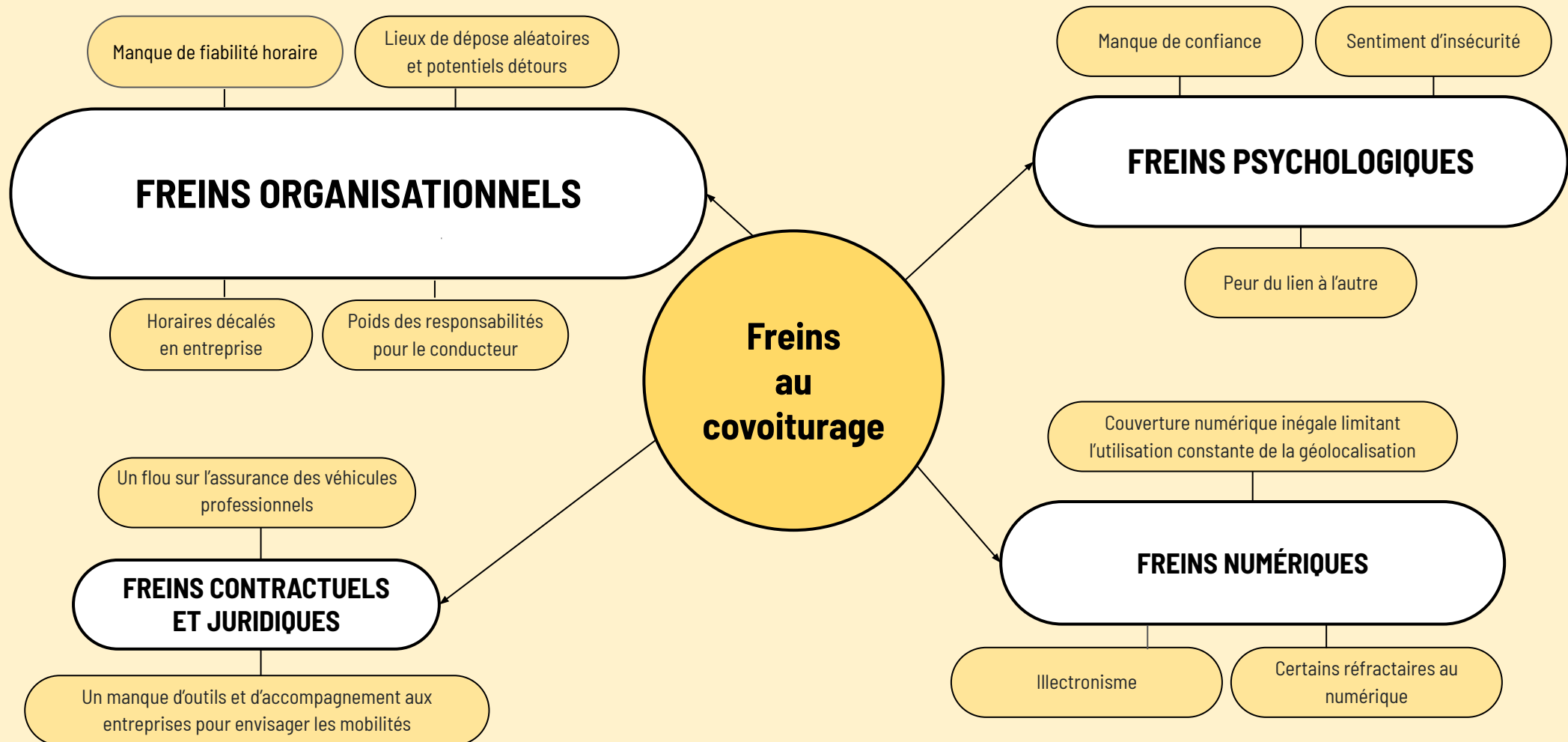
Le territoire est propice à la mise en place d'un système de covoiturage, entre pratique déjà portée et envie de s'y lancer.

Les habitants semblent intéressés et volontaires, certains sont même prêts à s'impliquer et à être relais dans la démarche. Le covoiturage est une manière forte de croiser les enjeux actuels et les politiques publiques en matière de transition écologique. Au-delà du pouvoir d'achat, les habitants voient aussi une opportunité de rencontres, d'échanges et de faire fructifier de nouveaux liens entre eux.



Ce que l'on retient : **des freins potentiels au covoiturage**

De nombreux freins au covoiturage existent et peuvent limiter soit les covoitureurs potentiels à partager leur voiture, soit les potentiels covoiturés à utiliser ce service.



Paroles d'usagers sur les freins organisationnels

« Je ne suis pas super organisé, toujours dans le speed du coup prendre quelqu'un à la dernière minute, ça m'irait, mais m'organiser en amont, c'est compliqué. »

Un salarié surchargé

« Pour l'aller c'est ok, mais pour le retour, c'est compliqué. On ne peut pas garantir l'aller et le retour. »

« À l'époque, avec les horaires fixes, ça fonctionnait bien, mais aujourd'hui, nous sommes tous en horaires décalés. »

Un représentant d'entreprise

« C'est contraignant d'attendre, pour faire du covoiturage, j'aime bien avoir ma voiture, mon indépendance pour m'organiser, être autonome. »

Salarié à Bagnère

Des freins organisationnels

La voiture et l'impression de liberté qu'elle procure sont confrontés aux besoins organisationnels de la pratique collective du covoiturage.

L'automobiliste peut se sentir limité dans son organisation, dans son autonomie.

Le manque de fiabilité horaire limite l'automobilisme à pratiquer le covoiturage

« C'est contraignant d'attendre, j'aime bien avoir ma voiture, mon indépendance pour m'organiser, être autonome. »

« Si quelqu'un a du retard, ça fout mon planning complètement en l'air. Sur des horaires fixes, je pourrais en faire pour aller au travail, mais sinon ça me bloque. »

La crainte de ne pas pouvoir respecter ses engagements limite la pratique

« C'est toujours un engagement, le covoiturage et sa limite. »

« Je n'ai pas d'horaire fixe du coup je trouve ça contraignant de faire du covoiturage, s'il y a un problème à l'école, je ne peux plus me déplacer. »

La crainte de devoir faire le retour ou des détours et de perdre du temps

« Je covoiture, j'emmène des gens en vacances, mais il ne faut pas qu'il me demande un retour. »

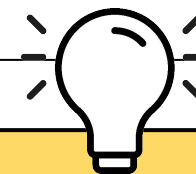
« Je suis prête à faire 10-15min de détours dans un petit village, pour déposer quelqu'un, mais si je dois faire un détour de 30 minutes, je ne le ferai pas. » (Personne qui fait depuis longtemps du covoiturage)

Au-delà de l'organisation personnelle, les horaires de travail des salariés ne sont pas forcément alignés et limitent la pratique du covoiturage.

Le décalage des horaires freine la mise en place du covoiturage en entreprise

« Il faudrait avoir les mêmes horaires, en tant que cadre, je suis amené à bouger tout le temps. »

« Il faudrait adapter les horaires entre collègues pour pouvoir covoiturer, ça se passe au niveau de l'employeur. »



Leviers de conception

→ **Faciliter une approche du covoiturage improvisé** comme l'auto-stop pour donner l'occasion à des personnes qui ne sont pas en capacité de s'organiser en amont de réussir à embarquer des personnes sur leur chemin

→ **Déculpabiliser les conducteurs** sur leur rôle d'engagement sur les trajets retours et proposer une chaîne de solution partant du transport en commun au covoiturage / autostop jusqu'au taxi en dernier recours

→ **Synchroniser les horaires des Zones d'activités autant que possible**

Paroles d'usagers sur les freins psychologiques

« Emmener mes voisins, ça oui, j'ai besoin de connaître les gens que j'embarque dans ma voiture, mais il y a une question de confiance : on se connaît via les enfants, le même club... »

Une mère de famille

« Quand on utilise blablacar, on sait que c'est sécurisé, on sait à qui on a affaire. Je regarde toujours les avis avant de monter, ça me rassure. »

Une étudiante

« Le covoiturage, c'est vraiment compliqué : la voiture est de mauvaise qualité. Les personnes sont bourrées. Sur du régulier, ça va, mais sinon sur du ponctuel, attention attention. »

Une personne sceptique

Des freins psychologiques

La peur de l'autre et le sentiment d'insécurité générée freine de nombreux automobilistes à ne pas ouvrir la porte de leur voiture à celles et ceux qui auraient besoins d'être conduits et inversement.

Le manque de confiance et la peur de l'autre freine la pratique

« Je manque de confiance pour prendre des personnes et encore plus pour monter avec des gens. »

« Le stop : si c'est une femme je la prends, si c'est un homme, je ne le prends pas si je suis toute seule dans ma voiture. »

Le sentiment d'insécurité freine l'accès au covoiturage

« Le covoiturage, c'est vraiment compliqué : la voiture est de mauvaise qualité. Les personnes sont bourrées. Sur du régulier, ça va, mais sinon sur du ponctuel, attention attention. »

« Pour la sécurité des enfants, je ne laisse personne monter dans la voiture à l'arrière. »

La peur du lien à l'autre est un obstacle que le dispositif ne pourra pas lever

« Il est compliqué de se mettre en lien avec d'autres, pour les personnes isolées. » Encadrant de la MDS

« mon public est sensible il peut avoir des problèmes d'addiction. Déjà leur faire accepter de se déplacer, c'est compliqué, alors faire du covoiturage, ça me paraît impensable. »

La nécessité de créer des cercles de confiance, de connaître l'autre pour pouvoir lever les freins psychologiques

« Emmener mes voisins, ça oui, j'ai besoin de connaître les gens que j'embarque dans ma voiture, mais il y a une question de confiance : on se connaît via les enfants, le même club... »

« Savoir où travaille la personne pourrait rassurer »

L'application, un système numérique, vecteur de confiance qui rassure les usagers

« Sur blablacar, il y a un profil, on lit les commentaires, on s'est à peu près à qui on a affaire, c'est rassurant et plus sécuritaire. »

« Rencontrer la personne en amont, savoir qui est la personne avant de faire monter à bord, c'est bien. »



Leviers de conception

→ **Proposer un système qui renforce les effets de communauté**, de cercle de connaissance, qui offre un sentiment de sécurité (entre parents d'élèves, entre professionnel d'un secteur, entre curistes...)

→ **Renforcer les liens d'appartenances entre les personnes** : mettre en valeur ce qui rapproche : je fais du vélo / je travaille dans telle entreprise... comme une matrice de communauté de territoire

→ **Favoriser les solidarités collectives** autour du bien commun et externalités positives (ex : groupe troc, donner, recevoir, covoit etc)

Paroles d'usagers sur les freins juridiques

« Avec la voiture de l'entreprise, je n'ai pas le droit de prendre quelqu'un, de faire du covoiturage, à cause de l'assurance de ma voiture. »

Un salarié de Bagnères

« J'ai une voiture de fonction, mais je ne peux pas emmener mes enfants à l'école avec. »

Une habitante de Tarbes

« Une entreprise de moins de 50 salariés n'a pas d'obligation légale de porter un sujet mobilité dans sa structure, alors même si on est une entreprise écolo... »

Un salarié engagé

Des freins juridiques et contractuels

L'entreprise et son cadre juridique formel ne sont pas toujours appropriés pour développer des solutions de covoiturage.

Au-delà des freins organisationnels importants dû au contexte du travail ; horaires de travail et/ou d'ouverture des lieux... il y a aussi les enjeux de droit du travail, assurance des trajets domiciles-travail... qui freine la mise en place du covoiturage.

Le cadre juridique de l'entreprise semble limiter le covoiturage, notamment à cause de l'assurance

« Avec la voiture de l'entreprise, je n'ai pas le droit de prendre quelqu'un, de faire du covoiturage, à cause de l'assurance de ma voiture. »

« Notre employeur nous interdit de faire du covoiturage ou quelqu'un qui ne va pas à la même réunion. C'est une question d'assurance. »

[Annexe sur les assurances](#)

Sans obligation légale, les entreprises ne se lancent pas forcément dans la mise en place de plan de mobilité.

La tendance réglementaire est à l'incitation de plus en plus forte à mettre en place des plans ou actions de mobilité durable, en particulier en lien avec les politiques locales de transition écologique. Mais, la réglementation n'est pas la même selon la taille des entreprises :

- Plus de 500 salariés (ou 250 DOM) :
Bilan GES (obligatoire), scope 3 (recommandé).
- Plus de 50 salariés/site :
Négociation sur la mobilité (Obligatoire)
- Moins de 50 salariés/site :
FMD (facultatif), Plan de mobilité (recommandé)

Les entreprises de petite taille n'ont pas d'obligation légale et ne prennent pas le temps de se lancer dans une démarche de covoiturage.

« Une entreprise de moins de 50 salariés n'a pas d'obligation légale de porter un sujet mobilité dans sa structure, alors même si on est une entreprise écolo... »

« Dans mon entreprise, personne n'est contre le covoiturage, mais personne ne se lance vraiment dans une démarche pour rendre plus écologique notre mobilité professionnelle. »

[Annexe sur les réglementations des entreprises](#)



Leviers de conception

→ **Proposer un outil qui facilite la mise en place du covoiturage** au sein des petites, moyennes et grandes entreprises

→ **anticiper l'animation de ces outils** de la CCHB aux entreprises et salariés.

→ **Imaginer une mise à disposition des véhicules d'entreprises hors horaires de travail** avec incitation au covoiturage pour les salariés.

Paroles d'usagers sur les freins numériques

« La géolocalisation, le problème, c'est que ça ne passe pas dans les montagnes. »

Un habitant des angles

« Je suis Low Tech, je n'utilise pas de smartphone, mais je suis joignable par mail. »

Une habitante de Bagnère

« Le numérique n'est pas tant un frein que ça : la MDS la maison France service, la mairie pourrait être un bon relais pour aider les personnes en difficulté, ça prend 5 minutes de réserver un covoiturage pour quelqu'un. »

Un travailleur social

Des freins numériques

L'usage du numérique peut marquer une fracture entre les générations même si de plus en plus de seniors se sont familiarisés aux outils numériques. Le contexte géographique de la CCHB peut limiter l'accès aux réseaux sur certaines zones.

La couverture numérique est inégale et limite l'utilisation constante de la géolocalisation

« Dans les montagnes où les fond de vallée, il y a des problématiques de réseaux. »

« La géolocalisation, le problème, c'est que ça ne passe pas dans les montagnes. »

Certaines personnes ont des difficultés avec le numérique

« Ho, vous savez, moi le numérique, je n'y comprends rien ! »

« Le numérique n'est pas tant un frein que ça : la MDS la maison France service, la mairie pourrait être un bon relais pour aider les personnes en difficulté, ça prend 5 minutes de réserver un covoiturage pour quelqu'un. »

« La secrétaire de mairie, un bon relais ? »

Certaines personnes sont contre le numérique et n'utiliseront en aucun cas un service numérique

« Je suis Low Tech, je n'utilise pas de smartphone, mais je suis joignable par mail. »

« Le numérique, c'est dangereux, surtout la wifi, je ne veux pas l'utiliser. »



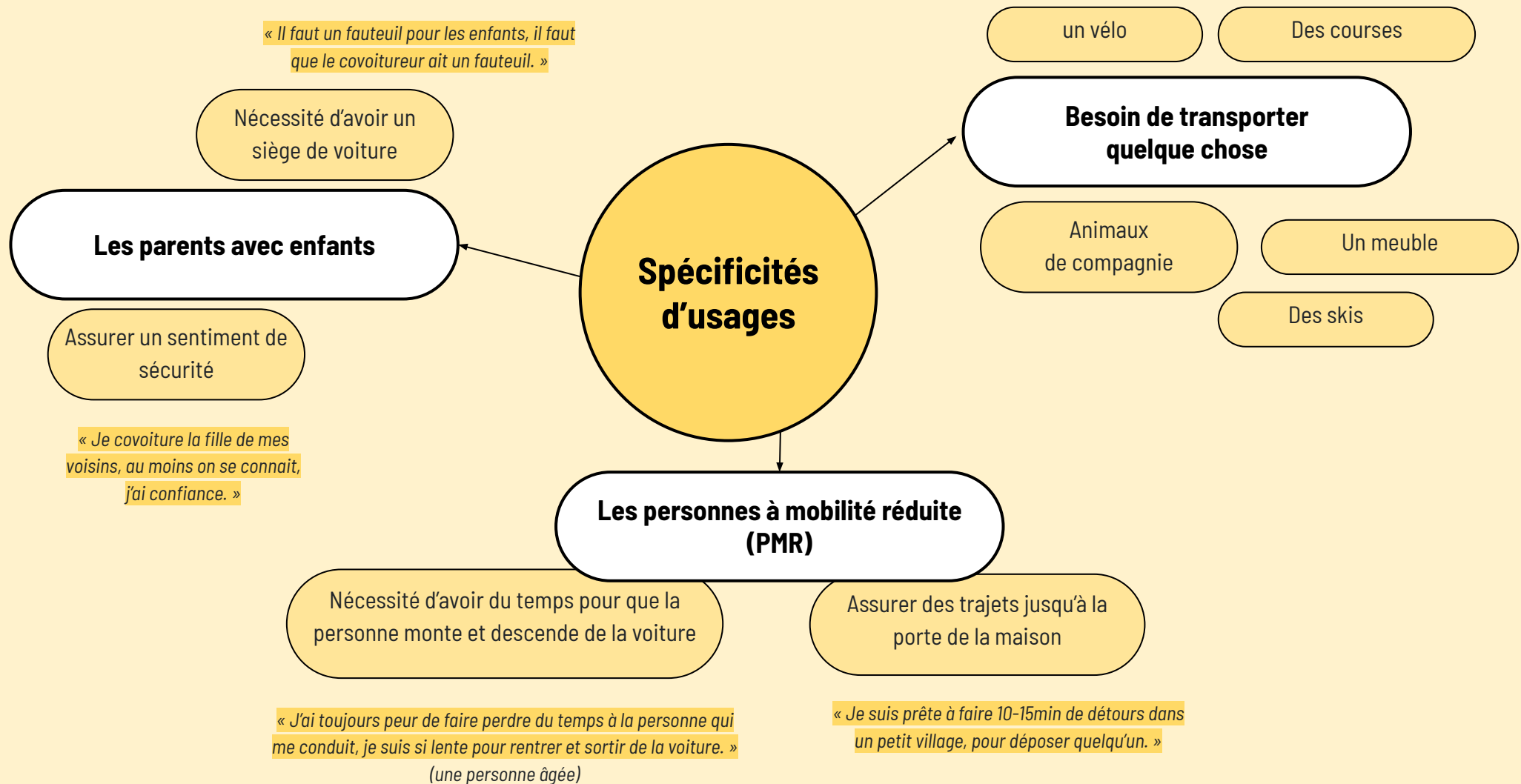
Leviers de conception

→ **Favoriser d'autres approches que le tout numérique** qui peut créer un clivage entre les différents publics et **miser sur le tangible et la convivialité.**

→ **Favoriser les relais humains pour gérer les éventuels soucis d'accès à l'usage du numérique** (France service, accueil, mairie, entraide entre voisins...)

Situations particulières à prendre en compte

Au-delà des freins énoncés, certaines situations particulières vont modifier les pratiques habituelles de covoiturage



Les changements de pratique

(--) Les réfractaires

Estiment que le covoiturage n'est pas une solution dans tous les cas et peuvent le discréditer

Ce qu'ils disent :

- « Le covoiturage c'est dangereux. »
- « Les gens ne savent pas conduire. »
- « Leur voiture est en trop mauvais état, ils sont bourrés au volant. »

On peut aussi ajouter une catégorie de personnes qui n'iront pas vers le covoiturage, car **trop isolés** de la société et/ou en **incapacité de rentrer en lien** avec d'autres personnes.

(-) Les négatifs

N'envisagent pas le covoiturage, car ce n'est pas pratique

Ce qu'ils disent :

- « Je n'ai pas le temps d'en faire avec mon organisation. »
- « J'ai des enfants à l'arrière de ma voiture, c'est compliqué. »

(+) Les positifs

Ferons du covoiturage principalement sur les longues distances, et peuvent en faire à courte distance si cela ne leur demande un effort minime en organisation

Ce qu'ils disent :

- « Je pourrais prendre quelqu'un sur ma route, mais faut pas que ça me prenne du temps. »
- « J'ai de la place à bord, mais je ne ferais pas de détour ! »

(++) Les volontaires

Font déjà régulièrement du covoiturage, en feront davantage et promouvront le système autour d'eux

Ce qu'ils disent :

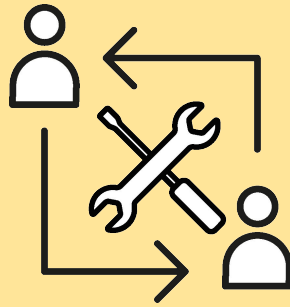
- « Je peux faire des détours de 15' max pour que la personne soit en sentiment de sécurité. »
- « Je suis prête à aider mon prochain, prendre une personne âgée : je peux prendre du temps pour que la personne rentre dans la voiture. »

Il sera difficile d'interagir avec ce public, mais l'on pourrait les faire passer de la méfiance à la problématique de l'organisation.

Montrer à ce public qu'il est possible de s'organiser facilement sans que ce soit contraignant et que le covoiturage offre d'autres avantages financiers...

Offrir des solutions de covoiturage de dernière minute à ce public et des outils simples pour s'organiser.

Donner les moyens à ce public de promouvoir la démarche autour d'eux et les valoriser.



4. PRATIQUES :

Un besoin de structuration d'un système de covoiturage, dont la pratique existante est invisible, informelle, et n'est pas encore un réflexe.



Paroles d'usagers

« J'attends moins en faisant du stop qu'en faisant du covoiturage ou je dois attendre mes collègues, en moyenne, j'attends 5 minutes à l'aller et 15 minutes au retour. »

(un auto-stoppeur entre Mont-Gaillard et Bagnères)

« On s'organise entre voisins pour emmener les enfants au lycée, quelqu'un les emmène, je les ramène. »

« Il existe de covoiturage entre les saisonniers, de l'entraide, mais c'est assez informelle. »

Le covoiturage est déjà pratiqué à petite échelle

La pratique du covoiturage est déjà bien ancrée dans les pratiques de certaines communautés. Des personnes qui se connaissent déjà et s'organisent entre eux facilement pour covoiturer. Des pratiques informelles, à voix hautes ou par téléphone qui ne nécessite pas d'outils numériques.

De l'entraide entre parents :

« Je fais du covoiturage plutôt dans le cadre de solution de dépannage, par exemple, pour m'occuper des enfants, des autres, quand il y a un problème dans le calendrier d'un de mes voisins. »

« On connaît les enfants de nos voisins. On se connaît et on s'organise entre nous. »

« On s'organise entre voisins pour emmener les enfants au lycée, quelqu'un les emmène, je les ramène. »

Dans les groupes d'activités sportives :

« Dans les clubs de sport, il y a des groupes WhatsApp intéressant où on peut se retrouver. »

De l'entraide entre collègues

« Je fais du covoiturage pour aller au marché, avec un des primeurs. »

« Ma collègue m'emmène de temps en temps, quand nos horaires s'alignent, c'est très ponctuel. »

« Il existe de covoiturage entre les saisonniers, de l'entraide, mais c'est assez informelle. »

De l'entraide entre voisin pour les festivals, spectacles, activités

« J'ai des amis qui m'emmènent, mais que pour les soucis de santé. »

« On s'organise de manière informelle, chacun à notre tour, on conduit surtout pour les événements ponctuels entre amis, on cherche à mutualiser les trajets. »

« Je vais à Tarbes pour une activité personnelle. On s'organise tous les mardis soir entre personnes du club. »

Une pratique existante de l'auto-stop

L'auto-stop est une pratique existante sur le territoire, de manière informelle et non organisée : il n'y a pas d'espace officiellement dédié.

« Les jeunes, ils préfèrent faire du stop que d'attendre le bus. »

« À force de faire du stop, les gens me reconnaissent et me prennent sur le bord de la route. »

« En moyenne, j'attends 5 minutes à l'aller et 15 minutes au retour. » (un auto-stoppeur entre Mont-Gaillard et Bagnères)

« Le stop le dimanche, ça marche moins bien : car les gens vont en montagne. »

« Seul, je prends des auto-stoppeurs. »

Un bon arrêt de stop selon un autostoppeur :

- Les voitures vont moins vite, ralentissent,
- on peut les voir dans les yeux, croiser leur regard
- ils peuvent se garer avec une demi seconde de réflexion et s'arrêter
- des abris vélo au niveau des arrêts pour faire le lien avec le covoitureur et le bus de la gare



Inventaire des outils de mise en relation existants

Entre habitants de la CCHB



Un groupe Whatsapp
"Covoiturage autour de B2b"

Entre curistes



Un tableau d'affichage et de mise en relation aux Thermes

Entre habitants de la CCHB



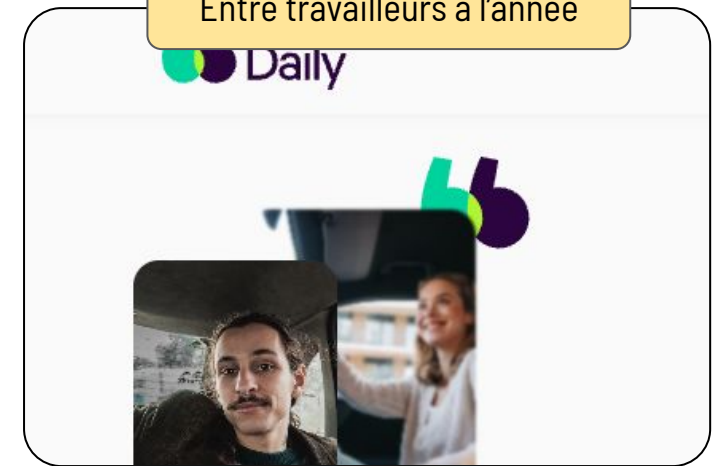
Un groupe Facebook "covoiturage à Bagnères de Bigorre"

Entre travailleurs saisonniers



Les carnets rouges de l'ESF

Entre travailleurs à l'année



L'application BlaBlaCar Daily entre salariés du Pic-du-Midi

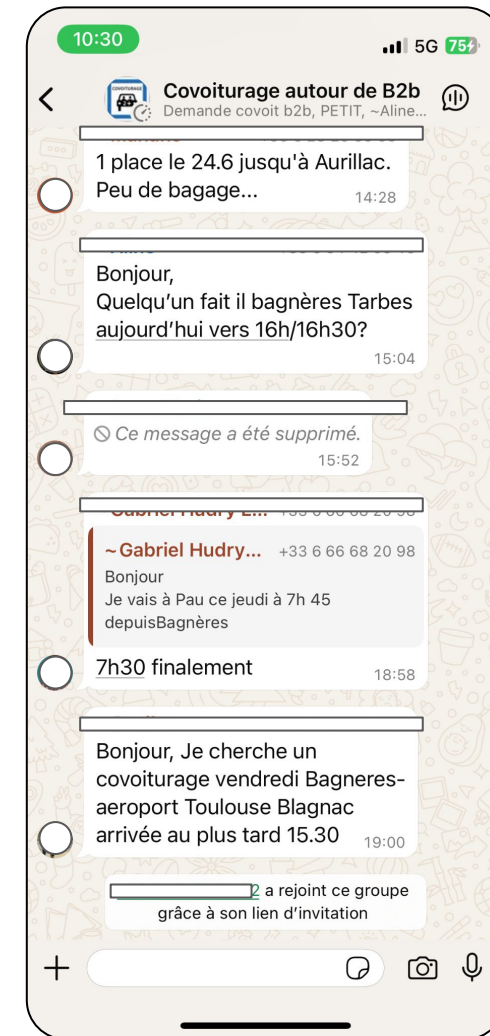
L'outil numérique spontané : groupe Whatsapp "Covoiturage autour de B2b"

- Un outil de mise en relation dont il est difficile de mesurer l'efficacité. Les habitants témoignent aussi bien de bonnes comme de mauvaises expériences.

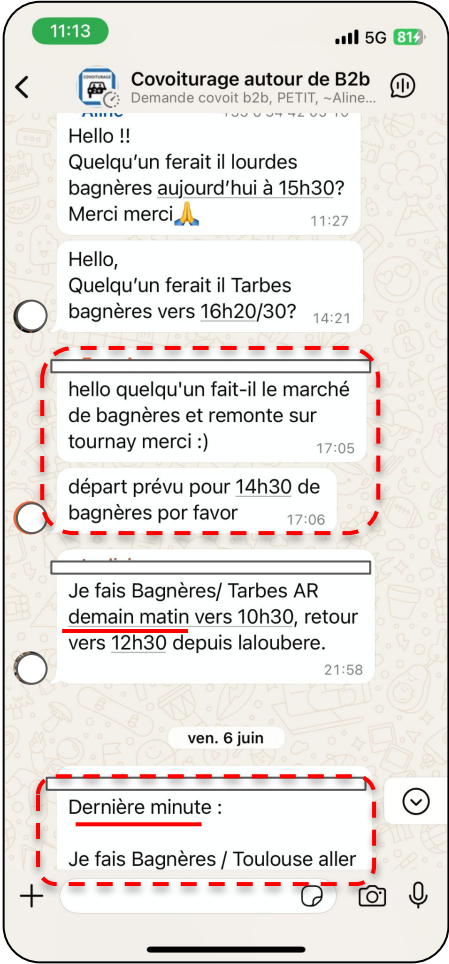
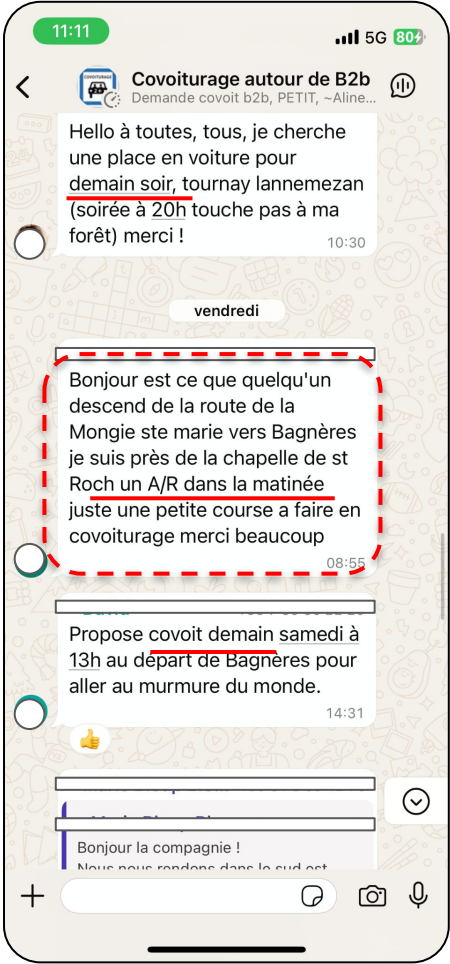
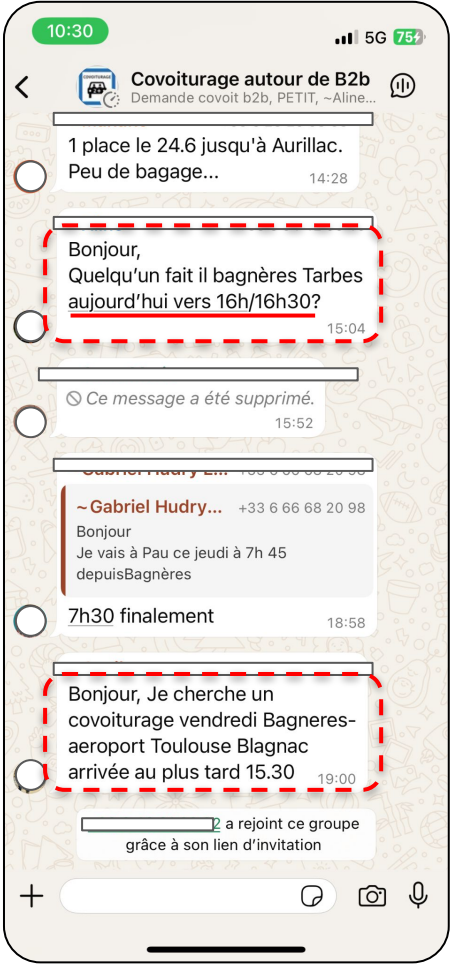
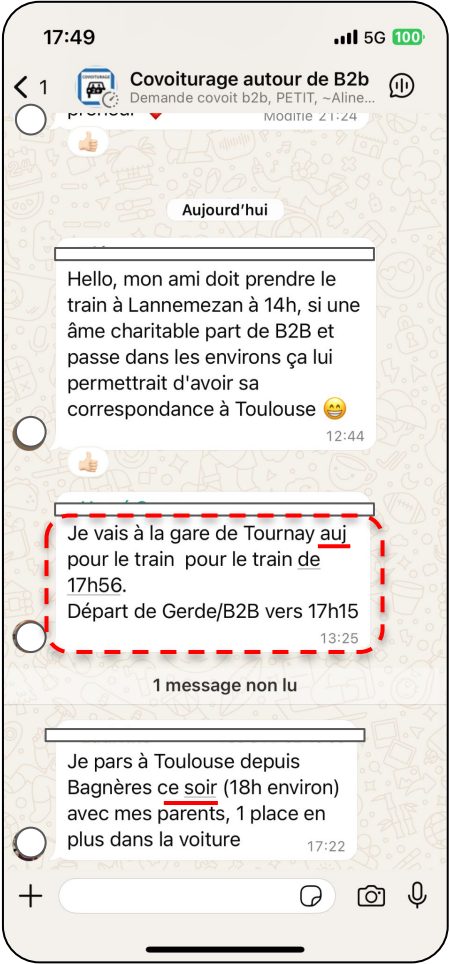
« Le groupe WhatsApp, ça ne marche pas avec les besoins. Y'a beaucoup de demande, mais peu de réponses. »

« sur le WhatsApp, au bout de trois fois où on nous répond pas on arrête point »

- Un outil méconnu qui ne fonctionne que par cooptation : assez peu de membres comparé au nombre d'habitants du territoire en mesure de covoiturer. Pas de communication sur l'existence de ce groupe, beaucoup de structures locales qui n'en connaissent pas l'existence.
- On y trouve autant de propositions que de demandes de trajets. (entre 1 et 5 messages par jour)
- La majorité des échanges concernent des trajets vers : Tarbes, Lourdes, Pau, Toulouse, aéroport de Lourdes, gare de Lannemezan, gare de Tournay, des trajets vers des festivals, quelques trajets longue distance partout en France.
- La majorité des demandes sont des demandes de dernière minute, le jour même ou de la veille pour le lendemain.

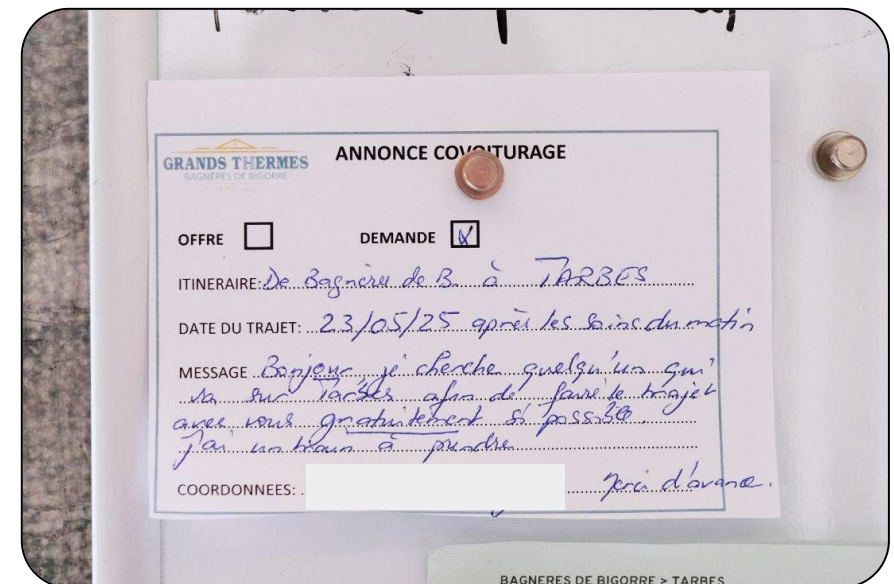


(232 membres en juin 2025)



L'outil physique en anticipé : tableau d'affichage aux Thermes

- Un outil de mise en relation analogique fonctionnant par un système de coupons à remplir pour proposer ou demander un trajet. On y trouve aussi les grilles horaires des bus au départ de Bagnères.
- Un système qui semble efficace, mais qui est très peu mis en valeur dans l'espace d'accueil des Thermes.
- Une pratique analogue existe dans l'ascenseur de la "Résidence des Thermes" entre clients.



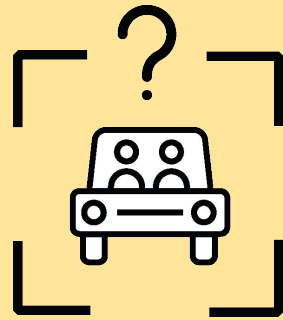
Ce que l'on en retient :

- **L'importance de panacher les formats d'outil (numérique et physique).**
Les deux formats doivent se compléter l'un l'autre pour toucher un maximum d'utilisateurs.
Un besoin de visibiliser les outils permettant la mise en relation des utilisateurs.
- **L'exemple du tableau d'affichage des Thermes montre qu'il est possible de générer des situations de covoiturage à partir de supports simples et peu chers de mise en relation ne nécessitant pas forcément de recourir au numérique.**
- **Le fonctionnement à l'échelle de communauté d'usage fonctionne bien ! (Carnet rouge de l'ESF / Curistes / Salariés du Pic-du-Midi)**



Levers de conception

- Valoriser les systèmes d'organisation par communauté sportive, d'entreprise, ...
- Proposer des solutions d'outillages numériques et physiques
- Donner une place à l'autostop dans la conception du système de covoiturage



5. DÉFINITION :

Un manque de définition
claire et partagée du
covoiturage et de son
fonctionnement



Paroles d'usagers

« On emmène les enfants des voisins à l'école et vice versa, mais est-ce que c'est du covoiturage ? Oui, je crois. »

Un père de famille

« Oui, je covoiture, je fais du BlaBlacar sur de longues distances, de manière ponctuelle. »

« Dès que cela devient régulier il est important que le covoiturage soit financé : qu'il y ait un échange financier. »

« Le STOP et le covoiturage, ici, ça va ensemble puisqu'on est en vallée. »

Les multiples formes du covoiturage

Le covoiturage est souvent assimilé à la plateforme BlaBlacar et aux trajets sur longues distances pour un usage de voyage :

« Je fais du BlaBlacar sur de longues distances, de manière ponctuelle. »

« J'utilise Blablacar en covoiturage longue distance. »

« je fais du covoiturage quand je vais loin. »

« Je fais du covoiturage, mais que pour les grandes distances, et maintenant, je fais mes trajets à vélo. Je n'ai que 3 km. »

Les trajets effectués avec ses proches (famille ou amis) ne sont pas associés spontanément à l'idée de covoiturage :

« On emmène les enfants des voisins à l'école et vice versa, mais est-ce que c'est du covoiturage ? Oui, je crois. »

« Je covoiture avec mon mari mais c'est difficile de prendre les transports en commun, car on est PMR tous les deux. »

Il existe un flou sur la place de l'argent et de la rémunération dans les pratiques de covoiturage :

« Dès que cela devient régulier, il est important que le covoiturage soit financé : qu'il y ait un échange financier. »

« On pourrait alterner une semaine sur deux, pour que ce soit équitable financièrement... »

Si covoiturer c'est partager sa voiture avec d'autres, alors, il existe de multiples formes de covoiturer :

« Il y a plusieurs formes de covoiturations : régulier, spontané, ponctuel, quand je suis conducteur, ça me freine. »

« Il n'y a pas assez de licence taxis, alors que ce pourrait être des taxis partagés peu chers pour les usagers. »

« Je viens au marché depuis St Lary en stop par la route des cols, c'est comme du covoiturage pour moi puisque c'est régulier. »

« En tant qu'élus, je covoiture avec les autres élus, c'est du covoiturage facile puisque nous avons les mêmes contraintes »

« Le STOP et le covoiturage, ici, ça va ensemble puisqu'on est en vallée. »

Le covoiturage / DES formes de covoiturages

	Informel / Gratuit ← → Structuré / Financiarisé				
	Covoiturage improvisé Auto-stop	Covoiturage relationnel proche régulier et/ou ponctuel	Covoiturage par communauté régulier et/ou ponctuel	Covoiturage marchandisé pour les longues distances / voyage	Taxi partagé
Exemple	Je m'arrête pour prendre une personne qui attend au bord de la route pour se rendre à la Mongie.	Emmener les enfants de ses voisins à l'école.	Partager un même véhicule pour aller au travail entre collègues.	Je pars en voyage depuis Bagnères jusqu'à Marseille.	Commander un taxi commun entre curistes pour revenir à la gare de Tarbes à la fin de la cure.
Implique un échange d'argent ?	Non	Non	Souvent	Oui	Oui (prestation à but lucratif)
Passe par une plateforme ?	Non	Non	Pas toujours	Oui	Pas toujours
Les outils associés	/	Whatsapp	Whatsapp / BlaBlaCar-Daily / Karos / Mobicoop	BlaBlaCar / Mobicoop	
Qui conduit ?	Un particulier	Un particulier	Un particulier	Un particulier	Un professionnel
Qui est passager ?	Un inconnu	Un ou des proches	Une connaissance	Tout un chacun	Tout un chacun
Distance moyenne des trajets	Toutes distances	≈20 km	≈20 km	≈300 km	Toutes distances

Ce que l'on en retient :

→ **Le besoin de définir clairement les formes de covoiturages que la collectivité souhaite mettre en avant et outiller à travers son système.**

→ **Il faut réussir à trouver une identité commune pour des pratiques de covoiturage qui peuvent être variées.**

Enjeu à bien mettre en mots et en images la pratique du covoiturage pour inciter à y recourir (communication).

Les opportunités de covoiturage entre publics

	Travailleurs	Saisonniers	Parents d'élèves	Adhérents associatifs	Habitant-Voyageur longue distance	Voisins	Touristes	Curistes	Seniors isolés ou sans voiture
Travailleur									
Saisonniers									
Parents d'élèves									
Adhérents associatifs									
Habitant Voyageur longue distance									
Voisins									
Touristes									
Curistes									
Seniors isolés ou sans voiture									

Ce que l'on en retient :

- **Il y a une évidence à covoiturer entre membres d'une même catégorie de public** (entre parents d'élèves, entre collègues, entre curistes, entre saisonniers, etc.).
C'est probablement à cette échelle de "communauté d'usage" qu'il faut raisonner pour rendre efficace les solutions de covoiturage, en imaginant des formats d'outils sur mesure.
- **Beaucoup de public et d'usage sont difficilement compatibles les uns avec les autres** et cette incompatibilité ne pourra être résolue par aucun outil.
- **Les seniors isolés sans voitures sont les personnes ayant le moins facilement accès au covoiturage** (pas de possibilité d'être covoituré par d'autres personnes du même profil + peu de chevauchement d'usage ou de trajets avec les autres catégories de public + un besoin d'accompagnement avant et après les trajets + une possible appréhension des outils numériques et du transport avec des inconnus).



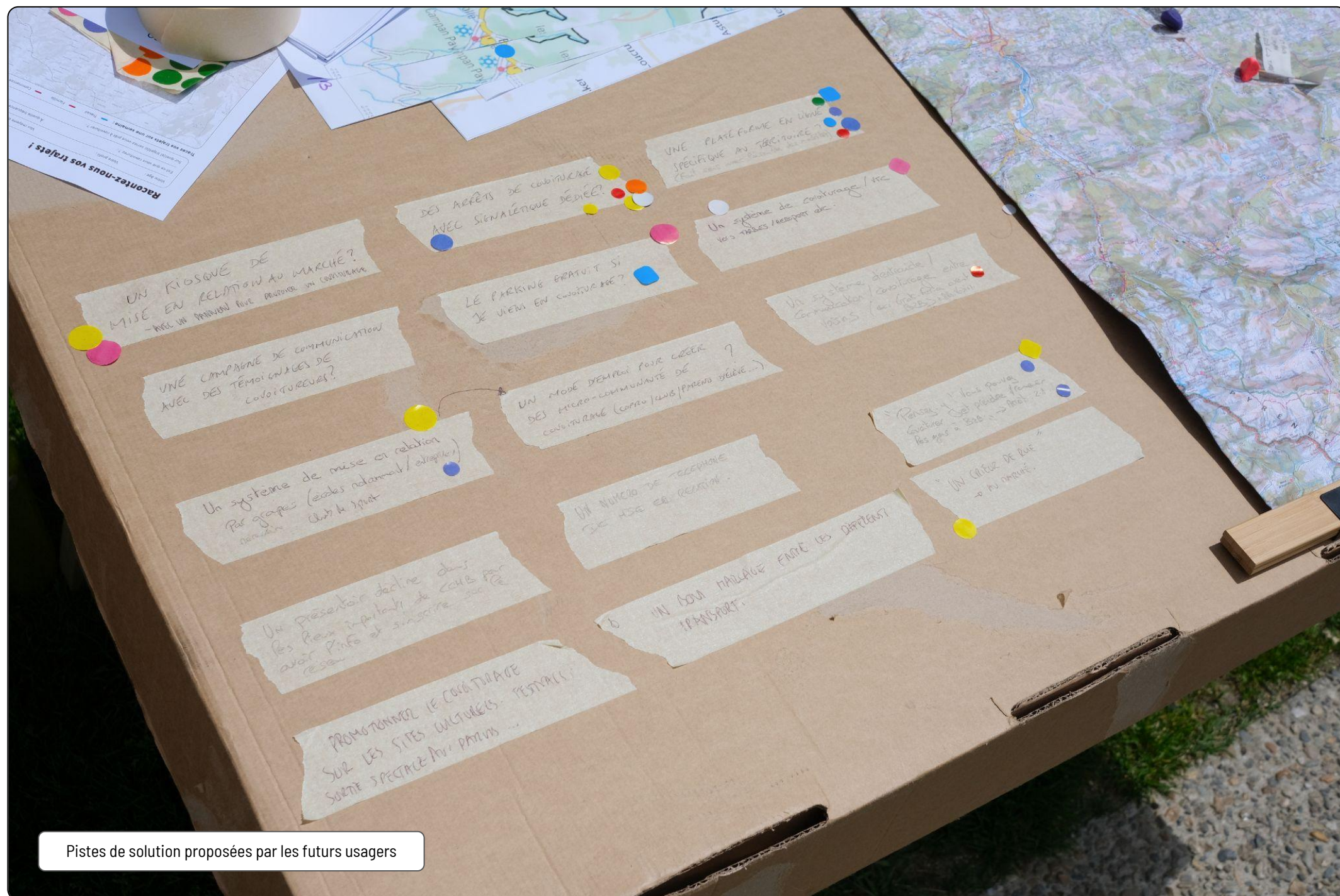
Leviers de conception

- Créer une identité unique de ce que peut être le covoiturage en CCHB
- Définir un périmètre clair du principe du covoiturage pour que chacun·e puisse s'y retrouver
- Favoriser un système d'organisation par type de public

« On voit souvent des personnes âgées qui prennent le taxi pour aller chez le coiffeur, alors qu'elles ont une toute petite retraite... »

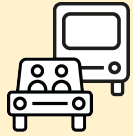
Agent Maison France Service

3. Les leviers & pistes de solution



Pistes de solution proposées par les futurs usagers

Lignes directrices pour le futur système de covoiturage



OFFRE

→ Intégrer le système de covoiturage à l'offre globale de transport en commun existante **en favorisant l'intermodalité.**



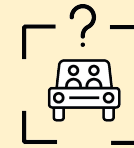
DEMANDE

→ Garantir un système qui peut **s'adresser à chacun, malgré les spécificités d'usages.**



PRATIQUES

→ Développer **une identité propre** à celle du territoire d'entraide et de solidarité pour créer un système de covoiturage convivial.



DÉFINITION

→ **Offrir différentes formes de covoiturations** pour répondre aux différents usages et situations (Covoiturage improvisé, covoiturage relationnel proche, covoiturage par communauté).



ESPACE / TEMPS

→ Favoriser l'ancrage territoriale avec des dispositifs visibles, physiques pour **incarner le système de covoiturage dans le réel** et le faire connaître.

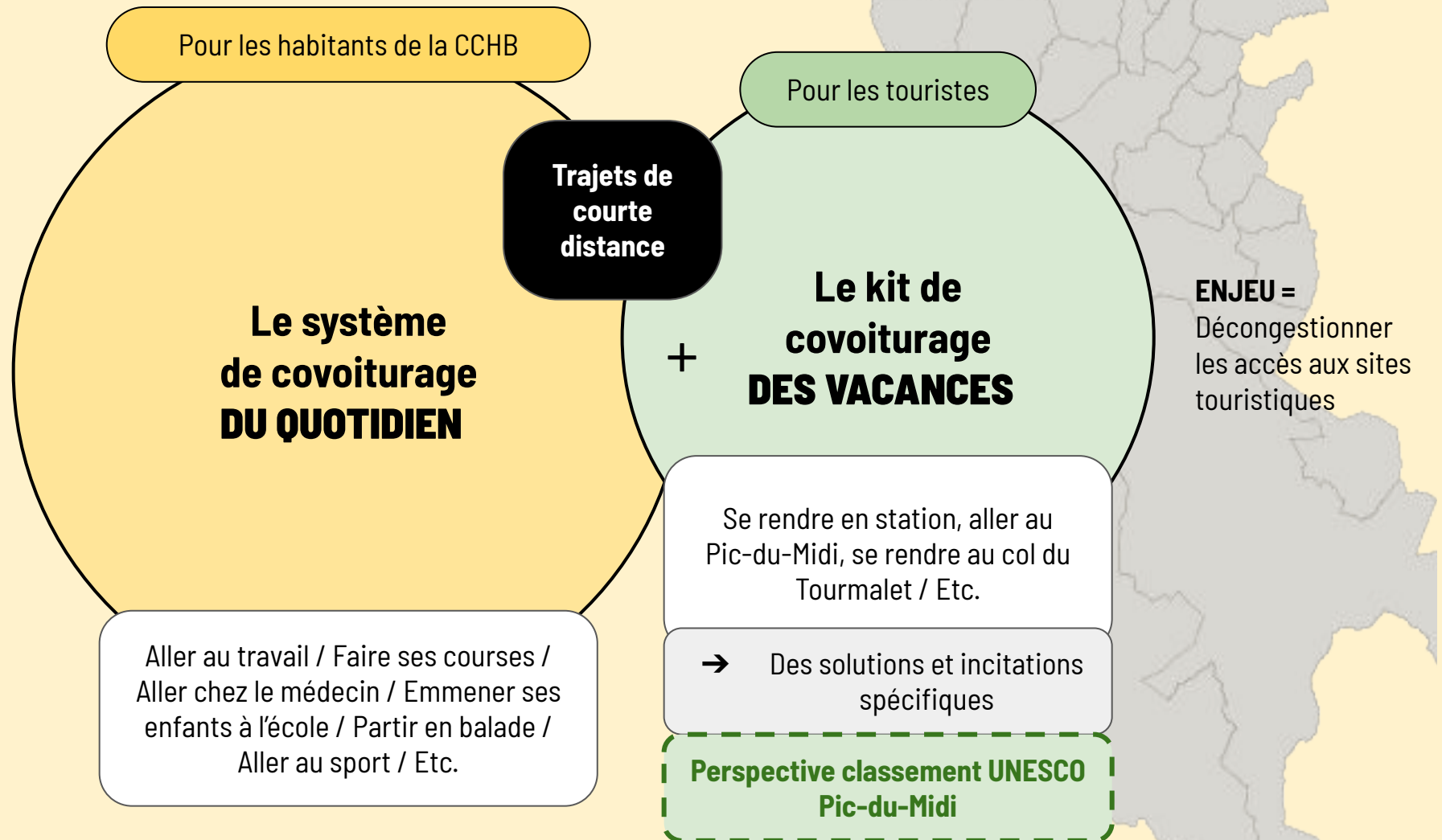
Le système de covoiturage de proximité

1 système - 2 modes de fonctionnement ?

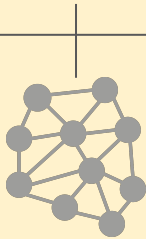
ENJEUX =

Décongestionner les axes en vallée

Désenclaver les communes en milieu diffus



3 AXES DE TRAVAIL

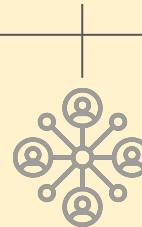


L'ancrage territorial

Un maillage d'aménagements et infrastructures physiques qui permettent de matérialiser le système de covoiturage sur le territoire

→ Adapter et décliner le covoiturage et ses arrêts à chaque situation géographique et aux principes des saisonnalités.

→ S'appuyer sur les infrastructures existantes (BUS, train, stationnements vélo...) pour implanter des arrêts de covoiturages visibles sur le territoire.



La mise en relation

Les différents outils et moyens qui permettent de mettre en relation covoitureurs et covoiturés

→ Créer un système de mise en relation par communautés d'usage pour faciliter l'organisation, renforcer les liens d'appartenances et procurer un sentiment de sécurité plus important.

→ Proposer des outils d'auto-organisation physiques et numériques tout en favorisant des relais humains pour gérer les éventuels soucis d'accès aux outils (France service, accueil, mairie, entraide entre voisins...)



La mobilisation des usagers

Les leviers et moyens de communication, qui permettent de faire évoluer les pratiques et de créer une nouvelle culture commune

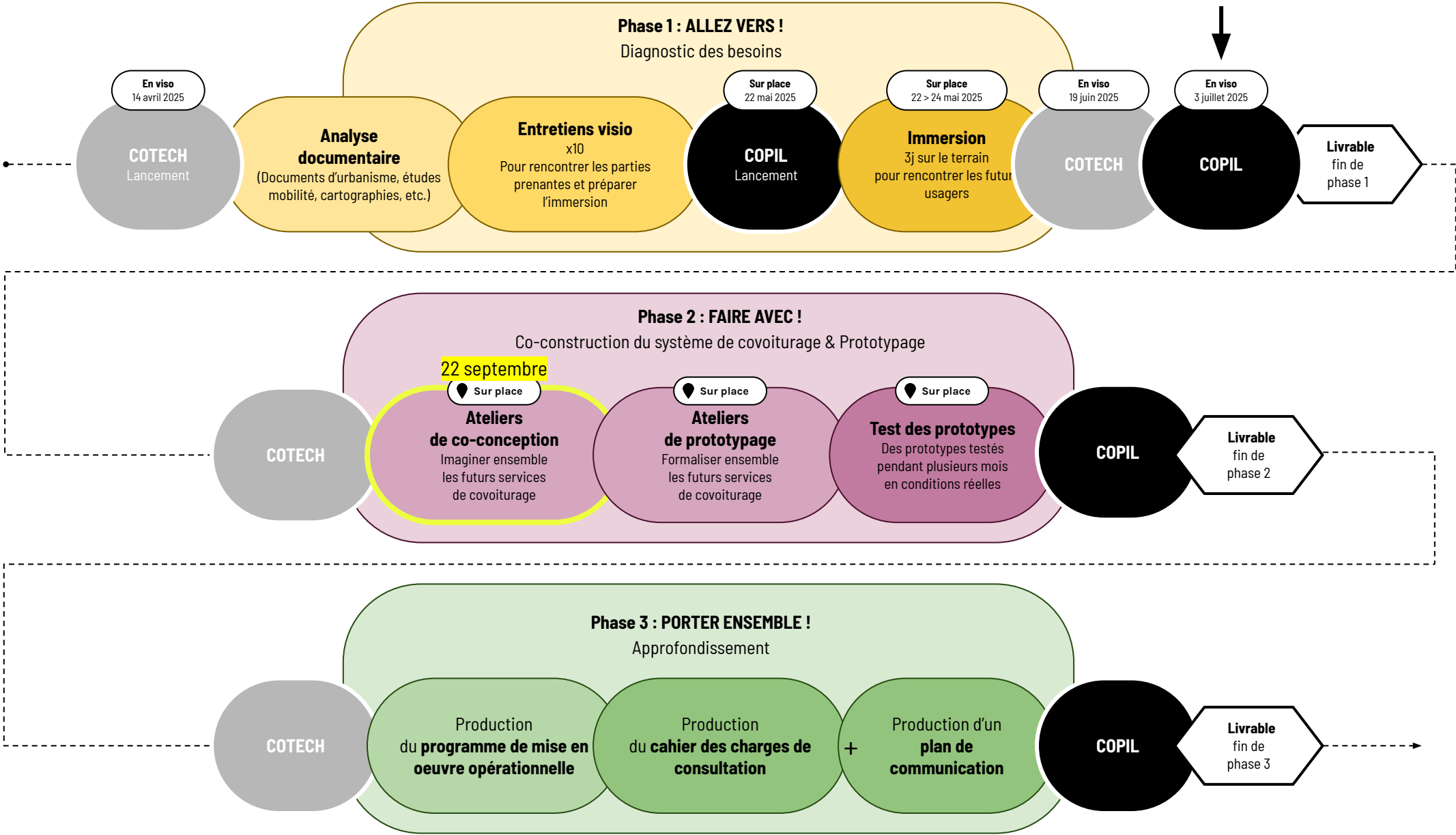
→ Créer une identité spécifique au système de covoiturage de la CCHB comme une marque territoriale (logo, messages, supports de communication)

→ Communiquer sur les bénéfices du covoiturage (budget / lien social / émissions carbone)

→ Développer des dispositifs d'incitations (Nudge, compensation financière, etc.)

→ Capitaliser sur les usagers convaincus pour faire relais auprès des différentes communications.

Les prochaines étapes



Merci pour votre écoute.

La parole est à vous !