

tecurbis

Le conseil technique
indépendant



CAMPAGNES
de l'**ARTOIS**
Communauté de Communes

février 25

Communauté de Communes
des Campagnes de l'Artois



Plan de Mobilité Simplifié



SOMMAIRE

2.	Contexte et enjeux de la mobilité sur le territoire de la CC des campagnes de l'artois	4
2.1.	Le Plan de Mobilité Simplifié : un outil de développement et d'aménagement du territoire	4
2.1.1.	La mobilité et l'accessibilité comme stratégie vertueuse de développement local	4
2.1.2.	Les mesures de la LOM : quels enjeux pour les communautés de communes ?	5
2.1.3.	Le rôle de la Région Hauts-de-France et du syndicat Hauts-de-France Mobilités	7
2.1.4.	Les actions du syndicat Hauts-de-France Mobilités	9
2.2.	Les conclusions du diagnostic	10
3.	Une démarche co-construite	12
3.1.1.	Les étapes préalables à la constitution du PMS	12
3.1.2.	Les éléments saillants issus de la concertation	13
4.	Le plan d'actions du plan de Mobilité Simplifié	18
4.1.	Présentation générale du plan d'actions	18
4.2.	Axe 1 : Améliorer les transports publics et désenclaver les zones rurales	19
4.2.1.	Action 1 : Améliorer les transports régionaux	20
4.2.2.	Action 2 : Mise en place d'un système de TAD	21
4.3.	Axe 2 : Favoriser le partage de l'automobile	23
4.3.1.	Action 3 : Adhésion à Pass Pass Covoiturage et communiquer auprès des employeurs	24
4.3.2.	Action 4 : Expérimenter un système d'autopartage	26
4.4.	Axe 3 : Améliorer les conditions des mobilités actives	28
4.4.1.	Action 5 : Elaborer un Schéma Directeur Cyclable	29
4.4.2.	Action 6 : Poursuivre la subvention à l'achat de VAE pour les ménages	31
4.4.3.	Action 7 : Expérimenter un service de location courte ou longue durée	33
4.4.4.	Action 8 : Distribuer des équipements de sécurité à la population	35
4.4.5.	Action 9 : Inciter à la mise en place de pédibus/vélobus et à la sécurisation des sorties scolaires	37
4.5.	Axe 4 : Mobilités solidaires et aménagement des services à la population	39
4.5.1.	Action 10 : Expérimenter des services itinérants	40
4.5.2.	Action 11 : Encourager la création d'un transport solidaire associatif	41
4.5.3.	Action 12 : Expérimenter le partage intergénérationnel de véhicules	43
4.6.	Axe transversal : Plan de communication et événements de sensibilisation	44
4.6.1.	Action 13 : Elaborer un Plan de communication et organiser des événements de sensibilisation	45



4.7.	Synthèse du plan d'actions	46
5.	Consultation des acteurs institutionnels et du public	47
5.1.	Principes de la consultation	47
5.2.	Synthèse des avis recueillis	47

2.

2. CONTEXTE ET ENJEUX DE LA MOBILITE SUR LE TERRITOIRE DE LA CC DES CAMPAGNES DE L'ARTOIS

2.1. Le Plan de Mobilité Simplifié : un outil de développement et d'aménagement du territoire

2.1.1. La mobilité et l'accessibilité comme stratégie vertueuse de développement local

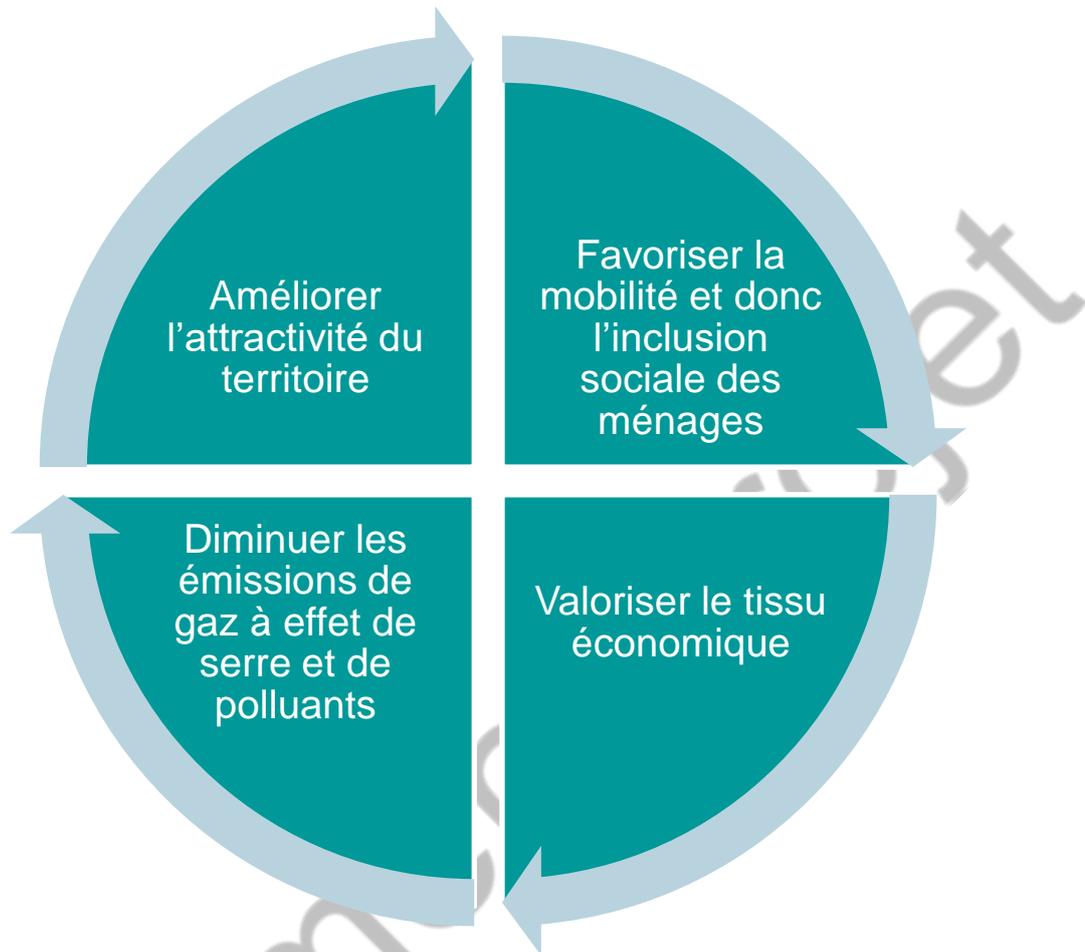
L'amélioration des conditions de mobilité contribue à l'amélioration du cadre de vie, de la santé publique et favorise l'attractivité du territoire. Ainsi, toute politique publique de mobilité joue un rôle transversal majeur dans les stratégies de recomposition territoriales et dynamisme local. Les leviers d'actions sont multiples et doivent tenir compte de la gouvernance pour leur bonne mise en œuvre.

La Loi d'Orientation des Mobilités (LOM) votée le 24/12/2019 s'inscrit dans une réflexion autour de 4 enjeux liés à la mobilité :

- La **crise environnementale** qui nécessite de diversifier les moyens de transport pour se tourner vers des moyens moins polluants.
- Le **manque d'investissement pour les mobilités du quotidien** ; les investissements ont longtemps été tournés vers les grands projets structurants.
- La **dépendance à la voiture** dans de nombreux territoires (notamment peu denses). Cela engendre un coût important pour le budget des ménages, un accès difficile aux services et au lien social pour ceux qui ne possèdent pas de voiture (personnes âgées, personnes à mobilité réduite, étudiants).
- La multiplication des **transports innovants** (par exemple, covoiturage permis par le partage de la donnée). Cela engendre une nécessaire coordination entre les différents moyens de transport et entre les acteurs publics et privés.

Mener une politique en matière de mobilité durable permet de lutter contre l'autosolisme, et produit ainsi des effets bénéfiques tant pour l'environnement que le tissu économique et le pouvoir d'achat des ménages. Elle facilite l'accès à l'emploi, à la formation, à la santé, aux loisirs... et vise l'ensemble de la population du territoire. L'élaboration d'un Plan de Mobilité Simplifié (PMS) vise à enclencher un « cercle vertueux de la mobilité » pouvant se synthétiser par le schéma ci-après :

2.



Le PMS est un outil permettant le déploiement de mesures luttant contre l'autosolisme, conformément aux ambitions affichées dans le PCAET (Plan Climat Air Energie Territorial). Il permet d'enclencher un « cercle vertueux de la mobilité » qui participe à l'attractivité du territoire, et il constitue une feuille de route pour la communauté de communes suite à sa prise de compétence mobilité, effective depuis le 1^{er} juillet 2021.

2.1.2. Les mesures de la LOM : quels enjeux pour les communautés de communes ?

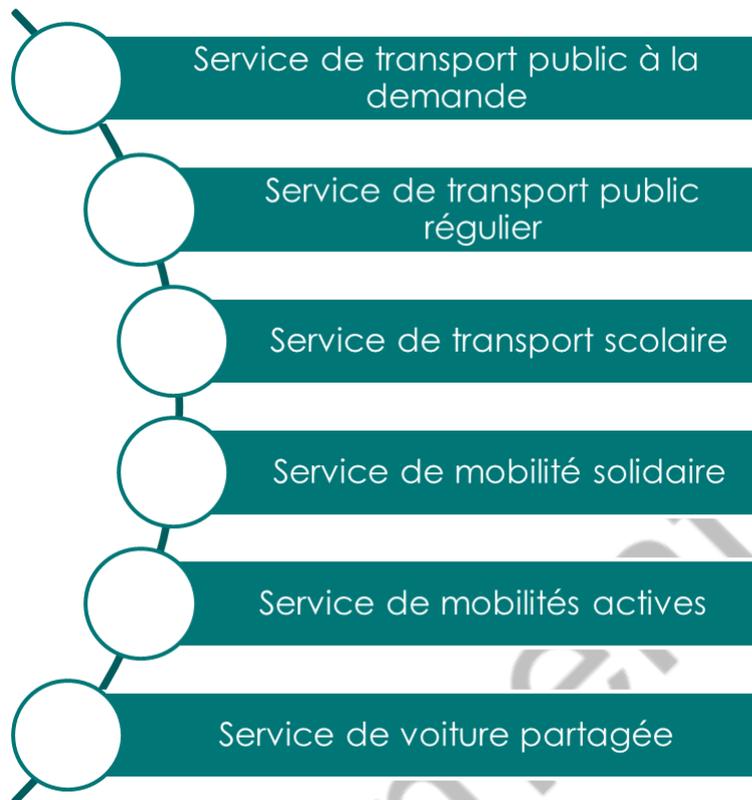
La LOM induit une couverture de l'ensemble du territoire par des Autorités Organisatrices de la Mobilité (AOM) et redéfinit la gouvernance-type de la mobilité, selon deux niveaux de collectivités :

- Une **AOM régionale** : la Région est confortée dans son rôle de chef de file de la mobilité à l'échelle régionale ;
- Une **AOM locale** : l'intercommunalité est l'échelle privilégiée pour répondre aux attentes des usagers dans leurs mobilités quotidiennes.

2.

Concernant les mobilités du quotidien dans les territoires peu denses, la LOM prend plusieurs mesures, notamment de soutien aux mobilités actives (mise en œuvre d'un Plan Vélo) et aux mobilités partagées (incitation au covoiturage), d'aide à la mobilité pour les personnes à mobilité réduite ou encore de réorientation des investissements vers les transports du quotidien et le ferroviaire.

La LOM répartit les services de mobilité selon six catégories :



Prendre la **compétence mobilité n'implique pas nécessairement de l'exercer pleinement et immédiatement**. L'AOM peut choisir de n'organiser aucun des services de mobilité, ou seulement ceux qui répondent aux besoins du territoire.

La CC des Campagnes de l'Artois a voté en faveur de la prise de compétence mobilité.

Le contenu qui suit pose les orientations de la collectivité pour améliorer la mobilité sur son territoire et fixer le cadre de l'exercice de cette nouvelle compétence.

2.

2.1.3. Le rôle de la Région Hauts-de-France et du syndicat Hauts-de-France Mobilités

2.1.3.1. L'animation du Bassin de Mobilité

La Région, « chef de file de la mobilité » au terme de la LOM, est chargée de constituer et animer des Bassins de Mobilité, qui sont des instances de réflexion inter-EPCI.

Les travaux des réunions des Bassins de Mobilité doivent aboutir sur la signature d'un Contrat Opérationnel de Mobilité, document signé entre la Région et les EPCI pour une durée de 5 ans, et qui vise à poser un cadre pour « une meilleure coordination des services de transport et un développement équilibré des services de mobilité ».

La CC des Campagnes de l'Artois fait partie du bassin de l'Arrageois, qui regroupe 6 EPCI.

document projet



Les Bassins de mobilité en Région Hauts-de-France (source : cartotheque Région)

Le contenu du Plan de Mobilité Simplifié de la CC des Campagnes de l'Artois viendra nourrir les réflexions au sein du Bassin de Mobilité de l'Arrageois.

2.

2.1.4. Les actions du syndicat Hauts-de-France Mobilités

Hauts-de-France Mobilités est un syndicat mixte de type SRU (du nom de loi Solidarité et Renouvellement Urbain votée en 2000) exclusivement composé d'Autorités Organisatrices de la Mobilité, dont la CCCA. Il dispose des compétences suivantes : l'information voyageur multimodale, la coordination des offres de transports et l'intégration tarifaire.

Le syndicat Hauts-de-France Mobilités a été associé à l'ensemble des travaux de la CCCA, et a vocation à participer à la mise en œuvre de plusieurs actions :

- Soutien à la mise en œuvre du TAD, opéré via un marché-type du Syndicat avec de la mutualisation inter-EPCI (action 2)
- Soutien au covoiturage du quotidien via le dispositif Pass Pass Covoiturage (action 3)
- Soutien à des initiatives en matière d'autopartage (action 4)
- Soutien à l'élaboration d'un Schéma Directeur Cyclable (action 5)

Le Plan de Mobilité Simplifié de la CC des Campagnes de l'Artois permet de valoriser et compléter l'action régionale en matière de mobilité sur le territoire.

2.

2.2. Les conclusions du diagnostic

Une démarche transversale de diagnostic a été menée entre avril et octobre 2023. Le document comprend les éléments suivants :

- diagnostic socio-économique permettant d'obtenir une photographie du territoire sur des éléments impactant en termes de mobilité,
- diagnostic mobilité permettant d'apprécier l'existant et les axes d'amélioration,
- restitution des résultats de l'enquête en ligne menée auprès de la population,
- émergence d'enjeux relatifs à la suite des travaux.

Le bureau d'études Tecurbis a par ailleurs mené 12 entretiens et animé deux tables rondes de concertation dont les éléments saillants sont présentés en chapitre 2.

Le graphique présenté en page suivante reprend la synthèse Atouts-Faiblesses-Opportunités-Menaces en conclusion du diagnostic.

Le diagnostic a par ailleurs mis en lumière les éléments suivants :

- Une assez faible densité de population caractérisé par de l'habitat diffus → 60 habitants/km²
- Une plus forte concentration de la population dans les communes les plus proches de la CUA
- Un territoire rural structuré par des pôles de proximité et l'attractivité d'Arras
- Une forte motorisation des ménages, 92% des ménages possèdent au moins une voiture (50% en possèdent au moins 2)
- Une forte motorisation des actifs → 88% des déplacements domicile-travail s'effectuent en voiture
- Une mobilité domicile-travail très tournée vers l'extérieur (58% de flux sortants), principalement vers la CUA
- 4 gares présentes sur le territoire, avec une plus forte fréquentation en gare d'Aubigny-en-Artois
- 4 lignes de cars interurbains avec un usage majoritairement scolaire
- Une faible logique intermodale avec des correspondances cars/trains peu optimales
- Des dessertes radiales vers Arras mais peu de desserte de proximité, internes au territoire de la CCCA
- 2 aires de covoiturages sur le territoire, avec un meilleur taux de remplissage sur celle d'Aubigny-en-Artois (60%)
- Présence du réseau PassPass Electrique et Freshmile, avec 8 bornes de recharge au total
- Un tissu d'acteurs de la mobilité solidaires à structurer et à faire connaître
- Une dizaine de parcours cyclo-touristiques présents sur le territoire
- Une faible pratique utilitaire du vélo du fait de l'absence d'itinéraire cyclables sécurisés à vocation quotidienne



Cette synthèse AFOM est l'aboutissement d'un diagnostic large, ayant analysé l'ensemble de l'environnement en matière de mobilité sur le territoire de la CC Campagne de l'Artois, comprenant une analyse socio-économique détaillée ainsi que des relevés de terrain, mis en perspective avec les résultats du processus participatif présenté ci-après.

3.

3. UNE DEMARCHE CO-CONSTRUITE

3.1.1. Les étapes préalables à la constitution du PMS

Le Plan de Mobilité Simplifié n'a pas de relations juridiques avec d'autres documents. Il n'a donc ni effet juridique ni caractère d'opposabilité.

Le projet de plan arrêté par l'organe délibérant de l'Autorité Organisatrice de la Mobilité **est soumis, pour avis, aux conseils municipaux, départementaux et régionaux concernés**. Le projet de plan, assorti des avis ainsi recueillis, sera ensuite soumis à une procédure de participation du public en cas d'incidence sur l'environnement.

La CC des Campagnes de l'Artois a néanmoins souhaité aller au-delà des obligations réglementaires et a soumis l'élaboration du PMS à une vaste concertation citoyenne sur l'ensemble du processus.

Les différentes phases de réalisation du PMS ont été ponctuées par des tables rondes, des réunions de concertation ou encore la mise à disposition d'outils numériques participatifs.

Le processus participatif est résumé ci-dessous :

Phase	Date	Objet
1. Diagnostic	12 juillet 2023	2 tables rondes avec les élus et les acteurs socio-économiques du territoire
	Juin à juillet 2023	Entretiens ciblés auprès d'acteurs de la mobilité sur le territoire : <ul style="list-style-type: none">- Acteurs institutionnels (Région Hauts-de-France, Hauts-de-France Mobilités, Département du Pas-de-Calais)- Acteurs économiques (Pasquier, Debret Escalier)- Acteurs sociaux (FJEP, Maison de l'Emploi et des Métiers)- Office de Tourisme- Collège du Val du Gy
	Juin à septembre 2023	Une enquête en ligne auprès de la population, ayant récolté 271 réponses
2. Scénarios	20 décembre 2023	Organisation d'un atelier participatif, afin de soumettre différentes actions en matière de mobilité au jugement et aux remarques des participants. Les participants ont évalué l'intérêt accordé à chaque action afin de hiérarchiser les attentes.

Une concertation large et menée par différents canaux, associant tous types d'acteurs afin d'avoir la vision la plus large possible des enjeux et des aspirations en matière de mobilité.

3.

3.1.2. Les éléments saillants issus de la concertation

3.1.2.1. Les deux tables rondes

Les tables rondes se sont tenues le 12 juillet 2023 pendant 2 heures.

Le format de l'atelier est le suivant :

- Mot-introductif du VP mobilité et exposé du bureau d'études, rappelant les grands enjeux en matière de mobilité, un état des lieux rapide de la mobilité sur le territoire, ainsi que la démarche d'élaboration d'un PMS ;
- Travail en sous-groupes sur des cas pratiques en matière de mobilité sur le territoire (2 à 3 cas pratiques par groupe, selon vitesse d'avancement, sur la base d'une séance de travail de 1 heure) ;
- Une restitution collective des réflexions.

Les cas proposés étaient les suivants :

 <p>Personne âgée</p>	<p>Une dame âgée vit seule dans sa maison dans le centre-bourg de Savy-Berlette. Elle dispose de quelques commerces à proximité, cependant le supermarché est plus loin. Sa vue baisse et cela devient de plus en plus problématique pour se déplacer, et elle juge désormais plus prudent de ne plus se servir de sa voiture. Elle a bien quelques voisins qui parfois lui rendent des petits services, mais elle ne veut pas trop dépendre d'eux.</p>
 <p>Couple d'actifs</p>	<p>Un couple habite dans le centre bourg de Pas-en-Artois. L'un travaille comme employé à Arras : il fait tous les jours 8h30-17h30 et a droit à un jour de télétravail par semaine. L'autre est employé en magasin à Saulty. Le couple possède 2 voitures qu'il utilise pour se rendre au travail (trajets dans des directions différentes). Ils voient leurs frais de transport fortement augmenter et peser sur leur pouvoir d'achat et l'une des deux voitures commence à montrer des signes de faiblesse.</p>
 <p>Jeune</p>	<p>Un jeune majeur habite à Avesnes-le-Comte dans un logement trouvé par le bouche-à-oreille. Il n'a pas le permis ni même de mobyette car il n'en a pas les moyens. Il a seulement un vieux vélo qui lui permet d'effectuer quelques sorties. Il est à la recherche d'une formation potentiellement en alternance et aime bien aller de temps en temps à Arras pour une sortie. Il se rend compte que ce n'est pas très pratique de vivre ici mais il n'a pas envie de quitter ce territoire pour une plus grande ville.</p>

À la suite de la présentation, plusieurs remarques ont été faites :

- Notamment que les petites communes rurales sans commerce et sans offre de Transport en Commun sont différentes que les communes citées dans les exemples des cas. Le premier enjeu est l'accès aux bourgs pôles.
- Des communes sont limitrophes à la CUA : il pourrait être intéressant de réfléchir à une extension du réseau.

3.

Voici la synthèse des restitutions par cas :

▶ LA PERSONNE AGÉE

Cas traité par trois des quatre groupes

Les solutions actuelles évoquées :

- Taxi solidaire porté par le FJEP ou possibilité de prendre des taxis privés,
- Entraide par le biais de la famille, des voisins,
- Train sur la partie Nord du territoire, pour aller à Arras.

Les attentes et solutions à court et moyen termes :

- Revoir la convention de taxi solidaire pour élargir le secteur géographique et l'âge des personnes (recruter des chauffeurs pour permettre plus de conduites)
- Travailler avec les auto-écoles pour qu'elles puissent prendre des personnes d'un point A à un point B,
- Proposer la mise à disposition de son véhicule contre service/accompagnement,
- Développer la communication sur les services existants (horaires des bus, vue globale via une plaquette...) et renforcer l'effet réseau (optimiser par le partage d'information) ; accompagner sur les solutions de mobilité (coût de la voiture vs taxi solidaire),
- Proposer des solutions de vélo adapté (tricycle) et sécuriser les itinéraires cyclables,
- Créer des services de commerces itinérants, redynamiser les marchés.

▶ LE COUPLE D'ACTIFS

Cas traité par la moitié des groupes

Les solutions actuelles évoquées :

- Recours au covoiturage, au moyen des aires existantes notamment,
NB : la plateforme de covoiturage PassPass n'était pas connue des participants
- Augmentation du recours au télétravail si possible,
- Développement du covoiturage au sein du couple,

Les attentes et solutions à court et moyen termes :

- Développer le covoiturage quotidien (Blabladdy), favoriser la pratique du covoiturage par un maillage d'aires de covoiturage plus dense, l'identification des flux pour créer l'intermodalité, la mobilisation des utilisateurs,
- Faciliter l'utilisation des VAE via des itinéraires cyclables sécurisés,
- Communiquer sur les services existants (horaires des bus...) et ouvrir les transports scolaires,
- Renforcer la fréquence des trains et des bus,
- Travailler à la mise à disposition des véhicules qui dorment (autopartage).

3.

LE JEUNE

Cas traité par l'ensemble des groupes

Les solutions actuelles évoquées :

- Car et train, à condition d'être à proximité d'un arrêt (mais contrainte des horaires qui ne permettent pas une liberté totale de déplacement),
- Passage par la mission locale pour un accompagnement et possibilité de recourir aux dispositifs de la FJEP (taxi solidaire), en lien avec la mission locale,
- Possibilité de louer des vélos ou de le faire réparer.
- Recours à l'aide au permis de conduire (permis à 1€).

Les attentes et solutions à court et moyen termes :

- Favoriser l'intermodalité car/vélo avec des racks à vélo, du stationnement vélo aux arrêts,
- Faciliter et sécuriser la pratique du vélo : proposer des aides à l'entretien et à la réparation du vélo, offrir la possibilité d'une location de vélo longue durée, créer et sécuriser les itinéraires cyclables,
- Aider les entreprises à mettre en place un ramassage (aide à l'achat d'un véhicule, fonctionnement d'une tournée entre salarié...),
- Communiquer sur les possibilités de covoiturage PassPass / Klaxit, sur les possibilités d'accès au taxi solidaire, simplifier l'accès aux transports en commun (horaires, lettres d'infos...).

3.1.2.2. Les entretiens ciblés

9 entretiens individuels ont été menés. Voici les principaux éléments :

Acteur du territoire	Éléments principaux
Brioche Pasquier (Aubigny-en-Artois)	<ul style="list-style-type: none">- Site accessible uniquement en voiture, ce qui freine l'accueil de tous les publics- Demande de la part des salariés de renforcer le covoiturage
Debret Escalier (Tincques)	<ul style="list-style-type: none">- Absence de pistes cyclables ou de bus pour se rendre à l'entreprise- Une gare se situe à 1km de l'entreprise mais les horaires ne correspondent pas aux horaires d'embauche
FJEP	<ul style="list-style-type: none">- 130 personnes bénéficient du transport solidaire, dont 83 personnes de + de 65 ans- Conseillères mobilités chargées d'orienter les personnes- Tous les véhicules ne sont pas adaptés pour transporter des fauteuils roulants

3.

Acteur du territoire	Éléments principaux
Office de Tourisme	<ul style="list-style-type: none">- Absence d'aménagement cyclable pour se rendre sur les lieux touristiques- Forte demande pour pratiquer des randonnées pédestres- Manque d'itinéraires cyclables sécurisés- Développer une mobilité touristique
Collège du Val du Gy (Avesnes-le-Comte)	<ul style="list-style-type: none">- L'absence de service de mobilité est un frein dans la recherche de stage- Manque de solution pour un Plan de Déplacements établissement scolaire (PDES)
Région Hauts-de-France	<ul style="list-style-type: none">- Plan vélo régional en cours de déploiement
Hauts-de-France-Mobilité	<ul style="list-style-type: none">- Un TAD mutualisé est un cours de création dont la CCCA à émit son intérêt pour rejoindre cette expérience- Travail pour une meilleure diffusion de l'offre interurbain (point de vente billet)
Maison de l'Emploi et des Métiers	<ul style="list-style-type: none">- 2 publics visés, les jeunes et les bénéficiaires du RSA- Horaires trains et bus ne sont pas adaptés pour un public en insertion professionnel et sociale
Département du Pas-de-Calais	<ul style="list-style-type: none">- Réel potentiel pour le tourisme à vélo- Projet de voie verte à la place d'un délaissé ferroviaire

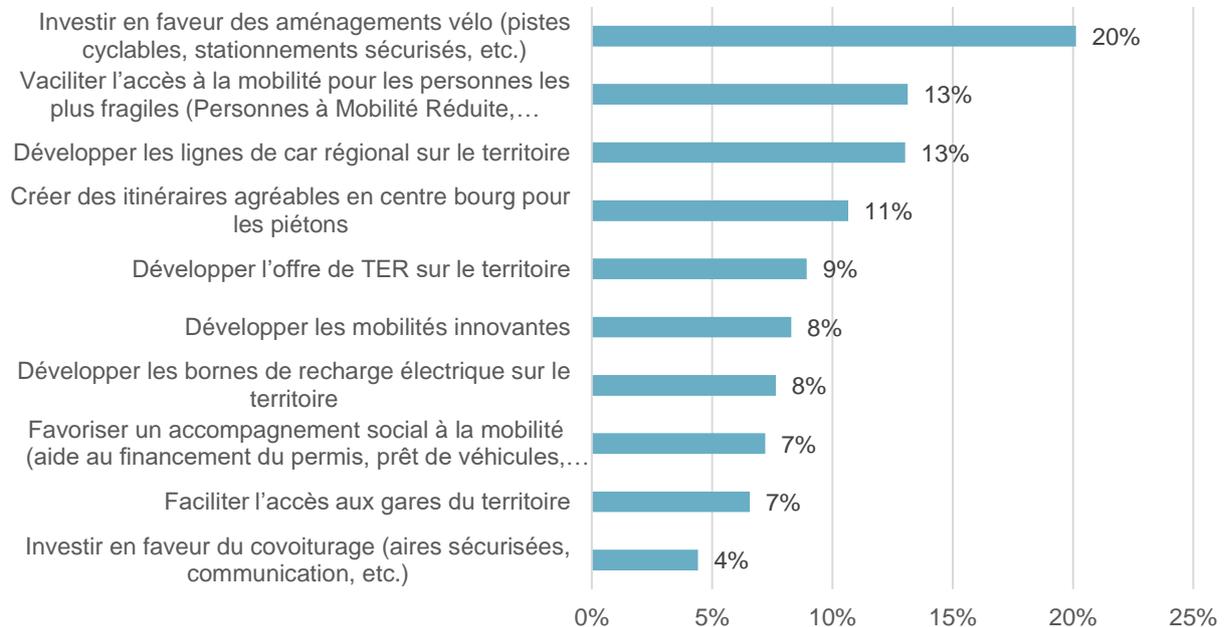
3.1.2.3. L'enquête en ligne

L'enquête réalisée sur le territoire entre le 06/06/2023 et le 01/09/2023 a permis de recueillir 271 réponses auprès des habitants du territoire. L'enquête révèle que la voiture individuelle est dominante dans tous les types de déplacements. Le vélo est bien plus utilisé pour les loisirs que pour une fonction pendulaire. La question de la sécurité est prégnante pour 202 personnes, avec notamment la création de voies dédiées et séparés de la voirie.

L'enquête comprenait une vingtaine de questions, qui ont fait l'objet d'une analyse complète dans le diagnostic. Le graphique ci-dessous montre les attentes exprimées par les répondants.

3.

Choisissez entre 1 et 5 affirmations qui vous semblent les plus importantes : Il est important de...



La question du vélo est la première préoccupation des répondants, suivie par le développement des lignes de cars régionales sur le territoire.

Les répondants affirment également qu'il est important que la mobilité du territoire soit inclusive et qu'elle soit accessible aux personnes les plus fragiles.

Les travaux issus de ces différentes étapes de concertation ont été pris en compte dans le choix de la stratégie puis dans la rédaction du Plan de Mobilité Simplifié de la CC des Campagnes de l'Artois.

4.

4. LE PLAN D' ACTIONS DU PLAN DE MOBILITE SIMPLIFIE

4.1. Présentation générale du plan d'actions

Axe 1 : Améliorer les transports publics et désenclaver les zones rurales

Action 1 Améliorer les transports régionaux

Action 2 Mise en place d'un système de TAD

Axe 2 : Favoriser le partage de l'automobile

Action 3 Adhésion à Pass Pass Covoiturage et communiquer auprès des employeurs

Action 4 Expérimenter un système d'autopartage

Axe 3 : Améliorer les conditions des mobilités actives

Action 5 Elaborer un Schéma Directeur Cyclable

Action 6 Poursuivre la subvention à l'achat de VAE pour les ménages

Action 7 Expérimenter un service de location courte ou longue durée

Action 8 Distribuer des équipements de sécurité à la population

Action 9 Inciter à la mise en place de pédibus/vélobus et à la sécurisation des sorties d'établissements scolaires

Axe 4 : Mobilités solidaires et aménagement des services à la population

Action 10 Expérimenter des services itinérants

Action 11 Encourager la création d'un transport solidaire associatif

Action 12 Expérimenter le partage intergénérationnel de véhicules

Axe transversal : Plan de communication auprès des habitants et des salariés du territoire, organisation d'actions de sensibilisation à la mobilité durable

4.

4.2. Axe 1 : Améliorer les transports publics et désenclaver les zones rurales

Axe 1	Enjeux & Objectifs de l'axe
<p data-bbox="325 595 416 624">Actions</p> <p data-bbox="204 696 480 797">Action 1 Améliorer les transports régionaux</p> <p data-bbox="204 831 533 931">Action 2 Mise en place d'un système de TAD</p>	<p data-bbox="596 528 687 557">Enjeux :</p> <ul data-bbox="644 568 1426 707" style="list-style-type: none">✓ Réduction de l'utilisation et de la dépendance à la voiture individuelle ;✓ Adoption de pratiques de mobilité plus vertueuses ;✓ Facilitation de l'accès aux offres de transport en commun. <p data-bbox="596 763 715 792">Objectifs :</p> <ul data-bbox="644 808 1426 972" style="list-style-type: none">✓ Valorisation et adaptation des offres de transport existantes (TER et cars régionaux) ;✓ Amélioration du maillage en offre de transport public et désenclavement des zones rurales via le développement d'un transport à la demande.



4.

4.2.1. Action 1 : Améliorer les transports régionaux

Objectifs & Description de l'action	
<ul style="list-style-type: none"> ● Identifier des points d'amélioration des lignes interurbaines régionales : couverture géographique, tracés, horaires, calendrier, etc. ● Discuter des évolutions possibles à réseau constant ● Faire valoir la voix de la CC des Campagnes de l'Artois dans le cadre de la préparation du renouvellement de la convention TER (horizon 2028) ● Concerter les communes sur les volontés d'évolution du réseau interurbain routier, avec l'objectif de proposer des améliorations concrètes visant à sortir de l'image très « scolaires » des autocars régionaux ● Discuter avec la CUA de la possibilité de proposer une desserte en bordure de son périmètre, bénéficiant aux habitants de la CC des Campagnes de l'Artois 	
 Acteurs & partenaires à mobiliser	 Niveau de priorité & délais de mise en œuvre
<ul style="list-style-type: none"> ● La Région Hauts-de-France ● Les employeurs du territoire ● Communes ● CUA 	Court terme : <ul style="list-style-type: none"> ● Recensement des besoins dès 2025 ● Echanges avec la Région en amont du renouvellement de la convention TER et du contrat interurbain
 Estimation financière & dispositifs mobilisables	
<p>Cette action est prise en charge financièrement par la Région Hauts-de-France, et n'engendre aucun coût direct pour la CCCA.</p>	
 Éléments complémentaires et de vigilance	 Indicateurs de suivi
<p>Le transport interurbain n'a pas vocation à irriguer l'ensemble du territoire, dans la mesure où cela nuirait à sa performance (temps de parcours). Les demandes formulées à la Région Hauts-de-France seront argumentées au regard du potentiel d'usage pressenti.</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● Données de fréquentation des gares de la CCCA ● Données de fréquentation des cars régionaux sur les points d'arrêt de la CCCA, en distinguant les usages scolaires et non scolaires

4.

4.2.2. Action 2 : Mise en place d'un système de TAD

Objectifs & Description de l'action

Un service de Transport à la Demande (TAD) sera déployé sur le territoire de la CC des Campagnes de l'Artois courant 2025. Organisé par le syndicat mixte Hauts-de-France Mobilité et mis en œuvre par un futur exploitant. Ce TAD nommé « Pass pass TAD » s'articulera autour des modalités suivantes :

- TAD zonal avec arrêts matérialisés et système de porte-à-porte pour les personnes à mobilité réduite et les personnes âgées de 75 ans et plus.
- Service permettant de se déplacer à l'intérieur de l'EPCI dans une limite de 25km, en dehors de lieux définis par l'EPCI (lieux à définir)
- Service permettant de sortir des limites administratives de l'EPCI, pour aller vers des lieux qui reste à définir, par délégation de compétence de la Région
- Service ouvert à tous (sauf scolaires, enfant de -16 ans voyageant seul) dans la limite de 2 voyages A/R par semaine
- Service disponible du lundi au vendredi
- Tarif tout public de 3€/voyage et tarif social de 1€
- Réservation par téléphone ou par internet, via une centrale de réservation

Une flotte de véhicule sera fournie par l'opérateur, comprenant 1 véhicule PMR

Le marché est prévu pour une durée de 2 ans renouvelable une fois.

Un règlement d'intervention regroupant toutes les modalités du service sera rédigé.

Hauts-de-France
Mobilités



A titre illustratif : TAD CA Dieppe Maritime (76)



Acteurs & partenaires à mobiliser



Niveau de priorité & délais de mise en œuvre

4.

<ul style="list-style-type: none">● Hauts-de-France Mobilités● Communes● Prestataire en charge du service	Court terme : <ul style="list-style-type: none">● Lancement du service dès 2025● Bilan à établir au bout de 2 ans de fonctionnement
 Estimation financière & dispositifs mobilisables	
<p>Le marché a été estimé à 80k€ par an, à la charge de la CCCA.</p>	
 Éléments complémentaires et de vigilance	 Indicateurs de suivi
<ul style="list-style-type: none">● Le Transport à la Demande n'a pas vocation à proposer une desserte domicile-travail, ni à se substituer au transport scolaire (coût non soutenable pour la collectivité).● Le coût du service est corrélé au nombre de courses déclenchées et de kilomètres parcourus : plus le service connaît un succès commercial important, plus il risque de coûter cher à la collectivité.	<ul style="list-style-type: none">● Nombre d'usagers et de voyages● Nombre de courses réalisées● Nombre de kilomètres parcourus● Taux de groupage (nombre de voyages / nombre de courses)● Taux de refus (si saturation du service sur certains créneaux)● Enquête satisfaction à réaliser auprès des usagers tous les deux ans

4.

4.3. Axe 2 : Favoriser le partage de l'automobile

Axe 2	Enjeux & Objectifs de l'axe
<p data-bbox="325 539 416 568">Actions</p> <p data-bbox="204 591 304 620">Action 3</p> <p data-bbox="204 629 536 757">Adhésion à Pass Covoiturage et communiquer auprès des employeurs</p> <p data-bbox="204 792 304 822">Action 4</p> <p data-bbox="204 831 496 898">Expérimenter un système d'autopartage</p>	<p data-bbox="596 501 687 530">Enjeux :</p> <ul data-bbox="644 539 1426 685" style="list-style-type: none">✓ Réduction de l'utilisation et de la dépendance à la voiture individuelle ;✓ Rationalisation de l'utilisation du parc automobile ;✓ Facilitation de la mise en relation des usagers. <p data-bbox="596 741 715 770">Objectifs :</p> <ul data-bbox="644 779 1394 875" style="list-style-type: none">✓ Encouragement à la pratique du covoiturage du quotidien : plate-forme en ligne, incitation des employeurs, etc.✓ Expérimentation de l'autopartage



4.

4.3.1. Action 3 : Adhésion à Pass Pass Covoiturage et communiquer auprès des employeurs

Objectifs & Description de l'action

A l'échelle de la CC des Campagnes de l'Artois 92% des ménages possèdent une voiture. 88% des déplacements domicile-travail sont effectués en voiture.

L'existence d'axes routiers structurants (RN25, D939) et le grand nombre de communes non desservies par des transports en commun réguliers confèrent au covoiturage un potentiel important de développement sur le territoire que ce soit d'un point de vue environnemental ou économique (pouvoir d'achat, emploi,...).

Afin de contribuer au développement du covoiturage, et pour s'inscrire dans une échelle territoriale pertinente, l'accompagnement du dispositif régional semble être une réponse adéquate. De plus, formaliser la pratique du covoiturage sur le territoire permettra d'être en mesure d'un suivre les évolutions.

L'action est constituée des principes suivants :

- Adhésion au dispositif Pass Pass Covoiturage de Hauts-de-France Mobilités (déjà effectuée)
- Sollicitation de Hauts-de-France Mobilités pour la création d'une communauté « Campagnes de l'Artois » sur la plateforme Pass Pass Covoiturage. Dès le paramétrage, une très large communication sera lancée pour ce nouveau service (réseaux sociaux, newletter, journal communautaire,...)
- Organisation d'événements pour promouvoir le dispositif. Avec comme objectif de toucher à minima 50% des emplois du territoire par ces actions (soutien possible Chambre des Métiers, CPME...)



4.

	Acteurs & partenaires à mobiliser		Niveau de priorité & délais de mise en œuvre
	<ul style="list-style-type: none">● Hauts de France Mobilités● Communes● Employeurs	Court terme :	<ul style="list-style-type: none">● Lancement fin 2024 ou début 2025● Bilan à établir au bout d'un an de mise en place
 Estimation financière & dispositifs mobilisables			
L'adhésion à Pass Pass Covoiturage est gratuite. Le coût lié à la communication est compris dans l'action 13. Le coût net de cette action est donc nul pour la CCCA.			
	Éléments complémentaires et de vigilance		Indicateurs de suivi
	<ul style="list-style-type: none">● Nécessite un important effort de communication au lancement afin de créer une masse critique● En l'absence de flux financiers directs, la pratique du covoiturage échappe largement à toute statistique		<ul style="list-style-type: none">● Nombre d'inscrits à la communauté● Nombre de trajets proposés par la plateforme● Nombre de trajets effectués

4.

4.3.2. Action 4 : Expérimenter un système d'autopartage

Objectifs & Description de l'action

L'autopartage est une solution de mobilité pertinente en milieu rural, pouvant notamment prendre la forme d'un service de mobilité portée par une collectivité à destination des habitants.

Cette action poursuit plusieurs objectifs :

- Encourager la pratique de l'autopartage sur le territoire
- Réduire le nombre de véhicules par ménage
- Proposer une solution de mobilité complémentaire et ponctuelle pour les personnes dans le besoin

Une politique d'autopartage permet d'offrir les avantages de la voiture, tout en limitant ses effets néfastes : économies significatives pour les utilisateurs et possibilité de se passer de tout ou partie de son parc automobile privé.

La CCCA peut mettre à disposition du public une flotte de véhicules partagés en différents points de son territoire, de façon à offrir des possibilités de déplacement au public n'ayant soit pas de voiture, soit personne pour les transporter.

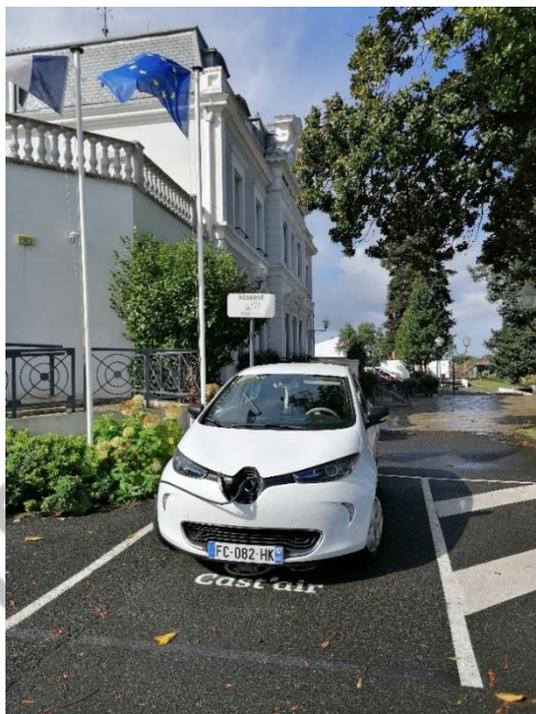
Différentes modalités sont possibles :

- Système en boucle à privilégier pour des raisons de praticité et d'économie (la voiture est remise par l'utilisateur à son point de départ) ;
- Système en « trace directe » possible également, engendre alors des frais de personnel pour réguler la flotte de véhicules ;

Il est également possible pour une administration de mettre à disposition du public tout ou partie de sa flotte de véhicules de service. Le coût du dispositif est alors très faible, mais le service à l'utilisateur n'est rendu qu'en dehors des heures et jours de travail des administrations concernées.

Une échelle à réfléchir :

- Le dispositif peut être cantonné à une échelle réduite (exemple : 1 voiture disponible dans les principales communes) ;
- Ou bien peut s'inscrire dans un projet territorial plus vaste en partenariat avec les EPCI voisins, à l'échelle du bassin de mobilité



A titre illustratif : véhicule en autopartage Cast'Air à Castets (40)

4.

	Acteurs & partenaires à mobiliser		Niveau de priorité & délais de mise en œuvre
	<ul style="list-style-type: none"> ● Hauts de France Mobilités ● Communes 		<p>Moyen ou long terme :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Selon les besoins remontés par les communes
 Estimation financière & dispositifs mobilisables			
	<ul style="list-style-type: none"> ● Compter environ 10k€ par véhicule (amortissement et fonctionnement compris, à 30% à la charge de la CC) ● Subventionnement possible par Hauts-de-France Mobilités en cas de déploiement d'une station d'au moins deux voitures à proximité d'une gare (cas peu adapté aux besoins de la CCCA) 		
	Éléments complémentaires et de vigilance		Indicateurs de suivi
	<ul style="list-style-type: none"> ● Constitue une solution de déplacement pertinente pour des usagers parfaitement valides et disposant du permis de conduire, à titre occasionnel. Ne constitue pas une solution pour les trajets domicile-travail. ● Emplacement du parc à réfléchir : nécessité de pouvoir accéder au(x) véhicule(s) pour les publics-cibles ● Règlement d'utilisation et tarification à déterminer 		<ul style="list-style-type: none"> ● Nombre d'inscrits ● Nombre de trajets effectués ● Nombre de kilomètres parcourus

4.

4.4. Axe 3 : Améliorer les conditions des mobilités actives

Axe 3	Enjeux & Objectifs de l'axe
<p data-bbox="327 481 414 515">Actions</p> <p data-bbox="199 526 534 638">Action 5 Elaborer un Schéma Directeur Cyclable</p> <p data-bbox="199 649 510 817">Action 6 Poursuivre la subvention à l'achat de Vélo à Assistance Électrique pour les ménages</p> <p data-bbox="199 840 518 974">Action 7 Expérimenter un service de location courte ou longue durée</p> <p data-bbox="199 996 518 1097">Action 8 Distribuer des équipements de sécurité à la population</p> <p data-bbox="199 1120 518 1276">Action 9 Inciter à la mise en place de pédibus/vélobus et à la sécurisation des sorties d'établissements scolaires</p>	<p data-bbox="598 582 686 616">Enjeux :</p> <ul data-bbox="646 627 1428 795" style="list-style-type: none">✓ Facilitation, incitation et sécurisation des déplacements à vélo sur le territoire ;✓ Réduction de l'utilisation et de la dépendance à la voiture individuelle ;✓ Adoption de pratiques de mobilité plus vertueuses. <p data-bbox="598 862 710 896">Objectifs :</p> <ul data-bbox="646 907 1428 1108" style="list-style-type: none">✓ Renforcement du maillage intercommunal en infrastructures cyclables ;✓ Développement de services vélo incitant à la pratique : stationnement, service de location, etc. ;✓ Développer une véritable « culture vélo » dans les Campagnes de l'Artois.

4.4.1. Action 5 : Elaborer un Schéma Directeur Cyclable

Objectifs & Description de l'action

La CCCA peut approfondir sa politique de mobilité en réalisant un Schéma Directeur Cyclable.

Le but de la démarche est de répondre aux enjeux de développement des pratiques du vélo et de la marche à pied sur le territoire, tout en mettant en place les conditions nécessaires à la sécurité de ces pratiques.

Cette action poursuit plusieurs objectifs :

- Etablir un plan d'actions spécifiques à la mobilité vélo sur le territoire en hiérarchisant les attentes exprimées
- Définir une stratégie cyclable adaptée au territoire (aménagement, stationnements...), en complémentarité avec l'existant (voie verte notamment)
- Encourager et sécuriser la pratique du vélo via la réalisation de jalonnements cyclable sur un réseau d'itinéraires recommandés structurants, empruntant des routes peu fréquentées
- Encourager et sécuriser la pratique du vélo via l'aménagement de pistes cyclables sur des portions de routes très fréquentées afin que le réseau d'itinéraires soit continu
- Encourager et sécuriser la pratique du vélo en apportant un appui technique et financier aux communes pour l'aménagement des pistes cyclables sur des chemins communaux permettant l'accès aux pôles de proximité.

Son élaboration comprendra notamment :

- La réalisation d'un diagnostic approfondi sur la cyclabilité du territoire
- La formulation de préconisation d'aménagement, de jalonnement, et de stationnement,
- La rédaction d'un plan d'action spécifique.

Le Schéma Directeur se décline en itinéraires à aménager par ordre de priorité, ainsi qu'en actions d'accompagnement visant à favoriser les pratiques sur le territoire.

La démarche est particulièrement pertinente dans le cas de la CCCA, qui est doté de plusieurs parcours cyclo touristiques, qui peut servir de base au développement d'un maillage cyclable complet du territoire.



Diagnostic cyclable

Les points durs

Discontinuités cyclables :

- Rupture des continuités lors d'intersections (axes majeurs, giratoires) et **perles de priorité** ;
- Problématiques de **marquages** ;
- Assimilation trottoir/aménagement cyclable et partage de l'espace public qui peuvent engendrer des **conflits d'usage, notamment avec les piétons.**



Exemples d'aménagements pouvant entraîner des conflits d'usage



Exemples de passage et de continuité sur des traversées



Exemple de discontinuité cyclable et entrée sur giratoire

Éléments stratégiques

Aménagements cyclables souhaités issus de la concertation

Les ateliers de concertation ont permis d'identifier :

- Des **itinéraires communaux** afin de conforter les dorsales actuelles au sein des communes
- Des **itinéraires communaux relier les hameaux**
- Des **itinéraires intercommunaux.**

L'ensemble des propositions a ensuite été repositionné en concertation avec les conclusions du diagnostic et des aménagements déjà réalisés.



Synthèse de la concertation : propositions d'itinéraires cyclables intercommunaux

NB : Éléments d'analyse issus du diagnostic et des ateliers de concertation

4.

	Acteurs & partenaires à mobiliser		Niveau de priorité & délais de mise en œuvre
	<ul style="list-style-type: none"> ● ADEME ● Hauts-de-France Mobilités ● Communes ● Département du Pas-de-Calais ● EPCI limitrophes et membres du bassin de mobilité ● Habitants, associations, entreprises (concertation) 		<p>Court terme : lancement de l'étude fin 2024 ou début 2025</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Des premiers projets de déclassement de voiries communales peuvent également être lancés ● Le SDC produira ensuite son propre calendrier quant à la détermination et la réalisation des aménagements
	Estimation financière & dispositifs mobilisables		
	<ul style="list-style-type: none"> ● Coût de l'étude : environ 30k€ ● Subventions attendues : 50% ADEME, 30% Hauts de France Mobilités 		
	Éléments complémentaires et de vigilance		Indicateurs de suivi
	<p>Nécessité de produire une étude réaliste, avec un échéancier accessible et un Plan Pluriannuel d'Investissement raisonnable, afin de pouvoir produire des effets tangibles à court terme</p>		<p>A définir dans le cadre du plan d'action spécifique du Schéma Directeur</p>

4.

4.4.2. Action 6 : Poursuivre la subvention à l'achat de VAE pour les ménages

Objectifs & Description de l'action

Depuis mars 2023, une aide pour l'achat d'un vélo est mise en place avec un maximum de 300 pour un vélo à assistance électrique et 100 euros pour un vélo mécanique.

Cette action s'inscrit dans la volonté de réduire la dépendance à la voiture individuelle sur le territoire et d'inciter à la pratique du vélo lors des déplacements du quotidien.

Cette aide initialement prévue jusqu'au 31 décembre 2024 sera prolongée.

Cette aide est à destination des habitants de la CC des Campagnes de l'Artois, âgés de 16 ans et plus. Cette aide peut prendre plusieurs formes selon les cas :

- Pour les vélos à assistance électrique et les kits d'électrification :
 - Une subvention de 20% du montant d'achat TTC, plafonnée à 240€ pour l'acquisition d'un VAE neuf ou d'occasion chez un professionnel ou de l'achat d'un kit d'électrification
 - La subvention pourra être portée à 25% du montant d'achat TTC, plafonnée à 300 € pour les achats réalisés dans une boutique dans le territoire de la CCCA.
- Pour les vélos classiques (mécaniques) :
 - Une subvention de 20% du montant d'achat TTC, plafonnée à 80€ pour l'achat d'un vélo sans VAE neuf ou d'occasion chez un professionnel
 - Une subvention pourra être portée à 25% du montant d'achat TTC, plafonnée à 100€ pour les achats réalisés dans une boutique située sur le territoire de la CCCA



Acteurs & partenaires à mobiliser

- Communes



Niveau de priorité & délais de mise en œuvre

- Action déjà en cours de réalisation

4.

 Estimation financière & dispositifs mobilisables	
Poursuite de l'enveloppe financière actuelle : 40 000€ par an	
 Éléments complémentaires et de vigilance	 Indicateurs de suivi
Effet seuil de l'action à surveiller : possible épuisement de l'action une fois un nombre important de ménages équipés (à long terme)	<ul style="list-style-type: none">● Nombre de demandes● Taux d'équipement des ménages de la CCCA en Vélos

document projet

4.

4.4.3. Action 7 : Expérimenter un service de location courte ou longue durée

Objectifs & Description de l'action	
<p>Le coût d'acquisition d'un vélo, notamment à assistance électrique (VAE), est important pour les ménages les plus modestes.</p> <p>L'action se compose des services suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Mise en place d'un service de location de Vélos à Assistance Electrique (VAE) et vélos cargos ; ● Location ouverte pour des durées de 1 mois à 6 mois, voire 1 an ; ● Possibilité d'option d'achat ● Fonctionnement interne à la collectivité ou via un prestataire <p>Dans un premier temps, cette action se mènerait à titre expérimental, sur un volume réduit de 10 à 15 vélos :</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Des Vélos à Assistance Electrique, prioritairement destiné à des actifs qui en exprimeraient le souhait. ● Des vélos-cargos, de façon à répondre à des problématiques de transport de bagages ou de courses, notamment pour des familles avec enfants <p>Un bilan sera tiré au bout d'un an de fonctionnement, afin de décider de pérenniser, voire d'étendre le service, ou a contrario d'en revoir les modalités.</p> <p>Les actifs sont prioritairement visés par cette action (communication auprès des employeurs à mener) pour leurs trajets domicile-travail.</p> <p>Cette action sera à ajuster également en fonction du rythme de déploiement du Schéma Directeur Cyclable (sécurisation d'aménagements)</p>	 <p><i>A titre illustratif, communication autour du service mis en œuvre par la CC du Pays des Herbiers (85)</i></p>

	Acteurs & partenaires à mobiliser		Niveau de priorité & délais de mise en œuvre
<ul style="list-style-type: none"> ● Employeurs du territoire ● Communes 		<p>Moyen à long terme : déploiement progressif de la flotte à partir de 2026, selon mise en œuvre du Schéma Directeur Cyclable</p>	
	Estimation financière & dispositifs mobilisables		

4.

- Environ 10 000 à 15 000€ par an, investissement et fonctionnement compris
- L'achat de vélos peut faire l'objet de subventions de la part de l'ADEME
- Concernant l'entretien des vélos, un partenariat peut être recherché avec un vélociste local ou une association



Éléments complémentaires et de vigilance

- Règlement d'utilisation à définir
- Bilan de fonctionnement à établir au bout d'une année de mise en œuvre
- Le VAE possède un fort potentiel de développement sur le territoire. Aussi, un trop faible calibrage du parc peut engendrer de longues listes d'attente.
- L'action sera d'autant plus impactante au fur et à mesure de la mise en œuvre du Schéma Directeur Cyclable (sécurisation de voirie) : les deux actions ont vocation à être concomitantes.



Indicateurs de suivi

- Nombre de bénéficiaires
- Nombre d'options d'achat levées
- Part modale des déplacements quotidiens en vélo

4.

4.4.4. Action 8 : Distribuer des équipements de sécurité à la population

Objectifs & Description de l'action

La sécurité à vélo est un volet important sur lequel la CC des Campagnes de l'Artois souhaite agir.

Les équipements de sécurité à vélo sont souvent sous-estimés par les usagers. Or, il est essentiel de voir et d'être vu. C'est pour cela que l'article R313 du Code de la route rend obligatoire les dispositifs d'éclairages sur les vélos.

Le casque quant à lui n'est pas un équipement de sécurité obligatoire, au sens réglementaire. Cependant, il représente le moyen le plus sûr d'être protégé en cas de chute ou de collision ; En effet, les blessures dues à un choc sur le crâne sont la première cause de décès chez les cyclistes (source : sécurité-routière.gov).

La sécurité des cyclistes est un enjeu prioritaire dans les territoires ruraux. En effet, un bilan datant de 2022 réalisé par l'Observatoire national interministériel de la sécurité routière, révèle qu'il y a plus d'accident mortels à vélo dans les territoires des EPCI de moins de 100 000 habitants.

Par le biais de cette action la CCCA financera l'achat de petits équipements de sécurité, tels que des casques, des gilets jaunes, des lumières, des sonnettes, etc...

Les communes du territoire pourront être chargées de la distribution de ces équipements auprès de la population.

Cette action pourrait également intervenir en lien avec l'action 9. En effet la CC des Campagnes de l'Artois pourrait financer des gilets fluorescents adaptés aux publics scolaires, afin d'assurer la sécurité durant les pédibus/vélobus.



Image de la FUD Fédération Française des usagers de la bicyclette (en bleu : les équipements obligatoires ; en vert : les équipements facultatifs)



Acteurs & partenaires à mobiliser



Niveau de priorité & délais de mise en œuvre

4.

<ul style="list-style-type: none">● Communes● Education Nationale● Associations de parents d'élèves	Court terme : premières distributions à prévoir pour 2025/2026
 Estimation financière & dispositifs mobilisables	
Environ 8 000€ par an, à la charge de la CCCA.	
 Eléments complémentaires et de vigilance	 Indicateurs de suivi
<ul style="list-style-type: none">● L'action doit s'accompagner d'une sensibilisation théorique à la pratique du vélo et à l'utilisation des équipements distribués, dans la continuité des actions liées au « Savoir rouler » déjà menées par la CCCA.	<ul style="list-style-type: none">● Nombre d'équipements distribués par typologie

4.

4.4.5. Action 9 : Inciter à la mise en place de pédibus/vélobus et à la sécurisation des sorties scolaires

Objectifs & Description de l'action

Les scolaires représentent un public-cible à part entière dans une politique de mobilité durable : enjeu éducatif, politique de santé publique, aménagement des bourgs autour des écoles...

Concernant le public scolaire, l'action pour générer notamment les initiatives suivantes :

- Sécurisation de la voirie et du stationnement aux abords des écoles (test de dispositifs amovibles permettant de fermer l'accès des abords des écoles aux horaires d'entrée et de sortie des classes, comme dans l'exemple de la photo ci-contre).
- Initiatives de pédibus/vélobus. Ces initiatives de parcours groupé à pied ou à vélo vers l'établissement scolaire peut se faire via des parents d'élèves, ou bien via la commune directement.

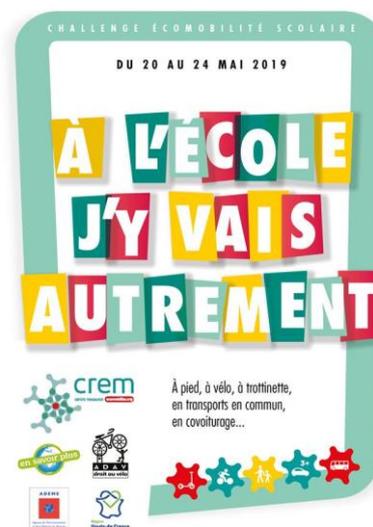
Les actions visant les scolaires ont vocation à être portées par les communes, qui gèrent les écoles élémentaires et ont un contact direct avec le public concerné.

La CCCA intervient en soutien méthodologique et en co-financement de l'action : elle entend être facilitatrice de la démarche notamment en valorisant les retours d'expériences déjà menées sur les territoires. Elle pourra avec les parents d'élèves aider à créer des lignes de pédibus/vélobus et à les expérimenter. La Communauté de Communes pourra accompagner cette démarche en déterminant les parcours les plus adaptés, choisir les points d'arrêts, mettre en place une organisation, réaliser des formations à l'accompagnement d'un groupe d'enfants.

Il s'agit d'une action à adapter au cas par cas, selon la configuration du terrain, et la volonté des acteurs en place.



A titre illustratif : exemple de rue scolaire à Saint-Gilles-Croix-de-Vie (85)



Affiche du challenge écomobilité scolaire « à l'école j'y vais autrement »



Acteurs & partenaires à mobiliser



Niveau de priorité & délais de mise en œuvre

4.

<ul style="list-style-type: none"> ● Communes ● Education Nationale ● Département du Pas-de-Calais (gestion des routes départementales et compétence collèges) ● Région Hauts-de-France (financement d'aménagements cyclables en rabattement vers des points d'arrêt) ● Associations de parents d'élèves ● ADAV 	<p>Court terme : démarrage de l'action dès 2025 si demandes émanant des communes, participation au challenge de l'écomobilité scolaire en octobre 2025</p> <p>Déploiement de l'action au fil des demandes exprimées par les communes et selon instruction des services de la CCCA</p>
<div style="display: flex; align-items: center;">  <p>Estimation financière & dispositifs mobilisables</p> </div>	
<ul style="list-style-type: none"> ● Prise en charge de 5 formations ADAV / an par la CCCA : 1000€ par an ● La mise en œuvre concrète de l'action est à la charge des communes volontaires 	
<div style="display: flex; align-items: center;">  <p>Éléments complémentaires et de vigilance</p> </div>	<div style="display: flex; align-items: center;">  <p>Indicateurs de suivi</p> </div>
<ul style="list-style-type: none"> ● Action très peu standardisable, qui dépend étroitement de la volonté des communes. 	<ul style="list-style-type: none"> ● Liste des communes sur lesquelles un travail a été mené ● Fréquentation des pédibus/vélobus

4.

4.5. Axe 4 : Mobilités solidaires et aménagement des services à la population

Axe 4	Enjeux & Objectifs de l'axe
<p data-bbox="325 539 414 568">Actions</p> <p data-bbox="201 593 536 694">Action 10 Expérimenter des services itinérants</p> <p data-bbox="201 719 529 819">Action 11 Encourager la création d'un transport solidaire associatif</p> <p data-bbox="201 844 488 969">Action 12 Expérimenter le partage intergénérationnel de véhicules</p>	<p data-bbox="595 535 687 564">Enjeux :</p> <ul data-bbox="643 575 1329 672" style="list-style-type: none">✓ Limiter l'isolement des personnes dépendantes ou en incapacité de se déplacer par ses propres moyens✓ Rationaliser les besoins en déplacement sur le territoire <p data-bbox="595 723 715 752">Objectifs :</p> <ul data-bbox="643 763 1430 907" style="list-style-type: none">✓ Renforcement de l'accompagnement social à la mobilité via le développement d'un transport solidaire✓ Favoriser la solidarité intergénérationnelle✓ Aménager les services de manière vertueuse

4.

4.5.1. Action 10 : Expérimenter des services itinérants

Objectifs & Description de l'action	
<p>La démobilité consiste à aménager les services afin que la population n'ait plus à se déplacer systématiquement.</p> <p>Cela suit le modèle des commerces itinérants, appliqués à certains services.</p> <p>La CCCA entend favoriser cette dynamique selon les opportunités présentées, en proposant notamment un soutien méthodologique pour obtenir des subventions.</p>	 <p>Le Camion bleu à Aubry Permanence de France Services pour vos démarches administratives 14 février 2024, 13 mars 2024 RUE DE LA CORDERIE AUBRY</p>
	 <p>Le Camion bleu à Cuincy Permanence de France Services pour vos démarches administratives 15 février 2024, 14 mars 2024 PLACE DORDAIN CUINCY</p>
	 <p>Le Camion bleu à Douai Permanence de France Services pour vos démarches administratives 05 février 2024, 04 mars 2024 PLACE DE LA CONVIVIALITÉ DOUAI</p>
	<p><i>Exemple illustratif : le camion France Services dans le Département du Nord</i></p>

 <p>Acteurs & partenaires à mobiliser</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Prescripteurs sociaux ● Communes ● Maison France Services 	 <p>Niveau de priorité & délais de mise en œuvre</p> <p>Moyen à long terme, selon les opportunités présentées</p>
 <p>Estimation financière & dispositifs mobilisables</p> <ul style="list-style-type: none"> ● A définir selon opportunités. En raison de son caractère peu définissable par avance, aucun coût direct pour la CCCA n'est associé à cette action. 	
 <p>Éléments complémentaires et de vigilance</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Action très peu standardisable, qui nécessite une réelle étude d'opportunité. 	 <p>Indicateurs de suivi</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Nombre de projets favorisant la démobilité soutenus par la CCCA

4.5.2. Action 11 : Encourager la création d'un transport solidaire associatif

Objectifs & Description de l'action

Un transport solidaire permet la mise en relation de conducteurs bénévoles et de passagers pour aider ces derniers dans leurs déplacements quotidiens en contrepartie d'une indemnité kilométrique (plafonnée par décret à 0,35€ par kilomètre).

Au-delà d'un service de transport, il s'agit avant tout d'une action sociale : créer du lien social, proposer un accompagnement.

Contrairement au TAD, il ne s'agit pas d'un service public (il ne donne donc lieu à aucune obligation contractuelle) mais d'un service associatif, pouvant être soutenu matériellement ou financièrement par la collectivité. Par ailleurs, il n'oblige pas à se cantonner aux frontières de l'EPCI.

Les bénéficiaires du transport solidaire payent un dédommagement au conducteur qui utilise son véhicule personnel et son temps libre.

Le portage associatif de l'action, basé sur le bénévolat, la rend très vertueuse sur le plan économique, tout en rendant un service très concret à des citoyens en difficulté sociale ou physique.

Concrètement la CCCA entend œuvrer au déploiement de ce type de solution sur son territoire :

- En lançant un appel à manifestation d'intérêt pour la mise en place d'un service de transport solidaire,
- En participant au recrutement et à la formation de bénévoles via ses différents canaux de communication, puis en participant au renouvellement régulier du vivier de bénévoles, indispensable à la pérennité de l'association, via des événements fédérateurs (organisation de temps conviviaux, présence à des événements culturels et festifs importants du territoire, etc).
- En soutenant logistiquement, et si nécessaire financièrement, l'association en charge du service une fois ce dernier créé (mise à disposition de salles, aide à la gestion des réservations...)

LE DEPLACEMENT SOLIDAIRE en Vendée Grand Littoral.

**DES BÉNÉVOLES VOUS ACCOMPAGNENT
POUR VOS RENDEZ-VOUS**



Vendée
Grand
Littoral



Maison France Services
02 44 41 80 30
www.vendeegrandlittoral.fr

A titre illustratif : support de communication de l'association Déplacement Solidaire sur le territoire de la CC Vendée Grand Littoral (85)

4.

<p>La mise en œuvre peut se faire via le FJEP, ou via d'autres dispositifs, type Croix Rouge Mobilité par exemple.</p>	
 <p>Acteurs & partenaires à mobiliser</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Tissu associatif ● Communes ● FJEP 	 <p>Niveau de priorité & délais de mise en œuvre</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Court terme : recherche de bénévoles (communication CCCA et communes) ● Moyen à long terme : mise en œuvre du service
 <p>Estimation financière & dispositifs mobilisables</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 5k€ par an en complément des 20k€ déjà attribués au FJEP, afin de prendre en charge au moins partiellement le dédommagement des bénévoles 	
 <p>Éléments complémentaires et de vigilance</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Complémentarité à bien déterminer avec le service actuel du FJEP et le futur TAD ● Le format associatif basé sur le bénévolat peut nuire à la pérennisation du service (essoufflement) ● Le dédommagement des bénévoles est plafonné légalement à 0,35€ par kilomètre. Ce dédommagement peut être pris en charge par la CCCA. 	 <p>Indicateurs de suivi</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Nombre de bénéficiaires ● Nombre de bénévoles ● Nombre de trajets réalisés ● Nombre de kilomètres parcourus

4.

4.5.3. Action 12 : Expérimenter le partage intergénérationnel de véhicules

Objectifs & Description de l'action

Un certain nombre de seniors, pour des raisons diverses, ne se servent plus ou peu de leur véhicule personnel.

A contrario, de plus en plus de jeunes ont du mal à acquérir un véhicule, en raison d'une forte hausse du marché y compris en occasion.

La CCCA peut soutenir des initiatives visant à un partage intergénérationnel des véhicules : mise à disposition du véhicule par le senior, en échange de services rendus.

	Acteurs & partenaires à mobiliser		Niveau de priorité & délais de mise en œuvre
<ul style="list-style-type: none">● Tissu associatif● Communes● Habitants		Moyen à long terme : selon les possibilités de réalisation du service et les volontés exprimées	
	Estimation financière & dispositifs mobilisables		
La somme de 1000€ par an est fléchée afin d'aider à l'avancement du projet (communication et évènementiel, notamment).			
	Éléments complémentaires et de vigilance		Indicateurs de suivi
<ul style="list-style-type: none">● Projet très expérimental, dont le cadre juridique reste à définir, et notamment la question de l'assurance du véhicule● Appétence des concernés pour l'action inconnue		<ul style="list-style-type: none">● Nombre de personnes touchées	

4.

4.6. Axe transversal : Plan de communication et événements de sensibilisation

Axe transversal	Enjeux & Objectifs de l'axe
<p data-bbox="331 539 408 568">Action</p> <p data-bbox="201 591 316 620">Action 13</p> <p data-bbox="201 631 536 757">Elaborer un Plan de communication et organiser des événements de sensibilisation</p>	<p data-bbox="596 501 687 530">Enjeux :</p> <ul data-bbox="644 542 1426 835" style="list-style-type: none"><li data-bbox="644 542 1426 723">✓ Toute offre de mobilité ne peut être efficiente si les usagers ne disposent pas de toutes les informations nécessaires. Elaborer un plan de communication permet de diffuser les informations et d'être présents auprès de l'ensemble des publics pouvant être amenés à se déplacer sur le territoire.<li data-bbox="644 730 1426 835">✓ Organiser des événements de sensibilisation permet d'accélérer la diffusion de l'information et de toucher les publics-cibles par d'autres canaux. <p data-bbox="596 891 715 920">Objectifs :</p> <ul data-bbox="644 931 1426 1137" style="list-style-type: none"><li data-bbox="644 931 1426 992">✓ Promouvoir les actions en faveur de la mobilité des personnes sur le territoire<li data-bbox="644 999 1426 1059">✓ Développer une véritable « culture mobilité » dans les Campagnes de l'Artois<li data-bbox="644 1066 1426 1137">✓ Communiquer sur les bénéfices directs des actions pour les habitants (pouvoir d'achat, santé, environnement...)

4.

4.6.1. Action 13 : Elaborer un Plan de communication et organiser des évènements de sensibilisation

Objectifs & Description de l'action	
<p>Elaborer un plan de communication et organiser des évènements de sensibilisation permet de diffuser les informations, d'être présents auprès de l'ensemble des publics pouvant être amenés à se déplacer sur le territoire et d'améliorer l'efficience de l'offre.</p> <p>La CCCA doit s'assurer que les actions qu'elle entreprend en faveur de la mobilité de ses habitants soit diffusée et atteigne les publics ciblés par ses actions, faute de quoi les investissements consentis ne seront pas optimisés.</p> <p>En fonction de la volumétrie souhaitée, l'action pourra être réalisée en interne (service communication) ou confiée à un prestataire.</p> <p>Un effort particulier sera mené au lancement des différentes actions, via l'édition d'un guide sur la mobilité : rappel sur les offres régionales, les services proposés par le FJEP, le déploiement du TAD, etc.</p>	 <p><i>A titre illustratif : Guide de la Mobilité élaboré par la CC du Thouarsais (79)</i></p>

	Acteurs & partenaires à mobiliser		Niveau de priorité & délais de mise en œuvre
<ul style="list-style-type: none"> ● Partenaires institutionnels ● Médias locaux ● Sous réserve : prestataire privé spécialisé 		<p>Court terme : concomitant au lancement des premières actions, participation au challenge de l'écomobilité scolaire en octobre 2024</p> <p>Moyen et long terme : actualisations régulières</p>	
	Estimation financière & dispositifs mobilisables		
<p>20k€ la première année pour l'édition d'un guide 10k€ les années suivantes</p>			
	Éléments complémentaires et de vigilance		Indicateurs de suivi
<ul style="list-style-type: none"> ● Fort besoin de mobilisation des partenaires et notamment des communes ● Besoin d'un travail régulier d'actualisation ● A adapter aux différents publics visés 		<ul style="list-style-type: none"> ● Interactions sur les réseaux sociaux 	

4.

4.7. Synthèse du plan d'actions

Le tableau ci-dessous récapitule les actions présentées ci-avant, en précisant leur niveau de priorité (1 = court terme ; 2 = moyen à long terme), et le coût (en milliers d'€) pour la collectivité durant les trois premières années. Ce coût ne prend pas en compte d'éventuelles recettes de service, ni d'éventuelles subventions, qui seront recherchées par la CCCA autant que possible.

AXE	N°	ACTION	Niveau de priorité	2025	2026	2027
1	1	Améliorer les transports régionaux	1	0	0	0
	2	Mise en place d'un système de TAD	1	80	80	80
2	3	Adhésion à Pass Pass Covoiturage et communiquer auprès des employeurs	1	0	0	0
	4	Expérimenter un système d'autopartage	2	0	20	40
3	5	Elaborer un Schéma Directeur Cyclable	1	30	0	0
	6	Poursuivre la subvention à l'achat de VAE pour les ménages	1	40	40	40
	7	Expérimenter un service de location courte ou longue durée	2	0	15	30
	8	Distribuer des équipements de sécurité à la population	1	8	8	8
	9	Inciter à la mise en place de pédibus/vélobus et à la sécurisation des sorties d'établissements scolaires	1	1	1	1
4	10	Expérimenter des services itinérants	2	Selon opportunités		
	11	Encourager la création d'un transport solidaire associatif	1	20	25	25
	12	Expérimenter le partage intergénérationnel de véhicules	2	1	1	1
Développer un plan de communication			1	20	10	10
				200k€	200k€	235k€

13 actions en faveur de la mobilité durable sur le territoire de la CC des Campagnes de l'Artois, au service d'un développement territorial et du pouvoir d'achat des habitants.

5.

5. CONSULTATION DES ACTEURS INSTITUTIONNELS ET DU PUBLIC

5.1. Principes de la consultation

La Loi d'Orientation des Mobilités encadre la consultation obligatoire des acteurs institutionnels et du public selon les modalités présentées ci-après.

SOUMISSION POUR AVIS

« Le projet de plan arrêté par l'organe délibérant de l'autorité organisatrice de la mobilité est soumis, pour avis, aux conseils municipaux, départementaux et régionaux concernés » (Code des transports, L1214)

- Envoi du PMS : au Conseil Régional, au Conseil Départemental, aux Conseils municipaux (et aux AOM limitrophes préconisé)
- Retour : favorable / défavorable / observation (NB: l'absence de retour au-delà des 3 mois vaut avis favorable).

PARTICIPATION DU PUBLIC

« Le projet de plan, assorti des avis ainsi recueillis, est ensuite soumis à une procédure de participation du public » (Code des transports, L1214)

- Mise à disposition du public : par voie électronique (papier à la demande) 21 jours minimum
- Retour : observations / propositions à retourner par voie électronique ou papier
- Synthèse des observations et prise en compte : nécessaire avant l'adoption, publication électronique pendant 3 mois

ADOPTION DU PLAN DE MOBILITE SIMPLIFIE

« Eventuellement modifié pour tenir compte des avis recueillis et des résultats de la participation du public, le plan est arrêté par l'organe délibérant de l'autorité organisatrice de la mobilité » (Code des transports, L1214)

- Consultation du Comité des partenaires

5.2. Synthèse des avis recueillis

La synthèse des avis recueillis sera annexée au présent document suite à la période de consultation obligatoire, avant le vote définitif du Plan de Mobilité Simplifié par le conseil communautaire de la CC des Campagnes de l'Artois.