

Contributions du public pour le PDMS

Numéro de la contribution	Contribution	réponse à la contribution
1	Notre position géographique , à la croisée de trois intercomm. ,multiplie les liens et les besoins. Notre commune est un point de passage important pour le trafic journalier au delà des besoins plus ordinaires des habitants. L'attractivité -travail-santé-alimentation- implique des déplacements éclatés.	Le PDMS et les actions qui en découlent permettront de répondre aux enjeux de mobilité tout en s'adaptant aux spécificités de chaque territoire.
2	Il faudrait un site ou une application dédié au covoiturage, et que chaque village puisse être concerné. Il n'est pas utile d'y construire une aire spécifique comme à Avesnes (ce qui coûte trop cher), on peut toujours se garer quelque part dans un village et c'est discret. Quant au transport en bus, il faudrait développer l'information des trajets !	Une application de covoiturage, Pass Pass Covoiturage, est déjà en place. Il s'agit d'une plateforme dédiée aux trajets de courte distance, gérée par Hauts-de-France Mobilités. La Communauté de Communes envisage de créer une communauté pour faciliter la mise en relation des usagers du territoire et encourager la pratique du covoiturage. Concernant les infrastructures, le département travaille au développement des aires de covoiturage pour répondre aux besoins croissants. À l'échelle locale, une étude pourra être menée afin d'identifier les attentes des habitants et d'optimiser l'implantation des espaces de stationnement dédiés. Par ailleurs, des discussions sont en cours sur l'adaptation de l'offre de transports publics aux besoins des usagers. Une campagne de communication renforcera les actions déjà mises en place pour promouvoir ces initiatives.
3	Sur notre territoire rural, il manque des bornes de recharge pour véhicules électriques. Même si nous avons pour la plupart la chance de bénéficier d'un garage et d'une prise, il peut arriver qu'un rechargement rapide soit espéré. Cela pourrait également attirer plus d'aventuriers dans nos campagnes. Une borne par mairie serait top. Concernant les lignes de bus, celles ci ne sont pas adaptées. Pour l'aller cela pourrait convenir mais pas de retour avant 18h25 sur Arras ce qui implique 19h à la maison pour quelqu'un qui fait 35h/s en bureau et qui termine vers 17h c'est impensable. Et pauvres étudiants qui peuvent terminer à 15-16h. Ces bus ne sont jamais remplis, pourquoi ne pas faire tourner des 9-11 places type fourgon plus souvent et avec une consommation de carburant plus légère qu'un gros bus de je ne sais combien de place pour quelques étudiants.. La subvention VAE à limiter pour un petit nombre de km pour le trajet domicile-travail car pour 20km sur routes départementales c'est dangereux ..	Le déploiement des bornes de recharge électrique relève de la compétence communale et n'a pas été intégré au PDMS, notamment parce qu'une étude d'Avère France indique que 90 % des utilisateurs de véhicules électriques et hybrides rechargeables se rechargent à domicile ou sur leur lieu de travail. Cependant, la réglementation en vigueur facilite désormais le développement des bornes publiques, ouvrant ainsi la voie à une couverture plus étendue du territoire. Par ailleurs, une réflexion sera menée avec la Région dans le cadre du lancement d'un nouveau marché pour les lignes de bus. Cet échange permettra d'envisager l'adaptation, dans la limite du possible, de l'offre de transport aux besoins des habitants, en ajustant les horaires et fréquences de passage pour une meilleure accessibilité et efficacité du service.
4	Développer les passages des bus au moins jusqu'à la zone commerciale de Duisans/Arras Auchan. Ensuite, le relais est possible avec le réseau urbain. (A l'image du TAD pour les ruraux de la CUA). Développer les pistes cyclables. Habitant Agnez-les-duisans et travaillant à Arras, dangerosité sur le trajet à vélo. Développer aussi peut être le trajet vers la gare de Maroeuil.	Un service de transport à la demande est actuellement en cours de mise en œuvre et devrait voir le jour courant été 2025. Il répondra à de nombreuses attentes, notamment celles évoquées, en proposant des solutions de dépôt adaptées : aux portes d'Arras, à proximité du moyen de transport le plus proche (gare, premier arrêt desservant les pôles d'attractivité environnants), facilitant ainsi la mobilité sur l'ensemble du territoire. Concernant les pistes cyclables, l'objectif n'est pas de créer de nouvelles infrastructures, mais de trouver des alternatives sécurisées à moindre coût. À ce titre, le déploiement du réseau "points-nœuds" par le département pourrait constituer une solution efficace pour améliorer les itinéraires cyclables et répondre aux besoins de mobilité douce.
5	Bonjour, je suis résidente depuis 4 ans dans la commune de Duisans. je suis famille d'accueil d'adolescents qui ont besoin de bouger régulièrement, rencontrer leurs amis, faire du shopping malheureusement c'est très compliqué surtout très dangereux de se rendre au centre commerciale Auchan, pas de bus, pas de trottoirs, pas de bandes cyclables. Un autre problème, Je ne comprends pas pourquoi il n'y a pas de transports scolaires pour se rendre au lycée Savary un minimum un le matin et un pour le retour du soir comme il existe pour les collégiens se rendre au collège Diderot. Je sais bien que nous ne faisons pas parti de la communauté de commune de Arras mais est ce que le sécurité de nos enfants doit avoir des frontières attendons nous un drame sur cette route D939 du carrefour Poitou jusqu'aux commerces zone de Duisans Pensez vous qu'un jour nous verrons une mise en place de trottoirs . Merci pour votre réponse Mad Joseph	Nous avons bien pris en compte votre remarque, mais la problématique concernant les transports scolaires ne relève malheureusement pas de nos compétences. Il sera toutefois essentiel de s'adresser aux personnes et instances concernées afin de faire remonter cette problématique et d'encourager une réflexion sur les solutions possibles.
6	Pas assez de liaison entre les villages et les villes notamment arras Pas de moyen mis à disposition pour les personnes ne pouvant pas conduire Plus de taxi solidaire avec des critères élargis	Un service de transport à la demande est actuellement en cours de mise en œuvre et devrait voir le jour courant été 2025. Il répondra à de nombreuses attentes, notamment celles évoquées, en proposant des solutions adaptées à tous les publics (personnes âgées, PMR,...), facilitant ainsi la mobilité sur l'ensemble du territoire.
7	Il serait indispensable de créer un service à la demande pour emmener à Arras des personnes n'ayant pas de voiture personnelle ou ne souhaitant pas la prendre (déplacement éventuellement en train pour plusieurs jours par exemple). Les offres de transports sur Berles au Bois sont totalement insuffisantes car faites plutôt pour des lycéens ou actifs. Aucune solution mi-matinée ou mi-après midi. Je me réfère aux facilités offertes aux Communes ayant opté pour la Communauté de Communes d'Arras...i.e Basseux ou Rivière.	Un service de transport à la demande est actuellement en cours de mise en œuvre et devrait voir le jour courant été 2025. Il répondra à de nombreuses attentes, notamment celles évoquées, en proposant des solutions adaptées à tous les publics (personnes âgées, PMR,...), facilitant ainsi la mobilité sur l'ensemble du territoire.
8	Ce PMS est un projet ambitieux et très valorisant pour notre territoire. J'apporterai un avis citoyen sur la mobilité piétonne peu abordée dans les mobilités actives de l'axe 3 et pouvant être associée aux actions 5 et 9 du PMS de la CCCA. La continuité des itinéraires piétons inter bourgs et villages (exemple de la D339 ; les aménagements piétonniers intervillages sont peu praticables ou inexistantes). Associer le vélo et la marche sans que l'un empiète sur l'autre ; vitesse vélo et sécurité des piétons à anticiper dans les aménagements. (des exemples constatés d'interférences vélos/piétons au niveau de la voie verte Dainville- Saulty). Déplacements de scolaires et extrascolaires entre villages proches ; initiative de pédibus peut être valorisée au regard de la continuité des itinéraires praticables piétons et vélos. Les activités de randonnées (loisirs et sport, associées aussi à l'attractivité du tourisme du territoire) doivent être renforcées et mieux prises en compte ; des circuits mieux préservés pour leur accessibilité avec un entretien régulier (exemple, au niveau du département, le GR 121 traversant notre territoire est une référence de chemin de randonnée à préserver dans ses aménagements et entretiens).	Cet aspect piéton et cyclo sera abordé plus en détail dans un schéma directeur des modes actifs, qui permettra d'identifier les enjeux, de mettre en avant les besoins et d'y apporter des réponses adaptées.
9	Les transports en communs pourraient être une solution s'ils étaient plus présents et plus réguliers au niveau des tranches horaires. Cela pourrait servir à nos jeunes qui à la campagne passent le permis et doivent se déplacer systématiquement en voiture pour les loisirs et rdv. Les plus âgés doivent également utiliser un mode de transport personnel pour se rendre au travail ou déposer leurs enfants. Le territoire est riche d'associations sportives et culturelles, les passages de transports plus réguliers et présents le mercredi permettrait leur utilisation pour se déplacer vers les différents lieux d'activités sans devoir utiliser des dizaines de voitures pour se rendre à un même lieu. Le covoiturage existe déjà mais n'est pas encore dans les mœurs car il nécessite la confiance, la connaissance de l'autre, se sentir redevable... Peut être permettre des aides aux associations lorsqu'une sortie à lieu favorisant l'utilisation d'un transport dit plus propre... plutôt que de donner le lieu de rdv et que chacun s'y rende par ses propres moyens. En ce qui concerne le lien social, des bus réguliers pour permettre aux personnes âgées de se déplacer sur le territoire, participer aux activités, rendre visite, se rendre aux consultations médicales... serait intéressant. La prise de conscience de changer les habitudes quant à l'environnement est je pense déjà prise depuis un moment mais les moyens de le faire ne sont pas présents. Changer de véhicule n'est pas toujours possible, si nous étudions bien les choses, les véhicules électriques amènent d'autres pollutions qui ne sont pas traitées en amont et qui nous mèneront également vers d'autres soucis écologiques...	Sur la question des transports en commun, votre constat est tout à fait pertinent : leur faible présence et leur manque de régularité rendent difficile leur adoption, surtout en milieu rural. Le plan d'action met en avant une réflexion avec la Région dans le cadre du renouvellement du marché pour les lignes de bus. Cet échange permettra d'envisager dans la mesure du possible, l'adaptation de l'offre de transport aux besoins des habitants, en ajustant les horaires et fréquences de passage pour une meilleure accessibilité et efficacité du service. De même un service de transport à la demande est actuellement en cours de mise en œuvre et devrait voir le jour courant été 2025. Il répondra à de nombreuses attentes, notamment celles évoquées, en proposant des solutions adaptées à tous les publics. Le covoiturage est une alternative intéressante, mais comme vous le soulignez, il peine encore à s'imposer, souvent par manque de confiance ou d'organisation. Une application de covoiturage, Pass Pass Covoiturage, est déjà en place. Il s'agit d'une plateforme dédiée aux trajets de courte distance, gérée par Hauts-de-France Mobilités. La communauté de communes envisage de créer une communauté Campagnes Artois pour faciliter la mise en relation des usagers du territoire et encourager la pratique du covoiturage. Il est vrai que la prise de conscience environnementale progresse, mais elle est encore loin d'être ancrée. Les habitudes de déplacement sont profondément ancrées et évoluent lentement. Concernant les véhicules électriques, il est souvent avancé qu'ils posent d'autres problèmes environnementaux, notamment liés à la production des batteries. Cependant, si l'on compare l'ensemble du cycle de vie d'un véhicule, une voiture électrique reste moins polluante qu'un véhicule thermique en raison de l'absence d'émissions directes et d'un impact global réduit sur la durée d'utilisation.
10	L'axe 2 de ce plan donne une importance aux modes doux comme le déplacement à vélo. Or, dans les grosses communes que sont Aubigny en Artois et Avesnes le Comte, on peut très vite se rendre compte qu'il est impossible de se déplacer en vélo du fait de l'importance des poids lourds sur les routes qui traversent les centres villes. Des interdictions vis-à-vis de ces engins devraient être appliquées afin de laisser la population et surtout les jeunes se déplacer aisément et en toute sécurité. Des routes plus importantes existent pour éviter le passage des camions dans les centres villes. Même si ces interdictions incombent au département, il n'est pas inutile et vain de signaler la dangerosité des routes.	Nous avons bien pris en compte votre remarque, mais ce sujet ne relève malheureusement pas de nos compétences. Il sera toutefois essentiel de s'adresser aux personnes et instances concernées afin de faire remonter cette problématique et d'encourager une réflexion sur les solutions possibles.
11	[contribution papier] Voir si possibilité d'un « parking covoiturage » dimensionné à l'axe Pas en Artois/ Monchy/ Berles au Bois via Arras tout au moins après enquête du public et habitants concernés par l'axe.	Le département mène actuellement une étude afin d'actualiser le schéma départemental des aires de covoiturage. Dans ce cadre, plusieurs aires ont déjà été identifiées afin de mieux répondre aux besoins des usagers et d'améliorer l'offre de mobilité sur le territoire.