Groupe espelia

tecurbis

Le conseil technique indépendant

Hauts-de-France Mobilités

Pôle métropolitain Artois Douaisis

SEPTEMBRE 2023

Diagnostic mobilité – Communauté de Communes des Campagnes de l'Artois

Campagnes de l'Artois Communauté de Communes

tecurbis

01

Contexte et enjeux de la mission

Contexte

La Communauté de Communes des Campagnes de l'Artois (CCCA) a été créée en 2017, à la suite de la fusion de plusieurs EPCI. Située à l'Est de l'Artois et faisant partie du département du Pas-de-Calais (62), la CCCA est entourée de plusieurs polarités : Arras à l'Est, Béthune au Nord, Albert au Sud et St-Pol-sur-Ternoise à l'Ouest.

Avec 33 162 habitants (INSEE 2020) sur 96 communes, la CCCA compte en moyenne 60 hab/km². C'est en effet un territoire rural très étendu, et majoritairement agricole.

Le territoire compte 7 pôles structurants : Avesnes-le-Comte, Aubigny-en-Artois, Tincques, Pas-en-Artois, Saulty, Bienvillers-au-Bois et Duisans.

Enjeux de mobilité

31% des émissions de gaz à effet de serre en France sont dues aux transports (dont 55% par les véhicules particuliers)

Un contexte de hausse du prix de l'énergie et d'allongement des distances : la mobilité pèse de plus en plus fortement sur le budget des ménages

40% des publics défavorisés renoncent à un emploi par manque de moyen de mobilité et beaucoup d'employeurs hors des métropoles ont du mal à recruter

Une dépendance à la voiture qui se traduit par une difficulté d'accès aux services de proximité et au lien social pour les personnes sans voiture / sans permis / ne pouvant plus conduire

Un enjeu d'attractivité pour les territoires par l'amélioration du cadre de vie.

Des objectifs convergents avec ceux exprimés par la CCCA

Plusieurs documents, transmis par la CCCA, donnent des orientations sur le développement des mobilités sur le territoire. La plupart des documents sont repris dans le corps du présent document pour alimenter le diagnostic.

- Les ambitions du **Projet de territoire** témoignent des enjeux transversaux de la mobilité avec plusieurs objectifs : « Travailler sur la mobilité au sein des zones économiques » (ambition 1) « Lever les freins à la mobilité pour l'accès aux soins » (ambition 4), « Développer la mobilité douce », « Proposer des solutions de mobilité innovantes » (ambition 5) et surtout « Communiquer sur les offres de mobilité »

- L'axe 2 du **SCOTA** : « Être un nœud global et local d'échanges et de flux économiques au cœur des Hauts-de-France »

- Le **PCAET** détaille déjà des fiches actions en matière de mobilité, notamment des actions qui peuvent être portées par la CCCA :
  - Déployer une flotte de véhicules électriques en autopartage sur le territoire
  - Pérenniser le concept du covoiturage de proximité
  - Inciter à la mise en place du télétravail
  - Développer les mobilités douces

NB : le diagnostic du PLUI donne un certain nombre d'information sur le territoire mais date de 2013.

Un diagnostic en concertation avec les acteurs locaux

Réalisation d'un diagnostic complet

- Une visite de terrain le 12 juillet 2023
- Un diagnostic de territoire
- Un diagnostic mobilité

Une concertation auprès des acteurs locaux et des usagers

- 1 enquête en ligne à destination des habitants
- 2 tables rondes avec les élus et les acteurs socio-économiques du territoire
- Des entretiens auprès des acteurs de la mobilité sur le territoire : Région, Département, principaux employeurs, établissements scolaires, associations

Définition d'enjeux qui guideront l'élaboration du PDMS

Les comptes rendus de la concertation sont présentés en annexe.

02

Diagnostic socio-économique

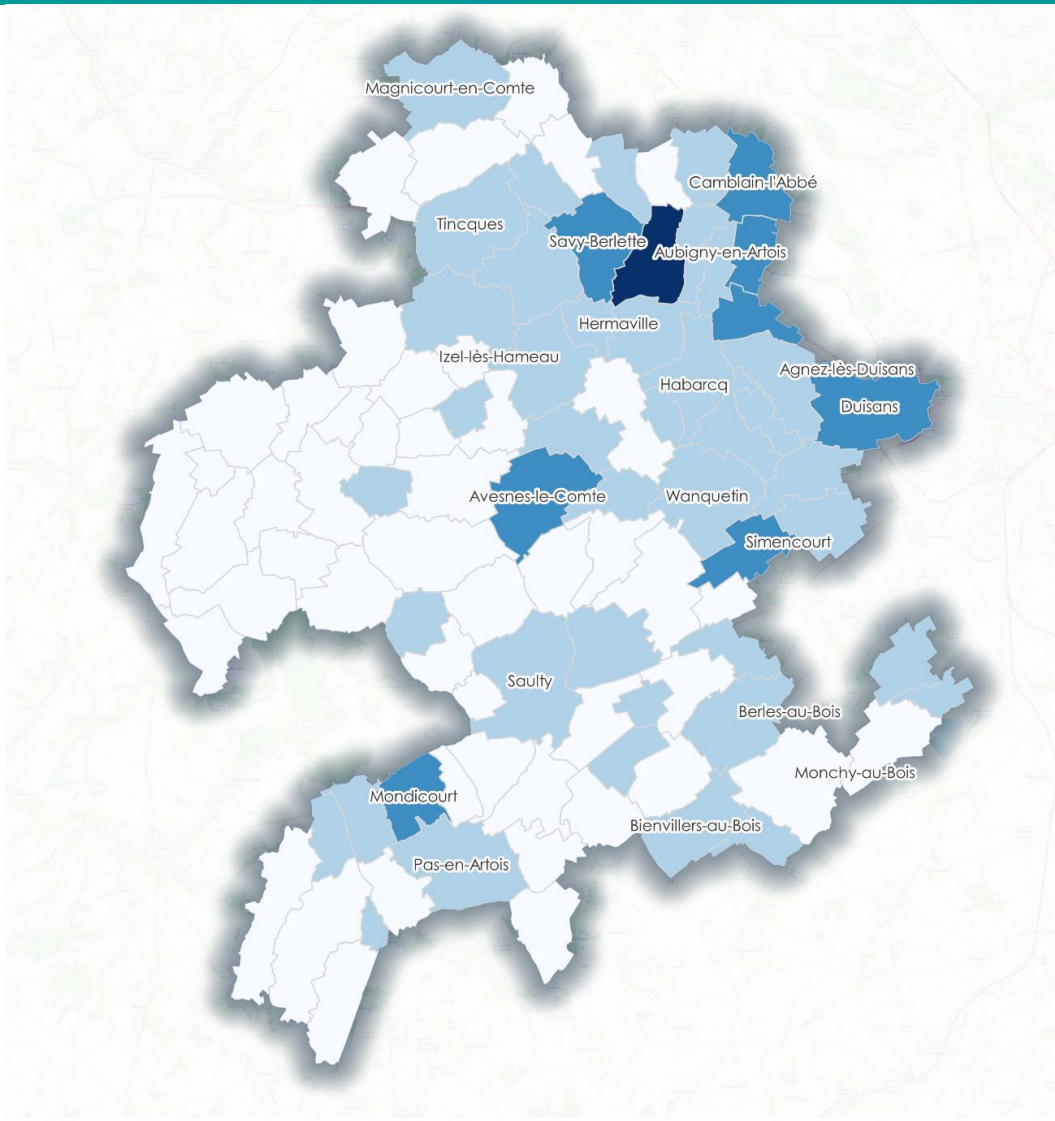
Une frange Est plus densément peuplée

En moyenne, le territoire comprend 60 hab/km² avec des disparités entre les communes. Aubigny-en-Artois compte 235 hab/km² quand Grincourt-lès-Pas en compte 10.

La densité de population augmente selon la proximité à l'aire d'attractivité principale qu'est la Communauté Urbaine d'Arras.

Trois communes comptent plus de 1 000 habitants : Avesnes-le-Comte, Aubigny-en-Artois et Duisans. Au contraire, 1/3 des communes comptent moins de 200 habitants.

Tourné vers la CUA, le territoire reste structuré par des pôles de proximité.

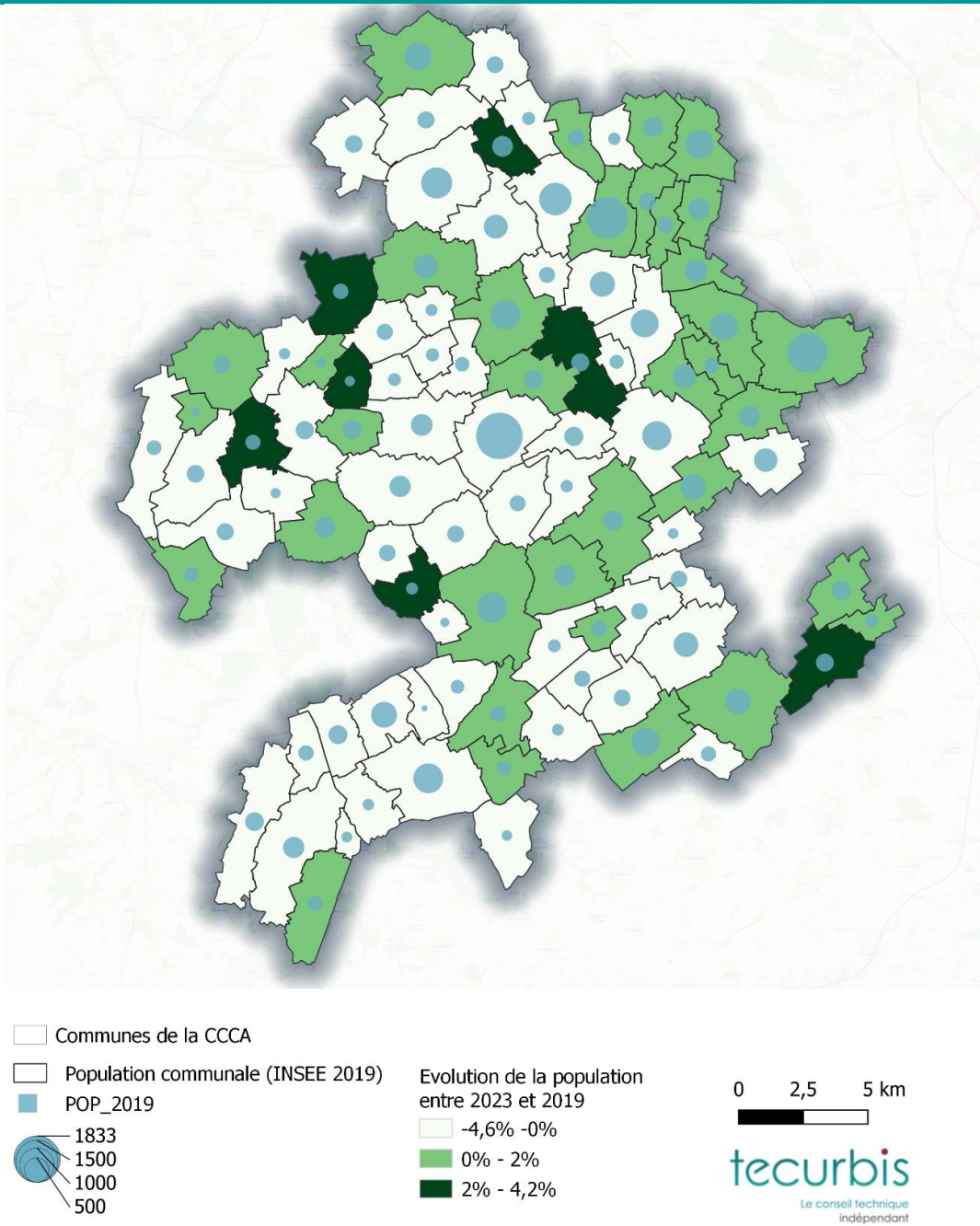


Une démographie qui stagne

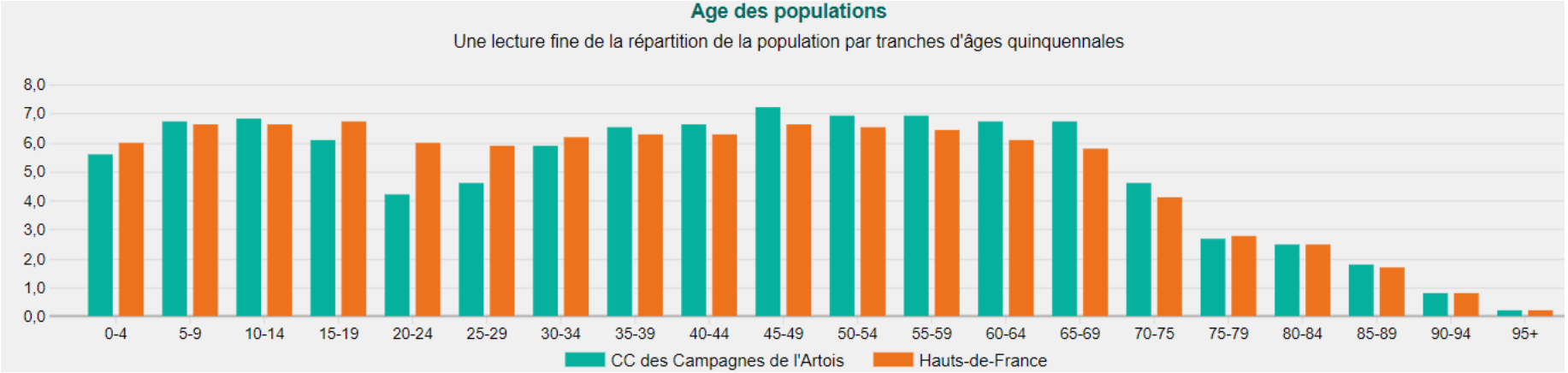
Entre 2013 et 2019, la CCCA a vu sa population diminuer de -0,2%. Là encore, les disparités entre les communes sont nombreuses.

Les communes situées à proximité de la CUA et des principaux axes voient leur population augmenter.

Une évolution démographique contrastée entre les communes.



Des besoins de mobilité à distinguer selon les âges



Les 65 ans et plus représentent 21,3% de la population (pour une moyenne régionale de 20,5%).

La population senior est souvent peu à peu confrontée à une perte d'autonomie et de mobilité, notamment avec la perte de l'usage de la voiture. Elle est donc l'un des publics cibles d'une politique de mobilité dans un territoire rural.

On observe un creux dans la tranche de population 20-24 et 25-29 sur le territoire des Campagnes de l'Artois.

Du fait de l'absence d'usage de la voiture (pas de permis ou pas de véhicule), les jeunes sont une population cible pour le développement de transports en commun ou de mobilités actives. Par ailleurs, les jeunes font face à un enjeu d'accès à l'emploi et à la formation dans les territoires où peu de modes alternatifs à la voiture individuelle sont envisageables.

Des zones d'emploi éclatées

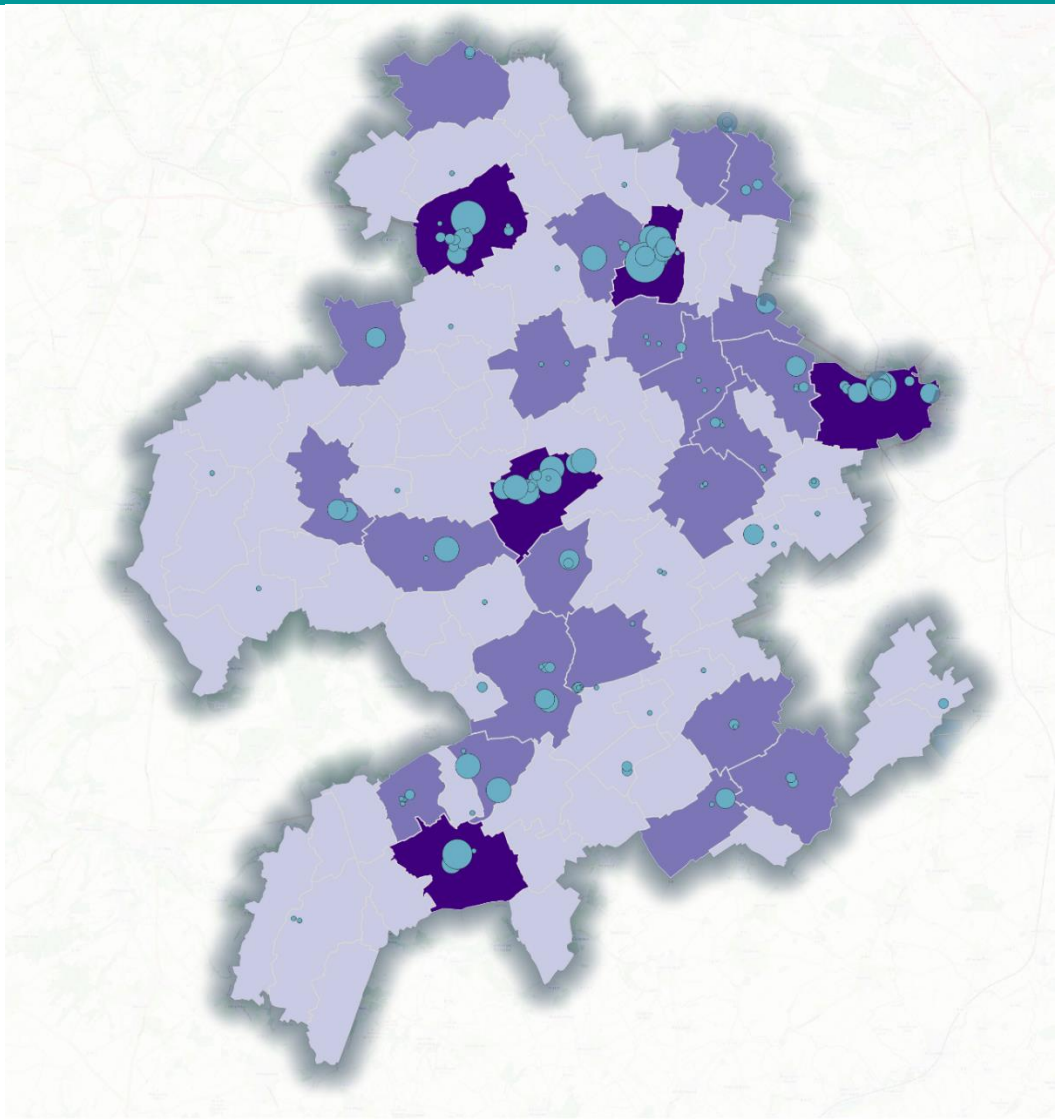
La CCCA compte 7 272 emplois au lieu de travail : 15% à Aubigny-en-Artois, 13% à Avesnes-le-Comte et 9% à Tincques et Duisans.

Les principales entreprises du territoire sont les suivantes :

ETABLISSEMENTS > 200 SALARIES

NOM	EFFECTIF	COMMUNE
Pasquier	250	Aubigny-en-Artois
Mademoiselle Dessert	200	Tincques

L'accessibilité aux zones d'emplois n'est pas évidente en dehors de la voiture (pas de pistes cyclables sécurisées, pas de transports en commun qui correspondent aux horaires de travail…).



Synthèses des entretiens avec les entreprises

Dans le cadre du diagnostic, plusieurs entreprises ont été interrogées. Les comptes rendus sont en annexe.

- Une très grande majorité des salariés viennent en **voiture** sur leur lieu de travail, car il n'y a pas d'alternatives.
- L'utilisation des vélos est anecdotique du fait d'absence de continuités cyclables et d'itinéraires sécurisés.
- Le covoiturage se fait de bouche-à-oreille mais peut-être facilité par les employeurs.

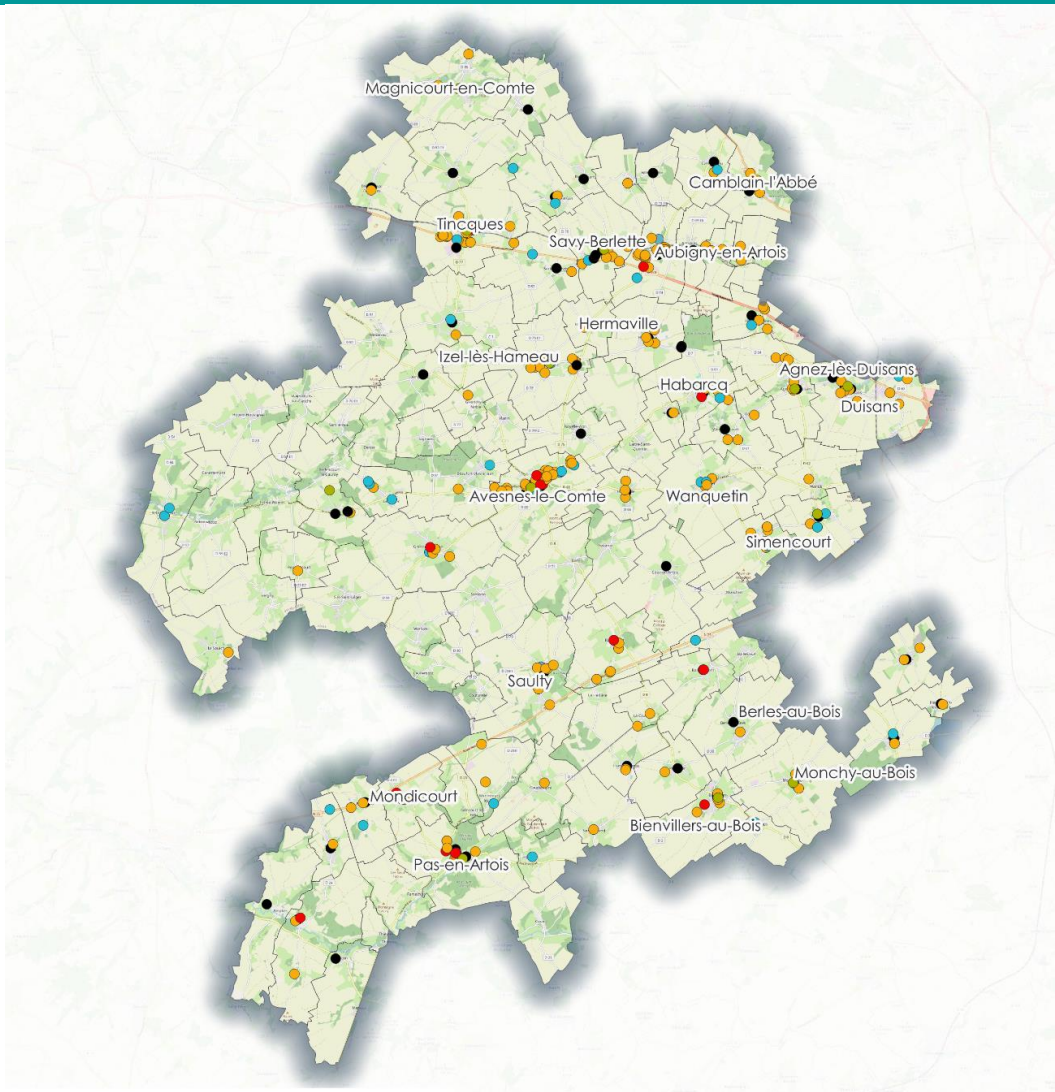
- La mobilité engendre des **enjeux de recrutement** pour certains employeurs car les jeunes ne peuvent pas se rendre sur le site.
- La Maison de l'Emploi et des Métiers travaille aussi bien avec les employeurs et les jeunes sur ces enjeux

Les équipements dans les pôles de proximité

La carte des équipements est révélatrice des logiques d'implantation sur le territoire. On observe une concentration des équipements sur la franche Est à proximité de la CUA et dans les principaux bourgs centres.

Il n'existe néanmoins aucun pôle majeur sur le territoire, et on peut estimer que la population de la CCCA doive se rendre à Arras (ou dans un autre pôle régional) pour avoir accès à des services spécialisés.

L'accès aux équipements et services forme un double enjeu en matière de mobilité. L'absence de centralité majeure implique d'améliorer les liaisons avec les pôles extérieurs et notamment la CUA. Pour autant, les quelques centralités du territoire offrant des services de proximité rendent indispensable l'amélioration de l'accessibilité à ces pôles de proximité depuis les petites communes.



Les logiques de flux domicile-travail

Sur l'ensemble du territoire de la CCCA, un total de 16 688 flux domicile-travail sont comptabilisé sur le territoire (INSEE 2019) :

- 25% de ces flux sont internes, c'est-à-dire des habitants de la CCCA qui travaillent sur le territoire

- 58% des flux sont sortants, c'est-à-dire que un peu moins de 10 mille habitants de la CCCA sortent du territoire pour aller travailler

- 16% des flux sont entrants, c'est-à-dire que la CCCA accueille un peu moins de 3 000 travailleurs habitants à l'extérieur du territoire

Les logiques de flux domicile-travail

Flux internes

Environ la moitié des flux domicile-travail internes à la CCCA sont réalisés au sein d'une commune : la commune de résidence est la même que la commune de travail. C'est notamment significativement le cas à Avesnes-le-Comte (209 flux internes), à Aubigny-en-Artois (114 flux internes), à Tincques (96), à Pas-en-Artois (89) et à Duisans (83).

L'autre moitié des flux internes au territoire ont pour principales destinations Avesnes-le-Comte et Aubigny-en-Artois. La distance moyenne parcourue par les habitants de la CCCA travaillant sur le territoire (mais en dehors de leur commune) est de 7,6km.

FLUX INTERNES > 20

ORIGINE	DESTINATION	FLUX
Avesnes-le-Comte	Aubigny-en-Artois	34
Beaufort-Blavincourt	Avesnes-le-Comte	30
Sus-Saint-Léger	Avesnes-le-Comte	25

NB : ne sont représentés que les flux significatifs (>25)

Les logiques de flux domicile-travail

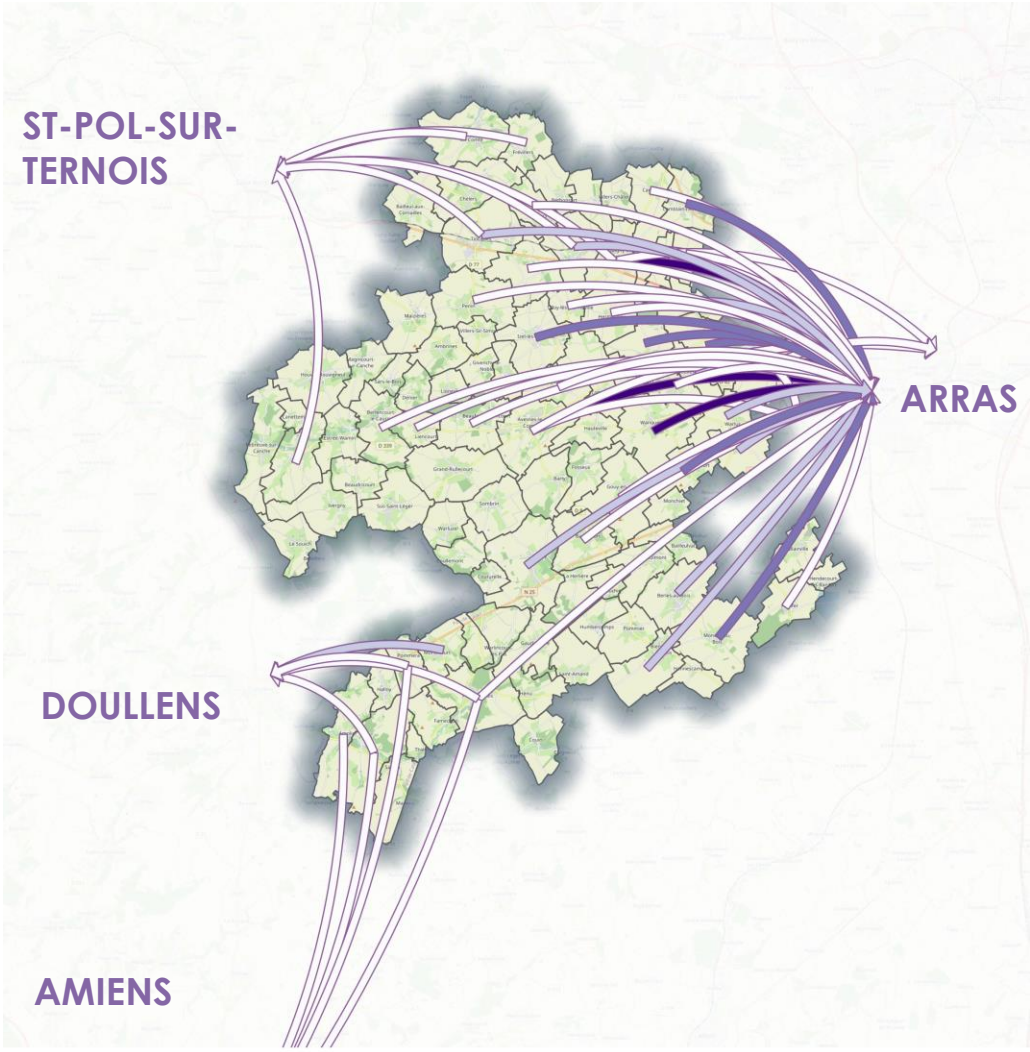
Flux sortants

L'analyse des flux sortants, c'est-à-dire dont le lieu d'habitation se situe dans la CCCA et le lieu de travail à l'extérieur, illustre la forte relation du territoire avec les EPCI limitrophes et notamment la CUA.

La moitié des flux sortants ont pour destination la CUA (4 877 flux). Les autres flux se dirigent vers les EPCI limitrophes : CC du Ternois (9%), la CA Lens Liévin (8%), la CA Béthune Bruay Artois-Lys Romane (5%) et la CC Territoire Nord Picardie (4%). Viennent ensuite, dans des proportions moins importantes, la MEL, la CC du Sud-Artois, la CA d'Hénin-Carvin et la CA Douaisis Agglo.

FLUX SORTANTS > 100

ORIGINE	DESTINATION	FLUX
Duisans	Arras	204
Avesnes-le-Comte	Arras	149
Aubigny-en-Artois	Arras	129
Wanquetin	Arras	100



NB : ne sont représentés que les flux significatifs (>25)

Les logiques de flux domicile-travail

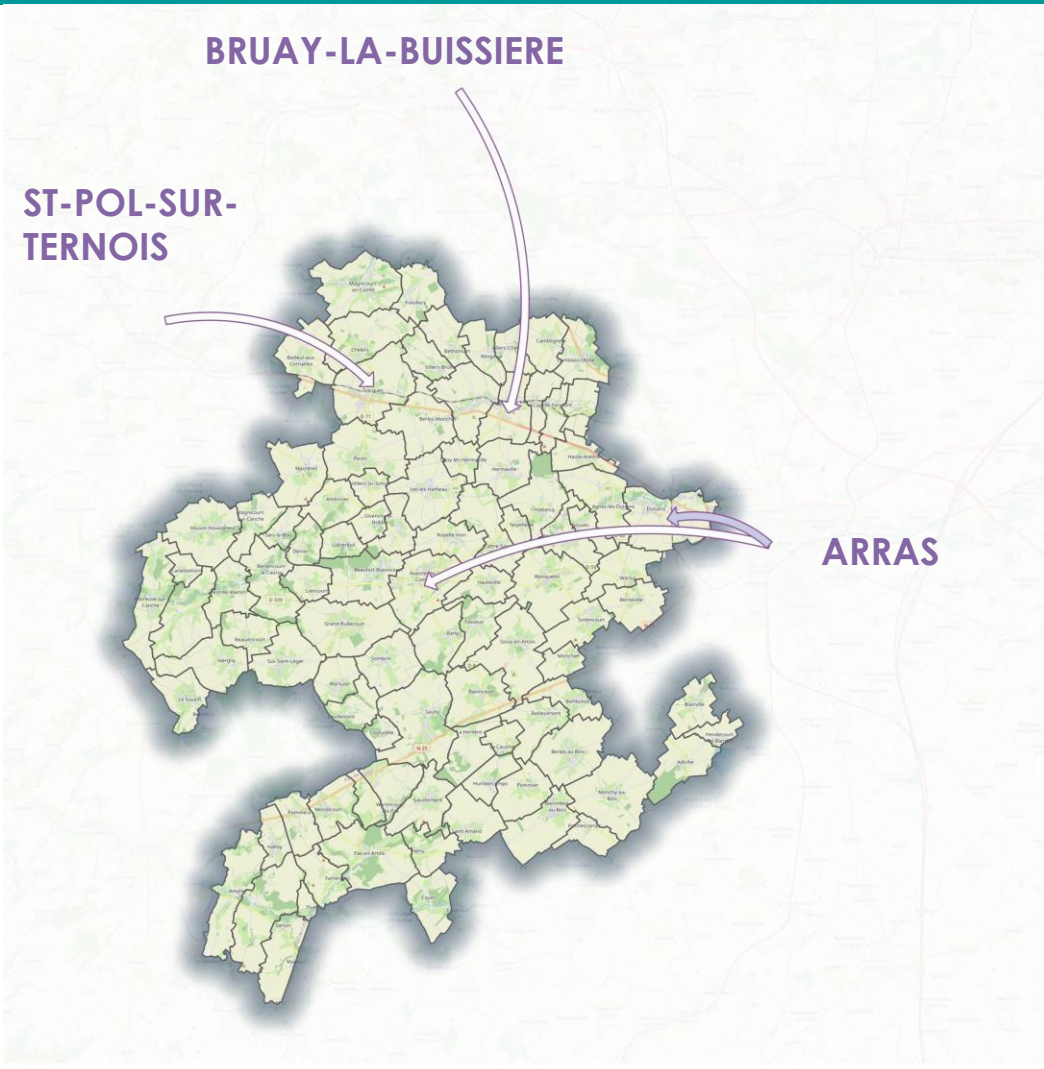
Flux entrants

Les flux entrants, c'est-à-dire dont le lieu d'habitation est situé en dehors du territoire de la CCCA et dont le lieu de travail est une commune de la CCCA, sont moins importants que les flux sortants.

Ces flux ont principalement pour origine la CUA, la CC du Ternois et la CA Béthune Bruay Artois-Lys Romane. Et dans des proportions moindres : la CA de Lens-Lévin, la CC du Sud-Artois et la CC du Territoire Nord Picardie.

FLUX ENTRANTS > 25

ORIGINE	DESTINATION	FLUX
Arras	Duisans	52
Arras	Avesnes-le-Comte	35
Saint-Pol-sur-Ternoise	Tincques	35
Bruay-la-Buissière	Aubigny-en-Artois	26



NB : ne sont représentés que les flux significatifs (>25)

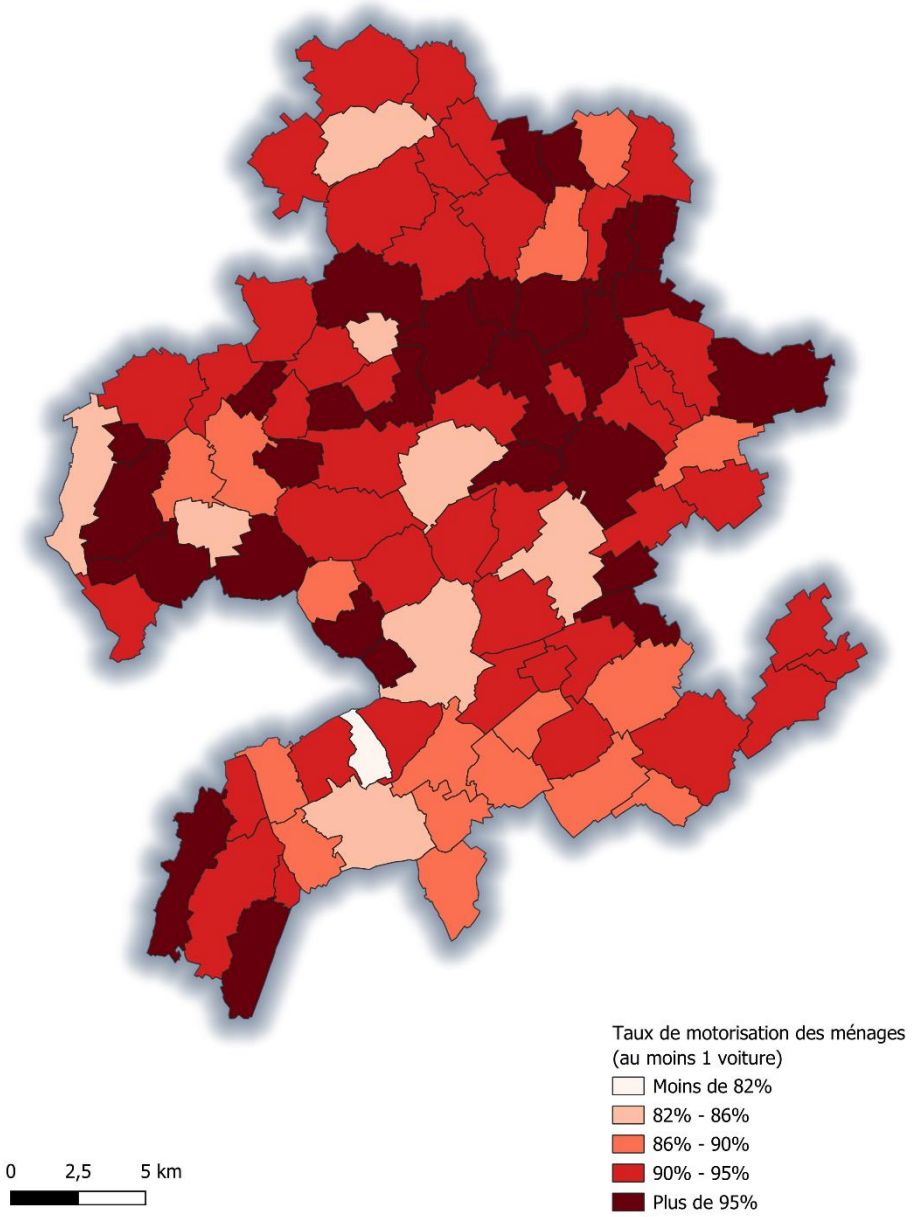
Motorisation des ménages

A l'échelle des Campagnes de l'Artois, le taux de motorisation est de 91,9% et plus de la moitié des ménages sont multi-motorisés c'est-à-dire qu'ils possèdent au moins deux voitures.

Ce constat permet d'ores et déjà d'établir un double enjeu :

- Il est probable que les ménages n'ayant pas de voiture rencontrent des difficultés en matière de mobilité (accès à l'emploi, aux commerces, aux services, préservation du lien social…). L'enjeu de la collectivité est donc de compléter l'offre de mobilité déjà existante pour pallier les difficultés des ménages les plus fragiles, notamment.
- La forte proportion de ménages multi-motorisés soulève immanquablement la question du pouvoir d'achat, une voiture coûtant en moyenne 400€ par mois pour un ménage français (source : ADEME) et d'autant plus dans un contexte d'incertitude des prix de l'énergie et de hausse du prix du carburant.

Par ailleurs, 87,6% des déplacements domicile-travail sont effectués en voiture, contre 2,6% en transport en commun et 0,5% à vélo.



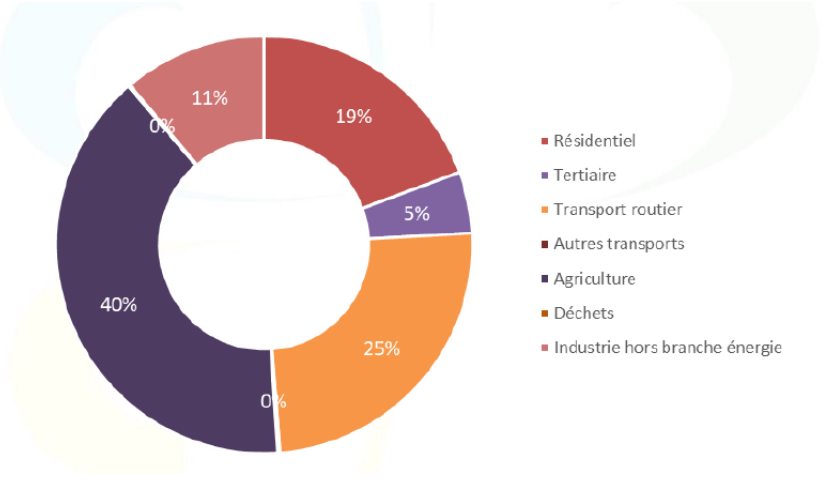
Les émissions de GES sur le territoire

La CCCA émet 308 kT eq CO^2 soit 0,45% des émissions de GES régionales.

Le transport est le 2ème secteur de la CCCA le plus émetteur de GES, avec 25% du total des émissions de GES intercommunales. Le transport routier est le plus émetteur avec 242 tonnes de CO^2 émis par an.

Le transport est donc un levier d'action important pour améliorer la qualité de l'air.

Graphique issu du PCAET



tecurbis

03

Diagnostic mobilité

Réseau viaire et aires de covoiturage

Le territoire de la CCCA est traversé par deux axes majeurs : la RN25 qui relie Arras à Amiens et la D939 Arras au Touquet. Par ailleurs, on compte 2 aires de covoiturage sur le territoire :

- Le long de la D939 à Aubigny-en-Artois : cette aire est très fréquentée (19 places, taux de remplissage de 60% avec en moyenne 11 véhicules selon des comptages de juin 2023)

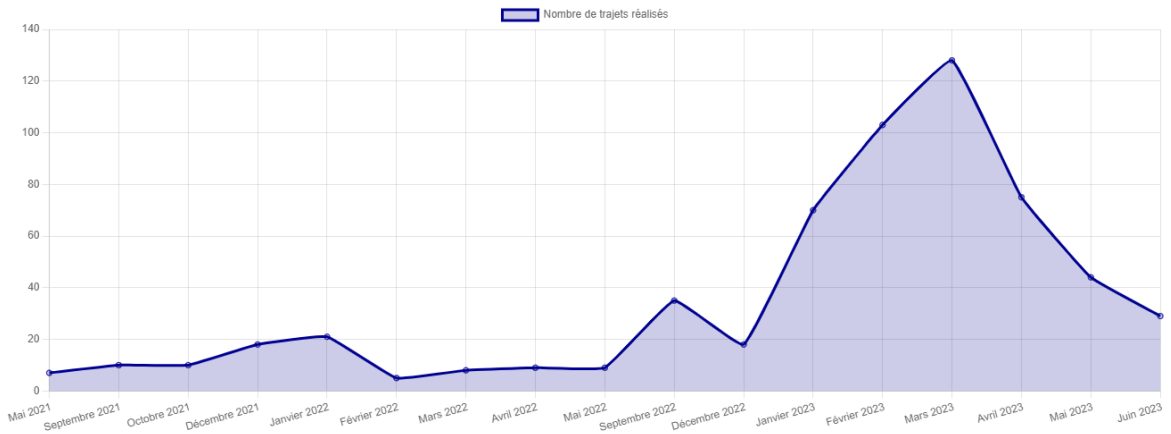
- En face du siège communautaire à Avesnes-le-Comte (13 places, taux de remplissage inférieur à 1% avec en moyenne 0,5 véhicule selon des comptages de juin 2023)

Les pratiques de covoiturage

La plateforme de l'Observatoire National du covoiturage quotidien recense les principaux trajets réalisés en covoiturage (formel, c'est-à-dire organisé via une plateforme de covoiturage). On observe une forte augmentation des usages depuis janvier 2023, avec un pic en mars 2023 avec 128 trajets réalisés via des plateformes de covoiturage. Ces chiffres ne prennent pas en compte le covoiturage informel, entre collègues, voisins ou amis, qui échappe à toute statistique.

Les principaux itinéraires sur les 6 dernières mois (janvier-juin 2023) recensés depuis/vers le covoiturage sont les suivants :

- Le Souich / Amiens : 75 trajets
- Arras / Savy-Berlette : 55 trajets
- Lezennes / Haute-Avesnes : 33 trajets
- Dainville / Savy-Berlette : 24 trajets



Les installations de recharge de véhicule électrique (IRVE)

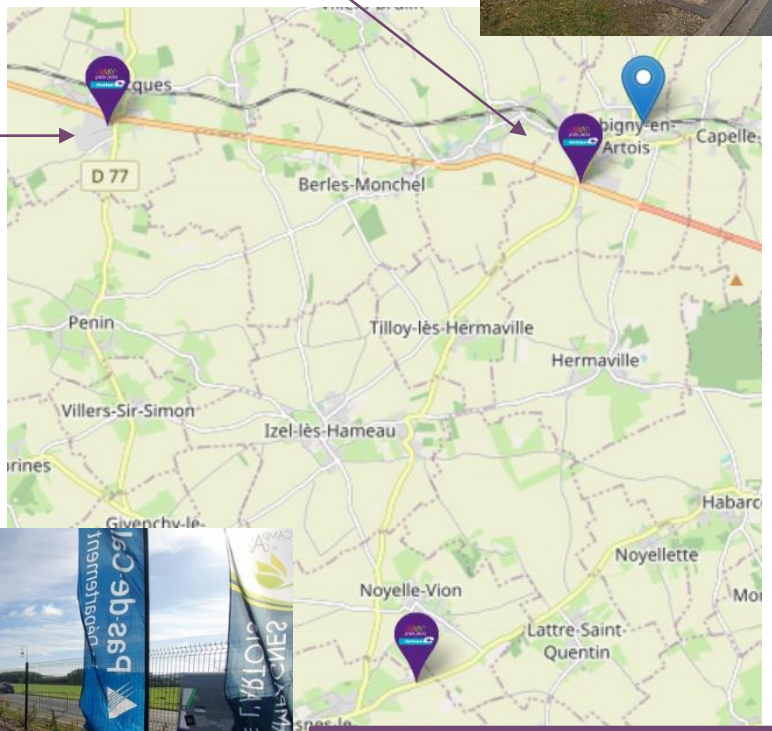
Le territoire compte plusieurs IRVE du réseau Pass Pass Electrique et du réseau Freshmile réparties sur 4 sites (toutes les bornes sont de Type 2) :

- Aire de covoiturage de Aubigny-en-Artois : 2 bornes
- Gare d'Aubigny-en-Artois : 2 bornes
- Aire de covoiturage de Avesnes-le-Comte : 2 bornes
- ZA Ecopolis de Tincques : 4 bornes (dont 2 appartenant à une entreprise qui donne un accès)
- Zone commerciale de Duisans : 4 bornes

1 recharge via Chargemap sur les 3 derniers mois.

15 recharges via Chargemap sur les 3 derniers mois.

18 recharges via Chargemap sur les 3 derniers mois.



9 recharges via Chargemap sur les 3 derniers mois.

Carte de PassPass Electrique – toutes les bornes ne sont pas cartographiées

Les installations de recharge de véhicule électrique (IRVE)

Tarif appliqué sur les bornes Pass Pass du territoire

Les bornes IRVE du territoire sont gérées par le réseau Pass Pass Electrique (Région Hauts-de-France), sauf celle de la gare d'Aubigny qui est du réseau Freshmile.

Sur le site Chargemap, beaucoup d'avis indiquent que les prix en journée des bornes Pass Pass sont très chers.

En 2021, 400 sessions de recharges ont été effectuées sur les bornes Pass Pass du territoire.

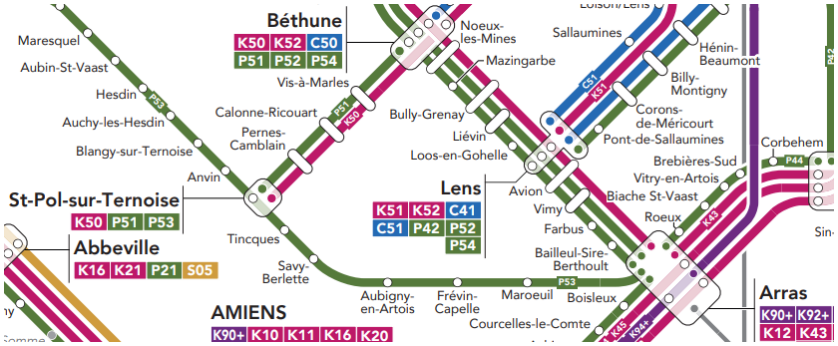
Le nord du territoire maillé par 4 gares TER

Le territoire de la CCCA est maillé par 4 gares situées sur une ligne Arras <> Saint-Pol-sur-Ternoise : Tincques / Savy-Berlette / Aubigny-en-Artois / Frévin-Capelle. L'offre est de 8AR par jour de semaine, 7AR le samedi et 4AR le dimanche.

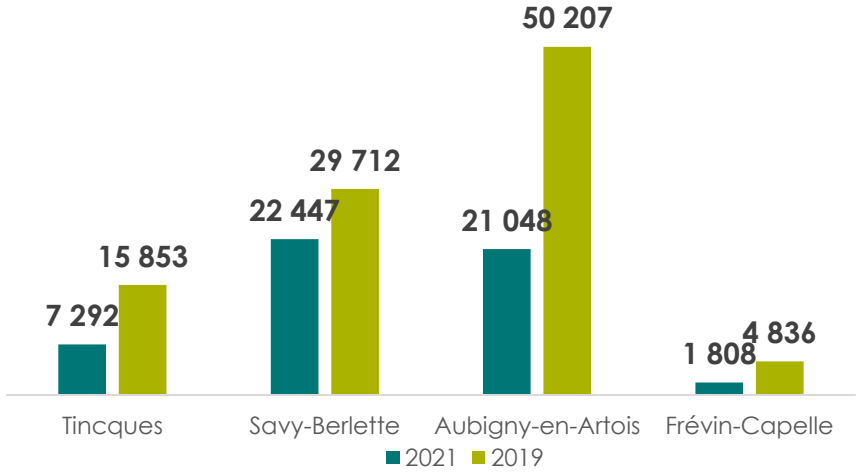
Savy-Berlette et Aubigny-en-Artois sont les deux gares les plus fréquentées, avec respectivement 22 voyageurs annuels (soit 60 voyageurs quotidiens environ). On observe une forte baisse de la fréquentation entre 2019 et 2021 d'une part du fait de la crise du Covid et d'autre part parce que la ligne a été en travaux.

Temps et coût du trajet depuis/vers

Gare	Arras	St-Pol-sur-Ternoise
Tincques	28 min / 6,10€	8 min / 3,20€
Savy-Berlette	24 min / 5,30€	14 min /3,90€
Aubigny-en-Artois	20 min / 4,60€	17 min / 4,40€
Frévin-Capelle	16 min / 4€	22 min / 5,10€



Fréquentation des gares en 2019 et 2021



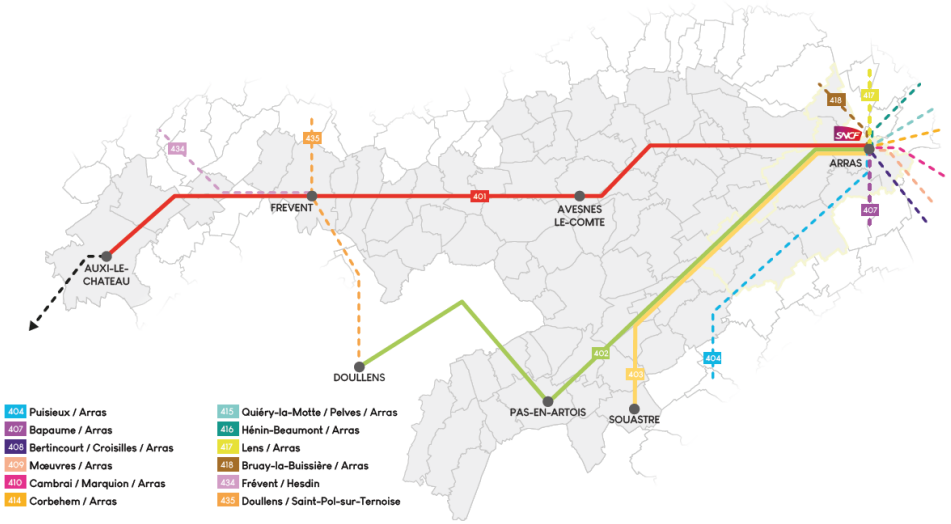
Insertion des gares dans l'armature urbaine

Les gares s'inscrivent plus ou moins dans leurs communes :

- La gare de Frévin-Capelle est située à la bordure du bourg, à proximité des zones agricoles. Il n'y a pas d'intermodalité possible.
- La gare d'Aubigny-en-Artois est située en centre-ville et propose de l'intermodalité : arrêt de bus, stationnement vélo, parking avec IRVE, cheminement piéton.
- La gare de Savy-Berlette est à 500m du centre-ville. Il y a du stationnement vélo.
- La gare de Tincques est située en centre-ville et propose de l'intermodalité : stationnement vélo, parking avec IRVE, cheminement piéton.

Aucune gare n'a de guichet SNCF ouvert.

4 lignes de car interurbains en radial vers Arras



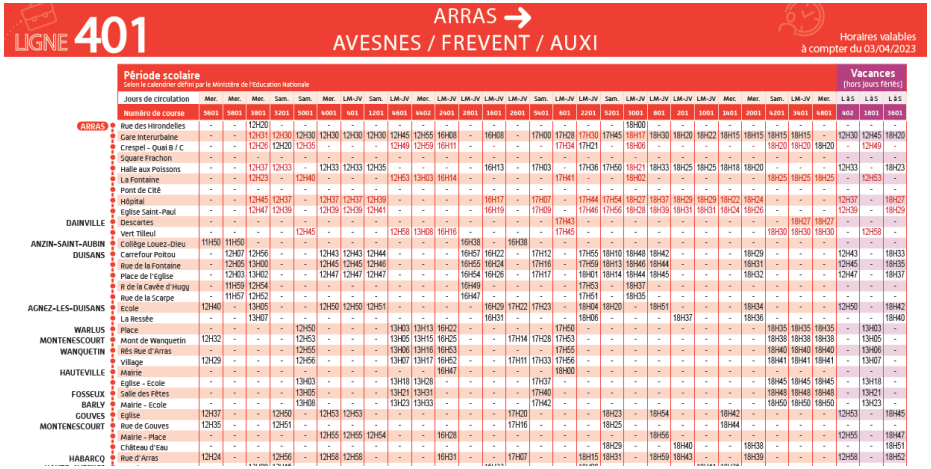
La CCCA est desservie par le réseau de transport interurbain Oscars opéré par la Région Hauts-de-France.
4 cars régionaux maillent le territoire :

- Ligne 401 Arras <> Auxi-le-Château
- Ligne 402 Arras <> Doullens
- Ligne 403 Arras <> Henu
- Ligne 404 Arras <> Puisieux

Depuis l'unification tarifaire régionale, le ticket est à 1€. Les lignes 401 402 403 sont exploitées par Keolis. La ligne 404 est quant à elle exploitée par la Régie Régionale des Transports 62.

Les lignes fonctionnent selon une organisation scolaire, avec une offre très réduite pendant les vacances et des horaires et des courses qui correspondent aux scolaires.
Ci-contre, un extrait de la fiche horaire de la ligne 401 témoigne de la logique scolaire (parcours différents selon les heures, offre très réduite en vacances…)

A noter que les lignes scolaires sont ouvertes aux voyageurs commerciaux sur demande à la Région.



LIGNE 401 — ARRAS → AVESNES / FREVENT / AUXI

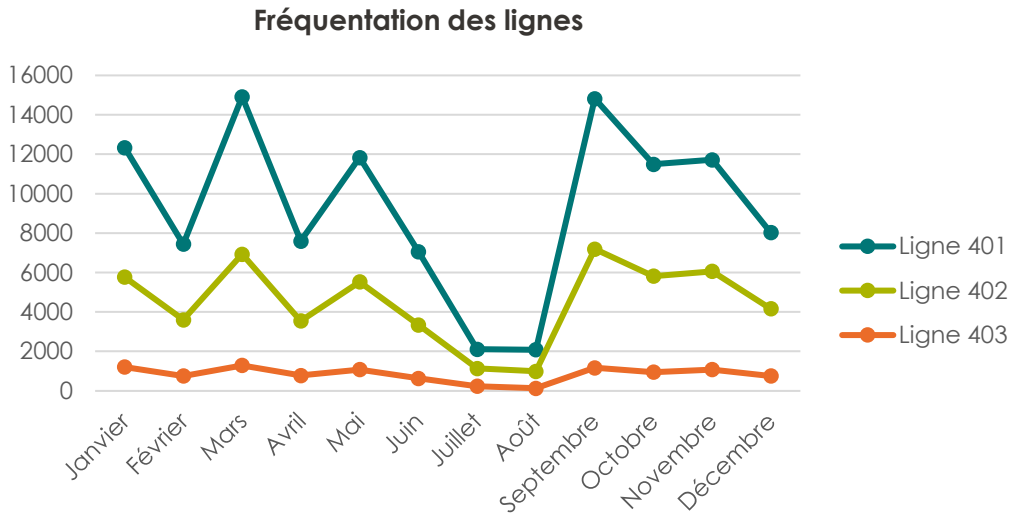
Horaires valables à compter du 03/04/2023

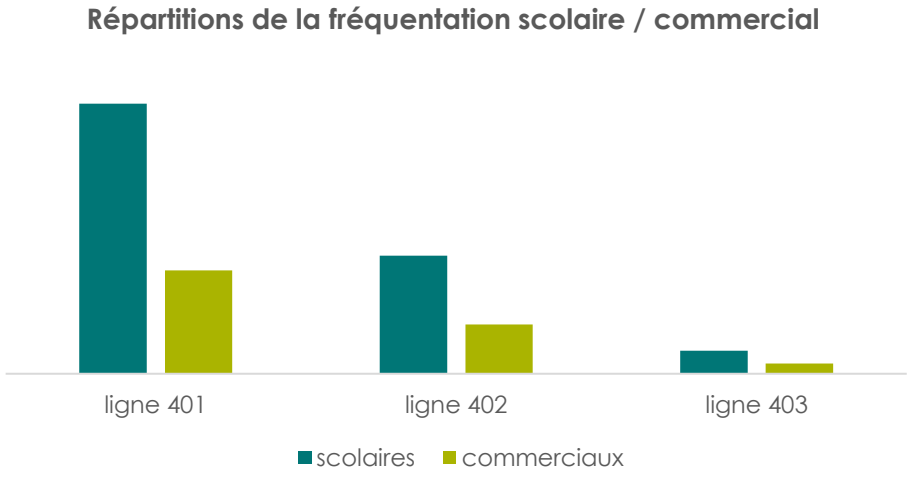
Période scolaire — Selon le calendrier défini par le Ministère de l'Éducation Nationale

Vacances (hors jours fériés)

Jours de circulation	Mer.	Mer.	Mer.	Sam.	Sam.	Mer.	LM-JV	Sam.	LM-JV	Mer.	LM-JV	LM-JV	LM-JV	LM-JV	Sam.	LM-JV	LM-JV	Sam.	LM-JV	LM-JV	LM-JV	LM-JV	Mer.	Mer.	Sam.	LM-JV	Mer.	L à S	L à S	L à S
Numéro de course	5601	5801	3801	3201	5001	6001	601	1201	6601	6402	2601	2801	1601	2601	5601	601	2201	5201	3001	801	201	1001	3601	2001	4201	3601	4801	602	1801	3601
ARRAS Rue des Hirondelles	-	-	12H20	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	18H00	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Gare Interurbaine	-	-	12H31	12H38	12H30	12H30	12H30	12H30	12H45	12H55	16H08	-	16H08	-	17H00	17H28	17H38	17H45	18H17	18H30	18H20	18H22	18H15	18H15	18H15	18H15	18H15	12H30	12H45	18H20
Crespel – Quai B / C	-	-	12H26	12H20	12H35	-	-	-	12H49	12H59	16H11	-	-	-	17H24	17H21	-	-	18H06	-	-	-	-	-	-	18H20	18H20	18H20	-	12H49	-
Square Frachon	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Halle aux Poissons	-	-	12H37	12H33	-	12H33	12H33	12H35	-	-	-	-	16H13	-	17H03	-	17H36	17H50	18H21	18H33	18H25	18H25	18H18	18H20	-	-	-	12H33	-	18H23
La Fontaine	-	-	12H23	-	12H40	-	-	-	12H53	13H03	16H14	-	-	-	-	17H41	-	-	18H02	-	-	-	-	-	18H25	18H25	18H25	-	12H53	-
Pont de Cité	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Hôpital	-	-	12H45	12H37	-	12H37	12H37	12H39	-	-	-	-	16H17	-	17H07	-	17H44	17H54	18H27	18H37	18H29	18H29	18H22	18H24	-	-	-	12H37	-	18H27
Eglise Saint-Paul	-	-	12H47	12H39	-	12H39	12H39	12H41	-	-	-	-	16H19	-	17H09	-	17H46	17H56	18H28	18H39	18H31	18H31	18H24	18H26	-	-	-	12H39	-	18H29
DAINVILLE Descartes	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	17H43	-	-	-	-	-	-	-	-	18H27	18H27	-	-	-	-
Vert Tilleul	-	-	-	-	12H45	-	-	-	12H58	13H08	16H16	-	-	-	-	17H45	-	-	-	-	-	-	-	-	18H30	18H30	18H30	-	12H58	-
ANZIN-SAINT-AUBIN Collège Louez-Dieu	11H50	11H50	-	-	-	-	-	-	-	-	-	16H08	-	16H38	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
DUISANS Carrefour Poitou	-	12H07	12H56	-	-	12H43	12H43	12H44	-	-	-	16H57	16H22	-	17H12	-	17H55	18H10	18H48	18H42	-	-	-	18H29	-	-	-	12H43	-	18H33
Rue de la Fontaine	-	12H05	13H00	-	-	12H45	12H45	12H46	-	-	-	16H55	16H24	-	17H16	-	17H59	18H13	18H46	18H44	-	-	-	18H31	-	-	-	12H45	-	18H35
Place de l'Eglise	-	12H03	13H02	-	-	12H47	12H47	12H47	-	-	-	16H54	16H26	-	17H17	-	18H01	18H14	18H44	18H45	-	-	-	18H32	-	-	-	12H47	-	18H37
R de la Cavée d'Hugy	-	11H59	12H54	-	-	-	-	-	-	-	-	16H48	-	-	-	-	17H53	-	18H37	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Rue de la Scarpe	-	11H57	12H52	-	-	-	-	-	-	-	-	16H47	-	-	-	-	17H51	-	18H35	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
AGNEZ-LES-DUISANS Ecole	12H40	-	13H05	-	-	12H50	12H50	12H51	-	-	-	-	16H29	17H22	17H23	-	18H04	18H20	-	18H51	-	-	-	18H34	-	-	-	12H50	-	18H42
La Ressée	-	-	13H07	-	-	-	-	-	-	-	-	-	16H31	-	-	-	18H06	-	-	-	-	18H37	-	18H36	-	-	-	-	-	18H40
WARLUS Place	-	-	-	12H50	-	-	-	-	13H03	13H13	16H22	-	-	-	-	17H50	-	-	-	-	-	-	-	-	18H35	18H35	18H35	-	13H03	-
MONTENESCOURT Mont de Wanquetin	12H32	-	-	12H53	-	-	-	13H05	13H15	16H25	-	-	17H14	17H28	17H53	-	-	-	-	-	-	-	-	18H38	18H38	18H38	-	13H05	-	-
WANQUETIN Rés Rue d'Arras	-	-	-	12H55	-	-	-	13H06	13H16	16H53	-	-	-	-	17H55	-	-	-	-	-	-	-	-	18H40	18H40	18H40	-	13H06	-	-
Village	12H29	-	-	12H56	-	-	-	13H07	13H17	16H52	-	-	17H11	17H33	17H56	-	-	-	-	-	-	-	-	18H41	18H41	18H41	-	13H07	-	-
HAUTEVILLE Mairie	-	-	-	-	-	-	-	-	-	16H47	-	-	-	-	18H00	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Eglise – Ecole	-	-	-	13H03	-	-	-	-	13H18	13H28	-	-	-	-	17H37	-	-	-	-	-	-	-	-	18H45	18H45	18H45	-	13H18	-	-
FOSSEUX Salle des Fêtes	-	-	-	13H05	-	-	-	13H21	13H31	-	-	-	-	17H40	-	-	-	-	-	-	-	-	-	18H48	18H48	18H48	-	13H21	-	-
BARLY Mairie – Ecole	-	-	-	13H06	-	-	-	13H23	13H33	-	-	-	-	17H42	-	-	-	-	-	-	-	-	-	18H50	18H50	18H50	-	13H23	-	-
GOUVES Eglise	12H37	-	12H50	-	12H53	12H53	-	-	-	-	-	-	17H20	-	-	-	18H23	-	-	18H54	-	-	18H42	-	-	-	-	12H53	-	18H45
MONTENESCOURT Rue de Gouves	12H35	-	12H51	-	-	-	-	-	-	-	-	-	17H16	-	-	-	18H25	-	-	-	-	-	18H44	-	-	-	-	-	-	-
Mairie – Place	-	-	-	-	12H55	12H55	12H54	-	-	16H28	-	-	-	-	-	-	-	-	-	18H56	-	-	-	-	-	-	12H55	-	18H47	-
Château d'Eau	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	18H29	-	-	-	18H40	-	-	18H38	-	-	-	-	-	18H51
HABARCQ Rue d'Arras	12H24	-	-	12H56	-	12H58	12H58	-	-	-	16H31	-	-	17H07	-	-	18H15	18H31	-	18H59	18H43	-	-	18H39	-	-	-	12H58	-	18H52

Fréquentation des cars interurbains





L'analyse de la fréquentation et de la répartition des utilisateurs sur ces lignes permet de souligner les informations suivantes :

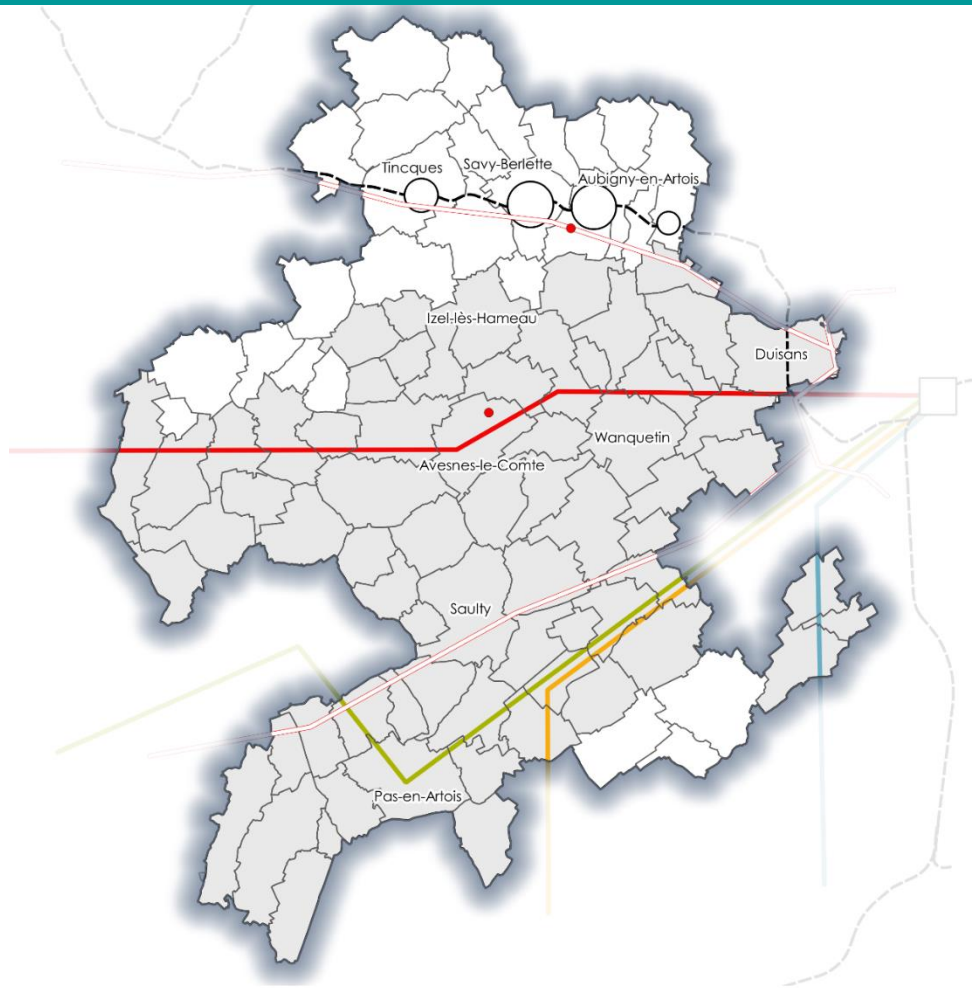
- Les 3 lignes connaissent une forte baisse de la fréquentation pendant la période estivale.
- Les 3 lignes sont majoritairement empruntées par des scolaires (environ 70%).

Synthèse de l'offre de TC

Cette carte de synthèse met en lumière les principales caractéristiques des transports en commun sur le territoire :

- Une offre interurbaine qui couvre un certain nombre de communes mais une offre selon une logique scolaire ;
- Une offre de TER complémentaire sur le nord du territoire, pour accéder aux pôles régionaux ;
- Une faible logique intermodale avec des correspondances cars/trains pas optimales ;
- Des dessertes en radial vers Arras mais peu de dessertes de proximité, internes au territoire des Campagnes de l'Artois

Le FJEP remarque que le Nord du territoire est moins mobile que le Sud : en effet, il est compliqué de rejoindre les gares car il n'existe aucun transport en commun et le taxi solidaire est peu connu. Au Sud, les différentes dessertes du bus et la bonne utilisation du taxi solidaire permet une meilleure mobilité des personnes précaires.



Les mobilités solidaires

La plateforme « Ma Mobilité 62 »

La plateforme « Ma Mobilité 62 » a été lancée en 2021, via des financements du Plan Pauvreté national, pour fédérer 5 plateformes du Pas-de-Calais, dont notamment le FJEP présent sur le territoire de l'Artois. Cette plateforme s'inscrit dans un contexte territorial de forte demande pour l'accompagnement des publics fragiles à la mobilité : dans le département, un bénéficiaire du RSA se déplace en moyenne à 5-10km maximum de son domicile, et 8 bénéficiaires sur 10 ont refusé un entretien ou un emploi par problème de mobilité.

« Ma Mobilité 62 » a pour but de répondre à 3 enjeux identifiés :

- L'accompagnement des jeunes et des personnes en parcours d'insertion. Pour cela, 10 conseillers mobilité ont été recrutés dans les 5 plateformes (5 pour le FJEP).

- La structuration de l'offre de mobilité solidaire. Le constat est fait qu'il y a un réel manque de connaissance de l'offre de transport sur le territoire du Pas-de-Calais, l'objectif est donc de rendre lisible les offres en les recensant (aires de covoiturage, lignes régulières, initiatives solidaires locales…).

- La gouvernance à l'échelle régionale. La plateforme « Ma Mobilité 62 » entend porter le volet solidaire de la mobilité comme enjeu régional.

Les mobilités solidaires

Les dispositifs d'aide

- Le dispositif « **Permis Citoyen** » du Département pour les 15-25 ans : 400€ pour financer son permis en contrepartie de 35h de bénévolat dans une association du Département.

- Le dispositif « **Proch'Emploi** » de la Région Hauts-de-France propose un accompagnement pour retrouver un emploi. Ce dispositif facilite notamment l'accès à la mobilité en mettant des voitures à disposition pour 1€/jour (valable 1 mois renouvelable).

- Financement du **Permis via Pôle Emploi** : 3 fois 400€.

- Financement du Département de **90% du Permis (jusqu'à 1200€)** pour les jeunes de 18-26 ans et les parents seuls.

Plusieurs acteurs proposent des dispositifs d'aides à la mobilité, ce qui engendre parfois un manque de lisibilité.

Le **taxi solidaire du FJEP** s'adresse à deux types de public : les personnes âgées non-imposables d'une part, les bénéficiaires du RSA et les jeunes dans le cadre de leurs démarches d'insertion professionnelle d'autre part.
Les conditions sont les suivants :

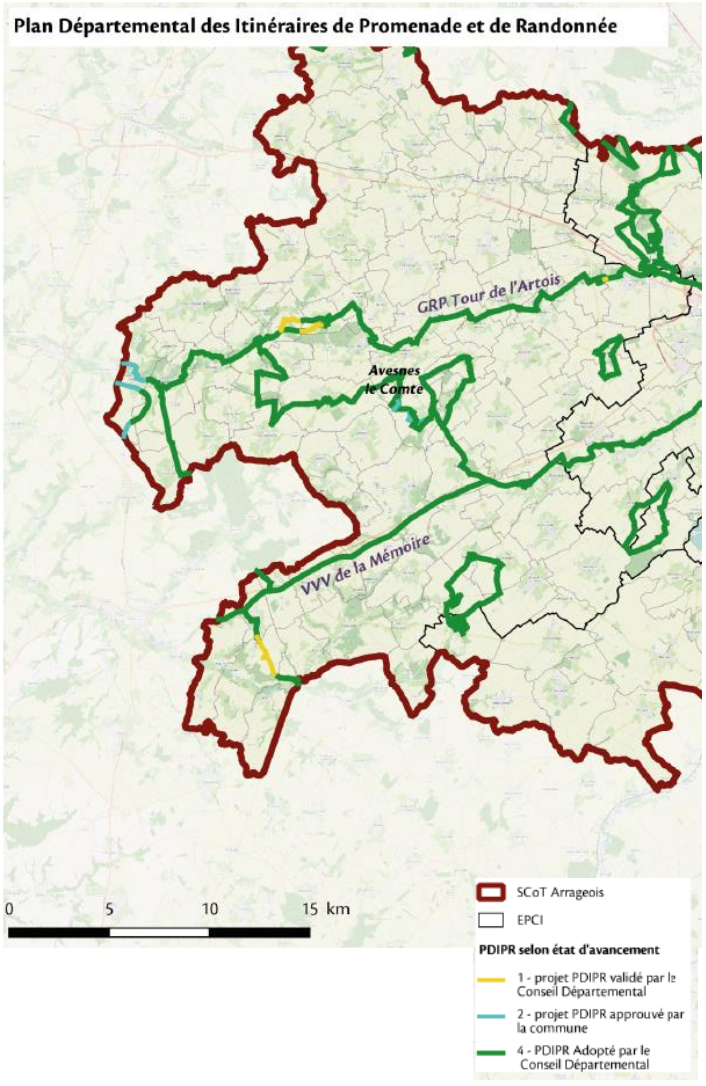
- Une adhésion annuelle (10€ pour les personnes âgées, 2€ pour les BRSA/jeunes)
- Un tarif kilométrique : 0,25€ pour les personnes âgées, gratuit pour les BRSA/jeunes

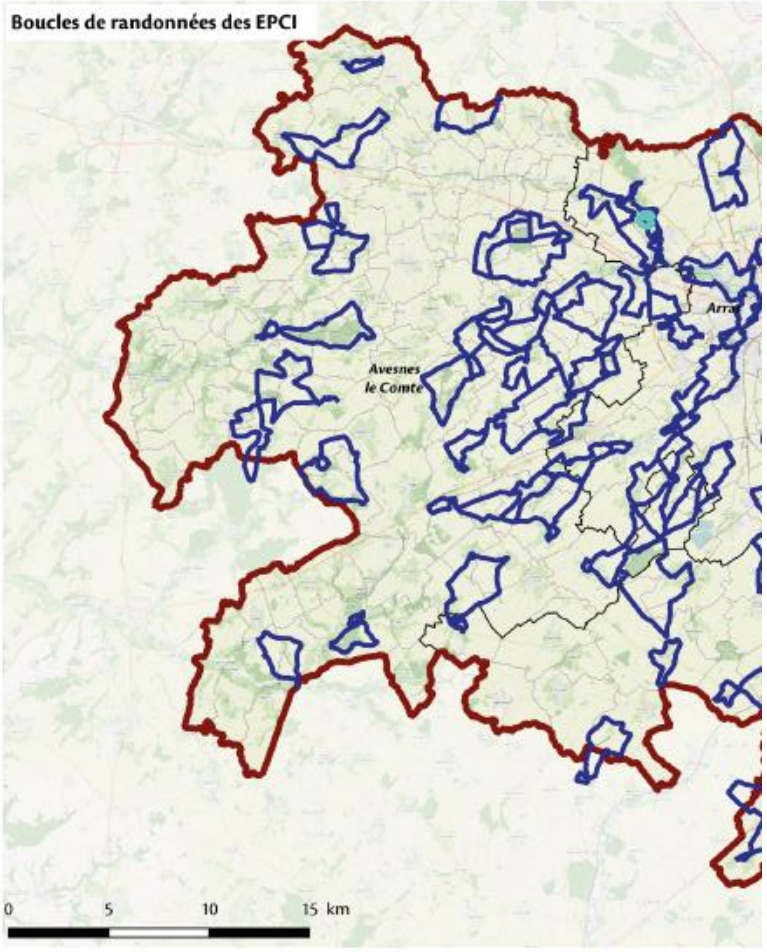
La gratuité et le reste à charge sont subventionnés par le Département du Pas-de-Calais pour les BRSA/jeunes et par les Communautés de Communes respectives pour les personnes âgées.

Le service est bien intégré sur le territoire, notamment dans sa partie Sud (partie de déploiement historique). En 2022, 29 134 km ont été parcourus. Il y a environ 130 personnes qui bénéficient du service dont 83 personnes âgées.

Le FJEP souligne qu'il n'y a pas de service garage solidaire sur le territoire, il oriente donc les personnes à faible revenu qui souhaiteraient bénéficier de services de réparation à moindre coût vers des garages d'autres territoires.

Les modes actifs : des aménagements touristiques à renforcer (marche)

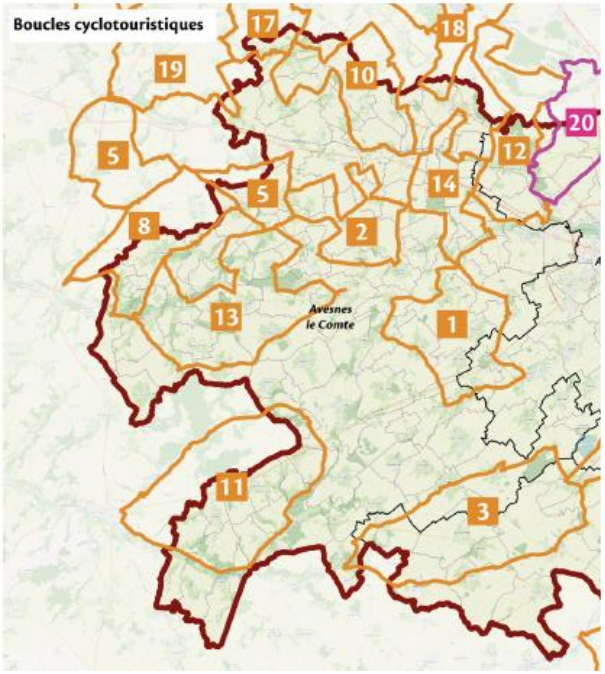


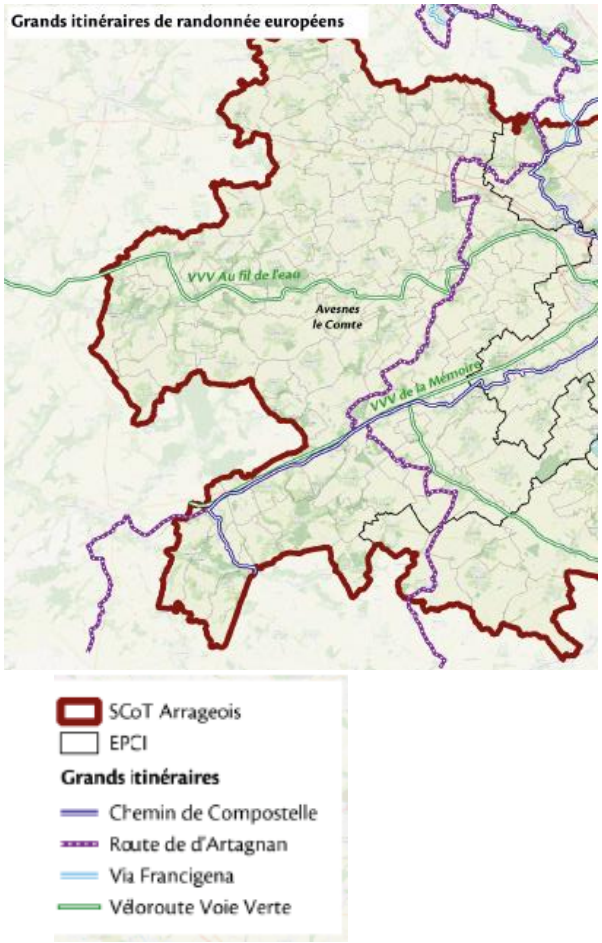


On retrouve plusieurs itinéraires de randonnée sur le territoire. La CCCA est traversée par le GR 121 et le GR 214. On y trouve également le chemin de Compostelle.

Par ailleurs le territoire est maillé par 36 boucles de randonnée pédestre (entre 4 km et 16 km).

Les modes actifs : des aménagements touristiques à renforcer (vélo)





Il existe une **dizaine de parcours cyclo-touristique élaborés par le Département**, par ailleurs, deux vélo-routes traversent le territoire :

- **Vélo-route Au Fil de l'Eau (V362)** qui part d'Etaples et longe la Canche puis rejoint la Scarpe à hauteur d'Arras
- **Vélo-route de la Mémoire (V32)** entre Lens et la Somme.

Il y a très peu de stationnement vélo sur le territoire, si ce n'est aux abords des gares.

L'ADEME distingue deux pratiques cyclables :

- **La pratique touristique, permise sur le territoire par les vélo-routes**
- **La pratique utilitaire (pour les déplacements domicile-travail, du quotidien etc) : cette pratique est difficile sur le territoire du fait d'absence d'itinéraire cyclables sécurisés.**

Les modes actifs : des actions pour promouvoir le vélo

Depuis mars 2023, une **aide pour l'achat** d'un vélo est mise en place : maximum 300 euros pour un VAE et 100 euros pour vélo mécanique.

Par ailleurs, le service sport de la CCCA propose des **ateliers de « remise en selle »** à destination d'un large public. Les établissements scolaires mettent aussi en place des animations « Savoir rouler » (dispositif national).

Enfin, l'Office de Tourisme propose plusieurs **activités** et notamment des boucles touristiques à vélo, les « randos-cyclo ».

Par ailleurs, des réparateurs de vélo (Code and bike et Pince à vélo) sont présents sur le territoire.

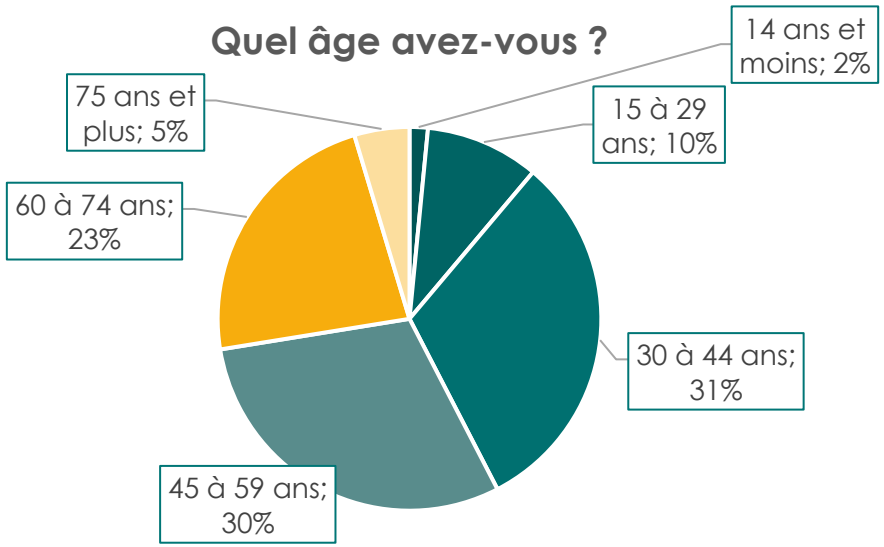
tecurbis

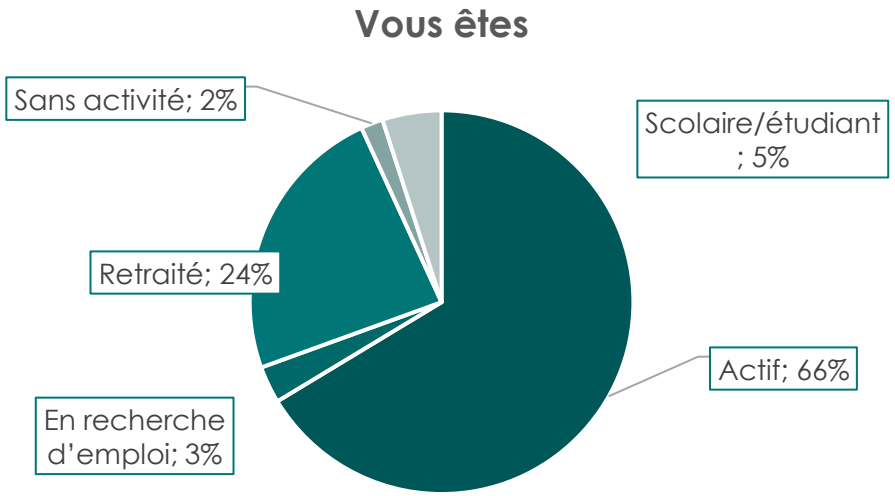
04

Concertation auprès des habitants

Enquête habitants : profil des répondants

Une enquête en ligne s'est déroulée du 06/06/2022 au 01/09/2022 et 271 personnes y ont répondu.





94% des répondants possèdent une voiture (255 réponses)

- **Vélo = 75%**
- **Aucun équipement = 24%**
- **Moto/mobylette = 7%**

La part des équipements pour les 60 ans et + est similaire à l'ensemble du groupe.

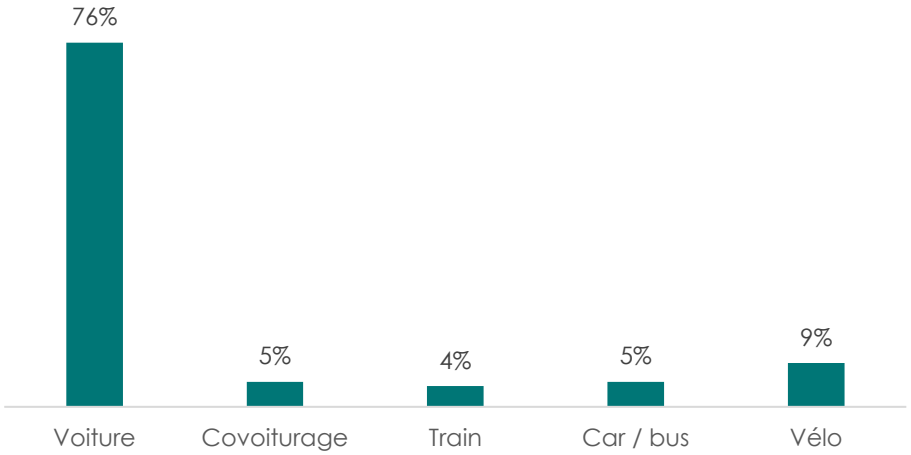
Le TOP 5 des villes dans lesquelles résident les répondants :

1. **Duisans** (15% des réponses)
2. **Berneville** (7%)
3. **Savy-Berlette** (6%)
4. **Agnez-lès-Duisans** (4%)
5. **Warlus** (3%)

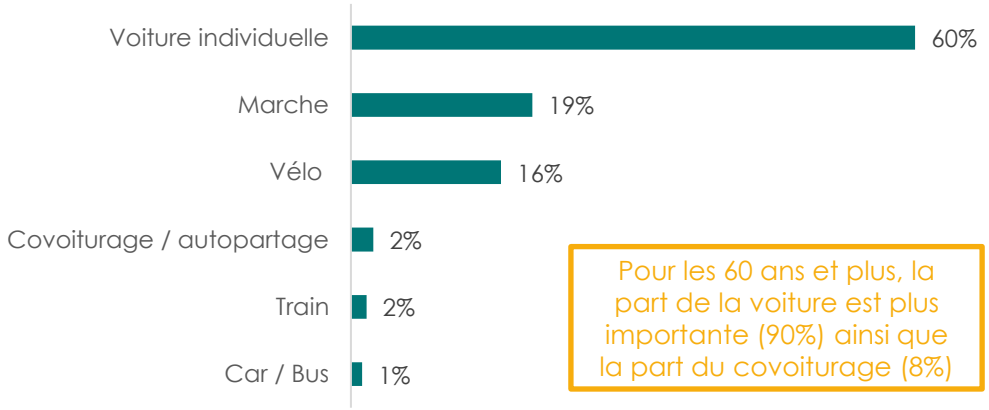
Le profil type d'un répondant à l'enquête est **un actif de 30 à 44 ans qui réside à Duisans et équipé d'une voiture au moins.**

Habitudes de déplacement

Comment vous rendez-vous à votre lieu d'étude / de travail ? (3 réponses max)



Quels moyens de transport utilisez-vous dans vos déplacements du quotidien, hors étude/travail (pour les courses de proximité, les loisirs etc) ? (3 réponses possibles max)



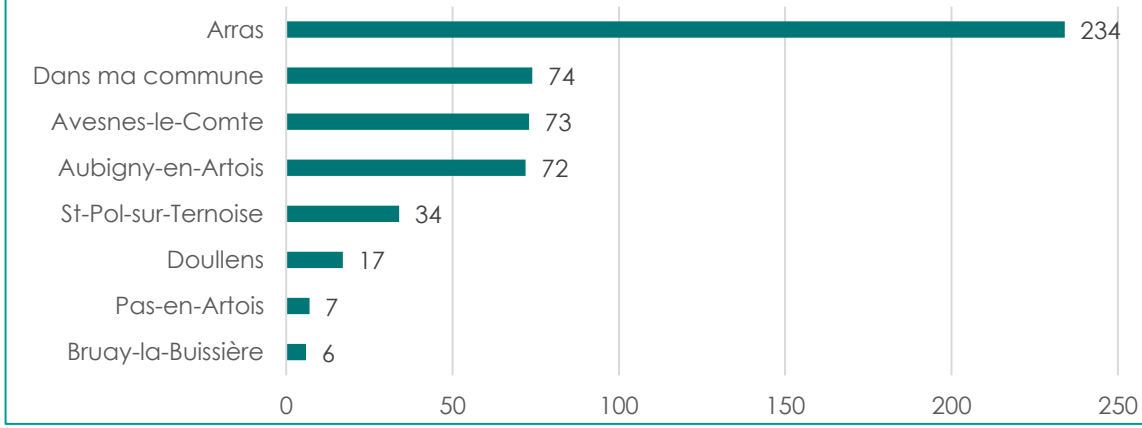
Pour les 60 ans et plus, la part de la voiture est plus importante (90%) ainsi que la part du covoiturage (8%)

Autres réponses données :

- « Fourgon avec outillage »
- « Voiture conduite par ma mère »
- « Scooter »
- « Foodtruck »
- « Travail a domicile »

=> La **voiture individuelle est dominante** dans tous les types de déplacements (fonctionnels, et de loisirs)
=> **Arras** est un **lieu de polarisation** pour les déplacements du quotidien

Quelles sont les principales communes dans lesquelles vous vous rendez pour vos déplacements du quotidien (pour les courses de proximité, les loisirs, les rendez-vous administratifs etc)



Modes de déplacements de collectifs : le train

Les chiffres sont similaires pour les 60 ans et plus.

Seulement 17 personnes, soit 6% des personnes ont déjà pris le train au cours de l'année

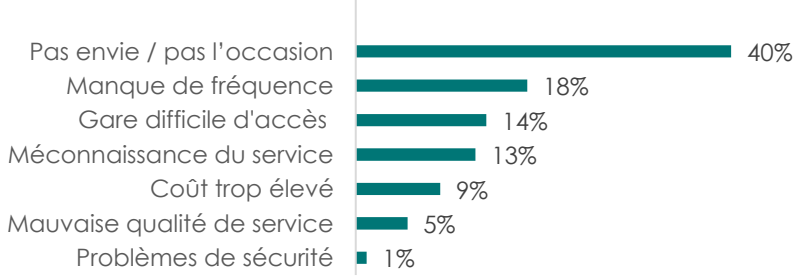
Parmi les personnes qui ont pris le train sur la dernière année, les gares utilisées sont :

Aubigny-en-Artois	11 réponses
Frévin-Capelle	1 réponse
Savy-Berlette	2 réponses
Tincques	5 réponses

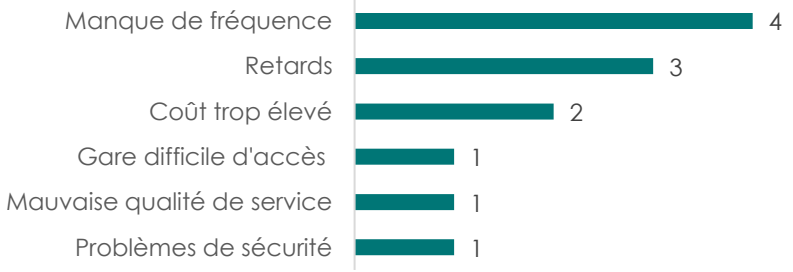
La **fréquence d'utilisation du train** est **occasionnelle** (16 réponses sur 17)

7 personnes ne sont pas satifsaites du services.
Les raisons invoquées sont :

Parmi les personnes qui n'ont PAS pris le train sur la dernière année : Pourquoi ? (plusieurs réponses possibles)



Quel(s) élement(s) vous a/ont procuré le plus d'insatisfaction (plusieurs réponses possibles)



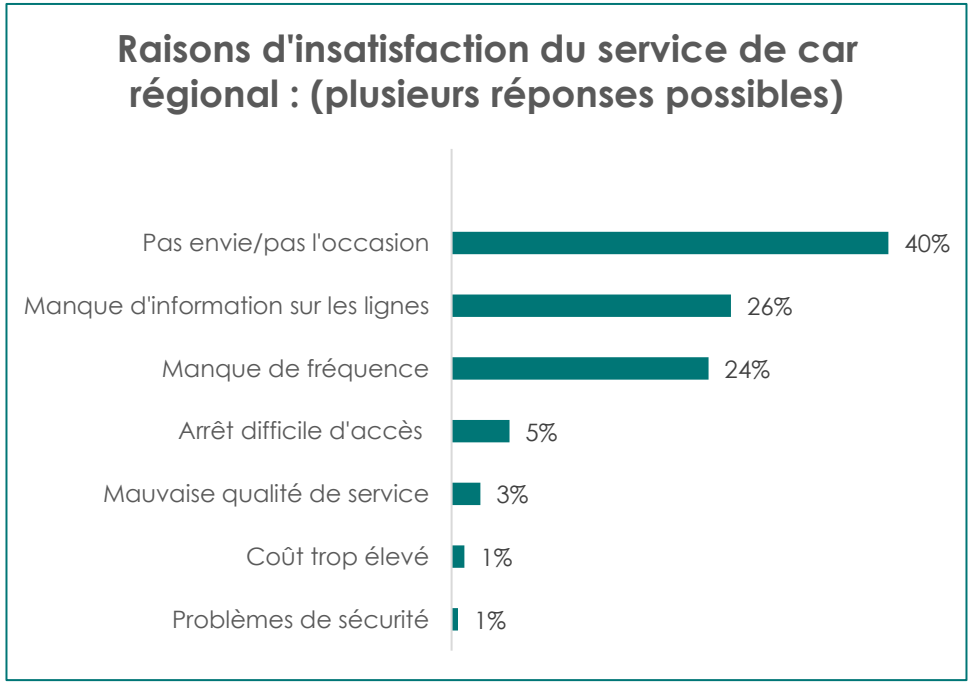
=> Le train n'est pas un moyen de déplacement automatique pour les répondants
=> Son **manque de fréquence** est un frein pour les utilisateurs, et **dissuade** également les potentiels utilisateurs
=> Néanmoins, une majorité des utilisateurs **restent satisfaits de ce service**

Modes de déplacements de collectifs : le car régional

23 personnes, soit 8 % des personnes **ont déjà pris un car régional** au cours de l'année

Parmi les personnes qui n'ont pas pris de car régional sur la dernière année :

Seuls 2% des 60 ans et plus ont pris le car au cours de l'année.



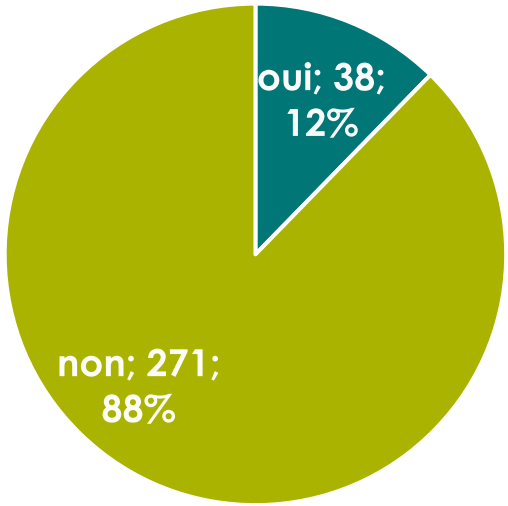
Parmi les personnes qui ont pris un car régional, **12 personnes (52%) en sont satisfaites.**

Pour les personnes qui **ne sont pas satisfaites** les éléments d'insatisfactions sont :
- **le manque de fréquence** (11 réponses)
- **Les arrêts difficiles d'accès** (2 réponses)

=> Tout comme pour le train, les personnes semblent insatisfaites de **la fréquence des cars régionaux.**
=> Le **manque d'occasion reste néanmoins la raison principale** de la non-utilisation du service (probablement dont le relai a été pris par la voiture individuelle)
=> Un **enjeu** subsiste concernant **l'information des lignes**

Mobilités alternatives : Taxi solidaire FJEP

Connaissez-vous le service de taxi solidaire foyer de jeune et d'éducation populaire (FJEP) ?



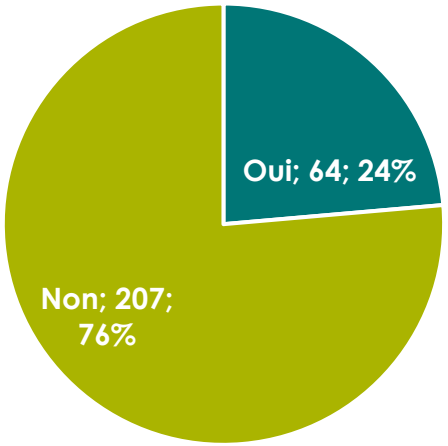
=> Parmi les personnes qui ont répondu oui, **aucune personne n'a déjà utilisé ce service**

=> Pas de remarques formulées au sujet du taxi solidaire

Les chiffres sont similaires pour les 60 ans et plus : 10% connaissent le service mais aucun répondant ne l'a déjà utilisé.

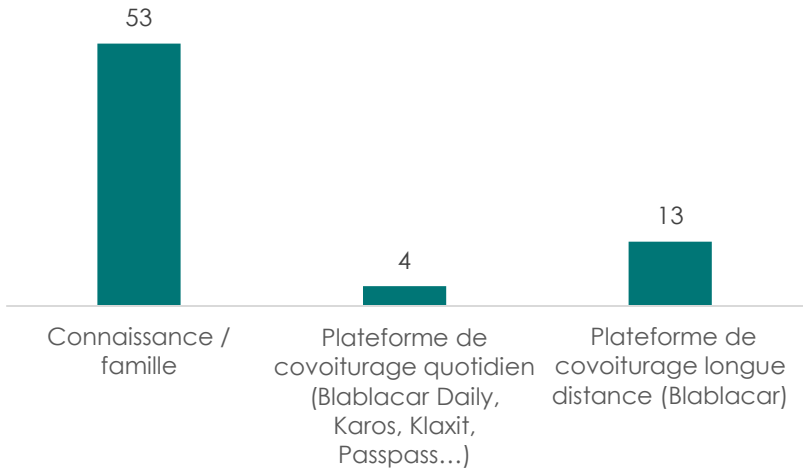
Mobilités alternatives : covoiturage

Avez-vous recours à la pratique du covoiturage ?

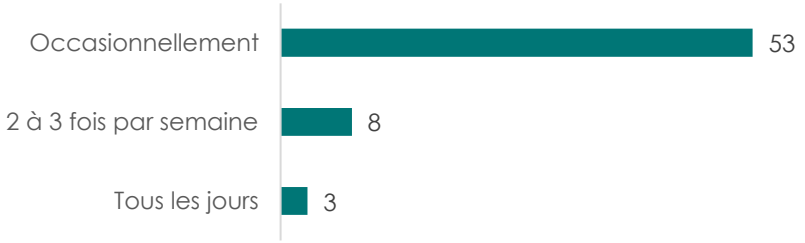


Les chiffres sont similaires pour les 60 ans et plus.

Par quel(s) biais ?



À quelle fréquence faites-vous du covoiturage ?



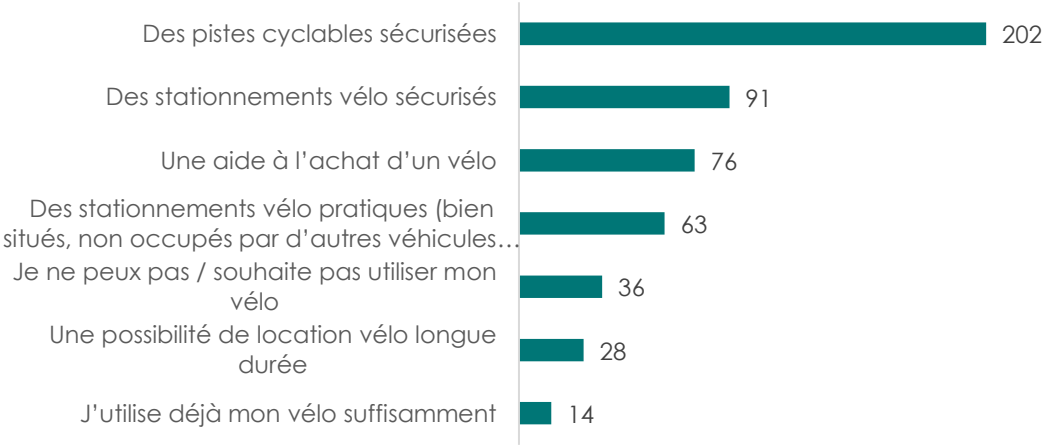
=> Le covoiturage est une pratiquement largement **peu utilisée**
=> Il survient de manière **ponctuelle** et organisé de manière **informelle** (connaissances, collègues, famille)

Mobilités actives : vélo

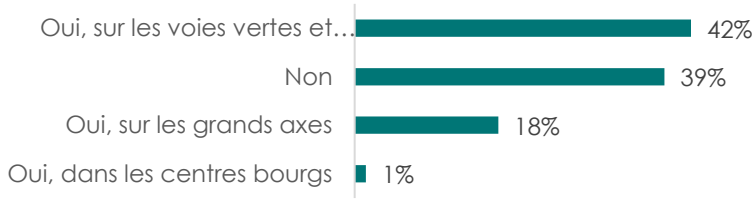
L'utilisation du vélo est un peu moindre pour les 60 ans et plus.

Quelle fréquence	Pour se rendre à l'école / au travail	Pour les loisirs / les courses
Non	75% des réponses	41% des réponses
Environ 1 fois/semaine	9% des réponses	21% des réponses
Environ 1 fois/mois	7% des réponses	19% des réponses
Environ 1fois/an	7% des réponses	15% des réponses
Tous les jours	2% des réponses	4% des réponses

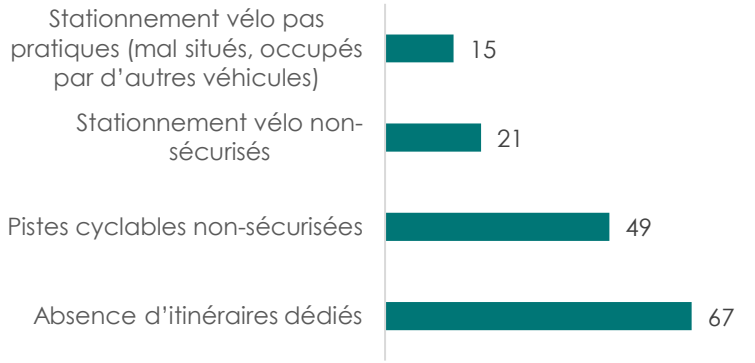
Qu'est-ce qui pourrait-vous inciter à davantage utiliser votre vélo sur le territoire ?



Etes-vous satisfait par les conditions de mobilité à vélo sur le territoire ?



Si non, Pourquoi ?



=> Le vélo **est bien plus utilisé pour les loisirs** que pour une fonction pendulaire
=> Son occurrence est de l'ordre de **1 fois / semaine à 1 fois/mois**
=> La question de la **sécurité** est pregnante (**voies dédiées et séparées de la route**) pour augmenter sa pratique

Mobilités actives : marche

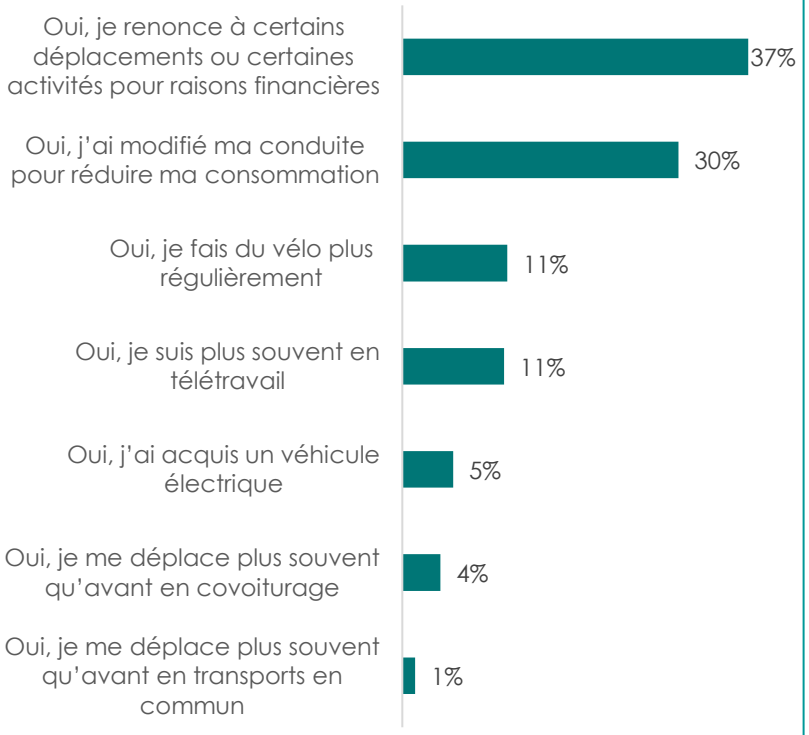
	Pour les loisirs / les courses	Pour se rendre à l'école / au travail
La mobilité piétonne est satisfaisante	20% des réponses	7% des réponses
Les itinéraires piétons sont difficilement praticables (trottoirs mal entretenus)	21% des réponses	22% des réponses
Les itinéraires piétons sont dangereux (vitesse des voitures, absence de trottoir)	**27% des réponses**	**28% des réponses**
Je ne me déplace pas à pied	**27% des réponses**	**38% des réponses**
Autre	5% des réponses	5% des réponses

Concernant la mobilité piétonne pour les loisirs / les courses chez les 60 ans et plus :
- 42% trouvent les itinéraires piétons dangereux
- 36% la trouvent satisfaisante
- 36% trouvent les itinéraires difficilement praticables
- 30% ne se déplacent pas à pied

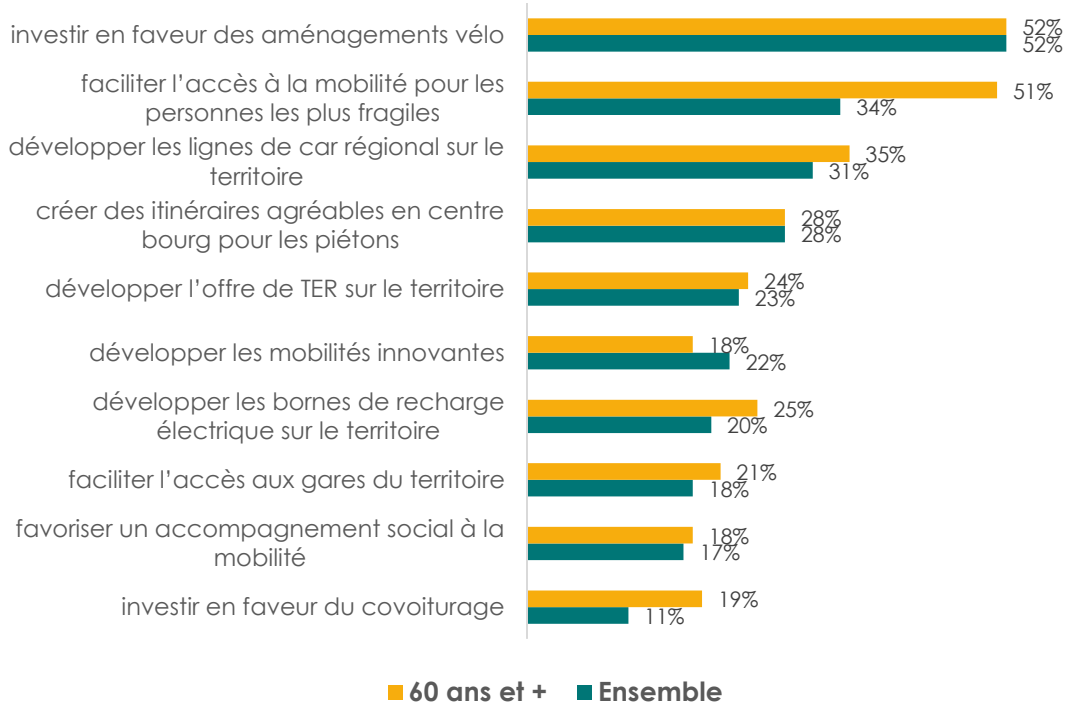
=> La marche à pied est surtout utilisée pour **les loisirs**
=> On retrouve autant de réponses « Je ne me déplace pas à pied » que de réponses « Les itinéraires sont dangereux ». On peut considérer **que la dangerosité provoque donc un évitement de la marche à pied.**
=> Les personnes âgées sont plus nombreuses à trouver les itinéraires dangereux.

Les nouvelles habitudes de mobilité et les souhaits d'évolution

La récente augmentation du prix du carburant a-t-elle modifié vos pratiques de mobilité ?



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
=> Il s'agit ensuite du **caractère inclusif de la mobilité** (accès PMR, personnes fragiles, etc)

05

Conclusion et enjeux

Synthèse AFOM

Les atouts sur lesquels s'appuyer :
- les TER qui desservent le territoire dans 4 gares (au Nord)
- les lignes de car à faire connaître
- les initiatives notamment du FJEP (transport solidaire, accompagnement à la mobilité)
- les dispositifs d'aides régionaux et départementaux et le SM Hauts-de-France Mobilités

Atouts

- Des pôles de proximité générant une attractivité de proximité
- Un réseau régional (TER et cars) permettant quelques dessertes en radial vers Arras
- Une collectivité déjà impliquée sur les sujets de mobilité (AMI TENMOD, expérimentation de taxi solidaire...)

Faiblesses

- Un réseau interurbain à vocation scolaire
- Des difficultés d'accès à la formation et à l'emploi pour les publics en insertion
- Des difficultés de mobilité pour les personnes âgées

Opportunités

- La prise de compétence mobilité
- Le Syndicat Mixte Hauts-de-France Mobilités (et les services proposés)
- La Plateforme "Ma Mobilité 62"
- Plusieurs partenaires impliqués sur les sujets de mobilité solidaire

Menaces

- Une habitude de l'autosolisme très présente
- Des ressources financières à mobiliser et des partenariats à consolider
- Des freins psychologiques à la mobilité
- Un territoire polycentrique à l'habitat dispersé où il sera difficile de répondre à tous les besoins

Enjeux

Des enjeux liés au transport en commun :

- Comment renforcer l'accessibilité vers les pôles de proximité ? Un minibus à disposition des établissements scolaires / des associations aurait-il une utilité ?
- Comment favoriser le rabattement vers les gares du territoire ?
- Comment valoriser le réseau de TER / car régional ?
- Faut-il renforcer la solution de taxi solidaire : si oui, selon quelles modalités ?

Des enjeux liés à la dépendance à la voiture :

- Comment limiter l'autosolisme dans les déplacements domicile-travail ?
- Comment favoriser la pratique du covoiturage ?
- Une solution d'autopartage répondrait-elle à un besoin sur le territoire ?

Des enjeux liés aux mobilités actives (marche / vélo) :

- Quels itinéraires cyclables pourraient être mis en œuvre / sécurisés sur le territoire ? Quels services vélos pourraient être développer ?
- Comment inciter aux modes actifs sur le territoire ?
- Comment renforcer le cyclotourisme sur le territoire ?

Des enjeux liés à la gouvernance :

- Quelles actions la CCCA pourra porter en propre ? Avec quels moyens financiers ?
- Quels partenariats mener avec les AOM limitrophes ?
- Quelles actions demander à la Région / aux communes ?
- Comment mobiliser le monde associatif / les acteurs touristiques / les acteurs économiques ?

Des enjeux liés à la communication et à l'accompagnement :

- Quelle communication mettre en œuvre pour faire connaître les offres de mobilité ?
- Comment accompagner à la mobilité ?

Groupe espelia

Servir l'intérêt général

espelia ressources Consultants Finances tecurbis icea

CONTACT :

Vincent BART

Directeur adjoint de Tecurbis