



SCHEMA DIRECTEUR CYCLABLE – DIAGNOSTIC A L'ECHELLE DE LA COMMUNAUTE DE COMMUNES OSARTIS MARQUION

**REDACTION et
RELECTURE**

IMMERGIS

Corentin GUEANT – Consultant Mobilités

Thomas VAUTHIER – Consultant Mobilités Actives

COMMUNAUTE DE COMMUNES OSARTIS MARQUION

SOMMAIRE :

01 Contexte

03 Cyclabilité

02 Analyse territoriale

04 Concertation

05 Conclusions

01

CONTEXTE



Qu'est-ce qu'un schéma directeur cyclable ?

Le schéma des mobilités actives est un outil de **PROGRAMMATION** et de **PLANIFICATION** qui permet de **définir les ACTIONS** à mettre en place à court, moyen et long terme pour améliorer et encourager la **PRATIQUES CYCLABLE**. Il permet la **programmation des INVESTISSEMENTS** dans un plan pluriannuel.

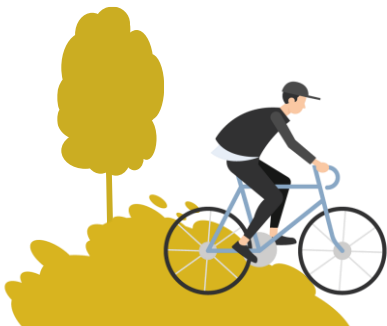


Pourquoi ?

1. **Réduction** des gaz à effet de serre
2. **Plan vélo** de l'Etat
3. **Amélioration des conditions** de circulation
4. **Pratique sportive** bénéfique pour la santé
5. **Gain économique** pour les usagers



Un schéma répond à des besoins





Données et documents intégrés au diagnostic :

- **Recensement INSEE 2019** : population et emploi,
- **Flux de mobilités INSEE 2017** : actifs et scolaires,
- Les documents d'urbanisme et réglementaires transmis par l'intercommunalités,
- **Véloroutes** : France Vélo Tourisme,
- **BD Topo** : ZAE, Pôles générateurs de déplacement, enseignement,
- **DGFIP** : cadastre,
- **Etudes préexistantes sur et autour du territoire,**
- **Echanges** avec les communes et retours **questionnaires**,
- **Entretiens** : Communes, Département, Région, DDT, EPCI voisins,
- **Fiches techniques** du CEREMA.

02

ANALYSE TERRITORIALE



Analyse territoriale – Aires d'attraction

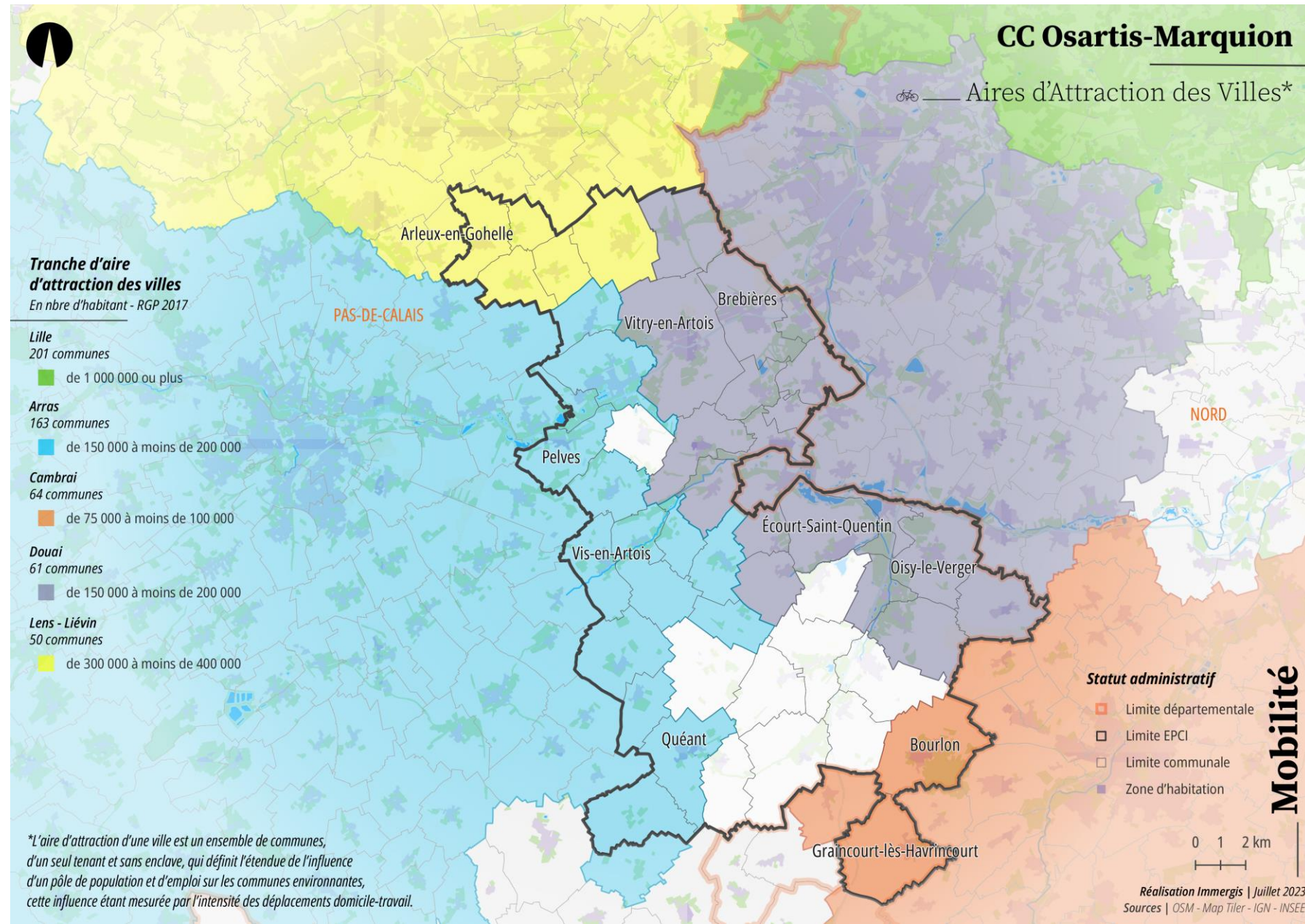
L'analyse territoriale de la communauté de communes Osartis-Marquion vise à proposer une **compréhension globale du potentiel que peuvent avoir le vélo** au sein du territoire et en interaction avec les territoires voisins.

La mobilité est une **approche décroisée**, allant au-delà des limites administratives. Ce constat influence naturellement les déplacements quotidiens de la population et les politiques locales menées en la matière.

Deux pôles urbains majeurs se dégagent :

- Le « Pôle Val de Scarpe » : Biache-Saint-Vaast, Brebières, Corbehem, Fresnes-lès-Montauban, Plouvain et Vitry-en-Artois.
- Le « Pôle Marquion et alentours » : Baralle, Marquion, Oisy-le-Verger, Palluel, Rumaucourt, Sauchy-Cauchy et Sauchy-Lestrée.

Cette appartenance se traduira notamment par la **forte tendance des flux quotidiens à être en interaction avec les pôles majeurs à proximité du territoire : Arras, Douai et Cambrai.**



Au sein de la Communauté de Communes, la structure des déplacements actifs est intégralement dépendante des différents **pôles générateurs de déplacements et de l'attractivité des communes entre elles pour des activités quotidiennes.**

Les principales activités sur lesquelles les mobilités actives pourront avoir un impact en terme de **report modal** sont :

- Etablissements scolaires ;
- Zones d'activités économiques ;
- Gares, aires de covoiturage et arrêts du réseau de transport régional ;
- Sites touristiques ;
- Equipements communautaires (piscine, ...)

Pour favoriser l'usage des modes actifs au quotidien, **trois portes d'entrées** sont donc à étudier.

- **Mobilités domicile – travail.**
- **Mobilités domicile – études.**
- **Intermodalité.**

Au sein de la Communauté de Communes, la structure des déplacements « scolaires » est organisée autour de l'artère Biache-Saint-Vaast <-> Vitry-en-Artois <-> Brebières et de Marquion.

Cette observation démontre la part importante de déplacements internes à destination des établissements du secondaire.

2353 scolaires se déplacent au sein du territoire.

La majorité des déplacements internes se font en interaction avec la commune de Marquion (521), Brebières (308), Biache-Saint-Vaast (291) et Vitry-en-Artois (244)

Marquion, Brebières et Biache-Saint-Vaast se distinguent également par le nombre de flux entrants sur leurs communes

Les flux vers Marquion sont les plus importants, **de l'ordre de près de 650 scolaires par jour.**

Le potentiel de travailler à des liaisons correspondant à un public collégien vers Marquion, semble donc représenter un fort intérêt.

Potentiel cyclable – Collège des Marches de l'Artois

Cette carte isochrone présente le potentiel cyclable depuis le collège des Marches de l'Artois. Basée sur le réseau existant, elle permet d'identifier visuellement le temps de parcours à vélo et en VAE depuis différents points de la CCOM.

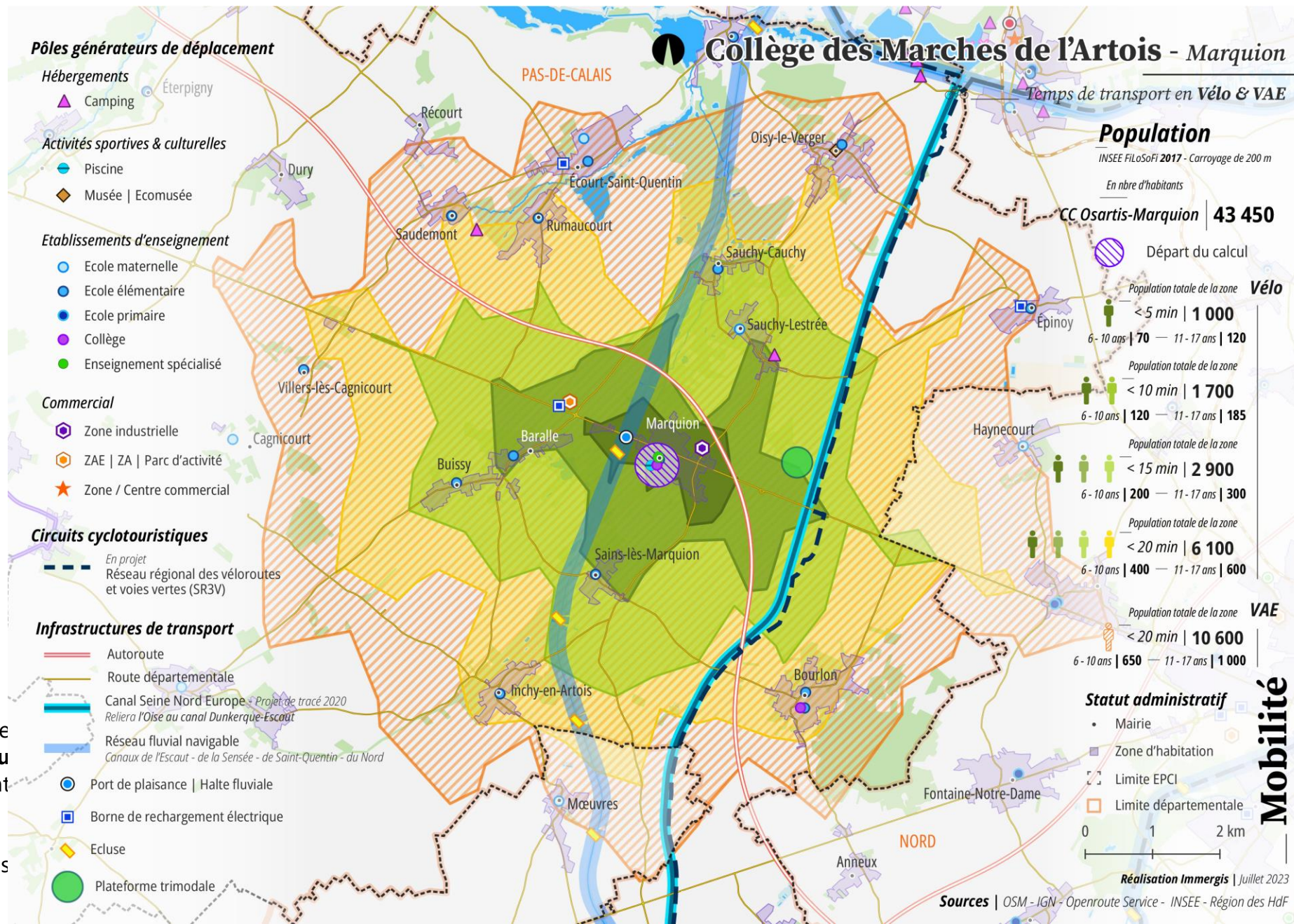
Les calculs prennent en compte la topographie des différents axes empruntés.

Au total, **6 100 habitants résident à moins de 20 minutes en VAE** du collège des Marches de l'Artois.

20 minutes sont le temps de trajet globalement considéré comme acceptable pour des primo-pratiquants du vélo au quotidien. Ce temps, défini par les études de l'ADEME est une **première limite en terme de faisabilité** de trajets à vélo pour favoriser le changement de mode de déplacement.

Dans le cadre de déplacements de collégiens, **le VAE ne doit pas être vu comme une « évidence »**, contrairement aux déplacements domicile-travail.

Le vélo classique est donc à prioriser dans l'analyse des temps de parcours.



Soutenu par

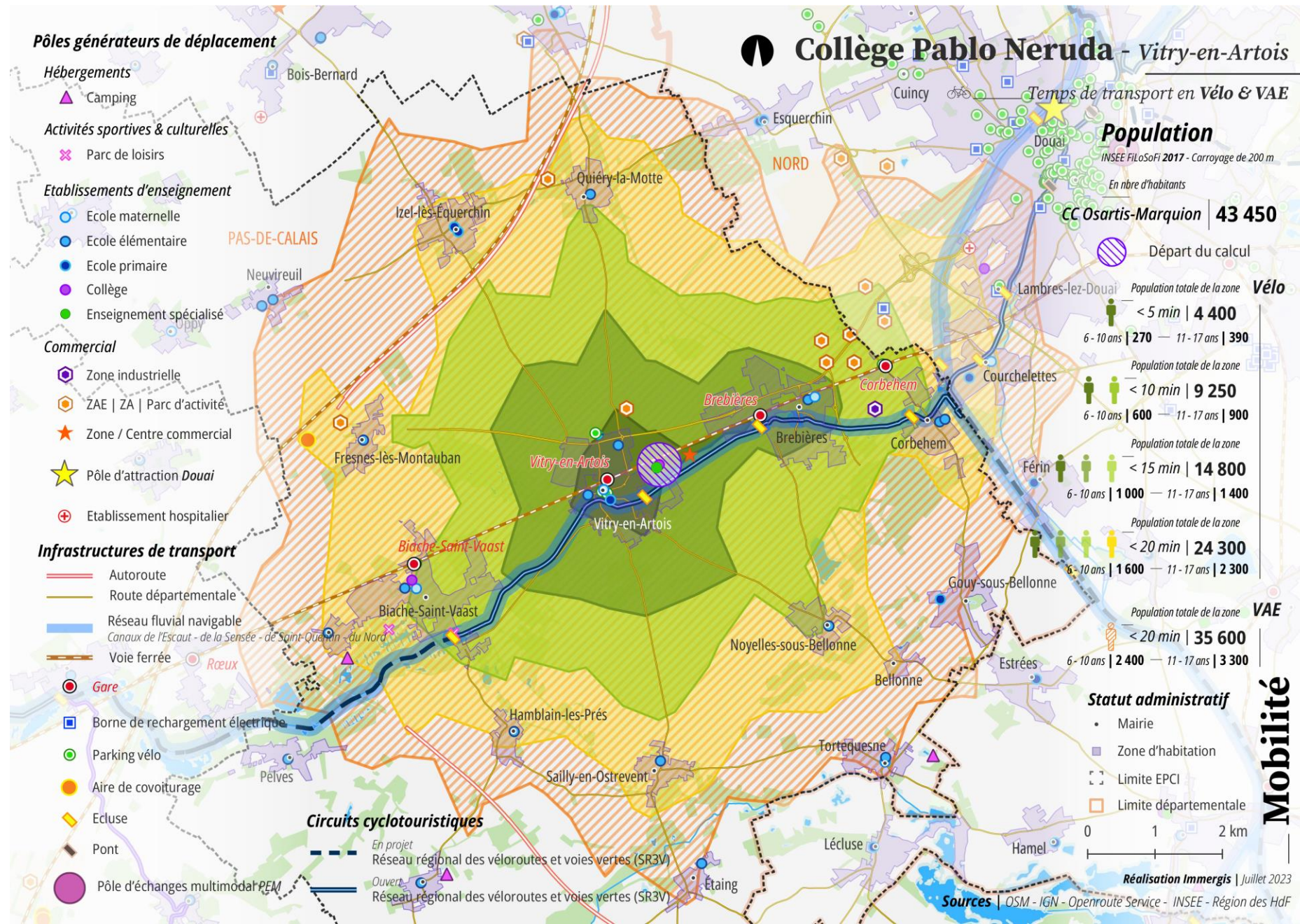
 RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
Liberté
Égalité
Fraternité

 ADEME
AGENCE DE LA
TRANSITION
ÉCOLOGIQUE

 Osartis

**Communauté
de Communes
Osartis-Marquion**

Méthodologie : Une fois les zones isochrones concentriques générées, une intersection entre ces zones et les données INSEE de population est automatisée. Le calcul en sortie représente le nombre d'individus (selon un carroyage de 200m) par zone et se base sur les données officielles de l'INSEE.



Des déplacements très largement en véhicule motorisé :

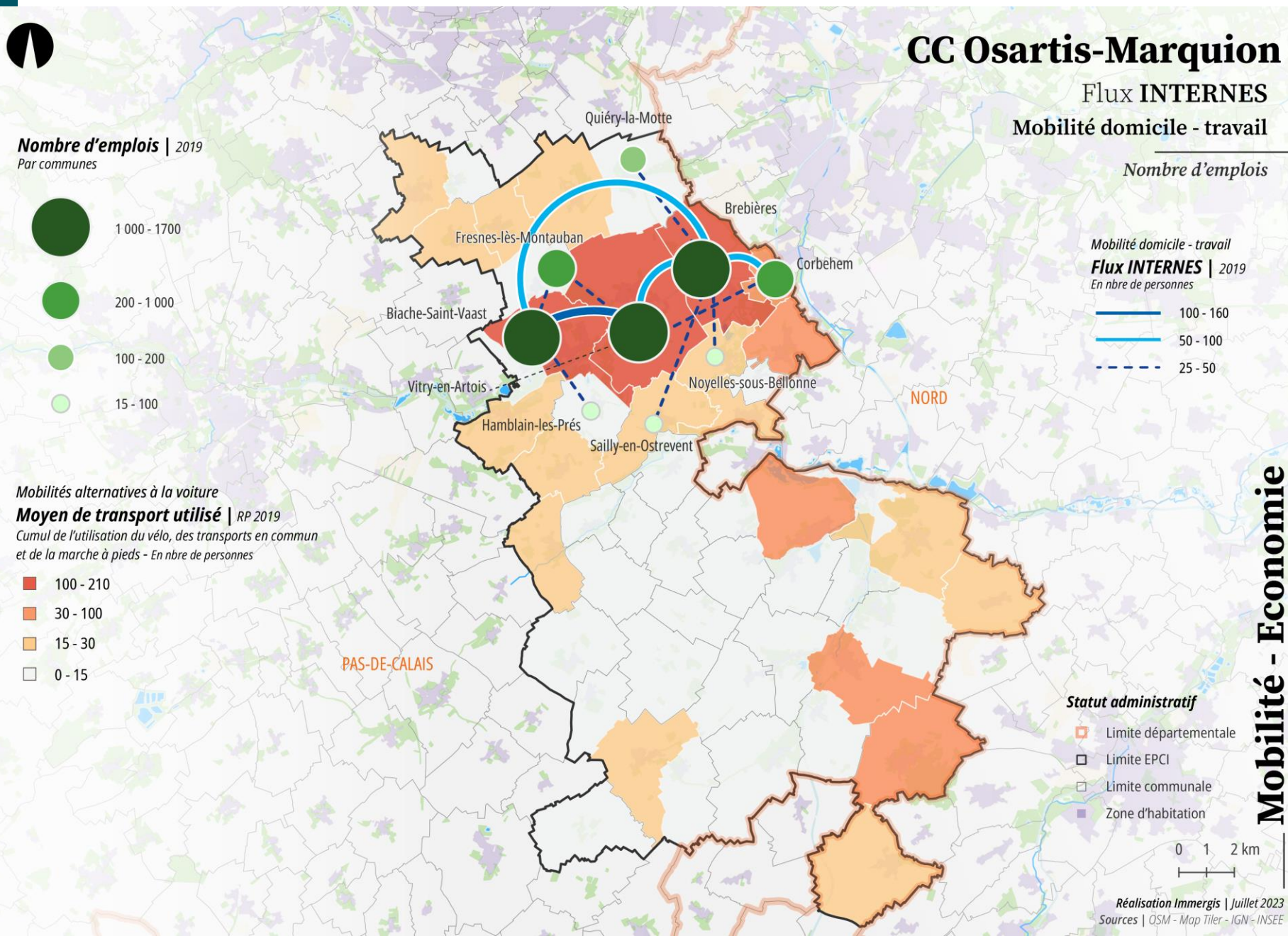
Parts modales :	Communauté de Communes Osartis-Marquion	Département du Pas-de-Calais	Région des Hauts-de-France	France
Pas de déplacements	3,8%	3,9%	3,9%	4,1%
2 roues motorisés	1,0%	1,1%	1,0%	1,8%
Marche à pied	3,3%	5,1%	5,6%	6,1%
Vélo	1,2%	1,3%	1,8%	2,3%
Voiture, Camion Fourgonnette	87,3%	83,9%	78,7%	70,4%
Transport en commun	3,3%	4,7%	8,9%	15,2%

Part des moyens de transport utilisés pour se rendre au travail (INSEE RP, 2019)



- Les structures des déplacements domicile-travail de la communauté de communes Osartis-Marquion se rapprochent des valeurs du Département du Pas-de-Calais, ainsi que de celles de la Région Hauts-de-France, exceptées pour la marche à pied.
- La part modale du vélo au sein de la communauté de communes est plus faible qu'au niveau régional, démontrant ainsi la marge de progression possible pour développer davantage la pratique cyclable.

Analyse territoriale – Flux Domicile-Travail au sein du territoire



Au sein de la Communauté de Communes, la structure des déplacements actifs est organisée autour d'un axe principal.

Les flux représentés ci-contre sont ceux supérieurs à 15 actifs au quotidien.

La majorité des déplacements se font en interaction avec les communes de l'axe Biache-Saint-Vaast <-> Vitry-en-Artois <-> Brebières.

A noter que peu de déplacements sont effectués à vélo, les données de l'INSEE n'identifiant des actifs se déplaçant à vélo que sur Biache-Saint-Vaast, Vitry-en-Artois et Brebières. Ces communes recensent également le plus grand nombre d'actifs favorisant l'écomobilité à l'échelle d'Osartis Marquion, avec un **pic de 210 actifs**.

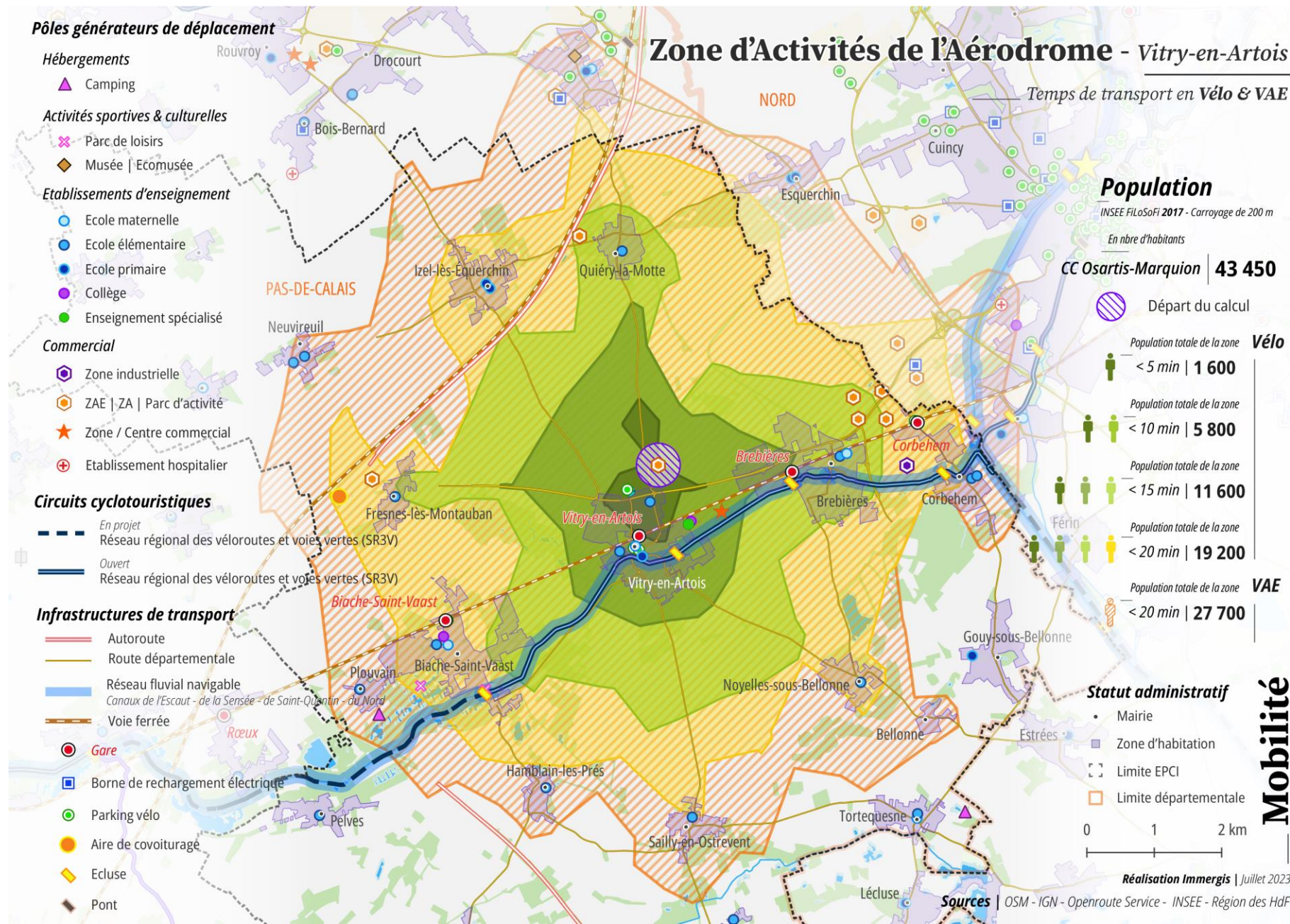
Potentiel cyclable – ZA de l'Aérodrome

Cette carte isochrone présente le potentiel cyclable depuis la ZA de l'Aérodrome. Basée sur le réseau existant, elle permet d'identifier visuellement le temps de parcours à vélo et en VAE depuis différents points d'Osartis Marquion.

Les calculs prennent en compte la topographie des différents axes empruntés.

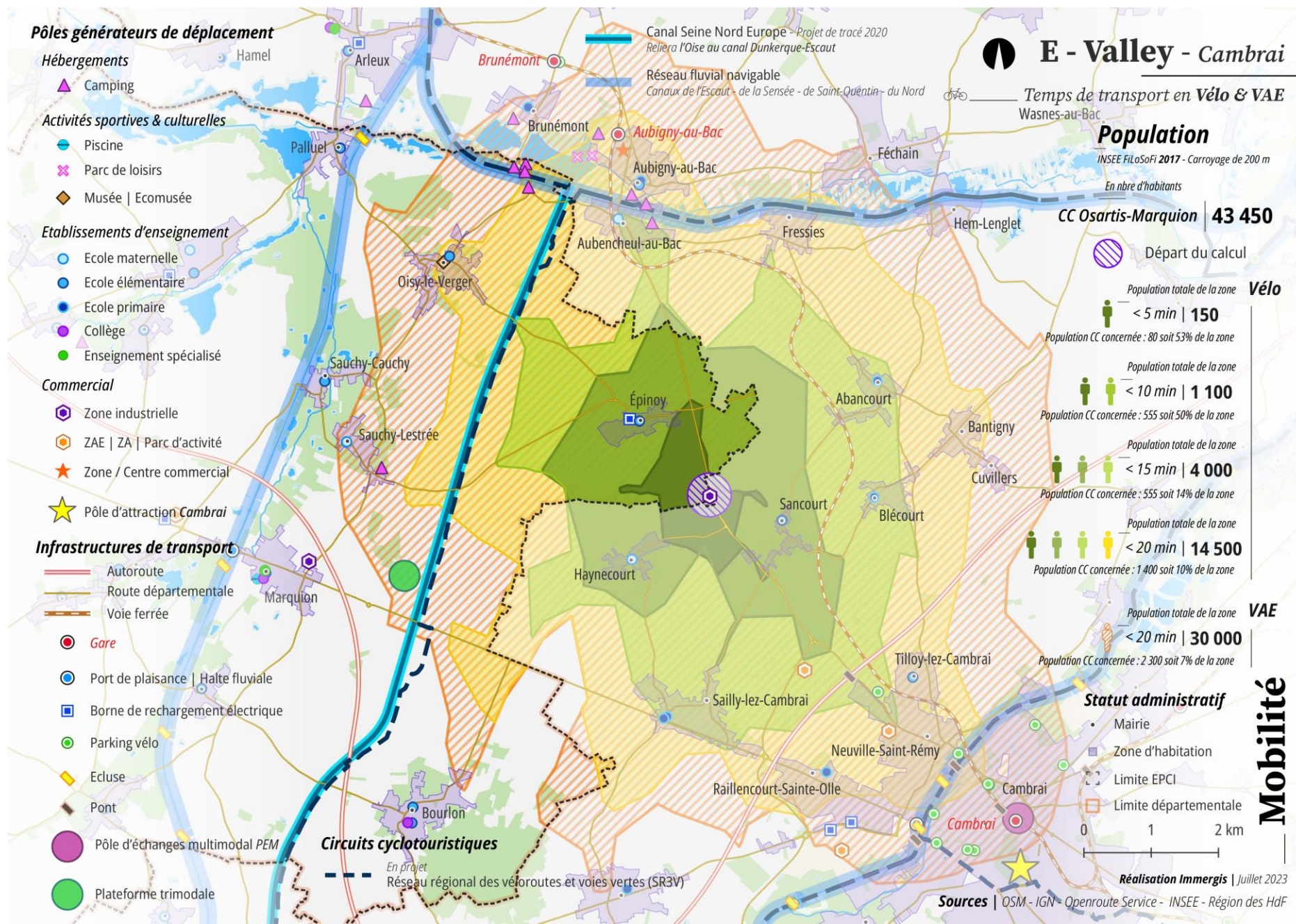
Au total, **27 700 habitants résident à moins de 20 minutes en VAE de la ZA de l'Aérodrome.**

20 minutes sont le temps de trajet globalement considéré comme acceptable pour des primo-pratiquants du vélo au quotidien. Ce temps, défini par les études de l'ADEME est une **première limite en terme de faisabilité** de trajets à vélo pour favoriser le changement de mode de déplacement.



Le potentiel cyclable – E-Valley

Soutenu par



Analyse territoriale – Flux Domicile-Travail sortants du territoire

Les flux domicile-travail sortants du territoire représentent **plus de 13161 actifs** (données INSEE)

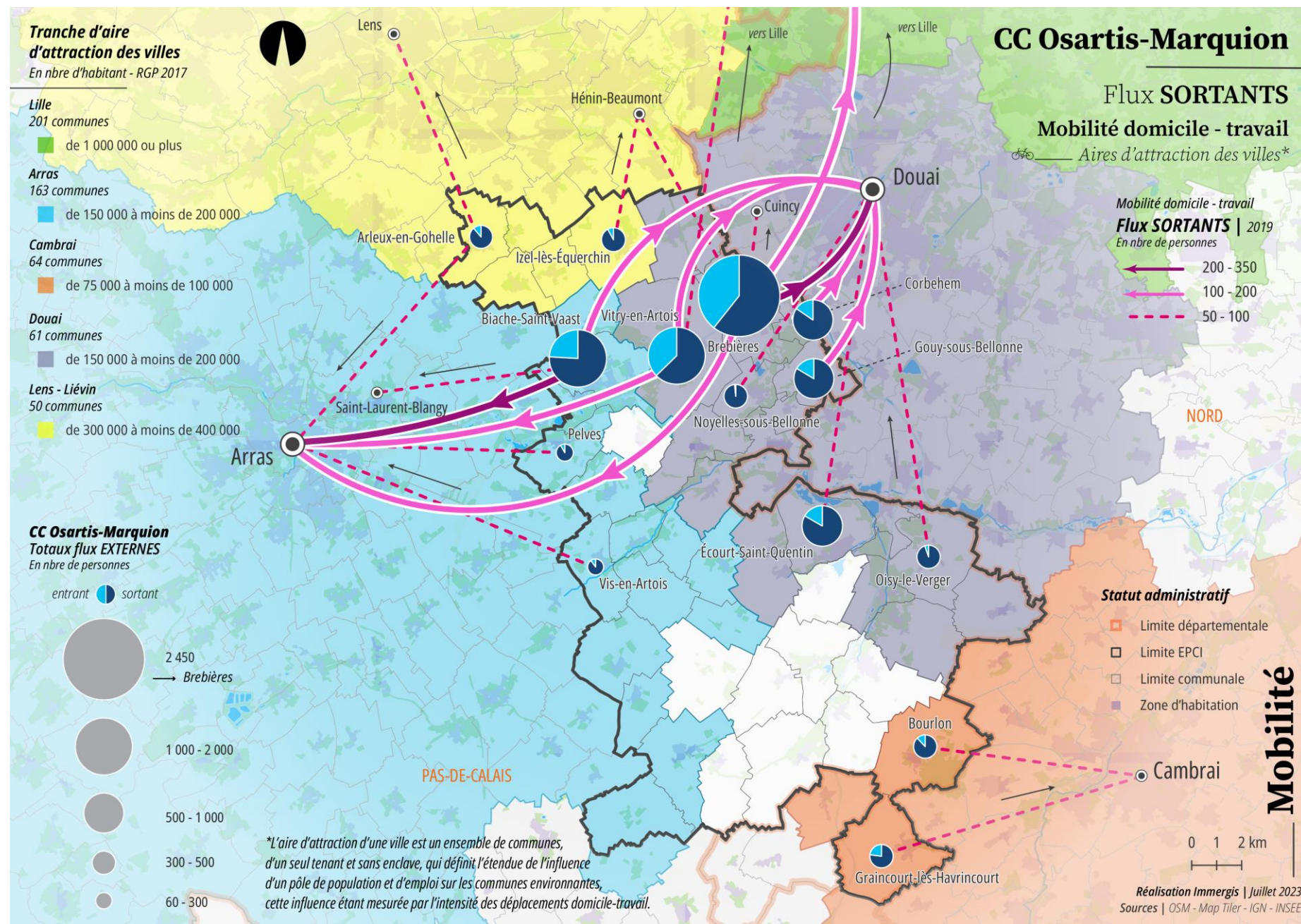
La quasi-totalité de ces flux sont **dirigés vers les villes d'Arras (1585 actifs) et Douai (1696 actifs)**, comme représenté sur la cartographie ci-contre. Ces flux représentent plus de **3281 actifs, soit 25% des actifs sortants d'Osartis Marquion**.

Afin de donner un caractère significatif à ces mobilités pendulaires, ne sont représentés **que les flux supérieurs à 350 actifs par jour**.

Cette polarisation des flux rappelle donc l'importance de **travailler en connexion avec les territoires voisins et notamment le pôle**

Ce travail sur les mobilités du quotidien peut se structurer autour de l'intermodalité :

- Vélo + train
- Vélo + Covoiturage
- Vélo + Cars régionaux



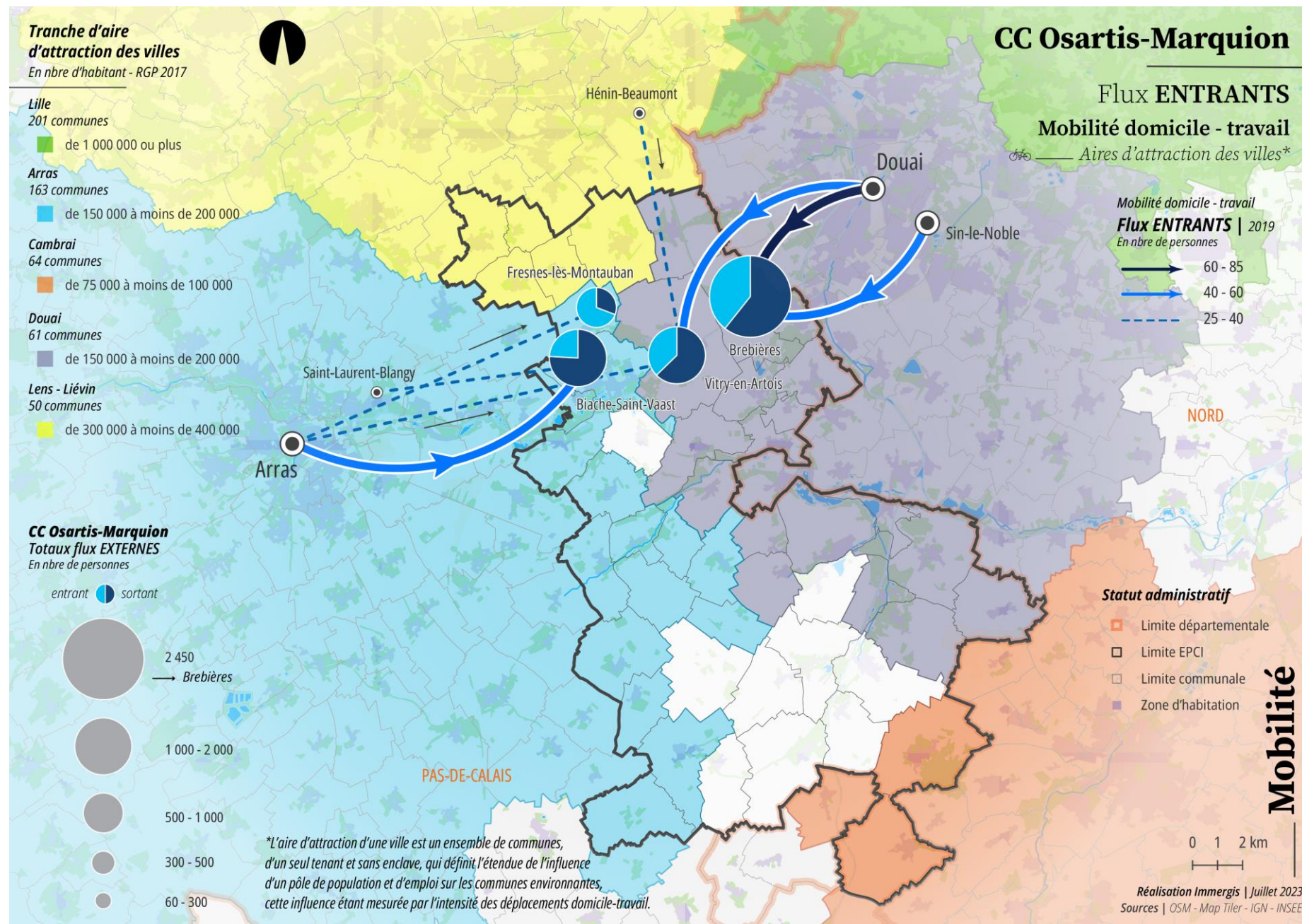
Analyse territoriale – Flux Domicile-Travail entrants sur le territoire

Sur le même modèle que les flux d'actifs quittant le territoire, les déplacements domicile-travail entrants sur Osartis Marquion sont **issus des communes de Douai et Arras en grande majorité.**

L'importance des flux entrants sur le territoire est moindre, mise en comparaison aux flux sortants précédemment évoqués. Ce constat est appuyé par l'indicateur de concentration d'emploi, identifié comme étant de 49,2 par l'INSEE en 2023. Ce dernier, lorsqu'il est inférieur à 100, signifie qu'un territoire **émet plus d'actifs qu'il n'en attire.**

La concentration des flux d'actifs se fait toutefois **en majorité sur Brebières, Biache-Saint-Vaast et Vitry-en-Artois**, ce qui implique **une réflexion sur l'intermodalité « entrante »** sur Osartis Marquion au niveau de l'artère ferroviaire Arras <-> Douai.

Pour les trois communes, l'attractivité cyclable sont donc **un enjeu de déplacements internes** pour les actifs venant de territoire extérieurs.



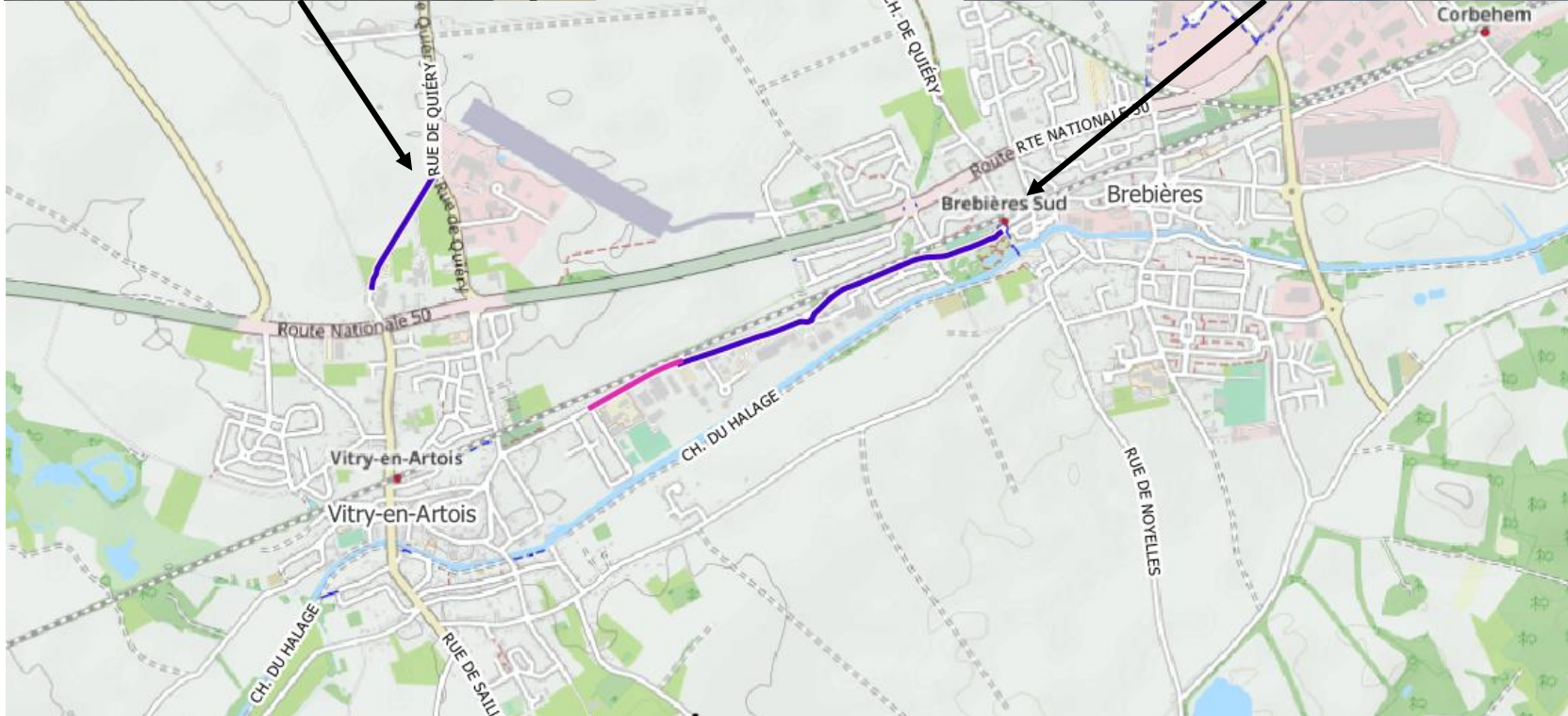
03

Cyclabilité

Focus sur les enjeux du Schéma
Directeur Cyclable



L'offre de mobilité cyclable : les aménagements cyclables



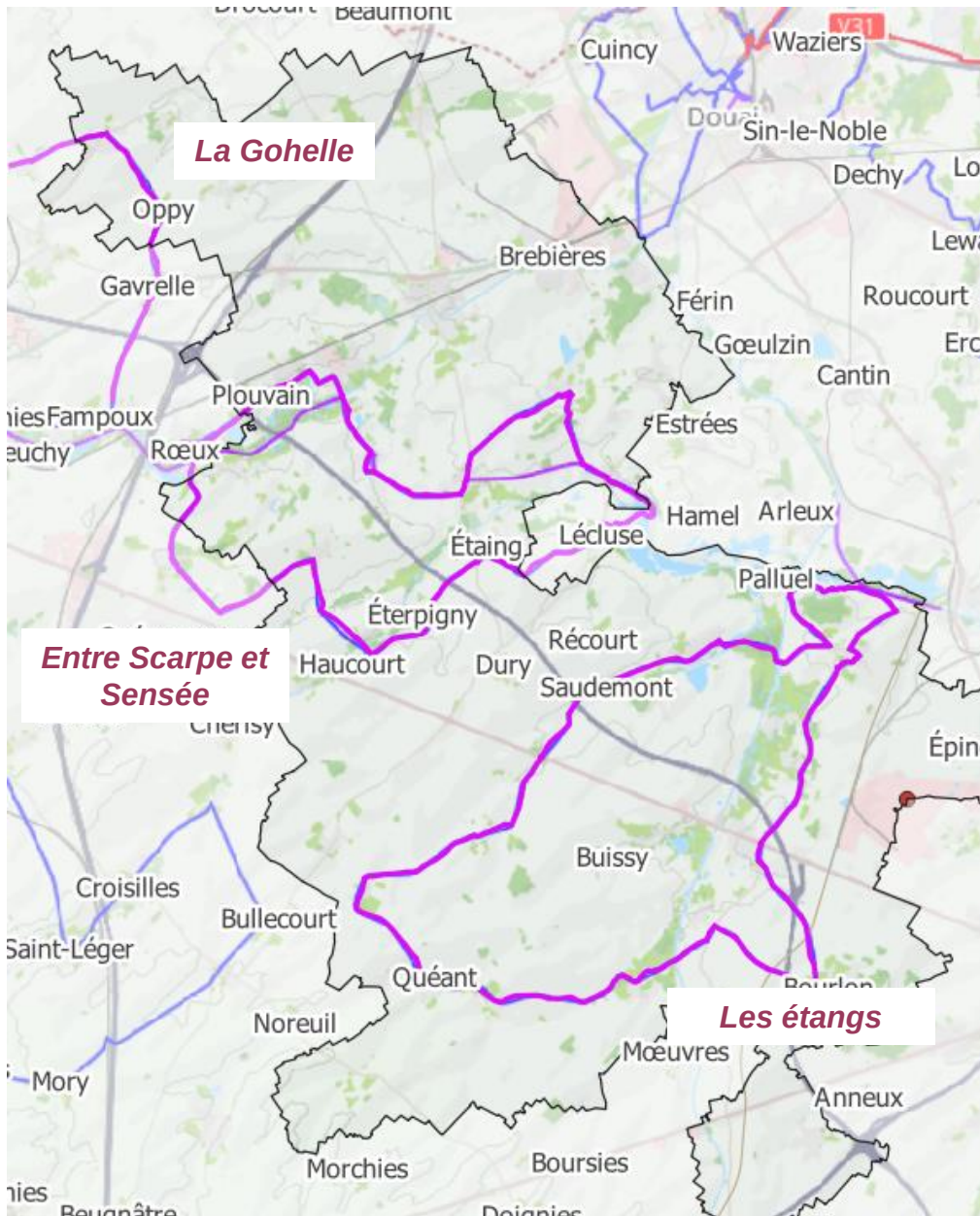
L'offre cyclable à l'échelle de la Communauté de communes est aujourd'hui de **2 km de site propre**, **0.4 km de bandes cyclables**.

L'apaisement de circulation est davantage répandu, à travers des limitations de vitesse ou des zone 30.

L'offre d'aménagements cyclables est ainsi rare sur le territoire et se concentre sur Vitry en Artois.

L'offre de mobilité cyclable : les circuits cyclotouristiques

Soutenu par



La Communauté de Communes Osartis Marquion est traversée par plusieurs circuits cyclotouristiques :

3 itinéraires cyclotouristiques départementaux

- Entre Scarpe et Sensée
- La Gohelle
- Les Etangs

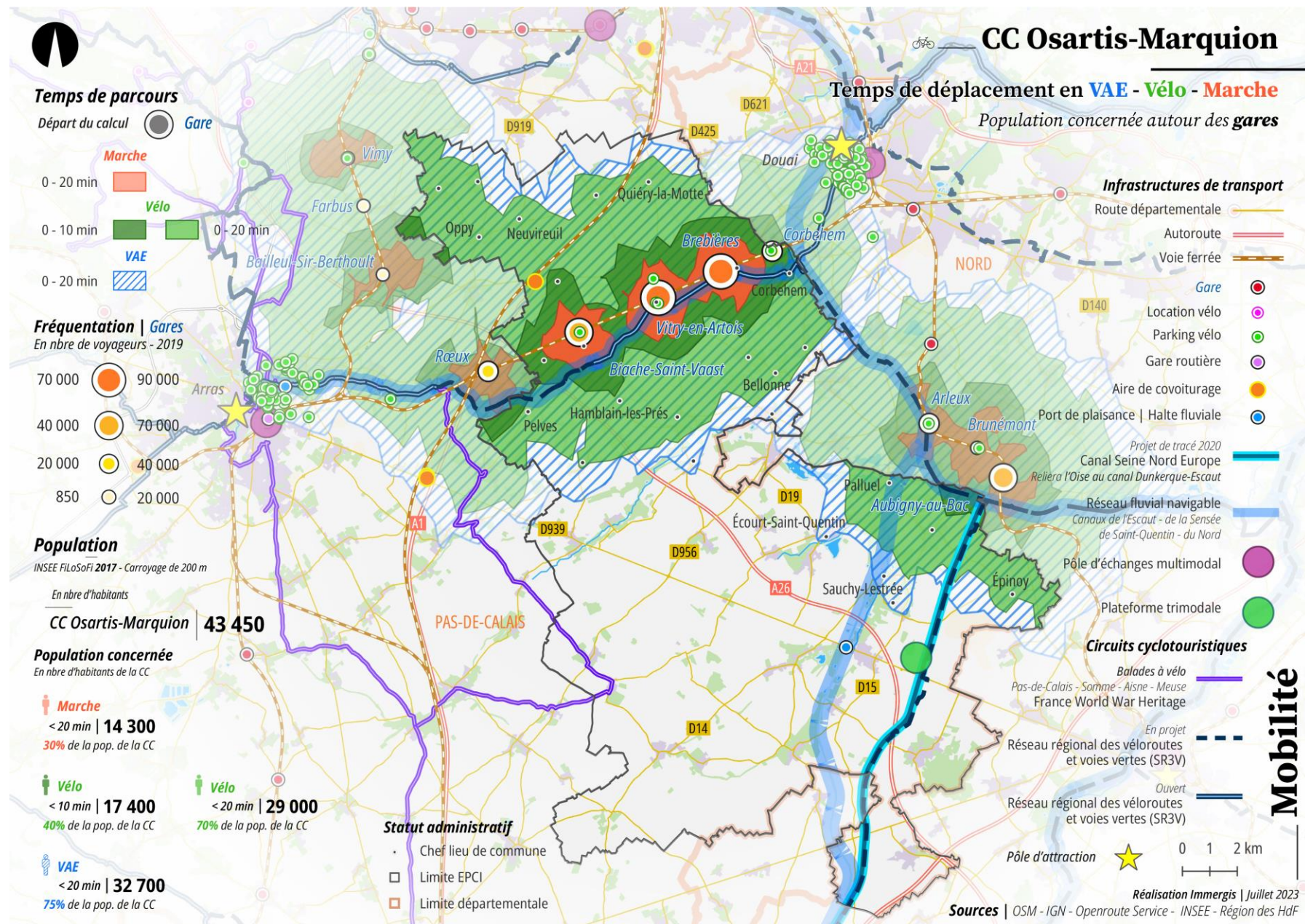
A noter que V362 (Chemin de halage de la Scarpe) s'arrête aux portes du territoire.

Le potentiel cyclable

Un intérêt tout particulier sera donc porté dans le Schéma directeur cyclable de façon à connecter efficacement les établissements scolaires, les zones d'activités et lieux touristiques, culturels et sportifs entre eux.

Le développement de l'utilisation des VAE permet également d'envisager une augmentation de la part modale du vélo dans les déplacements quotidiens, en offrant un accès inférieur à 20 minutes pour les communes périphériques.

Ce développement passe par un renforcement des aménagements et équipements cyclables, l'extension à l'aide d'acquisition de VAE mais aussi un travail de sensibilisation auprès des employés et employeurs.

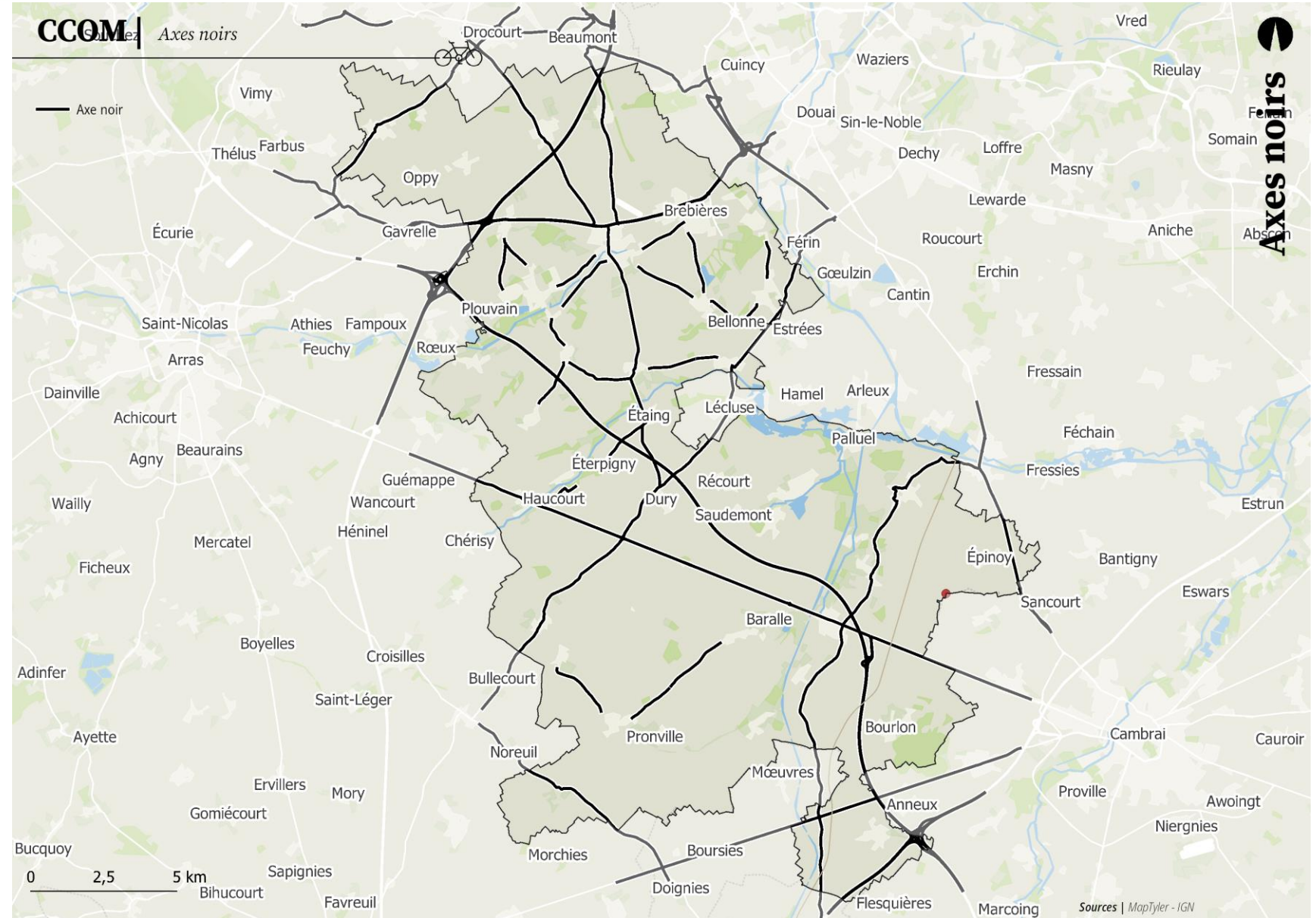


Axes noirs et vigilance sur le réseau

Le diagnostic à l'échelle d'Osartis-Marquion permet également de faire ressortir les secteurs problématiques du réseau routier.

Les axes noirs ci-contre ont été construits sur la base de retours de la population et des ateliers de travail avec les élus.

Ces axes nécessiteront une attention toute particulière dans l'élaboration de la stratégie sur le territoire : l'enjeu sera de trouver des alternatives ou d'y proposer des aménagements conséquents à même d'assurer la sécurité des usagers.

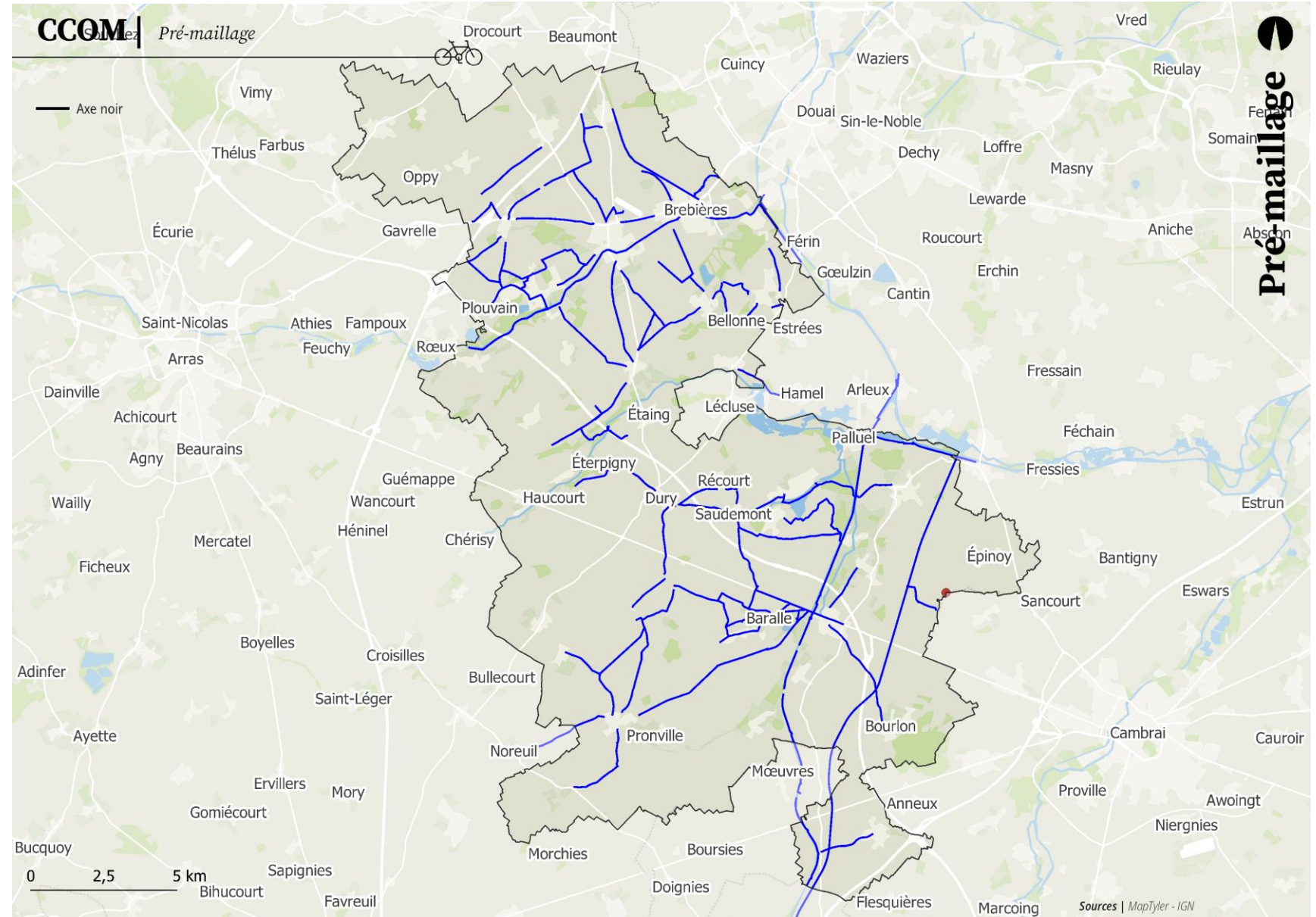


Axes noirs et vigilance sur le réseau

Sur la base de divers éléments du diagnostic, des axes ont été identifiés comme particulièrement intéressants pour établir des connexions aux enjeux internes et externes au territoire.

Ce « pré-maillage » nous servira de structure pour établir une proposition de maillage hiérarchisé pour la phase 2 de l'étude.

Ces axes seront ainsi couplés aux grands enjeux identifiés sur et hors du territoire ainsi qu'aux axes noirs identifiés pour proposer une offre d'itinéraires cohérents et sécurisés.



Intermodalité – Quels potentiels au regard de l'offre de mobilité ?

- Plusieurs approches permettent d'exploiter l'intermodalité à l'échelle du territoire. Généralement, **le vélo se combine facilement avec le train**, mais le **caractère excentré des gares du tronçons Arras – Douai** rend complexe un rabattement pertinent pour l'ensemble du territoire. Toutefois, la proximité avec les lignes TER en relation avec Arras et Douai permet de d'orienter l'intermodalité vers ces gares, notamment sur les communes les plus « impactantes » en matière de flux de mobilité.
- Les aires de covoiturage du territoire,, représentent un **fort potentiel et un enjeu crucial pour les déplacements sortants d'Osartis Marquion vers les territoires voisins**. Le **rabattement vers les aires de covoiturage**, en exploitant les modes actifs, implique tant **un travail sur le réseau cyclable que sur les services proposés sur les aires de covoiturage** : stationnement sécurisé des vélos, bornes de réparation, cartes du réseau cyclable.
- Enfin, dans le cadre de la stratégie régionale de développement du vélo, l'intermodalité vélo + réseau interurbain représente un axe sur lequel peuvent se baser les collectivités. Plus qu'un sujet d'emport des vélos dans les cars, le sujet essentiel à traiter est la **mise en place de stationnement sécurisé pour les vélos aux arrêts du réseau interurbain**.



4 gares TER sur le territoire, ligne Paris-Nord <-> Lille :

- Biache-Saint-Vaast
- Vitry-en-Artois
- Brebières-Sud
- Corbehem

Jonctions TGV en gares d'Arras et Douai.

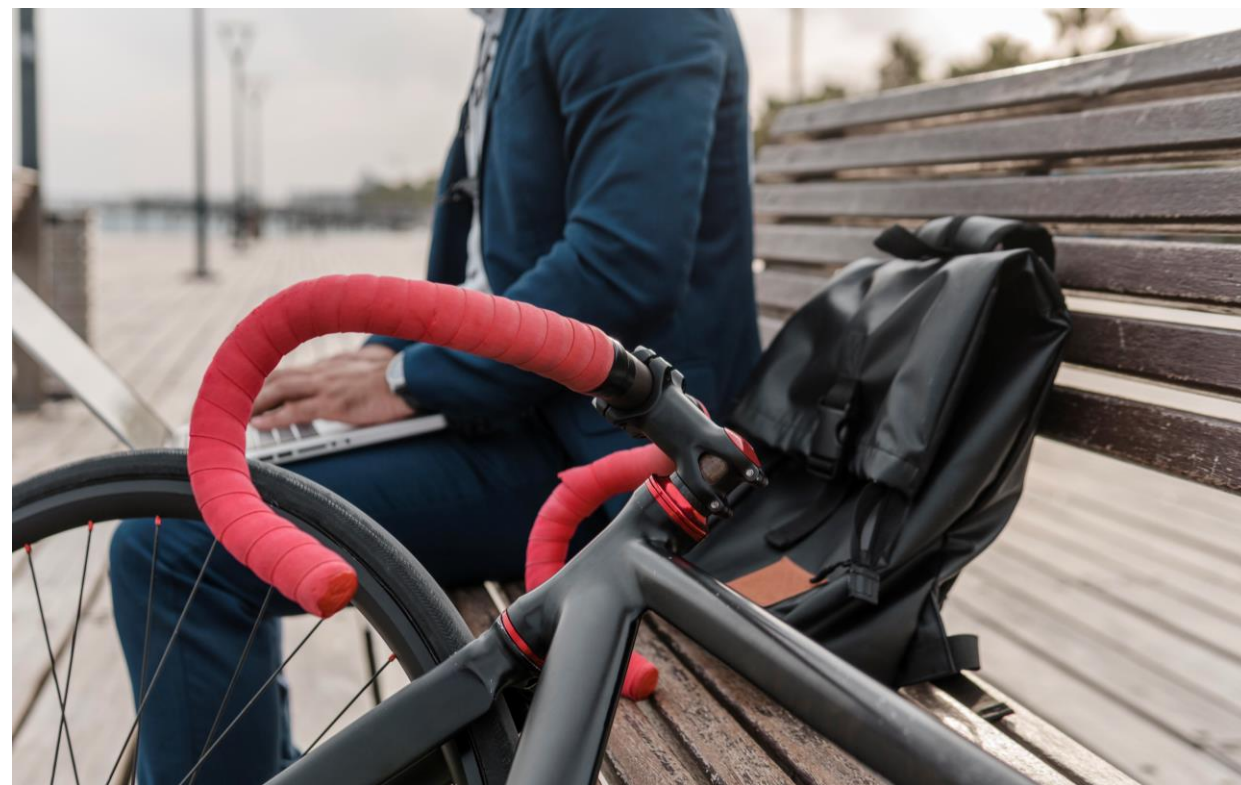
SYNTHESE DES RETOURS EN ATELIERS :

- **Des liaisons prioritaires aux zones d'activités du territoire**
- **Des liaisons aux zones d'activités et pôles générateurs de déplacements hors territoire concentrés sur Cambrai, Arras et Douai**
- **Des rabattements vers les différentes gares voyageurs** : Corbehem, Biache-Saint-Vaast, Brebières et Vitry-en-Artois
- **Des rabattement vers les autres sites d'intermodalité** : aire de covoiturage de Fresnes-lès-Montauban, Arrêts de bus importants ?
- **Une opportunité à explorer autour de l'ancienne voie ferrée Quéant-Marquion**
- Un travail autour du **canal Seine-Nord** et sur l'accès à la future plateforme trimodale
- Des réflexions à mener autour du **changement d'usage du Canal du Nord**
- **Des liaisons aux deux polarités du territoire pour les services du quotidien et les équipements communautaires** : communes de l'axe Arras-Douai et à Marquion
- **Des connexions aux itinéraires existants et aux projets** : notamment aux 3 boucles touristiques et au projet de connexion cyclable Arras-Douai autour de la Scarpe
- **Un très fort enjeu de sécurisation des déplacements vélo au sein des communes, notamment via la réduction des vitesses sur les centres-bourgs.**
- Un enjeu de développement de la mobilité loisir, autour **des villages patrimoine** du territoire notamment

04

CONCERTATION

Retours de la co-construction



62 Pas-de-Calais *Mon Département*

- **La charte d'aménagement du Département actuelle est datée de 2013** et donc dépassée. Le CD 62 a toutefois des projets de réécriture sur **le Plan Vélo 2022 – 2027**, le Département **repensant dans ce cadre les priorités de son Plan Vélo et identifiant des axes structurants.**
 - Le Département met également en place des **dispositifs d'accompagnement financier** des collectivités dans le cadre du développement des modes doux, **en complément des dispositifs classiques.**
- Plusieurs projets intégrés dans la démarche départementale à l'échelle de la collectivité :
 - Sur la CC Sud Artois, le Département a **initié des projets de réalisation de chaudières**, qui doivent voir le jour en septembre 2023. En complément, le Département est **ouvert à la réflexion sur la réservation de RD de 3^{ème} catégorie aux modes actifs.**
 - **Etudes des abords des collèges prise en charge à 100%, ainsi que le stationnement des collèges.** Les collèges de **Vitry-en-Artois et de Biache-Saint-Vaast** ont déjà fait l'objet d'une étude, celui de Marquion n'a quant à lui toujours pas fait l'objet d'une étude de sécurisation de la desserte cyclable des collèges.
 - Dans le cadre du **projet du Canal Seine Nord Europe** :
 - **Groupe de travail sur une véloroute** (Département et CC Osartis Marquion y sont présents)
 - **Projets de rétablissements routiers**, où se pose la question de la réalisation d'aménagements cyclables. Plusieurs projets de **traversées cyclables sont intégrées au projet global et identifiées par le Département.**



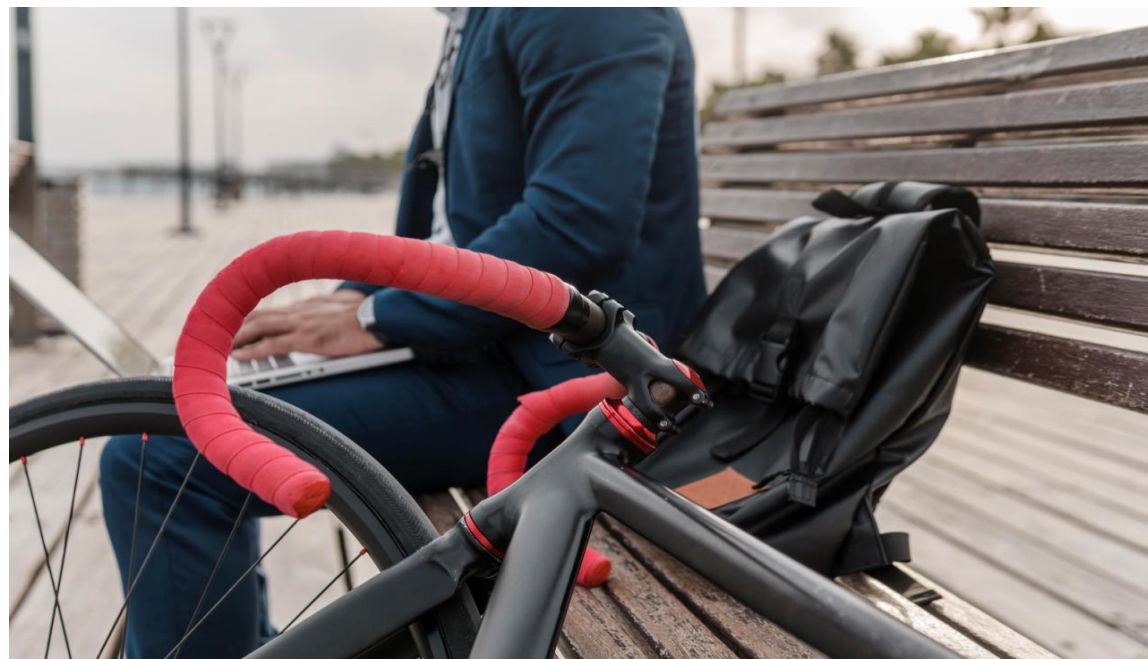
- La Région, en tant qu'autorité organisatrice des mobilités à l'échelle régionale, **rédige à l'horizon du dernier trimestre 2024 un Plan Vélo Régional.**

- Le principal projet suivi par la Région localement reste le Canal Seine Nord Europe :
- **Un projet de véloroute, portée à différentes échelles selon les Départements traversés (Oise, Somme, Pas de Calais).** Ce projet viendrait « adjoindre » au Canal une liaison cyclable continue d'envergure régionale (voire nationale).
- **Le projet est à prendre en compte dans son ensemble, mais le cas spécifique de Marquion et la connexion à la E-Valley sont des points clés à anticiper.**
- Sur les infrastructures, la Région vise un **accompagnement majoritairement sur les zones non-urbaines.** Les aménagements qui seront accompagnés sont attendus en **site propre.**
- **Travail de la Région sur les stationnements vélos en gare.**
- Le cas de la **halte fluviale de Marquion** nécessitera des aménagements spécifiques pour le vélo (relai vélo et synergie entre le vélo et le fluvial)
- **Emport des vélos sur les lignes interurbaines :** expérimentations concluantes qui amèneraient la Région à revoir sa position sur le sujet.

05

CONCLUSIONS

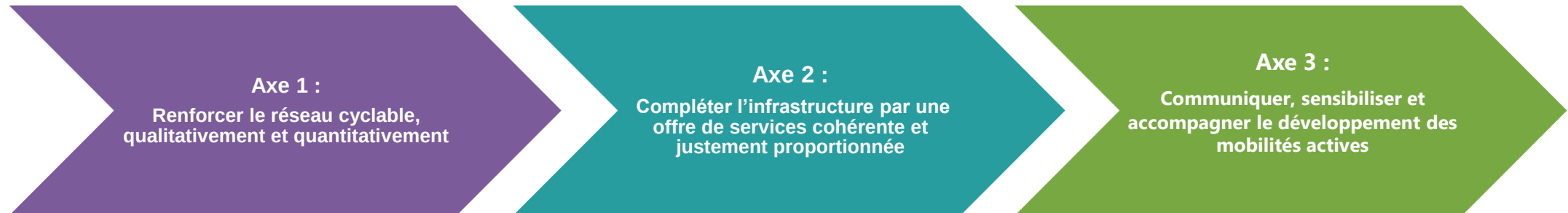
Enjeux pour le développement du vélo sur la
Communauté de Communes Osartis
Marquion





Objectifs identifiés :

- Développer le réseau cyclable à l'échelle de l'intercommunalité en se basant sur l'existant et en privilégiant les mobilités du quotidien dans les liaisons prioritaires ;
- Exploiter le potentiel des chemins ruraux et liaisons sur des axes à faible trafic, jalonner les itinéraires pour densifier les réseau cyclable ;
- Exploiter le potentiel intermodal des mobilités actives : vélo + train, car + vélo, en déployant des offres cohérentes (exemple : vélo ou stationnement sécurisés aux points d'arrêt du réseau de bus et sur les aires de covoiturage, ...) ;
- Renforcer l'offre de stationnement vélo à l'échelle d'Osartis Marquion, tant en nombre de place qu'en qualité des équipements ;
- Structurer l'offre de service et renforcer les propositions à destination de la population pour faciliter l'accès au vélo (location, remise en place de l'aide à l'achat, services de réparation, ...) ;
- Co-construire la stratégie en lien avec les territoires voisins pour assurer les continuités dans les déplacements depuis les pôles émetteurs et vers les récepteurs, au-delà des frontières administratives d'Osartis Marquion ;
- Animer localement la formation, sensibilisation et le déploiement d'une « culture vélo » dans les déplacements à travers le renforcement du Savoir Rouler à Vélo et l'étude de la mise en place de vélobus ;
- Communiquer et animer localement la pratique via la mise en œuvre d'un plan de communication et d'actions événementielles.





tecurbis

Le conseil technique
indépendant



PÔLE
MÉTROPOLITAIN
**ARTOIS
DOUAISIS**



**Communauté
de Communes
Osartis-Marquion**

19/09/2023



Plan de Mobilité Simplifié

Présentation du diagnostic

Ordre du jour

- 
- Rappel du contexte et des enjeux
 - Synthèse de la documentation
 - Diagnostic socio-économique
 - Diagnostic mobilité
 - Concertation
 - Synthèse AFOM et enjeux

01

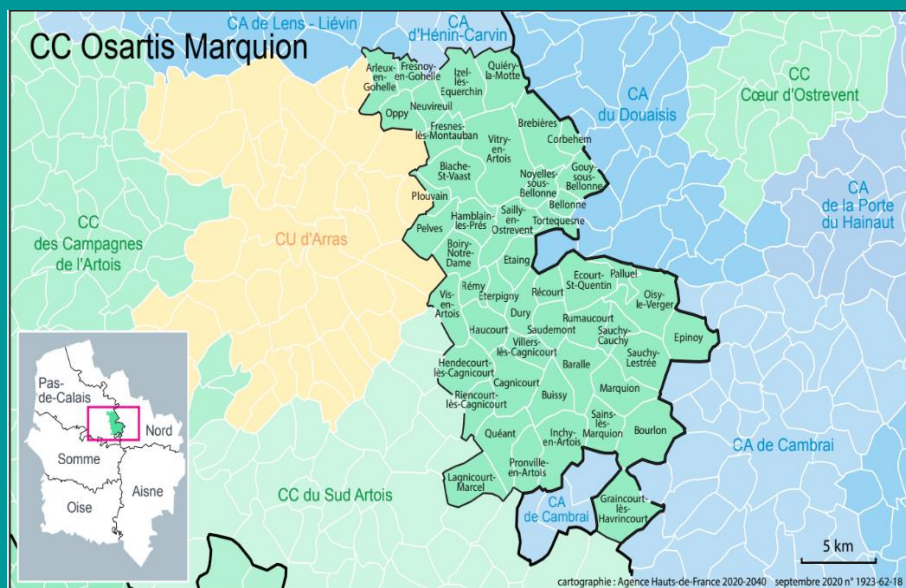
Contexte et enjeux de la mission



Contexte

La **Communauté de Communes Osartis Marquion (CCOM)** a été créée en 2017, à la suite de la fusion de 2 EPCI. Située à la frontière du Pas-de-Calais, elle bénéficie des multiples influences régionales : Arras à l'ouest, Douai à l'est, Cambrai au sud et Lens au nord.

Avec 42 302 habitants (INSEE 2019) répartis sur 49 communes, la CCOM compte en moyenne 128 hab/km² au sein d'un territoire rural et majoritairement agricole aux portes de l'Artois, il traversé par deux fleuves importants La Scarpe et la Sensée. Le territoire s'organise autour de 2 pôles majeurs : Vitry-en-Artois au nord et Marquion au sud



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.

Un projet de territoire lié à la prise de compétence mobilité

La LOM s'inscrit dans 4 grands enjeux :

- La crise environnementale
- La dépendance à la voiture (problématique également sociale)
- Le manque d'investissement dans les mobilités du quotidien (nécessité d'avoir un regard plus fin sur les territoires périurbains et ruraux)
- La réalisation d'un PDMS est une démarche volontaire (financée en partie par l'ADEME)

Des objectifs convergents avec ceux exprimés par la CCOM :

- Afin de faciliter la mobilité des actifs, le DOO du SCOT propose des actions d'accompagnement :
 - Recommander l'élaboration de plans de déplacement des entreprises pour les zones d'activités ;
 - Engager une réflexion sur l'adaptation des horaires des bus aux horaires des trains afin de rendre le report modal attractif.
- En matière de mobilité, les principes sur SCOT s'inscrivent dans orientations en faveur du développement de la mobilité alternative notamment à travers :
 - Le soutien du co-voiturage en aménageant des aires dédiées au stationnement des véhicules en des lieux stratégiques,
 - L'aménagements des secteurs gares et arrêts ferroviaires de manière à améliorer leur accessibilité
 - Etc...

Un diagnostic en concertation avec les acteurs locaux

Réalisation d'un diagnostic complet

- Une visite de terrain le 19 avril 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
- 1 table ronde 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, associations

Définition d'enjeux qui guideront l'élaboration du PDMS

tecurbis

02

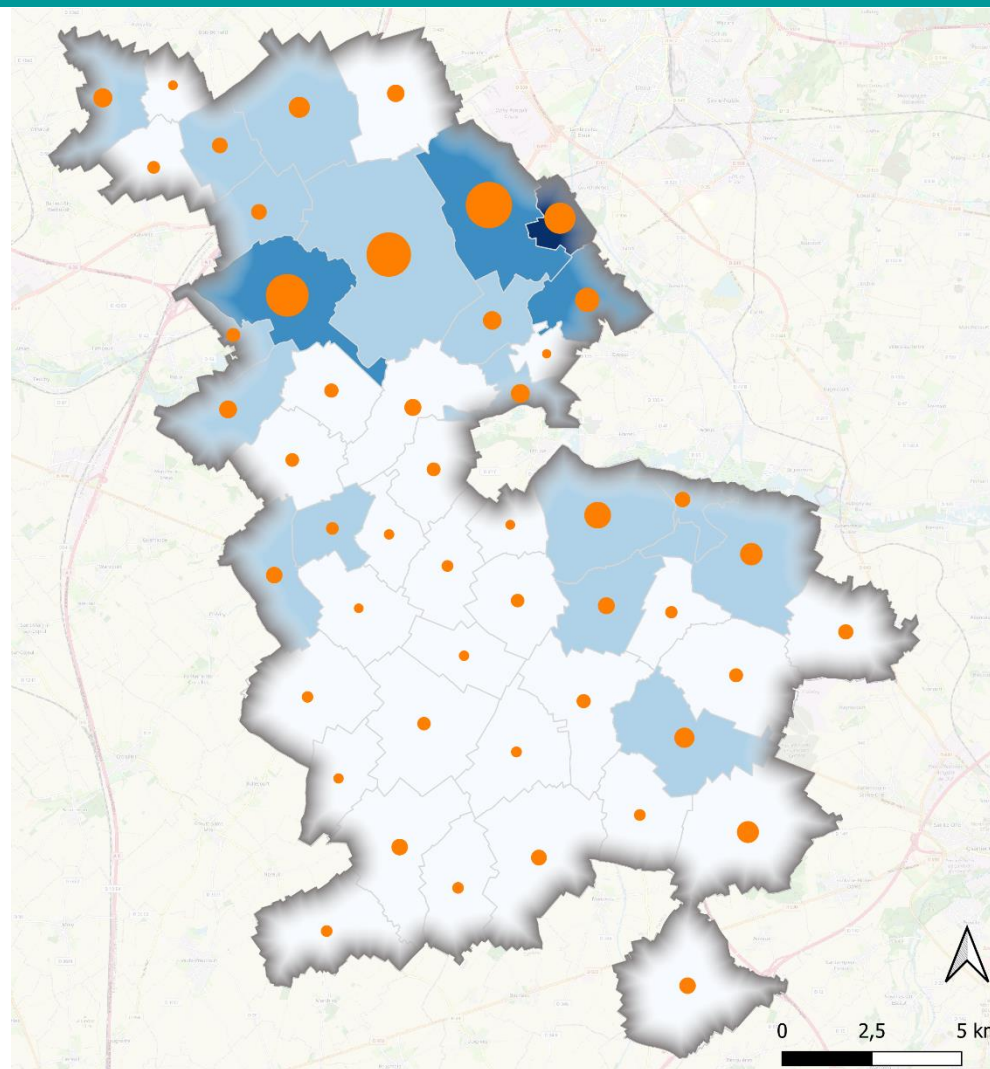
Diagnostic socio-
économique



Un territoire aux densités disparates

- Le territoire se caractérise d'une part par des communes moyennement denses, voir très denses autour du pôle de Vitry-en-Artois (Pôle Val de Scarpe) et d'autres parts par des communes peu denses en allant vers le sud du territoire autour du pôle de Marquion.
- De fortes disparités observées entre le nord et le sud du territoire
 - Exemple : Biache-Saint-Vaast compte 462 hab/km² tandis que Hendecourt-lès-Cagnicourt en compte seulement 35hab/km².
- 29 communes sur 49, soit près de 60%, enregistrent une densité de population inférieure à 100hab/km²
- Les communes de Brebières, Vitry-en-Artois, Biache-Saint-Vaast, Corbehem, Brebières, Gouy-sous-Bellone et Izel-lès-Équerchin **au nord du territoire** et les communes **plus à l'est** d'Ecourt-Saint-Quentin, Bourlon, Oisy-le-Verger ereprésentent **54%** de la population du territoire. **Ainsi, la moitié de la population se concentre sur un quart des communes**
- Notons que les deux communes les plus peuplées du territoire : Brebières (5088habitants) et Vitry-en-Artois (4675habitants) ne sont pas les plus denses avec respectivement 250hab/km² et 471 hab/km², **en effet**, la commune la plus dense du territoire étant Corbehem e avec 885hab/km² recense 2302 habitants

- Un territoire à dominante rurale, avec une partie nord qui se démarque par son profil plus urbain**
- Un territoire orienté vers des pôles urbains majeurs (Arras, Douai, Cambrai)**



Densité de population
(hab/km²)

36 - 100
100 - 250
250 - 500
500 - 885

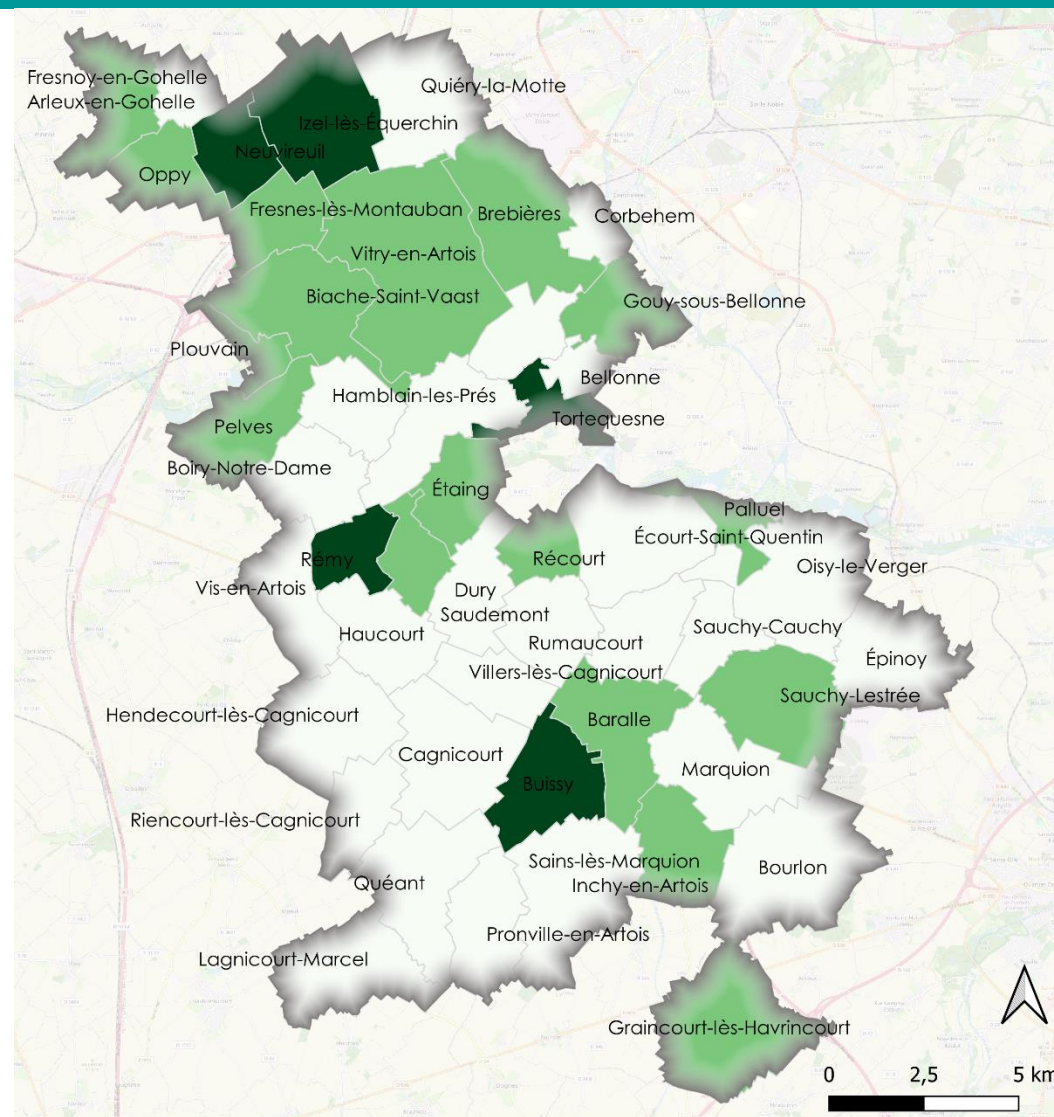
Population municipale
POP_2019

5000
2500
1000
500
200

Source : INSEE 2019

Peu d'évolution démographique sur le territoire

- Entre 2013 et 2019, l'évolution moyenne de la population à l'échelle de la CCOM est **de 0,28%** soit supérieure à la moyenne départementale (0,08%) / régionale (0,05%)
- Les communes de Tortequesne, Izel-lès-Équerchin, Buissy, Neuvireuil et Rémy ont enregistré les taux d'évolution les plus importants sur le territoire (+2% chacune sur la 2013-2019)
- A l'exception de quelques communes, c'est la partie sud du territoire qui fait face à une baisse de la population, ainsi entre 2013 et 2019, les communes du territoire ont connu :
 - Une hausse de la population qui a concerné 22 communes
 - Une baisse de la population qui a concerné 25 communes



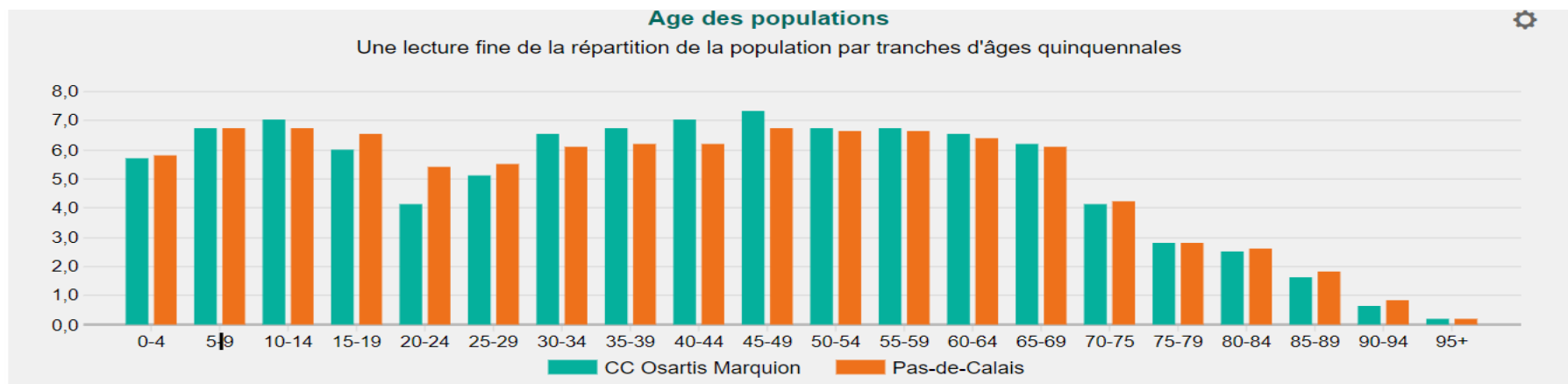
Evolution population (2013-2019)

- 2,7% < 0%
- 0% - 2%
- 2% - 4,6%

Une évolution démographique contrastée entre les communes.

Source : INSEE 2019

Des besoins à distinguer selon les âges



Les personnes âgées de **65ans et plus** représentent **24,5% de la population**, soit équivalent à la moyenne départementale (25%) et régionale (24%)

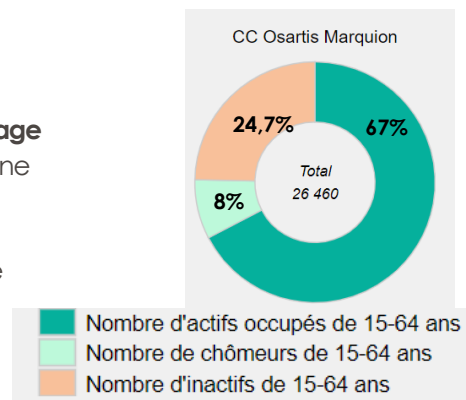
La population senior est souvent peu à peu confrontée à une perte d'autonomie et de mobilité, notamment avec la perte de l'usage de la voiture. Elle est donc l'un des publics cibles d'une politique de mobilité dans un territoire rural.

Les **15-59 ans** représentent plus de la moitié de la population en 2019 (**56%**) néanmoins on observe un creux dans la tranche de population 20-24ans et 25-29ans sur le territoire de la CCOM en comparaison des autres tranches d'âge

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.

Une population occupée autour des pôles centraux

- En 2019, **67%** de la population de plus de 15ans possède un emploi. En parallèle le **taux de chômage** est relativement faible (**8%**) comparé à la moyenne départementale et régionale qui est de 12%
- En 2019, la CCOM compte **8 825** emplois soit une baisse de -5% depuis 2013

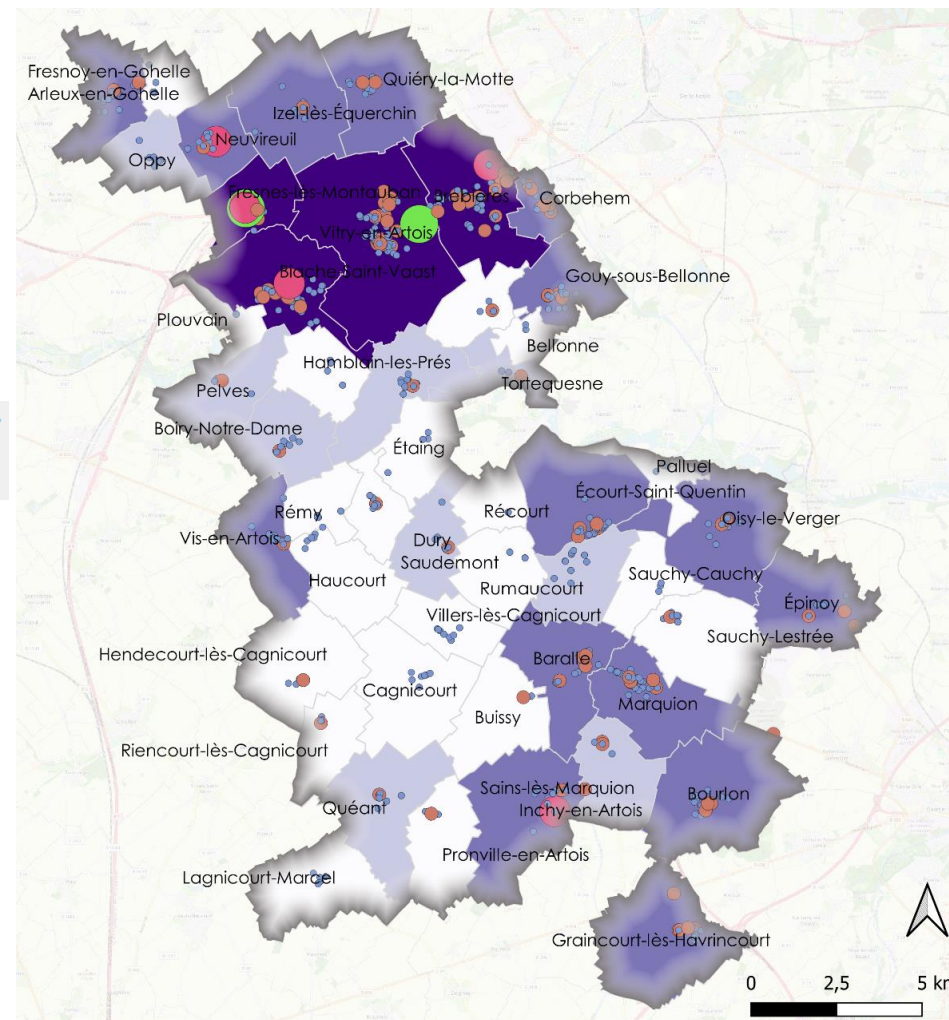


- Les emplois sont principalement présents dans les communes pôles telle que Brebières qui compte 19% des emplois, Vitry-en-Artois avec 17% et Biache-Saint-Vaast avec 12 %
- Les principales entreprises du territoire sont les suivantes :

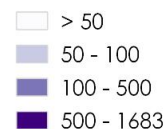
ETABLISSEMENTS > 200 SALARIES

NOM	EFFECTIF	COMMUNE
ZAC Le Parc des Beliers	200-249	Brebières
Carrefour de l'Artois	200-249	Fresnes-Les-Montauban
UM CORPORATION	200-249	Biache-Saint-Vaast

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...).



Nombre d'emplois



Employeurs du territoires

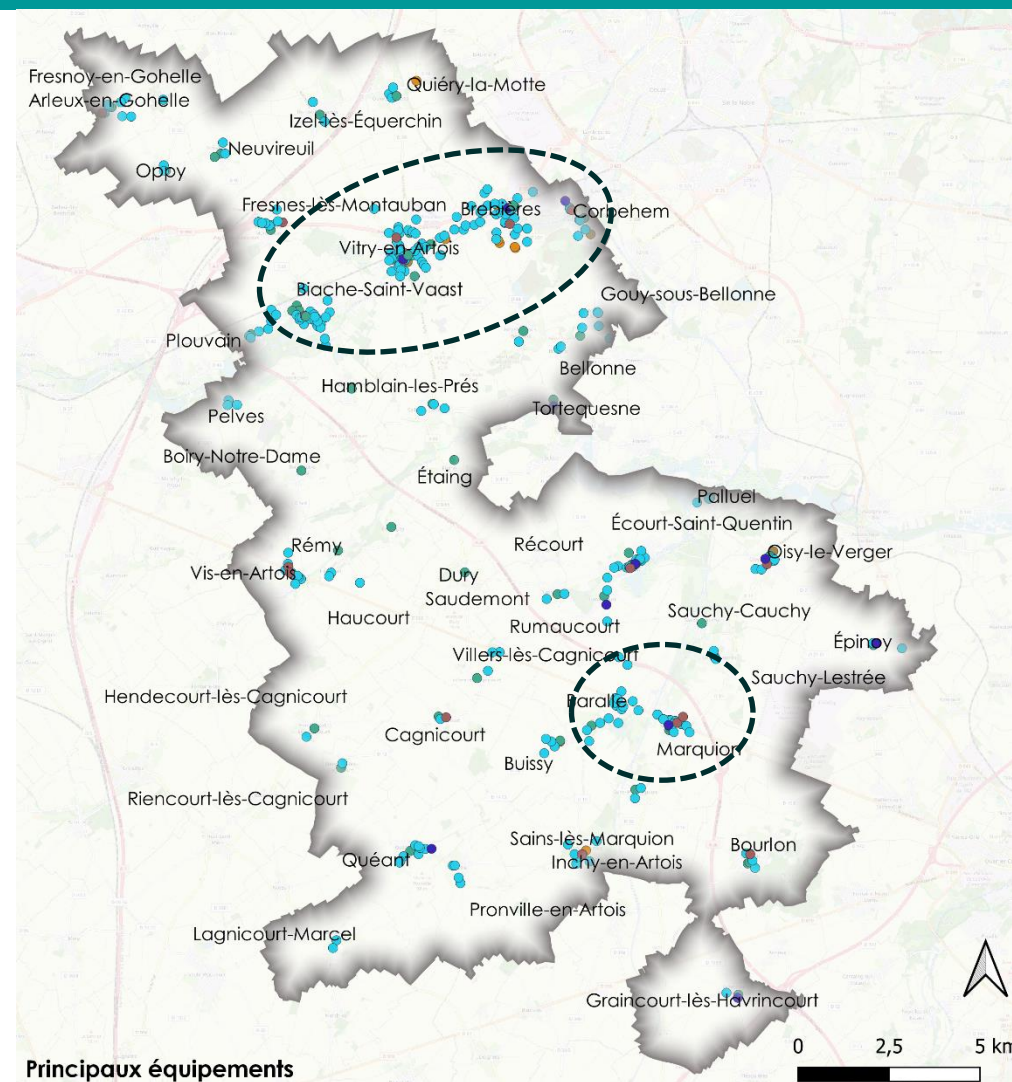


Source : SIRENE V3
INSEE 2019

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 autour des **deux centralités de Vitry-en-Artois et Marquion**
- Une **implantation importante de commerces** et services autour des 2 centralités
- Une bonne couverture en **équipements scolaires et sportifs** avec néanmoins une **accessibilité en transport en commun limitée pour les jeunes** du territoire.
- Une **couverture médicale** du territoire moyenne, on recense environ 27 communes sur 49 ayant du personnel de santé, des établissements à caractère médicale.

- La présence d'une seule véritable centralité implique d'améliorer les liaisons depuis communes du sud du territoire
- L'accès aux soins constitue un enjeu majeur notamment pour les personnes fragiles ne possédant pas de moyen de déplacement
- L'accès aux équipements scolaires et sportifs pour les jeunes constitue un enjeu de déplacement majeur



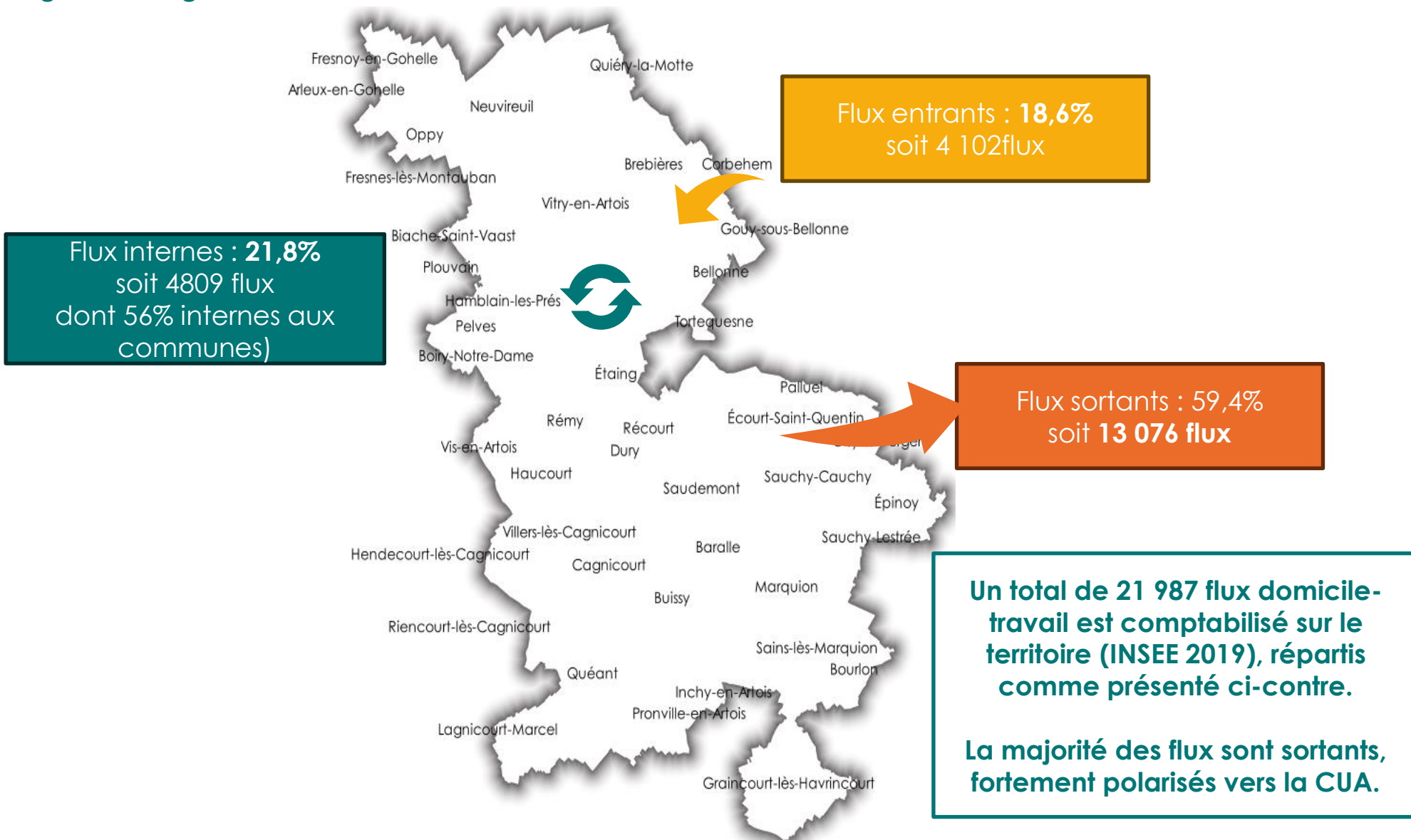
Principaux équipements

- Service public
- Établissement scolaire ou d'enseignement
- Équipement culturel et socioculturel
- Action sociale pour personnes handicapées
- Établissement et service de santé
- Commerce et service

Source : SIRENE V3
INSEE 2019

Les logiques de flux domicile-travail

Organisation générale



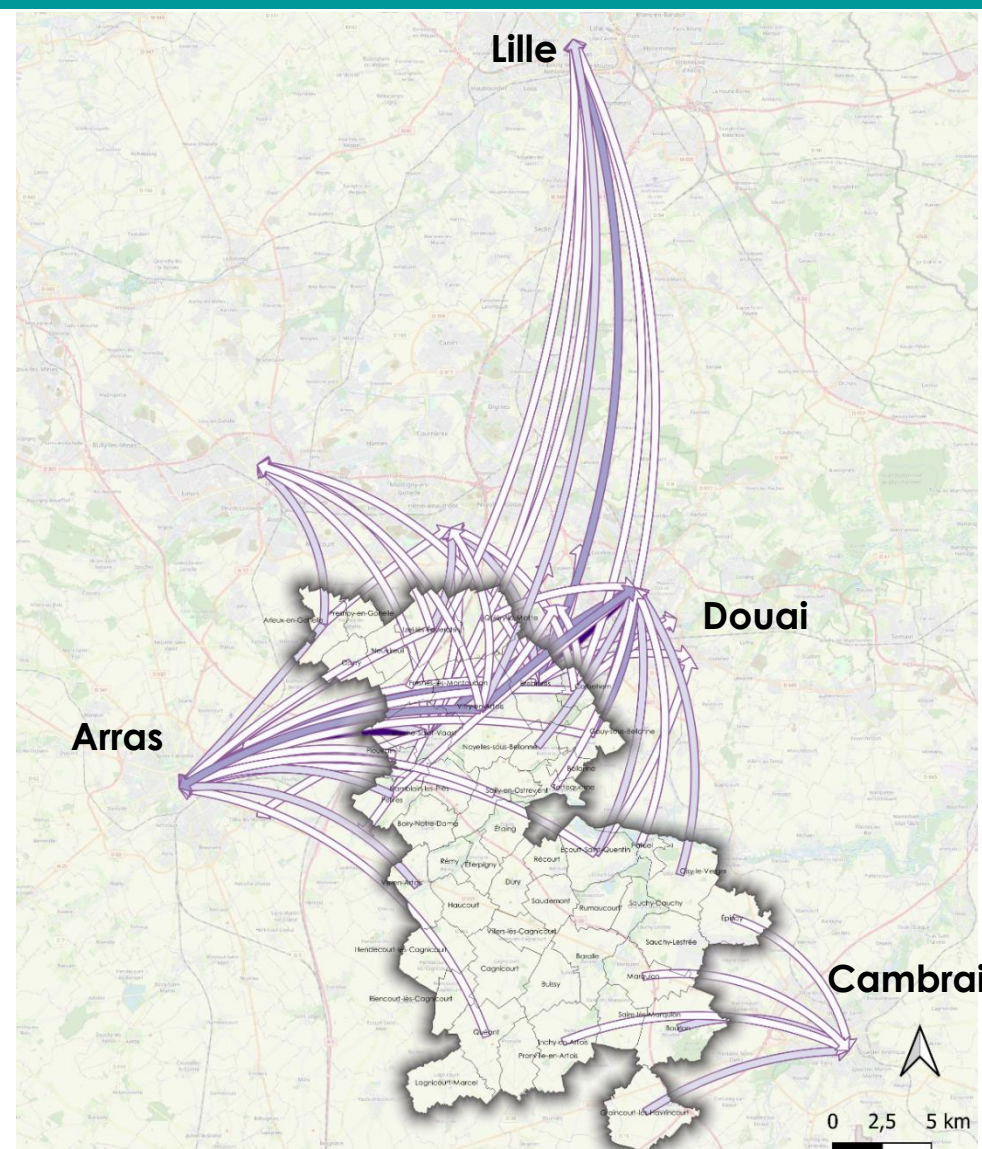
Les logiques de flux domicile-travail

Flux sortants

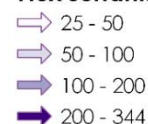
- L'analyse des flux sortants, c'est-à-dire dont le lieu d'habitation se situe dans la CCOM et le lieu de travail à l'extérieur, illustre la forte relation du territoire avec les EPCI limitrophes et notamment la CUA.
- 27% des flux sortants ont pour destination de la CA du Douaisis (3574flux).
- Les autres flux se dirigent vers les EPCI limitrophes : CUA (24%), l'Eurométropole de Lille (11%), la CA d'Hénin-Carvin(8,7%) et la CA de Lens - Liévin (7%), CA de Cambrai (6%) et enfin la CC du Sud-Artois (4%)

FLUX SORTANTS > 100

ORIGINE	DESTINATION	FLUX
Brebières	Douai	344
Biache-Saint-Vaast	Arras	258
Vitry-en-Artois	Arras	187
Vitry-en-Artois	Douai	176
Brebières	Lille	156
Corbehem	Douai	147
Brebières	Arras	118
Gouy-sous-Bellone	Douai	108



Flux sortants du territoire la CCOM



Source : BDD MOBPRO 2019

Les logiques de flux domicile-travail

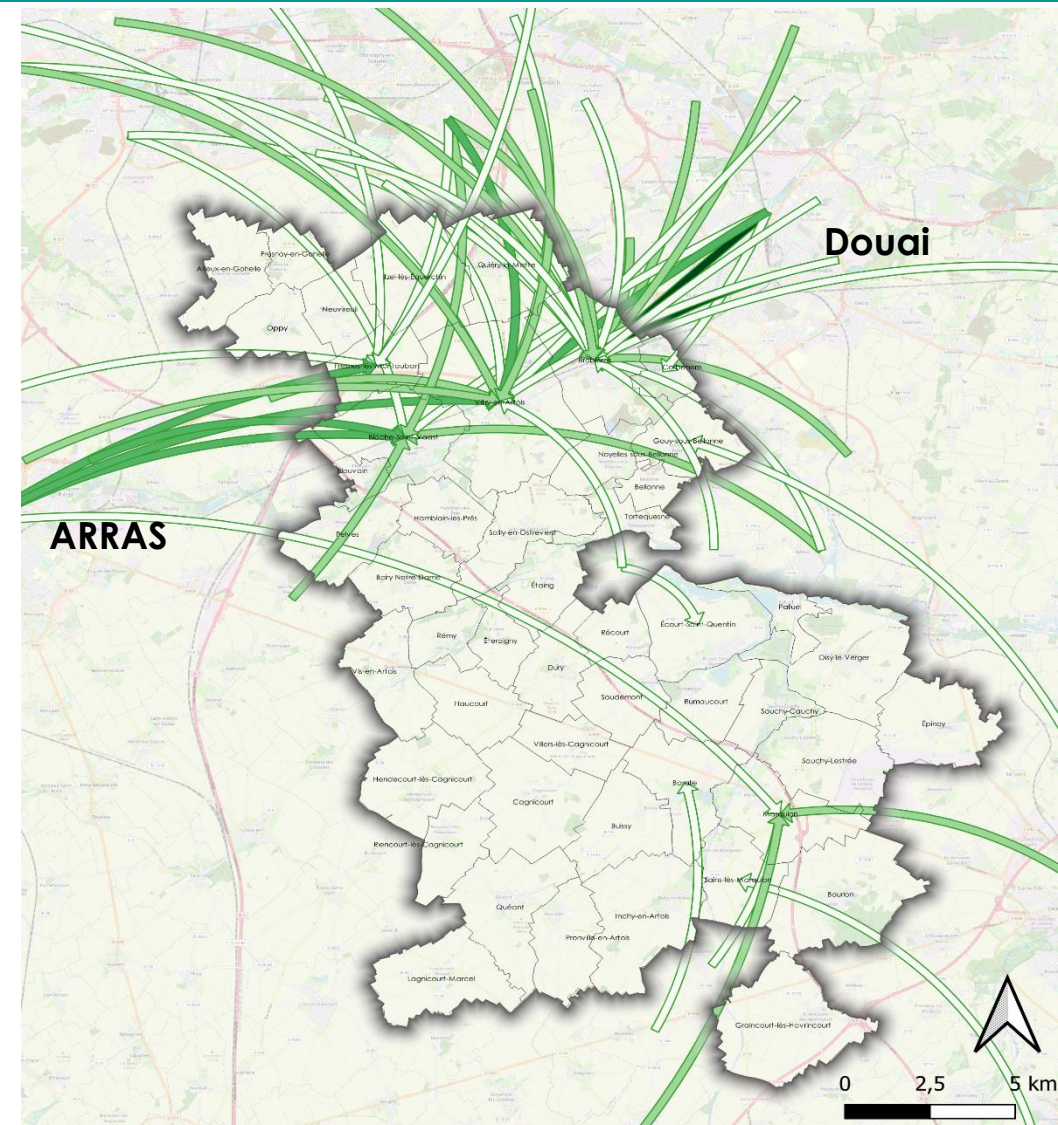
Flux entrants

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

Ces flux ont principalement pour origine la CA Douaisis (20%), suivi des communes de la CUA (17%) CA de Lens – Liévin(10%) et la CA d'Hénin-Carvin (10%)

FLUX ENTRANTS > 50

ORIGINE	DESTINATION	FLUX
Douai	Brebières	86
Sin-le-Noble	Brebières	57



Flux entrants sur le territoire de la CCOM



Source : BDD MOBPRO 2019

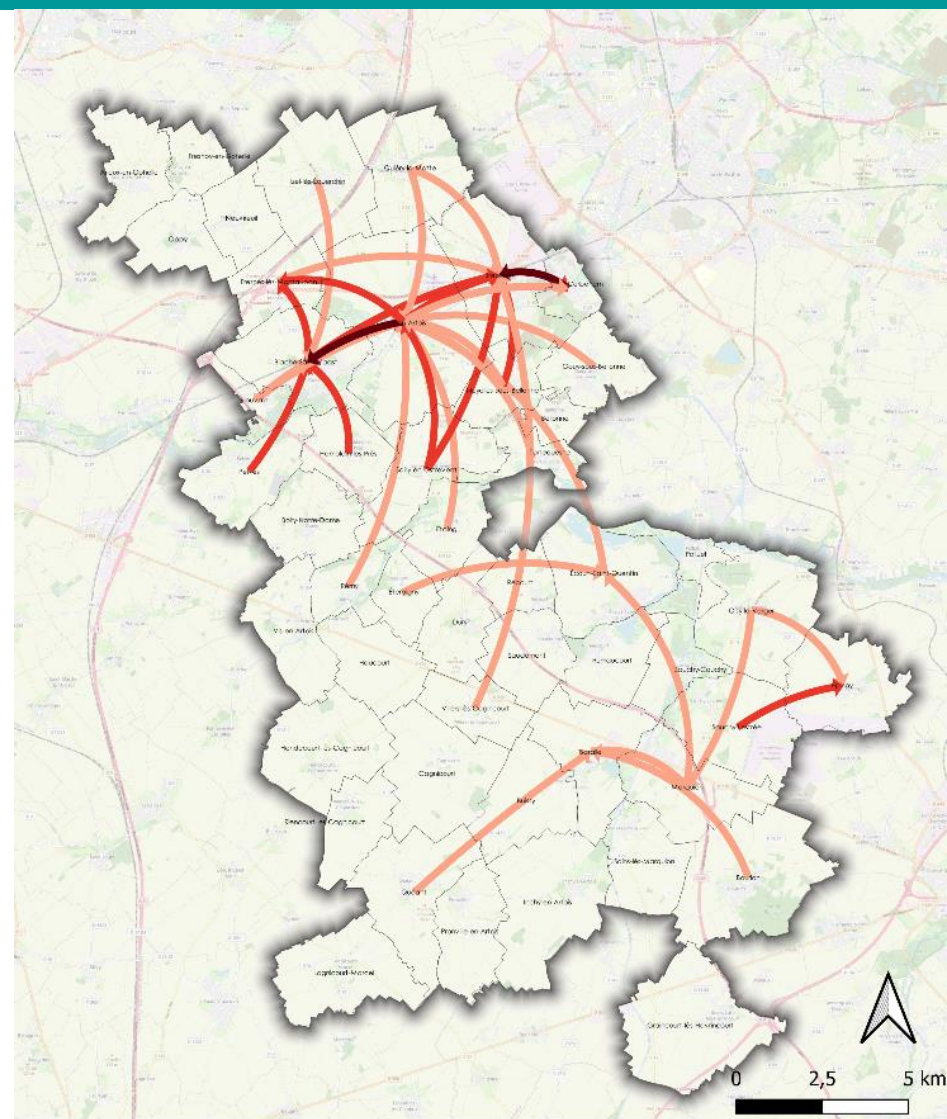
Les logiques de flux domicile-travail

Flux internes

- Les **4809** flux domicile-travail internes à la CCOM recensés en 2019 dont **44% flux inter-communes** soit **2095**
- Les communes les plus émettrices et réceptrices de flux à l'échelle de la CCOM sont Brebières, Biache-Saint-Vaast et Vitry-en-Artois avec des flux supérieurs à 100
- La distance moyenne des flux internes inter-commune à la CCOM est de 7,3km.
- Principaux flux inter-communes

FLUX INTERNES > 50

ORIGINE	DESTINATION	FLUX
Vitry-en-Artois	Brebières	50
Corbehem	Brebières	51
Biache-Saint-Vaast	Vitry-en-Artois	78
Vitry-en-Artois	Biache-Saint-Vaast	85



Flux internes

Flux intercommunes

10 - 20

20 - 50

50 - 85

Source : BDD MOBPRO 2019

Les logiques de flux domicile-travail

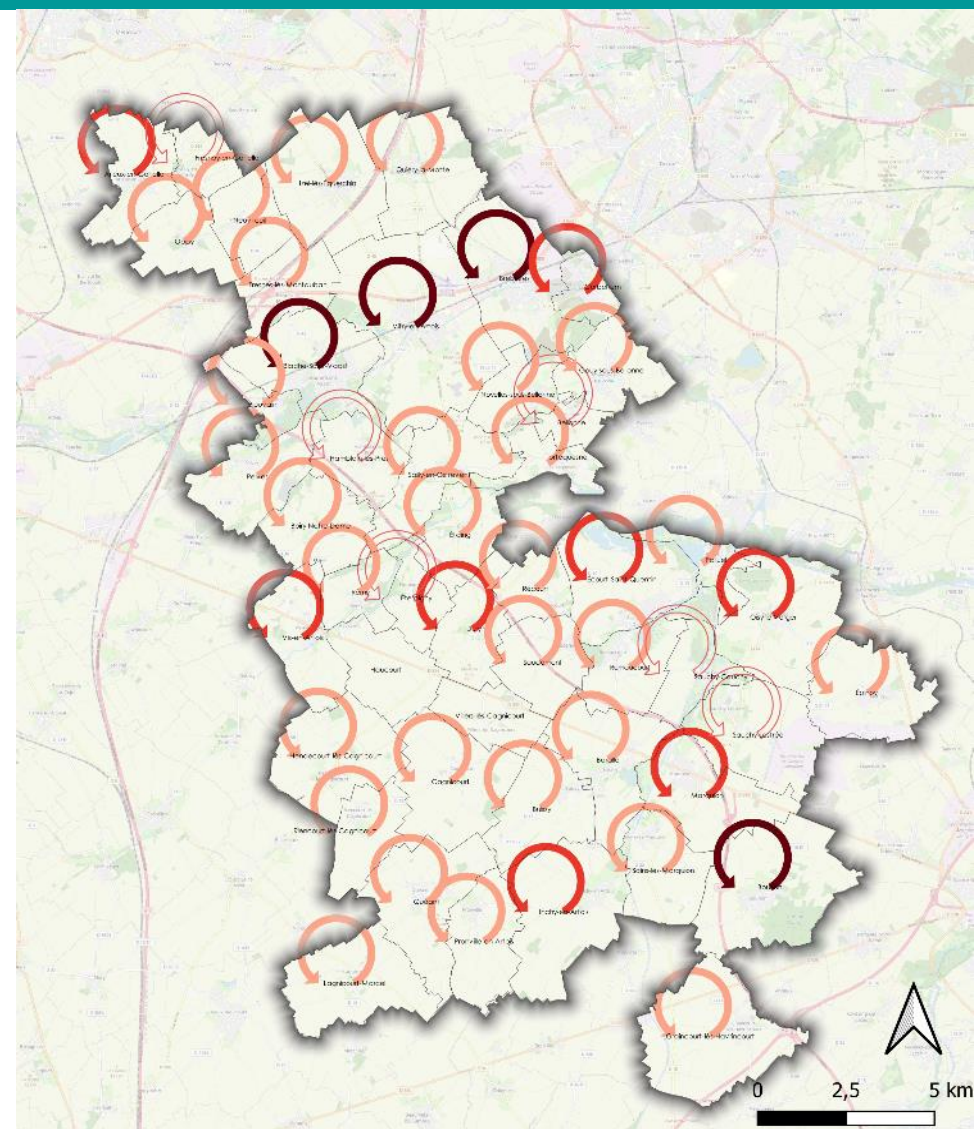
Flux internes

- Les **4809** flux domicile-travail internes à la CCOM recensés en 2019 dont **56% flux à l'intérieure des communes soit 2714**
- Les communes structurantes du territoire recensent des flux internes importants
- Principaux flux inter-communes

FLUX INTERNES > 100

ORIGINE	DESTINATION	FLUX
Bourlon	Bourlon	105
Biache-Saint-Vaast	Biache-Saint-Vaast	346
Vitry-en-Artois	Vitry-en-Artois	396
Brebières	Brebières	476

La mobilité de proximité représente un enjeu important pour le territoire.



Flux internes

Flux intra-commune

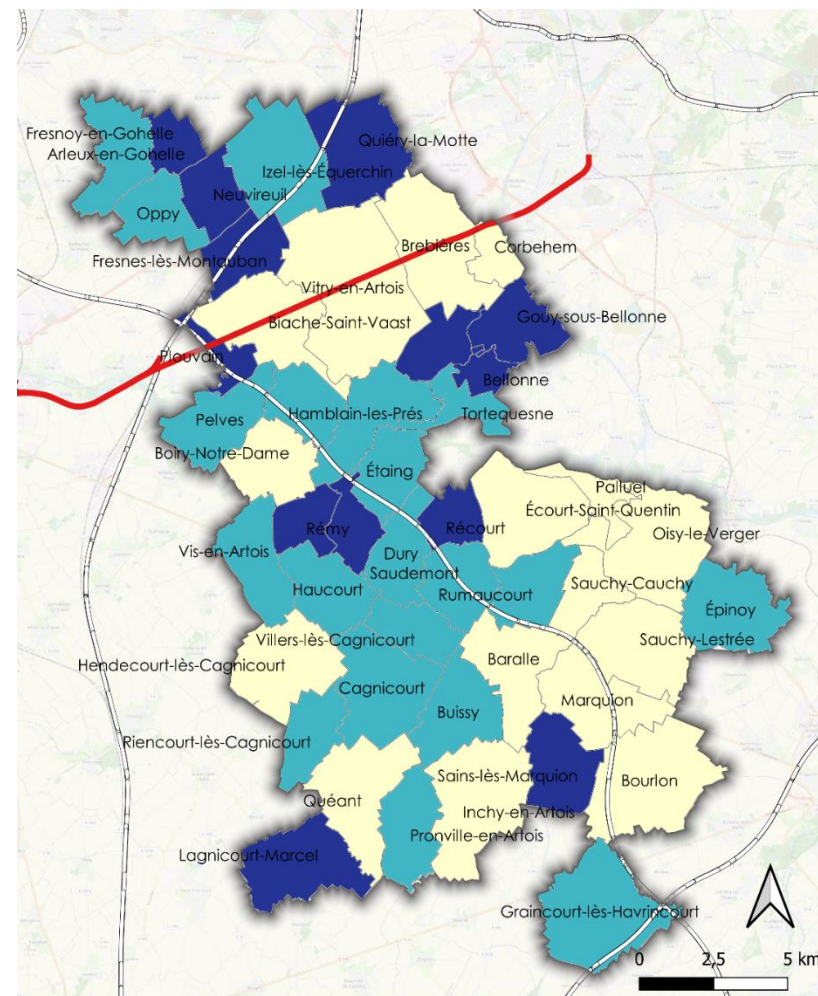
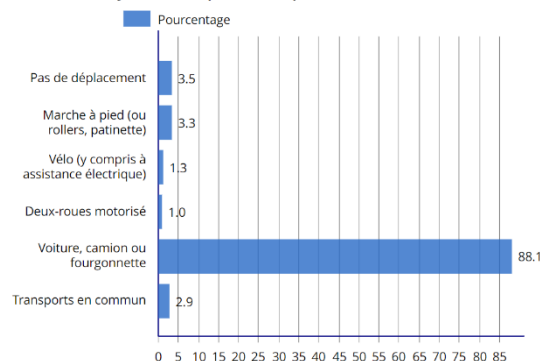
- 5 - 10
- 10 - 50
- 50 - 100
- 100 - 476

Source : BDD MOBPRO 2019

Une motorisation importante des ménages

- A l'échelle de la CCOM, **le taux de motorisation est de 90%**. Sur les 17 217 ménages recensés en 2019, **10% des ménages 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.
- A l'échelle de la CCOM, 88,1% des déplacements domicile-travail sont effectués en voiture, contre 2,9% en transport en commun et 1,3% en vélo

ACT G2 - Part des moyens de transport utilisés pour se rendre au travail en 2020



Taux de motorisation des ménages en 2019

85%-90%

90%-95%

95%-100%

Ligne TER

Réseau routier

Source : INSEE 2019

03

Diagnostic mobilité



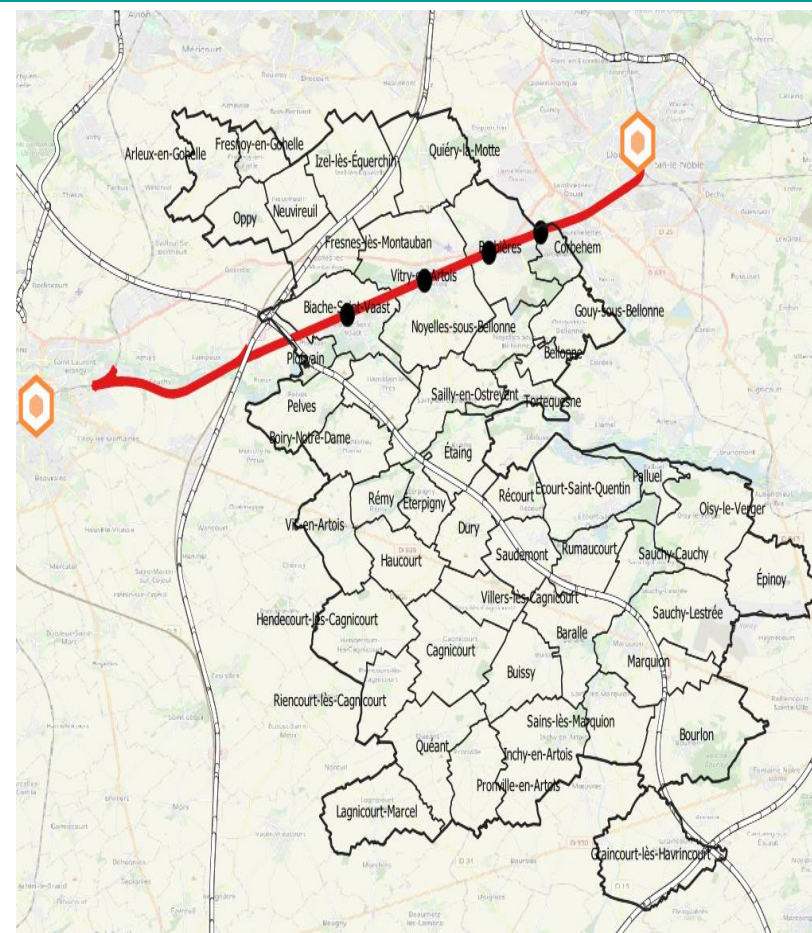
Un maillage ferroviaire restreint

Organisation de l'offre ferroviaire

- 4 gares/haltes implantées au nord du territoire (Vitry-en-Artois, Brebières, Corbehem, Biache-Saint-Vaast)
- 4 gares/haltes desservies par **la ligne du réseau TER (Hauts-de-France) : Arras-Douai**
- Une offre similaire pour les 4 gares en semaine avec 10 Allers et 11 Retours
- Une offre réduite le week-end avec :
 - 7 courses en direction d'Arras réduite à 3 courses les dimanches
 - La gare de Corbehem n'est pas desservie le week-end
- Une fréquence de passage de 30min à 1h en heure de pointe et 2h en heure creuse
- Des temps de parcours depuis les gares du territoire vers les pôles d'Arras et Douai inférieurs à 20minutes

Une accessibilité limitée depuis les communes du territoire

- Absence d'accès aux gares en transport en commun depuis les autres communes

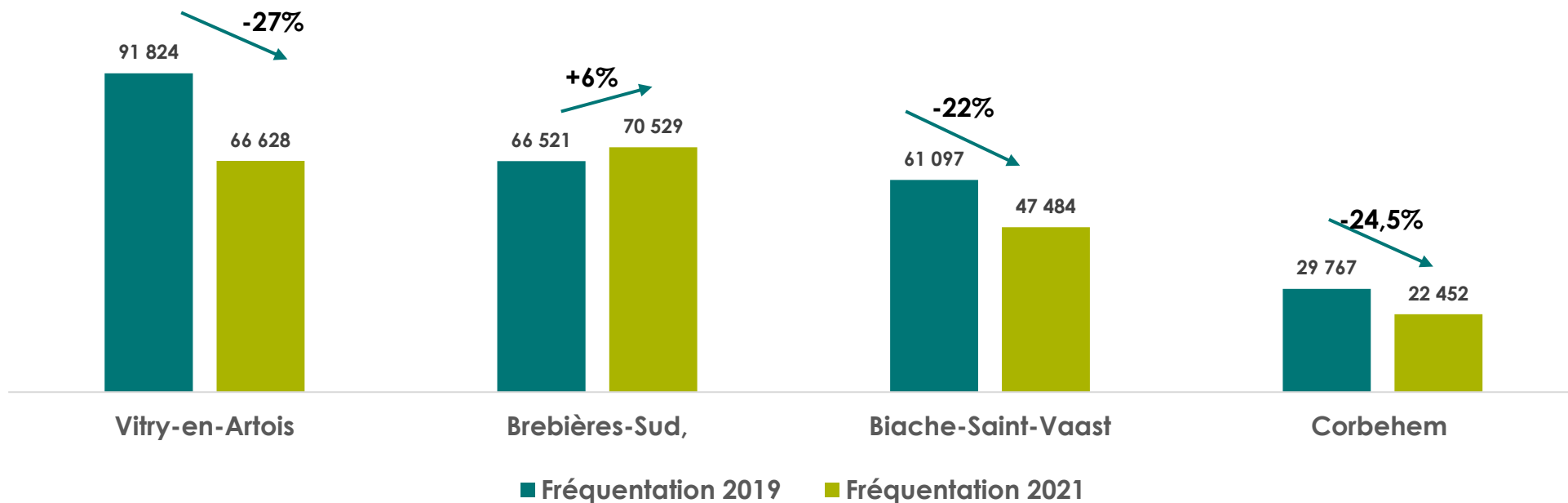


Temps de parcours depuis des gares du territoire vers les pôles structurants

Gare	Arras	Douai
Vitry-en-Artois	15 min	12 min
Biache-Saint-Vaast	11 min	16 min
Brebières	18 min	9 min
Corbehem	21 min	6 min

Une fréquentation du mode ferroviaire en baisse depuis la crise sanitaire

Evolution de la fréquentation des gares/haltes ferroviaires sur le territoire de la CCOM



● Fréquentation gare

- Les gares de Vitry-en-Artois, Biache-Saint-Vaast et Corbehem ont enregistré depuis 2019 des baisses importantes de la fréquentation supérieures à **20%**
- Seule la gare de Brebières a connu une augmentation de la fréquentation de **+6%** enregistrant en 2021 **70 529 passages**

Focus gare Vitry-en-Artois

Gare de Vitry-en-Artois

Localisation : Sud-Est du centre-ville

Desservie par la ligne TER Arras à Douai

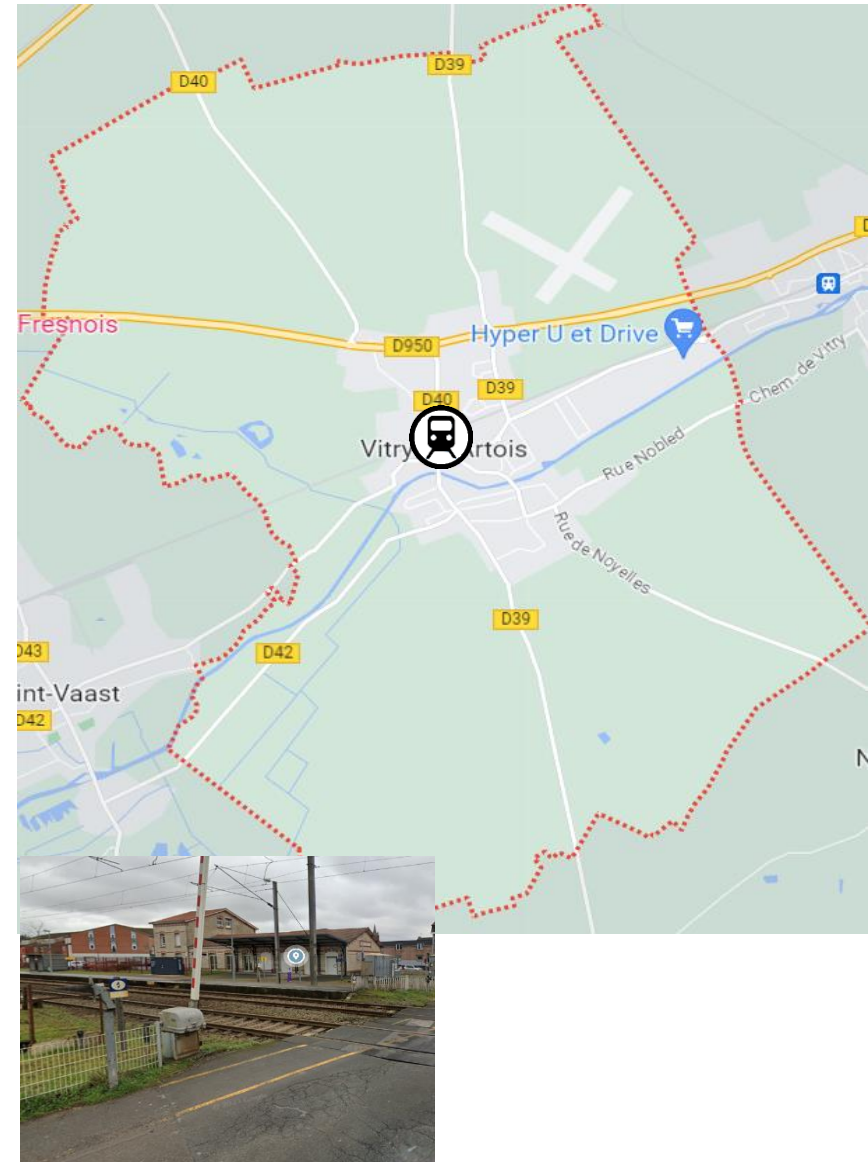
Amplitude horaire semaine en gare de Vitry-en-Artois :

- Vers Arras : 07h33 - 19h33
- Vers Douai : 06h24 - 20h12

Intermodalité

- Parking gare (voiture)
- Distributeur de titres de transport

Localisation de la gare



Focus gare Biache-Saint-Vaast

Gare de Biache-Saint-Vaast

Localisation : centre de la commune

Desservie par la ligne TER Arras à Douai

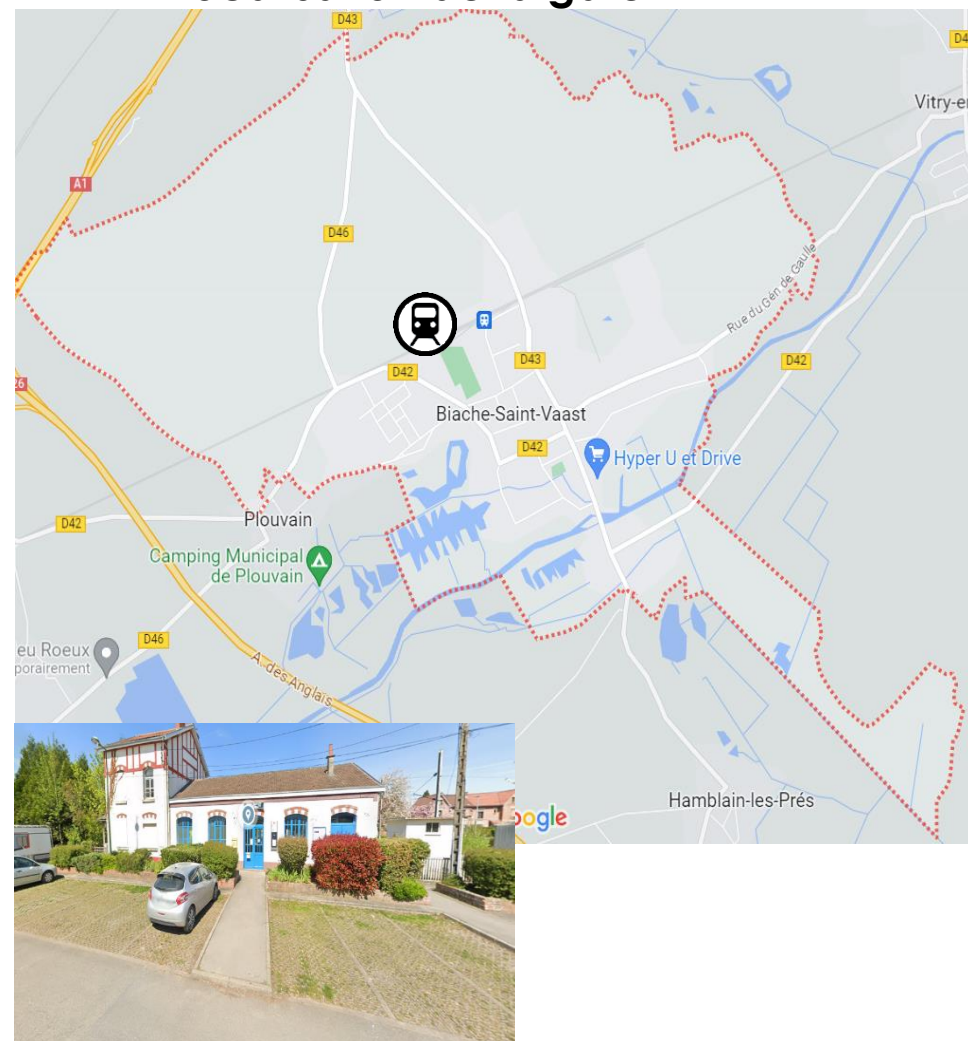
Amplitude horaire semaine en gare de Vitry-en-Artois :

- Vers Arras : 07h37 - 19h37
- Vers Douai : 06h20 - 20h20

Intermodalité et services

- Parking voiture (10 à 15 places)
- Pas guichet SNCF ouvert
- Distributeur de titres de transport
- Parking vélo

Localisation de la gare



Focus gare Brebières Sud

Gare de Brebières Sud

Localisation : ouest de la commune

Desservie par la ligne TER Arras à Douai

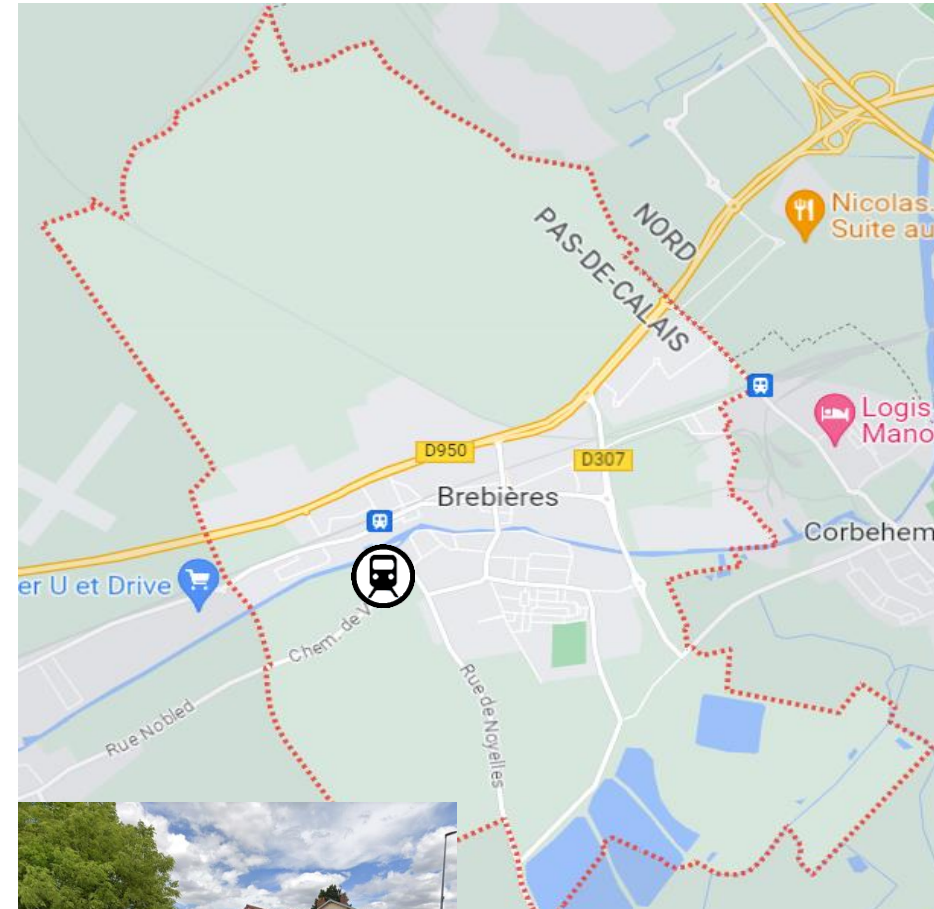
Amplitude horaire semaine en gare de Vitry-en-Artois :

- Vers Arras : 07h30 - 19h30
- Vers Douai : 06h27 - 20h27

Intermodalité

- Parking voiture (20places)
- Distributeur de titres de transport

Localisation de la gare



Focus gare Corbehem

Gare de Corbehem

Localisation : nord la commune

Desservie par la ligne TER Arras à Douai

Amplitude horaire semaine en gare de Vitry-en-Artois :

- Vers Arras : 07h27 - 19h27
- Vers Douai : 06h30 - 20h30

Intermodalité

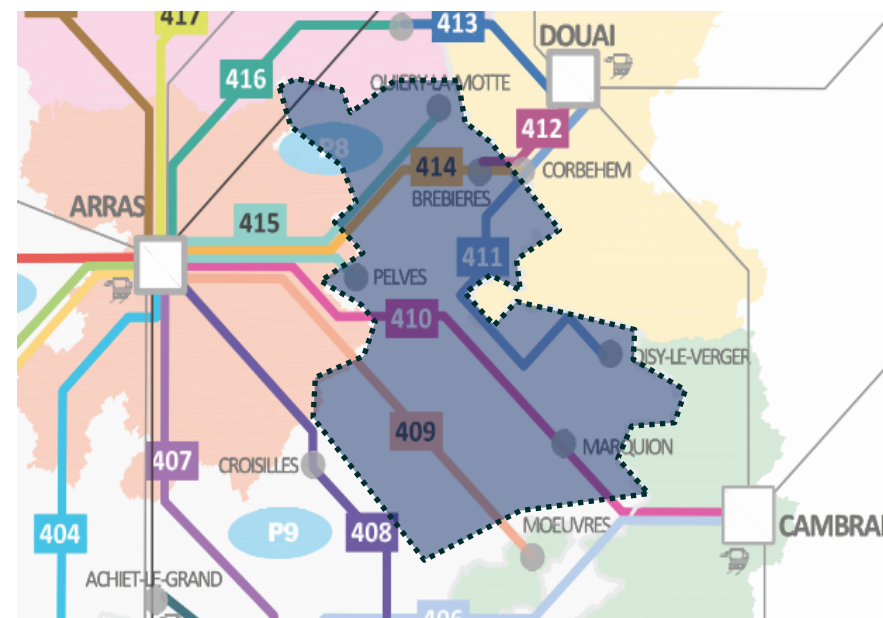
- Parking voiture (22places)
- Parking vélo

Localisation de la gare



6 lignes de cars interurbains en radial vers Arras

- La CCOM est desservie par le réseau de transport interurbain Oscar opéré par la Région Hauts-de-France :
- 6 cars régionaux maillent le territoire du nord au sud distinguant 2 secteurs :
 - Zone Sud d'Arras** traversée par la ligne 409 (exploité par la Régie Régionale des Transports 62)
 - Zone Nord-Est d'Arras** traversée par les lignes 410, 411, 412, 414, 415 exploitées par Place Mobilité opérateur local de la région des Hauts-de-France.
- Depuis l'unification tarifaire régionale, le ticket est à 1€



- Une offre interurbaine qui couvre le territoire du nord au sud avec des disparités marquées
- Des lignes connectées aux polarités urbaines d'Arras, Cambrai et Douai
- Une offre ne permettant le rabattement en gare (gare du territoire et en dehors)
- Une offre réduite peu adapté au rythme des pendulaires / horaires décalés

Lignes interurbaines	Vocation de la ligne	Nombre de communes de la CCOM desservies	Correspondances TER	Connexion aux polarités urbaines
409 – Moeuvres → Arras	Commercial e/scolaire	5	Aucune correspondance en gare des lignes	Arras
410 – Cambrai → Marquion-Arras		23		Cambrai Arras
411 – Oisy-le-Verger → Douai		10		Douai
412 – Brebières → Douai		6		Douai Vitry-en-Artois
414 – Corbehem → Arras		5		Arras Vitry-en-Artois
415 – Arras → Pelves → Quiéry-la-Motte		6		Arras
416: Hénin-Beaumont / Arras		2		Arras

TAD

● Principes et fonctionnement du service

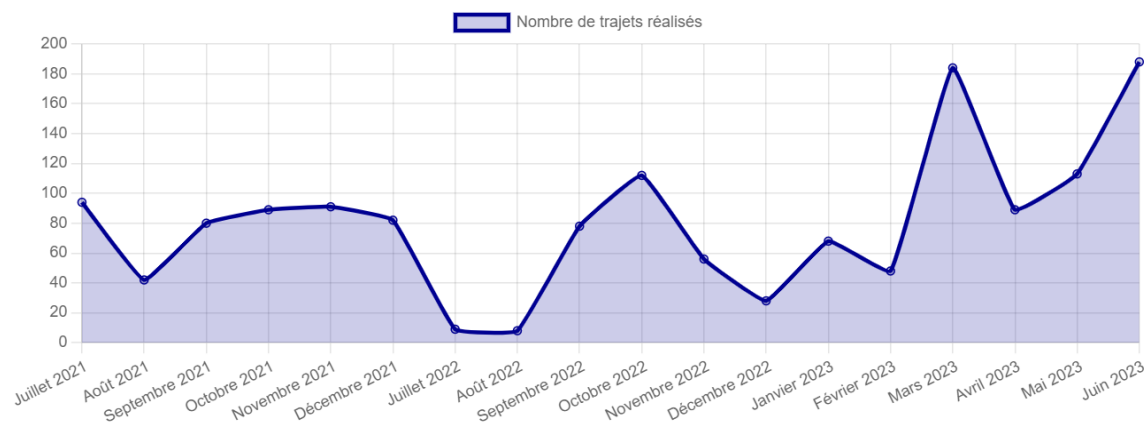
- Service de **TAD** mis en place **en 2018** en faveur des personnes de plus de 60 ans en perte d'autonomie ou des personnes en situation de handicap
- Depuis 2021, périmètre d'action du TAD élargi à une liste d'établissements de l'Arrageois, du Douaisis, du Cambrésis, de Sud Artois, de l'Héninois (Ehpad, hôpitaux etc.) – Tarif forfaitaire de 5 euros
- Dessert également les cimetières et les points d'arrêt du réseau TER et OSCAR du territoire
- Fonctionne toute l'année (hors jours fériés), du L au V de 7h30 à 19h
 - Inscription au Pôle d'Action Sociale (carte annuelle d'ayant-droit) puis réservation par téléphone la veille du déplacement
 - L'heure de prise en charge est confirmée à la clôture du standard
 - Fonctionnement en porte-à-porte, du domicile vers les services administratifs, culturels, sportifs, commerciaux ou médicaux
 - Possibilité de se faire accompagner (trajet gratuit pour cette personne)
- **Coût usager** : 2,80 euros

● Exploitation

- Le service est géré par le Service d'Action Sociale de la CCOM, en lien avec un prestataire
- La CCOM a obtenu une délégation de compétence pour desservir les communes limitrophes
- Véhicule adapté aux personnes à mobilité réduite

Aires et pratique de covoiturage

- 2 principales aires de covoiturage implantées sur le territoire
 - 1 aire à Fresnes-lès-Montauban** (80 places, dont 2 places PMR - financée par la SANEF, le Département, la CCOM et la CUA - mise en service en mars 2022)
 - 1 aire en projet à Marquion** à côté de l'échangeur autoroutier
- La plateforme de l'Observatoire National du covoiturage quotidien recense les principaux trajets réalisés en covoiturage. On observe une forte augmentation des usages depuis janvier 2023, avec un pic en mars 2023 avec **184 trajets et 188 en juin 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 :
 - Arras - Fresnes-lès-Montauban: **62 trajets**
 - Fresnoy-en-Gohelle - Lens: **22 trajets**
 - Lens - Récourt : **20 trajets**
 - Récourt - Vendin-le-Vieil: **18 trajets**
 - Arras - Vitry-en-Artois : **13 trajets**

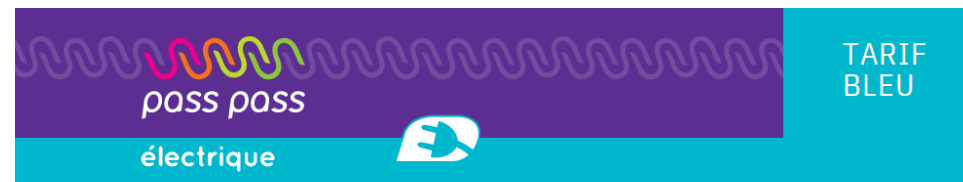


Les installations de recharge de véhicule électrique (IRVE)

Le territoire compte plusieurs IRVE du réseau PassPass Électrique

- 4 bornes semi-rapides (exploitation CCOM)
- 4 bornes rapides (exploitation privée)
- parking de l'Espace Aqualudique Aquatis
- 1 borne sur le parking du magasin Lidl

En 2021 **xx** sessions de recharges ont été effectuées sur les bornes du territoire.



Attention, changement tarifaire à partir du 1er Avril 2023

Puissance de la borne	Jusqu'à 22kVA
Tarif ITINÉRANT (Autres opérateurs)	Renseignez vous auprès de votre opérateur

Tarif ABONNÉ	Avant le 1er Avril 0,70€/ 20 min (7-21h) 0,10€/ 20 min (21-7h) Après le 1er Avril 1,35€/ 20 min (7-21h) 0,19€/ 20 min (21-7h)
--------------	--

Tarif NON ABONNÉ	Avant le 1er Avril 0,75€/ 20 min (7-21h) 0,15€/ 20 min (21-7h) Après le 1er Avril 1,45€/ 20 min (7-21h) 0,29€/ 20 min (21-7h)
------------------	--

Tarif appliqué sur toutes les bornes du territoire

Des projets structurants pour le développement de la mobilité sur le territoire

- **Un projet de port intérieur trimodal** (camion, train, bateau) à Marquion-Cambrai (horizon 2030) au cœur du tracé du Canal Seine Nord Europe et ses impacts surs :
 - Le nombre d'emplois généré et les flux de déplacements
 - Le report modal logistique de la route vers le fluvial et les impacts sur le trafic routier (gestion du dernier kilomètre)
- **Le développement du parc logistique Z-Valley**, plus grande base e-logistique d'Europe (sur l'ancienne base aérienne de Cambrai-Epinoy) avec un potentiel de création de 1 300 emplois
 - Arrivée de plusieurs grandes entreprises en région (« Gigafactory »), principalement sur les territoires voisins (Douai)
 - Ces entreprises vont générer la création de nombreux emplois et devenir des générateurs de flux importants.
- **La relance du projet de Service Express Métropolitain** afin de décongestionner l'A1 et la desserte de la Métropole Lilloise
 - L'objectif est de relier par le train les territoires du Bassin minier à la métropole lilloise. Par extension, ce projet s'étendrait à Arras voire aux territoires voisins
- **Mise en place de deux maisons France Services : Vitry-en-Artois (hébergée par la Poste), Marquion (gérée par la commune)**

tecurbis

04

Concertation



Principaux résultats de l'enquête en ligne

- Traitement 14 et 15 septembre

Entretiens

- En attente de la réponse du dernier entretien

05

Conclusion et enjeux



Synthèse AFOM

Atouts

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

Faiblesses

- Un réseau interurbain à vocation scolaire, peu adapté aux actifs
- Des discontinuités territoriales présentes
- 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
 - simplifier le paysage et renforcer la communication autour des outils disponibles (Carte PASS, Plateforme "Ma Mobilité 62")
- Des projets structurants générateurs de flux et d'emplois sur le territoire : (Canel Seine Nord, SEM, développement E-Valley)

Menaces

- Une habitude de l'autosolisme très présente
- Des ressources financières à mobiliser et des partenariats à consolider
- 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) :

- Développé dans le cadre du schéma directeur cyclable



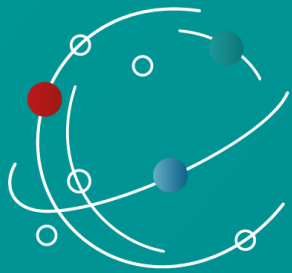
Des enjeux liés à la gouvernance :

- Quelles actions la **CCOM** pourra porter en propre ?
- 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 tecurbis icea
Consultants Finances

CONTACT :

Sarah MEKAOUI

Consultante mobilité

Vincent BART

Directeur adjoint de Tecurbis

tecurbis

Le conseil technique
indépendant

Plan d'actions finalisé

août 24

CC Osartis Marquion



Plan de Mobilité Simplifié

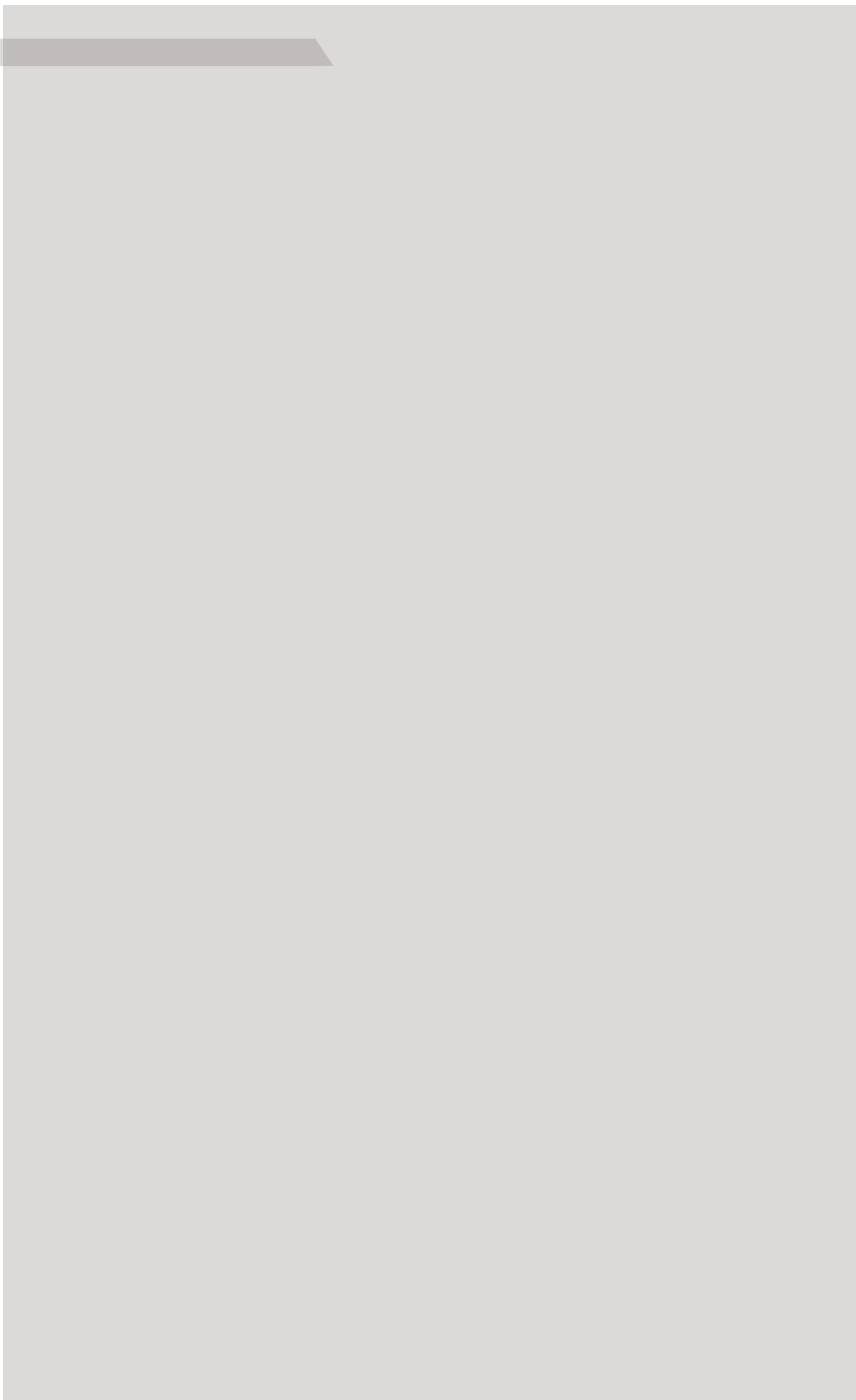


SOMMAIRE

1. Contexte et enjeux de la mobilité sur le territoire de la CC Osartis-Marquion	4
1.1. Le Plan de Mobilité Simplifié : un outil de développement et d'aménagement du territoire	4
1.1.1. La mobilité et l'accessibilité comme stratégie vertueuse de développement local	4
1.1.2. Les mesures de la LOM : quels enjeux pour les communautés de communes ?	5
1.1.3. Le rôle de la Région Hauts-de-France et du syndicat Hauts-de-France Mobilités	7
1.1.4. Les actions du syndicat Hauts-de-France Mobilités	8
1.2. Les conclusions du diagnostic	8
2. Une démarche co-construite	11
2.1.1. Les étapes préalables à la constitution du PMS	11
2.1.2. Les éléments saillants issus de la concertation	12
3. Le plan d'actions du plan de Mobilité Simplifié	19
3.1. Présentation générale du plan d'actions	19
3.2. Axe 1 : Améliorer les lignes régionales	20
3.2.1. Action 1 : Améliorer les transports régionaux	21
3.3. Axe 2 : Favoriser le partage de l'automobile	22
3.3.1. Action 2 : Etudier l'aménagement de nouvelles aires de covoiturage	23
3.3.2. Action 3 : Adhérer à une plate-forme de mise en relation des covoitureurs	24
3.3.3. Action 4 : Tester un dispositif d'autopartage	26
3.4. Axe 3 : Solidarité, accès à l'emploi et aménagement du territoire	28
3.4.1. Action 5 : Favoriser les plans de mobilité inter-employeurs	29
3.4.2. Action 6 : Créer ou adhérer à une association de transport solidaire	31
3.4.3. Action 7 : Mettre en place un meilleur relai d'information via un plan de communication et l'organisation d'événements	33
3.4.4. Action 8 : Favoriser le démobilité des services	35
3.5. Axe 4 : Favoriser les mobilités actives	36
3.5.1. Action 9 : Proposer des vélos électriques en location longue durée	37
3.5.2. Action 10 : Encourager la mobilité durable des scolaires	38
3.5.3. Action 11 : Proposer du stationnement vélo sécurisé	40
3.6. Synthèse du plan d'actions	41
4. Consultation des acteurs institutionnels et du public	42
4.1. Principes de la consultation	42
4.2. Synthèse des avis recueillis	42



SOMMAIRE



1. CONTEXTE ET ENJEUX DE LA MOBILITE SUR LE TERRITOIRE DE LA CC OSARTIS-MARQUION

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

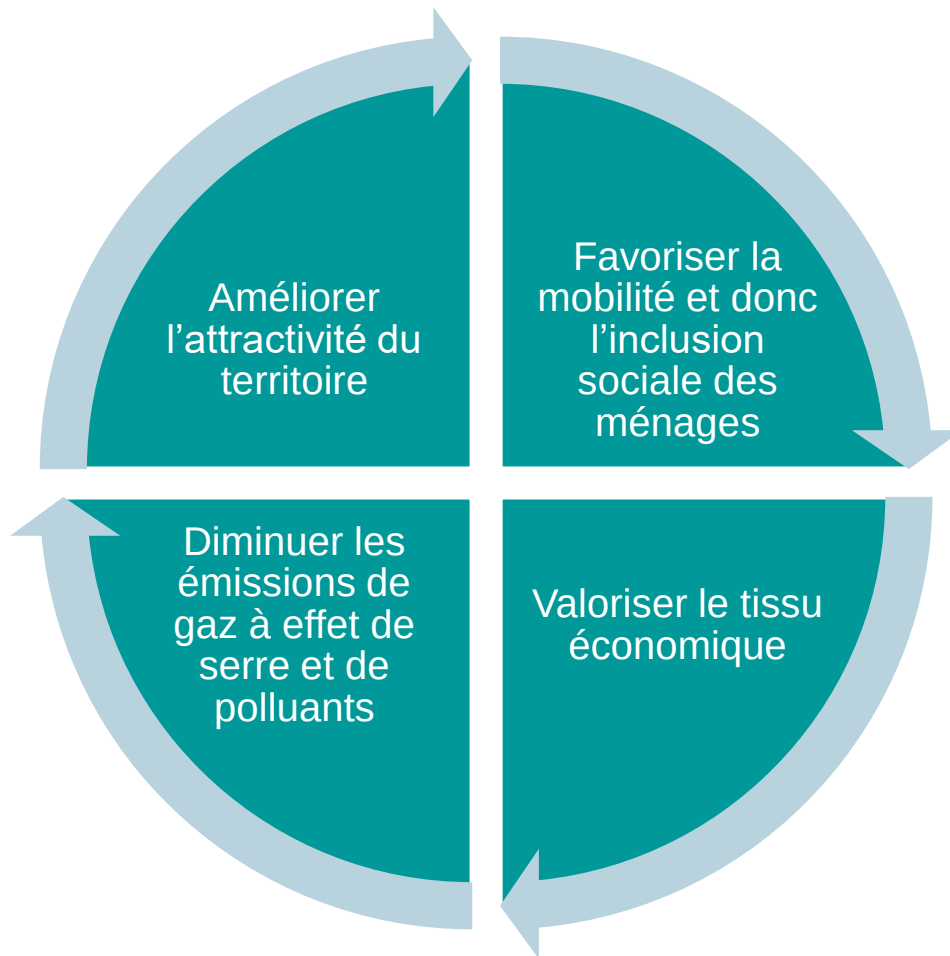
1.1.1. La mobilité et l'accessibilité comme stratégie vertueuse de développement local

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 :



Le PMS est un outil permettant le déploiement de mesures luttant contre l'autosolisme, conformément aux ambitions affichées dans le SCoT (Schéma de Cohérence Territoriale). 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.

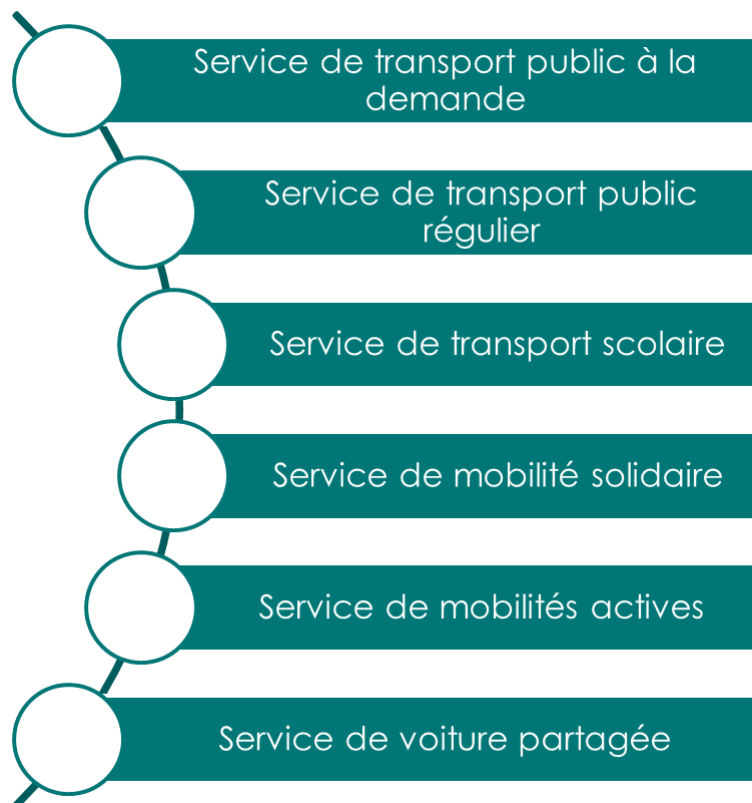
1.1.2. Les mesures de la LOM : quels enjeux pour les communautés de communes ?

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.

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 Osartis Marquion 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.

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

1.1.3.1. 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 Osartis Marquion fait partie du bassin de l'Arrageois, qui regroupe 6 EPCI.



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

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

1.1.4. 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 CCOM. 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 CCOM, et a vocation à participer à la mise en œuvre de deux actions :

- Soutien au covoiturage du quotidien via le dispositif Pass Pass Covoiturage (action 3)
- Soutien à des initiatives en matière d'autopartage (action 4)

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

1.2. 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 items 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 5 entretiens et animé une table ronde 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 :

- **Un territoire à dominante rurale, avec une partie nord qui se démarque par son profil plus urbain**
- **Un territoire orienté vers des pôles urbains majeurs : Arras, Douai et Cambrai**
- **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...)**
- **Une forte motorisation des ménages, 90% 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 (59% de flux sortants), principalement vers la CUA**

- 4 gares présentes sur le territoire, avec une accessibilité limitée depuis les communes du territoire (absence d'accès aux gares en transport en commun depuis les autres communes)
- La gare de Brebières-Sud a connu une augmentation relativement importante de fréquentation, de +25% en 2022 (soit 83 023 passages)
- 6 lignes de cars interurbains avec un usage majoritairement scolaire
- Des lignes connectées aux polarités urbaines d'Arras, Cambrai et Douai
- Une offre interurbaine qui couvre le territoire du nord au sud avec des disparités marquées. Une offre réduite peu adapté au rythme des pendulaires / horaires décalés
- 2 aires de covoiturages sur le territoire, le trajet le plus covoituré entre janvier-juin 2023 est Arras > Fresnes-lès-Montauban (62 trajets recensés)
- La CCOM met en place un service de TAD, qui en 2022 comptabilise 1533 trajets dont 12,6% hors CCOM
- Plusieurs acteurs proposent des dispositifs d'aides à la mobilité, ce qui engendre parfois un manque de lisibilité
- Des projets structurants pour le développement de la mobilité sur le territoire : le futur port intérieur trimodal à Marquion ; le développement du parc logistique E-Valley ; la relance du projet de Service Express Métropolitain ; la mise en place de deux maisons France Services à Vitry-en-Artois et à Marquion



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 Osartis Marquion, comprenant une analyse socio-économique détaillée ainsi que des relevés de terrain, mis en perspective avec les résultats du processus participatif présenté ci-après.

2. UNE DEMARCHE CO-CONSTRUITE

2.1.1. 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 Osartis Marquion 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	11 juillet 2023	1 table ronde 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 : - Acteurs institutionnels (Région Hauts-de-France, Hauts-de-France Mobilités, Département du Pas-de-Calais) - Acteurs économiques (AISM-EVE) - Acteurs sociaux (Maison de l'Emploi et des Métiers) - E-Valley
	Juin à septembre 2023	Une enquête en ligne auprès de la population, ayant récolté 176 réponses
2. Scénarios	7 février 2024	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.

2.

2.1.2. Les éléments saillants issus de la concertation

2.1.2.1. La table ronde

La table ronde s'est tenue le 11 juillet 2023 pendant 2 heures.

Le format de l'atelier est le suivant :

- Mot-introductif du Président du Pôle Métropolitain Artois-Douais et Président de la Communauté de Communes Osartis Marquion, Monsieur Pierre GEORGET 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 :

	Personne âgée	Une dame âgée vit seule dans sa maison dans le centre-bourg Pronville-en-Artois. 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.
	Couple d'actifs	Un couple habite dans le centre bourg de Rumaucourt. 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 Saudemont. 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.
	Jeune	Un jeune majeur habite à Bourlon dans un logement trouvé par le bouche-à-oreille. Il n'a pas le permis ni même de mobylette 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.

2.

Voici la synthèse des restitutions par cas :

► LA PERSONNE AGÉE

Cas traité par trois des quatre groupes

Les solutions actuelles évoquées :

- Solution existante du TAD, destiné aux personnes âgées en perte d'autonomie, avec la réserve que le planning est souvent plein le jour même pour le lendemain (x3)
- Solution de l'épicerie solidaire, qui peut assurer des livraisons pour ses bénéficiaires, avec la problématique du coût de déplacement pour la structure (x2)
- Solution du drive, ou de la livraison à domicile pour les courses (x2)
- Solution des aides à domicile, qui peuvent contribuer au maintien en autonomie
- Intégrer un béguinage, qui peut permettre de mutualiser certains services à domicile
- Adaptation du logement pour maintien à domicile

Les attentes et solutions à court et moyen termes :

- Création d'une navette senior sur le territoire, avec un fonctionnement sur le principe d'une journée – un secteur. Création d'un poste d'accompagnement par un service civique (accompagnement aux courses, chargements, etc...) (x3)
- Développement d'applications internet, en lien avec les supermarchés, afin d'organiser une livraison par un particulier pour les personnes âgées, avec l'idée que les jeunes retraités actuels ont pris le virage de la transition numérique et seront pour une partie d'entre eux en mesure d'utiliser ce genre d'outils
- Application type « blabla-courses » pour organiser un trajet covoiturage aller et retour pour accéder aux commerces
- Développement de la communication sur les services existants (épicerie solidaire notamment)
- Développement d'un service de transport solidaire (« covoiturage bénévole »)
- Avoir une attention particulière pour la signalisation destinée aux personnes mal-voyantes ou non-voyantes

► LE COUPLE D'ACTIFS

Cas traité par les quatre groupes

Les solutions actuelles évoquées :

- Facilitation de l'accès en gare et à l'intermodalité, pour les trajets vers Arras ou Douai, et plus loin
- Recours au covoiturage, au moyen des aires existantes notamment
- Circulations douces (vélo, marche) pour les trajets courts (x2)
- Organisation de covoiturage de proximité, pour les déplacements du quotidien
- Augmentation du recours au télétravail si possible / passage à la semaine de 4 jours

- Développement du covoiturage au sein du couple
- Intervention d'un conseiller en mobilité pour optimiser les déplacements
- Envisager un rapprochement entre lieu d'habitation et lieu de travail

Les attentes et solutions à court et moyen termes :

- Développement de la pratique des mobilités douces
- Mise en place d'une navette intercommunale
- Développement d'aires de covoiturage
- Développement d'une offre régulière entre Arras et Cambrai
- Pérennisation des aides à l'achat d'un vélo à assistance électrique
- Développement de l'intermodalité, facilitation de l'accès aux gares proches
- Mise en place de garages à vélo sur les grands axes / installation de dispositifs de recharge pour les vélos à assistance électrique ?

► LE JEUNE

Cas traité par l'ensemble des groupes

Les solutions actuelles évoquées :

- Bus et train, à condition d'être à proximité d'un arrêt. Contrainte des horaires qui ne permettent pas une liberté totale de déplacement
- Passage par la mission locale pour un accompagnement dans la recherche d'une alternance
- Recours à l'aide au permis de conduire (x2)
- Aide à l'acquisition d'un vélo à assistance électrique
- Possibilité de recourir aux dispositifs de la FJEP (taxi solidaire), en lien avec la mission locale
- Trouver une formation qui offre un logement sur place
- Utilisation accrue des outils numériques, notamment pour les démarches administratives
- Incitation au déménagement, par défaut de solutions immédiates
- Problématique de destinations multiples : établissement scolaire, lieu d'alternance, lieux de culture et de loisirs

Les attentes et solutions à court et moyen termes :

- Développement de l'offre de transports en commun
- Gratuité des transports
- Ouverture d'une auto-école supplémentaire sur le territoire pour raccourcir les délais de passage
- Passage du permis dans le cadre d'un « service militaire » ou d'un service civique
- Meilleure connexion aux réseaux de transports en commun de Douais et d'Arras
- Développement d'une navette intercommunale

- Développement de l'infrastructure cyclable, notamment en lien avec les projets autour du canal Seine Nord Europe
- Prêts de vélos / trottinettes électriques
- Développement du covoiturage (aires à développer sur le territoire)
- Développement de synergies de formations avec le développement du parc e-Valley
- Communication sur les solutions et dispositifs d'aides disponibles, notamment information sur les aires de covoiturage

2.1.2.2. Les entretiens ciblés

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

Acteur du territoire	Éléments principaux
AISM-EVE (Association Intermédiaire Services-Multiples -Espaces Verts Environnement)	- La structure aide ses bénéficiaires uniquement lors de déplacements collectifs (organisation de covoiturage, adaptation des horaires) - Problème de mobilité pour l'accès à leur structure - Possibilité de se faire aider par les différents services sociaux du département, notamment pour palier certains freins de mobilité à travers soit des formations (aide aux permis de conduire, achat de mobylette/vélo)
Département du Nord	- Territoire rural, très centré sur la voiture ou finalement il y a peu d'alternatives à la mobilité automobile et on se rend compte que les nouveaux projets d'aménagement faits par les communes restent encore très axés sur la voiture - Aujourd'hui les réflexions autour de la liaison du canal à Marquion sont peu poussées pourtant cela représente un enjeu à court terme et la commune ne semble pas avoir saisi l'enjeu de ce projet et surtout de la liaison - Le département est compétent en matière de transport scolaire et est très attentif à la mobilité des collégiens (Financement d'études cyclable pour les collèges de Vitry-en-Artois et Biache-Saint-Vaast). Néanmoins aucune des préconisations faites n'ont été appliquées jusque-là - Réflexion autour d'un délaissé ferroviaire qui passe par Quéant jusqu'à Marquion (CCOM) avec l'idée de le transformer en chemin pédestre, chemin pour mode doux ou voie verte (stade de projet seulement) - Le département finance des associations qui font du transport solidaire
E-Valley	- Deviendra le plus grand site logistique d'Europe en 2028 avec 4000 à 5000 emplois en plus - Le site ne dispose d'aucune desserte TC, site excentré à 8km de centre-ville de Cambrai - L'essentiel des gens viennent du Douaisis au nord Cambrai dans un rayon de 20 à 30 km autour de la base - 99% des salariés viennent en véhicules personnels ou en covoiturage - Problématique de mobilité à l'intérieur même du site, on ne peut pas réfléchir à E-Valley et au canal Seine Nord sans réfléchir à la problématique de mob interne (3Mde m², 3,5km entre l'entrée principale et l'immeuble de La Redoute)

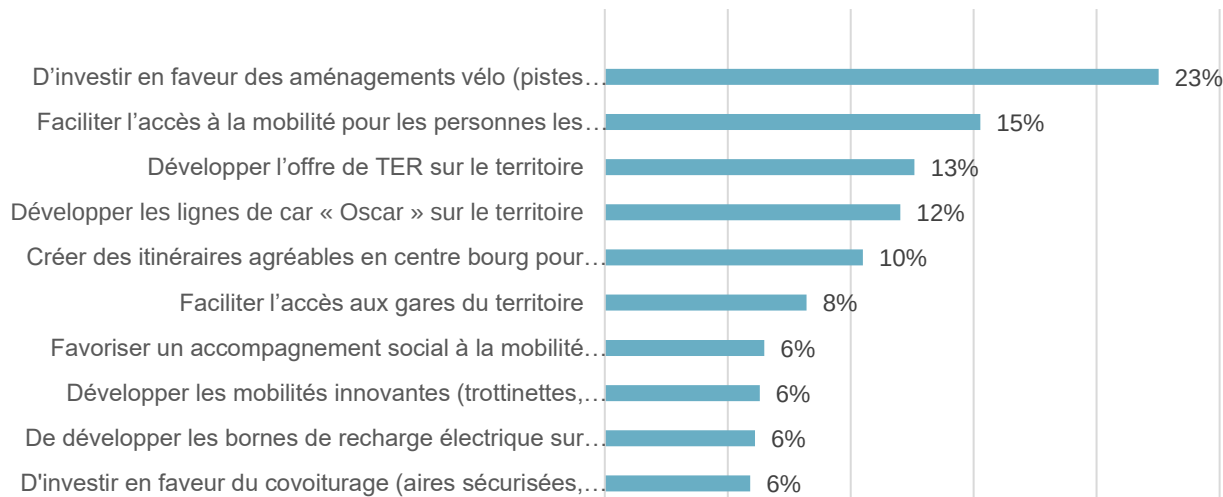
Acteur du territoire	Éléments principaux
Hauts-de-France Mobilité	- Travail sur une meilleure diffusion de l'offre interurbaine → Formations qui seront organisés en maison France service pour pouvoir former à l'offre de mobilité - il y aura en maison France service un Terminal Point de Vente afin d'éditer et de recharger les cartes des différents réseaux - Groupe de travail trimestriel en partenariat avec l'Association Droit au vélo pour les CC AOM que les questions sur le vélo en milieu rural, le financement, stationnement...) - HDFM développe des outils : Carte PASS PASS, calculateur d'itinéraire multimodale, Plateforme de mise en relation de covoiturage, travail avec Citiz
Maison de l'Emploi et des Métiers	- Accompagne deux types de publics : les jeunes du dispositif de la mission locale /jeune scolaire en pause ou en service civique et les adultes bénéficiaires du RSA - Réalise des diagnostics et un accompagnement personnalisé en fonction des besoins professionnel et des problématiques de mobilité (lieu de résidence, moyen de locomotion à disposition - Particularité de 2 territoires ayant fusionné lors de la loi NOTRE et non desservis par les mêmes moyens de TC (pas le même niveau de desserte) - Problématique du forum à Arras où les jeunes ne peuvent pas s'y rendre faute de moyen et d'horaires pas adaptés - Proposition des aides de la région (subvention des permis, carte gratuite pour les demandeurs d'emplois) + faire découvrir l'offre de service (réseau urbain d'Arras, rupture de charge

2.1.2.3. L'enquête en ligne

L'enquête réalisée sur le territoire entre le 06/06/2023 et le 14/09/2023 a permis de recueillir 176 réponses auprès des habitants du territoire. L'enquête révèle que la voiture individuelle est dominante dans tous les types de déplacements. 114 répondants ne connaissent pas le service de TAD mis en place par la CC. Le vélo est plus utilisé dans des pratiques de loisirs que pour des trajets). Néanmoins, il reste majoritairement non utilisé. La question de la sécurité est prégnante, avec notamment la création de pistes cyclables sécurisées.

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.

Choisissez entre 1 et 5 affirmations qui vous semblent les plus importantes (% de réponses) : il est important de....



La question du vélo est la première préoccupation des répondants, suivie par l'importance de l'accessibilité de la mobilité pour les personnes les plus fragiles. Les répondants affirment également qu'il est important de développer l'offre de TER sur le territoire de la CCOM.

2.1.2.4. La consultation écrite des maires

Suite au Comité de Pilotage de fin de phase 2, qui a défini une stratégie et tracé des premiers contours d'actions en matière de mobilité, les maires du territoire ont tous été consultés par écrit afin de hiérarchiser leurs attentes. Les maires ont été invités à classer les actions issues du Comité de Pilotage en Très Prioritaire (3 points), Assez Prioritaire (2 points), Peu Prioritaire (1 point), ou Absence d'Intérêt (0 point).

Les contributions reçues sont résumées dans le tableau ci-dessous, et ont contribué à guider l'élaboration finale du présent document :

Action	TP (3)	AP (2)	PP (1)	0	TOTAL
Améliorer les lignes régionales	XXXX	XXXX	X	X	21
Etudier l'aménagement de nouvelles aires de covoiturage	XX	XXXXX	X	XX	17
Plate-forme de covoiturage	XXX	XX	XX	XXX	15
Autopartage		XX	XXXX	XXXX	8
Favoriser les PDMIE	XX	XXX	XXX	X	15
Transport solidaire associatif	X	XX	XXXXXX	X	13
Meilleur relais info et aides	XXXXXX	XX	XXX		22
Favoriser la démobilité	XX	XXXXXX	X	X	19
Proposer des VAE en LLD	XX	X	XXXXX	X	13
Mobilité durable des scolaires	XXXXXXX		XXX		24
Stationnement sécurisé vélos	XX	XX	XXXX	XX	14

2.

Les travaux issus de ces différentes étapes de concertation ont été pris en compte dans le choix de la stratégie puis la rédaction du Plan de Mobilité Simplifié de la CC Osartis Marquion, concomitamment à celle de l'élaboration du Schéma Directeur Cyclable, qui traite des aspects liés à la sécurisation de la voirie pour la pratique du vélo au quotidien.



Le Canal de Marquion (image de contexte)

3.

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

3.1. Présentation générale du plan d'actions

Axe 1 : Améliorer la desserte en transport public

Action 1	Améliorer les lignes régionales
----------	---------------------------------

Axe 2 : Favoriser le partage de l'automobile

Action 2	Etudier l'aménagement de nouvelles aires de covoiturage
----------	---

Action 3	Adhérer à une plate-forme de mise en relation des covoitureurs
----------	--

Action 4	Tester un dispositif d'autopartage
----------	------------------------------------

Axe 3 : Solidarité, accès à l'emploi et aménagement du territoire

Action 5	Favoriser les Plans de Mobilités inter-employeurs
----------	---

Action 6	Créer ou adhérer à une association de transport solidaire
----------	---

Action 7	Mettre en place un meilleur relais des informations liées à la mobilité et aux aides possibles
----------	--

Action 8	Favoriser la démobilité
----------	-------------------------

Axe 4 : Favoriser les mobilités actives

Action 9	Proposer des vélos électriques en location longue durée
----------	---

Action 10	Encourager la mobilité durable des scolaires
-----------	--

Action 11	Proposer du stationnement vélo sécurisé
-----------	---

3.

3.2. Axe 1 : Améliorer les lignes régionales

Axe 1	Enjeux & Objectifs de l'axe
Actions	Enjeux : ✓ Réduction de l'utilisation et de la dépendance à la voiture individuelle ; ✓ Adaptation aux changements des pratiques de mobilité plus vertueuses ; ✓ Facilitation de l'accès aux offres de transport en commun. Objectifs : ✓ Valorisation et adaptation des offres de transport existantes (TER et cars régionaux) pour une meilleure appropriation par les habitants du territoire ;
Action 1 Améliorer les lignes régionales	



3.2.1. Action 1 : Améliorer les transports régionaux

Objectifs & Description de l'action	
● 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 Osartis Marquion 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	 Arrêt interurbain à Noyelles-sous-Bellonne



Acteurs & partenaires à mobiliser

- La Région Hauts-de-France
- Les employeurs du territoire
- Communes



Niveau de priorité & délais de mise en œuvre

- 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

Cette action est prise en charge financièrement par la Région Hauts-de-France, et n'engendre aucun coût direct pour la CCOM.



Éléments complémentaires et de vigilance

- 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.



Indicateurs de suivi

- Données de fréquentation des gares de la CCOM
- Données de fréquentation des cars régionaux sur les points d'arrêt de la CCOM, en distinguant les usages scolaires et non scolaires

3.

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

Axe 2	Enjeux & Objectifs de l'axe
Actions Action 2 Etudier l'aménagement de nouvelles aires de covoiturage Action 3 Adhérer à une plate-forme de mise en relation des covoitureurs Action 4 Tester un dispositif d'auto-partage	Enjeux : ✓ 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. Objectifs : ✓ Encouragement à la pratique du covoiturage du quotidien : plate-forme en ligne, incitation des employeurs, etc. ✓ Expérimentation de l'autopartage



Aire de covoiturage de Fresnes-lès-Montauban

3.3.1. Action 2 : Etudier l'aménagement de nouvelles aires de covoiturage

Objectifs & Description de l'action

A l'échelle de la CC Osartis Marquion 90% des ménages possèdent une voiture. 88% des déplacements domicile-travail sont effectués en voiture.

L'existence d'axes routiers structurants (A26, A1 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, au bénéfice tant du bilan carbone des déplacements que du pouvoir d'achat de la population et de l'attractivité de l'emploi.

- Il existe actuellement une seule aire de covoiturage officielle sur le territoire de la CC Osartis Marquion dans la commune de Fresnes-lès-Montauban.
- Un projet de création d'aire de covoiturage est en cours à Marquion.
- La CCOM peut encourager la création de nouvelles aires.
- Une aire de covoiturage peut se faire ex nihilo, ou bien en conversion totale ou partielle d'un parking existant (opportunité foncière). Pour des raisons de sobriété économique et foncière, ce dernier cas de figure sera privilégié.



Acteurs & partenaires à mobiliser

- Mairies
- Département du Pas-de-Calais
- Etats (fonds vert)



Niveau de priorité & délais de mise en œuvre

- Lancement fin 2024 ou début 2025
- Bilan à établir au bout d'un an de mise en place



Estimation financière & dispositifs mobilisables

- En fonction de la nature des projets présentés, un partage financier sera déterminé entre la CCOM, les communes concernées, et le CD62.
- La CCOM prévoit un plafond de 15k€ par an sur cette action.
- Possible subventionnement dans le cadre du Plan national de soutien au covoiturage (mobilisation du fonds vert sur dossier)



Eléments complémentaires et de vigilance

- Inventaire des besoins à réaliser : remontrées des communes ? Projets déjà identifiés ?



Indicateurs de suivi

- Campagne périodique de comptages les mardis et jeudis hors période de vacances scolaires

3.

3.3.2. Action 3 : Adhérer à une plate-forme de mise en relation des covoitureurs

Objectifs & Description de l'action

Afin de contribuer au développement du covoiturage sur son territoire, et pour s'inscrire dans une échelle territoriale pertinente, l'accompagnement du développement 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 Mobilité pour la création d'une communauté « Osartis-Marquion » sur la plate-forme Pass Pass Covoiturage. Des paramétrages, très large communication relative à ce nouveau service avec mobilisation de l'ensemble des canaux à disposition : réseaux sociaux, publications communautaires, publications communales...
- 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...)





Acteurs & partenaires à mobiliser

- Hauts de France Mobilités
- Communes
- Employeurs



Niveau de priorité & délais de mise en œuvre

- 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.



Éléments complémentaires et de vigilance

- 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
- Monde économique à mobiliser



Indicateurs de suivi

- Nombre d'inscrits à la communauté
- Nombre de trajets proposés par la plateforme
- Nombre de trajets effectués

3.3.3. Action 4 : Tester un dispositif 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
- Inciter au partage de la voiture et à la réduction du 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 CCOM 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 à un public n'ayant pas la voiture, personne à disposition en général ou bien sur le moment.

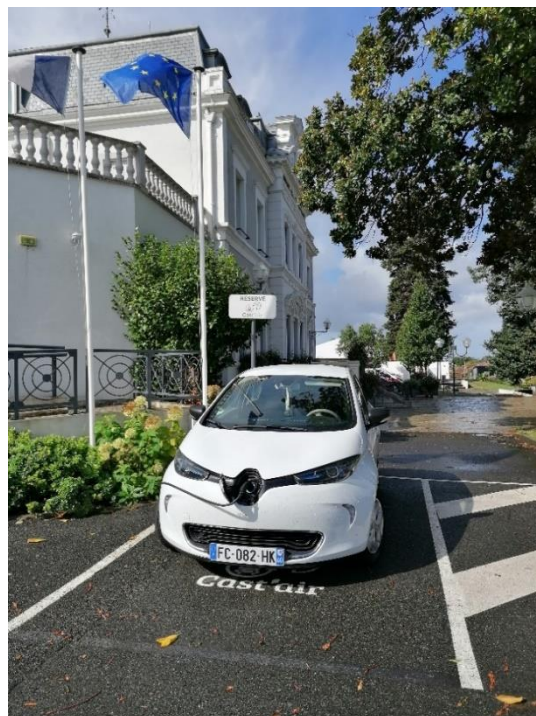
Différentes modalités sont possibles :

- 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) ;
- Mais 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)



Acteurs & partenaires à mobiliser

- Hauts de France Mobilités
- Communes



Niveau de priorité & délais de mise en œuvre

Selon les besoins remontés par les communes



Estimation financière & dispositifs mobilisables

- Compter environ 10k€ par véhicule amortissement et fonctionnement compris
- Possible subventionnement 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 CCOM)



Éléments complémentaires et de vigilance

- 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



Indicateurs de suivi

- Nombre d'inscrits
- Nombre de trajets effectués
- Nombre de kilomètres parcourus

3.4. Axe 3 : Solidarité, accès à l'emploi et aménagement du territoire

Axe 3	Enjeux & Objectifs de l'axe
Actions Action 5 Favoriser les Plans de Mobilité inter-employeurs Action 6 Créer ou adhérer à une association de transport solidaire Action 7 Mettre en place un meilleur relais des informations liées à la mobilité et aux aides possibles Action 8 Favoriser la démobilité	Enjeux : ✓ Facilitation l'accès à l'emploi sur le territoire ✓ Réduction de l'utilisation et de la dépendance à la voiture individuelle ; ✓ Articuler vie économique et sociale et maîtrise des déplacements. Objectifs : ✓ Renforcement de l'accompagnement social à la mobilité via le développement d'un transport solidaire ✓ Aménager les services de manière vertueuse ✓ Renforcer une communication efficace auprès de tous les types de publics

3.4.1. Action 5 : Favoriser les plans de mobilité inter-employeurs

Objectifs & Description de l'action

- La CCOM peut inciter les principales entreprises ou administrations du territoire à lancer des Plans de Mobilités (anciennement PDE/PDA) visant à trouver des solutions sur mesure et suivies dans le temps pour limiter l'usage de l'automobile individuelle tant pour les salariés que les visiteurs. Un plan de mobilité peut se lancer à l'échelle d'une zone d'activité en groupant plusieurs entreprises.
- La loi (L. 2242-17 du code du travail, L.1214-8-2 du code des transports) dispose que le sujet de la mobilité des salariés doit obligatoirement être abordé durant les Négociations Annuelles Obligatoires dans toutes les structures de plus de 50 salariés. A défaut d'accord, l'élaboration d'un Plan de Mobilité Employeur devient une obligation.
- De nombreux effets sont attendus :
 - réduire les coûts liés aux déplacements et optimiser les surfaces de stationnement
 - améliorer le pouvoir d'achat des salariés
 - diminuer les risques routiers et la congestion
 - améliorer la qualité de l'air
 - améliorer l'image des entreprises et favoriser le bien-être au travail.
- Une démarche exigeante mais personnalisée :
 - Suppose de faire appel à un prestataire qui va établir un diagnostic pour chaque salarié concerné,
 - Un suivi à faire à chaque changement d'organisation dans les entreprises concernées,
 - Un panel de solutions adaptées au contexte : covoiturage, flotte de vélo/véhicules partagés, mise en place de douches, etc...
- Un test pourra être déployé sur le secteur E-Valley, aux enjeux particulièrement prégnants. Un partenariat sera recherché en ce sens avec la CA du Cambrésis.



Acteurs & partenaires à mobiliser

- Employeurs
- CCI
- CPME du Pas-de-Calais
- CA du Cambrésis



Niveau de priorité & délais de mise en œuvre

- Selon la mobilisation des employeurs volontaires



Estimation financière & dispositifs mobilisables

- La CCOM prévoit de consacrer 20k€ sur cette action en année 1, en soutien aux employeurs volontaires.
- En fonction des résultats, la somme sera rediscutée pour les années suivantes.



Éléments complémentaires et de vigilance

- Action efficace si et seulement si elle est menée de façon ciblée et individualisée. Elle est donc exigeante et chronophage.
- Nécessaire partenariat avec la CA du Cambrésis sur le secteur E-Valley.



Indicateurs de suivi

- Part modale des déplacements au sein des employeurs concernés (avant/après PDME)

3.4.2. Action 6 : Créer ou adhérer à une association de transport solidaire

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. Il permet également de renforcer la solidarité locale, de lutter contre l'isolement social et de répondre aux besoins essentiels en matière de mobilité pour la personne qui en ont le plus besoins.

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.

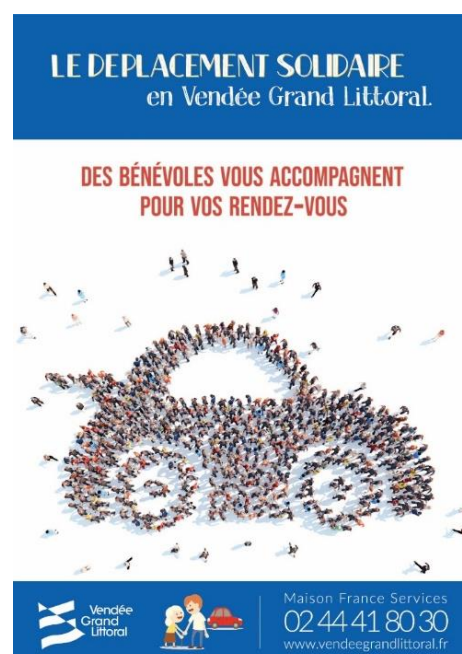
Les bénéficiaires du transport solidaire payent un dédommagement au conducteur qui utilise son véhicule personnel et son temps libre.

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 CCOM entend œuvrer au déploiement de ce type de solution sur son territoire :

- En lançant à appel à manifestation d'intérêt pour lancer 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...)

La CCOM peut soutenir des initiatives associatives sur son territoire, via le FJEP ou via d'autres dispositifs (Croix Rouge Mobilité par exemple).



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



Acteurs & partenaires à mobiliser

- Communes
- Monde associatif



Niveau de priorité & délais de mise en œuvre

- Court terme : recherche de bénévoles (communication CCOM et communes)
- Moyen à long terme : mise en œuvre du service



Estimation financière & dispositifs mobilisables

- Subvention possible jusqu'à 5k€ par an de la part de la CCOM pour aider au bon fonctionnement du service



Éléments complémentaires et de vigilance

- Le service ne fonctionne efficacement qu'avec un nombre suffisant de conducteurs volontaires pour répondre aux besoins.
- Le format associatif basé sur le bénévolat peut nuire à la pérennisation du service (essoufflement)
- Articulation avec l'offre existante du FJEP
- Le dédommagement des bénévoles est plafonné légalement à 0,35€ par kilomètre.



Indicateurs de suivi

- Nombre de bénéficiaires
- Nombre de bénévoles
- Nombre de trajets réalisés
- Nombre de kilomètres parcourus

3.4.3. Action 7 : Mettre en place un meilleur relai d'information via un plan de communication et l'organisation d'évènements

Objectifs & Description de l'action

Toute offre de mobilité ne peut être efficiente si les usagers ne disposent pas de toutes les informations nécessaires.

Elaborer un plan de communication et organiser des événements de sensibilisation permet de diffuser les informations et d'être présents auprès de l'ensemble des publics pouvant être amenés à se déplacer sur le territoire, et améliorer l'efficience de l'offre.

La CCOM doit s'assurer que les actions qu'elle entreprend en faveur de la mobilité de ses habitants soit rediffusée et atteigne les publics ciblés par ses actions, faute de quoi les investissements consentis ne seront pas optimisés.

Un effort particulier sera mené au lancement des différentes actions, via l'édition d'un guide sur la mobilité : rappel sur les offres régionales, le déploiement du Schéma Directeur Cyclable, etc.

Cette action vise à assurer la communication nécessaire afin de faire connaître l'ensemble des dispositifs liés à la mobilité et plus particulièrement à valoriser la plate-forme déjà existante « Ma Mobilité 62 ».

Cette action poursuit plusieurs objectifs :

- Assurer une communication simple et efficace, pour différents types de publics
- Diffuser les informations et d'être présents auprès de l'ensemble des publics pouvant être amenés à se déplacer sur le territoire
- Proposer une information humanisée et individualisée notamment via une meilleure formation des agents publics.

HDFM a mis en place une formation à la mobilité, qui sera déployée dès 2024 dans le Pas-de-Calais. Les agents qui en font la demande et les prescripteurs sociaux pourront être formés sur une demi-journée au maniement de tous les outils Pass Pass.

En fonction de la volumétrie souhaitée, l'action pourra être réalisée en interne (service communication) ou confiée à un prestataire.



A titre illustratif : Guide de la Mobilité élaboré par la CC du Thouarsais (79)



Acteurs & partenaires à mobiliser

- Partenaires institutionnels
- Médias locaux
- Sous réserve : prestataire privé spécialisé



Niveau de priorité & délais de mise en œuvre

- Concomitant au déploiement des premières actions



Estimation financière & dispositifs mobilisables

- 20k€ en année 1
- 10k€ les années suivantes



Éléments complémentaires et de vigilance

- Fort besoin de mobilisation des partenaires et notamment des communes
- Besoin d'un travail régulier d'actualisation
- A adapter aux différents publics visés



Indicateurs de suivi

- Interactions sur les réseaux sociaux

3.4.4. Action 8 : Favoriser le démobilité des services

Objectifs & Description de l'action	
La démobilité consiste à aménager les services afin que la population n'ait plus à se déplacer systématiquement. Cela suit le modèle des commerces itinérants, appliqués à certains services. Ces services itinérants permettent d'atteindre des habitants, qui pourraient rencontrer des difficultés à se déplacer pour diverses raisons. (personnes à mobilité réduite, situation de handicap, lieu de résidence éloigné et non desservie, etc...). Ce concept de services itinérants tant à se développer dans plusieurs secteurs, comme la santé, l'administration publique ou le commerce par exemple. En allant vers les utilisateurs, la démobilité contribue à réduire les inégalités d'accès. La CCOM entend favoriser cette dynamique selon les opportunités présentées, en proposant notamment un soutien méthodologique pour obtenir des subventions.	 Le Camion bleu à Aubry Permanence de France Services pour vos démarches administratives 14 février 2024, 13 mars 2024 RUE DE LA CORDERIE AUBRY  Le Camion bleu à Quincy Permanence de France Services pour vos démarches administratives 15 février 2024, 14 mars 2024 PLACE DORDAIN QUINCY  Le Camion bleu à Douai Permanence de France Services pour vos démarches administratives 05 février 2024, 04 mars 2024 PLACE DE LA CONVIVIALITÉ DOUAI <i>Exemple illustratif : le camion France Services dans le Département du Nord</i>
 Acteurs & partenaires à mobiliser ● Prescripteurs sociaux ● Communes ● Maison France Services	 Niveau de priorité & délais de mise en œuvre
 Estimation financière & dispositifs mobilisables ● A définir selon opportunités. En raison de son caractère peu définissable par avance, aucun coût direct pour la CCOM n'est associé à cette action	
 Éléments complémentaires et de vigilance ● Action très peu standardisable, qui nécessite une réelle étude d'opportunité	 Indicateurs de suivi ● Nombre de projets favorisant la démobilité soutenus par la CCOM

3.5. Axe 4 : Favoriser les mobilités actives

Axe 4	Enjeux & Objectifs de l'axe
Actions Action 9 Proposer des vélos électriques en location longue durée Action 10 Encourager la mobilité durable des scolaires Action 11 Proposer du stationnement vélo sécurisé en gare	Enjeux : ✓ Facilitation, incitation et sécurisation des déplacements à vélo sur le territoire ✓ Réduction de l'utilisation et de la dépendance à la voiture individuelle ; ✓ Adaptation au changement vers des pratiques de mobilité plus vertueuses pour les courtes distances. Objectifs : ✓ Accompagner le déploiement du Schéma Directeur Cyclable de la CCOM ; ✓ Développement de services vélo incitant à la pratique : stationnement, service de location, etc.



Piste cyclable à Vitry



Collège de Marquion

3.5.1. Action 9 : Proposer des vélos électriques en location longue durée

Objectifs & Description de l'action	
Le coût d'acquisition d'un vélo, notamment à assistance électrique (VAE), est important pour les ménages les plus modestes. L'action se compose des services suivants : ● Mise en place d'un service de location de Vélos à Assistance Electrique (VAE) ● Location ouverte pour des durées de 1 mois à 6 mois, voire 1 an ; ● Possibilité d'option d'achat ● Entretien de la flotte confié à un vélociste local Dans un premier temps, cette action se mènerait à titre expérimental, sur un volume de 20 Vélos à Assistance Electrique. Cette action sera à ajuster également en fonction du rythme de déploiement du Schéma Directeur Cyclable (sécurisation d'aménagements). Un bilan sera dressé au bout d'un an.	 <i>A titre illustratif, communication autour du service mis en œuvre par la CC du Pays des Herbiers (85)</i>
 Acteurs & partenaires à mobiliser	 Niveau de priorité & délais de mise en œuvre
● Vélocistes locaux	
 Estimation financière & dispositifs mobilisables	
● La CCOM consacrera 25k€ par an à cette action, entretien compris. ● Des financements peuvent être recherchés auprès de l'ADEME pour l'achat de la flotte de VAE.	
 Éléments complémentaires et de vigilance	 Indicateurs de suivi
● Dispositif existant dans la CUA (500 vélos) ou le SMTD (555 vélos) ● 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 en cours d'élaboration (sécurisation de voirie)	● Nombre de bénéficiaires ● Nombre d'options d'achat levées ● Part modale des déplacements quotidiens en vélo

3.5.2. Action 10 : Encourager la mobilité durable des 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 :

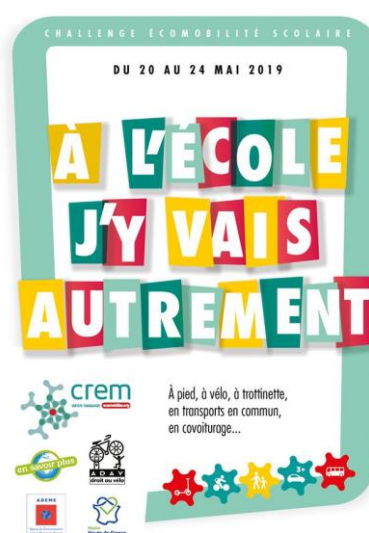
- Sécurisation de la voirie et du stationnement aux abords des écoles (test de dispositifs amovibles permettant de fermer l'accès des abords des écoles aux horaires d'entrée et de sortie des classes, comme dans l'exemple de la photo ci-contre).
- Initiatives de pédibus/vélobus. Ces initiatives de parcours groupé à pied ou à vélo vers l'établissement scolaire peut se faire via des parents d'élèves, ou bien via la commune directement.
- Distribution de petit équipement de sécurité (gilet jaune, lumières, etc...)
- Actions éducatives auprès des scolaires (Savoir Rouler à Vélo)

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 CCOM intervient directement concernant la fourniture de petit équipement de sécurité (achat et distribution). Elle intervient également, à la demande des communes, en soutien méthodologique sur le déploiement de pédibus/vélobus et/ou la sécurisation des abords des écoles. Les coûts directs induits par ces actions resteront néanmoins à la charge des communes.



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

- Communes
- Education nationale
- Département du Pas-de-Calais (gestion des routes départementales et compétence collègue)
- Parents d'élèves (associations)
- ADAV



Niveau de priorité & délais de mise en œuvre

- Selon les volontés exprimées par les communes



Estimation financière & dispositifs mobilisables

- 10k€ en année 1
- 5k€ les années suivantes



Éléments complémentaires et de vigilance

- Action très peu standardisable, qui dépend étroitement de la volonté des communes.
- Cette action sera à ajuster également en fonction du rythme de déploiement du Schéma Directeur Cyclable (sécurisation d'aménagements).



Indicateurs de suivi

- Nombre de bénéficiaires des équipements de sécurité
- Liste des communes sur lesquelles un travail a été mené
- Fréquentation des pédibus/vélobus

3.5.3. Action 11 : Proposer du stationnement vélo sécurisé

Objectifs & Description de l'action	
Le vol et la peur du vol sont des freins objectifs à la pratique du vélo au quotidien, et ce d'autant plus s'il s'agit de vélos à assistance électrique. Une politique en matière de stationnement sécurisé permet donc de lutter contre ces freins. L'action consiste à proposer des box de stationnement sécurisés, notamment pour sécuriser les vélos à assistance électrique. Ces box seraient disposés à des points stratégiques du territoire : gares et haltes TER, équipements publics majeurs, zones d'habitat dense, etc. Le déploiement de cette action est parallèle à la mise en œuvre des axes du Schéma Directeur Cyclable.	 <i>A titre illustratif : vélobox à Strasbourg (67)</i>
 Acteurs & partenaires à mobiliser ● Communes ● Employeurs ● SNCF ● HDF Mobilité	 Niveau de priorité & délais de mise en œuvre ● Selon avancement de la mise en œuvre du SDC
 Estimation financière & dispositifs mobilisables ● La CCOM entend consacrer jusqu'à 10k€ par an à cette action, soit le financement d'1 à 2 vélobox par an (coût variable selon taille et modèle). ● Le dispositif Alvéole Plus peut être mobilisé en co-financement jusqu'à 80%.	
 Éléments complémentaires et de vigilance ● Cette action sera à ajuster également en fonction du rythme de déploiement du Schéma Directeur Cyclable (sécurisation d'aménagements).	 Indicateurs de suivi ● Nombre de places de stationnement sécurisé disponibles sur le territoire ● Campagne de comptages ponctuels le mardi et le jeudi en période scolaires

3.6. Synthèse du plan d'actions

Le tableau ci-dessous récapitule les actions présentées ci-avant, en précisant leur niveau de priorité et le coût pour la collectivité en année 1. **Ce coût ne prend pas en compte d'éventuelles recettes de service, ni d'éventuelles subventions, qui seront recherchées par la CCOM autant que possible.**

En fonction des évolutions des réflexions, des remontées du terrain, des volontés des maires... le budget sera adapté les années suivantes, et pourra adapter l'effort financier sur telle ou telle action.

AXE	N°	ACTION	Année 1	Années suivantes
1	1	Améliorer les transports régionaux	A la charge de la Région HDF	
2	2	Etudier l'aménagement de nouvelles aires de covoiturage	15k€	15k€
	3	Adhésion à une plate-forme de mise en relation des covoitureurs	Prise en charge par HDFM	
	4	Tester un système d'autopartage	0	A déterminer
3	5	Favoriser les Plans de Mobilité Inter-Employeurs	20k€	A déterminer
	6	Créer ou adhérer à une association de transport solidaire	0	5k€
	7	Mettre en place un meilleur relais des informations liées à la mobilité et aux aides possibles	20k€	10k€
	8	Favoriser la démobilité	Pas de coût direct	
4	9	Proposer des vélos électriques en location longue durée	25k€	A déterminer
	10	Encourager la mobilité durable des scolaires	10k€	5k€
	11	Proposer du stationnement vélo sécurisé	10k€	A déterminer
			100k€	A déterminer

11 actions en faveur de la mobilité durable sur le territoire de la CC Osartis-Marquion, au service d'un développement territorial durable et du pouvoir d'achat des habitants.

4. CONSULTATION DES ACTEURS INSTITUTIONNELS ET DU PUBLIC

4.1. 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

4.2. 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 Osartis-Marquion.