

## MAITRE D'OUVRAGE



# PLAN DE MOBILITE SIMPLIFIE

## TERRITOIRE DE L'AVESNOIS

*Réalisé par l'Agence de Développement et d'Urbanisme de la Sambre, avec le soutien de la direction régionale Hauts-de-France de l'Agence de l'Environnement et de la Maitrise de l'Energie*



# TABLE DES MATIERES

<b>PREAMBULE : UN PLAN DE MOBILITE SIMPLIFIE TERRITORIAL.....</b>	<b>4</b>
<b>OBJECTIF DU PDMS ET ENJEUX LOCAUX .....</b>	<b>6</b>
<b>METHODOLOGIE EMPLOYEE .....</b>	<b>7</b>
<b>DIAGNOSTIC ET ETAT DES LIEUX DE L'EXISTANT.....</b>	<b>9</b>
<b>1. DES POPULATIONS RADICALEMENT DIFFERENTES SUR LE TERRITOIRE DU PDMS .....</b>	<b>9</b>
<b>1.1.    UNE REPARTITION DE LA POPULATION AVEC DE NETTES DIFFERENCES ENTRE LES EPCI ...</b>	<b>9</b>
<b>1.2.    UN NIVEAU DE RICHESSE AVEC DES DISPARITES, MAIS GLOBALEMENT FAIBLE .....</b>	<b>10</b>
<b>1.3.    UNE SOUS-MOTORISATION IMPORTANTE QUI FREINE L'ACCES A L'EMPLOI .....</b>	<b>11</b>
<b>2. LA DEMANDE EN MATIERE DE MOBILITE SUR LE TERRITOIRE DU PDMS.....</b>	<b>15</b>
<b>2.1.    LES DEPLACEMENTS DOMICILE-TRAVAIL .....</b>	<b>15</b>
2.1.1.    PREMIERES APPROCHES .....	15
2.1.2.    LA COMMUNAUTE DU PAYS DE MORMAL COMME DESTINATION .....	18
2.1.3.    LA COMMUNAUTE DU PAYS DE MORMAL COMME POINT DE DEPART .....	19
2.1.4.    LA COMMUNAUTE DU CŒUR DE L'AVESNOIS COMME DESTINATION.....	20
2.1.5.    LA COMMUNAUTE DU CŒUR DE L'AVESNOIS COMME POINT DE DEPART.....	21
2.1.6.    LA COMMUNAUTE DU SUD DE L'AVESNOIS COMME DESTINATION .....	22
2.1.7.    LA COMMUNAUTE DU SUD DE L'AVESNOIS COMME POINT DE DEPART .....	23
2.1.8.    EVOLUTION DES DISTANCES DOMICILE-TRAVAIL (méthodologie en annexe).....	24
<b>2.2.    LES PÔLES GENERATEURS DE FLUX DU PDMS TERRITORIAL .....</b>	<b>25</b>
<b>2.2.1.    DES ETABLISSEMENTS SCOLAIRES REPARTIS UNIFORMEMENT SUR L'ENSEMBLE DU TERRITOIRE .....</b>	<b>25</b>
<b>2.2.2.    LA PROXIMITE DES PRINCIPAUX ETABLISSEMENTS : DES ESPACES DE CONCENTRATION DES MOBILITES .....</b>	<b>26</b>
<b>2.2.3.    LES SITES TOURISTIQUES COMME PÔLES GENERATEURS DE TRAFICS .....</b>	<b>27</b>
<b>3. L'OFFRE DE MOBILITE DU PDMS TERRITORIAL .....</b>	<b>29</b>
<b>3.1.    L'OFFRE DE MOBILITE ROUTIERE.....</b>	<b>29</b>
3.1.1.    UN RESEAU VIAIRE DENSE ET MAILLE, BIEN EXPLOITE .....	29
3.1.2.    DES ACCIDENTS CONCENTRES AU NIVEAU DES POLES URBAINS ET DE LOISIRS.....	31
<b>3.2.    UNE OFFRE EN TRANSPORT EN COMMUN FERROVIAIRE DISPARATE .....</b>	<b>33</b>
3.2.1.    LE RESEAU FERROVIAIRE .....	33
3.2.2.    RELATION AVEC L'AXE FERROVIAIRE LILLE-HIRSON .....	34
3.2.3.    RELATION AVEC L'AXE FERROVIAIRE LILLE-HIRSON .....	35
3.2.4.    LES DEPLACEMENTS INTERNES AVEC CHANGEMENT D'AXES FERROVIAIRES.....	37

<b>3.3.</b>	<b>LA PLACE DES GARES SUR LE TERRITOIRE</b> .....	<b>41</b>
<b>3.4.</b>	<b>COMPARAISON DES TEMPS DE PARCOURS TRAIN/VOITURE &amp; ACCESSIBILITE INTERMODALE</b> .....	<b>43</b>
3.4.1.	GARE DE LE QUESNOY .....	43
3.4.2.	GARE DE FOURMIES .....	45
3.4.3.	GARE D'AVESNES-SUR-HELPE.....	48
3.4.4.	GARE DE LANDRECIES.....	51
3.4.5.	COMMUNE DE BAVAY .....	53
3.4.6.	ACCESSIBILITE INTERMODALE DES AUTRES PRINCIPAUX ETABLISSEMENTS SCOLAIRES DU PDES DE L'AVESNOIS .....	55
<b>3.5.</b>	<b>L'OFFRE DE TRANSPORT EN COMMUN REGULIER : LE RESEAU ARC-EN-CIEL</b> .....	<b>56</b>
3.5.1.	LES DIFFERENTES CATEGORIES DE LIGNES DU RESEAU.....	56
3.5.2.	UN RESEAU DE BUS QUI PRESENTE DES DIFFERENCES MAJEURES DANS LE RAPPORT LIGNES-ARRÊTS .....	58
<b>3.6.</b>	<b>APPRECIATIONS QUALITATIVES DU MODE FERRE ET BUS</b> .....	<b>61</b>
<b>3.7.</b>	<b>LES FLUX TRANSFRONTALIERS</b> .....	<b>62</b>
<b>3.8.</b>	<b>LES DEPLACEMENTS VERS L'ÎLE DE FRANCE ET LILLE</b> .....	<b>63</b>
<b>4.</b>	<b>PARTS DES MOYENS DE DEPLACEMENTS DANS UNE OPTIQUE DE TRANSITION ENERGETIQUE ET ECOLOGIQUE</b> .....	<b>65</b>
4.1.	LE VELO DANS UNE OPTIQUE DE DEPLACEMENTS « TOURISTIQUES ET DE LOISIRS », POUR L'INSTANT .....	65
4.2.	L'APPRECIATION DU MODE 2RM ET DES MODES ACTIFS.....	67
4.3.	PART MODALE DANS LES DEPLACEMENTS DE PROXIMITE .....	69
4.4.	LE VEHICULE ELECTRIQUE ET LE COVOITURAGE .....	70
4.5.	LA CARTE PASS-PASS DANS LES ECHANGES MULTIMODAUX .....	72
4.6.	LE TRANSPORT A LA DEMANDE.....	74
<b>5.</b>	<b>LES TRANSPORTS DE MARCHANDISES</b> .....	<b>76</b>
5.1.	ROUTIER : LE CONTOURNEMENT D'AVESNES COMME UN PROJET DE DEVELOPPEMENT DU TRAFIC DE MARCHANDISES .....	76
5.2.	FLUVIAL : LA REOUVERTURE DE LA SAMBRE COMME PROJET FEDERATEUR DES MOBILITES 77	
5.3.	FERROVIAIRE : LA PLACE RESTREINTE DU FERROVIAIRE DANS LE TRANSPORT DE MARCHANDISES .....	78
	RECAPITULATIF DES AIDES ET INITIATIVES .....	79
	CONCLUSION DU DIAGNOSTIC – PDMS DE L'AVESNOIS.....	80
	RAPPORT DE PRECONISATIONS.....	83

<b>INTRODUCTION .....</b>	<b>84</b>
<b>CONTRAINTES DU PDMS A L'ECHELLE DES TROIS COMMUNAUTES DE COMMUNES DE L'AVESNOIS .....</b>	<b>84</b>
<b>LES OBJECTIFS DU PDMS DE L'AVESNOIS .....</b>	<b>85</b>
<b>PROPOSITIONS D'ORIENTATIONS STRATEGIQUES.....</b>	<b>91</b>
<b>PROPOSITION DE PROGRAMME D'ACTION TERRITORIALES.....</b>	<b>92</b>
<b>CALENDRIER DU PROGRAMME D'ACTION TERRITORIALES .....</b>	<b>107</b>
<b>ADDITIF : PRECONISATIONS PAR EPCI DE L'AVESNOIS.....</b>	<b>1083</b>
<b>TABLE DES FIGURES .....</b>	<b>112</b>
<b>ANNEXES.....</b>	<b>Erreur ! Signet non défini.</b>

## PREAMBULE : UN PLAN DE MOBILITE SIMPLIFIE TERRITORIAL

Dans le cadre du COTTRI Sambre-Avesnois et afin de s'inscrire dans la démarche proposée par la Loi d'Orientation des Mobilités (LOM), le Syndicat Mixte du SCoT Sambre Avesnois a décidé de poursuivre son engagement en faveur de la mobilité en élaborant un Plan de Mobilité Simplifié (PdMS) sur son territoire. Celui-ci concerne les Communauté de Communes du Pays de Mormal (CCPM), du Cœur de l'Avesnois (3CA) et du Sud de l'Avesnois (CCSA) et viendrait s'articuler avec le PDU du SMTUS qui couvre les 43 communes de la Communauté d'Agglomération Maubeuge Val de Sambre. Les communes de La Longueville et de Hargnies ont été inclus dans cette réflexion, quoique relevant du SMTUS, car faisant territorialement partie de la CCPM.

Le Plan de Mobilité simplifié a été créé par la LOM, approuvée le 24 Décembre 2019. L'article L1214-36-1 du code des transports ([www.legifrance.gouv.fr](http://www.legifrance.gouv.fr)) suivant définit le Plan de Mobilité simplifié :

« *Le plan de mobilité simplifié détermine les principes régissant l'organisation des conditions de mobilité des personnes et du transport de marchandises, tant à l'intérieur du ressort territorial de l'autorité organisatrice qu'en lien avec les collectivités territoriales limitrophes, en tenant compte de la diversité des composantes du territoire ainsi que des besoins de la population, afin d'améliorer la mise en œuvre du droit à la mobilité.* »

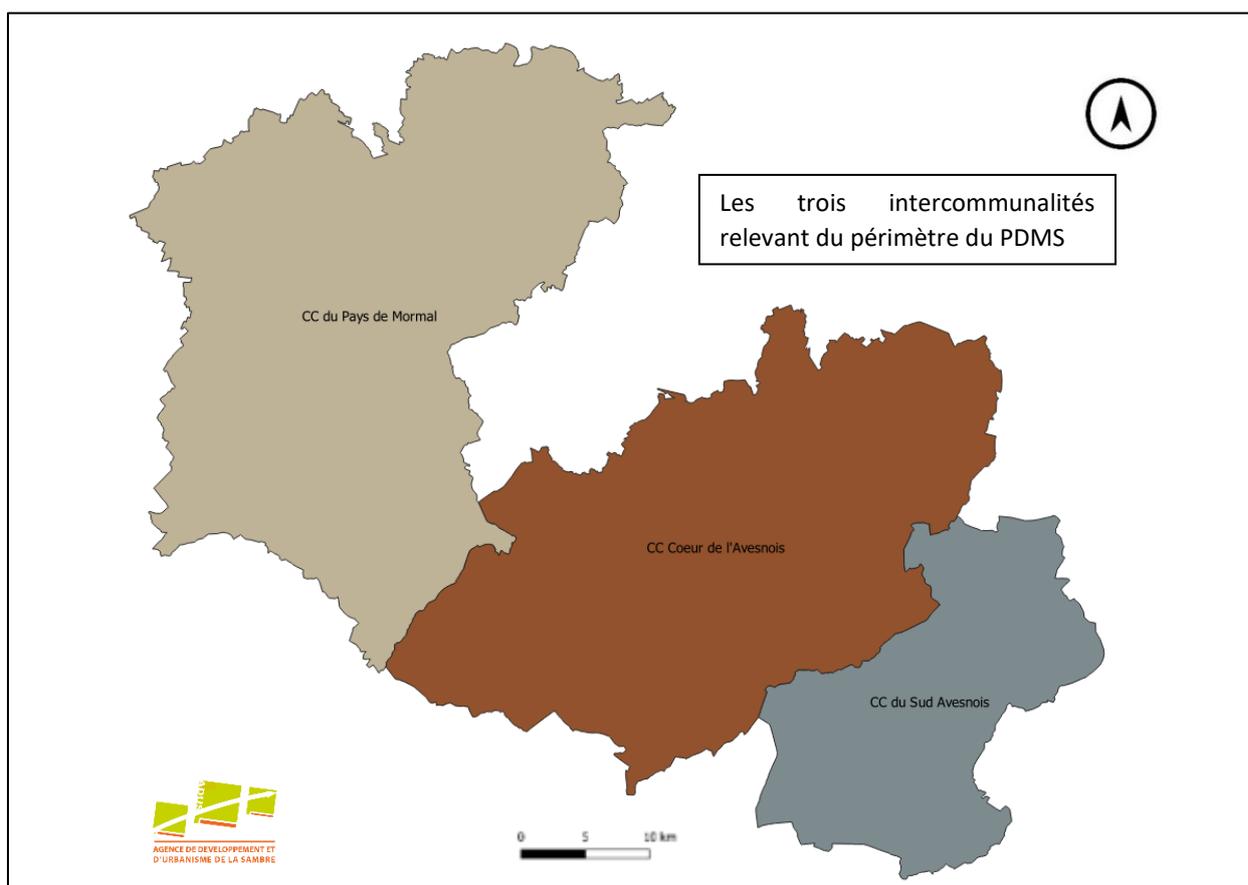


Figure 1 – Les trois EPCI du « plan de mobilité simplifié territorial » (Source : ADUS, 2021)

Il intègre le précédent Plan de Mobilité Rural (PMRu) qui s'appliquait jusqu'ici. Pour rappel : le PMRu avait été conçu dans le cadre de la loi de Transition Energétique pour la Croissance Verte (TECV), avant que les Autorités Organisatrices des Mobilités (AOM) ne soient présentes sur l'ensemble du territoire. Il prenait en compte les spécificités des déplacements ruraux, la faible part des déplacements multimodaux, les catégories socioprofessionnelles (CSP) de sa population, ses contraintes spatiales et urbanistiques etc. Ce plan avait comme objectif de répondre à des enjeux sociaux, économiques et environnementaux, ainsi que de rendre possible l'usage du droit à la mobilité, notamment par une complémentarité entre les modes de déplacements (intermodalité).

La loi LOM et la prise de compétence mobilité par de nouvelles AOM transforme le PMRu en Plan de Mobilité simplifié (PdMS). Avec l'apparition du concept de « bassin de mobilité », introduit par cette loi, autrement dit le périmètre dans lequel s'organisent les mobilités quotidiennes (défini par la Région, généralement un ou plusieurs EPCI autour d'un pôle d'attractivité), le PdMS propose de penser les déplacements internes mais aussi externes au périmètre de l'AOM. Il prend également en compte les plans de déplacements employeurs présents sur le territoire, ainsi que toutes les mesures transversales qui pourraient le concerner. La prise en considération des personnes à mobilité réduite ou handicapées est aussi demandée.

Le PdMS n'est pas obligatoire et résulte d'une volonté locale. C'est notamment le cas pour l'arrondissement d'Avesnes-sur-Helpe où cette volonté a été exprimée au sein de la feuille de route du COTTRI Sambre-Avesnois, porté par le Syndicat Mixte du SCOT. L'AOM doit consulter le comité des partenaires avant toute adoption d'un tel plan (Article L. 1231-5 du Code des Transports). Il n'a pas de lien juridique avec les autres plans ou schémas, ni pour vocation à répondre à l'ensemble des objectifs d'un Plan de Mobilité (PdM), ni d'élaborer une évaluation environnementale, ni d'organiser une enquête publique.

Le PdMS est indépendant et ne prend pas la place des autres documents de planification. En revanche, son élaboration peut s'appuyer sur les SCoT, PLUi et PCAET du territoire concerné, du fait des diagnostics et propositions déjà réalisés, dans un souci de cohérence. L'idée est de proposer un plan en adéquation avec les volontés déjà exprimées, lequel pourra ensuite être réutilisé dans le cadre de chacun de ces documents (élaboration, phase de révision).

Ce caractère moins normé et juridiquement à part du PdMS implique une démarche partenariale forte, avec des objectifs clairs et partagés par tous. Dans un souci de cohérence de l'ensemble des politiques publiques locales en matière de mobilité sur le territoire, il propose une feuille de route à un large panel d'acteurs. Il permet notamment, du fait de son caractère volontaire, de les fédérer en amont de sa validation autour de problématiques et de discussions communes, ce qui explique l'absence d'effet juridique. Son caractère souple suppose donc, pour sa réussite, la promotion d'une cohésion sociale et d'un engagement à différentes échelles.



*L'analyse a été réalisée au moment de la crise sanitaire causée par le Sars-Covid 19 : des données récentes n'ont donc pas pu être systématiquement prises en compte du fait de leur caractère peu fiables.*



*La convention avec l'ADEME a été réalisée avant la création de la LOM et concernait alors l'élaboration d'un PMRu. Ce plan est tout de même réalisé à l'échelle des trois intercommunalités mais aura une déclinaison fonctionnelle à venir avec l'élaboration de deux PdMS concernant la CCPM et la CCSA, les deux intercommunalités s'étant saisies de la compétence mobilité.*

## OBJECTIF DU PDMS ET ENJEUX LOCAUX

Les objectifs de ce PDMS sont donc multiples : **il s'agit de répondre aux demandes de déplacements sur un territoire vaste avec des spécificités pour chaque EPCI, le tout en proposant une démarche commune et cohérente sur l'ensemble du territoire.** Atteindre cet objectif global doit permettre de répondre aux objectifs plus locaux, de structurer et d'ordonner le territoire selon une vision commune.

Ainsi, le PdMS, sans y être assujéti, est lié au **SCoT Sambre-Avesnois** et aura pour vocation de s'inscrire dans les objectifs et les enjeux marqués dans le Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD). La principale ambition de celui-ci est de renouer avec l'attractivité et de réaliser un territoire interconnecté, coopérant et transfrontalier. Trois axes ont été déterminés :

- ✚ « **Relier** », en replaçant le territoire dans une nouvelle dynamique d'échanges, de déplacements et d'interconnexions ;
- ✚ « **Révéler** », en mettant en place les conditions d'un développement économique équilibré, cohérent et spécifique à la Sambre-Avesnois ;
- ✚ « **Reconquérir** » les espaces urbains et ruraux pour valoriser un cadre de vie et un accompagnement de qualité.

L'objectif, en termes de mobilité, est donc de réinscrire le territoire dans les flux d'échanges, de développer l'interconnexion entre les modes et penser à augmenter la part du fer dans le transport de marchandises.

De même, ce PdMS doit répondre aux enjeux supra-locaux : le SCoT Sambre Avesnois est inscrit dans un territoire déterminé qui connaît une évolution importante et demande donc une coordination des différents membres le composant. Ainsi, différents enjeux ont été définis dans le SRADDET des Hauts-de-France, avec une vision stratégique à l'horizon 2050 d'un système de transport cohérent et efficace sur l'ensemble de la région. La volonté est d'améliorer l'accès à la Métropole Européenne de Lille (MEL) ainsi qu'à Paris, tout en luttant contre l'autosolisme et en améliorant la connexion avec les territoires limitrophes, notamment frontaliers. La volonté est également de traiter la mobilité dans toutes ses composantes, même psychologique, et de favoriser les initiatives locales, de renforcer aussi l'offre touristique en lien avec l'itinérance douce. L'enjeu d'un hub logistique régional apparaît également comme un principe essentiel dans la coordination des actions.

Le territoire du PDMS est inscrit dans **un double espace d'enjeux, à savoir : « Amplifier le rayonnement métropolitain et les dynamiques transfrontalières » et « Soutenir et développer les réussites locales et favoriser l'ouverture ».** A un niveau plus local, **la connexion avec le PDU du Val de Sambre, porté par le SMTUS**, apparaît comme un enjeu majeur dans l'élaboration d'un tel Plan, afin de permettre une mise en cohérence et un développement pertinent.

## METHODOLOGIE EMPLOYEE

Afin de réaliser un tel plan, il a été convenu d'orienter la démarche vers un **diagnostic exhaustif global**, comprenant à la fois une **dimension objective**, dans l'analyse des différents éléments concernant le territoire, et **subjective**, dans l'appréciation par les habitants et dans les évaluations et volontés politiques. Le territoire regroupant **108 communes**, il n'était pas envisageable de se rendre dans chacune d'elles afin d'en obtenir une vue précise. La vision d'ensemble du territoire, de ses principaux axes de communications et des relations entretenues entre les différents EPCI a donc été privilégié.

A partir des documents de planification existants et de la commande, le périmètre d'analyse choisi en amont a donc été le suivant :

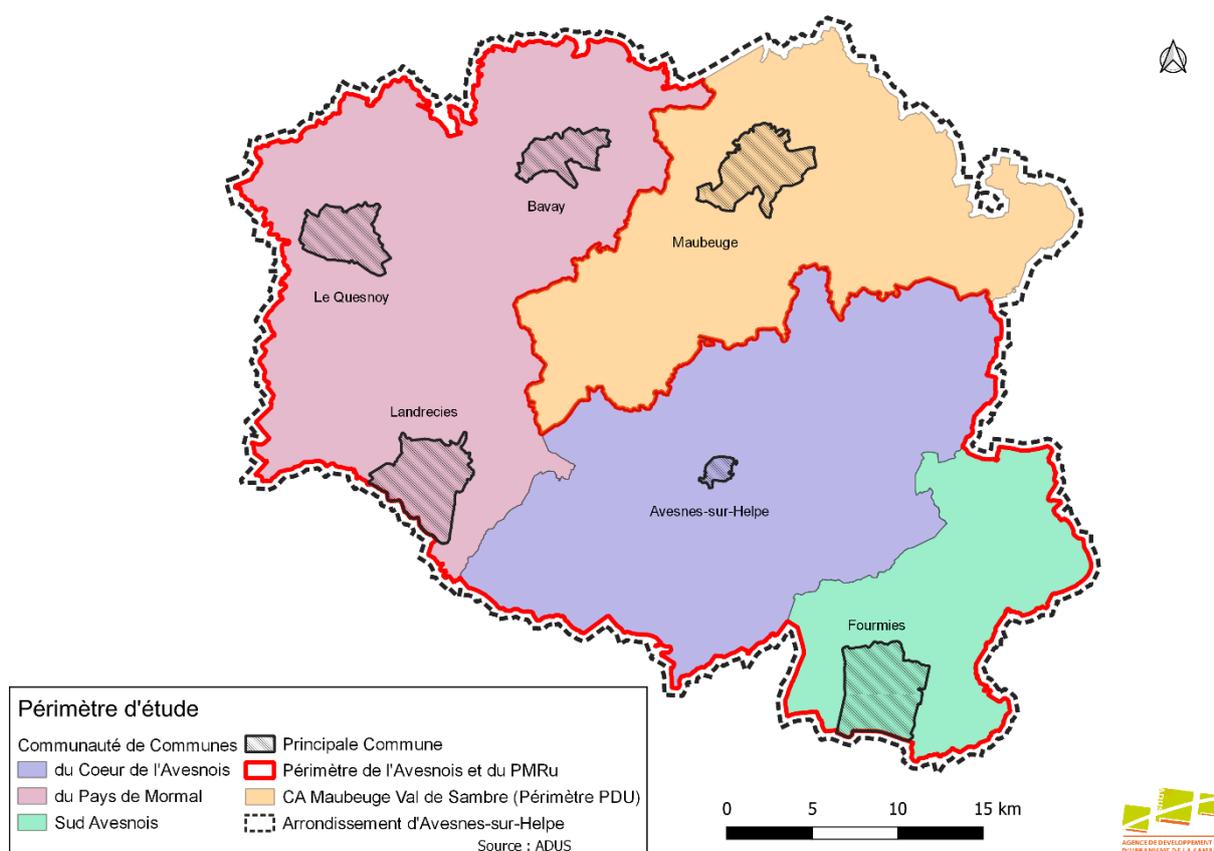


Figure 2 – Le périmètre du « plan de mobilité simplifié de l'Avesnois » (Source : ADUS, 2021)

Ce périmètre large permet de prendre en considération les différents EPCI dans leurs spécificités. Les principales communes relevées ont été choisi sur plusieurs critères : le fait qu'elles constituent (pour certaines) des chefs-lieux, la part importante de la population y résidant, leur place sur les principales infrastructures de déplacements. Ces trois échelles (périmètre complet du PdMS, EPCI, principales communes) permettent de faire ressortir les éléments clés d'un diagnostic exhaustif.

Le diagnostic a porté à la fois sur l'appréhension des éléments propres à la population concernée, sa répartition, son taux de motorisation etc. afin d'en dégager les principaux traits, permettant de fixer une première réponse à la question : « **Qui se déplace ?** ». Une fois réalisée, l'analyse a porté sur les

demandes de cette population en matière de mobilité, en s'interrogeant à la fois sur les lieux de leurs déplacements, leurs moyens pour s'y rendre et leurs pratiques en générales : « **Où et pourquoi se déplace-t-elle ?** ». L'analyse de l'offre, croisée avec ces différents éléments, a permis de conclure ce diagnostic et d'apporter des enjeux de réflexion quant à des préconisations, en prenant également en compte les évolutions à venir et les projets en cours : « **Comment se déplace-t-elle ? Comment peut-elle se déplacer ?** ». Cette réflexion s'est également appuyée, outre les données factuelles, sur les résultats d'une enquête menée par l'ADUS ainsi que l'Association Egalité des Chances (voir l'annexe pour le détail).

Le diagnostic proposé est constitué de quatre grandes parties :

1. Les caractéristiques de la population
2. Les demandes de mobilité sur le territoire
3. Les offres de mobilités présentes
4. Les éléments présents concourant à la Transition Ecologique et Energétique
5. Les transports de marchandises

# DIAGNOSTIC ET ETAT DES LIEUX DE L'EXISTANT

## 1. DES POPULATIONS RADICALEMENT DIFFERENTES SUR LE TERRITOIRE DU PDMS

### 1.1. UNE REPARTITION DE LA POPULATION AVEC DE NETTES DIFFERENCES ENTRE LES EPCI

Le territoire sur lequel porte le plan de mobilité simplifié est composé de 108 communes, réparties en 3 communautés de communes entourant le périmètre de la **communauté d'agglomération Maubeuge Val-de-Sambre (CAMVS)**. Au Sud du territoire se trouve la région de la Thiérache, à l'Ouest le Cambrésis et le Valenciennois, et au nord et à l'est le Hainaut Belge. Le SCoT indique un vieillissement général de la population. On trouve déjà des initiatives prenant compte de cette réalité, notamment avec la CCPM qui présente une politique intercommunale envers les aînées (Communauté Amie Des Aînées, CADA).

La **communauté de Communes du Pays de Mormal (CCPM)** présente une population en hausse, notamment en raison de sa proximité avec le bassin Valenciennois. Le chef-lieu est Le Quesnoy avec 5'008 habitants, 53 communes la composent, ce qui représente 48'473 habitants. Il s'agit de la communauté de communes avec le plus grand nombre d'habitants du territoire d'étude, mais aussi celui qui présente la dispersion la plus importante des habitants entre les communes, comme nous le révèle la carte ci-après : à l'exception du périmètre de la Forêt de Mormal, les différences démographiques sont relativement faibles.

La **communauté de communes du Cœur de l'Avesnois** est composée de 43 communes qui regroupent 30'153 habitants. Le chef-lieu est Avesnes-sur-Helpe et ses 4345 habitants. Elle est également le siège de l'arrondissement. La carte montre une forte concentration de la population au niveau de son chef-lieu ainsi que dans la commune d'Avesnelles située à proximité immédiate.

La **communauté de Communes du Sud de l'Avesnois** regroupe 12 communes pour 26'675 habitants, dont plus de 11'000 à Fourmies, son chef-lieu. Il s'agit de la commune la plus fortement peuplée du périmètre.

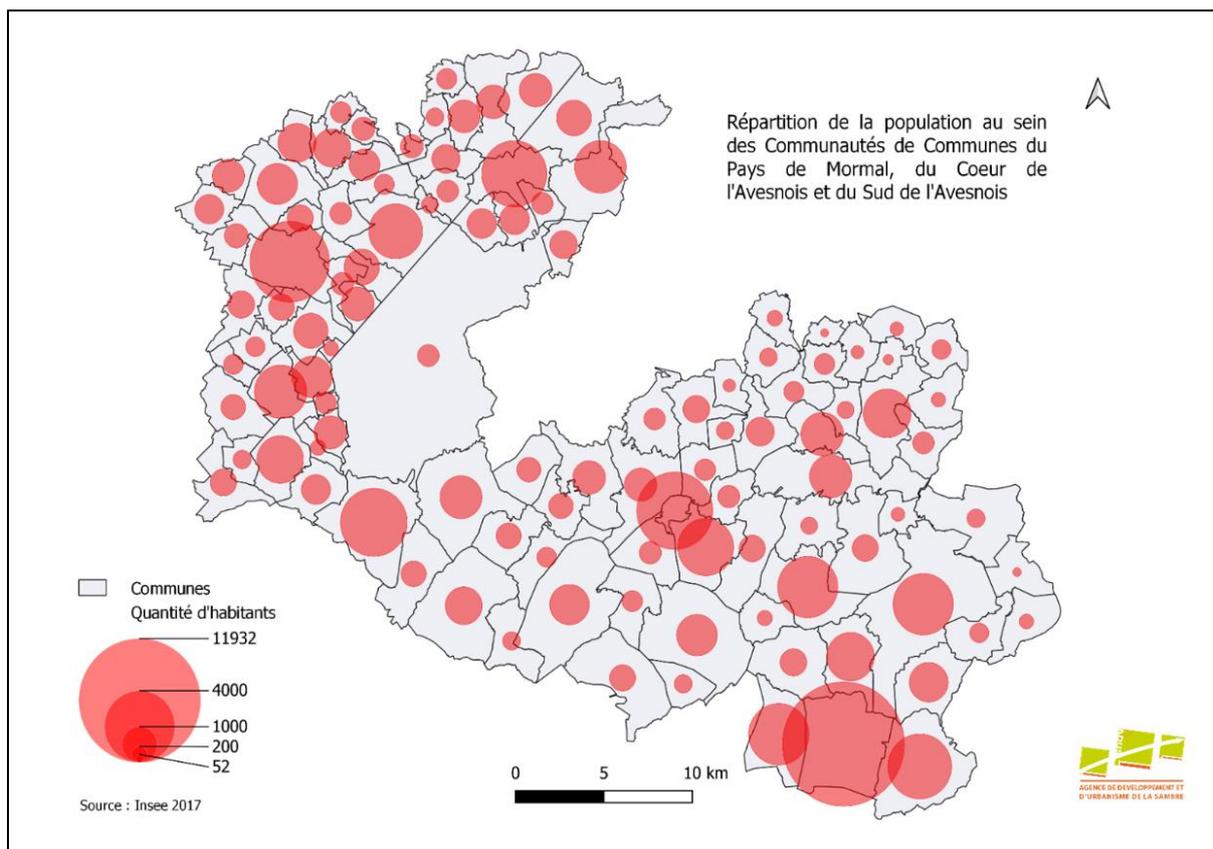


Figure 3 – Répartition de la population au sein des trois EPCI du PDMS territorial  
(Source : ADUS, 2021)

## 1.2. UN NIVEAU DE RICHESSE AVEC DES DISPARITES, MAIS GLOBALEMENT FAIBLE

Le territoire se caractérise également par un taux de chômage important, pouvant dépasser 20% par habitants. Moins marqué au Nord de la CCPM, il est en revanche extrêmement présent sur la CCSA ainsi que localisé dans l'ensemble des pôles urbains, les trois intercommunalités comprises. Cet état de fait engendre naturellement des conséquences sur la mobilité en raison des possibilités de déplacements liées aux capacités financières des individus. Réciproquement, la diminution des capacités de déplacements entraîne des possibilités pour aller travailler amoindries, ce qui peut entraîner des refus d'offres pourtant ajustées aux profils des habitants.

La périurbanisation a joué un rôle conséquent dans cette situation, avec un déplacement des populations plus aisées et motorisées en dehors des pôles, segmentant un peu plus les différences sociales sur le territoire.

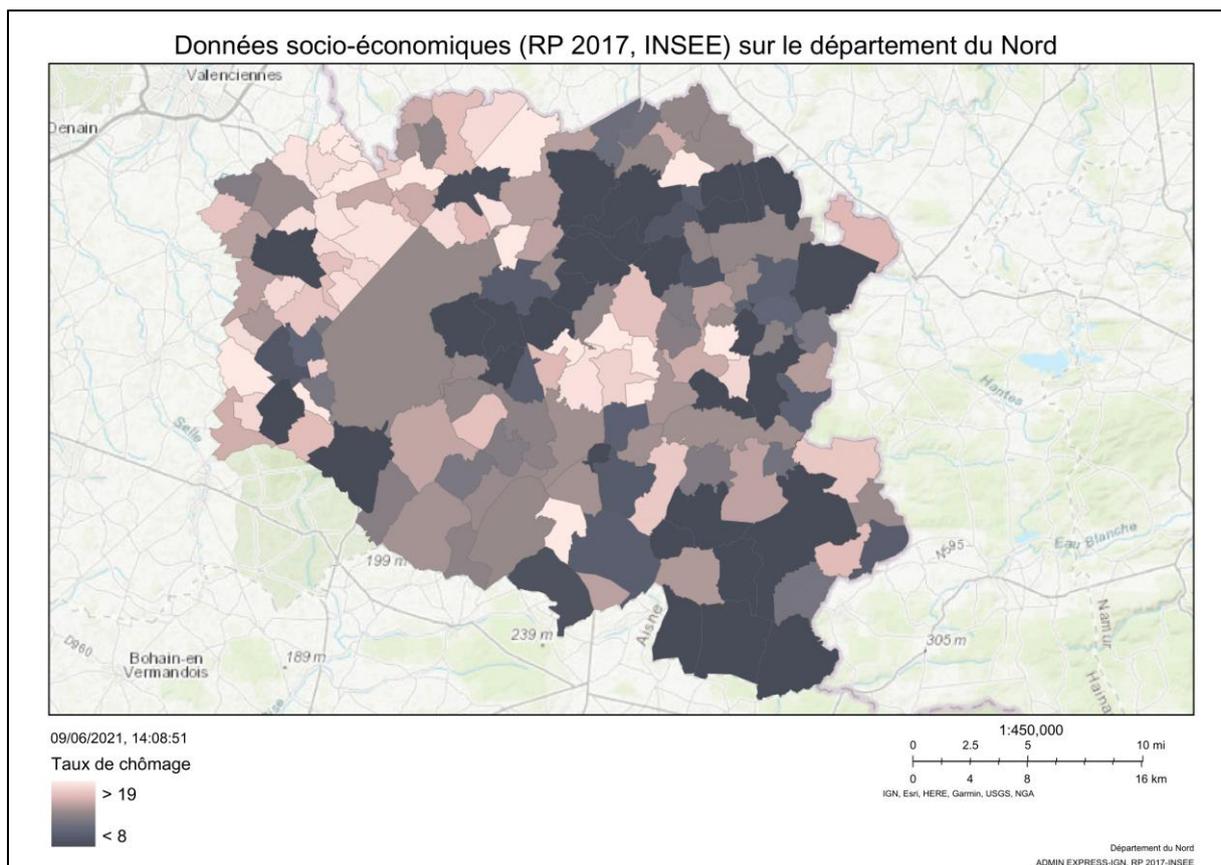


Figure 4 – Taux de chômage – Arrondissement d’Avesnes-sur-Helpe  
(Source : INSEE, 2017)

### 1.3. UNE SOUS-MOTORISATION IMPORTANTE QUI FREINE L’ACCES A L’EMPLOI

La situation des trois Intercommunalités est hétérogène, avec :

- La CCSA qui se montre beaucoup plus marquée par les problématiques sociales et le manque de mobilité qui en découle ;
- La 3CA, avec une ruralité très marquée, notamment en raison de communes avec un plus faible nombre d’habitants, avec Avesnes-sur-Helpe qui présente un visage radicalement opposé en termes de mobilité par rapport aux autres communes, notamment du Nord qui présentent le taux de motorisation le plus important malgré la proximité avec le réseau STIBUS qui couvre la Sambre ;
- La CCPM qui présente une population en croissance, une répartition de celle-ci plus égale sur son territoire et une sous-motorisation pourtant plus importante au niveau des pôles.

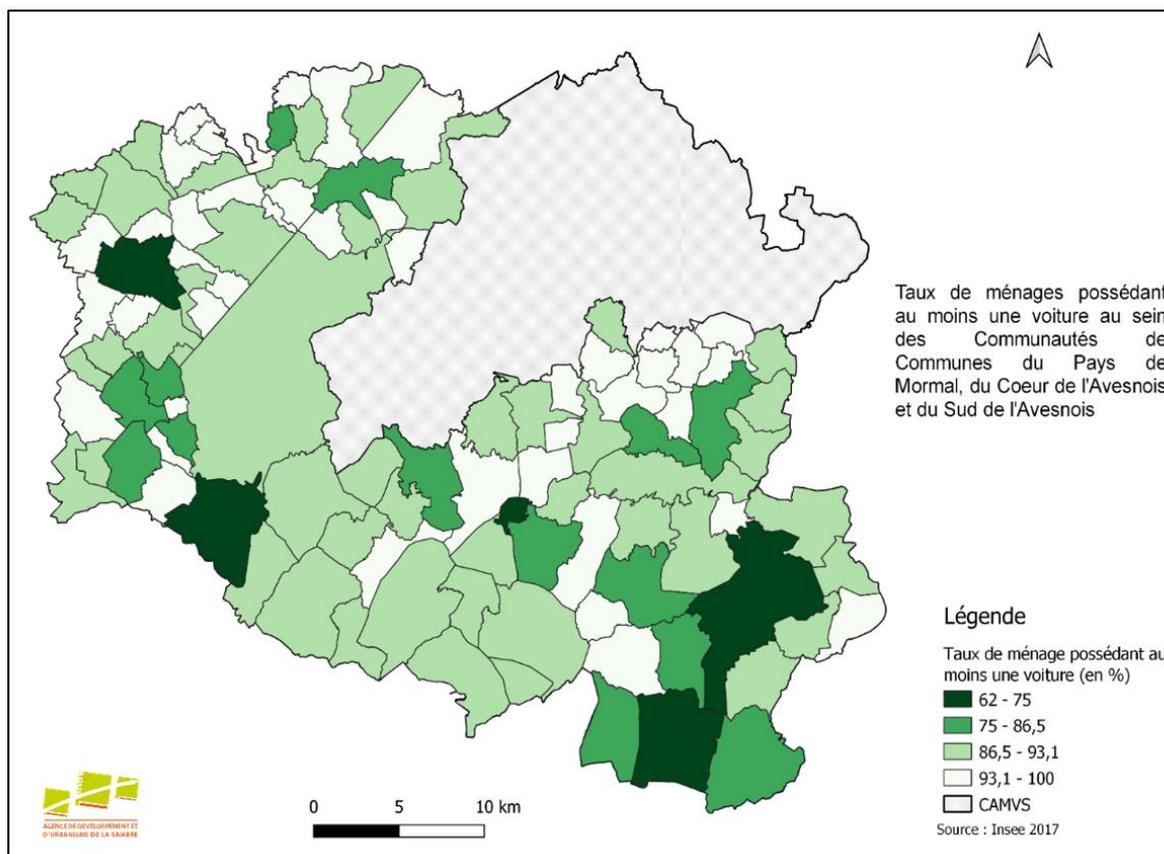


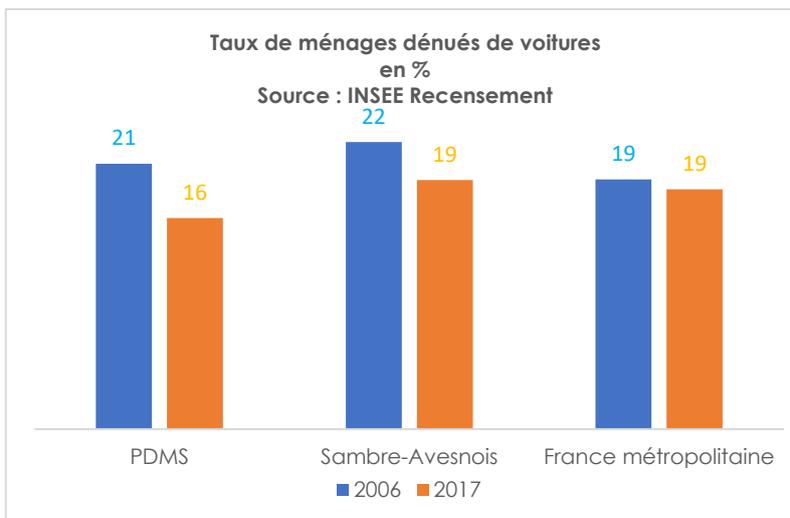
Figure 5 – Taux des ménages possédant au moins une voiture particulière au sein des trois EPCI du PDMS « territorial » (Source : INSEE, 2017)

Des problématiques communes, notamment concernant la relation accès à l'emploi – motorisation. La sous-motorisation concerne essentiellement les personnes vivant dans les pôles urbains, donc avec le plus grand nombre d'habitants. En conséquence, la part réelle des ménages non-motorisés est lourde, soit 7'200 sur l'ensemble du territoire. Si ces foyers sont effectivement concentrés dans les villes et les bourgs, les villages en comprennent tout de même 1'800 : en raison de l'absence de services de proximité et d'une plus faible présence d'alternatives de moyens de transports, ces populations se retrouvent particulièrement isolées, en proie à l'immobilisme. Bavay se montre à part, étant le seul pôle qui passe la barre des 80% de ménage équipé d'une voiture. La présence d'un taux de ménages équipés de véhicules est plus importante au niveau de la CCPM et dans le Nord-Est de la 3CA au niveau des communes proches voire limitrophes de la CAMVS, ce qui peut également s'expliquer par le faible niveau de services des lignes d'autocar (voir réseau Arc-en-Ciel).

Toutefois, quoique fortement marquée, **la sous-motorisation est pourtant à la baisse**. Par exemple, le territoire de la CCSA, qui présente des taux très faible, s'est pourtant améliorée, Fourmies passant ainsi de 35% de ménage dénué de voiture en 2006 à 29% en 2017, soit une amélioration de 6 points. Le taux d'équipement en voiture a fortement progressé au cours des dernières années sur le périmètre du PDMS, avec un fort contraste entre la situation sociale dans les pôles qui freinent l'accès au permis et à l'achat d'une voiture. La concentration d'emplois dans ces zones et des services de mobilité plus importants font également partie des explications à cette situation. A l'opposé, les villages présentent une très faible proportion de ménage sans voiture. Le périmètre du PDMS juxtapose donc une

population pour laquelle une offre de mobilité alternative à la voiture est essentielle, avec une population qui s'est mise en situation de faire face à ses besoins de mobilité en se dotant de plusieurs

Taux de ménages dénués de voiture En % Source : INSEE recensement		
Communes	2006	2017
Avesnes-sur-Helpe	39	38
Fourmies	35	29
Landrecies	29	26
Le Quesnoy	32	25
Trélon	25	25
Avesnelles	22	23
Sains-du-Nord	25	21
Solre-le-Château	25	20
Wignehies	22	20
Bavay	22	19
Glageon	24	18
Anor	22	16
Bousies	22	15
Poix-du-Nord	22	15
Autres communes	12	8



voitures, malgré les impacts financiers et environnementaux de cette orientation.

Figure 6 – Taux des ménages dénués de voitures (Source : INSEE, 2017)

Le taux de foyers dénués de voiture semble avoir atteint un plancher à l'échelle nationale, alors que localement il s'est contracté, de sorte qu'il est désormais inférieur à la moyenne hexagonale.

Se croisent ici deux forces contradictoires :

- ✚ La situation sociale de Fourmies, Avesnes, Le Quesnoy et Trélon freine l'accès au permis de conduire et l'acquisition d'une voiture. De plus, dans ces communes ainsi qu'à Landrecies, le niveau de services et la présence d'emplois dans la commune peuvent être compatibles avec l'absence de voiture
- ✚ Les villages comportent une très faible proportion de foyers vivant sans voiture pour les raisons inverses

Taux de ménages dotés de plusieurs voitures En % Source : INSEE Recensement		
Communes	2006	2017
Avesnes-sur-Helpe	14	17
Fourmies	16	20
Le Quesnoy	18	26
Landrecies	20	26
Wignehies	26	28
Avesnelles	29	29
Trélon	25	30
Sains-du-Nord	22	30
Glageon	22	31
Bavay	27	33
Solre-le-Château	29	36
Anor	31	38
Poix-du-Nord	33	39
Bousies	31	39
Autres communes	44	51

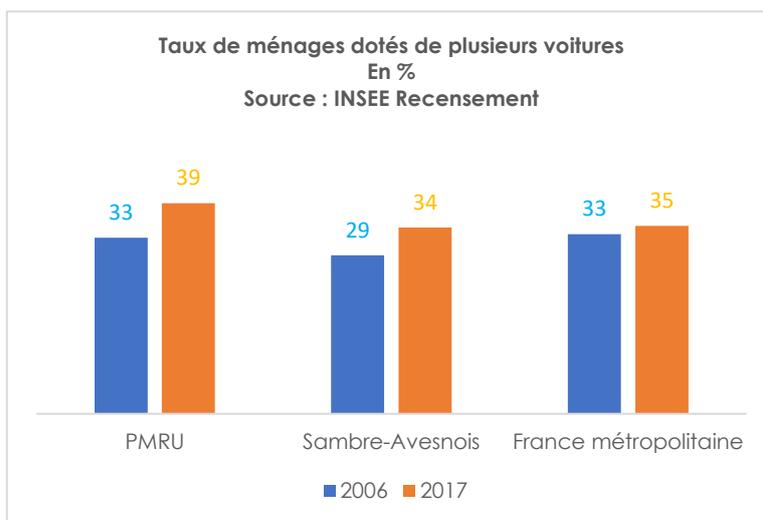


Figure 7 – Taux des ménages dotés de plusieurs voitures (Source : INSEE, 2017)

Le taux de ménages possédant plusieurs voitures a augmenté plus vite qu'en moyenne en France. Naguère situé dans la norme française, le périmètre du PMRU s'est donc détaché.

La voiture apparaît comme le moyen de se déplacer par excellence, malgré une forte sous-motorisation dans les pôles ruraux. « L'accès à la voiture » apparaît en lien avec un « statut social », le fait d'être en mesure de travailler. Par ailleurs, la relation entre chômage et sous-motorisation apparaît particulièrement prégnante.

Derrière cette situation globale on retrouve la dichotomie entre :

- ✚ Une ville et des bourgs ruraux marqués socialement qui se situent sous la moyenne nationale
- ✚ Des villages qui affichent une proportion très élevée de ménages qui se sont munis de plusieurs voitures

Le faible taux de ménages dépourvus de voiture ne doit pas cacher que la population concernée n'est pas négligeable. Cela concerne 7'200 ménages, soit l'équivalent des communes de Fourmies et Landrecies réunies.

Ces foyers sont concentrés dans les villes et bourgs, les villages n'en comportent que 1 800, mais vu les conditions de vie dans ces localités (absence de services et d'emplois), la sensibilité à l'offre de transport est ici exacerbée.

**Le périmètre du PdMS juxtapose donc une population pour laquelle une offre de mobilité alternative à la voiture est essentielle, avec une population qui s'est mise en situation de faire face à ses besoins de mobilité en se dotant de plusieurs voitures, malgré les impacts financiers et environnementaux de cette orientation.**

Différentes aides ont été mises en place (détail en annexe), notamment concernant l'accessibilité au permis de conduire (Conseil Régional, Réussir en Sambre-Avesnois, Mairie de Fourmies, Auto-école sociale). L'immobilité sur le territoire a ainsi été prise en compte, avec toutefois des différences marquées : Fourmies a ainsi vu son taux de motorisation augmentée, en partie grâce au dispositif Pass Permis qu'elle a mis en place, quand la ville d'Avesnes-sur-Helpe a vu son taux de motorisation stagner. On note aussi la présence de l'association Synergie sur le territoire de la CCSA qui permet la location et la réparation de véhicules.

## 2. LA DEMANDE EN MATIERE DE MOBILITE SUR LE TERRITOIRE DU PDMS

### 2.1. LES DEPLACEMENTS DOMICILE-TRAVAIL

#### 2.1.1. PREMIERES APPROCHES

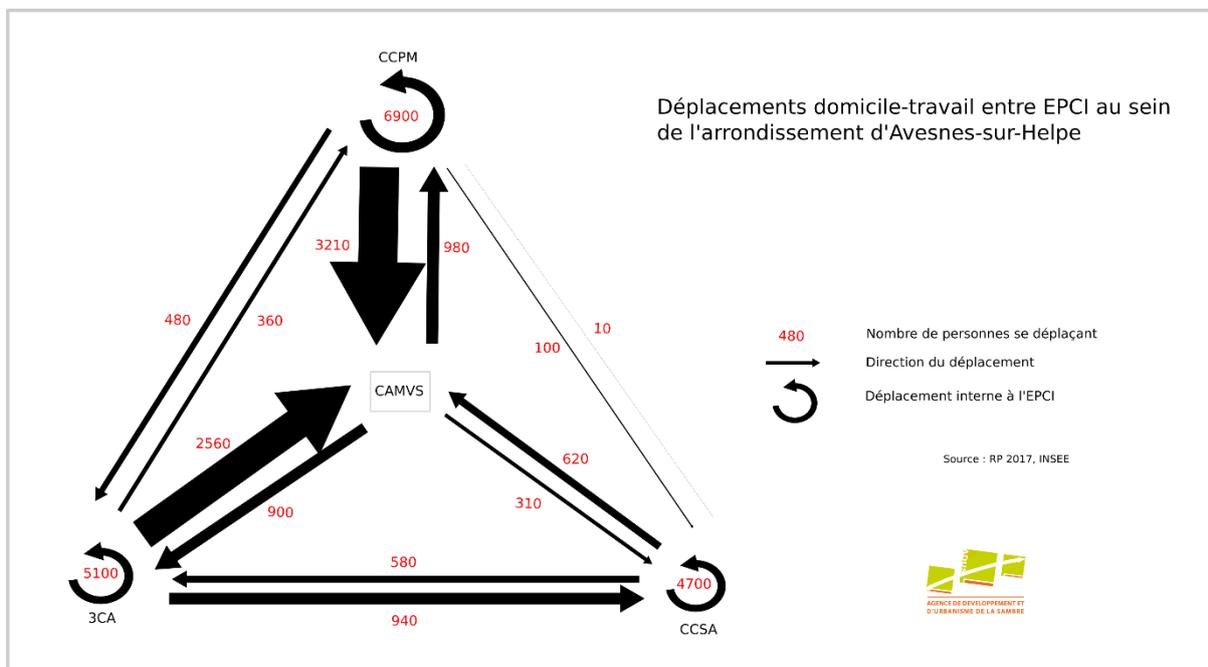


Figure 8 – Déplacements domicile-travail entre EPCI de l'arrondissement d'Avesnes-sur-Helpe  
(Source : INSEE, 2017)

Au sein du périmètre du SCoT Sambre Avesnois, la majeure partie des déplacements se font **en direction de la CAMVS, en particulier depuis la CCPM.**

**La 3CA et la CCSA observent également une relation privilégiée**, là où les déplacements CCSA et CCPM sont quasiment inexistantes, en raison d'un nombre d'emplois insuffisants au niveau de la CCPM et d'une facilité de se déplacer très faible au niveau de la CCSA.

Ces déplacements, internes à l'arrondissement, sont, pour 35% d'entre eux, réalisés au sein d'une commune ou dans la commune limitrophe. Pourtant, les flux de courte distance (internes aux communes ou entre communes limitrophes), logiquement favorables aux vélos ainsi qu'à la marche, se révèlent dominés par la voiture.

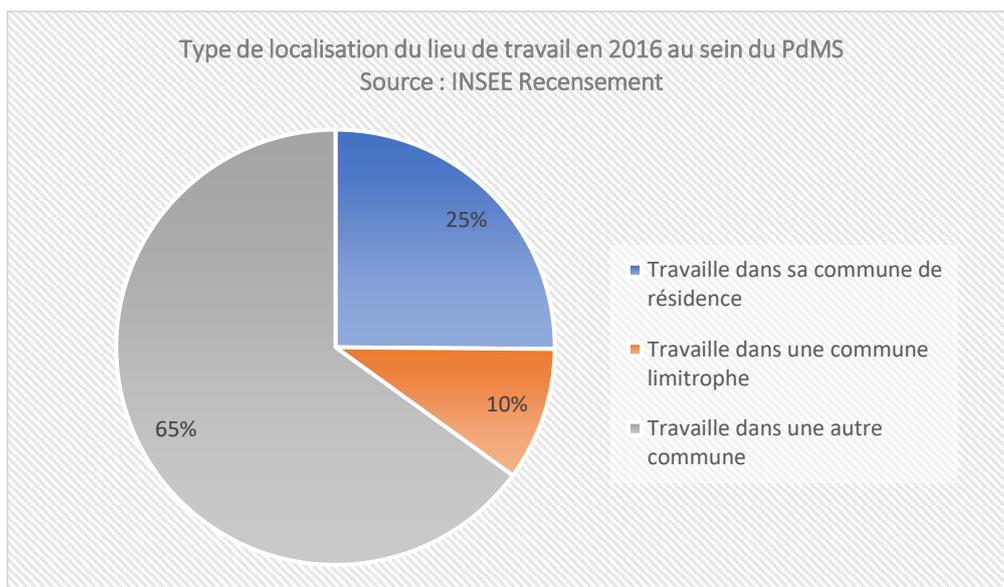


Figure 9 – Localisation du site d'emploi en 2016 au sein du PDMS  
(Source : INSEE, 2017)

Les 4/5ème des habitants de l'Avesnois se rendent sur leur lieu de travail en voiture et les transports collectifs sont très peu usités. La part des véhicules 2 roues étant insignifiante, on peut en déduire que le vélo est quasiment absent. La sous-motorisation révèle l'étroite relation entre l'emploi et le fait de posséder une voiture, ainsi que la possibilité financière de s'en procurer une.

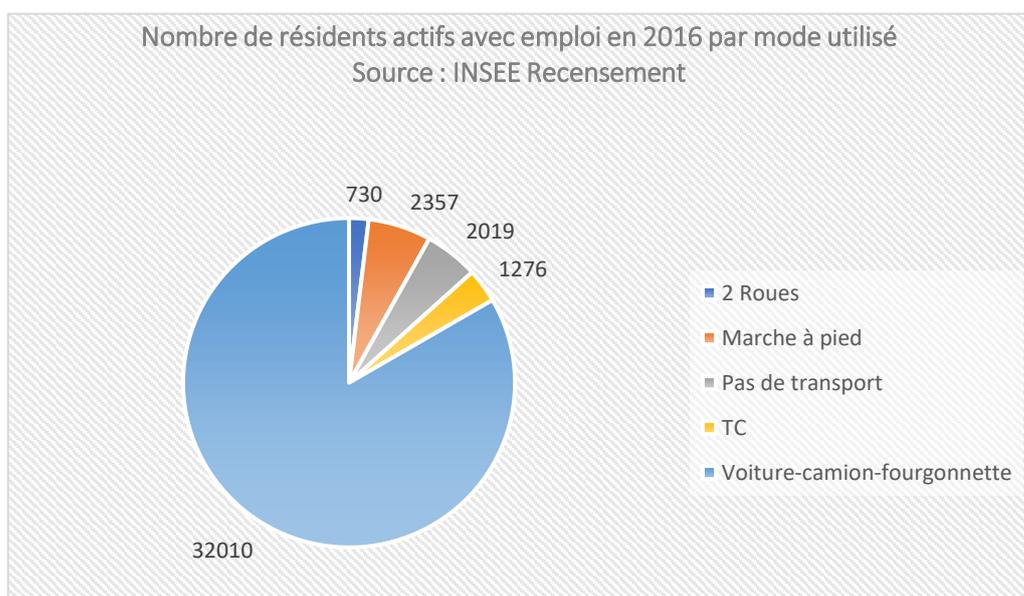


Figure 10 – Nombre de résidents actifs avec emploi en 2016 par mode utilisé (Source : INSEE, 2017)

Si on se limite aux principales communes, la suprématie de la voiture est atténuée, mais avant tout en raison du volume d'emplois offerts par ces communes à une part de leurs habitants, permettant ainsi le recours à la marche. **La présence des gares ne permet pas aux transports collectifs d'atteindre une part modale beaucoup plus élevée et les véhicules 2 roues restent dans une position marginale. Les deux modes qui ressortent particulièrement sont donc la voiture et la marche.** Les villages présentent dans l'ensemble un taux de motorisation supérieure aux pôles urbains, ainsi qu'un usage de la voiture

plus fréquent. On observe également une part plus importante de la population possédant au moins 2 véhicules. L'absence d'augmentation significative de l'usage des TC malgré la présence des gares indique que le rôle et la place du ferroviaire dans les déplacements domicile-travail est à relativiser, notamment vis-à-vis des autocars ou des autres modes. De même, l'enquête réalisée en 2019 (voir annexe) fait systématiquement ressortir l'usage du bus avant celui du train, et ce quelques soit les caractéristiques de la population. On note également que la part modale du vélo est plutôt tournée vers le loisir, et il n'est pas perçu significativement comme un mode utilitaire, mais plutôt comme un mode de remplacement, de « dépannage ».

**Il est logique de constater en secteur rural une part modale voiture élevée, néanmoins, en cumulant les personnes qui vivent sur leur lieu de travail ou à proximité (d'où la possibilité de recourir à la marche et au vélo), ainsi que les possibilités offertes par les transports collectifs, on peut imaginer un fait potentiel de réduction de la part modale voiture.** Dans les villages, la prédominance des voitures est accentuée. Les autres modes de déplacement sont tous marginalisés.

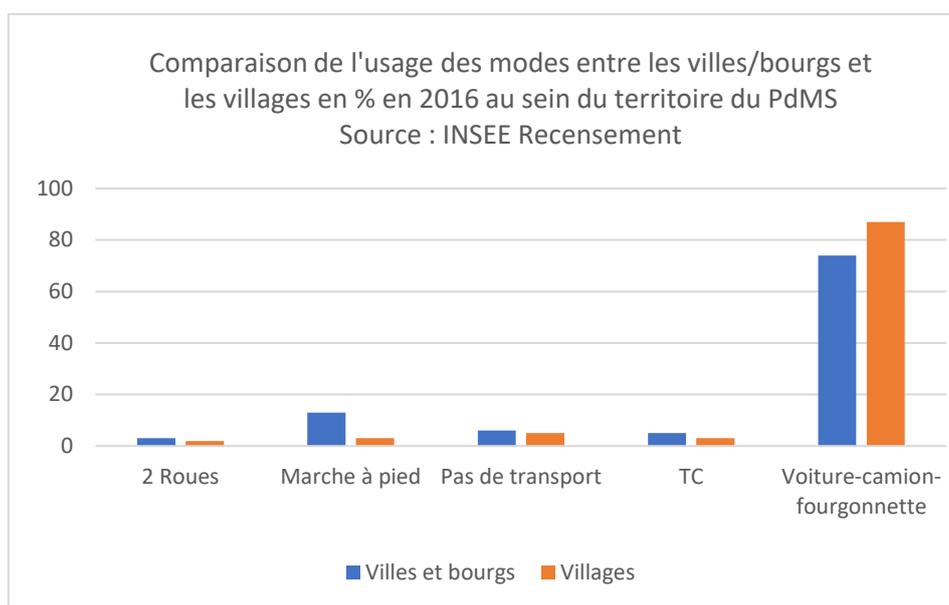


Figure 11 – Comparaison de l'usage des modes entre les villes/bourgs et les villages  
(Source : INSEE, 2017)

PdMS Résidents actifs ayant un emploi Migrations domicile-travail Type de localisation du lieu de travail 2016 Source : INSEE Recensement		
	En nombre	En %
Travaille dans sa commune de résidence	9 646	25
Travaille dans une commune limitrophe	3 801	10
Travaille dans une autre commune	24 945	65
<b>Ensemble</b>	<b>38 392</b>	<b>100</b>
NB : le nombre d'actifs classés à la rubrique "Travaille dans une commune limitrophe" est minoré car les communes belges voisines des communes du périmètre PdMS n'ont pas été retenues en raison de leur grande superficie		

Les taux élevés de recours à la voiture sont à apprécier au regard du volume non négligeable d'habitants qui travaillent dans leur commune de résidence ou dans une commune limitrophe. Ces situations étant compatibles avec le recours au vélo et parfois à la marche. Or ce cas de figure n'est pas rare, il concerne le 1/3 des actifs.

## 2.1.2. LA COMMUNAUTE DU PAYS DE MORMAL COMME DESTINATION

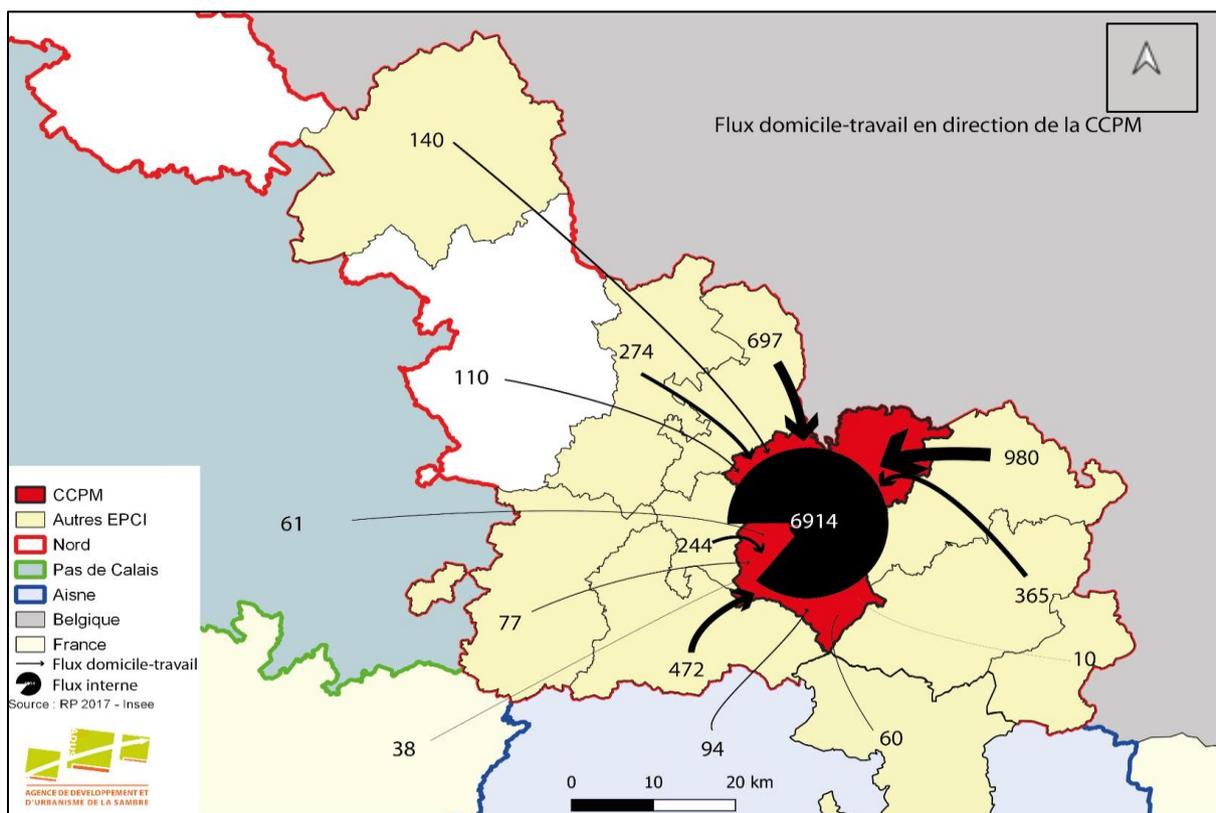


Figure 12 – Les flux domicile-travail en direction de la CCPM (Source : INSEE, 2017)

La CCPM se présente comme un **EPCI de destination** d'une importance relative : le volume d'emploi occupé par des résidents à l'extérieur de la zone est faible. Les origines des EPCI les plus importantes sont limitrophes au territoire.

Les origines des déplacements sont multiples et non centralisées. La place de la Métropole Européenne de Lille est relativement limitée, l'essentiel des déplacements étant en lien avec les EPCI limitrophes, notamment la CAMVS, et pour la plus grande part, situés dans le département du Nord.

En termes de destination, la CCPM attire pour la très grande majorité, des résidents de la CCPM, les déplacements internes sont les plus conséquents. En 2016, 35% des flux domicile-travail au sein du périmètre du plan de mobilité simplifié concernaient les communes de résidences ou limitrophes. En cela, les déplacements au sein de la CCPM relèvent de cette tranche.

### 2.1.3. LA COMMUNAUTE DU PAYS DE MORAL COMME POINT DE DEPART

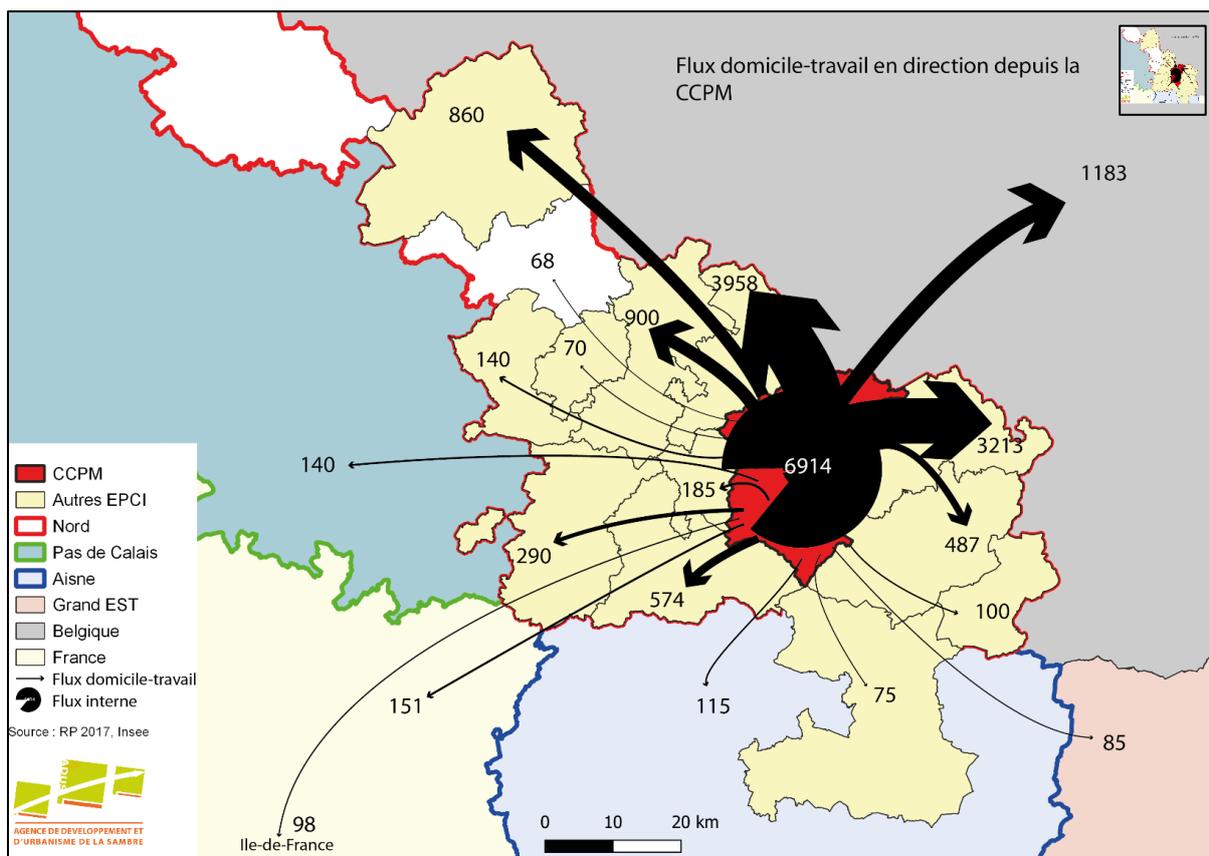


Figure 13 – Les flux domicile-travail depuis de la CCPM (Source : INSEE, 2017)

Les déplacements depuis la CCPM vers les autres EPCI sont nettement plus importants. L'essentiel de ces déplacements est tourné vers Valenciennes et Maubeuge, les deux réunies étant plus importants que les déplacements intra CCPM.

Les déplacements vers les EPCI plus lointains ne sont pas pour autant négligeables, avec une importance marquée de Lille. Le déplacement est pourtant conséquent. Les habitants de la CCPM se déplacent massivement pour travailler et vers des destinations souvent lointaines : il s'agit donc d'un territoire résolument tourné vers l'extérieur, en particulier hors périmètre du SCoT.

Plusieurs destinations prises individuellement représentent des flux qui pourraient paraître négligeables en comparaison des plus importantes. En revanche, cumulées, elles représentent plusieurs centaines de déplacements quotidiens, et ce malgré leur distance lointaine parfois de la CCPM, comme cela peut être le cas avec l'île de France.

**La CCPM est un territoire composé de résidents fortement mobiles. Etant donné la place conséquente de la voiture dans les déplacements et le taux de motorisation des communes de la CCPM, la problématique environnementale ressort particulièrement sur cet EPCI.**

## 2.1.4. LA COMMUNAUTE DU CŒUR DE L'AVESNOIS COMME DESTINATION

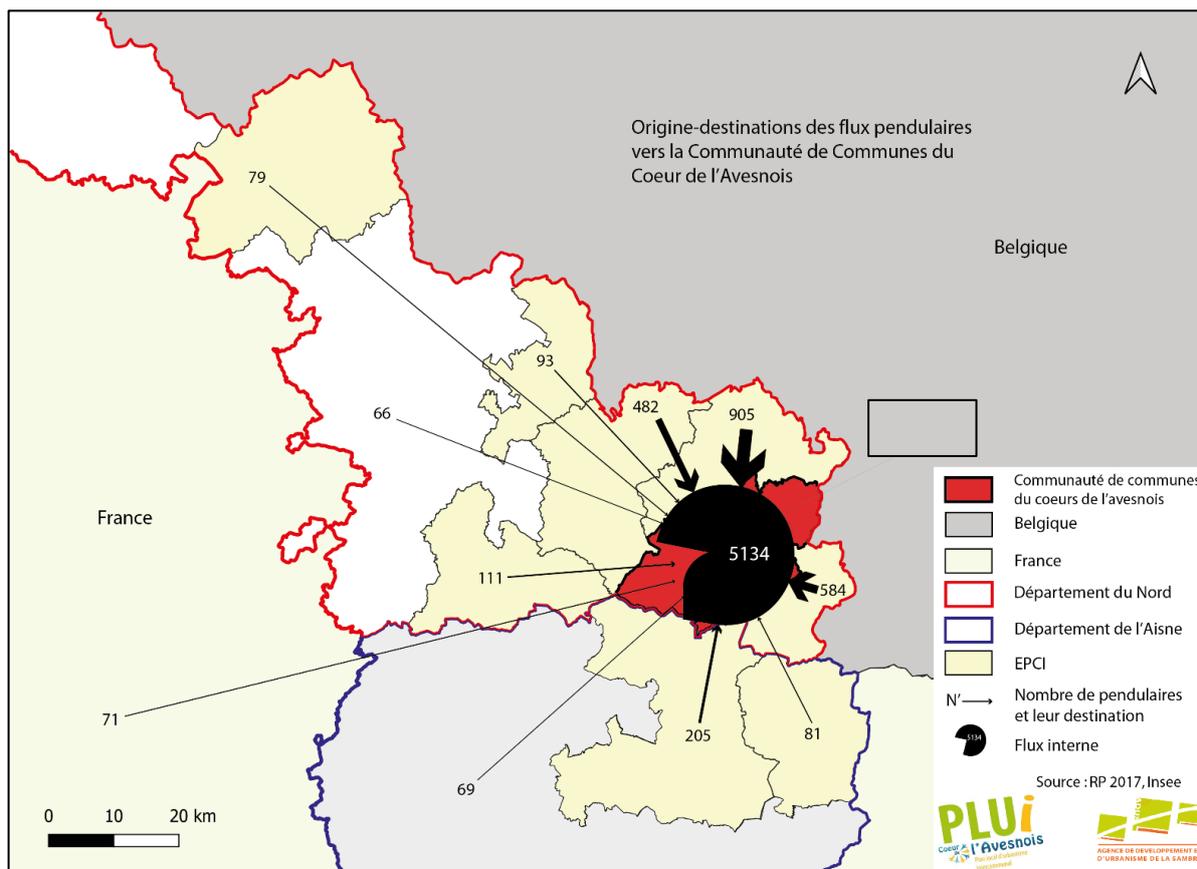


Figure 14 – Les flux domicile-travail en direction de la 3CA (Source : INSEE, 2017)

La 3CA présente une forte connexion avec l'ensemble des EPCI du SCOT Sambre Avesnois, avec plus de 2'000 résidents venant travailler au sein de la 3CA. Néanmoins, la grande majorité des emplois est occupée par les habitants de l'intercommunalité.

La 3CA ne constitue pas un pôle d'emploi majeur. La grande majorité des emplois proposés par ce territoire est occupée par les habitants de l'Intercommunalité. Les entrées sur le territoire sont donc limitées et issues des territoires limitrophes.

## 2.1.5. LA COMMUNAUTE DU CŒUR DE L'AVESNOIS COMME POINT DE DEPART

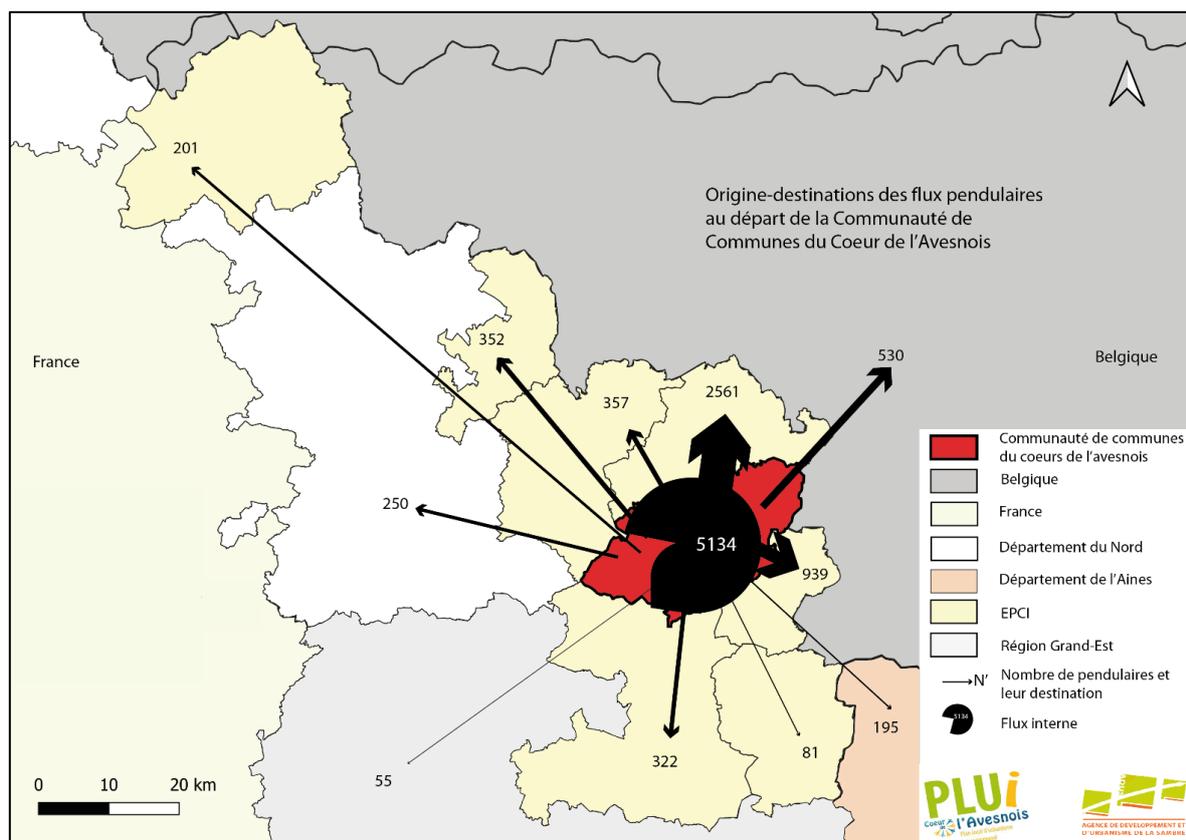


Figure 15 – Les flux domicile-travail depuis la 3CA (Source : INSEE, 2017)

La CAMVS représente ici la principale destination des actifs résidant sur la 3CA. La CCSA représente le second pôle avec lequel s'effectue les échanges, avec plus de 900 personnes effectuant les allers-retours. La Belgique constitue enfin une destination importante pour les résidents, malgré des temps de parcours relativement longs, notamment depuis Avesnes.

**La 3CA est un EPCI avec des résidents dont les déplacements sont avant tout internes et en direction de la CAMVS.**

## 2.1.6. LA COMMUNAUTE DU SUD DE L'AVESNOIS COMME DESTINATION

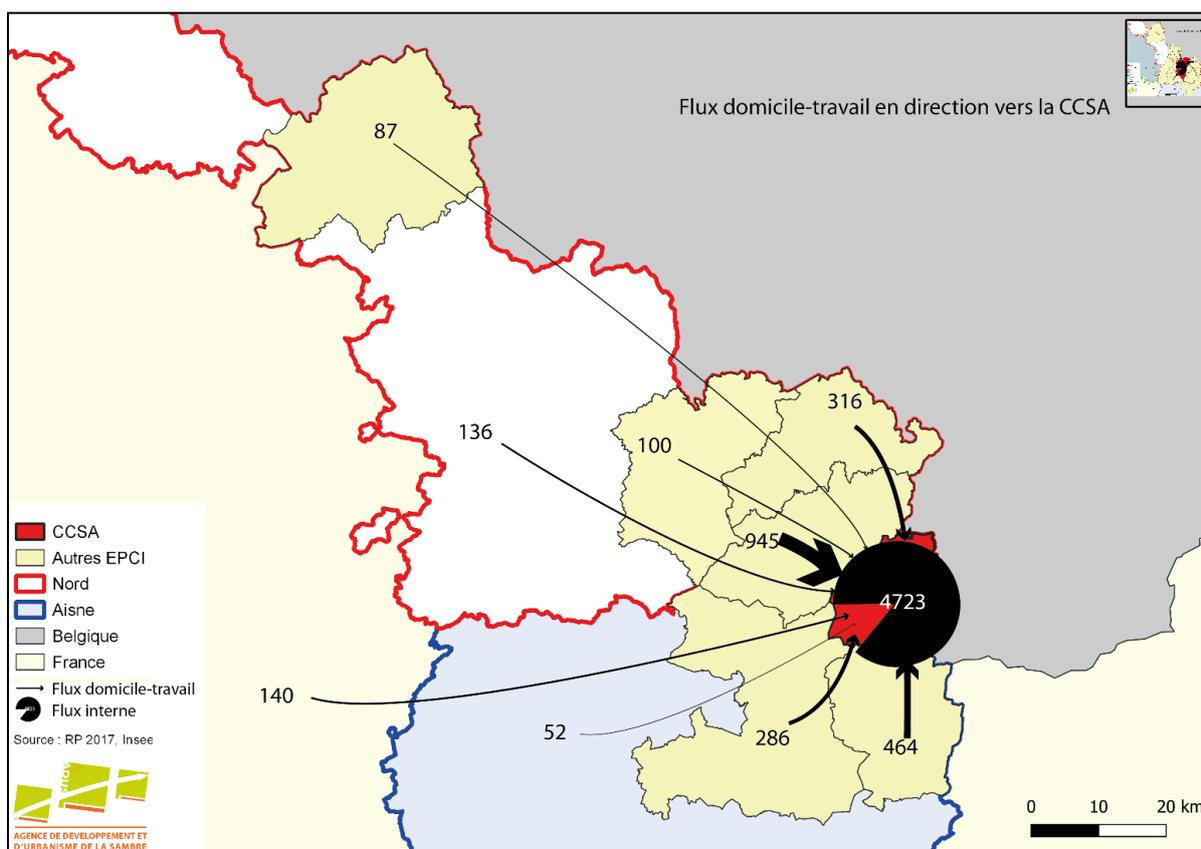


Figure 16 – Les flux domicile-travail en direction de la CCSA (Source : INSEE, 2017)

La CCSA comme destination des flux concerne pour la très grande majorité les résidents de la CCSA eux-mêmes. On peut en conclure qu'il s'agit de déplacements courts, principalement vers Fourmies qui concentrent la très grande majorité des établissements de plus de 50 salariés.

Le principal EPCI connecté avec la CCSA au niveau de ces flux s'avère être la 3CA : la connexion entre Avesnes-sur-Helpe et Fourmies est parmi les plus conséquentes (voir charges trafics). La CAMVS joue un rôle également important ; on note des flux significatifs émanant des CC de la Thiérache du Centre et de la CC du Pays des 3 Rivières, sans doute du fait de la facilité d'accès à Hirson. En-dehors de la 3CA, la CCSA est connectée tout autant au territoire de l'avesnois qu'au niveau de la Thiérache et du Nord de l'Aisne.

## 2.1.7. LA COMMUNAUTE DU SUD DE L'AVESNOIS COMME POINT DE DEPART

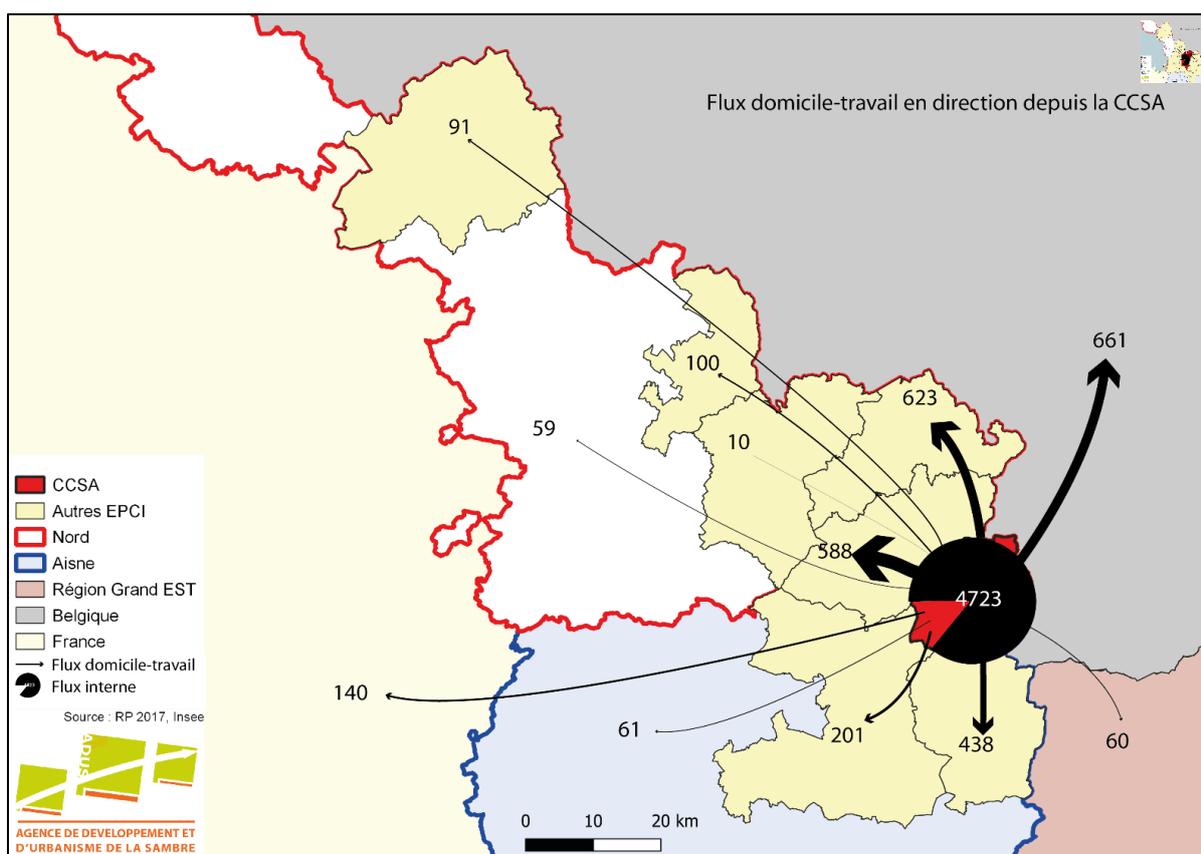


Figure 17 – Les flux domicile-travail depuis la CCSA (Source : INSEE, 2017)

De même, les déplacements en partance de la CCSA en-dehors du territoire restent inférieurs aux déplacements internes. Le faible taux de motorisation et les temps de parcours relativement longs en comparaison de la CCPM par exemple expliquent cela.

Il s'agit donc essentiellement d'un territoire tourné sur lui-même. On note les mêmes EPCI que dans le cas précédent, ainsi que l'importance des déplacements vers la Belgique

Les déplacements vers la Belgique, au sein du périmètre général du PdMS, se font quasiment exclusivement en voiture. La faiblesse de l'offre TC ainsi que les multiples correspondances, sans oublier les temps de parcours bien plus longs en vélos, n'offrent pas de réelles alternatives.

**La CCSA est un EPCI avec des déplacements essentiellement internes et vers les territoires limitrophes sans une destination de préférence marquée.**

## 2.1.8. EVOLUTION DES DISTANCES DOMICILE-TRAVAIL (méthodologie en annexe)

L'augmentation des distance domicile-travail constitue un fait avéré à l'échelle nationale, souvent condamné car générant une augmentation des distances parcourues en voiture et par conséquent des rejets de CO<sub>2</sub>. De manière à vérifier si localement cette tendance s'observe également, ont été comparées les distances domicile-travail en 2006 et 2017 des actifs ayant un emploi se déplaçant principalement en voiture pour se rendre sur leur lieu de travail.

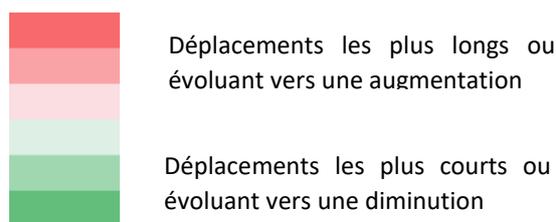
La distance moyenne parcourue par les travailleurs résidants sur le périmètre du PdMS a augmenté, mais de manière réduite.

L'accroissement du nombre de kilomètres parcourus en moyenne provient des habitants de la CCSA, pour les autres Intercommunalités elle s'est réduite.

Migrations domicile-travail			
Evolution de la distance moyenne de déplacement quotidien			
En kilomètres			
Source : INSEE Recensement			
	2006	2017	Ev en %
CCCA	7,8	7,4	-0,4
CCPM	9,3	8,7	-0,6
CCSA	6,3	7	0,7
PDMS	7,7	8	0,2
Sambre-Avesnois	7,7	7,9	0,1

Migrations domicile-travail			
Evolution de la distance moyenne de déplacement quotidien			
En kilomètres			
	2006	2017	Ev en %
Avesnes-sur-Helpe	7,8	6,1	-1,7
Sains-du-Nord	8,1	6,8	-1,3
Avesnelles	6,5	6,1	-0,4
Solre-le-Château	7,6	9,1	1,5
Autres communes 3CA	7,8	7,6	-0,3
Le Quesnoy	8,5	7,4	-1,1
Bavay	7,5	7,4	-0,1
Gommegnies	10	9,9	-0,1
Landrecies	8,7	7,8	-0,9
La Longueville	7,4	7,3	-0,1
Poix-du-Nord	11,5	8,2	-3,3
Autres communes CCPM	9,5	9	-0,6
Fourmies	7,7	9	1,3
Anor	4,3	5,6	1,3
Trélon	6,3	5,1	-1,3
Wignehies	5,2	5,6	0,4
Glageon	5,5	5,6	0,1
Autres communes CCSA	5,9	6,6	0,7

Source : INSEE Recensement



On relève une grande hétérogénéité sur le territoire, avec des évolutions contrastées, notamment au niveau de la CCSA qui a eu tendance, dans l'ensemble à augmenter. La position géographique de ce territoire et la répartition des bassins d'emplois (Maubeuge et Valenciennes étant les plus importants à proximité) expliquent cette situation, ainsi que l'amélioration de l'accès à la voiture. En revanche, bien qu'ayant augmenté, ces distances restent pourtant inférieures à celles des communes de la CCPM et de la CCSA.

Ces deux communautés de communes présentent des distances parcourues ayant évoluées vers des déplacements plus proches. Les distances kilométriques parcourues restent pourtant supérieures à celles pratiquées au niveau de la CCSA, avec les déplacements depuis la CCPM étant les plus importants, notamment en raison de la facilité d'accès à Lille par exemple.

Ici se croisent des situations très contrastées, avec la CCPM qui présente des déplacements importants, nettement supérieurs aux autres EPCI même après une évolution négative ; la 3CA qui subit une évolution négative, se rapprochant de la CCSA ; et la CCSA, qui voit une évolution positive, avec un immobilisme de moins en moins marqué.

## 2.2. LES PÔLES GENERATEURS DE FLUX DU PDMS TERRITORIAL

### 2.2.1. DES ETABLISSEMENTS SCOLAIRES REPARTIS UNIFORMEMENT SUR L'ENSEMBLE DU TERRITOIRE

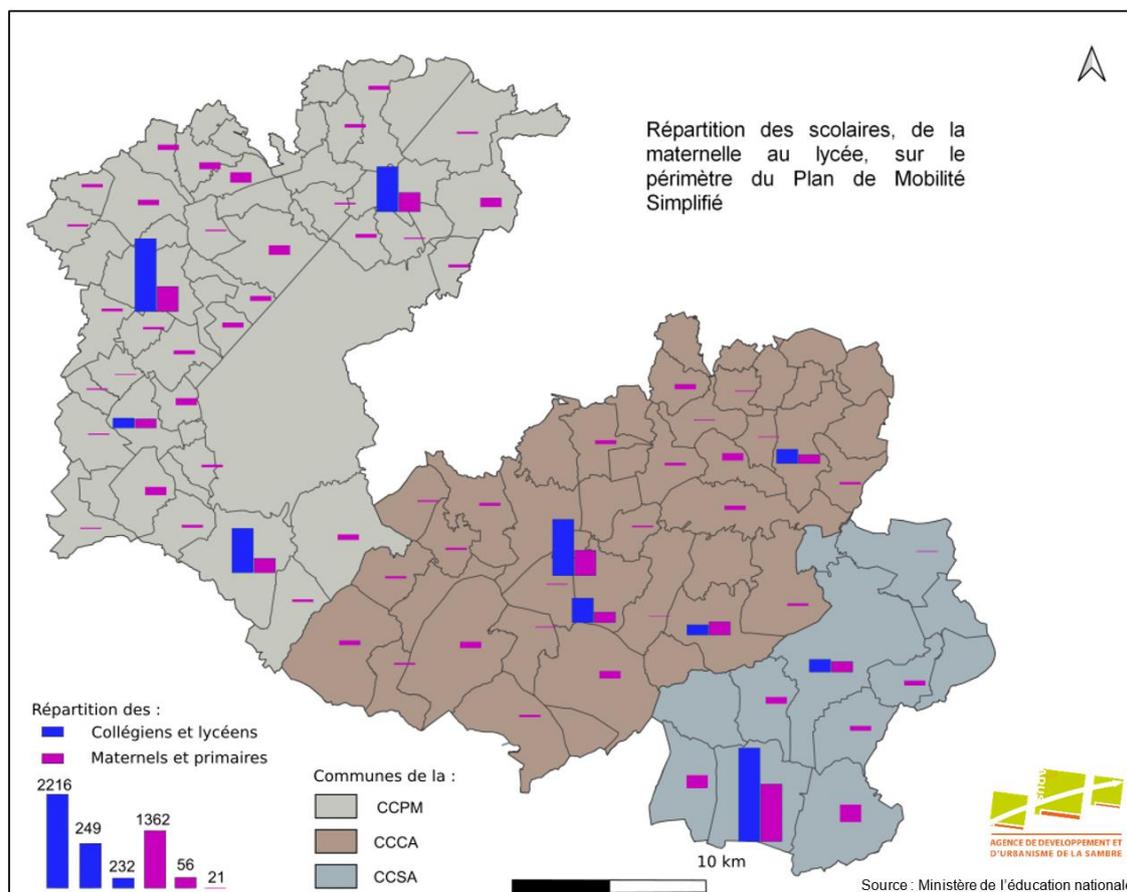


Figure 18 – Répartition des scolaires sur le périmètre du PDMS territorial  
(Source : Ministère de l'Éducation Nationale, 2018)

Le nombre de collégiens et de lycées réparti sur le territoire au cours de l'année 2019-2020 était d'un peu de plus de 8'600, éparpillés sur 19 établissements dans 10 communes. Les écoles primaires et maternelles, bien plus nombreuses, se répartissent donc sur la quasi-totalité du territoire. Il s'agit de l'ensemble des établissements sous tutelle du ministère en charge de l'éducation nationale. Malgré l'apparente répartition uniforme des établissements du primaire, il a été relevé la problématique des inscriptions de nombreux élèves hors de leurs commune de résidence.

Les collèges et lycées se concentrent dans quelques villes, avec la présence remarquée de Fourmies et de Le Quesnoy. La place de la CAMVS, non représentée sur cette carte, est également significative à cet endroit, avec une forte concentration des établissements scolaires en particulier à Maubeuge. Il est également nécessaire de prendre en considération les déplacements hors du périmètre du SCoT, notamment direction de Valenciennes et de Lille. Il s'agit donc là de déplacements supplémentaires à considérer.

**La part des abonnés études (voir l'offre ferroviaire) ainsi que l'organisation du réseau Arc-en-Ciel montre l'enjeu des déplacements scolaires sur le territoire, avec une forte volonté de la part de la Région de permettre à cette tranche de la population de se déplacer librement. D'où la mise en place de tarifications adaptées.** Les établissements scolaires, pris individuellement, auront également une analyse plus approfondie dans ce diagnostic.

### 2.2.2. LA PROXIMITE DES PRINCIPAUX ETABLISSEMENTS : DES ESPACES DE CONCENTRATION DES MOBILITES

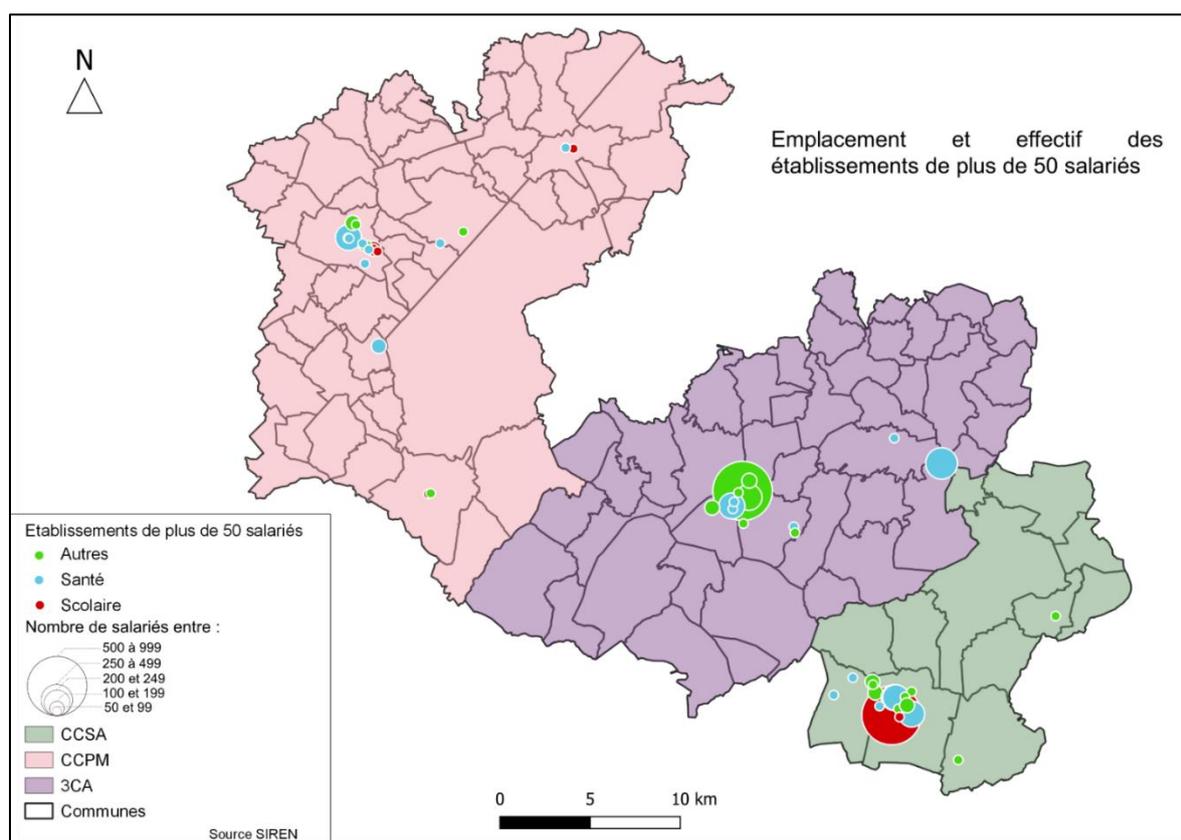


Figure 19 – Emplacement et effectifs des structures de plus de 50 salariés  
(Source : SIREN, 2020)

*N.B. : Certains de ces établissements se présentent avec un nombre très élevés d'employés (comme le département du Nord à Avesnes-sur-Helpe) via la base SIREN : leur présence sur site n'est pas pour autant une réalité certaine.*

**Les principaux établissements avec une forte concentration de salariés se situent pour l'essentiel dans les chefs-lieux de l'arrondissement. Cette situation peut permettre d'envisager une utilisation plus importante des modes actifs et doux pour se rendre sur ces lieux de travail, notamment en lien avec les gares ou les arrêts de bus fréquentés.**

Si le secteur médical joue également un rôle important au niveau de la CCSA, avec Fourmies et Wignehies ayant une place prépondérante, la cité scolaire Camille Claudel est le pôle générateur de trafic le plus conséquent, et cumule à la fois les déplacements professionnels (enseignants, personnes de cantine etc.) et déplacements des élèves.

En revanche, on notera à la frontière avec la CCSA, l'hôpital de Felleries-Liessies, qui se démarque comme un pôle générateur particulièrement conséquent. La proximité des pôles urbains, aussi bien des grands employeurs que des établissements scolaires, laissent également envisager des possibilités d'utilisation plus prononcées des mobilités douces et des transports en commun, ce qui accompagnerait la transition écologique telle qu'elle a déjà été amorcée, ce que nous verrons plus loin.

### 2.2.3. LES SITES TOURISTIQUES COMME PÔLES GENERATEURS DE TRAFICS

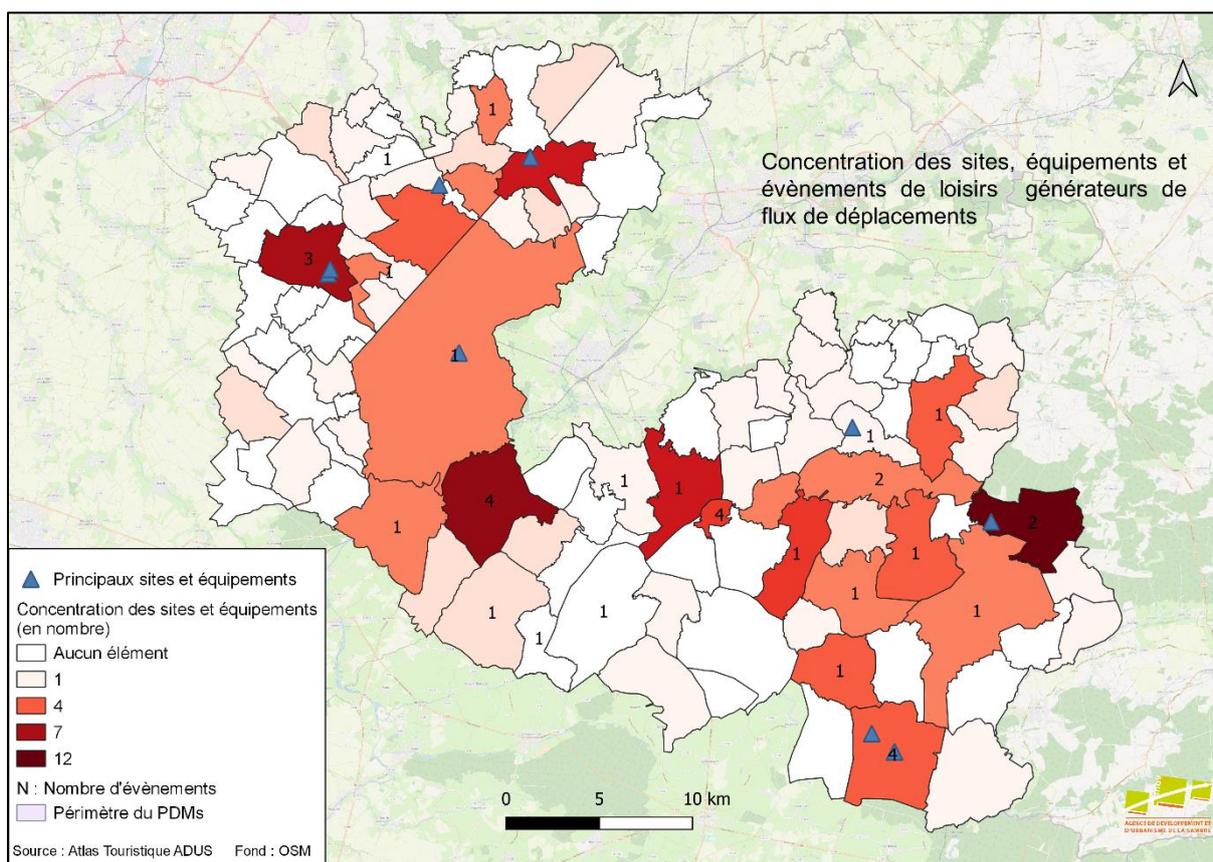


Figure 20 – Concentration des sites de loisirs des trois communautés de communes  
(Source : Atlas touristique ADUS, 2020)

*N.B. : La carte a été réalisée par l'addition des activités et des lieux susceptibles d'entraîner des déplacements en quantité, avec une mise à part des évènements, ceux-ci étant ponctuels dans le temps.*

En termes de concentration site-équipements générateurs de trafic, l'essentiel se concentre au niveau d'Eppes-Sauvage et communes voisines en raison de la présence du Val Joly qui génère un nombre important d'activités.

En termes de principaux lieux générateurs, on retrouve :

- Bavay Forum antique ; Fourmies Ecomusée ; Sars Poterie Musverre (**Musées**)
- Liessies Val Joly ; Le Quesnoy Base de loisirs ; Fourmies Base de loisirs des étangs des Moines ; Locquignol Forêt Mormal (**Loisirs détente**)
- Preux-au-Sart Golf de Mormal (**Loisirs sportifs**)
- Le Quesnoy (**Fortifications**)

Au niveau des évènements susceptibles d'accueillir un nombre important de visiteurs, ceux-ci sont répartis sur l'ensemble du territoire, avec toutefois une concentration à Maroilles, Avesnes-sur-Helpe et Le Quesnoy. Cette répartition semble également jouer un rôle dans la répartition des accidents sur le territoire.

## 3. L'OFFRE DE MOBILITE DU PDMS TERRITORIAL

### 3.1. L'OFFRE DE MOBILITE ROUTIERE

#### 3.1.1. UN RESEAU VIAIRE DENSE ET MAILLE, BIEN EXPLOITE

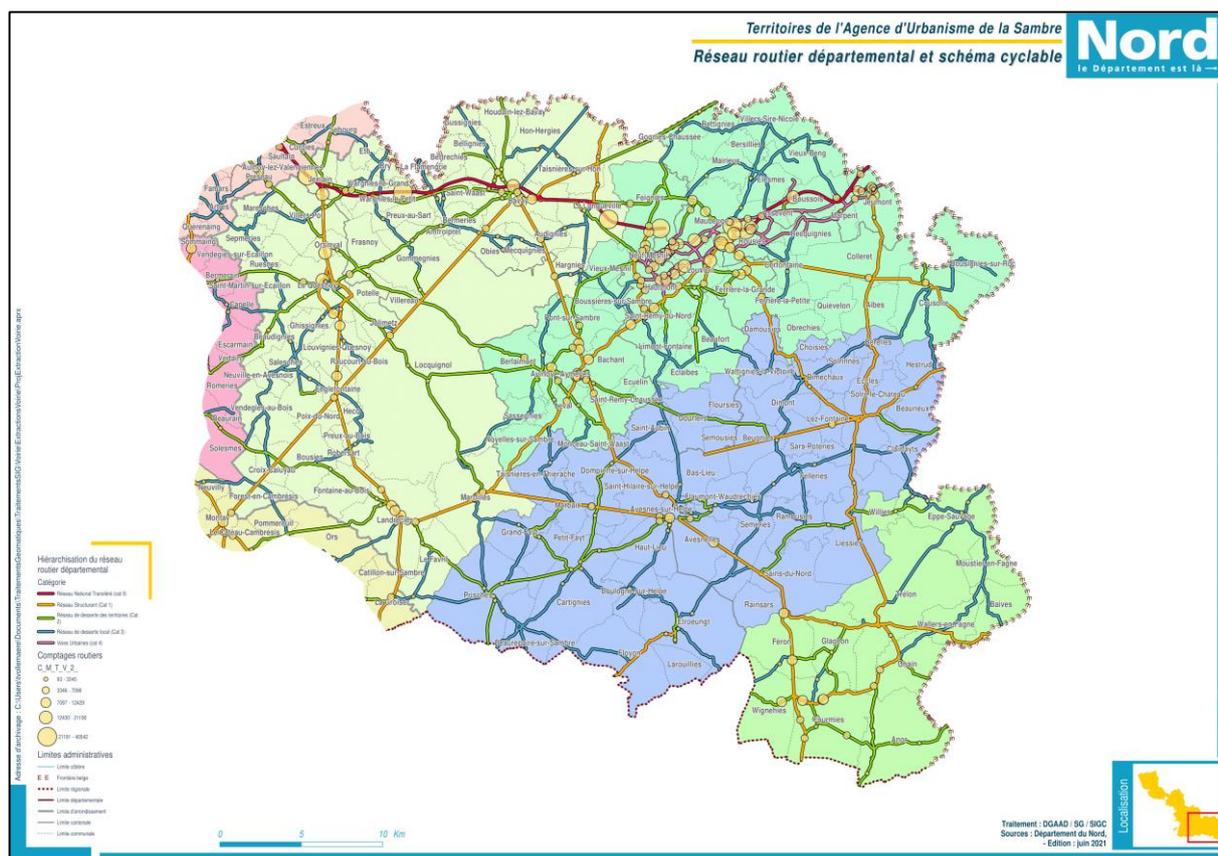


Figure 21 – Le réseau routier départemental et schéma cyclable  
(Source : Département du Nord, 2021)

La représentation cartographique met en exergue :

- ✚ Un réseau viaire dense et maillé qui connecte l'ensemble du territoire ;
- ✚ Une absence de route primaire en direction de la Belgique sur la partie Est du territoire ;
- ✚ Une inégalité importante au niveau de la CCSA, seul EPCI à ne pas être traversé par une route de première catégorie.

Les principales pôles urbains du territoire sont placés sur les principaux axes, à l'exception de Fourmies qui est éloigné géographiquement, mais aussi temporellement :

- ✚ Le trajet Fourmies – Avesnes-sur-Helpe représente 17km et se fait en 21 minutes ; a contrario, et pour l'exemple, Avesnes-sur-Helpe – Landrecies de 18,8 km se réalise en 19 minutes.

Rajusté à 17 km, le trajet s'effectue en 17 minutes, soit près de 5 minutes en moins pour un trajet de même distance.

Aucune infrastructure autoroutière n'est présente, ce qui constitue d'ailleurs une spécificité du territoire.

A un autre niveau, il existe une densité de comptages au niveau de la CAMVS beaucoup plus dense en comparaison du reste de l'arrondissement. Ceci amène également une différence en termes de connaissances du territoire.

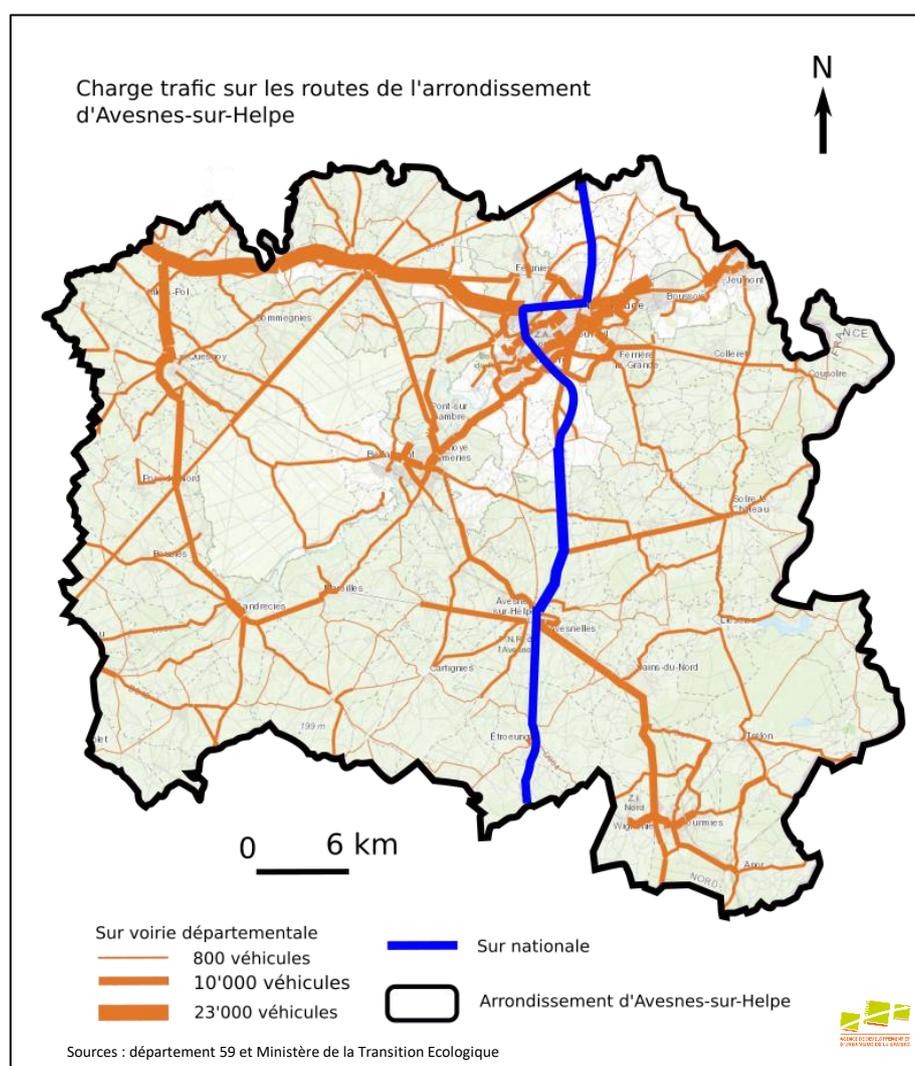


Figure 22 – Charge trafic sur les routes de l'arrondissement d'Avesnes-sur-Helpe  
(Source : Département du Nord, 2021)

Le relevé des charges trafics issu du département du Nord révèle 4 principaux axes de communications, à savoir :

- ✚ L'axe Valenciennes – Maubeuge, la D649, qui concentre les principaux flux sur le territoire. La connexion avec l'Ouest paraît primordiale, ainsi qu'avec le Nord dans une moindre mesure.
- ✚ L'axe Landrecies – Valenciennes, avec une importance plus marquée à partir de Le Quesnoy ;

### ✚ L'axe Fourmies – Avesnes-sur-Helpe.

La RN2, axe Nord-Sud le plus important sur le territoire, montre une grande continuité. Elle capte également les flux de transit en direction de la Belgique, ou partant de Fourmies pour Maubeuge.

**La majeure partie des déplacements pour le travail s'effectue en voitures, malgré un fort taux de sous-motorisation, notamment dans les pôles urbains.**

#### 3.1.2. DES ACCIDENTS CONCENTRES AU NIVEAU DES POLES URBAINS ET DE LOISIRS

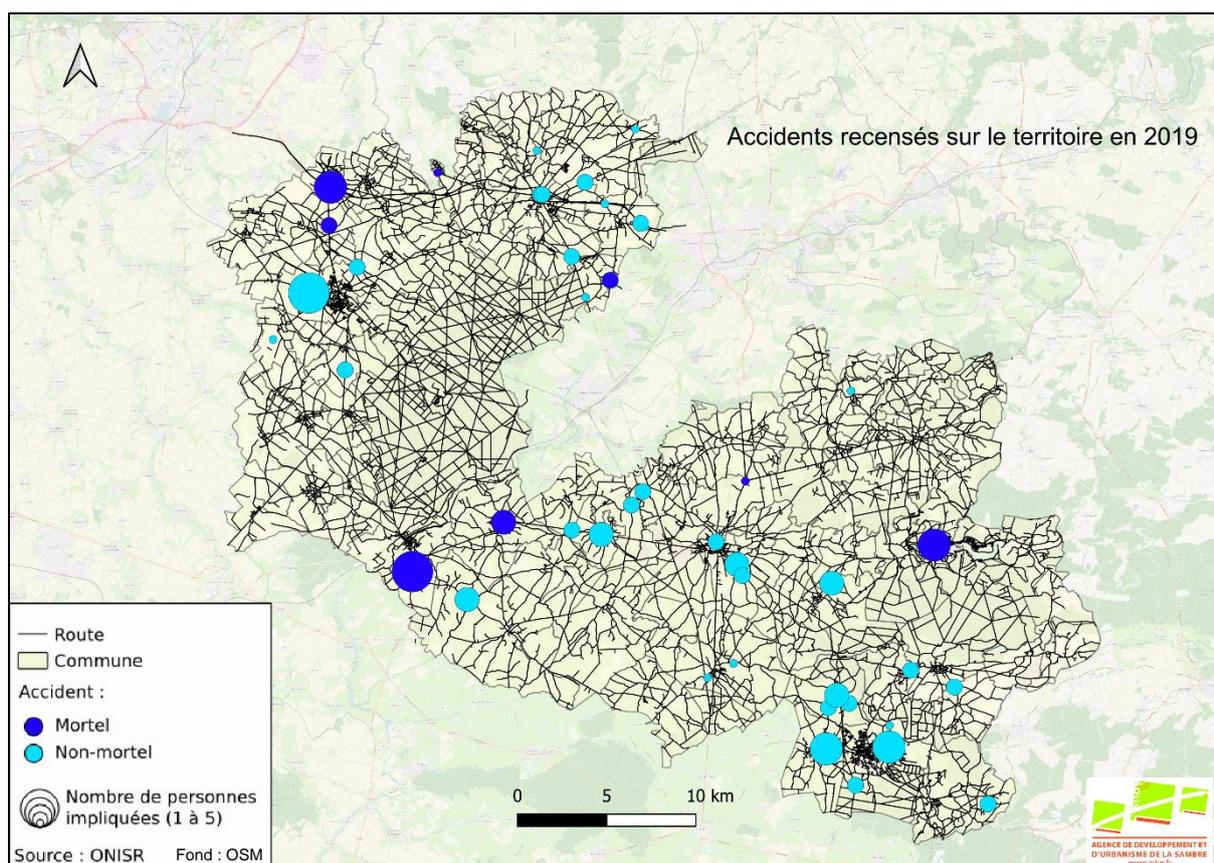


Figure 23 – Accidents recensés sur le territoire du PDMS en 2019 (Source : ONISR, 2019)

La représentation cartographique ci-contre présente plusieurs constats :

- ✚ L'essentiel des accidents ont lieux sur les principaux axes routiers et à proximité des pôles urbains ;
- ✚ Le niveau de mortalité est relativement faible, l'essentiel des accidents n'étant pas mortels ;
- ✚ Les principales communes, à l'exception de Landrecies sont épargnées par le taux de mortalité.

Nombre et type de déplacements des accidents sur le territoire du PDMS en 2019	
Source : ONISR	
Raison du déplacement	Nombre
Non-renseigné	14
Domicile-travail	6
Domicile-ecole	8
Courses - achats	3
Utilisation professionnelle	3
Promenade - loisirs	53
Autres	9

On recense ainsi 45 accidents sur le territoire, ayant impliqués 96 personnes. Sur ces 45 accidents, 26 ont eu lieu hors agglomération, et 19 en agglomération. Paradoxalement donc, une majorité des accidents se sont produits en dehors des zones concentrant la majeure partie de la population.

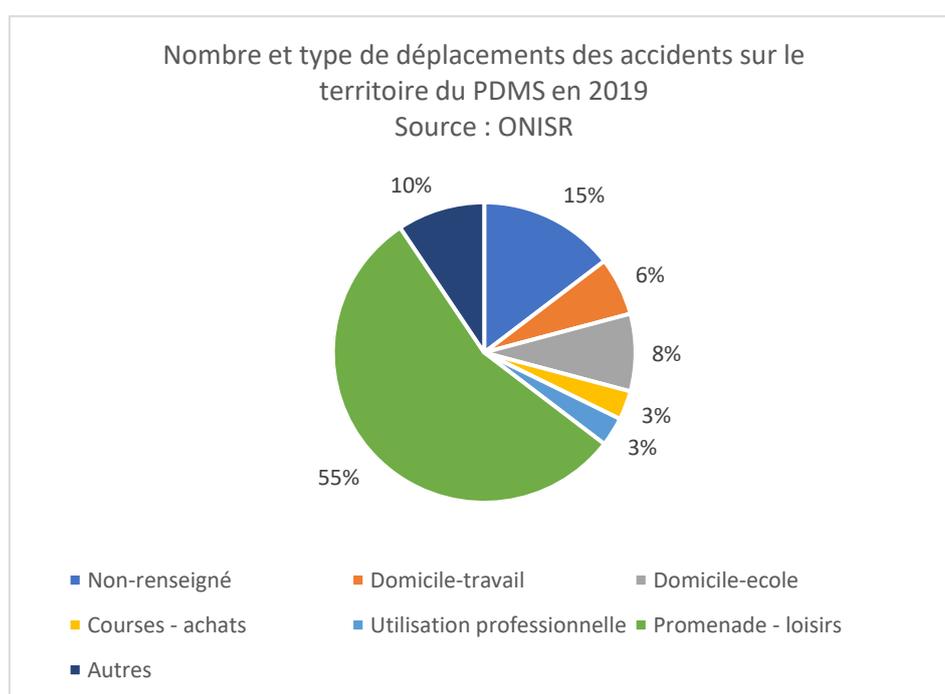


Figure 24 – Nombre et type de déplacements des accidents sur le territoire du PDMS en 2019  
(Source : ONISR, 2019)

La très grande majorité de ces accidents ont eu lieu dans le cadre de déplacements catégorisés comme de « promenade – loisirs ». Les trajets quotidiens, qu'ils soient de type domicile-travail, domicile-école ou d'utilisation professionnelle représente une part nettement inférieure, malgré, pourtant, la concentration des déplacements à ces heures de pointes. On peut faire un parallèle avec la localisation des destinations de loisirs et des événements, en relevant que ces accidents ont eu lieu, pour beaucoup d'entre eux, dans ces communes. Les données de l'ONISR ne précisent pas si les usagers avaient consommé ou non des substances susceptibles d'altérer les capacités de conduire. En revanche, **la très forte proportion de ces accidents ayant eu lieu lors de déplacements de loisirs, pouvant donc être festifs, ce problème pourrait être soulevé, et être pointé comme un élément spécifique des préconisations.**

Liste des Parkings (source mappy)		
Nom du parking	Communes	Adresses
Lande	Landrecies	17 Rue des Landes
Bonnaires		33 Place André Bonnaire
Nobles		9 Rue des Nobles
Gare	Avesnes-sur-Helpe	Avenue de la gare
Antoine	Avesnelles	2 Rue Ernest Antoine
De Gaulle	Sains-du-Nord	Place du général de Gaulle
Verdun	Trélon	19 Rue de la Piquerie
Guesde	Wignehies	Rue Jules Guesde
République	Fourmies	Boulevard Carnot
Joffre	Anor	1 Place Jean Jaurès

Le stationnement n'apparaît pas comme une contrainte sur le territoire pour les habitants, les places étant nombreuses et faciles d'accès. En revanche, la trop grande part des stationnements sur les trottoirs à un impact sur les déplacements actifs et constitue un obstacle soulevé régulièrement.

### 3.2. UNE OFFRE EN TRANSPORT EN COMMUN FERROVIAIRE DISPARATE

#### 3.2.1. LE RESEAU FERROVIAIRE



Le territoire est composé de deux tracés ferroviaires avec un croisement à la gare d'Aulnoye-Aymeries : l'axe « Lille-Hirson » et l'axe « Jeumont - Paris ». Après le routier, il s'agit des principales infrastructures présentes sur le territoire. Elle relie par ailleurs les principales communes, à l'exception de Bavay, autrefois desservie cependant. Sur les axes pris séparément, les temps de parcours sont concurrentiels à la voiture : la CCSA et la CCPM restent cependant fortement éloignées temporellement l'une de l'autre.

Figure 25 – Le réseau ferroviaire sur le périmètre du PDMS territorial (Source : SNCF, 2021)

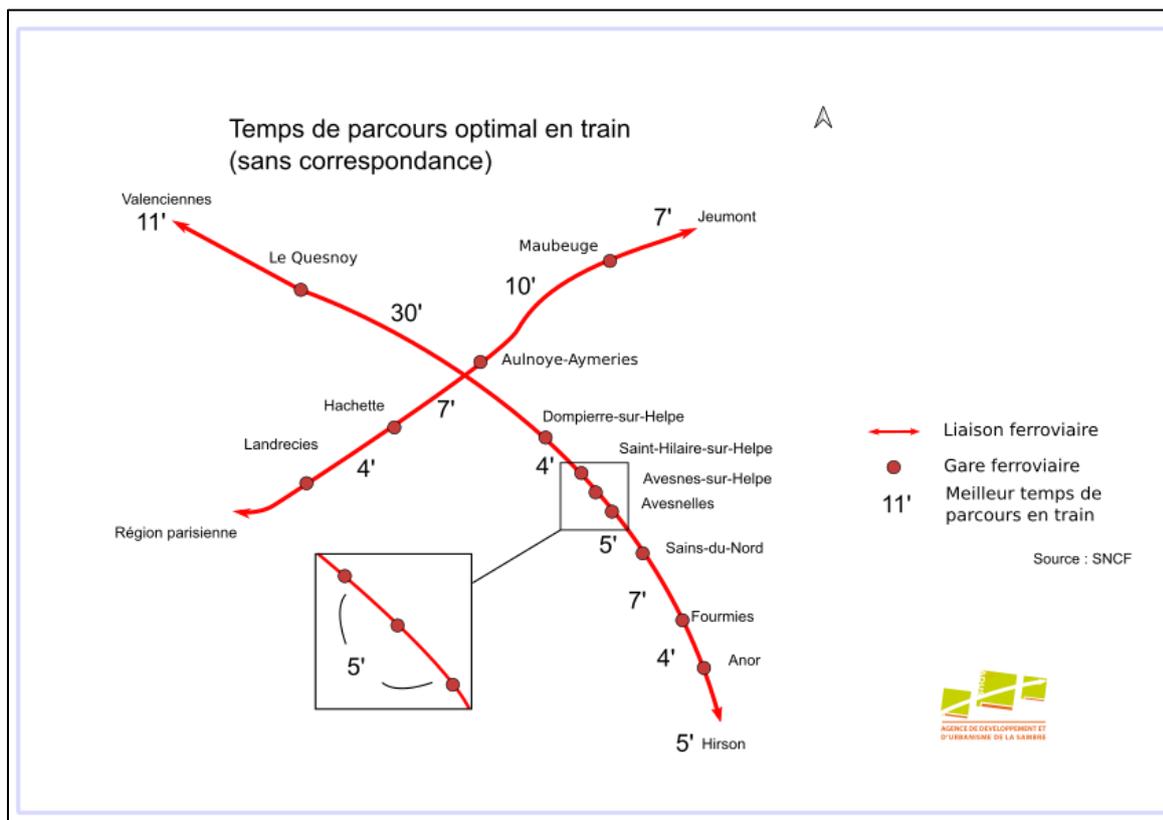


Figure 26 – Temps de parcours optimum en train sans correspondance (Source : SNCF, 2021)

### 3.2.2. RELATION AVEC L'AXE FERROVIAIRE LILLE-HIRSON

Fretin, Orchies, St Amand, Valenciennes et Hirson sont reliées aux communes relevant du PdMS par la liaison ferroviaire Lille-Hirson et accueillent un volume important de travailleurs issus de ce territoire. Néanmoins, l'examen des migrations domicile-travail correspondantes montre que la part des transports collectifs apparaît ici extrêmement faible.

PdMS : déplacements vers les communes localisées sur l'axe ferroviaire Lille-Hirson (hors communes de Sambre-Avesnois) Résidents actifs ayant un emploi Migrations domicile-travail Mode de transport principal 2016 / Source : INSEE Recensement		
Mode de transport principal	En nombre	En %
2 roues	20	1
TC	129	5
Voiture-camion-fourgonnette	2418	94
<b>Ensemble</b>	<b>2 567</b>	<b>100</b>

Mais suivant que les actifs résidant dans le périmètre du PdMS vivent dans l'une des villes pourvues d'une gare ou une autre commune, l'intérêt du train varie fortement. De plus, même pour les

communes dotées d'une gare, le trajet en train peut générer un temps de déplacement supérieur à celui envisageable en voiture.

En ne prenant en compte que les communes relevant du PdMS disposant d'une gare et permettant d'accéder rapidement à la ville ou est exercée l'activité professionnelle, le taux de recours au train augmente fortement. Néanmoins la voiture reste de loin le mode de déplacement dominant, avec en 2016 84% effectué de la sorte, contre 13% en TC et 2% en 2-Roues.

**Les relations entre les villes positionnées sur l'axe Lille-Hirson et les communes concernées par le PdMS montrent une marge de progression importante pour le train.**

	Temps de parcours plus rapide en train qu'en voiture
	Temps de parcours plus rapide en voiture

Temps de trajet Temps minimal Sources SNCF Sept-2020 et Mappy août 2020														
	Landrecies		Le Quesnoy		Avesnes		Sains du N.		Fourmies		Saint Hilaire		Anor	
	Train	Voiture	Train	Voiture	Train	Voiture	Train	Voiture	Train	Voiture	Train	Voiture	Train	Voiture
<b>Fretin</b>	1h35	1h05	1h	0h52	1h18	1h13	1h46	1h22	1h33	1h32	1h51	1h14	1h59	1h38
<b>Orchies</b>	1h03	0h51	0h31	0h37	0h46	0h59	1h15	1h09	1h01	1h19	1h21	1h01	1h27	1h24
<b>Saint-Amand-les-Eaux</b>	0h55	0h48	0h22	0h34	0h38	0h56	1h06	1h07	0h53	1h17	1h12	0h58	1h18	1h22
<b>Valenciennes</b>	0h44	0h39	0h11	0h25	0h27	0h48	0h55	0h58	0h42	1h08	0h52	0h49	1h07	1h13
<b>Hirson</b>	1h23	0h46	1h02	1h04	0h27	0h34	0h21	0h26	0h13	0h19	0h35	0h37	0h10	0h13

Néanmoins la voiture reste de loin le mode de déplacement dominant, avec en 2016 84% effectué de la sorte, contre 13% en TC et 2% en 2-Roues.

**Les relations entre les villes positionnées sur l'axe Lille-Hirson et les communes concernées par le PdMS montrent une marge de progression importante pour le train.**

### 3.2.3. RELATION AVEC L'AXE FERROVIAIRE LILLE-HIRSON

Ors, Le Cateau-Cambrésis, Busigny, Bohain en Vermandois, Fresnoy-le-Grand et St Quentin sont reliées aux communes relevant du PdMS par la liaison ferroviaire Aulnoye-Paris et réceptionnent des actifs résidant dans les communes concernées par le PdMS. Les 9/10èmes de ceux-ci s'y rendent en voiture. Mais ce taux très élevé n'est pas surprenant dans la mesure où les ¾ des actifs réalisant ces déplacements résident dans des communes dépourvues de gare ou des villes pour lesquelles le trajet en voiture est plus court qu'en train. On peut d'ailleurs noter que sur cet axe la voiture est souvent plus rapide que le train.

Sur l'axe Aulnoye-Paris la voiture est omniprésente mais l'éventualité d'un accroissement de la part modale du train apparaît faible.

<b>PdMS : déplacements vers les communes localisées sur l'axe ferroviaire Aulnoye-Paris (hors communes de Sambre-Avesnois)</b> <b>Résidents actifs ayant un emploi</b> <b>Migrations domicile-travail</b> <b>Mode de transport principal</b> <b>2016 / Source : INSEE Recensement</b>		
Mode de transport principal	En nombre	En %
<b>2 roues</b>	5	1
<b>TC</b>	30	8
<b>Voiture-camion-fourgonnette</b>	362	91
<b>Ensemble</b>	<b>397</b>	<b>100</b>

	Temps de parcours plus rapide en train qu'en voiture
	Temps de parcours plus rapide en voiture

<b>Temps de trajet</b> <b>Temps minimal</b> <b>Sources SNCF Sept-2020 et Mappy août 2020</b>														
	Landrecies		Le Quesnoy		Avesnes		Sains du N.		Fourmies		Saint Hilaire		Anor	
	Train	Voiture	Train	Voiture	Train	Voiture	Train	Voiture	Train	Voiture	Train	Voiture	Train	Voiture
<b>Ors</b>	0h03	0h07	0h38	0h25	0h50	0h28	0h59	0h36	1h07	0h44	1h14	0h25	1h12	0h47
<b>Le Cateau-Cambrésis</b>	0h07	0h15	0h44	0h26	0h32	0h38	0h39	0h46	0h48	0h53	1h20	0h35	0h53	0h55
<b>Busigny</b>	0h15	0h26	0h51	0h37	1h03	0h47	0h46	0h55	1h04	0h57	1h27	0h44	1h09	0h59
<b>Bohain en Vermandois</b>	0h20	0h30	0h56	0h43	0h45	0h49	1h44	0h56	1h09	0h57	1h32	0h47	1h06	0h59
<b>Fresnoy-le-Grand</b>	0h25	0h37	1h01	0h53	0h49	0h56	0h56	1h03	1h05	1h	1h37	0h54	1h10	1h03
<b>Saint-Quentin</b>	0h34	0h54	0h56	1h06	0h49	1h13	1h	1h20	1h07	1h16	1h08	1h11	1h12	1h19

### 3.2.4. LES DEPLACEMENTS INTERNES AVEC CHANGEMENT D'AXES FERROVIAIRES

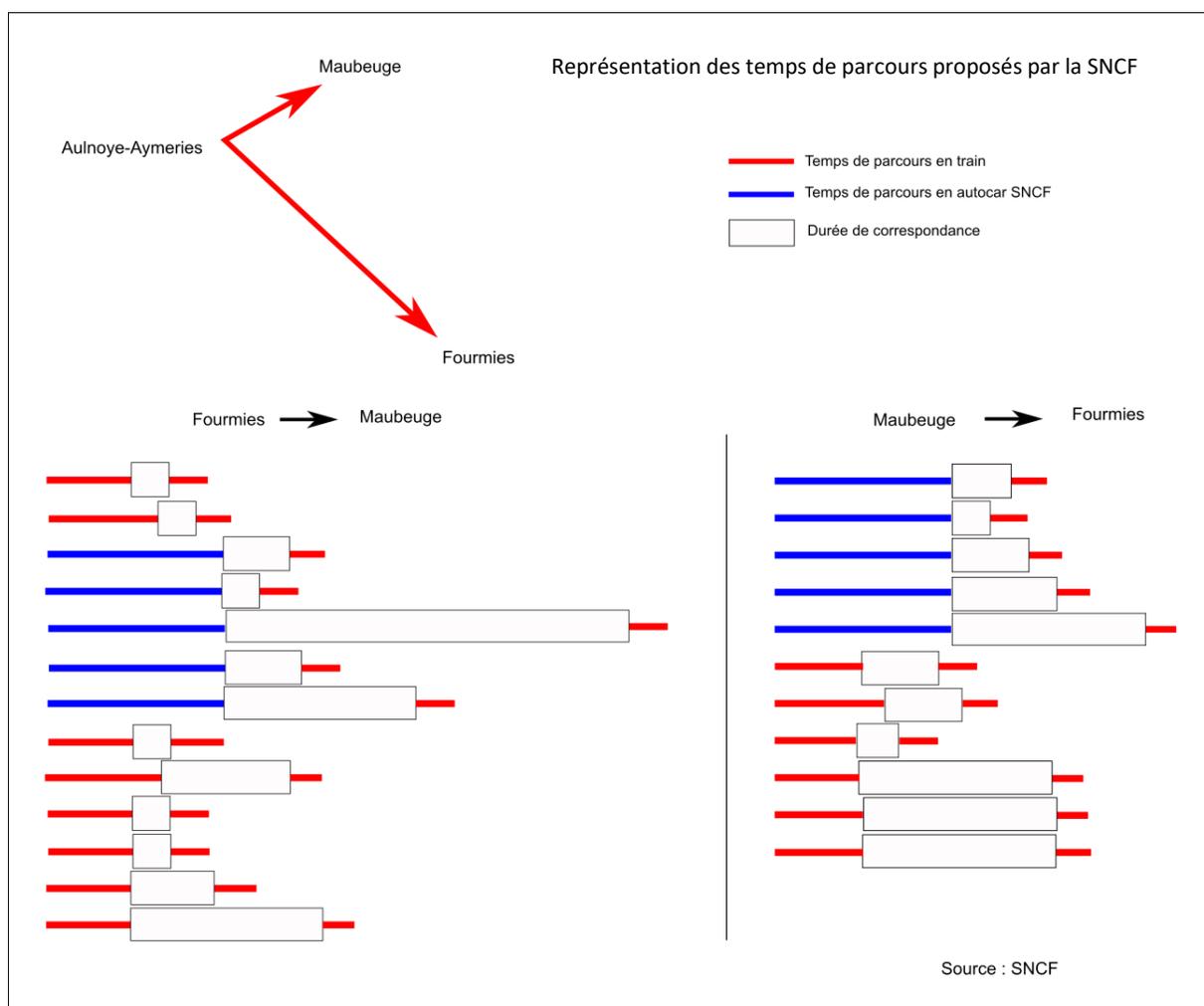


Figure 27 – Représentation des temps de parcours proposés par la SNCF – Axe Maubeuge/Aulnoye-Aymeries/Fourmies (Source : SNCF, 2021)

Il existe de grandes disparités en termes de déplacements lorsqu'il s'agit de passer d'un axe à un autre : la liaison Le Quesnoy – Maubeuge apparaît très compétitive à la voiture, avec peu voire pas de changement à effectuer, des horaires cadencés et nombreux, des temps de parcours très pertinents. *A contrario*, le déplacement Fourmies – Maubeuge présente des temps de parcours très longs, des changements à Aulnoye-Aymeries qui peuvent se montrer plus long encore que le déplacement en lui-même. Une utilisation d'autocars SNCF pour démarrer les trajets, rallongeant les temps de parcours et, partant du routier, faisant également faire un détour. Les déplacements Maubeuge-Fourmies, quoique relativement nombreux, ne peuvent remplir une demande régulière, du fait de ces correspondances.

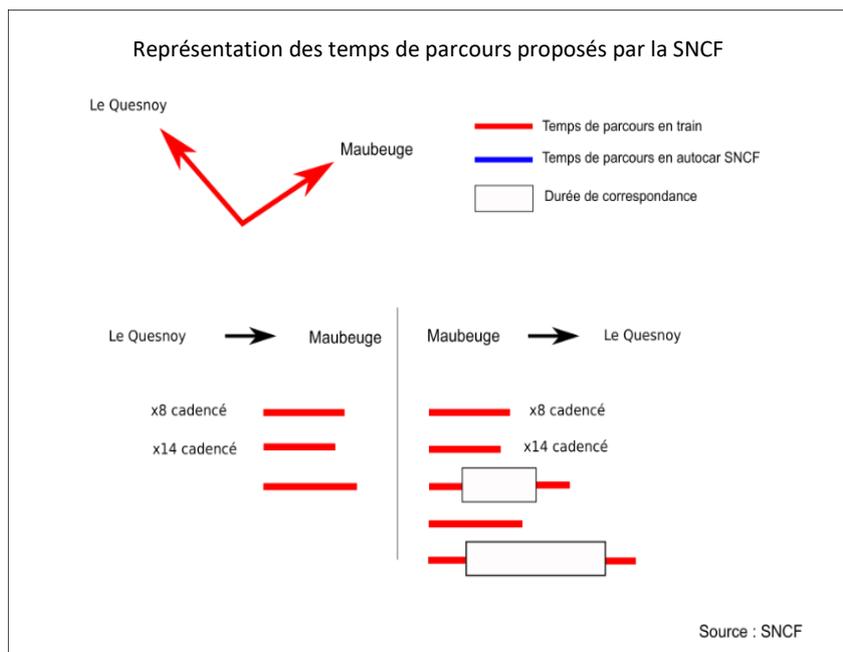


Figure 28 – Représentation des temps de parcours proposés par la SNCF – Axe Le Quesnoy/Maubeuge  
(Source : SNCF, 2021)

Concernant les trajets Fourmies – Landrecies et Landrecies – Le Quesnoy, un nombre faible de trajets est proposé par la SNCF, et dans le premier cas avec une surutilisation des autocars, la place du train ne lui ayant pas supérieur malgré des temps de parcours plus pertinents. Les temps de correspondances proposés sont également bien trop importants, moins dans le cas du déplacement Le Quesnoy – Landrecies.

La comparaison des temps de parcours (voir La place des gares) entre la voiture et le train montre une nette domination de la voiture. L'accès à la voiture (donc au permis et à l'achat) comme synonyme d'accès à l'emploi s'explique également du fait que les trajets en train, à l'exception du trajet Le Quesnoy – Maubeuge, se montrent nettement insuffisants pour répondre à la demande actuelle, tournés vers la CAMVS, et qui, *a fortiori*, implique un changement d'axe pour les principales gares du périmètre du PdMS.

**Les temps de parcours sont trop conditionnés par les ruptures de charges pour se montrer réellement compétitifs à la voiture.**

(N.B. : L'un des déplacements proposés n'a pas été conservé du fait de son caractère « aberrant », avec un changement réalisé à Lille)

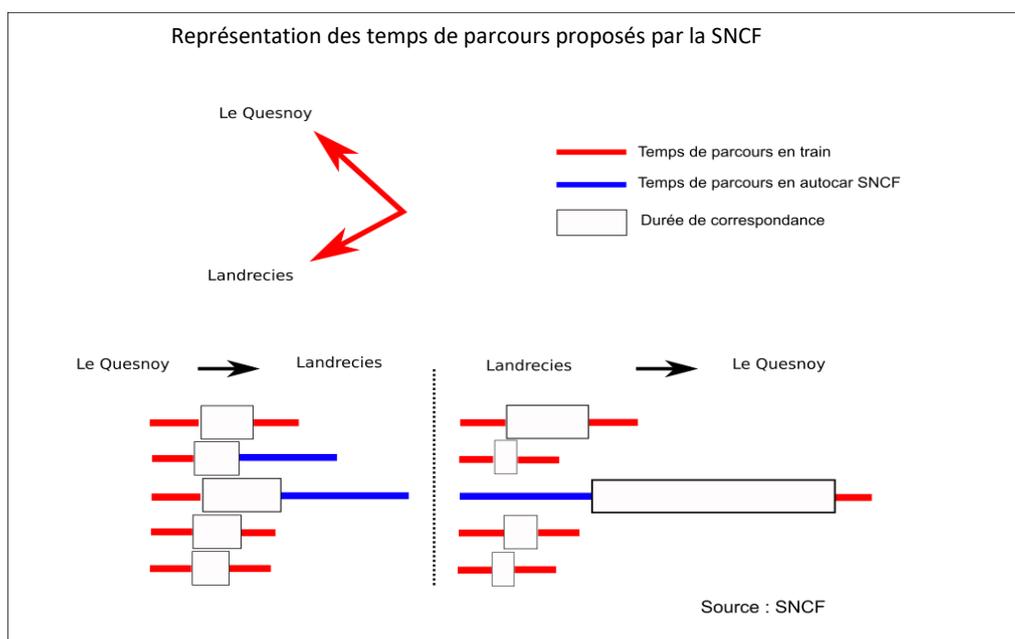


Figure 29 – Représentation des temps de parcours proposés par la SNCF – Axe Le Quesnoy/Landreies (Source : SNCF, 2021)

Le réseau ferroviaire de Sambre-Avesnois et les bus permettent la réalisation d'une part importante des déplacements des communes relevant du PdMS vers les autres communes de l'arrondissement. Même en se limitant aux flux émanant des communes dotées d'une gare, cette possibilité est peu usitée. Les 9/10<sup>ème</sup> de ces déplacements sont effectués en voiture.

**Il s'agit de flux pour lesquels l'offre ferroviaire n'est pas toujours compétitive.**

Déplacements des communes PdMS disposant d'une gare vers les communes de Sambre-Avesnois disposant d'une gare (hors flux internes aux communes) Résidents actifs ayant un emploi Migrations domicile-travail Mode de transport principal 2016 / Source : INSEE Recensement		
Mode de transport principal	En nombre	En %
TC	142	9
Voiture-camion-fourgonnette	1360	91
<b>Ensemble</b>	<b>1 502</b>	<b>100</b>
Exclus : les flux entre communes éloignées de moins de 10 km		

Mais même en se concentrant sur les axes pour lesquels le train est plus rapide que la voiture, le taux de recours au train n'est pas plus élevé, à savoir que 90% des trajets restent effectuer en voiture.

**Le train dispose d'une marge de progression pour les flux internes à la Sambre-Avesnois s'il se concentre sur les liaisons les plus directes et en misant sur une meilleure intermodalité avec le bus ou le vélo.**

	Vers	CCSA				3CA						CCPM			
		Anor		Fourmies		Avesnelles		Avesnes		Sains-du-N.		Landrecies		Le Quesnoy	
Depuis		Train	Voiture	Train	Voiture	Train	Voiture	Train	Voiture	Train	Voiture	Train	Voiture	Train	Voiture
CCSA	Anor			0h04	0h10	0h17	0h24	0h20	0h27	0h12	0h20	1h04	0h48	0h50	1h
	Fourmies	0h04	0h11			0h12	0h19	0h12	0h22	0h07	0h15	1h06	0h41	0h46	0h55
3CA	Avesnelles	0h17	0h25	0h12	0h20			0h14	0h24	0h04	0h9	1h29	0h24	0h39	0h38
	Avesnes	0h20	0h27	0h14	0h24	0h02	0h04			0h14	0h12	0h53	0h21	0h33	0h35
	Sains-du-N.	0h10	0h26	0h20	0h16	0h04	0h12	0h05	0h12			0h51	0h31	0h37	0h43
	Saint-Hilaire	0h23	0h34	0h20	0h28	0h05	0h07	0h02	0h07	0h10	0h18	1h09	0h19	0h34	0h32
CCPM	Landrecies	1h10	0h49	1h05	0h44	1h18	0h25	0h45	0h23	0h54	0h31			0h34	0h20
	Le Quesnoy	0h51	1h01	0h46	0h55	0h46	0h36	0h33	0h35	0h38	0h45	0h30	0h18		
CAMVS	Aulnoye	0h30	0h45	0h27	0h41	0h20	0h22	0h09	0h19	0h32	0h30	0h10	0h24	0h14	0h28
	Berlaimont	0h59	0h48	0h56	0h43	0h52	0h25	0h39	0h21	0h08	0h21	0h28	0h22	0h08	0h21
	Dompierre	0h27	0h35	0h22	0h29	0h09	0h09	0h06	0h09	0h17	0h20	1h05	0h17	0h30	0h30
	Hautmont	0h22	0h47	0h44	0h42	1h04	0h23	0h27	0h20	0h39	0h31	0h16	0h35	0h23	0h31
	Jeumont	1h01	0h46	0h58	0h47	1h16	0h36	0h41	0h33	0h53	0h33	0h43	0h55	0h37	0h45
	Leval	0h32	0h43	0h28	0h38	0h14	0h16	0h11	0h16	0h19	0h27	1h15	0h15	0h24	0h26
	Louvroil	1h41	0h46	1h36	0h40		0h23	1h19	0h19	2h28	0h32	0h50	0h40	0h28	0h38
	Maubeuge	0h53	0h50	0h49	0h47	1h	0h29	0h32	0h26	0h44	0h36	0h43	0h44	0h26	0h34
Recquignies	2h31	0h49	2h26	0h50		0h33	2h12	0h33	2h18	0h36		0h50	0h23	0h43	



Trajet plus rapide en train  
Trajet plus rapide en voiture

Figure 30 – Comparaison des temps de trajets (voiture/train) vers les principaux pôles urbains et centre-bourgs de l'arrondissement d'Avesnes-sur-Helpe (Source : SNCF, 2021)

Toutefois, malgré les possibilités que semblent offrir ces temps de parcours, le nombre de trains circulant par jour s'avère nettement trop faibles pour être réellement en mesure de concurrencer la voiture. De plus, les trajets proposant un temps de parcours plus intéressant en train, lorsqu'ils sont cumulés, finissent par s'avérer plus longs du fait du temps de montées et descentes des passagers qui s'additionnent, ainsi que les accélérations et décélérations successives.

### 3.3. LA PLACE DES GARES SUR LE TERRITOIRE

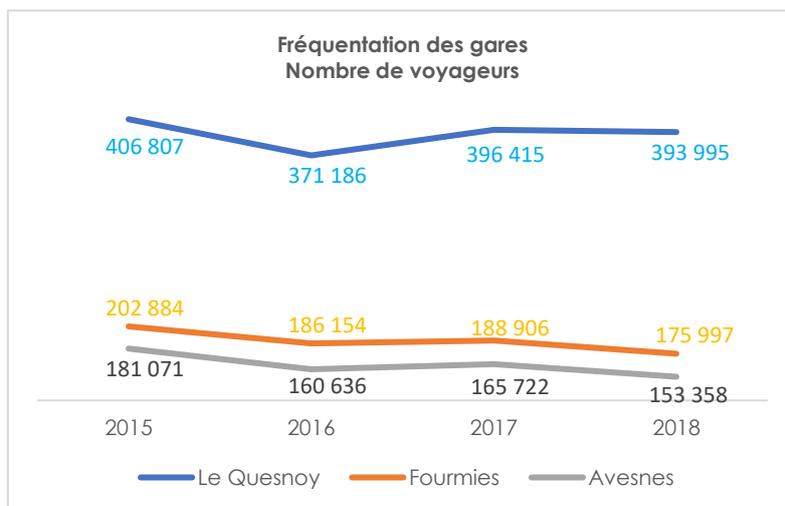


Figure 31 – Fréquentation des gares  
(Source : INSEE-SNCF, 2021)

Tendanciellement, la fréquentation des gares des communes relevant du PDMS est en diminution. Mais il faut noter le nombre très élevé de voyageurs captés par la gare de Le Quesnoy

Les abonnés travail et étude génèrent une part importante des flux. Or ils sont majoritairement alimentés par des usagers résidant à proximité des gares, dans la commune ou dans les communes limitrophes. L'aire d'influence des gares sur le périmètre est ainsi relativement courte, avec un intérêt, à distance plus importante, jugée moins pertinente : d'où le taux de motorisation plus important. Cela traduit aussi le fait que les déplacements intermodaux voiture-train ne sont pas jugés pertinents et ne répondent pas, à l'heure actuelle, à la demande **En revanche, l'importance de la fréquentation de proximité pose la question de l'accès aux gares à pied et en vélo (voir analyse)**. 65% des abonnés études résident dans les communes sièges des gares ou dans les cités limitrophes.

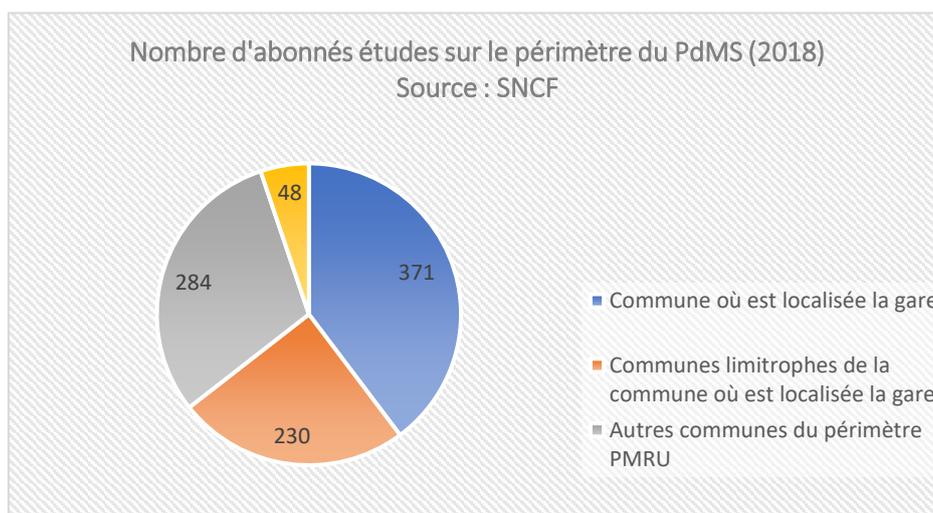


Figure 32 – Nombre d'abonnés « études » sur le périmètre du PDMS de l'Avesnois  
(Source : SNCF, 2018)

Concernant les abonnements travail, **60% de cette clientèle réside dans la commune où est implantée la gare ou dans une commune limitrophe.**

La gare de Fourmies se distingue par des taux très élevés d'usagers de proximité : 93% des abonnés travail résident à Fourmies même ou dans une commune limitrophe, le taux monte à 84% pour les abonnés étude. La gare d'Avesnes est moins concernée par la clientèle proche, mais celle-ci est néanmoins majoritaire avec 60% des abonnés travail et 56% des abonnés étude. La multiplicité des communes affichant des habitants abonnés travail à la gare de Le Quesnoy y réduit la part des usagers de proximité (46% des abonnés travail et 41% pour les abonnés études), mais en valeur absolue il s'agit de la gare captant le plus d'abonnés travail dans son environnement proche.

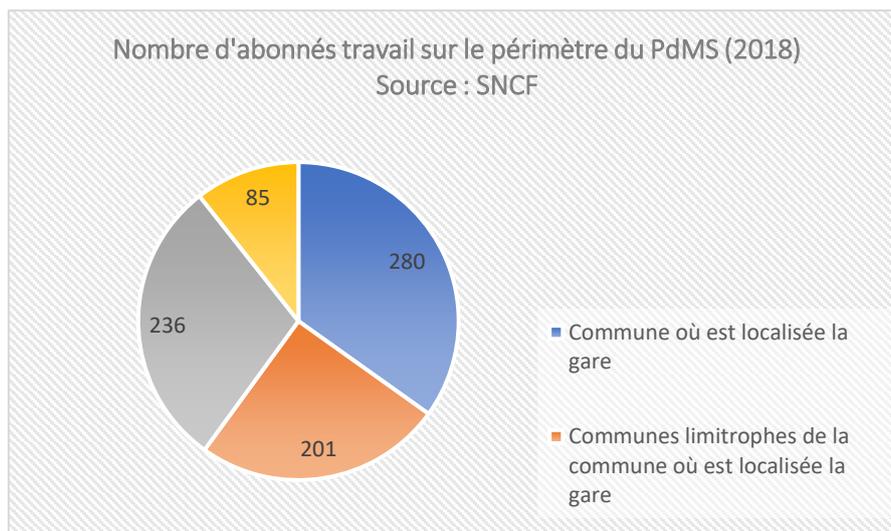
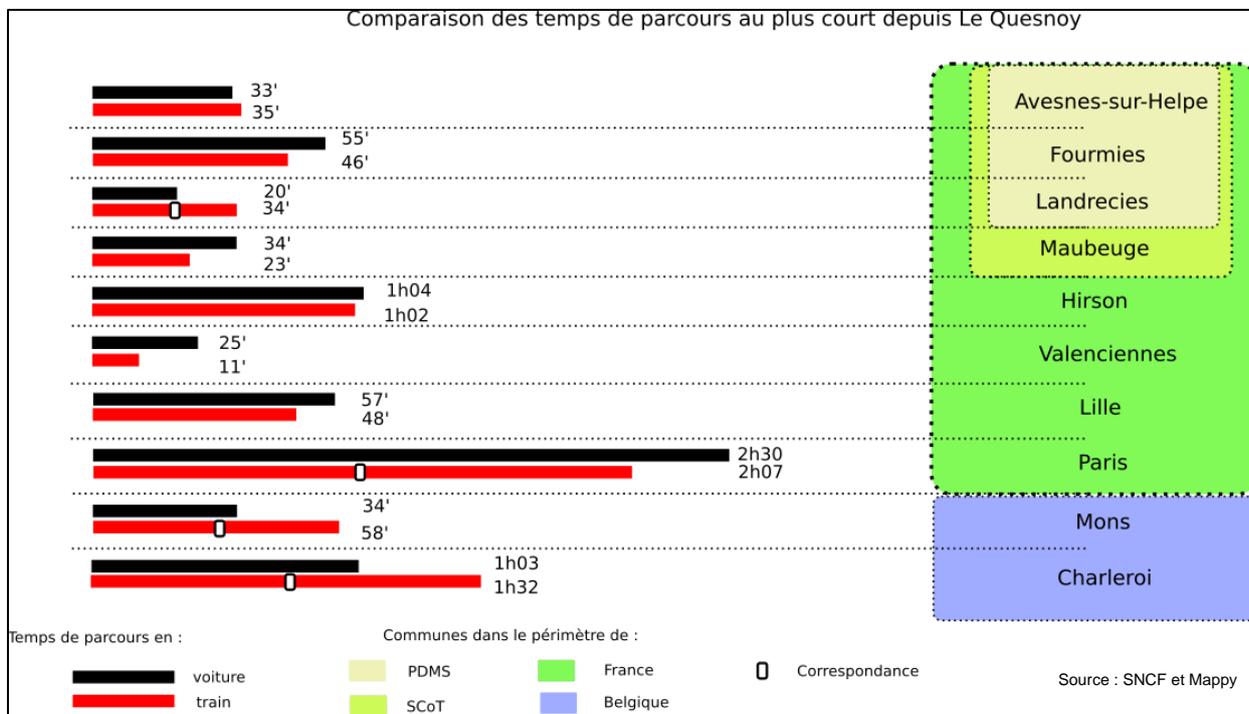


Figure 33 – Nombre d'abonnés « travail » sur le périmètre du PDMS de l'Avesnois  
(Source : SNCF, 2018)

**Les gares sont fréquentées par des abonnés études et travail se trouvant à proximité de celles-ci : les gares n'attirent pas ou peu les résidents actifs en-dehors de ce périmètre.**

### 3.4. COMPARAISON DES TEMPS DE PARCOURS TRAIN/VOITURE & ACCESSIBILITE INTERMODALE

#### 3.4.1. GARE DE LE QUESNOY



Gare de Le Quesnoy	
Abonnés étude	
2018 / Source SNCF	
Commune de résidence	Nb d'abonnés
Le Quesnoy	80
Communes limitrophes	64
Gommegnies	21
Bousies	18
Poix-du-Nord	18
Landrecies	16
Englefontaine	14
Jolimetz	14
Preux-au-Bois	8
Hecq	7
Maresches	5
Vendegies-au-Bois	5
Bavay / Jeanlain / Salesches / Sepmeries	4
La Flamengrie / Obies / Robersart	3
Bermeries / Fontaine-au-Bois / Maroilles / Preux-au-Sart / Saint-Waast / Wargnies-le-Petit	2
Amfroipret / Eth / Le Favril / Forest-en-Cambrésis / Houdain-lez-Bavay / Neuville-en-Avesnois / Wargnies-le-Grand	1
Sambre	2
Hors Sambre-Avesnois	39
<b>Total</b>	<b>355</b>

Gare de Le Quesnoy	
Abonnés travail	
2018 / Source SNCF	
Commune de résidence	Nb d'abonnés
Le Quesnoy	95
Communes limitrophes	114
Gommegnies	27
Jolimetz	20
Poix-du-Nord	17
Englefontaine	14
Bousies	9
Landrecies	9
Maroilles	9
Hecq	7
Wargnies-le-Grand	7
Preux-au-Bois	6
Fontaine-au-Bois	5
Bavay / Salesches / Wargnies-le-Petit	4
Amfroipret / Forest-en-Cambrésis / Jeanlain / Raucourt-au-Bois / Vendegies-au-Bois	3
Le Favril / Robersart	2
Robersart	2
Bermeries / La Flamengrie / Grand-Fayt / Hon-Hergies / Maresches / Obies / Preux-au-Sart / Prisches / Saint-Waast / Sepmeries / Taisnières-sur-Hon / Avesnes-sur-Helpe / Fourmies	1
Sambre	8
Hors Sambre-Avesnois	60
<b>Total</b>	<b>451</b>

Figure 34 – Comparaison des temps de parcours depuis Le Quesnoy (Source : SNCF/MAPPY, 2021)

La gare de Le Quesnoy est la seule qui présente un cadencement avec la gare de Maubeuge ainsi qu'un temps de trajet inférieur à celui effectué en voiture. A l'exception des communes Belges, la comparaison des temps de parcours train – voiture montrent que cette dernière est le plus souvent moins intéressante que le train. L'absence de correspondances pour accéder aux villes les plus importantes en termes de destination pour les travailleurs et les étudiants expliquent ce nombre d'abonnements.

La proximité de la gare de Le Quesnoy vis-à-vis des différents établissements scolaires permet, malgré le caractère jugé difficile du déplacement, l'utilisation d'un vélo. En revanche, les établissements médicaux (parmi les établissements accueillant plus de 50 salariés) impliquent plusieurs points de passages difficiles voire dangereux sans mise en place d'un itinéraire adapté depuis la gare. L'intermodalité train-vélo, du fait de ce manque d'accessibilité, ne peut se montrer performant : la proximité du réseau routier, qui facilite l'accès pour ce mode, joue une **contrainte dans le cas des déplacements doux et actifs.**

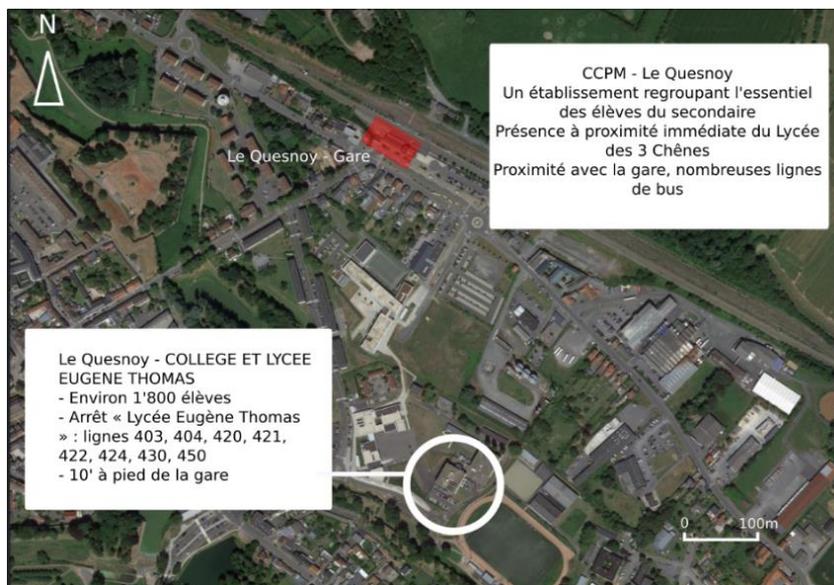


Figure 35 – Principaux établissements scolaire de Le Quesnoy  
(Source : ADUS, 2021)

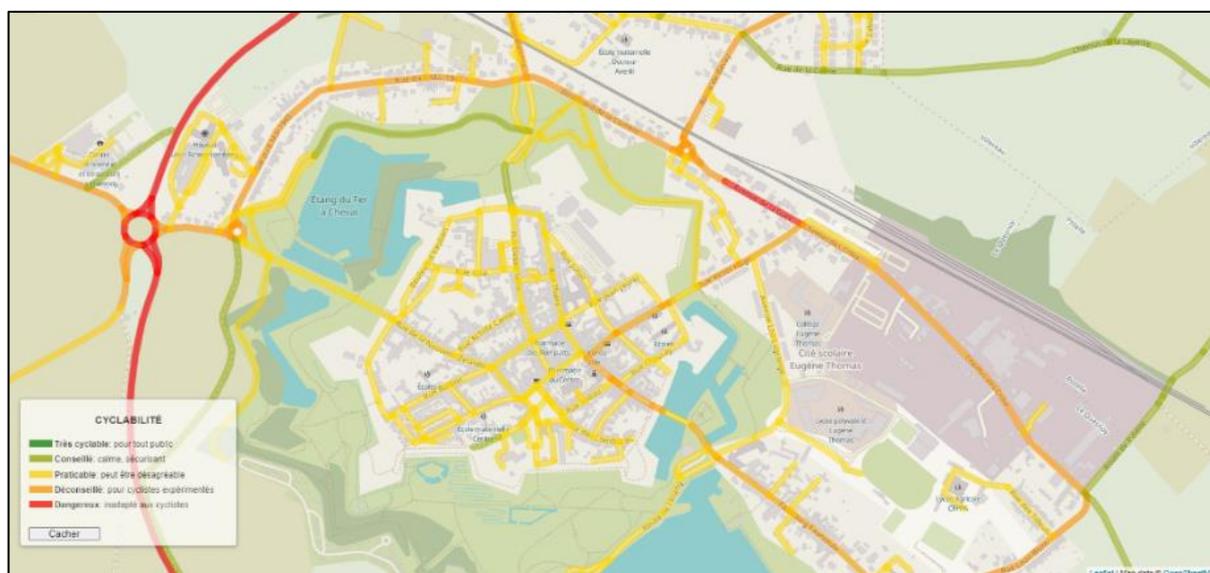


Figure 36 – Cyclabilité de la commune de Le Quesnoy  
(Source : ADAV, 2021)

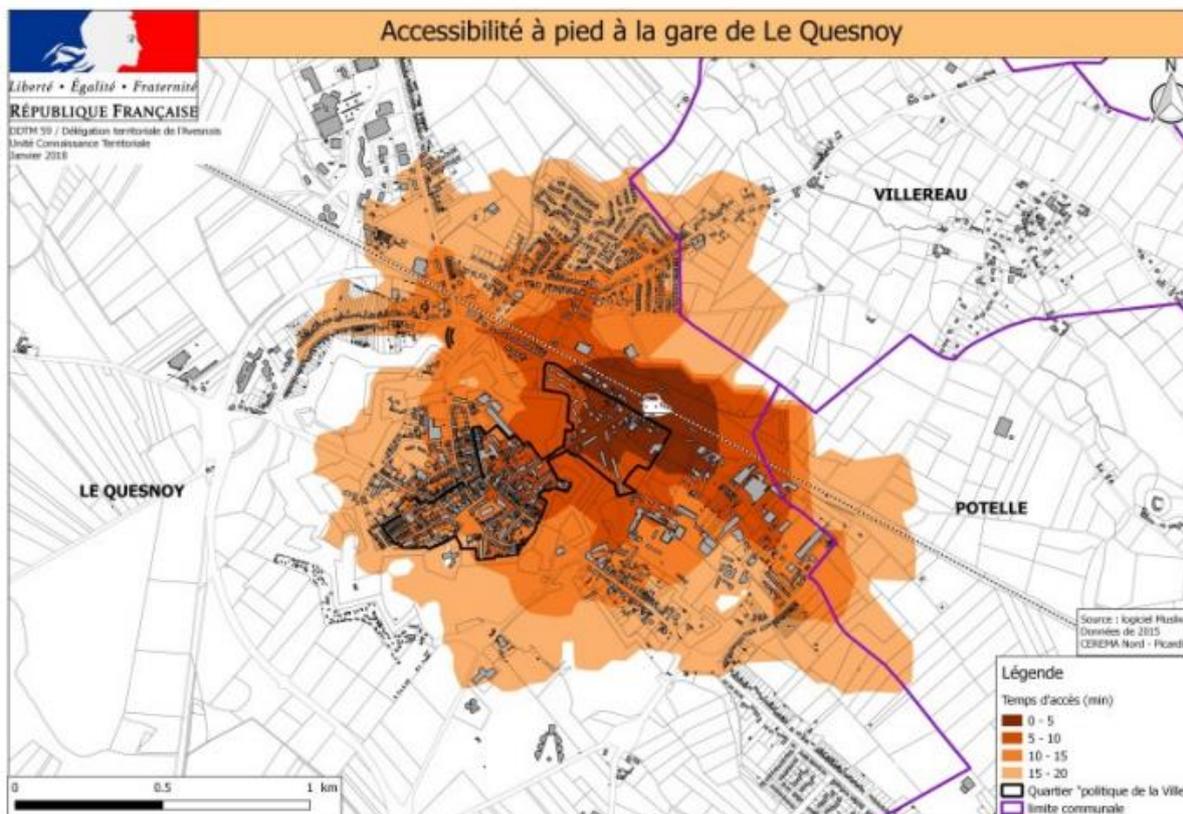


Figure 37 – Accessibilité à pied à la gare de Le Quesnoy  
(Source : Etude Mobilité – DT de l’Avesnois, 2018)

### 3.4.2. GARE DE FOURMIES

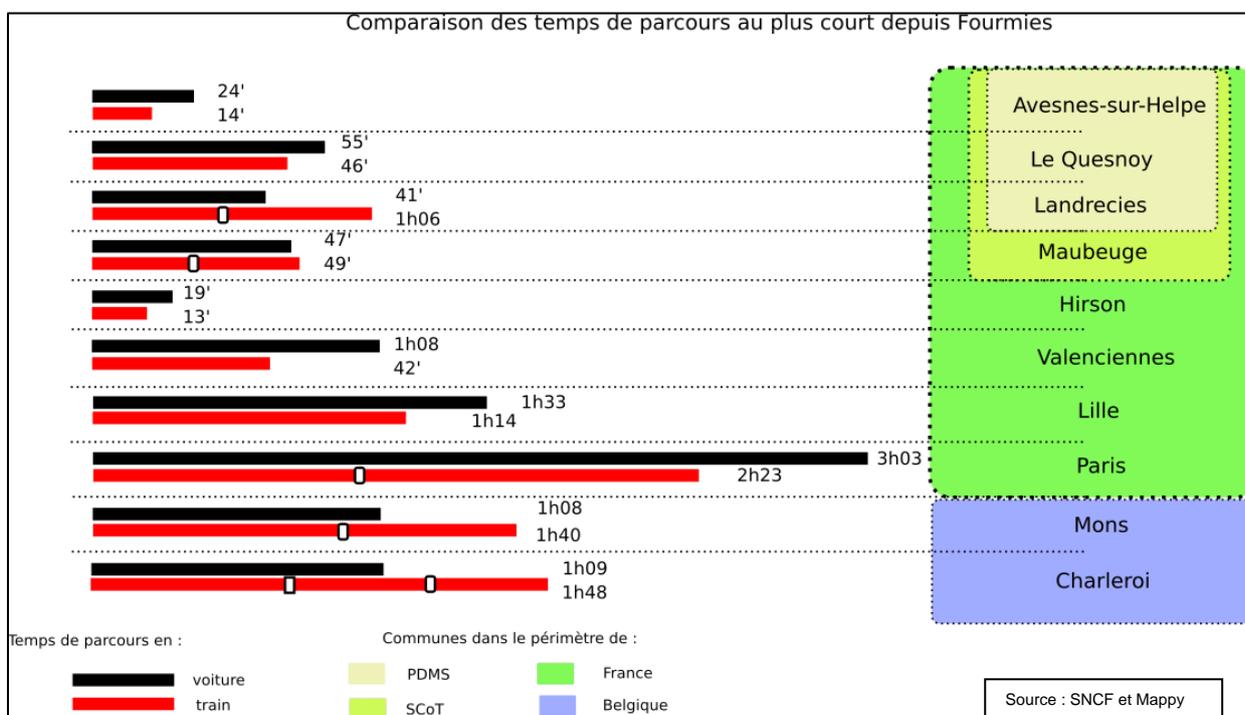


Figure 38 – Comparaisons des temps de parcours depuis Fourmies (Source : SNCF/MAPPY, 2021)

La gare de Fourmies, placée sur l'axe Lille-Hirson, propose des temps de parcours qui se montrent compétitifs à la voiture à la condition de rester sur cet axe, ou dans le cas d'un déplacement vers Paris, la distance kilométrique permettant, malgré la correspondance, de présenter des temps de parcours plus rapides. Le nombre conséquent d'abonnés travail et études confirment l'intérêt pour les déplacements réguliers depuis cette gare. En revanche, il s'agit ici des temps de parcours les plus rapides en train : les déplacements ne sont pas systématiquement de cette durée. En conséquence, les temps de parcours indiqués indiquent une certaine possibilité, mais ne constitue pas la norme. Les déplacements vers Le Quesnoy par exemple proposent souvent un changement à Aulnoye-Aymeries, avec un changement de mode et une utilisation des cars SNCF, rallongeant la durée du trajet pour le faire dépasser une heure. L'absence de systématisation des déplacements par le train constitue un obstacle à un usage quotidien.

Gare de Fourmies	
Abonnés travail	
2018 / Source SNCF	
Commune de résidence	Nb d'abonnés
Fourmies	100
Communes limitrophes	37
Avesnelles	2
Avesnes-sur-Helpe	2
Sains-du-Nord	2
Wallers-en-Fagne	2
Sambre	2
Hors Sambre-Avesnois	1
Total	148

Gare de Fourmies	
Abonnés études	
2018 / Source SNCF	
Commune de résidence	Nb d'abonnés
Fourmies	150
Communes limitrophes	86
Eppe-Sauvage	3
Baives	2
Étrœungt	2
Wallers-en-Fagne	2
Beugnies	1
Liessies	1
Solre-le-Château	1
Sambre	2
Total	250

Les établissements scolaires sont répartis autour de la gare de Fourmies. La cité scolaire Camille Claudel se trouve situé à 20 minutes à pied de la gare, 8 en vélo et est situé à 1 km à vol d'oiseau ; le collège Jolliot Curie est situé à 660m de la gare à vol d'oiseau, demande 6 min de vélo ou 15 minutes de marche ; le collège Léo Lagrange est situé à 620m à vol d'oiseau, demande 5 min à pied et 13 min de marche ; l'institution Saint-Pierre est situé à 765m à vol d'oiseau, demande 11min à pied et 4 minutes en vélo (*source : google maps*). Tous ces déplacements sont courts et facilement réalisables. L'absence, pour le moment, de voie verte ou d'un réseau cyclable clairement établi empêche le recours systémique au vélo.

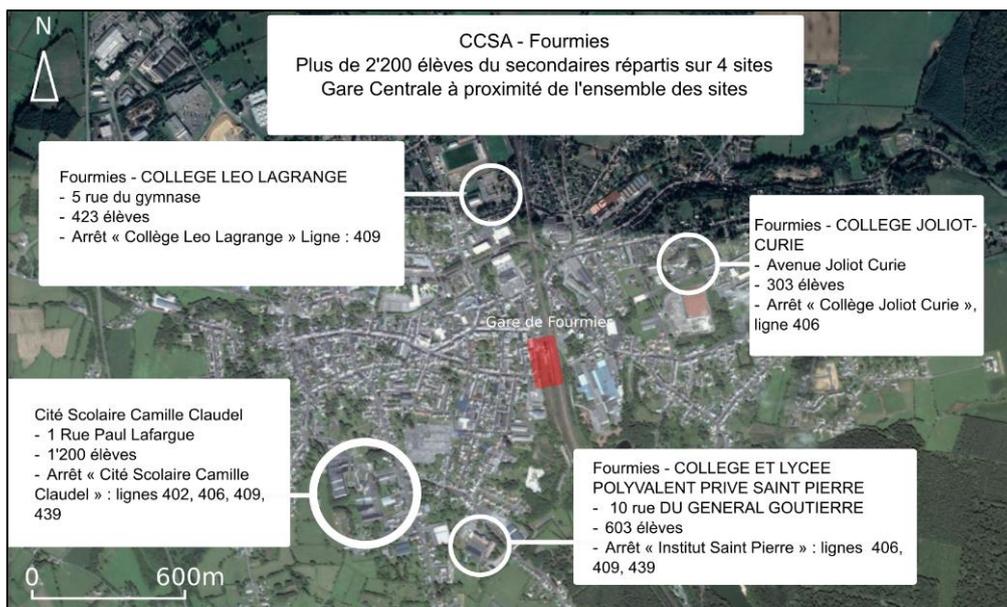


Figure 39 – Principaux établissements scolaire de Le Quesnoy (Source : ADUS, 2021)

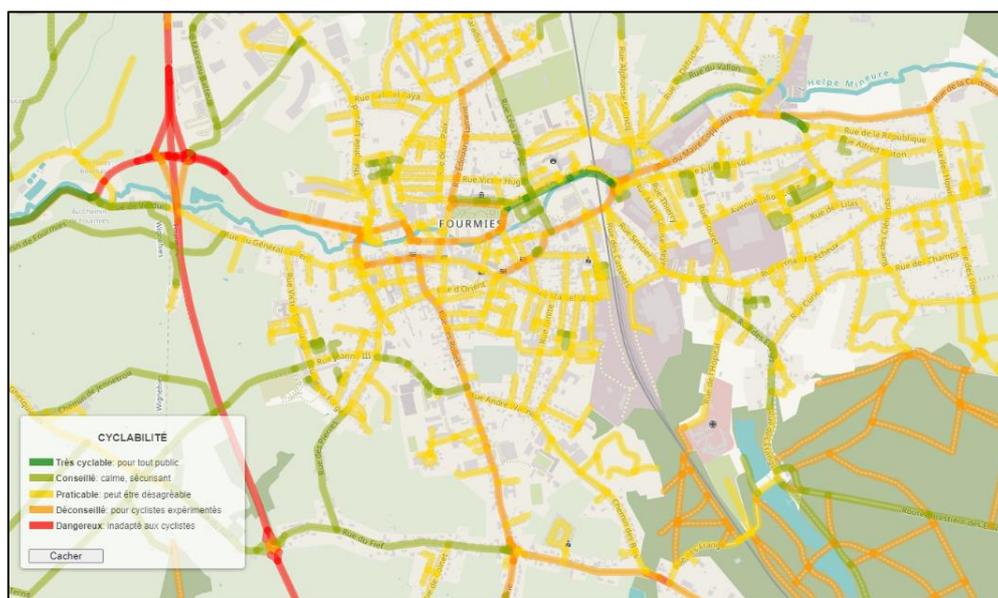


Figure 40 –Cyclabilité de la commune de Fourmies (Source : ADAV, 2021)

Enfin, la position centrale de la gare de Fourmies permet une accessibilité depuis et vers celle-ci potentiellement intéressante. La proximité des employeurs et des établissements scolaires ouvre des perspectives de déplacements quotidiens, notamment dans le cas d'un maillage cyclable étant donné la structure viaire de la commune.

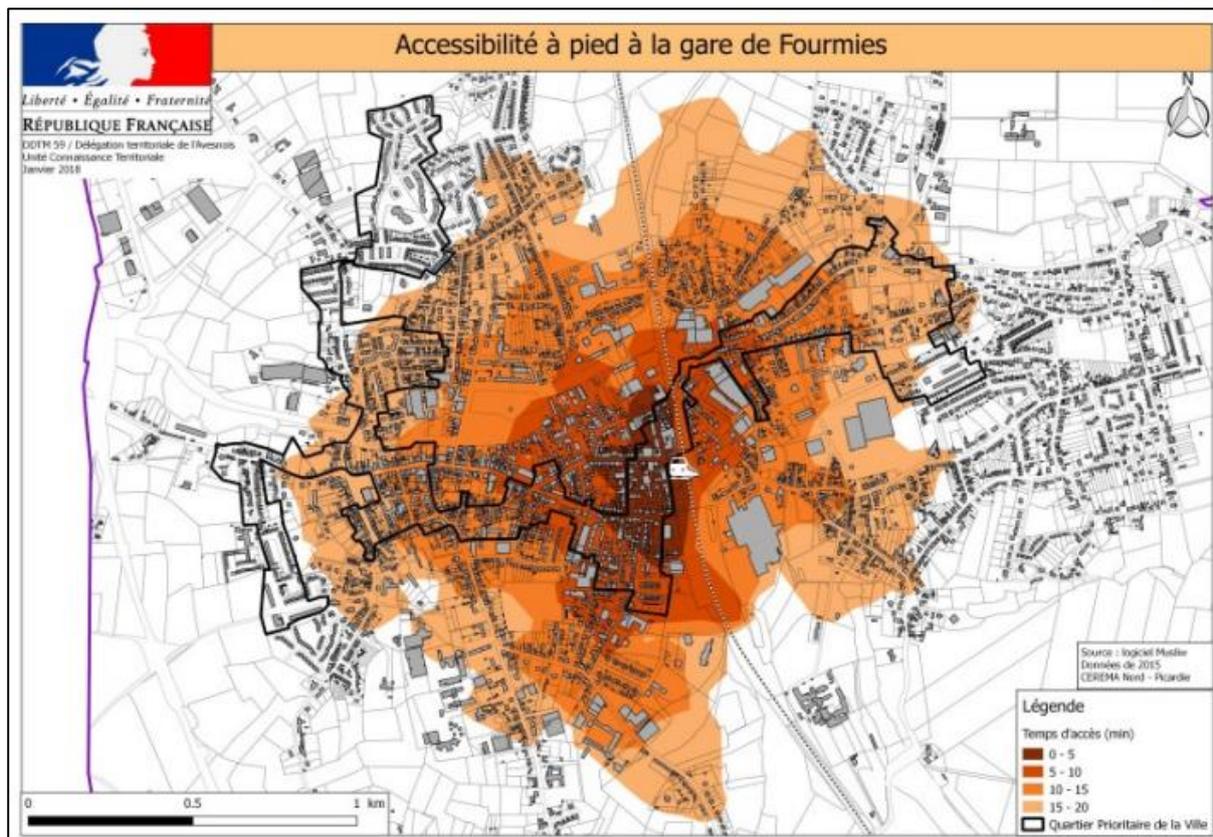


Figure 41 – Accessibilité à pied à la gare de Fourmies  
(Source : Etude Mobilité – DT de l’Avesnois, 2018)

### 3.4.3. GARE D’AVESNES-SUR-HELPE

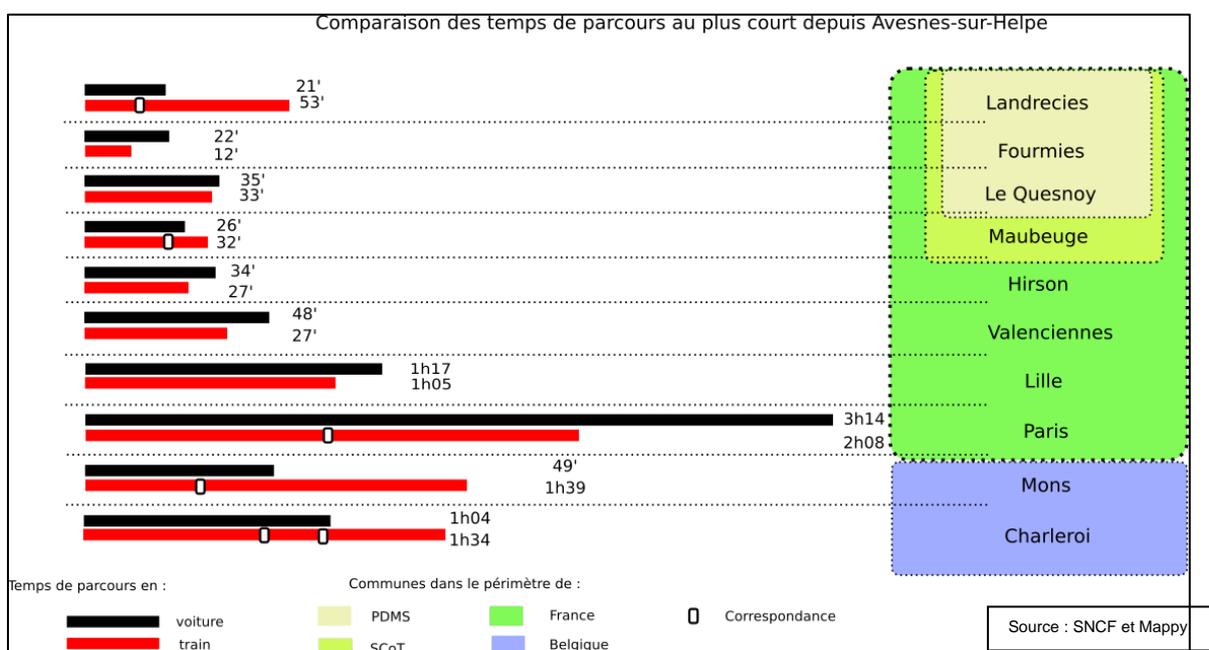


Figure 42 - Comparaisons des temps de parcours depuis Avesnes-sur-Helpe  
(Source : SNCF/MAPPY, 2021)

Gare d'Avesnes		Gare d'Avesnes	
Abonnés travail		Abonnés études	
2018 / Source SNCF		2018	
Commune de résidence	Nb d'abonnés	Commune de résidence	Nb d'abonné
Avesnes	45	Avesnes	59
Communes limitrophes	44	Communes limitrophes	61
Cartignies	6	Étrœungt	13
Sars-Poteries	6	Cartignies	11
Étrœungt	5	Felleries	11
Felleries	5	Solre-le-Château	8
Beugnies	2	Sars-Poteries	7
Boulogne-sur-Helpe	2	Dompierre-sur-Helpe	5
Dompierre-sur-Helpe	2	Grand-Fayt	4
Floyon	2	Larouillies	4
Sains-du-Nord	2	Dimont	3
Beaurieux / Clarifayts / Larouillies / Liessies / Petit-Fayt / Sémries / Solrinnès / Wallers-en- Fagne / Willies	1	Liessies	3
Fourmies	2	Beugnies / Boulogne-sur-Hé	2
Sambre	4	Boulogne-sur-Helpe	2
Hors Sambre-Avesnois	9	Beaurieux / Lez-Fontaine / Marbaix / Petit-Fayt / Prisches / Rainsars / Sémeries / Semousies / Le	1
Total	145	Quesnoy	
		Sambre	3
		Total	213

La gare d'Avesnes-sur-Helpe est située sur l'axe Lille-Hirson et présentent des temps de parcours pertinents sur les villes présentes sur cet axe. Le nombre d'abonnés, aussi bien travail que d'études, montrent une importance majeure des résidents des communes limitrophes, avec un nombre aussi important que dans le cas des résidents d'Avesnes-sur-Helpe même. La connexion CCCA et CCSA est confirmée par des temps de parcours plus pertinents qu'en voiture. En revanche, la connexion avec Maubeuge, du fait de la correspondance, ne permet pas d'assurer une liaison efficace

Les établissements scolaires sont situés à des distances proches des gares mais sur (ou à proximité immédiate) des axes avec des circulations routières importantes et jugés dangereux ou désagréables pour la pratique du vélo. Avec le contournement routier, s'ouvre la possibilité de repenser cette artère centrale sur la commune en l'inscrivant dans une optique d'une répartition des modes plus inclusives.

Parmi les secteurs d'activités d'importances relevés, ceux-ci sont situés : soit en centre-ville, et donc permettent de penser une accessibilité par la gare efficace, soit sur des axes routiers d'importance, comme le centre hospitalier. Les établissements ne présentent pas d'infrastructures afin de parquer un vélo aux abords des établissements.

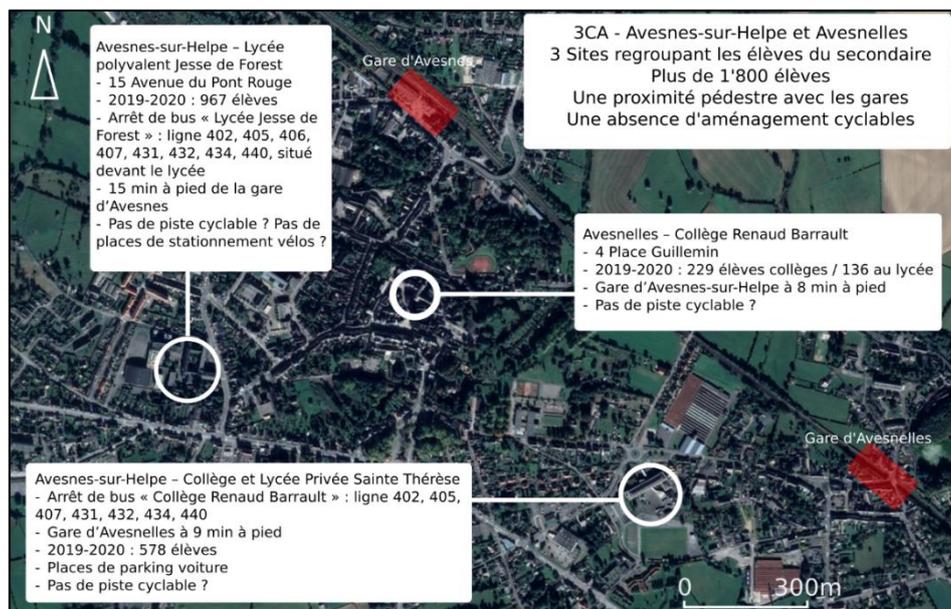


Figure 43 – Principaux établissements scolaire de Avesnes-sur-Helpe (Source : ADUS, 2021)

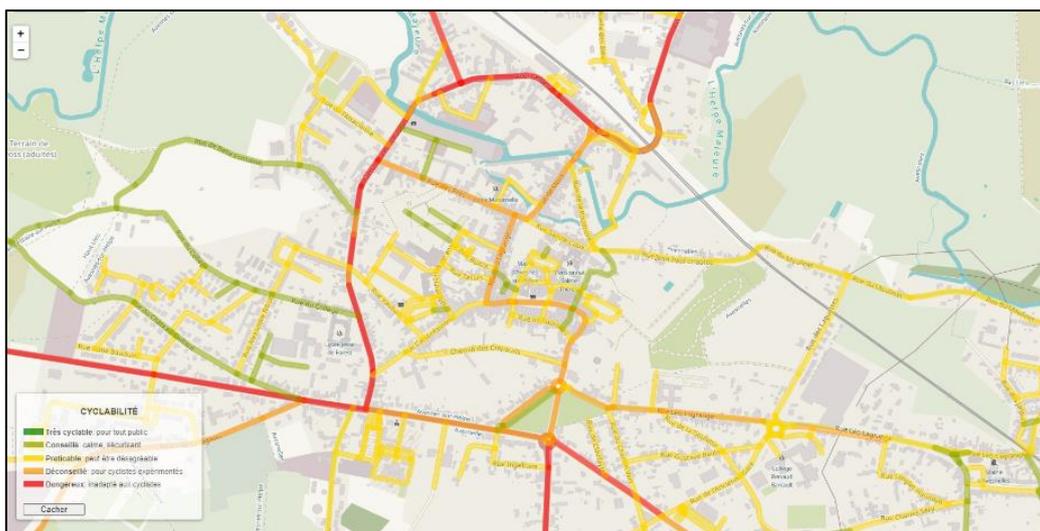


Figure 44 – Cyclabilité de la commune d'Avesnes-sur-Helpe (Source : ADAV, 2021)

Par ailleurs, l'accessibilité à pied de la gare est bonne en tant que piétons malgré la place de la voiture.

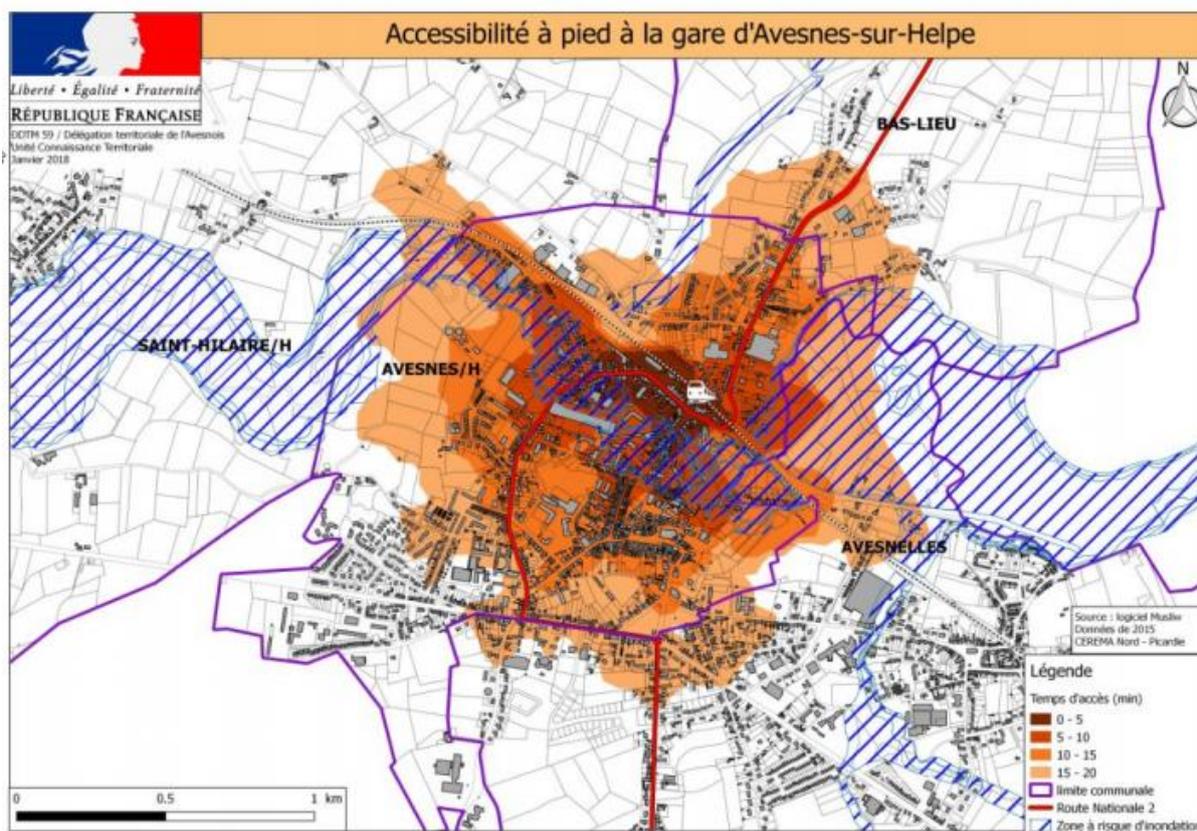


Figure 45 – Accessibilité à pied à la gare d'Avesnes-sur-Helpe  
(Source : Etude Mobilité – DT de l'Avesnois, 2018)

Au-delà de la gare d'Avesnes-sur-Helpe, celle d'Avesnelles, située à proximité immédiate de la gare d'Avesnes, présente une fréquentation en hausse en 2018, mais à un niveau de fréquentation nettement plus faible, étant moins desservie que sa gare voisine.

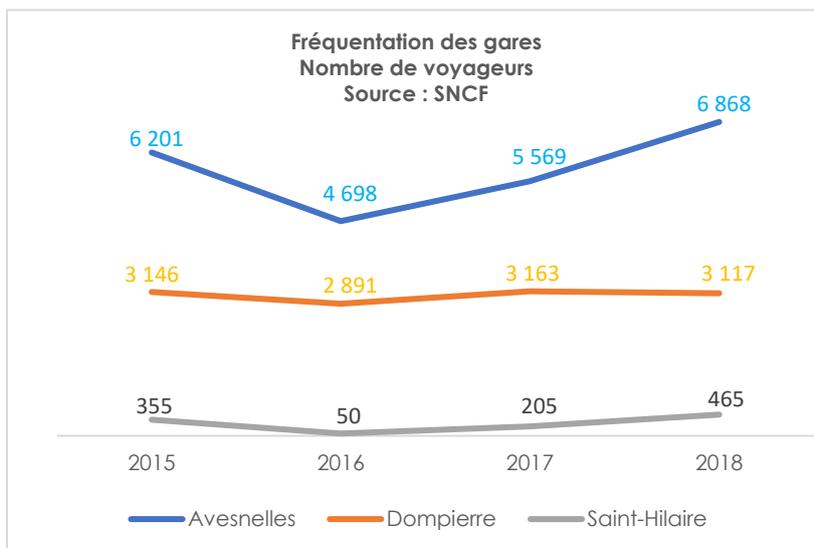


Figure 46 – Fréquentation des gares « secondaires » de la 3CA (Source : SNCF, 2019)

### 3.4.4. GARE DE LANDRECIES

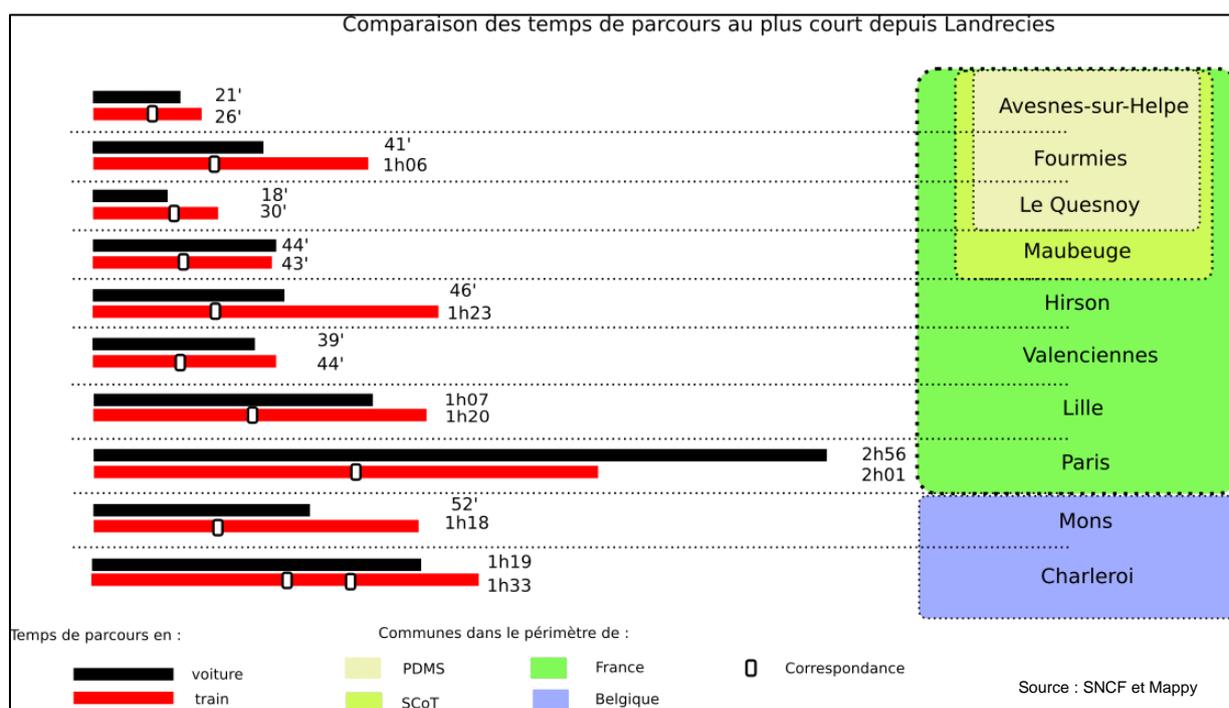


Figure 47 - Comparaisons des temps de parcours depuis Landrecies (Source : SNCF/MAPPY, 2021)

Des principales gares du périmètre du PdMS, la gare de Landrecies présentent les temps de parcours les moins bons avec un recours à la voiture qui se montre plus pertinent que le train dans tous les cas (exception faite de la liaison jusqu'à Paris). Le recours à une correspondance sur chacune des liaisons vient exclure la gare de son caractère prioritaire, devant sans cesse passer par une autre gare afin d'effectuer un trajet qui entrerait pourtant dans un usage quotidien. Déjà faible, sa fréquentation continue de diminuer.

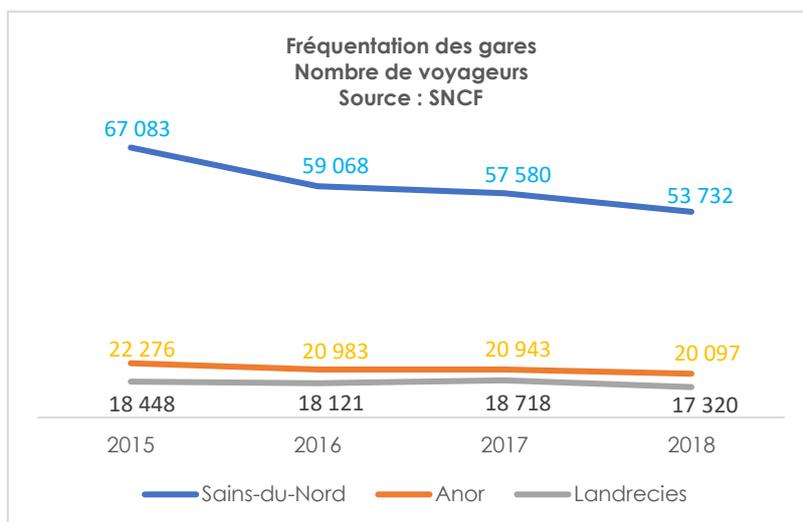


Figure 48 – Fréquentation de la gare de Landrecies (Source : SNCF, 2019)

Les 1'000 élèves situés au Collège et Lycée Duplex font de ces deux établissements un pôle générateur de flux particulièrement conséquents.

Aucune infrastructure cyclable à proximité, et aucun itinéraire sur route en vélo n'apparaît comme permettant une circulation en toute sécurité.

La proximité géographique de la gare n'autorise pas non plus une accessibilité piétonne ou cyclable simple du fait d'absence d'itinéraire clairement définie et de traversées de plusieurs voies jugées désagréables.

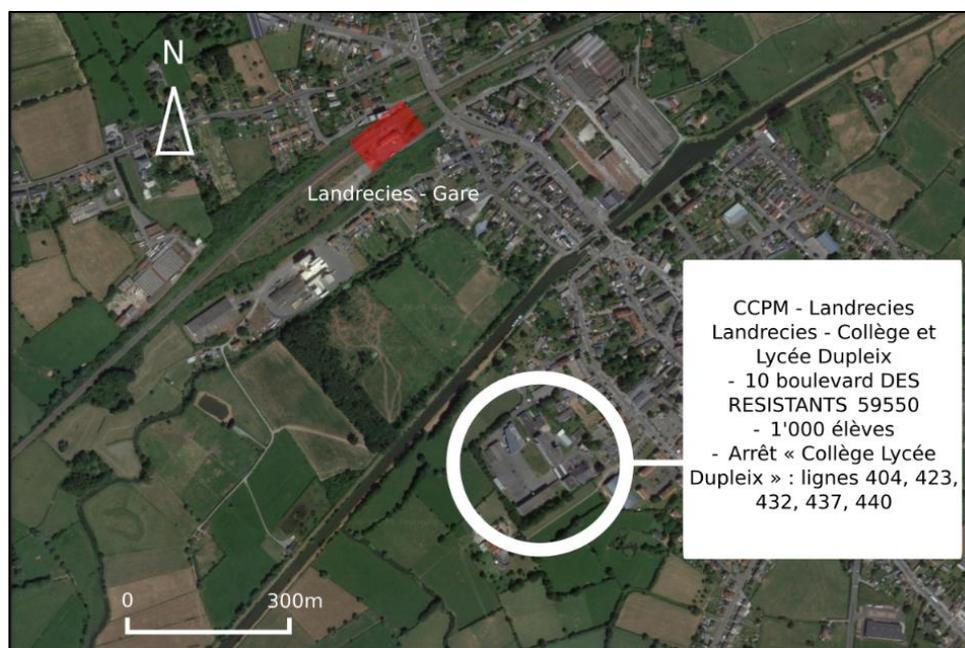


Figure 49 – Principaux établissements scolaire de Landrecies (Source : ADUS, 2021)

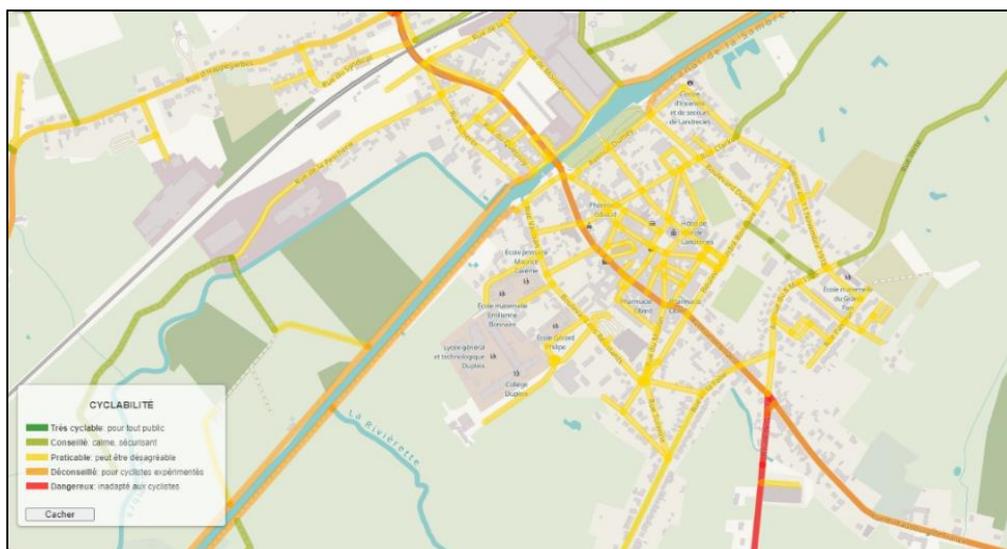


Figure 50 – Cyclabilité de la commune de Landrecies (Source : ADAV, 2021)

### 3.4.5. COMMUNE DE BAVAY

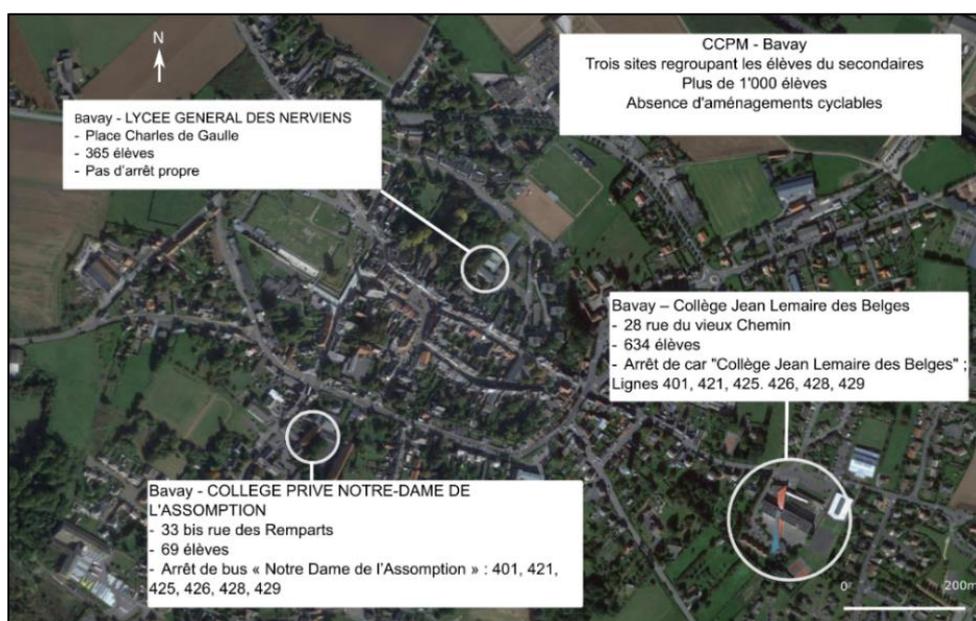


Figure 51 – Principaux établissements scolaire de Bavay (Source : ADUS, 2021)

Sur la commune de Bavay, le constat est le suivant :

- ✚ Ses 3 Etablissements scolaires sont proches du centre-ville.
- ✚ La desserte en bus est particulièrement travaillée, notamment au niveau du Collège Jean Lemaire des Belges qui concentre les 2/3 des élèves, avec une infrastructure de grande capacité.
- ✚ Un itinéraire cyclable en projet qui viendrait combler un manque d'itinéraire clair.



Figure 52 – Desserte en bus du Collège Jean Lemaire des Belges de Bavay  
 (Source : Google Street View, 2021)

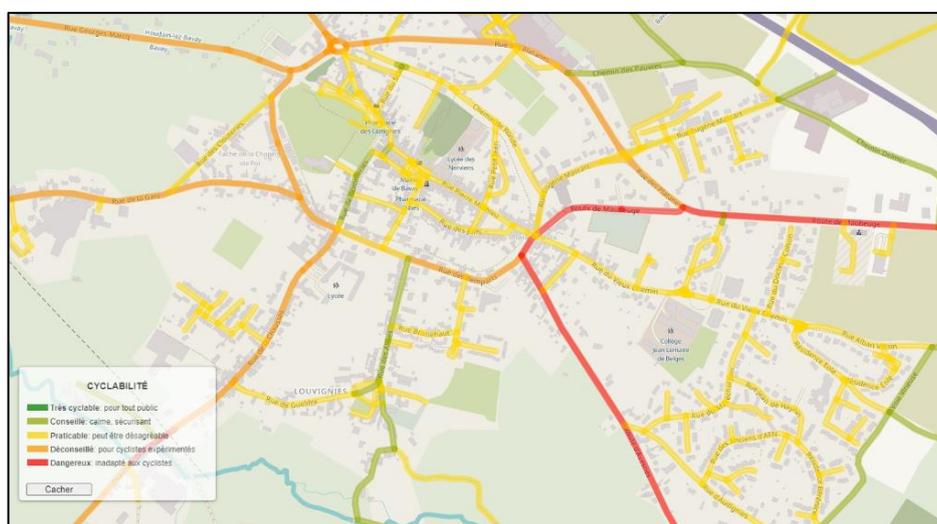


Figure 53 – Cyclabilité de la commune de Bavay (Source : ADAV, 2021)

### 3.4.6. ACCESSIBILITE INTERMODALE DES AUTRES PRINCIPAUX ETABLISSEMENTS SCOLAIRES DU PDES DE L'AVESNOIS

Parmi les établissements sous tutelle du Ministère de l'Education Nationale, quatre autres se situent en dehors des précédentes communes. Leurs effectifs sont d'environ 300 élèves et présents sur les 3 EPCI.



Figure 54 – Autres principaux établissements scolaires du PDMS de l'Avesnois (Source : ADUS, 2021)

Aussi, les établissements scolaires sont globalement situés à proximité des gares ferroviaires et se situent dans des zones accessibles à pied pour la plupart. Les arrêts de bus présents sur le territoire sont souvent directement liés à ces établissements. En revanche, en termes d'accessibilité cyclable et d'équipements sur place, aucun de ces établissements ne proposent de réelles alternatives aux déplacements sur des routes jugées peu agréables à la pratique du vélo, voire dangereuses. La présence quasiment systématique d'une route à côté de la gare et qui est considérée comme une artère centrale vient empêcher une intermodalité efficace avec les vélos.

### 3.5. L'OFFRE DE TRANSPORT EN COMMUN REGULIER : LE RESEAU ARC-EN-CIEL

Le réseau Arc-en-Ciel, périmètre de l'Avesnois, numéro 4, est composé de 33 lignes régulières. Il est lié au réseau Hauts-de-France et la carte Pass-Pass est utilisable sur ce périmètre. Le réseau se concentre principalement sur les dessertes scolaires, avec des arrêts sur les sites de manière quasiment systématique.

D'un point de vue visuel, le site propose un plan difficilement lisible.

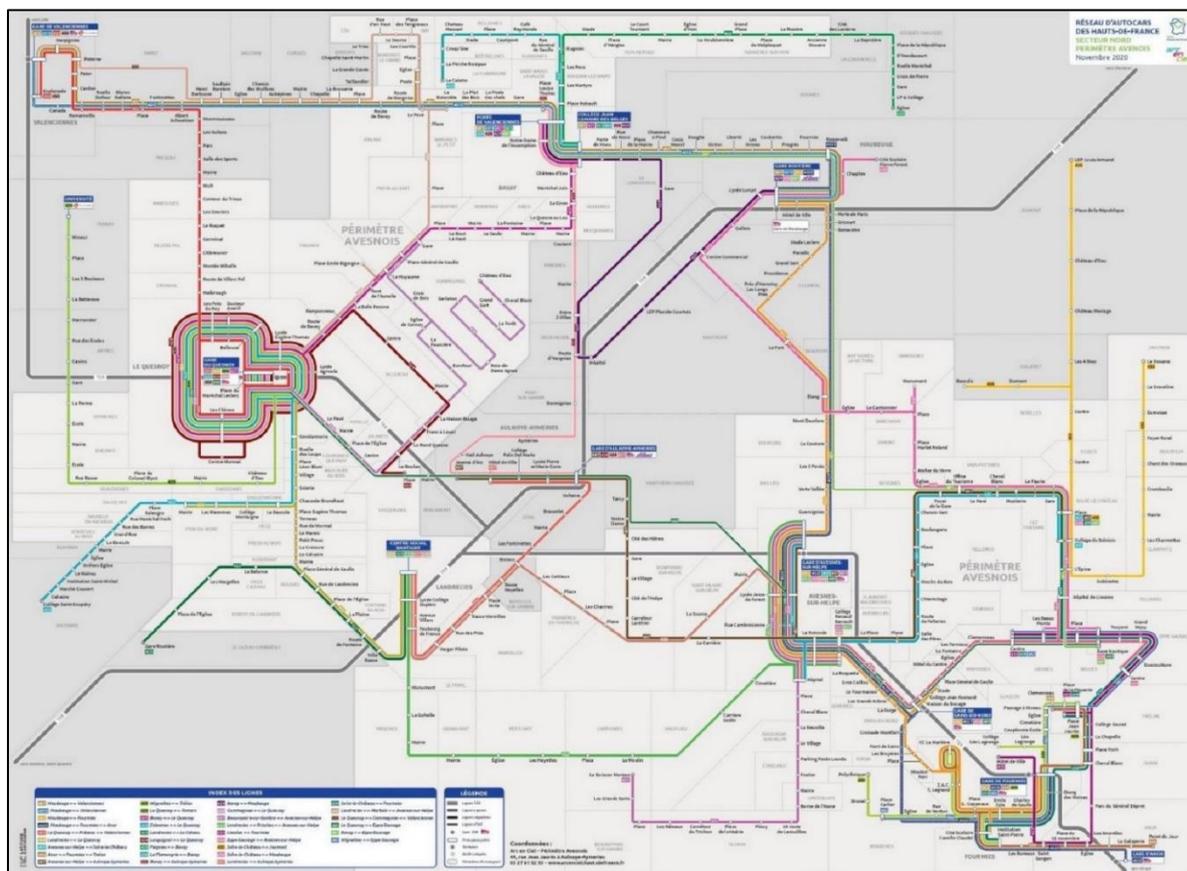


Figure 55 – Le réseau de bus régulier Arc-en-Ciel (Source : Arc-en-Ciel, 2021)

#### 3.5.1. LES DIFFERENTES CATEGORIES DE LIGNES DU RESEAU

En s'appuyant sur les fiches horaires, et plus particulièrement sur les communes desservies hors trajets uniquement scolaires par les dessertes régulières, on obtient les cartes suivantes. Parmi les pôles précédemment définis, Landrecies est le moins bien desservi. Entre la CCSA et la CCPM, seules 2 lignes connectent : la 480 et la 481 ; et entre la CCPM et la 3CA, seules 2 lignes : la 432 et la 480, et sont tournées vers Eppe-Sauvage, à destination touristique.

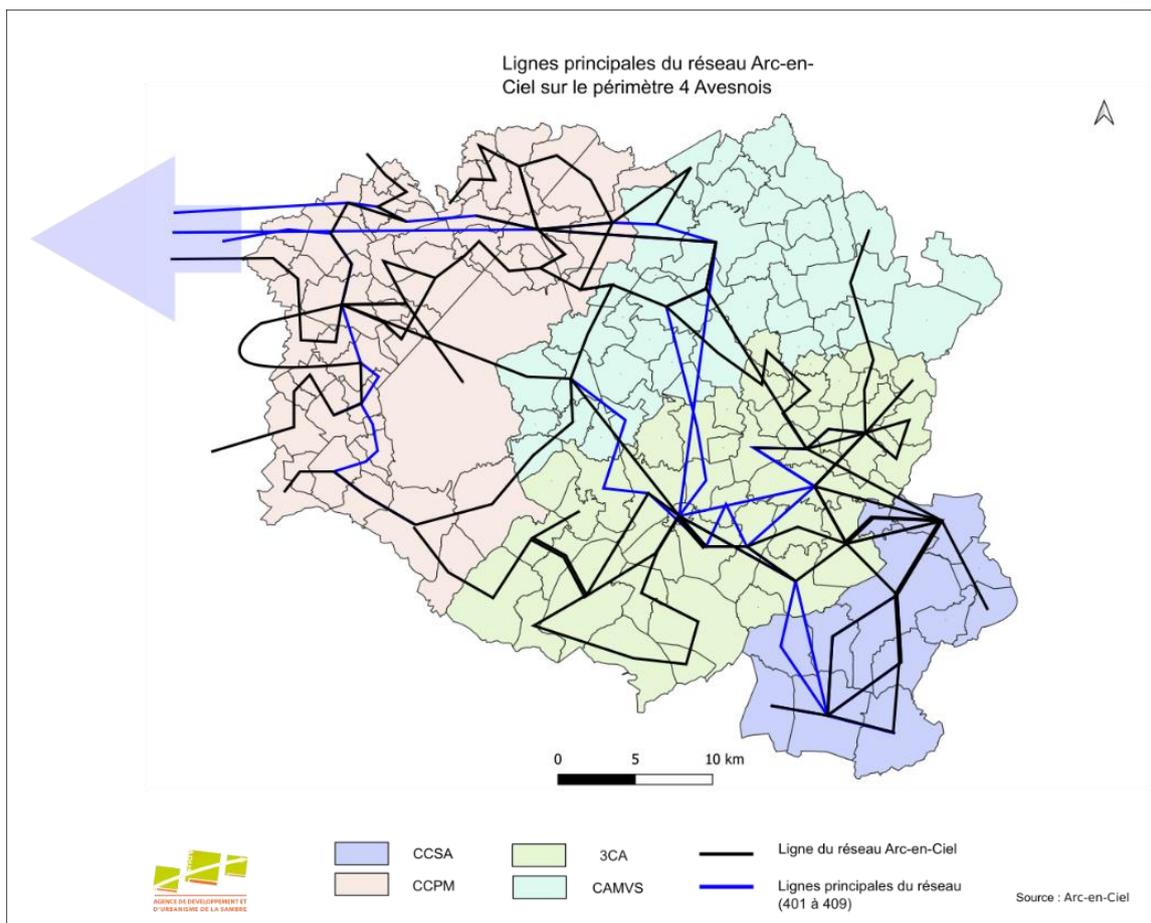


Figure 56 – Lignes principales du réseau Arc-en-Ciel pour l'arrondissement d'Avesnes-sur-Helpe (Source : Arc-en-Ciel, 2021)

En revanche, il existe 6 connexions entre la CCPM et les EPCI avoisinantes à l'Ouest. Au niveau de la CCSA, seule la 406 ne sort pas des limites de l'intercommunalité : toutes les autres lignes sont au moins connectées à la 3CA. Aucune des liaisons n'est dirigée vers la Belgique ou ne forme de connexion avec l'Aisne. Le réseau est particulièrement étoilé dans la 3CA au niveau d'Avesnes-sur-Helpe qui concentre les principales lignes. Seules les lignes 407, 428, 437 et 480 connectent à Aulnoye-Aymeries, principal nœud ferroviaire du territoire et croisement des deux axes ferroviaires.

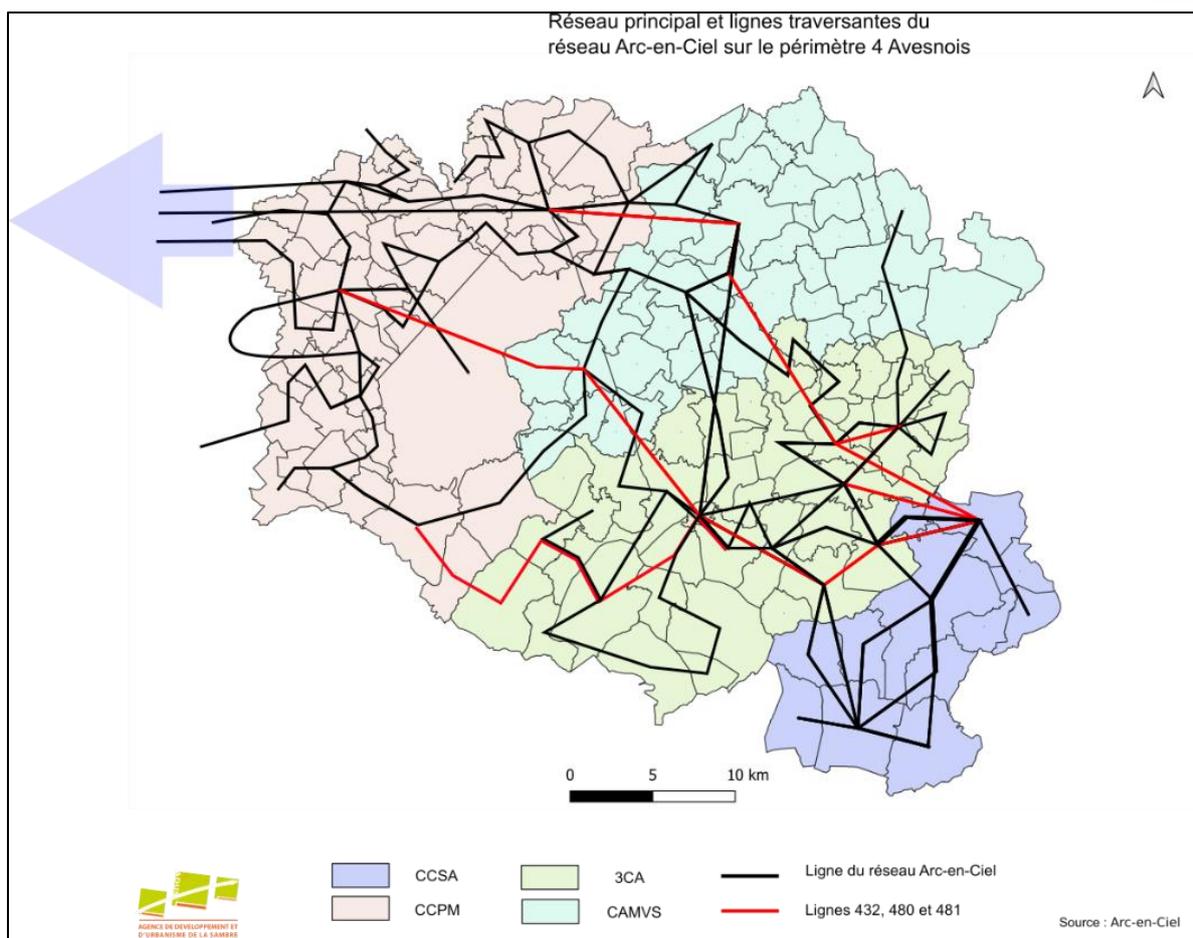


Figure 57 – Lignes principales et traversantes du réseau Arc-en-Ciel pour l'arrondissement d'Avesnes-sur-Helpe (Source : Arc-en-Ciel, 2021)

Le réseau est en adéquation avec les situations de chacun des EPCI (tourné vers l'Ouest pour la CCPM, centralisé au niveau d'Avesnes-sur-Helpe pour la 3CA, et des lignes connectées au territoire voisin pour la CCSA). Il semble en revanche manquer une véritable unité du territoire autour de ce réseau, avec un manque de connexion entre les EPCI, et une absence de politique commune pour pleinement renforcer les déplacements internes. Les déplacements entre EPCI sont donc plus difficiles. Le réseau complète bien l'offre ferroviaire localement, mais pas à une échelle inter-EPCI.

### 3.5.2. UN RESEAU DE BUS QUI PRESENTE DES DIFFERENCES MAJEURES DANS LE RAPPORT LIGNES-ARRÊTS

La partie Est du territoire se montre nettement mieux couverte que la partie Ouest, avec notamment le fait que la dimension scolaire joue un rôle nettement moins importante

**Des disparités importantes existent entre le nombre d'arrêts et le nombre de lignes au niveau de certaines communes notamment centrales sont à noter.** Dans le cas de Fourmies par exemple, le nombre d'arrêts nettement supérieurs à celui d'Avesnes-sur-Helpe implique une moins grande concentration des lignes. Dans le cas d'Étrœungt, le nombre d'arrêts paraît démesuré en comparaison du nombre de lignes sur le territoire. Landrecies apparaît moins bien desservie que les autres pôles, ce qui s'ajoute à une desserte ferroviaire faible.

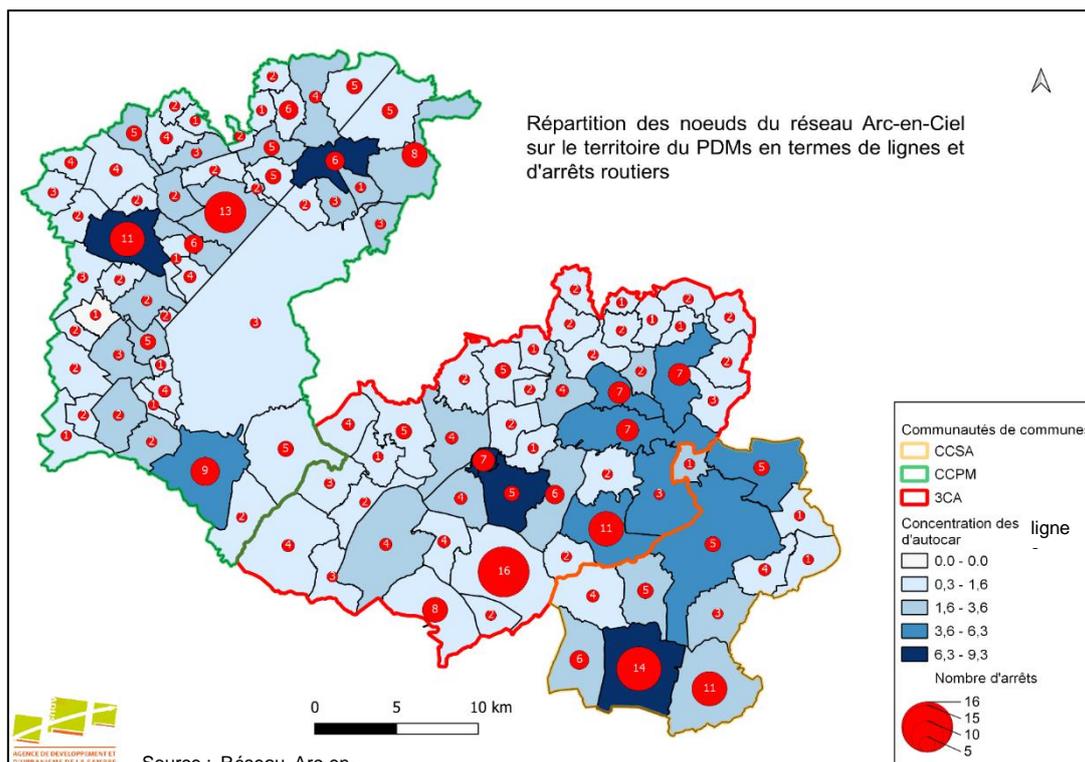


Figure 58 – Répartition des nœuds du réseau Arc-en-Ciel sur le territoire du PDMS de l’Avesnois, en termes de lignes et d’arrêts routiers (Source : Arc-en-Ciel, 2021)

(N.B. : Concernant les lignes scolaires, étant donné que celles-ci sont retirées une partie de l’année, qu’elles suivent des parcours et ont des horaires particuliers, il leur a été attribué une note arbitraire de 0,3 là où les liaisons régulières ont une note de 1. De plus, il peut apparaître psychologiquement plus difficile, en tant qu’adulte, de monter dans un car de cette catégorie).

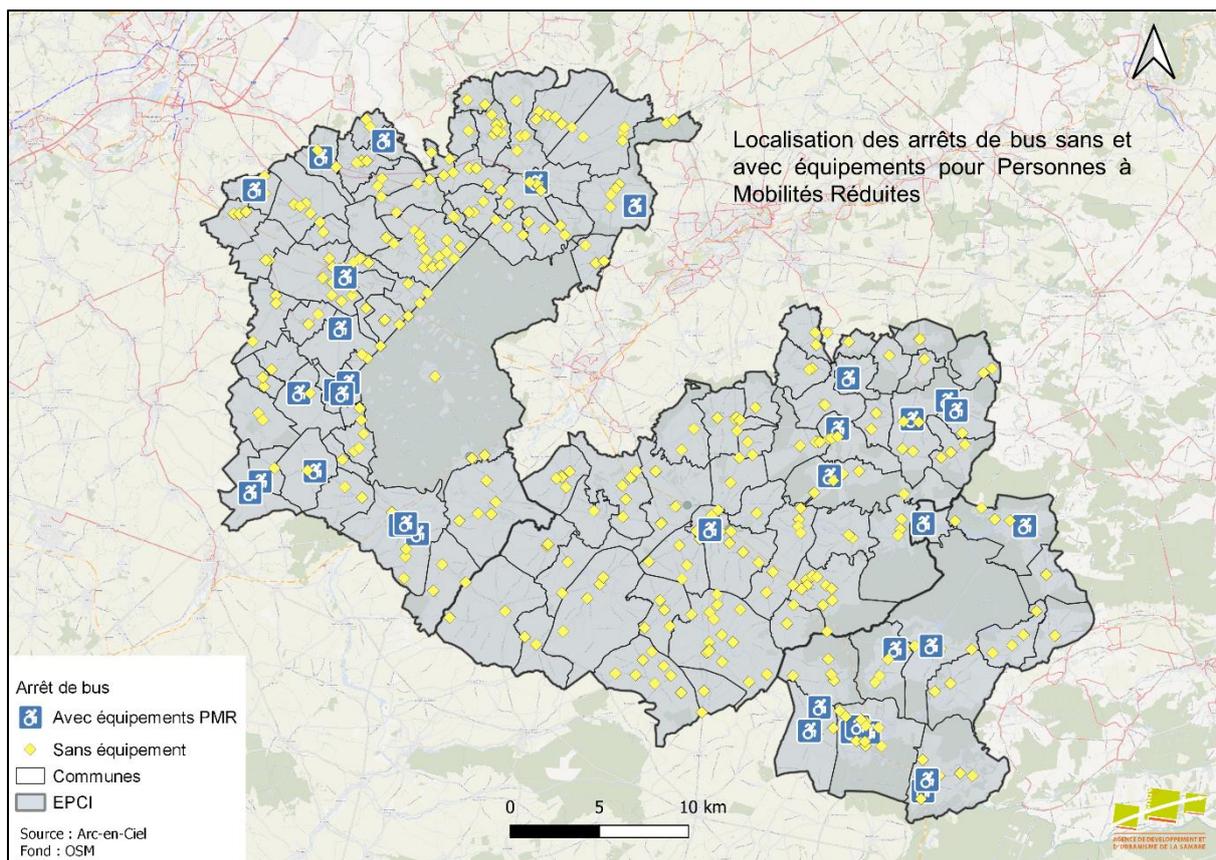


Figure 59 – Localisation des arrêts de bus équipés ou non pour les PMR (Source : Arc-en-Ciel, 2021)

410 arrêts de bus sont répartis sur le territoire, pour 34 seulement possédant des équipements PMR.

-  Les gares sont équipées pour les PMR
-  Un taux relativement faible d'équipements PMR en comparaison du nombre d'arrêts
-  Une absence d'équipements au Sud de la 3CA

Les réseaux de TC doivent permettre aux personnes en situation d'handicap de se déplacer sur le territoire. Les offres financières que proposent la Région via ce réseau (voir Pass-Pass) rendent possibles ces déplacements. En revanche, les points de montées-descentes qui permettent à ces mêmes personnes d'emprunter ce réseau sont encore trop peu nombreux pour permettre une vraie mobilité solidaire.

### 3.6. APPRECIATIONS QUALITATIVES DES MODES « FERRE ET BUS »

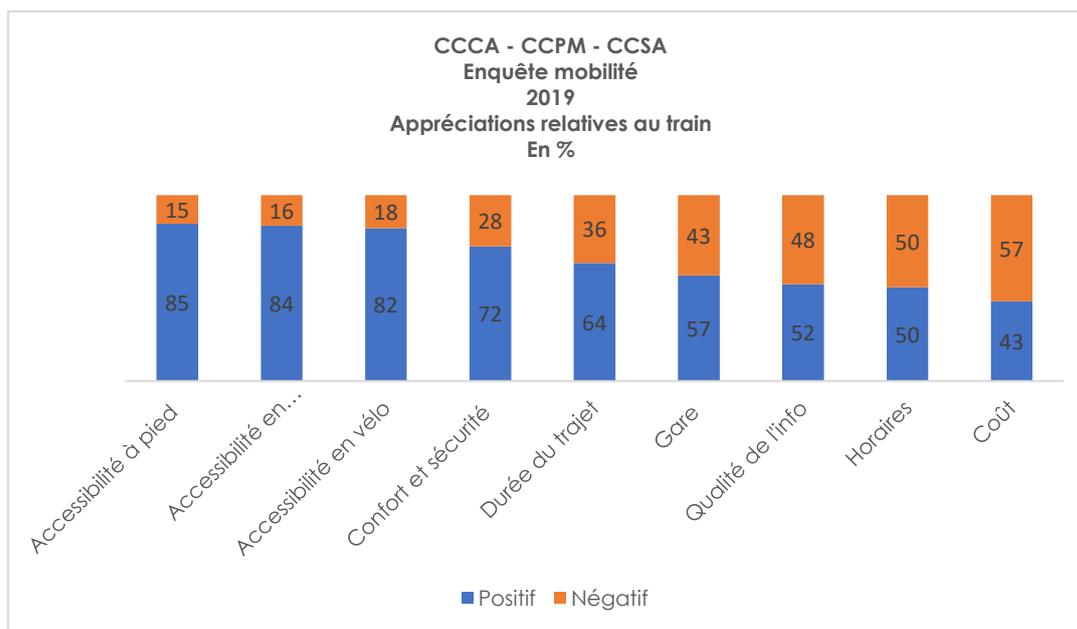


Figure 60 – Appréciations relatives au train par les usagers (Source : Enquête Mobilité ADUS, 2019)

L'accessibilité aux gares est vue positivement, quel que soit le mode de déplacement. On relève par contre une proportion non négligeable d'habitants qui ne sont pas convaincus par le train en termes de confort ou sécurité.

**Le déficit d'image s'accroît pour la durée des trajets et plus encore en ce qui concerne l'image des gares (sécurité, places assises ...) et l'information.** Les taux de jugement négatif les plus élevés concernant des critères fondamentaux : les horaires et le prix. Pour ce dernier sujet on constate de surcroît qu'une majorité d'habitants porte un regard défavorable.

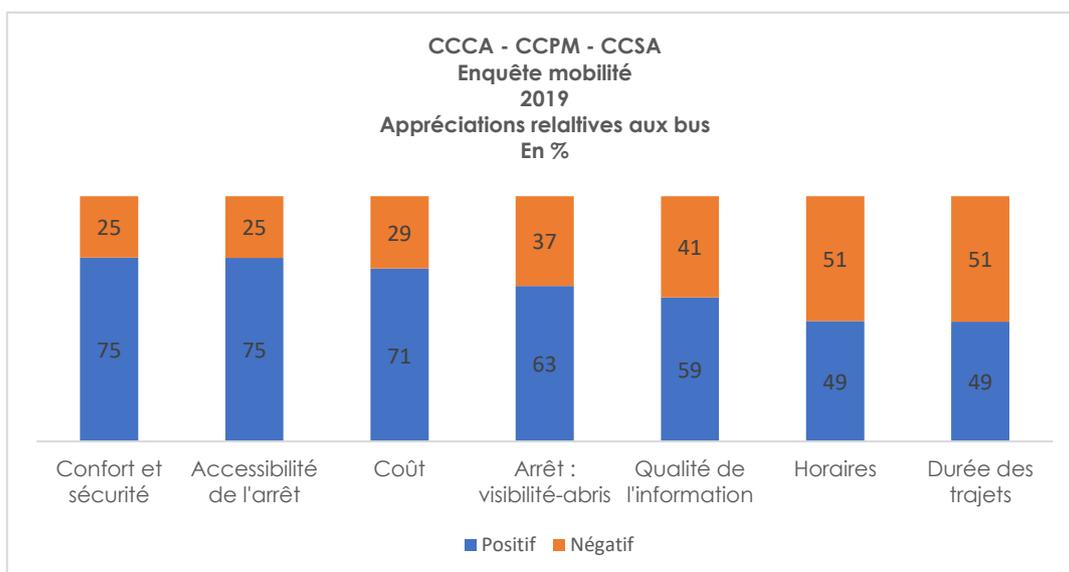


Figure 61 – Appréciations relatives au bus par les usagers (Source : Enquête Mobilité ADUS, 2019)

L'image des bus apparaît encore plus négative que celles des trains. Quel que soit le critère examiné, on relève une proportion importante de personnes prononçant un jugement négatif.

**Les critères qui influencent le plus la fréquentation, horaires et durée des trajets, subissent les taux de réponses négatives les plus élevés.**

**Un effort autour sur l'image de ces modes est à réaliser en termes également de communication. La clarté de l'information, de l'utilisation, de la présentation est un enjeu majeur afin de permettre un usage plus conséquent de ces modes. Une définition précise de leur usage dans un système de déplacements cohérent est à considérer.**

### 3.7. LES FLUX TRANSFRONTALIERS

Les données portant sur l'année 2016, cette situation est antérieure à la remise en service des liaisons ferroviaires transfrontalières, mais la nécessité de changements et la durée de ceux-ci réduisent considérablement l'attractivité de l'offre ferroviaire.

On notait, en 2016 pour les déplacements vers la Belgique, que 98% des déplacements s'effectuaient en voiture.

La mise en place de liaisons réduisant les temps de changement pourrait rendre le train compétitif pour certaines destinations.

**L'interopérabilité entre la France et la Belgique est défailante voire quasiment inexistante** : les trajets vers Paris, avec un plus grand nombre de kilomètres, sont réalisés plus rapidement en trains, mais la distance kilométrique avec les villes Belges ne permet pas d'aboutir au même résultat. Il existe un vrai manque de connexion entre réseaux. Depuis les gares du périmètre du PdMS, le nombre de possibilités en train est trop faible, avec des horaires inopérants et des correspondances importantes.

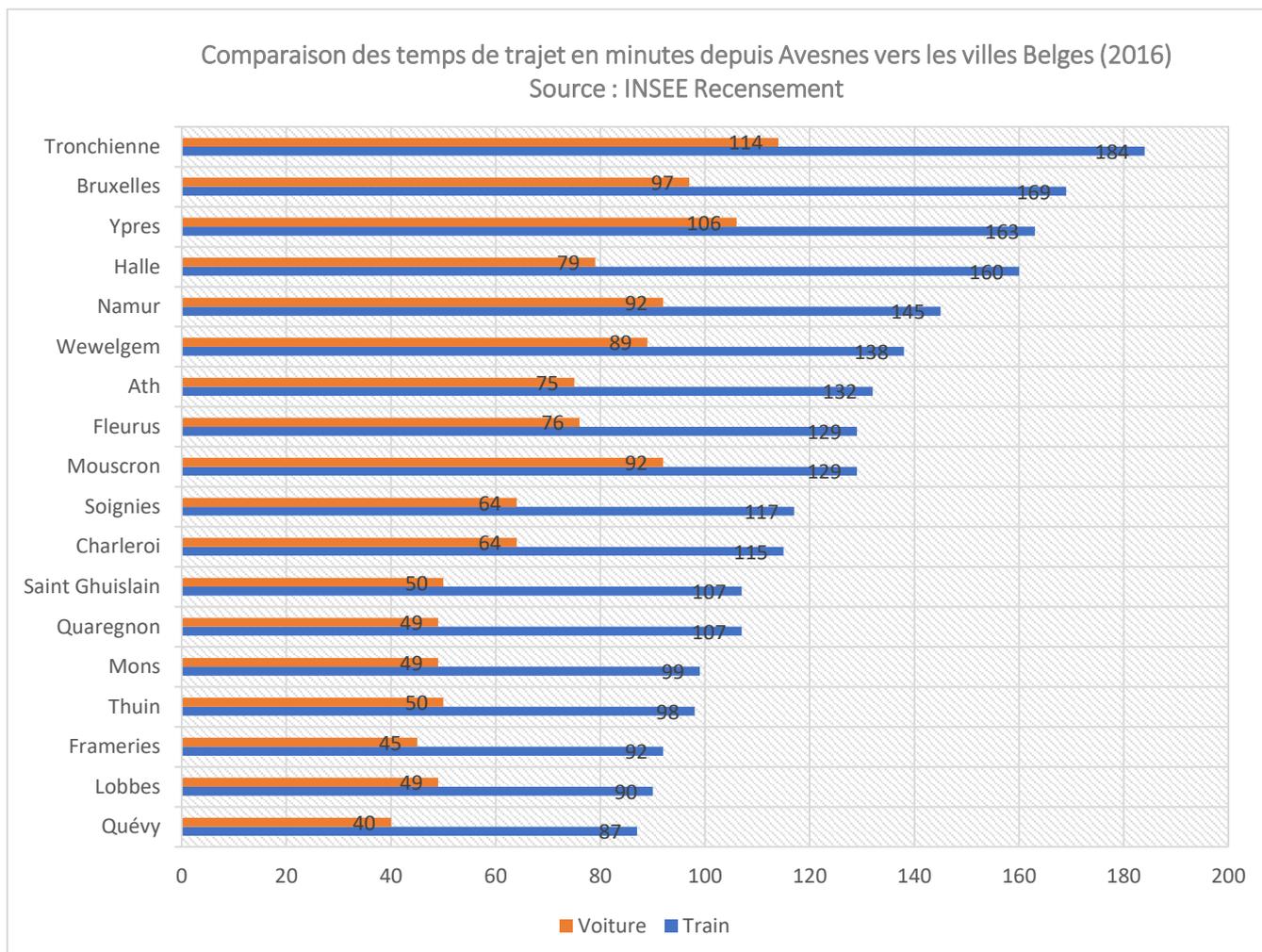


Figure 62 – Comparaison des temps de trajets (voiture/train) vers communes belges  
(Source : INSEE, 2021)

### 3.8. LES DEPLACEMENTS VERS L'ÎLE DE FRANCE ET LILLE

Dans le cas des déplacements vers l'île de France, les temps de parcours en train sont bien plus intéressants qu'en voiture. En effet, les tarifications sont également moins lourdes qu'en voiture, notamment en raison de l'usage de l'autoroute. La compétitivité du train est ici accentuée par les risques d'embouteillage et d'accidents auxquels se soumet l'automobiliste.

Les déplacements domicile travail vers l'île de France sont pourtant essentiellement effectués en voiture, jusqu'à 75% et 67% (respectivement 249 et 164 personnes, données SNCF de 2016) dans le cas des communes desservies par le métro ou le tramway. Un déplacement vers l'île de France va s'apprécier différemment suivant que l'on doit se rendre vers Paris ou une autre commune et, pour ces dernières, suivant qu'elles sont reliées ou pas à Paris par le RER, le métro ou le tramway.

Si on exclut les villes d'Ile de France ne bénéficiant pas de ces types de transport collectif, fort logiquement, la part des voyages effectués en voiture régresse, mais reste néanmoins nettement majoritaire. **La dégradation continue de la liaison ferroviaire entre cette région et la Sambre-Avesnois a certainement contribué à cette situation. Ce sont ajoutés les nombreux incidents qui se sont produits sur cet axe ferroviaire. Néanmoins, la marge de progression du train est incontestable. De plus, un report de la voiture vers le train, couplé à une amélioration de la liaison transfrontalière et par conséquent un apport de clientèle belge, ouvrirait la porte à un retour à une meilleure desserte.**

Dans le cas de l'agglomération lilloise, la voiture l'emporte nettement sur le train, même en se focalisant sur les communes de l'agglomération desservies par le métro ou le tramway : 68% des déplacements sont réalisés en voiture, soit 592 allers-retours. Si on se limite aux déplacements vers Lille, la voiture voit son taux d'utilisation diminuer, mais elle reste néanmoins le mode de déplacement dominant, avec 59% des déplacements, soit 331 allers-retours. Si le train apparaît relativement compétitif par rapport la voiture en temps de trajets (en raison des ralentissements, bouchons etc. au niveau de la MEL... voir annexe), sa plus faible utilisation s'explique par un faible nombre d'horaires et des incidents réguliers sur la ligne. **On relève donc une marge de progression pour le train concernant les flux vers l'agglomération lilloise.**

## 4. PARTS DES MOYENS DE DEPLACEMENTS DANS UNE OPTIQUE DE TRANSITION ENERGETIQUE ET ECOLOGIQUE

### 4.1. LE VELO DANS UNE OPTIQUE DE DEPLACEMENTS « TOURISTIQUES ET DE LOISIRS », POUR L'INSTANT

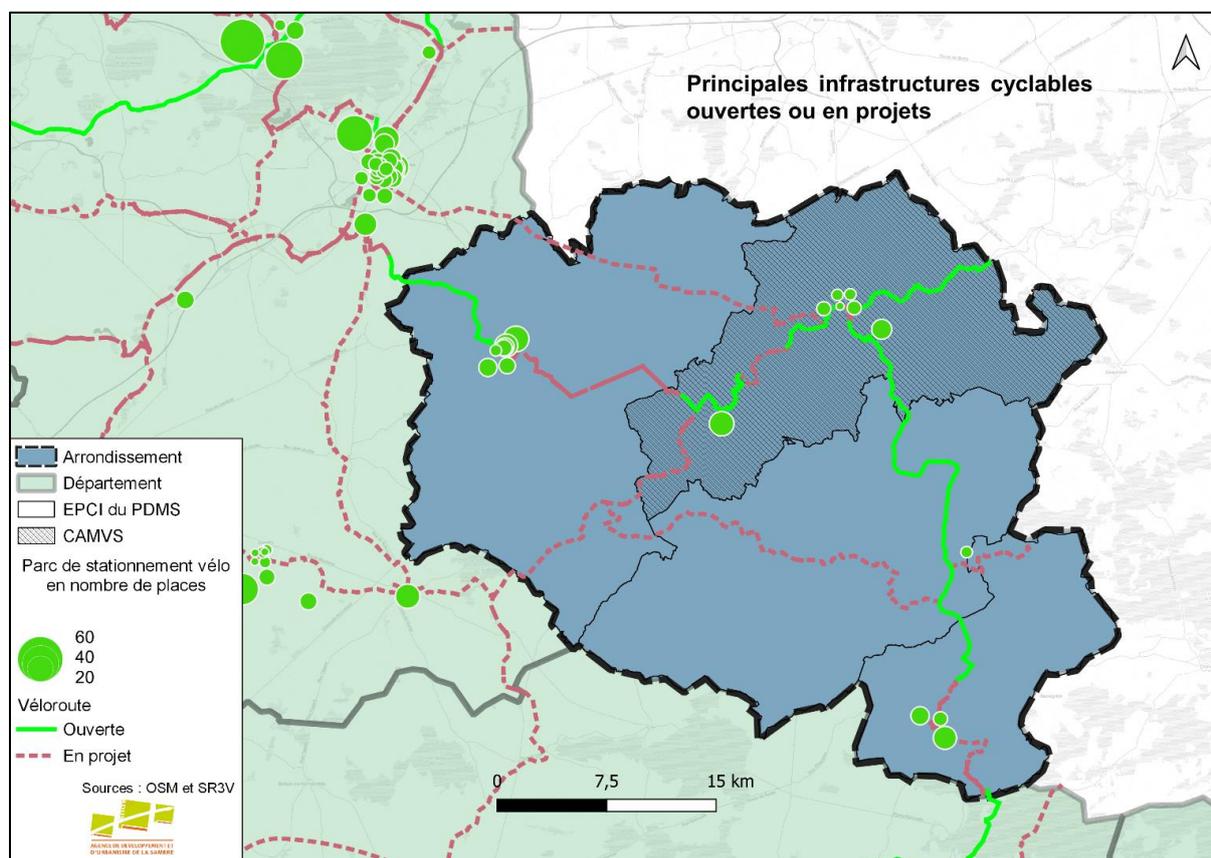


Figure 63 – Principales infrastructures cyclables ouvertes ou en projets en Sambre-Avesnois  
(Source : OSM et SR3V, 2021)

Parcs de stationnement vélo Source : OSM 2021		
Communes	Type de stationnement	Capacités
Fourmies	Arceaux	6
Fourmies	Arceaux	10
Fourmies	Abri vélo sécurisé	16
Le Quesnoy	Abri vélo sécurisé	20
Le Quesnoy	Arceaux	10
Le Quesnoy	Arceaux	16
Le Quesnoy	Arceaux	4
Le Quesnoy	Arceaux	8
Le Quesnoy	Arceaux	10
Le Quesnoy	Arceaux	8
Liessies	Arceaux	4

Le territoire est traversé par l'Eurovélo 3 Scandibérique qui effectue pour le moment un passage en Belgique entre Glageon et Hirson ; la V31 qui traverse la forêt du Pays de Mormal. La ville de Fourmies est pour l'instant encore contournée, malgré la présence de plusieurs établissements scolaires d'importance et d'être la ville centre de la CCSA.

- ✚ En termes de stationnement, on compte 112 places recensées sur le territoire : sans compter le stationnement sauvage, dans les entreprises ou les logements. Aucune n'est présente à Avesnes, réduisant la part possible des déplacements bus-vélo.
- ✚ Aucune véloroute ne passe actuellement par Avesnes-sur-Helpe, et on ne relève aucune connexion directe entre la CCSA et la CCPM.
- ✚ Les principaux pôles ne sont pas encore reliés, les déplacements domicile-travail via vélo électrique pour le moment sont non réalisables en toute sécurité.

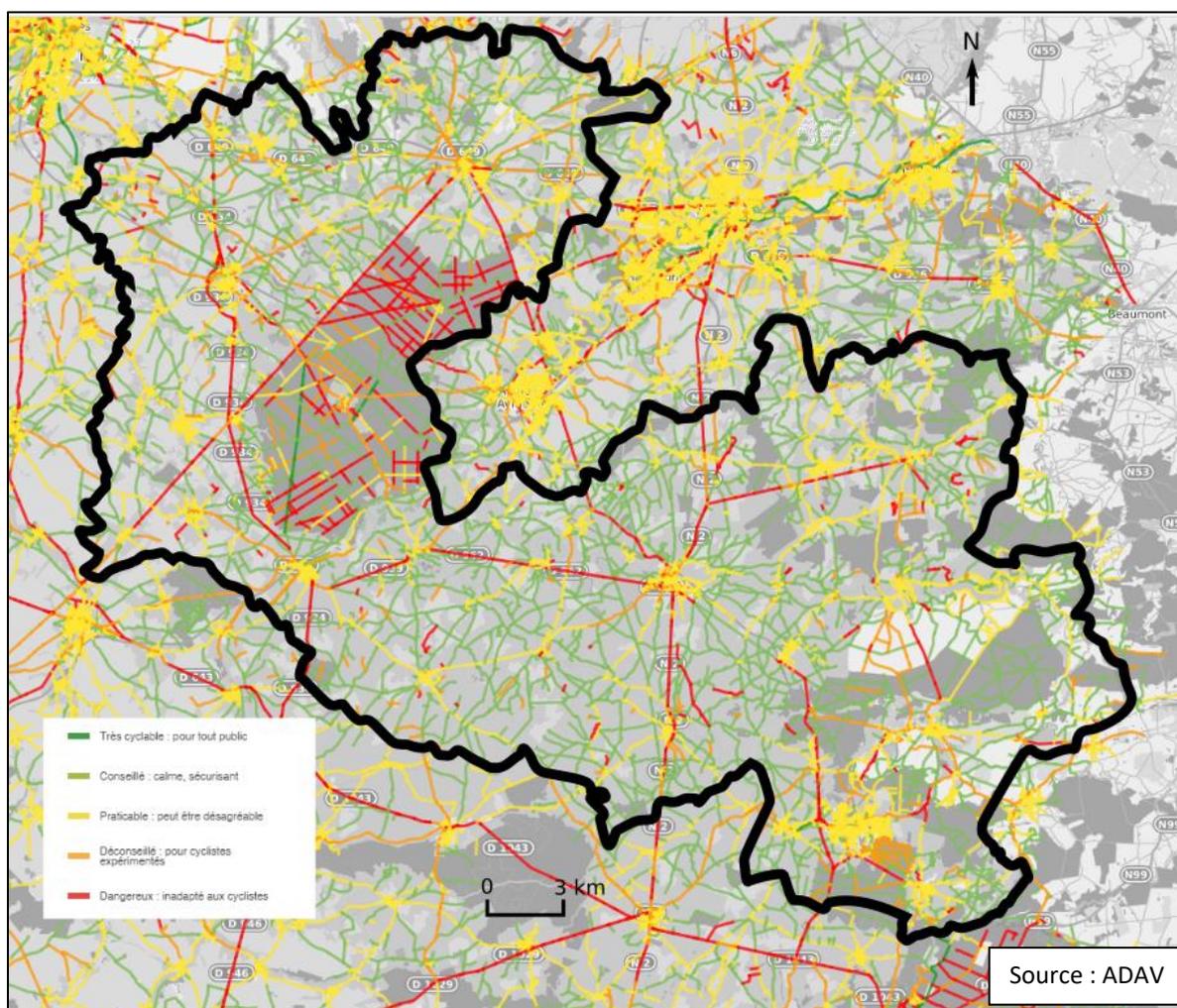


Figure 64 – Cyclabilité du territoire Sambre-Avesnois  
(Source : ADAV, 2021)

La région Hauts-de-France bénéficie de la couverture de l'Association Droit Au Vélo (ADAV), association dont une des antennes se trouve à Fourmies, et qui a mis au point une carte de cyclabilité ainsi que des informations à plusieurs échelles dont nous nous servons ici.

**L'ensemble du territoire paraît à première vue permettre les déplacements en vélo. Cette situation est toutefois contrebalancée à deux niveaux : à l'approche des villes et en raison des effets de coupures produits par le réseau routier structurant. De même, il n'existe pas d'itinéraire particulier clairement visible. Les principales destinations sont aussi les principaux points noirs sur le territoire.**

Parmi les éléments notables, il est à noter :

- ✚ Des aides à l'achat d'un vélo sont disponibles sur plusieurs communes (voir Annexe)
- ✚ Un atelier d'aide à la réparation situé au niveau de Fourmies.
- ✚ Des loueurs de vélo situés sur : Bavay (Cycles Michel Mtonvelo), l'office du tourisme à Le Quesnoy, Location de vélo : Entreprise Régis Destoop à Landrecies, Station Touristique du Val Joly - Location vélos, Maison de la mobilité de Fourmies, Base de loisirs des Etangs des Moines - Location de vélos à Fourmies

#### 4.2. L'APPRECIATION DU MODE 2RM ET DES MODES ACTIFS

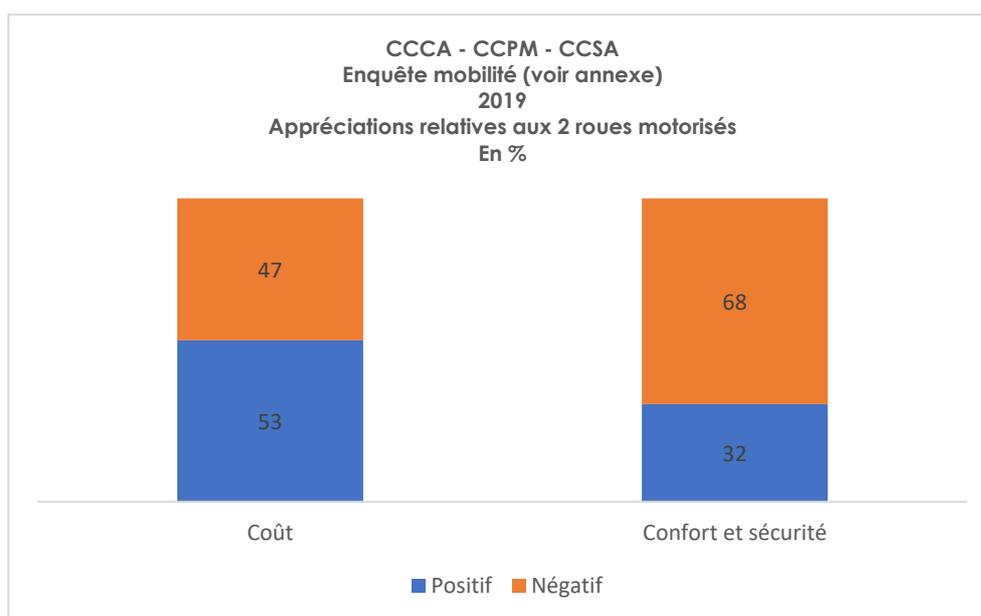


Figure 65 – Appréciation relatives aux deux roues motorisées  
(Source : Enquête mobilité de l'ADUS, 2019)

Les véhicules deux roues motorisés sont jugés coûteux par près de la moitié de la population enquêtée. Une grande majorité des habitants pense que ce mode de déplacement est inconfortable et insécurisant. Par exemple, depuis Sains-du-Nord et en direction d'Avesnes, la mise en place d'une piste cyclable permet aux cyclistes de rouler sur cet axe pourtant fréquenté. En revanche, cette piste ne va pas jusqu'à son terme et marque les problématiques de coordination entre différents acteurs. L'absence d'itinéraire complet et systématique est par ailleurs régulièrement relevée.

Le fait que le vélo appelle un effort physique est, le plus souvent, vu positivement. On peut donc penser que la population pense d'abord à l'intérêt de ce mode de déplacement pour la santé. **L'image du vélo apparaît donc en tant que telle bonne, mais l'environnement dans lequel le pratiquer non.**

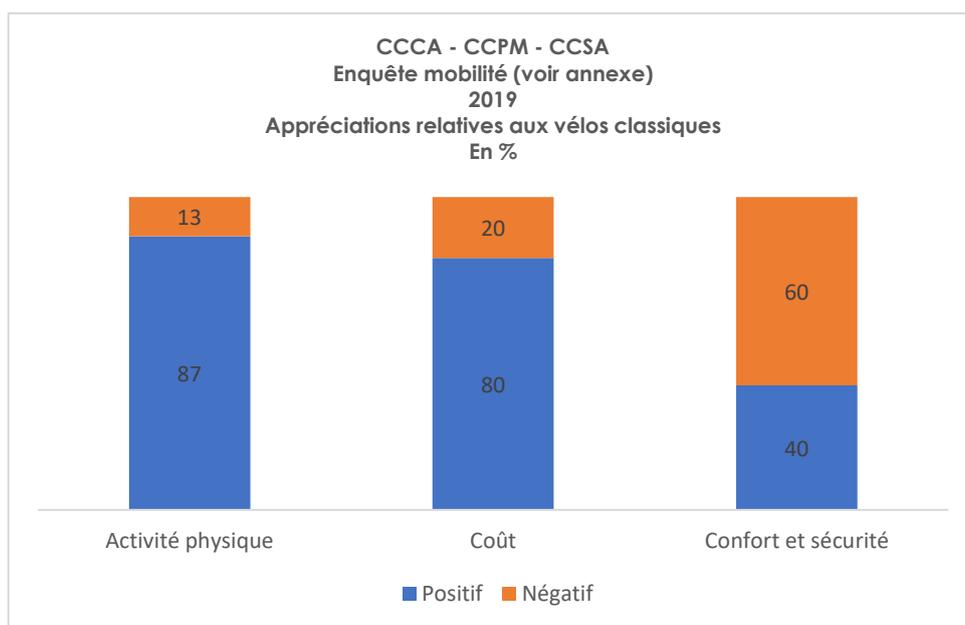


Figure 66 – Appréciation relatives aux vélos classique (Source : Enquête mobilité de l'ADUS, 2019)

On peut noter que malgré les avantages financiers que procure le vélo, un nombre non négligeable de personnes juge ce mode de transport onéreux, ce qui peut être relié à des situations de précarité susceptibles de faire obstacle à l'acquisition de ce véhicule. La vision de ce mode déplacement est très souvent négative concernant le confort et sécurité.

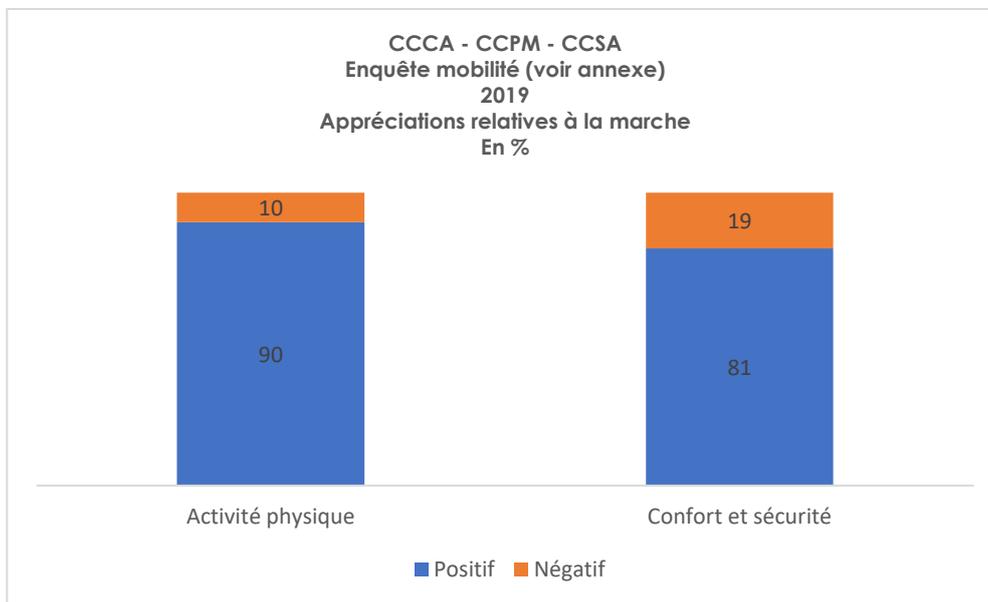


Figure 67 – Appréciation relatives à la pratique de la marche (Source : Enquête mobilité de l'ADUS, 2019)

Plus encore que pour le vélo, les apports de la marche sur la santé sont appréciés.

Une grande majorité de personnes juge ce mode déplacement confortable et sécurisant, mais on relève quand même 1/5<sup>ème</sup> de personnes ne partageant pas cette vision.

**L'importance du stationnement sur les trottoirs est à noter concernant les déplacements piétons et parfois cyclables, obligeant les écarts de déplacements, parfois sur route, rendant par la même occasion ces déplacements plus difficiles, voire dangereux. La place conséquente de la marche sur le territoire pour les déplacements est la deuxième après la voiture : sa pratique est pourtant rendue difficile de fait, avec les obstacles posés par les véhicules.**

#### 4.3. PART MODALE DANS LES DEPLACEMENTS DE PROXIMITE

La majorité des personnes travaillant dans leur commune de résidence ou une commune limitrophe sont suffisamment proches de leur lieu de travail pour s'y rendre à pied ou en vélo. La réalité est ici tout autre, la voiture est largement majoritaire. La marche atteint une part modale significative, en revanche les véhicules 2 roues sont très peu usités, ce qui signifie une absence presque totale du vélo. Même pour les déplacements domicile-travail internes aux communes, la voiture domine. La part de la marche à pied progresse logiquement, en revanche le vélo reste visiblement marginalisé. Différentes aides en faveur de la mobilité cyclables ont été mises en place, notamment au niveau de la CCSA.

**L'examen des flux de proximité fait apparaître une marge de progression évidente et importante pour le vélo.**

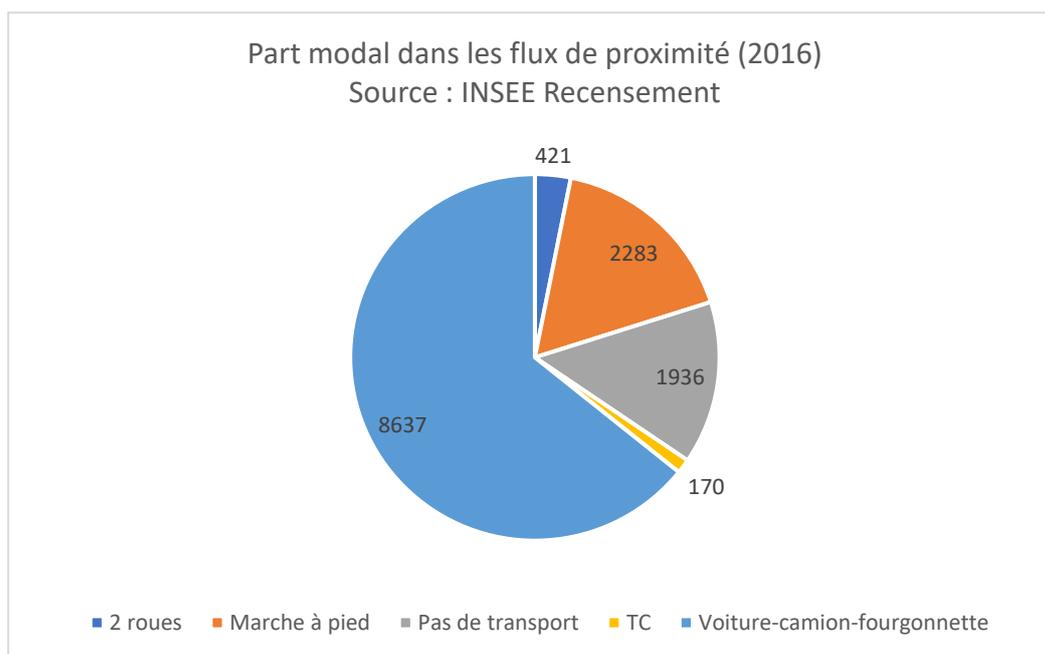


Figure 68 – Part modale dans les flux de proximité en 2016  
(Source : INSEE, 2016)

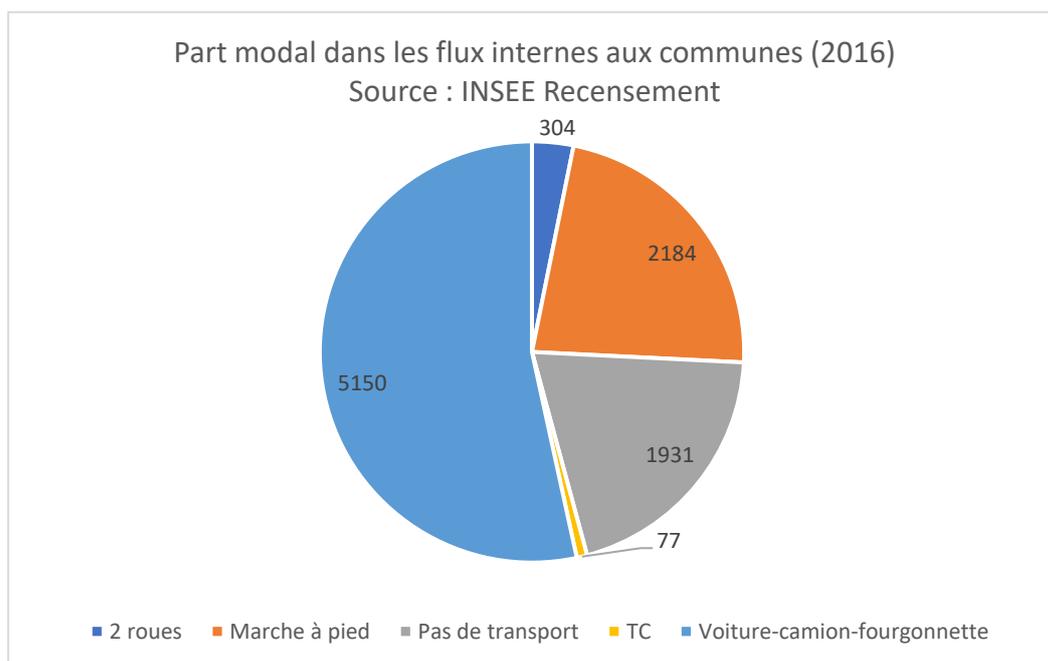


Figure 69 – Part modale dans les flux internes aux communes en 2016 (Source : INSEE, 2016)

#### 4.4. LE VEHICULE ELECTRIQUE ET LE COVOITURAGE

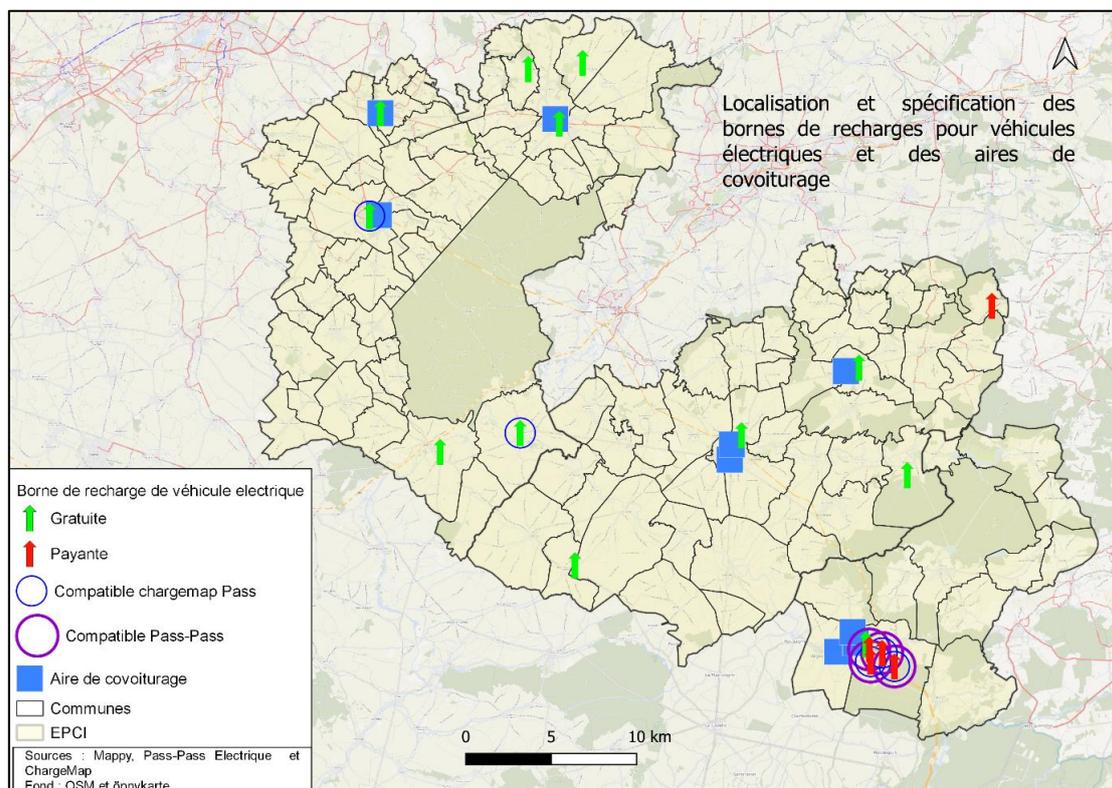


Figure 70 – Part modale dans les flux internes aux communes en 2016  
(Source : INSEE, 2016)

Le nombre de bornes de recharges électriques est relativement faible sur le territoire (14), et inexistant concernant l'hydrogène.

Les bornes sont de plusieurs catégories (accélérée, semi-accélérée etc.), de marque différentes (2 bornes Tesla), soumises à des régimes tarifaires différents (les bornes situées à Fourmies sont presque toutes payantes, ce qui n'est pas le cas sur le reste du territoire), et seules certaines sont compatibles avec la carte Pass-Pass

Des politiques différentes en fonction des territoires : la CCSA concentre l'ensemble des aires de covoiturage et de bornes électriques au niveau de Fourmies ou à proximité immédiate ; la 3CA et la CCPM présentent un plus grand éparpillement.

Plusieurs types de bornes sont présentes sur le périmètre du PdMS. D'après le site Renault, une Nouvelle Zoe pourrait être chargée en 3H grâce à une borne accélérée, entre 6 et 9h30 sur une borne semi-accélérée, 19H sur une standard.

**En revanche, aucun système cohérent quant au déploiement de ces différentes bornes.**

Type et localisation des bornes de recharges pour véhicule électrique			
Source : Chargemap			
Communes	Type	Pass-Pass	Tarification
Bavay	Accélérée 16-30 kw		Gratuite
Bellignies	Standard 2-5 kw		Gratuite
Wargnies-le-Grand	Accélérée 16-30 kw		Gratuite
Le Quesnoy	Accélérée 16-30 kw	Oui	Gratuite
Maroilles	Accélérée 16-30 kw	Oui	Gratuite
Landrecies	Accélérée 16-30 kw		Gratuite
Fourmies	Semi-accélérée 5-16 kw / Tesla		Gratuite
Fourmies	Accélérée 16-30 kw		Recharge Payante
Fourmies	Accélérée 16-30 kw	Oui	Recharge Payante
Fourmies	Accélérée 16-30 kw	Oui	Recharge Payante
Fourmies	Accélérée 16-30 kw	Oui	Recharge Payante
Cartignies	Standard 2-5 kw		Gratuite
Liessies	Accélérée 16-30 kw / Tesla		Gratuite
Avesnes-sur-Helpe	Accélérée 16-30 kw		Gratuite
Sars-Poteries	Semi-accélérée 5-16kw		Gratuite
Hestrud	Hors d'usage ?		Payante

Le recours au covoiturage est freiné avant tout par la peur de rencontres problématiques. On peut également évoquer une proportion importante de personnes inquiètes concernant le confort et la sécurité. Alors que le covoiturage se développe avant tout pour des questions financières, on peut noter que le 1/5<sup>ème</sup> de la population enquêtée évoque des coûts élevés.

**En se rendant sur les sites Pass-Pass ou d'Avesnois Mobilité, la présentation des offres de covoiturage peut être déconcertante, avec des difficultés pour trouver les informations susceptibles de convenir.**

Les alternatives à la voiture sont jugées négativement, en particulièrement sur des critères fondamentaux. Se cumulent ici appréciation résultant des insuffisances de l'offre et, vraisemblablement, des effets d'images, la perception pouvant parfois être en décalage avec l'offre.

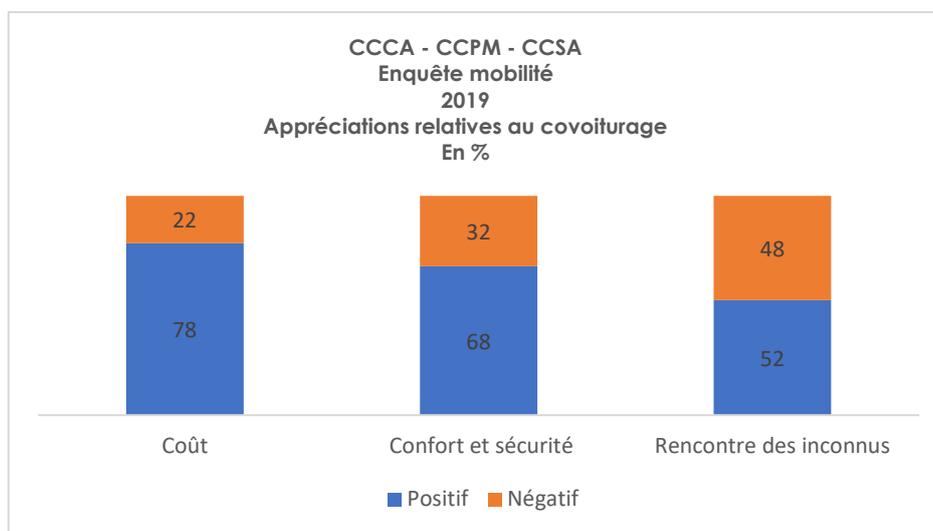


Figure 71 – Appréciations relatives au covoiturage par les usagers  
(Source : Enquête mobilité ADUS, 2019)

#### 4.5. LA CARTE PASS-PASS DANS LES ECHANGES MULTIMODAUX

La région Hauts de France propose une billettique commune, à savoir la carte Pass-Pass. Celle-ci permet, sur un même support de cumuler de plusieurs systèmes de tarifications. L'objectif est de faciliter la chaîne de déplacements de l'individu. Parmi les partenaires et les réseaux qui se sont joint à ce service, on retrouve dans le secteur de l'Avesnois ou à proximité :

- ✚ La région Hauts de France (notamment au niveau des TER) ;
- ✚ Le SMTUS avec le réseau STIBIS ; le SIMOUV avec le réseau Transvilles ; le CAC avec le TUC ; la MEL avec le réseau Ilévia ;
- ✚ Le réseau Arc en Ciel ;
- ✚ Le réseau Interurbain de l'Aisne.

Cette billettique commune est donc bien présente sur le territoire ou à proximité. Parmi les offres supplémentaires proposées, on trouve :

- ✚ Stationnement Vélo (TER) : plusieurs des parcs de stationnements vélos sur le territoire sont liés à la SNCF, notamment au niveau de Fourmies.
- ✚ Vélo libre-service : V'Lille, Vel'in ;
- ✚ Autopartage : Citiz ;
- ✚ Pass Pass électrique (recharge de véhicules électriques) : celle-ci n'est pas encore pleinement disponible sur l'ensemble du territoire, avec un certain nombre de recharges qui ne présente pas cette possibilité.

Un service de covoiturage au niveau de la région Hauts-de-France, qui ne recense pas d'aire sur le périmètre du PDMS (pas d'aire répertorié sur le territoire d'après ce site)

**La tarification sur le territoire s'adapte aux différents publics présents sur le territoire.** La Région prend en charge un certain nombre d'abonnements, notamment scolaires, sur lesquels un accent très important est mis. Pour les **TER**, celle-ci propose les offres suivantes :

- + La Carte TER Hauts-de-France, pour les habitants de la région et en vue de déplacements occasionnels (30€/an et 15€/an pour les moins de 26 ans) ;
- + Un abonnement tout public pour les trajets quotidiens en Hauts-de-France, vers Paris et d'autres départements ;
- + Un abonnement étudiant/apprenti, avec gratuité pour les étudiants boursiers ;
- + Des billets « coup de pouce » avec des tarifs préférentiels réservés aux populations en situation de difficultés (Primo demandeurs d'emploi de moins de 25 ans ; Demandeurs d'emploi indemnisés en dessous du SMIC ; Demandeurs d'emploi non imposables ayant épuisé leurs droits ; Stagiaires de la formation professionnelle rémunérés en dessous du SMIC ; Titulaires d'un Contrat d'Accompagnement dans l'Emploi (ou ancien Contrat Emploi Solidarité) ; Bénéficiaires du Revenu de Solidarité Active ; Bénéficiaires de l'Allocation Adulte Handicapé ; Volontaires Civils de Cohésion Sociale et de Solidarité ; Titulaires du droit IRIS du réseau Ilévia) ;
- + Billet enfant à 1€ ;
- + Billet de groupe.

Le Réseau Arc-en-ciel via la Région a également mis en place un certain nombre de tarifications en s'adaptant aux différents publics :

- Tout public ;
- Les titres à tarification réduite : les – de 26 ans, les + de 65 ans ; le coup de pouce interurbain et pour les personnes à mobilité réduite qui peuvent également bénéficier, pour leur accompagnant, d'un titre gratuit ;
- Les titres sont gratuits pour : les enfants de – de 4 ans ; les étudiants boursiers ; les jeunes de – de 26 ans pendant les vacances scolaires, les week-ends et les jours fériés ; les accompagnateurs des PMR ; des forces de l'ordre et de sécurité selon le Profil Pass Sécuri'Interurbain.

Concernant le réseau Arc-en-Ciel, on trouve plusieurs points de vente sur le territoire, pour l'essentiel au niveau des pôles urbains :

Hors périmètre du PDMS :

- 44 rue Jean Jaurès, Aulnoye-Aymeries ;
- Agence Termerair, 11 Avenue Jean Mabuse, Maubeuge ;
- Keolis Val'Hainaut, 36 rue Ernest Macarez, Valenciennes.

Au sein du périmètre du PDMS :

- Les Autocars de l'Avesnois, 67 route d'Etroeungt, Avesnelles ;

- La Civette, 19 rue Léon Pasqual, Avesnes-sur-Helpe ;
- Le Havanitos, 6 Place Charles de Gaulle, Bavay ;
- Les Cars du Hainaut, ZAE les Près du Roy, Le Quesnoy ;
- Le Celtique, 12 Rue de Grenoble, Fourmies ;
- La Civette Dupleix, 5 Rue du Puits de la Croix, Landrecies ;
- Le Marigny, 15 place du Général Leclerc, Le Quesnoy ;
- Au Pavé, 56 rue Sadi Carnot, Sains-du-Nord ;
- Le Longchamp, 2 rue du Grand Jardin, Solre-le-Château.

**Des possibilités sont ainsi offertes sur le territoire pour les déplacements multimodaux, mais celles-ci ne sont pas ou peu exploitées. Les offres de déplacements prennent en compte une large partie de la population, mais le réseau Arc-en-Ciel ne prend pas suffisamment en compte l'emploi dans ses offres.**

#### 4.6. LE TRANSPORT A LA DEMANDE

Parmi les offres de transports présentes sur le territoire, le Transport A la Demande (TAD) a un rôle majeur sur au niveau de la CCSA qui s'est appuyée sur une délégation partielle de compétence issue de la Région pour mettre en place cette offre.

Cette action est menée dans le cadre d'Avesnois Mobilités et de la Maison de la Mobilité.

L'opérateur de transport est Transdev conjointement avec l'association Vital Services Mobilité.

Les transports sont effectués en petit véhicule, d'arrêt de bus à arrêt de bus sur les 57 arrêts que comporte la CCSA. Une moyenne de 1 000 trajets mensuels sont effectués.

Pour effectuer leur réservation, les usagers peuvent user de trois possibilités :

- + téléphoner au numéro vert qui prend les réservations du lundi au vendredi de 8h à 18h et le samedi de 8h à 12h ;
- + se rendre sur [www.avesnois-mobilites.fr](http://www.avesnois-mobilites.fr) et réserver en ligne après avoir indiqué leur adresse internet au numéro vert ;
- + utiliser l'application mobile Avesnois Mobilité.

Ils doivent donner les informations suivantes :

- + nom ;
- + arrêt de montée ;
- + arrêt de descente (ou adresse destination) ;
- + horaire d'arrivée ou de départ souhaité.

Les usagers reçoivent un sms de confirmation deux heures avant le transport et sont invités à se rendre à l'arrêt de bus qu'ils ont choisi 5 minutes avant l'heure de rendez-vous. Le service est assuré du lundi au vendredi de 5h à 21h et le samedi de 7h à 17h. Il couvre les 12 communes de la CCSA. Le tarif se monte à un euro pour l'usager.

Sont prioritaires les personnes qui se déplacent pour un motif lié à l'emploi : travail proprement dit, formation, entretien d'embauche.

Les transports sont effectués au moyen de petits véhicules hybrides.

Les circonstances sanitaires sont prises en compte :

- les véhicules ont été cloisonnés en deux zones : chauffeur et passager
- les surfaces de contact des véhicules sont désinfectées à chaque transport
- un traitement bactéricide est appliqué à chaque fin de service

Le TAD est une alternative à l'autosolisme qui s'est pleinement inscrit dans un territoire en forte sous-motorisation et avec un immobilisme marqué, d'autant plus en privilégiant l'accès à l'emploi. Le trajet effectué, intra la commune, vient compléter une offre routière en autocars qui permet aux résidents de sortir de l'EPCI.



Figure 72 – Plan de la desserte TAD du Sud Avesnois (Source : Avesnois Mobilités, 2021)

## 5. LES TRANSPORTS DE MARCHANDISES

### 5.1. ROUTIER : LE CONTOURNEMENT D'AVESNES COMME UN PROJET DE DEVELOPPEMENT DU TRAFIC DE MARCHANDISES

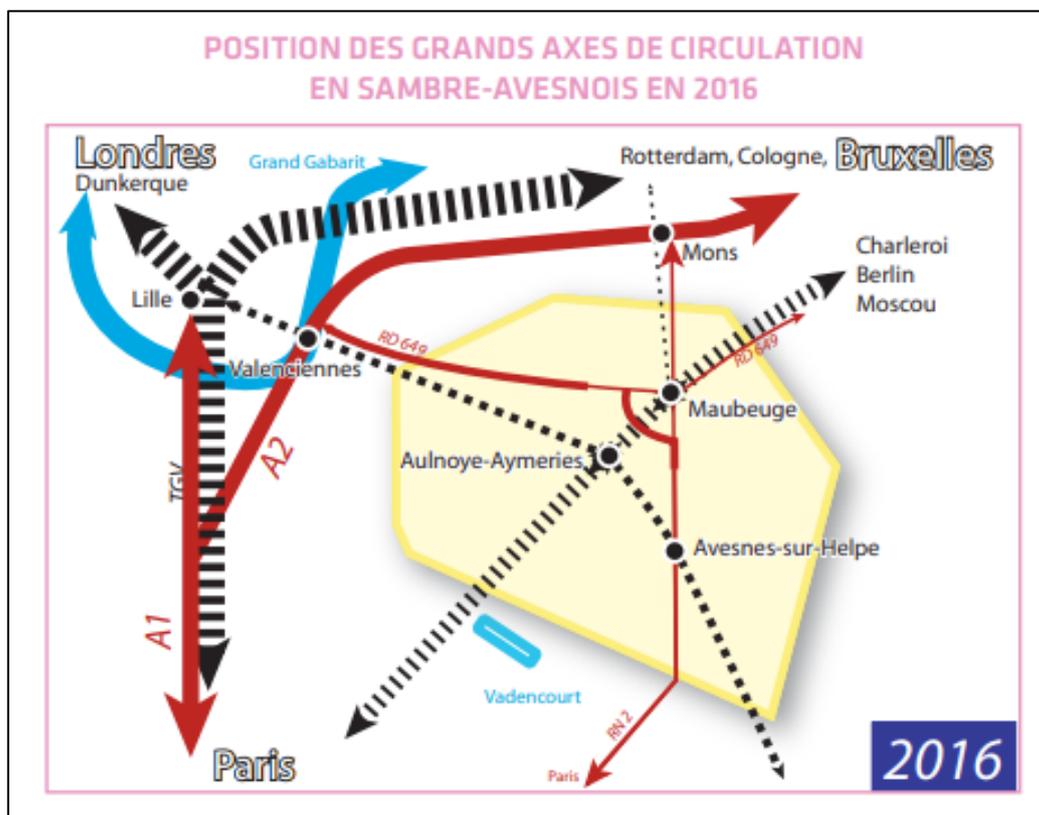


Figure 73 – La Sambre-Avesnois et ses grands axes de circulation  
(Source : SCOT Sambre-Avesnois, 2017)

Le trafic des poids lourds passant par le territoire du PdMS consiste en des trajets évitant les péages des autoroutes A2 et A26 en direction du Sud-Est de la France. Le territoire est pour l'essentiel évité, comme le présente le schéma tiré sur SCOT, alors que le territoire était autrefois au croisement des flux de transit. La RN2, axe majeur Nord-Sud sur le territoire, voit sa progression « obstruée » du fait de la présence d'Avesnes-sur-Helpe, et du nombre réduit de voies, n'incitant pas le passage de camions. De plus, il a été reporté à de nombreuses reprises la présence sur la route de tracteurs, venant ralentir l'ensemble de la circulation et créant un phénomène de congestion au moins temporaire, notamment dans le cas de camion devant alors dépasser sur cet axe.

La mise à 2x2 voies et le contournement d'Avesnes-sur-Helpe est toutefois susceptible d'amener un report du trafic passant aujourd'hui par les autoroutes sur la RN2. La liaison Bruxelles-Paris et son trafic (4h40 par autoroute / 7h environ par la Nationale 2 aujourd'hui) pourrait être en partie reportée sur cette voie, qui viendrait longer la route actuelle et proposerait un temps de trajet plus court que celui actuel.

En 2013, la RN2 était parcourue par environ 1600 PL par jour, signe également que, bien que son statut prioritaire ait disparu pour l'usage des autoroutes, la nationale continue de jouer un rôle important pour le transit routier. La section entre Beaufort et Avesnes-Nord devrait s'effectuer en 2024 et mesurera 6 km, et permettra de renforcer un axe Bruxelles-Paris plus direct que par l'autoroute.

## 5.2. FLUVIAL : LA REOUVERTURE DE LA SAMBRE COMME PROJET FEDERATEUR DES MOBILITES

### EVOLUTION DU TRAFIC FLUVIAL DE MARCHANDISES

	CHARGEMENTS		DÉCHARGEMENTS		TRANSIT EXPORT		TRANSIT IMPORT		TRAFIC TOTAL	
	Tonnes	Bateaux	Tonnes	Bateaux	Tonnes	Bateaux	Tonnes	Bateaux	Tonnes	Bateaux
1984	6 403	25	403 345	1 313	116 293	454	210 572	845	736 613	2 637
1985	4 950	19	371 800	1 198	75 214	305	227 912	904	679 876	2 426
1986	3 025	12	349 363	1 133	65 804	261	232 764	925	650 956	2 331
1987	1 237	5	409 143	1 320	27 916	113	170 263	681	608 559	2 119
1988	0	0	428 420	1 382	17 000	68	96 012	381	541 432	1 831
1989	2 452	9	438 650	1 415	15 000	60	157 248	624	613 350	2 108
1990	2 545	9	456 320	1 472	18 500	74	150 192	596	627 557	2 151
1991	2 310	9	416 850	1 347	8 000	32	76 860	305	504 020	1 693
1992	432	2	430 590	1 389	11 750	47	55 692	221	498 462	1 659
1993	0	0	341 620	1 102	7 750	31	33 012	131	382 382	1 264
1994	0	0	393 390	1 269	4 750	19	51 408	204	449 548	1 492
1995	0	0	356 580	1 132	19 250	77	79 632	316	455 462	1 525
1996	0	0	324 450	1 030	7 750	31	67 788	269	399 988	1 330
1997	0	0	340 830	1 082	5 500	22	75 600	300	421 930	1 404
1998	0	0	328 545	1 043	13 500	54	72 324	287	414 369	1 384
1999	0	0	242 235	769	9 750	39	64 008	254	315 993	1 062
2000	0	0	0	0	9 750	39	87 444	347	97 194	386
2001	0	0	0	0	3 500	14	41 832	166	45 332	180
2002	0	0	0	0	10 000	40	37 044	147	47 044	187
2003*	0	0	0	0	0	0	756	3	756	3
2004	0	0	0	0	1 750	7	1 752	7	3 502	14
2005	nc	nc	nc	nc	nc	nc	nc	nc	nc	nc
2006	0	0	254	nc	0	0	0	0	254	nc
2007 à 2015	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

\* Le canal de la Sambre à l'Oise a été fermé durant l'année 2003 pour cause d'envasement

Source : VNF

Figure 74 – Evolution du trafic fluvial de marchandises de 1984 à 2006  
(Source : VNF – SCOT Sambre-Avesnois)

Concernant le transport de marchandises par voies fluviales, la réouverture du canal de la Sambre (notamment encouragée par l'association Réussir Notre Sambre, qui réunit les 8 intercommunalités traversées par le canal) s'inscrit dans le projet de construction du « Canal Seine Nord », et a pour volonté de permettre un report modal du routier sur le fluvial. L'objectif est, avec la réouverture du canal, de proposer une autre voie et ce dès 2021. Cette réouverture aura aussi pour vocation de permettre l'augmentation des activités touristiques sur le territoire.

Ce canal relève du gabarit Freycinet, soit le gabarit de classe I Européen, ce qui autorise des convois de 250 tonnes à 400 tonnes et l'inscrit dans les Voies Navigables de France. Sa réouverture est à prendre en compte dans le cas du PDMS car le canal traverse Locquignol, Maroilles et Landrecies

(CCPM), dans laquelle une halte se trouve. Avant sa fermeture, suite aux problèmes rencontrés au niveau du Pont canal de Vadencourt en 2006, la Sambre permettait encore un transit de marchandises via des péniches de 38,5m x 5,05m, et sa réouverture a pour ambition de retransférer une partie du transit routier sur la route, et de relier le Bénélux au bassin parisien.

### 5.3. FERROVIAIRE : LA PLACE RESTREINTE DU FERROVIAIRE DANS LE TRANSPORT DE MARCHANDISES

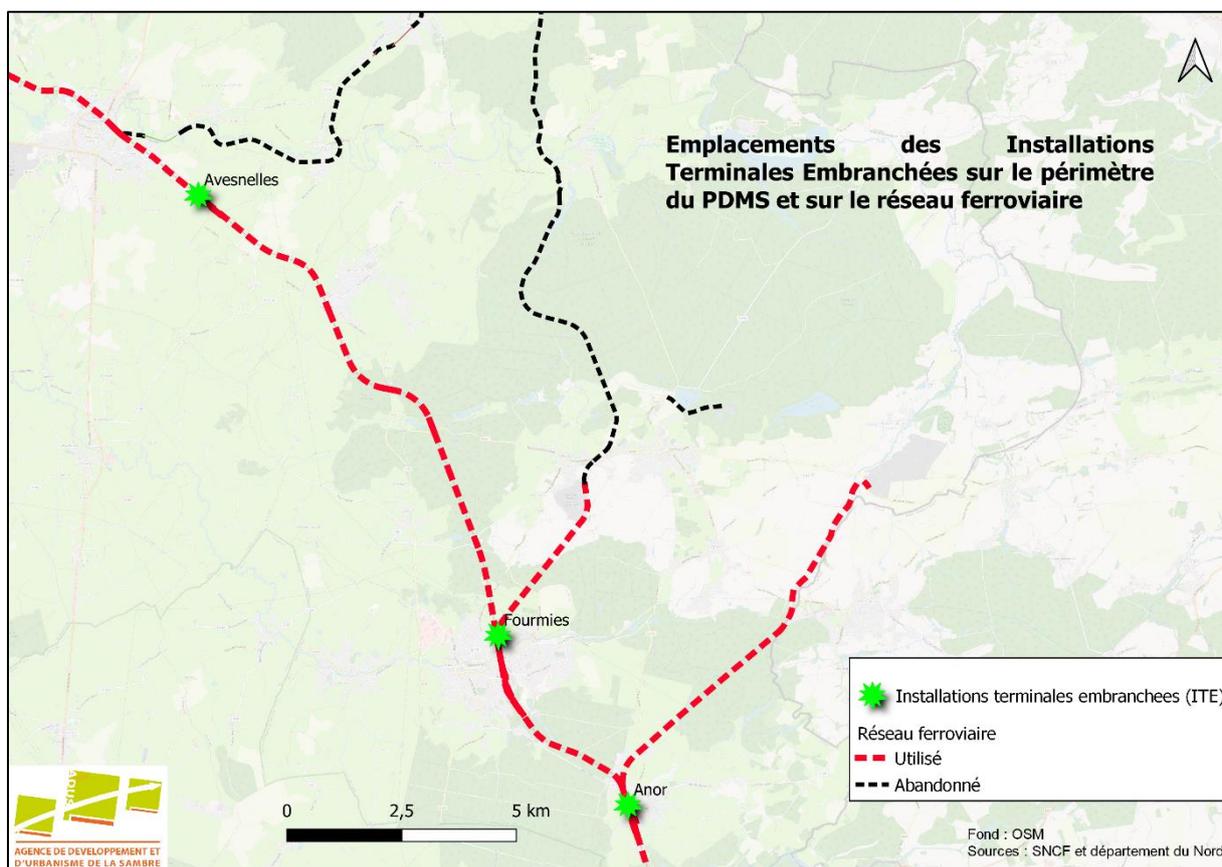


Figure 75 – Emplacement des ITE sur le périmètre du PDMS de l’Avesnois  
(Source : SNCF et Département du Nord, 2021)

La forte concentration des infrastructures ferroviaires sur le territoire avec les deux axes « Lille-Hirson » et « Jeumont-Paris », ainsi que l’histoire du territoire a amené un développement conséquent de l’usage du fret. On trouve aujourd’hui plusieurs Installations Terminales Embranchées (ITE). Le Document de Référence du Réseau (DRR) de 2019 de la SNCF en répertorie 3 : une à Anor, qu’utilise la société « Comptoir, Calcaire et Matériaux » (CCM). Une ITE à Avesnes-sur-Helpe et une à Fourmies, les deux étant rattachées à la société BOCAHUT (pour la carrière de Glageon, pour laquelle la société indique que sur les 600’000 tonnes extraites, 100’000 sont susceptibles d’être envoyées par le train). La CCSA est donc concernée par 2 de ses installations, et la 3CA par l’une d’entre elles. En vue d’accomplir la transition écologique et énergétique, en plus de la réouverture de la Sambre, le fait que le territoire soit au croisement de 2 axes ferroviaires laisse penser la possibilité de développer l’usage du fret, en complément d’une reprise du trafic fluvial.

## RECAPITULATIF DES AIDES ET INITIATIVES

Détail en annexe du présent rapport

Mode d'action	Organisme	Fourmies	Anor	CCSA	CCPM	Le Quesnoy	3CA	Solre-le-Château	Avesnes-sur-Helpe
Prestation de transport	Les navettes municipales								
Aides financières à l'acquisition d'un vélo	CCPM								
Prestation de transport	Plateforme mobilité de la CCPM								
Location de véhicules	Marie d'Anor								
Opposition aux freins psycho-sociaux à la mobilité	Face Thiérache								
Information	Maison de la mobilité douce								
Aides financières à l'acquisition d'un vélo	Mairie de Fourmies								
Aides financières au permis de conduire	Mairie de Fourmies								
Transversale	Plateforme mobilité et Avesnois								
Information	Avesnois Mobilité								
Location de véhicules	Association Synergie								
Réparation	Association Synergie								
Réparation	Atelier Vélo d'Avesnois mobilité								
Transversale	Réussir en Sambre-Avesnois								
Opposition aux freins psycho-sociaux à la mobilité	Réussir en Sambre-Avesnois								
Opposition aux freins psycho-sociaux à la mobilité	Conseil régional								
Opposition aux freins psycho-sociaux à la mobilité	Association Vital Service								
Auto-école Sociale	Association trajectoire								
Prestation de transport	Association Vital service								
Aides financières aux déplacements	Pôle Emploi								
Aides financières au permis de conduire	Conseil régional								
Aides financières au permis de conduire	Conseil Général								
Aides financières au permis de conduire	Réussir en Sambre-Avesnois								
		Arrondissement							

Action présente sur le territoire  
 Action non présente

## CONCLUSION DU DIAGNOSTIC – PDMS DE L'AVESNOIS

### Conclusion population

- ✓ Une population concentrée dans quelques pôles urbains, surtout au niveau de la CCSA et de la 3CA ; une population plus homogène au niveau de la CCPM.
- ✓ Une importante sous-motorisation, surtout concentrée dans les pôles, face une population bien équipée dans les communes rurales.
- ✓ Des niveaux de chômages très importants au Sud du territoire et dans les pôles : une population qui ne possède pas les moyens de se déplacer, d'acquérir un véhicule, ou de passer le permis.
- ✓ Une évolution de la mobilité avec de forts contrastes entre les EPCI en raison de politiques différentes.
- ✓ Des conditions de possibilités de déplacements bien supérieures au niveau de la CCPM et au Nord de la 3CA, et un risque d'immobilisme beaucoup plus marquée dans le Sud et dans les pôles.
- ✓ Une forte présence des scolaires sur l'ensemble du territoire.
- ✓ Une population qui considère la voiture comme le moyen de se déplacer par excellence.

### Conclusion demandes

- ✓ La CAMVS apparaît comme un pôle d'emplois importants pour tous les EPCI.
- ✓ 35% des déplacements domicile-travail sont réalisés dans des communes de proximités, ce qui rend envisageable l'utilisation de modes actifs.
- ✓ Des déplacements en voiture largement majoritaires, une part non négligeable de la marche. Soit, des déplacements très courts, souvent le résultat de contraintes extérieures (contraintes financières etc.) et des déplacements plus importants effectués en voiture.
- ✓ Une intermodalité train - vélo presque inexistante.
- ✓ Des déplacements domicile-travail qui révèlent des situations très différentes en fonction des EPCI, avec un territoire (la CCPM) qui souffre beaucoup moins de l'immobilisme que la CCSA ; cette dernière voit une évolution positive, avec une augmentation des distances parcourues, au contraire de la 3CA qui voit les distances kilométriques parcourues diminuer.
- ✓ Des établissements scolaires et de plus de 50 salariés qui se concentrent à proximité des gares et des pôles urbains, mais qui ne proposent pas d'itinéraires cyclables clairs ou agréables.
- ✓ Des lieux touristiques qui sont répartis sur l'ensemble du territoire, avec un pôle majeur bien desservi, à savoir le Val Joly ; des accidents routiers qui semblent en lien avec ces sites.

- ✓ Des bassins d'emplois essentiellement situés au niveau de Valenciennes et de Maubeuge.

## Conclusion offres

- ✓ L'offre routière en termes d'infrastructures est conséquente et prend en compte l'ensemble du territoire, avec toutefois une certaine mise à l'écart de la CCSA, notamment des principaux pôles d'emplois ; Une absence d'autoroute sur le territoire, porte d'entrée des déplacements routiers de longue distance ; un projet de contournement d'Avesnes-sur-Helpe qui constitue le principal projet routier à venir.
- ✓ Une offre ferroviaire inadéquate, notamment dans les déplacements internes, avec des changements trop systématiques au niveau d'Aulnoye-Aymeries pour 3 des 4 principales du territoire. Une absence de présentation d'offres intermodales train – bus, SNCF – Arc-en-Ciel, l'un et l'autre semblant hermétique. ; Des possibilités de déplacements sur l'axe Lille-Hirson en train nettement plus intéressants et pertinents que sur l'axe Paris – Jeumont ; Des propositions de déplacements ferroviaires internes à l'arrondissement qui ne sont pas efficaces, non systématiques, non cadencés pour l'essentiel ; Le train n'apparaît pas réellement comme une alternative à la voiture, le recours à la voiture étant privilégiée ; L'interopérabilité avec la Belgique est, depuis l'arrondissement, défectueuse, voire inopérante au niveau du ferroviaire. De même, la quantité de personnes travaillant en Belgique est relativement peu élevée et ne demande pas l'utilisation du train ; Les gares sont fréquentées par des abonnés études et travail se trouvant à proximité de celles-ci : les gares n'attirent pas les résidents actifs en-dehors de ce périmètre. De même, si les gares présentent une accessibilité intéressante à pied, la cyclabilité des routes alentours ne permet pas un usage complémentaire du vélo.
- ✓ L'offre routière via les autocars est essentiellement orientée scolaire, malgré un besoin important pour les adultes en raison de la forte sous-motorisation. Si les scolaires bénéficient d'une offre avantageuse et pertinente, les bénéficient d'offres moins avantageuses ; Un réseau d'autocar adapté à chaque intercommunalité mais sans unité sur le territoire, et donc avec des déplacements hors des EPCI plus difficile ; Il existe des différences très visibles en termes de qualité de desserte routière en fonction des communes sur le territoire, avec une partie Est, sous l'influence des lignes en provenance de la CCSA et de la desserte du Val Joly nettement plus pertinentes ; Les dessertes pour les PMR reste très réduites sur le périmètre.
- ✓ Les infrastructures de déplacements en vélo ne sont pas finies et ne relient pas encore les principaux pôles. Ceux-ci présentent d'ailleurs des points noirs sur le territoire en matière de cyclabilité ainsi que le réseau routier existant. Le vélo apparaît comme un mode pertinent de déplacements, mais pas dans les conditions actuelles, notamment au sein des communes.
- ✓ Le TAD est une solution qui apporte un véritable complément aux réseaux existants.
- ✓ Le covoiturage souffre d'une mauvaise image et d'un important manque de communication et d'une utilisation faible.
- ✓ Le transport de marchandises relève pour l'instant plutôt du passé ou du projet fondé sur le passé.
- ✓ Des offres importantes pour le développement de la mobilité, mais réparti de façon très inégale sur le territoire.

## LES DYSFONCTIONNEMENTS SOULEVES

Les problèmes relevés en matière de mobilité sont :

1. **Une absence de système global de déplacements sur le territoire.** Si les réseaux de TC peuvent en partie se compléter à l'échelle des EPCI, il n'existe pas de cohérence à une échelle plus importante. Il n'existe pas non plus de cohérence dans le choix des bornes de recharges électriques ou des différentes évolutions. Ce problème résulte d'un manque de communication, d'accord entre les différents partenaires et d'une vision élargie.
2. **Une surutilisation de la voiture qui compromet l'image des autres modes.** La voiture a pris la place des autres modes dans les déplacements, même dans le cas où ceux-ci seraient plus adaptés. En conséquence, même dans le cas de déplacements pour lesquels ils seraient plus avantageux, ils ne sont pas utilisés, que ce soit pour des raisons aussi bien de sécurité que d'image trop négative, la voiture restant une marque de statut social. De même, le partage automobile souffre d'une mauvaise image.
3. **Un manque d'infrastructures autres que routières.** Conséquence des deux points précédents, le périmètre du PdMS ne bénéficie pas encore pleinement d'un certain nombre d'infrastructures qui seraient susceptibles de permettre des déplacements grâce à des modes différents.
4. **Un manque d'informations claires et accessibles.** L'accessibilité des TC et des modes actifs passe également par la facilité d'accès à l'information. Le diagnostic montre qu'en matière de covoiturage, de réseau de bus, d'itinéraire cyclable, il est difficile de saisir les possibilités de déplacements ou d'accès à la mobilité qu'offrent le territoire.
5. **Une absence d'interopérabilité avec la Belgique** pour le territoire, qui se trouve de facto exclu de tout échange avec ce pays voisin. L'absence d'une ou plusieurs liaisons régulières vers la Belgique compromet le recours à tout autre mode que la voiture.

Les recommandations devront donc être axées autour de ces 5 problèmes de fond et répondre à des enjeux environnementaux et sociaux. Le besoin de mobilité sur le territoire diffère entre les EPCI. Les propositions devront prendre en considération les difficultés financières du territoire, mais aussi les différents freins psychologiques. La question de l'accidentologie et les mesures qui doivent être prises sont également des éléments importants dans les réponses à apporter sur le territoire, qui bénéficie d'atouts naturels et infrastructurels pour améliorer ces déplacements.

# RAPPORT DE PRECONISATIONS

---



## INTRODUCTION

Ce rapport de préconisations à l'échelle des 3EPCI s'appuie sur les constats relevés au cours du diagnostic. Les problèmes relevés ont été repris tels quels.

L'objectif de ce rapport est de proposer une ligne directrice commune sur laquelle pourront venir s'appuyer les différentes communautés de communes avant toute modification ou projet relevant de la mobilité. Il pourra servir également, plus concrètement encore, de base de travail et de réflexion pour les EPCI concerné quant à la mise en place d'un Plan de Mobilité Simplifié sur leur territoire.

Ce rapport a donc été travaillé avec cette vision générale d'ensemble. Les solutions proposées relèvent de ce fonctionnement à grande échelle et seront, si elles sont acceptées, à retravailler à chaque échelle en s'appuyant sur les spécificités des différentes réalités et contraintes plus particulières. Elles seront également à préciser avec les EPCI limitrophes et la Région Hauts-de-France afin d'harmoniser au mieux les réseaux et les fonctionnements.

Afin de s'inscrire au mieux dans la continuité du diagnostic réalisé, la méthodologie suivante a été posé : déterminer des contraintes quant aux propositions de faisabilité des actions à mettre en œuvre ; identifier des objectifs généraux susceptibles de s'inscrire dans chaque territoire et de donner une vision commune du projet ; proposer un système de déplacement général et un concept multimodal.

## CONTRAINTES DU PDMS A L'ECHELLE DES TROIS COMMUNAUTES DE COMMUNES DE L'AVESNOIS

**Par contraintes, on entend ce qui va apporter des limites aux actions possibles sur le territoire :**

- ✚ La situation sociale, notamment dans au Sud de l'Avesnois et dans les pôles urbains, impose des solutions à faible coûts ;
- ✚ Une population répartie de façon homogène sur le territoire de la CCPM, ce qui entraîne la question de savoir quels sont les communes à cibler en priorité dans le cas de nouvelles dessertes. La faible densité de population joue également un rôle important dans les difficultés de mise en place de lignes de TC structurantes.
- ✚ L'absence de congestion routière sur le territoire : celle-ci est le principal ressort habituel qui permet de rendre acceptable le report modal et les thématiques environnementales ;
- ✚ Des habitudes de circulation en voiture plutôt qu'en transports en commun ;
- ✚ Les difficultés juridiques des déplacements transfrontaliers dans le cas de mise en place de liaisons en TC viennent s'ajouter également comme une contrainte ;
- ✚ Des différences importantes concernant la population et ses demandes en fonction des EPCI, ce qui implique des prises en charge différentes, ce qui peut s'avérer problématique dans la mise en place d'une action commune ;
- ✚ Une multitude d'acteurs concernés, et en conséquence, des difficultés pour obtenir rapidement des accords autour de projets ;

- ✚ Des besoins très variés et localisés en fonction des territoires, ce qui pose des problèmes en termes d'absence d'uniformisation de la demande.

## LES OBJECTIFS DU PDMS DE L'AVESNOIS

**Par objectif, on entend les principaux résultats à atteindre afin de répondre aux problèmes de mobilités relevés :**

### Objectifs généraux

- Renforcer l'axe ferroviaire Lille – Hirson ;
- Améliorer l'accessibilité des TC pour les communes rurales ;
- Renforcer l'accessibilité à la CAMVS ;
- Améliorer l'accessibilité aux gares, notamment depuis les communes hors limitrophes ;
- Valoriser l'image des modes doux et actifs dans le cadre des déplacements pendulaires ;
- Accompagner la mobilité du public vulnérable ;
- Favoriser les moyens de lutter contre l'autosolisme (covoiturage, autopartage, location etc.) ;
- Intégrer le territoire dans le réseau Hauts-de-France ;
- Améliorer la communication autour des offres de mobilités ;
- Renforcer l'accès à Mons et Charleroi ;
- Favoriser l'autonomie des déplacements ;
- Réduire les freins psychologiques à la mobilité ;
- Informer et sensibiliser les habitants ;
- Renforcer les connexions avec les principaux pôles ;
- Améliorer la connaissance du réseau.

### Objectifs particuliers

- Proposer un itinéraire de traversées des communes en mode doux et Actif ;
- Structurer un point de raliement au Sud du Cœur de l'Avesnois via le réseau d'autocar ;
- Renforcer les déplacements intermodaux notamment en direction de la Belgique ou des autres EPCI – Utiliser le réseau existant ;
- Sécuriser les déplacements piétons au sein des communes, préserver des espaces de randonnées dans la forêt de Mormal, rationaliser le stationnement ;
- Mettre en avant les éléments de sécurité routière
- Améliorer la communication entre EPCI et les projets communs ;

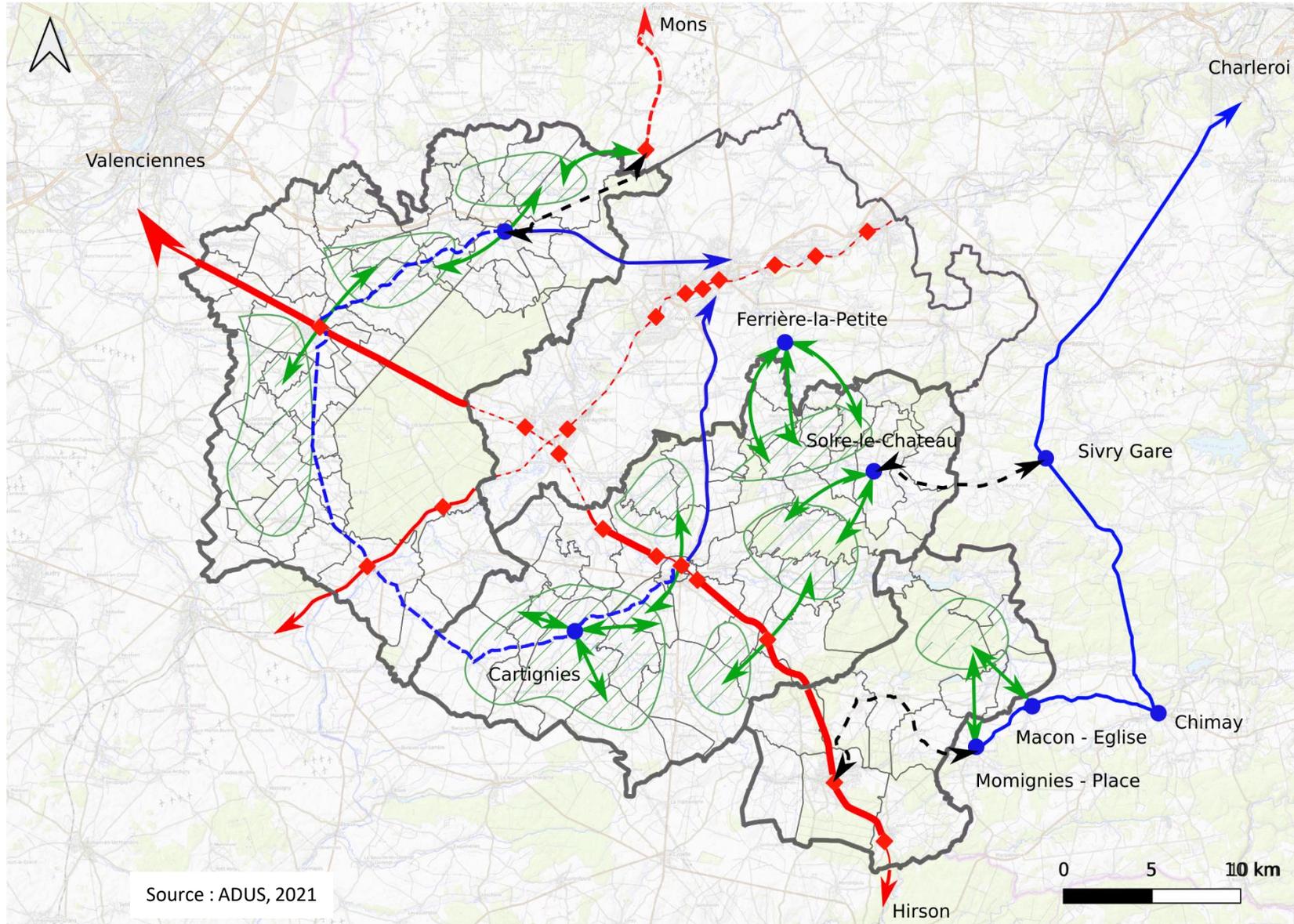
- Favoriser les déplacements des personnes âgées ou atteint de problèmes de santé ;
- Renforcer la connexion entre la 3CA et la CAMVS via la voie verte et le bus à Ferrière la Petite ;
- Renforcer l'axe ferroviaire Valenciennes - Le Quesnoy-Maubeuge ;
- Valoriser les déplacements doux comme loisirs ;
- Améliorer l'accessibilité autrement qu'en voiture ;
- Améliorer l'accès aux données de déplacements, de circulation etc. ;
- Dépasser l'inconvénient du changement à Aulnoye-Aymeries.

**Afin de proposer un système de déplacement à cette échelle tout en prenant en compte l'ensemble des modes de déplacements, un concept multimodal de déplacements a été proposé, à savoir :** Développer la notion de porte d'entrée du territoire, multiplier les points d'accès, avec pour colonne vertébrale la ligne ferroviaire. Colonne ferroviaire à laquelle s'ajoute des montées Sud-Nord en bus, vélo etc.

- ➔ Pour la CCPM, le concept consiste en une meilleure connexion des pôles et d'une ouverture au Nord en TC vers Mons. Il s'appuie essentiellement sur le ferroviaire et sur une grande liaison de bus express.
- ➔ Pour la 3CA, mise en place de 2 PEM pour « décentraliser » un peu la place d'Avesnes et ouvrir vers les autres territoires.
- ➔ Pour la CCSA, jouer sur l'intermodalité train-autocar pour la CAMVS et de navettes vers la Belgique.
- ➔ Dans tous les cas, favoriser les déplacements cyclables, notamment pour accéder aux gares et aux établissements scolaires.

PROBLEMES DE MOBILITES ET PROPOSITIONS D'ACTIONS		
Les problèmes de mobilités relevés	Les causes des problèmes de mobilités	Les solutions proposées aux problèmes
Une absence d'interopérabilité avec la Belgique	Absence de réseau traversant la frontière Le passage obligé par d'autres territoires (CAMVS, ...)	Proposer des connexions bus-train, bus-bus, vélo-bus S'appuyer sur le réseau belge Améliorer les connexions autonomes aux autres EPCI
Une absence d'information clairement accessible	Absence de présentation des chaînes de déplacements Manque de clarté des offres proposées sur les sites Arc-en-Ciel et SNCF	Renforcer la communication SNCF / Arc-en-Ciel : améliorer la visibilité de la chaîne de déplacements ; clarifier l'intermodalité Proposer des plans de circulation plus clairs Renforcer la communication autour des aides à la mobilité (notamment cyclables ou en lien avec l'emploi)
Surutilisation de la voiture individuelle	Manque d'infrastructures autre que routières Distances importantes entre les pôles Des itinéraires discontinus	Améliorer la signalétique des aires de covoiturage Développer un véritable système de covoiturage Mettre en place une ligne d'autocar directe Renforcer l'accessibilité des gares depuis les communes non-limitrophes Proposer la mise en place de PEM sur la 3CA Renforcer les initiatives locales pour la mobilité Renforcer l'accessibilité des communes rurales via création de petits PEM Consolider les trajets express
Absence d'un système de déplacements à l'échelle des 3 EPCI	Des politiques différentes et non concertées Beaucoup d'initiatives réparties localement	Améliorer la connexion avec le réseau des Hauts de France Renforcer la communication entre les partenaires Systématiser la connaissance du réseau (SNCF, Arc-en-Ciel, locations vélos, usage des voies vertes etc.) (nombre utilisation bornes / jour, nombre location vélo, nombre de montées descentes car et trains, utilisation du stationnement vélo etc.)
Des communes qui font office de points noirs pour les déplacements actifs	Absence d'itinéraire cyclable traversant Une place trop importante de la voiture Des habitudes de stationnements sur les trottoirs	Développer les indications d'itinéraires les plus adaptées Développer des itinéraires spécifiques de déplacements autour des gares, écoles Dégager des espaces piétons Mise en place des équipements vélos, développer le stationnement Formation jeunes obligatoires Jalonner les itinéraires Favoriser les « portes d'entrées » au niveau des communes, à savoir des points de départ pour les déplacements cyclables Systématiser les zones de rencontres en ville

# Proposition de système de déplacements à l'échelle des 3 EPCI



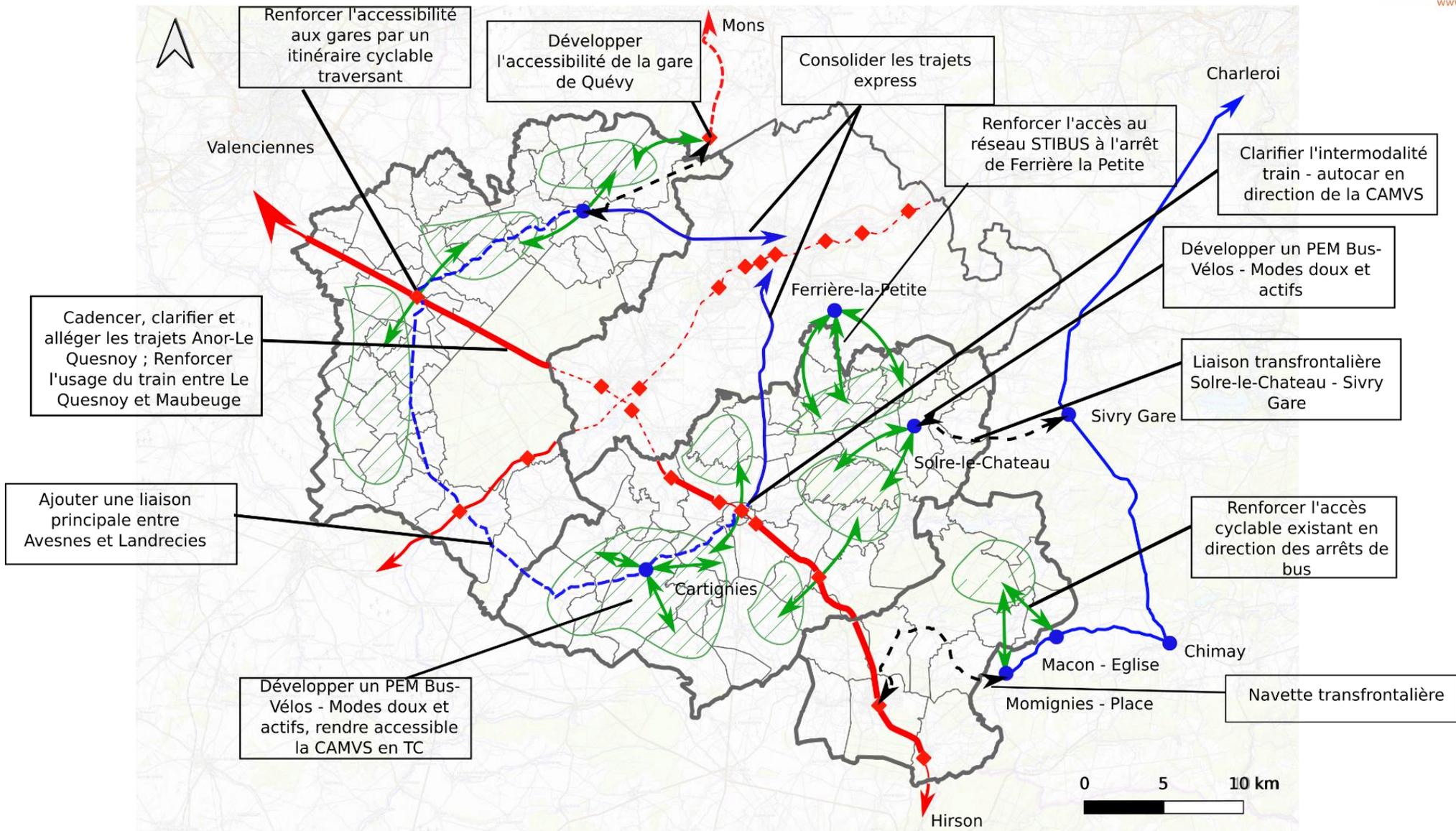
Source : ADUS, 2021

- |   |                  |   |                                     |       |   |
|---|------------------|---|-------------------------------------|-------|---|
| ◆ | Gare ferroviaire | ↔ | Déplacement cyclable                | - - - | Ligne ferroviaire en dehors du territoire |
| ● | Arrêt de bus     | ↔ | Trajet transfrontalier              | →     | Trajet de bus structurant                 |
| ▨ | Zone cyclable    | — | Ligne ferroviaire sur le territoire | - - - | Trajet de bus à créer                     |

Source : ADUS, 2021

Fond : Opentopomap

# Proposition de système de déplacements à l'échelle des 3 EPCI et principales préconisations

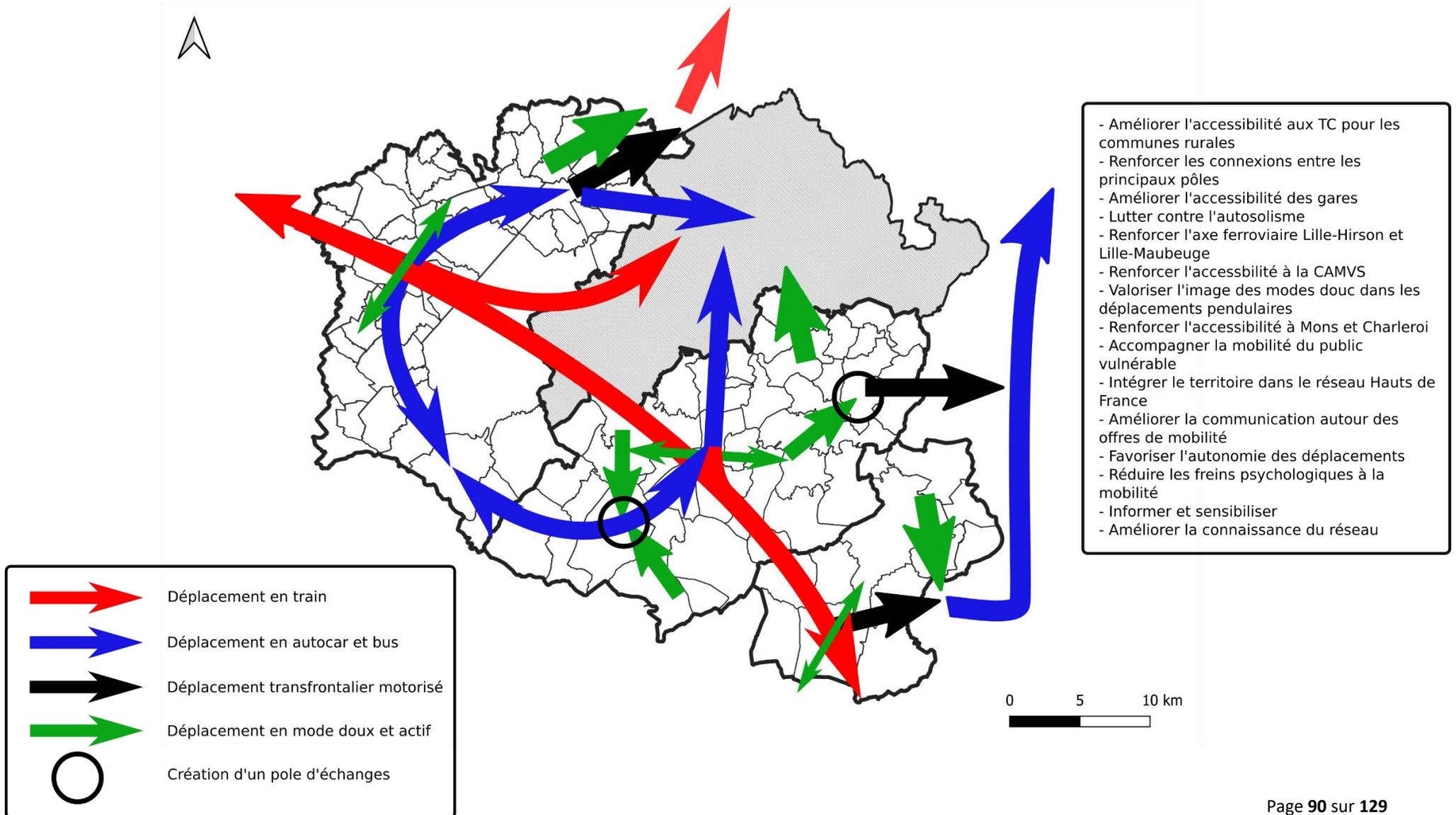


- ◆ Gare ferroviaire
- Arrêt de bus
- ▨ Zone cyclable
- ↔ Déplacement cyclable
- ↔ Trajet transfrontalier
- Ligne ferroviaire sur le territoire
- - - Ligne ferroviaire en dehors du territoire
- Trajet de bus structurant
- - - Trajet de bus à créer

Source : ADUS, 2021

Fond : Opentopomap

## Concept Multimodal des déplacements et objectifs



## PROPOSITIONS D'ORIENTATIONS STRATEGIQUES

**4 grandes orientations stratégiques structurantes** sont identifiées dans l'optique de répondre aux différents problèmes relevés, avec pour fil conducteur la mise en place d'un plan de déplacements, et leurs actions :

- **CONTINUER LES DEMARCHES EN VUE DE L'ACCES A LA MOBILITE**
  - Proposer des plans de circulations plus clairs
  - Améliorer la signalétique des aires de covoiturage
  - Réaliser des ateliers de prévention en lien avec la sécurité routière
  - Renforcer la communication autour des aides à la mobilité (notamment cyclables ou en lien avec l'emploi)
  - Améliorer et clarifier le cadencement des horaires de trains
  - Renforcer la connexion entre la 3CA et la CAMVS via la voie verte et le bus à Ferrière la Petite
- **AMELIORER LA COORDINATION ENTRE LES ACTEURS**
  - Renforcer la communication SNCF / Arc-en-Ciel : améliorer la visibilité de la chaîne de déplacements
  - Renforcer la communication entre les partenaires pour améliorer les échanges : pour chaque mise à jour, coordination entre les acteurs
  - Systématiser le recours à la carte Pass-Pass / Améliorer la connexion avec le réseau des Hauts de France
  - Systématiser la connaissance du réseau (SNCF, Arc-en-Ciel, locations vélos, usage des voies vertes etc.)
  - Développer un vrai système de covoiturage à l'échelle du territoire
- **AUGMENTER LA PART DES DEPLACEMENTS ACTIFS**
  - Améliorer les traversées de communes en vélo
  - Développer des itinéraires cyclables spécifiques autour des gares et des écoles
  - Mise en place des équipements vélos, développer le stationnement cyclable
  - Formation des plus jeunes à la bonne pratique cyclable
  - Sécuriser les déplacements piétons (cf. CADA) au sein des communes, réserver des espaces de randonnées dans la forêt de Mormal, rationaliser le stationnement
  - Valoriser les déplacements doux comme loisirs
- **RENFORCER L'INTERMODALITE DANS LES DEPLACEMENTS QUOTIDIENS**
  - Améliorer les connexions autonomes avec le réseau Belge

- Renforcer l'accessibilité des communes rurales via la création de petits PEM
- Mettre en place une ligne Arc-en-Ciel express traversant la CCPM
- Consolider les trajets express

Ainsi qu'une phase indispensable de **SUIVI ET D'EVALUATION** :

- Mettre en place une plateforme de suivi en ligne
- Renforcer les communications / moyens de mobilité avec les EPCI limitrophes
- Réaliser un état des lieux réguliers
- Réaliser des enquêtes mobilité (quantitatives et qualitatives)

## PROPOSITION DE PROGRAMME D' ACTIONS TERRITORIALES

### ORIENTATION 1 – CONTINUER LES DEMARCHES EN VUE DE L'ACCES A LA MOBILITE

<b>Intitulé de l'action</b>	<b>1.1 Clarifier les plans de déplacements</b>
<b>Description de l'action</b>	Renouveler les plans des réseaux existants et les clarifier
<b>Objectifs</b>	Renforcer l'axe ferroviaire Lille – Hirson Meilleure accessibilité des gares, notamment hors limitrophes Favoriser les moyens de lutter contre l'autosolisme (covoiturage, autopartage, location etc.) Amélioration la communication autour des offres de mobilités Renforcer les connexions avec les principaux pôles
<b>Orientations concernées</b>	Renforcer l'intermodalité dans les déplacements quotidiens Continuer les démarches en vue de l'accès à la mobilité Améliorer la coordination entre les acteurs
<b>Cibles</b>	CCPM, 3CA et CCSA
<b>Temporalités</b>	> 2 ans
<b>Partenaires</b>	Arc-en-Ciel, SNCF, Pass-Pass, Wallonie
<b>Maître d'ouvrage</b>	Communautés de Communes, Arc-en-Ciel, SNCF, Pass-Pass
<b>Problème(s) visé(s)</b>	Une absence de système global de déplacements sur le territoire Une surutilisation de la voiture qui compromet l'image des autres modes Un manque d'informations claires et accessibles

<b>Intitulé de l'action</b>	<b>1.2 Améliorer la signalétique des aires de covoiturage</b>
<b>Description de l'action</b>	Mettre en place un vrai réseau de covoiturage à grande échelle / intra Avesnois Faciliter l'accès aux points de rencontres du réseau
<b>Objectifs</b>	Renforcer l'accessibilité à la CAMVS Favoriser les moyens de lutter contre l'autosolisme (covoiturage, autopartage, location etc.) Amélioration la communication autour des offres de mobilités Favoriser l'autonomie des déplacements Informé et sensibiliser les habitants
<b>Orientations concernées</b>	Continuer les démarches en vue de l'accès à la mobilité
<b>Cibles</b>	CCPM, 3CA et CCSA
<b>Temporalités</b>	> 2-5 ans <
<b>Partenaires</b>	Pass-Pass, Région, Département
<b>Maître d'ouvrage</b>	Communautés de Communes, Communes
<b>Problème(s) visé(s)</b>	Un manque d'informations claires et accessibles

<b>Intitulé de l'action</b>	<b>1.3 Réaliser des ateliers de prévention en lien avec la sécurité routière</b>
<b>Description de l'action</b>	Atelier et animation autour des différents problématiques liées à la mobilité
<b>Objectifs</b>	Valoriser l'image des modes doux et actifs dans le cadre des déplacements pendulaires Accompagner la mobilité du public vulnérable Amélioration la communication autour des offres de mobilités Favoriser l'autonomie des déplacements Réduire les freins psychologiques à la mobilité
<b>Orientations concernées</b>	Augmenter la part des déplacements actifs
<b>Cibles</b>	Public jeune, premier ou nouvel accès au permis, CCPM, 3CA et CCSA
<b>Temporalités</b>	> 2 ans
<b>Partenaires</b>	Région, Etat, Auto-école
<b>Maître d'ouvrage</b>	Communautés de Communes, Communes
<b>Problème(s) visé(s)</b>	Un manque d'informations claires et accessibles

<b>Intitulé de l'action</b>	<b>1.4 Renforcer la communication autour des aides à la mobilité (notamment cyclables ou en lien avec l'emploi)</b>
<b>Description de l'action</b>	Proposer des ateliers, des animations Proposer un suivi sur du moyen terme Collection et distribution des documents des différents organismes
<b>Objectifs</b>	Renforcer l'accessibilité à la CAMVS Valoriser l'image des modes doux et actifs dans le cadre des déplacements pendulaires Amélioration la communication autour des offres de mobilités Favoriser l'autonomie des déplacements Informer et sensibiliser les habitants
<b>Orientations concernées</b>	Augmenter la part des déplacements actifs Continuer les démarches en vue de l'accès à la mobilité
<b>Cibles</b>	CCPM, 3CA et CCSA : public en situation de vulnérabilité
<b>Temporalités</b>	> 2 ans
<b>Partenaires</b>	Réussir en Sambre Avesnois, Pôle Emploi, Fourmies, Anor, Région, Etat
<b>Maître d'ouvrage</b>	Communautés de Communes, Communes
<b>Problème(s) visé(s)</b>	Un manque d'infrastructures autres que routières ; Un manque d'informations claires et accessibles

<b>Intitulé de l'action</b>	<b>1.5 Améliorer et clarifier le cadencement des horaires de trains</b>
<b>Description de l'action</b>	Proposer des horaires de trains réguliers, notamment dans l'optique de permettre une meilleure intermodalité
<b>Objectifs</b>	Renforcer l'axe ferroviaire Lille – Hirson Renforcer l'accessibilité à la CAMVS Meilleure accessibilité des gares, notamment hors limitrophes Favoriser les moyens de lutter contre l'autosolisme (covoiturage, autopartage, location etc.)
<b>Orientations concernées</b>	Augmenter la part des déplacements actifs
<b>Cibles</b>	Public de navetteurs et de touristes
<b>Temporalités</b>	> 2 ans
<b>Partenaires</b>	SNCF
<b>Maître d'ouvrage</b>	Communautés de Communes, Communes
<b>Problème(s) visé(s)</b>	Un manque d'informations claires et accessibles

<b>Intitulé de l'action</b>	<b>1.6 Renforcer la connexion entre la 3CA et la CAMVS via la voie verte et le bus à Ferrière la Petite</b>
<b>Description de l'action</b>	Renforcer l'accessibilité de la véloroute Mise en place d'un parc de stationnement vélos à l'arrêt de bus de Ferrière la Petite Renforcer la ligne de bus existante
<b>Objectifs</b>	Renforcer l'accessibilité à la CAMVS Valoriser l'image des modes doux et actifs dans le cadre des déplacements pendulaires Favoriser les moyens de lutter contre l'autosolisme (covoiturage, autopartage, location etc.)
<b>Orientations concernées</b>	Renforcer l'intermodalité dans les déplacements quotidiens Augmenter la part des déplacements actifs
<b>Cibles</b>	3CA, CCSA
<b>Temporalités</b>	> 2-5 ans <
<b>Partenaires</b>	ADAV
<b>Maître d'ouvrage</b>	Communautés de Communes, Communes, CAMVS
<b>Problème(s) visé(s)</b>	Une absence de système global de déplacements sur le territoire Une surutilisation de la voiture qui compromet l'image des autres modes Un manque d'infrastructures autres que routières

## ORIENTATION 2 – AMELIORER LA COORDINATION ENTRE LES ACTEURS

<b>Intitulé de l'action</b>	<b>2.1 Renforcer la communication SNCF / Arc-en-Ciel : améliorer la visibilité de la chaîne de déplacements</b>
<b>Description de l'action</b>	Correspondances, horaires, clarté de l'information Etablir des objectifs communs entre ces 2 partenaires Clarifier l'intermodalité train autocar, notamment au niveau d'Avesnes
<b>Objectifs</b>	Renforcer l'axe ferroviaire Lille – Hirson Renforcer l'accessibilité à la CAMVS Meilleure accessibilité des gares, notamment hors limitrophes Favoriser les moyens de lutter contre l'autosolisme Intégrer le territoire dans le réseau Hauts-de-France Amélioration la communication autour des offres de mobilités Renforcer l'accès à Mons et Charleroi
<b>Orientations concernées</b>	Renforcer l'intermodalité dans les déplacements quotidiens Améliorer la coordination entre les acteurs Continuer les démarches en vue de l'accès à la mobilité
<b>Cibles</b>	CCPM, 3CA et CCSA
<b>Temporalités</b>	> 2-5 ans <
<b>Maître d'ouvrage</b>	SNCF, Communautés de Communes, Arc-en-Ciel

<b>Problème(s) visé(s)</b>	<p>Une absence de système global de déplacements sur le territoire</p> <p>Une surutilisation de la voiture qui compromet l'image des autres modes</p> <p>Un manque d'informations claires et accessibles</p>
----------------------------	--

<b>Intitulé de l'action</b>	<b>2.2 Renforcer la communication entre les Partenaires</b>
<b>Description de l'action</b>	<p>A l'échelle du territoire, mettre en place des rendez-vous entre les partenaires</p> <p>Mise en place d'une plateforme pour valoriser les correspondances directes</p> <p>Approfondir la relation au sein du comité des partenaires</p>
<b>Objectifs</b>	<p>Intégrer le territoire dans le réseau Hauts-de-France</p> <p>Amélioration la communication autour des offres de mobilités</p>
<b>Orientations concernées</b>	<p>Renforcer l'intermodalité dans les déplacements quotidiens</p> <p>Continuer les démarches en vue de l'accès à la mobilité</p> <p>Améliorer la coordination entre les acteurs</p>
<b>Cibles</b>	CCPM, 3CA et CCSA
<b>Temporalités</b>	> 2-5 ans <
<b>Maître d'ouvrage</b>	Communautés de communes, communes, Etat, Région
<b>Problème(s) visé(s)</b>	Une absence de système global de déplacements sur le territoire

<b>Intitulé de l'action</b>	<b>2.3 Systématiser le recours à la carte pass-pass / Améliorer la connexion avec le réseau des Hauts de France</b>
<b>Description de l'action</b>	A déployer dans le cadre du covoiturage
<b>Objectifs</b>	<p>Intégrer le territoire dans le réseau Hauts-de-France</p> <p>Renforcer les connexions avec les principaux pôles</p> <p>Continuer les démarches en vue de l'accès à la mobilité</p>
<b>Orientations concernées</b>	<p>Renforcer l'intermodalité dans les déplacements quotidiens</p> <p>Améliorer la coordination entre les acteurs</p>
<b>Cibles</b>	CCPM, 3CA et CCSA
<b>Temporalités</b>	> 2-5 ans <
<b>Partenaires</b>	Région
<b>Maître d'ouvrage</b>	Communautés de communes, Région
<b>Problème(s) visé(s)</b>	<p>Une absence de système global de déplacements sur le territoire</p> <p>Une surutilisation de la voiture qui compromet l'image des autres modes.</p>

<b>Intitulé de l'action</b>	<b>2.4 Systématiser la connaissance du réseau (SNCF, Arc-en-Ciel, locations vélos, usage des voies vertes etc.)</b>
<b>Description de l'action</b>	En lien avec la plateforme de suivi (voir 5.1) Nombre de montées-descentes, de locations, d'utilisation du parc de stationnement Inscription systématique en données Opendata
<b>Objectifs</b>	Renforcer l'axe ferroviaire Lille – Hirson Renforcer l'accessibilité à la CAMVS Meilleure accessibilité des gares, notamment hors limitrophes Favoriser les moyens de lutter contre l'auto-solisme (covoiturage, autopartage, location etc.)
<b>Orientations concernées</b>	Améliorer la coordination entre les acteurs
<b>Cibles</b>	SNCF, Arc-en-Ciel etc.
<b>Temporalités</b>	> 2-5 ans <
<b>Partenaires</b>	Arc-en-Ciel, SNCF
<b>Maître d'ouvrage</b>	Communautés de communes, communes
<b>Problème(s) visé(s)</b>	Une absence de système global de déplacements sur le territoire Un manque d'infrastructures autres que routières Un manque d'informations claires et accessibles.

<b>Intitulé de l'action</b>	<b>2.5 Développer un vrai système de covoiturage à l'échelle du territoire</b>
<b>Description de l'action</b>	Identifier les principaux sites de covoiturage informel Mettre en place une carte facilement accessible Installer des bornes, identification des repères
<b>Objectifs</b>	Renforcer l'accessibilité à la CAMVS Accompagner la mobilité du public vulnérable Favoriser les moyens de lutter contre l'auto-solisme (covoiturage, autopartage, location etc.) Amélioration la communication autour des offres de mobilités Favoriser l'autonomie des déplacements Renforcer les connexions avec les principaux pôles
<b>Orientations concernées</b>	Continuer les démarches en vue de l'accès à la mobilité Améliorer la coordination entre les acteurs
<b>Cibles</b>	CCPM, 3CA et CCSA
<b>Temporalités</b>	< 5 ans
<b>Partenaires</b>	
<b>Maître d'ouvrage</b>	Communautés de communes, Communes, Département
<b>Problème(s) visé(s)</b>	Une absence de système global de déplacements sur le territoire Une absence d'interopérabilité avec la Belgique

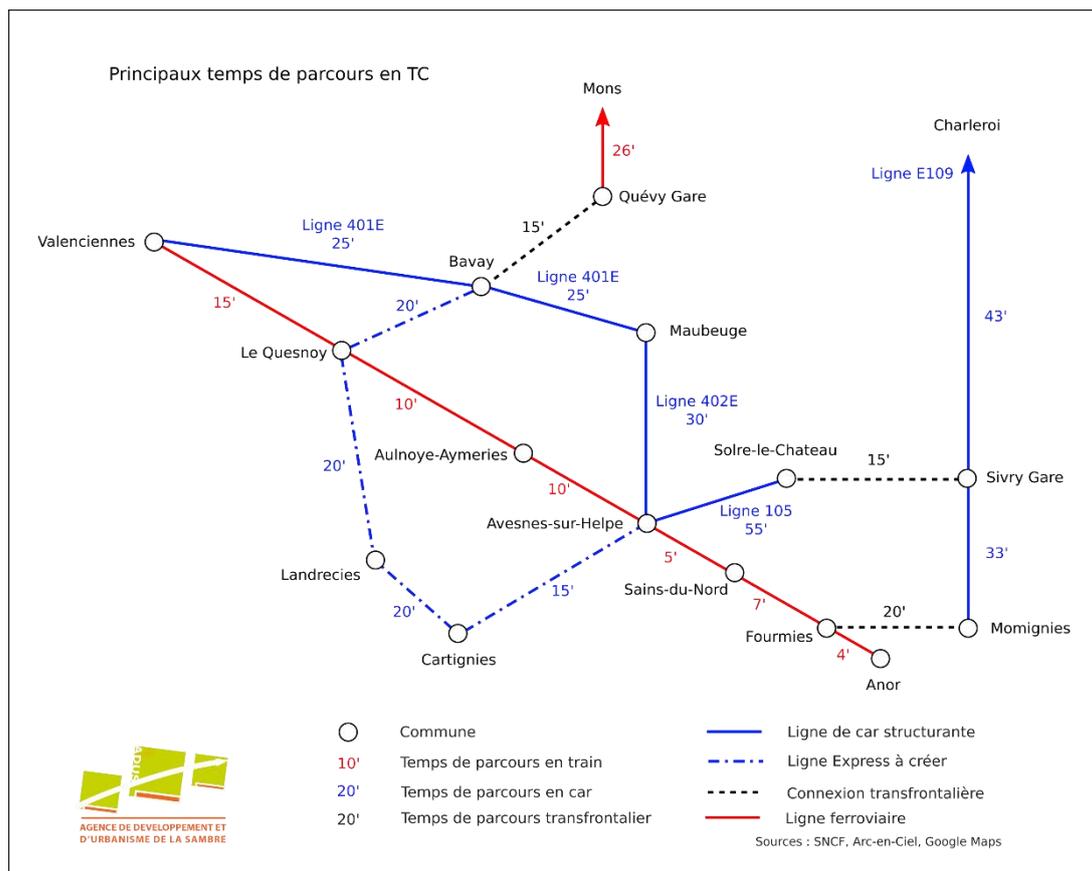


Figure 76 – Principaux temps de parcours en transports en commun  
(Source : SNCF et Arc-en-Ciel, 2021)

### ORIENTATION 3 – AUGMENTER LA PART DES DEPLACEMENTS ACTIFS

Intitulé de l'action	3.1 Améliorer les traversées de communes en vélo
Description de l'action	Réduire les effets de coupures en ville en proposant un accès privilégié
Objectifs	Renforcer l'axe ferroviaire Lille – Hirson Renforcer l'accessibilité à la CAMVS Meilleure accessibilité des gares, notamment hors limitrophes Valoriser l'image des modes doux et actifs dans le cadre des déplacements pendulaires
Orientations concernées	Renforcer l'intermodalité dans les déplacements quotidiens Augmenter la part des déplacements actifs
Cibles	CCPM, 3CA et CCSA
Temporalités	> 2 ans
Partenaires	ADAV
Maître d'ouvrage	Communes, Communautés de Communes
Problème(s) visé(s)	Une surutilisation de la voiture qui compromet l'image des autres modes Un manque d'infrastructures autres que routières

<b>Intitulé de l'action</b>	<b>3.2 Développer des itinéraires spécifiques pour les vélos (Grands établissements, gare, écoles)</b>
<b>Description de l'action</b>	Dans les zones jugées cyclables, développer l'aspect prioritaire des cycles Dans les communes, développer des itinéraires, jalonner S'appuyer sur le réseau VW pour créer des réseaux cyclables utilitaires au sein des communes
<b>Objectifs</b>	Renforcer l'axe ferroviaire Lille – Hirson Renforcer l'accessibilité à la CAMVS Valoriser l'image des modes doux et actifs dans le cadre des déplacements pendulaires
<b>Orientations concernées</b>	Augmenter la part des déplacements actifs
<b>Cibles</b>	CCPM, 3CA et CCSA
<b>Temporalités</b>	> 2-5 ans <
<b>Partenaires</b>	ADAV
<b>Maître d'ouvrage</b>	Communautés de Communes, Communes
<b>Problème(s) visé(s)</b>	Une absence de système global de déplacements sur le territoire Une surutilisation de la voiture qui compromet l'image des autres modes Un manque d'informations claires et accessibles

<b>Intitulé de l'action</b>	<b>3.3 Mise en place des équipements vélos, développer le stationnement cyclable</b>
<b>Description de l'action</b>	Mettre en place, à proximité des arrêts de bus, des stationnements de courte et de longue durée Travailler avec les entreprises pour développer des infrastructures en interne
<b>Objectifs</b>	Renforcer l'accessibilité à la CAMVS Meilleure accessibilité des gares, notamment hors limitrophes Valoriser l'image des modes doux et actifs dans le cadre des déplacements pendulaires Favoriser les moyens de lutter contre l'auto-solisme (covoiturage, autopartage, location etc.)
<b>Orientations concernées</b>	Renforcer l'intermodalité dans les déplacements quotidiens Augmenter la part des déplacements actifs
<b>Cibles</b>	CCPM, 3CA et CCSA
<b>Temporalités</b>	> 2 ans
<b>Partenaires</b>	ADAV
<b>Maître d'ouvrage</b>	Communautés de Communes, Communes, Entreprises (dans leurs plans d'entreprises)
<b>Problème(s) visé(s)</b>	Une surutilisation de la voiture qui compromet l'image des autres modes Un manque d'infrastructures autres que routières

<b>Intitulé de l'action</b>	<b>3.4 Formation des plus jeunes à la bonne pratique cyclable</b>
<b>Description de l'action</b>	Accompagner la mise en place de plans de mobilités scolaires Mettre en place des ateliers et des formations pour le bon usage du vélo
<b>Objectifs</b>	Valoriser l'image des modes doux et actifs dans le cadre des déplacements pendulaires Accompagner la mobilité du public vulnérable Amélioration la communication autour des offres de mobilités Favoriser l'autonomie des déplacements
<b>Orientations concernées</b>	Augmenter la part des déplacements actifs Continuer les démarches en vue de l'accès à la mobilité
<b>Cibles</b>	CCPM, 3CA et CCSA
<b>Temporalités</b>	> 2 ans
<b>Partenaires</b>	ADAV, Savoir Rouler à Vélo, Génération Vélo, Région, Département
<b>Maître d'ouvrage</b>	Communautés de Communes, Communes
<b>Problème(s) visé(s)</b>	Une surutilisation de la voiture qui compromet l'image des autres modes Un manque d'informations claires et accessibles.

<b>Intitulé de l'action</b>	<b>3.5 Sécuriser les déplacements piétons au sein des communes, réserver des espaces de randonnées dans la forêt de Mormal, rationaliser le stationnement</b>
<b>Description de l'action</b>	Systématiser les zones de rencontres en ville Dégager des espaces piétons
<b>Objectifs</b>	Meilleure accessibilité des gares, notamment des communes hors limitrophes Accompagner la mobilité du public vulnérable
<b>Orientations concernées</b>	Renforcer l'intermodalité dans les déplacements quotidiens Augmenter la part des déplacements actifs
<b>Cibles</b>	CCPM, 3CA et CCSA
<b>Temporalités</b>	> 2-5 ans <
<b>Partenaires</b>	ADAV
<b>Maître d'ouvrage</b>	Communautés de Communes, Communes, PNRA
<b>Problème(s) visé(s)</b>	Un manque d'infrastructures autres que routière

<b>Intitulé de l'action</b>	<b>3.6 Valoriser les déplacements doux comme loisirs</b>
<b>Description de l'action</b>	Continuer la mise en place d'itinéraires de loisirs Réalisation des voies vertes
<b>Objectifs</b>	Amélioration la communication autour des offres de mobilités Réduire les freins psychologiques à la mobilité
<b>Orientations concernées</b>	Augmenter la part des déplacements actifs
<b>Cibles</b>	CCPM, 3CA et CCSA
<b>Temporalités</b>	> 2 ans
<b>Partenaires</b>	ADAV
<b>Maître d'ouvrage</b>	Communautés de Communes, Communes
<b>Problème(s) visé(s)</b>	Une absence de système global de déplacements sur le territoire Une surutilisation de la voiture qui compromet l'image des autres modes Un manque d'infrastructures autres que routières

## ORIENTATION 4 – RENFORCER L'INTERMODALITE DANS LES DEPLACEMENTS QUOTIDIENS

<b>Intitulé de l'action</b>	<b>4.1 Améliorer les connexions autonomes avec le réseau Belge</b>
<b>Description de l'action</b>	<p>4.1.1 Continuité de la liaison de bus Avesnes-Landrecies-Le Quesnoy-Bavay-Quévy</p> <p>4.1.2 Ligne 104 transfrontalière : Déplacer le terminus de l'autre côté de la frontière, à l'arrêt Sivry Gare, récupérer la ligne Express 109 en direction de Charleroi</p> <p>4.1.3 Mise en place de navettes Fourmies-Momignies : récupérer la ligne Express 109 en direction de Charleroi</p>
<b>Objectifs</b>	<p>Favoriser les moyens de lutter contre l'auto-solisme (covoiturage, autopartage, location etc.)</p> <p>Renforcer l'accès à Mons et Charleroi</p> <p>Renforcer les connexions avec les principaux pôles</p> <p>Dépasser l'inconvénient du changement à Aulnoye-Aymeries</p> <p>Valoriser l'image des modes doux et actifs dans le cadre des déplacements pendulaires</p> <p>Favoriser l'autonomie des déplacements</p> <p>Renforcer les connexions avec les principaux pôles</p> <p>Améliorer l'accessibilité des TC pour les communes rurales</p>
<b>Orientations concernées</b>	<p>Renforcer l'intermodalité dans les déplacements quotidiens</p> <p>Augmenter la part des déplacements actifs</p> <p>Améliorer la coordination entre les acteurs</p>
<b>Cibles</b>	CCPM, 3CA et CCSA
<b>Temporalités</b>	> 2-5 ans <
<b>Partenaires</b>	Wallonie
<b>Maître d'ouvrage</b>	Communes, Wallonie, Communautés de Communes, Région
<b>Problème(s) visé(s)</b>	<p>Une surutilisation de la voiture qui compromet l'image des autres modes</p> <p>Une absence d'interopérabilité avec la Belgique.</p>

<b>Intitulé de l'action</b>	<b>4.2 Renforcer l'accessibilité des communes rurales via création de petits PEM</b>
<b>Description de l'action</b>	<p>4.2.1 Création d'un PEM à Cartignies</p> <p>4.2.2 Solre-le-Château : développer l'arrêt de bus et permettre une meilleure connexion cyclable</p>
<b>Objectifs</b>	<p>Renforcer l'axe ferroviaire Lille – Hirson</p> <p>Meilleure accessibilité des gares, notamment hors limitrophes</p> <p>Valoriser l'image des modes doux et actifs dans le cadre des déplacements pendulaires</p> <p>Accompagner la mobilité du public vulnérable</p> <p>Favoriser les moyens de lutter contre l'auto-solisme (covoiturage, autopartage, location etc.)</p> <p>Renforcer les connexions avec les principaux pôles</p> <p>Améliorer l'accessibilité des TC pour les communes rurales</p>
<b>Orientations concernées</b>	<p>Renforcer l'intermodalité dans les déplacements quotidiens</p> <p>Augmenter la part des déplacements actifs</p>
<b>Cibles</b>	3CA
<b>Temporalités</b>	< 5 ans
<b>Partenaires</b>	Wallonie
<b>Maître d'ouvrage</b>	Communauté de communes, Région, Département
<b>Problème(s) visé(s)</b>	<p>Une absence de système global de déplacements sur le territoire</p> <p>Une surutilisation de la voiture qui compromet l'image des autres modes</p> <p>Un manque d'infrastructures autres que routières</p> <p>Une absence d'interopérabilité avec la Belgique</p>

<b>Intitulé de l'action</b>	<b>4.3 Mettre en place une ligne Arc-en-Ciel express traversant la CCPM</b>
<b>Description de l'action</b>	Mettre en place une ligne express reliant Avesnes – Cartignies – Landrecies – Le Quesnoy – Bavay (Quévy)
<b>Objectifs</b>	<p>Renforcer l'axe ferroviaire Lille – Hirson</p> <p>Meilleure accessibilité des gares, notamment hors limitrophes</p> <p>Valoriser l'image des modes doux et actifs dans le cadre des déplacements pendulaires</p> <p>Favoriser les moyens de lutter contre l'auto-solisme (covoiturage, autopartage, location etc.)</p> <p>Renforcer les connexions avec les principaux pôles</p> <p>Améliorer l'accessibilité des TC pour les communes rurales</p>
<b>Orientations concernées</b>	Renforcer l'intermodalité dans les déplacements quotidiens
<b>Cibles</b>	CCPM, 3CA
<b>Temporalités</b>	< 5 ans
<b>Partenaires</b>	Wallonie, Région
<b>Maître d'ouvrage</b>	Communautés de Communes, Arc-en-Ciel
<b>Problème(s) visé(s)</b>	<p>Une surutilisation de la voiture qui compromet l'image des autres modes</p> <p>Une absence d'interopérabilité avec la Belgique</p>

<b>Intitulé de l'action</b>	<b>4.4 Consolider les trajets express du réseau Arc-en-Ciel</b>
<b>Description de l'action</b>	Augmenter le nombre de liaisons express par jour, notamment vers la CAMVS
<b>Objectifs</b>	<p>Renforcer l'axe ferroviaire Lille – Hirson</p> <p>Meilleure accessibilité des gares, notamment hors limitrophes</p> <p>Favoriser les moyens de lutter contre l'auto-solisme (covoiturage, autopartage, location etc.)</p> <p>Renforcer les connexions avec les principaux pôles</p> <p>Améliorer l'accessibilité des TC pour les communes rurales</p>
<b>Orientations concernées</b>	Renforcer l'intermodalité dans les déplacements quotidiens
<b>Cibles</b>	CCSA, 3CA
<b>Temporalités</b>	< 5 ans
<b>Maître d'ouvrage</b>	Communautés de Communes, Arc-en-Ciel
<b>Problème(s) visé(s)</b>	Une surutilisation de la voiture qui compromet l'image des autres modes

## ORIENTATION 5 – SUIVI ET EVALUATION DES PLANS DE MOBILITES SIMPLIFIES INTERCOMMUNAUX

Intitulé de l'action	5.1 Mettre en place une plateforme de suivi en ligne
Description de l'action	Plateforme en ligne de suivi, avec commentaires disponibles facilement Mutualiser les différentes manières de se déplacer sur un seul site (TAD, Car, Bus, Trains etc.)
Objectifs	Améliorer la connaissance du réseau Favoriser les moyens de lutter contre l'auto-solisme
Cibles	CCPM, 3CA, CCSA
Temporalités	X
Partenaires	Région
Maître d'ouvrage	Communautés de communes
Problème(s) visé(s)	Une absence de système global de déplacements sur le territoire Un manque d'informations claires et accessibles

Intitulé de l'action	5.2 Renforcer les communications / moyens de mobilités avec les EPCI limitrophes
Description de l'action	Cadencer et calibrer les horaires en fonction de leur réseau Communiquer sur les modifications à venir des réseaux
Objectifs	Améliorer la connaissance du réseau
Cibles	CCPM, 3CA, CCSA
Temporalités	X
Partenaires	EPCI Limitrophes, Wallonie, Région
Maître d'ouvrage	Communautés de communes
Problème(s) visé(s)	Une absence de système global de déplacements sur le territoire Un manque d'informations claires et accessibles

<b>Intitulé de l'action</b>	<b>5.3 Réaliser un état des lieux régulier</b>
<b>Description de l'action</b>	Effectuer des comptages régulièrement Inspecter l'état du réseau
<b>Objectifs</b>	Améliorer la connaissance du réseau
<b>Cibles</b>	CCPM, 3CA, CCSA
<b>Temporalités</b>	X
<b>Partenaires</b>	Région
<b>Maître d'ouvrage</b>	Communautés de communes
<b>Problème(s) visé(s)</b>	Une absence de système global de déplacements sur le territoire Un manque d'informations claires et accessibles

<b>Intitulé de l'action</b>	<b>5.4 Réaliser des enquêtes mobilité (quantitatives et qualitatives)</b>
<b>Description de l'action</b>	Effectuer des enquêtes auprès de la population Connaître les tendances en matière de circulation, comparer aux enquêtes passées
<b>Objectifs</b>	Améliorer la connaissance du réseau
<b>Cibles</b>	CCPM, 3CA, CCSA
<b>Temporalités</b>	X
<b>Partenaires</b>	Région
<b>Maître d'ouvrage</b>	Communautés de communes
<b>Problème(s) visé(s)</b>	Une absence de système global de déplacements sur le territoire Un manque d'informations claires et accessibles

## CALENDRIER DU PROGRAMME D' ACTIONS TERRITORIALES

Calendrier des actions				
N°	Intitulé de l'action	Court terme ( < 2 ans )	Moyen terme ( < 2-5 ans > )	Long terme ( < 5 ans )
1.1	Proposer des plans de circulations plus clairs			
1.3	Réaliser des ateliers de prévention en lien avec la sécurité routière			
1.4	Renforcer la communication autour des aides à la mobilité			
3.1	Améliorer les traversées de communes en vélo			
3.3	Mise en place des équipements vélos, développer le stationnement cyclable			
3.4	Formation des plus jeunes à la bonne pratique cyclable			
3.6	Valoriser les déplacements doux comme loisirs			
1.2	Améliorer la signalétique des aires de covoiturage			
1.5	Améliorer et clarifier le cadencement des horaires de trains			
1.6	Renforcer la connexion entre la 3CA et la CAMVS			
2.1	Renforcer la communication SNCF / Arc-en-Ciel			
2.2	Renforcer la communication entre les partenaires pour améliorer les échanges			
2.3	Systématiser le recours à la carte Pass-Pass			
2.4	Systématiser la connaissance du réseau			
3.2	Développer des itinéraires cyclables spécifiques autour des gares et des écoles			
3.5	Sécuriser les déplacements piétons au sein des communes			
4.1	Améliorer les connexions autonomes avec le réseau Belge			
2.5	Développer un vrai système de covoiturage à l'échelle du territoire			
4.2	Renforcer l'accessibilité des communes rurales via la création de petits PEM			
4.3	Mettre en place une ligne Arc-en-Ciel express traversant la CCPM			
4.4	Consolider les trajets express			
5.1	Mettre en place une plateforme de suivi en ligne			
5.2	Renforcer les communications / moyens de mobilité avec les EPCI limitrophes			
5.3	Réaliser un état des lieux réguliers			
5.4	Réaliser des enquêtes mobilité (quantitatives et qualitatives)			

## ADDITIF : PRECONISATIONS PAR EPCI DE L'AVESNOIS

Au cours des présentations du Plan de Mobilité Simplifié au sein de la CCPM et de la CCSA, différentes notes et remarques ont été réalisées concernant les premières préconisations proposées. Afin de préciser les éléments par communautés de communes et de proposer de nouvelles pistes d'actions, deux nouvelles listes de préconisations ont été réalisées, spécifiques à chaque EPCI, sans oublier de mettre en exergue celles qui concerneront plus spécifiquement la Région en tant qu'AOM de substitution (notamment pour la 3CA) et collectivité cheffe de file sur le transport régional.

### PRECONISATIONS DE COMPETENCE REGIONALE



Améliorer et clarifier le cadencement des horaires de trains
Renforcer la communication SNCF / Arc-en-Ciel : améliorer la visibilité de la chaîne de déplacements
Mettre en place une ligne Arc-en-Ciel express traversant la CCPM
Consolider les trajets express
Améliorer les connexions autonomes avec le réseau Belge

### PRECONISATIONS DE COMPETENCE INTERCOMMUNALE « AOM » : CCPM



#### OBJECTIF GENERAL : AMELIORER LA CONNEXION ENTRE LES DIFFERENTS POLES URBAINS POUR LA CCPM

<b>S'INSCRIRE VERITABLEMENT DANS LE TERRITOIRE DU PAYS DE MORMAL</b>
Systematiser le recours à la carte Pass-Pass / Améliorer la connexion avec le réseau de transports des Hauts de France
Développer un vrai système de covoiturage à l'échelle du territoire
Améliorer le jalonnement des aires de covoiturage
<b>DEVELOPPER DES ALTERNATIVES A LA VOITURE INDIVIDUELLE POUR LES DEPLACEMENTS SCOLAIRES</b>
Former les plus jeunes à la bonne pratique cyclable
Améliorer les traversées de communes en vélo (résorber les points noirs, traiter les aménagements cyclables, réduire les discontinuités)

Développer des itinéraires cyclables spécifiques autour des gares et des écoles
Mettre en place des équipements vélos, développer le stationnement cyclable
Expérimenter des zones apaisées à proximité des établissements scolaires
Organiser des pédibus avec les établissements scolaires de la primaire et du secondaire ;
Réaliser une enquête qualitative au sein des établissements scolaires à vocation d'accompagnement et de clarification de la mobilité
<b>RAPPROCHER LES LIEUX DE VIE DES LIEUX D'ACTIVITES</b>
Hiérarchiser le réseau routier : repousser les artères principales en-dehors des centres-villes et des centres des villages
Systematiser l'élaboration d'une étude mobilité pour chaque nouveau bâtiment générateur de flux construit ou réhabilité, pour chaque projet d'aménagement d'espaces publics, intégrant les mobilités douces (ex : parcours cyclable et/ou pédestre)
Prioriser les déplacements des transports en commun sur la voiture par des mesures d'aménagements spécifiques
<b>RENDRE LES MOBILITES ACCESSIBLES AUX PERSONNES AGEES ET AUX PERSONNES EN SITUATION DE HANDICAP</b>
Proposer des plans de circulations spécifiques aux besoins du territoire ;
Mettre en place une navette sur le réseau des établissements de santé
Proposer la mise en place de cyclopousses
Organiser des ateliers d'accompagnement seniors/PSH dans leurs mobilité / prévention sécurité routière
Améliorer les liaisons piétonnes sur le territoire et leur accessibilité (intégrant la problématique des PMR et PSH)
Financer un accompagnateur de la mobilité
Expérimenter les contrats de location véhicules jeune / ancien
<b>AUGMENTER LA PART DES DEPLACEMENTS ACTIFS</b>
Limiter le stationnement en centre-ville
Circulation en centre-ville : remettre en place des plans de circulation, systématiser le recours au vélo
Valoriser les mobilités douces pour des trajets « utilitaires » ou de loisir
Systematiser la mise en place de stationnement cyclable
Améliorer la lisibilité des itinéraires cyclables notamment de nuit
<b>SUIVI ET EVALUATION</b>
Mettre en place une plateforme de suivi en ligne
Renforcer les communications / moyens de mobilité avec les EPCI limitrophes
Réaliser des enquêtes mobilité (quantitatives et qualitatives) dans une optique de mise à jour des diagnostics ;
Systematiser la connaissance du réseau (SNCF, Arc-en-Ciel, locations vélos, usage des voies vertes etc.) ;

Renforcer la communication entre les partenaires pour améliorer les échanges : pour chaque mise à jour, coordination entre les acteurs

Mettre en place un comité des partenaires sur le suivi d'un plan de mobilité simplifié

## PRECONISATIONS DE COMPETENCE INTERCOMMUNALE « AOM » : CCSA



**OBJECTIF GENERAL : PROPOSER DES SOLUTIONS CONTRE L'IMMOBILISME ET LES FREINS PSYCHOLOGIQUES POUR LA CCSA**

### LUTTER CONTRE LES FREINS PSYCHOLOGIQUES

Organiser des ateliers de préparation à la mobilité pour les scolaires (dès la primaire)

Structurer un réseau unique et simple avec un **jalonnement** fort

Proposer des plans de circulations spécifiques aux besoins du territoire

Proposer des « sorties » pédagogiques au sein de l'arrondissement mêlant un public jeune et un public âgé

Renforcer la communication autour des aides à la mobilité (notamment cyclables ou en lien avec l'emploi)

### INSCRIRE LE TERRITOIRE DANS UNE DEMARCHE GLOBALE

Développer un vrai système de covoiturage à l'échelle du territoire

Améliorer la signalétique des aires de covoiturage

Systématiser le recours à la carte Pass-Pass / Améliorer la connexion avec le réseau de transports des Hauts de France

Expérimenter les stops avec bornes / inscription une fois mise en place de plan simple aux « arrêts »

### DEVELOPPER LES SOLUTIONS A MOINDRE COUTS

Renforcer, étendre le TAD à l'échelle de l'EPCI, voire à l'échelle transfrontalière – inter-EPCI

Développer l'autopartage en lien avec l'économie solidaire, remise en activité des vélos

Mettre en place l'autopartage sous condition (exemple, uniquement emploi)

Expérimenter des contrats de location véhicules jeune / personne âgée

Imposer aux entreprises l'application du forfait mobilité et d'expérimenter des aides spécifiques (soit achat vélo, soit mise en place structure d'accueil de la mobilité)

Mettre en place une navette avec dessertes uniques des entreprises, 2 trajets jours

<b>RETROUVER UNE PROXIMITE AVEC LES CŒURS DE VILLE (CENTRE-VILLE)</b>
Hiérarchiser le réseau routier : repousser les artères principales en-dehors des centres-villes et des centres des villages
Limiter le stationnement en centre-ville
Circulation en centre-ville : remettre en place des plans de circulation, systématiser le recours au vélo
Proposer la création d'un parcours cyclable pour chaque nouveau bâtiment + une étude de mobilité
Systématiser la mise en place de stationnement cyclable
Prioriser les déplacements des transports en commun sur la voiture par des mesures d'aménagements spécifiques
<b>AUGMENTER LA PART DES MODES ACTIFS AUPRES DES JEUNES</b>
Expérimenter les zones de circulation apaisée à proximité des établissements scolaires
Former les plus jeunes à la bonne pratique cyclable
Mise en place de questionnaire/enquête dans les établissements scolaires à vocation d'accompagnement et de clarification de la mobilité
Améliorer les traversées de communes en vélo
Développer des itinéraires cyclables spécifiques autour des gares et des écoles
Mettre en place des équipements vélos, développer le stationnement cyclable
Valoriser les modes doux pour les déplacements utilitaires et de loisir (ex : Val Joly)
<b>SUIVI ET EVALUATION</b>
Mettre en place une plateforme de suivi en ligne
Renforcer les communications / moyens de mobilité avec les EPCI limitrophes et les partenaires
Réaliser des enquêtes mobilité (quantitatives et qualitatives)
Systématiser la connaissance du réseau (SNCF, Arc-en-Ciel, locations vélos, usage des voies vertes etc.)
Mettre en place un comité des partenaires sur le suivi d'un plan de mobilité simplifié

## TABLE DES FIGURES

- Figure 1 – Les trois EPCI du « plan de mobilité simplifié territorial »
- Figure 2 – Le périmètre du « plan de mobilité simplifié de l'Avesnois »
- Figure 3 – Répartition de la population au sein des trois EPCI du PDMS territorial
- Figure 4 – Taux de chômage – Arrondissement d'Avesnes-sur-Helpe
- Figure 5 – Taux des ménages possédant au moins une voiture particulière au sein des trois EPCI du PDMS « territorial »
- Figure 6 – Taux des ménages dénués de voitures
- Figure 7 – Taux des ménages dotés de plusieurs voitures
- Figure 8 – Déplacements domicile-travail entre EPCI de l'arrondissement d'Avesnes-sur-Helpe
- Figure 9 – Localisation du site d'emploi en 2016 au sein du PDMS
- Figure 10 – Nombre de résidents actifs avec emploi en 2016 par mode utilisé
- Figure 11 – Comparaison de l'usage des modes entre les villes/bourgs et les villages
- Figure 12 – Les flux domicile-travail en direction de la CCPM
- Figure 13 – Les flux domicile-travail depuis de la CCPM
- Figure 14 – Les flux domicile-travail en direction de la 3CA
- Figure 15 – Les flux domicile-travail depuis la 3CA
- Figure 16 – Les flux domicile-travail en direction de la CCSA
- Figure 17 – Les flux domicile-travail depuis la CCSA
- Figure 18 – Répartition des scolaires sur le périmètre du PDMS territorial
- Figure 19 – Emplacement et effectifs des structures de plus de 50 salariés
- Figure 20 – Concentration des sites de loisirs des trois communautés de communes
- Figure 21 – Le réseau routier départemental et schéma cyclable
- Figure 22 – Charge trafic sur les routes de l'arrondissement d'Avesnes-sur-Helpe
- Figure 23 – Accidents recensés sur le territoire du PDMS en 2019
- Figure 24 – Nombre et type de déplacements des accidents sur le territoire du PDMS en 2019
- Figure 25 – Le réseau ferroviaire sur le périmètre du PDMS territorial
- Figure 26 – Temps de parcours optimum en train sans correspondance
- Figure 27 – Représentation des temps de parcours proposés par la SNCF – Axe Maubeuge/Aulnoye-Aymeries Fourmies
- Figure 28 – Représentation des temps de parcours proposés par la SNCF – Axe Le Quesnoy Maubeuge
- Figure 29 – Représentation des temps de parcours proposés par la SNCF – Axe Le Quesnoy Landrecies
- Figure 30 – Comparaison des temps de trajets (voiture/train) vers les principaux pôles urbains et centre-bourgs de l'arrondissement d'Avesnes-sur-Helpe
- Figure 31 – Fréquentation des gares
- Figure 32 – Nombre d'abonnés « études » sur le périmètre du PDMS de l'Avesnois
- Figure 33 – Nombre d'abonnés « travail » sur le périmètre du PDMS de l'Avesnois
- Figure 34 – Comparaison des temps de parcours depuis Le Quesnoy

- Figure 35 – Principaux établissements scolaire de Le Quesnoy
- Figure 36 – Cyclabilité de la commune de Le Quesnoy
- Figure 37 – Accessibilité à pied à la gare de Le Quesnoy
- Figure 38 – Comparaisons des temps de parcours depuis Fourmies
- Figure 39 – Principaux établissements scolaire de Le Quesnoy
- Figure 40 –Cyclabilité de la commune de Fourmies
- Figure 41 – Accessibilité à pied à la gare de Fourmies
- Figure 42 - Comparaisons des temps de parcours depuis Avesnes-sur-Helpe
- Figure 43 – Principaux établissements scolaire de Avesnes-sur-Helpe
- Figure 44 –Cyclabilité de la commune d’Avesnes-sur-Helpe
- Figure 45 – Accessibilité à pied à la gare d’Avesnes-sur-Helpe
- Figure 46 – Fréquentation des gares « secondaires » de la 3CA
- Figure 47 - Comparaisons des temps de parcours depuis Landrecies)
- Figure 48 – Fréquentation de la gare de Landrecies
- Figure 49 – Principaux établissements scolaire de Landrecies
- Figure 50 – Cyclabilité de la commune de Landrecies
- Figure 51 – Principaux établissements scolaire de Bavay
- Figure 52 – Desserte en bus du Collège Jean Lemaire des Belges de Bavay
- Figure 53 – Cyclabilité de la commune de Bavay
- Figure 54 – Autres principaux établissements scolaires du PDMS de l’Avesnois
- Figure 55 – Le réseau de bus régulier Arc-en-Ciel
- Figure 56 – Lignes principales du réseau Arc-en-Ciel pour l’arrondissement d’Avesnes-sur-Helpe
- Figure 57 – Lignes principales et traversantes du réseau Arc-en-Ciel pour l’arrondissement d’Avesnes-sur-Helpe
- Figure 58 –Répartition des nœuds du réseau Arc-en-Ciel sur le territoire du PDMS de l’Avesnois, en termes de lignes et d’arrêts routiers
- Figure 59 – Localisation des arrêts de bus équipés ou non pour les PMR
- Figure 60 – Appréciations relatives au train par les usagers
- Figure 61 – Appréciations relatives au bus par les usagers
- Figure 62 – Comparaison des temps de trajets (voiture/train) vers communes belges
- Figure 63 – Principales infrastructures cyclables ouvertes ou en projets en Sambre-Avesnois
- Figure 64 – Cyclabilité du territoire Sambre-Avesnois
- Figure 65 – Appréciation relatives aux deux roues motorisées
- Figure 66 – Appréciation relatives aux vélos classique
- Figure 67 – Appréciation relatives à la pratique de la marche
- Figure 68 – Part modale dans les flux de proximité en 2016
- Figure 69 – Part modale dans les flux internes aux communes en 2016
- Figure 70 – Part modale dans les flux internes aux communes en 2016
- Figure 71 – Appréciations relatives au covoiturage par les usagers
- Figure 72 – Plan de la desserte TAD du Sud Avesnois
- Figure 73 – La Sambre-Avesnois et ses grands axes de circulation
- Figure 74 – Evolution du trafic fluvial de marchandises de 1984 à 2006

- Figure 75 – Emplacement des ITE sur le périmètre du PDMS de l'Avesnois
- Figure 76 – Principaux temps de parcours en transports en commun

# ANNEXES

---



## ENQUETE MOBILITE AUPRES DE LA POPULATION EN SAMBRE-AVESNOIS – 2019

Cette enquête résulte d'une coopération entre l'Association Egalité des chances et l'ADUS.

Enquête mobilité 2019 Nombre de personnes interrogées	
Avesnelles	16
Avesnes-sur-Helpe	84
Sains-du-Nord	11
Sars-Poteries	19
Autres communes CCCA	26
Bavay	8
Gommegnies	5
Landrecies	43
Le Quesnoy	20
Poix-du-Nord	9
Autres communes CCPM	34
Anor	15
Fourmies	90
Trélon	8
Wignehies	17
Autres communes CCSA	7
<b>Total</b>	<b>412</b>

L'ADUS a :

- rédigé une proposition de questionnaire
- élaboré une proposition d'échantillon
- préparé un fichier excel utilisable pour rassembler les réponses au questionnaire
- réalisé les traitements statistiques permettant l'analyse
- procédé à l'analyse
- produit un rapport

L'Association pour l'égalité des chances a effectué :

- le travail d'enquête auprès des habitants
- la saisie informatique des réponses

L'enquête a été effectuée du printemps à l'automne 2019.

412 personnes ont accepté de répondre au questionnaire.

Elles sont d'origines géographiques variées. On peut relever un nombre important de personnes interrogées issues de chacune des trois Intercommunalités et, pour

chacune d'entre elles, on note que sont couverts à la fois des habitants des bourgs et des villages.

De même, on trouve parmi les personnes enquêtées des personnes issues des trois grandes catégories d'âge.

### Enquête mobilité 2019

#### Nombre de personnes interrogées

Hommes			Femmes			Total
15-29 ans	30-59 ans	60 ans et +	15-29 ans	30-59 ans	60 ans et +	
112	58	17	110	73	42	<b>412</b>

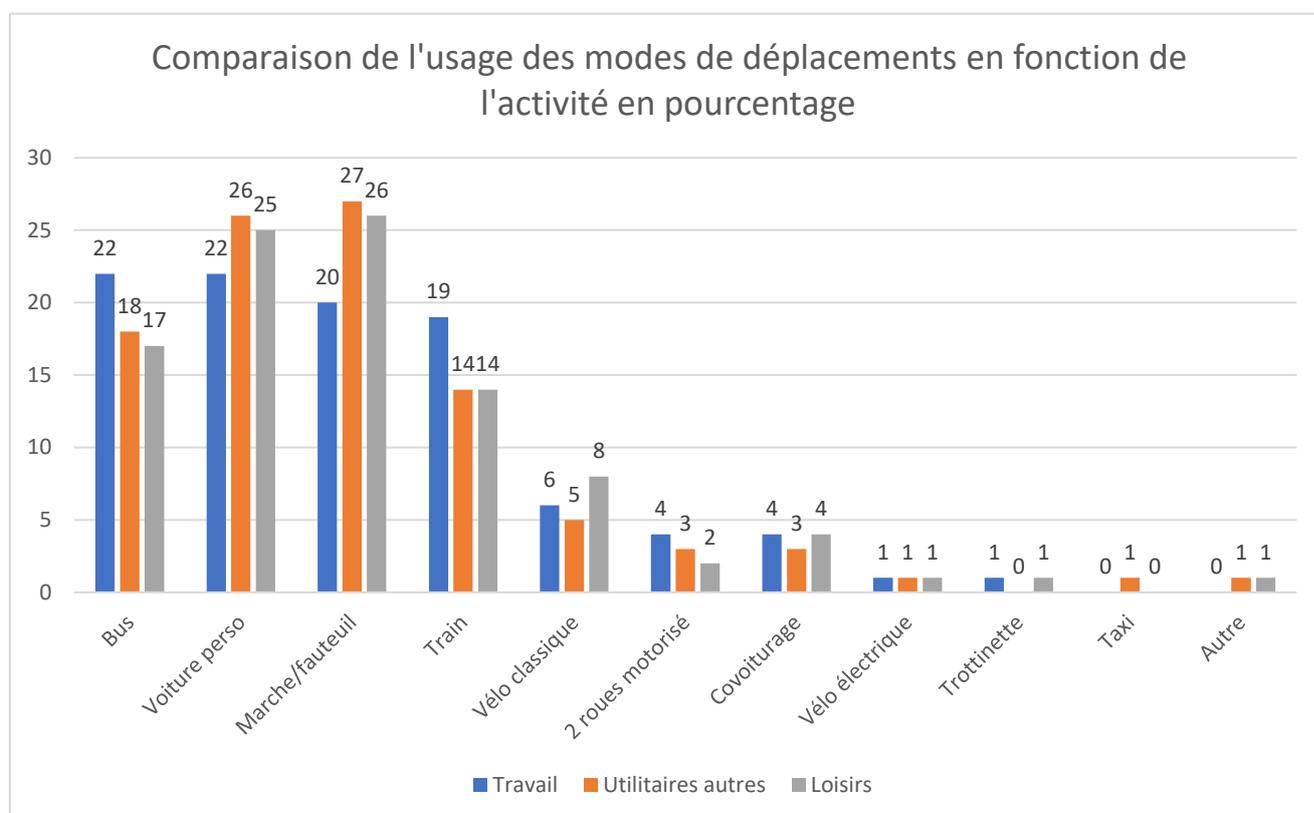
Les personnes en recherche d'emploi ou en formation sont sur-représentées au détriment des personnes ayant un emploi.

### CCCA-CCPM-CCSA Enquête mobilité 2019

#### Nombre de personnes interrogées

En formation	Travaille	Recherche d'emploi	Retraité	Au foyer	nc	Total
36	83	210	50	27	6	<b>412</b>

## Modes de déplacement Ensemble des personnes enquêtées



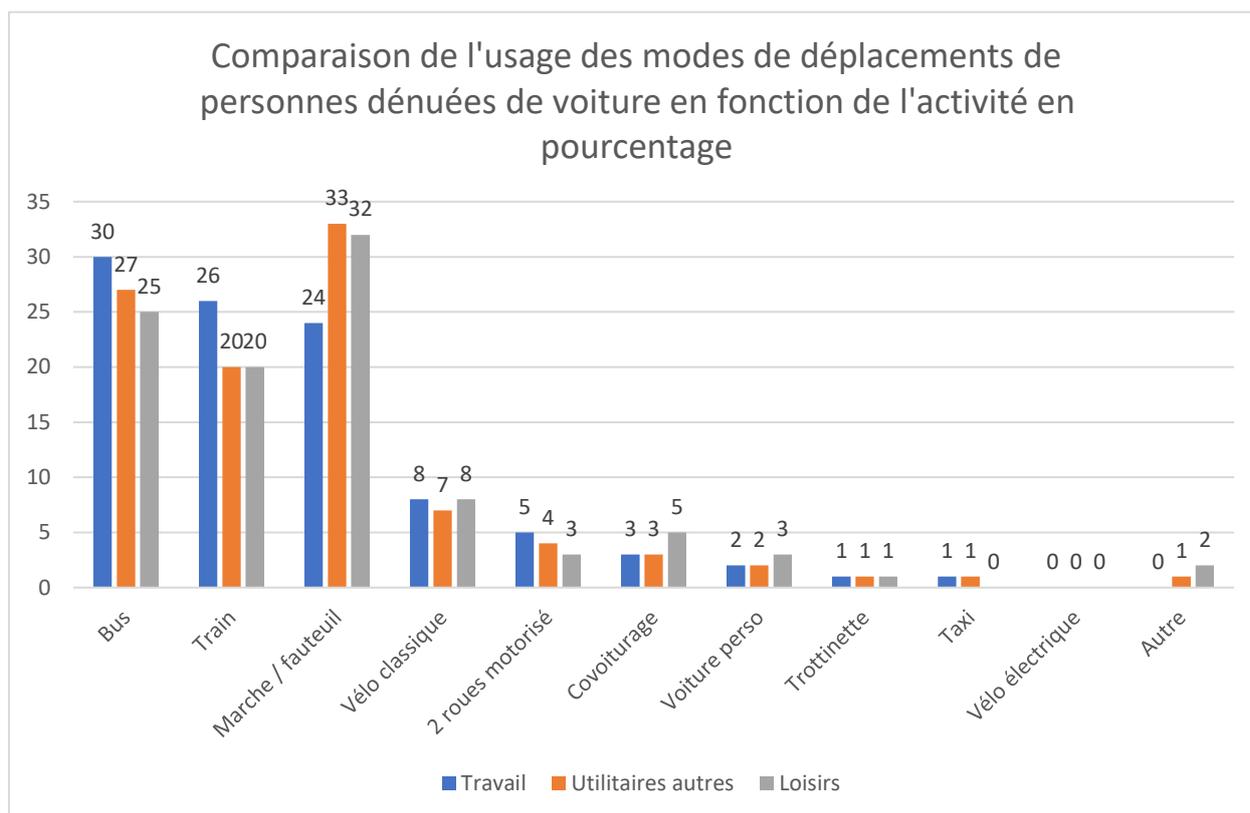
L'examen des modes de déplacement utilisés pour se rendre au travail ne met pas un mode en exergue : le transport collectif, à la fois bus et train, la marche et la voiture, regroupent chacun environ 1/5<sup>ème</sup> des citations.

Mais il faut prendre en compte la forte présence des jeunes et surtout la sur-représentation des personnes dénuées de voiture parmi le public ayant accepté de répondre à l'enquête. Un public plus représentatif de la population comporterait davantage de personnes se déplaçant en voiture. De même, le taux significatif de recours aux véhicules deux roues doit être apprécié au regard des particularités de la population ayant participé à l'enquête.

Pour les autres déplacements utilitaires (courses, démarches administratives, rdv médicaux ...), le transport collectif recule au profit de la voiture et de la marche. L'accroissement du recours à ce dernier mode est bien sûr à relier au fait que pour ces motifs de déplacement, les habitants peuvent se tourner vers une offre de proximité alors que pour le travail le lieu s'impose souvent à eux.

Pour le loisir, la structure des modes de déplacement utilisés est proche de celle relevée pour les déplacements utilitaires hors travail, avec toutefois une progression du vélo qui atteint une part significative.

## Personnes dénuées de voiture



222 personnes ayant participé à l'enquête ne disposent pas de voiture.

Pour se rendre à leur travail elles se tournent vers le bus, qui voit son audience s'élargir fortement par rapport à ce que l'on pouvait observer pour l'ensemble de la population enquêtée.

La forte présence de la marche est synonyme de proximité du lieu de travail par rapport au domicile. Pour les déplacements plus éloignés, outre les transports collectifs, on peut noter un surcroît de recours aux véhicules deux roues.

Pour les autres déplacements utilitaires, la position de la marche est renforcée.

Les transports collectifs captent près de la moitié des flux.

Les véhicules deux roues conservent une place significative. On observe pour les loisirs des résultats très proches de ceux observés pour les déplacements utilitaires hors travail.

**Le taux élevé de recours au bus pour les personnes dénuées de voiture montre l'importance de ce mode de déplacement pour une partie de la population.**

**En revanche, la faiblesse du recours au vélo, malgré le faible coût d'usage de ce véhicule, fait apparaître la nécessité d'aménagements.**

## Méthodologie de l'analyse pour l'évolution des déplacements domicile-travail

Le calcul du nombre de kilomètres quotidiens parcourus en voiture par ces navetteurs a été effectué en s'appuyant sur Mappy et Googlemaps. Pour les flux internes aux communes a été retenue la distance de 2 km. Les kilométrages ainsi obtenus ont été multipliés par deux de manière à disposer d'une distance aller-retour.

Le recensement ne précise pas si une personne se déplace quotidiennement de sa résidence principale vers son lieu de travail ou si elle est amenée à se doter d'un second lieu de résidence à proximité de l'endroit où elle exerce son activité professionnelle.

Une part des actifs de Sambre-Avesnois travaille dans des communes fortement éloignées de leur résidence. Dans certains cas il est inimaginable qu'ils réalisent ce déplacement quotidiennement.

Ce problème a été traité de la manière suivante :

- pour les actifs les moins éloignés de leur résidence principale, a été considéré qu'ils rentreraient chez eux une fois par semaine
- pour les actifs les plus éloignés de leur résidence principale, a été imaginé un voyage mensuel

De manière à disposer pour chaque actif d'un kilométrage quotidien, dans le 1<sup>er</sup> cas le kilométrage a été divisé par 5, dans le second par 20.

Les flux pris en compte ici l'ont été en croisant deux critères : la distance commune de résidence-commune de travail et le temps de trajet fournis par le site Internet Mappy.

Ont été classés comme déplacements hebdomadaires :

- les postes de travail occupés dans le Nord générant un déplacement de plus d'1h19 et d'au moins 107 km
- les emplois fournis par l'Aisne nécessitant au moins 1h10 de trajet pour au minimum 67 km de trajet
- l'ensemble des flux vers la région parisienne
- les actifs travaillant dans une commune du Pas-de-Calais située à plus d'1h30 et 129 km de leur résidence
- les déplacements à l'étranger nécessitant plus d'1h40 de trajet
- les emplois hors du Nord-Pas-de-Calais générant un trajet inférieur à 500 km et supérieur à 1h30

Ont été classés comme déplacements mensuels :

- les emplois amenant les habitants à effectuer plus de 500 km

## Outils et initiatives en faveur de la mobilité

### Démarches transversales

#### **REUSSIR EN SAMBRE-AVESNOIS**

Territoire : arrondissement

Depuis 2010, Réussir en Sambre-Avesnois anime un collectif d'acteurs portant sur mobilité et insertion professionnelle.

Il vise à structurer une démarche à l'échelle de la Sambre-Avesnois afin de mutualiser les énergies et les projets et de construire un plan de développement de la mobilité. Il s'agit également de mobiliser les moyens qui permettront la mise en œuvre des actions en découlant.

Participent à ce travail : ADESSA, Synergie, Auto-école Trajectoire, Vital Services Mobilité, Pôle emploi, Département.

Cette démarche s'est notamment traduite par la mise en ligne d'un guide mobilité.

#### **PLATEFORME MOBILITE ET AVESNOIS MOBILITE**

Territoire : CCSA

En 2016, a été créée la Plateforme mobilité dans le cadre des crédits politique de la ville, avec l'implantation d'un service de location social porté par l'association SYNERGIE et dénommé Syn'mobilité (financé par l'Etat, la Région, le Département, la CCSA et la ville de Fourmies).

En 2017 se sont ajoutés :

- l'auto-école sociale gérée par l'association TRAJECTOIRE via une action politique de la ville
- le garage solidaire de SYNERGIE, dans le cadre de l'action politique de la ville Syn'mobilité

En 2018, a ouvert un atelier vélo, porté par la ville de Fourmies et des bénévoles.

La même année a été lancée AVESNOIS MOBILITE, expérimentation portée par TRANSDEV, qui a débouché sur le maintien, en 2019, de trois actions :

- le transport à la demande (TAD), porté par la CCSA et mis en oeuvre par VITAL SERVICES
- les ateliers coaching, réalisés par FACE Thiérache dans le cadre d'une action Politique de la ville intitulée Mob'Emploi
- la carte interactive présente sur le site internet Avesnois Mobilité

Au final, les habitants du sud de l'arrondissement se voient donc proposer :

- via la plateforme mobilité
  - un garage solidaire
  - un service de location de véhicules à tarifs sociaux
  - une auto-école sociale
  - un atelier vélos
- au travers d'Avesnois mobilité
  - un espace d'information : carte interactive
  - un service de TAD (transport à la demande)
  - des ateliers de coaching relatif à la mobilité

En 2020, est prévue l'émergence d'une Maison des Mobilités Douces, en ajoutant à l'atelier vélo d'autres fonctions dédiées à ce mode de déplacement, cette action étant portée par la ville et reposant sur des financements de la commune et du Conseil Général.

## Information

### **AVESNOIS MOBILITE**

Territoire : CCSA

Le site Internet d'Avesnois mobilité comporte une carte interactive permettant à tout habitant de la CCSA de se voir proposer des solutions de transport pour se rendre à un endroit donné.

En indiquant sur la carte ses points de départ et d'arrivée, l'utilisateur se voit proposer plusieurs possibilités de déplacement intermodales avec indication des distances et temps de déplacement.

### **MAISON DE LA MOBILITE DOUCE**

Territoire : Fourmies

A partir de l'atelier réparation vélo d'ores et déjà existant, la commune de Fourmies, grâce à un financement du Conseil Général, va ajouter au panel des structures et initiatives dédiées à la mobilité, un espace d'informations générales consacré aux mobilités douces.

Seront accessibles des informations relatives aux itinéraires (notamment la véloroute voie verte Eurovélo3), aux questions de sécurité, aux possibilités de location de vélos, aux aides financières.

## Opposition aux freins psycho-sociaux à la mobilité

### **REUSSIR EN SAMBRE-AVESNOIS**

Territoire : arrondissement

Réussir en Sambre-Avesnois met en œuvre des ateliers destinés à développer la mobilité et l'autonomie.

Sont examinés les différents modes de transport.

Les participants sont accompagnés dans la détermination du moyen de transport et de l'itinéraire le plus adapté à leur besoin.

Ils sont Informés sur les dispositifs d'accès à la mobilité.

De manière à dépasser les blocages, freins et peurs liés aux déplacements, sont organisés des déplacements de groupe.

Les partenaires de cette action sont ADESSA et Stibus.

### **CONSEIL REGIONAL**

Territoire : arrondissement

Le Conseil Régional met en place des ateliers de conseil en mobilité destinés à favoriser le recours au réseau de bus Arc en ciel.

Outre la transmission d'informations, il s'agit de lever les freins psychologiques à l'utilisation des transports collectifs.

Cette action repose sur des collaborations avec les structures sociales (CCAS, Centres Sociaux, autres associations, école de la 2<sup>ème</sup> chance, Pôle emploi).

## **FACE THIERACHE**

Territoire : Fourmies

Dans le cadre de la Politique de la Ville, le club d'entreprise Face Thiérache (dont le siège est à Vervins), mène à Fourmies une action intitulée Mob emploi.

Elle vise à favoriser les rencontres entre des habitants des quartiers relevant de la Politique de la Ville et les entreprises.

Incorporant un volet mobilité, elle complète l'offre d'Avesnois mobilité.

La question des déplacements est traitée au travers d'une démarche de type coaching. Les rendez-vous obtenus dans les entreprises permettent la mise en œuvre d'une pédagogie par l'action.

Chaque session d'atelier comporte six ½ journées et accueille 10 personnes.

Sont prévues deux sessions par an.

Cette action a été amorcée en 2020.

L'atelier permet également d'informer les participants des aides existants (pour passer un permis de conduire, louer un véhicule ...).

## **ASSOCIATION VITAL SERVICE MOBILITE**

Territoire : arrondissement

Vital Services Mobilité est issu de Vital Services et appartient au Groupement Economique GESSA.

Elle assure des interventions d'environ deux heures visant à présenter les avantages et inconvénients des différents modes de déplacement ainsi que l'offre de transport présente en Sambre-Avesnois.

Ces séances ont lieu à la demande, le plus souvent elles émanent de structures sociales. On peut relever trois ou quatre interventions par an.

## Auto-école sociale

### **ASSOCIATION TRAJECTOIRE**

Territoire : arrondissement

L'Association Trajectoire gère la seule auto-école sociale de l'arrondissement. Elle est dédiée aux publics en insertion professionnelle.

Elle prépare à l'obtention du permis B.

Outre l'aspect financier, Trajectoire se démarque des auto-écoles classiques par des méthodes pédagogiques différenciées.

Le public est orienté vers la structure par les conseillers en insertion professionnelle.

Intervient ensuite un diagnostic.

La part à charge de l'utilisateur varie de 10 à 30%, suivant le type de public, les modalités d'intervention des financeurs publics étant elles-mêmes hétérogènes.

Le taux de réussite aux examens monte à 80% pour le code et 75% pour le permis de conduire.

La structure est implantée à :

- Maubeuge
- Fourmies, au sein de la Plateforme mobilité

Trajectoire intervient à Fourmies depuis 2017.

Sur ce site, ce sont 51 personnes qui ont obtenues leur permis de conduire au 20 septembre 2020.

A l'échelle de la Sambre-Avesnois, à la même date, 166 personnes ont décroché le permis de conduire.

En 2021, l'association va se doter de véhicules électriques et hybrides.

Trajectoire souhaite s'élargir aux handicapés physiques. A l'heure actuelle il n'existe pas d'offre pour ce public en Sambre-Avesnois, aucune auto-école ne disposant de véhicule adapté.

## Location de véhicules

### **ASSOCIATION SYNERGIE**

Territoire : CCSA

En 2010, l'association Synergie a créé Syn'Mobilité, dispositif portant sur la location de véhicules pour les personnes en parcours d'insertion professionnelle.

Le public accueilli peut être orienté par les conseillers en insertion professionnelle ou se rendre directement dans les locaux de la structure.

La location ne peut être assurée qu'en relation avec un motif de déplacement lié à l'insertion professionnelle : se rendre en formation, stage ou emploi.

Synergie œuvre à l'échelle de la Sambre-Avesnois, initialement implantée uniquement à Aulnoy-Aymeries, elle est désormais présente également à Jeumont et Fourmies (depuis 2016).

Dans le sud avesnois, la location est assurée dans les locaux de la Plateforme mobilités.

Sont loués des scooters, des vélos classiques, des vélos électriques, des voitures sans permis et des voitures classiques

Les loueurs de vélos bénéficient du prêt gratuit d'un casque, d'un gilet de pluie et d'un cadenas.

Les locations sont plafonnées à trois mois maximum.

### **MAIRIE D'ANOR**

Territoire : Anor

Depuis avril 2019, la Mairie d'Anor gère un service de location de longue durée de vélos à assistance électrique.

Ce dispositif a été mis en place dans le cadre de l'opération « My Anor My Mobility ».

Il est accessible à toute personne ayant un lien avec Anor (habitant ou travaillant à Anor).

Les personnes intéressées peuvent bénéficier d'un prêt gratuit durant trois jours de manière à pouvoir tester ce mode de déplacement.

La location revient à un euro par jour. Elle peut atteindre 3 mois, 6 mois ou 1 an et être renouvelée jusqu'à atteindre 3 ans en cumul.

Si l'utilisateur souhaite acheter le vélo, il paie la somme prévue initialement déduite des montants qu'il a payé en location.

La Mairie achète les vélos en fonction des demandes.

En septembre 2020, trois personnes avaient adhéré à ce service, deux habitants de la commune et une personne extérieure y travaillant.

De manière à permettre les essais, la Mairie s'est donc dotée de quatre vélos.

## Prestations de transport

### ASSOCIATION VITAL SERVICE MOBILITE

Territoire : arrondissement

Vital Services Mobilité est issu de Vital Services et appartient au Groupement Economique GESSA. Elle a été créée en 2004.

Elle est inscrite au registre des transports.

L'association assure trois types de prestations de transport.

Le **Transport Occasionnel et Privé** se traduit par la prise en charge de personnes ayant des besoins qui ne peuvent être couverts par les transports collectifs, les trajets étant déconnectés des lignes existantes ou ont lieu dans des tranches horaires non couvertes.

Ces prestations sont réalisées sur réservation préalable. La demande de transport doit être présentée 48h à l'avance.

Les véhicules étant basés dans les secteurs de Maubeuge, Avesnes sur Helpe et Fourmies, Vital service mobilité couvre tout l'arrondissement.

A 60% les usagers de la structure sont des personnes en difficulté, avec une proportion importante de personnes sous tutelle.

Vital Services Mobilité a mis en place **TACO**, service destiné aux allocataires du RSA et portant sur des déplacements liés à l'accès à l'emploi.

En fonction de la demande, les usagers sont informés des possibilités offertes par les transports en commun ou sont transportés par un des véhicules de l'association.

Ce service a été installé grâce à un financement du Conseil Général qui n'a pas été pérennisé, de ce fait il est actuellement interrompu.

En septembre 2019, la CCSA a mis en place une offre de **Transport A la Demande (TAD)**, détaillé sur le chapitre le concernant.

### PLATE-FORME MOBILITE DE LA CCPM

Territoire : CCPM

Cet outil a été créé dans le cadre de la démarche CADA (Communauté Amie des Aînés) portée par l'Intercommunalité.

Elle s'adresse aux personnes âgées de plus de 60 ans vivant en Pays de Mormal.

La plate-forme a été mise en place après une enquête auprès de cette population. En sont ressortis deux éléments majeurs :

- 50% des personnes interrogées déclaraient disposer d'une voiture mais ne l'utilisaient plus
- 20% des habitants concernés mentionnaient rencontrer des problèmes pour se déplacer

Pour faire face à cette situation, la CCPM a décidé de créer une plate-forme de mobilité, son objet étant d'assurer une interface demande-offre.

Une entreprise relevant de l'économie sociale et solidaire a conçu l'outil. Celui-ci a été lancé de manière expérimentale de décembre 2019 à avril 2020 avec accompagnement par AG2R La Mondiale.

Face à tous types de déplacement, les habitants sont invités à se rendre sur [www.deplacezvous.fr](http://www.deplacezvous.fr) où ils peuvent réserver un transport adapté à leur besoin en choisissant entre l'une des quatre possibilités suivantes :

- association de transport solidaire, en ne payant que l'essence, le transport étant effectué par un bénévole (assuré notamment par l'Association Familiale rurale)
- service d'aide à la personne
- ambulance
- taxi

La personne intéressée a simplement à fournir

- l'adresse de son domicile
- le mode de transport choisi
- sa destination
- le jour et l'heure de départ

Le transporteur va ensuite la contacter par téléphone et ainsi confirmer la réservation.

Le service est proposé pour tout déplacement dans les Hauts-de-France ainsi qu'en Belgique dans la zone transfrontalière.

Pour permettre à la population de pouvoir tirer parti de cet outil, était prévue une sensibilisation dans le cadre d'ateliers pré-existants, mais la situation sanitaire n'a pas permis de mettre en œuvre ce principe.

Pour les personnes rétives à l'utilisation d'Internet, il est possible de tirer parti d'une permanence téléphonique, du lundi au vendredi, de 8 h 30 à 12 h et de 13 h 30 à 17 h. A 90% les réservations ont été effectuées via cette voie.

Les loisirs, en particulier la fréquentation des clubs des aînés et des ateliers de prévention proposés par l'intercommunalité, constituent le premier motif de sollicitations.

Viennent ensuite les déplacements vers les commerces.

Apparaissent en troisième position les déplacements médicaux.

Dans l'avenir, le service pourrait être ouvert à un plus large public, la réflexion portant ici sur les personnes en situation de handicap et en précarité. Cet élargissement pourrait intervenir en 2021.

## LES NAVETTES MUNICIPALES

Territoires : Le Quesnoy – Solre-le-Château – Avesnes-sur-Helpe

Plusieurs villes ont mis en place une offre de transport par bus, interne à la commune.

L'initiative la plus ancienne est celle de **Le Quesnoy**, elle date de 2016.

L'utilisation de ce service est gratuite, mais réservée au plus de 60 ans et limitée au mardi et vendredi de 9h30 à 11h30.

Il repose sur un véhicule neuf places accessible aux personnes à mobilité réduite.

Celui-ci effectue une boucle qui comporte sept arrêts (trois sites commerciaux, deux équipements de santé, cimetière et centre-ville).

**Solre-le-Château** a créé son offre en novembre 2020.

Elle repose sur une réservation par téléphone, qui doit être effectuée la veille. Les demandeurs sont pris en charge à leur domicile et sont conduit en centre-ville.

Le service est accessible à toute personne et coûte un euro.

Il est assuré les mardis et vendredi matin.

La mise en œuvre du service a été confiée à une entreprise et repose sur un véhicule neuf places.

Ce sont surtout les personnes âgées qui tirent parti de cette offre.

**Avesnes-sur-Helpe** s'est également lancée en novembre 2020, avec un service assuré du lundi au samedi de 9h à 17h30.

Le service est accessible à toute personne moyennant le paiement de 2.5 euros.

Le véhicule effectue une boucle.

## Réparation

### **ASSOCIATION SYNERGIE**

Territoire : CCSA

Syn'Mobilité, dispositif porté par l'association Synergie, inclue également une activité garage solidaire. Son accès est limité aux personnes orientées par des conseillers en insertion professionnelles.

Le premier garage a été ouvert en 2016 à Aulnoye-Aymeries.

Un second garage a ouvert à Fourmies en 2017, au sein de la Plateforme Mobilités.

Il repose sur un chantier d'insertion mécanique.

### **ATELIER VELO D'AVESNOIS MOBILITE**

Territoire : CCSA

Un atelier réparation vélo est proposé à la population, des bénévoles sont disponibles afin d'aider les usagers à apprendre à réparer leur vélo.

Il réceptionne également des dons de vélos pour proposer aux usagers d'acheter des pièces d'occasion

L'atelier implanté au sein de la Plateforme mobilité, se transformera ce dernier trimestre 2020 en Maison des Mobilités Douces grâce à un financement du Conseil Général.

## Aides financières aux déplacements

### **POLE EMPLOI**

Territoire : arrondissement

Face à 3 types de situation

- recherche d'emploi (entretiens, concours)
- aide à la reprise d'emploi
- aide à l'entrée en formation (formations financées ou cofinancées par Pôle emploi)

Pôle emploi assure une prise en charge totale ou partielle des frais

- frais de déplacement : au-delà de 60 km aller-retour ou à deux heures de trajet aller-retour du lieu de domicile : à hauteur de 0,20 €/km ou par des bons SNCF
- hébergement : plafonné à 30 euros par nuit
- repas : 6 euros par repas

Sont éligibles les demandeurs d'emploi inscrits en catégorie 1, 2, 3, 4 « stagiaire de la formation professionnelle », 5 « contrat aidé », qui soit sont non indemnisés au titre d'une allocation chômage soit sont indemnisés au titre d'une allocation de chômage dont le montant est inférieur ou égal à celui de l'ARE minimale.

## Aides financières à l'acquisition d'un vélo électrique

### **COMMUNAUTE DE COMMUNES PAYS DE MORMAL**

Territoire : CCPM

Le 25 juin 2019, la CCPM a adopté une délibération instaurant un dispositif visant à favoriser l'acquisition de vélos et de trottinettes électriques.

Sont exclus les vélos ou trottinettes incorporant une batterie au plomb.

Le dispositif porte sur tous les types de vélos à assistance électrique, sont donc éligibles les vélos cargos, pliants, tout terrain ....

Sont pris en compte les véhicules neufs ou d'occasion.

Le montant de l'aide est soumis à une double limite

- pour l'achat d'un vélo : 30 % du coût d'acquisition et 360 euros
- pour l'achat d'une trottinette : 30 % du coût d'acquisition et 90 euros

Pour les bénéficiaires des principaux minima sociaux (RSA, AAH, ASS, ASPA) le plafond est relevé

- pour les vélos : à 50 % du prix d'achat dans la limite de 600 euros
- pour les trottinettes à 50 % du prix d'achat dans la limite de 150 euros

Le dispositif est limité à un vélo ou une trottinette par foyer fiscal tous les deux ans.

L'octroi de la subvention est soumis à la présentation du certificat d'homologation pour les vélos, du certificat de conformité CE pour les trottinettes.

Le dossier de demande d'aide doit également comporter deux exemplaires signés de la convention présentée par la CCPM, une attestation sur l'honneur à ne pas revendre le véhicule, le dernier avis d'imposition de la taxe d'habitation ...

En cas de revente dans les trois ans la subvention devrait être restituée.

L'acquisition du vélo doit être effectuée auprès d'un commerçant professionnel.

### **MAIRIE DE FOURMIES**

Territoire : Fourmies

La ville de Fourmies s'est engagée à accorder jusqu'à 10 subventions par an pour l'achat d'un vélo électrique. Ce dispositif a été mis en place en 2017. Tous les fourmisiens sont éligibles.

La prime se monte à 300 euros. L'aide est versée aux dix premiers demandeurs ayant déposé un dossier complet (facture récente d'achat du vélo, justificatif de domicile de moins de 3 mois).

Elle est limitée à un seul vélo par foyer. Les bénéficiaires s'engagent par écrit à conserver le vélo durant cinq ans.

## Aides financières au permis de conduire

### **CONSEIL REGIONAL**

Territoire : arrondissement

La Région propose une aide au permis de conduire aux 18 à 30 ans en formation, demandeurs d'emploi ou en situation professionnelle précaire (CDD de moins de 6 mois, intérim).

Il s'agit d'un prêt sous condition de ressources et sans intérêt, jusqu'à 1000 euros avec un remboursement différé de 24 mois et d'une durée de deux ans.

Il peut s'agir de couvrir les épreuves théoriques et pratiques ou éventuellement uniquement la conduite.

### **CONSEIL GENERAL : FONDS DEPARTEMENTAL D'AIDE AUX JEUNES (FDAJ)**

Territoire : arrondissement

Le FDAJ vise à permettre aux jeunes de 18 à 25 ans en parcours d'insertion professionnelle à obtenir le permis de conduire. Le fonds est réservé à des jeunes aux revenus limités et détenteurs du code. Ils doivent également justifier de la réalisation d'actions bénévoles.

L'aide est plafonnée à 80% du coût des leçons de conduite, dans la limite de 1000 euros.

En cas d'échec au premier passage de l'examen, une aide supplémentaire peut être envisagée à hauteur de 150 euros maximum. Pour solliciter une aide à l'obtention du permis de conduire, le jeune est invité à se tourner vers une structure sociale ou d'insertion professionnelle.

### **REUSSIR EN SAMBRE-AVESNOIS**

Territoire : arrondissement

Réussir en Sambre-Avesnois est prescripteur par rapport à plusieurs fonds permettant de financer le code et le permis de conduire.

### **MAIRIE DE FOURMIES**

Territoire : Fourmies

La Mairie de Fourmies a mis en place en 2015 le dispositif PASS PERMIS, visant à aider les jeunes à passer leur permis de conduire.

Il est financé dans le cadre de la Politique de la ville depuis 2016.

Chaque année, 12 personnes de 30 ans maximum, peuvent bénéficier d'un financement couvrant les frais d'inscription, un passage du code et 21 heures de leçons de conduite.

En contrepartie, elles s'engagent à réaliser 70 heures de bénévolat durant l'été au sein des services de la Commune de Fourmies ou de l'un de ses établissements publics.

Les candidats doivent remplir un dossier de candidature précisant leur situation familiale, sociale, scolaire, professionnelle ainsi que leurs motivations pour l'obtention du permis de conduire.

Ce dossier est examiné par une commission composée d'élus, techniciens et acteurs locaux, qui émet un avis sur chaque candidature et entérine la liste des bénéficiaires.

Chaque jeune retenu s'engage, en signant une charte, à suivre assidûment les cours théoriques et pratiques du permis de conduire.

Il peut s'inscrire auprès de l'auto-école fourmisiennne de son choix. Les cours sont réglés par la Mairie directement à l'auto-école partenaire.

## MAITRE D'OUVRAGE



### REDACTEURS :

- Félix AUGER, stagiaire Mobilités - ADUS ;
- Corentin GREUEZ, Responsable Transitions et Transfrontalier - ADUS
- Vincent VAILLANT, Chargé d'études – ADUS.

### RELECTEURS :

- Dany FAHRI, Directeur – ADUS ;
- Ambre LEGRAND, Responsable Planification et Projets Urbains – ADUS ;
- Mathieu CHASSIGNET, Ingénieur Mobilités – ADEME Hauts-de-France ;
- Nathalie PITAVAL, Directrice de projets urbanisme et mobilités – CEREMA.

Soutenu par

