



**RÉPUBLIQUE  
FRANÇAISE**

*Liberté  
Égalité  
Fraternité*



**PRÉFET  
DE LA RÉGION  
GRAND EST**

*Liberté  
Égalité  
Fraternité*

Connaissance et accompagnement de la mobilité dans le Grand Est – étude de cas Département des Ardennes et transposabilité aux autres territoires

DECEMBRE 2020



[www.inddigo.com](http://www.inddigo.com)



**REDACTEUR INDDIGO**

Guillemette PINAROLI

Directrice de projets

Ligne directe : 06 07 03 43 43

E-mail : [g.pinaroli@inddigo.com](mailto:g.pinaroli@inddigo.com)

# SOMMAIRE

## Table des matières

<b>SOMMAIRE .....</b>	<b>3</b>
<b>1 INTRODUCTION .....</b>	<b>5</b>
<b>2 PHASE 1 ET 2 .....</b>	<b>7</b>
2.1 LISTING DES DONNEES ET INTERPRETATIONS.....	7
2.2 FICHE D'ANALYSE DE DOCUMENTS EXISTANTS .....	8
2.3 TRAME DE DIAGNOSTIC.....	10
2.3.1 point méthodologique.....	10
2.3.2 détail de la trame .....	11
<b>3 PHASE 3 ETUDE DE CAS : DIAGNOSTIC DU TERRITOIRE DES ARDENNES.....</b>	<b>13</b>
3.1 CARACTERISATION DU TERRITOIRE AU PRISME DE LA MOBILITE .....	13
3.1.1 Existe-il des coupures / ruptures qui vont impacter les déplacements ? .....	13
3.1.2 Le territoire est-il bien relié vers l'extérieur et en interne (par les infrastructures) ? ..	16
3.1.3 Le territoire a-t-il la compétence transport, une politique transport ou une politique globale ?	22
3.2 CARACTERISATION DES DEPLACEMENTS DES HABITANTS AU PRISME DE LA MOBILITE .....	26
3.2.1 Comment est répartie ma population ? .....	26
3.2.2 Comment la population se déplace-t-elle pour des motifs scolaires ? .....	30
3.2.3 Comment la population se déplace-t-elle pour aller travailler ? .....	36
3.2.4 Comment la population se déplace-t-elle pour les autres motifs de déplacement ? ...	40
3.2.5 Mon territoire est-il attractif pour les populations extérieures (tourisme) ? .....	48
3.2.6 Mon territoire est-il un territoire de projet ?.....	52
3.2.7 Ma population est-elle vulnérable ? .....	54
3.2.8 Synthèse générale de la caractérisation des habitants et du territoire au prisme de la mobilité	59
3.3 L'OFFRE DE MOBILITE.....	62
Accessibilité par la route .....	62
Accessibilité en modes actifs.....	63
Nouvelles mobilités .....	66
Un réseau fluvial connecté aux autres territoires .....	66
Accessibilité en avion / marchandise et passagers .....	67
L'offre en transports collectifs : Train, bus urbains et Cars régionaux.....	68
3.4 SYNTHESE DU DIAGNOSTIC.....	75
<b>4 PHASE 4 SYNTHESE ENJEUX ET PROPOSITIONS DE SCENARIOS ET D' ACTIONS .....</b>	<b>80</b>

4.1	SYNTHESE ET ENJEUX.....	80
4.2	SCENARIOS ET ACTIONS .....	90
4.3	LISTE D' ACTIONS .....	91
4.3.1	Les grandes catégories d'actions Mobilité .....	92
4.3.2	Le détail des grandes catégories d'actions.....	93
4.3.3	I/ Agir sur les points noirs du trafic et sécuriser les déplacements.....	104
4.3.4	Fiches actions : .....	124
4.3.5	.....	128



# 1 INTRODUCTION

## • CADRE DE CE RAPPORT : UNE ETUDE MOBILITE MENEE AVEC TROIS OBJECTIFS COMPLÉMENTAIRES

La direction Régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL) Grand Est et la direction départementale des territoires (DDT) des Ardennes ont engagé une étude mobilité comportant trois objectifs complémentaires :

- Développer une méthodologie et un outil qui permettront aux services de l'Etat d'accompagner et de suivre les territoires dans la définition de leur stratégie de planification territoriale qui sera applicable et transposable à d'autres territoires
- Comprendre la mobilité sur le territoire des Ardennes et ses relations avec les territoires voisins
- Proposer des solutions pour une mobilité plus durable

L'étude s'est donc organisée en 5 phases :

- Phases 1 et 2 : Recensement et priorisation des données pertinentes, disponibles ou non
- Phase 3 : Etude de cas : diagnostic du territoire des Ardennes
- Phase 4 : Proposition de solutions de mobilité
- Phase 5 : Décryptage de la méthodologie mise en œuvre pour l'analyse

## • UNE MISSION EXPLORATOIRE

Cette étude est une étude exploratoire qui vise à mettre en avant une méthodologie permettant de réaliser une étude de planification de la mobilité et d'identifier des enjeux et orientations pour un territoire. Cette étude se transpose sur le territoire des Ardennes mais a pour vocation à être transposable en matière de méthodologie sur d'autres territoires.

Un travail amont de compréhension de ce qu'est une étude de planification est indispensable cela inclut la décomposition des différentes étapes de réalisation de cette étude de planification.

## • CHAMPS DE LA MISSION ET DEFINITIONS

- Tout d'abord qu'entendons-nous par étude de planification de la mobilité ?

Une étude de planification de la mobilité permet la réalisation d'un document de planification. Ce document de planification peut concerner spécifiquement la mobilité, ou ce document de planification peut intégrer un volet mobilité.

Les documents de planification qui sont identifiés sont les suivants :

- PDM obligatoire ou Plan de Mobilité Simplifié
- PLUIHD
- ScoT
- Stratégie de territoire
- PCAET

## Focus sur la Loi d'Orientation des Mobilités (LOM) et les PDU

### Les modifications par la LOM du PDU au PDM obligatoire

- La notion de Plans de Déplacements Urbains (PDU) est définie dans un chapitre dédié de la partie législative du Code des Transports.
- La loi d'orientation des mobilités (LOM), a apporter des modifications. On parle désormais de « Plan de Mobilité » (PDM) qui est le nouveau nom donné à la démarche
- Le plan de mobilité détermine les principes régissant l'organisation de la mobilité des personnes et du transport des marchandises, la circulation et le stationnement dans le ressort territorial de l'autorité organisatrice de la mobilité. Il est élaboré par cette dernière en tenant compte de la diversité des composantes du territoire ainsi que des besoins de la population, en lien avec les collectivités territoriales limitrophes. Le plan de mobilité vise à contribuer à la diminution des émissions de gaz à effet de serre liées au secteur des transports, à la lutte contre la pollution de l'air et la pollution sonore ainsi qu'à la préservation de la biodiversité, selon une trajectoire cohérente avec les engagements de la France en matière de lutte contre le changement climatique.
- Le PDM doit prendre compte des exigences renforcées ou nouvelles par rapport au PDU, cela concerne :
  - Les modes actifs et les usages partagés des véhicules terrestres à moteur (auto-partage, covoiturage...).
  - Les habitants des territoires moins denses ou ruraux et des quartiers prioritaires de la politique de la ville
  - Les mobilités quotidiennes des élèves et des personnels des établissements scolaires
  - L'amélioration des conditions de franchissement des passages à niveau, notamment pour les cyclistes, les piétons et les transports scolaires

En plus d'être compatible avec les PLU, SCOT, SRADDET, comme aujourd'hui, le PDM doit prendre en compte un ou plusieurs plans climat-air-énergie territorial (PCAET) qui seraient intégré(s) sur une ou plusieurs communes du territoire.

Quels territoires peuvent mettre en place des documents de planification de la mobilité ?

- Les EPCI (Etablissements Publics de Coopération Intercommunale)
- Les groupements d'EPCI, via par exemple la création d'un syndicat mixte ou d'un simple groupement
- La commune, mais attention l'échelle de pertinence de la commune pour élaborer une stratégie de planification de la mobilité est limitée.

Quels sont les modes de déplacements et les sujets traités dans le cadre d'un document de planification de la mobilité ?

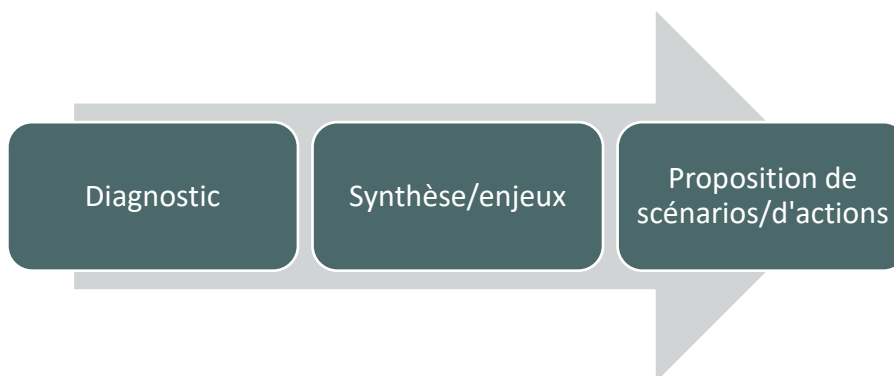


- Les transports collectifs
- La voiture

- La voiture partagée
- La voiture propre
- L'intermodalité
- Les modes actifs
- Les marchandises
- Sans oublier : l'accessibilité aux personnes à mobilité réduite et toute les questions en lien avec le déploiement des énergies propres et le lien transport/urbanisme

☑ Quelles sont les étapes d'une étude de planification de la mobilité ?

Si l'on prend l'exemple du Plan de Mobilité ou Plan de Mobilité Simplifié, trois étapes sont nécessaires pour sa réalisation (4 étapes si on distingue la partie : finalisation/concertation/enquête publique) :



Ces étapes sont importantes, elles ont permis notamment de structurer la méthodologie proposée.

Ainsi nous retrouverons tout au long de ce rapport les références à ces différentes étapes de réalisation d'une étude de planification de la mobilité.

Les phases 1 et 2 de ce rapport font référence à la partie diagnostic

La phase 3 donne un exemple la méthodologie de diagnostic sur le territoire des Ardennes

La phase 4 concerne la synthèse enjeux et propositions de scénarios et d'actions

La phase 5 est une synthèse

- **ABOUTISSEMENT DE LA MISSION**

Il s'agit dans ce présent rapport de fournir une méthodologie claire et présentée sous forme d'exemple via le diagnostic du territoire des Ardennes. Ce rapport peut également être utilisé de manière fragmentée, en fonction des phases de réalisation d'un document de planification de la mobilité.

Cela aboutit ainsi à la réalisation d'un kit outils méthodologique.

## 2 PHASE 1 ET 2

### 2.1 LISTING DES DONNEES ET INTERPRETATIONS

La phase 1 correspond au recensement des données disponibles, la phase 2 correspond à la réflexion sur les données pertinentes mais non disponibles.

Ces deux phases ont été réalisées en parallèle.

En effet dans le cadre d'une étude de planification de la mobilité il est indispensable en amont du lancement de la mission ou de l'analyse des données de bien lister ce qui est indispensable pour comprendre le territoire les habitants l'offre de mobilité les usages les besoins et les projets.

C'est notamment important de savoir à ce moment-là s'il manque des informations qui sont indispensables à traiter et s'il est nécessaire ainsi de collecter des informations via enquêtes par exemple.

La méthode appliquée a été donc de lister toutes les données qualitatives et quantitatives par différentes entrées et de mettre en exergue les données prioritaires.

L'entrée principale est le mode de déplacement mais il y a également des entrées thématiques comme l'économie, l'habitat l'urbanisme. La réalisation de ce listing de données a notamment pour objectif de qualifier la donnée en mettant en exergue :

- Le mode de déplacements concerné
- L'importance de la donnée
- Sa disponibilité et source
- Son échelle d'analyse
- Le type de document de planification où cette donnée est notamment prioritaire
- Le fournisseur
- Conventionnement
- Le modèle de représentation
- Une partie commentaire, cette partie est importante car elle vise à expliquer l'interprétation de la donnée et de ce qu'on peut tout de même faire si on ne l'a pas.

Ce travail a débouché sur la réalisation d'un outil, permettant de sélectionner des champs et notamment : le type de document de planification et composition du territoire, et de sortir un listing de données par modes de déplacements et de télécharger une fiche donnée, afin de connaître le détail de celle-ci.

Cet outil est disponible auprès de la DREAL et DDT.

<https://mobidiag.shinyapps.io/MobiDiag/>

## 2.2 FICHE D'ANALYSE DE DOCUMENTS EXISTANTS

Les données peuvent être récupérées par plusieurs moyens : récupération d'open data, de données d'enquêtes, d'analyse de documents existants.

Une fiche ci-dessous a été travaillé afin de récupérer des données pouvant être inclus dans des documents existants.

Elle peut ainsi être utilisée par les collectivités si elles le souhaitent.

### Fiche d'analyse

**Nom du document :**

**Année de parution :**

**Auteurs :**

**Territoire(s) porteur(s) :**

**Echelle du territoire :**

Page	Nom Données	Echelle particulière	Source	Mode concerné	Type	Date

## 2.3 TRAME DE DIAGNOSTIC

### 2.3.1 POINT METHODOLOGIQUE

En parallèle de ce travail, une trame de diagnostic a été réalisée. Cette trame a pour objectif de problématiser le diagnostic et de poser des questions sur le territoire en matière de mobilité.

Cette trame est reliée aux données listées, puisque celles-ci doivent permettre de répondre aux questions problématisées ou partiellement dans certains cas.

Cette trame est une proposition méthodologique, elle peut être proposée aux territoires voulant réaliser un PDM, ou à titre informatif pour DREAL et DDT, elle peut aussi être adaptée.

### 2.3.2 DETAIL DE LA TRAME

Le diagnostic peut-être organisé en 3 parties

#### **Partie 1. Mon territoire, mes habitants (caractérisation du territoire et des habitants au prisme de la mobilité)**

Il s'agira dans cette partie de répondre aux questions suivantes :

- Existent-ils ou non des coupures ruptures sur le territoire qui vont impacter les déplacements ? :

Sont étudiées la présence d'infrastructures ferroviaires, autoroutières, de rivières cours d'eau, mitages urbains, qui induisent des coupures, ruptures sur le territoire.

- Le territoire est-il bien relié vers l'extérieur et en interne (par les infrastructures de voirie en interne et en externe)

Sont étudiés les types de voirie avec les différents niveaux de hiérarchisation la présence des ponts, des infrastructures ferroviaires avec les gares, la présence de grandes liaisons cyclables, la couverture en téléphonie mobile et internet.

- Le territoire a-t-il la compétence transport, une politique transport ou une politique plus globale?

Il s'agit de repositionner la mobilité et sa gouvernance. Il s'agit ainsi de lister les acteurs compétents en matière de mobilité et de mettre en exergue la carte administrative du territoire, avec Région, départements, EPCI à proximité. L'ensemble des documents de planification sont à lister et synthétiser notamment les enjeux mobilité par exemple d'un ScoT, PCAET, Projet de territoire.

- Est-ce que ma population est vulnérable en matière de déplacements (quel est mon niveau de captifs) et si oui est-ce localisé ?

Les éléments étudiés et pris en compte sont :

- Les taux de motorisation
- Les revenus
- La distance moyenne vers les services de proximité
- L'Accessibilité aux soins de santé
- Les taux de chômage
- La densité commerciale
- La part des plus de 70 ans

- Ma population se déplace-t-elle pour tous motifs de déplacements? Et si oui est-ce localisé ?

L'objectif de ce point est de travailler sur les motifs et cibles de déplacements.

- Pour se déplacer dans le cadre de déplacements scolaires/périscolaires
  - Part modale/distances de déplacements/fréquence
  - Carte sur la part des jeunes
  - Flux domicile-études
  - Carte des générateurs scolaires et loisirs
- Pour se déplacer pour travailler
  - Part modale/distances de déplacements/fréquence
  - Carte sur les flux domicile-travail

- Part des actifs
- Part d'emplois par nombre d'actifs
- Zones d'emplois (INSEE) bassins de vie
- Les zones d'activités, nombre d'effectifs ...
- Pour faire des achats
  - Part modale/distances de déplacements/fréquence
  - Equipements commerciaux et de services
  - Zone de densité
- Pour le loisir/la culture
  - Part modale/distances de déplacements/fréquence
  - Equipements culturels en qualifiant si échelle communale ou intercommunale voire régionale
- Pour la population extérieure touristique
  - Provenance
  - Nombre d'hébergements
  - Sites classés
  - Flux
- Pour la santé
  - Part modale/distances de déplacements/fréquence
  - Etablissements de santé
- Pour les déplacements administratifs
  - Equipements
  - ERP et services publics
- Pour les déplacements des marchandises
  - Part des flux de marchandises
  - Localisation des sites logistiques et plateformes
  - Localisation des zones d'activités notamment industrielles
  - Localisation des zones agricoles
- Est-ce que mon territoire est un territoire de projets ?

Sont listés les projets d'aménagements, habitats d'économie et d'infrastructures qui sont prévus sur le territoire.

### **Partie 2 Quelle offre en mobilité sur mon territoire et son usage et quels projets?**

Les modes traités sont les suivants :

- Les transports collectifs
- La voiture
- La voiture partagée
- La voiture propre
- L'intermodalité
- Les modes actifs
- Les marchandises
- Sans oublier : l'accessibilité aux personnes à mobilité réduite et toute les questions en lien avec le déploiement des énergies propres et le lien transport/urbanisme

### **Partie 3 Synthèse**

La première partie a permis de mettre en avant le territoire, les besoins, la deuxième partie l'offre et l'usage, cette partie est l'adéquation de la partie 1 et 2, afin de faire émerger les points forts, faibles et enjeux.



L'analyse de cet état des lieux permet d'identifier des enjeux pour favoriser la mobilité sur le territoire, dans une logique de développement durable.

Les données recensées sur l'offre sont ainsi confrontées à celles recueillies sur les besoins. Cela permet de répondre aux questions suivantes :

- l'offre correspond-elle aux besoins en déplacements domicile-travail ?
- aux déplacements domicile-étude ?
- aux déplacements pour motif santé ?
- aux déplacements de loisirs ?
- aux déplacements touristiques ?
- etc.

**Cette trame a été utilisée dans le cadre du diagnostic des Ardennes que vous retrouvez dans la phase 3.**

## **3 PHASE 3 ETUDE DE CAS : DIAGNOSTIC DU TERRITOIRE DES ARDENNES**

### **3.1 CARACTERISATION DU TERRITOIRE AU PRISME DE LA MOBILITE**

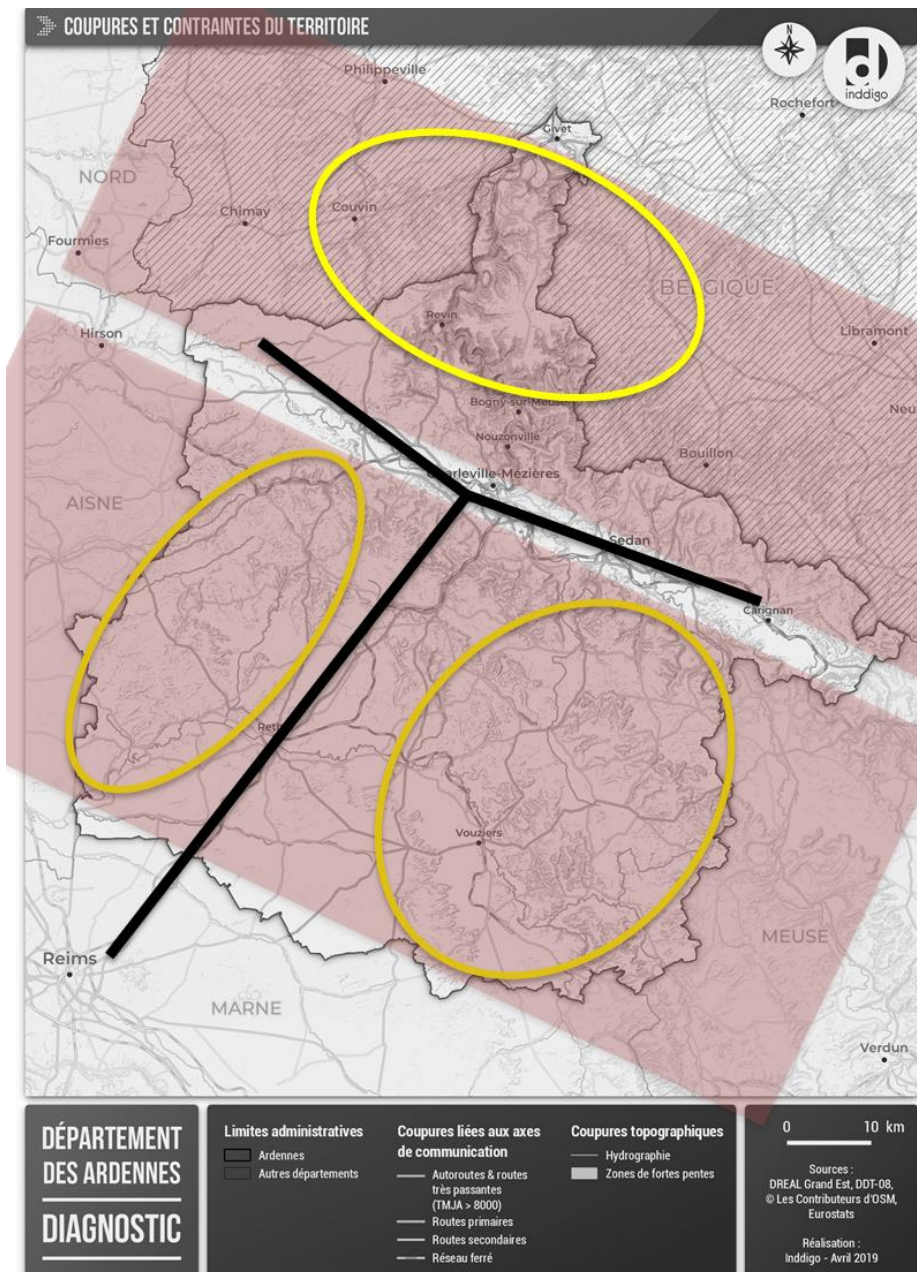
#### **3.1.1 EXISTE-IL DES COUPURES / RUPTURES QUI VONT IMPACTER LES DEPLACEMENTS ?**

- **LES INFRASTRUCTURES**

Sur le territoire des Ardennes, il existe en effet **des coupures liées aux infrastructures de transport ainsi qu'à la topographie.**

- Des coupures Est/Ouest et Nord/Sud, du fait des réseaux routier et ferré suivant un « Y »
- Un relief qui contraint l'accès Nord/Sud à la vallée de la Meuse

Les populations concernées par ses coupures sont principalement rurales, notamment au Sud de la Vallée de la Meuse, de part et d'autre de l'autoroute. Les populations au Nord du territoire sont davantage contraintes par le relief. Ces contraintes peuvent induire des ruptures ou des absences de liaisons, ainsi qu'un certain allongement des temps de parcours.



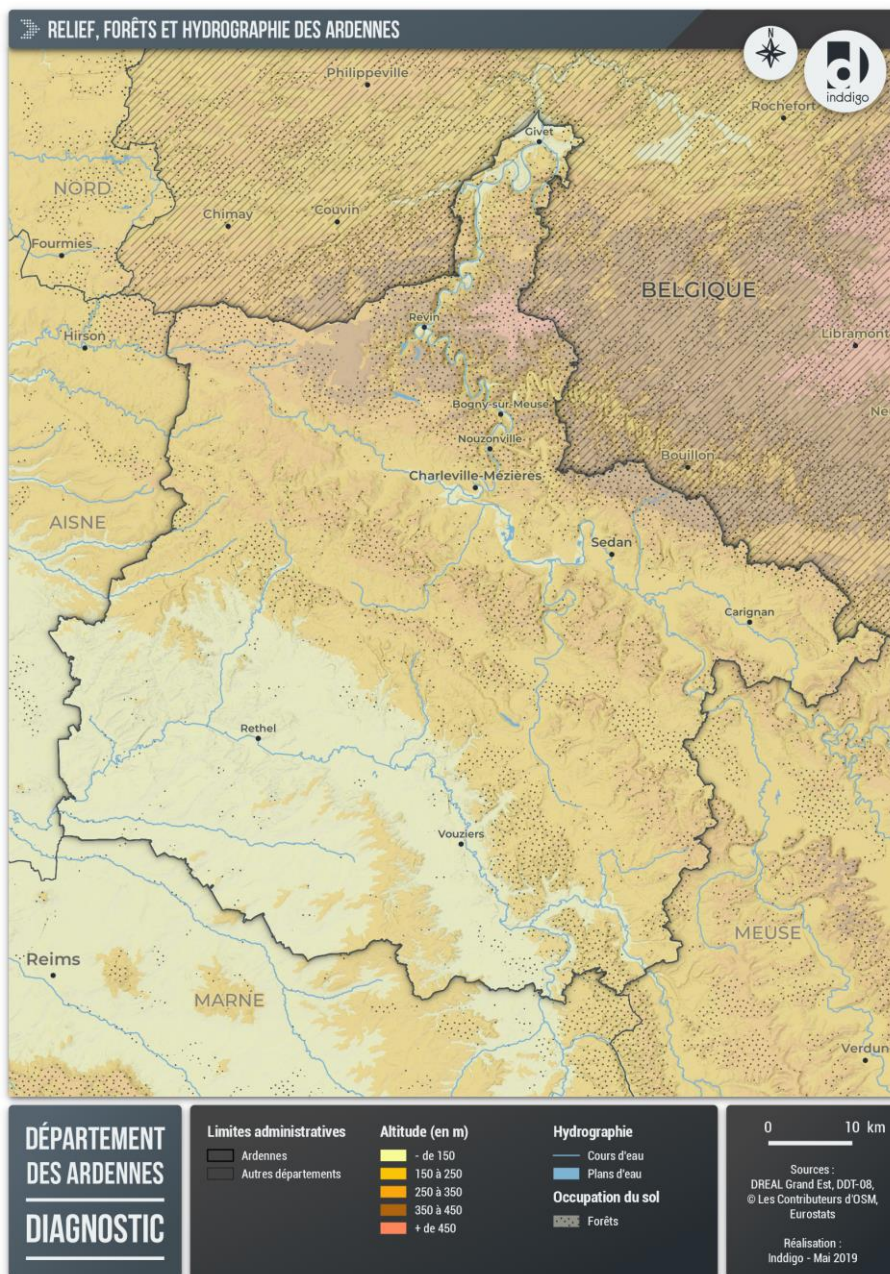
1 - Coupures et contraintes du territoire

- **LE RELIEF**

Les Ardennes constituent un territoire frontalier de la Belgique délimité par le massif Ardennais, dont le point culminant se situe à 500 mètres d'altitude. Les villes de Charleville-Mézières et Sedan sont situées dans la vallée de la Meuse, entre les contreforts des Ardennes et les Ardennes.

Il s'agit d'un territoire contrasté géographiquement. Au Sud du territoire, sur un relief plat, se situent les villes de Reims et Vouziers, ainsi que des espaces de forêts importants, notamment sur la Communauté de Communes Argonne Ardennaise. Tandis qu'au Nord du territoire, le relief engendré par le massif des Ardennes est plus important, et accueille également des espaces de forêts importants.

➔ **La mobilité sur ces différentes typologies de territoire est donc à adapter à ces particularités.**



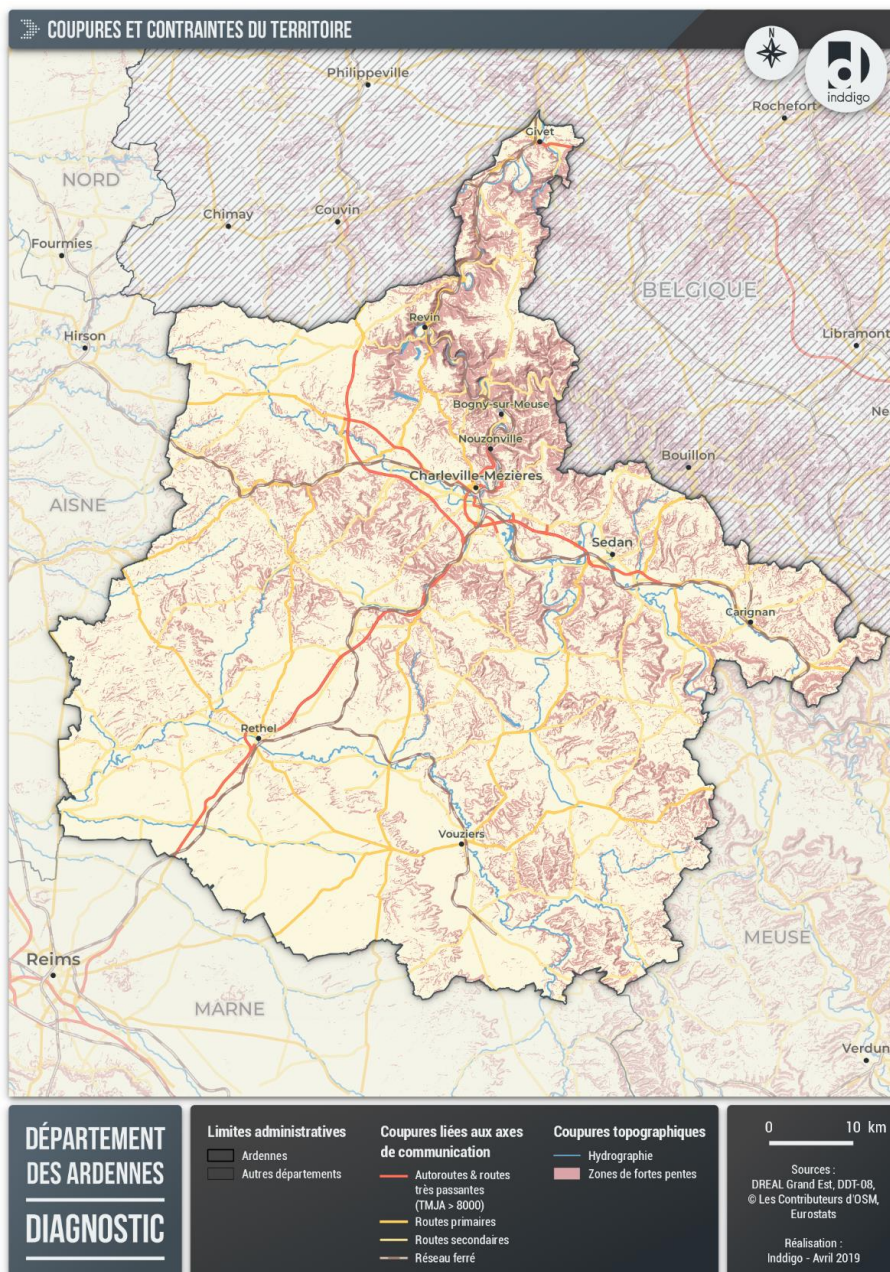
2 - Relief, forêts et hydrographie des Ardennes

- **LE RESEAU ROUTIER ET FLUVIAL**

**Les autoroutes coupent le territoire selon deux axes** (Nord/Sud et Est/Ouest formant un « Y »). L'A304 suit un axe situé dans la vallée de la Meuse, tandis que l'A34 suit un axe transverse et perpendiculaire à l'A304, reliant Charleville-Mézières à Reims par Rethel.

La vallée de la Meuse cumule cette coupure territoriale de l'autoroute avec d'autres routes majeures ainsi qu'avec la coupure engendrée par le fleuve de la Meuse et la voie ferrée. Toutefois, ces axes de communication représentent également des opportunités de déplacement très intéressantes.





### 3 - Coupures et contraintes du territoire

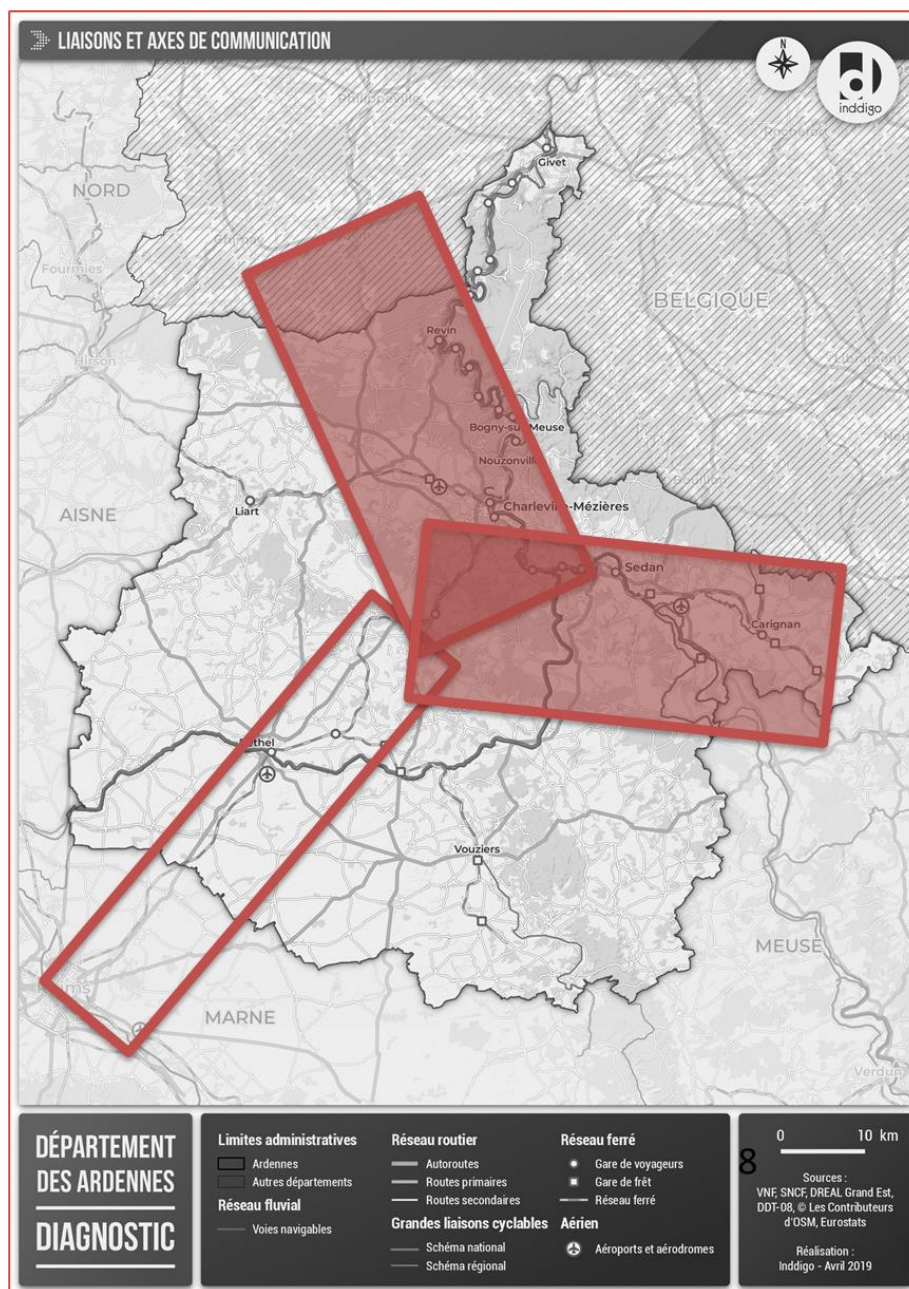
#### 3.1.2 LE TERRITOIRE EST-IL BIEN RELIE VERS L'EXTERIEUR ET EN INTERNE (PAR LES INFRASTRUCTURES) ?

- **INFRASTRUCTURES DE TRANSPORTS**

La connexion vers l'extérieur et l'intérieur du territoire est contrastée. D'une part, une partie du territoire semble **bien connectée, notamment les communes situées proches du Y d'infrastructures de transports.**

Ces infrastructures permettent de bien relier les villes de Sedan, Charleville et Reims entre elles, mais également de bien les connecter vers l'extérieur du territoire. **Les connexions sont particulièrement fortes dans la vallée de la Meuse, entre Charleville et Sedan.** Même le Nord du territoire, bien que contraint par le relief (Givet), est bien connecté à Charleville ainsi qu'à la Belgique.

En revanche, le Sud du territoire, et plus spécifiquement **en dehors du Y central, le territoire est moins bien desservi**. Il s'agit d'un territoire plus rural et moins peuplé, dénué des contraintes liées au relief.



#### 4 - Liaisons et axes de communication

Les axes routiers majeurs présents sur le territoire offrent des opportunités d'échanges en interne comme en externes.

- ☑ Les autoroutes A304 et A34 sont des axes structurants Nord/Sud qui relient Reims à Rethel et Charleville jusqu'à la frontière belge (Gué-d'Hossus).
- ☑ La N43 longe la vallée de la Meuse et relie Sedan à Charleville.
- ☑ La N58 relie Sedan à la Belgique.

Les infrastructures ferroviaires, qui suivent en partie ces grands axes routiers, participent à l'accessibilité du territoire. Le réseau s'organise en 4 branches :

- ☑ Avec un axe ferré Nord/Sud vers Reims et Vouziers au Sud, et vers la Belgique au Nord
- ☑ Avec un axe Est/Ouest depuis et vers le Luxembourg.

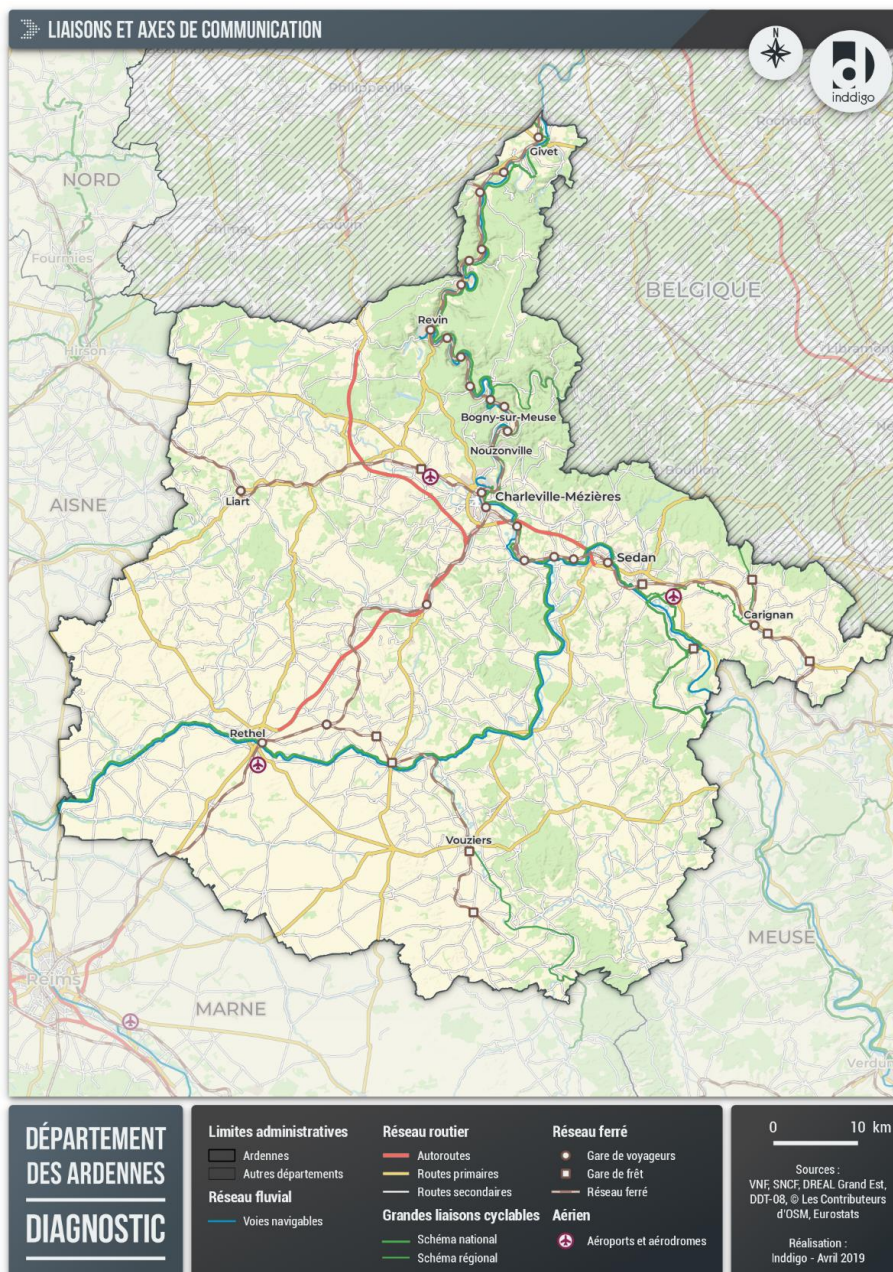
Le fleuve de la Meuse constitue également un axe de transport important, notamment par la voie navigable sur la Meuse et sur le canal des Ardennes, reliant ainsi Charleville à Sedan et à Rethel.

La Meuse accueille aussi sur les berges une Voie Verte entre Charleville et Sedan, support des déplacements par les modes actifs (marche, vélo, ...).

**➔ Les infrastructures, de toutes natures, forment un Y et permettent une bonne connexion en interne entre Sedan, Charleville et Rethel. Ces infrastructures offrent aussi un accès en externe à Reims et à la Belgique.**

**➔ Des alternatives sont à explorer pour desservir les populations éloignées de ce « Y ».**

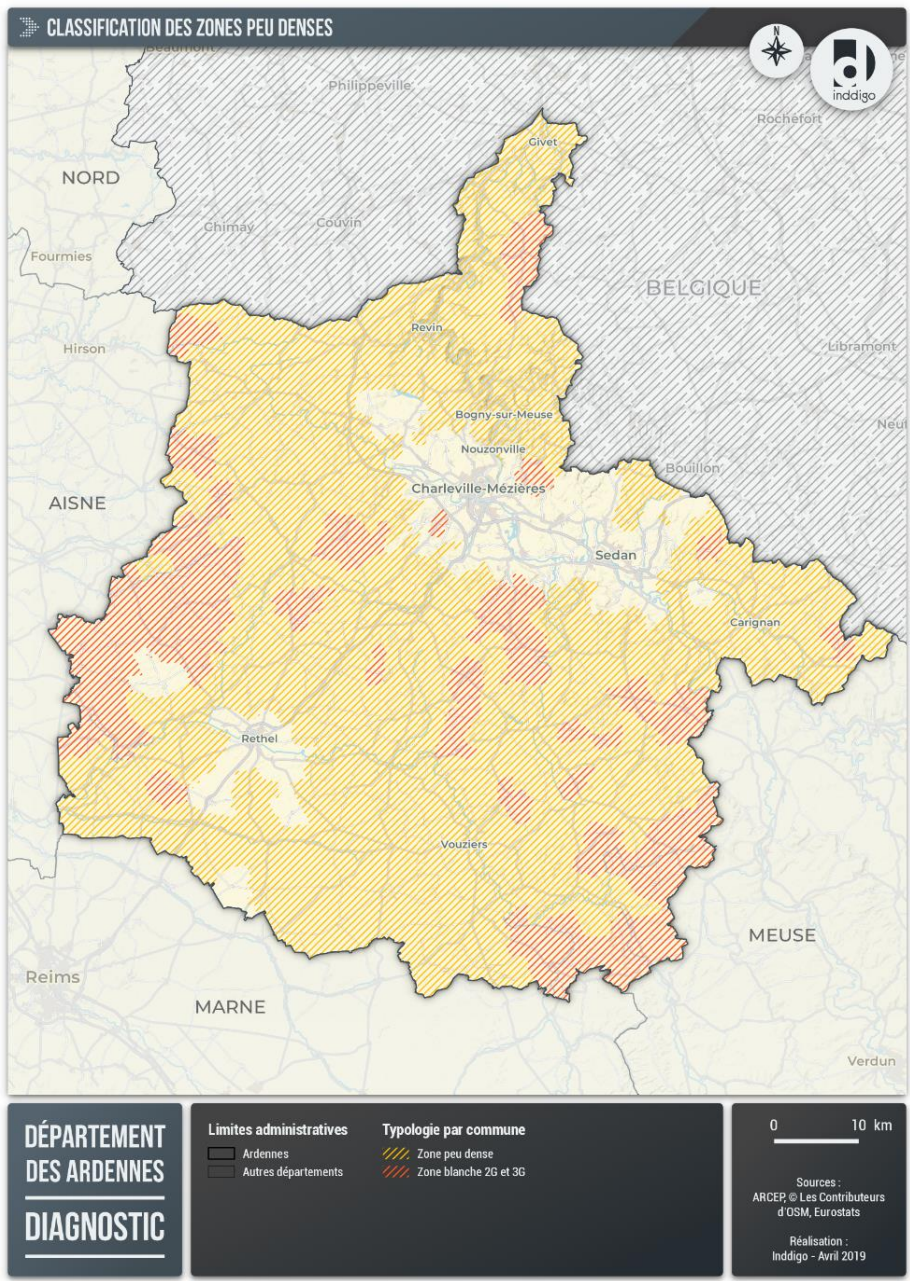




5 - Liaisons et axes de communication

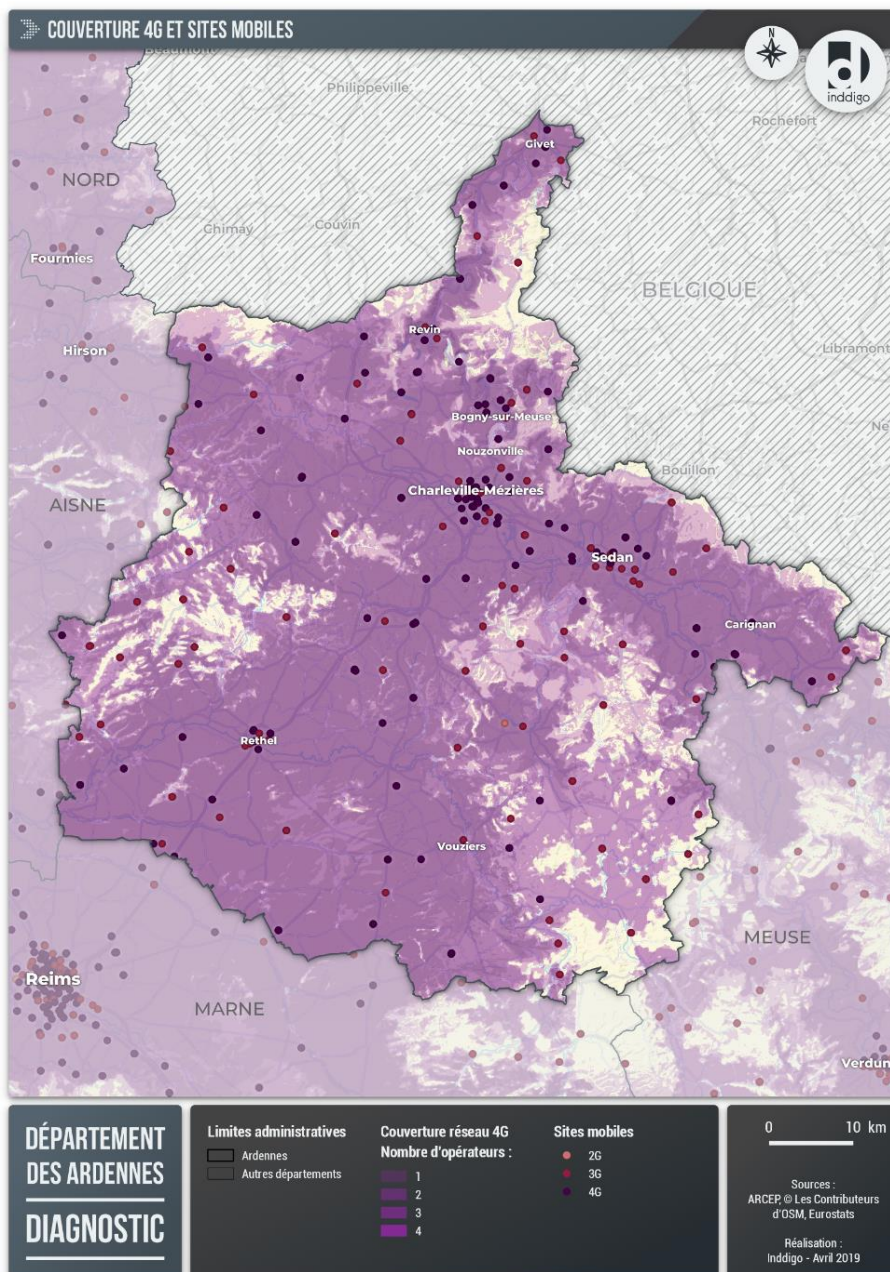
- **LIAISONS ET CONNEXIONS TELEPHONIQUES**

Les mêmes contrastes que relevés précédemment sont visibles au regard de la couverture téléphonique et de l'internet mobile sur le territoire. La vallée de la Meuse, Rethel et Vouziers sont bien connectés sur l'extérieur grâce à une couverture réseau 4G dense et continue. A l'inverse, des zones blanches de la téléphonie et de la couverture 4G sont recensées au centre du territoire. Ces zones correspondent majoritairement aux espaces boisés et donc peu habités du territoire.



6 - Classification des zones peu denses



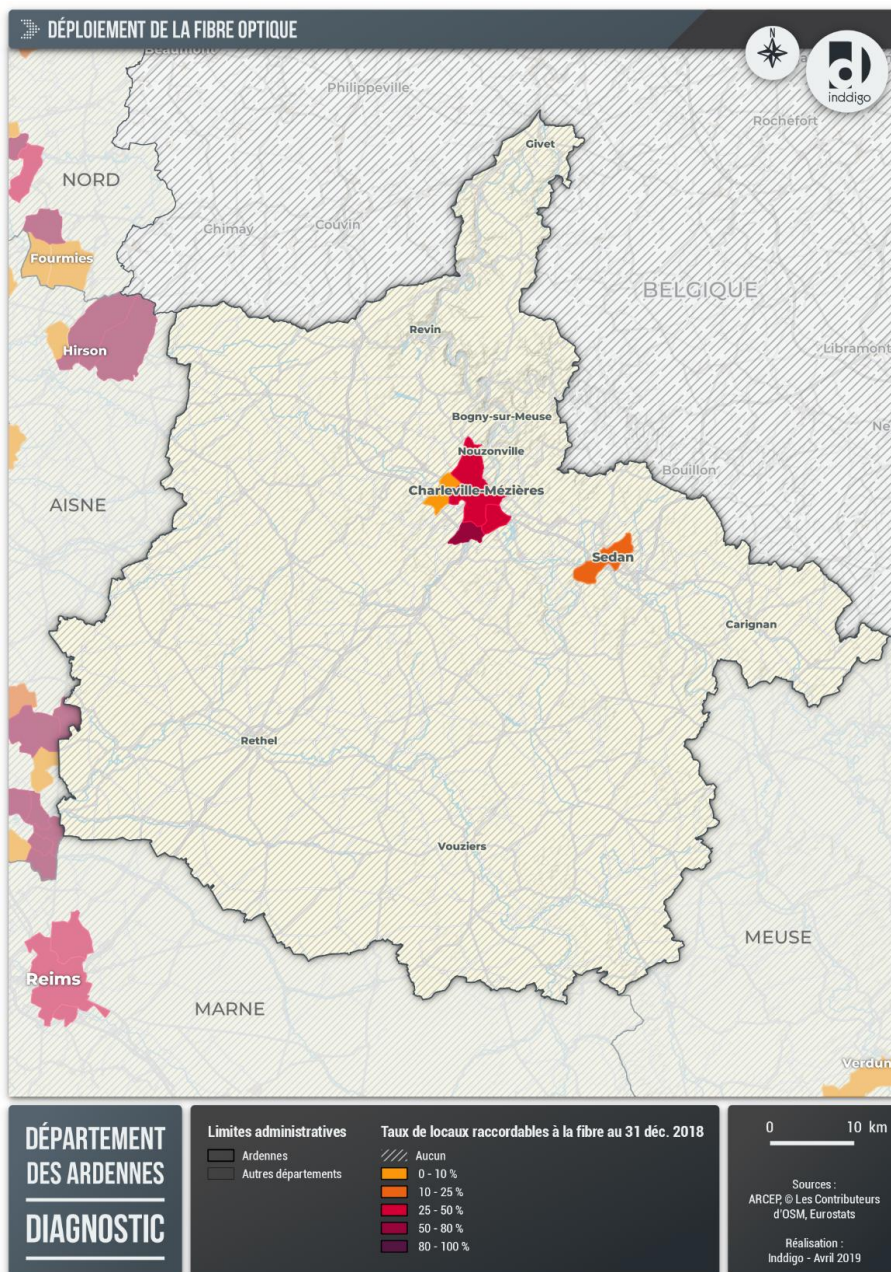


7 - Couverture 4G et sites mobiles

- **FIBRE OPTIQUE**

Le déploiement de la fibre optique est presque inexistant sur le territoire, à l'exception des régions de Charleville et de Sedan, qui restent cependant peu équipées, avec seulement 50% de locaux raccordables à la fibre sur Charleville et moins de 25% sur Sedan.

➔ Cette connexion limitée du territoire limite la mise en œuvre d'alternatives de déplacements telles que le télétravail ou les espaces de coworking.

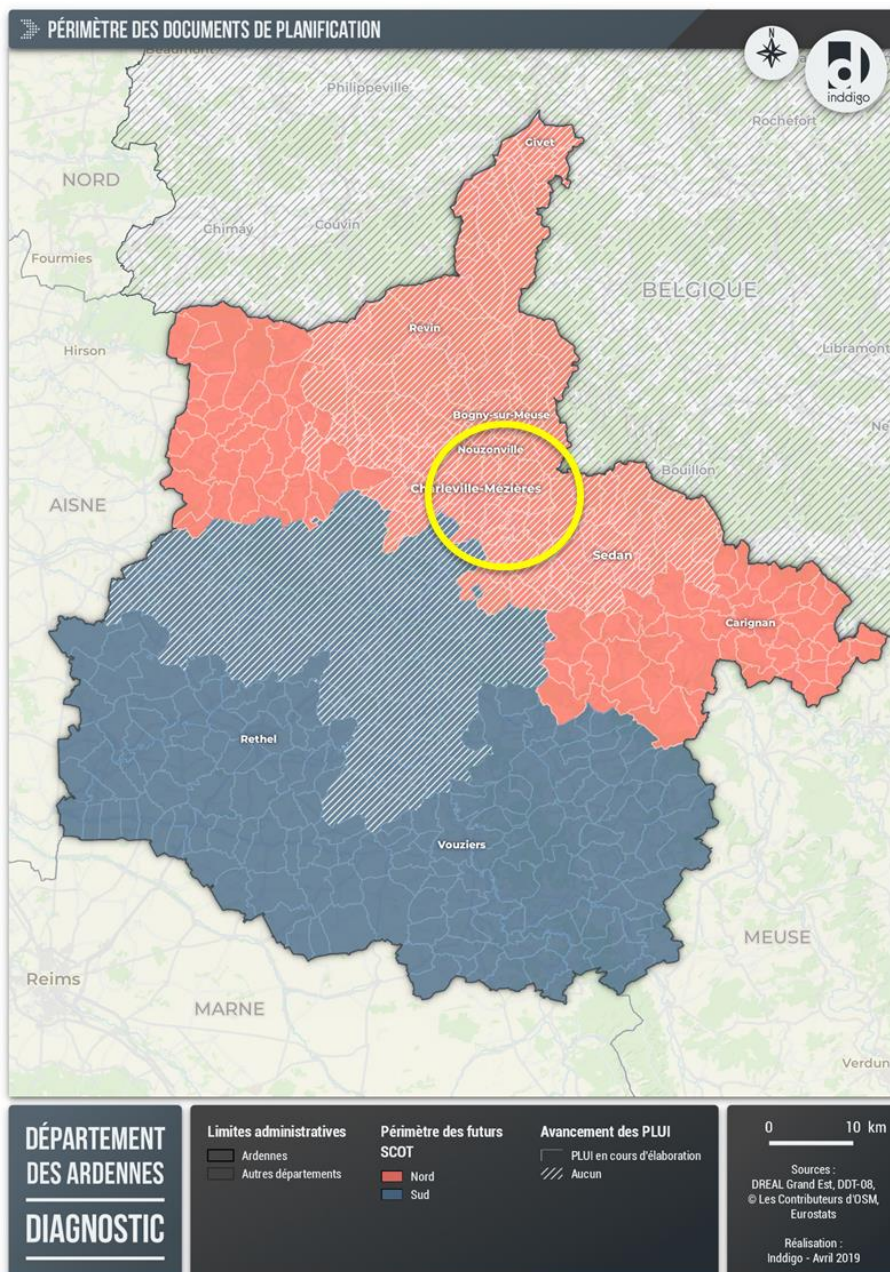


8 - Déploiement de la fibre optique

### 3.1.3 LE TERRITOIRE A-T-IL LA COMPÉTENCE TRANSPORT, UNE POLITIQUE TRANSPORT OU UNE POLITIQUE GLOBALE ?

De nombreuses orientations guident les politiques de transport, mais une certaine difficulté de mise en œuvre locale subsiste au regard notamment de la prise, ou non, de la compétence mobilité des communautés de communes.





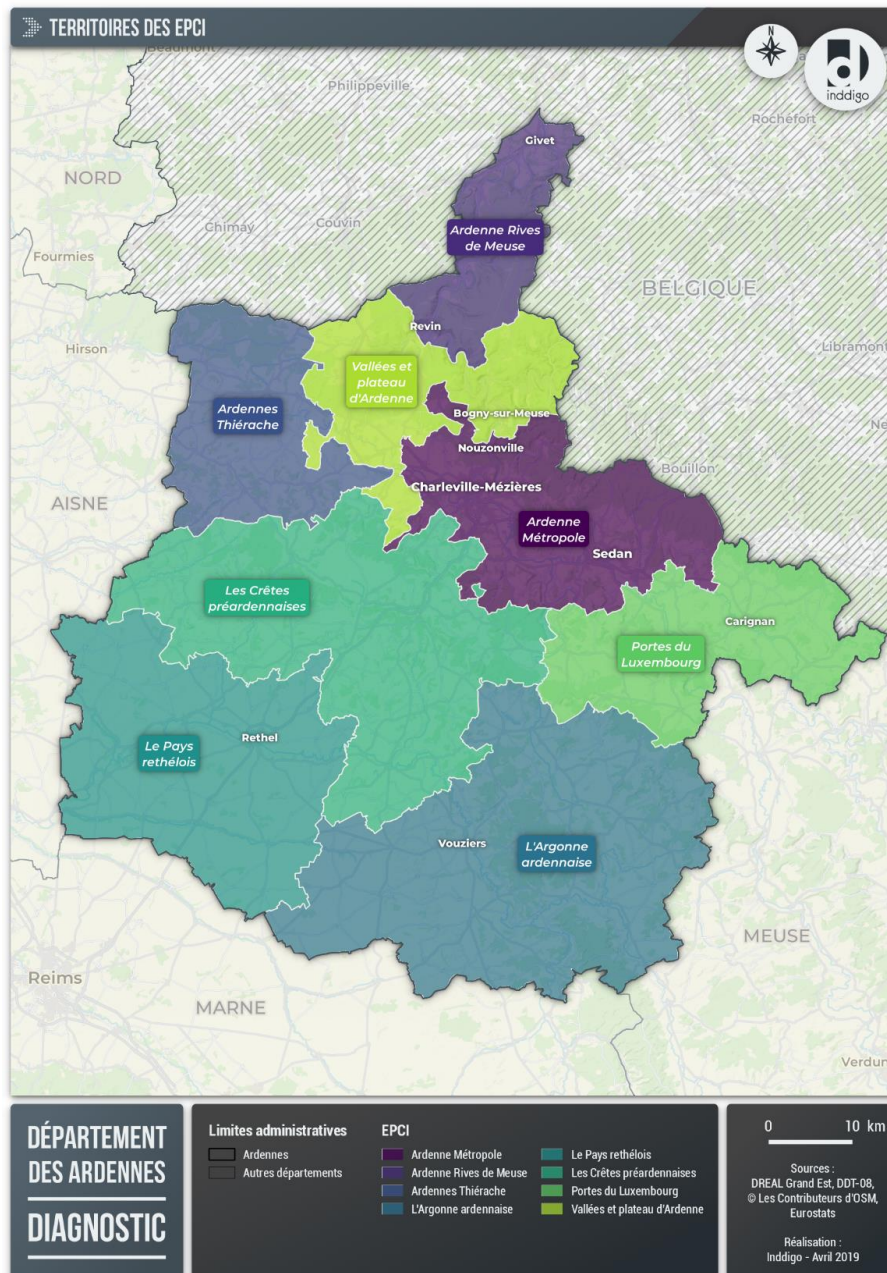
9 - Périmétres des documents de planification

- **LIMITES ADMINISTRATIVES**

Le territoire des Ardennes se compose de plusieurs intercommunalités (CC pour Communauté de communes) :

- ☑ CC Ardenne Rives de Meuse : 27 383 habitants
- ☑ CC Vallées et Plateau d'Ardenne : 25 532 habitants
- ☑ CC Portes du Luxembourg : 20 470 habitants
- ☑ CC L'Argonne ardennaise : 17 486 habitants
- ☑ CC Pays Rethélois : 29 882 habitants
- ☑ CC Crêtes pré ardennaises : 21 975 habitants
- ☑ CC Ardennes Thiérache : 9 999 habitants

- ☑ **Communauté d'Agglomération : Ardenne Métropole (125 076 habitants), dont Charleville est la Préfecture du département**



10 - Territoires des EPCI

- **RAPPEL DU CONTEXTE JURIDIQUE**

La Région Grand Est organise et finance :

- ☑ Le transport ferroviaire régional
- ☑ Les transports scolaires
- ☑ Les transports routiers de voyageurs non-urbains, réguliers ou à la demande

➔ **Sauf sur les ressorts territoriaux compétents de droit ou de manière volontaire en mobilité (CU, CA, CC/ou syndicats). C'est notamment le cas de la CA Ardenne Métropole, qui a la compétence mobilité de fait de son statut de communauté d'agglomération.**





Le Département organise et finance :

- Le Transport Adapté des Personnes à Mobilité Réduite**

Les communautés de communes ne sont pas, à priori, dotées de la compétence mobilité, bien qu'elles doivent se positionner sur la prise de compétence, ou non, d'ici le 31 mars 2021.

- **PERIMETRE DES DOCUMENTS DE PLANIFICATION**

Le SRADDET (Schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires) de la Région Grand Est a été approuvé le 24 janvier 2020.

Le département a réalisé un **Schéma d'accessibilité à l'accès aux services** dont les orientations doivent être mises en œuvre.

**2 Schémas de Cohérence Territorial (SCoT)** sont en construction, dont les périmètres sont cohérents avec la géographie du département des Ardennes :

- SCoT Nord Ardennes
- SCoT Sud Ardennes

**4 Plans Locaux d'Urbanisme Intercommunal (PLUi)** sont en cours d'élaboration :

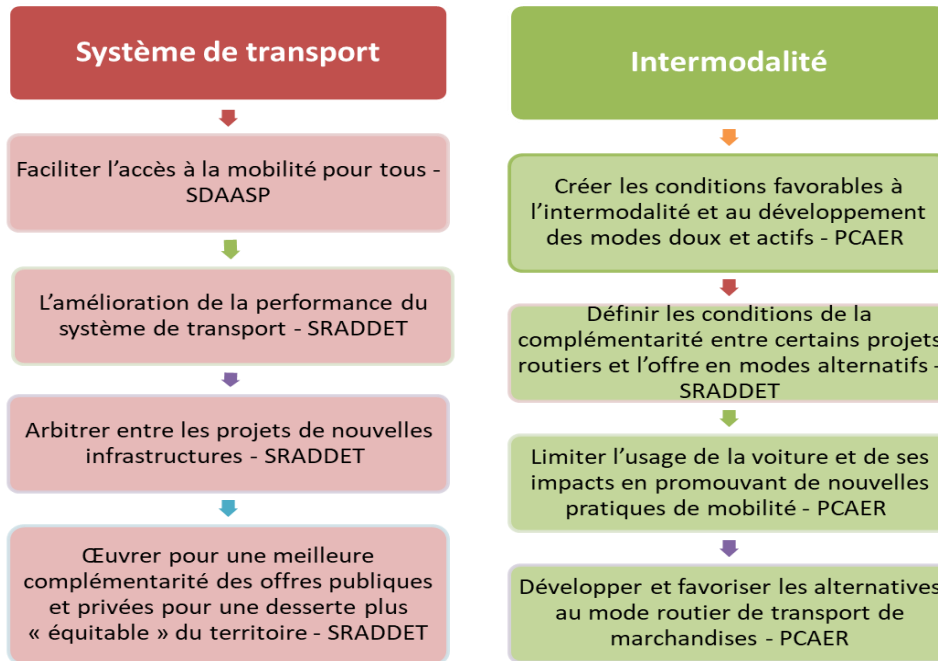
- Ardennes Thiérache
- Portes du Luxembourg
- Pays Rethélois
- L'Argonne ardennaise

**1 Plan de Déplacements Urbains (PDU)** est en cours d'élaboration sur la CA Ardenne Métropole.



- **RAPPEL DES GRANDES ORIENTATIONS ISSUES DES DIFFERENTS DOCUMENTS DE PLANIFICATION EN COURS SUR LE TERRITOIRE**

Les objectifs du projet de territoire visent à renforcer et développer les dynamiques locales à travers les orientations suivantes :



## 3.2 CARACTERISATION DES DEPLACEMENTS DES HABITANTS AU PRISME DE LA MOBILITE

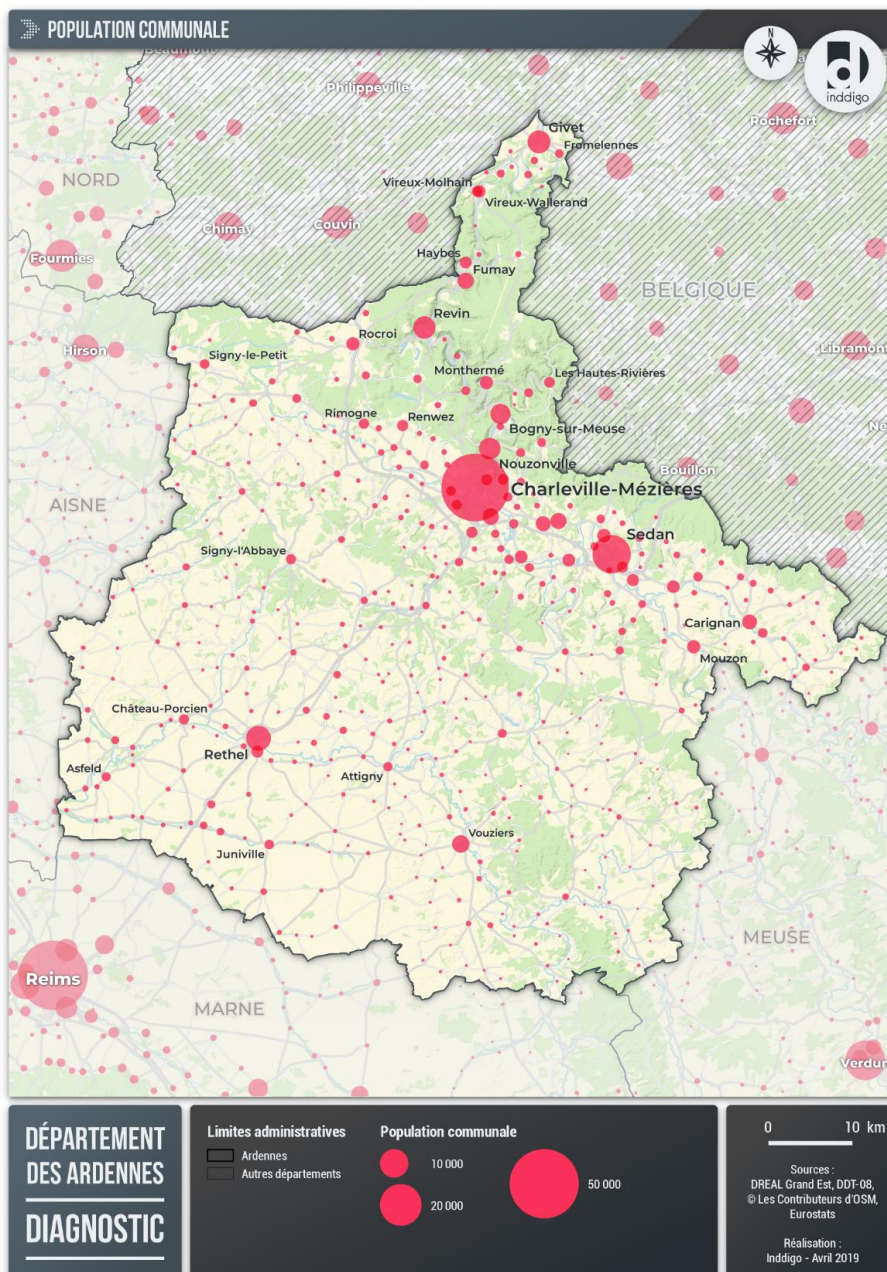
### 3.2.1 COMMENT EST REPARTIE MA POPULATION ?

- **REPARTITION DE LA POPULATION**

Le territoire compte 277 752 habitants (en 2018), inégalement répartis.

**Une partie de la population se concentre dans la vallée de la Meuse**, où Charleville et Sedan concentrent à elles seules près de 23% de la population. Ces communes comptent respectivement 47 847 et 17 248 habitants.

**La partie Sud du territoire est quant à elle particulièrement peu dense**, avec 53 habitants/km<sup>2</sup> (2016), alors que la moyenne française en matière de densité d'habitation est autour de 100 habs/km<sup>2</sup>.



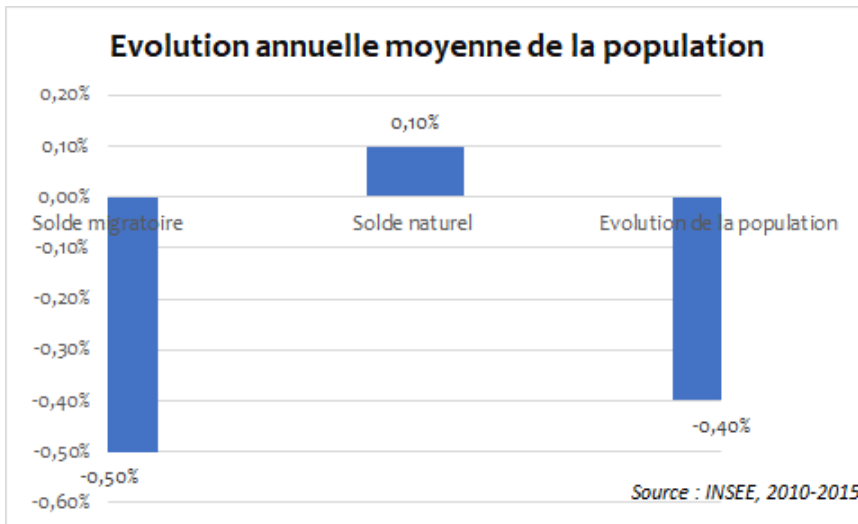
11 - Répartition de la population communale

- **CARACTERISATION DE LA POPULATION**

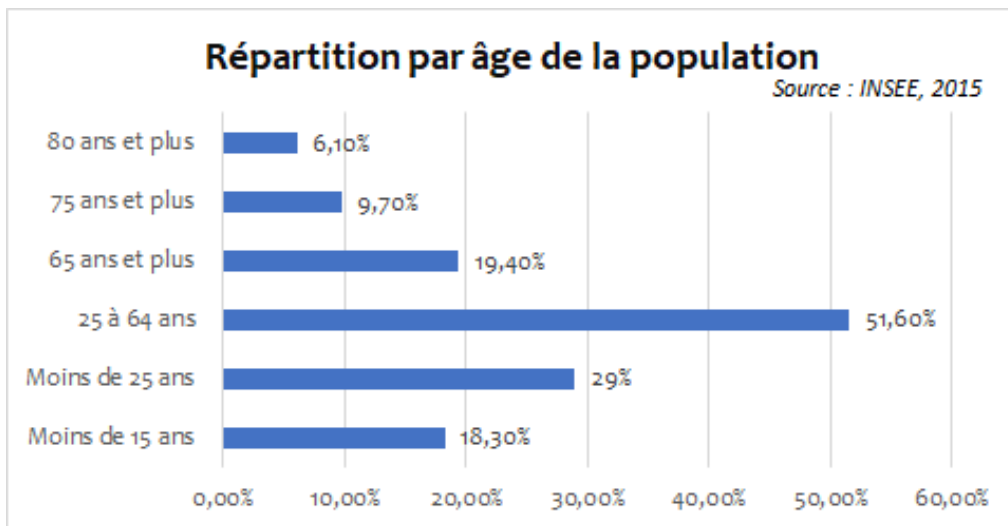
La population des Ardennes compte une part équilibrée d'hommes et de femmes sur son territoire. Cette population est toutefois en **perte démographique**, avec des habitants qui **quittent les Ardennes** d'une part, et une **population vieillissante** d'autre part, comptabilisant plus de décès que de naissances.

**La majorité de la population est ouvrière ou employée** (à 58%). Les cadres et professions intellectuelles supérieures ne représentent qu'une faible part des habitants, à 9.8%. On dénombre aussi une faible part d'agriculteurs parmi ces habitants.

➔ **Globalement, les catégories socio-professionnelles du territoire sont représentatives des territoires ruraux en France.**



13 - Evolution annuelle moyenne de la population



12 - Répartition par âge de la population

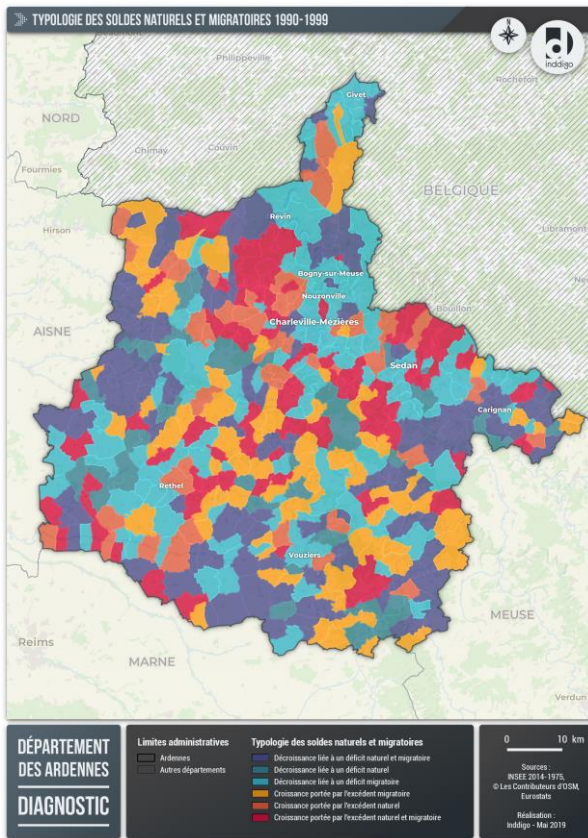
- **EVOLUTION DE LA POPULATION**

On observe une certaine **migration de la population d'Ardenne Métropole** et de ses alentours

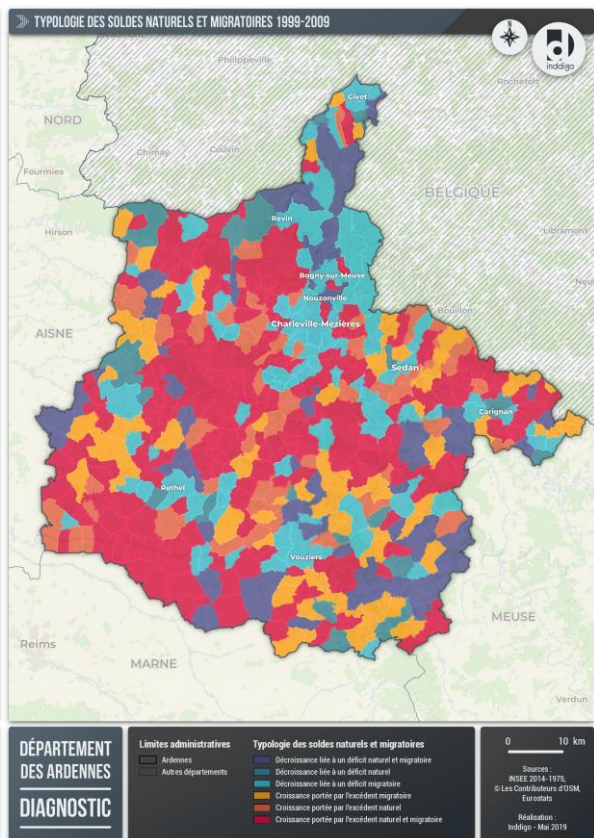
- ➔ **vers la frontière marnaise** au Sud
- ➔ **vers les portes du Luxembourg** à l'Est.

Ces dynamiques migratoires, particulièrement visibles au début des années 2000, ont tendance à s'infléchir depuis 10 ans.

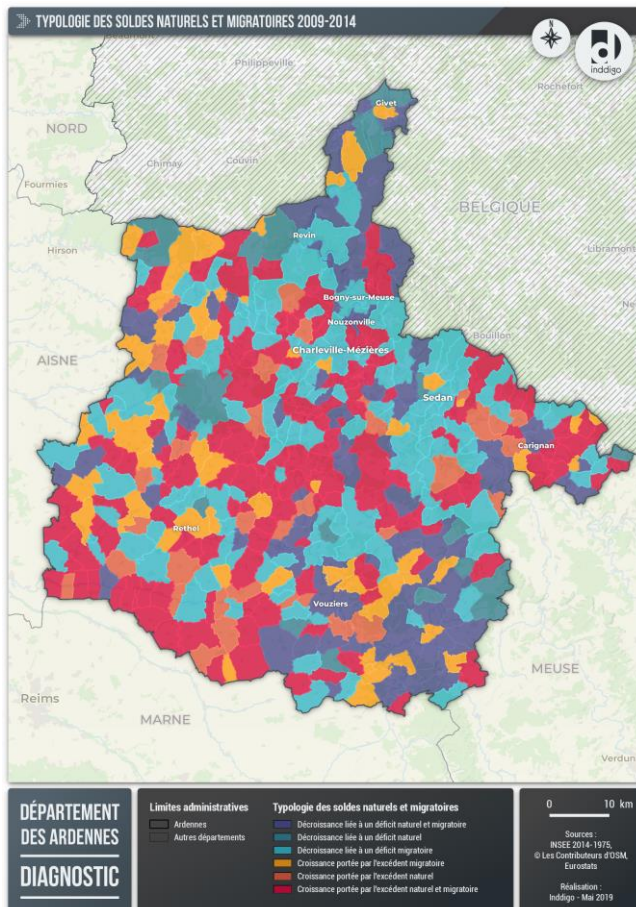




14 - Typologies démographiques 1990-1999



15 - Typologies démographiques 1999 - 2009



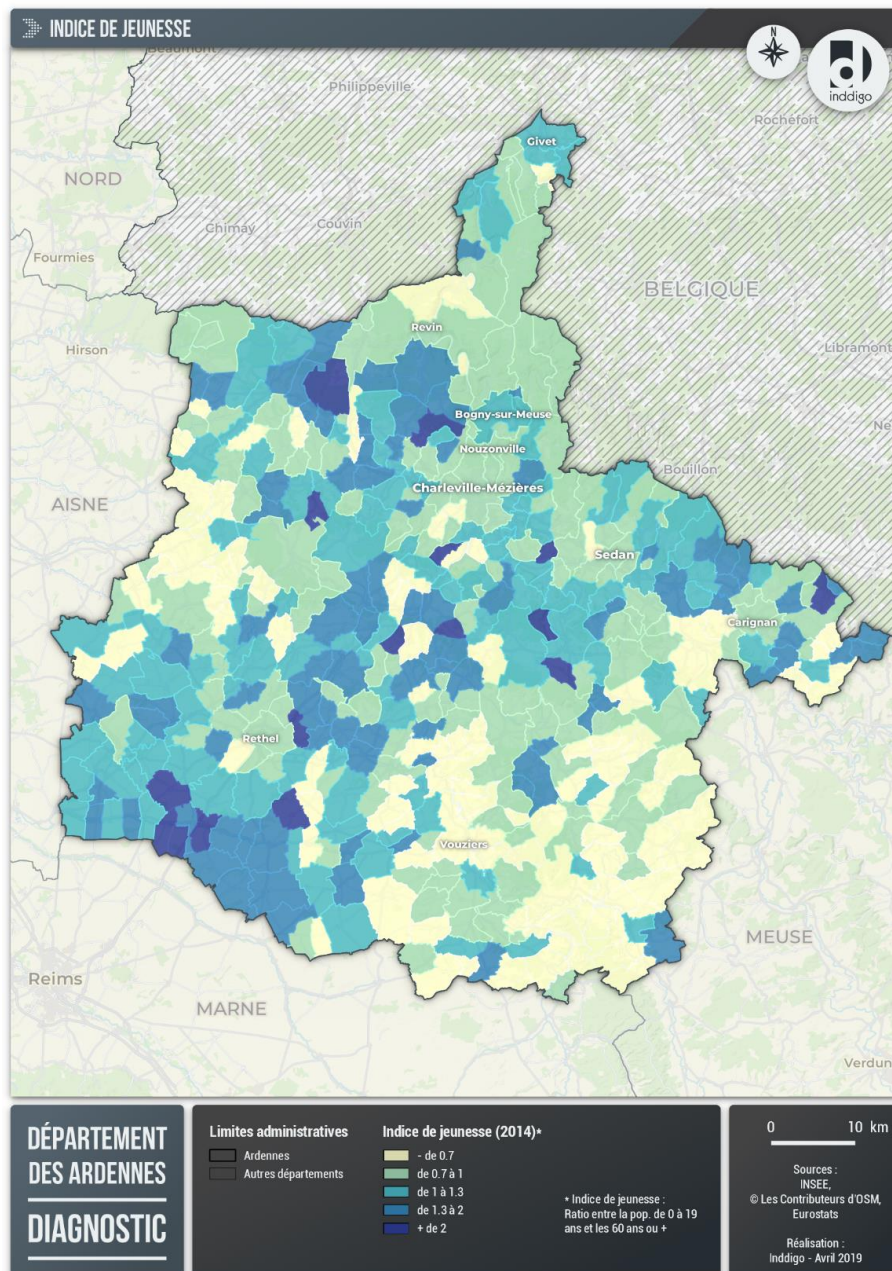
16 - Typologies démographiques 2009 - 2014



### 3.2.2 COMMENT LA POPULATION SE DEPLACE-T-ELLE POUR DES MOTIFS SCOLAIRES ?

- **INDICE DE JEUNESSE**

La répartition des jeunes est inégale sur le territoire, avec des secteurs et communes hétérogènes en termes d'indice de jeunesse. On trouve une population moins jeune surtout sur Charleville et Sedan (communes avec un indice de jeunesse de 0.75), et plus particulièrement sur les communautés de communes des Ardennes Rives de Meuse et de l'Argonne Ardennaise. Tandis qu'à l'inverse, la Communauté de communes du Réthélois concentre une forte proportion de jeunes. Une répartition plus éparse est à constater sur les communautés de communes des Ardennes Thiérache et Vallées et Plateau d'Ardennes.



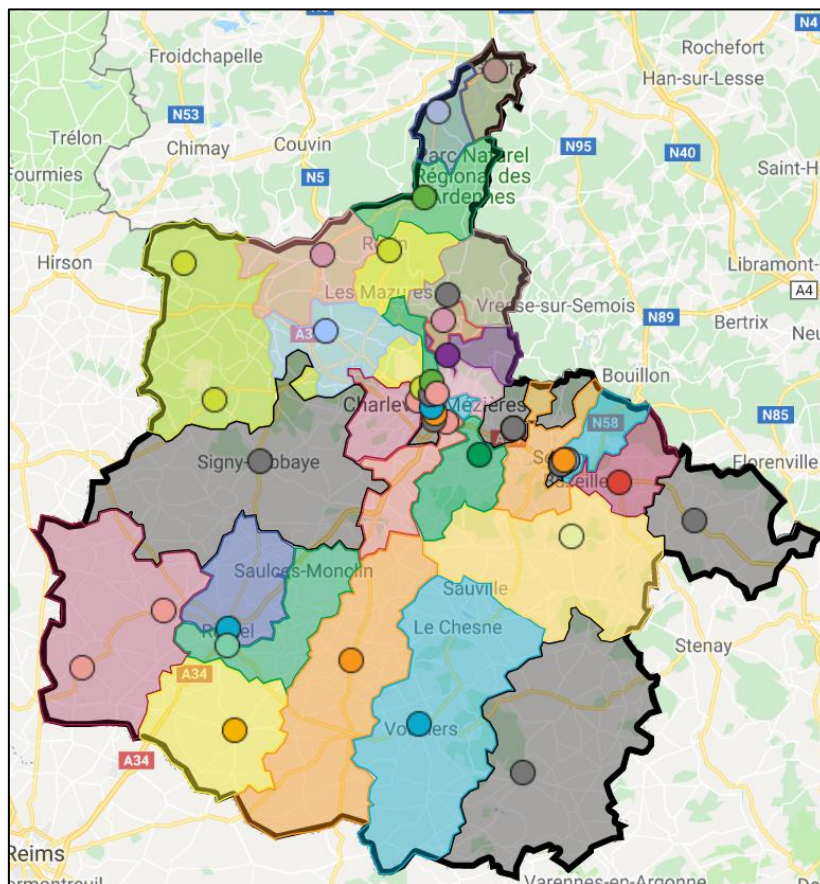
17 - Indice de jeunesse

- **ETABLISSEMENTS SCOLAIRES**

Certains jeunes ont sans doute **des difficultés pour se déplacer pour des motifs périscolaires**, notamment dans les **zones rurales** avec les plus fortes concentrations de jeunes sur le territoire (entourées en jaune).

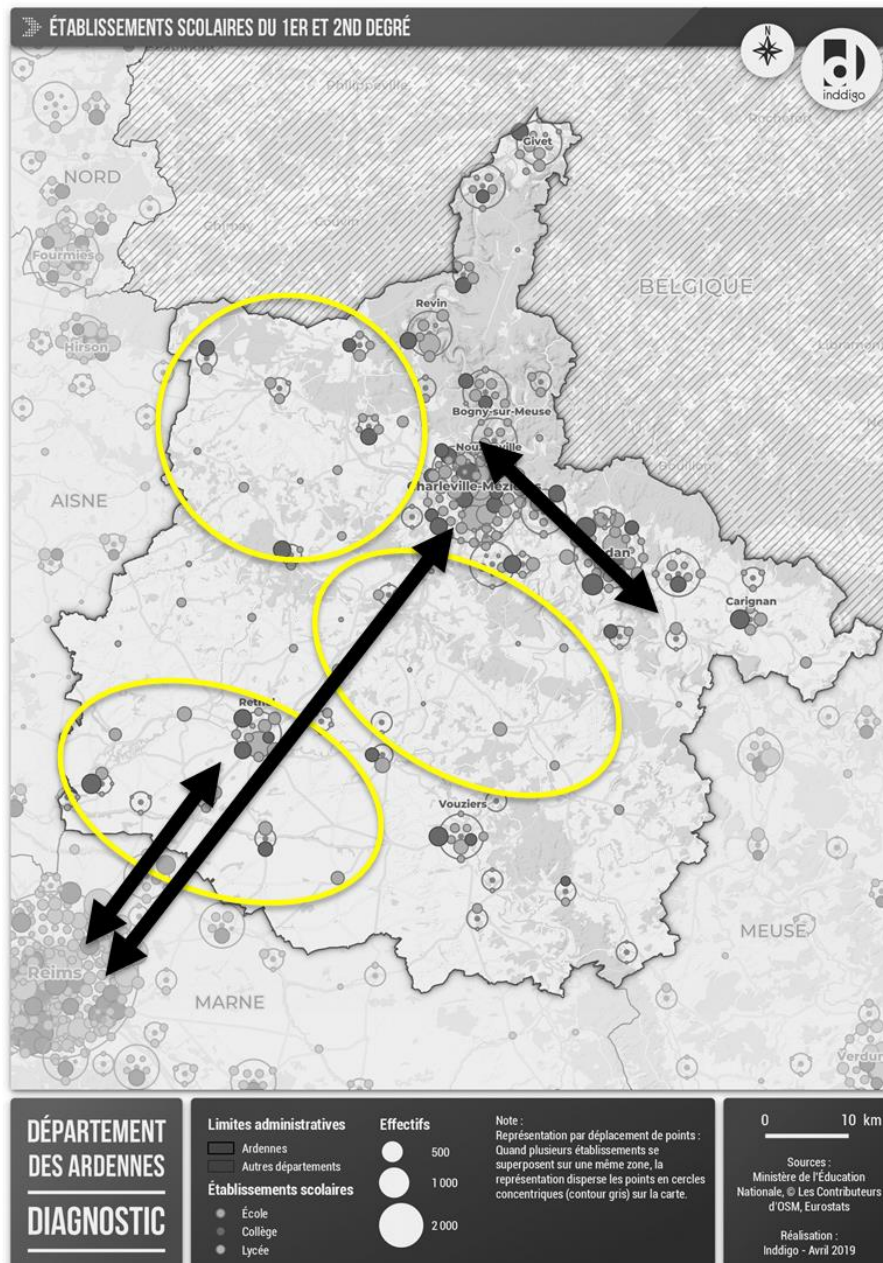
En fonction de leur établissement scolaire de rattachement, **des jeunes sont amenés à se déplacer sur les longues distances**, notamment vers ou depuis Reims, ou entre Charleville et Sedan (pour les lycéens).

Les élèves du primaire ou des collèges sont quant à eux davantage sur des déplacements intra communaux ou intercommunaux de courte et moyenne distances. Ce sont sur ces déplacements qu'il y a le plus de potentiel de déplacement en modes actifs (flèches noires). **La voie verte de la vallée de la Meuse est particulièrement propice à ces mobilités actives à motif scolaire et périscolaire.**



18 - Secteurs de rattachement des collèges

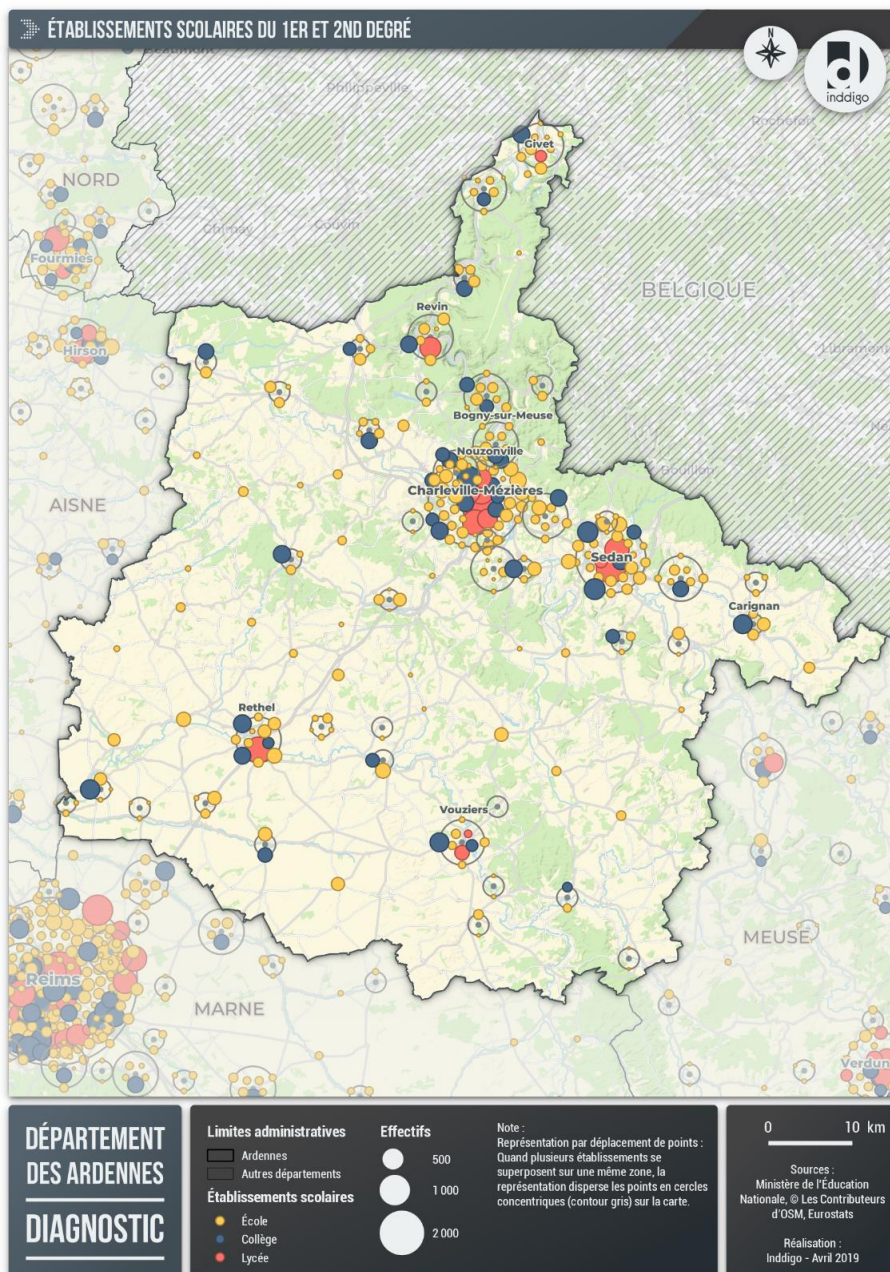




19 - Etablissements scolaires et effectifs (1er et 2nd degré)

Les territoires ruraux s'organisent selon **de larges secteurs de rattachement aux collèges**, induisant de fait une accessibilité moindre par les modes actifs pour les élèves.

Au Nord du territoire, les établissements d'enseignement sont plus nombreux. Charleville et Sedan comptent d'ailleurs comme d'importants générateurs de déplacements à motif scolaire. Au Sud, Reims et Vouziers apparaissent également comme des pôles d'enseignements, mais dans une moindre mesure.



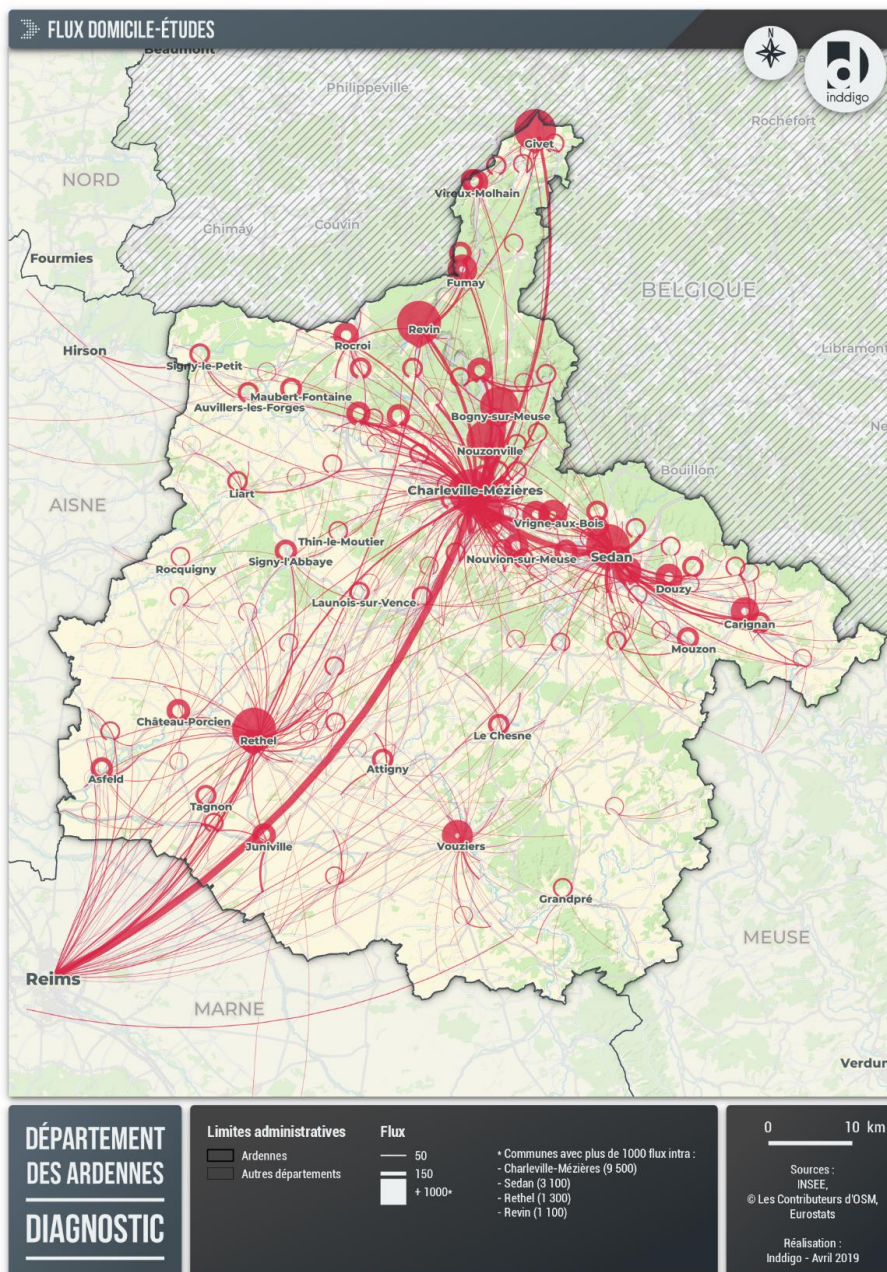
18 - Etablissements scolaires et effectifs (1er et 2nd degré)

- **FLUX DOMICILE - ETUDES (plus de 16 ans)**

En interne, les flux scolaires (entre le domicile de l'élève et son établissement d'enseignement), sont **concentrés autour de 4 polarités** bien précises que sont Charleville, Sedan, Rethel puis Revin. Ces territoires sont canalisateurs de l'essentiel des flux.

D'autres déplacements à motif scolaire se réalisent également en échange vers l'extérieur du territoire, **principalement vers Reims**. On dénombre 520 élèves de Charleville allant vers Reims, et 480 élèves depuis Rethel.





19 - Flux domicile-école

- **ACCESSIBILITE VELO DES COLLEGES**

L'accessibilité cyclable d'un collège se mesure dans un périmètre d'environ 3.5 km autour des établissements (isochrones bleu ciel).

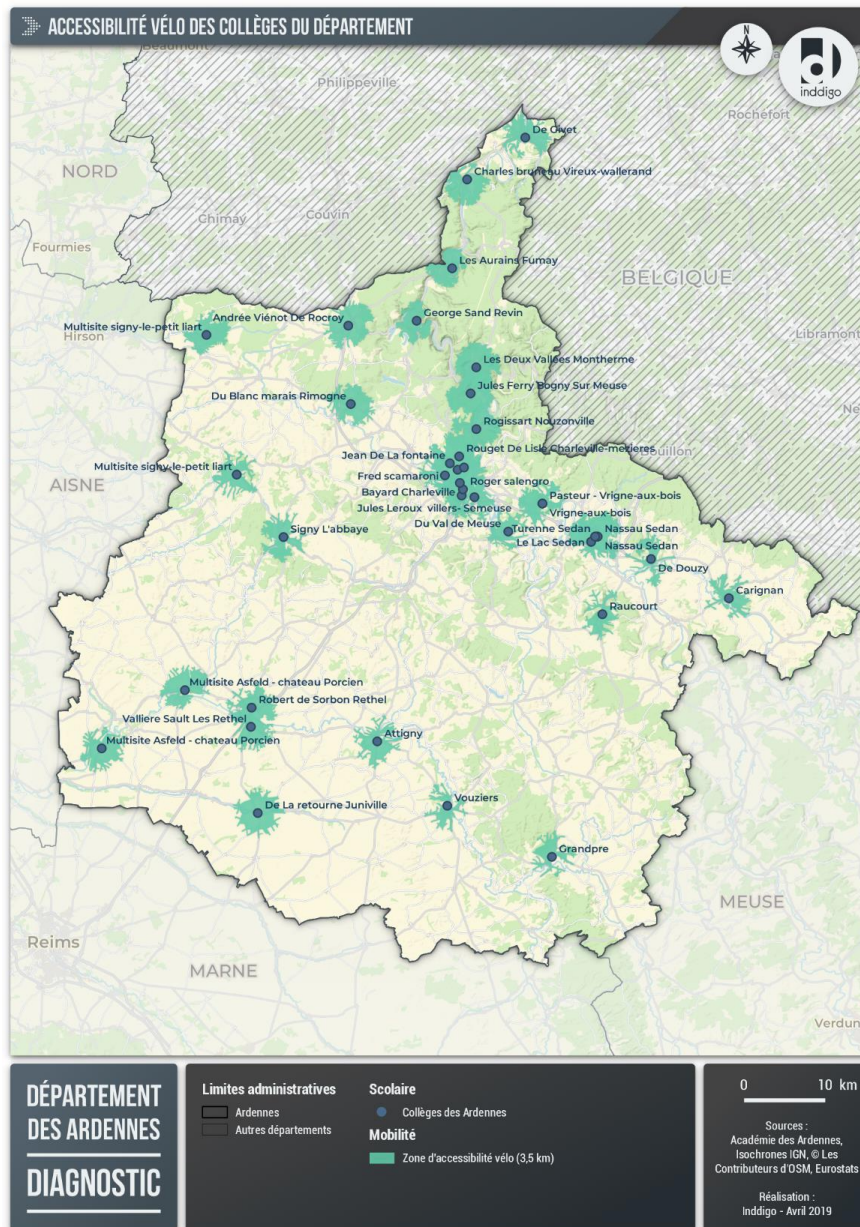
**Le potentiel vélo est hétérogène sur le territoire :**

- Plus limité sur les communes et établissements du Sud du territoire, du fait d'un milieu rural où les distances des élèves aux établissements scolaires sont plus élevées. Avec toutefois un nombre important d'élèves domiciliés sur les communes de leur établissement (Rethel, Vouziers, Attigny, Signy l'Abbaye)
- **Plus important dans la vallée de la Meuse, autours de Charleville et de Sedan**, où les isochrones se rejoignent, garantissant un nombre important d'élèves domiciliés proche des

collèges. Givet, Revin et Furney sont également des communes sur lesquelles les distances domicile-école sont courtes.

➔ **Un potentiel vélo est donc à étudier sur la vallée de la Meuse**, en lien avec les politiques cyclables locales.

➔ En revanche pour les lycéens, le potentiel vélo est souvent plus limité, car les secteurs de rattachement des lycées sont plus larges. Là encore, la vallée de la Meuse fait figure d'exception et offre une bonne accessibilité cyclable de ses lycées à ses élèves du fait de distance d'éloignement moindre.



20 - Accessibilité vélo des collèges du département

### 3.2.3 COMMENT LA POPULATION SE DEPLACE-T-ELLE POUR ALLER TRAVAILLER ?

**Les actifs se déplacent sur des bassins d'emplois localisés**, tels que Givet, Charleville, Sedan, Vouziers et Rethel, et la vallée de la Meuse plus généralement. **Ces bassins sont globalement bien accessibles.**

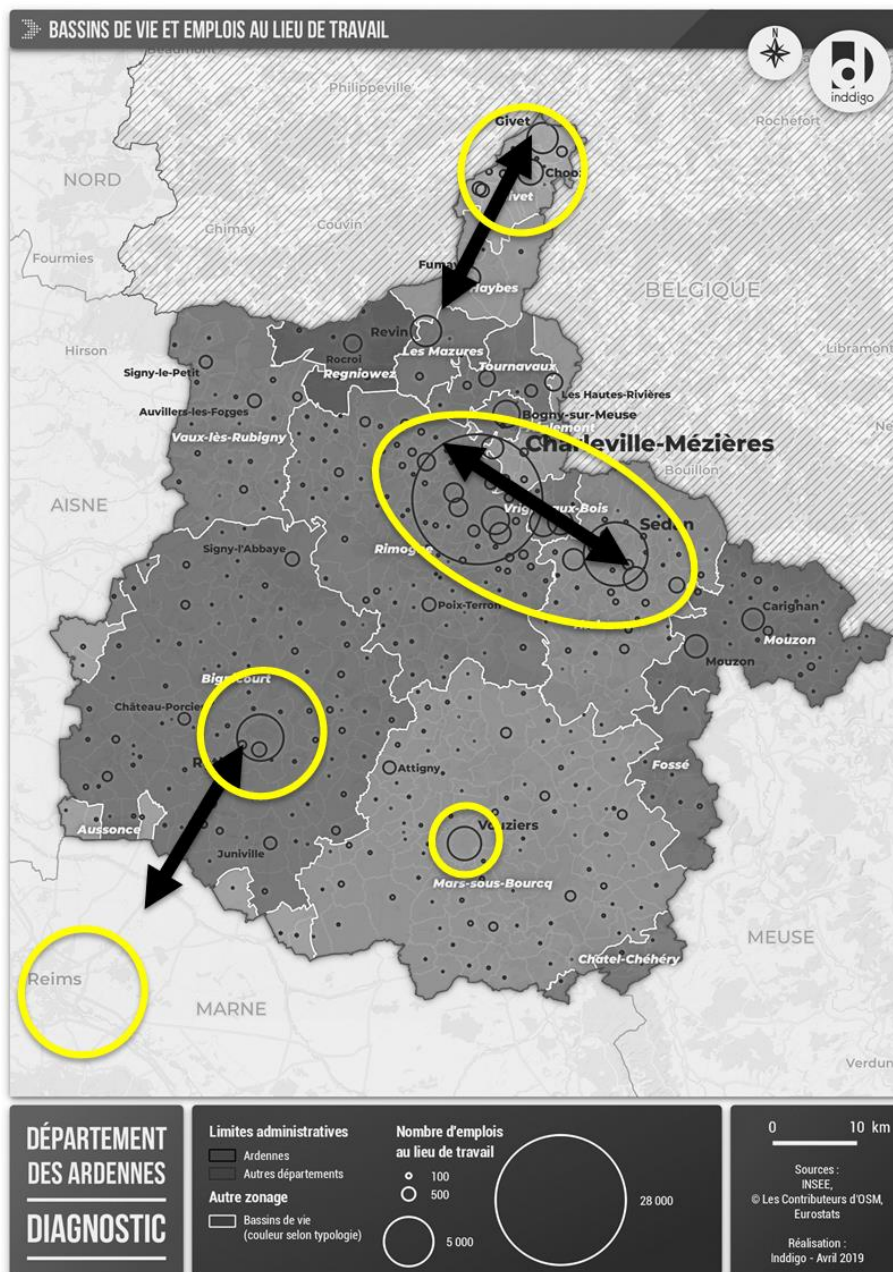
→ **La problématique d'accessibilité n'est pas à la destination mais plutôt à la provenance de individus.**

Face à cette problématique, on peut imaginer :

- un potentiel de report sur le train
- le développement de transports collectifs réguliers
- un potentiel de développement du covoiturage

Par ailleurs, on observe **des pôles d'emplois avec d'importants déplacements intra communaux**, qui ne nécessitent donc pas de déplacements de moyenne ou longue distance, et offre ainsi un potentiel important de report sur les modes actifs (zones entourées en jaune).





21 - Bassins de vie et emplois au lieu de travail

• **FLUX DOMICILE-TRAVAIL**

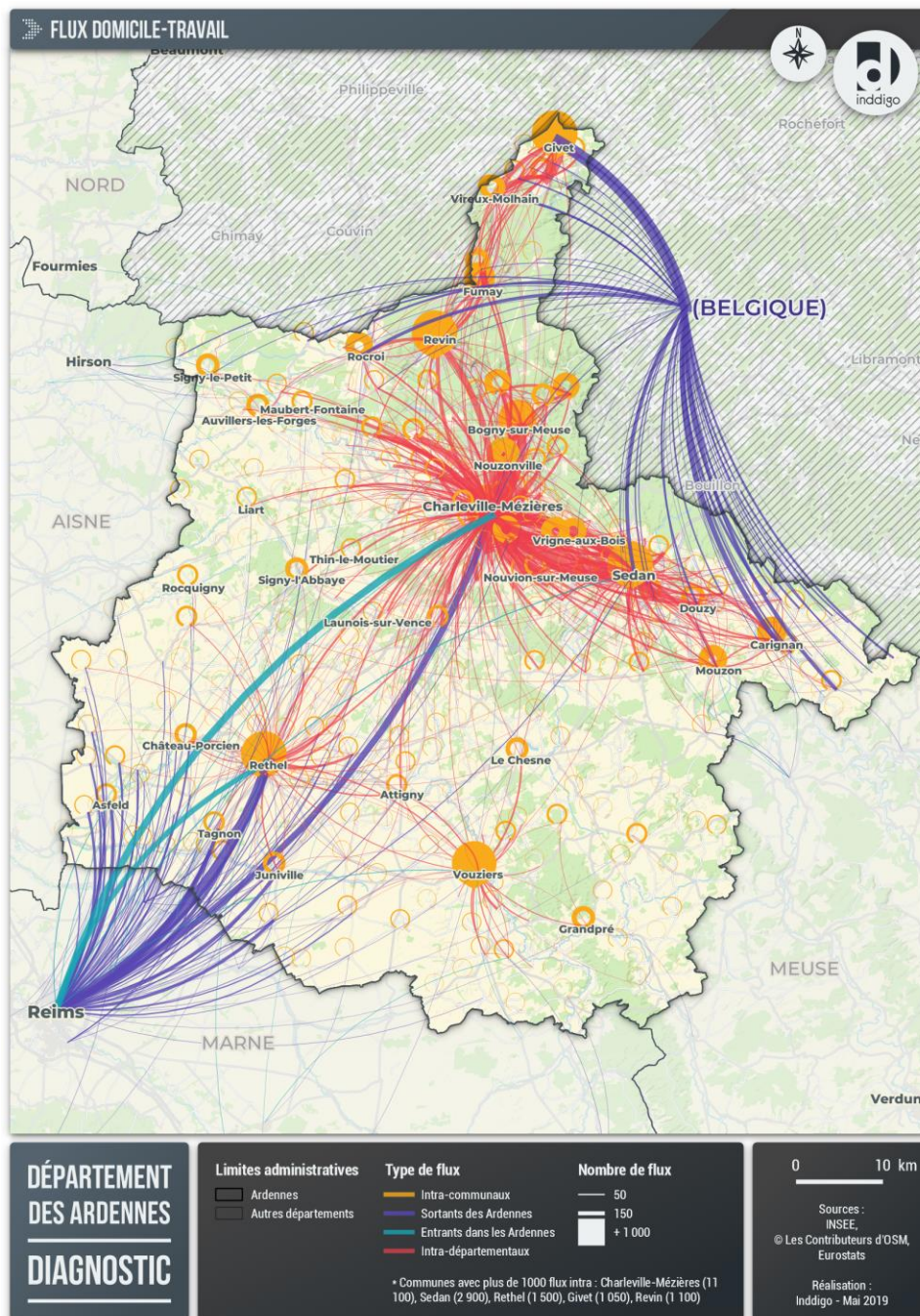
Ardennes Métropole constitue le principal pôle d'attractivité du territoire. **La plupart des flux domicile-travail restent d'ailleurs concentrés dans la vallée de la Meuse**, avec 40 470 navetteurs intra EPCI (flux rouges).

Il y a, au sein des pôles urbains, **d'importants flux intra communaux**. Charleville compte 11 100 navetteurs, Sedan 2 500 navetteurs, Revin 100 navetteurs. Givet (1 050 navetteurs) et Reims (1 500 navetteurs) en dénombre un fort taux. Vouziers apparaît même comme très autonome en la matière.

Par ailleurs, **les flux domicile – travail se réalisent aussi en échange avec les territoires limitrophes aux Ardennes**.

Les flux entrants sont relativement peu nombreux (environ 600 navetteurs), et sont principalement à destination de Charleville et de Rethel, depuis Reims.

En revanche, **les flux sortants sont très nombreux, depuis des communes éparées du territoire, mais essentiellement en direction de Reims ou de la Belgique.** On compte environ 700 navetteurs depuis Ardenne Métropole vers la Marne, et 4 300 navetteurs depuis le pays Rethémois vers la Marne.



22 - Flux domicile-travail

En tant que territoire limitrophe de la frontière nationale, des flux transfrontaliers liés au travail se réalisent quotidiennement.

Les déplacements vers le Luxembourg sont plutôt faibles : 384 travailleurs se déplacent vers le Luxembourg, dont 60% depuis la CC Porte du Luxembourg à l'Est du territoire.



## **Travailleurs transfrontaliers par EPCI**

(Source: INSEE 2014)

EPCI de départ	BELGIQUE	% belges/total	LUXEMBOURG	% lux/total
CA Ardenne Métropole	462	1	92	0,2
CC Ardenne, Rives de Meuse	936	9,33	23	0,23
CC Ardennes Thiérache	204	5,36	4	0,11
CC de l'Argonne Ardennaise	16	0,23	4	0,06
CC des Crêtes Préardennaises	4	0,04	4	0,04
CC des Portes du Luxembourg	1026	13,42	238	3,11
CC du Pays Réthelais	7	0,06	0	0
CC Vallées et Plateau d'Ardenne	335	3,37	19	0,19
Total	2990		384	

23 - Travailleurs transfrontaliers par EPCI

## **Travailleurs transfrontaliers au départ des principales communes**

(Source: INSEE 2014)

Ville de départ	BELGIQUE	LUXEMBOURG
CARIGNAN	157	31
CHARLEVILLE MEZIERES	27	3
DOUZY	58	15
FROMELENNES	97	5
GIVET	442	0
MARGUT	120	15
MESSINCOURT	72	20

24 - Travailleurs transfrontaliers au départ des communes

### • **MODES DE DEPLACEMENTS**

Selon l'Atlas cartographique des Ardennes, 44% des Ardennais habitent à plus de 10 km de leur lieu de travail.






**La voiture reste le mode de déplacement le plus utilisé pour les trajets domicile – travail**, entre 73% et 85% selon les EPCI. La part modale de la voiture **dépasse les 80% pour les territoires les plus ruraux**.

Même sur Ardenne Métropole, on compte encore une grande part de la voiture (79%), territoire pourtant le moins rural et bénéficiant d'un réseau de transports en commun. Les travailleurs utilisant ce réseau de transports collectifs ne représentent que 4% des déplacements domicile – travail.

Sur la CC Argonne Ardennaise, la plus faible part de la voiture peut s'expliquer par une part élevée du travail à domicile. C'est pourtant le territoire le moins bien couvert par le réseau numérique et téléphonique (celui où on trouve le plus de zones blanches). **Il ne s'agit donc à priori par de dynamique de télétravail.**

Enfin, la part de la marche à pied est très hétérogène selon les territoires, allant de 6 à 13%. Pour les milieux urbains comme rurales, ces parts modales de la marche sont assez faibles.

### Modes de transports utilisés par EPCI \*

	 Voiture, camion	 À pied	 Sans déplacement	 En transport en commun	 À deux-roues
Ardenne Métropole	79 %	10 %	4 %	4 %	3 %
Ardenne Rives de Meuse	80 %	10 %	3 %	4 %	3 %
Ardennes Thiérache	84 %	8 %	6 %	1 %	1 %
Argonne Ardennaise	73 %	13 %	11 %	1 %	2 %
Crêtes Préardennaises	83 %	6 %	8 %	2 %	1 %
Portes du Luxembourg	82 %	7 %	6 %	2 %	3 %
Pays Rethélois	81 %	8 %	6 %	4 %	1 %
Vallées et Plateau d'Ardenne	85 %	7 %	4 %	2 %	2 %
<b>Ardennes</b>	<b>80 %</b>	<b>9 %</b>	<b>6 %</b>	<b>3 %</b>	<b>2 %</b>

\* Source: Atlas cartographique des Ardennes

25 - Parts modales par EPCI sur les trajets domicile-travail

#### 3.2.4 COMMENT LA POPULATION SE DEPLACE-T-ELLE POUR LES AUTRES MOTIFS DE DEPLACEMENT ?

- **EQUIPEMENTS**

Les autres types de déplacements relèvent des déplacements pour des loisirs, des achats, des démarches administratives, ou des visites médicales ou sociales.

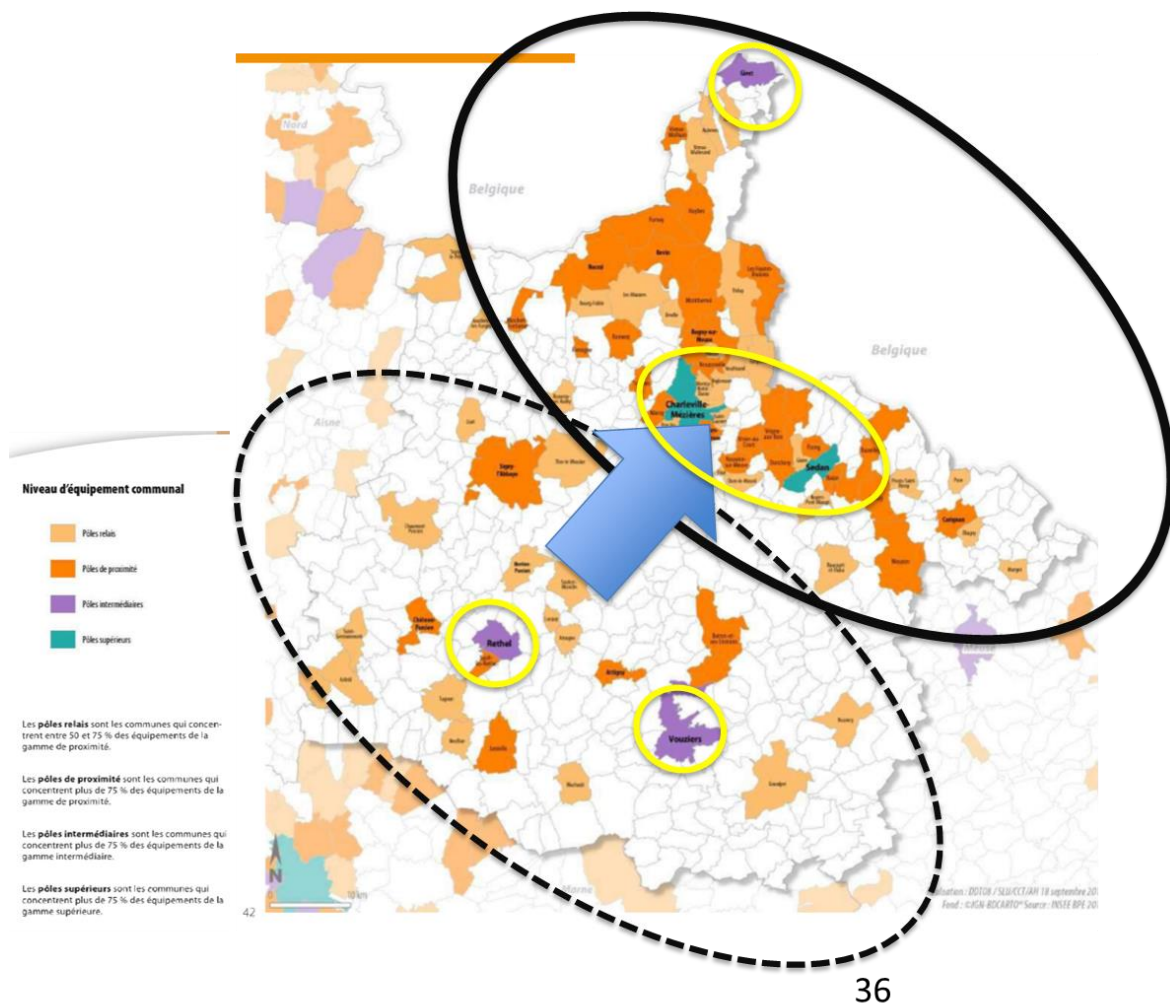
On remarque que Sedan et Charleville constituent des pôles attractifs pour les populations du territoire.

➔ **Plus globalement, il existe un fort contraste territorial en matière d'équipements, avec une partie nord très équipée et une partie Sud plus pauvre en la matière.**

**L'accès aux équipements paraît donc relativement inégal**, puisque la vallée de la Meuse concentre les équipements et les habitants. A l'inverse, au Sud, certaines communes concentrent des équipements et constituent des pôles d'équipements intermédiaire ou de proximité, induisant des déplacements de plus longue distance en direction de ces pôles depuis les communes rurales alentours.

➔ Il existe donc **un risque de population captive au centre et au sud du territoire**, ainsi qu'un **risque de non-accessibilité aux aménités territoriales** de ces populations rurales.





26 - Niveau d'équipement communal

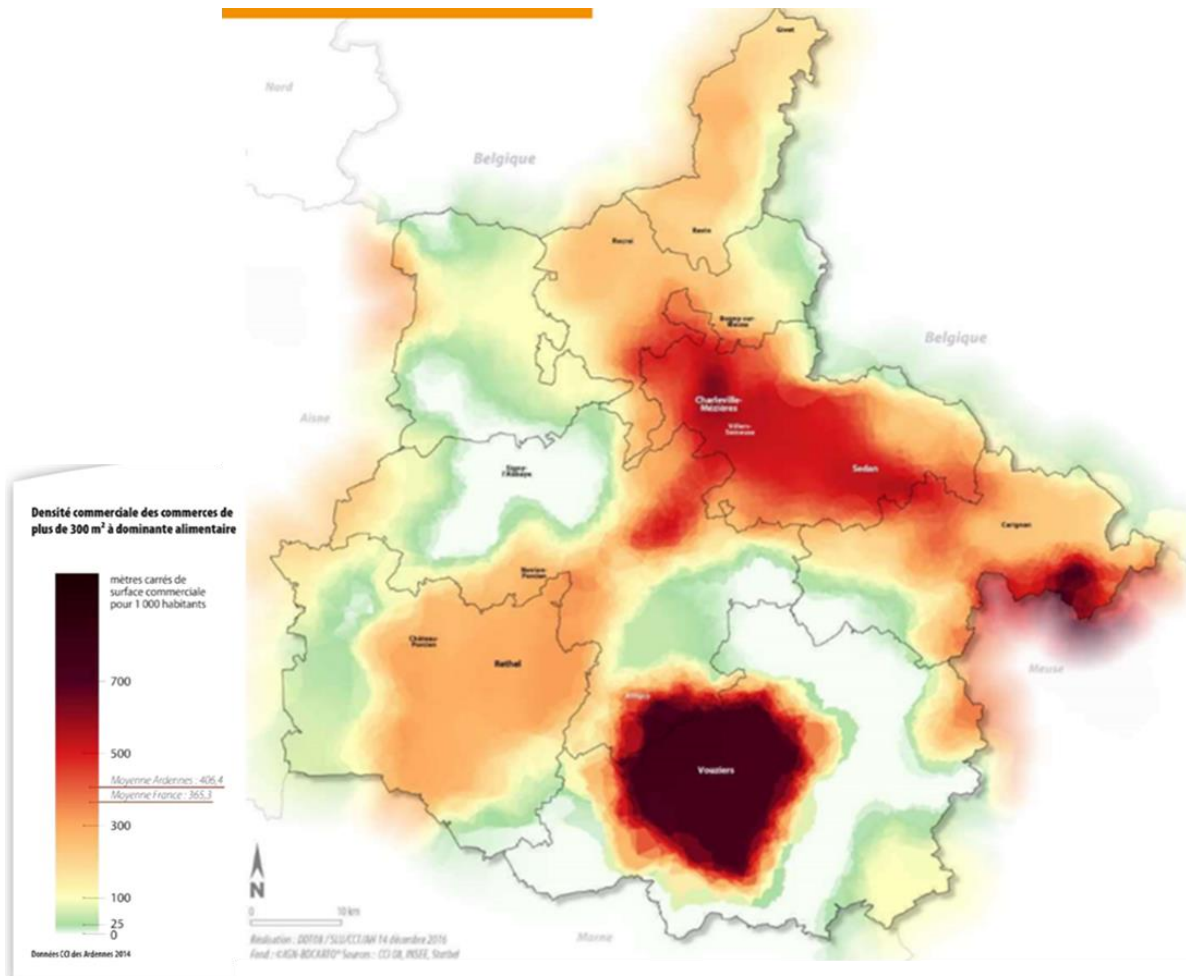
- DENSITE COMMERCIALE**

La densité commerciale correspond à la surface de vente (en m<sup>2</sup>) rapportée à 1 000 habitants, sur la zone de chalandise de la grande surface.

Une forte concentration de grandes surfaces accessibles à moins de 20 minutes par le réseau routier est observable sur Vouziers, entre Charleville et Sedan, et sur la CC Portes du Luxembourg.

La carte de l'atlas cartographique des Ardennes illustre **une certaine diffusion des grandes surfaces commerciales (à dominante alimentaire) dans la vallée de la Meuse**, reflétant une bonne accessibilité à ces aménités pour les habitants. En revanche, **Vouziers concentre un nombre très important de ces commerces**, qui induit de très longues distances à parcourir pour les habitants de la couronne éloignée.

A l'inverse, certains territoires comme la CC Crêtes Ardennaises n'ont que très peu voire pas de services commerciaux.



\*Source: Atlas cartographique des Ardennes

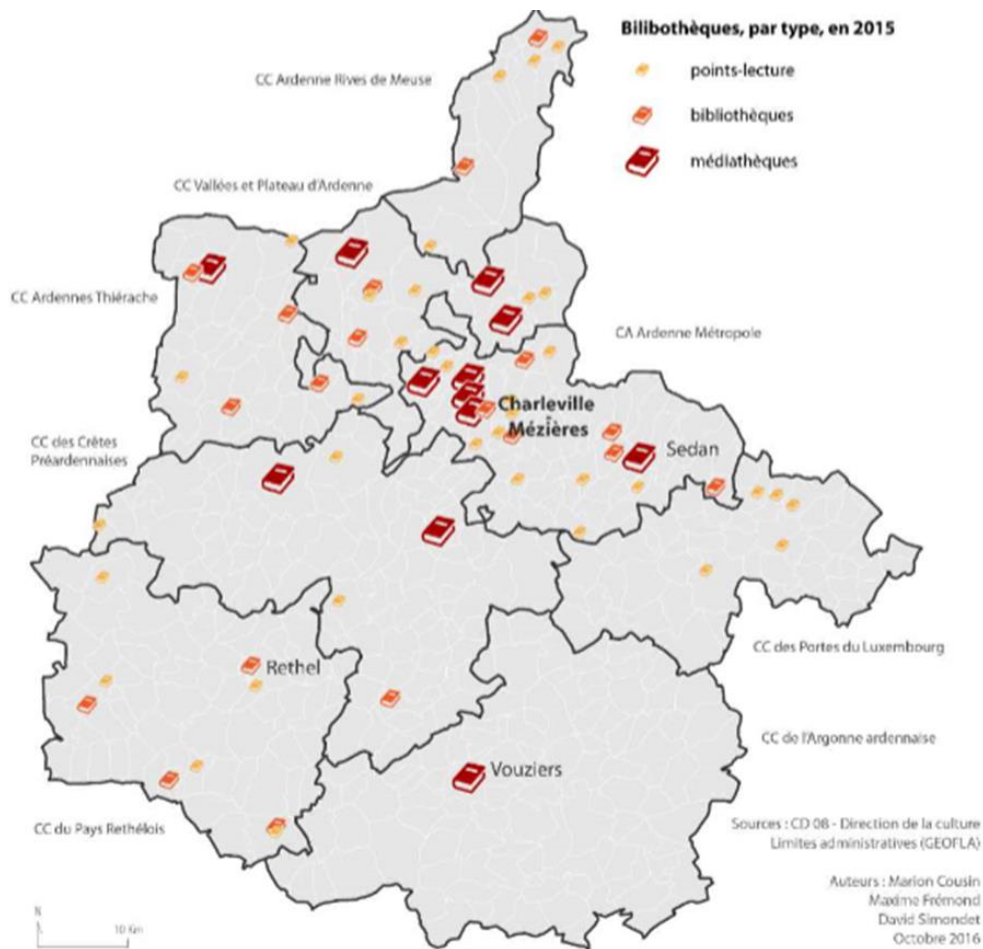
## 27 - Densité commerciale

### • LOISIRS

#### Les bibliothèques

La localisation des bibliothèques, médiathèques et points de lectures se concentrent particulièrement sur Charleville, et dans une moindre mesure à Sedan. **Le Nord du territoire apparaît comme particulièrement bien équipé par différents types d'établissements.**

A l'inverse, le Sud l'est bien plus faiblement, avec **une seule médiathèque pour toute cette partie du territoire**, à Vouziers.



Source: SDAASP des Ardennes

#### 28 - Localisation des bibliothèques

##### Les équipements sportifs

La répartition des équipements sportifs est déséquilibrée sur le territoire des Ardennes, avec notamment d'avantage d'équipements :

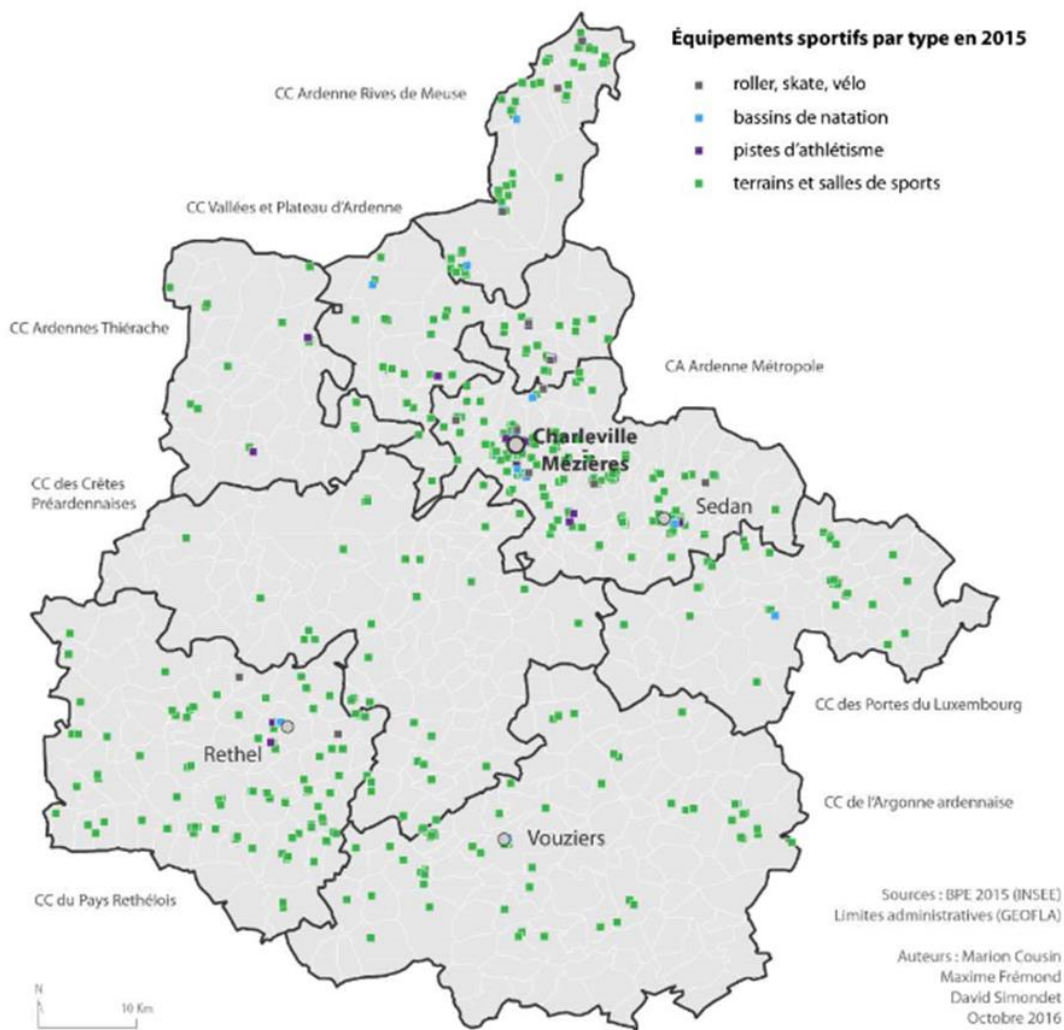
- ☑ sur Ardenne Métropole en particulier à Charleville,
- ☑ sur Les vallées et plateau d'Ardenne,
- ☑ sur Le nord de la CC d'Ardennes Rives de Meuse
- ☑ sur Le Pays Rethélois

Au contraire, moins d'équipements sur les EPCI suivants :

- ☑ CC des Crêtes Préardennaises
- ☑ L'Argonne Ardennaise
- ☑ CC Ardennes Thiérache
- ☑ Les Portes du Luxembourg

**Cette répartition des équipements sportifs suit toutefois les dynamiques de densité d'habitations.**





Source: SDAASP des Ardennes

29 - Localisation des équipements sportifs

- **SANTE**

**Le nombre de consultations de médecine accessible** (représenté sur la carte ci-dessous) a été calculé via un indicateur d'accessibilité potentielle localisée. Ce dernier prend en compte l'activité réelle des médecins généralistes, de la distance à laquelle ils se situent et de la répartition par âge de la population. Les données proviennent de l'Atlas cartographique des Ardennes.

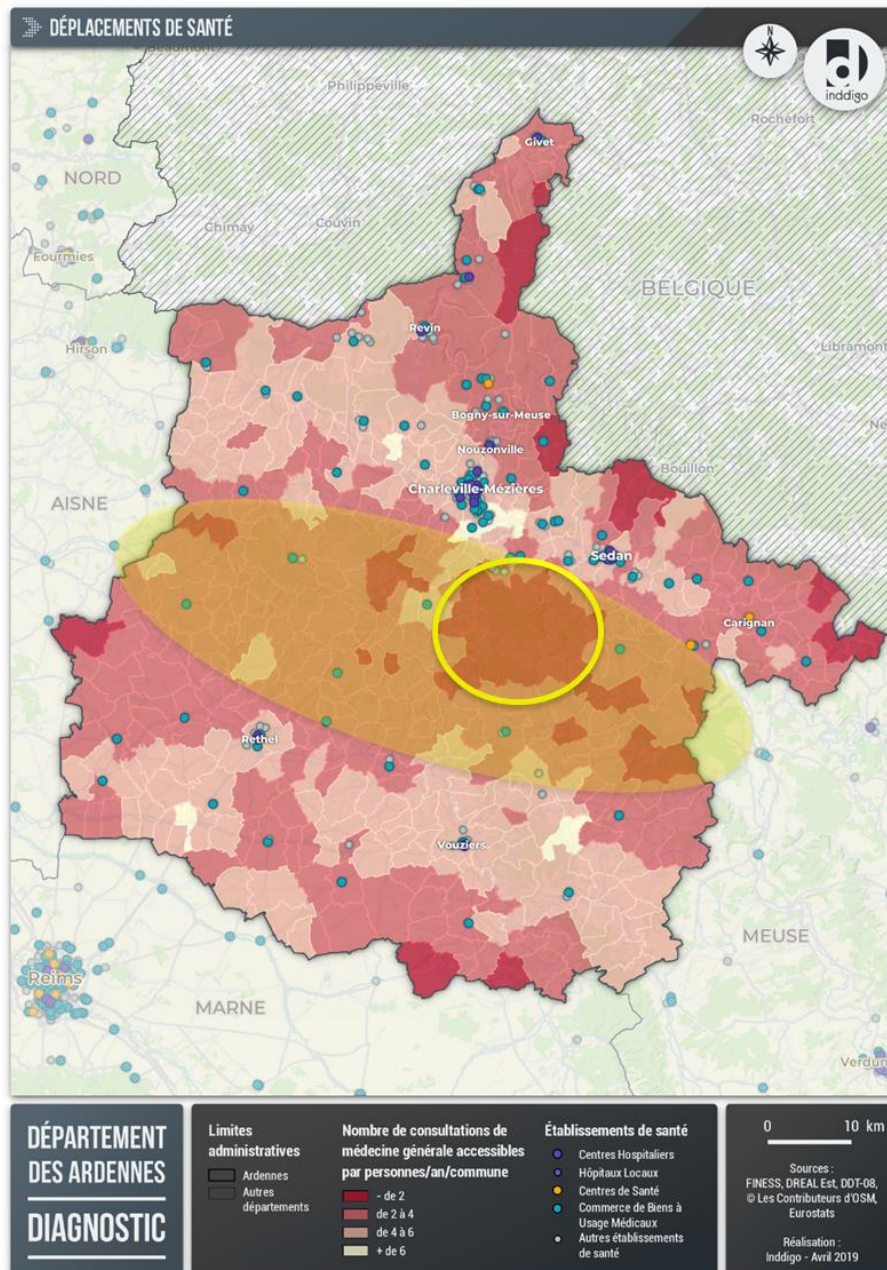
☑ **Une commune est considérée comme "sous-dense" si la valeur d'Accessibilité Potentielle Localisée est inférieure à 2,5.**

Il ressort de cette analyse que les grands pôles urbains sont plutôt bien dotés en médecins. Charleville constitue le canalisateur de la plupart des établissements de santé, et Sedan et Rethel des pôles complémentaires regroupant également des établissements. Vouziers, Revin et Givet se démarquent aussi en tant que petits pôles de services de santé.

Sur les grands pôles, le nombre de consultations se situe entre 4 et 6 par personne par an par commune, voire au de-là de 6 dans la région de Charleville.

**Contrastant avec ces pôles équipés, le territoire compte des zones où l'accessibilité à la médecine générale reste faible, avec des consultations comprises entre 2 et 4 par personne par an par commune. C'est le cas des communes situées sur un axe Est/Ouest au centre du territoire.**

Enfin, d'autres zones apparaissent comme de véritables déserts médicaux avec moins de 2 consultations par personne/an/commune notamment au sein des Crêtes Pré-ardennaises, ainsi que des communes telles que Aure, Manre, Sévigny-Waleppe, Hargnie, etc.



30 - Déplacements de santé

- **COMMERCES ET SERVICES DE PROXIMITÉ**

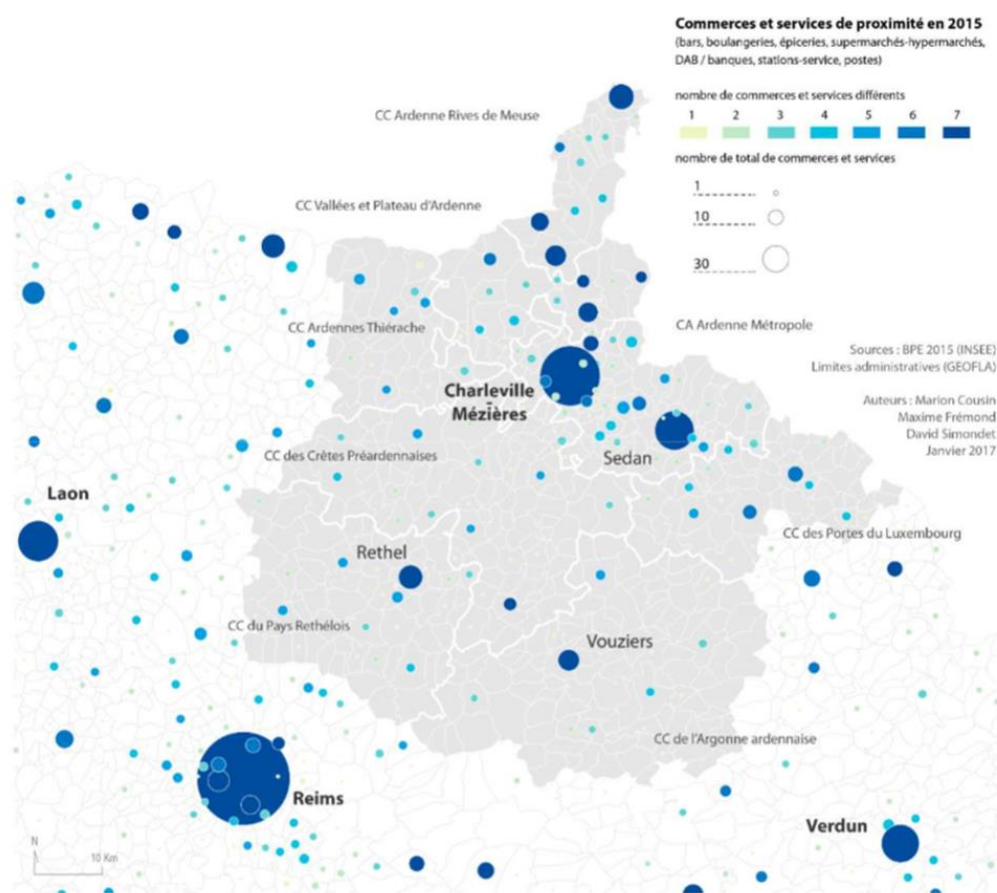
Localisation des commerces et services de proximités

La répartition des commerces et services de proximité est assez déséquilibrée sur le territoire des Ardennes.

On observe en effet **une forte concentration de ces établissements sur Ardenne Métropole** et, particulièrement, Charleville et Sedan. Dans une moindre mesure, le Nord du territoire semble également bien doté, notamment au sein de la CC d'Ardenne Rives de Meuse et l'est de la CC Vallées et Plateau d'Ardenne.

A l'inverse, **d'importants vides sont à relever sur certains EPCI** : CC des Crêtes Préardennaise, de l'Argonne Ardennaise, CC Ardennes Thierache et les Portes du Luxembourg. Au Sud du territoire, Rethel et Vouziers polarisent les commerces et principaux services de proximité.

En dehors du territoire, Reims ressort comme un pôle majeur en matière de commerces, et Laon et Verdun comme deux pôles complémentaires.



Source: SDAASP des Ardennes

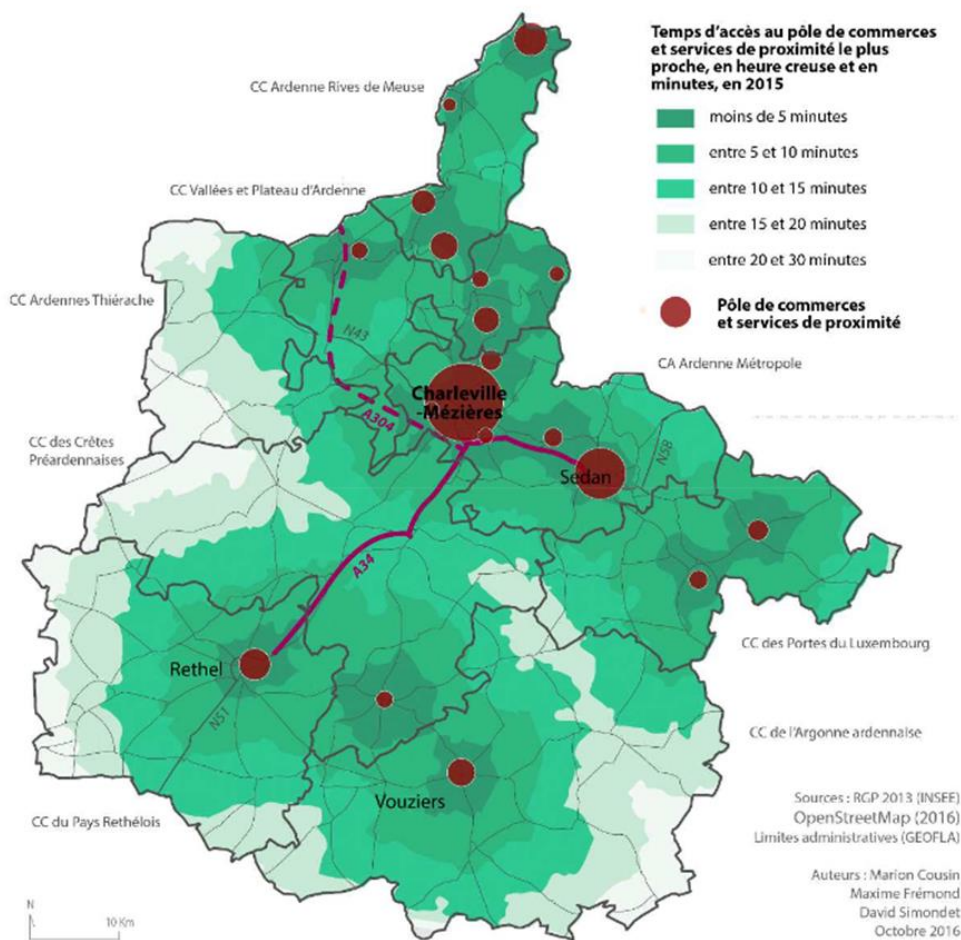
31 - Commerces et services de proximité

### Temps de déplacement vers ces commerces et services de proximité

Globalement, **les temps d'accès aux pôles commerciaux et servicielles sont relativement courts**. Ils sont compris entre 5 et 15 minutes pour la plupart des EPCI, du fait d'un maillage routier performant.

Toutefois, les territoires éloignés du « Y » infrastructurel central voient leur temps d'accès à ces pôles de commerces et services s'allonger. En effet, pour les extrémités sur département, les temps de parcours atteignent les 30 minutes.





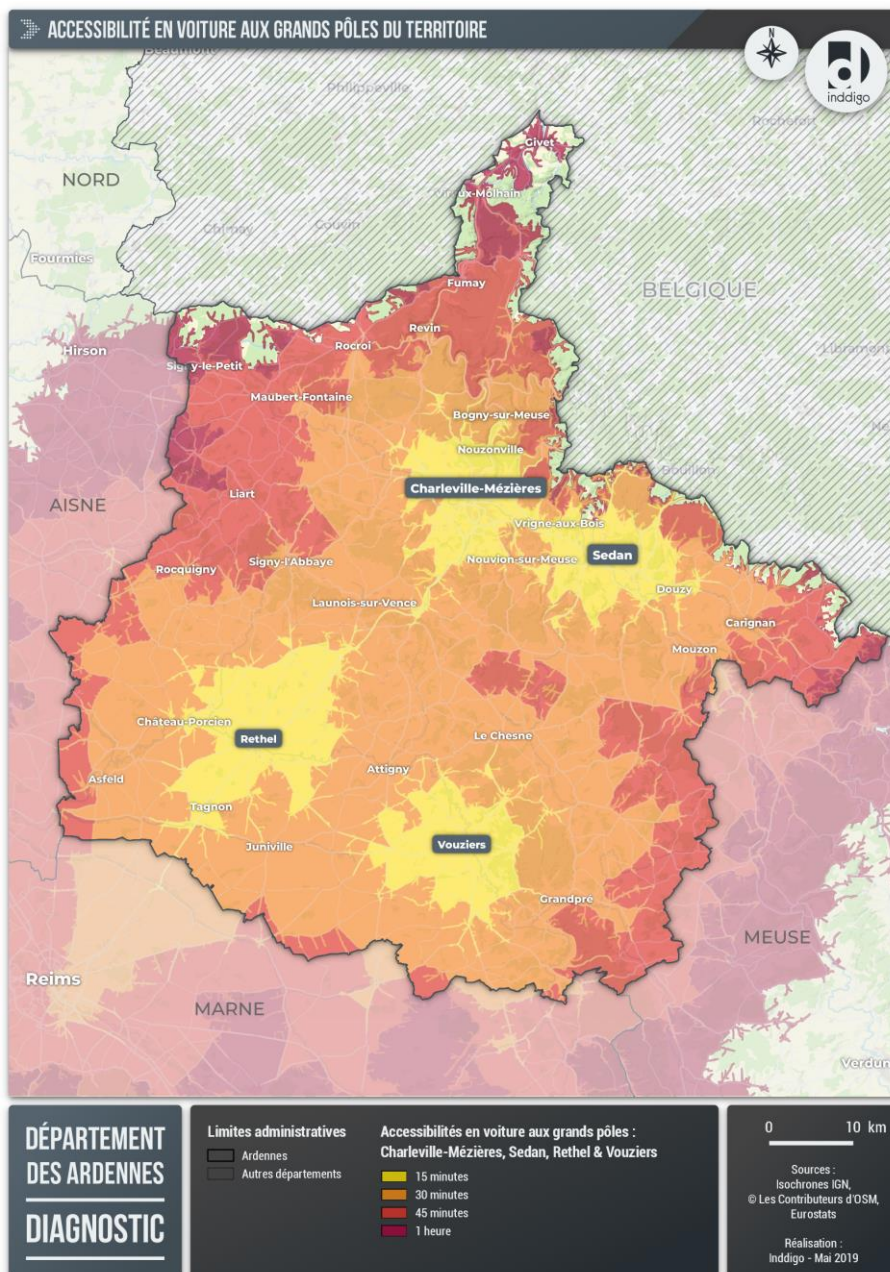
Source: SDAASP des Ardennes

32 - Temps d'accès au pôle de commerce et de services de proximité

### Modes de déplacement

L'accessibilité routière aux grands pôles (Charleville, Sedan, Rethel, Vouziers) est contrastée en termes de temps de parcours. Si la banlieue proche de ces pôles est accessible en environ 15 minutes, dès lors que l'on s'éloigne, ces temps d'accès dépassent les 30 minutes.

Aux extrémités Nord, Ouest, et Est du territoire, les temps d'accès sont aux grands pôles sont particulièrement longs, au minimum de 45 minutes et parfois même au-delà d'une heure.

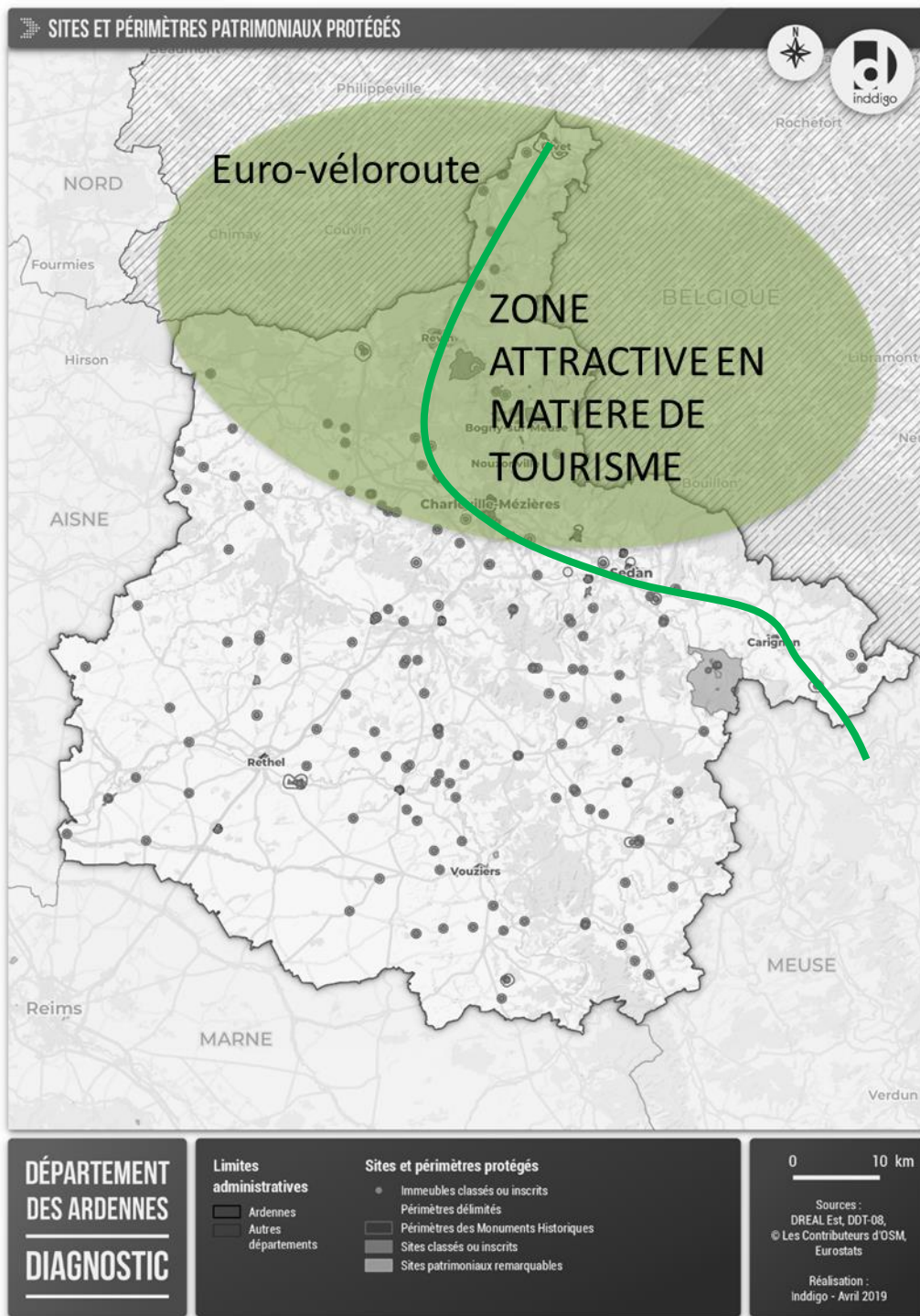


33 - Accessibilité en voiture aux grands pôles du territoire

### 3.2.5 MON TERRITOIRE EST-IL ATTRACTIF POUR LES POPULATIONS EXTERIEURES (TOURISME) ?

**Le territoire des Ardennes possède un certain potentiel d'attractivité pour le tourisme**, notamment au Nord, entre Ardenne Métropole et la frontière belge.

**Le Massif des Ardennes est un avantage à valoriser**, et le PNR des Ardennes permet cette valorisation. Il existe aujourd'hui une offre d'hébergement touristique sur le territoire. L'Euro-Véloroute le long de la Meuse est le support d'un cyclotourisme à développer.



34 - Sites et périmètres patrimoniaux protégés

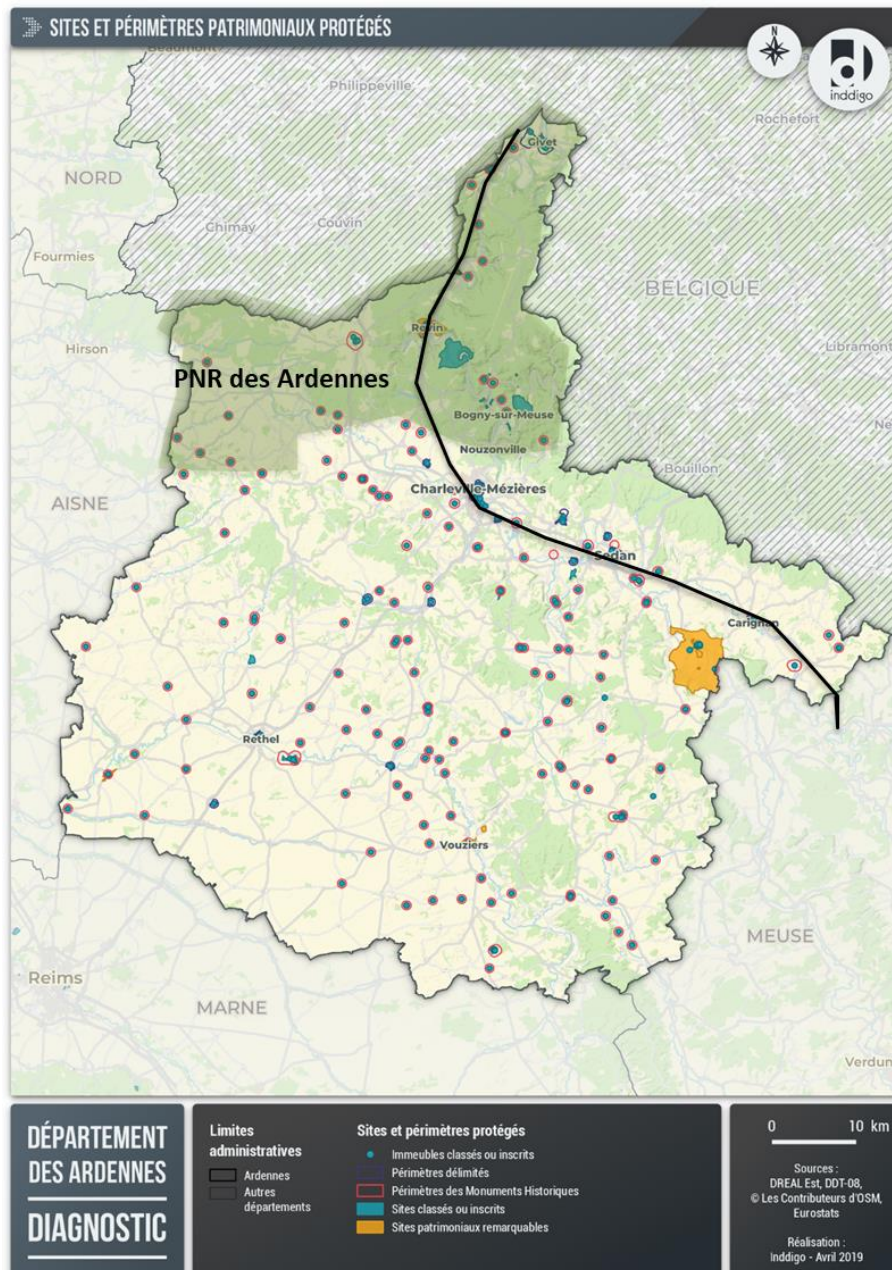
- **GENERATEURS TOURISTIQUES PNR ET SITES CLASSES**

**Le Massif des Ardennes** constitue un fort générateur de déplacement, de nature et de plein air principalement. Le Parc Naturel Régional (PNR) créé en 2011 couvre 22% du territoire. Une Maison du Parc est en activité à Renwetz.

**La véloroute européenne 19** arrivant de la Belgique suit l’itinéraire de La Meuse à vélo jusqu’au Luxembourg, en desservant les villes de Revin, Charleville et Sedan.



Aussi, **de nombreux sites inscrits et classés** sont présents sur le territoire. C'est le cas de la commune de Mouzon, répertoriée comme site patrimonial remarquable, ainsi que de nombreux immeubles et sites classés ou inscrits, faisant l'objet de périmètres des Monuments Historiques. Ces sites et périmètres protégés sont assez diffus sur l'ensemble du territoire, même en zones peu denses.



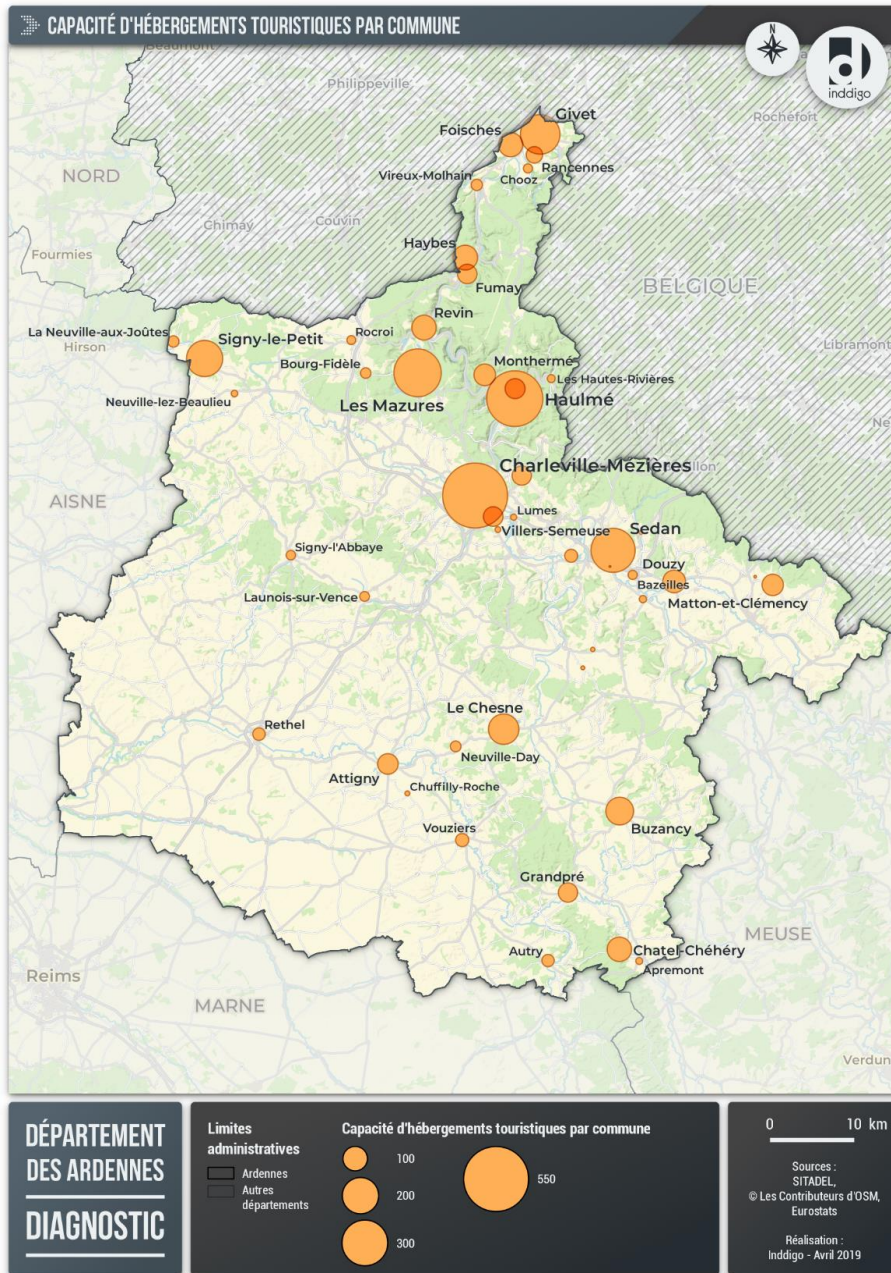
35 - Sites et périmètres patrimoniaux protégés

### Les générateurs touristiques

**Les capacités d'hébergements touristiques sont principalement concentrées sur le Nord du territoire**, avec Charleville, Haulmé et Les Mazures comme principaux pôles. Dans une moindre mesure, Sedan, Givet et Signy-le-Petit. D'autres petites polarités d'accueil de nuitées touristiques sont présente sur L'Argonne Ardennaise (Le Chesne, Buzancy, Châtel-Chéhéry).

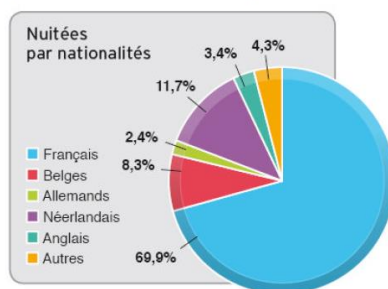
La majorité des nuitées effectuées sur le territoire sont réalisées par des personnes d'origine française (à 70%). **Les flux touristiques depuis l'étranger sont donc relativement faibles.** Parmi eux,

on trouve, par ordre décroissant, des Néerlandais, des Belges, des Anglais et des Allemands.



36 - Capacités d'hébergements touristiques par commune

**Part des nuitées par nationalité dans le département des Ardennes en 2010**



Source : Observatoire du Tourisme de Champagne-Ardenne

37 - Part des nuitées par nationalités en 2010

### 3.2.6 MON TERRITOIRE EST-IL UN TERRITOIRE DE PROJET ?

**Le territoire des Ardennes est un territoire de projets, qui** ont vocation à dynamiser le territoire. Ces projets sont de l'ordre des **infrastructures de transports, des constructions d'habitats et de nouvelles études** thématiques.

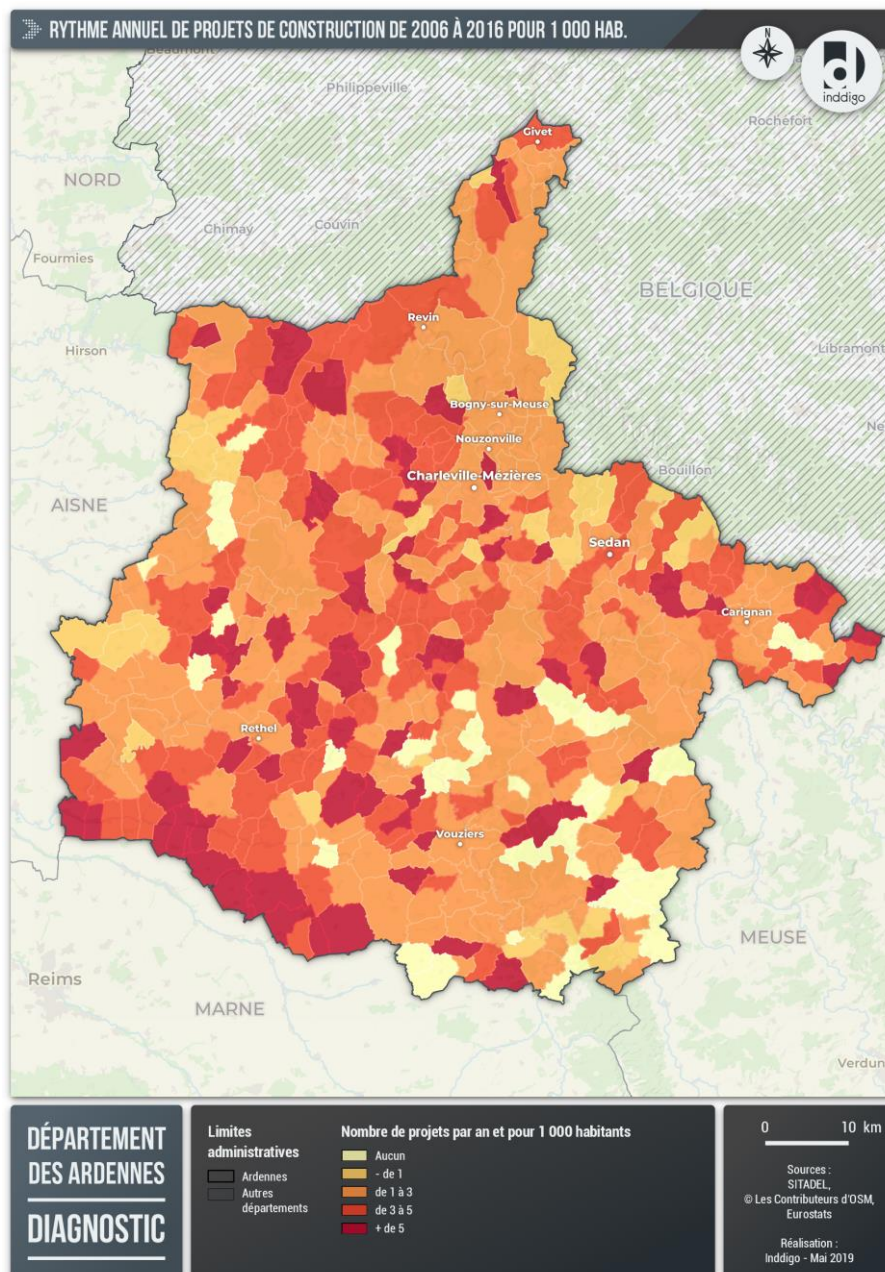
- **PROJETS D'HABITATS**

#### Rythmes de construction

**Le territoire connaît un rythme de construction assez soutenu.** Les secteurs qui ont un rythme important sont Charleville, avec plus de 1 000 projets de constructions entre 2006 et 2016, ou encore Sedan, avec plus de 400 projets.

Toutefois, lorsqu'on rapporte le nombre de projets de construction au nombre d'habitants, on remarque que ces rythmes de construction sont **localisés sur des secteurs précis**. La plupart des nouvelles constructions se réalisent **le long des grands axes routiers** : A34, A304 et RN 8043, et **le long de la frontière marnaise**, qui présente le rythme le plus soutenu.





38 - Rythme annuel de construction de 2006 à 2016 pour 1.000 habitants

- **LES PROJETS DE TERRITOIRE SUR LE DÉPARTEMENT**

Outre le nouveau Plan de Déplacements Urbains (PDU) d'Ardenne Métropole et le PACTE Ardennes, **d'autres projets se réalisent ou vont se réaliser sur le territoire.**

Le département des Ardennes a en effet porté le projet d'aménagement de l'autoroute A304 (terminé à ce jour), et projette :

- ☑ La modernisation de la ligne SNCF Charleville/Givet
- ☑ L'équipement de l'aérodrome des Ardennes
- ☑ Une nouvelle voie verte qui devrait suivre le parcours de l'Aisne, avec un tronçon en direction de Vouziers.

Aussi, une aide financière du Département aux collectivités locales pour le développement des territoires a pour but **la mise en œuvre des contrats de territoires**. Elle couvre 3 types de dépenses que sont : le soutien à l'emploi et l'économie, les équipements et infrastructures, et l'animation et la valorisation des territoires et des activités.

Enfin, le projet Ardenne Cyclo est un projet européen transfrontalier pour le cyclotourisme. Il s'agit d'aménager les sections manquantes des deux Euro-véloroutes EV5 et EV19, ainsi que l'aménagement prioritaire de la discontinuité entre Ham-sur-Meuse et Chooz.

### 3.2.7 MA POPULATION EST-ELLE VULNERABLE ?

La population des Ardennes est vulnérable, et cette vulnérabilité est différente selon les territoires.

- **QUEL EST MON NIVEAU DE CAPTIFS ?**

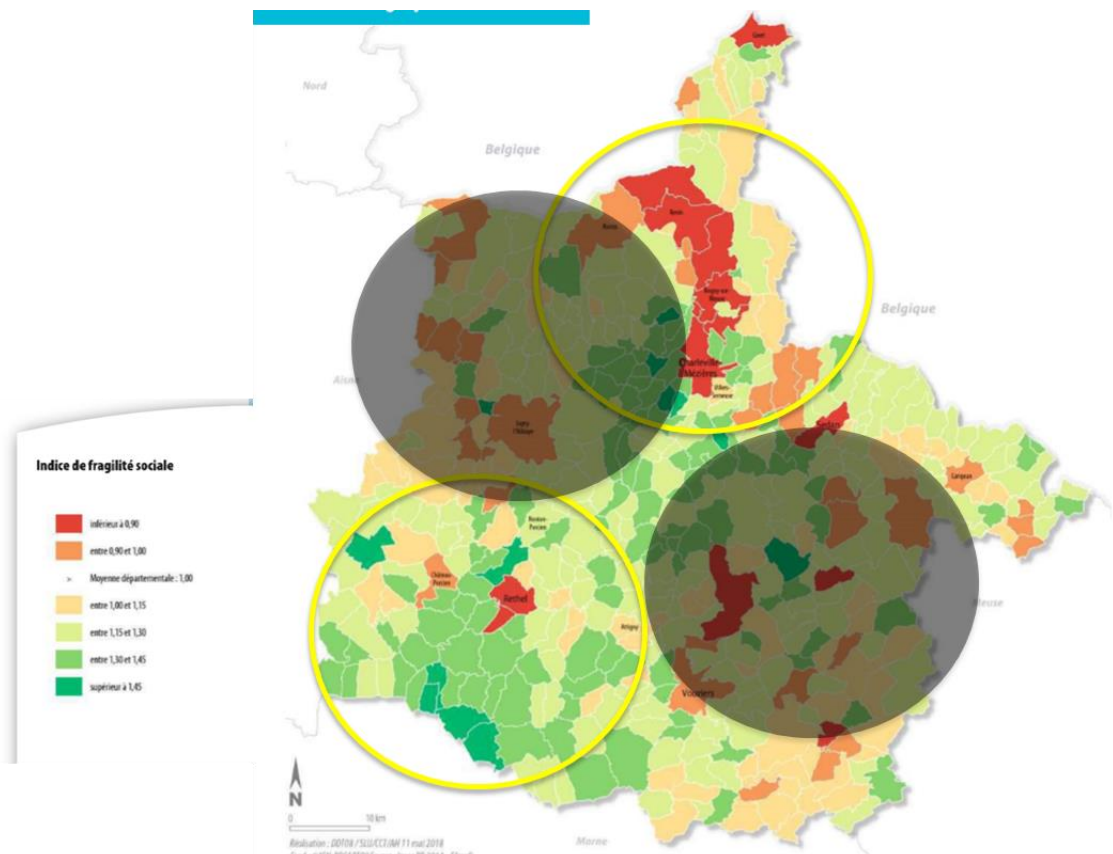
Dans les grands pôles urbains, les populations vulnérables sont constituées :

- D'une concentration de personnes âgées
- De personnes sans emploi
- D'individus aux revenus faibles

**En milieu rural, les populations sont plus vulnérables du fait de leur éloignement aux pôles, et touchent majoritairement :**

- Les jeunes
- Les personnes âgées

Cet éloignement entraîne, pour ces populations plus spécifiquement, **des difficultés aux services nécessaires et à l'emploi.**



\*Source: Atlas cartographique des Ardennes

\*Indice de fragilité: permet de visualiser un cumul de difficultés sociales basé sur six indicateurs : revenu médian communal, taux de chômage, familles monoparentales et/ou nombreuses, part de la population ayant quinze ans ou plus non diplômée, rapport entre le nombre de personnes d'au moins 60 ans et celui ayant 20 ans ou moins , part des logements sociaux

### 39 - Indice de fragilité sociale

- **LE REVENU MEDIAN DISPONIBLE COMMUNAL**

**Le revenu médian disponible** comprend : les revenus d'activité, les revenus de patrimoine, les transferts en provenance d'autres ménages et les prestations sociales, nets des impôts directs.

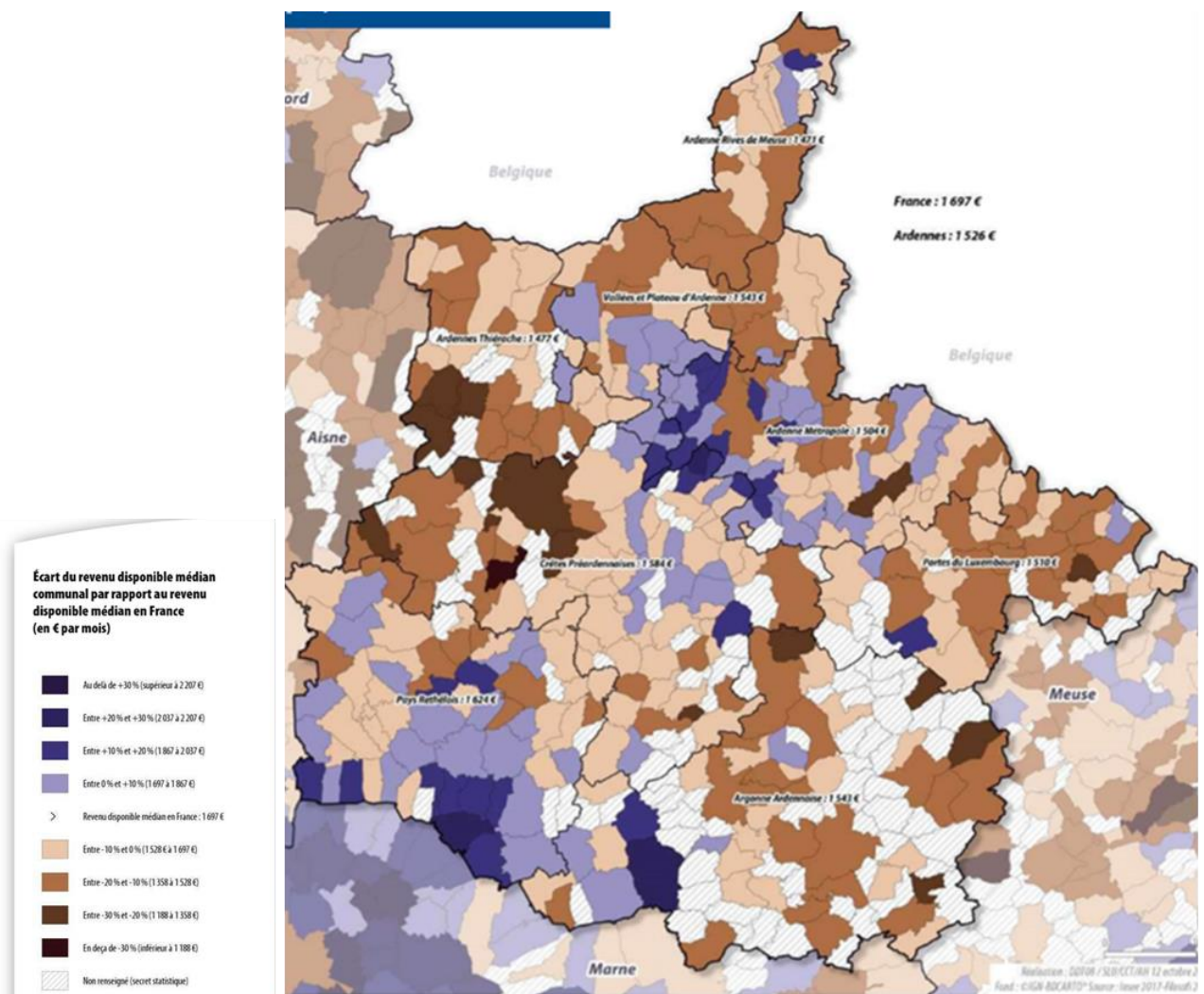
La médiane est le revenu au-dessous duquel se situe la moitié des revenus de la collectivité et au-dessus duquel se situe l'autre moitié des revenus. Les données exploitées pour cette analyse sont issues de l'Atlas cartographique des Ardennes.

Le territoire des Ardennes observe globalement **un revenu médian disponible inférieur à la moyenne nationale**.

Ce revenu dans les grands pôles urbains est jusqu'à 10 à 20% inférieur à la moyenne française. Les communes les plus impactées sont Charleville, Revin et Rethel, ainsi que la CC Ardennes Thiérache et l'Ouest des Crêtes Pré ardennaises (jusqu'à -30%).

Tandis que la frontière marnaise et la banlieue Sud de Charleville comptabilisent un revenu médian disponible entre 10 et 30% supérieur à la moyenne nationale.





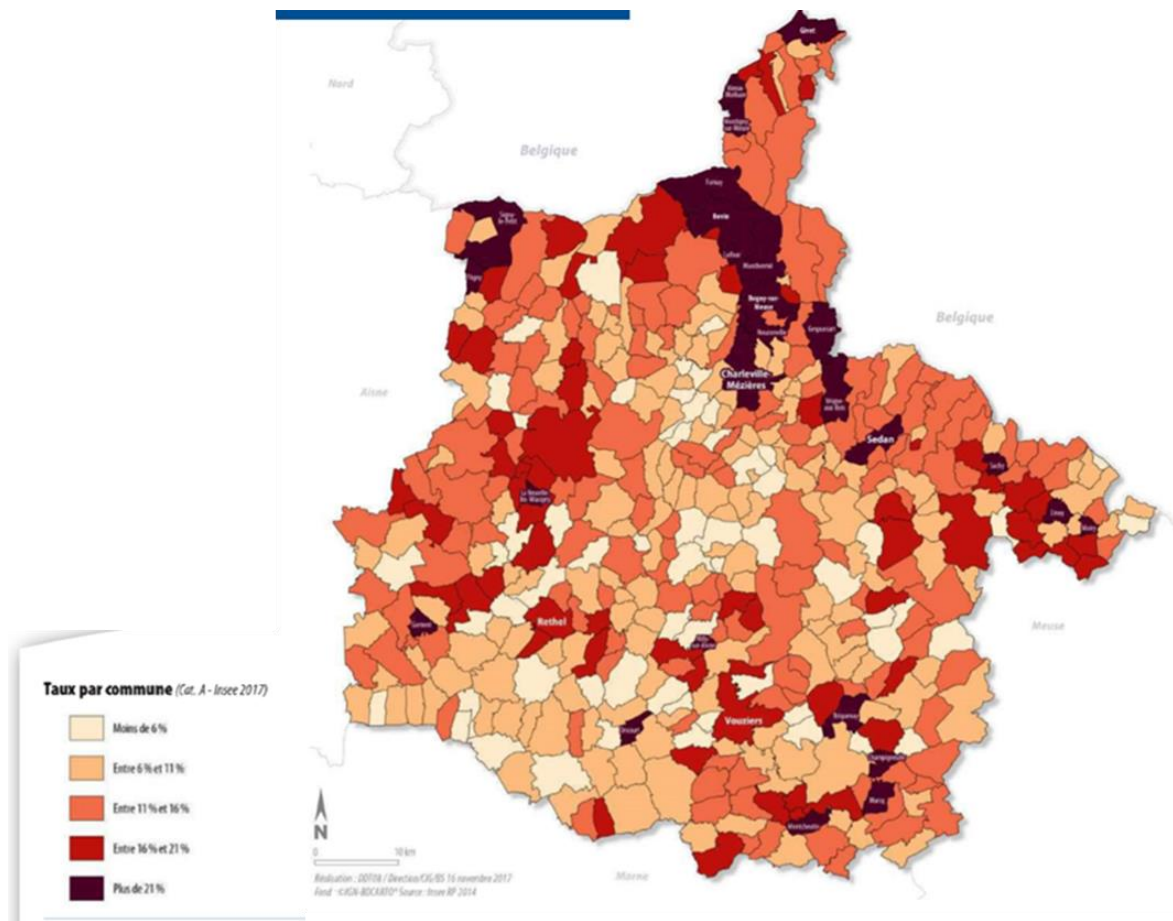
\*Source: Atlas cartographique des Ardennes

40 - Ecart à la moyenne nationale du revenu médian disponible

- TAUX DE CHOMAGE**

Le territoire est **particulièrement touché par le chômage**.

Les taux les plus élevés sont situés dans le **Nord et l'Ouest**. **Les grands pôles urbains** sont également très vulnérables. Beaucoup de pôles urbains ont des taux compris entre 16% et 21%, voire plus, comme c'est le cas de Charleville, Sedan, Revin, Rethel ou Vouziers.



\*Source: Atlas cartographique des Ardennes

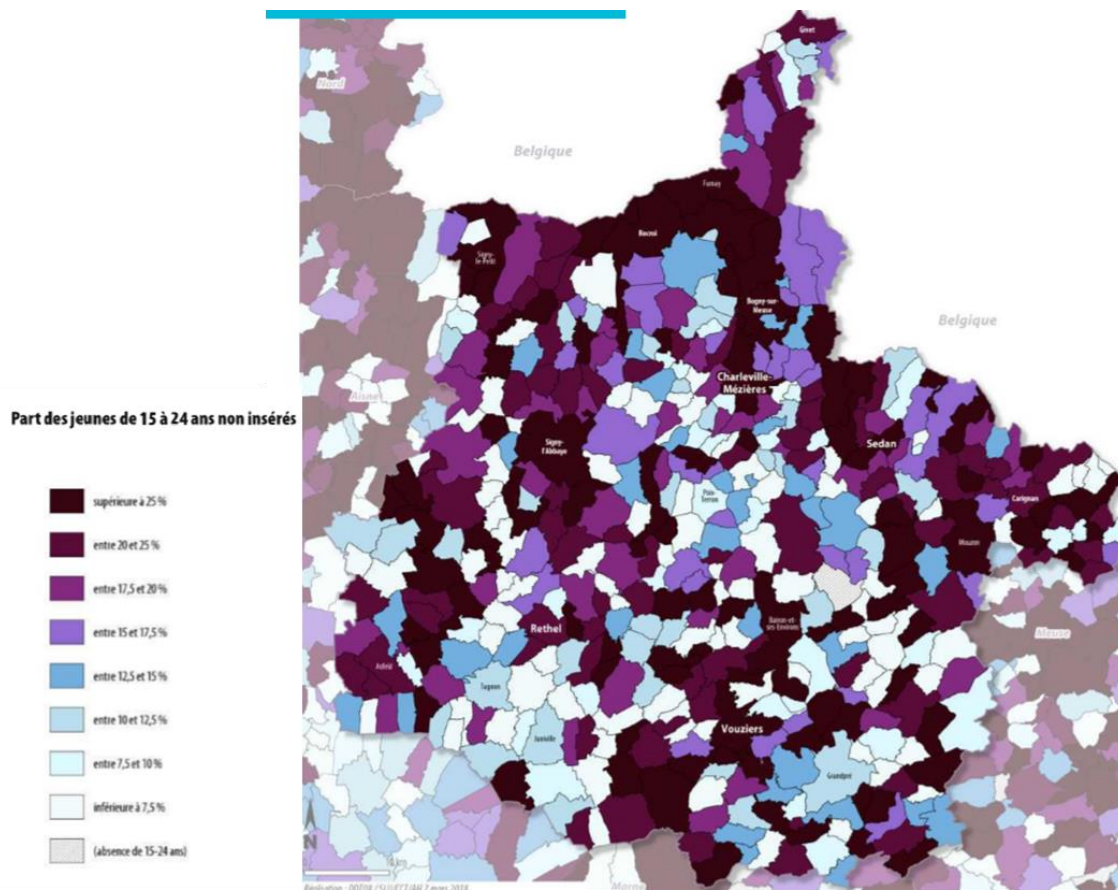
#### 41 - Taux de chômage

- **PART DES JEUNES DE 15 A 24 ANS NON INSERES**

La **part des jeunes non insérés** correspond aux jeunes entre 15 et 24 ans qui sont déscolarisés et qui n'ont pas d'emploi, même occasionnel.

Le territoire est marqué par **une forte vulnérabilité des jeunes**. Ici encore, les pôles urbains sont particulièrement touchés, avec **des taux supérieurs à 25% de jeunes non-insérés**.

De manière générale, on observe une certaine **concordance entre les taux de chômage**. Les zones à fort taux de chômage se recourent avec celles à forte proportion de jeunes non-insérés.



\*Source: Atlas cartographique des Ardennes

#### 42 - Part des jeunes non-insérés

- **TEMPS D'ACCES MOYEN AUX EQUIPEMENTS DE PROXIMITE**

**Le temps d'accès moyen aux équipements de proximité** est calculé en voiture et comprend 27 équipements (ex : boucherie, boulangerie, bureau de poste etc.).

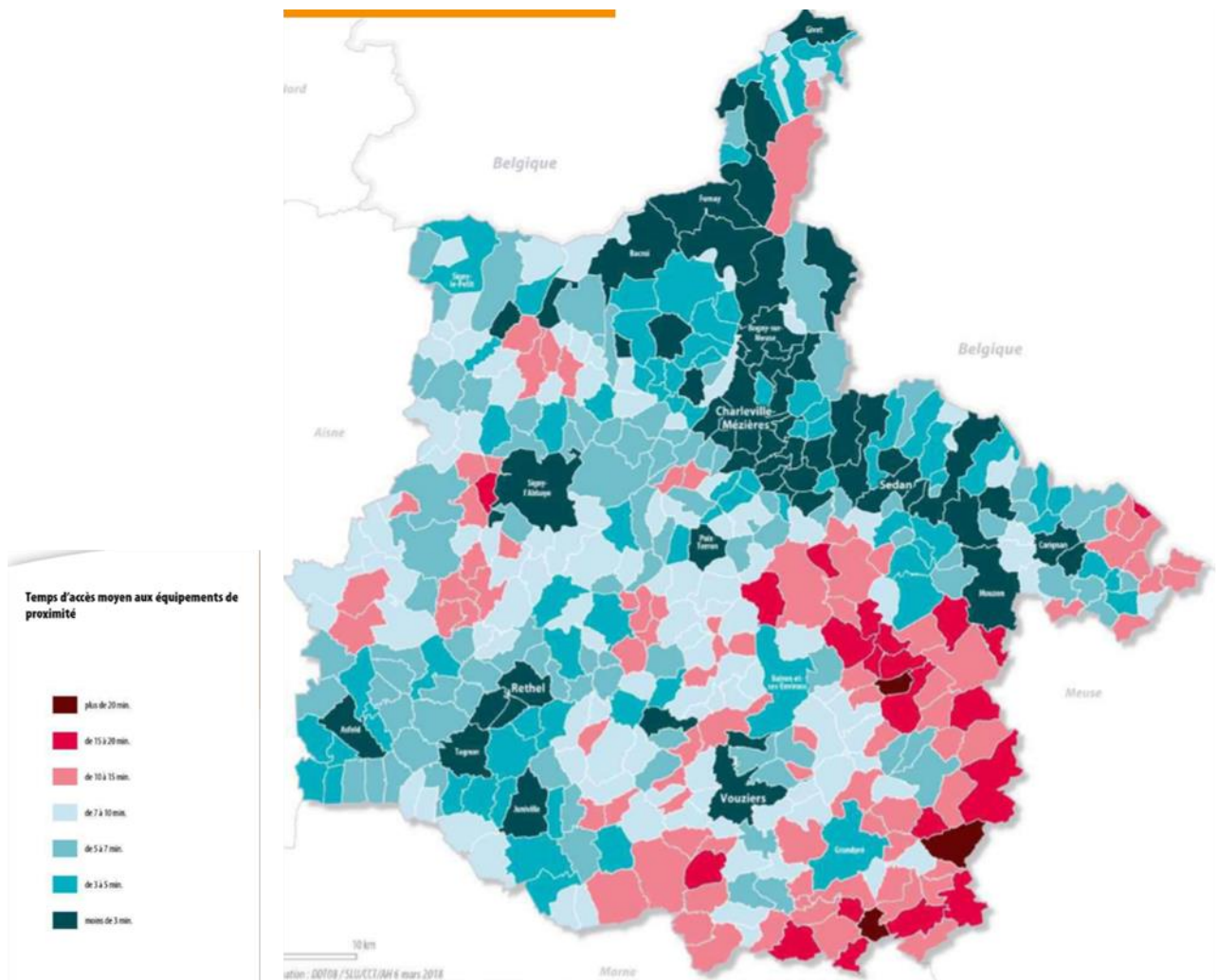
Globalement, **l'accessibilité aux équipements est bonne sur le territoire**. Seuls 5% de la population ardennaise met plus de 10 minutes en moyenne pour accéder à ces équipements.

Cependant, il existe **un fort contraste entre le nord et le sud** du territoire en matière d'accessibilité.

Le sud-est du territoire compte de plus longs temps d'accès, compris entre 10 et 20 minutes, tandis que dans les grands pôles urbains, où les équipements de proximités sont bien développés, les temps d'accès en voiture sont inférieurs à 3 minutes.

- ➔ Ces temps et distances d'accès courts aux équipements offrent des opportunités de report modal sur les modes actifs intéressantes.





\*Source: Atlas cartographique des Ardennes

43 - Temps d'accès moyen aux équipements de proximité

### 3.2.8 SYNTHÈSE GÉNÉRALE DE LA CARACTÉRISATION DES HABITANTS ET DU TERRITOIRE AU PRISME DE LA MOBILITÉ

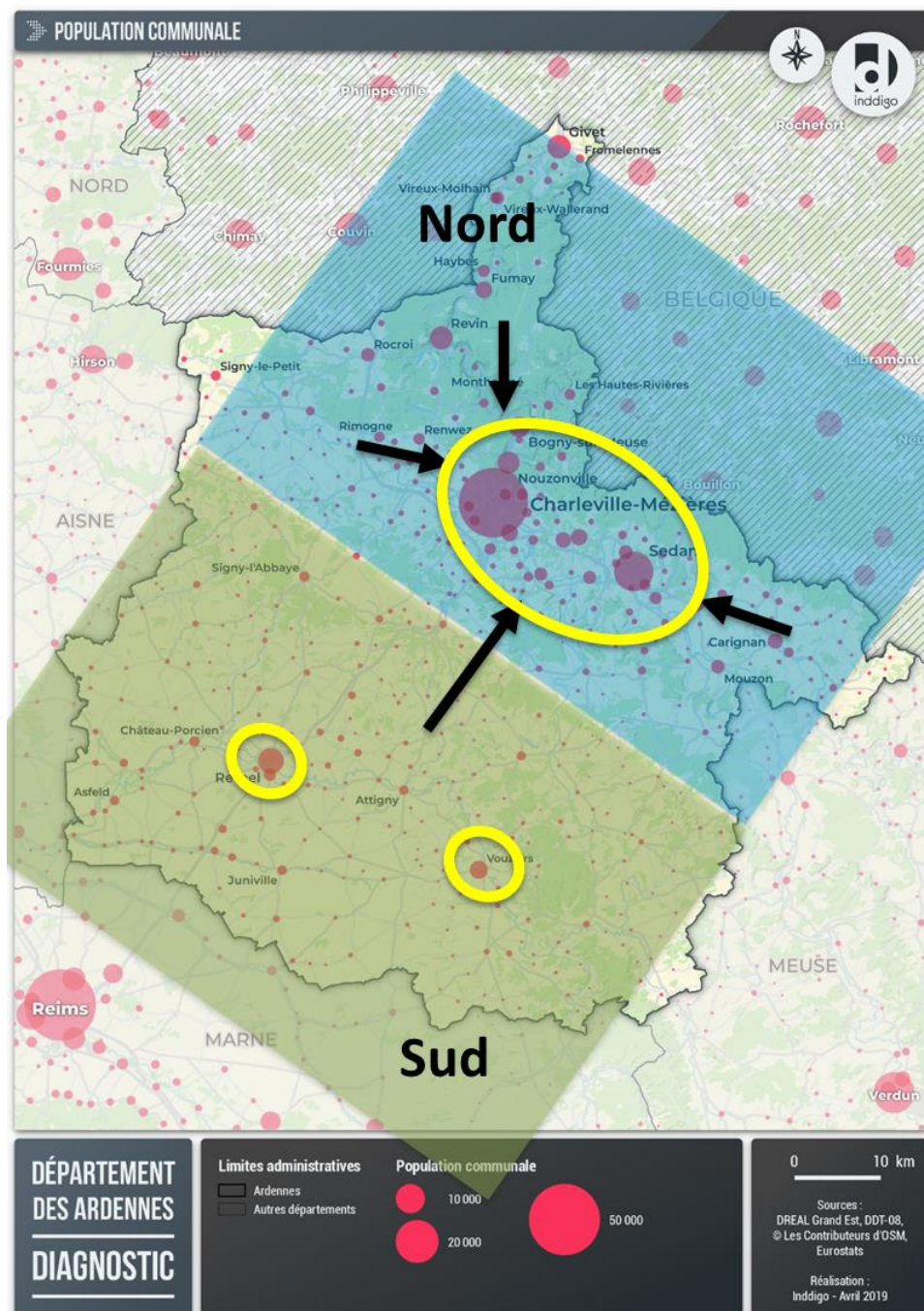
#### • UN TERRITOIRE NORD

- ☑ Le Nord du territoire est composé d'un **pôle urbain regroupant Charleville et Sedan**, qui concentre les activités et ainsi les générateurs de déplacements.
- ☑ Il s'agit d'un territoire **plus urbanisé et plus connecté** que le territoire Sud, où l'offre de transport est plus **diversifiée**.
- ☑ Mais c'est aussi un territoire **dont la population est particulièrement vulnérable**, avec une concentration des personnes âgées, la problématique d'insertion des jeunes, du chômage important et des revenus faibles.

#### • UN TERRITOIRE SUD

- ☑ La moitié Sud du territoire des Ardennes se compose de **deux petits pôles urbains** distincts : Reims et Vouziers.

- ☑ Il s'agit d'un **milieu rural avec des communes isolées** des services de proximité.
- ☑ Du fait d'un certain éloignement aux pôles, **des problématiques fortes d'accessibilité aux services et aux équipements** sont relevées, et la voiture est inscrite comme une évidence à ce jour.
- ☑ Les populations y sont toutefois **moins vulnérables qu'au Nord du territoire, mais plus captives**, notamment dû à la concentration de jeunes et de personnes âgées et de cet éloignement aux pôles.



44 - Carte de synthèse

• **SYNTHESE GENERALE PAR MOTIFS DE DEPLACEMENT**

Le tableau ci-dessous reprend par motifs de déplacements, les pôles de déplacements concernés et les liaisons principales qui se dégagent.

<input checked="" type="checkbox"/> <b>Motifs</b>	<input checked="" type="checkbox"/> <b>Pôles de déplacement</b> (Générateurs et flux intra-communaux importants)	<input checked="" type="checkbox"/> <b>Liaisons prioritaires à développer</b>
<input checked="" type="checkbox"/> <b>Scolaire</b>	<input checked="" type="checkbox"/> Charleville ; Rethel ; Sedan ; Bogny ; Givet ; Revin ; Nouzonville	<input checked="" type="checkbox"/> Charleville-Sedan <input checked="" type="checkbox"/> Bogny sur Meuse-Charleville <input checked="" type="checkbox"/> Reims-Charleville
<input checked="" type="checkbox"/> <b>Travail</b>	<input checked="" type="checkbox"/> Givet ; Revin ; Charleville ; Sedan ; Rethel ; Vouziers	<input checked="" type="checkbox"/> Charleville-Reims <input checked="" type="checkbox"/> Rethel-Reims <input checked="" type="checkbox"/> Givet-Vireux <input checked="" type="checkbox"/> Bogny-Nouzonville-Charleville-Vrigne-Sedan
<input checked="" type="checkbox"/> <b>Achats</b>	<input checked="" type="checkbox"/> Vallée de la Meuse et notamment entre Charleville et Sedan <input checked="" type="checkbox"/> Aire urbaine de Vouziers <input checked="" type="checkbox"/> Aire urbaine de Rethel	<input checked="" type="checkbox"/> Centre du territoire vers Vouziers <input checked="" type="checkbox"/> Centre du territoire vers la vallée de la Meuse
<input checked="" type="checkbox"/> <b>Loisirs/Culture</b>	<input checked="" type="checkbox"/> Givet ; Revin ; Charleville ; Sedan ; Rethel ; Vouziers	<input checked="" type="checkbox"/> Centre du territoire vers la vallée de la Meuse
<input checked="" type="checkbox"/> <b>Santé</b>	<input checked="" type="checkbox"/> Charleville ; Sedan ; Rethel ; Revin ; Givet ; Nouzonville	<input checked="" type="checkbox"/> Centre du territoire à Charleville vers et/ou Sedan



### 3.3 L'OFFRE DE MOBILITE

#### ACCESSIBILITE PAR LA ROUTE

##### *Voitures et poids lourds*

On peut identifier une hiérarchisation des routes en lien avec les infrastructures

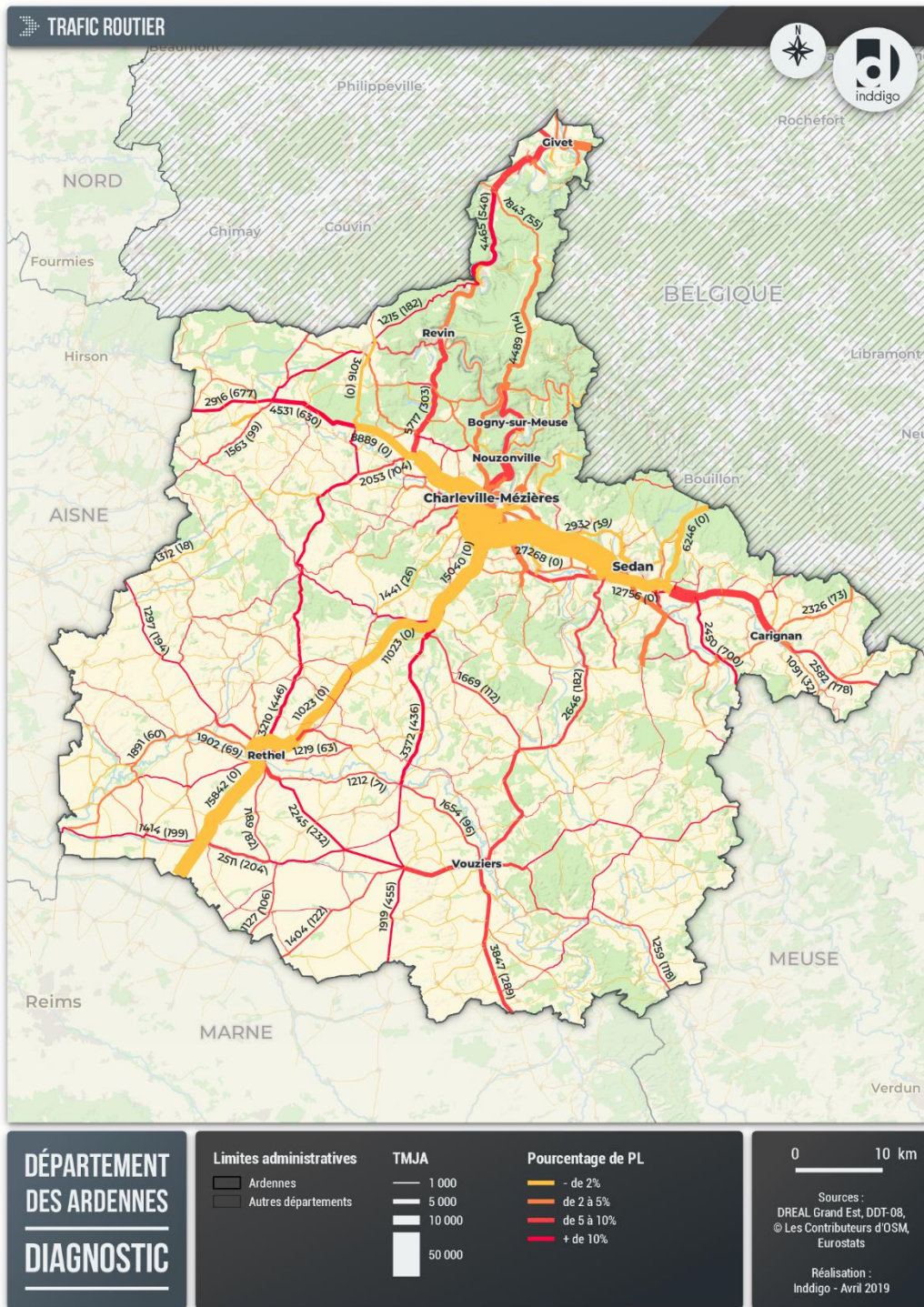
Les autoroutes sont des axes majeurs du territoire.

Les liaisons entre Charleville, Sedan et Reithel sont structurantes pour le territoire, aussi bien vers l'extérieur qu'en interne. Le trafic routier est important entre Charleville et Sedan avec 27 268 Véhicules par jours en 2018.

La circulation de marchandises par poids lourd est importante sur les routes nationales et départementales. On peut noter que le trafic est de plus de 10% de poids lourds entre Sedan et Carignan, entre Nouzonville et Charleville, entre Vouziers et Reithel, etc.

Le niveau de trafics est à prendre en compte pour le report modal notamment vers le vélo. Il impacte le choix des aménagements nécessaires à réaliser pour la sécurisation des cyclistes dans les secteurs générateurs de déplacement. Cela concerne notamment le rabattement vers Charleville depuis Sedan, Nouzonville, etc.

On peut identifier un bon potentiel de développement du covoiturage au vu des trafics et des déplacements domicile-travail constatés.



47 - Carte du trafic routier

### ACCESSIBILITE EN MODES ACTIFS

Des itinéraires structurants sont d'ores et déjà existant ou en projets.

On peut identifier :

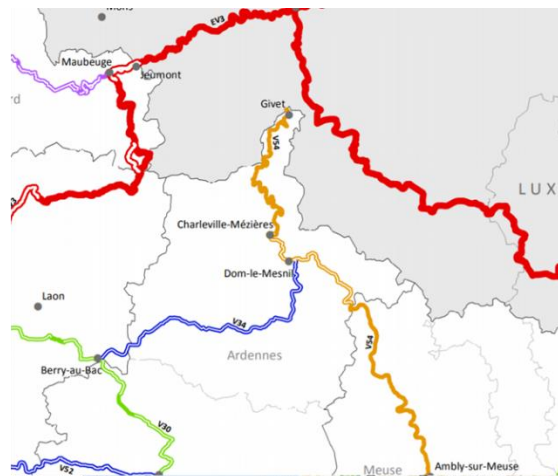
- Les itinéraires nationaux

- ◆ La V54 est un axe structurant des modes actifs accueillant potentiellement des usages de loisirs et des mobilités du quotidien (raboutement vers Charleville et Sedan)
- ◆ La V54: est une voie Verte en projet entre Rethel et Dom le Mesnil

☑ Les Ardennes, sont également au carrefour d'itinéraires européens :

- ◆ La Meuse à vélo (Euro vélo route 19)
- ◆ A proximité de l'euro vélo 5
- ◆ Un projet d'aménagement est en cours pour raccorder des sections de la Meuse à vélo entre Ham-sur Meuse et Chooz. Le montant d'investissement est d'1,7 Milliards d'euros. 7, 4 kilomètres d'aménagements seront réalisés en voie verte.

### Grands itinéraires



### La Meuse à vélo



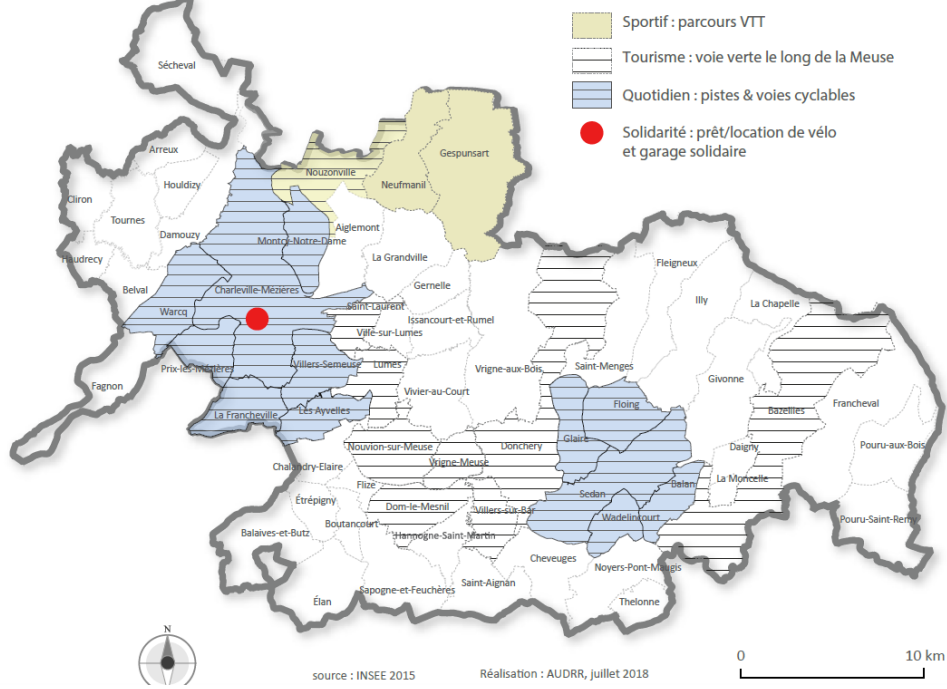
Source: Vélo et Territoire

48 - Carte des itinéraires

Pour synthétiser les autres aménagements sur les Ardennes, on peut remarquer qu'il manque un certain nombre de données quantitatives et fiables pour évaluer les aménagements réalisés. Ainsi, il existe très peu de tracés précis des aménagements cyclables existants et de leurs tracés. Les territoires (EPCI) n'ont pas lancé d'études spécifiques sur le sujet. Ardenne Métropole a inclus l'analyse des modes actifs dans son PDU.



### Les usages du vélo à Ardenne Métropole



Source: PDU d'Ardenne Métropole

49 - Carte des usages modes actifs sur le territoire d'Ardenne Métropole

## NOUVELLES MOBILITES

Des aires de covoiturage sont existantes sur le territoire mais elles sont sans doute à développer.

Il existe des aires de covoiturage à :

- Acy-Romance,
- La Francheville,
- Le Chatelet-sur-Retoune,
- Poix-Terron
- Mazagrand

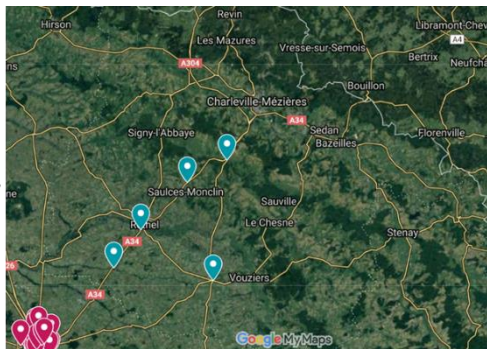
Des aires de covoiturations informelles sont aussi recensées sur des sites de covoiturage comme Blablacar.

Il est à noter un fort potentiel de covoiturage au regard des flux domicile/Travail, ce travail est notamment à engager avec les entreprises et collectivités du département.

Des IRVE (Installations de Recharge de Véhicules Electriques) sont déployés sur le territoire : 269 IRVE dont 149 sur le territoire d'Ardenne Métropole.

Des voitures électriques sont mises à disposition sous forme d'autopartage sur le territoire d'Ardenne Métropole avec 32 véhicules mis en service par l'opérateur Clem.

Aires de covoiturations recensées par l'opérateur BlaBlaCar



Source: Site internet Blablacar

Voiture en autopartage électriques



Source: Site internet Clem Mobi

50 - Carte des aires de covoiturage

## UN RESEAU FLUVIAL CONNECTE AUX AUTRES TERRITOIRES

Les Ardennes possèdent une porte d'entrée (la Meuse) sur le réseau fluvial à grand gabarit (> 1000 T) depuis le Port de Givet, pour rejoindre la Belgique et les Pays Bas. Cela représente un fort enjeu environnemental et de développement économique.

Le reste du réseau fluvial navigable est au gabarit Freycinet (350T) : le canal des Ardennes (Asfeld /Pont à Bar), au sud du département et le canal de la Meuse, à l'est, depuis Mouzon.



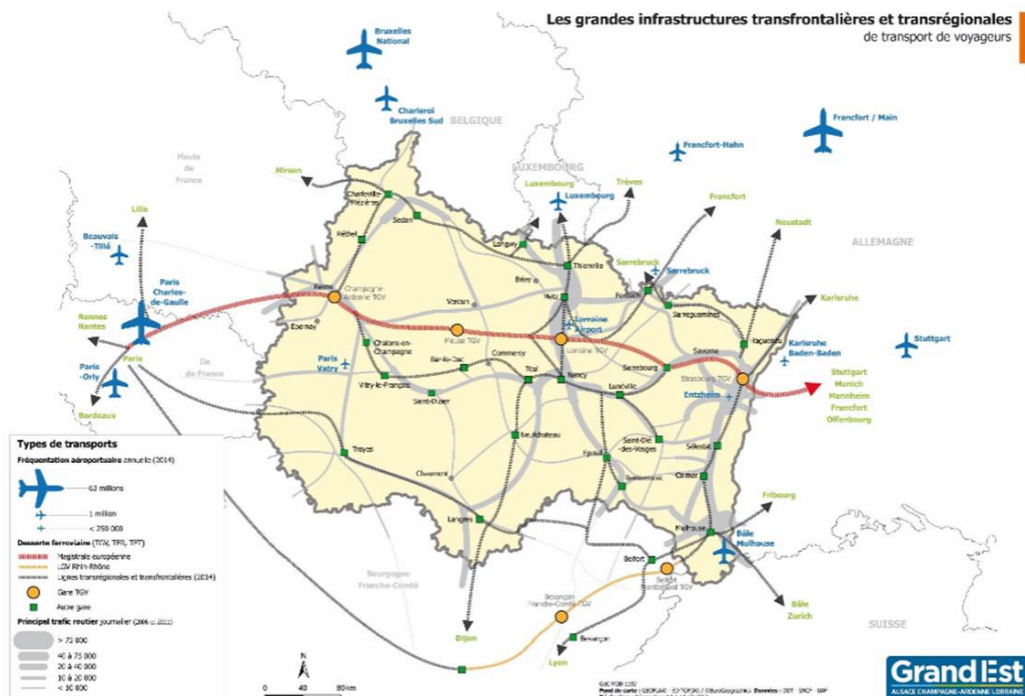
Source : PACTE Ardennes

51 - Carte du réseau fluvial

### ACCESSIBILITE EN AVION / MARCHANDISE ET PASSAGERS

Il n’y a pas de plateforme aéroportuaire et d’aéroport sur le territoire d’Ardenne Métropole. L’aérodrome des Ardennes est directement en lien avec l’aéroport de Charleroi.

Source : SRADDET Grand Est



52 - Carte des grandes infrastructures



## L'OFFRE EN TRANSPORTS COLLECTIFS : TRAIN, BUS URBAINS ET CARS REGIONAUX

### L'offre en TER :

Les lignes existantes sont les suivantes :

- Ligne Sedan – Charleville-Mézières – Reims – Paris-Est (aller-retour), fonctionnant du lundi au vendredi (sauf jours fériés), avec une offre de 20 allers/retours (A/R) (dont 8 qui ne desservent pas Sedan + 4 fréquences Sedan-Charleville). Le week-end et jours fériés l'offre est de 18 A/R (dont 4 qui ne desservent pas Sedan + 3 fréquences Sedan-Charleville)
- Ligne Charleville-Mézières – Hirson – Lille (aller-retour) fonctionnant du lundi au vendredi (sauf jours fériés) : 5/4 A/R (dont 3 courses par car). Attention, il est à noter uniquement 1 fréquence par jour jusqu'à Lille. Terminus à Hirson pour les autres. Le week-end et jours fériés l'offre est d'environ 6 A/R
- Ligne Charleville-Mézières – Givet (aller-retour), fonctionnant du lundi au vendredi (sauf jours fériés) : 14 A/R . L'offre le week-end et jours fériés est d'environ 9 A/R Charleville-Mézières – Longwy – Thionville (aller-retour), Du lundi au vendredi (sauf jours fériés) : 4 A/R et le week-end et jours fériés : Environ 5 A/R
- La ligne Sedan – Carignan – La-Ferté-sur-Chiers est réalisée en car, avec un fonctionnement du lundi au vendredi (sauf jours fériés) : 4 A/R (tous les arrêts sont toujours desservis). L'offre le week-end et jours fériés est de 2 A/R (tous les arrêts sont toujours desservis).

Le tableau ci-dessous recense, le nombre de trains par jour reliant les grands pôles

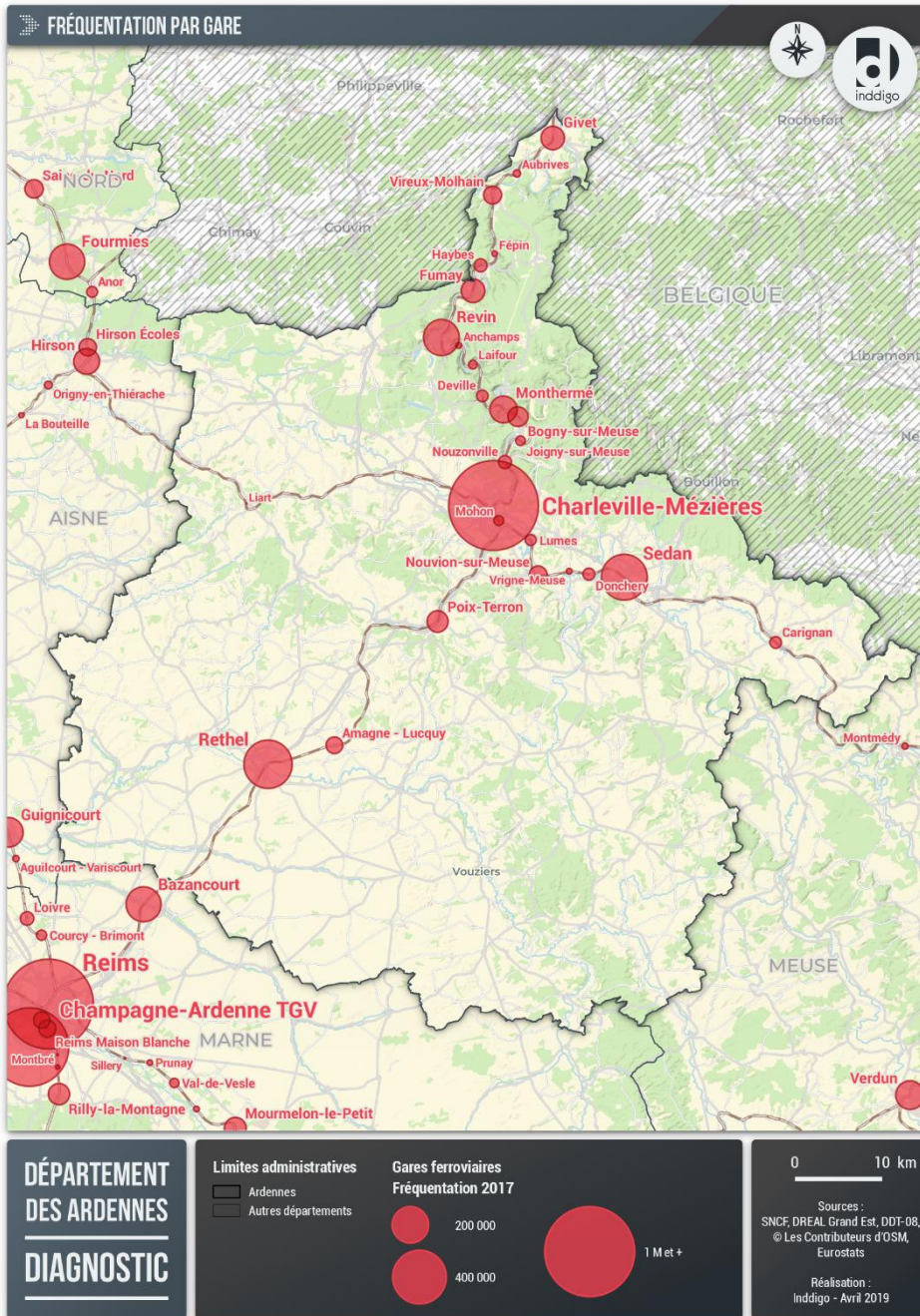
Lignes	Jours de la semaine	Charleville-Mézières	Sedan	Revin
Sedan – Charleville-Mézières – Reims – Paris-Est	En semaine hors jours fériés (allée)	40	18	/
	Week end et jours fériés (allée)	30 le samedi et 30 les dimanches/jours fériés	15 le samedi et 14 les dimanches/jours fériés	/
	En semaine hors jours fériés (retour)	47	20	/
	Week end et jours fériés (retour)	28 le samedi et 28 les dimanches/jours fériés	14 le samedi et 14 les dimanches/jours fériés	/
Charleville-Mézières – Hirson – Lille	En semaine hors jours fériés (allée)	5 (dont 4 trajets assurés en car)	/	/
	Week end et jours fériés (allée)	3 (dont 2 trajets en car) le samedi et 2 les dimanches/jours fériés (dont 1 trajet en car)	/	/
	En semaine hors jours fériés (retour)	5 (dont 4 trajets assurés en car)	/	/
	Week end et jours fériés (retour)	3 le samedi (dont 2 trajets assurés en car) et 3 les dimanches/jours fériés (dont 1 trajet assuré en car)	/	/
Charleville-Mézières – Givet	En semaine hors jours fériés (allée)	14	/	14
	Week end et jours fériés (allée)	9 le samedi et 7 les dimanches/jours fériés	/	9 le samedi et 7 les dimanches/jours fériés
	En semaine hors jours fériés (retour)	15	/	15
	Week end et jours fériés (retour)	9 le samedi et 6 les dimanches/jours fériés	/	9 le samedi et 7 les dimanches/jours fériés
Charleville-Mézières – Longwy – Thionville	En semaine hors jours fériés (allée)	4	4	/
	Week end et jours fériés (allée)	3 le samedi et 3 les dimanches/jours fériés	3 le samedi et 3 les dimanches/jours fériés	/
	En semaine hors jours fériés (retour)	3	3	/
	Week end et jours fériés (retour)	4 le samedi et 2 les dimanches/jours fériés	7 le samedi et 4 les dimanches/jours fériés	/
Thionville – Longwy – Charleville-Mézières	En semaine hors jours fériés (allée)	3	3	/
	Week end et jours fériés (allée)	2	3 le samedi et 2 les dimanches/jours fériés	/
	En semaine hors jours fériés (retour)	4	4	/
	Week end et jours fériés (retour)	2 le samedi et 3 les dimanches/jours fériés	2 le samedi et 3 les dimanches/jours fériés	/
Sedan – Carignan – La-Ferté-sur-Chiers (ligne assurée en car)	En semaine hors jours fériés (allée)	/	4 (desserte assurée par car)	/
	Week end et jours fériés (allée)	/	2 (desserte assurée par car)	/
	En semaine hors jours fériés (retour)	/	4 (desserte assurée par car)	/
	Week end et jours fériés (retour)	/	3 (desserte assurée par car)	/

### L'offre en TGV et nombre de trains par jour aux grands pôles :

La ligne Paris – Champagne Ardenne TGV – Reims – Charleville Mézières dessert le territoire.

- L'offre de Charleville-Mézières vers Paris est en semaine, de 2 TGV par jour avec pour terminus Paris Est et 5 les week-end/jours fériés

- L'offre de Paris vers Charleville-Mézières est en semaine, de 4 TGV par jour et 4 les week-end/jours fériés



52 - Carte de fréquentation des gares

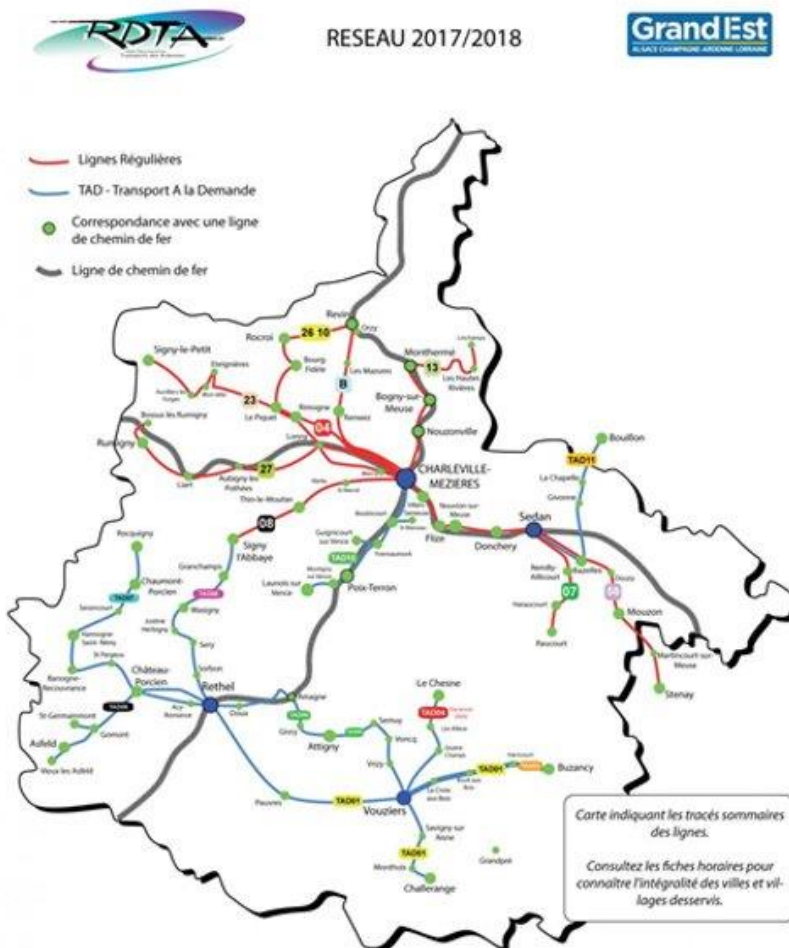
## Réseau régional : Présentation du réseau RDTA

### ☑ La Région organise et finance :

- Les transports routiers de voyageurs **non urbains**, réguliers ou à la demande
- Les transports scolaires pour les élèves habitant hors du périmètre d'Ardenne Métropole et/ou allant à l'école hors du périmètre d'Ardenne Métropole

### ☑ On compte donc :

- 10 lignes régulières
- Un service de transport à la demande (TAD) desservant des pôles de transport comme les gares SNCF du département mais aussi des pôles d'intérêts (centres commerciaux, administration, hôpitaux ...) à des fréquences et des horaires plus adaptés.



53 - Carte de l'offre RDTA

## Fréquences sur le Réseau régional

A l'exception de la ligne 58, en moyenne il y a entre 1 et 2 cars dans la journée. L'offre est donc réduite, d'autant plus qu'aucun car ne circule le dimanche sur le réseau.



Ligne		Communes du territoire desservies	Communes hors territoires desservies	Nombre de services par jours lundi à vendredi	Nombre de services par jours samedi	Nombre de services dimanche et jour férié	Temps de parcours aller	Temps de parcours retour
B	REVIN Orzy Bloc 240 <> CHARLEVILLE Hôtel de ville	3	0	3 A/R		0	Entre 45 minutes et 1h	Entre 48 et 52 min
4	ROCROI Gué d'Hossus <> CHARLEVILLE Ifts	6	0	2 A/R	2 A/R	0	Entre 45 min et 1h15	Entre 45 min et 1h
7	RAUCOURT Hlm <> SEDAN J.B. Clément	5	0	2 A/R		0	Entre 35 et 40 min	37 min
8	SIGNY L'ABBAYE Collège <> CHARLEVILLE Rue de	8	0	3 A/R	2 A/R	0	Entre 55 min et 1h	Entre 50 et 55 min
13	CHARLEVILLE-MEZIERES Gare Centrale <> LES HAUTES RIVIERES Sorendal	6	0	9 A/R		0	Entre 30 min et 1h	
23	SIGNY-LE-PETIT Place <> CHARLEVILLE-MEZIERES	11	0	2 A/R	2 A/R	0	Entre 1h et 1h15	Entre 1h et 1h17
2610	ROCROI Place <> REVIN Avenue Danton	3	0	2 A/R		0	Entre 30 et 40 min	30 min
27	BOSSUS-LES-RUMIGNY <> CHARLEVILLE-MEZIERES Rue	13	0	2 A/R	2 A/R	0	Entre 1h et 1h30	
58	CHARLEVILLE-MEZIERES Place Nevers <> STENAY	14	1 (Stenay)	14 A/R		0	Entre 45 min et 1h	Entre 50 min et 1h

L'offre régionale de transport à la demande est faible sur le territoire. Un réseau TAD est proposé avec des parcours préétablis. La plupart des services n'a qu'un service par jour pour chaque sens de circulation.

La ligne 4 ne fonctionne que pendant les vacances scolaires.

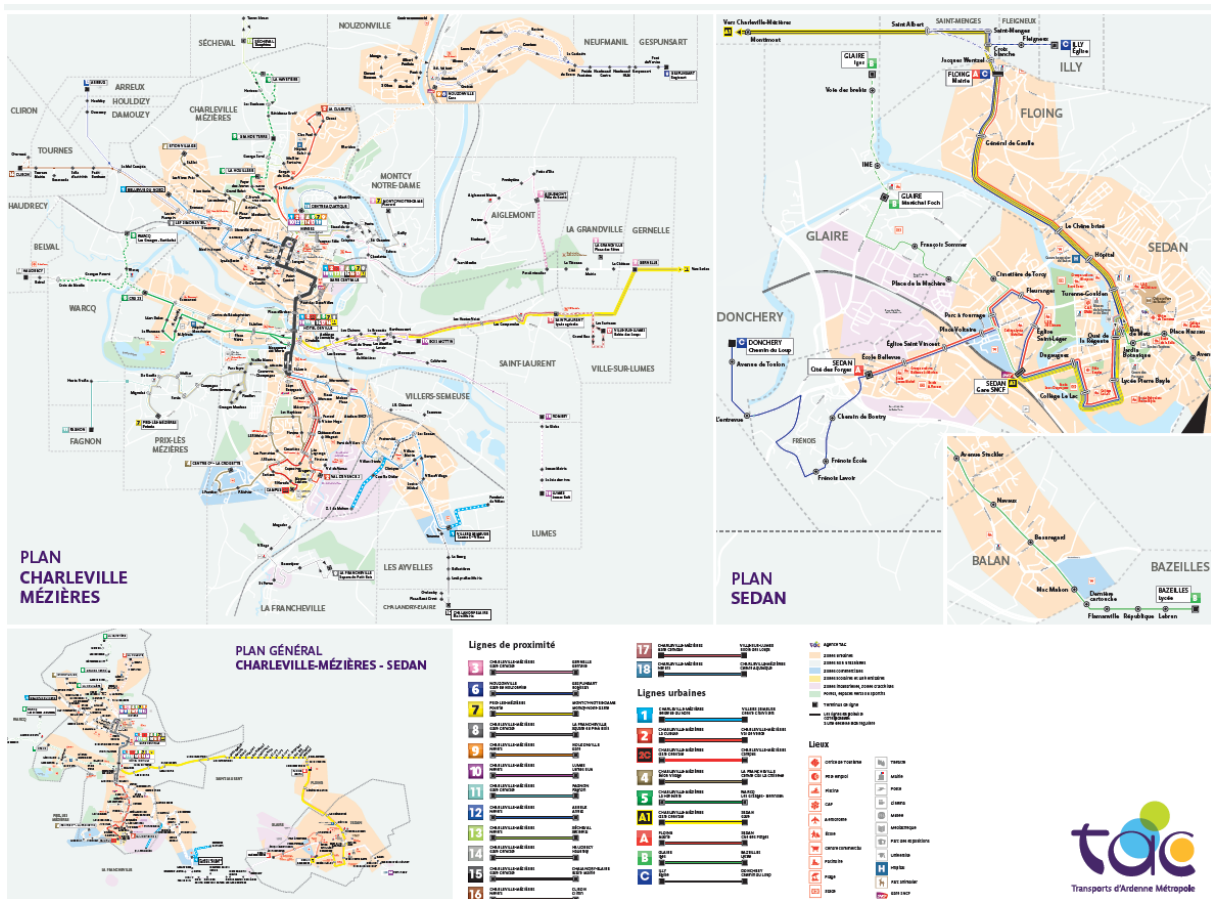
Ligne		Communes du territoire desservies	Communes hors territoires desservies	Nombre de services par jours lundi à vendredi	Nombre de services par jours samedi	Nombre de services dimanche et jour férié	Temps de parcours aller	Temps de parcours retour
1	BUZANCY Mairie <> RETHEL Parking des Iles	9	0	2 A/R	0	0	Entre 1h et 1h30	1h10
3	BUZANCY Mairie <> VOUZIERES Centre commercial	4	0	1 A/R	1 A/R	0	35 min	
4	LE CHESNE Lac de Bairon <> VOUZIERES Centre Commercial	5	0	2 A/R		0	30 min	
5	ATTIGNY Place <> VOUZIERES Centre commercial (allée) ATTIGNY Place <> RETHEL Centre commercial (retour)	10	0	1 A/R	0	0	Entre 35 et 45 min	Entre 40 et 45 minutes
6	VIEUX LES ASFELD Eglise <> RETHEL Centre commercial	6	0	1 A/R		0	55 min	
7	ROCQUIGNY Ecole <> RETHEL Centre commercial	9	0	1 A/R		0	1h14	1h20
8	SIGNY L'ABBAYE Place <> RETHEL Centre commercial	6	0	1 A/R		0	55 min	
11	SEDAN Gare SNCF <> BOUILLON Remparts	5	1 (Bouillon)	3 A/R (que le mercredi et samedi)		2 A/R	40 min	
15	LAUNOIS SUR VENCE Relais de la Poste <> CHARLEVILLE MEZIERES Gare Centrale	11	0	2 A/R		0	Entre 55 min et 1h10	55 min

## Réseau urbain de bus – Présentation du réseau TAC

Le réseau est composé de 24 lignes de transport régulières. Ces services sont exploités par la CTCM (Compagnie des Transports d'Ardenne Métropole), filiale de la société RATP DEV.

Les lignes scolaires sont mises en place sous réserve d'avoir 15 élèves concernés.

En 2017, 2,78 millions de voyages sont réalisés en 2017\*.



54 – Plan du réseau de bus TAC

La tarification du réseau de bus est la suivante :

	☑ Tarif	☑ Description
☑ Ticket unitaire	☑ 1,2 €	
☑ Pass 10	☑ 7,5 €	
☑ Pass 10 Eco	☑ 3,5 €	☑ Bénéficiaire CMU-C
☑ Pass 10 Senior	☑ 6,5 €	☑ + de 65 ans

<input checked="" type="checkbox"/> Pass Azur	<input checked="" type="checkbox"/> 0 €	<input checked="" type="checkbox"/> Délivré par CCAS sous certaines conditions
<input checked="" type="checkbox"/> Pass Groupe	<input checked="" type="checkbox"/> 3,5 €	<input checked="" type="checkbox"/> + de 5 personnes

Les tableaux ci-dessous détaillent les fréquences des lignes.

Ligne	Communes du territoire desservies	Communes hors territoires desservies	Nombre de services par jours lundi à vendredi	Nombre de services par jours samedi	Nombre de services dimanche et jour férié	Temps de parcours aller	Temps de parcours retour
1	VILLERS-SEMEUSE cial Villiers <> CHARLEVILLE – MEZIERES Bellevue du Nord	2	0	36 A/R	0	38 min	Entre 40 et 45 minutes
2	CHARLEVILLE-MÉZIERES La Culbute <> CHARLEVILLE-MÉZIERES Val de Vence 2	1	0	38 A/R	0	30 min	31 min
2C	CHARLEVILLE-MÉZIERES Campus <> CHARLEVILLE-MÉZIERES Gare Centrale	1	0	16 A/R	0	20 min	18 min
3	LA GRANDVILLE Place des fêtes <> CHARLEVILLE-MÉZIERES Gare centrale	4	0	13 A/R	0	29 min	28 min
4	CHARLEVILLE-MÉZIERES Étion Village <> CHARLEVILLE-MÉZIERES Centre. Cial La Croisette	1	0	45 A/R	0	41 min	45 min
5	CHARLEVILLE-MÉZIERES La Grande Terre <> CRS23	2	0	41 A/R	0	33 min	43 min
	La Houillère <> WARCQ Les Granges-Bertholet					31 min	35 min
6	GESPUNART Rogissart <> NOUZONVILLE Gare de Nouzonville	3	0	10 A/R	0	16 min	16 min
7	PRIX-LÈS-MÉZIERES Poterie <> MONTCY-NOTRE-DAME Pierrard	3	0	10 A/R	0	42 min	35 min
8	CHARLEVILLE-MÉZIERES Gare Centrale <> LA FRANCHEVILLE Square du Petit Bois	2	0	7 A/R	0	30 min	27 min

Ligne	Communes du territoire desservies	Communes hors territoires desservies	Nombre de services par jours lundi à vendredi	Nombre de services par jours samedi	Nombre de services dimanche et jour férié	Temps de parcours aller	Temps de parcours retour
9	CHARLEVILLE-MÉZIERES Nevers > NOUZONVILLE Gare de Nouzonville	5	0	10 A/R	0	Entre 45 min et 1h	/
10	LUMES Lumes Ruit <> CHARLEVILLE-MÉZIERES Nevers	3	0	7 A/R	0	35 min	32 min
11	FAGNON Fagnon <> CHARLEVILLE-MÉZIERES Gare centrale	4	0	7 A/R (dont plusieurs en SAD)	0	34 min	34 min
12	ARREUX Arreux <> CHARLEVILLE-MÉZIERES Nevers	5	0	6 A/R (dont plusieurs en SAD)	0	27 min	23 min
13	SÉCHEVAL Terres Bleues <> CHARLEVILLE-MÉZIERES Nevers	2	0	6 A/R (dont plusieurs en SAD)	0	17 min	15 min
14	HAUDRECY Haudrecy <> CHARLEVILLE-MÉZIERES Gare Centrale	4	0	6 A/R (dont plusieurs en SAD)	0	23 min	23 min
15	CHALANDRY-ELAIRE Chalandry <> CHARLEVILLE-MÉZIERES Gare centrale	4	0	4 A/R (dont plusieurs en SAD)	0	32 min	30 min
16	CLIRON Cliron-Charroué <> CHARLEVILLE-MÉZIERES Nevers	4	0	7 A/R (dont plusieurs en SAD)	0	30 min	28 min
17	VILLE-SUR-LUMES Robin des Loups <> CHARLEVILLE-MÉZIERES Gare Centrale	3	0	4 A/R (dont plusieurs en SAD)	0	23 min	23 min
18	CHARLEVILLE-MÉZIERES Nevers <> CHARLEVILLE-MÉZIERES Centre Aqualique	1	0	9 A/R (uniquement mercredi et samedi après-midi)	0	8 min (ou 16 min à pied)	8 min (ou 16 min à pied)

Le réseau urbain est développé notamment sur la Ville-centre et pôle urbain de Charleville.

Charleville-Mézières est desservi par 5 lignes intra-urbaines.

L'offre de transport est hiérarchisée : les lignes fortes ont des fréquences élevées : Entre 35 et 45 fréquences par jour pour les lignes 1, 2, 4 et 5.

Le réseau est articulé avec de nombreuses lignes : 24 lignes régulières du lundi au samedi et des services sont assurés le dimanche avec la desserte de 4 lignes.

Le réseau est complémentaire aux lignes régionales.

### Synthèse sur l'offre en transport collectif routier et ferré.

Le réseau régional propose une desserte du territoire avec une assez bonne couverture de celui-ci mais avec une fréquence faible. Des offres à la demande complètent l'offre régulière.

Le réseau urbain sur le territoire d'Ardenne Métropole propose une offre adaptée au territoire notamment au niveau des secteurs denses. Charleville-Mézières est un pôle bien desservi aussi bien par le réseau urbain que par le réseau ferroviaire.



La connexion du territoire sur les territoires extérieurs est contrastée. Pour relier Reims, une offre ferroviaire en TER notamment permet des liaisons régulières. L'offre ferroviaire de Charleville vers Paris est faible en service direct, une correspondance à Reims est souvent nécessaire. L'accès vers l'est du territoire est notamment compliqué (exemple liaison vers Thionville, où l'offre TER est faible).



The screenshot shows a search interface titled "Mon itinéraire". It includes fields for "De" (Origin) and "Vers" (Destination), both with placeholder text "Commune, adresse, lieu ou ar" and icons for location selection and favorites. A "Date" section is set to "Aujourd'hui" with a calendar icon. Below that, a "Partir à" section is set to "10h 25". A yellow "RECHERCHER" button with a star icon is at the bottom.

### ***L'intermodalité:***

La plateforme de mobilité FLUO propose une information sur l'ensemble des offres de mobilité. Concernant le covoiturage, il n'existe pas de plateforme publique, mais des plateformes privées proposent des services (exemple Blablalines et Idvroom).

L'intermodalité peut être encouragée, en proposant également des offres et services vélo. Cela peut être le cas en gare mais aussi autour des pôles générateurs.

Des actions favorisant l'intermodalité sont à encourager auprès des acteurs des territoires, via par exemple la réalisation de Plans de mobilité entreprises et d'administrations, etc.



### 3.4 SYNTHÈSE DU DIAGNOSTIC

Il est proposé dans cette synthèse générale de mettre en exergue une synthèse par futur SCoT.

#### **Territoire du SCoT Nord**

De manière générale l'offre du territoire est cohérente par rapport aux flux et densités. Toutefois l'offre alternative à la voiture peut être confortée et adaptée aux publics cibles. En effet, l'offre de mobilité se concentre sur la vallée de la Meuse, et les territoires plus ruraux sont faiblement desservis par une offre alternative à la voiture. C'est par exemple le cas de la CC des Ardennes Thiérache.

Des solutions alternatives à la voiture individuelle peuvent également émerger sur les liaisons prioritaires comme Charleville-Sedan et Givet-Revin.

Les générateurs de déplacement sont notamment concentrés sur la CA d'Ardenne Métropole. Le territoire est desservi par un réseau urbain et une offre de service telle que l'autopartage, un PDU est d'ailleurs en cours d'élaboration. L'offre proposée pourrait toutefois gagner en visibilité. La mobilité inclusive est également un sujet à enjeu sur Ardenne Métropole.

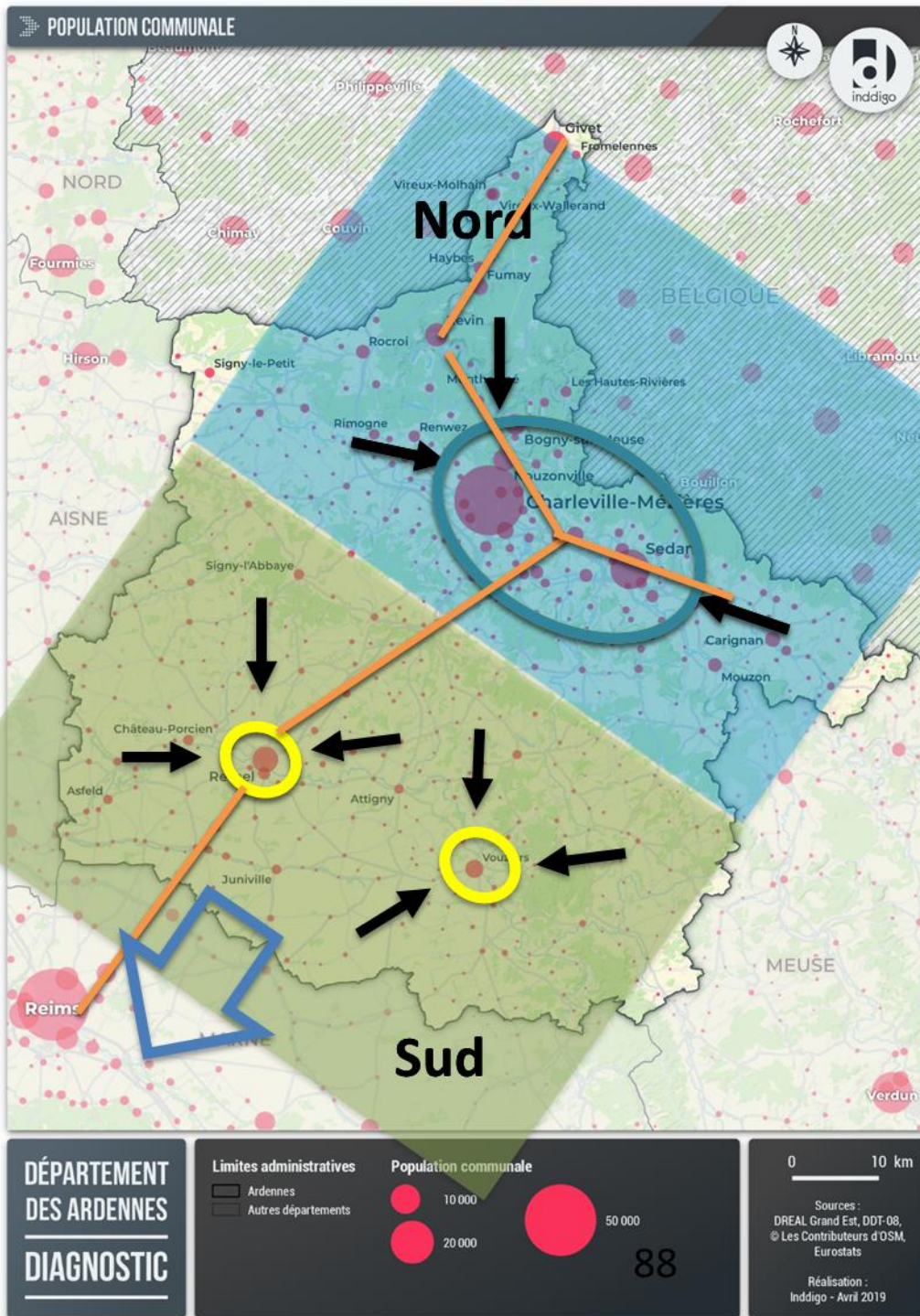
Au-delà d'Ardenne Métropole, la problématique de l'accès aux déplacements pour des publics plus vulnérables est déterminant.

Ces populations vulnérables sont diverses : population vieillissante et perdant en autonomie, jeunes en difficulté d'insertion des jeunes, personnes en recherche d'emplois, ménages aux revenus faibles.

#### **Territoire du SCoT Sud**

Une problématique forte est l'accessibilité aux pôles, d'autant plus que les distances et temps de déplacements sont élevés. La réflexion sur le positionnement des services est donc cruciale, toute comme la diminution du nombre de déplacements (via l'augmentation du télétravail, d'espaces de coworking..). Les pôles de Rethel et Vouziers pourraient être renforcés, afin de limiter les distances de déplacements.

La dépendance à la voiture est donc très forte et l'isolement de certaines populations captives peut-être importante. Proposer une offre par cibles va donc être un enjeu très important sur ce territoire. La notion de comparaison des temps de parcours est également présente puisque proposer une offre en temps qui serait fortement dégradée par rapport au temps voiture serait notamment utilisée par les captifs mais faiblement par les autres habitants. L'autostop organisé, le covoiturage, le TAD, le transport solidaire, peuvent être des solutions à étudier et déployer.





### Synthèse générale par motifs de déplacement et premières pistes

Le tableau ci-dessous précise par motifs, les pôles de déplacements les plus importants, les liaisons prioritaires et met en exergue l'existence ou non d'une offre, ainsi que des pistes de réflexions.

<input checked="" type="checkbox"/> <b>Motifs</b>	<input checked="" type="checkbox"/> <b>Pôles de déplacement</b> (Générateurs et flux intra-communaux importants)	<input checked="" type="checkbox"/> <b>Liaisons prioritaires à développer</b>	<input checked="" type="checkbox"/> <b>Offre de mobilité existante</b>	<input checked="" type="checkbox"/> <b>Offre à développer/organisation de l'espace</b>
<input checked="" type="checkbox"/> <b>Scolaire</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li><input checked="" type="checkbox"/> Charleville ; Rethel ; Sedan ; Bogny ; Givet ; Revin ; Nouzonville</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li><input checked="" type="checkbox"/> Charleville-Sedan</li> <li><input checked="" type="checkbox"/> Bogny sur Meuse-Charleville</li> <li><input checked="" type="checkbox"/> Reims-Charleville</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li><input checked="" type="checkbox"/> TER / TGV / Cars / Bus Urbains</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li><input checked="" type="checkbox"/> Aménager les pôles urbains générateurs de déplacements pour développer l'usage du vélo</li> <li><input checked="" type="checkbox"/> Autostop organisé ou covoiturage sur les liaisons Charleville-Sedan et Bogny-Charleville</li> </ul>
<input checked="" type="checkbox"/> <b>Travail</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li><input checked="" type="checkbox"/> Givet ; Revin ; Charleville ; Sedan ; Rethel ; Vouziers</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li><input checked="" type="checkbox"/> Charleville-Reims</li> <li><input checked="" type="checkbox"/> Rethel-Reims</li> <li><input checked="" type="checkbox"/> Givet-Vireux</li> <li><input checked="" type="checkbox"/> Bogny-Nouzonville-Charleville-Vrigne-Sedan</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li><input checked="" type="checkbox"/> TER / TGV / Cars / Bus Urbains / Autopartage</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li><input checked="" type="checkbox"/> Aménager les pôles urbains générateurs de déplacements pour développer l'usage du vélo</li> <li><input checked="" type="checkbox"/> Covoiturage à développer sur les liaisons prioritaires</li> <li><input checked="" type="checkbox"/> Report sur le bus urbains à encourager dans l'agglomération</li> </ul>
<input checked="" type="checkbox"/> <b>Achats</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li><input checked="" type="checkbox"/> Vallée de la Meuse et notamment entre Charleville et Sedan</li> <li><input checked="" type="checkbox"/> Aire urbaine de Vouziers</li> <li><input checked="" type="checkbox"/> Aire urbaine de Rethel</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li><input checked="" type="checkbox"/> Centre du territoire vers Vouziers</li> <li><input checked="" type="checkbox"/> Centre du territoire vers la vallée de la Meuse</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li><input checked="" type="checkbox"/> Bus Urbains / Cars</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li><input checked="" type="checkbox"/> Développer le covoiturage, l'autostop organisé ou le TAD.</li> <li><input checked="" type="checkbox"/> Développer le transport solidaire pour les publics vulnérables</li> </ul>

<input checked="" type="checkbox"/> <b>Loisirs/Culture</b>	<input checked="" type="checkbox"/> <i>Givet; Revin ; Charleville ; Sedan ; Rethel ; Vouziers</i>	<input checked="" type="checkbox"/> <i>Centre du territoire vers la vallée de la Meuse</i>	<input checked="" type="checkbox"/> <i>Bus Urbains / Cars</i>	<input checked="" type="checkbox"/> <i>Développer le covoiturage, l'autostop organisé ou le TAD.</i> <input checked="" type="checkbox"/>
<input checked="" type="checkbox"/> <b>Santé</b>	<input checked="" type="checkbox"/> <i>Charleville ; Sedan ; Rethel ; Revin ; Givet ; Nouzonville</i>	<input checked="" type="checkbox"/> <i>Centre du territoire à Charleville/ou Sedan</i>	<input checked="" type="checkbox"/> <i>Bus Urbains / Cars</i>	<input checked="" type="checkbox"/> <i>Développer le covoiturage, l'autostop organisé ou le TAD.</i> <input checked="" type="checkbox"/> <i>Développer le transport solidaire pour les publics vulnérables</i>

## Besoins en mobilité des principaux publics

<input checked="" type="checkbox"/> SCoT du Sud			<input checked="" type="checkbox"/> SCoT du Nord		
<input checked="" type="checkbox"/> Actifs motorisés	<input checked="" type="checkbox"/> Jeunes captifs	<input checked="" type="checkbox"/> Publics isolés et captifs	<input checked="" type="checkbox"/> Personnes âgées	<input checked="" type="checkbox"/> Actifs à faible revenu	<input checked="" type="checkbox"/> Chercheurs d'emploi
<input checked="" type="checkbox"/> - Distances parcourues parfois longues, avec un fort impact sur la qualité de vie et le budget <input checked="" type="checkbox"/> - Déplacements courts sur les pôles de Rethel et Vouziers : une offre de mobilité à adapter et à valoriser <input checked="" type="checkbox"/> - Le développement du télétravail et des tiers-lieux peut permettre d'éviter des déplacements: la réduction des zones blanches est nécessaire <input checked="" type="checkbox"/> <b>Quelques solutions de mobilité :</b> <input checked="" type="checkbox"/> →Le covoiturage semble être la solution la plus adaptée	<input checked="" type="checkbox"/> - Un réseau scolaire déjà effectif mais un enjeu important sur les déplacements périscolaires <input checked="" type="checkbox"/> - Les clubs de loisirs qui pourraient organiser du covoiturage <input checked="" type="checkbox"/> - Le transport à la demande peut apporter une solution complémentaire <input checked="" type="checkbox"/> <b>Quelques solutions de mobilité :</b> <input checked="" type="checkbox"/> →Le stop organisé et le covoiturage <input checked="" type="checkbox"/> →Des voitures en autopartage en libre-service pour les jeunes motorisés	<input checked="" type="checkbox"/> - Développer le télétravail pour faciliter l'accès à l'emploi : la réduction des zones blanches est nécessaire <input checked="" type="checkbox"/> -Des publics isolés (notamment les personnes âgées) <input checked="" type="checkbox"/> - Valoriser l'information sur les réseaux de transports collectifs <input checked="" type="checkbox"/> <b>Quelques solutions de mobilité :</b> <input checked="" type="checkbox"/> →Le partage de véhicules (autopartage) <input checked="" type="checkbox"/> →Du TAD ou covoiturage solidaire <input checked="" type="checkbox"/> →Constituer et animer un réseau de covoiturage	<input checked="" type="checkbox"/> - Services de transport souvent insuffisamment connus, proximité des arrêts à questionner <input checked="" type="checkbox"/> - Un service de covoiturage solidaire pourrait être complémentaire aux transports collectifs <input checked="" type="checkbox"/> - Information sur les sites web inadaptée <input checked="" type="checkbox"/> <b>Quelques solutions de mobilité :</b> <input checked="" type="checkbox"/> →Des services mobilité supplémentaires (maisons de la mobilité, etc.) <input checked="" type="checkbox"/> →Du TAD ou covoiturage solidaire	<input checked="" type="checkbox"/> - Des services de transports insuffisamment connus (tarification avantageuse, autopartage, etc.) <input checked="" type="checkbox"/> <b>Quelques solutions de mobilité :</b> <input checked="" type="checkbox"/> →Des services mobilité supplémentaires (maisons de la mobilité, etc.) <input checked="" type="checkbox"/> →Une plateforme de mobilité solidaire (interface avec CCAS) <input checked="" type="checkbox"/> →Aménagements des pôles urbains pour développer la pratique du vélo et mise à disposition de vélos <input checked="" type="checkbox"/> → L'élaboration de plans de mobilité entreprise	<input checked="" type="checkbox"/> -Services de transport souvent insuffisamment connus et problème d'insertion des jeunes qui ne sont motorisés <input checked="" type="checkbox"/> <b>Quelques solutions de mobilité :</b> <input checked="" type="checkbox"/> →Réflexion sur les chantiers d'insertions: Garage solidaire (insertion / voiture à moindre coûts), etc. <input checked="" type="checkbox"/> →Du TAD ou covoiturage solidaire <input checked="" type="checkbox"/> →Une plateforme de mobilité solidaire (interface avec pôle emploi) <input checked="" type="checkbox"/> →Aménagements des pôles urbains pour développer la pratique du vélo et mise à disposition de vélos



## 4 PHASE 4 SYNTHÈSE ENJEUX ET PROPOSITIONS DE SCENARIOS ET D'ACTIONS

### 4.1 SYNTHÈSE ET ENJEUX

Comme l'a été identifié précédemment dans le diagnostic concernant le territoire des Ardennes, la fin du diagnostic débouche sur la mise en exergue des enjeux/contraintes et opportunités en matière de mobilité.

Cette étape est cruciale et elle peut souvent être traitée rapidement, ce qui peut être dommageable pour la suite.

En effet, cette synthèse du diagnostic doit au-delà d'être un résumé, mettre en perspective les caractéristiques du territoire et des habitants.

En effet, il est important de pouvoir savoir si par exemple :

- le territoire est une échelle de pertinence pour la mise en place d'actions mobilité
- des caractéristiques spécifiques de mobilité sont à prendre en compte, par territoire ou cibles
- des projets structurants vont impacter le territoire et que cela doit être prégnant dans la feuille de route de la stratégie mobilité...

Il paraissait ainsi nécessaire de se pencher méthodologiquement sur cette étape qui est fondamentale pour la définition du plan d'actions.

Le cadre même du document de planification peut définir des grandes orientations pour lesquelles les actions doivent apporter des propositions, mais au-delà de ces grandes orientations il est indispensable que le territoire oriente sa stratégie :

- d'une part au regard de sa stratégie politique, environnementale urbaine et d'aménagement du territoire
- mais également au regard de la restitution du diagnostic

Une synthèse/enjeux est donc une étape clé.

Cette synthèse doit faire ressortir :

- territorialement
- et par cibles

, des spécificités remarquables en matière de déplacements.

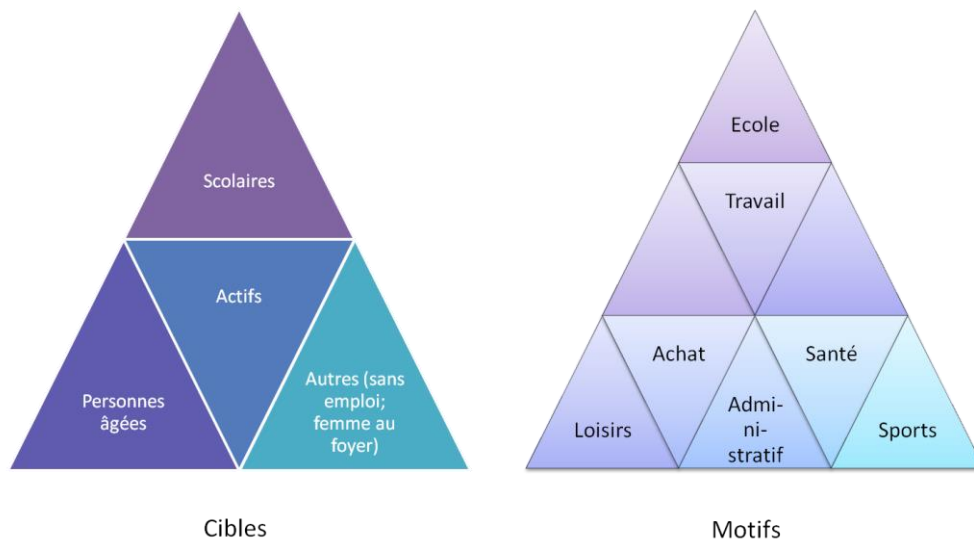
La synthèse/enjeux doit donc permettre de répondre à ces questions :

- où sont mes besoins en matière de mobilité
- pour qui
- et pour aller où ?

et doit permettre de répondre aux questions suivantes :

- est-ce que l'offre de mobilité sur mon territoire répond aux besoins ? (oui/non/partiellement)

Pour appréhender les besoins, il faut identifier les cibles et motifs de déplacements.



et prendre en compte la vulnérabilité des cibles :

- vulnérabilité sociale
- et /ou physique,
- sans oublier les touristes si c'est un enjeu sur le territoire.

### Approche micro/macro

Lors de cette étape d'un point de vue pédagogique, il est intéressant de montrer aux élus notamment, que regarder la cible d'un point de vue micro permet de véritablement identifier ce qu'il est possible de faire de manière macro.

Ci-dessous sont représentées quelques situations de cibles et sont mises en exergue ce qu'il est possible de proposer à l'échelle du territoire pour répondre à ces besoins. En fonction du diagnostic, il peut être intéressant de présenter ces situations et faire travailler par exemple les acteurs sur ces sujets pour identifier quelles actions peuvent répondre aux besoins.

4 situations sont présentées :

- Je suis actif et je peux venir en vélo à mon travail

Situation 1 : approche micro/versus macro. Dans cette situation, il est proposé de décomposer la vision micro et macro de manière séparée.

Est-ce que je peux stationner mon vélo à mon travail?	Non
	Oui

Est-ce que je peux stationner mon vélo chez moi?	Non
	Oui

Est-ce que mon employeur adhère à l'usage du vélo pour les déplacements domicile-travail?	Non
	Je ne sais pas
	Oui

Je suis actif et je peux venir en vélo à mon travail (Approche MICRO)

Est-ce que j'ai un vélo?	Non
	Oui
	Oui mais en mauvais état

Est-ce que mon itinéraire me paraît sécurisé (aménagement)?	Non
	Partiellement
	Oui

Est-ce que je sais faire du vélo?	Non
	Oui

Sur mon territoire,  
sur mes zones d'emplois  
(Approche Macro)

je définis dans mes documents d'urbanisme, j'impose des places de stationnement vélo	Oui
	Non
	Certaines communes

Je définis j'impose des places de stationnements cycles

J'ai des aménagements cyclables continus me permettant de rabattre les générateurs de mon territoire dont les zones d'emplois	Oui
	Non
	Partiellement

Je propose un plan vélo reliant mes générateurs en lien avec les PDM et les lieux d'origine connus des salariés

Mes entreprises de plus de 100 salariés ont mis en place un PDM	Non
	Oui
	Oui pas toutes

j'incite, j'accompagne mes entreprises à élaborer leurs PDM et je définis une stratégie pour atteindre mon objectif de PDM sur le territoire

J'ai une politique de mise en place de stationnements vélos sur les espaces publics	Oui
	Non
	Partiellement

Je définis une stratégie de déploiement de stationnements vélos sur mes générateurs de déplacements et de manière plus générale de services auprès des cyclistes.

Je propose des prêts de vélos ou des VLS (Vélos lo)	Non
	Oui
	Non mais il y a déjà des offres et cela marche
	Non mais il y a déjà des offres mais c'est faiblement visible

Je propose des services vélos et notamment du prêt et plus généralement des services auprès des cyclistes

Je fais le lien avec les différents opérateurs, j'apprends à les connaître et je valorise la communication et si besoin j'harmonise



Situation 2 : approche micro/versus macro. Cette fois-ci le tableau compare directement la vision micro à ce que peut faire le territoire. Les propositions ne sont pas exhaustives mais illustrent la réflexion.

**J'ai 70 ans et j'habite une commune rurale**

Est-ce que je possède une voiture ?	Non
	Oui

Est-ce que je suis valide ?	Non
	Oui

Est-ce que j'ai à ma disposition un service de transport ?	Non
	Oui
	Je ne sais pas

Est-ce que les services de santé et mes commerces de proximité sont éloignés ?	Non
	Oui
	Pas tous

Mon territoire structure des services de transports	Mon territoire garantit une bonne accessibilité de ses espaces publics
Mon territoire propose un service de transports à la demande pour la desserte de communes et hameaux isolés	Mon territoire aménage des espaces publics et continuités sécurisés aux abords des EPHAD et établissements de santé
Mon territoire propose un service de transport adapté	Mon territoire aménage des cheminements piétons sécurisés et confortables dans les centralités de commerces et de services
Mon territoire propose un service de transport, à la demande ou régulier, vers les pôles de sant/médiaux/commerciaux/de loisirs/de culture	
Mon territoire évalue régulièrement si l'offre est en adéquation avec la demande de mobilité, la qualité de service, et adopte une tarification inclusive	
Mon territoire fait connaître le service de transport, forme les assistants/assistantes de mairie....	
Je relocalise certains services de proximité à travers mes documents de planification (services fixes ou ambulants)	

Est-ce que j'ai besoin de me faire accompagner par un proche ?	Oui
	Oui
	Non

Je mets en place un réseau de transport solidaire permettant la mise en relation de personnes sans voiture avec des conducteurs motorisés disponibles
Je mets en place un service de Transport à la Demande

Situation 3 :

**Je suis en recherche d'emplois et j'habite un quartier périurbain**

J'ai un entretien d'embauche et suis véhiculé ?	Non
	Oui

Services de mobilité
Mon territoire met en place un service de véhicules solidaires : prêt d'un VAE, d'un scooter ou d'une voiture

Planification territoriale

Je viens d'être embauché mais n'ai pas de solution de mobilité pour me rendre à mon travail	

Mon territoire met en place un service de location de VAE de longue durée sur mon territoire
Mon territoire construit une politique de covoiturage avec des outils de mise en relation et des points de rencontre aménagés pour les déplacements intermodaux

Je suis en recherche d'emploi et dois me rendre à mon centre social	

Mon territoire développe un service de transport en commun permettant des accès aisés entre la périphérie et le centre-ville

Mon territoire relocalise des antennes locales d'administration sociale dans certains quartiers

J'ai le permis de conduire ?	Non
	Oui

Mon territoire met en place un accompagnement d'aide au permis de conduire pour les jeunes en insertion, en lien avec les structures sociales locales de mon territoire
Mon territoire initie la création d'un garage solidaire, permettant des réparations/entretiens de véhicules à coûts réduits

Dans ces exemple il est écrit « mon territoire met en place », mais comme ce sera identifié dans le détail des actions, le territoire peut également s'associer à d'autres structures, financer, porter ; structurer sans forcément réaliser seul l'ensemble des actions.

En parallèle de cette approche micro/macro qui a un vrai intérêt pédagogique, il est important d'identifier de manière schématique les situations de vulnérabilité en matière de mobilité sur le territoire d'étude.

On peut mettre en exergue schématiquement des facteurs d'incidence. Ces facteurs sont les suivants :



Cette étape est importante car elle permet de mettre en exergue via l'analyse des caractéristiques du territoire et des habitants la fragilité possible de certains publics en matière de mobilité et voir s'il existe des spécificités de profil et de spatialité.

On peut ainsi mettre en exergue :

- des secteurs où les déplacements pendulaires vont être à enjeux (attention on ne parle pas ici de destination) mais d'origine : actifs, actifs + scolaires, scolaires
- Des secteurs avec une présence plus accentuée d'habitants vulnérables :
  - Car captifs : pas de voiture/pas de permis, peu de voitures par rapport au nombre de ménages
  - Car peu de ressources : revenus faibles, pas d'emplois
  - Car personnes âgées à voir si on inclut les difficultés de se déplacer les âges plus avancés...

Les critères sélectionnés sont les suivants :

- Des densités de moins de 100 habitants au km<sup>2</sup>
- Un taux de motorisation inférieur à la moyenne départementale. Afficher les deux extrêmes : 0 voitures et beaucoup de voitures
- Un taux de chômage > Ne représenter que les valeurs extrêmes et surtout que sur les différents pôles identifiés. Pour montrer où est ce qu'il faut se concentrer.
- Taux d'emplois par habitant : Attractivité de la ville pour les déplacements
- Taux de chômage : Afficher que les extrêmes + sur les pôles
- Une part des jeunes non insérées supérieure à 25%
- Une part de personnes âgées de plus de 75 ans supérieur à la moyenne départementale
- Des indices de jeunesse supérieurs à 1 ou les – de 15 ans (à comparer) : Faire carte des – de 15 ans par commune
- Temps d'accès à un médecin généraliste

Ce travail de synthèse (secteurs géographiques/cibles) a pu être appliqué sur le territoire des Ardennes.

Voici les cartes résultants de cette analyse.



## DÉPARTEMENT DES ARDENNES

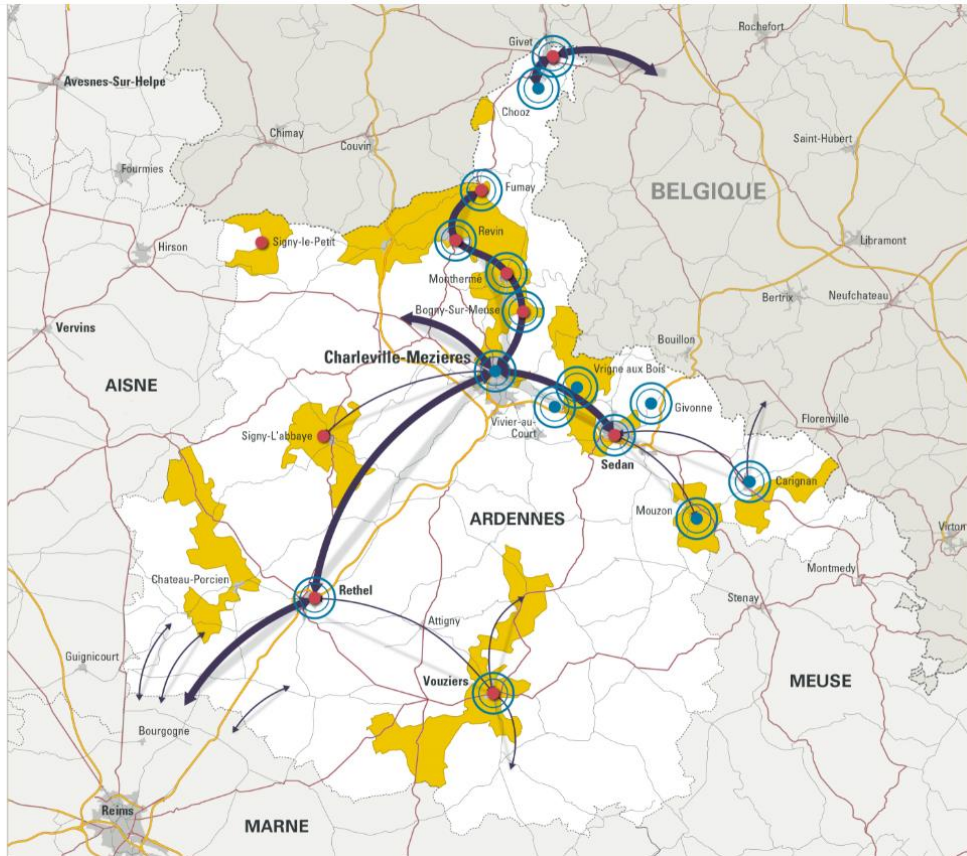
### Diagnostic

- Taux de chômage > 20%
  - Plus de 1 000 emplois
  - ↔ Plus de 1 000 déplacements/jours
  - Plus de 150 déplacements/jours
  - Part de jeunes non insérés > 25%
- Autoroute et route structurante
  - Route primaire
  - Route secondaire
  - Frontière nationale
  - Frontière départementale



Sources: DREAL Grand Est, DDT 08, OSM, Eurostat

Réalisation: Indigo 2019



## DÉPARTEMENT DES ARDENNES

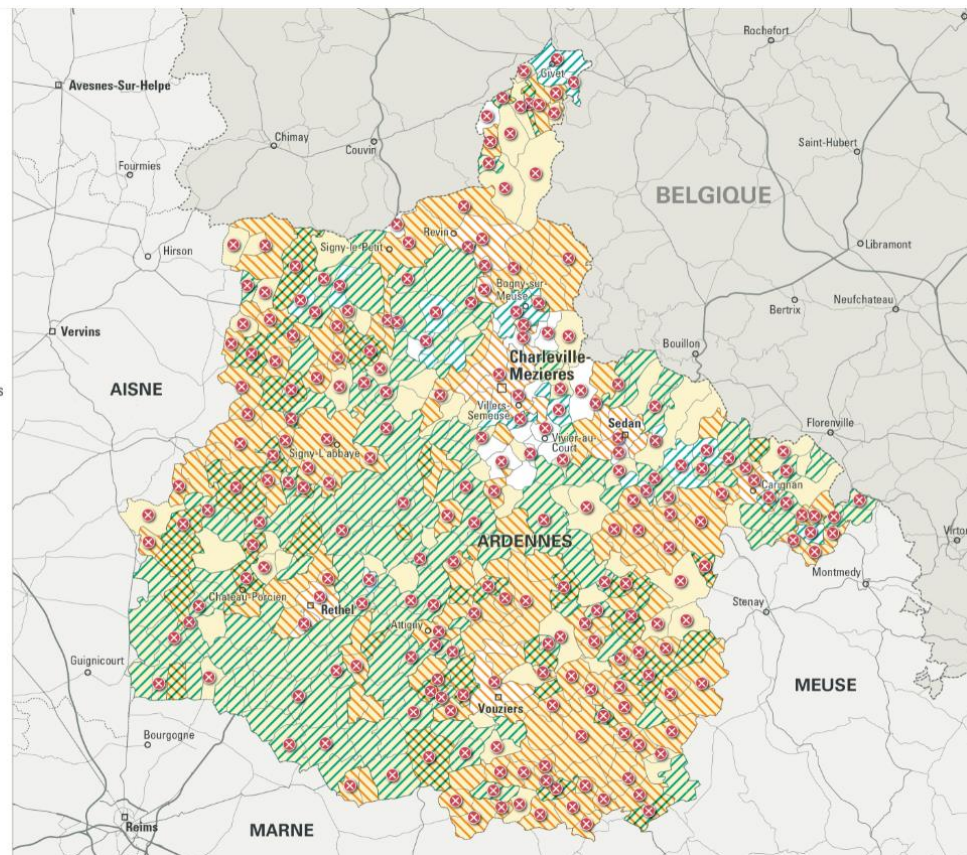
### Diagnostic

- Communes avec une part des plus de 65 ans supérieur à la moyenne
  - Communes avec une part des jeunes de - de 15 ans supérieur à la moyenne départementale
  - Densité de moins de 100 hab/km<sup>2</sup>
  - ⊗ Communes avec une part de ménages non motorisés supérieure à la moyenne départementale
- Frontière nationale
  - Frontière départementale



Sources: DREAL Grand Est, DDT 08, OSM, Eurostat

Réalisation: Indigo 2019

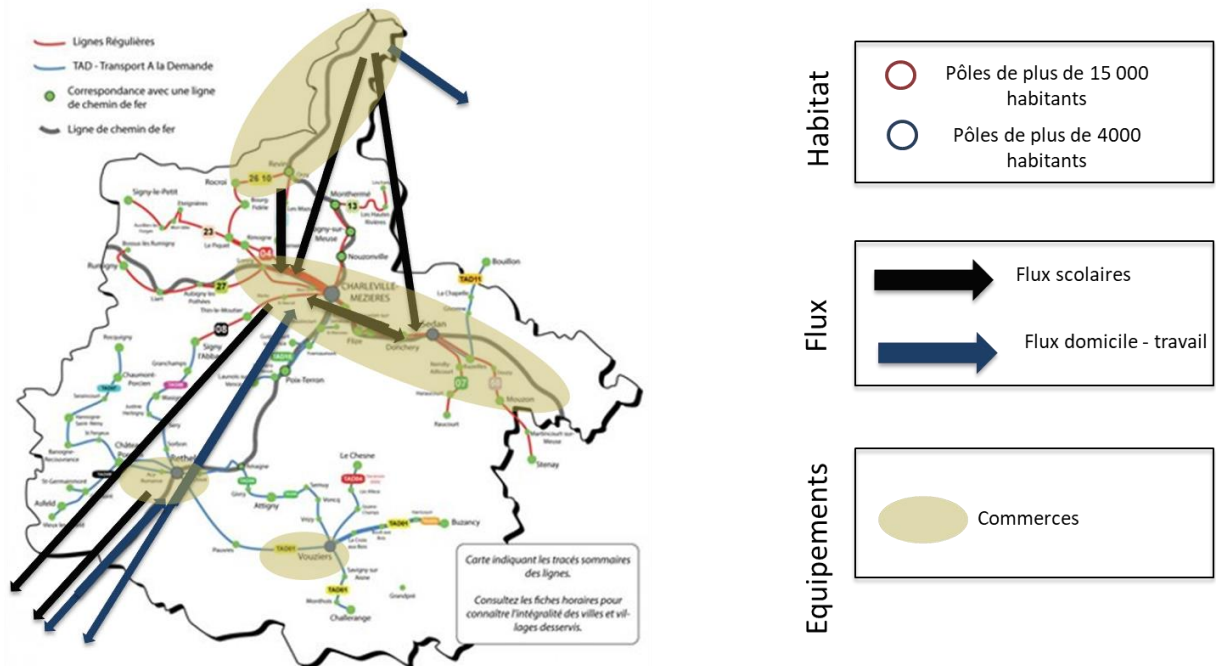


Le travail décrit ci-dessus concerne la mise en exergue des besoins « pour qui ? »

Pour compléter ces besoins, il faut pouvoir identifier une réponse à la question : « pour où » ?

Il faut donc croiser motifs et cibles. Les données qui vont être nécessaires sont les données de flux issus de l'INSEE, mais également d'autres sources telles que des enquêtes, des données qualitatives issues d'entretiens... Ces données sont listées dans la phase 1.

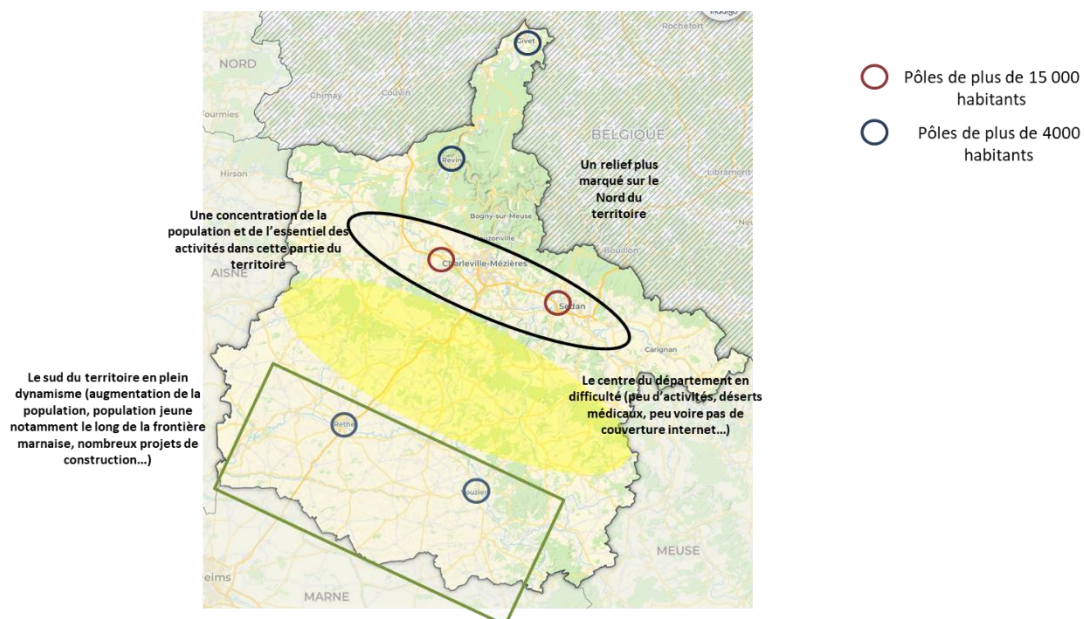
Toutes ces informations doivent être cartographiées, schématisées.



Il est également intéressant de croiser cela avec un découpage territorialisé, prenant en compte :

- Le découpage institutionnel
- Et le découpage territorialisé (vallées, plaines, zones agricoles, espaces urbanisés...)

Exemple de découpage synthétique territorialisé des Ardennes.

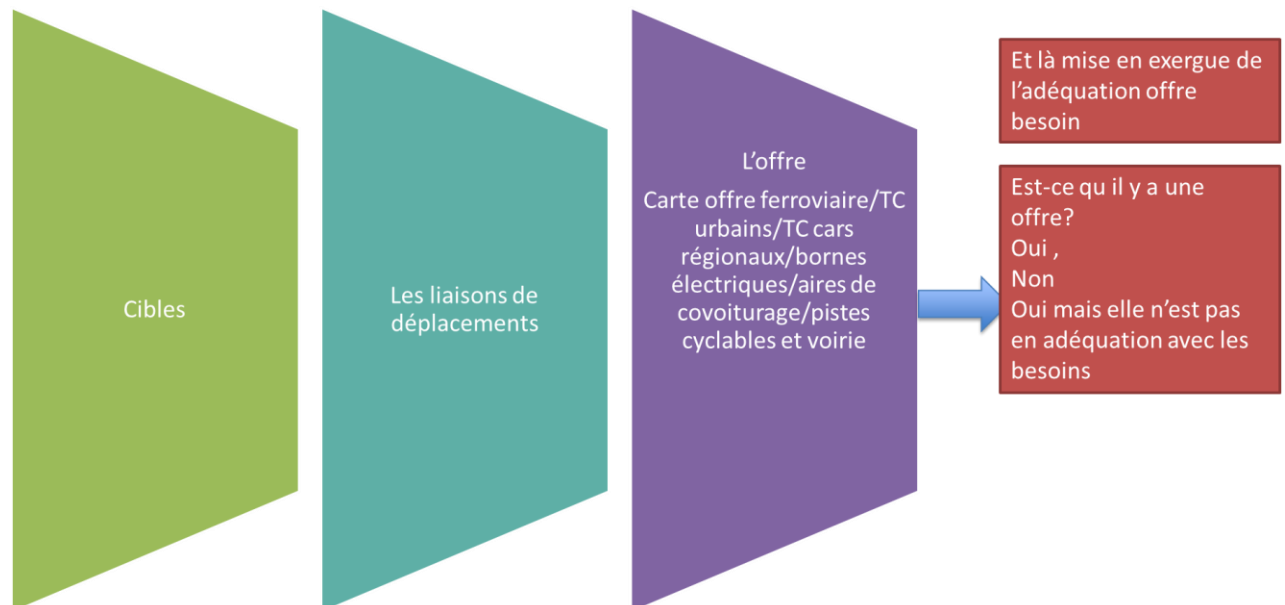


Une autre étape dans les enjeux est fondamentale, c'est le croisement de ces besoins avec l'offre en mobilité. Ce travail peut être réalisé par cartographie en superposant les besoins et l'offre.

Ce travail nécessite également une expertise et prise de recul.

En effet une offre peut être existante mais la consistance de cette offre ne suffit pas ou n'est pas calé aux besoins.

Le schéma ci-dessous reprend les étapes permettant d'aboutir à une synthèse de diagnostic.



Cette synthèse doit permettre de débattre sur la définition d'enjeux et d'orientations.

Suite à la définition des enjeux, il est nécessaire de définir des actions qui doivent répondre aux orientations techniques et politiques du territoire :

- Actuelles
- Projetées
- Par cibles
- Par secteurs géographiques

## 4.2 SCENARIOS ET ACTIONS

Afin d'acter les actions, il est donc nécessaire de :

- Les hiérarchiser
- Les prioriser
- Les programmer

Les actions doivent prendre en compte l'ensemble des modes de déplacements et doivent concerner le plus grand nombre de personnes, et/ou des cibles particulières. L'aménagement du territoire est également un levier.

Afin de pouvoir lister une grande majorité d'actions possibles en matière de mobilité il a été nécessaire de travailler sur une méthodologie.



L'objectif de cette méthodologie était de relier les enjeux définis précédemment que ce soit territorialement ou par cible afin de faire ressortir les orientations principales sur un territoire et de relier des actions.

Ce travail a été basé sur une étude de 8 Plans d'actions de Plans de Mobilité (volontaires ou obligatoires), approuvés il y a moins de deux ans et sur des territoires variés (localisation, taille, compétence).

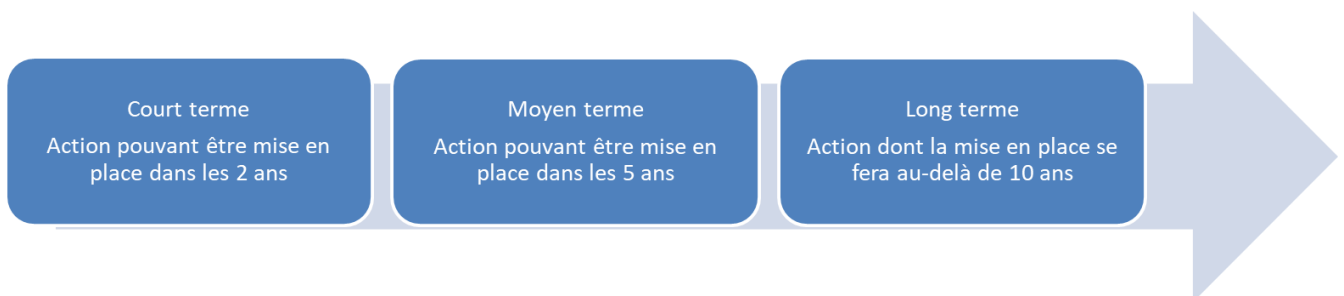
Le choix de travailler sur des plans de mobilité (plans globaux de déplacement ou plan de déplacements urbains) a été fait car ces documents de planification prennent en compte l'ensemble des modes de déplacements et thématiques en lien avec la mobilité.

Les Plans d'actions (ou programmes d'actions) des plans de mobilité étudiés concernent les territoires suivants :

- Communauté de Communes de Grand Lieu (Plan Global des Déplacements)
- Communauté d'Agglomération de la Région de Compiègne et de la Basse Automne (Plan Global de Déplacements Intercommunal)
- St Malo Agglomération (Plan Global des Déplacements)
- Dinan Agglomération (Plan de Déplacements Communautaires)
- Grand Arras (Plan de déplacements urbains)
- Vannes Agglo (Plan de déplacements urbains)
- Metz Métropole (Plan de déplacements urbains)
- Nantes Métropole (Plan de déplacements urbains)

Ainsi sur la base d'un travail fin sur ces plans d'actions ainsi que le retour d'expérience d'INDDIGO, ont été identifiées un maximum d'actions pouvant être intégrées dans un plan d'actions de planification de la mobilité.

Les programmes d'actions (ou plan d'actions) se déclinent dans une vision de court à long terme (au-delà de 10 ans avec une vision prospective).



Le travail engagé dans cette étape a donc été :

- de rédiger une liste d'actions qui peut être potentiellement sélectionnée sur le territoire
- d'identifier les étapes de mise en place succinctement
- et de rédiger dix fiches actions

### 4.3 LISTE D' ACTIONS

Une liste d'actions est proposée ci-dessous, il ne s'agit pas d'un listing d'actions exhaustif mais il tend à l'être. L'objectif de ce listing est surtout par la DREAL et DDT d'accompagner les territoires d'en la



réalisation d'un plan d'actions et de pouvoir apporter des exemples concrets. Ce listing peut être croisé à la démarche de France mobilité qui met en avant des exemples concrets de mise en place d'actions, via sa plateforme.

[Plateforme France Mobilités, des solutions, des projets, des AAP et les démarches au service des territoires et des acteurs de la mobilité \(francemobilites.fr\)](https://francemobilites.fr)

Comment lire ce listing

Chaque action est reliée à une grande catégorie d'actions .

21 grandes catégories d'actions ont été mises en exergue et 103 actions sont identifiées.

Ces grandes catégories d'actions sont génériques elles peuvent être renommées et appropriées par les territoires. Il s'agit ici d'impulser des réflexions.

Un territoire ne doit pas en effet choisir 103 actions mais prioriser celles qui permettent de répondre aux enjeux du territoire

#### 4.3.1 LES GRANDES CATEGORIES D' ACTIONS MOBILITE

Ci-dessous sont listées 21 grandes catégories d'actions, numérotées de A à U.

- A. Améliorer l'accessibilité du territoire et des générateurs clés
- B. Mettre en cohérence la politique de développement urbain et celle des déplacements
- C. Proposer des espaces publics partagés et accessibles
- D. Desservir les communes péri-urbaines et rurales
- E. Améliorer les pôles situés le long des axes structurants et notamment ferroviaires
- F. Améliorer les transports collectifs urbains
- G. Adapter la voirie et l'espace public aux usages
- H. Faire de la politique de stationnement un levier dans la politique de report modal
- I. Agir sur les points noirs du trafic et sécuriser les déplacements
- J. Accompagner le territoire à être un territoire "respirable" et moins pollué
- K. Améliorer l'information (dont la communication et la lisibilité des offres des modes alternatifs à la voiture)
- L. Inciter la pratique de la marche à pieds
- M. Favoriser la pratique du vélo
- N. Développer l'intermodalité
- O. Inciter l'usage de la voiture partagée
- P. Lancer des expérimentations innovantes
- Q. Lutter contre l'exclusion sociale par l'accompagnement et la mise en place de solutions spécifiques

- R. Organiser le transport de marchandises afin de faire converger vitalité économique, apaisement des circulations et impact environnemental limité
- S. Proposer un accompagnement, un conseil en mobilité pour encourager les pratiques de mobilité durable
- T. Intégrer le territoire dans un réseau d'acteurs porteurs en matière de mobilité
- U. Piloter et évaluer en continu la mise en œuvre de la politique mobilité

#### 4.3.2 LE DETAIL DES GRANDES CATEGORIES D' ACTIONS

Il s'agit de lister pour chaque catégorie, les actions envisageables et de détailler en quelques phrases les outils et étapes. Ce travail est informatif afin de donner des pistes de travail par territoire, chaque action peut être appropriable par les territoires en fonction des contextes.

#### 4.3.2.1 A / Améliorer l'accessibilité du territoire et des générateurs clés



A1/ Proposer une typologie et une hiérarchisation des générateurs sur le territoire en identifiant leur niveau d'accessibilité actuel et les enjeux du territoire

A2/ Améliorer le jalonnement des itinéraires sur l'agglomération (vers/en interne et de générateurs à générateurs)

A3/ Mettre en place/améliorer la desserte en transports collectifs sur les générateurs clés

A4/ Faciliter l'accès au territoire pour les touristes

Grand objectif	Actions	Outils/étapes
A/ Améliorer l'accessibilité du territoire et des générateurs clés	A1/ Proposer une typologie et une hiérarchisation des générateurs sur le territoire en identifiant leur niveau d'accessibilité actuel et les enjeux du territoire	<ul style="list-style-type: none"> <li><input checked="" type="checkbox"/> Temps 1 : lister les générateurs de déplacements</li> <li><input checked="" type="checkbox"/> Temps 2 : proposer une hiérarchisation (cœur de Ville, quartiers prioritaires : niveau 1...)</li> <li><input checked="" type="checkbox"/> Temps 3 : vérifier si le générateur par rapport à sa hiérarchisation est desservi et par quels modes</li> <li><input checked="" type="checkbox"/> Temps 4 : mettre en exergue les zones où il est nécessaire d'améliorer l'accessibilité et avec quels modes</li> <li><input checked="" type="checkbox"/> Temps 5 : suivre l'évolution de l'accessibilité des générateurs</li> </ul>
	A2/ Améliorer le jalonnement des itinéraires sur l'agglomération (vers/en interne et de générateurs à générateurs)	<ul style="list-style-type: none"> <li><input checked="" type="checkbox"/> Lancer une étude ou définir les itinéraires en interne</li> <li><input checked="" type="checkbox"/> Proposer un jalonnement par modes</li> <li><input checked="" type="checkbox"/> Utiliser des signalisations verticales et ou horizontales</li> <li><input checked="" type="checkbox"/> Utiliser des moyens dématérialisés</li> </ul>
	A3/ Mettre en place/améliorer la desserte en transports collectifs sur les générateurs clés	<ul style="list-style-type: none"> <li><input checked="" type="checkbox"/> Temps 1 : lister les générateurs les plus importants du territoire et les prioriser</li> <li><input checked="" type="checkbox"/> Temps 2 : identifier si une desserte en TC est proposée</li> <li><input checked="" type="checkbox"/> Temps 3 : vérifier que la desserte est cohérente aux besoins</li> <li><input checked="" type="checkbox"/> Temps 4 : réajuster ou proposer une desserte si elle n'existe pas en définissant le service en transport collectif</li> </ul>
	A4/ Faciliter l'accès au territoire pour les touristes	<ul style="list-style-type: none"> <li><input checked="" type="checkbox"/> Améliorer la communication sur l'accessibilité du territoire en créant une carte dynamique visant notamment les touristes, travailler avec les acteurs du tourisme, soutenir la création de pass touristiques valorisant les solutions alternatives à l'automobile</li> </ul>

#### 4.3.2.2 B/ Mettre en cohérence la politique de développement urbain et celle des déplacements

B/ Mettre en cohérence la politique de développement urbain et celle des déplacements

B1/ Proposer des outils de suivi liant les différentes stratégies politiques territoriales

B2/ Développer l'offre de transport collectif urbain en lien avec les évolutions urbaines

B3/ Optimiser l'organisation et l'implantation des activités logistiques et génératrices de trafic

B4/ Renforcer l'intensité urbaine autour des axes structurants de transports (collectifs et des gares) et des pôles générateurs de déplacement

B5/ Intégrer les enjeux de mobilité durable dans l'aménagement urbain, mieux lier urbanisme et mobilité durable en amont des projets d'aménagement

Grand objectif	Actions	Outils/étapes
B/ Mettre en cohérence la politique de développement urbain et celle des déplacements	B1/ Proposer des outils de suivi liant les différentes stratégies de politiques territoriales	<ul style="list-style-type: none"> <li><input checked="" type="checkbox"/> Lister les indicateurs des autres politiques</li> <li><input checked="" type="checkbox"/> Sélectionner les indicateurs à suivre</li> <li><input checked="" type="checkbox"/> Mettre en place une organisation dans la collecte et suivi des données / Créer un observatoire...</li> </ul>
	B2/ Développer l'offre de transport collectif urbain en lien avec les évolutions urbaines	<ul style="list-style-type: none"> <li><input checked="" type="checkbox"/> Initier des échanges avec les services en charge à la fois de la mobilité et les transports collectifs et l'aménagement urbain. Mettre en exergue les projets du territoire à court moyen long terme. Proposer des outils par exemple charte d'aménagement impactant les transports collectifs. Échanger avec l'exploitant des transports collectifs pour adapter l'offre si besoins en fonction des projets urbains et avoir une vision prospective pour prévoir la desserte</li> </ul>
	B3/ Optimiser l'organisation//implantation des activités logistiques et génératrices de trafic	<ul style="list-style-type: none"> <li><input checked="" type="checkbox"/> Etudier le positionnement des générateurs futurs amenant du trafic/ proposer des solutions si besoins.</li> <li><input checked="" type="checkbox"/> Fluidifier les liens entre les services (économiques, CCI...)</li> <li><input checked="" type="checkbox"/> Se relier au Scot s'il en existe un</li> </ul>
	B4/ Renforcer l'intensité urbaine autour des axes structurants de transports et des pôles générateurs de déplacement	<ul style="list-style-type: none"> <li><input checked="" type="checkbox"/> Identifier les secteurs à urbaniser à proximité des axes de transports aujourd'hui et demain, identifier les fonciers disponibles, se relier aux documents d'urbanisme, travailler avec les bailleurs, communiquer sur les dessertes</li> </ul>
	B5/ Intégrer les enjeux de mobilité durable dans l'aménagement urbain, mieux lier urbanisme et mobilité durable en amont des projets	<ul style="list-style-type: none"> <li><input checked="" type="checkbox"/> Travailler avec les services urbanisme en proposant un rythme de réunion entre services</li> <li><input checked="" type="checkbox"/> Prendre en compte l'accessibilité TC et autres modes dans les projets et l'imposer dans les concours....</li> <li><input checked="" type="checkbox"/> Définir des chartes d'aménagement/ Recommander la réalisation d'études de déplacements pour toutes les opérations d'aménagement conséquentes</li> </ul>



#### 4.3.2.3 / C Proposer des espaces publics partagés et accessibles



C1/ Initier une réflexion sur l'apaisement du cœur de ville et de bourg et hiérarchiser les voies

C2/ Poursuivre la mise en accessibilité PMR de l'espace public

C3/ Maintenir l'activité commerciale et de services dans les centres-villes et les centres-bourgs

C4/ Proposer une charte d'aménagement urbain permettant de favoriser les développements des modes actifs et transports en commun

Grand objectif	Actions	Outils/étapes
C/ Proposer des espaces publics partagés et accessibles	C1/ Initier une réflexion sur l'apaisement du cœur de ville et de bourg et hiérarchiser les voies	<input checked="" type="checkbox"/> Lancer une étude spécifique, ou mettre en place un groupe de travail interne, définir les espaces où la circulation est à apaiser (baisse de la vitesse, diminution du trafic par la définition d'autres axes de circulation), proposer des actions, hiérarchiser les voies (cf. action). Mettre en place des services et actions en lien avec le partage de la voirie (zone de rencontre... mais aussi banc, luminaires...)
	C2/ Poursuivre la mise en accessibilité PMR de l'espace public	<input checked="" type="checkbox"/> Assistance aux communes pour l'élaboration des PAVE, aides financières pour la réalisation des aménagements, identification des indicateurs de suivi (via la commission d'accessibilité par exemple...)
	C3/ Maintenir l'activité commerciale et de services dans les centres-villes et les centres-bourgs	<input checked="" type="checkbox"/> Cette action peut-être en lien avec le ScoT notamment s'il en existe un, temps 1 définition des pôles sur le territoire, temps 2 identification des types de services et des distances à l'accès de ces services, identification des services et commerces à maintenir développer, intégration au PLU ou PLUI, réalisation d'un programme, mise en place d'aides financières...
	C4/ Proposer une charte d'aménagement urbain permettant de favoriser les développements des modes actifs et transports en commun	<input checked="" type="checkbox"/> Faire un retour d'expérience sur les aménagements du territoire en mettant en place un groupe de travail, lister les aménagements « pertinents » avec les différents services notamment le service urbanisme, rédiger une charte, la faire valider, la mettre en place puis l'ajuster si besoin. Cette charte peut être également un guide de recommandations et peut aller jusqu'à l'aide à la réalisation des aménagements par des fonds de concours aux communes ou la mise à disposition d'un bon de commande de maîtrise d'œuvre permettant de limiter les couts d'aménagements.

#### 4.3.2.4 D/ Desservir les communes péri-urbaines et rurales



D1/ Travailler avec les taxis comme éléments du bouquet de mobilité

D2/ Améliorer les services des lignes régionales et ou territoriales ayant une fonction périurbaine, mieux rabattre sur la ville centre et être en correspondance avec le réseau urbain

D3/ Etudier les possibilités « d'ouvrir » le réseau de transport scolaire à d'autres usages

D4/ Etudier la potentielle réalisation de lignes de transport en commun intercommunautaires

D5/ Organiser l'offre de rabattement sur l'offre TC structurante

Grand objectif	Actions	Outils/étapes
D/ Desservir les communes péri-urbaines et rurales	D1/ Travailler avec les taxis comme éléments du bouquet de mobilité	<input checked="" type="checkbox"/> Mettre en place un groupe de travail avec les taxis, échanger avec eux sur l'intérêt d'un groupement de taxis, identifier les contraintes de réaliser des services de TC (difficultés de remplir des marchés publics), proposer des systèmes d'accompagnement si besoins
	D2/ Améliorer les services des lignes régionales et ou territoriales ayant une fonction périurbaine, mieux rabattre sur la ville centre et être en correspondance avec le réseau urbain	<input checked="" type="checkbox"/> Avoir des échanges avec la Région (chef de file), mettre en avant les services qui ont une vocation territoriale (notamment si plusieurs gares sur un même territoire) voir dans quelle mesure des ajustements peuvent être faits (notamment pour se caler aux dessertes des scolaires et actifs ou toutes cibles en heure creuse), proposer en complémentarité un ajustement des grilles horaires des bus pour améliorer les correspondances, proposer une garantie de retour en cas de retard du dernier train desservi (exemple de Clermont de l'Oise), Proposer des services complémentaires comme l'autopartage organisé
	D3/ Etudier les possibilités « d'ouvrir » le réseau de transport scolaire à d'autres usages	<input checked="" type="checkbox"/> Identifier la charge des différents circuits scolaires et mettre en avant ceux ayant de la disponibilité et une pertinence en terme d'origine-destination, voir les conditions d'accès aux services (notamment règlement de services), ajustement si besoin des circuits mais attention à ne pas augmenter le temps de parcours, si ouverture au grand public nécessité de réaliser une communication inhérente. Possibilité de déploiement d'un système d'exploitation embarqué aux véhicules avec billettique souple pour suivi des charges des véhicules

	D4/ Etudier la potentielle réalisation de lignes de transport en commun intercommunautaires	<input checked="" type="checkbox"/> Cas notamment si CC sans compétence, ou si territoire qui veut prendre la compétence, ou extension du territoire. Lancement d'une étude spécifique ou réalisation en interne : identification des secteurs non desservis à desservir et vers où (pôle central, pôle secondaire) et pour qui? Définition du service (ligne régulière, TAD..., offre toute la semaine, à certains moments... type de véhicules, exploitation : régie marché, intégration à une DSP, attente de travail avec les taxis...
	D5/ Organiser l'offre de rabattement sur l'offre TC structurante	<input checked="" type="checkbox"/> Etude de la hiérarchisation des lignes et d'une restructuration si besoin, avec un travail motifs, cibles. Possibilité de définir des principes par typologie de ligne : ligne structurante ; toute l'année avec cadencement. La hiérarchisation va permettre d'organiser l'offre de rabattement et de prévoir aussi les conditions favorables au rabattement (mise en place d'une information dynamique, mise en place de bancs, abribus...)

#### 4.3.2.5 E/ Améliorer les pôles situés le long des axes structurants et notamment ferroviaires



E1/ Conforter, et pérenniser l'offre au regard des caractéristiques du territoire

E2/ Faire de certains secteurs gare, des véritables quartier de vie

E3/ Déployer des parkings de rabattement tous modes de déplacements sur les gares TER et les axes de transports collectifs structurants actuels ou à venir

Grand objectif	Actions	Outils/étapes
E/ Améliorer les pôles situés le long des axes structurants et notamment ferroviaires	E1/ Conforter, et pérenniser l'offre au regard des caractéristiques du territoire	<input checked="" type="checkbox"/> Travailler avec la Région sur cette classification et mettre en avant les attentes du territoire : amélioration d'une desserte, réalisation d'aménagements de la gare, maintien ou ouverture des haltes ferroviaires. Mise en place via pourquoi pas un observatoire de la mobilité d'analyse de la fréquentation et retours qualitatifs pour échanges avec la Région annuellement. Organisation des échanges
	E2/ Faire de certains secteurs gare, des véritables quartier de vie	<input checked="" type="checkbox"/> Sur la base de travail de hiérarchisation, lister les gares nécessitant la réalisation d'un PEM ou d'aménagements. Travailler avec le service urbanisme pour voir si un projet urbain plus vaste peut être pertinent (à relier avec l'action) « Renforcer l'intensité urbaine autour des axes structurants de transports (collectifs et des gares) et des pôles générateurs de déplacement »)
	E3/ Déployer des parkings de rabattement tous modes de déplacements sur les gares TER et les axes de transports collectifs structurants actuels ou à venir	<input checked="" type="checkbox"/> Soit dans le cadre d'une étude de restructuration de services de TC, ou au fil de l'eau, identification des secteurs pertinents pour le rabattement en TC sur les gares. Retour d'expérience à faire sur le territoire, dimensionnement des places à identifier, travail sur la politique tarifaire indispensable, proposition complémentaire de navettes de rabattement de la gare ou vers la gare.



#### 4.3.2.6 F/ Améliorer les transports collectifs urbains



F1/ Dynamiser et développer le réseau urbain, en hiérarchisant les lignes et en travaillant sur la qualité de service

F2/ Développer les aménagements de voirie favorisant la circulation des bus sur les lignes structurantes

F3/ Poursuivre la mise en accessibilité du réseau de TC pour les PMR

F4/ Redynamiser et développer les parcs de stationnement automobile de rabattement sur les TC (parkings relais notamment)

F5/ Améliorer l'attractivité tarifaire des transports collectifs

F6/ Adapter l'offre du réseau de bus urbain aux rythmes territorial

F7/ Étudier et mettre en œuvre l'amélioration de l'offre de rabattement sur le TER

Grand objectif	Actions	Outils/étapes
F/ Améliorer les transports collectifs urbains	F1/ Dynamiser et développer le réseau urbain, en hiérarchisant les lignes et en travaillant sur la qualité de service	<input checked="" type="checkbox"/> Etude de la hiérarchisation des lignes et d'une restructuration si besoin, avec un travail motifs, cibles. Possibilité de définir des principes par typologie de ligne : ligne structurante ; toute l'année avec cadencement. En complément lister toutes les mesures d'accompagnement (tarifs, communication, SAEIV, billettique...)
	F2/ Développer les aménagements de voirie favorisant la circulation des bus sur les lignes structurantes	<input checked="" type="checkbox"/> Lister les aménagements de voirie permettant d'améliorer la ponctualité des bus, identifier (avec 'aide de l'exploitant) les secteurs nécessitant une amélioration de la fluidité du passage des TC, proposer des actions correctives, les mettre en place et les suivre (via l'observatoire de la mobilité), objectiver si possible l'aménagement et l'impact sur la circulation du bus (exemple Ville de paris et IDFM)
	F3/ Poursuivre la mise en accessibilité du réseau de TC pour les PMR	<input checked="" type="checkbox"/> Si l'ADAP n'est pas fait, le réaliser (en intégrant un schéma type d'aménagement des arrêts) s'il est fait mettre en œuvre les aménagements et les suivre, pérenniser les échanges avec la commission d'accessibilité, travailler sur une communication spécifique
	F4/ Redynamiser et développer les parcs de stationnement automobile de rabattement sur les TC (parkings relais notamment)	<input checked="" type="checkbox"/> Cf. Action (Déployer des parkings de rabattement sur les gares TER et les axes de transports collectifs structurants actuels ou à venir), mais élargir la question à d'autres secteurs que les gares et inclure également la redynamisation via une réflexion tarifaire (une heure offerte le samedi...) et de communication

	F5/ Améliorer l'attractivité tarifaire des transports collectifs	<input checked="" type="checkbox"/> Définir une stratégie tarifaire (gratuité pas gratuité...), échanger avec les territoires voisins et Région
	F6/ Adapter l'offre du réseau de bus urbain aux rythmes territorial	<input checked="" type="checkbox"/> Etudier finement les horaires des TC au regard des horaires des générateurs de déplacements et notamment les entreprises et université par exemple, afin d'avoir un travail commun sur les horaires (exemple de Clermont Ferrand
	F7/ Étudier et mettre en œuvre l'amélioration de l'offre de rabattement sur le TER	<input checked="" type="checkbox"/> En lien avec l'action (Améliorer les services des lignes régionales et ou territoriales ayant une fonction périurbaine, mieux rabattre sur la ville centre et être en correspondance avec le réseau urbain)

#### 4.3.2.7 G/ Adapter la voirie et l'espace public aux usages



G1/ Définir une hiérarchisation de voirie sur le territoire en incluant l'intégration des modes actifs

G2/ Accompagner les projets routiers structurants

Grand objectif	Actions	Outils/étapes
G/ Adapter la voirie et l'espace public aux usages	G1/ Définir une hiérarchisation de voirie sur le territoire en incluant l'intégration des modes actifs	<input checked="" type="checkbox"/> Etudier les potentiels d'aménagement des boulevards <input checked="" type="checkbox"/> Affirmer la vocation locale des voies routières en traversées de pôles relais ou en centre-bourgs tout en maintenant la fluidité du trafic <input checked="" type="checkbox"/> Etudier la requalification les voies radiales pour améliorer l'intégration au paysage urbain et favoriser multimodalité <input checked="" type="checkbox"/> Fluidifier le trafic dans les principales polarités afin de redonner de la place aux autres modes de déplacement
	G2/ Accompagner les projets routiers structurants	<input checked="" type="checkbox"/> Lister les projets routiers du territoire <input checked="" type="checkbox"/> Les hiérarchiser <input checked="" type="checkbox"/> Identifier les études manquantes si besoin <input checked="" type="checkbox"/> Les porter et soutenir auprès des partenaires/maitres d'ouvrage

#### 4.3.2.8 H/ Faire de la politique de stationnement un levier dans la politique de report modal



H1/ Définir la politique de stationnement en cœur de Ville et cœurs de bourg

H2/ Articuler la réglementation et les tarifications

H3/ Articuler stationnement et TC

H4/ Développer des parkings en périphérie des zones urbaines en lien avec l'offre en transport collectif

H5/ Accompagner les communes dans leur politique de stationnement, inclus personnes à mobilité réduite

H6/ Aménager en périphérie, des espaces de stationnement poids lourds, de moyenne à longue durée

H7/ Revoir les normes de stationnement automobile

H8/ Définir la politique de stationnement en cœur de Ville et cœurs de bourg

Cette action est également identifiée dans la catégorie « Favoriser la pratique du vélo » →

Grand objectif	Actions	Outils/étapes
H/ Faire de la politique de stationnement un levier dans la politique de report modal	H1/ Définir la politique de stationnement en cœur de Ville et cœurs de bourg	☑ Identifier une stratégie reproductible dans les centres bourgs, en se donnant pas exemple des objectifs de rotation (5/6 véhicules par place), au-delà du positionnement, identifier : la réglementation, tarifs, contrôle en le reliant notamment aux objectifs également de reports modaux et d'amélioration des itinéraires piétons par exemple (exemple dans les centre-bourgs entre places de stationnement et écoles).
	H2/ Articuler la réglementation et les tarifications	☑ Réaliser un benchmark des réglementations et tarifs, notamment au regard des objectifs : par exemple tarification spécifique le samedi si besoin de retrouver l'attractivité dans le cœur de ville. Proposer aux élus un retour et définir une stratégie
	H3/ Articuler stationnement et TC	☑ Identifier si des points d'arrêts nécessiteraient la mise en place complémentaire de places de stationnement en rabattement, analyser l'usage des parcs de stationnement aux abords des points d'arrêts et notamment faire un focus sur les parcs relais
	H4/ Développer des parkings en périphérie des zones urbaines en lien avec l'offre en transport collectif	☑ Cf. action Redynamiser et développer les parcs de stationnement automobile de rabattement sur les TC (parkings relais notamment)

	H5/ Accompagner les communes dans leur politique de stationnement, inclus personnes à mobilité réduite	<input checked="" type="checkbox"/> Proposer une assistance technique : définir des schémas type et des principes notamment sur le stationnement PMR, pourquoi pas accompagner accompagner via la mise à disposition d'un marché à BC de maîtrise d'œuvre
	H6/ Aménager en périphérie, des espaces de stationnement poids lourds, de moyenne à longue durée	<input checked="" type="checkbox"/> Travailler avec les entreprises pour identifier les volumes de trafic de poids lourds se rendant au sein des entreprises et identifier si des lieux de regroupement à proximité des ZA peuvent être intéressants. Pour les trafics de transit voir au-delà des axes autoroutiers si des espaces organisés sont pertinents.
	H7/ Revoir les normes de stationnement automobile	<p>Proposer des normes de stationnement, et prendre en compte également la LOM, dans les places de stationnement introduire également des objectifs sur les places PMR et les places équipées IRVE en lien avec le PLUi</p> <input checked="" type="checkbox"/> Réglementer le stationnement des véhicules motorisés dans les espaces privés
	H8/ Définir la politique de stationnement en cœur de Ville et cœurs de bourg	<input checked="" type="checkbox"/> Identifier une stratégie reproductible dans les centres bourgs, en se donnant pas exemple des objectifs de rotation (5/6 véhicules par place), au-delà du positionnement, identifier : la réglementation, tarifs, contrôle en le reliant notamment aux objectifs également de reports modaux et d'amélioration des itinéraires piétons par exemple (exemple dans les centre-bourgs entre places de stationnement et écoles).



#### 4.3.3 I/ AGIR SUR LES POINTS NOIRS DU TRAFIC ET SECURISER LES DEPLACEMENTS



I1/ Aménager les entrées de ville

I2/ Sécuriser les traversées des secteurs centraux ruraux

I3/ Traiter les points d'insécurité routière

Grand objectif	Actions	Outils/étapes
I/ Agir sur les points noirs du trafic et sécuriser les déplacements	I1/ Aménager les entrées de ville	<ul style="list-style-type: none"> <li><input checked="" type="checkbox"/> Définir les principes attendus des entrées de Ville, définir une trame d'aménagements, poser des capteurs de vitesse en amont, proposer des aménagements visibles et limitant la vitesse de circulation, faire des retours d'expérience de communes du territoire ou d'ailleurs qui ont aménagé leurs entrées de ville ....</li> <li><input checked="" type="checkbox"/> Un travail conjoint avec les collectivités compétentes sur la voirie est nécessaire.</li> </ul>
	I2/ Sécuriser les traversées des secteurs centraux ruraux	<ul style="list-style-type: none"> <li><input checked="" type="checkbox"/> Identifier des secteurs clés dans les centres ruraux, comme les écoles, les mairies et en lien avec la hiérarchisation de voirie (cf. action) puis proposer des aménagements adaptés permettant notamment de partager la voirie</li> <li><input checked="" type="checkbox"/> Un travail conjoint avec les collectivités compétentes sur la voirie est nécessaire.</li> </ul>
	I3/ Traiter les points d'insécurité routière	<ul style="list-style-type: none"> <li><input checked="" type="checkbox"/> Sur la base des données d'accidentologie, il est nécessaire d'identifier les points noirs accidentogènes et proposer cas par cas des actions correctives, un travail avec les communes et le département est indispensable.</li> </ul>

#### 4.3.3.1 J/ Accompagner le territoire à être un territoire "respirable" et moins pollué

J/ Accompagner le territoire à être un territoire "respirable" et moins pollué

J1/ Renouveler le parc bus, bennes à ordures ménagères avec des énergies alternatives au diesel

J2/ Etudier l'opportunité d'accompagner la mise en place de ZFE

J3/ Être collectivité initiatrice sur les énergies innovantes dans le cadre d'un usage pour la mobilité (bio-méthanisation, hydrogène., électrique, photovoltaïque)

J4/ Poursuivre le développement des véhicules moins polluants en se fixant des objectifs de reports modaux sur les 5/10/15 prochaines années

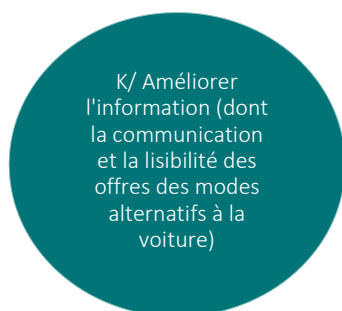
J5/ Agir sur la pollution sonore

J6/ Soutenir la diffusion des infrastructures de recharge des véhicules électriques et stations d'avitaillement au gaz et à l'H2

Grand objectif	Actions	Outils/étapes
J/ Accompagner le territoire à être un territoire "respirable" et moins pollué	J1/ Renouveler le parc bus, bennes à ordures ménagères avec des énergies alternatives au diesel	<input checked="" type="checkbox"/> Lancer une étude spécifique ou la réaliser en interne, identifier les opportunités et contraintes de changer de motorisation ( vers une seule énergie ou mix énergétique (attention au mix)) . Prise en compte dans le choix des contraintes météo et reliefs, consistance de service, exploitation et maintenance, lobbying des constructeurs
	J2/ Etudier l'opportunité d'accompagner la mise en place de ZFE	<input checked="" type="checkbox"/> Diffuser les enjeux en matière de ZFE et le positionnement de la LOM, étudier politiquement leur mise en place et si mise en place réaliser des actions spécifiques (cf action soutenir la diffusion des infrastructures de recharge...)
	J3/ Être collectivité initiatrice sur les énergies innovantes dans le cadre d'un usage pour la mobilité (bio-méthanisation, hydrogène., électrique, photovoltaïque)	<input checked="" type="checkbox"/> Travailler avec les services et élus environnement afin de relier la stratégie globale du territoire en matière d'ENR et la politique de mobilité. Proposer des actions en corrélation et communiquer sur celles-ci. <input checked="" type="checkbox"/> Favoriser les modes de déplacements innovants et moins polluants
	J4/ Poursuivre le développement des véhicules moins polluants en se fixant des objectifs de reports modaux sur les 5/10/15 prochaines années	<input checked="" type="checkbox"/> Au-delà de la stratégie de motorisation, il s'agit de définir des objectifs de reports modaux chiffrés
	J5/ Agir sur la pollution sonore	<input checked="" type="checkbox"/> Proposer des actions concrètes générales ou localisées sur des secteurs avec un descriptif de la solution retenue (exemple mise en place de mur de bruit, déploiement de véhicules électriques...)

	J6/ Soutenir la diffusion des infrastructures de recharge des véhicules électriques et stations d'avitaillement au gaz et à l'H2	<input checked="" type="checkbox"/> Identifier le portage de la compétence IRVE par exemple, définir une stratégie de déploiement, proposer des fonciers disponibles...
--	--	---

#### 4.3.3.2 K / Améliorer l'information (dont la communication et la lisibilité des offres des modes alternatifs à la voiture)



K1/ Créer, valoriser, diffuser une information multimodale

K2/ Utiliser les nouvelles technologies, et être dans une logique MAAS

K3/ Définir un plan de communication adapté aux évolutions des services de mobilité

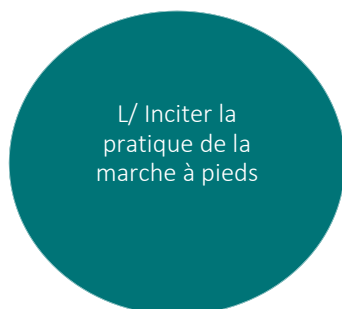
K4/ Soutenir/Proposer des points de contact mobilité dans les villages et bourgs

Grand objectif	Actions	Outils/étapes
K/ Améliorer l'information (dont la communication et la lisibilité des offres des modes alternatifs à la voiture)	K1/ Créer, valoriser, diffuser une information multimodale	<input checked="" type="checkbox"/> En fonction de l'échelle du territoire de la collectivité identifier les outils permettant la communication interne et externe. Proposer une réunion avec les services de communication afin de lister les différents supports utilisables. En interne organiser une réunion d'échanges avec les différents services en charge de la mobilité pour récupérer toute l'offre mobilité (covoiturage autopartage transport collectif positionnement des installations IRVE etc...) proposer une communication avec un plan de communication sur cours moyen de long terme. Lancer à marche spécifique à la réalisation de la communication où faire les supports en interne. Diffuser l'information avec une stratégie par cible
	K2/ Utiliser les nouvelles technologies, et être dans une logique MAAS	<input checked="" type="checkbox"/> Identifier s'il existe déjà une information multimodale diffusée par une application à l'échelle du territoire (exemple outil régional départemental et cetera). Echanger avec les différentes collectivités pour voir la pertinence de la mise en place d'une application. Définir un cahier des charges des attentes par rapport à ce dispositif. Lancer le marché ou l'intégrer dans le contrat d'exploitation du réseau de transport collectif. Développer l'application. Communiquer et sensibiliser sur son existence
	K3/ Définir un plan de communication adapté aux évolutions des services de mobilité	<input checked="" type="checkbox"/> L'objectif est de définir un plan de communication grand public en identifiant les cibles, les messages, les canaux à privilégier, les moments opportuns, en précisant les rôles respectifs de la collectivité et des différents partenaires. Il s'agira également de définir une stratégie de communication auprès des élus et des différentes cibles. Une attention particulière sera apportée sur la facilité de mise à jour des outils d'information afin de diffuser une information qui ne serait pas obsolète trop rapidement le support, la récupération d'informations, la mise à jour des données, la maintenance des supports utilisés sont des éléments clés



	<p>K4/ Soutenir/Proposer des points de contact mobilité dans les villages et bourgs</p>	<p><input checked="" type="checkbox"/> Les villages bourgs doivent être des relais de proximité de l'information. Plusieurs possibilités peuvent être mises en place / par exemple un bus d'information multimodale dont le circuit permettrait d'aller vers les communes et les bourgs régulièrement, la mise en place de réunion d'informations des assistantes de mairie sur les outils de la communication et l'offre en transport pour qu'elles puissent être relais si besoin, l'identification des boutiques tabac restauration qui pourraient être lieu de contact pour récupérer de l'information où acheter des titres de transport. Un planning de distribution de l'information doit être proposé en identifiant qui est en charge de la distribution de l'information</p>
--	---	--

### 4.3.3.3 L/ Inciter la pratique de la marche à pieds



L1/ Jalonner les itinéraires piétons

L2/ Faire le lien vers les actions sur l'espace public

L3/ Développer des continuités piétonnes à l'échelle communale voire intercommunales

L4/ Elaborer un plan de communication en faveur de la marche et du vélo

L5/ Accompagner les communes pour développer la pratique de la marche pour des déplacements de courte distance

L6/ Construire un Plan Piétons à l'échelle du territoire décliné localement

Cette action est également identifiée dans la catégorie « Favoriser la pratique du vélo»

Initier une réflexion sur l'apaisement du cœur de ville et de bourg et hiérarchiser les voies et Poursuivre la mise en accessibilité PMR de l'espace public

Grand objectif	Actions	Outils/étapes
Inciter la pratique de la marche à pieds	L1/ Jalonner les itinéraires piétons	<input checked="" type="checkbox"/> Collecter l'ensemble des informations sur les itinéraires piétons. Proposer en interne ou via un contrat le type de jalonnement souhaité (jalonnement physique horizontal vertical) jalonnement dématérialisé via applicatif ou supports d'informations mobiles. Réalisation du jalonnement et information-communication sur celui-ci attention à la vérification que le type de jalonnement choisi soit bien autorisé réglementairement
	L2/ Faire le lien vers les actions sur l'espace public	<input checked="" type="checkbox"/> Pour inciter la pratique de la marche à pied il faut identifier les aménagements et l'organisation des espaces publics qui sont favorables ou obstacles à cette pratique. Un audit peut ainsi être réalisé ; La mise en place d'une réunion avec les élus sous forme de promenade urbaine permettant de relever les opportunités dysfonctionnement est un bon moyen de faire prendre conscience du lien entre espace public et incitation à la pratique. L'organisation d'échanges réguliers entre services aménagement et mobilité est à caler
	L3/ Développer des continuités piétonnes à l'échelle communale voire intercommunales	<input checked="" type="checkbox"/> Un travail est à réaliser sur la mise en exergue des liaisons prioritaires à développer cela passe soit par la réalisation d'un schéma soit par un travail fin entre services pour identifier les priorités. L'utilisation des données issues par exemple des plans de mobilité employeur peut être intéressante pour définir notamment des axes domicile-travail
	L4/ Elaborer un plan de communication en faveur de la marche et du vélo	<input checked="" type="checkbox"/> Définir un plan de communication spécifique avec mise en exergue d'un calendrier, des cibles visées, des support et des partenaires à impliquer. Ce plan de communication intègrera l'approche animation et sensibilisation indispensable au développement de la pratique

	<p>L5/ Accompagner les communes pour développer la pratique de la marche pour des déplacements de courte distance</p>	<p><input checked="" type="checkbox"/> Identifier à l'échelle macro les motifs de déplacement concernés potentiellement par des déplacements de courte distance, exemple domicile étude, achats de proximité. Puis ajuster cette mise en exergue de manière micro par commune afin de proposer des actions opérantes avec elle. Les déplacements notamment vers les établissements scolaires primaires et maternels son souvent à traiter prioritairement. Une charte d'aménagements ou des principes d'aménagement peuvent être relayés aux services techniques communaux</p>
	<p>L6/ Construire un Plan Piétons à l'échelle du territoire décliné localement</p>	<p><input checked="" type="checkbox"/> La réalisation d'un plan piéton est l'opportunité d'avoir une stratégie en matière de développement de la marche en intégrant les aspect aménagements services communication jalonnement. Rédaction d'une consultation spécifique où réalisation en interne, définition des étapes servant à la réalisation du plan en intégrant une partie de concertation. Mettre en exergue les étapes opérationnelles de déploiement du plan aux différentes échelles territoriales communes, bourgs, quartiers</p>

#### 4.3.3.4 M/ Favoriser la pratique du vélo



- M1/ Mettre en œuvre un réseau cyclable structurant sur le territoire incluant le jalonnement
- M2/ Poursuivre le développement de l'offre de stationnement vélo
- M3/ Développer la pratique cyclable dans les déplacements domicile travail
- M4/ Développer la pratique cyclable dans les déplacements domicile-école
- M5/ Harmoniser les réglementations relatives au stationnement des vélos dans le cadre des documents d'urbanisme
- M6/ Offrir un panel de solutions pour l'équipement vélo et les services aux cyclistes adapté aux différents besoins
- M7/ Développer l'usage du vélo au quotidien dans l'ensemble du territoire par un aménagement continu et sûr du réseau cyclable
- M8/ Inciter financièrement les gestionnaires de voirie au développement de leurs réseaux cyclables
- M9/ Développer la pratique cyclable dans les déplacements touristiques
- M10/ Communiquer et faire connaître le schéma cyclable, construire un plan de communication sur la politique cyclable
- M11/ Favoriser la pratique du vélo par l'accompagnement des enfants et la « remise en selle » des adultes

Grand objectif	Actions	Outils/étapes
M/ Favoriser la pratique du vélo	M1/ Mettre en œuvre un réseau cyclable structurant sur le territoire incluant le jalonnement	<input checked="" type="checkbox"/> Définir un schéma cyclable incluant les volets aménagement/service/communication/jalonnement. Identifier les étapes de mise en œuvre et proposer des indicateurs hiérarchiser les types d'aménagements en définissant des priorités
	M2/ Poursuivre le développement de l'offre de stationnement vélo	<input checked="" type="checkbox"/> Réaliser un audit sur l'offre de stationnement vélo sur le territoire en priorité sur les espaces publics. Mettre en exergue les opportunités contraintes de l'offre de stationnement existante et proposer des emplacements complémentaires et/ou type de stationnement en définissant les cibles visées. Définir un planning en vérifiant que la maintenance sera bien réalisée ; Communiquer sur les emplacements, localisations, nombres de places, particularités sur le type mis en œuvre (exemple box sécurisé ...)
	M3/ Développer la pratique cyclable dans les déplacements domicile travail	<input checked="" type="checkbox"/> Identifier les itinéraires prioritaires entre emploi et domicile via le schéma cyclable et ou des informations incluses à des plans de mobilité employeur. Définir une stratégie de part modale avec des objectifs. Travailler avec les entreprises en direct pour les sensibiliser et identifier les actions qu'elles peuvent mettre en place



	M4/ Développer la pratique cyclable dans les déplacements domicile-école	<input checked="" type="checkbox"/> Identifier les aménagements pertinents aux abords des établissements scolaires proposer une démarche ciblée sur les établissements en travaillant avec le département (collège) la région (lycée) les différents directeurs d'établissement . Proposer des actions de sensibilisation animation auprès des enfants mais également des parents
	M5/ Harmoniser les règlementations relatives au stationnement des vélos dans le cadre des documents d'urbanisme	<input checked="" type="checkbox"/> Vérifier l'existence d'articles spécifiques dans les documents d'urbanisme sur les questions de stationnement cyclables. Les proposer identifier les indicateurs de suivi prendre en compte les élément inscrit sur le stationnement dans le cadre de la loi d'orientation des mobilités
	M6/ Offrir un panel de solutions pour l'équipement vélo et les services aux cyclistes adapté aux différents besoins	<input checked="" type="checkbox"/> Au-delà des aménagements cyclables définir une stratégie de service sur le territoire. Monter un réseau avec l'ensemble des intervenants sur la thématique travailler par cible de pratiquants en effet la mise en place des services doit prendre en compte le niveau de pratique des usagers
	M7/ Développer l'usage du vélo au quotidien dans l'ensemble du territoire par un aménagement continu et sûr du réseau cyclable	<input checked="" type="checkbox"/> Intégrer le déplacement utilitaire dans le schéma cyclable. Définir avec les services aménagement urbain les obstacles , opportunité au quotidien sur la pratique/ Identifier des moyens de récupérer les retours des usagers sur les aménagements discontinuités cyclables et cetera cela peut être organisé via un forum des réunions spécifiques avec des focus groupe d'usagers
	M8/ Inciter financièrement les gestionnaires de voirie au développement de leurs réseaux cyclables	<input checked="" type="checkbox"/> Proposer aux communes une assistance technique. Identifier règlementairement les subventions, indemnités potentielles pour développer des pratiques si ce n'est pas dans le cadre du projet intercommunal ...
	M9/ Développer la pratique cyclable dans les déplacements touristiques	<input checked="" type="checkbox"/> Inclure dans le schéma cyclable une partie spécifique sur les déplacements touristiques où définir une stratégie pour développer la pratique loisirs. cela doit inclure les aménagements mais également les services la communication, le jalonnement. Un travail partenarial est à engager
	M10/ Communiquer et faire connaître le schéma cyclable, construire un plan de communication sur la politique cyclable	<input checked="" type="checkbox"/> Développer dans le cadre du schéma cyclable ou de manière spécifique un plan de communication ciblé incluant la communication et les différents supports à utiliser mais également des actions d'animation et de sensibilisation en identifiant notamment les porteurs et le temps estimé pour la mise en place de ces actions
	M11/ Favoriser la pratique du vélo par l'accompagnement des enfants et la « remise en selle » des adultes	<input checked="" type="checkbox"/> Accompagner la mise en place des aménagements par des actions spécifiques de sensibilisation sur la pratique cyclable. Lister les acteurs du territoire pouvant intervenir sur ces animations de sensibilisation . Proposer des modules de formation en fonction du public visé, communiquer auprès des entreprises établissements scolaires de l'existence de ces informations.

#### 4.3.3.5 N/ Développer l'intermodalité



- N1/ Améliorer les conditions de l'intermodalité aux abords des gares, développer des Pôles d'Echanges Multimodaux autour des haltes ferroviaires
- N2/ Faire émerger des pôles d'échanges secondaires
- N3/ Améliorer les conditions d'intermodalité entre les différents services et réseaux TC (correspondances, informations...)
- N4/ Créer des parkings-relais mutualisés avec du covoiturage en entrée de ville
- N5/ Utiliser les nouvelles technologies MAAS
- N6/ Améliorer l'intermodalité Transport collectif (train/TC) -Vélo
- N7/ Cibler quelques aménagements multimodaux à forte valeur ajoutée et communiquer dessus

Grand objectif	Actions	Outils/étapes
Développer l'intermodalité	N1/ Améliorer les conditions de l'intermodalité aux abords des gares, développer des Pôles d'Echanges Multimodaux autour des haltes ferroviaires	<input checked="" type="checkbox"/> Engager un travail partenarial pour la réalisation de pôle d'échanges multimodaux . Travailler quotidiennement avec les exploitants de transport afin d'identifier les problématiques rencontrées
	N2/ Faire émerger des pôles d'échanges secondaires	<input checked="" type="checkbox"/> Identifier ce qui peut être considéré comme un pôle d'échange secondaire et les mettre en exergue dans le cadre du plan de mobilité . Travailler ensuite avec les communes pour la mise en place de ces pôles d'échanges secondaires communiquer et suivre l'usage de ceci
	N3/ Améliorer les conditions d'intermodalité entre les différents services et réseaux TC (correspondances, informations...)	<input checked="" type="checkbox"/> Réaliser un audit pour savoir ce qui limite l'intermodalité entre modes de déplacements (mauvais calage horaire distance entre les modes de déplacement temps de déplacement trop long ...) échanger régulièrement avec les différentes collectivités en charge de l'offre pour adapter et appréhender les modifications qui pourraient arriver suivre les modifications mises en place pour voir leur impact sur l'intermodalité . Réalisé des enquêtes de satisfaction régulière afin notamment de quantifier l'intermodalité
	N4/ Créer des parkings-relais mutualisés avec du covoiturage en entrée de ville	<input checked="" type="checkbox"/> Définir une stratégie sur les parkings relais et les réaliser en intégrant l'ensemble des services nécessaires à leur usage et notamment identifier des places de covoiturage mais également des installations de recharge de véhicules électriques; des services de stationnement sécurisé pour le vélo

	N5/ Utiliser les nouvelles technologies MAAS	<input checked="" type="checkbox"/> Développer la billettique interopérable en coordination avec la région chef de file. Voir action « Utiliser les nouvelles technologies, et être dans une logique MAAS »
	N6/ Améliorer l'intermodalité Transport collectif (train/TC) -Vélo	<input checked="" type="checkbox"/> Échanger avec les exploitants de transport pour identifier les opportunités et freins en matière d'intermodalité transport collectif vélo . Proposer une stratégie sur le stationnement sécurisé aux pôles d'échange. Communiquer auprès des usagers vélo sur les actions proposées
	N7/ Cibler quelques aménagements multimodaux à forte valeur ajoutée et communiquer dessus	<input checked="" type="checkbox"/> Notamment dans le cadre du plan de communication identifier et valoriser des projets structurants en intermodalité ainsi une campagne par exemple de communication avec un reportage photographique et un affichage dans plusieurs communes du territoire peut être réalisé. la mise en scène est l'occasion d'être partagé et coordonnée avec les services qui ont réalisé les aménagements

#### 4.3.3.6 O/ Inciter l'usage de la voiture partagée



O1/ Compléter le maillage d'aires de covoiturage/proposer un maillage fin d'aires de covoiturage favorisant le rabattement multimodal

O2/ Soutenir le développement d'une offre de location de véhicules innovants et d'autopartage (financièrement, techniquement en proposant du foncier disponible)

O3/ Inciter à l'usage du covoiturage, en mettant en œuvre des animations ciblées

O4/ Favoriser l'Autopartage, en travaillant avec les prestataires et en engageant des échanges avec des entreprises pour favoriser l'autopartage privé

O5/ Définir une charte pour les opérateurs d'autopartage, covoiturage

O6/ Favoriser la mise en relation des covoitureurs, avec les nouvelles technologies

Grand objectif	Actions	Outils/étapes
O/ Inciter l'usage de la voiture partagée	O1/ Compléter le maillage d'aires de covoiturage/proposer un maillage fin d'aires de covoiturage favorisant le rabattement multimodal	<input checked="" type="checkbox"/> Se caler avec les différents partenaires sur les projets en matière de covoiturage. En fonction proposer un maillage d'aires de covoiturage complémentaires. il s'agit de définir les aménagements opérationnels mais également tous les services associés et la communication
	O2/ Soutenir le développement d'une offre de location de véhicules innovants et d'autopartage (financièrement, techniquement en proposant du foncier disponible)	<input checked="" type="checkbox"/> Lister les projets existants actuellement. Inciter la mise en place de services sur le territoire via par exemple des appels à projets ou le lancement de marché(s) spécifique(s). Il est important d'identifier si c'est une expérimentation ou dans un objectif de pérennité de l'action.
	O3/ Inciter à l'usage du covoiturage, en mettant en œuvre des animations ciblées	<input checked="" type="checkbox"/> Définir une stratégie d'animation et de sensibilisation sur le covoiturage en définissant des cibles visées par exemple salariés d'entreprises grand public jeunes... organiser des événementiels en interne ou les sous-traiter. différentes formes d'animation peuvent être réalisées. le territoire peut également proposer des fiches outils facilitant la réalisation d'animations spécifiques par les entreprises
	O4/ Favoriser l'Autopartage, en travaillant avec les prestataires et en engageant des échanges avec des entreprises pour favoriser l'autopartage privé	<input checked="" type="checkbox"/> Identifier des projets en cours inciter la mise en place de services via par exemple des appels au projet ou de lancement de marché spécifique/ réaliser un benchmarking et faire des retours d'expérience sur des services qui peuvent exister aujourd'hui sur le territoire. La collectivité peut également réaliser en interne de l'autopartage via sa flotte de véhicules



	O5/ Définir une charte pour les opérateurs d'autopartage, covoiturage	<input checked="" type="checkbox"/> Travailler avec les partenaires et proposer une charte pour les opérateurs de autopartage covoiturage qui souhaitent intervenir sur le territoire (exemple de ce qui s'est fait sur Ile-de-France Mobilité)
	O6/ Favoriser la mise en relation des covoitureurs, avec les nouvelles technologies	<input checked="" type="checkbox"/> réaliser un benchmark de ce qui existe aujourd'hui sur le marché du covoiturage , développer en interne ou lancer une consultation spécifique sur un outil de mise en relation des covoitureurs. Travailler avec les différentes collectivités pour savoir l'échelle de pertinence de la mise en place de cette action

#### 4.3.3.7 P/ Lancer des expérimentations innovantes



P1/ Expérimenter une voie ou bande d'arrêt urgence dédiées aux covoitureurs et TC

P2/ Soutenir les projets, services et solutions de transports innovants, en définissant les critères et les subventions financières

P3/ Navettes autonomes : lancer une expérimentation

P4/ Développer des infrastructures innovantes et durables en lien avec les orientations du futur PCAET, exemple station hydrogène

P5/ Autopartage organisé

P6/ Mettre en place des expérimentations en matière de transport de marchandises

Grand objectif	Actions	Outils/étapes
P/ Lancer des expérimentations innovantes	P1/ Expérimenter une voie ou bande d'arrêt urgence dédiées aux covoitureurs et TC	<input checked="" type="checkbox"/> Travailler avec l'exploitant du réseau de transport en commun et les autres partenaires si besoin pour voir les conditions de mise en œuvre de cette expérimentation ; Définir les conditions de mise en place de l'expérimentation durée indicateurs de suivi processus de validation politique du projet lancer l'expérimentation l'évaluer
	P2/ Soutenir les projets, services et solutions de transports innovants, en définissant les critères et les subventions financières	<input checked="" type="checkbox"/> Définir par exemple sous forme d'une convention les types de projets/ services et solutions de transport innovant qui pourraient être soutenus techniquement où financièrement par le territoire. proposer un comité d'analyse des projets proposés et identifier les critères permettant de sélectionner où refuser un dossier
	P3/ Navettes autonomes : lancer une expérimentation	<input checked="" type="checkbox"/> Identifier en amont le périmètre de pertinence de l'expérimentation : tracé itinéraire contraintes techniques, durée de l'expérimentation , Étudier le montage juridique le plus pertinent évaluer les impacts financiers lancer l'expérimentation la suivre et l'évaluer/ en amont d'expérimentation il est important de définir des objectifs permettant de manière objective et de savoir si l'expérimentation a répondu ou non aux enjeux du territoire
	P4/ Développer des infrastructures innovantes et durables en lien avec les orientations du futur PCAET, exemple station hydrogène...	<input checked="" type="checkbox"/> Se coordonner avec les services en charge de documents de planification territoriale et notamment plan climat air énergie territoire définir une stratégie cohérente avec les services de mobilité. Et mettre en place de manière opérationnelle les stratégie définie cela peut être la mise en place d'infrastructures type station gaz hydrogène installations de recharge de véhicules électriques mais

		aussi la mise en place d'actions visant la sobriété énergétique quid du photovoltaïque par exemple sur des stations bus et cetera
	P5/ Autopartage organisé	<input checked="" type="checkbox"/> identifier les différents types de prestations proposées aujourd'hui sur le territoire et en France. voir dans quelle mesure ce service d'auto-partage organisé peut être complémentaire au service de transport collectif notamment identifier les conditions de mise en œuvre lancer un contrat spécifique suivre et évaluer la démarche en identifiant bien en amont s'il s'agit d'une expérimentation
	P6/ Mettre en place des expérimentations en matière de transport de marchandises	<input checked="" type="checkbox"/> En lien avec les différents services notamment économiques CCI et autres collectivités identifier la mise en place d'expérimentations spécifiques au transport de marchandises point définir le périmètre de cette expérimentation identifier les partenaires qui vont suivre le projet valider les indicateurs de suivi les suivre et réaliser un bilan de l'expérimentation

#### 4.3.3.8 Q/ Lutter contre l'exclusion sociale par l'accompagnement et la mise en place de solutions spécifiques



Q1/ Engager un travail spécifique avec les partenaires MDPH, CCAS, ESAT....

Q2/ Définir un plan d'actions spécifique de mobilité inclusive (quid de prêts de mobylettes électriques, de vélos, d'aide à la réparation de véhicules, pour passer le permis de conduire....)

Q3/ Lutter contre l'exclusion par l'accompagnement des personnes en situation de précarité, avec des plateformes de mobilité, des accompagnements individualisés....

Q4/ Mettre en œuvre une plateforme de mobilité

Grand objectif	Actions	Outils/étapes
Q/ Lutter contre l'exclusion sociale par l'accompagnement et la mise en place de solutions spécifiques	Q1/ Engager un travail spécifique avec les partenaires MDPH, CCAS, ESAT....	<input checked="" type="checkbox"/> Lister et identifier les champs d'interventions de chaque partenaire est essentiel afin de définir toutes les actions existantes et le rôle de chacun dans la stratégie de lutte contre l'exclusion sociale en matière de vulnérabilité de la mobilité / définir un rythme et l'organisation des échanges entre les différents partenaires voir également des points de coordination nécessaires
	Q2/ Définir un plan d'actions spécifique de mobilité inclusive (quid de prêts de mobylettes électriques, de vélos, d'aide à la réparation de véhicules, pour passer le permis de conduire...)	Inclure dans le cadre du plan de mobilité ou réaliser de manière spécifique un plan d'action sur la mobilité inclusive en prenant en compte toutes les actions déjà existantes et le rôle de chaque partenaires <input checked="" type="checkbox"/> il s'agit notamment d'identifier les actions qui peuvent être mises à disposition du plus grand nombre et des actions qui vont concerner des cibles très spécifiques dont les critères sont définis par exemple avec la MDPH
	Q3/ Lutter contre l'exclusion par l'accompagnement des personnes en situation de précarité, avec des plateformes de mobilité, des accompagnements individualisés...	Proposer l'accompagnement qui sera réalisé dans le cadre de la lutte contre l'exclusion et voir dans quelle mesure la collectivité est concernée et sous quelle forme : accompagnement technique financier animateur, recherche de financements .... <input checked="" type="checkbox"/> En fonction de ce qui est retenu lancement d'un cahier des charges où mise à disposition d'un temps d'agents ...
	Q4/ Mettre en œuvre une plateforme de mobilité	<input checked="" type="checkbox"/> Rédiger le cahier des charges sur les attentes de la plateforme de mobilité identifier les partenaires et financeurs lancer la consultation selon une forme juridique à définir accompagner la mise en place de la plateforme communiquer I



4.3.3.9 R/ Organiser le transport de marchandises afin de faire converger vitalité économique, apaisement des circulations et impact environnemental limité

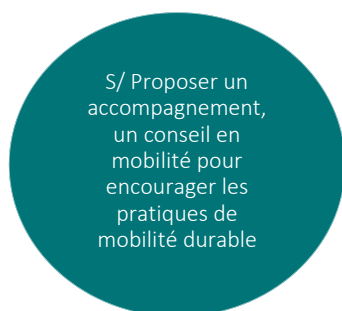


- R1/ Rassembler les acteurs du fret au sein d'une instance de concertation et sensibiliser les transporteurs de marchandises
- R2/ Etudier la potentielle réutilisation de capillaires fret
- R3/ Adopter une politique de livraisons de marchandises au regard de l'évolution du nombre de déplacements, en accompagnant notamment la logistique urbaine via une réglementation et des aménagements adaptés
- R4/ Prendre en compte et faciliter les déplacements agricoles
- R5/ Inciter les déplacements en énergie alternative au diesel en proposant des emplacements gaz/électriques/hydrogènes...
- R6/ Inciter/ pérenniser les plateformes logistiques multimodales

Grand objectif	Actions	Outils/étapes
R/ Organiser le transport de marchandises afin de faire converger vitalité économique, apaisement des circulations et impact environnemental limité	R1/ Rassembler les acteurs du fret au sein d'une instance de concertation et sensibiliser les transporteurs de marchandises	<input checked="" type="checkbox"/> Travailler notamment avec les services économiques et les autres collectivités notamment départements et régions. Organiser régulièrement des réunions avec les acteurs du fret dans un premier temps pour identifier les besoins et ensuite pour se coordonner sur la mise en place des actions du plan mobilité
	R2/ Etudier la potentielle réutilisation de capillaires fret	<input checked="" type="checkbox"/> En fonction des opportunités étudiées en interne ou via une prestation la pertinence de réutilisation de capillaires fret ainsi que les conditions de mise en œuvre
	R3/ Adopter une politique de livraisons de marchandises au regard de l'évolution du nombre de déplacements, en accompagnant notamment la logistique urbaine via une réglementation et des aménagements adaptés	Travailler avec les différents services et notamment le service économique et la CCI, définir une stratégie commune. Étudier de manière spécifique en interne ou via une prestation la mise en place d'aménagement spécifique sur la logistique urbaine. Échanger score données avec les communes pour vérifier la mise en place des aménagements à l'échelle des communes
	R4/ Prendre en compte et faciliter les déplacements agricoles	Identifier qualifier les périodicité problématiques en matière de déplacements agricoles proposer si besoin des aménagements pérennes ou ponctuels de la voirie/ Définir si besoin des réglementations spécifiques en fonction de ces périodes pour les fluidifier les déplacements si besoin; Voir dans quelle mesure les nouvelles technologies exemple applications smartphone peuvent être utilisées dans ce cadre

	R5/ Inciter les déplacements en énergie alternative au diesel en proposant des emplacements gaz/électriques/hydrogènes...	<input checked="" type="checkbox"/> Accompagner la mise en place de renouvellement de flotte de véhicules des entreprises sur le territoire mais également des transporteurs circulant ou traversant le territoire en définissant par exemple un schéma de déploiement des infrastructures de recharge énergétique exemple station gaz l'hydrogène, IRVE. Définir la compétence du territoire sur ce sujet en lien avec d'autres documents de planification et travailler avec les différentes autorités d'organisatrice de l'énergie si besoin
	R6/ Inciter/ pérenniser les plateformes logistiques multimodales	<input checked="" type="checkbox"/> Travailler notamment avec les services économiques les autres collectivités et la CCI identifier l'existence de projets sur ce sujet étudier proposer une ou plusieurs plateformes logistiques multimodales/ Lancer une consultation spécifique sur ce sujet

#### 4.3.3.10 S/ Proposer un accompagnement, un conseil en mobilité pour encourager les pratiques de mobilité durable



S1/ Accompagner les nouveaux rythmes urbains et encourager les pratiques de mobilité durable (travail sur les horaires des établissements...)

S2/ Poursuivre et diversifier la politique de conseil en mobilité sur le territoire

S3/ Assurer du conseil en mobilité auprès des entreprises et administrations et favoriser la mise en place de PDM, PDIE et PDA

S4/ Sensibiliser les habitants pour promouvoir les mobilités durables pour agir sur les pratiques

Grand objectif	Actions	Outils/étapes
S/ Proposer un accompagnement, un conseil en mobilité pour encourager les pratiques de mobilité durable	S1/ Accompagner les nouveaux rythmes urbains et encourager les pratiques de mobilité durable (travail sur les horaires des établissements...)	<input checked="" type="checkbox"/> Travail avec les acteurs du territoire pour la mise en place opérationnelle des actions du plan de mobilité et proposition de les accompagner. Par exemple dans le cadre de la mise en place des plans de mobilité employeur travail spécifique sur le télétravail le coworking, l'organisation des horaires de travail en lien avec la desserte en transport collectifs. En ce qui concerne les générateurs de gros flux tels que les campus les hôpitaux un travail potentiel sur la désynchronisation des horaires est envisageable.
	S2/ Poursuivre et diversifier la politique de conseil en mobilité sur le territoire	<input checked="" type="checkbox"/> Recruter un conseiller en mobilité sur le territoire en définissant ces niveaux d'intervention Quid du travail spécifique vers les employeurs vers le grand public vers les scolaires bien identifier son rôle notamment auprès des services de mobilité et économie afin qu'il soit visible et identifiable
	S3/ Assurer du conseil en mobilité auprès des entreprises et administrations et favoriser la mise en place de PDM, PDIE et PDA	<input checked="" type="checkbox"/> Recruter un conseiller mobilité sur le territoire et identifier ces niveaux d'intervention auprès des les employeurs. Définir des objectifs quantitatifs et qualitatifs avec une stratégie validée politiquement
	S4/ sensibiliser les habitants pour promouvoir les mobilités durables pour agir sur les pratiques	<input checked="" type="checkbox"/> Associer la population, Ouvrir un espace dédié à la mobilité pour le grand public.

#### 4.3.3.11 T/ Intégrer le territoire dans un réseau d'acteurs porteurs en matière de mobilité



T1/ Coordonner auprès des territoires limitrophes la stratégie de mobilité

T2/ Engager un travail partenarial et  
T3/ Intégrer à un réseau de partenaire

Grand objectif	Actions	Outils/étapes
T/ Intégrer le territoire dans un réseau d'acteurs porteurs en matière de mobilité	T1/ Coordonner auprès des territoires limitrophes la stratégie de mobilité	<input checked="" type="checkbox"/> Echanger avec les territoires voisins, la Région, le Département notamment
	T2/ Engager un travail partenarial et Intégrer à un réseau de partenaire	<input checked="" type="checkbox"/> S'intégrer à des groupes de travail sur les sujets mobilité portés par d'autres porteurs (Région, Département, DREAL, DDT, ADEME...)

#### 4.3.3.12 U/ Piloter et évaluer en continu la mise en œuvre de la politique mobilité



U1/ Se doter de moyens humains pour piloter/animer/évaluer la politique globale de mobilité

U2/ Piloter et évaluer en continu la mise en œuvre des actions

Grand objectif	Actions	Outils/étapes
U/ Piloter et évaluer en continu la mise en œuvre de la politique mobilité	U1/ Se doter de moyens humains pour piloter/animer/évaluer la politique globale de mobilité	<input checked="" type="checkbox"/> Recruter où identifier le bon dimensionnement des services en fonction des actions qui seront à mettre en place . collecter les données d'indicateurs afin de suivre et de réajuster si nécessaire la politique du plan de mobilité
	U2/ Piloter et évaluer en continu la mise en œuvre des actions	<input checked="" type="checkbox"/> proposer des indicateurs de suivi; les collecter et avoir une analyse macro de ces données. diffuser les informations en fonction des cibles visées grand public (élus grand public et cetera)

#### 4.3.4 FICHES ACTIONS :

Ci-dessous vous trouverez quelques fiches actions détaillées, ainsi qu'une fiche actions vierge.

Cette fiche est composée de deux parties :

- Une

Les fiches suivantes ont été réalisées

S3 / ASSURER DU CONSEIL EN MOBILITE AUPRES DES ENTREPRISES ET ADMINISTRATIONS ET  
FAVORISER LA MISE EN PLACE DE PDM, PDIE ET PDA



## S3/ ASSURER DU CONSEIL EN MOBILITE AUPRES DES ENTREPRISES ET ADMINISTRATIONS ET FAVORISER LA MISE EN PLACE DE PDM, PDMIE, PDA



### Objectifs de l'action :

Permettre aux collectivités et aux entreprises de mettre en place des actions auprès de leurs agents dans le cadre de leurs déplacements domicile-travail et professionnels, afin d'inciter l'usage de modes alternatifs et/ou diminuer le nombre de déplacements

### Caractéristiques de l'action :

#### Partenaires

- CCI

#### Coût

- Dépendant des actions mises en place
- Prévoir du temps d'administration pour la gestion du projet

#### Echelle de pertinence

- Services de l'intercommunalité

#### Porteurs envisagés

- Intercommunalité

### Impacts stratégiques :

Sociale ++

Economique ++

Environnement +

### Indicateurs :

- Parts modales actuelles des agents
- Nombre de déplacements par semaine
- Part des agents réalisant des déplacements professionnels
- Part modale des déplacements professionnels
- Evolution des pratiques par mode, via une enquête au bout de 3 ans ou un suivi suite à des interventions intégrées au plan d'actions

### Conditions de réussite d'un PDA / PDME :

- Prévoir des temps de concertation avec les agents

### Actions à engager :

#### 1<sup>ère</sup> étape : Construire un PDA au sein de la collectivité

Un Plan de Déplacements des Administrations offre un potentiel d'amélioration des conditions de mobilité et d'évolution des parts modales, à même de permettre au territoire de se positionner comme modèle et acteur du changement des pratiques.

#### 2<sup>ème</sup> étape : Définir une stratégie pour encourager et accompagner les entreprises dans la mise en place de leur PDME

Pour l'entreprise, plusieurs facteurs déclencheurs peuvent intervenir dans la mise en place d'un PDME :

- L'entreprise est dans une situation de changement ;
- L'entreprise est engagée dans une démarche de responsabilité sociétale de l'entreprise ;
- L'entreprise se situe dans une zone d'activité qui permet de mutualiser certains coûts.

Les actions fondamentales à engager par la collectivité pour accompagner les entreprises :

- ➔ Identifier un conseiller en mobilité
- ➔ Être partie prenante pour la mise en place des actions
- ➔ Travailler avec la CCI et le service économie pour identifier les entreprises

Exemples de critères d'identification :

- Nombre d'employés ;
  - Localisation (proximité ou non d'autres entreprises, pour envisager des mutualisations de pratiques) ;
  - Actions déjà engagées en faveur de la mobilité des salariés ;
  - Activité nécessitant des horaires décalés ;
  - Motivation du ou des dirigeants ;
  - Etc.
- ➔ Mettre en place un dialogue avec les entreprises

### Temporalité :

- 1 an pour construire le PDA. Ses actions portent sur 3 ans
- 2 ans pour inciter à mettre en place des PDME

## Ce que dit la LOM :

Le Plan de Mobilité Employeur est une obligation pour tous les employeurs, y compris les employeurs publics.

*"L'amélioration des mobilités quotidiennes des personnels des entreprises et des collectivités publiques en incitant ces divers employeurs, notamment dans le cadre de plan de mobilité employeur ou en accompagnement du dialogue social [...], à encourager et faciliter l'usage des transports en commun et le recours au covoiturage, aux autres mobilités partagées et aux mobilités actives ainsi qu'à sensibiliser leurs personnels aux enjeux de l'amélioration de la qualité de l'air".*

Article 82 de la LOM

## Concrètement : les démarches à suivre pour réaliser un PDA / PDME

### 1) Réaliser un diagnostic pour identifier les enjeux et hiérarchiser les priorités

- Identifier et cartographier les conditions d'accessibilités des sites
- Croiser l'accessibilité avec la géolocalisation anonyme des agents  
La géolocalisation pour évaluer :
  - Le nombre d'agents qui possèdent des alternatives à l'autosolisme, et ceux qui n'en ont pas
  - Les temps de parcours par agent
  - Les potentiels de covoiturage par axes de rabattement
- Analyser les données existantes concernant les déplacements domicile-travail et professionnels
- Lister les projets impactant les lieux de travail
- Répertorier toutes les actions existantes pour favoriser l'usage des modes alternatifs et en donner une expertise
- Mettre en évidence le potentiel de report modal de la démarche
- Réaliser une enquête auprès des agents afin de connaître leurs pratiques et identifier les marges d'actions

### 2) Identifier les enjeux par modes en fonction des caractéristiques des déplacements et déterminer un potentiel de report modal

### 3) Réaliser le programme d'actions qui permettra d'identifier les actions généralisables et celles à cibler

### 4) Mettre en place un suivi

- Réaliser un temps de concertation avec les agents pour les faire adhérer à la démarche
- Identifier un animateur avec un temps de travail

## Retour d'expérience : l'exemple de Grand Besançon Métropole

- ➔ 29 plans de mobilité uniques réalisés en 3 ans pour un total de 8000 salariés touchés
- ➔ Des actions mises en place diversifiées et réalisées en fonction des spécificités de l'organisation :
  - Ré-interrogation des habitudes de déplacement des agents du Crédit Agricole à la suite du déménagement de la structure ;
  - Création d'un escalier sur le site de Keolis pour diminuer le temps de trajet à un arrêt de tram ;
  - Mise en place de navettes pour des trajets professionnels récurrents des agents de la CAF et du CPAM ;
  - Etc.
- ➔ Afin de lancer une dynamique sur le territoire, la collectivité organise des matinales de la mobilité une fois par an

### S3/ ASSURER DU CONSEIL EN MOBILITE AUPRES DES ENTREPRISES ET ADMINISTRATIONS ET FAVORISER LA MISE EN PLACE DE PDM, PDMIE, PDA



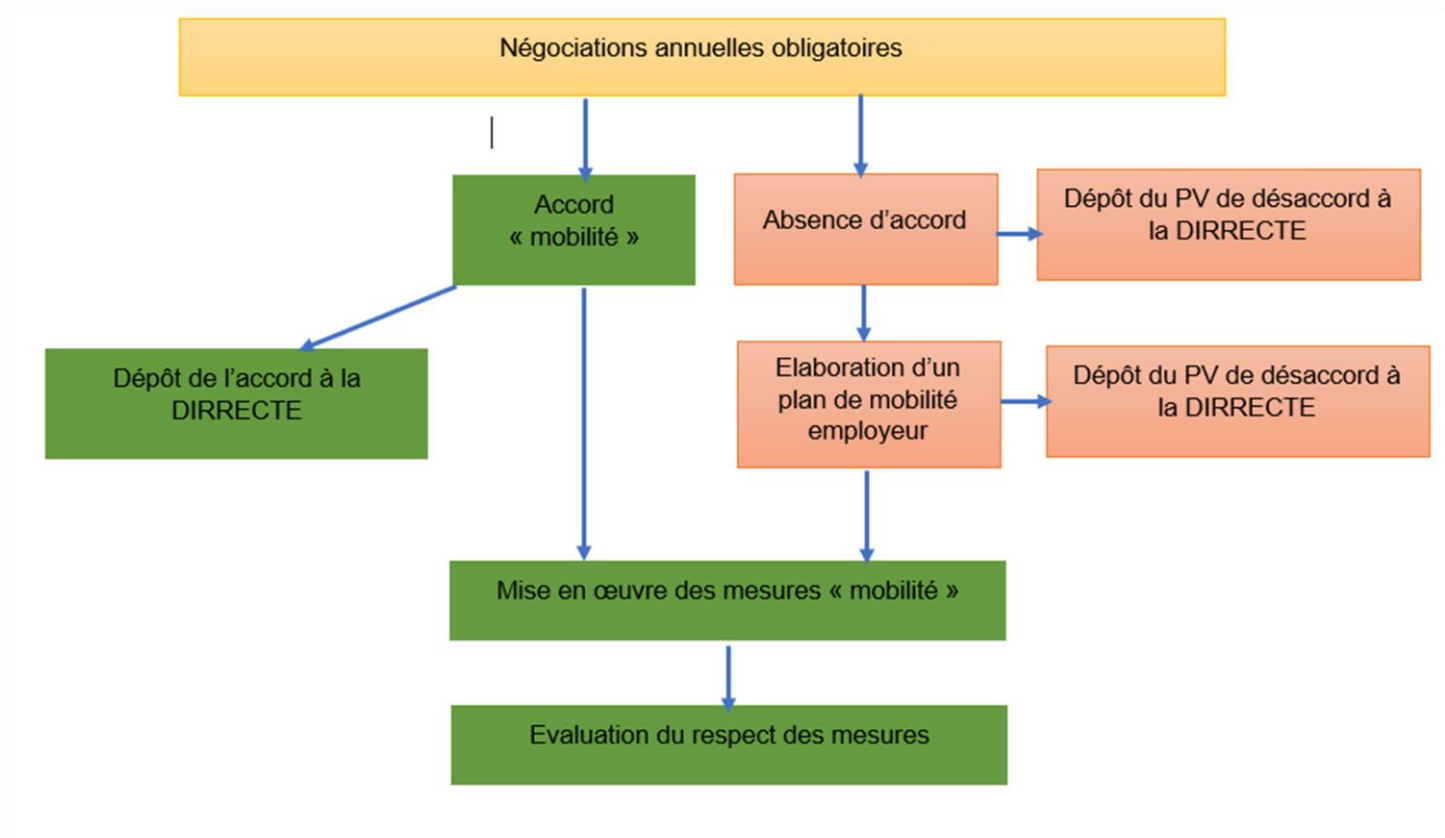
#### ANNEXE FOCUS LOM

Article 82 de la LOM :

“L’amélioration des mobilités quotidiennes des personnels des entreprises et des collectivités publiques en incitant ces divers employeurs, notamment dans le cadre de plan de mobilité employeur ou en accompagnement du dialogue social [...], à encourager et faciliter l’usage des transports en commun et le recours au covoiturage, aux autres mobilités partagées et aux mobilités actives ainsi qu’à sensibiliser leurs personnels aux enjeux de l’amélioration de la qualité de l’air”.

La LOM impose désormais que la question de la mobilité soit inscrite dans les négociations annuelles obligatoires (NAO) pour toutes les entreprises regroupant à minima 50 salariés sur un même site. En l’absence d’accord « mobilité » permettant la mise en œuvre d’actions concrètes visant à améliorer la mobilité des salariés entre le lieu de résidence habituelle et leur lieu de travail, en réduisant notamment le cout de la mobilité, et en incitant à des modes de transports vertueux, l’employeur se verra dans l’obligation d’élaborer un plan de mobilité employeur (PDME).

Pour mener à bien ces négociations, une bonne connaissance de la mobilité des salariés est nécessaire. Le plan de mobilité employeur, est un outil pertinent pour définir la stratégie mobilité de l’entreprise. Si sa mise en place n’affranchit pas la tenue des NAO, à minima le diagnostic mobilité et l’évaluation de l’impact environnemental permettent d’avoir les données nécessaires à la bonne compréhension des enjeux en matière de mobilité et des actions les plus efficaces à mettre en place.



Le plan de mobilité employeur ne permet pas de s’affranchir de la négociation, même s’il a été engagé avant la promulgation de la LOM. Le diagnostic et l’évaluations environnementale peuvent servir de base aux négociations. Il reste un outil pertinent pour définir la stratégie mobilité en entreprise.

### S3/ ASSURER DU CONSEIL EN MOBILITE AUPRES DES ENTREPRISES ET ADMINISTRATIONS ET FAVORISER LA MISE EN PLACE DE PDM, PDIE ET PDA



#### Cas concret : l'exemple de Grand Besançon Métropole

La Communauté Urbaine du Grand Besançon et l'ADEME Franche Comté ont décidé d'accompagner 67 structures dans la mise en place de Plans De Mobilité.

Une démarche initiée par un constat : les principaux employeurs sont les principaux générateurs de trafic routier.

Entre 2017 et 2020, 29 Plans De Mobilité ont été mis en place pour un total de 8000 salariés touchés. Chaque Plan De Mobilité est unique et a été réalisé en fonction des spécificités de l'organisation.

#### Présentation de 4 actions phares mises en place :

- PDM du pôle viotte. Un regroupement de directions de l'Etat dans une zone d'activité située en centre-ville de Besançon avec très peu de place de stationnement a amené à réinterroger les habitudes de déplacement des 800 agents concernés. Les agents ont été accompagné afin qu'ils se tournent vers des usages alternatifs à la voiture individuelle.
- PDM du Crédit Agricole. Le déménagement de la structure a permis de réinterroger les déplacements quotidiens des 400 salariés. Des mesures ont ensuite été prises par la direction comme le stationnement payant et la valorisation de la prise en charge des transports en commun à hauteur de 70%. Les collaborateurs ont été satisfaits de la démarche car la direction s'est emparée du sujet des déplacements en mettant en place des actions concrètes et cohérentes.
- Plan de Mobilité de Keolis. Le site de l'entreprise était à 12 mn à pied d'un arrêt de TRAM, ce qui constituait un frein à l'usage des transports en commun. Pour solutionner ce problème, un escalier a été créé permettant de réduire ce temps à mn. Un aménagement demandé depuis plusieurs années par les salariés et qui a pu être mis en lumière grâce à la réalisation du PDM
- Plan de Mobilité de la CAF et de la CPAM. Un diagnostic a permis de mettre en exergue la forte relation des salariés avec Montbéliard. Il a été identifié que les réunions sur le site de Montbéliard avaient lieu majoritairement le mardi et le jeudi. La solution retenue a donc été de mettre en place une navette de 9 places faisant la liaison Besançon-Montbéliard tous les mardis et jeudis matin avec un départ à 9h et un retour à 16h. Grâce à cette solution, les réservations de voitures individuelles ont diminué et les échanges entre collaborateurs se sont développés

Afin de lancer une dynamique sur le territoire, la collectivité organise des matinales de la mobilité une fois par an pour expliquer ce qu'est un plan de mobilité et pour permettre aux entreprises de se rencontrer pour échanger.

## J3/ ÊTRE COLLECTIVITE INITIATRICE SUR LES ENERGIES INNOVANTES DANS LE CADRE D'UN USAGE POUR LA MOBILITE (BIO-METHANISATION, HYDROGENE., ELECTRIQUE, PHOTOVOLTAIQUE

### Objectifs de l'action :

Proposer des actions mobilité en cohérence avec les choix stratégiques énergétiques et développement durable du territoire en favoriser les modes de déplacements innovants et moins polluants

### Caractéristiques de l'action :

#### Partenaires

- ADEME

#### Coût

Exemple : mise en place d'une borne IRVE 10 000 euros, achat d'un véhicule bus standard GNV : 275 000 euros

#### Echelle de pertinence

- L'EPCI

#### Porteurs envisagés

EPCI

### Impacts stratégiques :

Sociale +

Economique ++

Environnement ++

### Indicateurs :

- Consommations énergétiques véhicules/an
- Nombre de bus/véhicules de services/BOM par type de motorisation/an
- Nombre d'installations sur le territoire et ratios IRVE/nombre de véhicules, IRVE /nombre de véhicules électriques
- Nombre de scolaires touchés par an par une animation spécifique
- ...

### Conditions de réussite :

Avoir une cohérence entre politique environnement, développement durable et mobilité  
Compléter cette stratégie par une politique d'augmentation de la part d'usage des modes alternatifs à la voiture.

### Actions à engager :

Les EPCI de plus de 20 000 habitants, doivent réaliser leur Plan Climat Air Energie Territorial (PCAET), afin de

- réduire les émissions de gaz à effet de serre
- s'adapter au changement climatique
- répondre aux enjeux de sobriété énergétique
- améliorer la qualité de l'air
- développer les énergies renouvelables

Dans le cadre de ce PCAET des actions spécifiques à la mobilité sont proposées. Il est donc indispensable de reprendre ces actions et enjeux, afin de détailler les actions mobilité.

Temps 1 : Identifier les actions proposées

Temps 2 : Travailler avec les services et élus environnement afin de relier la stratégie globale du territoire en matière d'ENR et la politique de mobilité

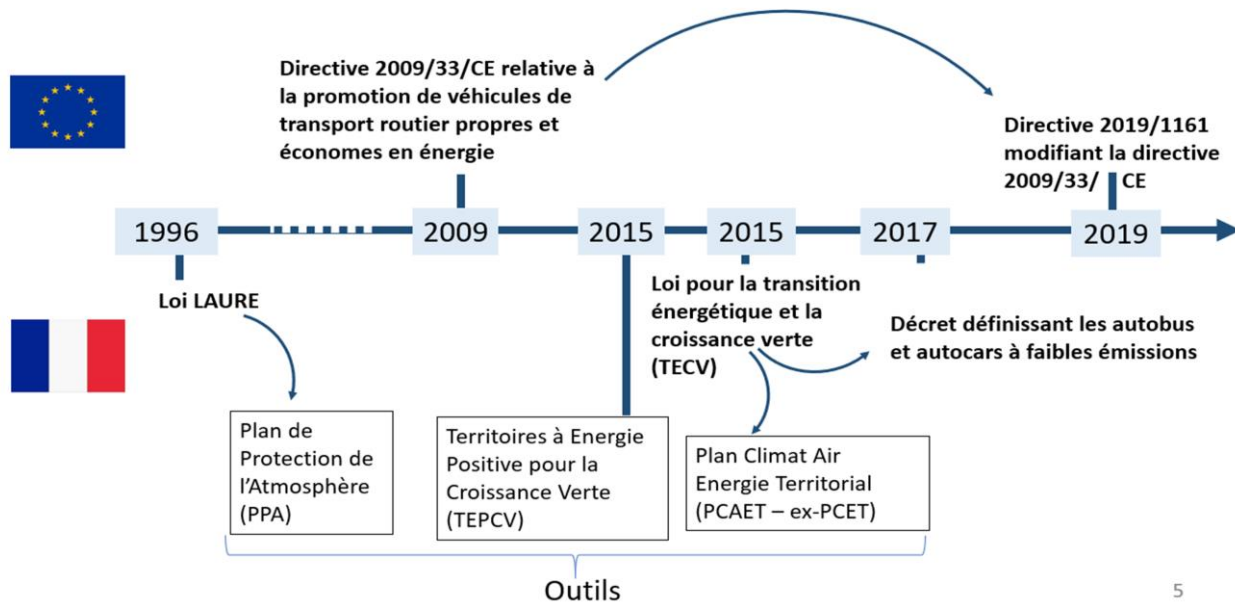
Temps 3 : Mettre en place des actions en corrélation et communiquer sur celles-ci. Plusieurs actions peuvent être mises en place :

- Développement d'infrastructures de ravitaillement (acquisition, ou mise à disposition de foncier :
  - stations gaz
  - stations hydrogènes
  - Infrastructures de recharge de véhicules électriques (IRVE)
- Prise de la compétence IRVE (la compétence IRVE est de base une compétence communale)
- Déploiement de flotte de véhicules propres :
  - Véhicules de la flotte de services de la collectivité
  - Parc bus et bennes à ordures ménagères
- Rationalisation énergétique :
  - Déploiement de photovoltaïque sur les ombrières de parking
  - Limitation des consommables d'énergie
- Incitation à l'usage d'énergies innovantes :
  - Primes à l'achat de véhicules propres
  - Mise en place d'un réseau d'animation et de sensibilisation
  - Interventions d'actions de sensibilisation dans les écoles et entreprises
  - Limitation de la circulation sur certaines zones du territoire en période de pic de pollution ou non, création de ZFE



## Ce que dit la législation :

### Le cadre réglementaire et les outils relatifs à la transition énergétique



## Concrètement :

Selon le décret n°2017-23 du 11/01/2017 définissant les autobus/cars à faibles émissions

- Obligation de déploiement de flottes de transport public à faibles émissions (parcs > 20 véhicules) :
  - dès 2020 : acquisition *a minima* de 50 % en renouvellement ;
  - dès 2025 : acquisition de 100 % en renouvellement.
- Conditions de mise en application :
  - agglomérations > 250 000 habitant (unité urbaine) s ou concernées par un Plan de Protection de l'Atmosphère (PPA) : groupe 1
  - autres territoires : groupes 1, 2 ou Euro VI ou hybride
- En ce qui concerne les flottes de transport interurbain : C'est la norme Euro VI qui prévaut

Les véhicules par type de groupe :

Groupe 1	Groupe 2
Electrique	GNV
Hydrogène	Carburants d'origine renouvelable (HVO, ED95...)
GNV avec minimum 20 % de gaz d'origine renouvelable (30 % à partir du 01/01/2025)	

Concernant la compétence IRVE, la compétence infrastructures de charge nécessaires à l'usage de véhicules électriques ou hybrides rechargeables, ou compétence IRVE appartient à la commune et recouvre :

- l'investissement (les travaux de création) des infrastructures de charge
- le fonctionnement (maintenance, exploitation, gestion du patrimoine et consommations d'électricité, supervision et interopérabilité, commercialisation des services de recharge,) des infrastructures de charge

Pour cela il est nécessaire de prévoir :

- les études préalables, les études de maîtrise d'œuvre
- le lancement des consultations nécessaires, la passation du ou des contrats
- le suivi de l'exécution des travaux, et des missions associées en phase d'exploitation

La commune peut déléguer sa compétence si elle le souhaite. Une commune n'est pas tenue d'intervenir en matière d'IRVE et ne peut le faire qu'après avoir constaté, sur son territoire, une carence de l'initiative privée après avoir constaté que l'offre en la matière est « inexistante, insuffisante ou inadéquate



## Cas concret : Exemples

### Compétence IRVE /

La Ville de Saclay a transféré sa compétence à la Communauté d'agglomération Paris-Saclay en 2019 pendant 3 ans dans le cadre d'une expérimentation couvrant une première phase de déploiement d'un réseau de bornes de recharge pour véhicules électriques interopérables et gérées de façon mutualisée.

La gestion et l'exploitation des bornes est assurées par un prestataire de services, via une supervision technique. Le paiement des factures d'abonnements et de consommations électriques est pris en charge par la CPS. La charge est payante pour l'utilisateur (tarif à définir). Les bornes sont interopérables et accessibles à tous les opérateurs de mobilité électrique. L'investissement est financé à 80% par l'agglomération, au titre des investissements communautaires, et à 20% de la dépense nette hors taxe et subvention par le biais d'un fonds de concours communal, auquel chaque commune participera proportionnellement au nombre de bornes installées sur son territoire. Le programme Ad'Ve nir, financé par des Certificats d'Économie d'Énergie, permet aux collectivités de bénéficier d'une aide de 40% sur les coûts de fourniture et d'installation des bornes, plafonnée à 3720€ par borne.

Les charges d'exploitation annuelles représenteront une enveloppe d'environ 105 000€ HT les premières années pour l'ensemble de l'agglomération, prises en charge en totalité par la CPS. Selon les hypothèses d'utilisation du service, elles pourraient être couvertes par les recettes d'exploitation au bout de la 9<sup>ème</sup> année. Les bornes existantes ou en cours d'installation par les communes, sur le domaine public, accessibles à tous et gérées directement par les communes, pourront être intégrées au réseau de la CPS si leurs caractéristiques techniques permettent de les administrer via la solution de supervision qui sera utilisée. Ceci implique notamment que les bornes utilisent un protocole de communication ouvert (OCPP).

### Filière électrique bus :

Orléans Métropole a engagé une stratégie de déploiement de parcs bus 100% électrique à horizon 2026

- Volonté de la Métropole d'Orléans de passer à un réseau 100 % électrique à l'horizon 2026
- Soit 180 véhicules, pour un investissement total de 105 millions d'euros
- 27 véhicules électriques circulent actuellement sur le réseau
- Le constructeur estime que la batterie doit être remplacée au bout de huit ans



Bus électrique en service – Source : Orléans Métropole



E-bus Irizar commandé – Source : Orléans Métropole

# M10/ COMMUNIQUER ET FAIRE CONNAÎTRE LE SCHEMA CYCLABLE, CONSTRUIRE UN PLAN DE COMMUNICATION SUR LA POLITIQUE CYCLABLE



## Objectifs de l'action :

Proposer une communication adaptée permettant de favoriser le report modal vers les modes actifs et d'accompagner les autres actions mises en place

## Caractéristiques de l'action :

### Partenaires

- Associations entreprises

### Coût

Exemple atelier de réparation: 6 000 € pour la mise à disposition de matériel + 0.5 à 1 jour d'animation de l'atelier

### Echelle de pertinence

- EPCI, commune, quartier, écoles, entreprises...

### Porteurs envisagés

EPCI en lien avec le service communication

## Impacts stratégiques :

Sociale ++

Economique +

Environnement ++

## Indicateurs :

Nombre d'événements organisés

Nombre de participants

Evolution de la part modale (via enquête, comptages)

## Conditions de réussite :

Avoir une communication claire et portée politiquement

## Temporalité :

- Des actions peuvent être mises en place rapidement, notamment vers les élus

## Actions à engager :

Temps 1 : Il est nécessaire d'avoir une vision précise de l'offre existante et projetée en matière d'aménagements et de mise en place de services à destination des cyclistes et piétons.

Temps 2 : définition d'un plan d'actions planifié et segmenté en fonction des cibles visées

Temps 3 : la concertation ou les échanges via des groupes de travail et/ou des focus groupe avec des usagers peuvent-être nécessaires.

Exemple d'actions de communication/événementiels

Comprendre les besoins pour mieux y répondre

Organisation de focus group avec les non-usagers

Opération sur des groupes tests (ex : mes achats à vélo)

Inciter à la remise en selle auprès des publics cible

Atelier éphémère de customisation

Stage de remise en selle pour le public féminin (captif)

Sensibilisation des équipes pédagogiques pour développer des actions spécifiques en milieu scolaire

Prescription vélo/marche sur ordonnance

Les actions de communication amont

Accroître la visibilité des modes actifs par une présence terrain continue, intensive, ciblée par territoire et par public

Opérations régulières de sensibilisation de la population sur le terrain et événementiels ponctuels

Mise en place de points d'information vélo sur les campus/lieux d'études et d'opérations de communication

Création d'une identité graphique locale

Implantation de totems-compteurs vélo/marche

Communication/information auprès des nouveaux arrivants

Organisation d'un challenge modes actif, organisation d'une opération de shooting photo participative

Opération de contrôle gratuit des vélos, de petit-déjeuner « sensibilisation » sur les itinéraires

Les actions de communication sur le terrain

## La communication et les cibles ?

Il est pertinent de communiquer et faire de la sensibilisation à direction du grand public mais aussi par cibles, en utilisant les supports de communication existants :

- Journaux internes, externes, communaux...
- Sites internet, page facebook
- Plateforme multimodale...

Les cibles

- les actifs
- Les scolaires/étudiants
- Les séniors
- Les personnes en situation de vulnérabilité
- Les personnes en recherche de retrouver la santé et la tonicité

Et en fonction de la pratique d'usage de la marche/vélo en prenant en compte :

- Les réfractaire
- les insensibles à la question
- les sensibilisés mais apeurés
- les usagers ponctuels pour le loisir
- les usagers quotidiens
- les cyclistes experts les week-end et vacances
- les cyclistes experts

## Retour d'expérience :

Exemple de la validation du guide de promotion de la politique cyclable du département de la Loire :

La réalisation du guide de promotion avait nécessité deux groupes de travail.

L'objectif du premier groupe de travail était dans un premier temps de recadrer auprès des participants l'objectif de ces rencontres. Le travail a ensuite consisté à recenser les supports de communication existants dont dispose le Conseil Départemental. Les moyens de communication actuels permettent d'avoir une première lecture des moyens de communication pouvant être mis à disposition dans le cadre de la promotion du schéma cycliste départemental auprès de certaines cibles. Ont ensuite été abordé les manifestations, événements en lien ou pouvant être en lien avec le vélo.

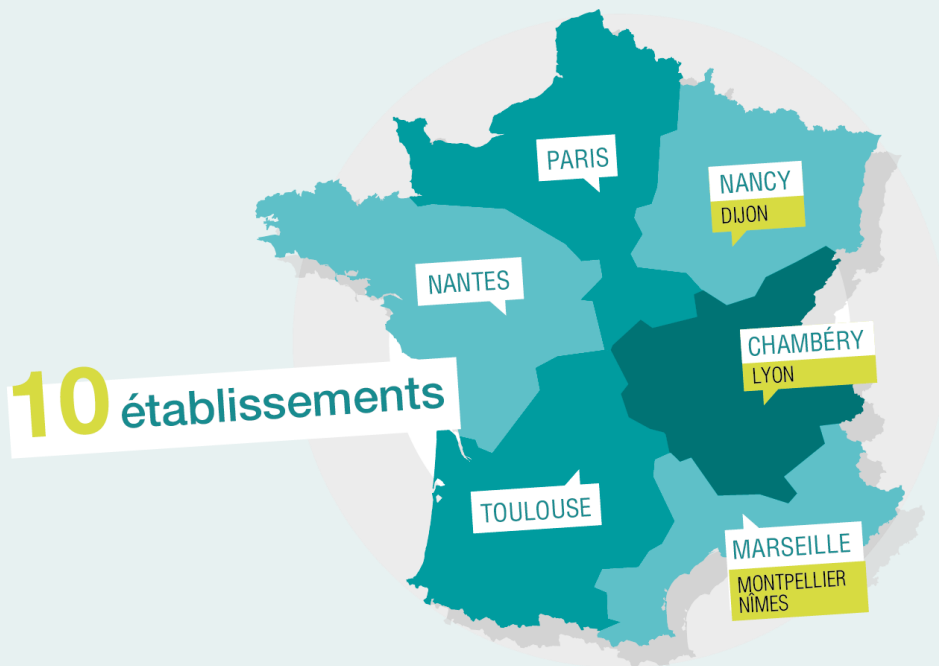
Ce recensement a permis au service communication d'avoir une bonne visibilité des manifestations et événements sur lesquelles ils pourront éventuellement s'appuyer dans le cadre de la promotion de la politique cycliste du département.

Le second groupe de travail a permis de préciser les différentes cibles en lien avec les grandes orientations de la politique cycliste.





AVEC 10 ETABLISSEMENTS ET 6 AGENCES REPARTIS SUR L'ENSEMBLE DU TERRITOIRE, VOUS TROUVEREZ TOUJOURS UN INTERLOCUTEUR INDDIGO PRES DE CHEZ VOUS !



**Notre siège social est basé à Chambéry :**

367 avenue du Grand Ariétaz  
CS 52401  
73024 Chambéry Cedex  
Tél : 04 79 69 89 69  
Mail :

**Agence de Paris :**

40 rue de l'Echiquier  
75010 Paris  
Tél : 01 42 46 29 00

**Agence de Nantes :**

4 avenue Millet  
44000 Nantes  
Tél : 02 40 48 99 99

**Agence de Toulouse :**

9 rue Paulin Talabot  
Immeuble le Toronto  
31100 Toulouse  
Tél : 05 61 43 66 70

**Agence de Marseille :**

11, rue Montgrand  
13006 Marseille  
Tél : 04 95 09 31 00

**Agence de Nancy :**

8 rue des Dominicains  
54000 Nancy  
Tél : 03 83 18 39 39

[WWW.INDDIGO.COM](http://WWW.INDDIGO.COM)

