

LES PRATIQUES DE LA POPULATION : #3 Le PMA, une réalité vécue par les usagers

Le Pôle Métropolitain de l'Artois rassemble près de 650 000 habitants : c'est le deuxième territoire le plus peuplé des Hauts-de-France, après la métropole lilloise. Malgré son poids démographique, ce territoire reste peu lisible car il ne correspond pas au schéma classique centre/périphérie. Le système métropolitain de l'Artois n'est pas structuré autour d'un centre unique mais de plusieurs villes de taille moyenne.

Ce fonctionnement multipolaire est le fruit de l'histoire: une superposition entre un passé rural, le développement du bassin minier et l'étalement urbain. Mais, afin d'explorer l'hypothèse d'une adéquation avec les pratiques quotidiennes des habitants, il nous fallait compléter les diagnostics territoriaux produits par l'Agence avec une étude ciblée sur les usages.

Avant de se lancer dans l'élaboration des SCoT, nous avons besoin de comprendre comment ce territoire multipolaire est vécu par les habitants. Pour le savoir, nous sommes allés leur poser la question.

> Un sondage auprès d'un échantillon représentatif de 1000 personnes réparties sur l'ensemble du territoire, conduit a été effectué par un institut spécialisé en février 2020.

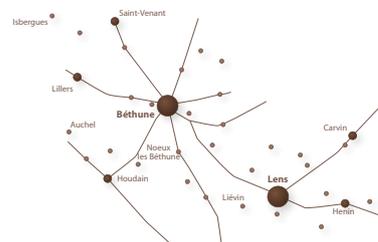
> 30 entretiens qualitatifs auprès des habitants ont été réalisés par une équipe de sociologues à l'automne 2020 pour revenir en détail sur leurs pratiques du territoire au quotidien.

Les principaux enseignements de l'enquête, qui viennent parfois casser certaines idées reçues

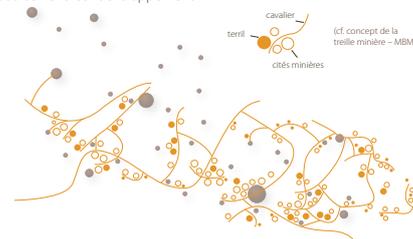
- Les habitants de l'Artois sont **plus mobiles** qu'on ne le croît, y compris lorsqu'ils ne sont pas motorisés.
- La quasi-totalité des habitants a des **pratiques multipolaires**, qui **combinent proximité et distance**, centres-villes historiques et zones commerciales.
- La **proximité** est une notion subjective, dont le vécu varie selon le **motif** de déplacement et la **capacité** à se déplacer.
- Les trois-quarts de la population sont **satisfaits** de la structuration du territoire, mais un quart le vit comme une contrainte subie.
- Les usages en réseaux dépassent l'échelle des EPCI, mais leur **géographie varie selon les territoires**.

ÉVOLUTION DE LA STRUCTURATION URBAINNE DES TERRITOIRES DU PMA

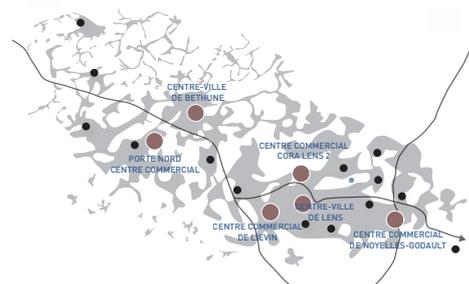
À L'ORIGINE un territoire rural organisé autour de 2 villes centres



sur la partie centrale du territoire, LE DÉVELOPPEMENT MINIER impose sa propre organisation, au nord et au sud, les bourgs ruraux poursuivent leur développement



AUJOURD'HUI...la crise de l'activité minière sur une partie du territoire et l'étalement urbain ont laissé une **structuration urbaine étalée**, consommatrice d'espace et peu lisible où s'esquissent des polarités de natures variées



Les habitants du territoire sont plus mobiles qu'on ne le pense

L'enquête révèle l'importance des mobilités dans le quotidien des habitants de l'Artois, grâce à l'analyse des mobilités non-professionnelles (les flux domicile-travail ne représentent que 22 % des déplacements en moyenne).

Courses alimentaires, pratiques culturelles et sportives, démarches administratives, balades et sociabilité... Les motifs sont nombreux et fréquents. La plupart des personnes pratiquent ces déplacements toutes les semaines.

Si la majorité des personnes interviewées souligne son attachement à la proximité, 40% des déplacements effectués sont supérieurs à 15 minutes. Et ce taux est encore plus élevé quand il s'agit de mobilités non-contraintes, comme les balades ou les visites à un proche.

S'éloigner de sa commune parce que l'offre locale est insuffisante est également très courant. Cette nécessité n'est pas forcément mal vécue ; au contraire, elle est parfois valorisée.



« On bouge énormément pour montrer à nos enfants le plus de choses possible » (D.T. habitante de Courcelles-lès-Lens)

Il y a très peu de profils extrêmes : moins de 3,5% des interrogés effectuent toutes leurs activités quotidiennes dans un rayon de 15 minutes autour de leur domicile. A l'inverse, seul 1% des répondants dit faire l'intégralité de leurs activités à plus de 15 minutes de chez eux.

La proximité est une notion subjective

Alors que les pratiques quotidiennes se caractérisent par un allongement des distances, l'enquête sur les usages souligne l'importance de la proximité pour les habitants du territoire. Comment expliquer ce paradoxe? En réalité, la définition de la « proximité » varie fortement selon le ressenti des individus.

La pénibilité des mobilités dépend davantage du motif de déplacement que de la distance parcourue.

Les déplacements pour les démarches administratives ou les questions de santé sont décrits comme les plus pénibles (40% des réponses) alors qu'ils sont les plus nombreux à être réalisés dans la proximité. Les habitants se révèlent à l'inverse plus mobiles pour des activités choisies, comme aller se balader ou rendre visite à un proche. Pour répondre aux attentes de la population, il faut donc voir la proximité comme une réalité vécue, et non comme un maillage objectif du territoire.

proximité = réalité vécue

La vision de la proximité varie aussi selon le profil des habitants. Tout le monde n'a pas la même capacité à se déplacer. La non-motorisation est ainsi vécue comme une situation de handicap dans la pratique du territoire, qui nécessite une intervention publique renforcée. L'absence de véhicule limite fortement l'accès aux ressources du territoire.



« Avant d'avoir une voiture, on était coincés dans la ville » (E.C., 18 ans, habitante de Noyelles-Godault)

Tous les habitants combinent proximité et mobilité, chacun à leur façon. Et seul un quart des habitants décrit cette organisation spatiale de leur mode de vie comme une contrainte, quand trois quarts la présentent comme un choix.

4 situations peuvent être distinguées :

- Les habitants qui estiment vivre dans la proximité (65%). Ils jugent que « à côté de chez moi, il y a tout ce qu'il faut », ce qui ne les empêche pas de fréquenter des polarités plus éloignées. Sans surprise, il s'agit des ménages les plus aisés, souvent sans enfant.

- Les habitants qui considèrent leur mobilité comme subie (16%): « je ne peux pas tout faire près de chez moi et je suis forcé d'aller plus loin ». Cela concerne notamment les hommes et les retraités, avec un taux de motorisation plus faible et une surreprésentation des territoires ruraux.

- Les habitants qui vivent la proximité comme une contrainte (10%): "je ne peux pas tout faire près de chez moi, mais je n'ai pas le choix". Ce profil rassemble les populations les plus pauvres, souvent locataires et/ou non-motorisés, avec une surreprésentation des habitants de la CALL. Un quart d'entre eux envisage de déménager pour accéder à davantage de services.

- Les habitants qui vivent la mobilité comme un choix (9%). Ce profil correspond aux ménages jeunes, avec ou sans enfant, et souvent bi-motorisés. Les habitants de la CALL y sont aussi surreprésentés.

L'enquête montre que les transports en commun n'apparaissent pas forcément comme une solution pour les personnes non-motorisées (leur usage varie de 5% à 20% selon les activités).

Elles ont plutôt recours à la marche, ce qui limite fortement les distances parcourues, ou à la voiture de proches, ce qui limite la fréquence des déplacements. Il est à noter que les moins mobiles n'ont pas nécessairement moins de pratiques, mais un réseau plus resserré, plus contraint.

L'importance des solidarités informelles dans l'accès à la mobilité peut ainsi être source de dépendance sociale, et devenir un frein majeur à la bonne insertion dans le territoire. Ce sentiment de handicap concerne aussi les personnes motorisées, de manière plus éphémère.



« si la voiture est en panne, je suis en panne » (B.D., 61 ans, retraitée à Gouy-Servins)

Le vécu de la proximité dépend en outre des choix résidentiels, plus ou moins contraints selon les ménages. L'absence de services de proximité et/ou la difficulté à se déplacer n'est pas perçue de la même manière selon qu'on ait, ou non, choisi son lieu de résidence. Les besoins ne sont pas les mêmes en zone urbaine et en zone rurale.



« J'ai choisi d'habiter à la campagne, pour profiter du cadre de vie, des activités. La chose la moins agréable, c'est de devoir sortir pour faire ses courses mais je l'ai choisi comme ça donc ça ne me gêne pas. » (S.D., 48 ans, habitante de Gouy Servins).

Les usages des habitants sont aussi multipolaires que leur territoire

On observe une grande agilité de la population de l'Artois dans ses usages des ressources et services présents sur le territoire. Non seulement les habitants sont prêts à faire plus de 15 minutes de trajet pour accéder à l'activité de leur choix, mais ils savent aussi jouer sur les complémentarités des offres existantes.

L'enquête démontre ainsi que **la plupart des habitants combinent les centres-villes historiques et les zones commerciales de périphérie**, alors que la planification a souvent tendance à opposer ces deux polarités.

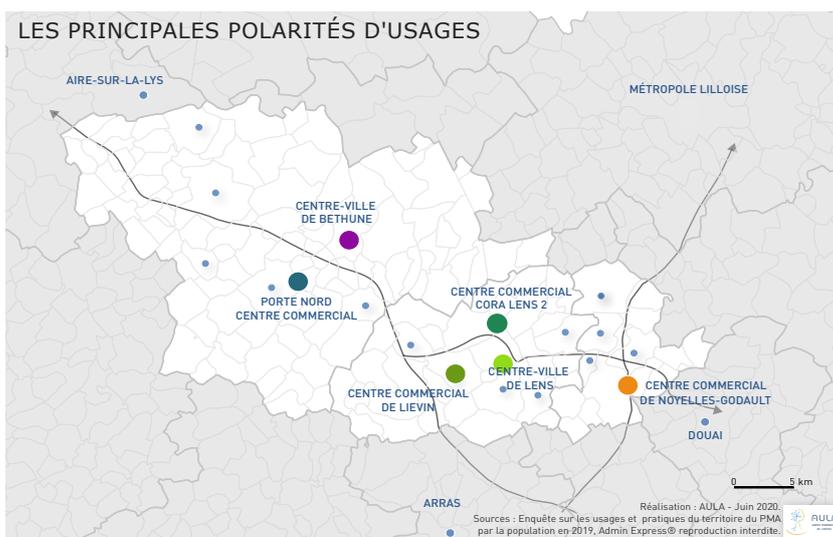
Seul 0,2% des sondés ne fréquente que les centres-villes. Et le taux est tout aussi faible pour les zones commerciales (0,6%).

Cette combinaison se retrouve dans les achats alimentaires : parmi les 30 habitants interrogés, trois sur quatre réalisent leurs achats dans les trois types de magasins (hypermarché, supermarché et petits commerces).

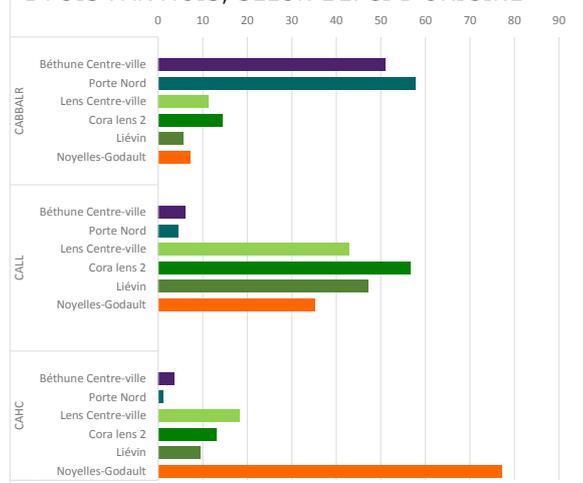
La complémentarité entre les pôles de services du territoire se transforme.

Par exemple, les supermarchés sont vus comme un service de proximité, alors que les commerces indépendants correspondent à un usage plus ponctuel associé à une distance plus élevée. A l'inverse, les zones commerciales sont autant vues comme une destination de loisirs que comme une contrainte imposée, source de désagréments.

« Je vous dis, la dernière fois, j'ai mis presque une heure, simplement pour sortir du parking de Auchan Noyelles-Godault. Quand on y va, il faut bien prévoir d'y rester une demi-journée, même si vous n'avez qu'un achat à faire. Mais bon, il n'y a parfois pas le choix pour trouver certains produits. »
 F.D., 50 ans, habitant de Courcelles-lès-Lens



FRÉQUENTATION DES POLARITÉS, AU MOINS 1 FOIS PAR MOIS, SELON L'EPCI D'ORIGINE



Les usages en réseaux dépassent l'échelle des EPCI mais leur géographie varie selon les territoires

Si chaque intercommunalité correspond à la géographie du quotidien, les habitants de l'Artois sont nombreux à fréquenter des polarités situées à l'extérieur de leur EPCI. Près de la moitié des habitants se rendent régulièrement (au moins une fois par mois) dans des centralités plus éloignées de leur domicile.

Quand on zoome au niveau de chaque intercommunalité, trois rapports distincts à la multipolarité se dessinent :

- La CAHC apparaît comme la centralité la plus polarisante à l'échelle du PMA avec la zone de Noyelles Godault, qui est largement fréquentée par les habitants de

la CALL (35% s'y rendent tous les mois, 18% au moins une fois tous les 15 jours) et dans une moindre mesure par les habitants de la CABBALR (7,2 % chaque mois). Pour autant, cette polarité n'est pas forcément adaptée pour un usage du quotidien.

- La CABBALR combine deux centralités à la fréquentation équivalente, avec le centre-ville de Béthune et la zone commerciale de Porte Nord. Plus excentrés, ces deux pôles attirent peu les habitants des autres intercommunalités du PMA.

- La CALL est paradoxalement le territoire le plus multipolaire du système urbain de l'Artois. Alors qu'on aurait pu s'imaginer que les habitants se polarisent autour de la centralité lennoise, ce sont au contraire les plus nombreux à fréquenter les centralités extérieures à l'EPCI : un tiers d'entre eux se rend à Noyelles-Godault chaque semaine et 30% fréquente le centre-ville de Béthune au moins une fois par mois.

Les pratiques à l'échelle des EPCI, entre concentration et éclatement

- Les habitants de la CABBALR ont un ancrage local plus fort, mettent davantage à profit les ressources de leur commune et savent mieux identifier les polarités de proximité dont ils peuvent faire usage pour la plupart. A nuancer cependant : si les uns favorisent vraiment cette proximité, ceux qui ont un ancrage concurrent (ancien lieu de résidence plus urbain) ont un périmètre plus large et une mobilité plus facile.
- Les habitants de la CALL ont des pratiques plus éclatées sur le territoire, ce qui n'empêche pas la moitié d'entre eux de favoriser et bien connaître l'offre locale. Lens joue insuffisamment son rôle de polarité.
- Les habitants de la CAHC sont ceux qui ont les pratiques les plus éloignées. C'est aussi l'EPCI le plus tourné vers la métropole Lilloise avec près de 20% des interrogés qui s'y rendent plus d'une fois par mois. La position du territoire le long d'un axe routier majeur (A1) impacte fortement les pratiques des habitants. Logiquement la non-motorisation limite cette mobilité

de longue distance sans pour autant la supprimer complètement (recours aux transports en commun et aux solidarités).

C'est cette **multipolarité différenciée** que les ScoT doivent aujourd'hui chercher à organiser, en **accompagnant les complémentarités** entre les différentes centralités présentes sur le territoire **plutôt qu'en jouant la concurrence** dans une fuite en avant des surfaces commerciales.

Partir des **pratiques** effectives des habitants et de leur rapport subjectif à la proximité invite en effet à **faire métropole autrement**, en valorisant les liens qui existent entre les territoires et en permettant à chaque habitant de l'Artois d'accéder aux multiples ressources qu'ils accueillent.

Quelles conséquences pour l'action publique ? De l'importance de la notion d'acceptabilité

L'enquête démontre que la multipolarité est une réalité vécue, et globalement bien acceptée par les habitants de l'Artois. **75% des répondants présentent l'organisation spatiale de leur mode de vie comme un choix positif et assumé.** Le sondage comme les entretiens révèlent néanmoins un **fort besoin d'action publique, coordonné à l'échelle du PMA.**

D'une part, l'étude invite à concentrer les efforts sur les **25% de la population qui vivent cette organisation multipolaire comme une contrainte.** Cela nécessite de renforcer l'accompagnement à la mobilité des habitants, en mettant l'accent sur les non-motorisés et les retraités, et en adaptant l'offre de transports aux besoins (souvent différenciés en fonction des profils et des territoires). Si elle a l'avantage d'être visible, l'offre actuelle de transports en commun ne peut toutefois répondre seule aux besoins en mobilité d'un territoire multipolaire. Elle doit impérativement être complétée par une offre nouvelle, s'appuyant sur les mobilités douces, par exemple.

Cela souligne aussi l'importance de maintenir et de renforcer le maillage de proximité, notamment en matière de santé et d'accès aux services administratifs.

D'autre part, l'analyse des entretiens met en lumière la **fragilité de cette organisation** spatiale et de son

acceptabilité. Le rôle des collectivités est indispensable pour éviter que cette multipolarité choisie se transforme en contrainte subie dans le quotidien des habitants.

Plusieurs enjeux apparaissent :

- Le **risque de précarité énergétique** liée à la dépendance à la voiture individuelle, dans un contexte d'augmentation des coûts de la mobilité.
- La **dégradation des conditions d'accès** aux ressources du territoire, du fait de la **congestion routière** et de l'**étalement urbain.**
- Le déséquilibre entre les centralités, du fait d'une **accentuation de la concurrence territoriale.** Les habitants apprécient de pouvoir fréquenter une diversité de pôles, qui ont chacun leurs avantages et leurs inconvénients. Pour être maintenu dans la durée, cet **équilibre nécessite d'être régulé** et appuyé par les collectivités, à l'image de ce qui est mené à travers le programme Action Cœur de Ville.

La multipolarité, si elle est déjà vécue, n'en demeure pas moins un mode d'organisation fragile et nécessitant pour être efficient une action publique engagée.

...Pour aller plus loin :

Le document de synthèse des réflexions sur l'organisation multipolaire (à paraître)

Pour l'accompagner dans ses travaux, l'AULA s'est adjoint les services de prestataires spécialisés :



Alain Bourdin
Urbaniste et
sociologue

Agence d'Urbanisme de l'Artois

Centre Jean Monnet 1 - 8 Av. de Paris - Bât C - Entrée Piémont - BP n°7 - 62400 Béthune - 03 21 56 11 42 - contact@aulartois.fr

Directrice de publication : Carole BOGAERT - ISSN: 2275-0711



www.aulartois.fr

