

Février 2021



## PRATIQUES ET OFFRES DE MOBILITE SUR LE TERRITOIRE DU PETR TERNOIS - 7 VALLEES

**PETR** Ternois  
7 Vallées



**AULA**  
AGENCE D'URBANISME  
DE L'ARTOIS

# SOMMAIRE

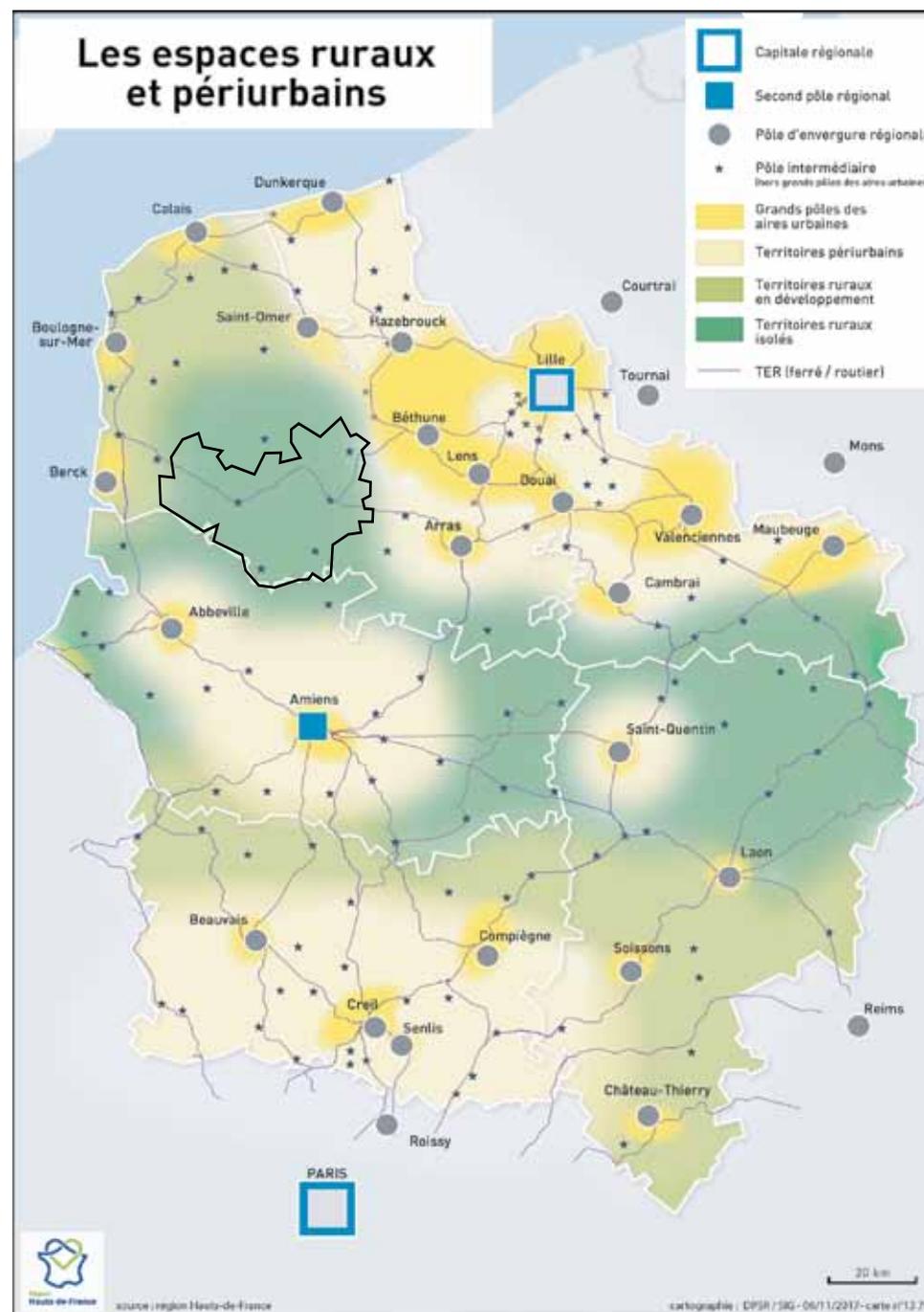
Contexte territorial	p3
Organisation spatiale	p10
Mobilité des habitants	p12
Infrastructures et services de mobilité	p20
Prise de compétence mobilité : quels enjeux ?	p31

# Contexte territorial

## Un territoire rural en marge des principaux pôles urbains régionaux

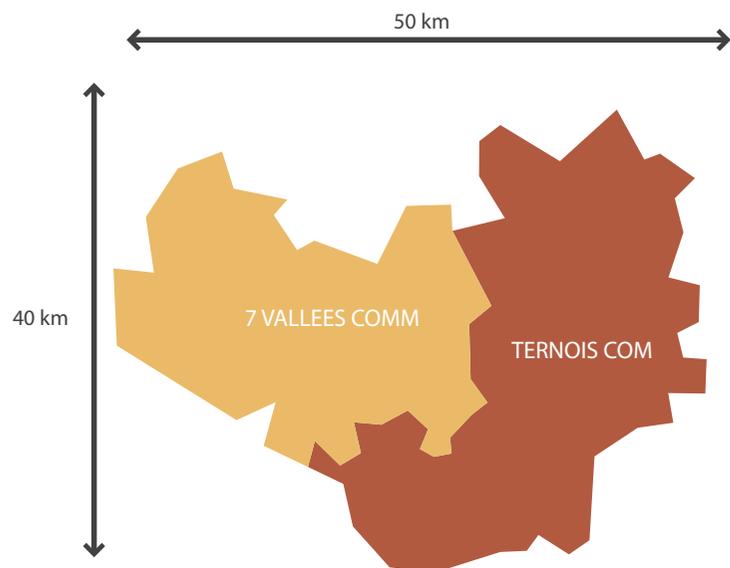
Le PETR Ternois - 7 Vallées est un territoire à dominante rurale, relativement étendu, à l'écart des grandes aires urbaines de la région des Hauts-de-France. Les polarités urbaines d'envergure régionale les plus proches sont :

- Arras, située à 25 km à l'est du Ternois (à vol d'oiseau),
- Béthune, située à 15 km au nord-est du Ternois,
- Berck, située à 13 km à l'ouest des 7 Vallées,
- Abbeville, située à 22 km au sud des 7 Vallées.



SOURCE : SRADDET, Région Hauts-de-France, 2020

## Un territoire de faible densité



SUPERFICIE TOTALE : 500 KM<sup>2</sup>  
 POPULATION : 29 729 habitants  
 DENSITE DE POPULATION : 60 habitants / km<sup>2</sup>  
 NOMBRE D'EMPLOIS : 8 066 emplois



SUPERFICIE TOTALE : 636 KM<sup>2</sup>  
 POPULATION : 38 364 habitants  
 DENSITE DE POPULATION : 60 habitants / km<sup>2</sup>  
 NOMBRE D'EMPLOIS : 12 315 emplois

SUPERFICIE TOTALE : 1 136 KM<sup>2</sup>

*Pour comparaison, le territoire du Pôle Métropolitain de l'Artois a une superficie de 1000 km<sup>2</sup> et la Métropole Européenne de Lille de 674 km<sup>2</sup>*

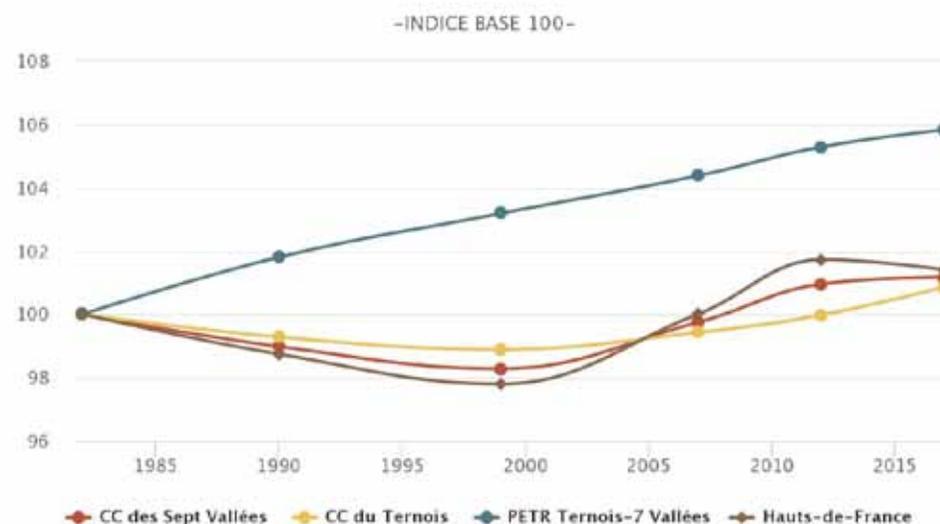
POPULATION : 68 063 habitants

DENSITE DE POPULATION : 60 habitants / km<sup>2</sup>

*Pour comparaison, le département du Pas-de-Calais a une densité de population de 220 habitants /km<sup>2</sup>*

NOMBRE D'EMPLOIS : 20 381 emplois

### ÉVOLUTION DE LA POPULATION PAR TERRITOIRE ENTRE 1982 ET 2017



SOURCE : Recensement INSEE, millésime 2017

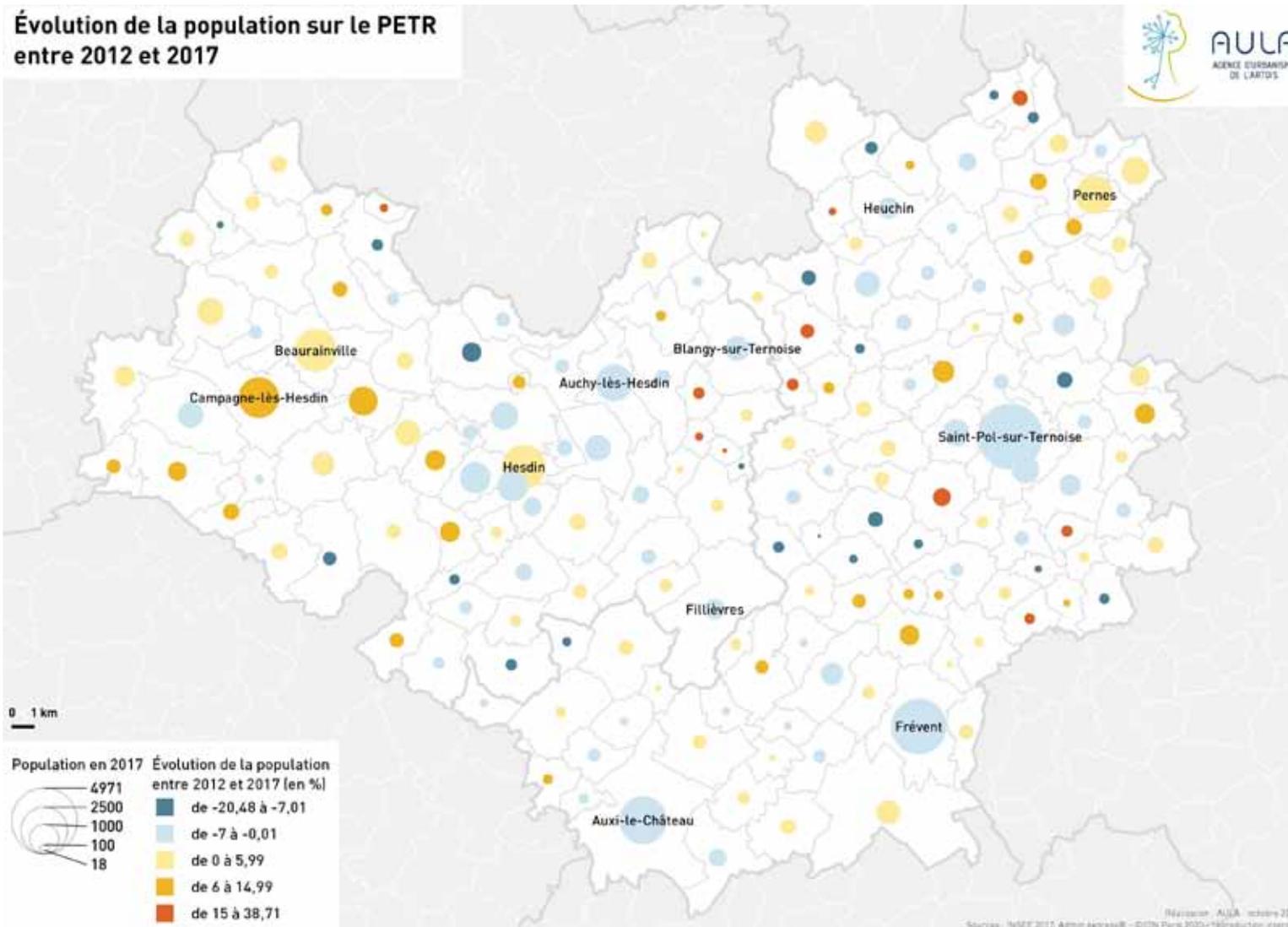
## Démographie : plusieurs polarités en perte d'attractivité

Après avoir gagné des habitants sur la période 2000 - 2010, on observe une légère baisse de la population depuis 2010 sur le territoire de Ternois Com (voir graphique p. 4).

Sur le territoire des 7 Vallées en revanche la hausse du nombre d'habitants a été plus tardive et mesurée mais elle se poursuit de manière constante depuis le début des années 2000.

Dans le Ternois, les 3 principales polarités - Saint-Pol-sur-Ternoise, Frévent et Auxi-le-Château - ont perdu des habitants entre 2012 et 2017.

Dans les 7 Vallées, la dynamique est différente concernant les principales polarités : Beaurainville, Campagne-lès-Hesdin et Hesdin ont gagné des habitants entre 2012 et 2017. Certaines polarités secondaires en ont en revanche perdu : Auchy-lès-Hesdin, Blangy-sur-Ternoise.

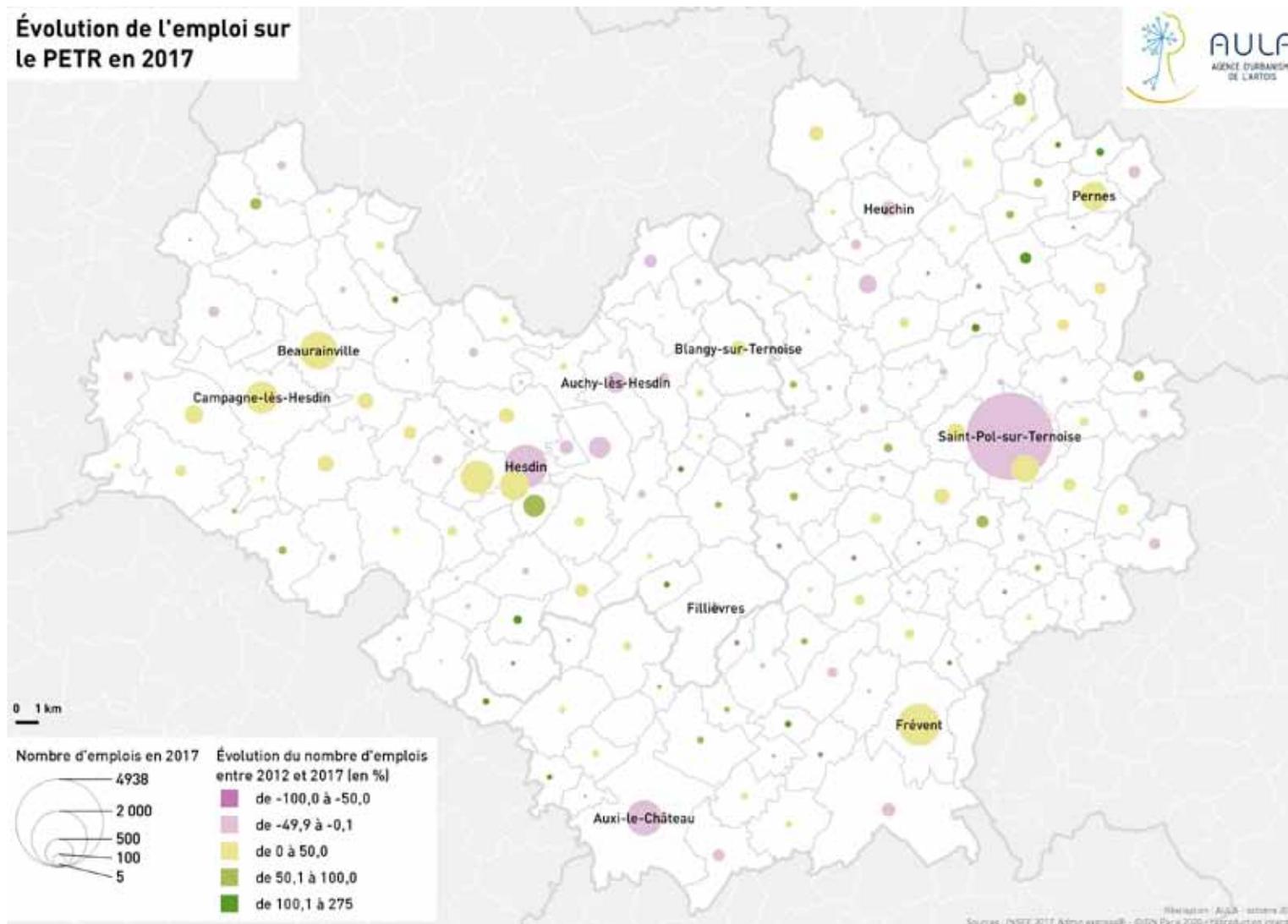


## Emploi : St-Pol-sur-Ternoise, polarité économique majeure du territoire

La présence de quelques entreprises importantes telles que Herta sur la commune de St-Pol-sur-Ternoise en fait la principale polarité du PETR en nombre d'emplois. On note cependant que ce nombre d'emplois a légèrement baissé entre 2012 et 2017.

Loin derrière St-Pol-sur-Ternoise en volume, les communes d'Auxi-le-Château et de Hesdin ont également vu leur nombre d'emplois légèrement évoluer à la baisse entre 2012 et 2017.

Sur la même période, certaines polarités secondaires ont en revanche connu une légère augmentation de leur nombre d'emplois : Beaurainville, Campagne-lès-Hesdin, Frévent, Marconne et Marconnelle.



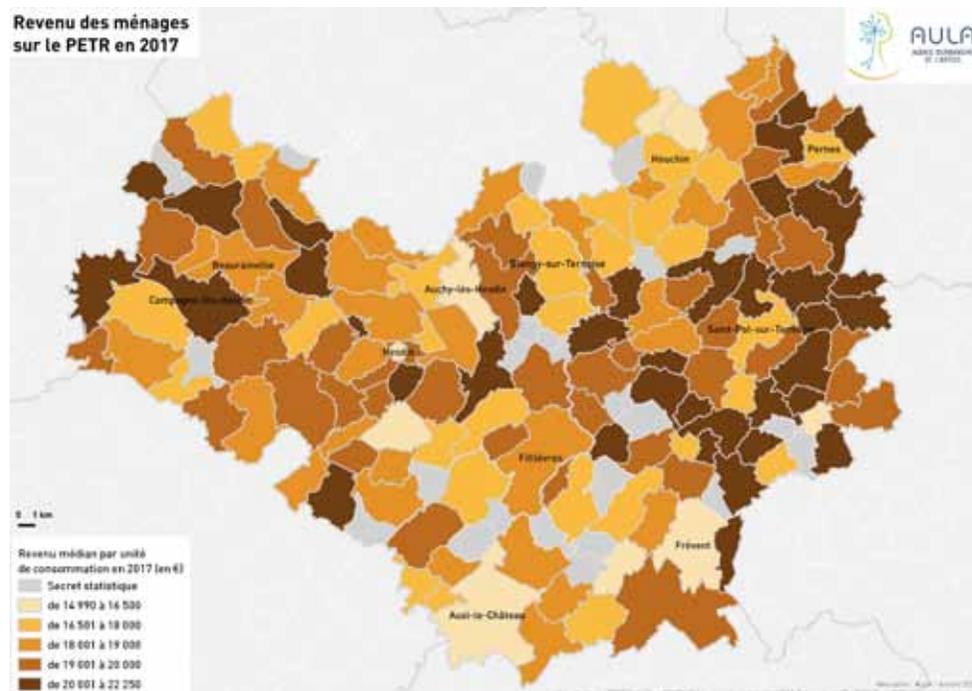
## Des disparités sociales au sein du PETR

On observe certaines disparités socio-économiques au sein de la population du PETR selon les secteurs géographiques. Les principales polarités présentent, pour la plupart, des taux de chômage élevés et un faible niveau de revenu moyen. Mais les secteurs plus ruraux ne sont pas épargnés :

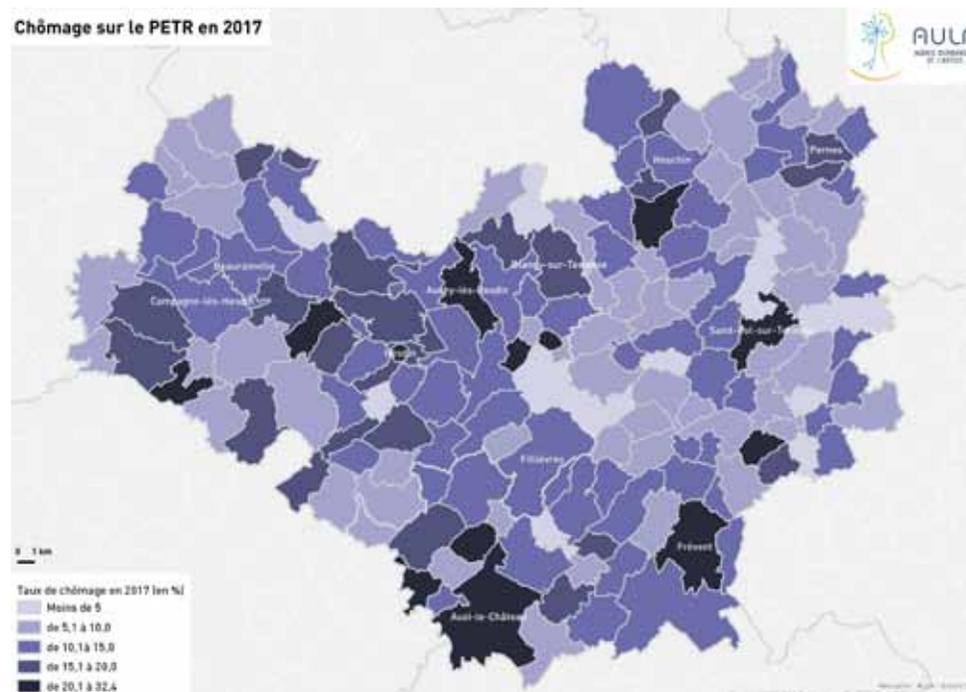
- la partie sud du Ternois autour d'Auxi-le-Château et de Frévent concentrent des populations âgées, un taux de chômage élevé et un faible revenu moyen par ménage.
- La frange nord du territoire allant de Hesdin et remontant jusque Lisbourg partage également des caractéristiques similaires (taux de chômage élevé, faible revenu moyen, population vieillissante)

A contrario, les secteurs en périphérie de St-Pol-sur-Ternoise et de Pernes (à l'exception de certaines communes limitrophes aux centralités) concentrent des populations à plus haut revenu, moins touchées par le chômage et avec un indice de jeunesse plus important que sur le reste du territoire.

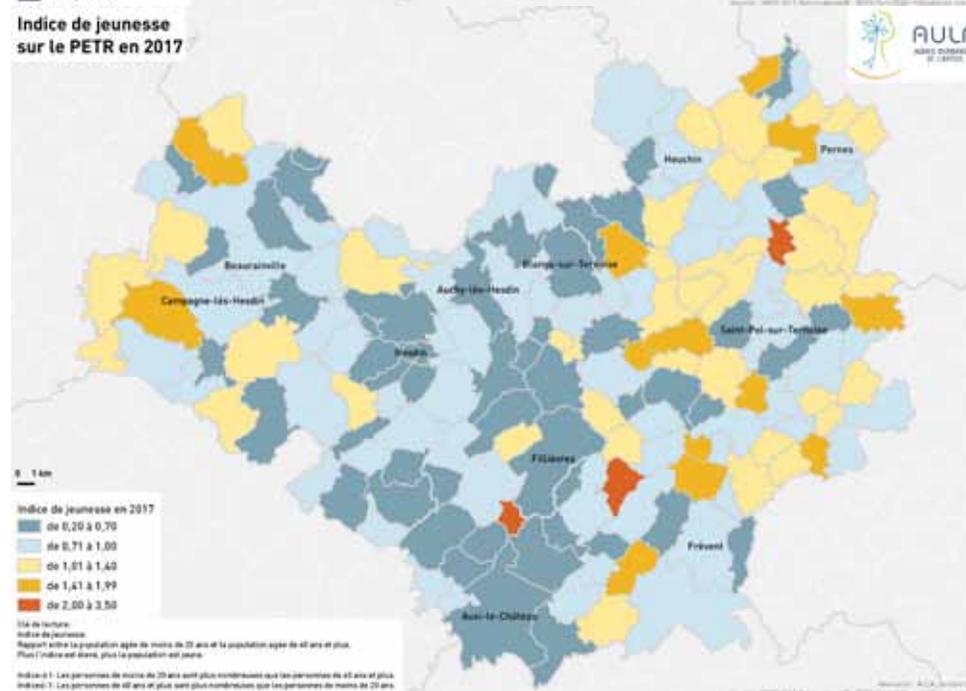
Revenu des ménages sur le PETR en 2017



Chômage sur le PETR en 2017



Indice de jeunesse sur le PETR en 2017

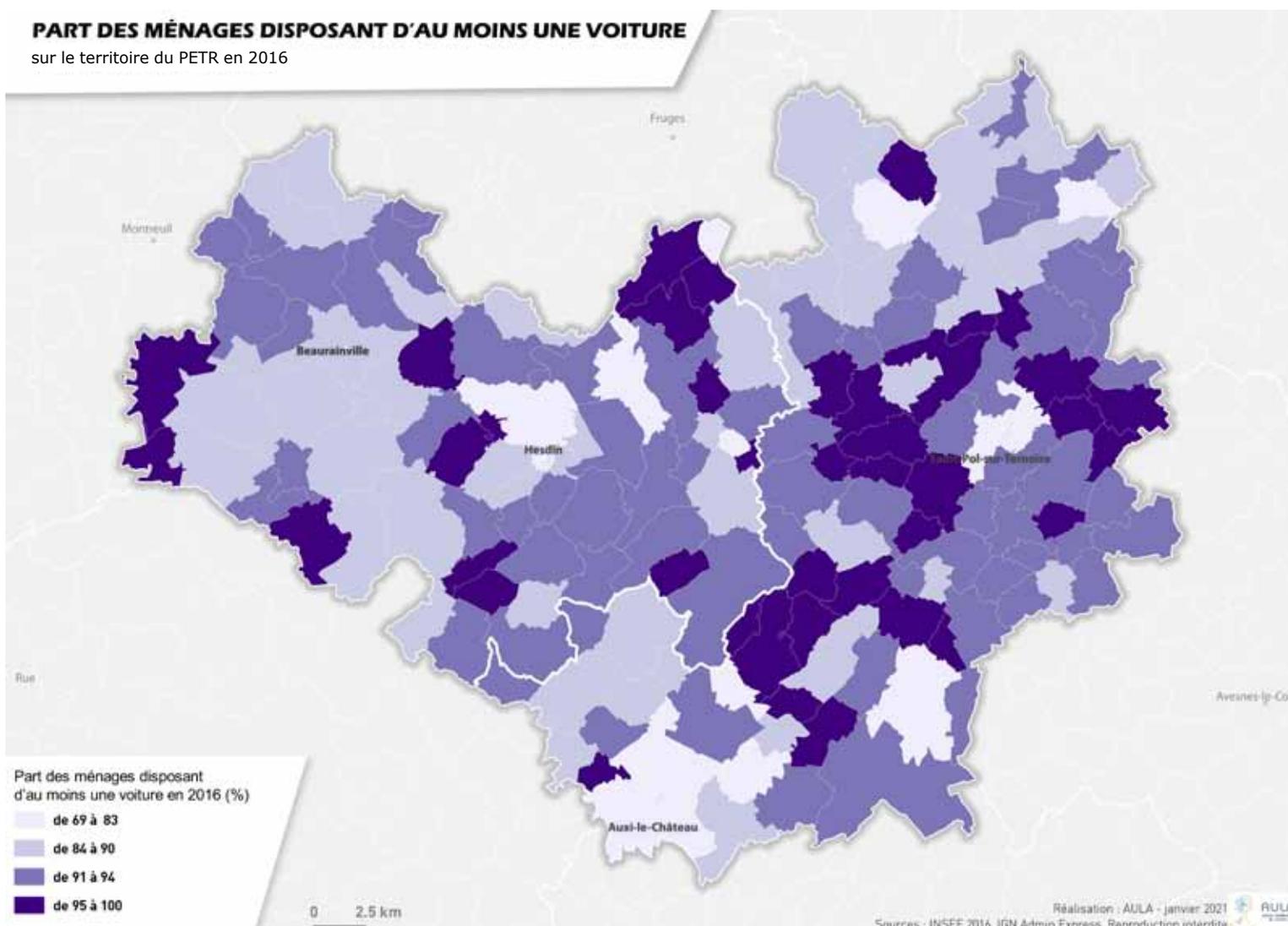


Ces disparités socio-économiques ont des impacts concrets sur la mobilité des habitants.

En témoigne cette cartographie qui illustre le taux de ménages motorisés (c'est à dire la part des ménages disposant a minima d'une voiture). Si la corrélation avec les cartes précédentes n'est pas parfaite, on retrouve tout de même certains secteurs en difficulté cités précédemment, parmi ceux présentant un faible taux de motorisation des ménages.

C'est le cas :

- des principaux centres-bourgs
- du secteur autour d'Auxi-le-Château
- d'une partie de la frange nord du territoire allant de Blangy-sur-Ternoise jusqu'à Pernes
- le secteur situé au sud de Beaurainville, qui ne ressortait pas forcément au regard des indicateurs précédents affiche également des taux de motorisation légèrement plus faibles qu'ailleurs.



A contrario, la périphérie de St-Pol-sur-Ternoise, se distingue à nouveau en affichant des taux de ménages motorisés supérieurs à 90% voire 95% pour certaines communes.

## SYNTHESE ET ENJEUX

- Un territoire étendu et peu dense

ENJEU : Des distances de déplacement et des temps de trajet élevés à prendre en compte

- Des centres-bourgs en perte d'attractivité : menace la capacité à maintenir le niveau des offres de mobilité reposant sur la massification des flux (train, car). Menace également le maintien de services et équipements de proximité

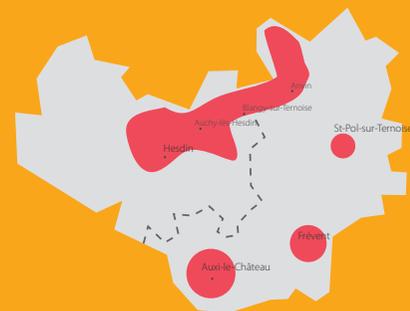
ENJEU : Redresser les courbes démographiques au sein des polarités en perte d'attractivité

- Des secteurs concentrant les difficultés socio-économiques (chômage, faible revenu)

ENJEU : Maintenir et développer des services de mobilité à destination des publics précaires au sein des secteurs principalement touchés



● Polarité ayant connu un déclin démographique sur la période 2012 - 2017

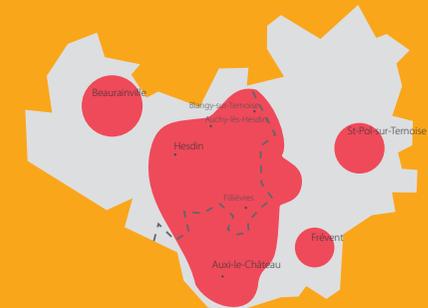


● Secteurs les plus concernés par le chômage et les bas revenus

- Personnes âgées : des populations plus fragiles face aux besoins de mobilité

ENJEU : Maintenir et développer des solutions adaptées aux besoins spécifiques de ces publics.

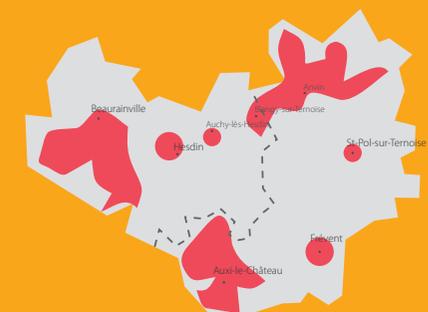
*Les jeunes constituent également un public en situation de faible autonomie de mobilité auquel il convient également d'apporter des solutions spécifiques.*



● secteur ayant un faible indice de jeunesse (surreprésentation des personnes âgées)

- Ménages non motorisés : Dans un territoire rural comme le PETR Ternois 7 Vallées, la non motorisation est un frein majeur à la mobilité

ENJEU : Les secteurs avec une surreprésentation de ménages non motorisés doivent faire l'objet d'une attention particulière



● Secteurs avec un faible taux de motorisation des ménages

# Organisation spatiale

## Équipements et services

L'analyse de la répartition spatiale des principaux équipements et services du quotidien permet de mieux cibler les besoins primaires de mobilité des habitants.

La carte ci-contre indique la présence de certains équipements et services de première nécessité sur le territoire du PETR. Les principales polarités identifiées précédemment à partir des données démographiques et économiques confirment leur rang.

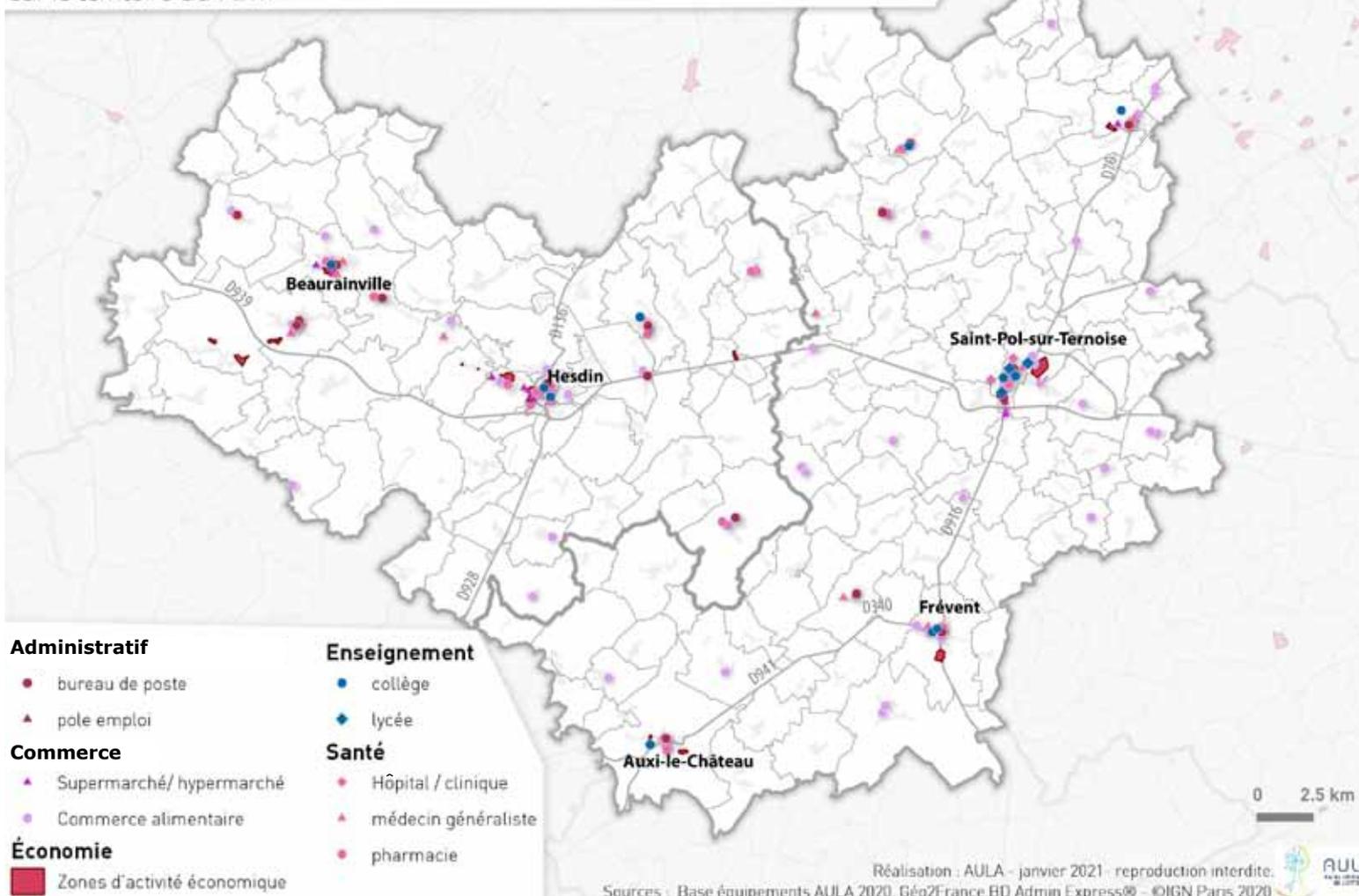
Parmi celles qui concentrent l'ensemble des fonctions ciblées (administratif, commerce alimentaire, travail, enseignement, santé), on retrouve St-Pol-sur-Ternoise et la polarité d'Hesdin et environs qui confirment leur rôle structurant à l'échelle du PETR au regard de la densité d'équipements et de services.

On peut également identifier des polarités possédant une plus faible densité d'équipements et services mais disposant de l'ensemble des fonctions : Beaurainville, Auchy-les-Hesdin, Pernes, Frévent, Auxi-le-Château.

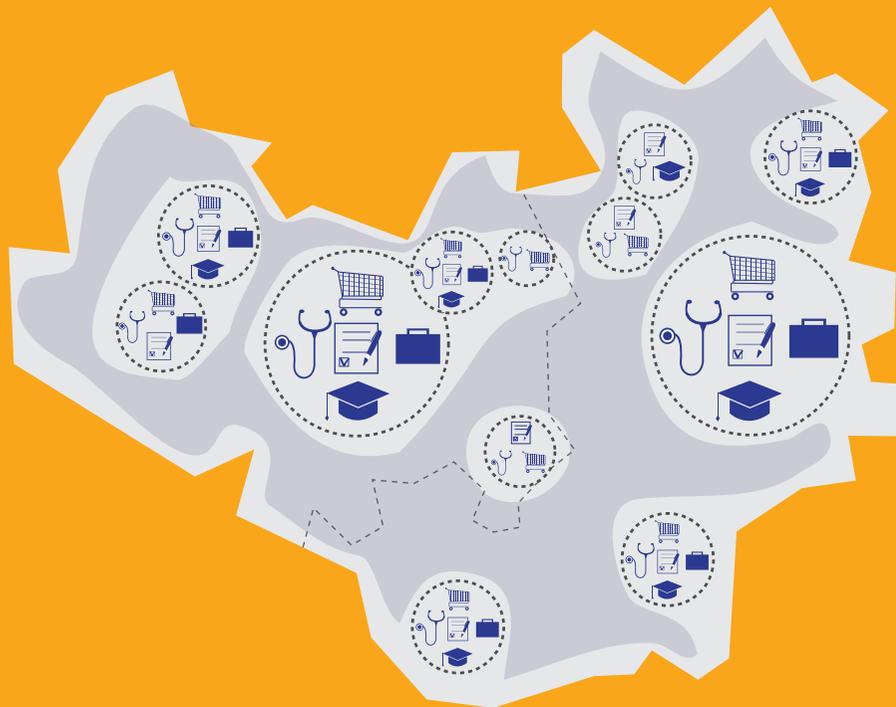
*Note : Une mise à jour du recensement des commerces est en cours sur le territoire du PETR et pourra donner lieu à une nouvelle cartographie plus détaillée courant 2021.*

### PRINCIPAUX ÉQUIPEMENTS ET SERVICES DU QUOTIDIEN

sur le territoire du PETR



## SYNTHESE ET ENJEUX



fonction économique



fonction scolaire



fonction commerciale



secteurs éloignés des équipements et services du quotidien  
(certains secteurs situés aux franges du territoire bénéficient de la proximité de villes limitrophes voisines (exemple : Montreuil))



fonction administrative



fonction santé

- La cartographie permet de distinguer des secteurs éloignés des services et équipements de première nécessité, en négatif des principales polarités identifiées

### ENJEU :

Garantir l'accès aux principaux équipements et services du quotidien aux populations éloignées des polarités

- A la lumière des cartes précédentes, la corrélation entre densité de population et densité de services et équipements est évidente. Le maintien de cette densité dans la principale polarités est vitale pour l'ensemble du territoire

### ENJEU :

Maintenir/développer l'attractivité et le niveau d'équipements et de service des principaux bourgs

# Mobilité des habitants

Afin d'apprécier les habitudes de mobilité des habitants du PETR, il est nécessaire de s'appuyer sur des données issues d'enquêtes de grande ampleur permettant une représentativité des pratiques de l'ensemble de la population. Pour le PETR, la principale source que nous allons utiliser ici sont les données du recensement de l'INSEE qui permettent d'avoir des informations fiables et récentes sur les déplacements domicile-étude et domicile-travail.

Nous présenterons également des données issues d'une enquête menée par la Région en 2009, portant sur l'ensemble des motifs de déplacements des habitants.

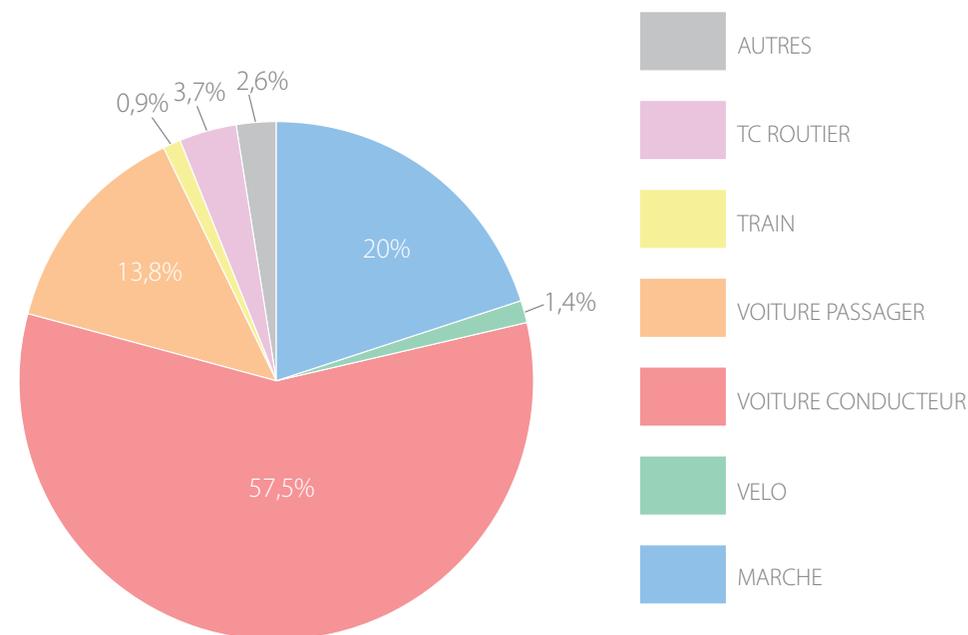
## Enquête Ménages Déplacements Régionale - 2009

La Région a réalisé une enquête régionale mobilité en 2009 sur les territoires ruraux afin d'analyser les pratiques de déplacements des habitants.

Voici quelques chiffres clés issus de l'enquête concernant les habitants du périmètre actuel du PETR Ternois - 7 Vallées :

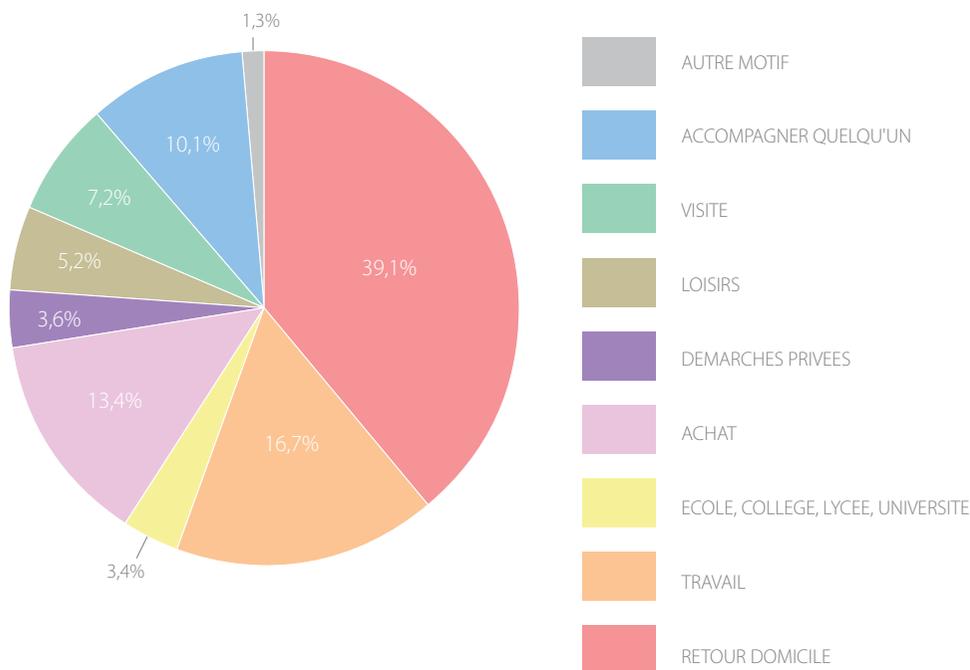
- En moyenne, un habitant du PETR Ternois - 7 Vallées réalisait en 2009, **3,55** déplacements/jour (*pour comparaison, la moyenne sur le Pôle Métropolitain de l'Artois était de 3,72 en 2006*)
- Le mode de déplacement privilégié par les habitants du territoire est la voiture, qui était utilisé pour 71,3% des déplacements réalisés en 2009

PARTS MODALES - EMD REGIONALE 2009



- Si l'on met de côté le "retour au domicile", les trois principaux motifs de déplacement des habitants du PETR étaient dans l'ordre : le travail (16,7%), les achats (13,4%) et l'accompagnement d'une autre personne (10,1%)

MOTIFS DES DEPLACEMENTS - EMD REGIONALE 2009



*Si le travail ne représente que 16,7% des motifs des déplacements, il faut tout de même préciser qu'un nombre important de déplacements s'effectue depuis le lieu de travail ou sur le trajet même entre le domicile et le lieu de travail, ce qui en fait un déplacement qui structure et impacte fortement les pratiques de mobilité.*

## Flux domicile - travail - Recensement INSEE

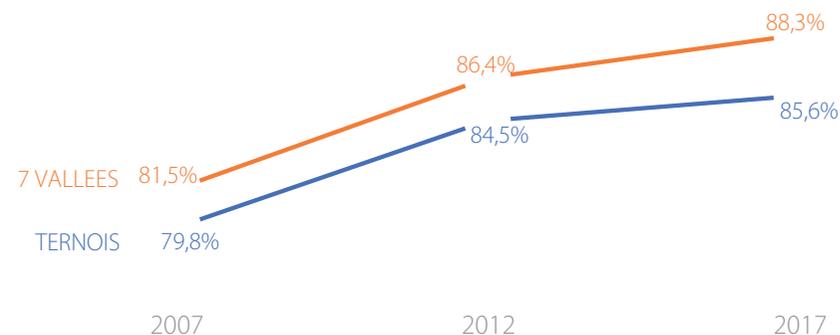
Comme évoqué précédemment, le recensement de l'INSEE permet d'obtenir des données détaillées concernant la motorisation des ménages et les pratiques de mobilité pour se rendre au travail : commune d'origine, commune de destination, mode de transport utilisé.

Ces données sont actualisées chaque année, ce qui permet de mesurer l'évolution des pratiques. Il existe un décalage de 3 ans entre le recensement et l'année où la donnée est disponible. Ainsi, le dernier millésime disponible concerne l'année 2017.

## Une dépendance à la voiture qui s'est renforcée lors de la dernière décennie

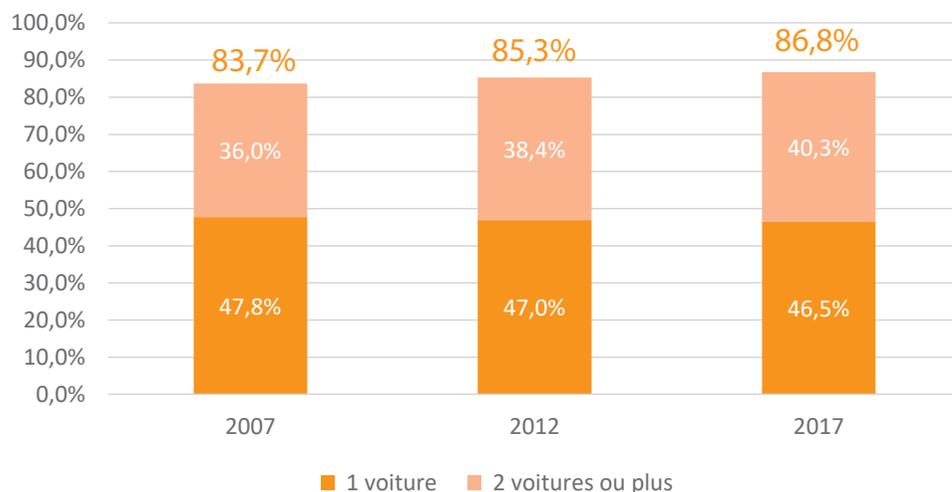
La part des ménages possédant au moins une voiture ne cesse d'augmenter. On remarque qu'elle est légèrement plus importante dans les 7 Vallées que dans le Ternois :

## EVOLUTION DE LA PART DES MENAGES POSSEDANT AU MOINS 1 VOITURE - INSEE



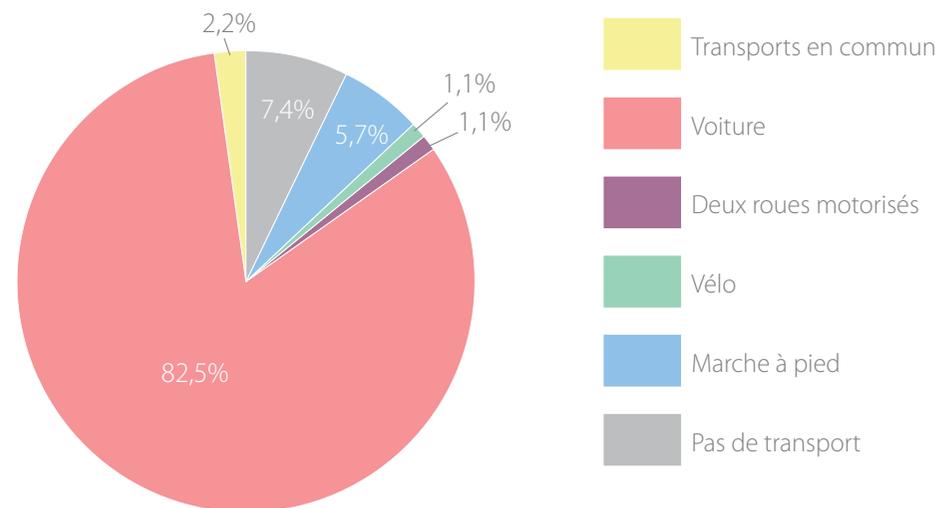
On observe également que la part des ménages "multimotorisés", c'est à dire possédant 2 voitures ou plus, est de plus en plus importante :

### EVOLUTION DU TAUX DE MOTORISATION DES MENAGES DU PETR - INSEE



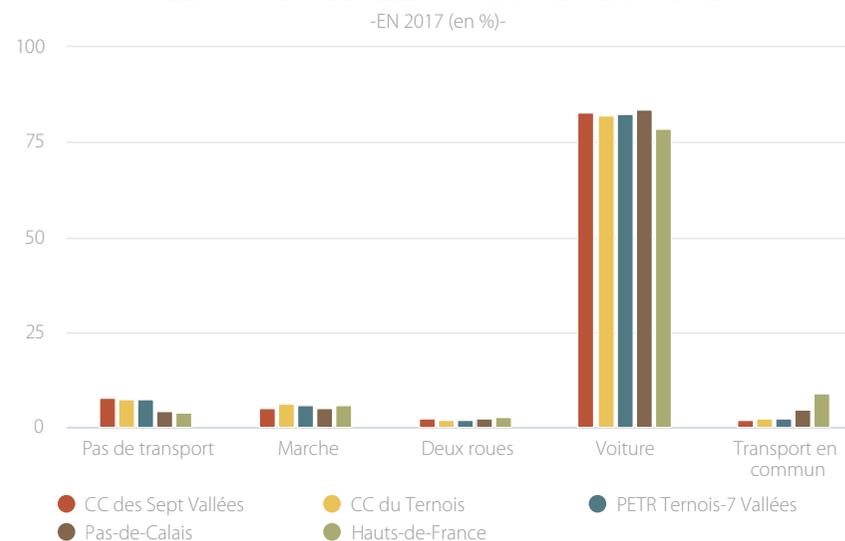
Cette dépendance à la voiture s'exprime dans les pratiques de déplacements domicile-travail. On notera que la part modale de la voiture est plus importante pour les déplacements pendulaires que pour l'ensemble des motifs de déplacements :

### PARTS MODALES DES DEPLACEMENTS DOMICILE-TRAVAIL DES HABITANTS DU PETR- INSEE MILLESIME 2017



Ces pratiques ne sont cependant pas anormales et spécifiques au PETR. La part modale de la voiture pour les déplacements domicile-travail étant à peu près similaire à celles observées à l'échelle du département du Pas-de-Calais et dans une moindre mesure, à l'échelle régionale :

### LES PARTS MODALES PAR GRAND TERRITOIRE



## Principaux flux domicile-travail entre EPCI

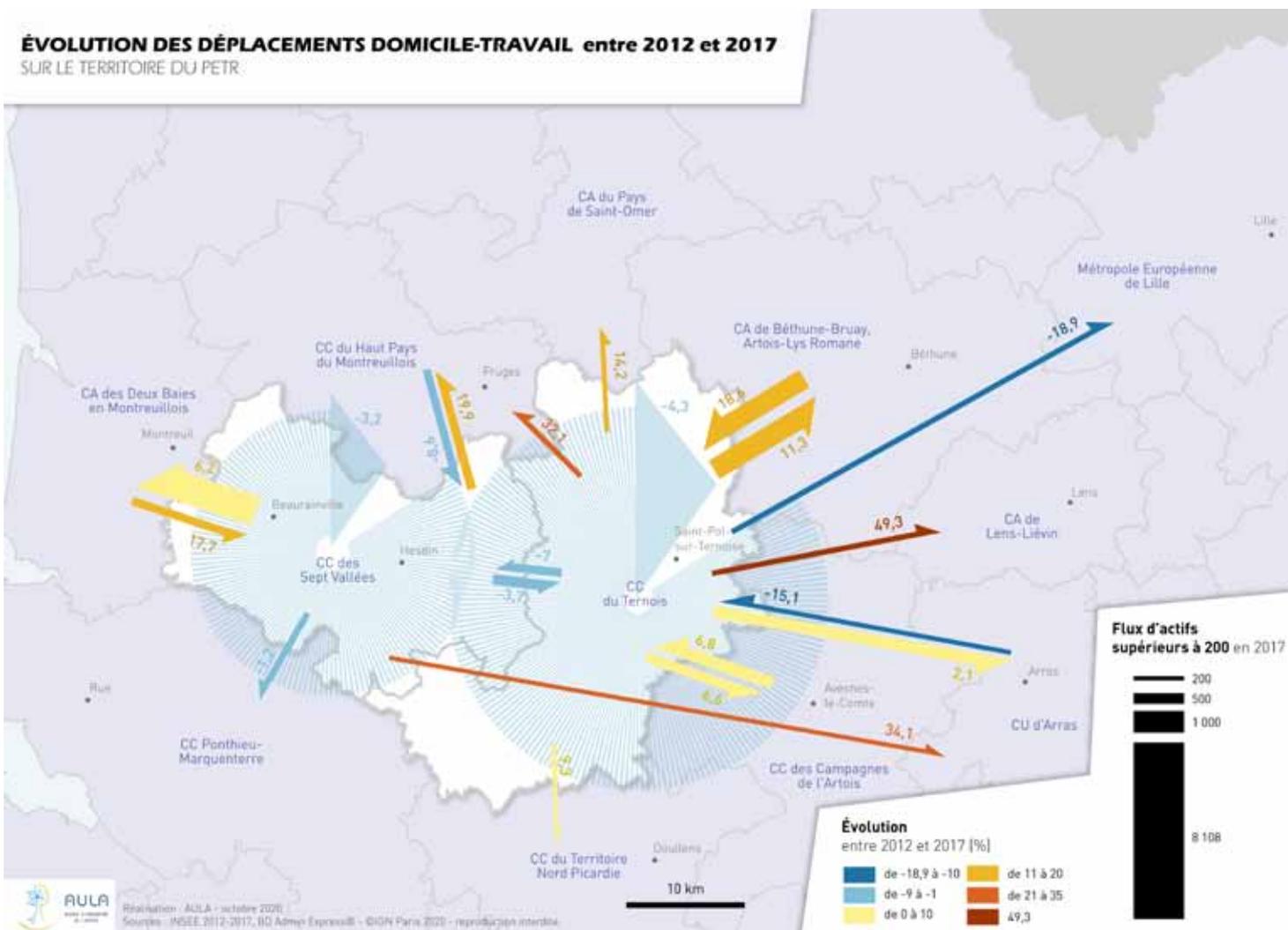
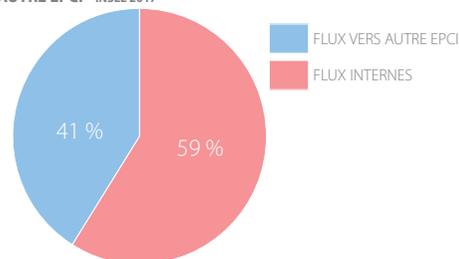
Les flux domicile-travail permettent d'analyser les phénomènes d'attractivité entre les communautés de communes du PETR et leurs territoires voisins. Parmi les principaux flux d'échanges en volume on peut distinguer :

- les flux entre Ternois Com et la CA Béthune Bruay Artois Lys Romane, dans les deux sens, qui se sont intensifiés au cours de la dernière décennie
- les flux depuis 7 Vallées Comm vers la CA des Deux Baies en Montreuillois

D'autres flux de moindre importance en volume se sont intensifiés ces dernières années : Ternois vers CA de Lens Liévin, Ternois et 7 Vallées vers CC du Haut Pays du Montreuillois, 7 Vallées vers CU d'Arras, CA des Deux Baies en Montreuillois vers 7 Vallées.

Il faut cependant noter que la majorité des flux domicile - travail se font à l'intérieur même des deux communautés de communes, même si le volume de ces flux internes a tendance à baisser :

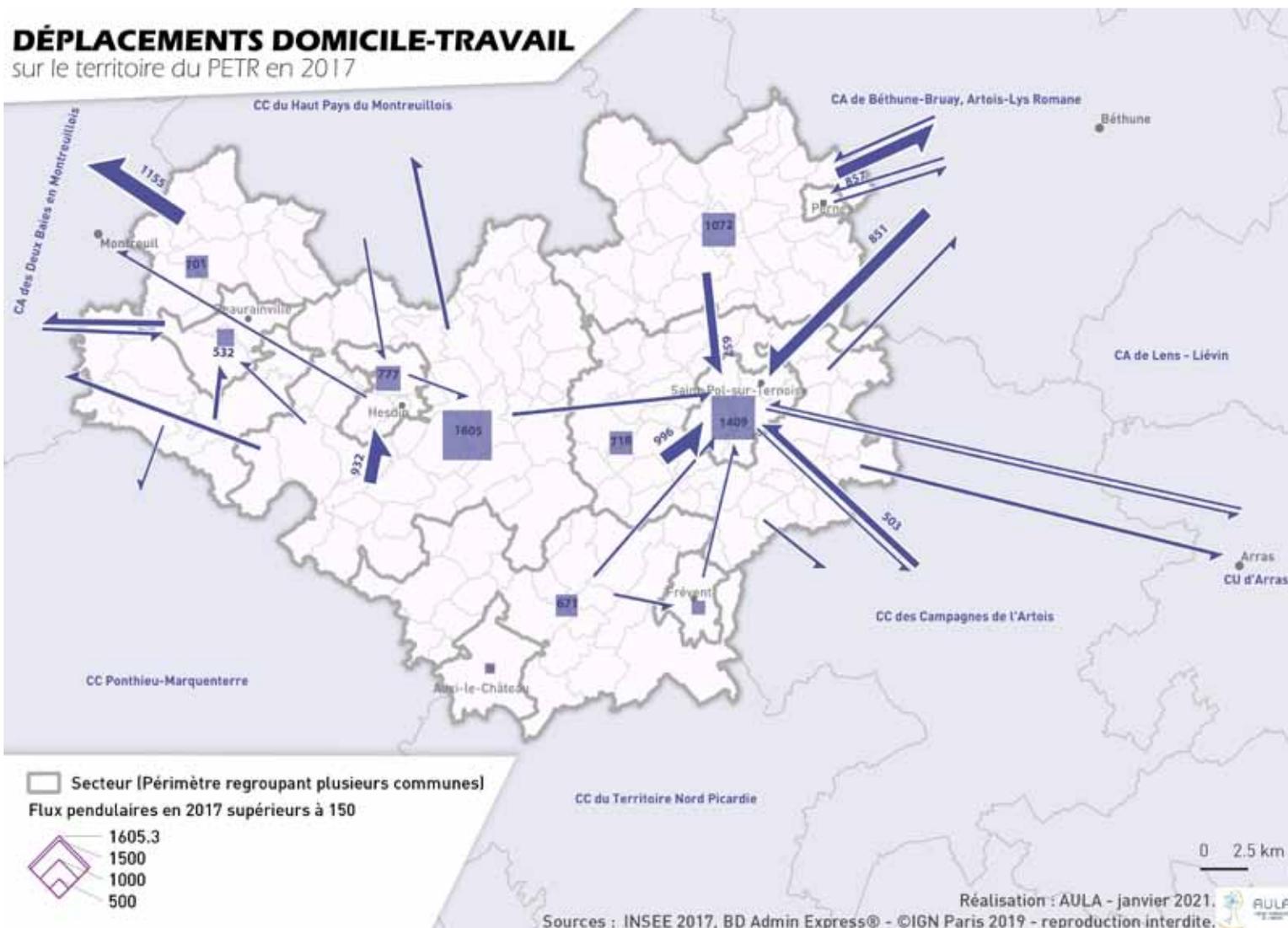
REPARTITION ENTRE FLUX INTERNES ET FLUX VERS UN AUTRE EPCI - INSEE 2017



Ces mêmes flux domicile-travail observés à la lumière d'un découpage territorial plus fin permettent de mieux appréhender les aires d'influences des principales polarités du PETR et des territoires voisins.

Ainsi, on distingue plus clairement l'importance de l'aire d'attractivité de St-Pol-sur-Ternoise qui rayonne sur l'ensemble de Ternois Com et attire même au-delà, depuis la CA Béthune Bruay Artois Lys Romane, l'Arrageois et 7 Vallées Comm.

Les autres polarités du territoire ont une aire d'attractivité beaucoup plus restreinte, les principaux flux se limitant généralement à leur périphérie proche.



## Flux domicile - étude - Recensement INSEE

Les données du recensement INSEE permettent également de faire un focus sur les déplacements domicile-étude.

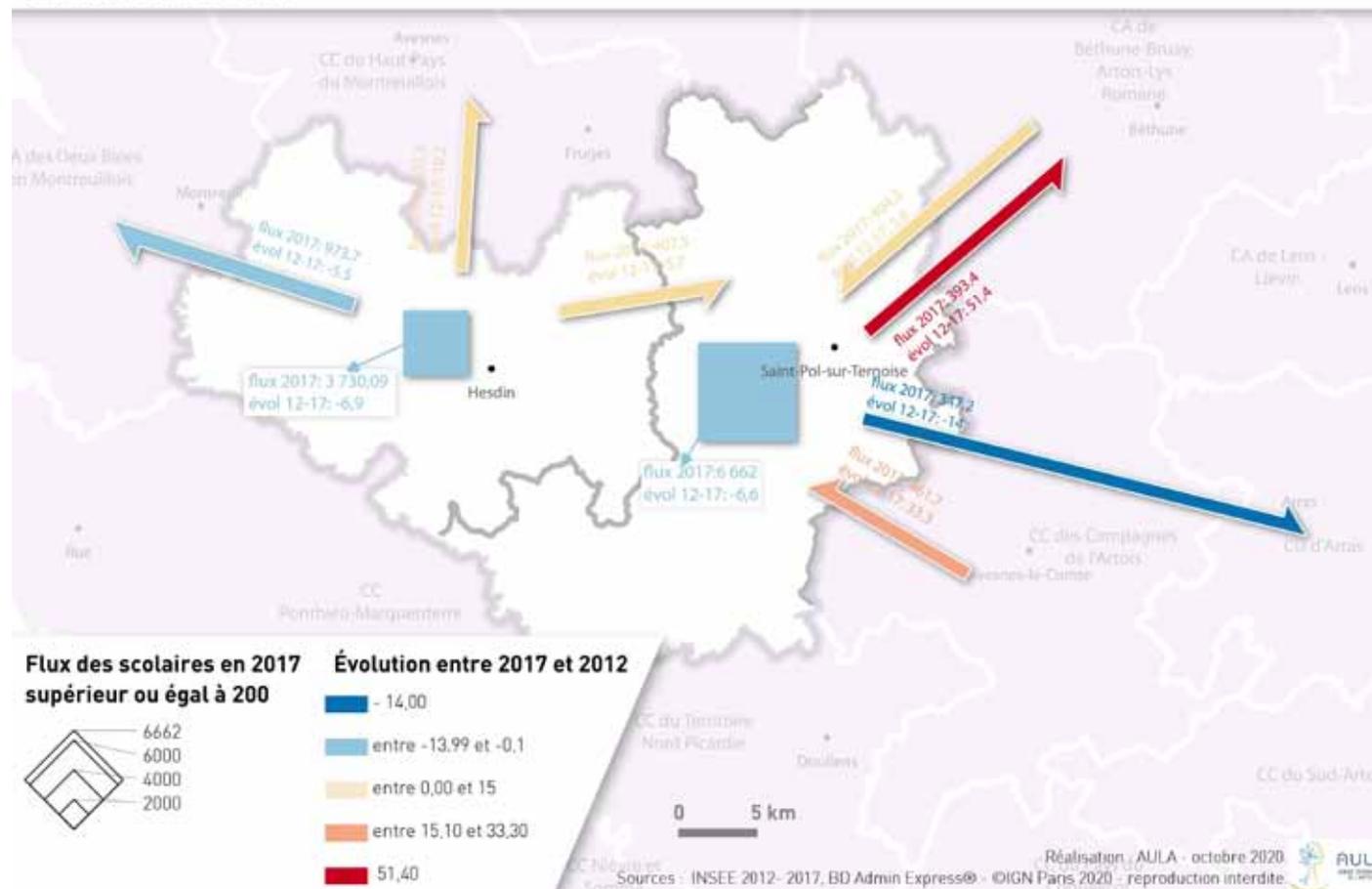
Hors flux internes aux EPCI, le flux principal en volume a pour origine 7 Vallées Comm et pour destination la CA des Deux Baies en Montreuillois, avec environ 900 personnes se déplaçant chaque jour entre ces deux EPCI pour étudier.

Ensuite, nous avons 6 flux d'échanges qui sont d'un ordre de grandeur à peu près équivalent (entre 300 et 400 déplacements quotidiens) :

- 7 Vallées Comm vers CCHPM
- 7 Vallées Comm vers Ternois Com
- CC des Campagnes de l'Artois vers Ternois Com
- Ternois Com vers CU d'Arras
- Ternois Com vers CABBALR
- CABBALR vers Ternois Com

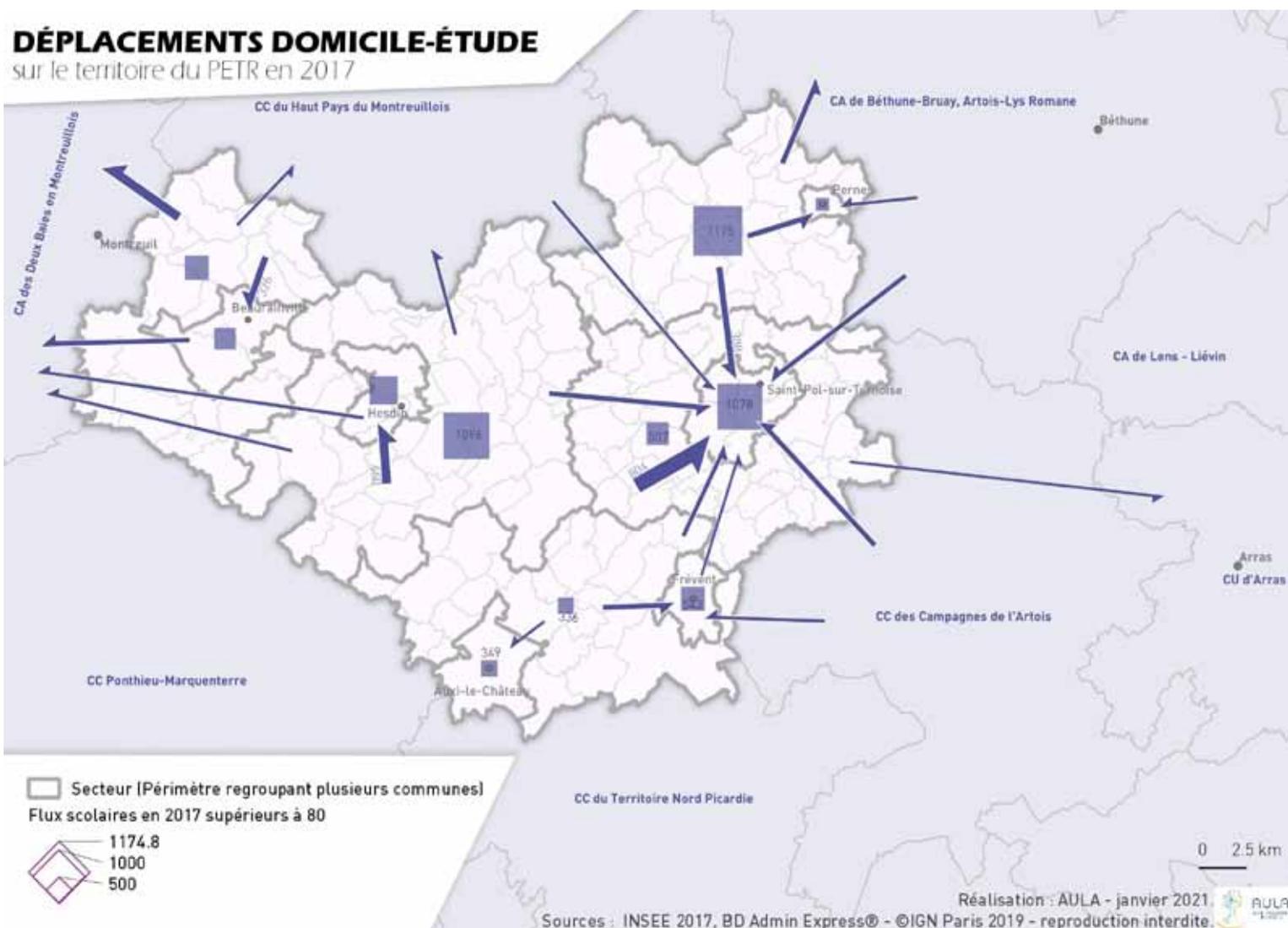
On notera que les flux depuis Ternois Com vers la CABBALR se sont fortement intensifiés ces dernières années. A contrario, les flux depuis Ternois Com vers la CU d'Arras ont diminué.

### ÉVOLUTION DES DÉPLACEMENTS DOMICILE-ÉTUDE ENTRE 2012 ET 2017 sur le territoire du PETR



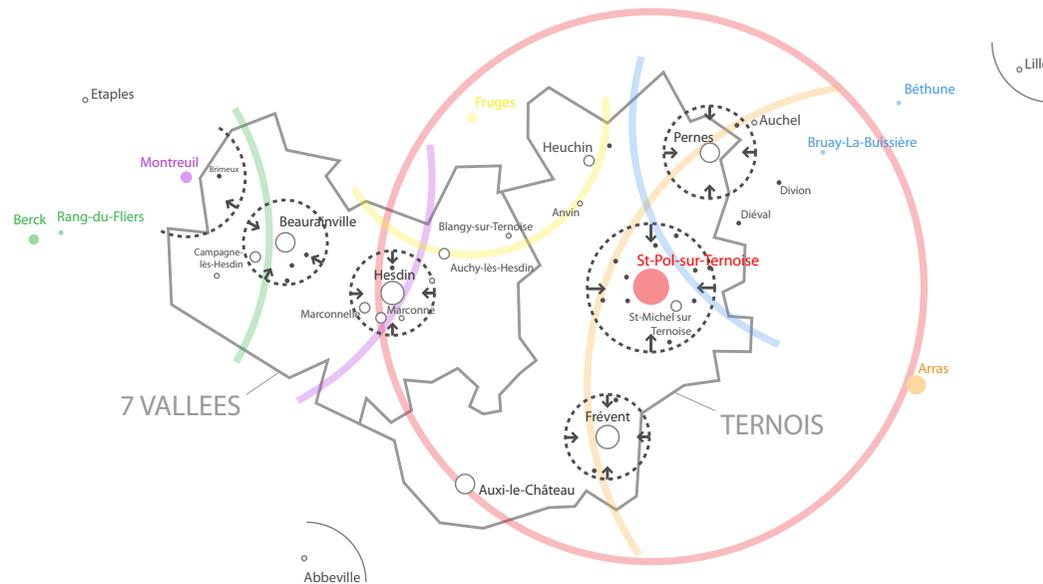
Avec un découpage du territoire en sous-secteurs, on observe une nouvelle fois l'étendue de l'aire d'attractivité de St-Pol-sur-Ternoise qui dépasse les limites du PETR.

Parmi les flux sortants, on constate que la CA des Deux Baies en Montreuillois attire des élèves et étudiants de l'ensemble des 7 Vallées.



# SYNTHESE ET ENJEUX

SYNTHESE DES FLUX QUOTIDIENS AYANT POUR ORIGINE ET/OU DESTINATION LE TERRITOIRE DU PETR TERNOIS - 7 VALLEES



Nombre de flux liés au travail et aux études captés ayant pour origine et/ou destination le territoire du PETR

- + de 3000 ( St-Pol-sur-Ternoise : 8200 )
- Entre 2000 et 3000
- Entre 1000 et 2000
- Entre 500 et 1000
- Entre 300 et 500 (non exhaustif)



Concentration de flux de proximité



Aire d'attraction principale des polarités générants d'importants flux de longue distance

- L'attractivité de St-Pol-sur-Ternoise dépasse les limites de Ternois Com
- Le territoire du PETR est soumis à l'attractivité de nombreuses polarités externes au territoire :

ENJEUX : la pérennité de l'étoile ferroviaire autour de St-Pol et des liaisons en autocar / le rattachement et les correspondances au niveau des gares

- Cependant, la majorité des flux sont internes au territoire
- Les principaux volumes de flux sont de courte distance, au sein des centres-bourgs et ces derniers et leur périphérie proche

ENJEU : développement de l'usage du vélo sur ces flux de courte distance

- Les flux diffus, de faible densité ne doivent pas être oubliés

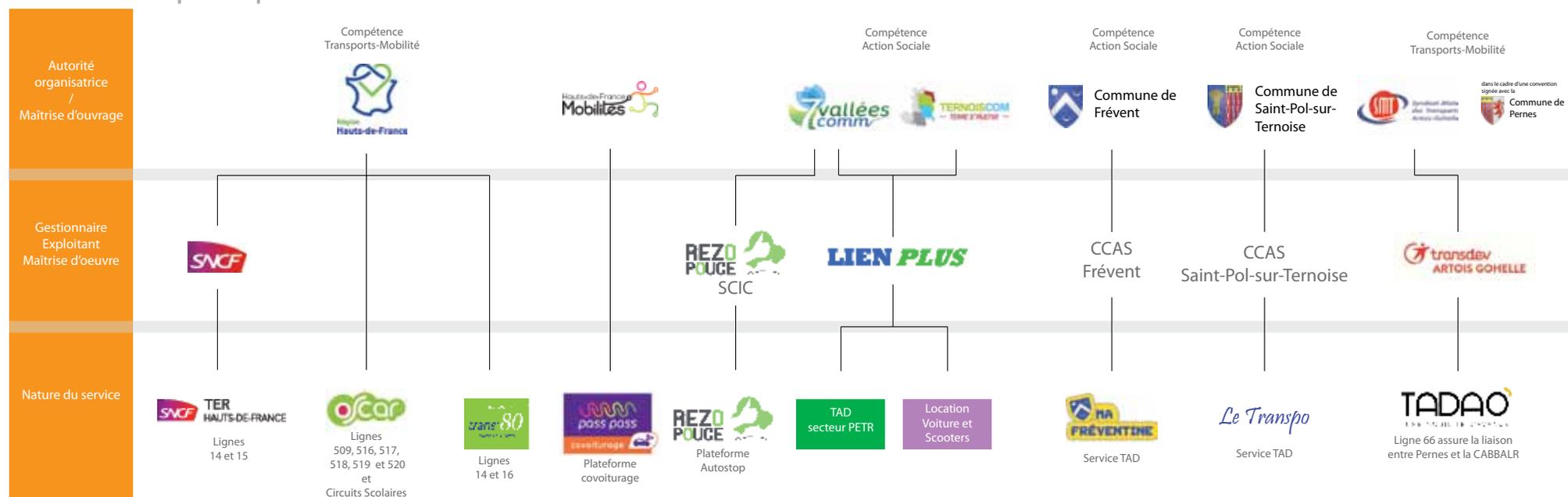
ENJEUX : consolider et pérenniser les services TAD / encourager le covoiturage / organiser l'autostop

# Infrastructures et services de mobilité

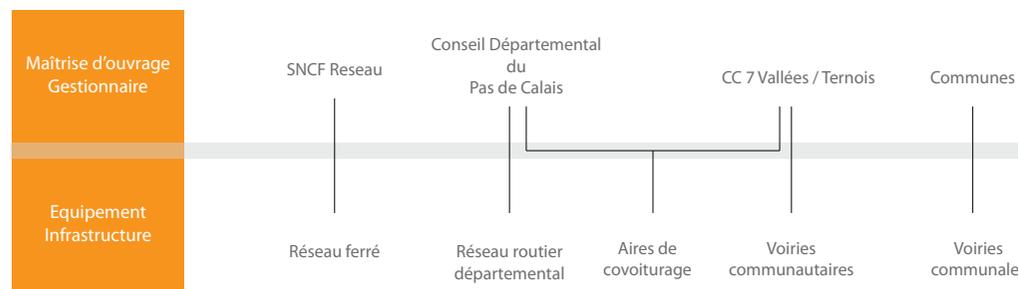
Actuellement, la compétence mobilité est partagée par plusieurs maîtrises d'ouvrage sur le territoire du PETR, formant un système d'acteurs complexe

## Système d'acteurs autour de la mobilité

### Acteurs des principaux services de mobilité



### Gestionnaires des infrastructures liées à la mobilité



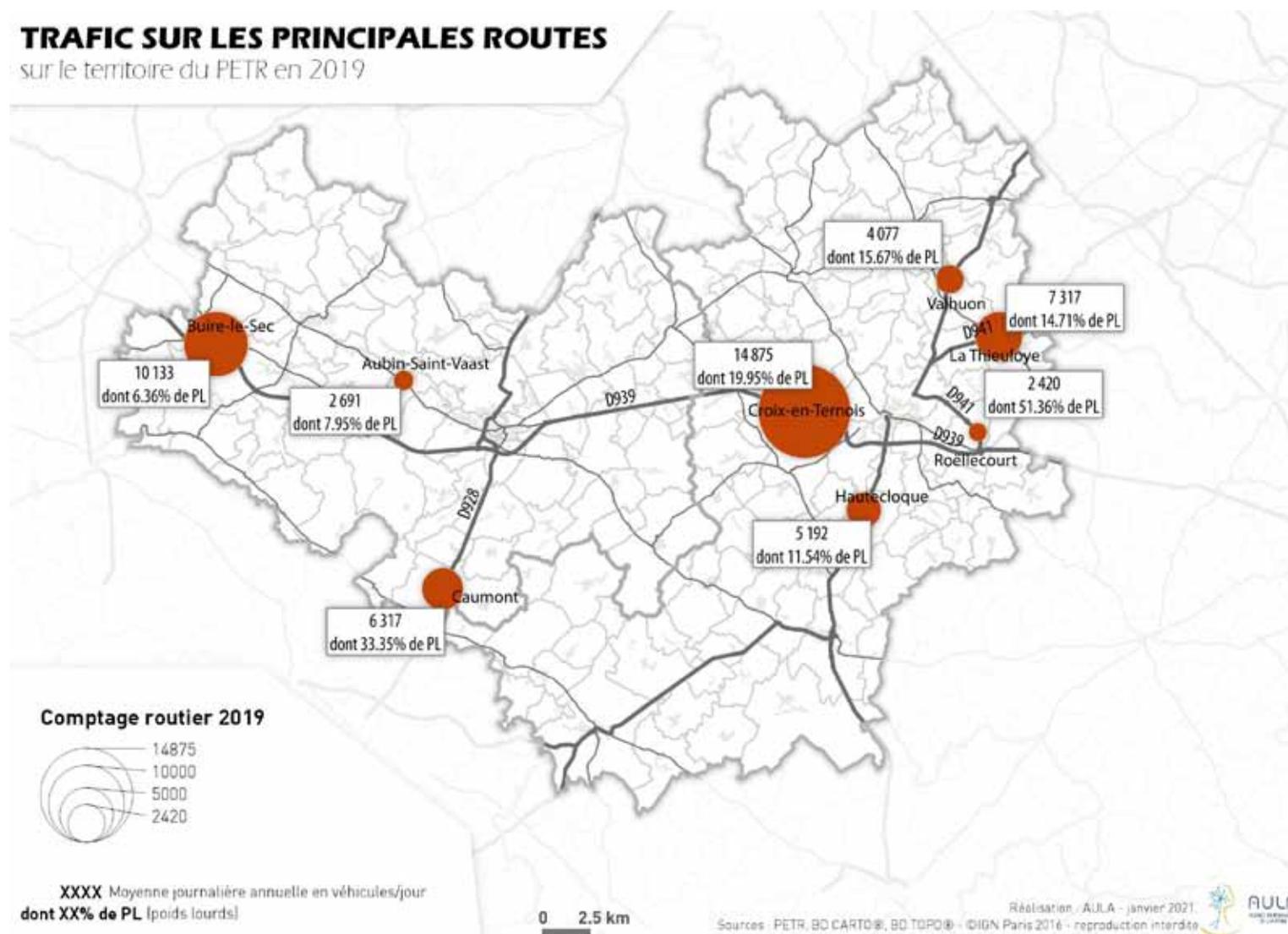
## Réseau routier et trafic automobile

Le territoire du PETR est structuré par quelques grands axes routiers : le principal d'entre eux est la RD939 qui est la seule route en partie en 2x2 voies du territoire qu'elle traverse d'est en ouest entre Arras et Berck/Etaples. Sur cet axe, on dénombre 14 875 véhicules/jours ouvrés en 2019 à hauteur du point de comptage situé sur Croix-en-Ternois, dont 20 % de poids lourds. Sur ce même axe, à hauteur du point de comptage situé sur Buire-le-Sec, le niveau de trafic est plus faible avec 10 133 véhicules/jours ouvrés dont 6 % de poids lourds.

Plusieurs routes départementales orientées nord-sud viennent se connectées à cet axe principal. Les trafics sur ces axes sont de moindre importance (entre 2000 et 7000 véhicules/jours ouvrés). On note que certains axes ont un taux de trafic poids lourds très élevé (plus de 51 % à hauteur de Roellecourt sur la RD941 et 33% sur la RD 928).

### TRAFIC SUR LES PRINCIPALES ROUTES

sur le territoire du PETR en 2019



## Services de transport en commun réguliers

Le territoire du PETR est traversé par deux axes ferroviaires permettant de connecter ce dernier aux territoires voisins :

- 1 axe nord-sud St-Pol-sur-Ternoise - Béthune - Lille
- 1 axe est-ouest Etape - Hesdin - St-Pol-sur-Ternoise - Arras

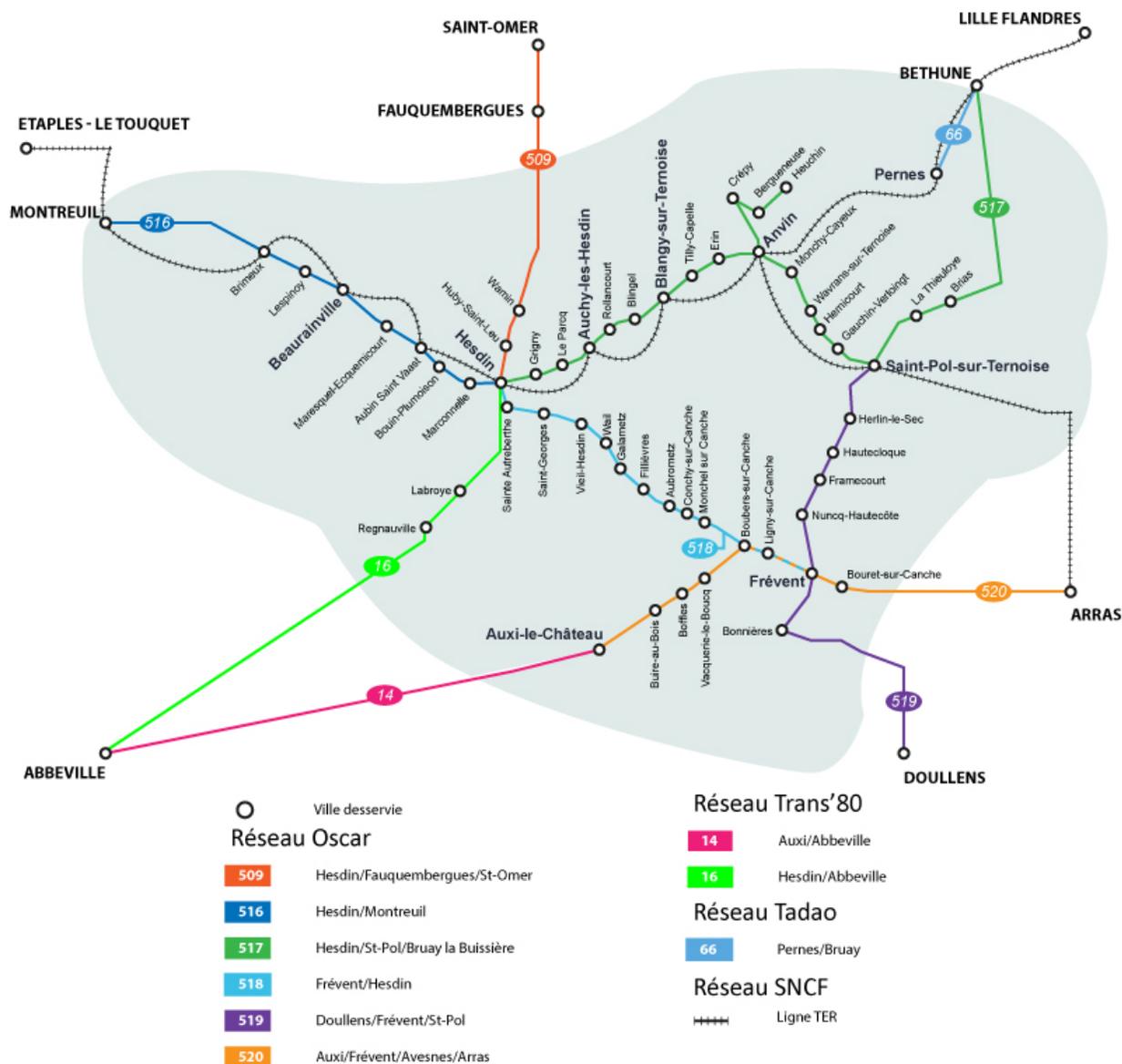
Ces deux axes font actuellement l'objet de travaux de réfection des voies (voir p.23)

Le territoire compte 10 gares et points d'arrêt dont 3 sur Ternois Com. et 7 sur Vallées Comm.

Le réseau autocar OSCAR, anciennement départemental, aujourd'hui repris par la Région vient compléter la desserte du territoire via 6 lignes régulières.

2 lignes du réseau Trans'80 offrent également des liaisons depuis le territoire vers Abbeville.

On notera également qu'une ligne du réseau Tadao (réseau TC urbain du Syndicat Mixte des Transports Artois-Gohelle) a été prolongé jusqu'à Pernes.



## Transport Express Régional (TER)

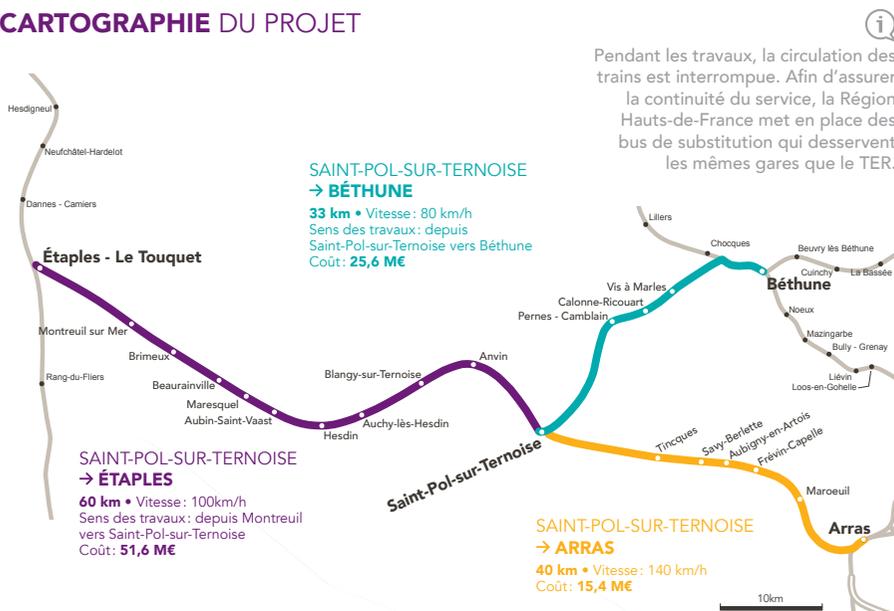
### Travaux sur l'étoile ferroviaire de St-Pol-sur-Ternoise

La rénovation de l'étoile ferroviaire de St-Pol-sur-Ternoise, inscrite au Contrat de Plan Etat-Région 2015-2020, permettra d'assurer la sécurité et la fiabilité de la circulation des trains sur un réseau qui était devenu vétuste. Initialement prévus sur l'année 2020, les travaux concernant les lignes St-Pol - Béthune et St-Pol - Etaples ont pris du retard compte-tenu du contexte sanitaire, mais devraient se finaliser au premier semestre 2021. Les travaux prévus sur la ligne St-Pol - Arras débiteront eux au premier semestre 2021 et dureront environ un an.

### Fréquentation avant travaux :

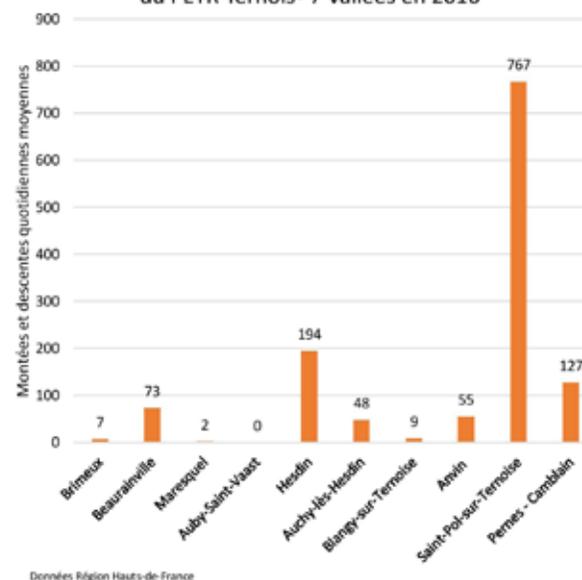
Avant les perturbations liées aux travaux, à la vétusté du réseau ainsi qu'aux épisodes de grèves ayant pu impacter le niveau de service, le graphique suivant nous montre les statistiques de la fréquentation annuelle des principales gares du territoire en 2016. La gare de St-Pol-sur-Ternoise, principal noeud du réseau, et point de départ privilégié en direction de Béthune et d'Arras, est sans surprise la gare la plus fréquentée du territoire. Loin derrière, Hesdin, puis Beaurainville, Pernes et Anvin constituent les pôles d'échanges secondaires.

#### CARTOGRAPHIE DU PROJET



Pendant la période de travaux, la Région met en place des cars permettant d'assurer une continuité du service.

Montées et Descentes quotidiennes moyennes en semaine dans les gare SNCF du secteur du PETR Ternois - 7 Vallées en 2016



## Quel service TER après travaux ?

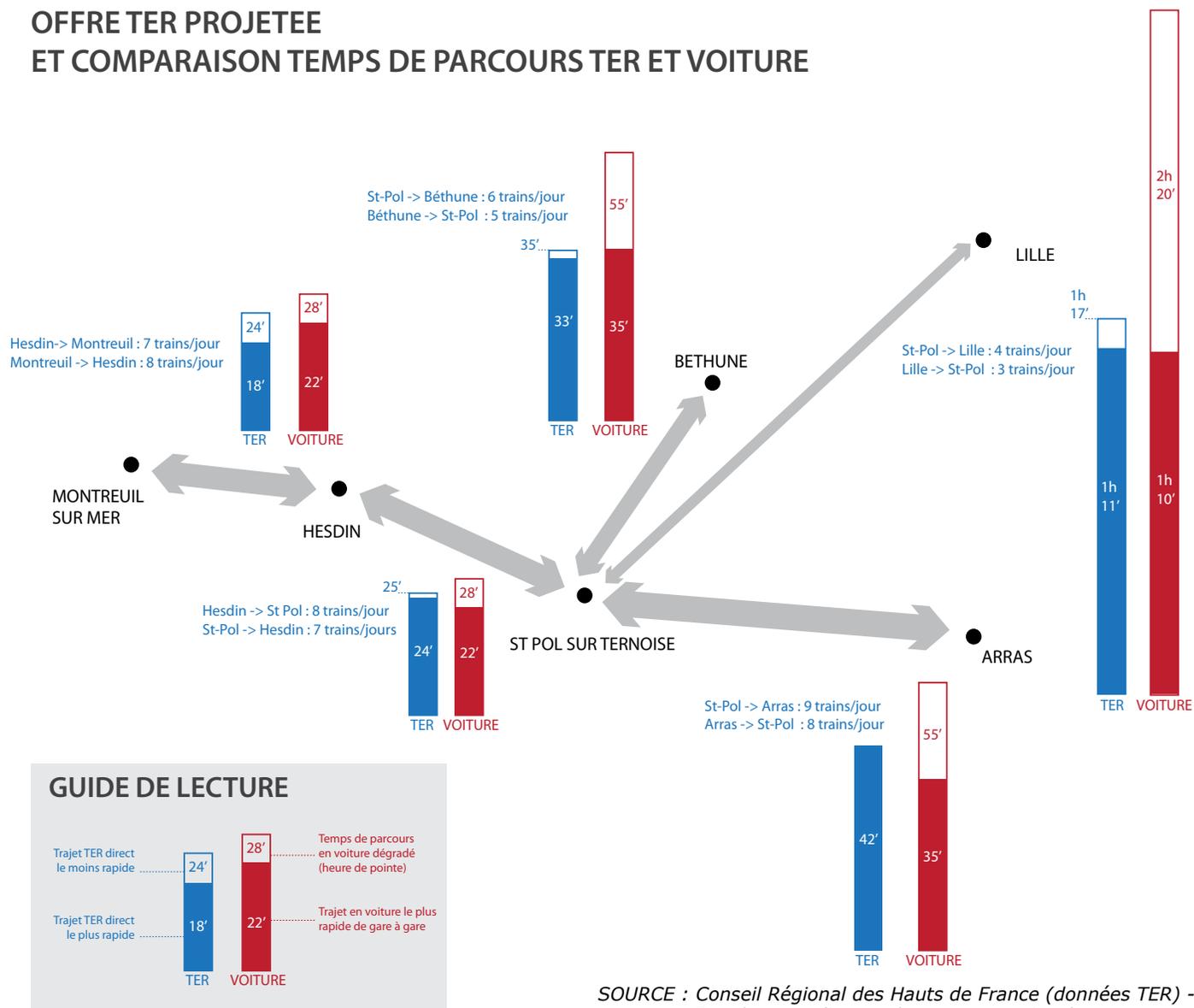
Le graphique ci-contre présente la future offre TER envisagée après les travaux, d'après la présentation réalisée lors du Comité Régional TER qui s'est tenu le 9 juillet 2020 à St-Pol-sur-Ternoise.

Pour les liaisons vers Arras et Béthune depuis St-Pol, il n'y a qu'un seul train permettant d'arriver entre 8 et 9h le matin. Les temps de parcours par rapport à la voiture sont compétitifs si on regarde le trajet de gare à gare (la voiture a cependant l'avantage de permettre les liaisons "porte à porte").

Pour ce qui est des liaisons entre Hesdin et Montreuil, un seul train permet d'arriver à Montreuil en "heure de pointe" (vers 7h30).

Concernant les liaisons vers Lille, en heure de pointe du matin, deux trains permettent d'arriver soit un peu avant 8h soit un peu avant 9h. Ces liaisons nécessitent une correspondance à Béthune. La durée totale du trajet est de 1h et 17 minutes, ce qui peut sembler rédhibitoire pour beaucoup mais qui reste plutôt compétitif par rapport à la voiture compte-tenu des embouteillages à l'approche de la métropole lilloise.

## OFFRE TER PROJETEE ET COMPARAISON TEMPS DE PARCOURS TER ET VOITURE



SOURCE : Conseil Régional des Hauts de France (données TER) - Google maps (temps de parcours voiture)

## Réseau OSCAR et circuits scolaires

### Circuits scolaires :

**113** lignes scolaires permettent aux élèves habitant le territoire du PETR de se rendre dans les établissements scolaires du PETR et des territoires voisins.

**7000** cartes de transport scolaire ont été distribuées sur les circuits scolaires desservant les établissements du PETR lors de l'année 2018/2019.

### Lignes régulières du réseau OSCAR :

**6** lignes régulières du réseau OSCAR desservent le territoire du PETR.

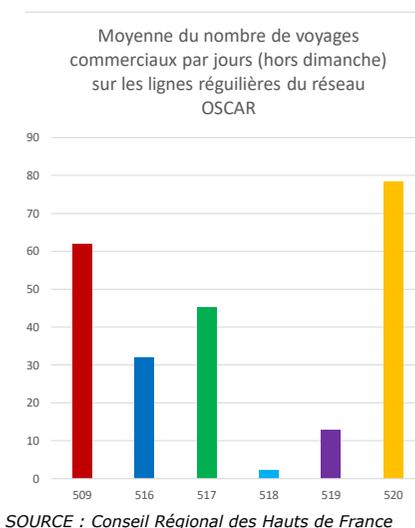
**72 880**

C'est le nombre de voyages commerciaux effectués sur les 6 lignes régulières du réseau OSCAR sur l'année 2018. On observe une augmentation de plus de **47%** de la fréquentation commerciale des lignes régulières entre 2014 et 2018.



SOURCE : Conseil départemental du Pas de Calais - Conseil Régional des Hauts de France

Ce graphique présente la fréquentation commerciale des 6 lignes OSCAR desservant le territoire, calculée via le volume des titres vendus annuellement (les scolaires ne sont pas pris en compte dans ce graphique). Le volume des titres vendus annuellement a été rapporté à une moyenne journalière hors dimanche (absence de service). Précisons également que ce volume correspond aux voyages effectués sur l'ensemble du linéaire des lignes et pas uniquement à des voyages ayant pour origine ou destination le PETR.

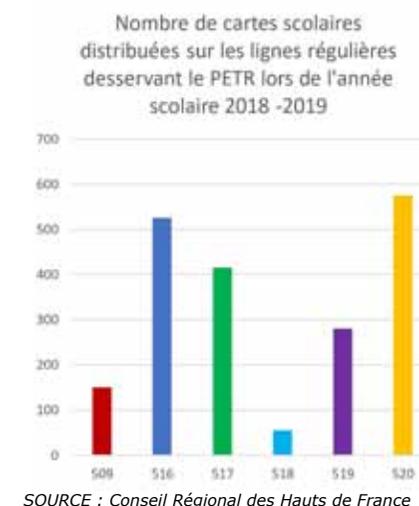


SOURCE : Conseil Régional des Hauts de France

**2000** cartes de transport scolaire ont été distribuées sur ces 6 lignes régulières du réseau OSCAR lors de l'année 2018/2019

Ces lignes régulières sont donc très majoritairement fréquentées par les scolaires. Le graphique ci-contre montre le nombre de cartes distribuées par ligne lors de l'année scolaire 2018-2019. Si l'ensemble des élèves disposant d'une de ces cartes emprunte quotidiennement ces lignes, on peut estimer qu'environ **90%** des voyages sont réalisés par les scolaires.

*Cette part doit en réalité être légèrement moindre compte tenu du fait qu'un certain nombre d'élèves disposant d'une carte scolaire n'utilise pas le réseau OSCAR régulièrement.*



SOURCE : Conseil Régional des Hauts de France

## Transport à la demande

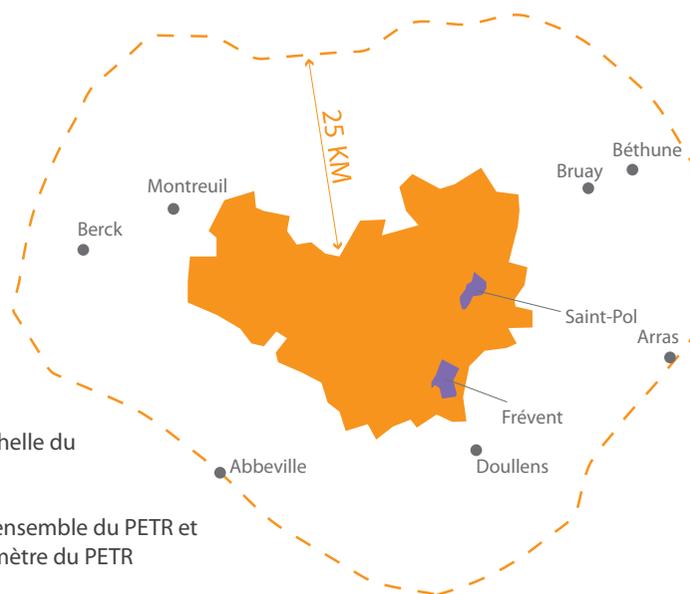
Il existe actuellement 3 services de Transport A la Demande (TAD) sur le territoire du PETR :

- Le service TAD géré par l'association Lien Plus à l'échelle de l'ensemble du PETR
- Les deux services TAD communaux gérés par les municipalités de St-Pol-sur-Ternoise et de Frévent

Ces services ont été mis en oeuvre dans le cadre de la compétence action sociale des EPCI et communes.

### Le service TAD Lienplus

#### Fonctionnement du service



Service uniformisé à l'échelle du PETR en juillet 2019

Service disponible sur l'ensemble du PETR et jusqu'à 25 km hors périmètre du PETR

Prise en charge de « porte-à-porte »



Service accessible aux personnes n'ayant pas de moyen de locomotion pour des motifs de déplacements principalement liés à l'insertion sociale ou professionnelle



Flotte de 7 véhicules de 9 places



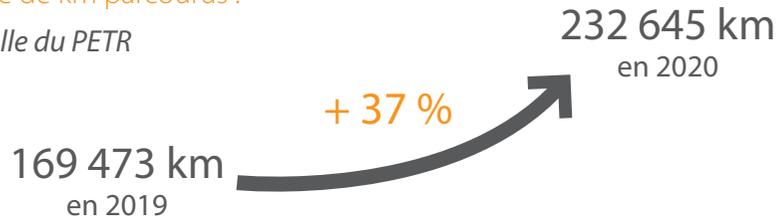
Grille tarifaire unique :  
2,5 € pour les déplacements internes au PETR  
5 € pour les déplacements hors PETR  
(dans la limite des 25 km)

SOURCE : Lienplus

## Quelques chiffres clés sur l'usage du service

Nombre de km parcourus :

A l'échelle du PETR



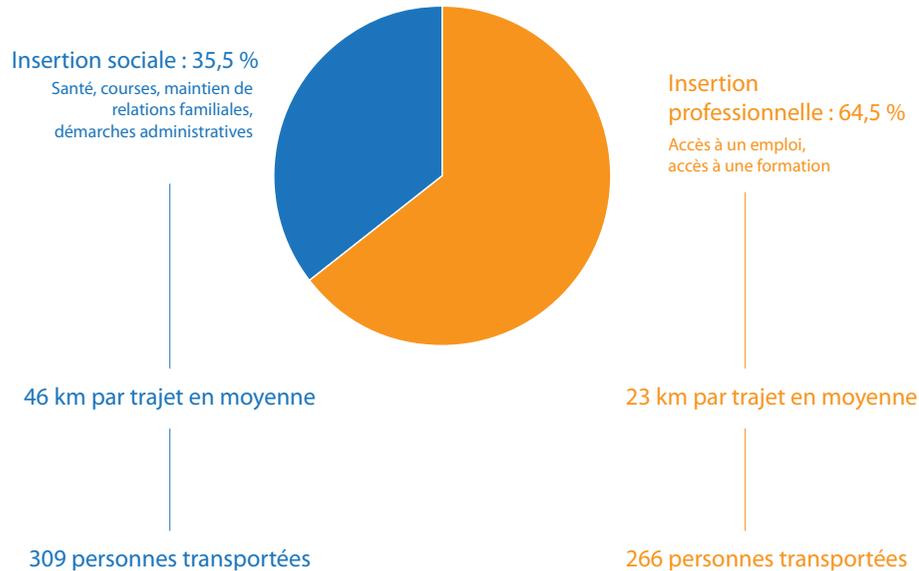
Distance moyenne des trajets :

A l'échelle du PETR en 2020



Motifs des trajets :

A l'échelle du PETR en 2020



Nombre d'utilisateurs :

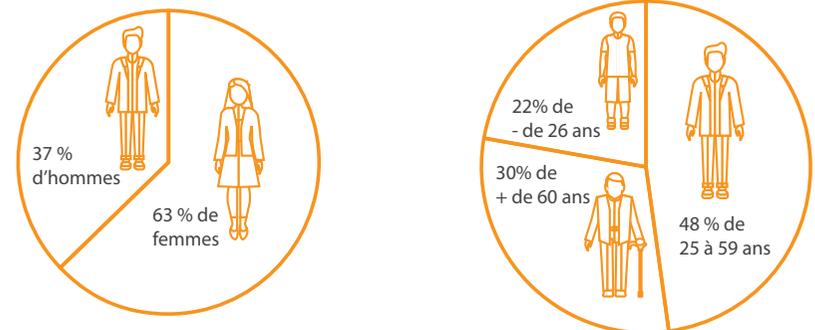
A l'échelle du PETR



Profil des usagers :

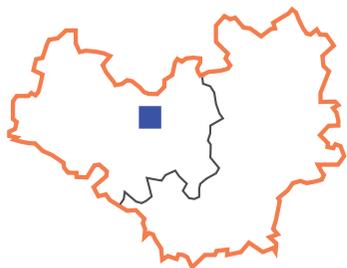
A l'échelle de Ternois Com en 2019

(pas de données disponibles à l'échelle de 7 Vallées Comm)



## Garage solidaire et location de véhicules

### Le garage solidaire d'Auchy-lès-Hesdin



Classée entreprise d'insertion, l'association Access'Auto 62 est un garage solidaire qui propose des services de réparation à prix réduits à destination des publics en difficulté. Ce service permet ainsi de garantir une mobilité autonome à des personnes à faibles revenus (SMIC ou inférieur).

En plus des services de réparation, l'achat d'un véhicule d'occasion est possible (à prix réduit), toujours pour les plus précaires, grâce aux véhicules provenant des garages et concessions alentours, revendues à l'association.

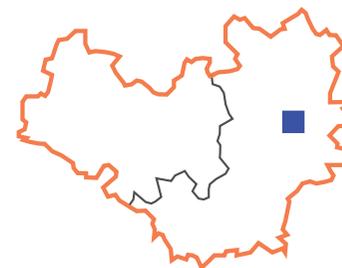
Entreprise sociale et solidaire, elle emploie un mécanicien salarié ainsi qu'un garagiste et une secrétaire en insertion, toujours dans la logique de retour à l'emploi.

### La location de véhicules

Le garage solidaire d'Auchy-lès-Hesdin propose par ailleurs une offre de location de véhicules aux personnes qui en ont le plus besoin. La flotte se compose de 5 véhicules thermiques issu d'un don de ENEDIS. Access'Auto62 propose des tarifs de 17 euros hors carburant sur un secteur qui s'étend au PETR et à l'ancienne communauté de communes du canton de Fruges.

Il est également proposé à la location 17 vélos à assistance électrique (VAE), en convention par ailleurs avec les guichets sociaux du secteur.

Sur le territoire, l'offre de location de véhicule est proposée en majeure partie par le secteur associatif et institutionnel d'insertion sociale et professionnelle. Chaque association collabore avec l'autre et se partage le territoire.



ATRE 62 est une association d'économie sociale et solidaire de Saint-Pol-sur-Ternoise qui met entre autres à disposition des demandeurs d'emploi, des bénéficiaires du RSA et des jeunes en formation, une flotte de 14 scooters pour un tarif de 20 euros par jour.



Lien Plus est une association de Beaurainville qui met à disposition en plus de son offre de Transports à la Demande un service de location au travers d'une flotte de 10 scooters électriques à destination des personnes en insertion sociale et professionnelle.

La région Hauts-de-France met aussi à disposition des véhicules en location à 1 euro par jour dans le cadre de sa politique Proch'Emploi, notamment en lien avec son antenne de Frévent sur le secteur.

## Covoiturage et autostop organisé

### Les aires de covoiturage et le système Pass-Pass

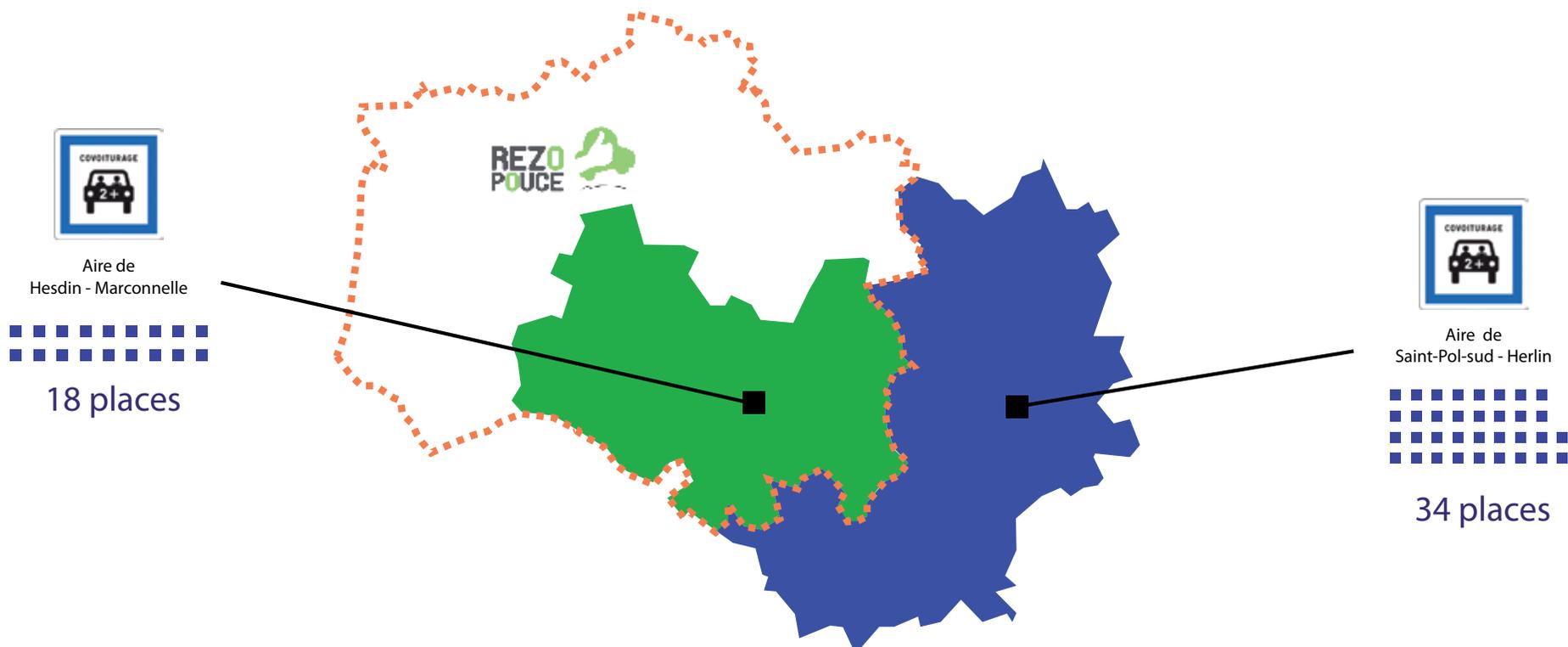
2 aires de covoiturage se situent sur le territoire du PETR, sur les communes de Marconnelle et Herlin-le-sec. Au total, ce sont 52 places qui sont proposées. Respectivement créées en 2014 et 2020, ces aires sont localisées à proximité directe de la D939, axe routier structurant du territoire.

Outre le classique covoiturage par bouche à oreille, ces aires s'appuient sur la plateforme Pass-Pass Covoiturage proposée par la Région Hauts-de-France permettant la mise en relation de chauffeurs et de passagers via une application mobile.

### Rézo-Pouce, l'autostop organisé

Avec pour objectif principal de faciliter l'accès aux principales polarités de services et de mobilité depuis les secteurs éloignés des offres de transport classiques, le RézoPouce a été créé sur le territoire de 7 ValléesComm en 2018, en collaboration avec les CC du Haut Pays du Montreuillois et des Deux Baies en Montreuillois. Il propose un service organisé et "sécurisé" d'autostop, les chauffeurs et autostoppeurs devant s'enregistrer auparavant sur internet ou en mairie.

Le système repose sur un réseau dense d'arrêts situés dans la totalité des communes de l'EPCI. On dénombre au 1er janvier 2021, 219 arrêts répartis sur les 69 communes du territoire.



## SYNTHESE ET ENJEUX

- Une compétence mobilité partagée entre de nombreux acteurs

ENJEUX : Garantir la cohérence et la lisibilité de l'ensemble des offres existantes pour les habitants. La prise de compétence mobilité peut aider à cela /

Faciliter l'accès aux différents services (création d'un guichet unique?)

- Des services réguliers par train et autocar qui assurent les liaisons vers les principales villes voisines du territoire

ENJEUX : Préserver ces offres existantes qui répondent aux besoins de nombreux habitants du PETR /

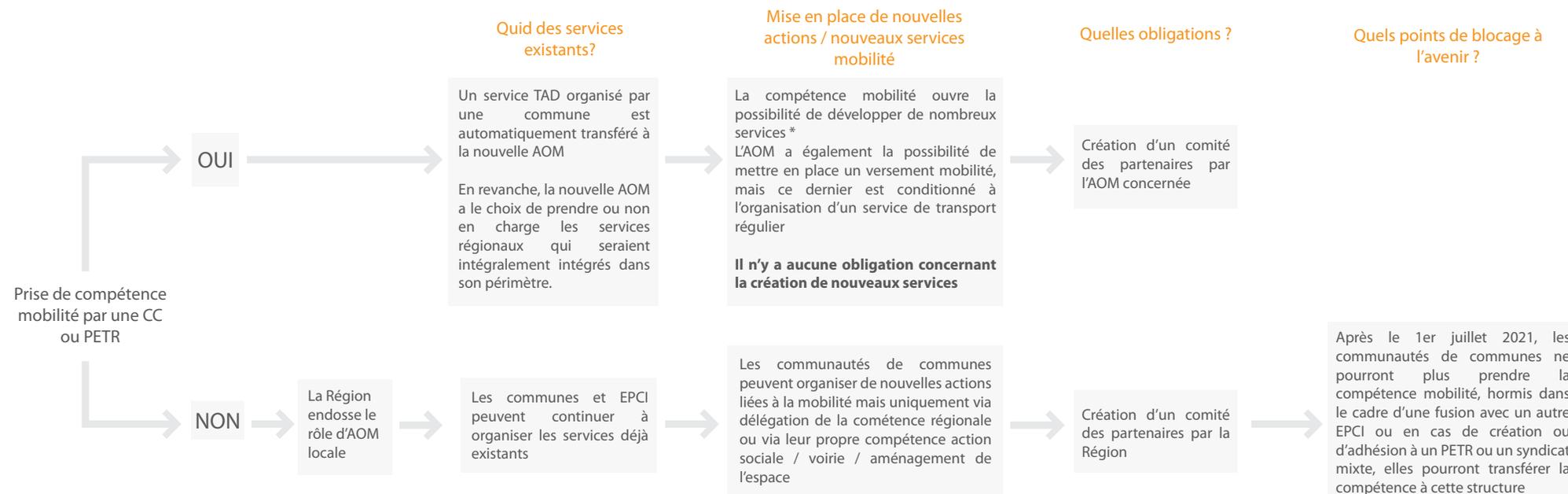
Renforcer la qualité du service (correspondance autocar-train, fréquence de passage...)

- Un service TAD intercommunal mis en oeuvre dans le cadre de la compétence action sociale
- Deux services TAD communaux géré via cette même compétence

ENJEU : Ouvrir le service à un public plus large. La prise de compétence mobilité permettrait de faire évoluer le service.

# Prise de compétence mobilité : quels enjeux ?

L'un des nombreux objectifs de la loi LOM est de résorber "les zones blanches" dépourvues d'autorité organisatrice de la mobilité locales. Les communautés de communes ont jusqu'au 31 mars 2021 pour délibérer sur la prise de compétence mobilité.



Une AOM a la compétence pour :

- organiser des services à la demande de transport public de personnes (en recourant, en pratique, à des opérateurs de transport collectif ou à des artisans taxis) ;
- organiser des services de transport scolaire ;
- organiser des services relatifs aux mobilités actives ou contribuer au développement de ces mobilités ;
- organiser des services relatifs aux usages partagés des véhicules terrestres à moteur ou contribuer au développement de ces usages ;
- organiser des services de mobilité solidaire, de contribuer au développement de tels services ou verser des aides individuelles à la mobilité, afin d'améliorer l'accès à la mobilité des personnes se trouvant en situation de vulnérabilité économique ou sociale et des personnes en situation de handicap ou dont la mobilité est réduite.

Les AOM peuvent en outre proposer des services de conseil et d'accompagnement auprès des différents acteurs et usagers, consistant à :

- offrir un service de conseil et d'accompagnement individualisé à la mobilité destiné aux personnes se trouvant en situation de vulnérabilité économique ou sociale ainsi qu'à celles en situation de handicap ou dont la mobilité est réduite ;
- mettre en place un service de conseil en mobilité destiné aux employeurs et aux gestionnaires d'activités générant des flux de déplacements importants ;
- organiser ou contribuer au développement des services de transport de marchandises et de logistique urbaine, en cas d'inexistence, d'insuffisance ou d'inadaptation de l'offre privée, afin de réduire la congestion urbaine ainsi que les pollutions et les nuisances affectant l'environnement.

Source : Loi d'orientation des mobilités, Art. L. 1231-1-1.