

Rapport de diagnostic

novembre 22

Elaboration d'un plan de mobilité simplifié intégrant un schéma directeur vélo à l'échelle du Pays de Thiérache



Pôle d'Equilibre Territorial et Rural
(PETR) du Pays de Thiérache



Rapport de diagnostic



1.	Introduction : contexte et enjeux de la mission	5
1.1.	Le territoire du PETR de Thiérache	5
1.2.	Les enjeux de la mission	5
1.3.	Analyse des documents existants	7
1.4.	La structuration du présent document	7
2.	Analyse socio-économique	9
2.1.	Les principales caractéristiques socio-démographiques de la Thiérache	9
2.1.1.	Un territoire très peu dense structuré par des pôles de proximité	9
2.1.2.	Un territoire marqué par des fragilités sociales	11
2.1.3.	Des besoins de mobilité à distinguer selon les âges des habitants	11
2.2.	Les emplois, les services et les équipements	12
2.2.1.	Le tissu économique du territoire	12
2.2.2.	Les principaux équipements et services	13
2.2.3.	Les équipements touristiques	13
2.3.	Les logiques de flux domicile-travail sur le territoire	15
2.4.	Les logiques de flux scolaires	Erreur ! Signet non défini.
3.	Les services de transport et mobilité sur le territoire	25
3.1.	Un territoire fortement dépendant de la voiture	25
3.1.1.	Des ménages fortement motorisés	25
3.1.2.	Le maillage routier	25
3.1.3.	La pratique de covoiturage sur le territoire	26
3.1.4.	Les Installations de Recharge de Véhicules Electriques (IRVE)	26
3.2.	L'offre de transports en commun	27
3.2.1.	Le TER	27
3.2.2.	Les lignes interurbaines	28
3.3.	Les aides solidaires en matière de mobilité	31
4.	Les aménagements et pratiques cyclables	33
4.1.1.	Définition des différents types d'aménagements cyclables	34
4.1.2.	Présentation de l'offre vélo sur le territoire	35
5.	Appréciation qualitative des conditions de mobilité sur le territoire	44
5.1.	L'enquête auprès de la population	44
5.2.	Les ateliers de concertation	46
6.	Synthèse et enjeux de mobilité	49



6.1.	Analyse AFOM	49
6.2.	Les enjeux de la mobilité sur le territoire	49
<hr/>		
7.	Annexes : comptes rendus des entretiens	51
<hr/>		

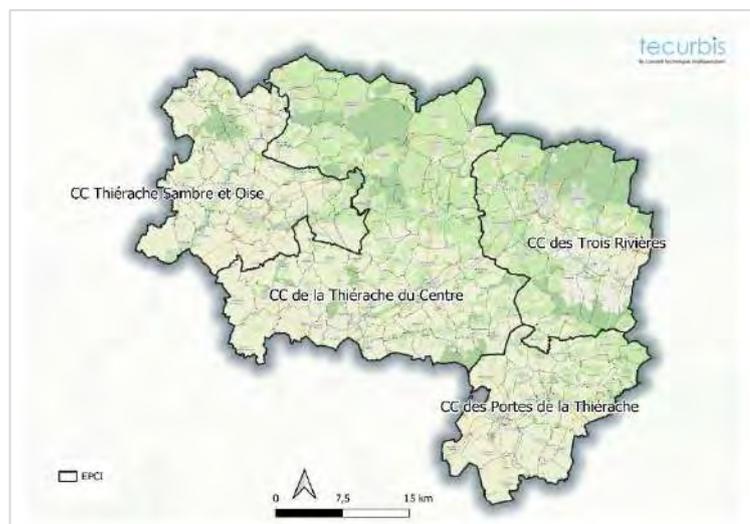
1.

1. INTRODUCTION : CONTEXTE ET ENJEUX DE LA MISSION

1.1. Le territoire du PETR de Thiérache

Le Pays de Thiérache se situe au Nord-Est du département de l'Aisne (Région Hauts-de-France) et se compose de 4 Communauté de Communes, soit 160 communes pour un peu plus de 70 000 habitants.

- Communauté de Communes des Trois Rivières (CC3R)
- Communauté de Communes des Portes de la Thiérache (CCPT)
- Communauté de Communes de la Thiérache du Centre (CCTC)
- Communauté de Communes de la Thiérache Sambre et Oise (CCTSO)



Le Pays de Thiérache se situe à proximité de pôles régionaux : Saint-Quentin, Charleville-Mézières (à une cinquantaine de kilomètre à l'Ouest et à l'Est, respectivement) et Valenciennes et Reims (à environ 80km au Nord et au Sud, respectivement). Par ailleurs, le territoire est frontalier avec la Belgique, notamment par les communes d'Hirson, de St-Michel et de Watigny.

La Thiérache se caractérise par un paysage de prairies alluviales (le long de la vallée de l'Oise qui irrigue Hirson et Guise), de bocages et de forêts (forêts de Nouvion et de Hirson-St-Michel notamment) ; 40% du territoire est couvert par des zones naturelles.

Avec 70 800 habitants (INSEE 2019) sur 1 672km², le Pays de Thiérache représente 13,3% de la population du département de l'Aisne, pour près 25% de la superficie départementale. Le territoire est en effet assez important : par exemple, 40 km séparent Guise d'Hirson (soit environ ¾ d'heure en voiture).

1.2. Les enjeux de la mission

► LA MOBILITE ET L'ACCESSIBILITE COMME STRATEGIE DE DEVELOPPEMENT LOCAL

Le développement de l'offre de mobilité contribue à l'amélioration du cadre de vie, de la santé publique et favorise l'attractivité du territoire. Ainsi, toute politique publique de mobilité joue un rôle transversal majeur dans les stratégies de recomposition territoriales et dans le dynamisme local. Les leviers d'actions sont multiples et doivent tenir compte de la gouvernance pour leur bonne mise en œuvre.

La Loi d'Orientation des Mobilités (LOM) s'inscrit dans une réflexion organisée autour de 4 enjeux liés à la mobilité :

- La crise environnementale qui nécessite de diversifier les moyens de transport pour se tourner vers des moyens moins polluants ;
- Le manque d'investissement pour les mobilités du quotidien (les investissements ont longtemps été tournés vers les grands projets structurants) ;
- La dépendance à la voiture dans de nombreux territoires (notamment peu denses) qui engendre un coût important pour le budget des ménages (d'autant plus dans un contexte d'augmentation du prix du carburant) et un accès difficile aux services et au lien social pour ceux qui ne possèdent pas de voiture (personnes âgées, personnes à mobilité réduite, étudiants) ;
- La multiplication des transports innovants (covoiturage, autopartage...) et d'acteurs publics et privés.

▶ LES BLOCS DE LA COMPETENCE « MOBILITE »

Les 4 Communautés de communes du territoire ont fait le choix de prendre la compétence mobilité puis de la transférer au PETR pour un exercice de cette compétence à une échelle plus large.

La LOM définit les services de mobilité selon 6 catégories :

- Service régulier de transport public
- Service de transport public à la demande
- Service de transport scolaire
- Service de mobilité solidaire
- Service de voiture partagée
- Service de mobilités actives

Avoir la compétence mobilité n'implique pas de l'exercer pleinement et immédiatement. L'AOM peut choisir de n'organiser aucun des services de mobilité ou seulement ceux qui répondent aux besoins du territoire dans un premier temps.

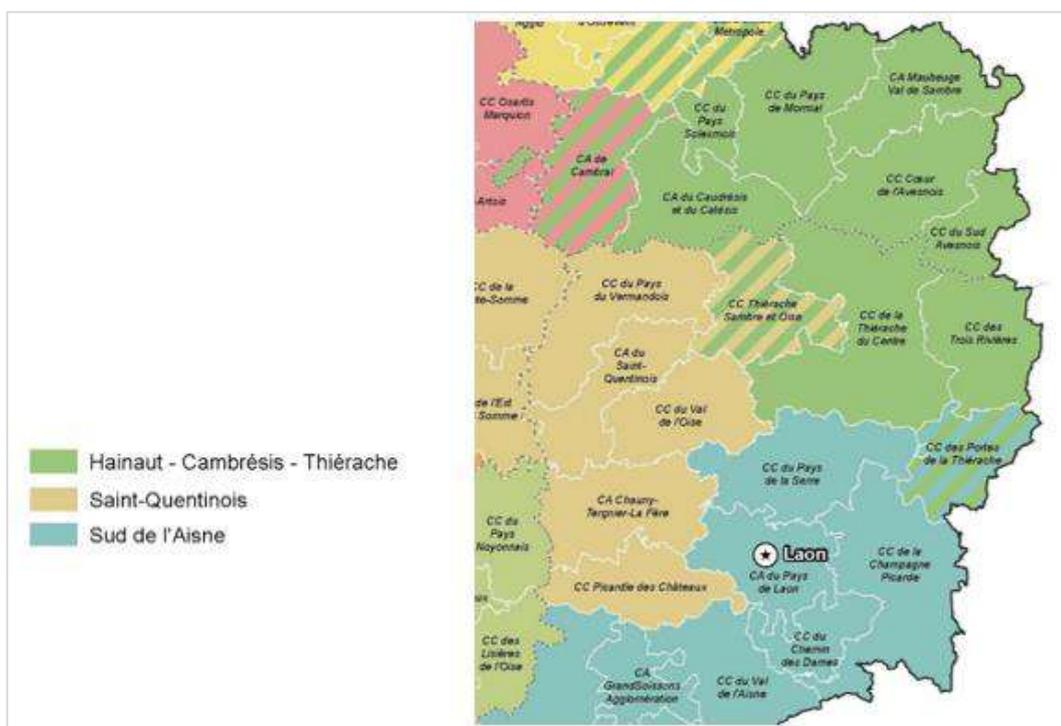
En revanche, pour percevoir le [Versement Mobilité](#), l'AOM doit organiser un service régulier de transport public de personnes. Ce Versement Mobilité peut être affecté à tous les services de mobilité.

Même si la mise en œuvre de services de mobilités est optionnelle, les AOM doivent obligatoirement mettre en place un [comité des partenaires](#) pour assurer le suivi des politiques de mobilité sur son ressort territorial avec une réunion annuelle au minimum.

▶ LES BASSINS DE MOBILITE

Pour faciliter l'intermodalité et la complémentarité des modes de transport, des [bassins de mobilité](#) sont prévus par la LOM. Ces bassins de mobilité sont mis en place par la Région (en tant que chef de file de la mobilité) et permettent la collaboration des AOM locales via les contrats opérationnels de la mobilité.

La Région Hauts-de-France a statué les bassins de mobilité selon la carte ci-dessous. Le PETR de Thiérache fait donc partie du bassin de mobilité « Hainaut – Cambrésis – Thiérache » et deux Communautés de communes appartiennent aussi à un autre bassin, la CCTSO au bassin « St-Quentinois » et la CCPT au bassin « Sud de l'Aisne ».



Bassins de mobilité de la Région Hauts-de-France (zoom sur les CC du PETR)

1.3. Analyse des documents existants

Le présent diagnostic s'appuie sur les documents transmis au début de l'étude, notamment sur :

- Le SRADDET de la Région Hauts-de-France ;

Un des objectifs du SRADDET est de « garantir un système de transport fiable et attractif » pour proposer « une accessibilité réelle aux services » partant du constat que l'offre de mobilité est très contrastée selon les territoires de la Région. Par ailleurs, le SRADDET insiste sur l'importance de faciliter l'accès à l'emploi par un accompagnement à la mobilité et une offre de déplacement adaptée. Le présent PDMS s'inscrit donc dans cet objectif.

- Le Rapport d'étude sur la prise de compétence Mobilité, effectué par le CEREMA en février 2021 ;
- L'étude sur la « structuration de l'offre de services cyclo-touristiques autour de l'Euro Vélo 3 et du Val de Serre » menée par le Pays de Thiérache en octobre 2021.

1.4. La structuration du présent document

Le présent diagnostic est la première phase de l'élaboration du Plan de Mobilité Simplifié intégrant un schéma vélo, et constitue une aide à la décision pour le PETR.

Il s'organise en plusieurs parties :

- Un **diagnostic socio-économique** permettant d'obtenir une analyse du territoire sur les thématiques importantes en termes de mobilité,
- Un **diagnostic mobilité** permettant d'apprécier l'existant et les axes d'amélioration,

1.

- Une partie sur la **mobilité cyclable**, le PMS intégrant un schéma vélo,
- Une **partie plus qualitative**, présentant les pratiques et les attentes des habitants en termes de mobilité et s'appuyant sur les entretiens menés, les enquêtes et les ateliers de concertation,
- Une partie conclusive présentant **les atouts et les enjeux** de la mobilité sur le territoire du PETR de Thiérache.

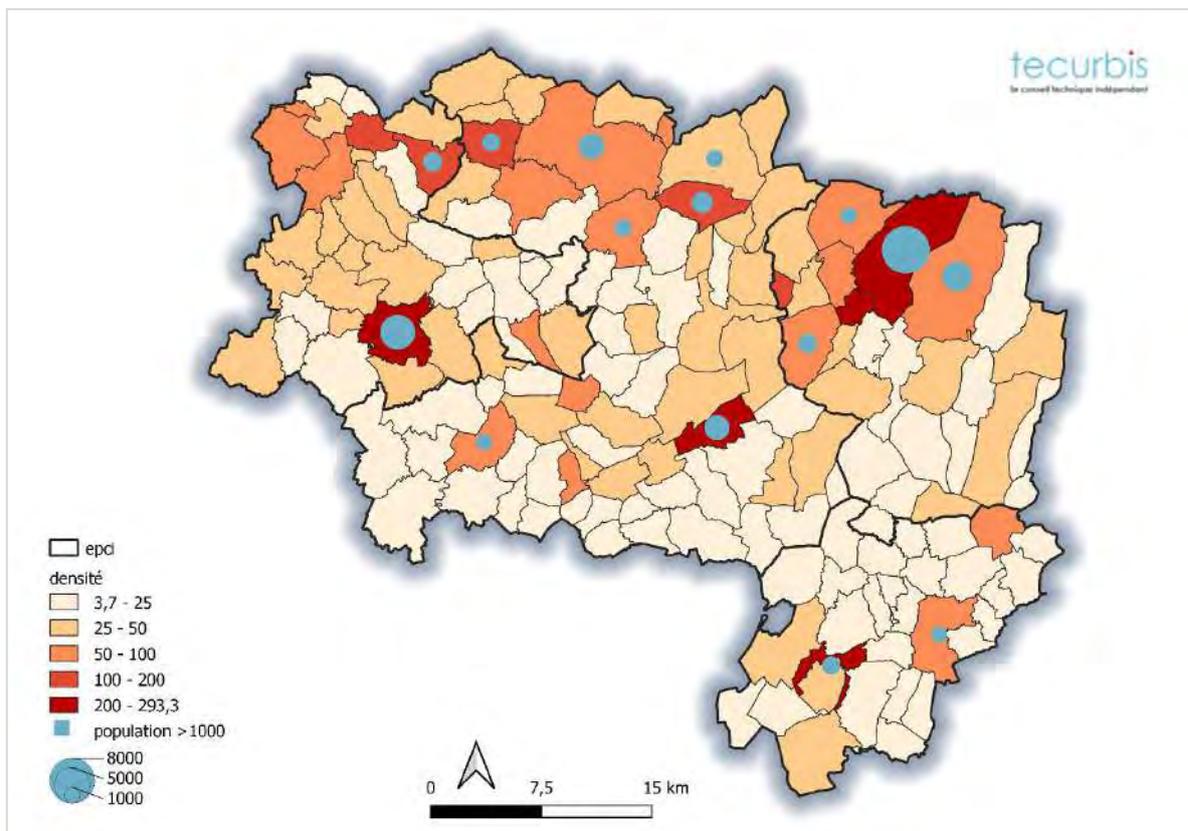
Le présent diagnostic constitue une aide à la décision pour le PETR du Pays de Thiérache pour l'élaboration de futurs projets de mobilités et pour faciliter la coordination entre les offres de mobilité existantes.

2.

2. ANALYSE SOCIO-ECONOMIQUE

2.1. Les principales caractéristiques socio-démographiques de la Thiérache

2.1.1. Un territoire très peu dense structuré par des pôles de proximité



Densité et population municipale

CHIFFRES CLES (2019)

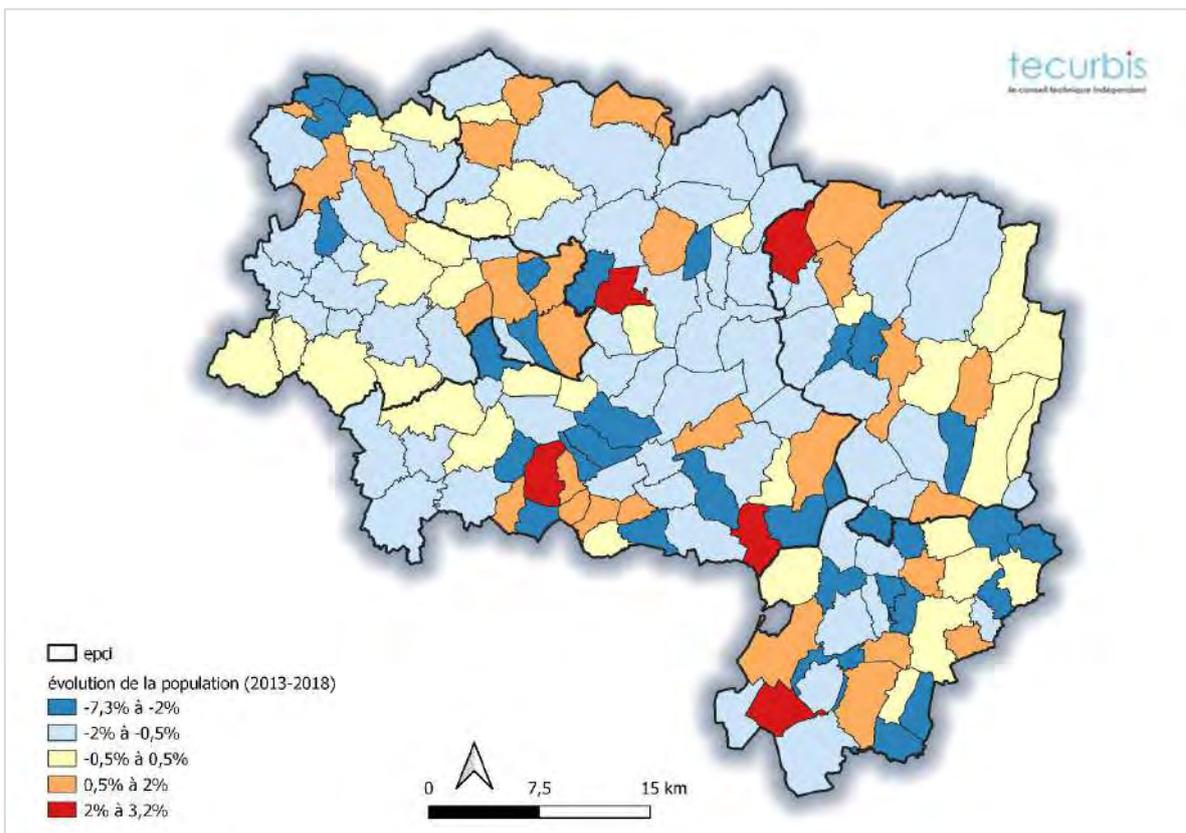
	Nombre de communes	Population totale en nombre d'habitants	Densité de population en hab/km ²
PETR DE TIERACHE	160	70 800	42,7
CCTSO	36	16 588	50,4
CCTC	68	26 284	36,4
CC3R	26	21 008	60,2
CCPT	30	6 920	26,9

Le PETR de Thiérache est constitué de 160 communes et comprend 70 800 habitants (INSEE 2019).

2.

Quinze communes comptent plus de 1 000 habitants : il s'agit essentiellement des communes de la frange Nord du territoire, à savoir, d'Ouest en Est : Etreux (CC Thiérache Sambre et Oise), Boué, Le Nouvion-en-Thiérache, Buironfosse, La Flamengrie, La Capelle (CC Thiérache du Centre), Origny-en-Thiérache, Mondrepuis, Hirson, St-Michel (CC Trois-Rivières), ainsi que les anciens chefs-lieux de canton ou pôles de proximité : Guise (CC Thiérache Sambre et Oise), Vervins et Sains-Richaumont (CC Thiérache du Centre), Montcornet et Rozoy-sur-Serre (CC Portes de la Thiérache). Au contraire, les 2/3 des communes du territoire (soit 105 communes) comptent moins de 300 habitants.

La densité de population moyenne sur le territoire du PETR de Thiérache est de 42,7 habitants/km², bien en dessous de la moyenne départementale (72 hab/km²) et nationale (120 hab/km²), même si on observe des disparités avec notamment une frange Nord plus densément peuplée. Le territoire est en effet marqué par de nombreux espaces naturels ou agricoles. A l'échelle communale, on observe d'importants écarts de densité comme l'illustre la carte ci-dessus : Guise, Hirson ou Vervins comptent respectivement 193, 261 et 249 hab/km² alors qu'une commune sur quatre compte moins de 20 hab/km² (au premier titre desquelles Eparcy : 3,7 hab/km²).



Evolution moyenne annuelle de la population municipale entre 2013 et 2018

Selon les dernières données disponibles, le territoire du PETR de Thiérache connaît plutôt une diminution et un vieillissement de sa population, avec une moyenne annuelle de -0,75% entre 2013 et 2018, à l'image de l'évolution de la population départementale sur les mêmes années (-0,2%). La diminution touche surtout les moins de 25 ans tandis que les plus de 75 ans augmentent.

2.

2.1.2. Un territoire marqué par des fragilités sociales

Le territoire du Pays de Thiérache est marqué par un taux de pauvreté très élevé (21,5% de la population en dessous du seuil de pauvreté contre 18,3% à l'échelle des Hauts-de-France, deuxième région la plus pauvre après la Corse). Par ailleurs, l'Aisne est le deuxième département où le taux de chômage est le plus élevé (11,5% des actifs au 3^e trimestre 2021).

On observe un effet cumulatif des fragilités sociales : freins psychologiques à la mobilité, décrochage scolaire, difficulté d'accéder à l'emploi, absence de lien social... Le territoire abrite donc des ménages à très faibles revenus dont la précarité est renforcée par les freins psychologiques et l'absence de moyens de mobilité et pour qui l'accès à tous les besoins du quotidien (emploi, services, commerces, loisirs...) est problématique.

2.1.3. Des besoins de mobilité à distinguer selon les âges des habitants

Dans le cadre du diagnostic mobilité, il paraît intéressant de relever la part des seniors (+ de 65 ans) au sein des communes du PETR. En effet, la population senior est souvent peu à peu confrontée à une perte d'autonomie et de mobilité, notamment avec la perte de l'usage de la voiture. Elle est donc l'un des publics cibles d'une politique de mobilité dans un territoire rural.

Sur le territoire de la Thiérache, plus d'un habitant sur 5 a plus de 65 ans (21,4% soit un peu plus que la moyenne départementale à 20,2% et que la moyenne nationale à 19,8%). Dans sept communes, les seniors représentent 1 habitant sur 3 (Dohis, Coingt, Cuiry-lès-Iviers, Les Autels, Beaumé, Romery et Rouvroy-sur-Serre). Les Portes de Thiérache est la Communauté de Communes où la part des seniors est la plus élevée.

Il est aussi important d'analyser la part des moins de 25 ans car, souvent confrontés à l'absence de moyen de déplacement individuel (pas de permis ou pas de véhicule), les jeunes sont une population cible pour le développement des transports en commun ou des mobilités actives. En effet, les jeunes font face à un enjeu d'accès à l'emploi et à la formation dans les territoires où peu de modes alternatifs à la voiture individuelle sont envisageables.

Les moins de 25 ans représentent 29,3% de la population (un peu moins que la moyenne départementale à 29,9% et que la moyenne nationale à 29,8%). Les communes dont la part des jeunes est élevée sont les suivantes : Mont-Saint-Jean (40% de moins de 25 ans), Marfontaine, La Neuville-Housset et Puisieux-et-Clanlieu.

Principaux chiffres :

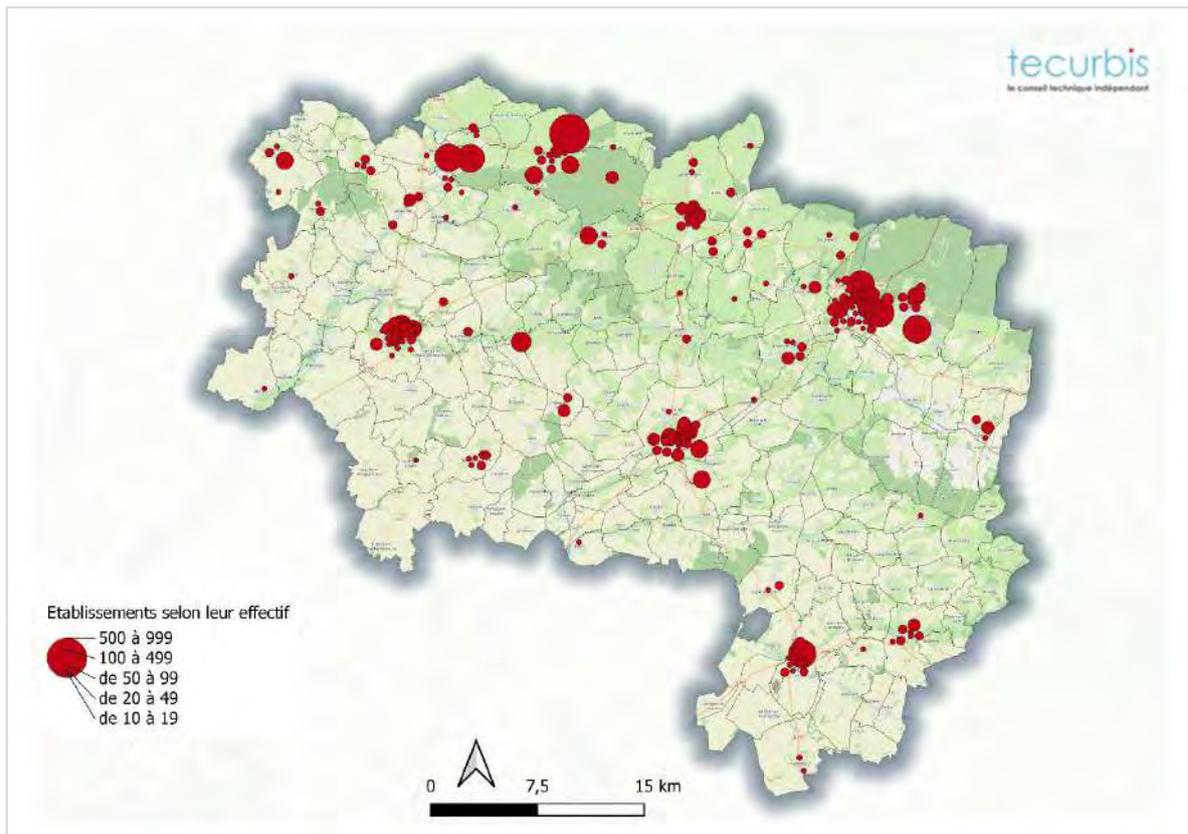
- 160 communes et 70 800 habitants
- 12 communes de plus de 1 000 habitants et 2/3 des communes de moins de 300 habitants
- 42,7 habitants/km²
- 21,5% de la population en dessous du seuil de pauvreté

2.

2.2. Les emplois, les services et les équipements

2.2.1. Le tissu économique du territoire

Le territoire du PETR de Thiérache compte 22 152 emplois (INSEE 2018) dont 42% sont situés dans la CCTC, 29% dans la CC3R, 20% dans la CCTSO et 9% dans la CCPT.



Entreprises ou administrations du territoire selon leur taille (nombre de salariés)

A l'instar du département de l'Aisne, la Thiérache est marquée par une part très importante de son territoire consacré à l'agriculture (environ 2/3) et notamment de la grande culture : betteraves sucrières, céréales. Le secteur industriel est aussi fortement présent sur le territoire.

Les principaux employeurs du territoire sont présentés dans le tableau ci-dessous :

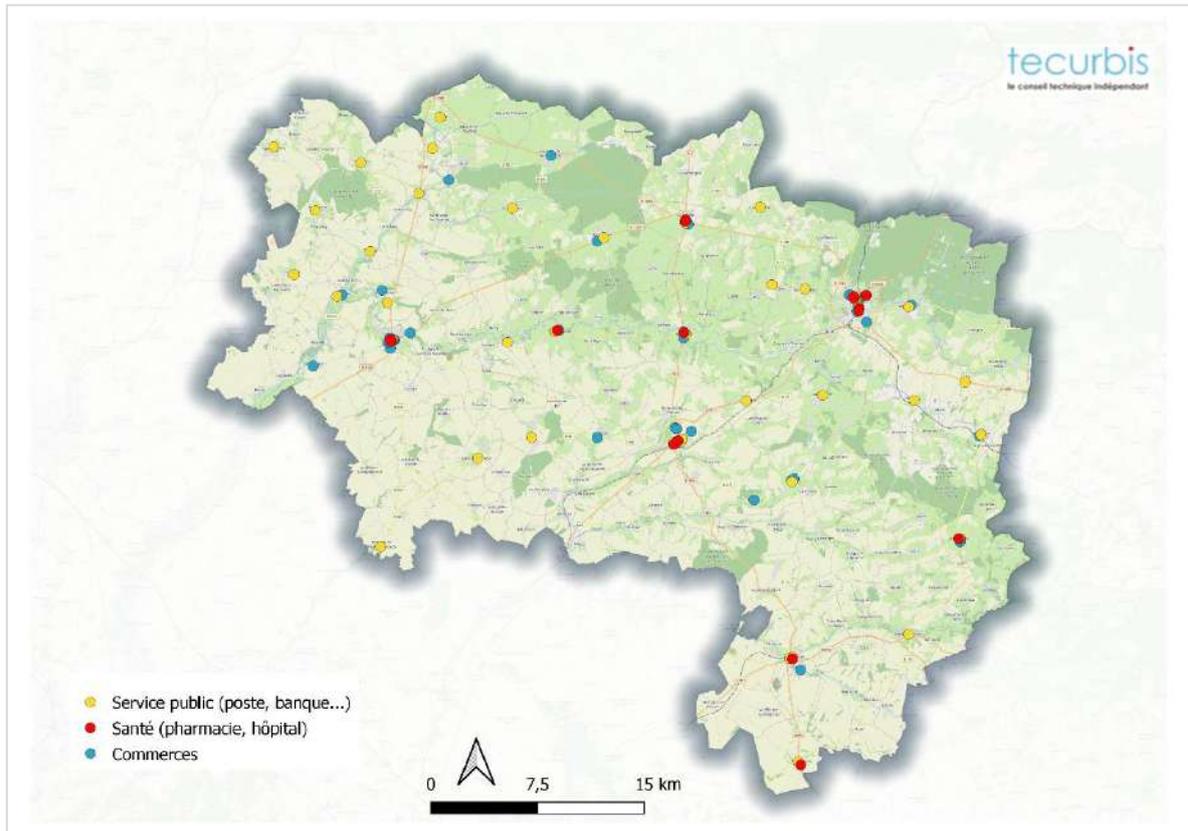
PRINCIPALES ENTREPRISES (2018)

	Commune	Secteur	Salariés
WEST PHARMACEUTICAL SERVICES	Le Nouvion-en-Thiérache	Industrie packaging	500 à 999
NESTLE	Boué	IAA	250 à 499
MATERNE	Boué	IAA	250 à 499
PAPIN	Montcornet	Transport	250 à 499
CENTRE HOSPITALIER D'HIRSON	Hirson	Santé	250 à 499
PUREM ST-MICHEL	St-Michel	Industrie automobile	250 à 499
AML SYSTEMS	Hirson	Industrie électrique	250 à 499

2.

GODIN	Guise	Industrie métallurgique	200 à 249
IMES EPHESE	Proisy	Santé	200 à 249

2.2.2. Les principaux équipements et services



Localisation des équipements dans le Pays de Thiérache

La carte des équipements (service public, santé, commerce) est révélatrice des logiques d'implantation sur le territoire : on observe une concentration des équipements dans les pôles relais, au premier rang desquels Guise et Hirson, puis Vervins, La Capelle et Montcornet. Dans un certain nombre de communes, les équipements et services du quotidien sont inexistantes.

Il n'existe cependant aucun pôle majeur sur le territoire, et on peut estimer que la population de Thiérache doit régulièrement se rendre dans des pôles régionaux (St-Quentin, Fourmies, Laon) pour avoir accès à des services spécialisés, non ou peu présents en secteur rural.

L'accès aux équipements et services forme un double enjeu en matière de mobilité. D'une part, l'absence de centralité majeure implique d'améliorer les liaisons avec les pôles extérieurs. D'autre part, l'absence ou le faible nombre d'équipements et de services dans certaines communes rurales rendent indispensable l'amélioration de l'accessibilité aux pôles de proximité du territoire.

2.2.3. Les équipements touristiques

Le PETR de Thiérache accueille plusieurs lieux touristiques et de loisirs, comme en témoigne la carte ci-dessous. Le familistère de Guise est le musée le plus visité du territoire avec 54 000 visiteurs annuels. Plusieurs

2.

autres monuments ponctuent le territoire : le château-fort de Guise mais aussi l'abbaye de St-Michel ou encore les églises fortifiées.

Par ailleurs, le cyclotourisme se développe notamment autour de l'Euro Vélo 3 (cf PARTIE 4).



Carte touristique du Pays de Thiérache (Office de Tourisme)

Principaux éléments :

- Le Pays de Thiérache concentre un certain nombre d'emplois, notamment industriels et logistiques ;
- L'accès aux équipements et services publics se fait selon une double échelle : dans les pôles de proximité du territoire et dans les pôles régionaux extérieurs à la Thiérache pour les services plus spécialisés ;
- L'enjeu concernant le tourisme est de permettre la diffusion des flux captés par le familistère de Guise vers d'autres lieux touristiques du territoire (que ce soit à vélo ou via d'autres modes).

2.

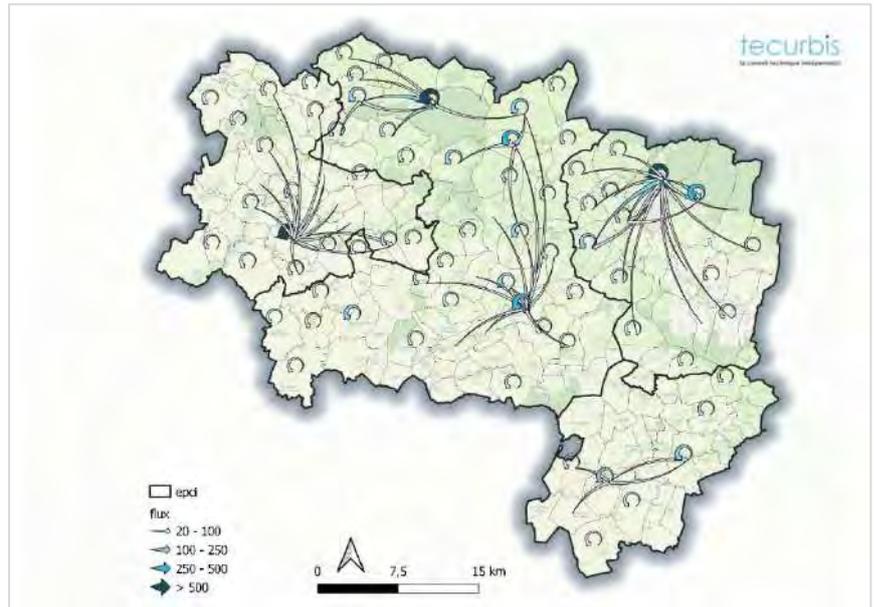
2.3. Les logiques de flux domicile-travail sur le territoire

NB : Pour faciliter la compréhension des flux structurants sur le territoire, l'analyse des flux a été réalisée à l'échelle des 4 ECPI et non du PETR du Thiérache. Ci-dessous les fiches détaillant les flux pour chaque EPCI.

Les principaux chiffres des flux domicile-travail sur le territoire (source INSEE 2017) :

- 45% des flux sont internes aux Communautés de Communes
- 18% des flux sont internes aux communes

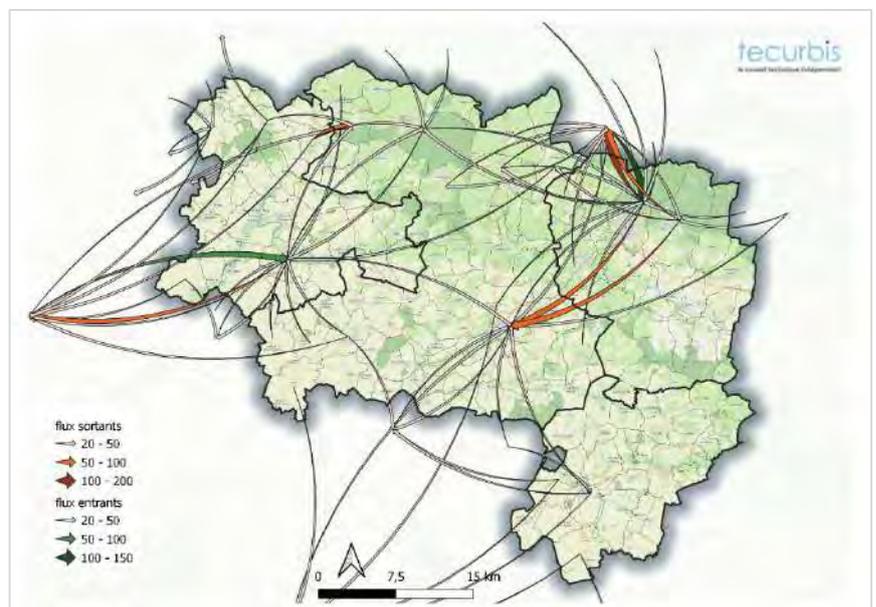
Principaux flux internes au territoire (flux > 20)



Les communes du PETR les plus réceptrices de flux (> 1 000 flux)

- Hirson : 3 487 flux
- Guise : 2 411 flux
- Vervins : 1 965 flux
- Le Nouvion-en-Thiérache : 1 635 flux
- Boué : 1 114 flux

Principaux flux entrants et sortants du territoire (flux > 20)



2.

CC DE LA THIERACHE DU CENTRE (13 168 FLUX)

Flux internes : 6 069 flux soit 46% des flux

- 56% des flux internes sont internes aux communes et relèvent de la micro-mobilité
- Les communes accueillant plus de 200 flux internes sont les suivantes :
 - o Vervins, 1 184 flux
 - o Le Nouvion-en-Thiérache, 1 007 flux
 - o La Capelle, 646 flux
 - o Boué, 457 flux
 - o Fontaine-lès-Vervins, 321 flux
 - o Sains-Richaumont, 271 flux
 - o Buironfosse, 259 flux

Flux entrants : 3 467 flux soit 26% des flux

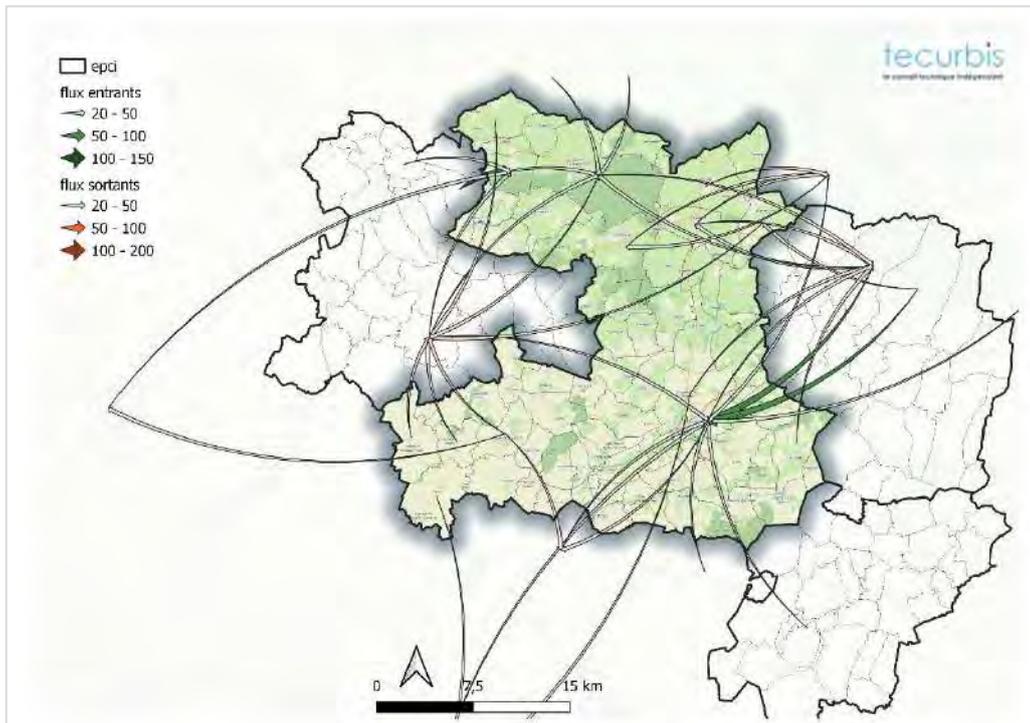
- Les 3 principaux EPCI d'origine
 - o CC Thiérache Sambre et Oise, 826 flux
 - o CC des Trois Rivières, 779 flux
 - o CC Cœur de l'Avesnois, 323 flux
 - o NB : CC des Portes de la Thiérache, 129 flux
- Les 5 communes les plus émettrices
 - o Hirson, 220 flux
 - o St-Michel, 176 flux

- o Etreux, 149 flux
- o Guise, 127 flux
- o Fourmies, 111 flux

- Les 5 principales communes de destination dans la CC
 - o Vervins, 781 flux
 - o Le Nouvion-en-Thiérache, 628 flux
 - o Boué, 657 flux
 - o La Capelle, 309 flux
 - o Fontaine-lès-Vervins, 223 flux

Flux sortants : 3 632 flux soit 27% des flux

- Les 3 principaux EPCI de destination
 - o CC des Trois Rivières, 685 flux
 - o CC Thiérache Sambre et Oise, 573 flux
 - o CC du Sud Avesnois, 287 flux
 - o NB : CC des Portes de la Thiérache, 96 flux
- Les 5 communes les plus réceptrices
 - o Hirson, 395 flux
 - o Guise, 367 flux
 - o Laon, 244 flux
 - o Fourmies, 180 flux
 - o Marle, 162 flux



2.

CC DES TROIS-RIVIERES (8 405 FLUX)

Flux internes : 4 228 flux soit 50% des flux

- 59% des flux internes sont internes aux communes et relèvent de la micro-mobilité
- Les communes accueillant plus de 200 flux internes sont les suivantes :
 - o Hirson : 2 311 flux
 - o Saint-Michel : 698 flux
 - o Origny-en-Thiérache : 237 flux

Flux entrants : 1 891 flux soit 23% des flux

- Les 3 principaux EPCI d'origine
 - o CC de la Thiérache du Centre : 685 flux
 - o CC du Sud Avesnois : 438 flux
 - o CC Ardennes Thiérache : 170 flux
 - o NB : CC des Portes de la Thiérache : 60 flux
 - o NB : CC Thiérache Sambre et Oise : 50 flux
- Les 5 communes les plus émettrices :
 - o Fourmies : 185 flux
 - o Anor : 125 flux
 - o Vervins : 74 flux
 - o Plomion : 59 flux

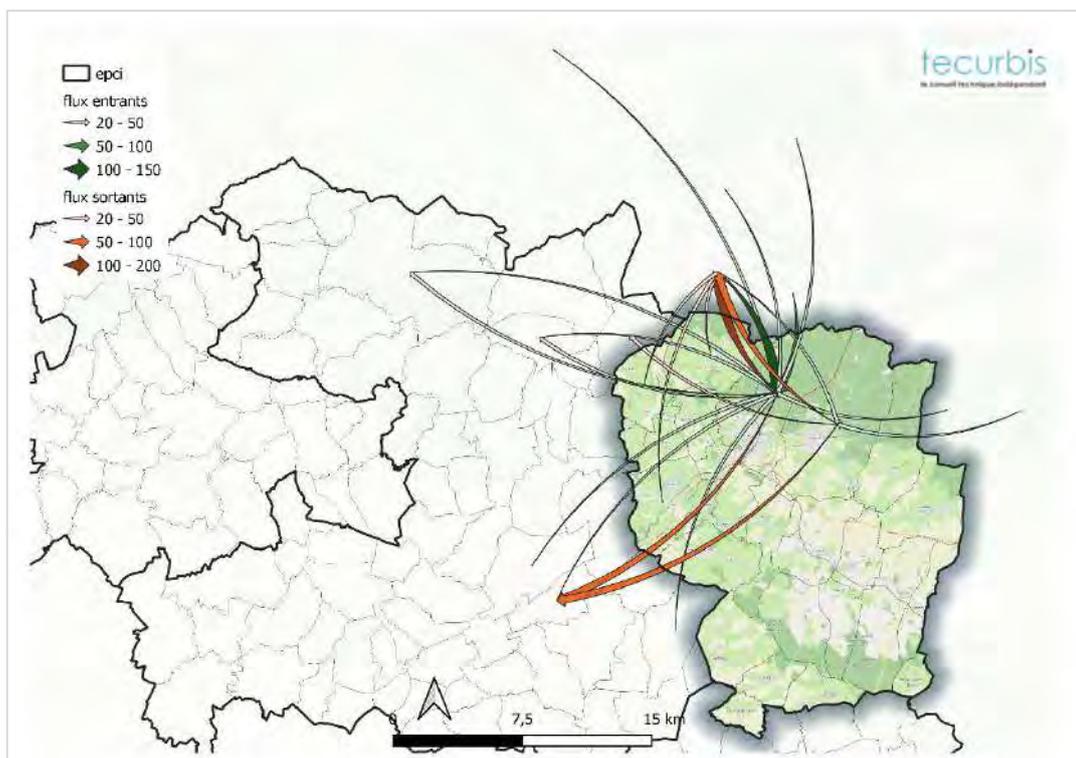
- o La Capelle : 55 flux

- Les 5 principales communes de destination dans la CC :

- o Hirson : 1 176 flux
- o Saint-Michel : 276 flux
- o Origny-en-Thiérache : 96 flux
- o Buire : 84 flux
- o Aubenton : 50 flux

Flux sortants : 2 286 flux soit 27% des flux

- Les 3 principaux EPCI de destination :
 - o CC de la Thiérache du Centre : 779 flux
 - o CC du Sud Avesnois : 464 flux
 - o CC Ardennes Thiérache : 110 flux
 - o NB : CC des Portes de la Thiérache : 110 flux
 - o NB : CC Thiérache Sambre et Oise : 61 flux
- Les 5 communes les plus réceptrices :
 - o Fourmies : 338 flux
 - o Vervins : 269 flux
 - o Fontaine-lès-Vervins : 86 flux
 - o La Capelle : 85 flux
 - o Le Nouvion-en-Thiérache : 66 flux



2.

CC THIERACHE SAMBRE ET OISE (7 017 FLUX)

Flux internes : 2 609 flux soit 37% des flux

- 60% des flux internes sont internes aux communes et relèvent de la micro-mobilité
- Les communes accueillant plus de 200 flux internes sont les suivantes :
 - o Guise : 1 431 flux

Flux entrants : 1 606 flux soit 23% des flux

- Les 3 principaux EPCI d'origine :
 - o CC de la Thiérache du Centre : 573 flux
 - o CA du Caudrésis et du Catésis : 193 flux
 - o CC du Pays du Vermandois : 159 flux
 - o NB : CC des Trois Rivières : 61 flux
 - o NB : CC des Portes de la Thiérache : 5 flux
- Les 5 communes les plus émettrices :
 - o Saint-Quentin : 106 flux
 - o Sains-Richaumont : 60 flux
 - o Bohain-en-Vermandois : 60 flux
 - o Le Nouvion-en-Thiérache : 40 flux

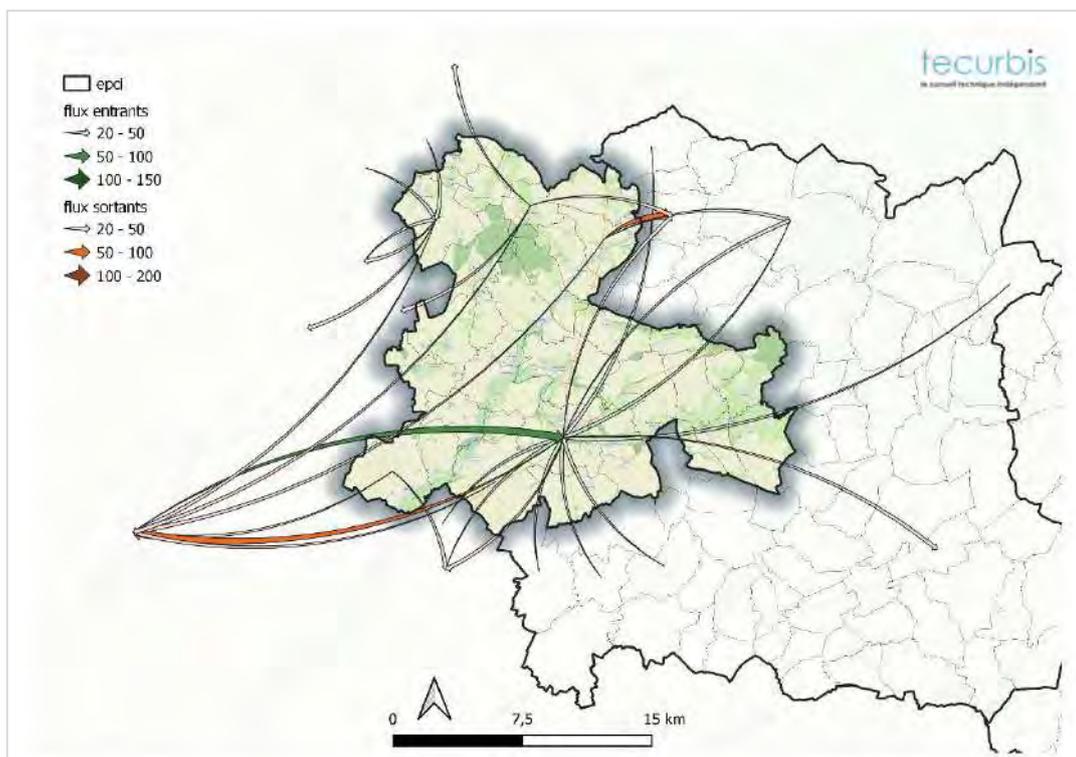
- o Boué : 40 flux

- Les 5 principales communes de destination dans la CC :

- o Guise : 980 flux
- o Vaux-Andigny : 211 flux
- o Etreux : 80 flux
- o Proisy : 72 flux
- o Wassigny : 66 flux

Flux sortants : 2 802 flux soit 40% des flux

- Les 3 principaux EPCI de destination :
 - o CC de la Thiérache du Centre : 826 flux
 - o CA du Saint-Quentinois : 560 flux
 - o CC du Pays du Vermandois : 375 flux
 - o NB : CC des Trois Rivières : 60 flux
 - o NB : CC des Portes de la Thiérache : 15 flux
- Les 5 communes les plus réceptrices :
 - o Saint-Quentin : 406 flux
 - o Boué : 277 flux
 - o Le Nouvion-en-Thiérache : 204 flux
 - o Bohain-en-Vermandois : 173 flux
 - o Vervins : 114 flux



2.

CC DES PORTES DE LA THIERACHE (2 945 FLUX)

Flux internes : 1 178 flux soit 40% des flux

- 60% des flux internes sont internes aux communes et relèvent de la micro-mobilité
- Les communes accueillant plus de 200 flux internes sont les suivantes :
 - o Montcornet : 362 flux
 - o Rozoy-sur-Serre : 251 flux

Flux entrants : 741 flux soit 25% des flux

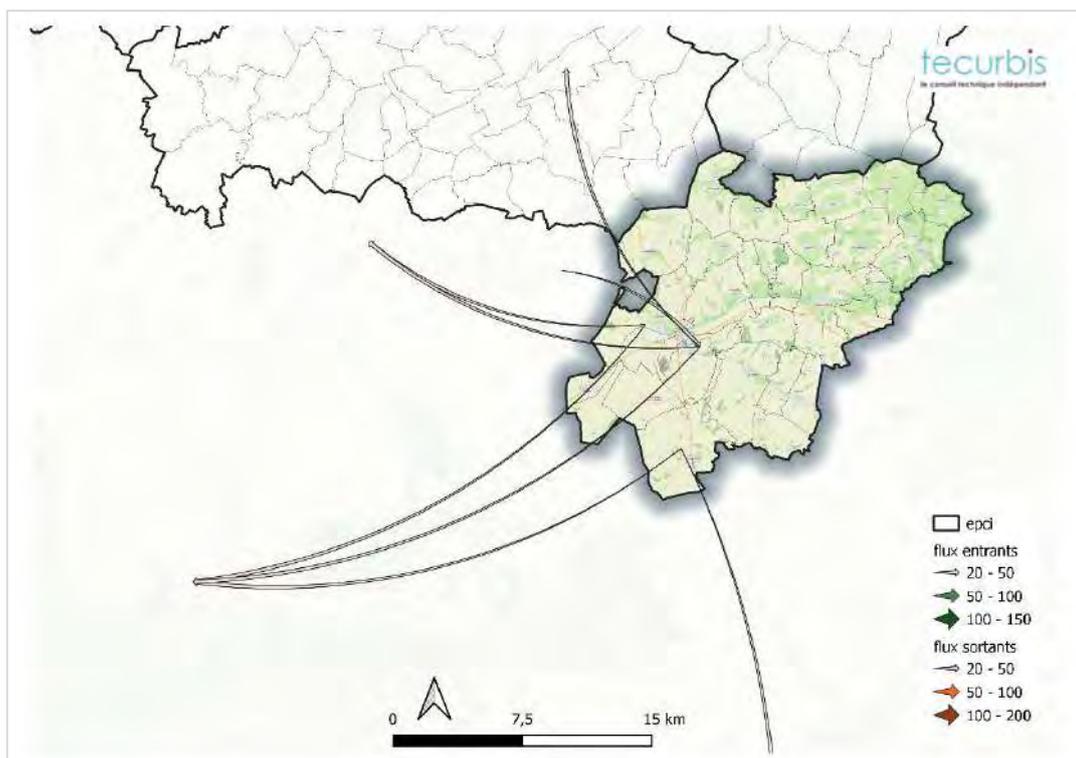
- Les 3 principaux EPCI d'origine :
 - o CC du Pays de la Serre : 120 flux
 - o CC des Trois-Rivières : 110 flux
 - o CC de la Champagne Picarde : 100 flux
 - o NB : CC de la Thiérache du Centre : 96 flux
 - o NB : CC Thiérache Sambre et Oise : 15 flux
- Les 5 communes les plus émettrices :
 - o Reims : 26 flux
 - o Tavaux-et-Pontséricourt : 26 flux
 - o Marle : 24 flux
 - o Hirson : 20 flux
 - o Renneville : 20 flux

- Les 5 principales communes de destination dans la CC :

- o Montcornet : 372 flux
- o Rozoy-sur-Serre : 156 flux
- o Brunehamel : 33 flux
- o Vigneux-Hocquet : 31 flux
- o Dizy-le-Gros : 28 flux

Flux sortants : 1 026 flux soit 35% des flux

- Les 3 principaux EPCI de destination :
 - o CA du Pays de Laon : 181 flux
 - o CC de la Champagne Picarde : 157 flux
 - o CU du Grand Reims : 157 flux
 - o CC de la Thiérache du Centre : 129 flux
 - o NB : CC des Trois-Rivières : 60 flux
 - o NB : CC Thiérache Sambre et Oise : 5 flux
- Les 5 communes les plus réceptrices :
 - o Laon : 146 flux
 - o Reims : 111 flux
 - o Marle : 75 flux
 - o Vervins : 60 flux
 - o Sissonne : 46 flux



2.

2.4. L'enjeu des déplacements scolaires

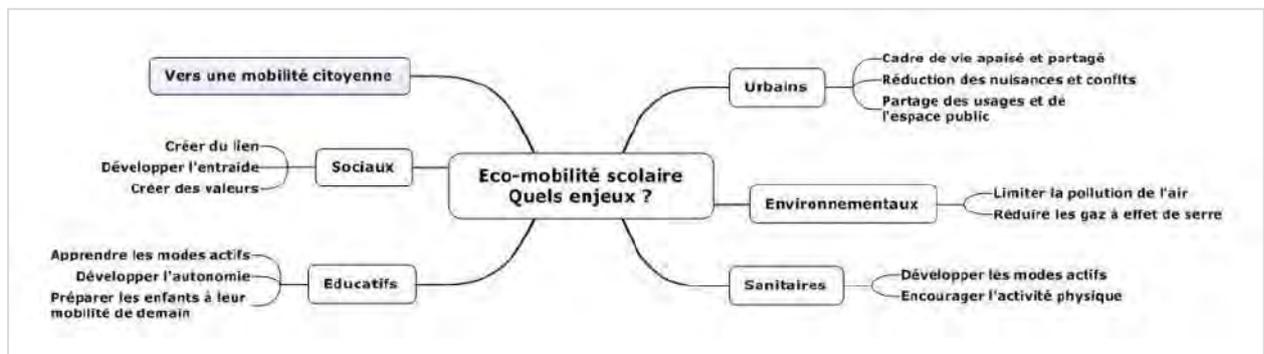
2.4.1. L'enjeu des scolaires dans une politique mobilité

Les scolaires sont un public important à inclure dans les politiques de mobilité. En effet, les jeunes représentent une partie de la population particulièrement soumise aux évolutions de l'offre de mobilité sur le territoire, notamment car ils ne disposent pas de permis de conduire.

L'aménagement et la qualité des services existants (dont ils sont dépendants) conditionnent leurs cheminement vers les établissements scolaires, et plus tard, leurs habitudes et pratiques d'accès à l'emploi. Les comportements de mobilité s'ancrant dès le plus jeune âge, les élèves représentent donc une population déterminante à la fois dans le développement de la mobilité à long terme, la transition écologique et l'inclusion sociale.

Par ailleurs, les jeunes constituent une partie de la population soumise à la sédentarité et au trop faible niveau d'activité physique : derrière l'enjeu de mobilité, c'est donc un enjeu de santé publique qui se dessine. Les enfants ont besoin en effet de bouger au moins 1h par jour (OMS).

S'agissant de la mobilité des élèves du premier cycle et du second cycle, les statistiques nationales font état d'une importante hausse de l'utilisation des modes motorisés dans les déplacements depuis et vers les écoles. En effet, les études ont montré que sur les trente dernières années, la proportion de déplacements effectués en modes actifs par les élèves de plus de 6 ans pour se rendre dans leurs établissements a largement baissé (52% à 32% pour la marche et 7% à 3% pour le vélo). Ainsi, la France est aujourd'hui championne d'Europe en mode motorisé chez les enfants, ce qui n'était pas du tout le cas il y a quelques années. A noter que le changement de comportement de mobilité ne concerne pas tant l'enfant en tant que tel, la peur des parents étant souvent le premier frein.

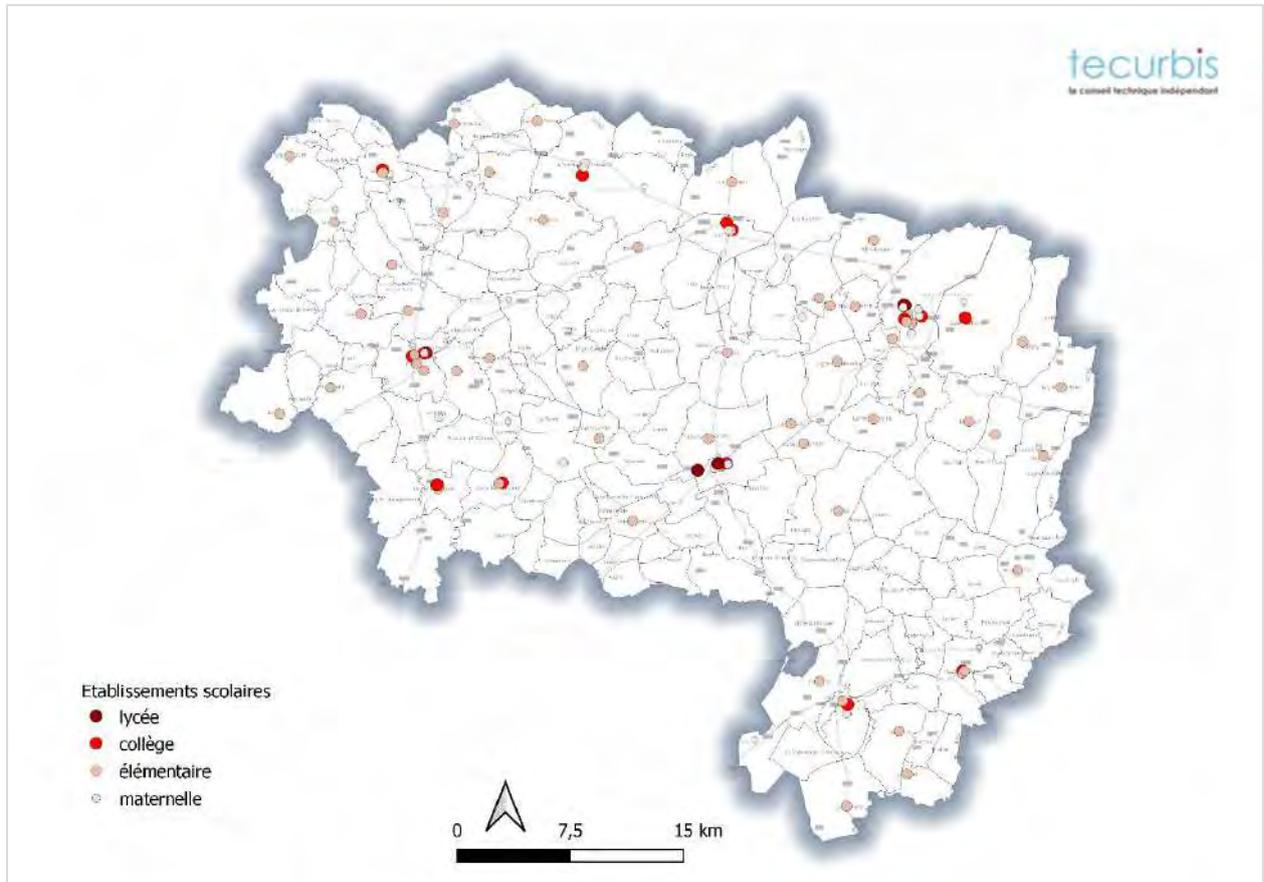


Les enjeux de l'éco-mobilité scolaire (source : Mobiscop)

2.4.2. Les établissements et les pratiques de déplacements scolaires

Les établissements scolaires de Thiérache sont représentés sur la carte ci-dessous : alors que les écoles maternelles et primaires, au nombre de 80, sont assez bien réparties sur le territoire, les 15 collèges et les 8 lycées sont situés dans les principaux pôles : à Guise (collège Camille Desmoulins, collège Jeanne d'Arc, lycée Françoise Dolto), à La Capelle (collège Pierre Sellier collège du Sacré Cœur), à Vervins/Fontaine-les-Vervins (collège Condorcet, collège et lycée St-Joseph, lycée agricole de la Thiérache, Ecole de Production), à Hirson (collège Georges Cobast, collège de l'Enfant Jésus, lycée Joliot-Curie).

2.



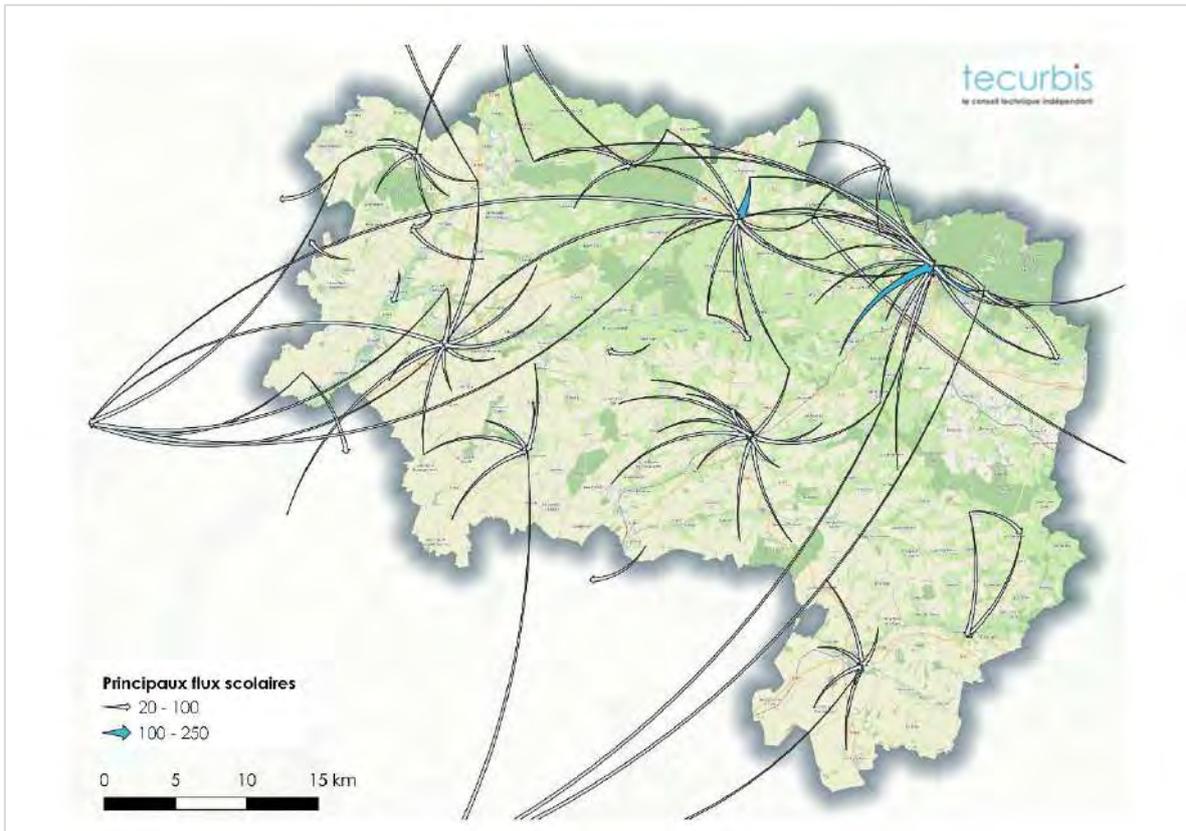
Implantation des établissements scolaires en Thiérache (source datagouv.)

Si on s'intéresse aux logiques de flux domicile-école (exceptés les flux internes aux communes), on retrouve les 4 pôles d'enseignement du territoire que sont Guise, La Capelle, Vervins/Fontaine-les-Vervins et Hirson qui concentrent un certain nombre de flux. Par ailleurs, certains flux sortent du territoire du PETR de Thiérache, notamment vers St-Quentin depuis la partie Ouest du territoire, vers Laon (et dans une moindre mesure vers Landrecies et Fourmies).

Les principaux flux (> 60) sont les suivants :

- St-Michel > Hirson : 165 flux
- Origny-en-Thiérache > Hirson : 147 flux
- La Flamengrie - La Capelle : 105 flux
- Vervins > Fontaine-les-Vervins : 84 flux
- Guise > St-Quentin : 75 flux
- Boué > Le-Nouvion-en-Thiérache : 71 flux
- Buire > Hirson : 70 flux
- Clairfontaine > La Capelle : 68 flux
- Buironfosse > La Capelle : 65 flux
- Fontaine-les-Vervins > Vervins : 61 flux
- Hirson > La Capelle : 60 flux

2.



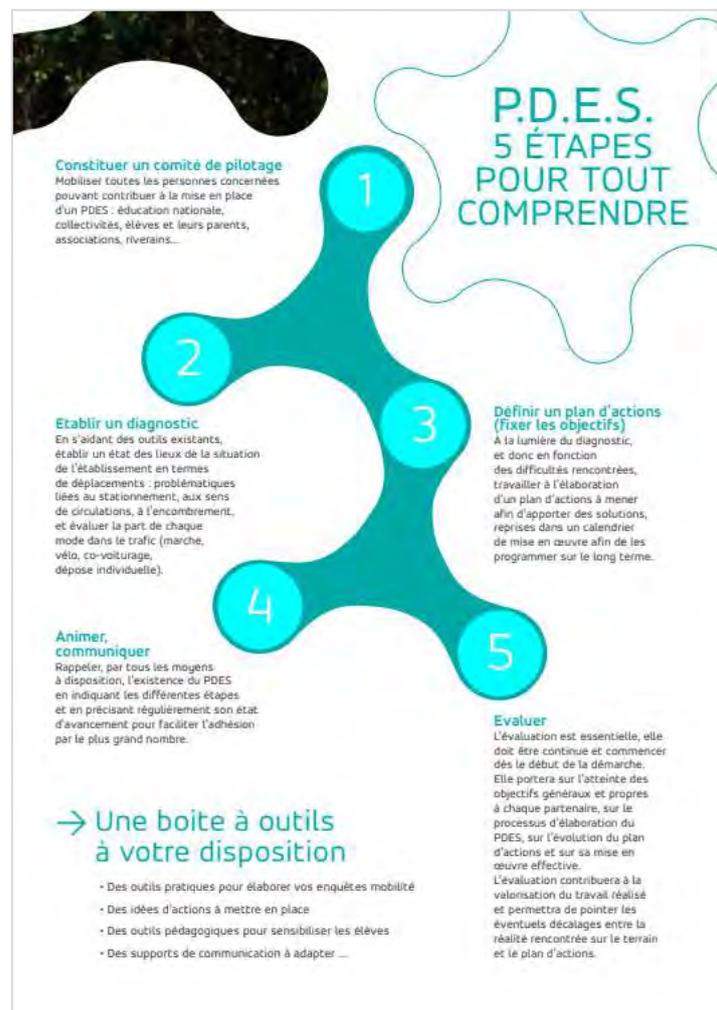
Principaux flux scolaires hors flux internes aux communes

2.4.3. Les bonnes pratiques pour l'écomobilité scolaire

► LES PLANS DE DEPLACEMENTS ETABLISSEMENTS SCOLAIRES

Les PDES permettent de réaliser un diagnostic local ciblé sur un établissement pour ensuite proposer des actions favorables au développement de la marche, du vélo voire des transports en commun ou du covoiturage. Ces actions peuvent être de deux types : actions d'aménagement pour sécuriser les abords des établissements ou actions d'animation pour favoriser les changements de comportement et rendre les élèves plus autonomes dans leurs déplacements. Les PDES a un impact direct sur les flux domicile-étude mais peut aussi entraîner des répercussions indirectes sur la mobilité des jeunes hors du temps scolaire.

2.



Présentation d'un PDES (source : CERM)

► LES PEDIBUS / VELOBUS

Les pédibus et vélobus sont des modes de ramassage scolaire alternatif qui repose sur des parents bénévoles pour accompagner les enfants à pied ou à vélo selon le cas, sur le trajet domicile-école. Les pédibus / vélobus nécessitent que les élèves habitent tous dans un même quartier et que des parents soient volontaires. Les bénéfices sont les suivants : réduction des émissions polluantes, gain de temps pour les parents (qui peuvent accompagner à tour de rôle), solidarité entre les familles et lien social entre voisins (voire lien intergénérationnel) et activité physique pour les enfants.

► LES RUES-ÉCOLES

Les rues-écoles sont des voies normalement ouvertes à la circulation voiture, qui sont fermées de manière temporaire pour sécuriser l'abords des écoles et permettre aux enfants de jouer sur l'espace public. Ces voies peuvent être fermées soit aux heures d'entrée/sortie d'écoles, soit toute la semaine etc. En termes d'aménagement, une rue-scolaire doit nécessaire être équipée d'un dispositif assurant la fermeture temporaire de la rue (barrières amovibles, bornes rétractables...)

2.

L'enjeu de la rue-scolaire est de ne pas simplement déplacer le problème et que les enfants soient déposés devant la barrière de la rue scolaire, cela nécessite donc une concertation et une communication en amont. Ce type de rue-école expérimentale peut aboutir à un réaménagement de la voirie devant l'établissement scolaire en question.



▶ DES ANIMATIONS ET DES ÉVÉNEMENTS

La sensibilisation des élèves à d'autres modes de mobilités passe aussi par des événements sur le territoire, du type la « semaine nationale de la marche et du vélo à l'école et au collège » pour promouvoir les modes actifs. Par ailleurs, la Région Hauts-de-France a lancé un Challenge Ecomobilité Scolaire, un défi ludique qui permet de découvrir les modes alternatifs à la voiture individuelle.

Des animations au sein même des écoles, à l'image du dispositif « Savoir rouler à vélo » sont aussi des leviers pour apprendre le vélo, connaître les règles de base de la sécurité routière etc. Par ailleurs, certaines écoles ont créé des tracés d'initiation dans la cour de l'école.

3.

3. LES SERVICES DE TRANSPORT ET MOBILITE SUR LE TERRITOIRE

3.1. Un territoire fortement dépendant de la voiture

3.1.1. Des ménages fortement motorisés

Le territoire du PETR de Thiérache est assez fortement motorisé dans son ensemble, avec 83,7% des ménages équipés d'au moins une voiture (soit un taux comparable à la moyenne française de 81% et axonaise de 83,2%). La forte proportion de ménages multi-motorisés soulève immanquablement la question du pouvoir d'achat. En effet une voiture coûte en moyenne 400€/mois pour un ménage français (ADEME, 2020).

Néanmoins, dans certaines communes, près de 3 ménages sur 10 ne possèdent pas de voiture individuelle : c'est le cas à Guise (taux de motorisation de 68,6%) et Hirson (70,1%) par exemple. Il est hautement probable que les ménages n'ayant pas de voiture rencontrent des difficultés en matière de mobilité (accès à l'emploi, aux commerces, aux services, préservation du lien social...). L'enjeu de la collectivité est donc de compléter l'offre de mobilité existante pour pallier les difficultés des ménages les plus fragiles, notamment.

Si on s'intéresse à la part modale de la voiture dans les déplacements domicile-travail, cela révèle la prédominance de ce mode de déplacement. En effet, la voiture est utilisée dans respectivement 82%, 81%, 80% et 78% des déplacements domicile-travail (CC Sambre et Oise, CC Trois-Rivières, CC Thiérache du Centre et CC Portes de la Thiérache).

3.1.2. Le maillage routier

Bien qu'à proximité des pôles européens, le territoire est assez éloigné des axes routiers structurants (A26 entre Reims et St-Quentin ; A34 entre Reims et Charleville-Mézières).

Le territoire est traversé du Nord au Sud par la N2 qui permet de relier Mons (en Belgique), Maubeuge, Laon, Soissons et Paris. Par ailleurs, plusieurs départementales maillent le territoire.



Si le taux de motorisation est important sur le territoire de Thiérache, il existe néanmoins de nombreux ménages ne disposant pas de voiture individuelle, dans un territoire très rural. Cela pose donc le double enjeu de l'accès à la mobilité pour les ménages non équipés, et de l'alternative à l'autosolisme pour les ménages équipés voire multi-équipés.

3.

3.1.3. La pratique de covoiturage sur le territoire

Aucune aire officielle n'est recensée sur le territoire, mais quelques places de parking sont proposées pour des personnes pratiquant du covoiturage, comme c'est le cas à Brunehamel ou à Dizy-le-Gros par exemple.



Aire de covoiturage, Brunehamel

En revanche, l'Observatoire national du Covoiturage au quotidien - qui recense les pratiques de covoiturage grâce aux données des plateformes - recense quelques trajets réalisés sur le territoire et notamment Guise – St-Quentin (réalisé 140 fois en covoiturage depuis le début de l'année 2022). Il y a aussi quelques pratiques entre Wassigny et Valenciennes, Wassigny et La Cateau-Cambrésis ainsi qu'entre Guise et Lille. Par ailleurs, il y a sûrement du covoiturage informel qui s'organise sur le territoire (entre voisins, en famille etc.).

3.1.4. Les Installations de Recharge de Véhicules Electriques (IRVE)

Quelques initiatives locales d'implantation d'IRVE sont présentes sur le territoire, notamment par l'UDES (Union des Secteurs d'Energie du Département de l'Aisne) dans les 7 Petites Villes de Demain mais aussi dans d'autres communes comme Etreux. D'autres opérateurs ont aussi mis en place des bornes (les grandes surfaces par exemple).



IRVE (de g. à d.) Rozoy-sur-Serre et Brunehamel

Des initiatives sporadiques de places de covoiturage et de bornes de recharge de véhicules électriques.

3.

3.2. L'offre de transports en commun

3.2.1. Le TER

Le territoire du PETR de Thiérache est maillé par 5 gares sur la partie Ouest de son territoire. La ligne Hirson - Laon dessert les gares du territoire : Hirson, Origny-en-Thiérache, La Bouteille, Vervins. Hirson et la gare Hirson-Ecole sont aussi situées sur l'axe ferroviaire Charleville-Mézières - Valenciennes - Lille.



Gares du territoire (de g. à d. et de h. en b.) Hirson, Hirson Ecoles, La Bouteille, Origny-en-Thiérache, Vervins

► L'OFFRE

La desserte des gares est variable :

OFFRE EN GARE

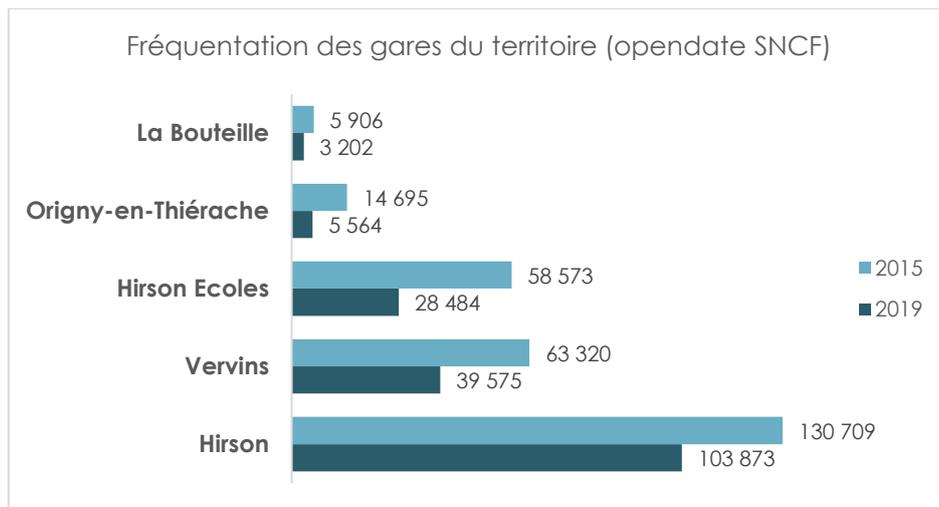
	Lundi - vendredi	Samedi	Dimanche
HIRSON-ECOLE	Logique scolaire (3 AR depuis Laon et Hirson ; 1 AR depuis Avesnes)	Pas de desserte	Pas de desserte
HIRSON	Vers Laon : 9 trajets entre 5h27 et 20h22 Depuis Laon : 8 trajets entre 7h37 et 21h35 Vers Lille : 13 trajets entre 5h07 et 21h07 (+ 5 vers Aulnoye-Aymeries) Depuis Lille : 12 trajets entre 7h53 et 22h53 (+ 5 vers Aulnoye-Aymeries)	6 AR vers Laon 6 AR vers Lille (dont 5 avec changement à Aulnoye-Aymeries)	3 AR vers Laon 5 AR vers Lille (dont 4 avec changement à Aulnoye-Aymeries)
LA BOUTEILLE & ORIGNY-	Vers Laon : 5 trajets entre 6h30 et 18h50	1 ou 2 AR	0 ou 1 AR

3.

EN-THIE-RACHE	Vers Hirson : 4 trajets entre 7h37 et 19h57		
VERVINS	Vers Laon : 9 trajets entre 5h46 et 20h39	6 AR	3 AR
	Vers Hirson : 8 trajets entre 7h37 et 21h35		

Les temps de parcours pour relier Hirson à Laon est de 55 min (en direct) à 1h10 (en omnibus) ; pour relier Hirson à Lille, il faut compter 1h45 à 2h de train. Le coût du trajet, hors abonnement, est de 21,70€ pour Hirson - Lille et de 11,20€ pour Hirson - Laon.

▶ LES USAGES



Le graphique ci-dessus révèle les différences de fréquentation des gares. En 2019, Hirson a accueilli environ 104 000 voyageurs en gare, ce qui représente en moyenne 360 voyageurs/jours. Par ailleurs, Vervins et Hirson Ecoles ont vu passer respectivement 110 voyageurs par jour et 160 voyageurs par jour scolaire (en moyenne).

Origny-en-Thiérache et La Bouteille sont en revanche beaucoup moins fréquentées, avec respectivement 5 600 et 3 200 voyageurs annuels en 2019, soit 9 ou 15 voyageurs par jour en moyenne (sachant qu'un actif prenant le train le matin et le soir compte pour 2 voyageurs).

On observe une forte diminution de la fréquentation des gares entre 2015 et 2019 : baisse de 20% environ pour Hirson, baisse de 38% pour Vervins, de diminution de la moitié de la fréquentation environ pour Hirson Ecoles, Origny-en-Thiérache et La Bouteille.

La partie Est du Pays de Thiérache est maillé par 5 gares situées sur 2 lignes TER (Laon-Hirson et Charleville-Mézières-Lille)

3.2.2. Les lignes interurbaines

▶ L'OFFRE

Le territoire du PETR de Thiérache est desservi par un réseau de bus opéré par la Régie des Transports de l'Aisne (RTA) via un contrat courant jusqu'à 2028. Les données des lignes commerciales sont compliquées à appréhender en l'absence de plan du réseau et de fiches horaires.

3.



Arrêt interurbain à Hirson, information voyageur datant de 2012

Les lignes commerciales passant sur le territoire sont les suivantes (selon la nouvelle numérotation en vigueur) :

- Au départ/vers Hirson
 - o N° 514 : Hirson <> Marly-Gomont
 - o N° 535 : Hirson <> St-Quentin
 - o N° 536 : Hirson <> Bohain
 - o N° 541 : Hirson <> Signy-le-Petit
- Au départ/vers Guise
 - o N° 517 : Guise <> Marly-Gomont
 - o N° 521 : Guise <> St-Quentin
 - o N° 523 : Guise <> St-Quentin
 - o N° 526 : Guise <> Laon
 - o N° 527 : Guise <> La Cateau-Cambrésis
 - o N° 530 : Guise <> Bohain
- Au départ/vers Montcornet
 - o N° 545 : Montcornet <> St-Quentin
 - o N° 546 : Montcornet <> Marle
 - o N° 548 : Montcornet <> Laon

Néanmoins, les lignes commerciales sont encore organisées selon une logique scolaire, avec des horaires correspondant aux horaires scolaires et une desserte moindre en vacances scolaires. Le tarif d'un trajet est de 1€.

A noter que sur le territoire de l'Aisne, les lignes scolaires sont ouvertes à tous.

3.



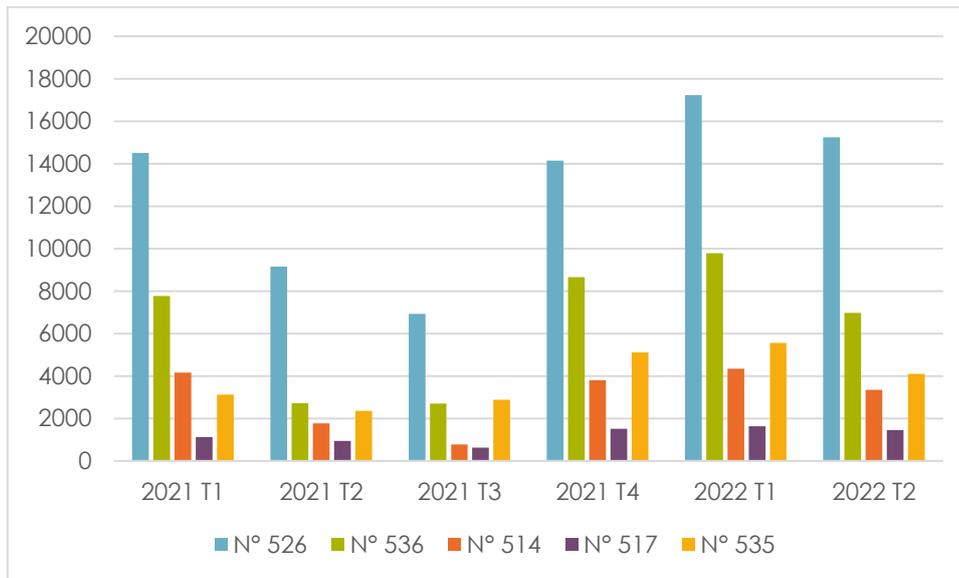
Lignes commerciales maillant les CCTSO, CCTC, CC3R (carte de la Mission Locale de Thiérache, qui ne couvre pas le territoire de la CCPT).

LES USAGES

Le tableau ci-dessous présente les fréquentations sur les 5 lignes dont les données ont été transmises. On observe que la ligne N° 526 entre Guise et Laon est la plus fréquentée, avec 12 900 voyageurs par trimestre, soit près de 4 300 voyageurs par mois. Les autres lignes sont moins fréquentées : la ligne N° 536 entre Hirson et Bohain voit environ 2 150 voyageurs mensuels, la ligne N° 535 entre St-Quentin et Hirson 1 300 voyageurs mensuels, la N° 514 entre Hirson et Marly-Gomont, environ mille par mois et la ligne N° 517 entre Guise et Marly-Gaumont environ 500 voyageurs mensuels.

Par ailleurs, on observe une augmentation de la fréquentation sur le premier semestre 2022 par rapport au premier semestre 2021 ; les lignes commerciales semblent donc répondre à un vrai besoin même si leur organisation n'est peut-être pas la plus adaptée aux attentes des habitants comme en témoignent les échanges. La ligne N° 535 St-Quentin / Hirson a vu sa fréquentation augmenter de 75% entre les deux semestres, +60% sur la ligne entre Hirson et Bohain, + 50% entre Marly-Gomont et Guise, +37% entre Guise et Laon et +30% entre Marly-Gomont et Hirson.

3.



Fréquentation des lignes en 2021 et au premier semestre 2022 (source RTA)

Le territoire de la Thiérache est desservi par des lignes interurbaines d'autocar régional à usage très majoritairement scolaire, du fait de leur histoire et de leur conception.

3.3. Les aides solidaires en matière de mobilité

	<p>Dispositif « Proch'Emploi »</p> <ul style="list-style-type: none"> - La Région Hauts-de-France propose un accompagnement pour retrouver un emploi : ce dispositif facilite l'accès à la mobilité en mettant à disposition des voitures pour 1€/jour (valable 1 mois renouvelable). - Cependant, les véhicules ne sont pas forcément disponibles du fait des délais administratifs et de l'éloignement de la Thiérache par rapport aux relais régionaux.
	<p>Le Nav'hir du CCAS d'Hirson</p> <p><i>Lors de l'étude sur la prise de compétence, le CEREMA a qualifié ce transport de transport privé : à ce titre, il reste organisé par la commune d'Hirson.</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - Un bus du CCAS propose des boucles pour desservir Hirson et les commerces discounts (13 arrêts) : il y a 4 passages par jour. - Selon les entretiens, les horaires ne correspondent pas forcément à la demande.
	<p>Le Garage solidaire de La Capelle</p> <ul style="list-style-type: none"> - Porté par l'association Synergie, le garage solidaire a pour vocation de proposer des services de réparations à moindre coût mais aussi de location de véhicules (VAE, scooter, voiture sans permis, voiture...) - Le très bon fonctionnement de ce garage solidaire permet d'envisager son déploiement dans d'autres centres bourgs.

3.

	<p>La Mission locale de Thiérache</p> <ul style="list-style-type: none">- La Mission locale propose un accompagnement pour son public sur les difficultés de mobilité : ateliers mobilité, simulateur de conduite, accompagnement vers les aides départementales ou régionales...
	<p>Association Trajectoire</p> <ul style="list-style-type: none">- Auto-école solidaire avec deux sites de formation, à Guise et Hirson.

NB : Depuis novembre 2022, la plateforme Wimoov est implantée en Thiérache.

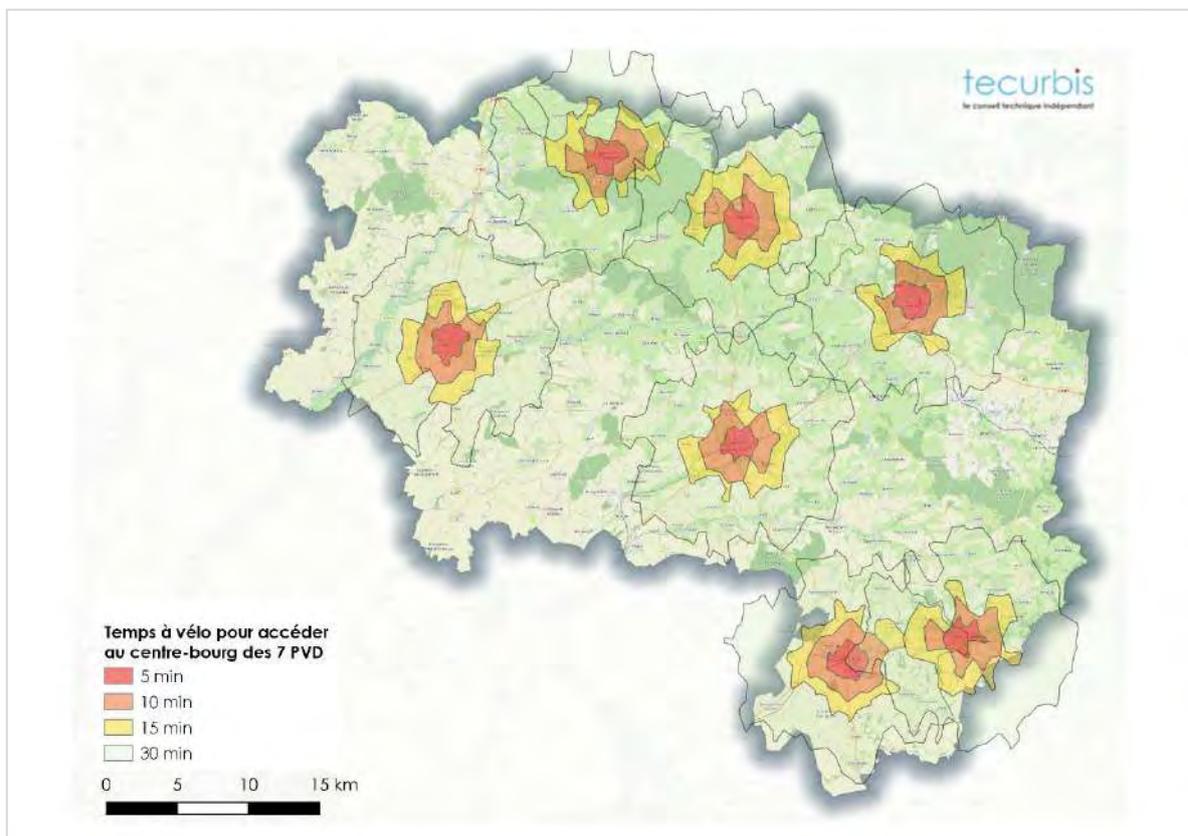
Sur un territoire rural comme le Pays de Thiérache, où résident de nombreux ménages précaires et/ou non-motorisés, le sujet de la mobilité solidaire est central. L'organisation des mobilités solidaires et la structuration des initiatives associatives relèvent pleinement du statut d'AOM conféré par la LOM.

4.

4. LES AMENAGEMENTS ET PRATIQUES CYCLABLES

Le vélo est aujourd'hui une alternative crédible à l'autosolisme et les bienfaits des mobilités actives sont nombreux : environnementaux (diminution des émissions de polluants), économiques (coût des mobilités moindre) et sociaux (notamment en termes d'accès à la mobilité pour tous et de préservation de la santé publique). Par ailleurs, les mobilités actives ont un fort impact sur la qualité de vie en réduisant les nuisances sonores et en améliorant la qualité de l'air.

La carte des isochrones ci-dessous révèle qu'une grande partie du territoire peut accéder à l'une des 7 Petites Villes de Demain en 30 min de vélo. Le relief de certaines zones du territoire peut être un frein à l'utilisation d'un vélo classique, même si le développement des VAE permet d'envisager ces trajets.



Isochrones à partir des 7 PVD du territoire

4.

4.1.1. Définition des différents types d'aménagements cyclables

▶ LES PRINCIPAUX AMENAGEMENTS

<p>PISTE CYCLABLE</p> 	<p>Caractéristiques : aménagement pour le vélo en site propre, c'est-à-dire séparé de la chaussée par une barrière physique ou de la distance ; peut être unidirectionnel ou bidirectionnel</p> <p>Dimensionnement : 2m de large pour les pistes unidirectionnelles et 3m pour les bidirectionnelles</p> <p>Usage : sur des axes où les voitures circulent au-delà de 50km</p>
<p>BANDE CYCLABLE</p> 	<p>Caractéristiques : aménagement sur la chaussée dédié aux vélos ; uniquement unidirectionnel</p> <p>Dimensionnement : 1,5m de large minimum, signalétique sur la chaussée</p> <p>Usage : dans les rues de centres villes (vitesse des voitures inférieure à 50km)</p>
<p>VOIE VERTE</p> 	<p>Caractéristiques : aménagement partagé entre cyclistes et piétons (et parfois les cavaliers) en site propre, c'est-à-dire séparé de la chaussée par une barrière physique ou de la distance ; uniquement bidirectionnel</p> <p>Dimensionnement : 3m minimum, 4m recommandé notamment si ouvert aux cavaliers</p> <p>Usage : plutôt touristique</p>
<p>ZONE 30</p> 	<p>Caractéristiques : périmètre urbain où la vitesse des voitures est limitée à 30km/h pour faciliter la multiplicité des usages (piétons, vélos)</p> <p>Dimensionnement : toutes les chaussées sont à double sens pour les cyclistes</p> <p>Usage : en centre-ville</p>
<p>ZONE RENCONTRE</p> 	<p>Caractéristiques : périmètre urbain où la priorité est donnée aux modes doux, piétons et cyclistes</p> <p>Dimensionnement : toutes les chaussées sont à double sens pour les cyclistes</p> <p>Usage : en centre-ville</p>

4.

▶ LES PRINCIPAUX STATIONNEMENTS

Surveillance informelle		Sécurisation formelle	
ARCEAU	ABRI	VELOBOX	GARAGE COLLECTIF
			
<p>Cible : stationnement courte-durée (<2h) pour des petits achats, des rendez-vous administratifs ou médicaux</p> <p>Implantation : centre-ville, rues commerçantes</p> <p>Sécurisation : pas de sécurisation en tant que telle mais la proximité des flux permet un contrôle informel des passants</p> <p>Dimensionnement : 2 places par arceau, pour les vélos et VAE uniquement</p>	<p>Cible : stationnement moyenne durée (environ 4h) le temps d'une activité</p> <p>Implantation : centre sportif ou culturel</p> <p>Sécurisation : pas de sécurisation en tant que telle mais la présence d'un accueil sur le site peut permettre un contrôle informel si le stationnement est situé dans le champ de vision des agents d'accueil</p> <p>Dimensionnement : possibilité d'accueillir tout type de vélo et de dimensionner selon la demande</p>	<p>Cible : stationnement longue durée (une journée ou une nuit) pour les pendulaires ou étudiants</p> <p>Implantation : équipements touristiques</p> <p>Sécurisation : local fermé par une clé ou un badge individuel</p> <p>Dimensionnement : 1 place par vélobox, pour les vélos et VAE uniquement</p>	<p>Cible : stationnement longue durée pour des usagers réguliers ou des habitants du quartier</p> <p>Implantation : gares, quartier résidentiel</p> <p>Sécurisation : les utilisateurs du local disposent chacun d'une clé ou du code du digicode pour entrer dans le local, la sécurisation repose aussi sur la confiance envers les autres utilisateurs</p> <p>Dimensionnement : possibilité d'accueillir tout type de vélo, environ 10 places</p>



Les arceaux vélos ne doivent pas être de type pince-roue : en effet, cela abîme le vélo et ne le sécurise pas en assurant que la roue avant.

4.1.2. Présentation de l'offre vélo sur le territoire

L'ADEME distingue deux pratiques cyclables :

- La pratique touristique : celle-ci est déjà permise sur plusieurs tronçons du territoire ;
- La pratique utilitaire : celle-ci est permise dans certains centres bourgs ayant mis en place des aménagements vélos (pistes, bandes ou arceaux).

En effet, le Pays de Thiérache est maillé par 3 axes touristiques structurants : l'Euro Vélo 3 (ou Scandibérique), le Val de Serre et le chemin de halage du canal de la Sambre à l'Oise. Par ailleurs, trois communes ont mené une réflexion sur les aménagements cyclables communaux : Hirson, Vervins et Guise. L'ensemble de ces itinéraires est détaillé dans des fiches ci-dessous.

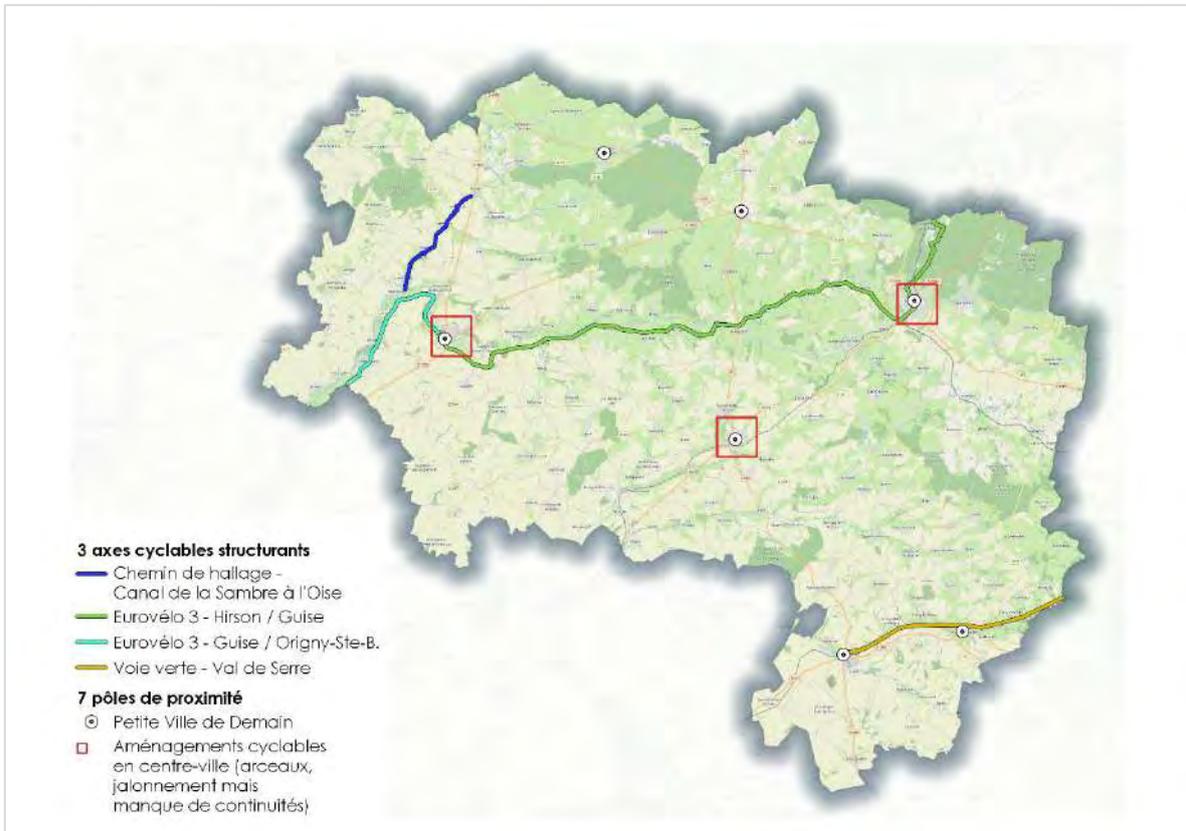


Schéma de synthèse des aménagements vélo sur le territoire

Le PETR de Thiérache dispose de 25 VAE qu'il met à disposition auprès de prestataires touristiques situés dans différents lieux (camping du Nouvion-en-Thiérache et d'Etréaupont, domaine de Blangy à Hirson, office de Tourisme à Vervins, bureau d'information touristique à Parfondeval et boutique de l'association Copains d'Thiérache à Guise).

Enfin, sur le territoire, 10 prestataires sont labélisés Accueil Vélo : 8 hébergeurs, la boutique Copains d'Thiérache et un réparateur de vélo de Guise (Cycles et Pêche).

On trouve aussi 4 stations d'autoréparation à Guise, à Hirson, à Autrepes et à Parfondeval.



Kit de réparation de vélo, Parfondeval

VOIE VERTE – VAL DE SERRE

Communes à proximité : Montcornet, Vincy-Reuil-et-Magny, Soize, Ste-Geneviève, Chery-les-Rozoy, Rozoy-sur-Serre



- Itinéraire reliant Rozoy-sur-Serre et Montcornet, 9km soit 30 min (quasiment plat)



- Absence de continuité dans le centre-ville de Montcornet et de Rozoy-sur-Serre
- Revêtement pas entretenu (engendrant des crevaisons)



Plan et panneau de jalonnement au niveau de la gare de Montcornet



Val de Serre à Montcornet



Absence de continuité cyclable (ici Rozoy-sur-Serre)

EUROVELO 3 – HIRSON / GUISE / ORIGNY-STE-BENOITE

Communes traversées : Hirson, Neuve-Maison, Ohis, Wimpy, Effry, Luzoir, Gergny, Etréaupont, Sorbais, Autrepes, St-Algis, Marly-Gomont, Proisy, Romery, Guise, Bohéries, Proix, Macquigny



- Jalonnement tout le long du parcours
- Itinéraire européen : communication, attrait touristique



- Absence de continuités cyclables dans les villes traversées
- Absence d'aménagement vélo dans les villes traversées



Plan de l'EV3 à Etréaupont



Reprise de la piste cyclable EV3 au Sud de Guise (gauche) et au Nord (droite)



Jalonnement vers EV3 à Vadencourt (gauche) et Etréaupont (droite)



Jalonnement EV3 dans le centre-ville de Guise



Jalonnement EV3 dans le centre-ville d'Hirson

CHEMIN DE HALAGE – CANAL DE LA SAMBRE A L'OISE

Communes à proximité : Etreux, Vénérolles, Hannapes, Tupigny, Grand-Verly, Vadencourt



- Itinéraire reliant plusieurs communes entre elles
- Plat car le long d'un canal, revêtement praticable



- Absence de continuité vers l'EV3 à Vadencourt
- Absence de liaison depuis le chemin de halage vers les centres bourgs
- Absence d'aménagement dans les centres bourgs



Chemin de halage à Hannapes



Chemin de halage à Etreux



Arceau, Mairie de Vadencourt

4.

LES AMENAGEMENTS COMMUNAUX

CENTRE-VILLE D'HIRSON



- Plusieurs pistes ou bandes cyclables sur la voirie communale
- Quelques stationnements vélos



- Un axe Hirson – St-Michel peu praticable : revêtement en terre, sentier étroit, en contre-bas donc peu de connexion avec les rues autour
- Absence d'arceaux à proximité de pôles générateurs (Maison France Service par exemple)



Bande cyclable Avenue de Verdun, Hirson



Voie verte St-Michel - Hirson



Sentier le long du Gland



Conflit d'usages Rue Pasteur



Piste cyclable Place Victor Hugo

4.



Arceaux Rue Charles de Gaulle



Arceau Place Rousseau



Arceaux Place François Mitterrand



Stationnement sécurisé en gare

4.

CENTRE VILLE DE VERVINS



- Quelques arceaux vélo et quelques bandes cyclables



- Un manque de continuité cyclable
- Des pistes cyclables unidirectionnelles puis bidirectionnelles complexes



Zone de rencontre Avenue Paul Doumer



Piste cyclable Avenue du Préau



Manque de continuité et dangerosité angle Rue de la Liberté



Arceaux en centre-ville

CENTRE VILLE DE GUISE



- Un jalonnement lisible de l'EV3
- Un accès à vélo facile au familistère



- Un manque de continuité cyclable
- Très peu d'arceaux vélo en dehors du familistère



Arceaux devant le familistère de Guise



Absence de continuité cyclable Rue Sadi Carnot



Zone de rencontre Rue Camille Desmoulins

5.

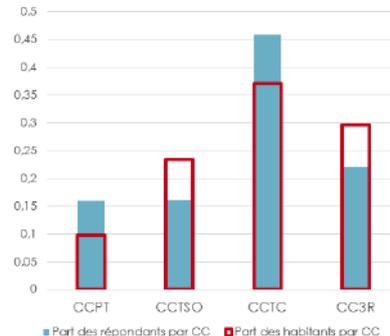
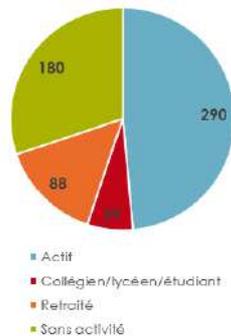
5. APPRECIATION QUALITATIVE DES CONDITIONS DE MOBILITE SUR LE TERRITOIRE

5.1. L'enquête auprès de la population

Une enquête auprès de la population a été menée au cours de l'été 2022. Elle a permis le retour de 613 répondants (306 via le lien web et 307 au format papier).

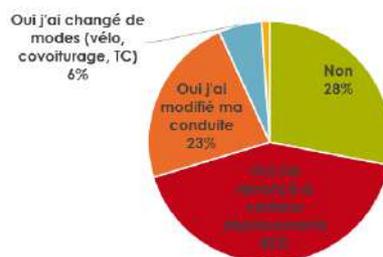
Les caractéristiques des répondants sont les suivantes :

- Près de la moitié des répondants sont des actifs, 1/3 sont des personnes sans activité (ce qui peut s'expliquer par le fait que le questionnaire ait été relayé dans les centres sociaux)
- Environ 1/4 des répondants n'ont pas le permis mais 70% des répondants possèdent une voiture et l'utilisent pour leurs déplacements quotidiens.
- En revanche, 57% des répondants disposent d'un vélo mais seulement 12% l'utilisent pour leurs déplacements
- On observe une sur-représentativité des répondants habitants la CCTC



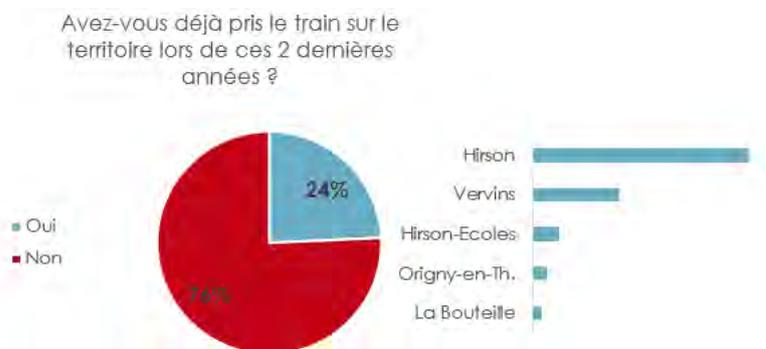
Dans un contexte d'augmentation du prix du carburant, les répondants ont été interrogés sur l'impact de cette actualité économique : 42% expliquent avoir renoncé à certains déplacements.

L'augmentation du carburant a-t-elle modifié vos pratiques de mobilité ?



5.

Concernant l'usage des transports en commun par les habitants de Thiérache, le questionnaire distinguait l'usage du TER et l'usage des cars régionaux.



Le TER : 24% des répondants avaient déjà pris le train au cours des 2 dernières années, notamment dans les gares d'Hirson et de Vervins. La quasi-totalité des répondants ayant pris le train sont des habitants de la CCTC et de la CC3R. Les trois raisons principales pour lesquelles les usagers du train ne sont pas satisfaits sont les suivantes : le manque de fréquence, les horaires inadaptés et la mauvaise qualité de service.

Par ailleurs, les trois principales raisons pour lesquelles les habitants n'utilisent pas le TER sont les suivantes : manque d'occasion, horaires inadaptés et gares difficiles d'accès.

Les cars régionaux : 30% des répondants ont déjà utilisé un car de la RTA au cours des 2 dernières années ; ce sont en grande partie des étudiants ou des personnes sans activité (ce qui explique l'importance de ce pourcentage).

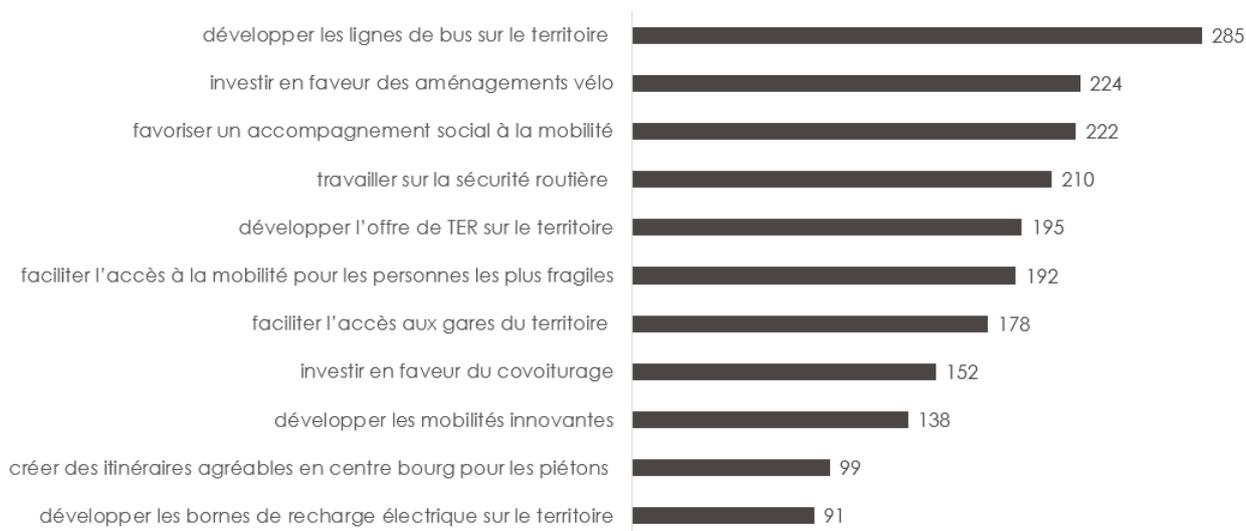
Après le manque d'occasion, la principale raison évoquée par ceux qui ne prennent pas les cars sont la méconnaissance du service (1/4 des répondants à cette question).

Concernant l'usage du vélo sur le territoire, la moitié des répondants ne fait jamais de vélo et 45% des répondants souhaitent des pistes cyclables sécurisées.



Enfin, les attentes des répondants en matière de mobilité sont variées : il était proposé 11 actions et les répondants pouvaient en choisir entre 1 et 5. On observe un consensus sur le besoin de développer les lignes de bus sur le territoire, d'investir en faveur des aménagements vélo et de favoriser un accompagnement social à la mobilité.

5.



5.2. Les ateliers de concertation

Aux 7 enjeux présentés lors des ateliers (accès général à l'emploi, accès au premier emploi, mobilité des personnes âgées, mobilité des jeunes hors du temps scolaire, mobilité des ménages précaires, déplacements des groupes et mobilité touristique), les participants rappellent qu'il est important de parler aussi **d'accès à la formation** – en plus de l'accès au premier emploi – et de **l'enjeu de décrochage scolaire** (en effet lorsque les horaires de cours ne correspondent pas aux horaires des lignes scolaires, certains jeunes ne se rendent pas à l'école).

Plusieurs attentes ont été remontées lors des échanges, synthétisées ci-dessous.

Le principal souhait, qui a été évoqué, et ce, pour tous les modes de transports, est la **communication** autour des offres déjà existantes, car les initiatives sont nombreuses mais sans pour autant bénéficier d'une visibilité suffisante. Un manque de support de communication pour informer les publics les plus fragiles est mentionné notamment sur les services de mobilité solidaires déjà mis en place dans le territoire. Aussi, au-delà de l'idée de proposer des services, il y a une réelle volonté à travailler sur les **freins psychologiques** qui peuvent se présenter dans les pratiques de mobilité et à travailler sur l'évolution des mentalités et des représentations concernant ces sujets. Pour accompagner à ce changement de comportement, il est proposé de fédérer autour de projets et d'animations telles que des challenges ou des manifestations ponctuelles.

Un premier point d'attention a été porté sur le **service du garage solidaire**, que les différents groupes de travail souhaiteraient voir se développer dans le territoire. Lors des échanges, des propositions de développement d'offres comme la location de voiture le week-end pour pouvoir faire des sorties touristiques etc, ou encore le prêt/la location de scooters.

Ensuite, le **covoiturage** a été présenté comme une solution de mobilité pertinente pouvant répondre à différents enjeux du territoire, tels que l'accès aux premiers emplois et l'accès « général » à l'emploi. Plusieurs stratégies ont été mises en avant pour favoriser cette pratique telles que le fait d'inciter les entreprises du territoire à favoriser le covoiturage entre les salariés, le fait de développer des circuits de covoiturage entre structures (écoles, entreprises, usines etc) ou territoires (covoiturage inter-village, inter-ville). Aussi, une valorisation de services déjà mis en place ou d'aménagements (places réservées, aires de covoiturage) est attendue. Ce service peut répondre à différents enjeux identifiés.

5.

La question des **transports collectifs** a été l'un des sujets de ces échanges. Tout d'abord, un point d'attention a été porté sur le fait que les **publics non-scolaires peuvent utiliser les circuits scolaires** pour leurs déplacements ce qui permet une solution de mobilité pertinente malgré des origines-destinations contraintes, il est donc important de communiquer sur ce point. Par ailleurs, concernant les **circuits scolaires**, il y a une réelle demande à proposer des **amplitudes horaires plus larges** mais principalement de proposer des circuits entre 12h et 14h : au-delà d'augmenter l'offre, cette action aurait également un impact sur la scolarité et le décrochage scolaire puisque cela permettrait aux élèves de, soit rentrer chez eux plus tôt (à la place de rester en permanence), soit de venir en cours (lorsque le nombre d'heures de classe est réduit). Concernant les dessertes non-scolaires, il est souhaité que des navettes régulières puissent être mises en place, afin de créer une offre entre les centres-bourgs et les périphéries.

Le **déplacement des groupes** est également un enjeu de mobilité dans le territoire. Plusieurs structures ont déjà des véhicules, et les louent ou les prêtent à d'autres structures ; par ailleurs, il a été mentionné que la commune de Guise dispose de véhicules (bus et minibus ?) et les met à disposition pour des déplacements de groupes. Les groupes proposent une **aide à l'achat de véhicules** ou des solutions de soutiens aux associations : cependant, l'idée que les structures arrivent à financer leurs activités par elles-mêmes (ventes, kermesses etc) se présente comme une valeur importante à maintenir.

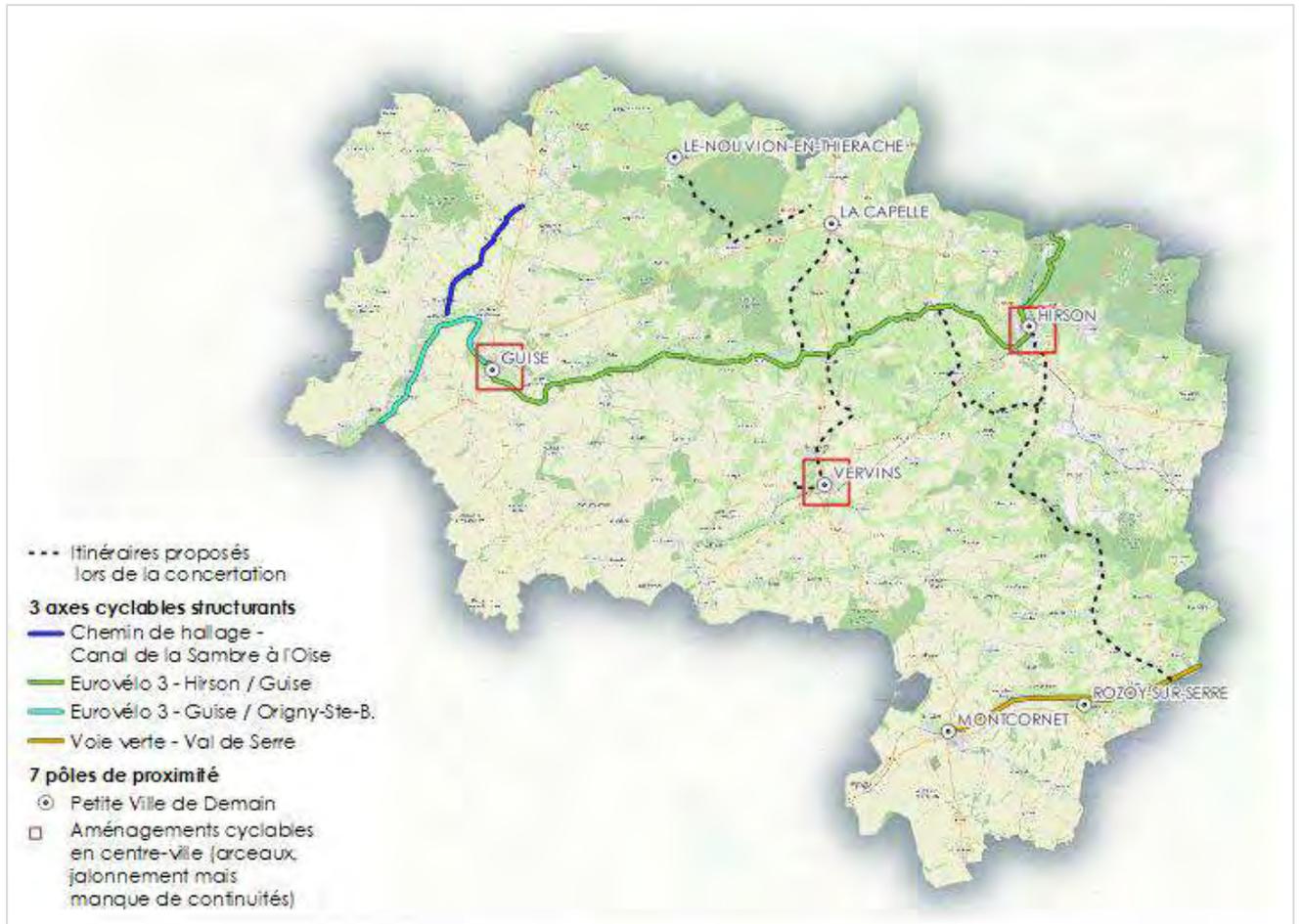
L'un des groupes de travail a porté un point d'attention sur la difficulté de s'occuper et de proposer des services de mobilité pour les personnes qui deviennent « à mobilité réduite » ou pour les personnes qui sont mobiles mais qui ne peuvent plus conduire. Le groupe a proposé différentes solutions telles que le fait de réfléchir à un covoiturage adapté, de penser à des **circuits en minibus** pour les sorties du quotidien (cours, événements culturels etc). L'une des idées est de travailler avec les associations d'aides à domicile pour déceler les besoins et trouver des solutions adaptées.

Enfin, l'idée d'un **service lié aux équidés** a été présentée comme une alternative de mobilité puisqu'un cheptel est présent dans le territoire et qu'il existe un réel savoir-faire autour de ce milieu notamment, par la MFR. Ce service pourrait être structuré par une offre de calèches.

Concernant la pratique cyclable, le PETR présente des atouts notables avec le Val de Serre, l'Euro-Vélo route n°3 et de nombreux chemins de randonnées praticables à vélo. Le **développement de pistes cyclables** est attendu à deux échelles : au sein des bourgs mais également pour favoriser les déplacements entre villages et pôles de proximité. Des liaisons intercommunales ont été proposées par les groupes, comme en témoigne la carte ci-après.

Lors des échanges, une dimension liée aux établissements scolaires est ressortie notamment sur le fait de créer des liaisons vers les écoles élémentaires puis vers les établissements de second degré sur la base des secteurs scolaires pour promouvoir les déplacements à vélo. Des **ateliers de savoir rouler** à vélo, mais aussi des ateliers sur l'usage des VAE et des trottinettes électriques ont été évoqués, et pourraient permettre l'accès à la pratique à une partie de la population. Aussi, les différents groupes de travail souhaiteraient davantage d'offres de **locations de vélo ou de VAE** ; il a également été proposé que le PETR puisse mettre à disposition ou louer ses VAE aux établissements scolaires.

5.



6.

6. SYNTHÈSE ET ENJEUX DE MOBILITÉ

6.1. Analyse AFOM



6.2. Les enjeux de la mobilité sur le territoire

Les enjeux liés aux transports en commun :

- Comment favoriser le rabattement vers les gares du territoire ou vers les arrêts de car régional, à partir des communes à proximité ?

6.

- Comment valoriser le réseau de car régional ? Comment renforcer les dessertes TC entre les pôles ruraux du territoire ?
- Un service de TAD ou de taxi solidaire serait-il une solution pour favoriser la mobilité des plus fragiles sur le territoire : et si oui, sous quel format ?

Les enjeux liés à la voiture individuelle :

- Comment proposer une alternative à l'autosolisme dans les déplacements domicile-travail ?
- Comment favoriser la pratique du covoiturage ?
- Un service de location de véhicules (voiture ou voiturette sans permis) répondrait-il à une demande ?

Les enjeux liés aux mobilités actives :

- Quels itinéraires vélos pourraient être mis en place sur le territoire ?
- Comment inciter aux modes actifs (vélo ou marche à pied) sur les courtes distances ?
- Quels services vélos pourraient être proposés sur le territoire ?
- Comment renforcer le cyclotourisme sur le territoire ?

Les enjeux d'accompagnement à la mobilité :

- Comment accompagner les personnes sur les sujets de mobilité et comment lever les freins psychologiques ?
- Quelle communication mettre en œuvre pour faire connaître les offres de mobilité ?

Les enjeux de gouvernance de mobilité :

- Comment associer les entreprises et impliquer les acteurs du territoire ?
- Comment financer les projets de mobilité sur le territoire ?
- Comment s'appuyer sur les outils régionaux ou départementaux déjà existants ?

7.

7. ANNEXES : COMPTES RENDUS DES ENTRETIENS

NB : les informations recueillies lors des entretiens sont présentées dans les différents paragraphes du diagnostic ci-dessus

14/06/2022		Elus des Communautés de Communes	
Participants		<i>Vincent LAMOUREUX, VP de la CC de la Thiérache du Centre, Référent Mobilité au PETR</i> <i>Hugues COCHET, Président de la CC Thiérache Sambre et Oise</i>	
Constats relatifs à l'existants		Hugues Cochet : gros problèmes au niveau de la mobilité, qui est un facteur essentiel pour la recherche d'emploi. Des aires de covoiturage ont été mises en place à Guise : elles sont peu utilisées. Le système de TAD n'a pas fonctionné. Le gros souci est l'insertion et l'emploi : donner la possibilité aux gens qui cherchent du travail d'aller à leurs entretiens. Vincent Lamoureux : la mobilité est une problématique récurrente. Il y a déjà des choses en place, mais il est difficile de trouver des solutions adaptées. Cf. l'exemple du TAD qui n'a pas fonctionné. On revient toujours à la solution de la voiture. L'emploi est le problème numéro 1.	
Attentes relatives à l'étude mobilité		Pas de griefs particuliers sur le TER, ni sur les lignes RTA. Hugues Cochet : Idée à Guise de mettre en place un service de transport vers l'hôpital, via le CCAS. Inscription préalable en mairie de Guise, ou bien service régulier un jour par semaine ? Le projet reste à définir. Vincent Lamoureux : Il y a également le volet tourisme : les gens qui arrivent de Paris viennent à Saint-Quentin, puis doivent prendre un taxi. Pour découvrir ensuite la Thiérache, ils sont bloqués. Idée de véhicule à disposition ? Monsieur Cochet confirme que la mobilité est un frein au niveau touristique également pour le Familistère. Disposer de véhicules électriques pour circuler en Thiérache ? Y compris véhicules sans permis car beaucoup d'habitants n'ont pas le permis. Volet mobilités actives : Discussion avec Materne qui a demandé la possibilité de mettre des vélos électriques. L'utilisation ne marchera que les jours où il fait beau. Il y a également la problématique des courses à porter : vélos cargos ? Pourrait aussi marcher pour les lycéens à Hirson : idée de vélos électriques en libre-service ? Il y a des choses à creuser autour de la mobilité scolaire. Il y a eu un projet pedibus à Sains-Richaumont, mais qui a été arrêté faute de parents volontaires. Creuser l'aspect marche à pied, la pratique s'est perdue. Creuser les aspects covoiturage ? L'idée de rémunération des covoitureurs peut être intéressante. TAD : on peut retravailler le sujet. Il y avait des secteurs qui fonctionnaient plus ou moins bien.	

7/06/2022		DGS Communautés de Communes
Participants	<p>Estelle CALLAY, DGS de la CC des Portes de Thiérache Sébastien CARTON, DGS de la CC de la Thiérache du Centre Appel complémentaire avec Caroline PARISOT, DGA de la CC des Trois-Rivières</p>	
Constats relatifs à l'existants	<p>Thiérache du Centre : 27 000 habitants, avec 4 à 5 communes principales, mais pas de commune centrale. Les bassins de vie coexistent mais ne s'interconnectent pas. Offre de mobilité nulle ou quasi nulle. Dans les ateliers préparatoires au projet de territoire : le mot « mobilité » revient souvent, surtout avec le contexte actuel du coût de l'essence défavorable. Néanmoins la mobilité n'est pas toujours le nœud du problème.</p> <p>Existant : le train n'est pas fiable et utilisé principalement par des scolaires. La ligne TER n'est pas un sujet politique. Mais s'il y avait un peu plus de trains en heure de pointe, peut-être la ligne serait-elle plus utilisée.</p> <p>Portes de la Thiérache : plus petite CC. Zones d'attractivité aussi en dehors de la Thiérache, notamment Laon et Reims. Territoire peu attractif en termes d'emplois : flux surtout sortants. Il n'y a pas d'offre de transport collectif hormis la ligne vers Laon (anciennement ligne ferroviaire). Avec le tarif à 1€, la ligne régulière qui va vers Laon fonctionne mieux qu'avant. La volonté est de maintenir cette ligne.</p> <p>Il y a sur le territoire un gros problème de freins psychologiques à la mobilité.</p>	
Attentes relatives à l'étude mobilité	<p>Concernant le TAD, il ne faut pas recréer l'ancien système qui était très coûteux pour un résultat mitigé. Ne pas recréer un dispositif comme celui d'avant mais le réserver aux personnes âgées et/ou en difficulté sociale. Ou bien financer des bons pour prendre le taxi si c'est faisable juridiquement.</p> <p>Les 2 DGS croient très peu aux pistes cyclables : territoire très vallonné, et l'axe principal (RN2) est dangereux. Concernant les Portes de la Thiérache, la voie verte du val de Serre n'est pas goudronnée donc son usage reste cantonné aux loisirs. Il pourrait éventuellement y avoir un potentiel pour un axe vélo domicile-travail entre Boué et Le Nouvion.</p> <p>La mobilité solidaire est le principal axe de travail : financement du permis de conduire. Quelques communes le font, piloté par le Département. + Transport solidaire : pourquoi pas. La difficulté serait de maintenir le dispositif dans le temps. + simulateur de conduite (par les chantiers d'insertion ? Il y a eu une initiative à Marle, menée par la CC du Pays de la Serre).</p> <p>Sur le covoiturage, le Pays peut avoir un rôle de communication pour faire évoluer les mentalités, car très peu de gens le pratiquent. Pourquoi pas réfléchir à une expérimentation de mise en relation sur des gros sites d'emploi comme West Pharma.</p> <p>Voiture partagée : piste à creuser. Il faut un système simple. Idée de mise à disposition de véhicules : achat d'une flotte (par le garage solidaire à La Capelle ?)</p>	

1/06/2022		Centres sociaux de Thiérache (1/3)
Participants	Céline LAVENANT, responsable TACT	
Constats relatifs à l'existants	<p>TACT : petit centre social + école de musique sur la CC Portes de la Thiérache. 30 communes avec 23 communes de moins de 200 hab => 250km² et à peine 7 mille hab (alors qu'Hirson, 8 mille hab : problématique très différente). Mobilité compliquée sur le territoire : bcp de personnes n'ont pas de permis, pas de bus, pas de train.</p> <p>TACT met en place un ramassage de bus dans les plus gros bourgs pour ALSH: 4 mille €. Passe par une société : Adventour à Marle. Si augmentation du prix de l'essence, réflexion pour les activités des adolescents. TACT est obligé de sacrifier des sorties car très cher (pour aller à la piscine 10km = 200€), même problématique rencontrée par les établissements scolaires.</p> <p>Les gens ont du mal à se déplacer donc TACT va vers les gens : semaine musicale, 6 concerts dans les petites communes, tournent pour toucher toutes les parties du territoire (idem pour les rencontres parentalités).</p> <p>Rozoy et Montcornet, 10 km : énorme pour les gens d'ici. Bouche à oreille fonctionne encore bien : covoiturage spontané.</p> <p>Flambée du prix de l'essence : compliquée pour l'école de musique, moins d'inscription pour l'année prochaine.</p>	
Attentes relatives à l'étude mobilité	Cars Régionaux ne correspondent pas à la demande + TER supprimés entre Laon et Hirson. Difficulté à sortir du territoire. Ça n'encourage pas les jeunes à faire des études : ados ne veulent pas partir en étude parce que peur et compliqué.	

14/06/2022		Centres sociaux de Thiérache (2/3)
Participants	Isabelle LAMORY, Tac Tic Animation, Sud Céline BADIE, Tac Tic Animation, Nord William FACQUEUR, Centre Social Hirson	
Constats relatifs à l'existants	<p>Centre Social Hirson : Rien pour la mobilité. Centre Social sans véhicule donc mutualisation avec APTAHR / Tac-Tic Animation.</p> <p>Certaines personnes vont à pied de La Capelle à Hirson. RTA une aberration car qu'en période scolaire (les adultes peuvent en bénéficier) + problème des liaisons de train.</p> <p>Désertification médicale (71% des médecins ont dépassé l'âge de la retraite). Les jeunes s'interdisent les études, accès à la culture très compliquée</p> <p>Tac-Tic Animation : 2 centres sociaux sur Thiérache du Centre. Véhicules 9 places mais budget important pour les sorties extérieures.</p> <p>Habitants en grande difficulté : pas véhiculés, pas de service sur leur commune, isolement.</p> <p>Choix des activités, des études en fonction des offres de mobilités. Aussi problèmes de mobilités intellectuelles même si tous les moyens présentés.</p> <p>Hirson : ne reste plus qu'un café. Il n'y a plus de lien sur le territoire de l'Aisne, les gens ne pensent même plus à sortir / peur que l'enfant parte faire des études.</p> <p>Sur 1 504 demandeurs d'emplois, 237 n'ont pas le permis. Enjeu Permis B + véhicule. Les aires de covoiturage sont vides.</p>	

14/06/2022 Centres sociaux de Thiérache (2/3)	
Attentes relatives à l'étude mobilité	<p>Important de rappeler ce qui existe : beaucoup découvrent encore l'existence du Garage Solidaire. Communication difficile.</p> <p>Travailler en termes de bassin de vie (Département du Nord, Belgique un peu). Revoir les horaires du Nav'hir qui ne correspondent pas à la demande.</p> <p>Véhicules électriques : non-sens, trop cher à l'achat.</p> <p>Vélo aberration dans un territoire comme celui-là.</p> <p>Initiatives de 9 places pour les services / marché du coin peut être intéressante.</p>

14/06/2022 Centres sociaux de Thiérache (3/3)	
Participants	<i>Fabien CARTIGNY, Directeur APTAHR</i>
Constats relatifs à l'existants	<p>Association sur la CC3R, notamment les zones rurales. Porte des réflexions sur la meilleure manière de déployer des services auprès des habitants à faible capital mobilité : aller vers. Projet de la Tambouille + itinérance au sein des communes avec des ateliers délocalisés (MFS vers les habitants) cf SPI de la CCTSO ou Portes de Thiérache.</p> <p>Concernant les freins, ils sont autant matériels que psychologiques. Pour lutter contre les freins psychologiques, politiques de séjour pour les jeunes: étranger, aggro françaises, montagnes, ou d'incitation aux mobilités douces : réalisation d'un camp vélo avec ateliers SRAV en amont cet été. Quant aux freins matériels, juste ramassage des adhérents grâce aux 3 véhicules 9 places détenues par l'association pour les véhiculer jusqu'à nos ateliers.</p>
Attentes relatives à l'étude mobilité	Banquet citoyen à Buire le 3 septembre avec une table ronde sur la mobilité.

7 et 27/06/2022 UTAS / CAF	
Participants	<p><i>Benoît LECOCCQ, Service Action Sociale</i></p> <p><i>Virginie GAILLARD, Responsable UTAS</i></p> <p><i>Bertrand FEVEREAUX, Responsable CAF</i></p>

7 et 27/06/2022	UTAS / CAF
<p>Constats relatifs à l'existants</p>	<p>UTAS : services sociaux du Département avec plusieurs grandes missions : recueil des informations préoccupantes sur des enfants / équipe enfance et famille pour les enfants confiés / assistance sociale problème de logement, financier, familial / protection maternelle et infantile, visite à domicile pour demandes particulières / insertion professionnelle ou sociaux, personnes reçues / mise en place d'actions d'insertion. Portes de la Thiérache : UTAS de Laon.</p> <p>Focus action sociale : 2 sites Guise + Hirson => 10 assistantes sociales Guise et 10 Hirson, beaucoup de temps sur la route. Mission d'action sociale : logement, personnes vulnérables, santé : évaluer la situation et apporter une réponse ou réorienter les gens vers la structure la plus adaptée (MFS, mais parfois secteurs très ruraux donc nécessite d'avoir un moyen de locomotion)</p> <p>Permanence sociale : ½ journée par semaine, bien répartis sur l'ensemble du territoire (maison santé, médiathèque de St Michel, Vervins, mairie La Capelle, MFS Nouvion). Accueil inconditionnel. Parfois nécessité de se rendre à domicile ou d'autres lieux. Bcp plus sollicités pour des visites à domicile que permanences. Parfois les AS se rendent disponibles pour faire taxi (banque, caisse de retraite).</p> <p>1971 accompagnements en cours (càd personne vue au moins 1x/trimestre)</p> <p>Initiatives de covoiturage / bouche à oreille : vraiment à la marge, solidarité ou au contraire isolement. Culture du cloisonnement, peur de l'extérieur.</p>
<p>Actions mises en place</p>	<p>Problème de mobilité psychologique important : action collective « Je bouge », aider les gens pour les aider à sortir de leur domicile + découvrir les institutions.</p> <p>Lien avec les dispositifs du Département. Grosse part de BRSA, trouver une solution de réinsertion : frein de mobilité 50% autoécole sociale avec tarif réduit : Trajectoire sur l'UTAS d'Hirson et Permis à la clé Guise (avec ramassage si la situation l'impose) + aides financières du département pour achat un scooter « 500€ pour un investissement de sortir de BRSA » ou vélo environ 200€ ou aide frais de déplacement (département finance une partie du plein pour entretien d'embauche, emploi...) + Garage solidaire de La Capelle => 80% payé par le Département</p>
<p>Attentes relatives à l'étude mobilité</p>	<p>Plateforme mobilité qui doit se développer à l'échelle du Département.</p> <p>Développer la débrouille et les échanges de savoir-faire et de proximité, lien avec Petites Villes de Demain.</p> <p>Axes verts intéressants mais vélo pas une réponse.</p>

15/06/2022	Conseil de Développement
<p>Participants</p>	<p>Yves-Marie SZYMUSIAK, président du Conseil de Développement</p>
<p>Constats relatifs à l'existants</p>	<p>Peu de transports en commun (axe TER Nord-Sud) et il ne se fait rien en termes de mobilité en Thiérache. Usage de la voiture très important mais engendre des grandes inégalités pour les jeunes.</p> <p>Le TAD a été supprimé car trop cher, mais le Conseil de Développement trouvait que cela fonctionnait bien, répondait à une demande (même s'il faut cadrer).</p> <p>Nav'Hir fonctionne bien : commerces discounts.</p> <p>Vrai frein culturel : beaucoup d'habitants ne sortent pas.</p>

15/06/2022	Conseil de Développement
Attentes relatives à l'étude mobilité	<p>Le sujet de la mobilité en Thiérache traîne. Il faudrait une réponse rapide pour les jeunes (Mission Locale a répondu à un AMI). Conférence d'information sur Rézo Pouce mais sans suite alors qu'intérêt.</p> <p>Actions en tête en fonction du budget : location de voiture ou de vélo (aides d'Etat), TAD, rabattement vers les gares de Laon, St-Quentin, Aulnoye-Aymeries ou même Hirson.</p> <p>Renforcer l'offre de car et développer le vélo. Associer les 7 PVD à l'étude.</p>

20/06/2022	Sous-Préfecture / DDT
Participants	<p>Mathilde BASTAERT, référente territoriale DDT02</p> <p>Joëlle MAIRE, chef de service mobilité DDT02</p> <p>Jean-Sébastien BRES, DDT02</p> <p>Fanny VALLERAND, référente Pacte SAT, Sous-préfecture</p>
Constats relatifs à l'existants	<p>PACTE SAT : objectif de travail en commun sur des actions de mobilité (infrastructures comme la RN2 et les liaisons ferroviaires mais aussi un axe mobilités douces et innovantes). Pas d'actions à proprement parler mais des orientations : réalisation d'un Schéma de Covoiturage / déploiement des IRVE / aménagement des véloroutes (en lien avec Points Nœuds).</p> <p>Subventions possibles : pour les mobilités douces, fonctionnement en appel à projet avec critères détaillés + enveloppe.</p> <p>DDT : offre de services (aides financières et ingénierie globale) : notamment note sur les PMS et liens PVD.</p> <p>Plateforme Pivert diffuse les connaissances de la Région HDF + cellule régionale France mobilité Hauts-de-France composée du CEREMA, de l'ADEME, de la DREAL, et de la Banque des territoires.</p>
Attentes relatives à l'étude mobilité	Pas d'attente particulière car acteurs étatiques, pas de possibilité d'actions en tant que telle mais suivi.

14/06/2022	RTA / Région
Participants	<p>Joel GRZEZICZAK, Directeur de la RTA</p> <p>Eva THOMAS, Directrice Marketing de la RTA</p> <p>Dorothee MEURISSE, Département service de transports interurbains de l'Aisne, Région Hauts-de-France</p>

14/06/2022	RTA / Région
<p>Constats relatifs à l'existants</p>	<p>Réseau sur le département de l'Aisne : lignes scolaires (RTA réalise 70% des lignes scolaires) + lignes commerciales (RTA 100%)</p> <p>Contrat jusqu'au 31 décembre 2028.</p> <p>Il y a 19 lignes sur le territoire => export des lignes par la Région + fiches horaires (export fourni non exploitable)s</p> <p>Fréquentation => données transmises par la RTA. En 2017, environ 95% des fréquentations étaient scolaires mais très différencié entre les lignes.</p> <p>Evolution du service : la Région envisage un Schéma organisationnel des Lignes Régulières en fin 2022/début 2023. L'idée de départ est de créer des lignes structurantes et de s'appuyer sur les AOM pour faire du rabattement en TAD. Consultation des territoires (notamment par bassins de mobilité) et des associations d'usagers.</p> <p>Association d'usager : pas de contact pour le moment, mais LOM et comités des partenaires permettront un contact (volonté de rabattement des cars vers les gares).</p> <p>Toutes les lignes scolaires sont ouvertes aux commerciaux (sous réserve) : une partie de la population en a connaissance mais difficulté de communiquer cela à ceux qui ne le savent pas.</p> <p>Mobilité : service dédié à l'information, lancé par la Région en septembre 2019 (réservation pour le TAD).</p> <p>Les lignes structurantes actuellement : Laon Montcornet Rozoy / Montcornet Laon / St-Quentin Hirson / St-Quentin Guise. Changement des numéros des lignes : numéro 500 à 599. Ticket à 1€ et 30€ l'abonnement mensuel.</p> <p>Pas bcp d'échange avec les AOM.</p>

27/06/2022	Pôle Emploi
<p>Participants</p>	<p>Anne DUQUENNE, directrice Pôle Emploi Vervins / Guise</p> <p>Virginie CARDOT, directrice Pôle Emploi Hirson</p>
<p>Constats relatifs à l'existants</p>	<p>3 Pôles Emploi sur le territoire : Hirson / Vervins Guise / Laon pour la CCPT mais actions communes et partagées (notamment dans le cadre du Pacte SAT).</p> <p>Public très variable : jeunes, BRSA... soit manque de permis, soit manque de véhicule. Absence de moyens de location : les cars scolaires ne fonctionnent pas en vacances ou sont trop remplis.</p> <p>Lien avec les entreprises : activité en horaires décalées, refus si pas de permis, les entreprises ne veulent pas de covoiturage car s'il manque le conducteur, manque équipe. Gros enjeux du secteur de l'aide à la personne car aide à domicile nécessite voiture.</p> <p>Nav'hir : intéressant mais il faudrait que cela puisse aider les communes limitrophes.</p>
<p>Actions mises en place</p>	<p>Aide Pôle Emploi pour le permis B : 1 200€ + accompagnement à la mobilité : « Mon bilan mobilité ».</p> <p>Possibilité de location par Renault Mobiliz / aides CD02 ou Région</p> <p>Garage solidaire de La Capelle + autoécole solidaire de l'association Trajectoire à La Capelle en octobre (puis potentiellement à Hirson et Guise)</p> <p>Thiérache Mobilité</p>

21/06/2022		CEREMA / Région
Participants	Nathalie PITAVAL, Directrice du projet urbanisme et mobilité au CEREMA Mickael COULON, Services études mobilité et territoire, Région Hauts-de-France	
Constats relatifs à l'existants	<p>Politique de la Région en matière de mobilité : les bassins de mobilité sont statués, les contrats opérationnels de la mobilité devraient être mis en place courant octobre avec les Départements, les présidents des AOM, certains maires, pour élaborer un plan d'action concernant la mobilité solidaire.</p> <p>Concernant le renfort des TC, il y a une éventualité sur le TAD. Un soutien au transport solidaire est envisagé.</p> <p>Covoiturage PassPass : un travail de recensement de l'existant sur l'ensemble de la Région mais pas de schéma de déploiement d'aires, relève de la compétence du Département.</p> <p>Pour les modes actifs, une démarche de Plan Vélo Régional est en cours (fond Région et fonds Européen), différents niveaux de maillage seront définis.</p>	
Actions mises en place	<p>Aides : voiture à 1€ / permis à 1€ ;</p> <p>Plan d'action mobilité solidaire à l'échelle des bassins de mobilité avec un dispositif de financement de plateformes de mobilité solidaire.</p> <p>CEREMA : étude qui présente les différents dispositifs mis en place, Synergie / Mission Locale / Bus France Service (MFS itinérantes avec 2 personnes qui facilitent les démarches).</p>	
Attentes relatives à l'étude mobilité	<p>Enjeu du diagnostic : faire connaître l'existant pour repartir de ce qui est déjà fait. Montrer aussi les atouts, seul PETR des HdF à avoir pris la compétence</p> <p>Le CEREMA peut accompagner les collectivités pour la réalisation de leurs schémas cyclables ou dans leurs projets de mobilité en général</p>	

08/07/2022		Mission Locale
Participants	Marie-Danielle SAINTES, directrice de la Mission Locale	
Constats relatifs à l'existants	<p>La Mission Locale de Thiérache couvre 3 CC sur les 4, CCTSO / CCTC / CC3R. Les Portes de la Thiérache relèvent du bassin d'emploi de Laon même si Pays de Thiérache. Antennes à Guise, Hirson, Vervins. 26 salariés.</p> <p>Quelques chiffres : 518 1^{er} accueil en 2021 (dont 74% qui viennent d'eux-mêmes), permet un premier diagnostic puis accompagnement. 1 400 jeunes en accompagnement dans 1 ou 2 dispositifs (ateliers, entretiens : 11 588 face à face). 1 322 mises en emploi (parfois plusieurs/jeunes) et 404 emplois durables.</p> <p>Accompagnement à l'insertion professionnelle et à l'autonomie sociale (accès à la santé, à la mobilité, au sport...). Mission Locale qui capte bien les jeunes (peu de jeunes sans diplôme). Quelques jours en immersion dans les entreprises pour lever le frein psychologique.</p> <p>Covoiturage : système débrouille.</p>	

08/07/2022	Mission Locale
Actions mises en place	<p>Mobilité : 93 jeunes participent à l'atelier mobilité + aides des jeunes à l'obtention permis (76 qui l'ont obtenu) : devis dans les auto-écoles et aide financière.</p> <p>Département : aide aux financements des heures de conduite une fois le code obtenu.</p> <p>Région : aides financières, le conseiller aide à monter le dossier.</p> <p>TC : possibilité de prendre les transports scolaires ou 1€ (Guise / St-Quentin)</p> <p>Garage solidaire qui fait des prêts de véhicules / location.</p> <p>Deux actions (financement FSE) : modules mobilité insertion (lien avec RATP prendre un train, un métro / aller à plus de 30km de chez soi / déplacement Bruxelles) + modules aspects dématérialisé.</p> <p>ANCT expérimentation pour simulateur de conduite + FNADT plateforme mobilité qui se met tout juste en place, guichet d'information sur la mobilité / diagnostic mobilité / apprentissage du code (que pour les jeunes inscrits dans les auto-écoles) / Devenir en Vermandois sur le secteur de St-Quentin / réparation de prêt ou réparation d'un véhicule / VAE à La Capelle.</p>

28/06/2022	METS
Participants	Claire GOSSET-LETRILLART, chargée de mission à la METS
Constats relatifs à l'existants	<p>Association Maison des Entreprises de Thiérache et de la Serre qui a plus de 20 ans, association de développement économique sur 5 CC (+ les Pays de la Serre). Intervient sur plusieurs volets : entrepreneuriats, animation du réseau des entrepreneurs (conférence, rencontre, mutualisation de formation), hébergement de Proch'Emploi = plateforme des HdF lancée en 2016 qui a pour but d'accompagner les entreprises dans leur processus de recrutement (conception d'offres d'emploi, recherche du bon candidat). Implantation à Vervins. Financement public donc animation des entreprises adhérentes ou non (industriels très couverts, artisans et commerçants).</p> <p>Enjeu de mobilité pour l'accès à l'emploi et de formation. Mobilité contraignante pour accéder à la formation donc population pas forcément qualifiée pour les postes à pourvoir : idée qu'on fait avec donc changement un peu compliqué. Grosse problématique pour les entreprises car restreint le vivier de recrutement. Pas entendu parlé du covoiturage mais permis B indispensable.</p>
Actions mises en place	<p>Réponse : adaptation de la communication, personne qui n'a pas forcément la compétence / rendre accessible le télétravail. Travail sur la marque employeur.</p> <p>Ecole de Production qui doit être ouverte en Thiérache : formation des métiers en tensions (chaudronniers, soudures) : ils montent leurs propres asso. => Important de remettre la formation chez nous, cercle vicieux.</p> <p>Proch'Emploi : travail avec Pôle Emploi, diffusion auprès du grand public.</p>
Attentes relatives à l'étude mobilité	Solliciter les entreprises pour les tables rondes => passer par la METS.