

Le 25/05/2022.



Élaboration du plan global de déplacements communautaire (Intégrant l'élaboration d'un schéma de transports en commun publics routiers)

Phase / Enjeux et propositions sur l'offre en transport collectif
Comité technique du 18/11/2019 (support v1)

167



DEPUIS
1986



- 1. Constat : le réseau aujourd'hui**
2. Enjeux et leviers d'action
3. Focus sur les choix de modes de gestion

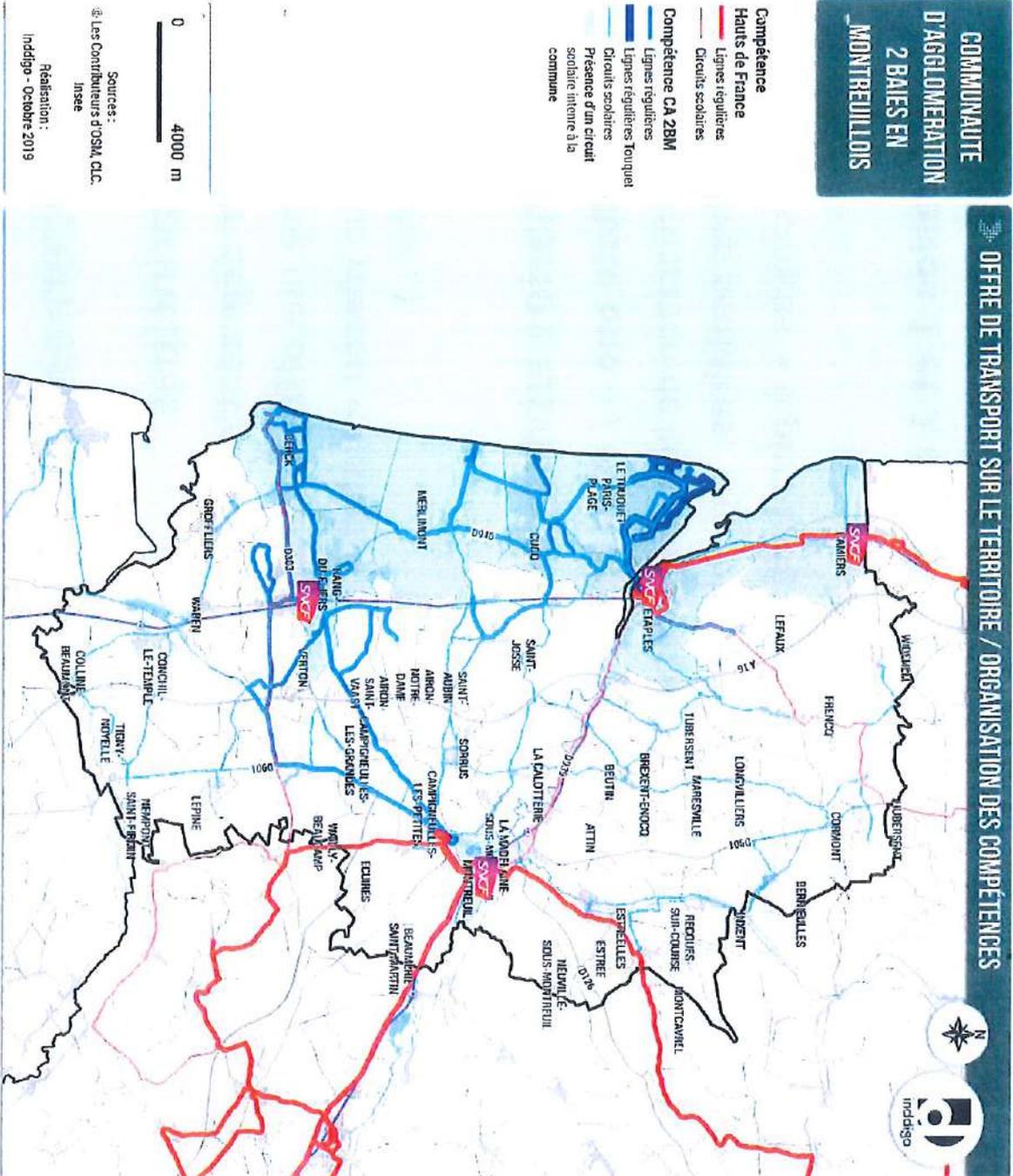


Cotech du 18/11/2019

Le réseau de transports collectifs aujourd'hui sur le territoire

COMMUNAUTÉ
D'AGGLOMÉRATION
2 BAIES EN
MONTREUILLOIS

OFFRE DE TRANSPORT SUR LE TERRITOIRE / ORGANISATION DES COMPÉTENCES



- **3 lignes régulières non transférées par la Région**
 - 512 : Boulogne – Etaples
 - 515 : Montreuil – Hucqueliers
 - 516 : Montreuil – Hesdin
- **2 lignes régionales transférées**
 - 513 : Etaples – Le Touquet – Berck
 - 514 : Berck – Montreuil
- **2 navettes urbaines**
 - Navette Le Touquet – Etaples
 - Navette Mer et Forêt (Le Touquet)
- **58 circuits scolaires transférés**
 - 50 circuits régionaux numérotés de 6311 à 6909
 - 8 circuits communaux
 - 4 déjà repris par la CA2BM : Berck, Cucq, Montreuil et le Touquet
 - 4 encore gérés en régie municipale : Camiers, Etaples, Merlimont et Rang-du-Fliers
- **3 circuits scolaires non transférés**
 - Circuits régionaux : Berck, Etaples et Montreuil

◆ Rappel des scénarios envisageables dans le cadre du lancement contractuel (DSP et/ou marchés)

➤ Grands principes

- **Pas de dégradation de l'offre** et permettre aux scolaires d'être desservis comme aujourd'hui *a minima*
- Proposer une **offre financable** avec la contribution régionale et les recettes commerciales notamment
- Avoir un **réseau « unifié »** avec une **image territoriale** (nom, communication, logo, image des véhicules...)

➤ Les scénarios envisagés

- 1) « **Statu quo** » / on ne modifie pas l'offre ou à la marge (recalage d'horaires par exemple)
 - 2) Amélioration de la visibilité des services en distinguant notamment, les **services réguliers** et les **services scolaires**, avec une recherche d'optimisation entre services dans la mesure du possible.
 - 3) Se projeter « **à plus long terme** » avec pour objectif de mieux relier les pôles du territoire
- Les scénarios 1 et 2 ont été retenus, afin d'aboutir à l'élaboration du DCE qui sera intégré à une **DSP unique** ou une **DSP urbaine et des marchés scolaires**
- Le scénario 3 sera inclus dans le PGD dans une **vision plus lointaine**

Contexte contractuel

Type de services

Contrats

Type de contrat

Type de services		Contrats	Type de contrat
services actuellement exploités par un contrat Régional			
lignes interurbaines internes du territoire (ex région)	Contrat Régional	actuel avec échéance au 31/08/2021 ¹	DSP
lignes interurbaines mixtes (région)	Contrat Régional	actuel avec échéance au 31/08/2021 ²	DSP
circuits scolaires internes (ex région)	Contrat Régional	actuel avec échéance au 31/08/2021 ³	Marché
circuits scolaires mixtes (région)	Contrat Régional	actuel avec échéance au 31/08/2021 ⁴	Marché
services actuellement exploités par un contrat de la CA2BM			
circuits scolaires communaux transférés des communes à la CA2BM	Contrat CA2BM	actuel avec échéance au 31 août 2020 et reconduction possible jusqu'août 2021	ACCORD-CADRE FOURNITURES COURANTES ET DE SERVICES
TRANSPORTS SCOLAIRES SUR LES COMMUNES DE JUCQ, MONTREUIL-SUR-MER, BERCK-SUR-MER ET LE BOUQUET)	services actuellement exploités par un contrat ou régime communal(e)		
circuits scolaires communaux transférés à la CA2BM	En régie		

Cotech du 18/11/2019

171

Les échéances contractuelles sont prévues à fin août 2021, ainsi il est nécessaire de relancer un ou des contrats. Pour définir le planning, le choix de la DSP est pertinent car il s'agit de la procédure la plus longue. L'avis d'appel à publicité doit être lancé en janvier/février 2020.

1. Constat : le réseau aujourd'hui
- 2. Enjeux et leviers d'action**
3. Focus sur les choix de modes de gestion

Le réseau de transports collectifs aujourd'hui : constats

Sujet	Constat	Enjeu
Offre scolaire et offre globale	Une offre scolaire complète permettant de rabattre les jeunes du territoire sur les établissements du territoire, avec des services scolaires spécifiques. Des temps de parcours qui peuvent être si possible diminués. Concernant les lignes régulières régionales 513 et 514, une offre à destination des scolaires intégrée dans les lignes mais limitant la visibilité et lisibilité des services.	Identifier et distinguer au sein même des lignes 513 et 514, les services réguliers toute l'année et les services scolaires. Travailler sur l'ensemble des services scolaires, afin notamment d'améliorer l'optimisation des services et créer une image globale de services de transports scolaires avec un règlement de service spécifique.
Focus sur les navettes urbaines du Touquet	Deux lignes pertinentes sur la Ville du Touquet mais déconnectées du reste des réseaux de transport	Intégrer ces navettes dans le réseau territorial, tout en gardant leur logique de rabattement sur gare et de desserte du littoral
Connexion à l'offre ferroviaire	Des horaires de lignes qui ne correspondent pas forcément aux départs/arrivées des trains, notamment avec les modifications d'horaires des trains prévues dès décembre 2019	Améliorer l'interconnexion avec les pôles gares
Matériel roulant	Des véhicules qui sont mis à disposition par les exploitants	Etudier la pertinence ou non d'acquérir les véhicules et définir les types de véhicules à affecter sur les services (gabarit, motorisation, âge...)
Communication	Une communication peu lisible car des lignes régionales, communales, qui ne fonctionnent pas toujours aux mêmes périodes.	Définir une stratégie de communication globale et efficace
Dépôt	Pas de dépôt actuellement sur le territoire appartenant à la collectivité	Etudier la pertinence de proposer un ou plusieurs dépôts sur le territoire qui serait mis à disposition du ou des exploitants.
Points d'arrêt	Des points d'arrêt peu aménagés (abribus, poteaux, accessibilité, sécurisation piétonne...) et appartenant aux communes, et département notamment	Proposer une stratégie globale autour des points d'arrêt et intégrer la mise en accessibilité PMR
suivi de fréquentation	Des données de fréquentation aujourd'hui uniquement disponibles <i>via</i> des comptages manuels qui ne permettent pas d'avoir un suivi précis de l'usage	Mettre en place un moyen d'identifier les charges des véhicules, notamment via un suivi billettique des services
suivi d'exploitation	Un suivi actuel varié (régional, communal) qui complexifie le suivi d'un réseau global	Instaurer un suivi permettant de maîtriser l'exploitation des services avec notamment une gouvernance à mettre en place et des outils et indicateurs à mettre en œuvre

Redéfinition de l'offre scolaire sur les lignes 513 et 514

- **Détails du constat :**
 - Les lignes **513 et 514 ont 200 services** à elles-deux, toutes périodes confondues (scolaire, vacances scolaires, été, dimanches et jours fériés)
 - Les **grilles horaires sont surchargées et difficilement lisibles**, notamment quand elles se trouvent affichées à l'arrêt
 - Or ces deux lignes répondent à **deux besoins différents** :
 - scolaires
 - autres usagers (actifs, personnes âgées, touristes, etc.)
- **Enjeux :**
 - Identifier les services utilisés uniquement par des **scolaires** pour leur proposer une **offre claire et cohérente**
 - Rendre aux lignes 513 et 514 **leur vocation de ligne régulière**, même si elles pourront continuer à délester les circuits scolaires en situation de sureffectif
 - ... le tout en veillant à **ne pas dégrader l'offre** actuelle et en restant à **moyens constants**

The image displays two screenshots of bus timetables. The top screenshot is for Line 513, Berck to Le Touquet & Etaples, showing a dense grid of departure and arrival times. The bottom screenshot is for Line 514, Montreuil to Berck, also showing a dense grid of times. Both screenshots include a 'Période Scolaire' header and a 'Direction' label.

Redéfinition de l'offre scolaire sur les lignes 513 et 514

175

- **Leviers d'action :**
 - **Dissocier les services à vocation scolaire** des autres services
 - Identifier les **services scolaires à forts effectifs** dans l'optique de les **délester** grâce aux lignes régulières
 - **Affecter chaque scolaire sur un service** afin de ne pas perturber l'exploitation
 - Axer une **stratégie de communication spécifique** destinée aux scolaires et une autre à l'offre régulière, **intégrant les navettes urbaines du Touquet**

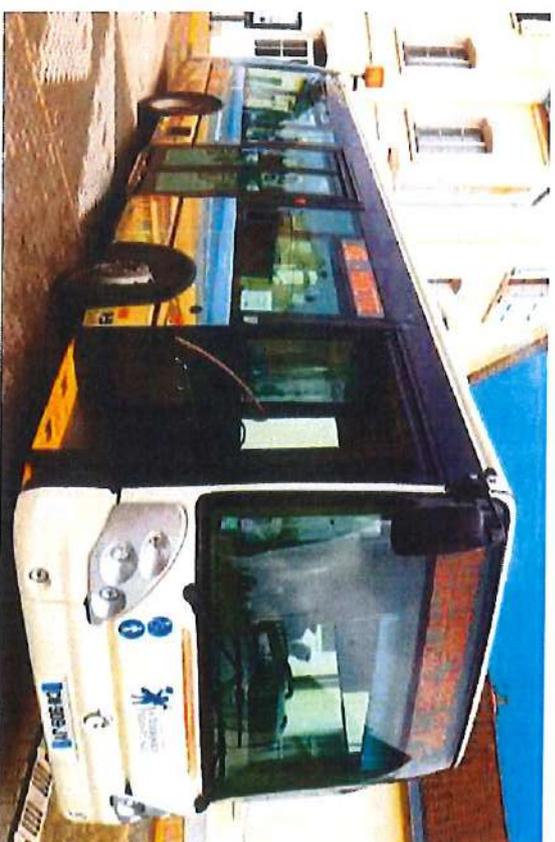
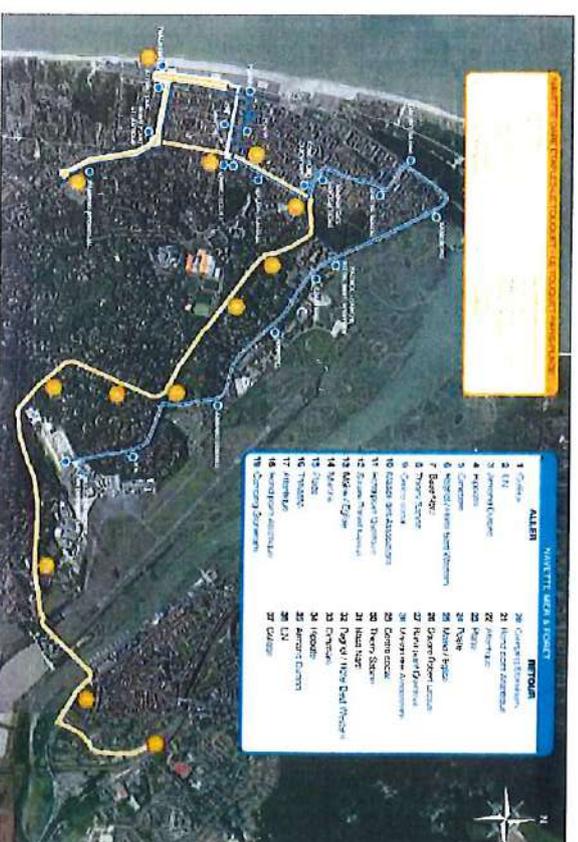
- **A décider aujourd'hui :**



Identifier les services à extraire pour en faire des services purement scolaires	V	X
Les intégrer à la DSP (avec possibilité de sous-traitance)	V	X
Les contractualiser sous forme de marchés publics	V	
Modifier à la marge les lignes 513 et 514 pour leur rendre une vocation de lignes régulières , tout en maintenant la possibilité de s'en servir comme moyen de délestage des circuits scolaires en situation de sureffectif	V	
Avoir une communication destinée aux scolaires (fiches horaires spécifiques, affectation de chaque élève à 1 service)	V	
A l'inverse, une communication devra être faite pour le reste des usagers (en intégrant les navettes urbaines du Touquet)	V	
Les autres circuits scolaires (ex régionaux et communaux) resteront identiques		
Commencer la réflexion sur un TAD zonal pour les secteurs peu denses	V	
Définir un règlement de services spécifique	V	

Intégration des navettes urbaines du Touquet dans le réseau territorial

- **Détails du constat :**
 - Les navettes Gare – Le Touquet et Mer et Forêt fonctionnent en autonomie par rapport à l'offre ferroviaire et aux lignes régulières
 - Une exploitation actuellement faite en régie
 - **Enjeux :**
 - Les intégrer dans un **réseau global et cohérent** sans pour autant dégrader le niveau d'offre actuel
 - **Améliorer l'intermodalité avec les trains**



◆ Intégration des navettes urbaines du Touquet dans le réseau territorial

177

- Leviers d'action :

- Les intégrer à la **stratégie de communication du réseau globalisé**
- **Adapter les horaires** de la navette aux départs/arrivées de trains :
 - pour les actifs du quotidien
 - pour les déplacements vers/depuis Paris
- **Renforcer l'offre les veilles et fin de week-end** (en élargissant l'amplitude horaire ?) afin de répondre aux besoins des personnes venant passer le week-end dans la région

- **A décider aujourd'hui :**



Harmoniser la communication avec le reste du réseau

Cibler les départs et arrivées de trains pour Lille et Paris puis **adapter les horaires des lignes**

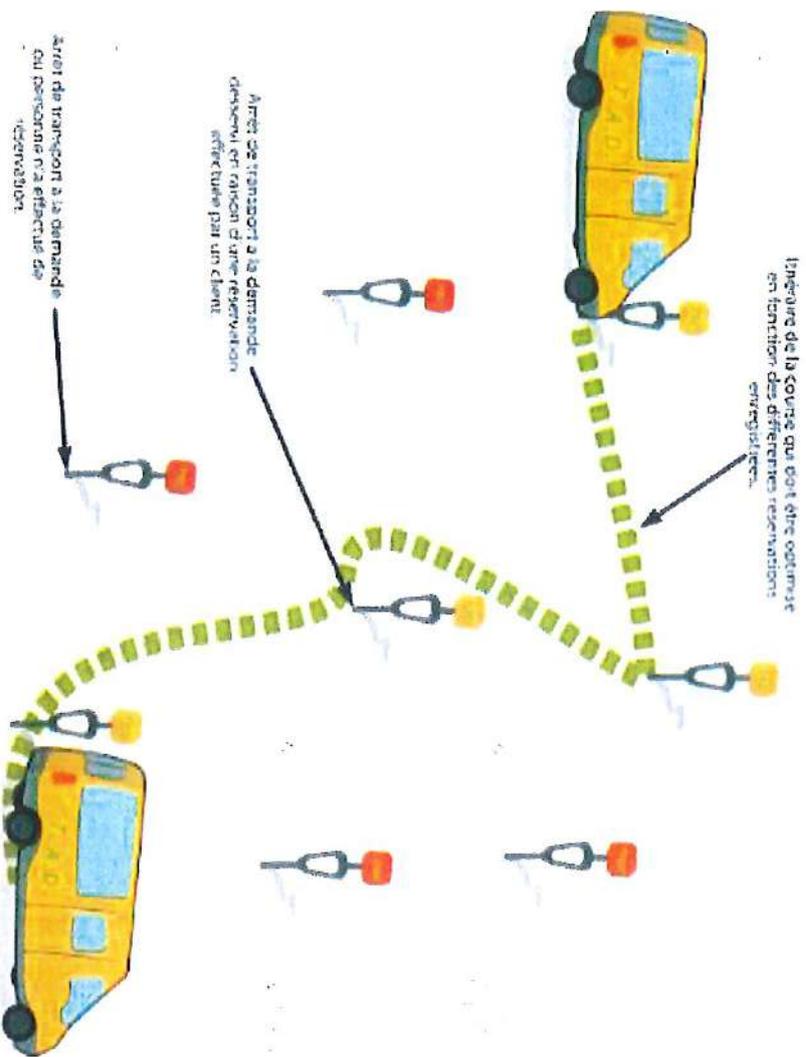
	✓	
	✓	

- **Plus loin aujourd'hui ou demain dans le cadre du PGD...**

- Expérimenter des **nouvelles motorisations** propres et fiables
- Mettre en place un **TAD** reliant les quartiers non desservis par les transports les jours de marché
- Proposer des services en plus le vendredi et le dimanche soir et jours fériés, tout en optimisant les autres horaires afin de rester dans la même enveloppe financière

Seulement adapté pour un territoire peu dense
 Le transport à la demande permet d'offrir un service communautaire et d'optimiser les déplacements en évitant les circuits inutiles et de garantir un service de qualité en fonction des besoins et des attentes des usagers.
 Selon le territoire

Le transport à la demande zonal d'arrêt à arrêt



Avantages

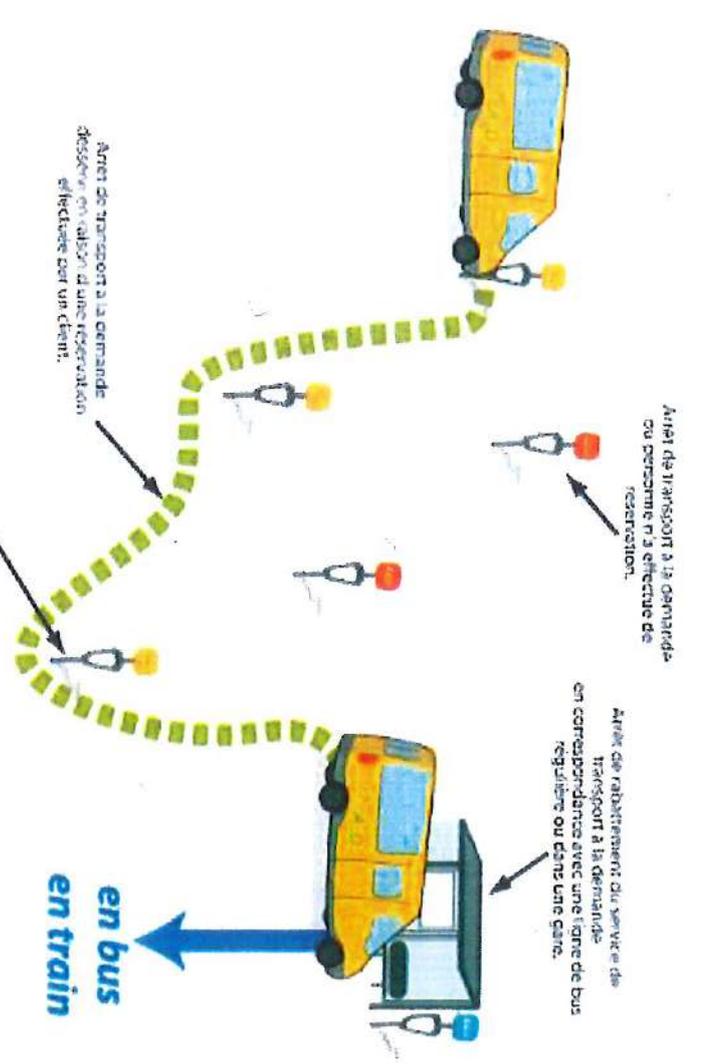
Prépondérance pour des territoires ruraux ou des zones peu denses.
 Déplacements non directs.
 Pour les autres territoires en densité, le caractère du flux des déplacements est très variable sur tout le territoire.

Contraintes

- Grande vulnérabilité pour les zones à la demande.
 - Bonne maîtrise du service, et les arrêts sont maladroits.
 - Possibilité d'effectuer rapidement des modifications de service.
 - Nécessaire des moyens, plus ou moins variables (matériel, conducteurs, pour gérer les réservations selon la saison, les services).
 - Une coordination nécessaire au terrain pour bien organiser les arrêts TAD.

Solution adaptée au territoire de dispersion de l'offre. Le transport à la demande est adapté aux zones rurales, les territoires ruraux, les zones de faible densité ou les zones de dispersion de l'offre.
 Selon le territoire

Le transport à la demande de type "convergence"



Avantages

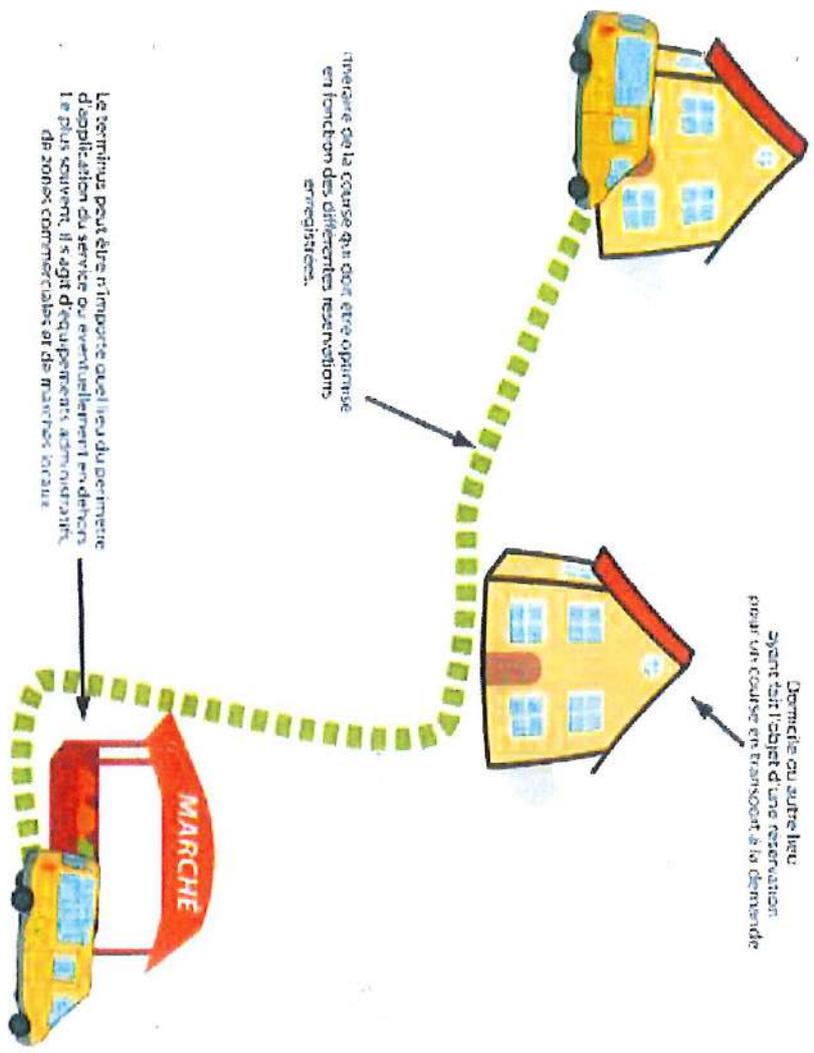
Prépondérance pour des territoires ruraux ou des zones peu denses.
 Déplacements non directs.
 Pour les autres territoires en densité, le caractère du flux des déplacements est très variable sur tout le territoire.

Contraintes

- Nécessaire des moyens, plus ou moins variables (matériel, conducteurs, pour gérer les réservations selon la saison, les services).
 - Une coordination nécessaire au terrain pour bien organiser les arrêts TAD.
 - Une correspondance avec les lignes régulières.

Le transport à la demande est un service de transport qui permet de répondre à la demande de transport des usagers. Il s'agit d'un service de transport qui permet de répondre à la demande de transport des usagers. Il s'agit d'un service de transport qui permet de répondre à la demande de transport des usagers.

Le transport à la demande en porte-à-porte



Itinéraire de la course qui doit être optimisé en fonction des différentes réservations enregistrées.

Domicile ou autre lieu ayant fait l'objet d'une réservation pour un cours en transport à la demande

Le territoire peut être rattaché quel lieu du territoire d'application du service ou éventuellement en dehors. Le plus souvent, il s'agit d'équipements administratifs de zones commerciales et de marchés locaux.

Territoire idéal

en l'absence d'habitat existant, voir zone d'habitat dispersé.

La volonté "top-down" permet au client d'être informé de la situation des services offerts à l'échelle territoriale, locale.

Avantages

Association au user de la demande.

- Élargir le territoire de base des réseaux de service.

Transport collectif pour le domicile résidentiel, les transports en commun, le transport de personnes à la demande, etc.

Contraintes

Risque de surcoût budgétaire si le service est trop étendu.

Des données qui peuvent ne pas être adaptées avec un réseau à plusieurs itinéraires, nécessitent une réflexion locale, en lien avec les usagers.

- Quid de la place des taxis
- Souhait ou non d'une centrale de réservation ?

◆ Rabattement vers les pôles gares

- **Détails du constat :**
 - Les horaires des lignes régulières et de la navette urbaine du Touquet ne correspondent pas/plus aux **horaires de départs/arrivées des trains...**
 - ... alors que les **aménagements autour des pôles gares** sont réalisés (notamment à Rang-du-Fliers et prochainement à Etaples – travail à prévoir pour Montreuil et Camiers)
 - Le **besoin** est réel, à la fois en **période scolaire** mais également en **période de vacances scolaires** ainsi que les **week-ends**
- **Enjeux :**
 - Proposer une **offre en adéquation avec les horaires SNCF**
 - Répondre à différents besoins :
 - **navetteurs** utilisant le train tous les jours pour se rendre sur leurs lieux de travail
 - **voyages d'affaires** pour les personnes se rendant à Paris ou à Lille par exemple
 - **scolaires**



◆ Rabattement vers les pôles gares

- **Leviers d'action :**
 - Identifier les **horaires à cibler** pour permettre des correspondances aisées, en prenant en compte les modifications horaires prévues
 - Travailler avec la SNCF afin de prévoir la **communication en gare (quid d'une agence d'information multimodale en gares)**

- **A décider aujourd'hui :**

Cibler les départs et arrivées des trains pour Lille et Paris, puis adapter les horaires des lignes de rabattement	✓	✗
Idem pour la desserte TER	✓	
Mettre en place une information voyageurs pour les lignes CA2BM dans les gares (prochains départs) et aux arrêts	✓	

- **Plus loin aujourd'hui ou demain dans le cadre du PGD...**

- Faire de la navette Gare d'Étaples – Le Touquet un **prolongement naturel des lignes ferroviaires** en direction du littoral, en mettant en place une **navette** entre Rang-du-Fliers gare et Berck Plage ainsi qu'entre Camiers gare et Camiers Plage (électrique ?), à proposer en option ?
- Prendre en compte la **réouverture de la gare de Montreuil** et ses impacts sur les dessertes des scolaires (usage du train par les scolaires)

◆ Définir une stratégie concernant le matériel roulant

- **Détails du constat :**
- L'existence de **plusieurs modes de gestion** (DSP, marchés publics, accords cadres, régie) a comme conséquence de ne **pas avoir de stratégie globale concernant l'affectation des véhicules** sur les services (âge, niveau de confort, motorisation...)

- **Enjeux :**

- Avoir un **parc de véhicules « harmonisé »** au niveau du réseau et **adapté au type de service** (âge moyen, âge maximum, niveau de confort supérieur sur les lignes régulières, avec plus ce capacité sur les services scolaires dimensionnants, bus sur les services urbains, présence d'information voyageur à bord...)

- Dans une démarche de **communication globale**



183

◆ Définir une stratégie concernant le matériel roulant

- Leviers d'action :
 - Intégrer dans le DCE des caractéristiques techniques obligatoires
 - Intégrer également des **possibilités d'expérimentation** sur l'électrique, l'hydrogène, le GNV...
- **A décider aujourd'hui :**



Intégrer dans le DCE les caractéristiques obligatoires/facultatives des véhicules	V	
Prévoir un cahier des charges légèrement plus souple pour les véhicules de réserve dans un objectif d'économies	V	
Mettre en place un système de pénalités si ces caractéristiques ne sont pas respectées	V	

- **Plus loin aujourd'hui ou demain dans le cadre du PGD...**
 - Type de **motorisation** + **affectation** des véhicules

◆ Quid mise à disposition ? Biens de retour ou de reprise ?

- **Biens de retour :**
 - **Biens indispensables au service** qui doivent **retourner à la collectivité en fin de concession**
 - Retour gratuit si les biens ont été totalement amortis / valeur nette comptable pour ceux non totalement amortis

Exemple : véhicules qui sont majoritairement affectés sur les services prévus dans la DSP

- **Biens de reprise :**
 - Biens prévus dans la DSP, **propriété du délégataire** durant toute la durée du contrat
 - La DSP peut prévoir décider le **rachat de ces biens** si prévu au contrat et s'ils présentent une utilité au service

Exemple : véhicules appartenant au délégataire n'étant pas affectés exclusivement aux services prévus dans la DSP

- **Biens propres :**
 - Biens non nécessaires et non indispensables au service et qui sont la **propriété du délégataire** durant la durée de la DSP et qui **restent en sa possession à la fin du contrat**
- **Un inventaire contractuel** doit être inclus dans la DSP et **alimenté durant toute la durée du contrat** afin de définir la propriété de chaque bien

◆ Quels types de véhicules ?

Type de véhicule	Affectation	Coût unitaire
Autobus standard	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Affecté principalement aux services roulant dans des milieux en continuité urbaine ➤ Actuellement 1 autobus circule sur le territoire (navette urbaine du Touquet) ➤ Capacité : jusqu'à 100 places (assises + debout) 	220 000 € HT
Autocar standard	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Affecté principalement aux services interurbains et scolaires ➤ Capacité : 55 à 62 places (voire 75 pour des autocars grande capacité) 	180 000 € HT
Minibus	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Affecté principalement aux services urbains ➤ Capacité : 23 à 29 places (assises + debout) ➤ Affecté principalement aux services interurbains et scolaires ➤ Capacité : 15 à 22 places 	140 000 € HT
Minicar	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Convient aux services, urbains ou interurbains, avec des effectifs faibles (8 passagers maximum) ➤ Pas d'obligation de permis spécifique (le permis B suffit) ➤ Capacité : 8 places en plus du conducteur 	80 000 € HT
Véhicule léger (< 9 places)	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Convient aux services, urbains ou interurbains, avec des effectifs faibles (8 passagers maximum) ➤ Pas d'obligation de permis spécifique (le permis B suffit) ➤ Capacité : 8 places en plus du conducteur 	30 000 € HT

◆ Une stratégie de communication globale et efficace

- **Détails du constat :**
 - Le réseau n'est pas identifié comme étant celui de la CA2BM
 - La communication se fait *via* plusieurs canaux et de manière non organisée
 - **Enjeux :**
 - Créer une **identité propre au réseau** permettant aux usagers de se **l'approprier**
 - Organiser la **communication** de manière à ce qu'elle soit **adaptée à chaque typologie d'usagers** (scolaires, actifs, touristes, personnes âgées...)



◆ Une stratégie de communication globale et efficace

- **Leviers d'action :**

- Créer un **nom et un logo** pour le réseau CA2BM intégrant tous les services
- Mettre en place une **plateforme internet** (peut être inclus dans le contrat de DSP)
- Créer une **agence commerciale** et un réseau de **dépositaires** maillant le territoire

- **A décider aujourd'hui :**

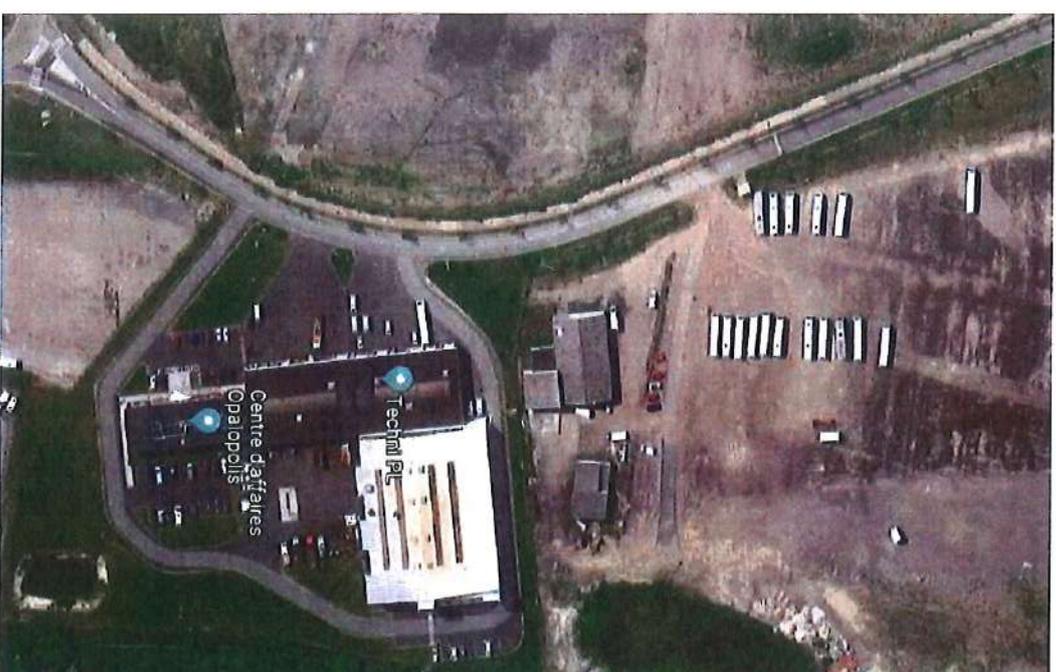


Après définition du nom et du logo : prévoir un budget de changement de livrée des véhicules (500 à 1 000 € / véhicule en cas de livrée intégrale) ainsi qu'un changement de présentation des fiches horaires et des points d'arrêt	✓	
Création d'un site internet à alimenter au quotidien (et éventuellement de réseaux sociaux) → travail à prévoir avec Hauts-de-France Mobilités	✓	
Création d'une agence commerciale physique permettant aux usagers de venir s'informer et effectuer des démarches liées aux transports		✗

- Tout cela peut être demandé dans le **DCE**. Le délégataire pourra également être **force de proposition**
- **Plus loin aujourd'hui ou demain dans le cadre du PGD...**
- Mettre en place une véritable **plateforme de la mobilité** intégrant l'offre en transports collectifs, l'offre RézoPouce, les aires de covoiturage, les itinéraires/services vélo...

◆ Un dépôt à dimensionner au réseau globalisé

- **Détails du constat :**
 - Keolis Côte d'Opale (Caron Voyages) est installé à **Opalopolis** et verse un loyer à la collectivité
 - Les autres opérateurs possèdent leurs **propres dépôts** (Cf. diapo suivante)
- **Enjeux :**
 - Aménager un dépôt (centre d'exploitation avec atelier et stationnement) permettant d'être **attractif en termes concurrentiel dans le cadre de la DSP**
 - Dans un objectif d'uniformisation du matériel roulant, cela permettra **d'harmoniser le niveau de maintenance** des véhicules
 - **Attention** : tous les véhicules ne seront pas dans l'obligation de stationner ici, d'autres stationnements pourront être identifiés dans un **objectif d'optimisation des kilomètres à vide** (hauts-le-pied) → dans l'enceinte d'une entreprise, sur l'espace public, chez un particulier...



Les opérateurs sur le territoire

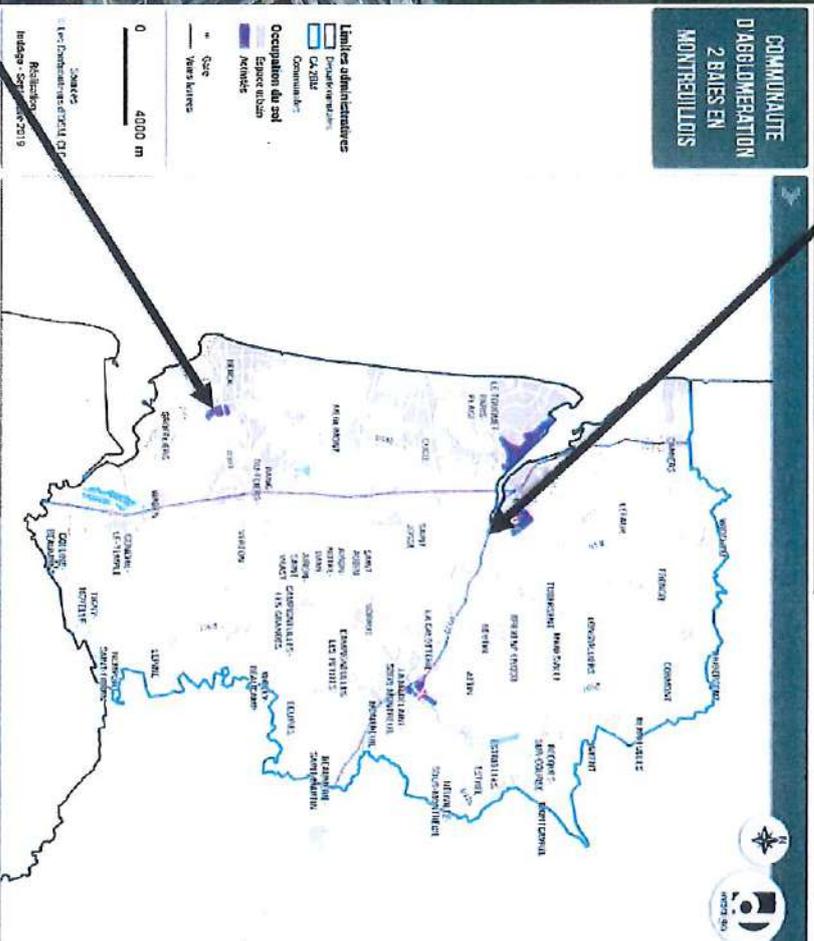
Keolis
(Opalopolis)



Voyages Dumont



COMMUNAUTE
D'AGGLOMERATION
2 BAISS EN
MONTREUILLOIS



Opérateurs exploitant des services au sein de la CA2BM mais dont le dépôt principal est situé hors du territoire :

- Voyages Moleux (Saint-Martin-Boulogne)
- L'Oiseau Bleu (Peronne)
- Hesdin Voyages (Hesdin)
- Transports Manier (Fruges)
- Cars Merlier (Blendecques)

Quelle stratégie adopter concernant la propriété du dépôt

191

Propriété du dépôt	Avantages	Inconvénients
CA2BM	<ul style="list-style-type: none">➤ Favorise la concurrence : les exploitants aujourd'hui non présents sur le territoire pourront répondre d'autant plus facilement à l'appel d'offre s'ils disposent d'un dépôt (exemple : Transdev, RATP Dev...)➤ Marge de manœuvre importants concernant l'évolution du dépôt (mise en place d'infrastructures de recharge électrique, hydrogène, GNV...)	<ul style="list-style-type: none">➤ Nécessite d'avoir le foncier nécessaire (ce qui est le cas à Opalopolis)
Exploitant	<ul style="list-style-type: none">➤ Pas de gestion foncière à avoir	<ul style="list-style-type: none">➤ A la fin de la DSP, il sera compliqué d'attirer d'autres exploitants qui ne possèdent pas de dépôt

◆ Un dépôt à dimensionner au réseau globalisé

- **Leviers d'action :**
 - Prévoir des locaux étant susceptibles d'accueillir un **centre d'exploitation pilotant le réseau de transports du territoire** (personnel administratif, conducteurs, atelier, stationnement matérialisé)

- **A décider aujourd'hui :**



Développer le dépôt situé à Opalopolis pour en faire le centre névralgique du réseau		X
Trouver un autre lieu stratégique permettant d'optimiser les kilomètres à vide, mais cela nécessite du foncier disponible	V	
Hypothèse mixte : dépôt central à Opalopolis avec des dépôts secondaires répartis sur le territoire		X

Cela nécessite de :

- Identifier les **dépôts actuels**
- Faire ressortir les **besoins du réseau** en termes de nombre de véhicules afin d'estimer **l'espace requis** pour le stationnement et l'atelier
- Idem en ce qui concerne les **locaux administratifs** (quel nombre d'agents administratifs ?)
- **Plus loin aujourd'hui ou demain dans le cadre du PGD...**
 - Mettre en place des **infrastructures de recharge électrique, hydrogène ou GNV**

◆ Points d'arrêt : éléments de cadrage

- **Le point d'entrée du réseau :**
 - L'arrêt est le point d'entrée du réseau pour l'utilisateur. Il revêt des enjeux majeurs en termes de compétence, d'accessibilité, de visibilité, de sécurisation et de stationnement
- **La compétence :**
 - **L'AOM** est compétente pour **définir la stratégie de déploiement** des points d'arrêt
 - Un travail doit être fait avec le **gestionnaire de voirie** (Département, Commune...) concernant l'implantation choisie, dans un objectif de sécurité (au regard de la circulation automobile et du cheminement pour accéder à l'arrêt. Le/les **transporteur(s)** peuvent être associés à cette démarche afin d'apporter leur **expertise technique**
- **Réglementation :**
 - Il n'existe pas de règles spécifiques concernant l'implantation d'un point d'arrêt. Le Code de la route précise : *« Tout véhicule à l'arrêt ou en stationnement doit être placé de manière à ne pas constituer un danger pour les usagers »*
 - Toutefois, la sécurité est un enjeu primordial car **la responsabilité de l'AOM pourrait être engagée en cas d'accident en plus de la personne compétente pour la voirie**
- **Accessibilité :**
 - La loi n° 2005-102 du 11 février 2005 modifiée par l'ordonnance du 26 septembre 2014 **oblige la réalisation d'un schéma directeur d'accessibilité – agenda d'accessibilité programmée (SD'AP)** par les AOM

◆ Une stratégie globale autour des points d'arrêt

- **Détails du constat :**
 - Hormis quelques points d'arrêt aménagés (pôles d'échanges notamment), la plupart ne possède **pas de cheminements piéton sécurisés** pour les scolaires notamment
 - Même constat concernant **l'accessibilité PMR**
 - **La visibilité et la lisibilité des arrêts sont souvent complexes** (non matérialisés, avec des identités visuelles différentes, fiches horaires illisibles...)
- **Enjeux :**
 - **Sécuriser** l'accès au réseau
 - **Développer l'accessibilité PMR** dans le cadre du SD'AP
 - **Harmoniser les points d'arrêt** dans le cadre de la stratégie de communication globale



Une stratégie globale autour des points d'arrêt

195

- **Leviers d'action :**
 - Etablir une **cartographie des points d'arrêt** afin de prévoir un **plan d'action** ayant pour double objectif :
 - **harmoniser l'identité visuelle à l'échelle intercommunale ;**
 - **identifier le niveau d'équipement à prévoir par arrêt** (exemple : un abribus sera nécessaire où le nombre de scolaires à prendre en charge est important ; il ne le sera pas à un arrêt qui est utilisé uniquement pour de la descente)
 - La gestion des points d'arrêt peut être **gardée en interne ou confiée au délégataire**
 - **A décider aujourd'hui :**



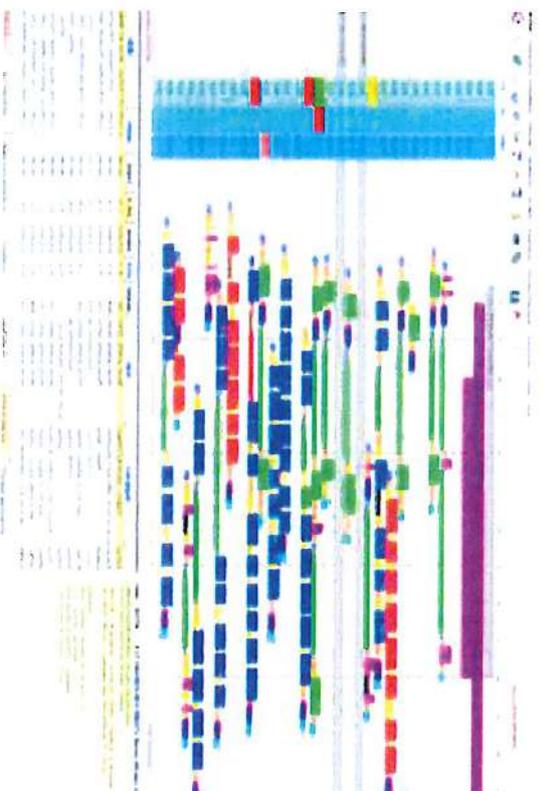
Mise en place d'un planning d'intervention dans le cadre du SD/AP	V	
Harmoniser les points d'arrêt du réseau en termes de communication (logo, identité visuelle...)	V	
Prévoir dans le contrat d'exploitation un rétroplanning concernant la mise en place de matériel (abribus, poteaux...) avec une stratégie d'intervention (abris pour les arrêts les plus fréquentés...)		X

- Cela nécessite de :
- Etablir un **fichier global recensant les caractéristiques de chaque arrêt** en fonction de leur niveau d'aménagement (aucun – zébra – poteau – abribus), de leur niveau d'accessibilité PMR et de leur sécurisation
 - **MB** : un travail avec les **collectivités compétentes en termes de voirie** sera nécessaire, tant au niveau de l'implantation que de l'entretien des arrêts (mise en place de chartes par exemple)

◆ **Instauration d'un suivi permettant de maîtriser l'exploitation des services**

- **Détails du constat :**
- Il existe **plusieurs organisateurs de transports collectifs et types d'exploitation et d'exploitants**, avec chacun **son mode de gestion et de suivi**
- **Enjeux :**

- La collectivité devra être en mesure de **suivre l'intégralité de l'exploitation** du futur réseau global afin d'offrir une bonne qualité de service dans un objectif de maîtrise des dépenses



◆ Instauration d'un suivi permettant de maîtriser l'exploitation des services

197

- Leviers d'action :
- Les documents contractuels doivent permettre d'établir les bases d'un suivi précis de l'exploitation par le délégataire et la collectivité
- Les outils informatiques viennent compléter ce suivi (logiciels d'exploitation)
- **A décider aujourd'hui :**



Intégrer dans le(s) contrat(s) d'exploitation des outils de mesure de la performance et de contrôle : qualité de service (ponctualité, propreté des véhicules, information voyageurs à jour), taux de panne, taux de réclamation, bonne application du service minimum...	V	
Intégrer également une obligation d'information du délégataire à l'égard de la collectivité : rapports d'activité trimestriels/annuels, incidents, problèmes de discipline...	V	
Achat d'un logiciel d'exploitation intégrant tous les services	V	

◆ Mise en place d'un suivi de la performance des services

- **Détails du constat :**
 - Hormis des comptages ponctuels, il n'existe actuellement **pas de suivi précis des données de fréquentation**
 - Les marges de manoeuvre concernant d'éventuelles **optimisations de services sont faibles** (regroupement de plusieurs services en un seul par exemple)
 - **Enjeux :**
 - Profiter de la mise en place de l'outil billettique Ubitransport pour avoir un **suivi régulier des données de fréquentation, voir si dans cet outil est inclus un SAETIV**
 - Dans le cadre d'une DSP, ce suivi sera fondamental au regard du **faible risque d'exploitation** lié aux recettes commerciales : le contrat devra prévoir des **objectifs d'augmentation de la fréquentation**



Billettique Ubitransport

◆ Mise en place d'un suivi de la performance des services

199

- **Leviers d'action :**

- Identifier les **services les moins fréquentés**
- **Optimiser** en regroupant les services les moins utilisés, **sans dégrader** le niveau d'offre
- Prévoir des **objectifs de fréquentation** à atteindre

- **A décider aujourd'hui :**



A partir des données actuellement disponibles (comptages, inscrits aux transports), **définir des objectifs de fréquentation** à atteindre par année

Mise en place d'un administrateur billettique pour assurer le suivi technique (installation, maintenance) → interne à la collectivité ou mis à disposition par le délégataire	✓	✓
--	---	---

- Cela nécessite de :

- **Suivre quotidiennement les données de fréquentation** en vue **d'optimiser les services** (en termes de charge ou de kilomètres). Il est important que ce soit la **collectivité qui effectue ce suivi** car l'exploitant ne l'informerait pas toujours des dysfonctionnements (exemple : il ne remonterait pas l'information qu'un service tourne à vide de peur qu'il soit supprimé, et donc non payé)
- Intégrer la **carte Pass Pass**
- **Plus loin aujourd'hui ou demain dans le cadre du PGD...**

- Profiter de l'outil billettique pour proposer de **l'information dynamique** (information en temps réel aux points d'arrêt ou sur une cartographie dynamique)

1. Constat : le réseau aujourd'hui
2. Enjeux et leviers d'action
- 3. Focus sur les choix de modes de gestion**

201

◆ **Enjeu : Choisir le ou les modes de gestion pertinents**

Constat

- Actuellement les contrats sont des contrats de DSP ou de marché public, ou des régies communales

Enjeu principal : Choisir le ou les modes de gestion pertinents

◆ Panorama des différents modes de gestion

La gestion indirecte ou déléguée	Rôle du délégataire	Rôle de l' AOT
<p>La DSP</p> <p>Données générales</p>	<ul style="list-style-type: none">• Fournit éventuellement les biens nécessaires à l'exécution du service• S'engage à produire l'offre de service pour un montant forfaitaire : il assume donc le risque industriel• Encaisse les recettes pour son propre compte ou pour le compte de la collectivité en assumant totalement le risque commercial	<ul style="list-style-type: none">• Définit la politique des Transports Publics• Fournit les infrastructures et éventuellement les biens nécessaires à l'exécution du service• Fixe le cadre de l'offre de service avec un niveau variable de précision• Fixe les tarifs payés par l'utilisateur, est éventuellement propriétaire des recettes mais ne supporte pas l'aléa commercial.• Contrôle l'exécution de la délégation de service public

◆ PANOMARA DES DIFFERENTS MODES DE GESTION

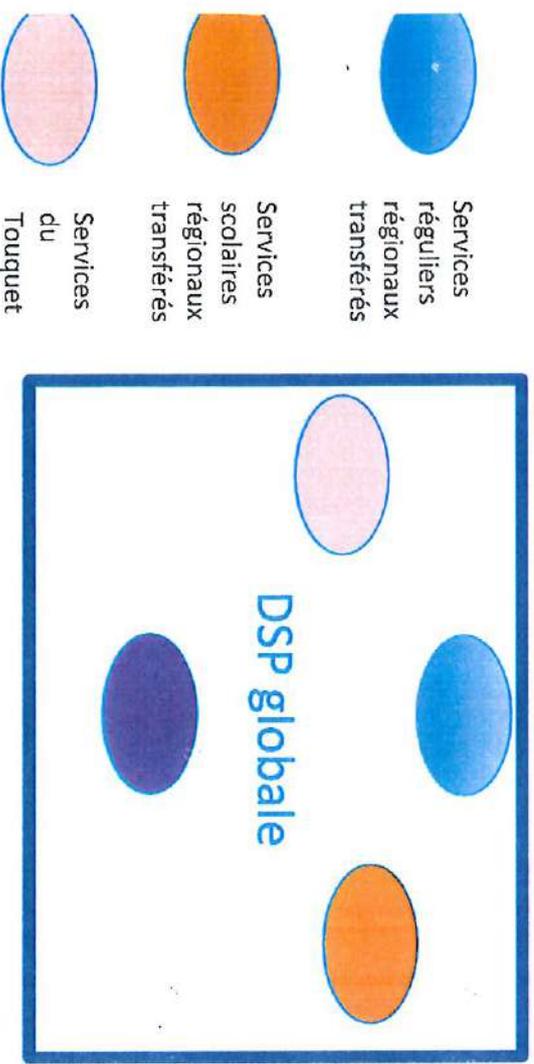
La gestion indirecte ou déléguée	Rôle du transporteur	Rôle de l' AOT
<p>Le marché public (prix forfaitaire)</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Fournit éventuellement les biens nécessaires à l'exécution du service • S'engage à produire l'offre de service pour un montant forfaitaire : il assume donc le risque industriel • Encaisse les recettes pour le compte de la collectivité sans assumer le risque commercial 	<ul style="list-style-type: none"> • Définit la politique des Transports Publics • Fournit les infrastructures et éventuellement les biens nécessaires à l'exécution du service • Fixe précisément l'offre de service • Fixe les tarifs payés par l'utilisateur, est propriétaire des recettes et supporte l'aléa commercial. • Contrôle le respect du cahier des charges par le transporteur

◆ PANORAMA DES DIFFERENTS MODES DE GESTION

La gestion directe	Caractéristiques	Rôle de l' AOT
<p>La régie à simple autonomie financière (RAF)</p>	<ul style="list-style-type: none"> • n'a pas de personnalité morale : c'est un service de l' AOT avec un budget annexe, • bénéficie d' une autonomie financière, • est gérée par un conseil d' exploitation dépendant de l'AOT et d' un directeur. 	<p>Rôle majeur, puisqu'elle organise de fait et gère le réseau.</p>
<p>La régie à autonomie financière et à personnalité morale (EPIC)</p>	<ul style="list-style-type: none"> • a une personnalité morale : pouvoir de décision détenu par son conseil d' administration, • Vote son budget, bénéficie d' une autonomie financière, • est gérée par un conseil d' administration dépendant de l' AOT et d' un directeur. 	<p>Rôle légèrement moindre (voix consultative de l' autorité organisatrice au sein du conseil d' administration) et contrôle de la gestion du service.</p>
<p>La Société Publique Locale (SPL)</p>	<ul style="list-style-type: none"> • société anonyme de droit privé mais qui de façon dérogatoire obéit à certaines règles de la SEM • constituée par au moins 2 actionnaires (soit des collectivités locales soit des groupements de collectivités locales) • peut se voir confier, des marchés publics, des contrats de DSP par leurs actionnaires par application de l' article L.1411-19 du CGCT mais l' article L.1411-12 du même code les dispense de la procédure de publicité et de mise en concurrence. 	<p>Rôle identique à celui tenu dans une RAF</p>

Scénarios proposés contractuellement

Scénario 1



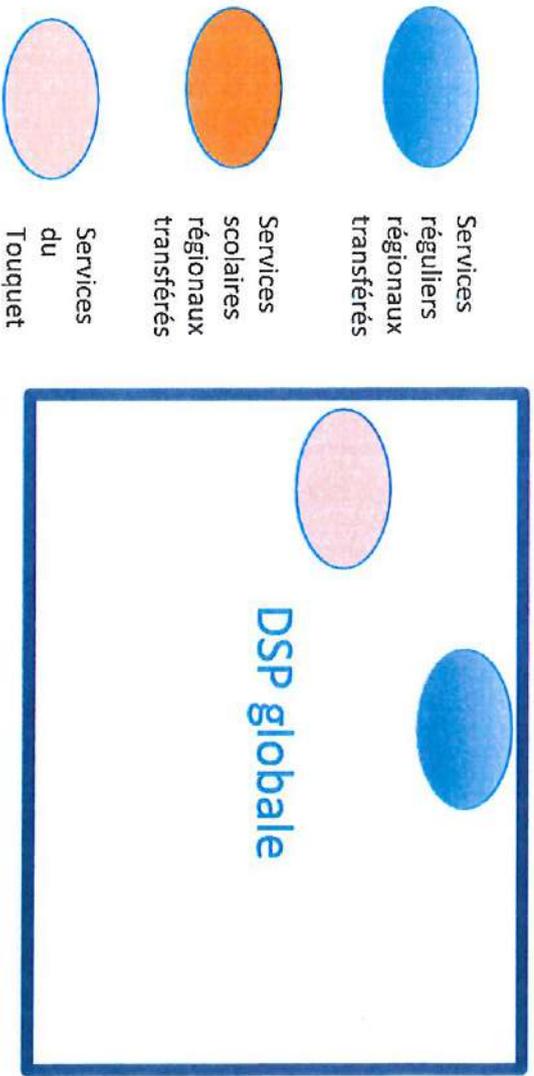
Services régionaux réguliers transférés

Services scolaires régionaux transférés

Services du Touquet

Services scolaires ex communaux ou en régie actuellement

Scénario 2

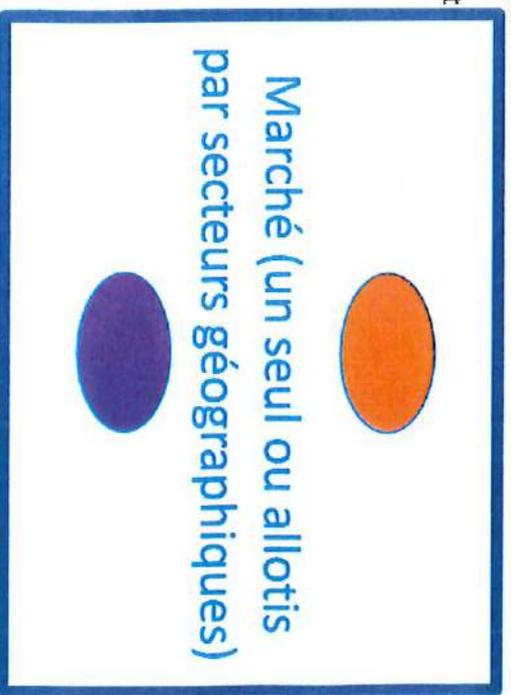


Services régionaux réguliers transférés

Services scolaires régionaux transférés

Services du Touquet

Services scolaires ex communaux ou en régie actuellement



◆ Points forts et faibles des scénarios

Scénarios	Scénario 1	Scénario 2
Attractivité pour les exploitants	++	+
Image du réseau	++	+
Facilité dans les relations contractuelles pour la CA2BM	++	+
Capacité pour l'exploitant d'optimiser les services	++	+
Maintien de la concurrence et des exploitants sur le territoire	+	++
Maîtrise des dépenses financières	+	++

◆ Rappel des Avantages / inconvénients des modes de gestion

Type de gestion	Points forts	Points faibles	Avis
Gestion directe	<ul style="list-style-type: none"> Véritable maîtrise de la politique transport Possibilité d'exploiter les services occasionnels et périscolaires en optimisant les moyens 	<ul style="list-style-type: none"> Pas de matériel roulant Pas de dépôt aménagé Moyens humains quantitativement limités 	<ul style="list-style-type: none"> Non envisageable à court/moyen terme
DSP globale (scénario 1)	<ul style="list-style-type: none"> Risques industriels et commerciaux assumés par le délégataire L'AOM ne supporte pas le déficit 	<ul style="list-style-type: none"> Une part importante de scolaires limitant un risque financier pour l'exploitant (notamment sur les recettes, mais aussi sur la fréquentation) 	<ul style="list-style-type: none"> Envisageable à court terme à condition d'inciter l'exploitant à une forte hausse de la fréquentation
DSP urbaine + Marchés scolaires (scénario 2)	<ul style="list-style-type: none"> Risques industriels et commerciaux assumés par le délégataire sur la partie urbaine Maîtrise des circuits scolaires (pas de sous-traitance comme cela peut être le cas pour une DSP globale) 	<ul style="list-style-type: none"> Nécessite un suivi quotidien rigoureux des services, notamment scolaires 	<ul style="list-style-type: none"> Envisageable à court terme au regard des échéances sur les marchés scolaires actuels Pertinent dans le cadre d'une DSP courte (5 ans) afin que la CA2BM prenne la main sur la compétence mobilité



Élaboration du Plan de Mobilité Simplifié (plan global de déplacements communautaire)

Phase 1 / Diagnostic
Document complet (v2)



◆ SOMMAIRE

- **1- Les objectifs de la démarche**
- 2- Le territoire
- 3- La population
- 4- Les motifs
- 5- Les offres de mobilités
- 6- Synthèse des enjeux

1/ Les objectifs de la démarche / La genèse

- Plusieurs **problématiques** déjà identifiées sur le territoire
 - Des **inégalités** d'accès à la mobilité
 - > des besoins différents suivants les publics (dépendance à la voiture individuelle)
 - > une couverture hétérogène du territoire par le réseau de transports collectifs
 - Des **engorgements** et difficultés de circulation à **certaines périodes de l'année**
 - > la fréquentation touristique sur la façade littorale
 - > la difficulté d'accès de certains sites (notamment Montreuil)
 - Un **manque d'identification** du territoire communautaire
 - > une intercommunalité jeune (janvier 2017)
 - > l'organisation des mobilités, un levier de développement territorial
 - Une offre de **transports collectifs** à mettre en cohérente avec les **attentes** des habitants/visiteurs
 - > une offre essentiellement orientée vers les scolaires et peu valorisée pour les actifs/visiteurs
 - > un transfert de compétence de la Région vers la CA2BM à organiser (sept 2021)
 - La lutte contre la **pollution atmosphérique**
 - > la mise en cohérence de l'image « Grand Air » du littoral avec sa qualité
 - > la dynamique du Plan de Protection de l'Atmosphère (PPA) interdépartemental
- Le lancement d'un Plan Global de Déplacements...
désormais Plan de Mobilité Simplifié (depuis la LOM de déc.2019)

1/ Les objectifs de la démarche / La genèse

- **L'unité urbaine de la CA2BM < 100 000 habitants**
 - Une démarche de **Plan de Mobilité Simplifié** (PdMS) n'est **pas obligatoire**
 - Une position **volontariste** de la Communauté d'Agglomération
 - Un **outil** simple et agile pour les **territoires moins denses** (d'où le « Simplifié »)
- **Un Plan de Mobilité Simplifié est un document stratégique visant à :**
 - Établir un **état de référence partagé** par l'ensemble des acteurs (*phase 1*)
 - Faire émerger des **synergies** et à définir des **orientations stratégiques** (*phase 2*)
 - Définir un **programme d'actions** mobilité sur le territoire communautaire (*phase 3*)
- **Les grands principes du Plan de Mobilité Simplifié**
 - **Indépendant juridiquement** : pas de lien juridique avec d'autres plans/documents d'urbanisme
 - **Mutualisable** : contenu valorisable dans d'autres démarches (PLUi notamment)
 - **Souple** : liste des thématiques à aborder et processus d'élaboration peu cadrés par la loi
 - **Adapté au territoire** : reflète les enjeux locaux et les actions existantes / à venir
 - **Partenarial** : associe acteurs publics, privés et issus de la société civile
 - > *l'AOM doit consulter le comité des partenaires avant l'adoption d'un plan de mobilité simplifié (représentants des employeurs et des associations d'usagers ou d'habitants)*
- **Participatif** : inclut la participation d'un large public mais sans enquête publique obligatoire

1/ Les objectifs de la démarche / Le cadre d'intervention

- **Les 11 objectifs d'un PDU (article L1214-2 du Code des Transports)**
 1. **L'équilibre durable** entre les besoins de mobilité et la protection de l'environnement et de la santé
 2. Le renforcement de la **cohésion sociale**
 3. La **sécurité** des déplacements
 4. La diminution du **trafic automobile**
 5. Le développement des **transports en commun** et des **modes doux**
 6. L'amélioration du **partage de la voirie**
 7. L'organisation du **stationnement**
 8. L'organisation des **conditions d'approvisionnement**
 9. L'amélioration du transport des personnels des **entreprises** et des **collectivités publiques**
 10. L'organisation d'une **billettique intégrée**
 11. L'organisation d'infrastructure de charge pour **véhicules électriques**

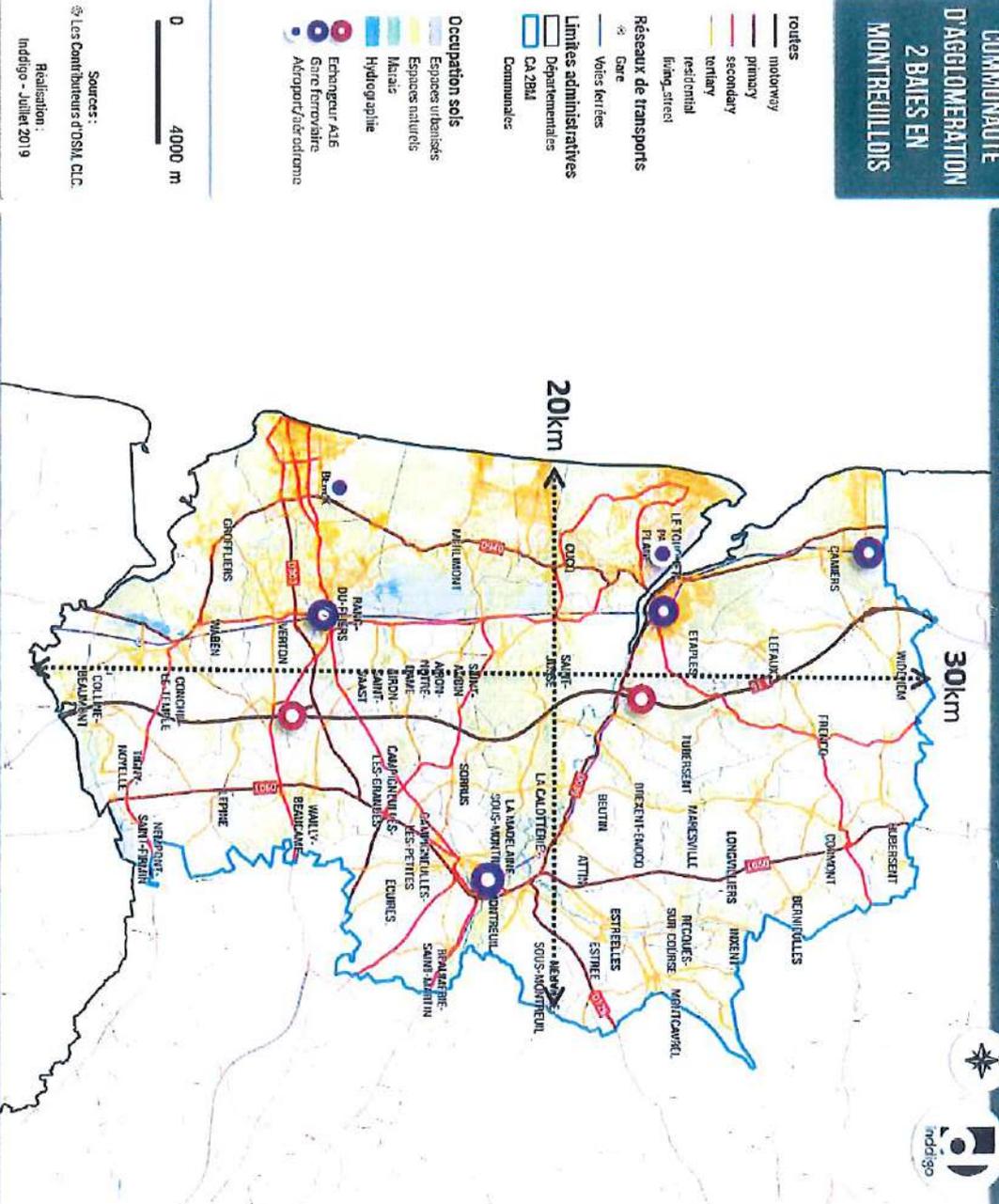
◆ SOMMAIRE

- 1- Les objectifs de la démarche
- **2- Le territoire**
- 3- La population
- 4- Les motifs
- 5- Les offres de mobilités
- 6- Synthèse des enjeux

2/ Le territoire / Infrastructures de déplacement

COMMUNAUTE
D'AGGLOMERATION
2 BAIES EN
MONTREUILLOIS

INFRASTRUCTURES ROUTIERES



- ◆ Des **infrastructures majeures** inscrites dans la morphologie du territoire
- ◆ Une **trame viaire** orientée nord-sud, complétée d'axes Est-Ouest vers Montreuil
 - > A16, lien stratégique (2 accès)
 - > RD940, RD901
 - > RD349, RD303
- ◆ Deux **lignes ferrées** aux caractéristiques hétérogènes
 - > Longueau / Boulogne (Rang/Etapes/Camiers)
 - > Étapes / Saint-Pol-sur-Ternoise (Etapes/Montreuil)
- ◆ Deux **aéroport/aérodrome**
 - > Le Touquet Côte d'Opale (aéroport loisirs+affaires)
 - > Berck (aérodrome)

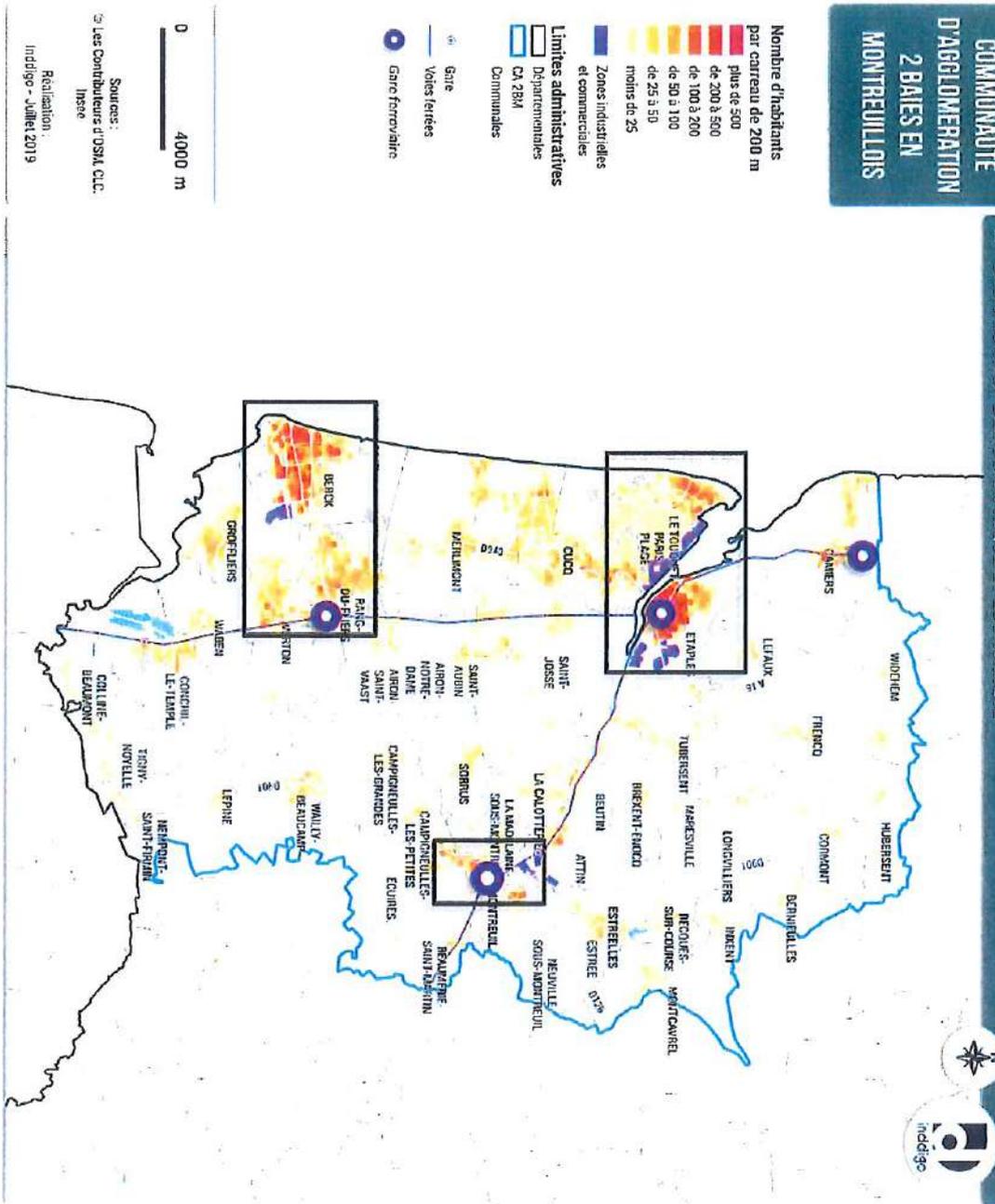
◆ SOMMAIRE

- 1- Les objectifs de la démarche
- 2- Le territoire
- **3- La population**
- 4- Les motifs
- 5- Les offres de mobilités
- 6- Synthèse des enjeux

3/ La population / Densité habitat+activité

COMMUNAUTE
D'AGGLOMERATION
2 BAIES EN
MONTREUILLOIS

ORGANISATION DEMOGRAPHIQUE ET ECONOMIQUE

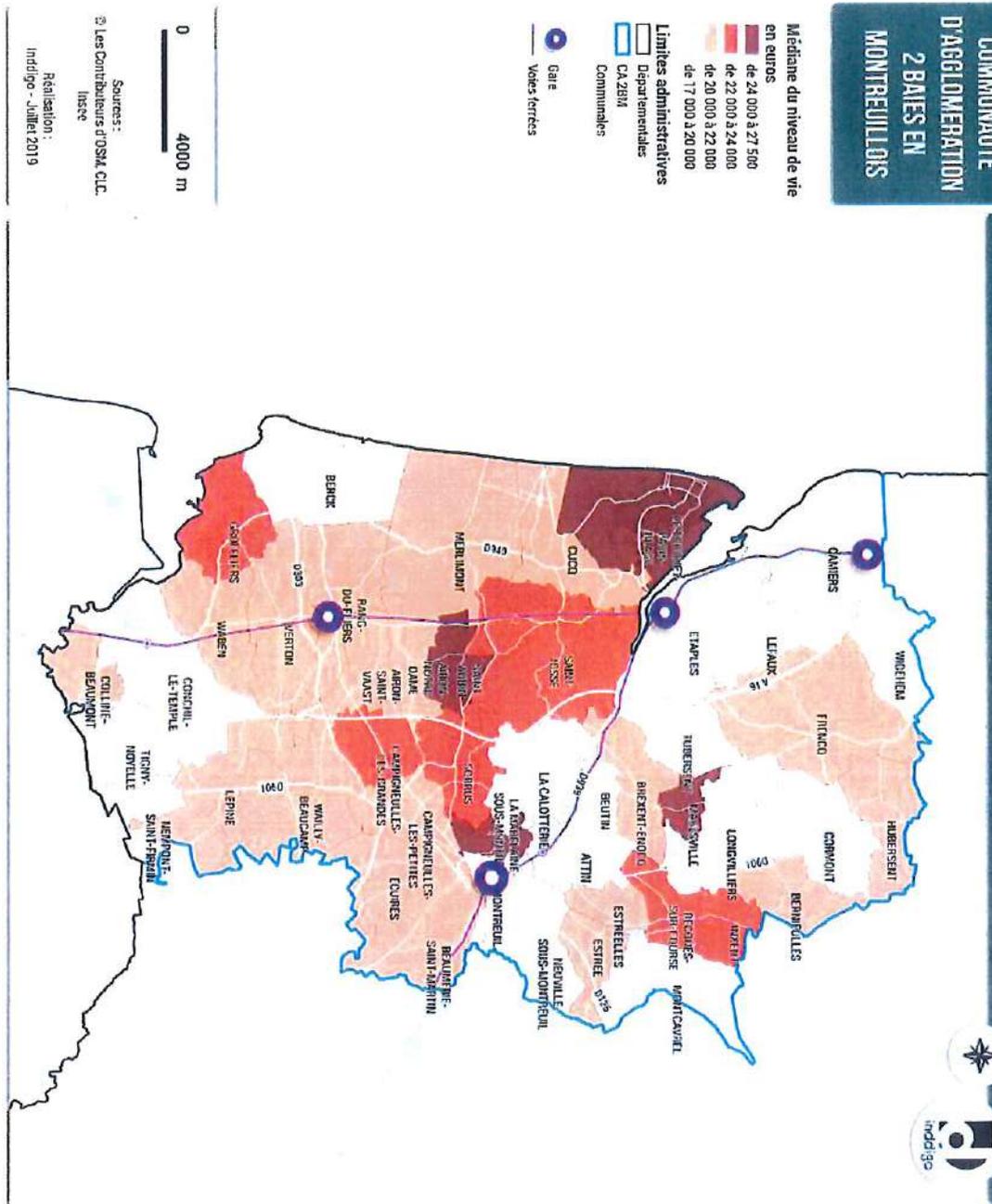


- ◆ 66 600 habitants (à l'année) mais seulement 9 communes (sur 46) avec plus de 2000 hab. > 2,2 hab./ménage
- ◆ Une façade littorale concentrant les secteurs de densité articulés sur 2 pôles principaux > Berck / Rang / Verton > Le Touquet / Etaples
- ◆ Le pôle de Montreuil émerge dans une trame rétro-littorale peu dense > pôle Montreuil élargi à Ecuire/Attin > 60 hab/km² en moyenne
- ◆ Une configuration territoriale contraignante pour l'organisateur des transports collectifs routiers > kilomètres parcourus > temps de parcours > sauf en interne aux pôles principaux et entre eux-ci

3/ La population / Niveau de vie des ménages

COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION 2 BAISES EN MONTREUILLOIS

NIVEAU DE VIE



- ◆ Analyse du **niveau de vie des ménages (INSEE)**
 - > donnée : médiane du revenu disponible (en euros) par unité de consommation en 2016

- ◆ Une moyenne **CA2BM alignée** sur la moyenne **régionale**
 - > moyenne CA2BM : 19 700 €
 - > moyenne Région : 19 300 €

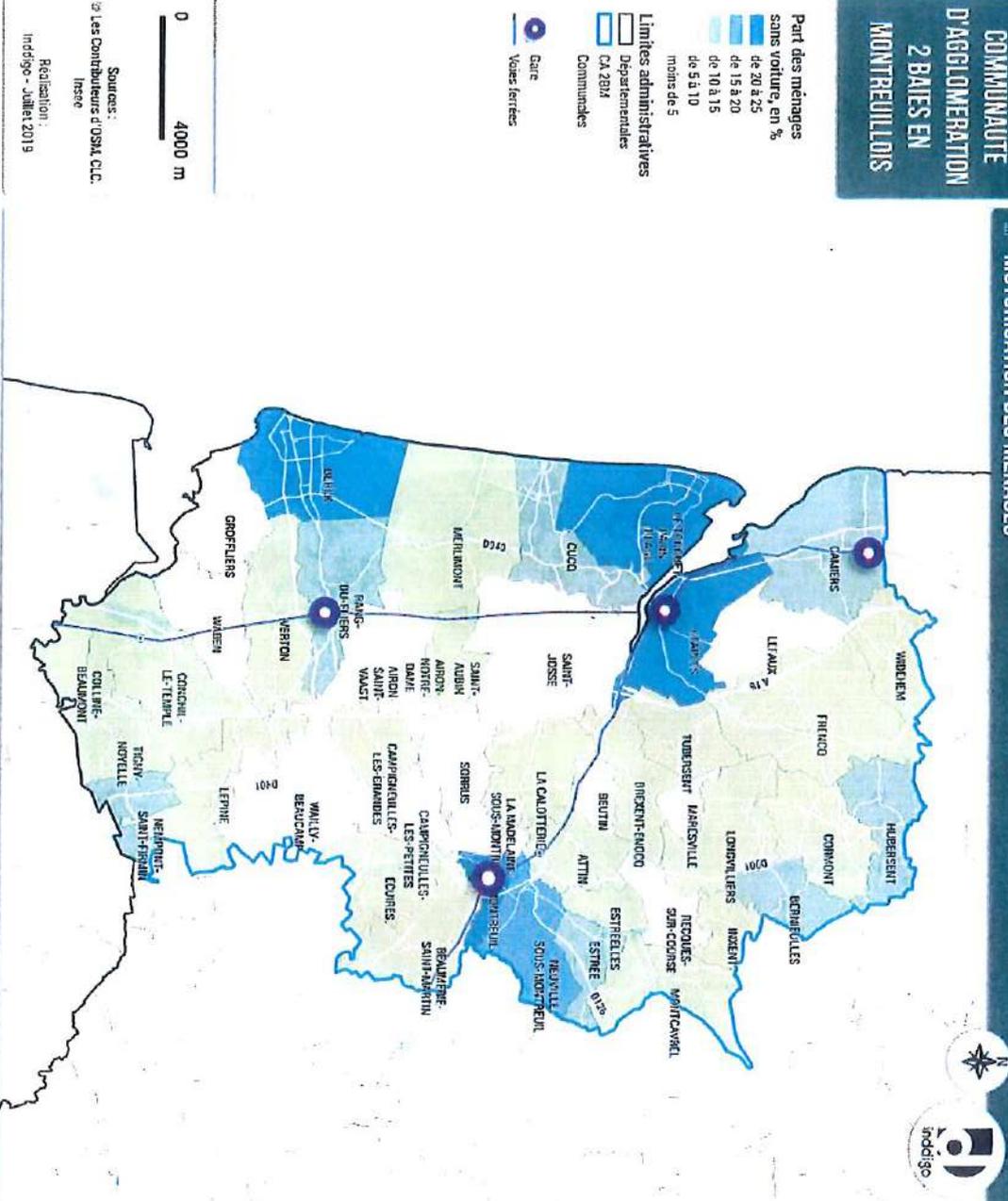
- ◆ Des **écarts de revenus significatifs** à l'échelle CA2BM
 - > minimum : 16 600 € (Etaples)
 - soit -15% /moyenne CA2BM
 - > maximum : 26 300 € (Saint-Aubin)
 - soit +60% /moyenne CA2BM

279

3/ La population / Taux de motorisation

COMMUNAUTÉ
D'AGGLOMÉRATION
2 BAIES EN
MONTREUILLOIS

MOTORISATION DES MÉNAGES



- ◆ Analyse du **taux de motorisation** des ménages (INSEE)
> donnée : *part des ménages ne possédant pas de voiture*

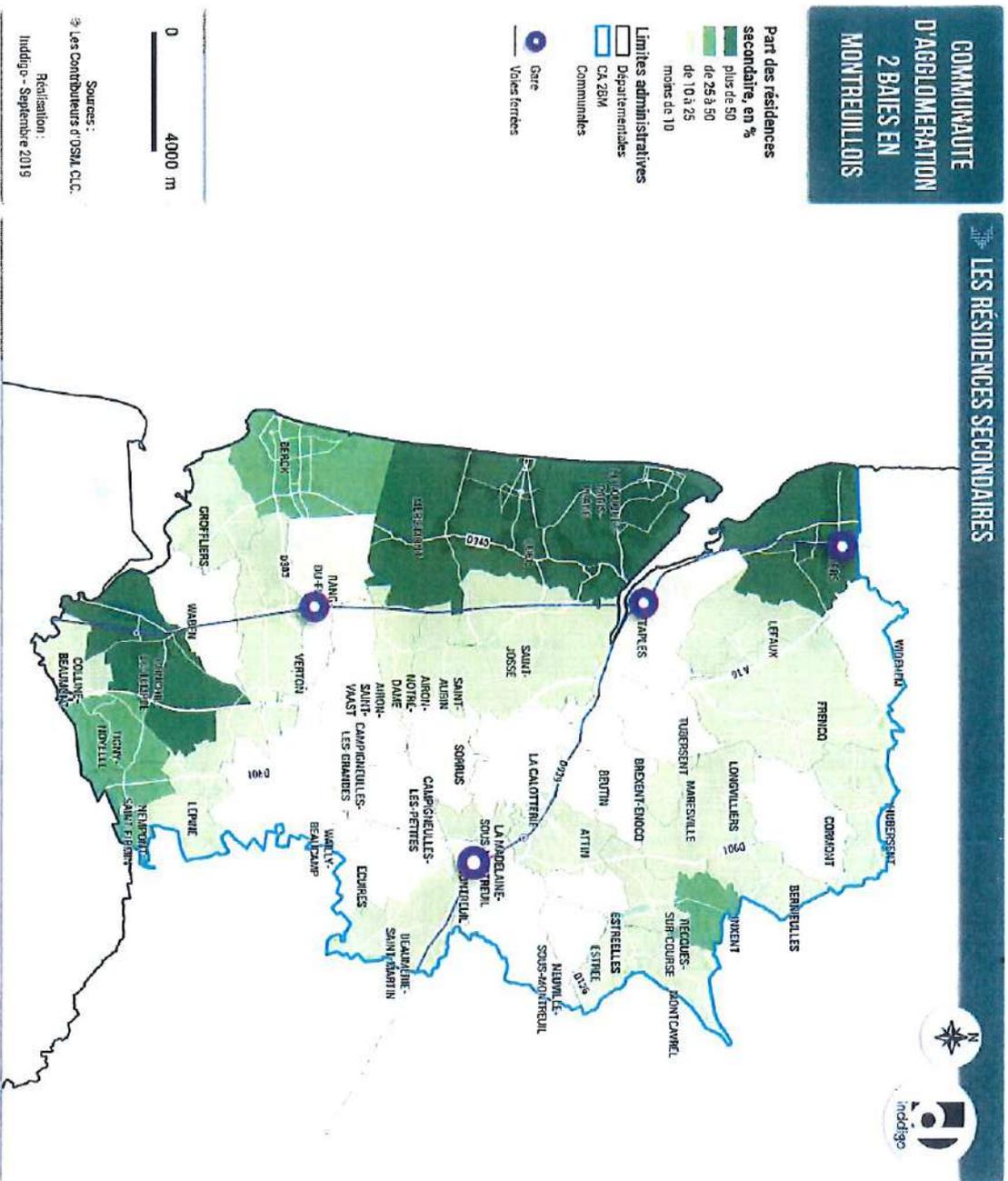
- ◆ Une part de ménages **sans voiture** non-négligeable mais qui **baisse**

> 15,7% à l'échelle de la CA2BM (2016, contre 18,2% en 2011)

> notamment sur la frange littorale où la densité de population est forte

- ◆ Un lien avec le développement et l'organisation du **réseau TC**
> *identification des secteurs avec une population particulièrement captive*

3/ La population / Résidences secondaires

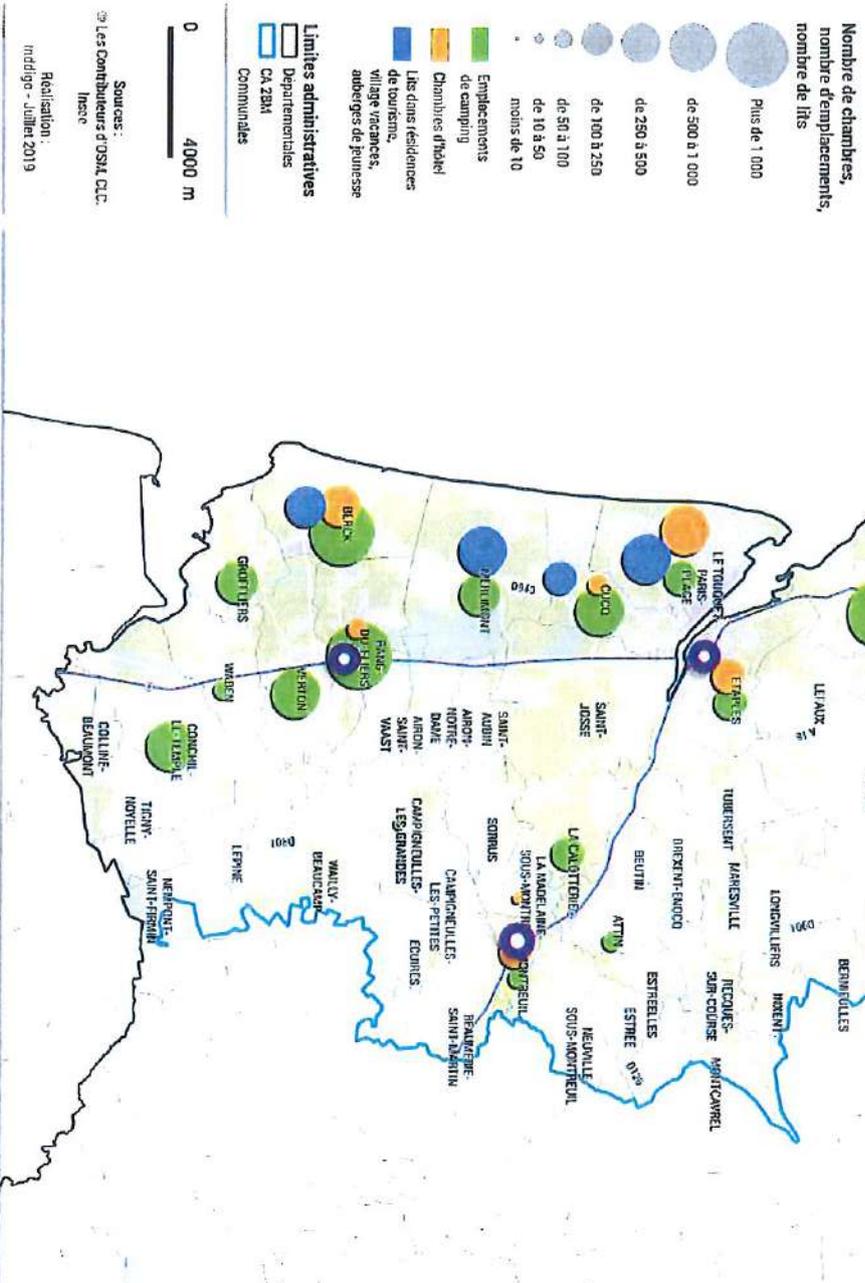


- ◆ Analyse de la part de **résidences secondaires** (INSEE)
 - > donnée : part des résidences secondaires sur le total de logements
- ◆ Un **quasi-équilibre** entre résidences principales/secondaires
 - > 45% de résidences secondaires (moyenne à l'échelle CA2BM)
- ◆ La part **particièrement importante** de résidences secondaires sur le littoral
 - > 78% au Touquet
 - > 68% à Merlimont
- ◆ ... avec la nécessité d'une **approche multiple**
 - > les liaisons entre les pôles gares et les lieux de résidence
 - ... ou la nécessité de correspondance horaire avec l'offre ferrée
 - > la consistance de l'offre durant les weekend et les vacances

3/ La population / Capacité d'accueil touristique

COMMUNAUTÉ
D'AGGLOMÉRATION
2 BAIS EN
MONTREUILLOIS

LES HÉBERGEMENTS DE TOURISME



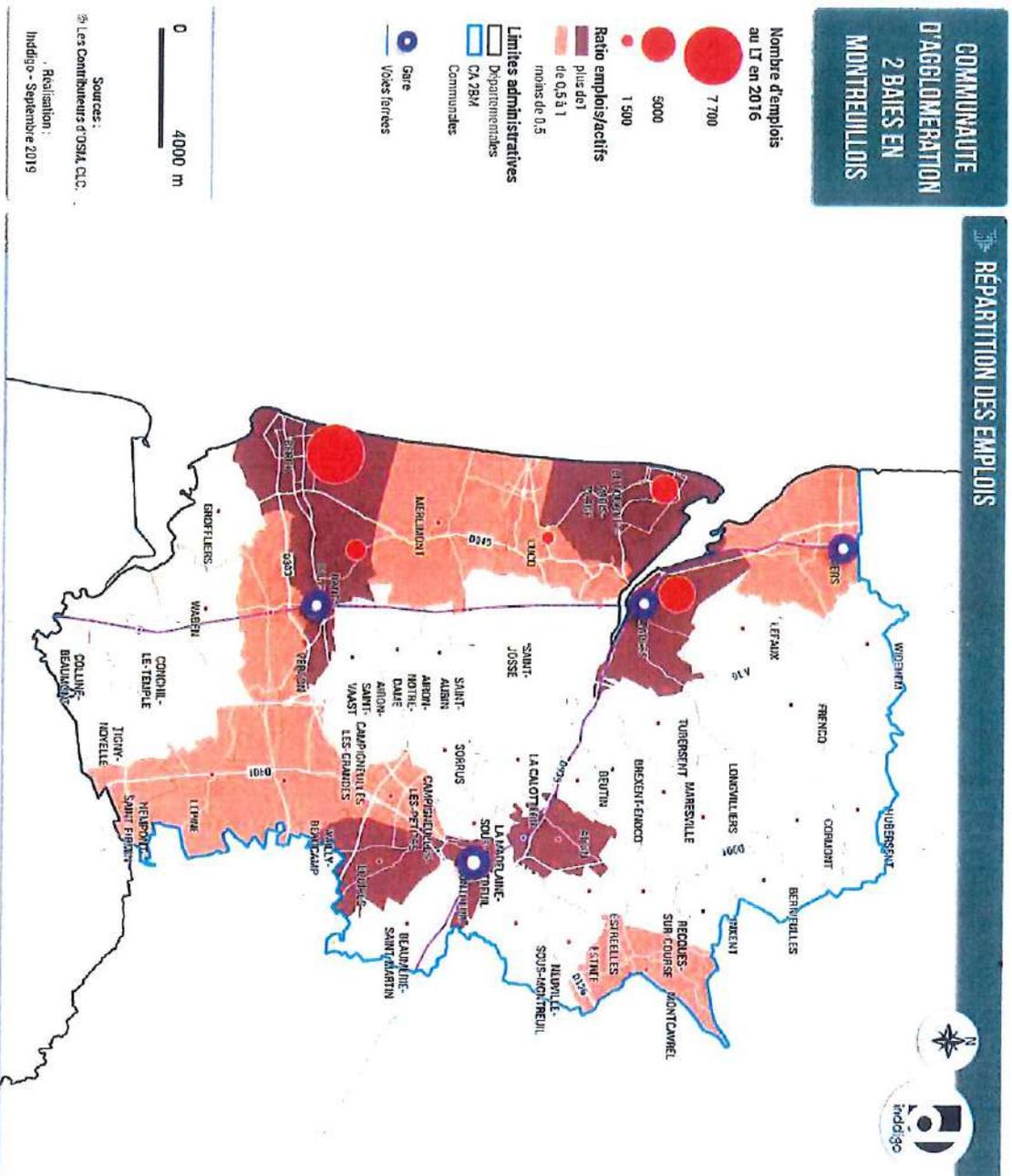
- ◆ Analyse des hébergements touristiques (INSEE)
 - > donnée : nombre de lits par typologie (hôtel, chambres d'hôtes, camping)

- ◆ Une offre d'hébergement touristique massivement concentrée sur le littoral
 - > 9400 emplacements camping
 - > 1850 chambres d'hôtel
 - > 2100 lits en résidence de tourisme
- ◆ ...générant des besoins de déplacements importants
 - > sur des weekends identifiés
 - > sur les mois d'été

◆ SOMMAIRE

- 1- Les objectifs de la démarche
- 2- Le territoire
- 3- La population
- **4- Les motifs**
- 5- Les offres de mobilités
- 6- Synthèse des enjeux

4/ Les motifs / Accès à l'emploi



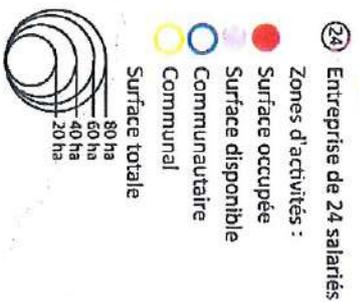
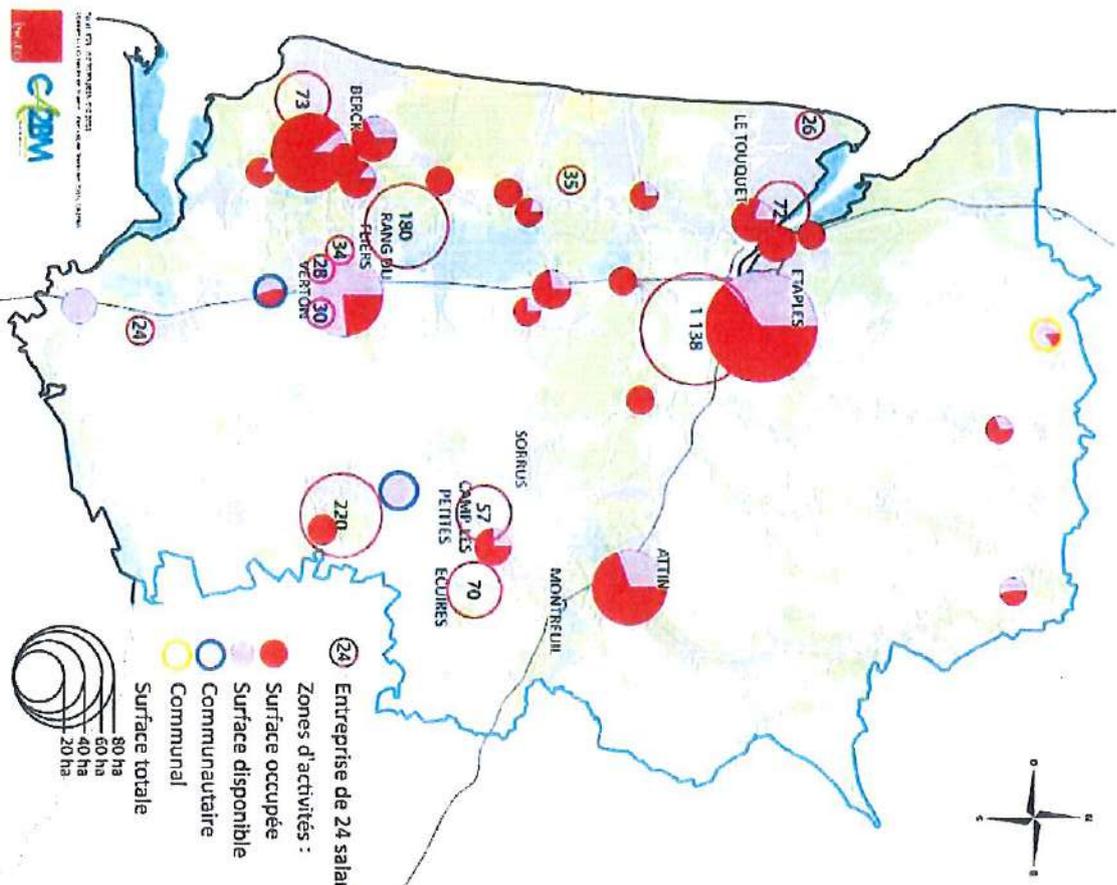
- ◆ Une offre d'emplois concentrée sur la façade littorale
 - > Le Touquet + Étapes
 - > Berck + Rang-du-Fliers
 - > Montreuil (secondaire)
- ◆ Un volume d'emplois stable
 - > 2011: 26 400 / 2016: 26 400
- ◆ ... à réévaluer pour la période estivale
 - > données à récupérer
- ◆ Un besoin de mobilité vers l'emploi important
 - > seules 6 communes avec un ratio emplois/actifs supérieur à 1
 - > des distances à parcourir significatives et un isolement potentiel si pas d'alternative à la voiture individuelle

4/ Les motifs / Accès à l'emploi

PRINCIPALES ENTREPRISES ET ZONES D'ACTIVITES

PRINCIPALES ENTREPRISES (2016)

Entreprises	Effectif	Commune
VALEO Equipements Electriques Moteur	1138	Etaples
STOLZ SEQUIPAG	220	Wailly-Beaucamp
INTECH Medical	180	Rang-du-Fliers
Alliance Elabores	73	Berck
VEOLIA Propreté Nord Normandie	72	Le Touquet-Paris-Plage
Ducrocq Ingenierie et process	70	Ecuire
Henry Imprimerie et Editions	57	Campigneulles-les-Petites
ADHF Sécurité privée	35	Merimont
BACACIER Nord Flandres	34	Rang-du-Fliers
NUTRILAC	30	Verton
Transports Dominique Gallet	28	Verton
Société des Eaux du Touquet Paris Plage et Extensions	26	Le Touquet-Paris-Plage
EMOFER (Equipements Modernes Ferroviaires)	24	Conchil-le-Temple



Surface totale de l'ensemble des zones d'activités économiques : 380 ha

Surface totale occupée : 240 ha

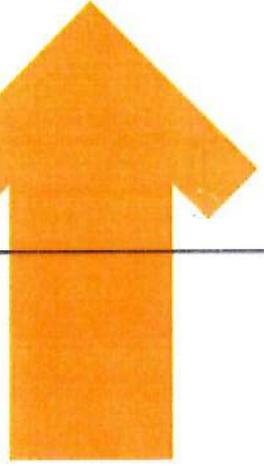
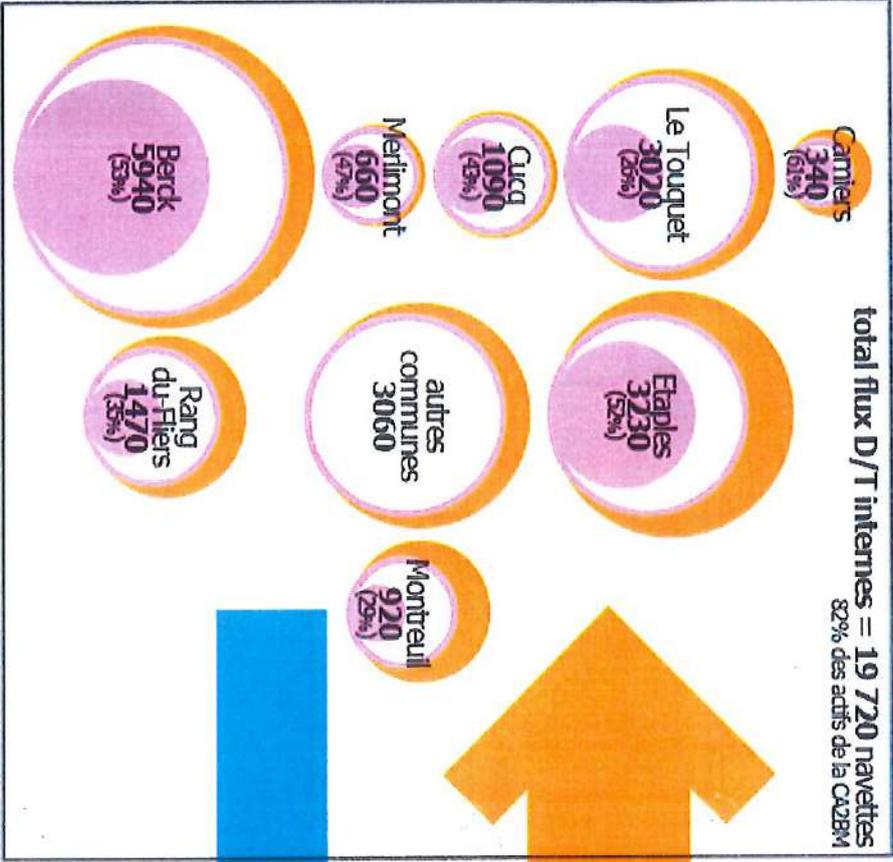
Surface totale non occupée : 45 ha

Surface totale en AUE ou AUZ : 95 ha



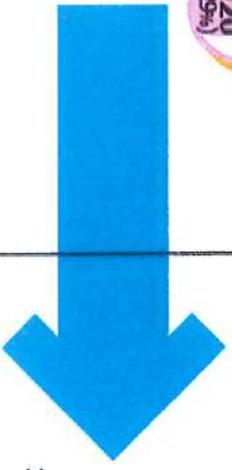
4/ Les motifs / Analyse des flux domicile-travail

Périmètre de la CA2BM
(46 communes)



6 680 navettes D/T

- ~ 1660 depuis la CAB (25% des entrants)
- ~ 100 vers le Grand Calais (1%)
- ~ 1250 depuis le reste du Pas-de-Calais (57%)
- ~ 630 depuis la Somme (10%)
- ~ 230 vers le Nord (3%)



4 470 navettes D/T

- 18% des actifs de la CA2BM
- dont
 - ~ 1480 vers la CAB (33% des sortants)
 - ~ 210 vers le Grand Calais (5%)
 - ~ 1250 vers le reste du Pas-de-Calais (28%)
 - ~ 520 vers la Somme (12%)
 - ~ 340 vers l'Île-de-France (8%)
 - ~ 290 vers le Nord (7%)

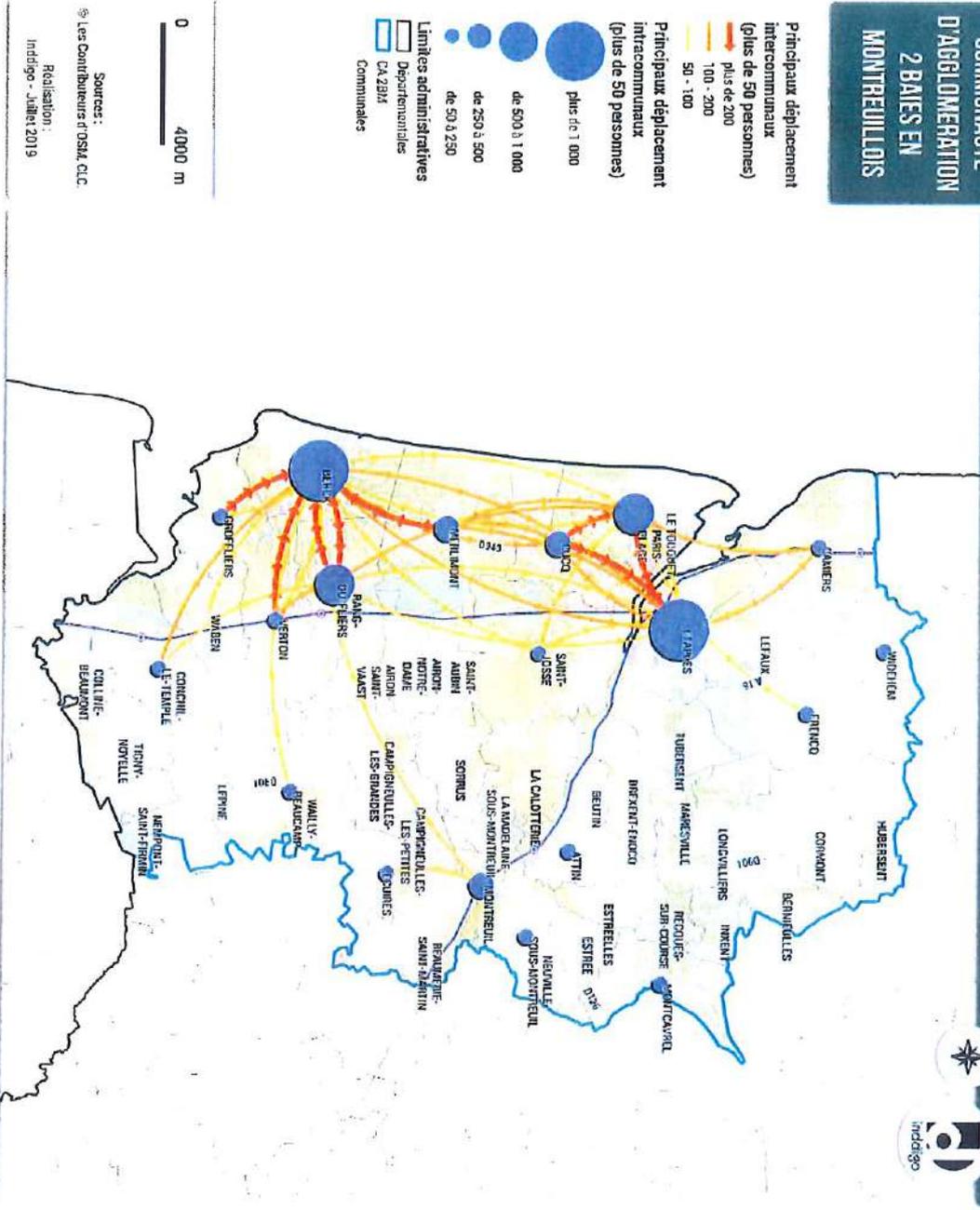
- déplacements D/T internes à la CA2BM avec mise en valeur des lieux de travail (XXX = nombre total de navettes à destination de la commune)
- déplacements D/T internes à la CA2BM et réalisés en interne à la commune (XXX% = part des navettes réalisées en interne à la commune)

- déplacements D/T entrants vers la CA2BM avec communes de destination
- déplacements D/T sortants de la CA2BM

4/ Les motifs / Analyse des flux domicile-travail internes

COMMUNAUTE
D'AGGLOMERATION
2 BAIES EN
MONTREUILLOIS

LES PRINCIPAUX DÉPLACEMENTS DOMICILE TRAVAIL INTERNE



Sources :
Les Contributaires d'OSM, CAC
Réalisation :
Indigo - Juillet 2019

V2 - avril 2021

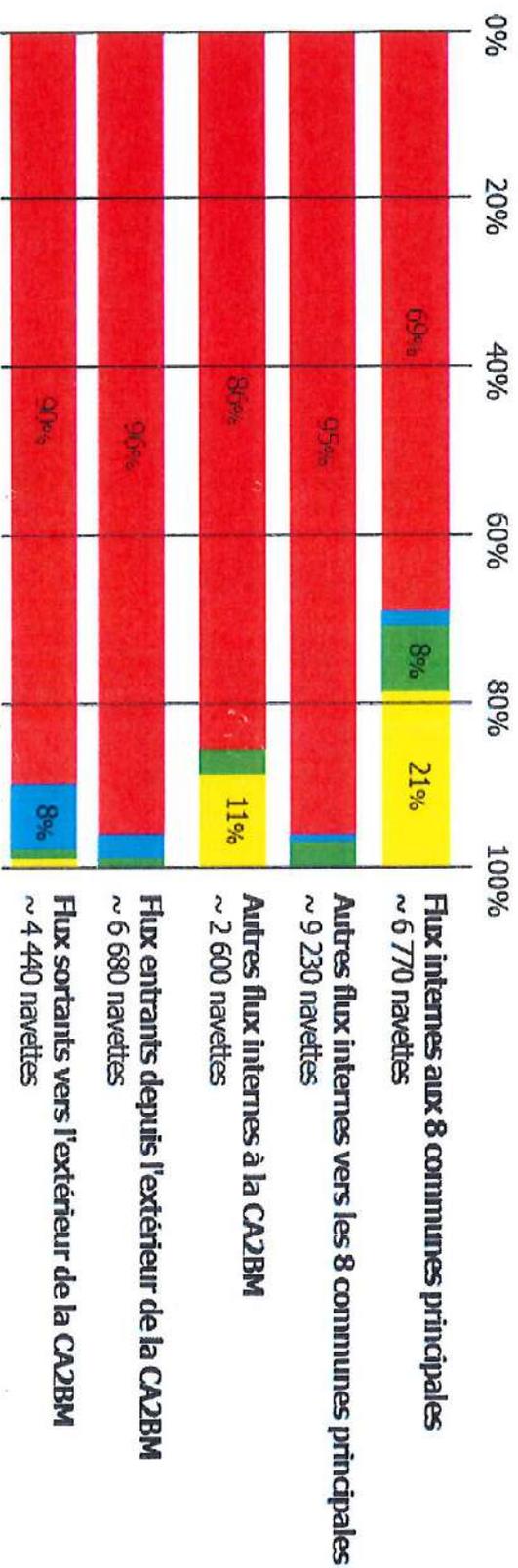
Plan de Mobilité Simplifié de la CA2BM / PH1 - diagnostic

- ◆ Des flux internes polarités par deux pôles littoraux
 - > la destination Berck concentre 30% des flux internes
 - ...renforcée par Rang (7%)
 - > le binôme Le Touquet (16%) + Étapes (15%)
 - ...renforcé par Cucq (6%)
 - > 75% des flux convergent vers ces cinq communes
 - > seul secteur de flux concentrés (câd supérieur à 100 navettes /jour)

- ◆ Des flux secondaires plus diffus
 - > seul le pôle Montreuil élargi ressort avec 9% (+Écures, Campigneulle, Attin et Neuville)

4/ Les motifs / Analyse des pratiques modales DT

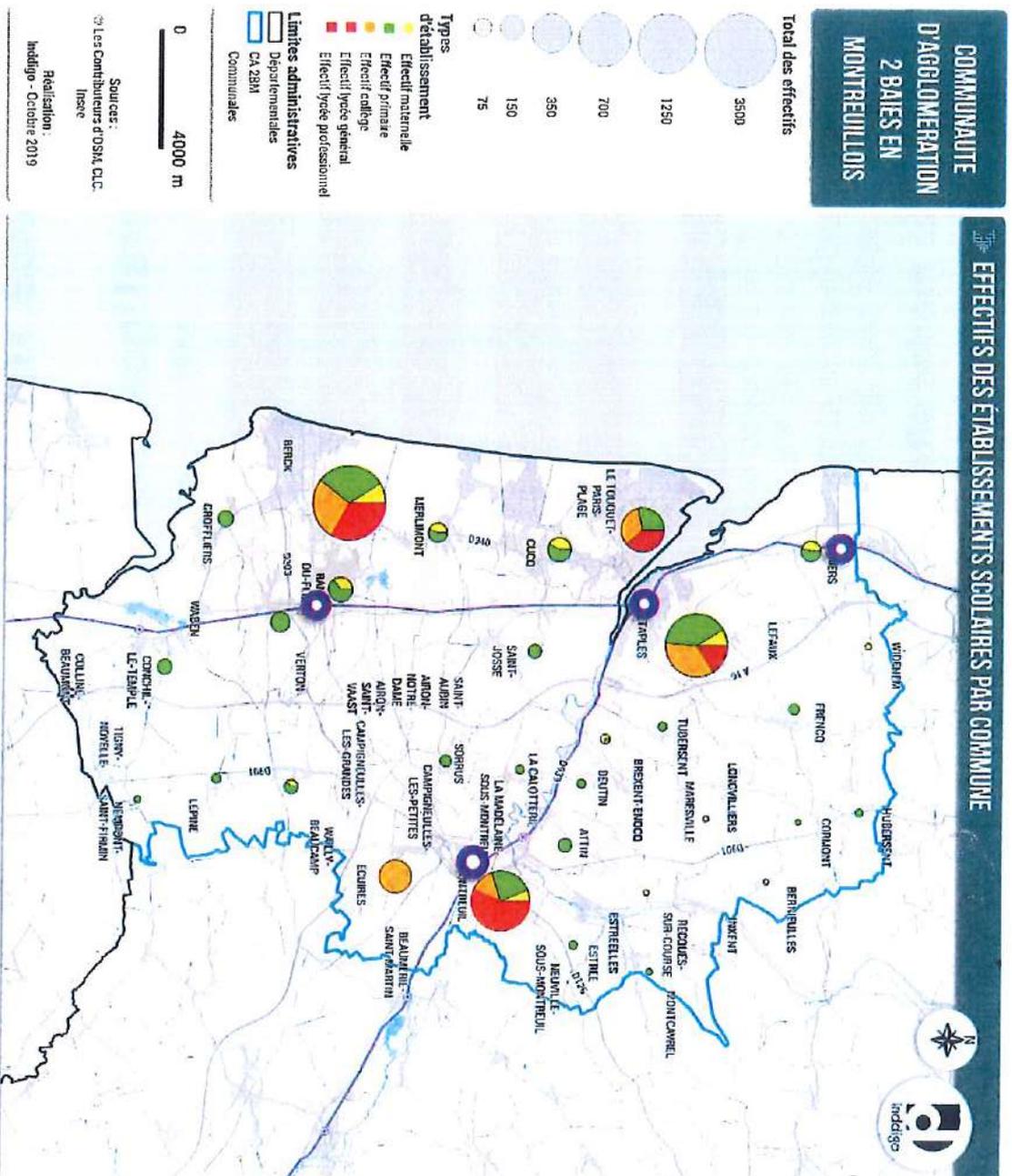
Des pratiques domicile-travail largement orientées vers la voiture



Une part modale de la voiture importante mais plus réduite sur les pôles principaux

- > 85% en moyenne sur l'ensemble des flux internes
 - > 65% sur les flux internes aux 8 principales communes (7 littorales + Montreuil)
 - > 95% sur le reste des liaisons internes (plus diffuses et/ou plus longue distance)
 - > 96% pour les flux entrants / 90% pour les flux sortants
- Des modes alternatifs développés sur des liaisons ciblées**
 - > 21% (marche) + 8% (navettes) sur les flux internes des principales communes
 - > une part significative de 11% (autres) sur les flux sortants (essentiellement concentrés sur les destinations desservies par le fer)

4/ Les motifs / Équipements scolaires



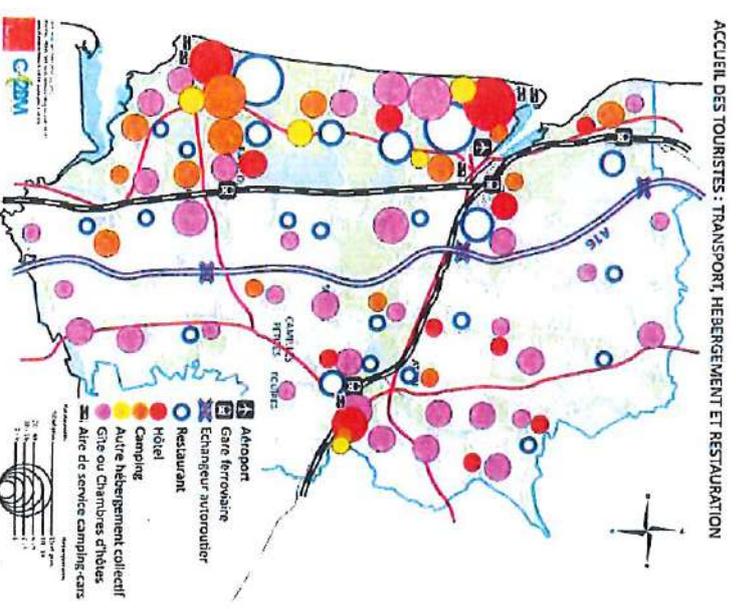
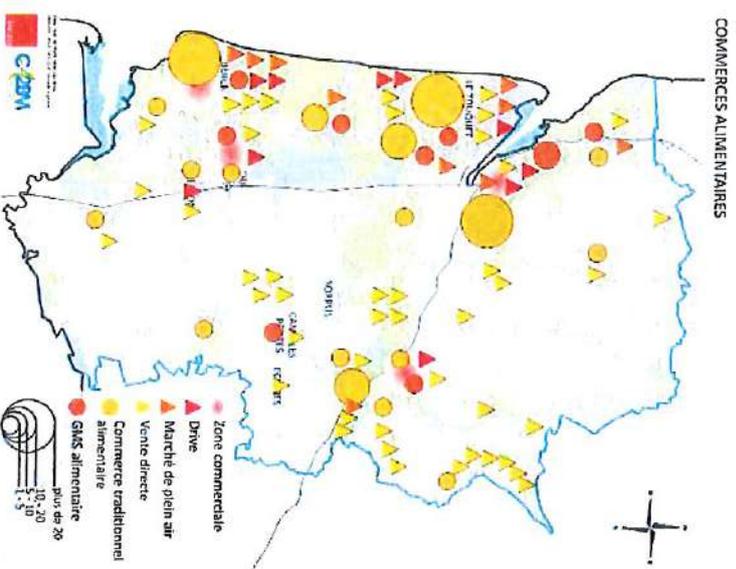
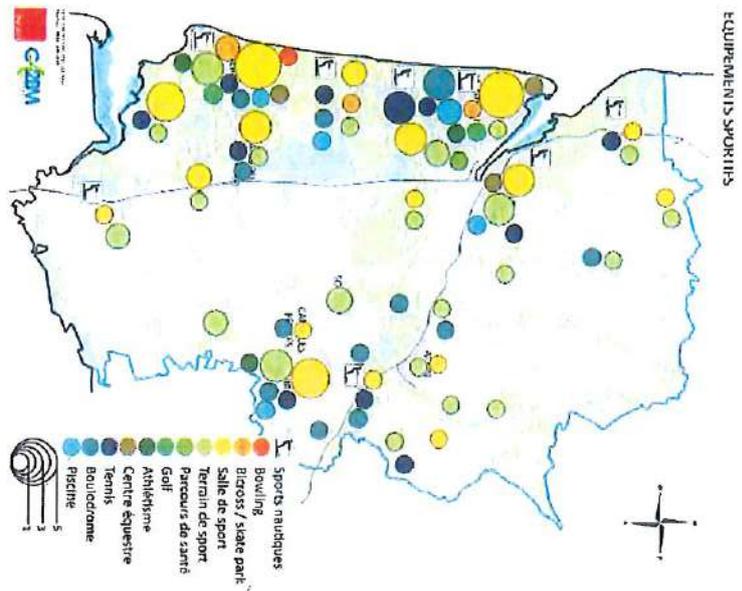
V2 - avril 2021

Plan de Mobilité Simplifié de la CA23M / PHI - diagnostic

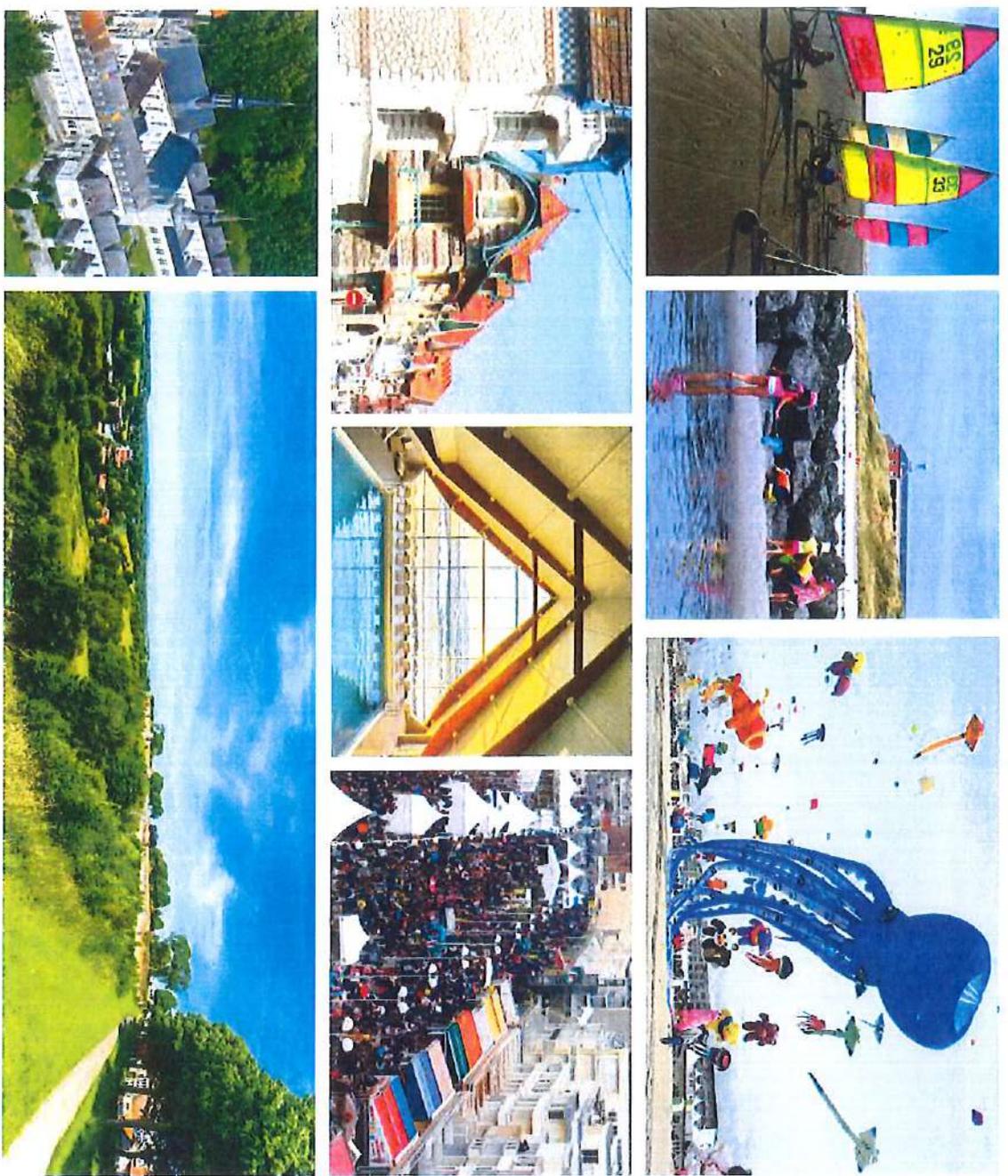
- ◆ Une **couverture** des écoles **maternelles/primaires** nécessitant une **mise en réseau**
 - > 7 regroupements pédagogiques intercommunaux (Beutin, Brexent-Enocq, Conchil-le-Temple, Estrée, Huversent, Nempont-Saint-Firmin, Widehem)
 - > Des circuits *intra-communaux* vers les écoles de Berck, Camiers, Cucq, Le Touquet, Merlimont, Montreuil et Rang-du-Fliers
- ◆ Des établissements **secondaires** concentrés sur **3 pôles**
 - > Touquet / Etaples : **2180** élèves (3 collèges + 3 lycées)
 - > Berck : **2140** élèves (2 collèges + 1 lycée + EREA)
 - > Montreuil/Écures : **2280** élèves (2 collèges + 1 lycée)
- ◆ ...mais **hétérogènes** au regard de l'offre de **lycées**
 - > généraux à Berck/Montreuil
 - > professionnel à Etaples/Le Touquet

4/ Les motifs / Autres motifs à intégrer

- Un **large panel** d'autres motifs de déplacements **ciblés** à prendre en compte
 - La desserte des **équipements** administratifs, culturels et de loisirs
 - Le motif **achat** avec la desserte principaux **pôles commerciaux**
 - Le motif **santé** avec les établissements hospitaliers et la couverture médicale territoriale
 - Les **pôles touristiques** (hébergements + lieux d'intérêt)



4/ Les motifs / Offres touristiques



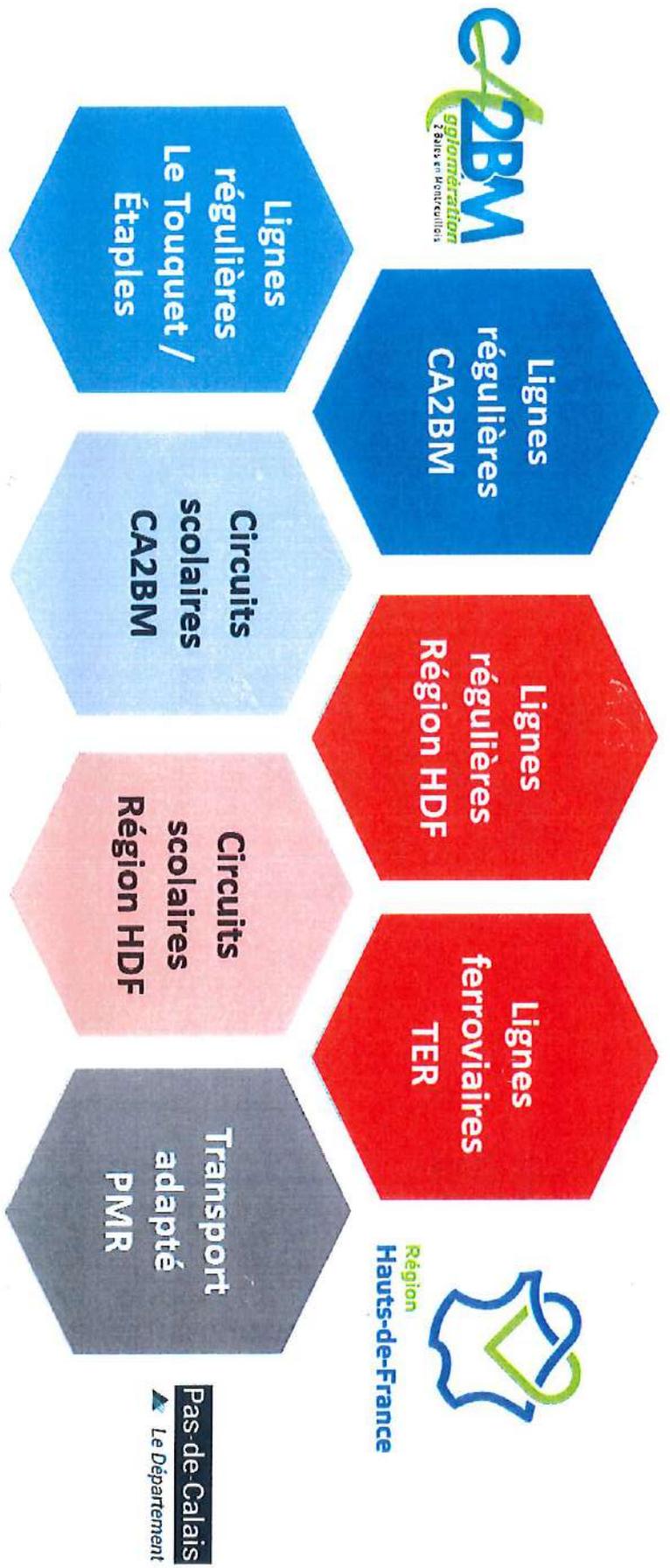
- ◆ De nombreux **atouts** territoriaux
 - > accès privilégié à la Manche
 - > réseau de vallées à mettre en valeur
 - > grande richesse/diversité paysagère
 - > cadre de vie de qualité
- ◆ Une offre touristique **multiple**
 - > loisirs : parc de loisirs, clubs plage...
 - > sports : mer, plage, forêts
 - > nature : baie Authie, vallée Canche
 - > patrimoine : citadelle, phare...
 - > destination santé historique
- ◆ Des pôles majeurs et des **événements** de dimension **nationale/internationale**
 - > Aqualud (150 000 visiteurs)
 - > Parc Bagatelle (300 000 visiteurs)
 - > Enduropale Touquet (500 000 visiteurs)
 - > RI de cerfs-volants (600 000 visiteurs)

◆ SOMMAIRE

- 1- Les objectifs de la démarche
- 2- Le territoire
- 3- La population
- 4- Les motifs
- 5- Les offres de mobilités
- 6- Synthèse des enjeux

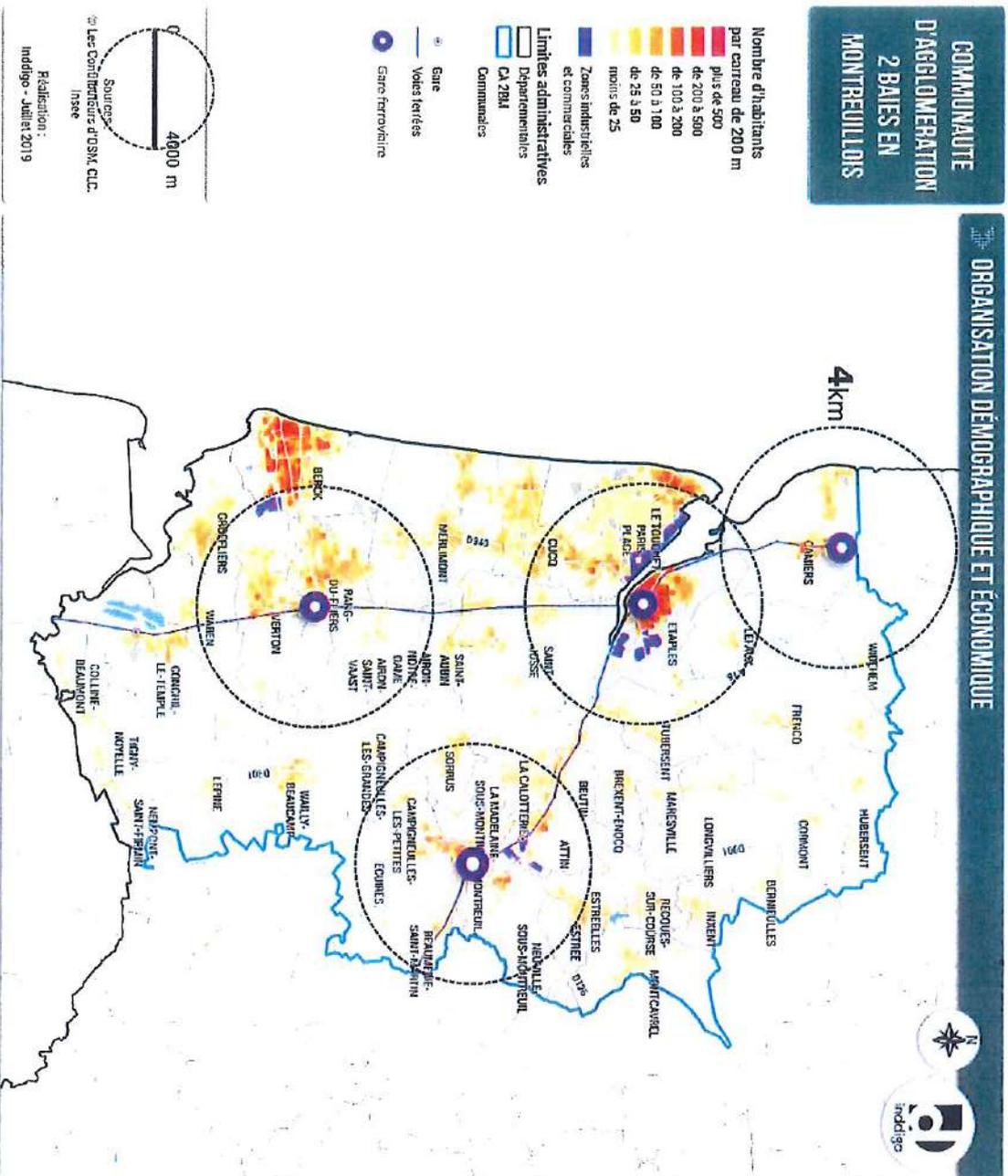
5/ Les offres / Le réseau de transports collectifs

- Une **compétence « transport » répartie entre plusieurs acteurs**
 - La **Région HDF** : lignes ferrées + régulières 512/515/516 + circuits scolaires périphériques
 - La **CA2BM** : lignes régulières 513/514 + circuits scolaires internes + lignes urbaines Touquet
 - Le **CD du Pas-de-Calais** : transport adapté pour les élèves handicapés



Pas-de-Calais
Le Département

5/ Les offres / Le réseau ferré



- ◆ Un axe ferré littoral desservi par une **double offre**
 - > ligne TER n°2 Amiens/Calais
 - > ligne TERGV Lille / Côte d'Opale
- ◆ Une ligne **Saint-Pol/Étapes** en cours de **rénovation**
 - > ligne TER n°8 assurée par RRT
- ◆ **4 gares/haltes** desservies à l'échelle communautaire (*offre sur un jour de semaine*)
 - > Camiers : 13 trains
 - > Etapes-Touquet : 45 trains + 20 cars
 - > Rang-Verton-Berck : 33 trains
 - > Montreuil : 20 cars
- ◆ Des **liaisons fonctionnelles** vers les **grands pôles** extérieurs

5/ Les offres / Les pôles gares

- **Deux pôles gares principaux**
 - Un pôle **Rang-Verton-Berck**
> récemment réaménagé (2015-2019)
> parvis piétons, stationnement vélos, stationnement automobile, arrêt TC
 - Un pôle **Etaples / Le Touquet** en cours de réaménagement
> travaux sur la période 2019-2021
- **Deux pôles gares secondaires**
 - La halte **Camiers** est desservie par une **offre plus limitée**
 - Le pôle de **Montreuil** présente une **double fonction** « transport »
 - > desserte par la ligne TER 8 (RRT)
 - > point de dépose/reprise des scolaires
- **Une intermodalité fer/cars à valoriser/développer**
 - **Correspondance horaire** à assurer
 - **Visibilité/renforcement** des offres



Camiers



Etaples / Le Touquet



Rang-du-Fliers / Verton / Berck



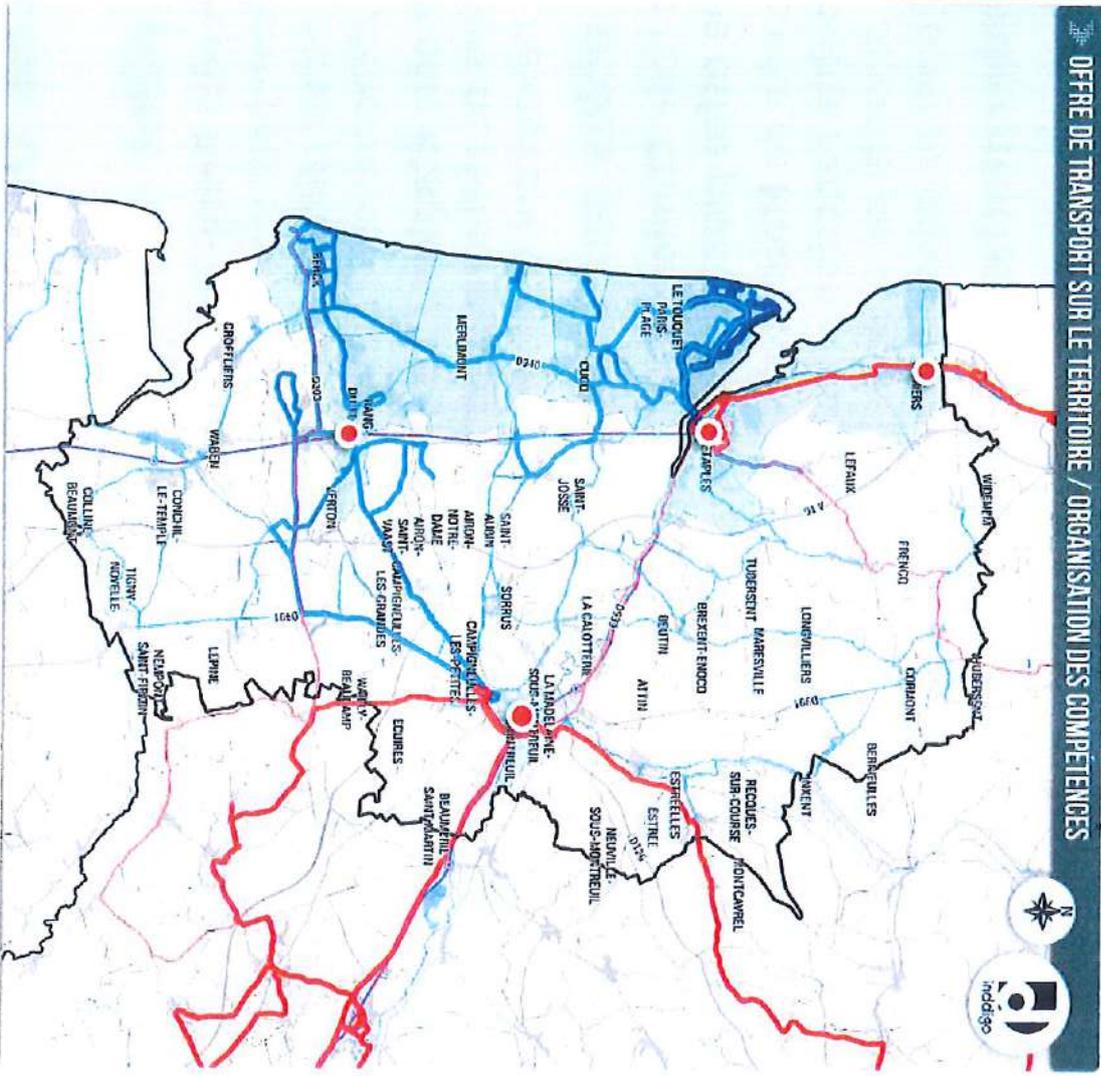
Montreuil-sur-Mer

5/ Les offres / Les transports collectifs routiers

COMMUNAUTE
D'AGGLOMERATION
2 BAIRES EN
MONTREUILLOIS

OFFRE DE TRANSPORT SUR LE TERRITOIRE / ORGANISATION DES COMPETENCES

- Compétence Hauts de France
- Lignes régulières
- Circuits scolaires
- Compétence CA 2BM
- Lignes régulières
- Circuits scolaires
- Présence d'un circuit scolaire interne à la commune



Sources :
Les Contributeurs d'OSM, C.C.
Insee

Réalisation :
Indisgo - Octobre 2019

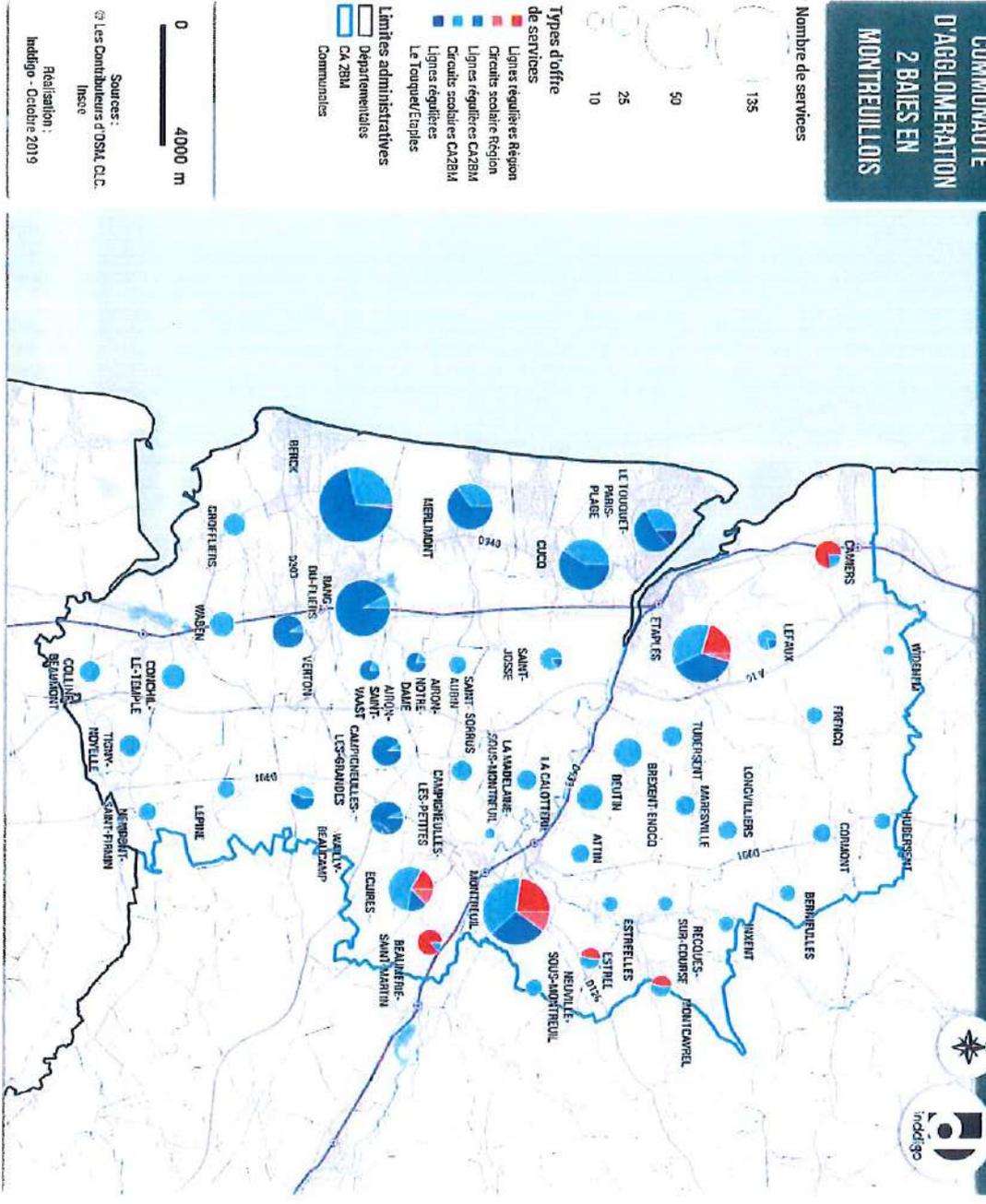
- ◆ **3 lignes régulières Région**
 - > 512 (Boulogne / Étales)
 - > 515 (Montreuil / Hucquelières)
 - > 516 (Montreuil / Hesdin)
- ◆ **2 lignes régulières CA2BM**
 - > 513 (Étales / Touquet / Berck)
 - > 514 (Berck / Montreuil)
- ◆ **2 lignes urbaines locales**
 - > navette Le Touquet / Étales
 - > navette Mer et Forêt
- ◆ **58 circuits scolaires CA2BM**
 - > 50 numérotés de 6311 à 6909 (anciens circuits Région)
 - > 8 circuits communaux dont 4 repris par la CA2BM (Le Touquet, Cucq, Berck, Montreuil) et 4 encore gérés en régie (Camiers, Étales, Merlimont, Rang-du-Fliers)
- ◆ **3 circuits scolaires Région**
 - > Berck / Étales / Montreuil

5/ Les offres / L'offre de transports collectifs routiers (1)

239

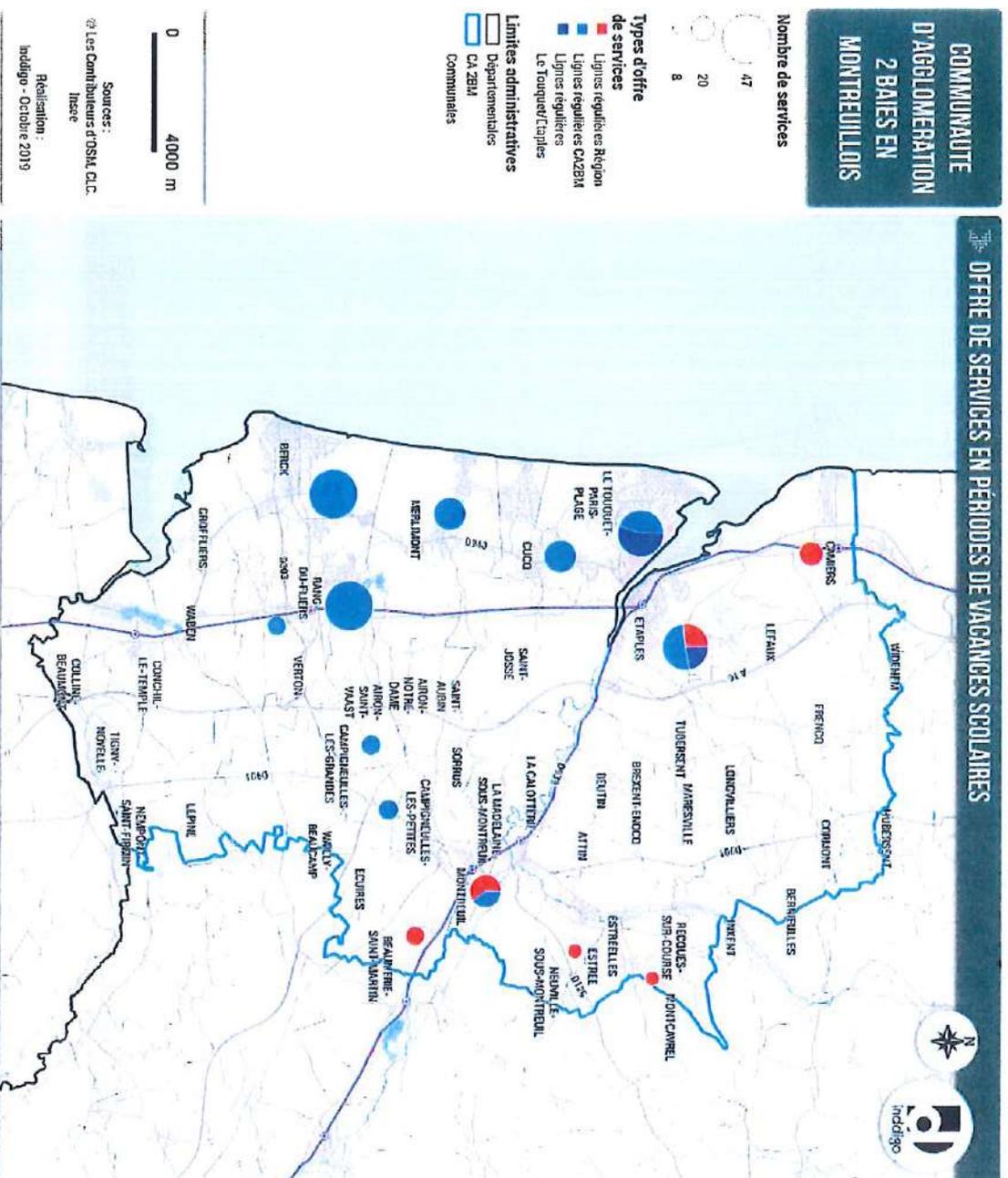
COMMUNAUTÉ
D'AGGLOMÉRATION
2 BAISSES EN
MONTREUILLOIS

OFFRE DE SERVICES EN PÉRIODES SCOLAIRES



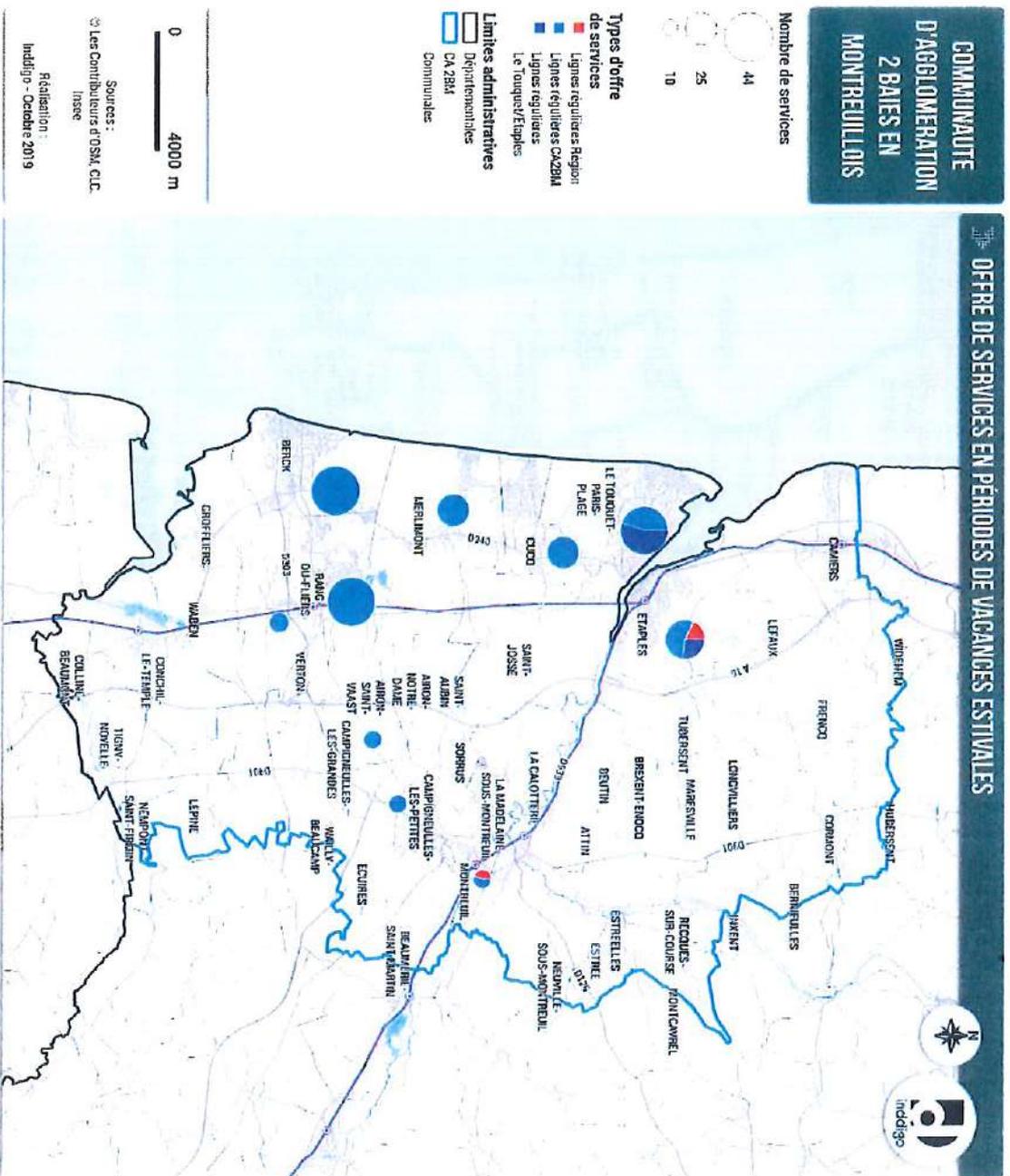
- ◆ Analyse de l'offre en semaine en **période scolaire**
 - > sur un mardi (JOB)
 - > nombre de services /commune
- ◆ Une offre **régulière** structurée autour de **2 axes**
 - > axe littoral Etaples / Berck
 - > axe Berck / Montreuil
- ◆ ...et les **3 pôles urbains**
 - > Berck : 95 courses LR /jour
 - > Étaples : 50 courses LR /jour
 - > Le Touquet : 30 courses LR /jour
 - > Montreuil : 55 courses LR /jour
- ◆ Une offre globalement à **vocation scolaire** à l'échelle de la CA2BM
 - > 20 communes desservies uniquement par un circuit scolaire
 - > une offre régulière limitée en dehors des périodes scolaires (~50%)

5/ Les offres / L'offre de transports collectifs routiers (2)



- ◆ Analyse de l'offre en semaine pendant les **vacances scolaires**
 - > sur un mardi (JOB)
 - > nombre de services /commune
- ◆ Une offre **régulière réduite**
 - > seules 14 communes desservies
 - > Berck : 50 courses LR /jour
 - > Étapes : 40 courses LR /jour
 - > Le Touquet : 40 courses LR /jour
 - > Montreuil : 20 courses LR /jour
- ◆ ...sauf sur **le Touquet / Étapes**
 - > navette Mer et Forêt
 - > navette Le Touquet / gare
 - > 25 courses contre 5 en période scol.

5/ Les offres / L'offre de transports collectifs routiers (3)



- ◆ Analyse de l'offre en semaine pendant les vacances d'été
 - > sur un mardi (JOB)
 - > nombre de services /commune
- ◆ Une offre régulière concentrée sur la façade littorale
 - > Berck : 45 courses LR /jour
 - > Étaples : 35 courses LR /jour
 - > Le Touquet : 40 courses LR /jour
 - > Montreuil : 10 courses LR /jour
 - > Merlimont/Cucq : 20 courses LR /jour

5/ Les offres / les lignes régulières CA2BM (1)

- Zoom sur le fonctionnement de la ligne 513 (Étapes / Berck)



Extrait de la carte du réseau Oscar

Quel niveau d'offre ?

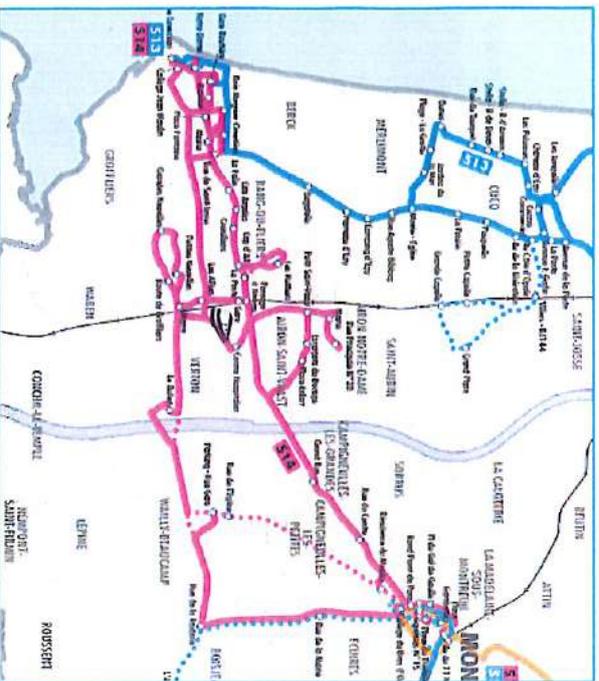
- Longueur moyenne de la ligne : **24 km** (de 6,7 à 31,9 km en fonction du service)
- Kilométrage annuel : **248 000 km**
- Nombre moyen d'arrêts desservis : **21** (de 2 à 33 en fonction du service)
- Nombre de **communes** CA2BM desservies : **6**
- Période de fonctionnement : **toute l'année**
- Amplitude horaire : 06h-22h
- Nombre de services par jour en période **scolaire** : **49**
- Nombre de services par jour en période de **vacances scolaires** : **23**
- Nombre de services par jour en période **estivale** : **20**
- Ligne exploitée par : **Keolis Côte d'Opale** (Caron Voyages)

Pour quels besoins ?

- Les **scolaires** : **~330 élèves** sont inscrits sur cette ligne (chiffres 2018-2019) dont :
 - 220 élèves (66%) des établissements scolaires de Berck
 - 110 élèves (34%) des établissements d'Étapes / Le Touquet
- Les **pôles générateurs** desservis :
 - **Etablissements scolaires secondaires** : LP Jules Verne, LP Saint-Joseph (Étapes), lycée hôtelier (Le Touquet), collège Notre-Dame, collège Jean Moulin, lycée Lavezzari (Berck)
 - **Autres** : Mairie, Maison du Département Solidarité (Étapes), Office du tourisme, Palais des Congrès, Mairie, Mayvillage (Le Touquet), centre commercial, Bagatelle, AP-HP (Berck)
- Les **pôles d'échanges** desservis :
 - gare SNCF d'Étapes
 - gare routière de Berck
 - pôle d'échanges collège Jean Moulin / lycée Lavezzari (Berck)

5/ Les offres / les lignes régulières CA2BM (2)

- Zoom sur le fonctionnement de la ligne 514 (Berck / Montreuil)



Extrait de la carte du réseau Oscar

Quel niveau d'offre ?

- Longueur moyenne de la ligne : **17 km** (de 3,1 à 31,3 km en fonction du service)
- Kilométrage annuel : **246 000 km**
- Nombre moyen d'arrêts desservis : **12** (de 2 à 20 en fonction du service)
- Nombre de **communes** CA2BM desservies : **7**
- Période de fonctionnement : **toute l'année**
- Amplitude horaire : 06h-21h
- Nombre de services par jour en période **scolaire** : **66**
- Nombre de services par jour en période de **vacances scolaires** : **27**
- Nombre de services par jour en période **estivale** : **25**
- Ligne exploitée par : **Voyages Dumont**

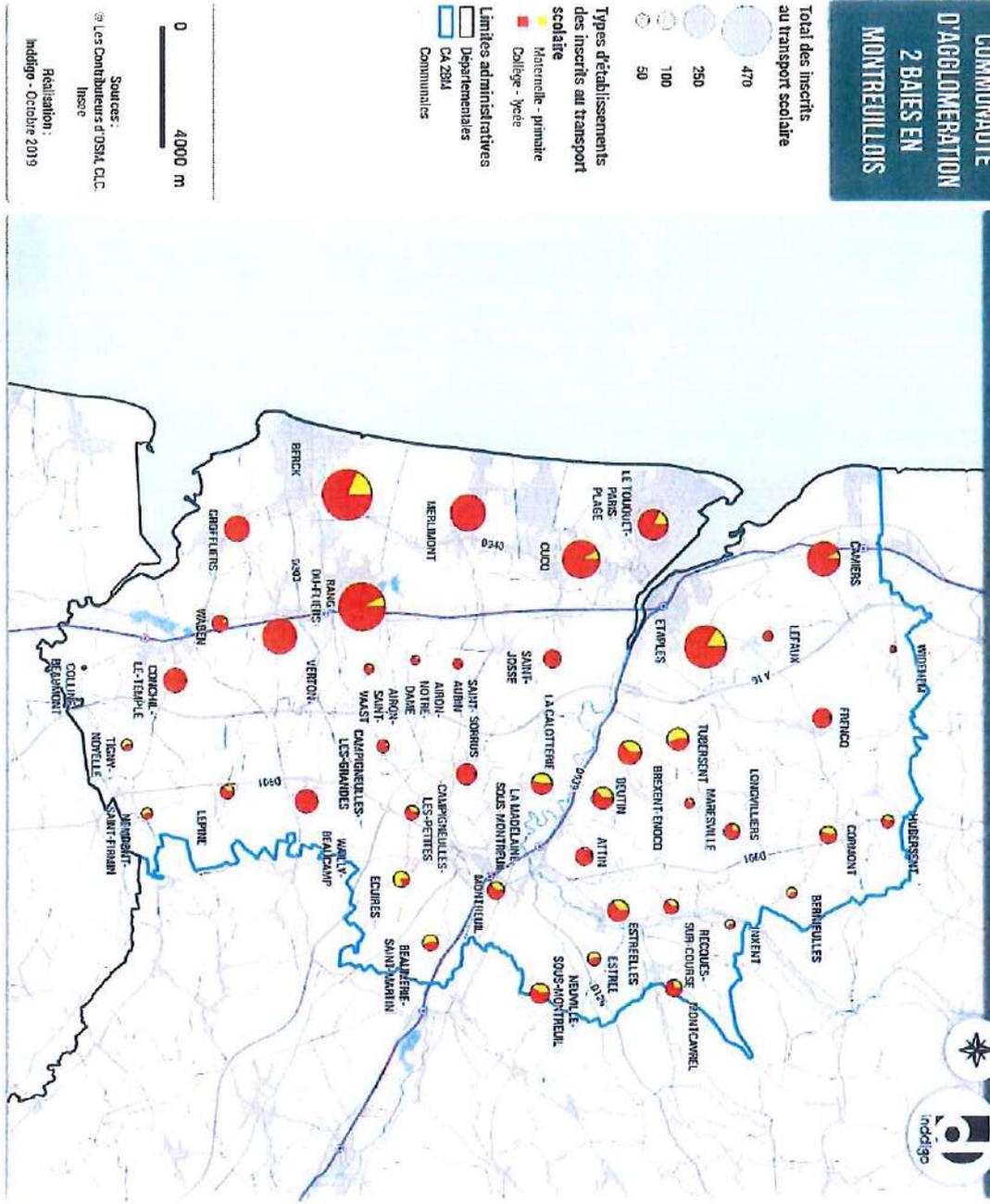
Pour quels besoins ?

- Les **scolaires** : **~710 élèves** sont inscrits sur cette ligne (chiffres 2018-2019) dont :
 - 570 élèves (66%) des établissements scolaires de Berck
 - 150 élèves (34%) des établissements de Montreuil / Écures
- Les **pôles générateurs** desservis :
 - Etablissements scolaires secondaires : collège Notre-Dame, collège Jean Moulin, lycée Lavezzari (Berck), collège du Bras d'Or (Écures), collège Sainte-Austreberthe, lycée Woillez (Montreuil)
 - Autres : AP-HP, Mairie (Berck), centre hospitalier (Rang-du-Fliers), Mairie (Montreuil)
- Les **pôles d'échanges** desservis :
 - gare SNCF de Rang-du-Fliers
 - gare routière de Berck
 - pôle d'échanges collège Jean Moulin / lycée Lavezzari (Berck)
 - place de la gare (Montreuil)

5/ Les offres / La desserte scolaire à organiser (1)

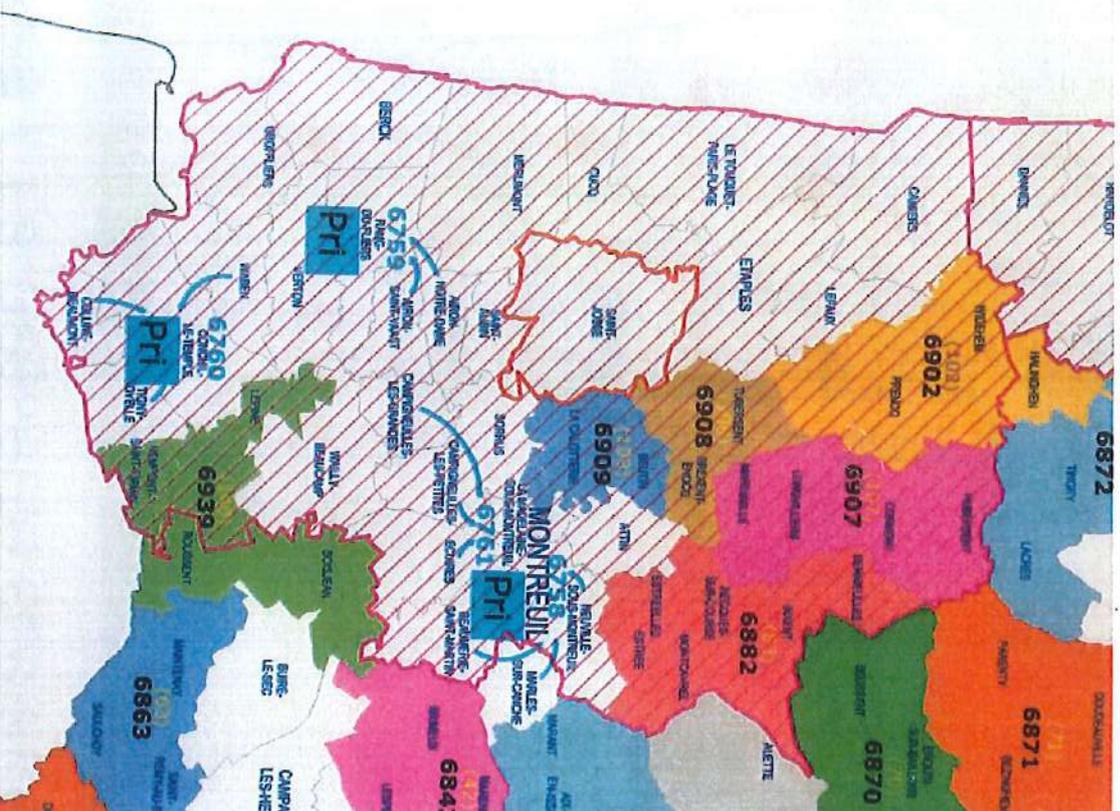
**COMMUNAUTE
D'AGGLOMERATION
2 BAIES EN
MONTREUILLOIS**

NOMBRE D'INSCRITS AU TRANSPORT SCOLAIRE PAR COMMUNE



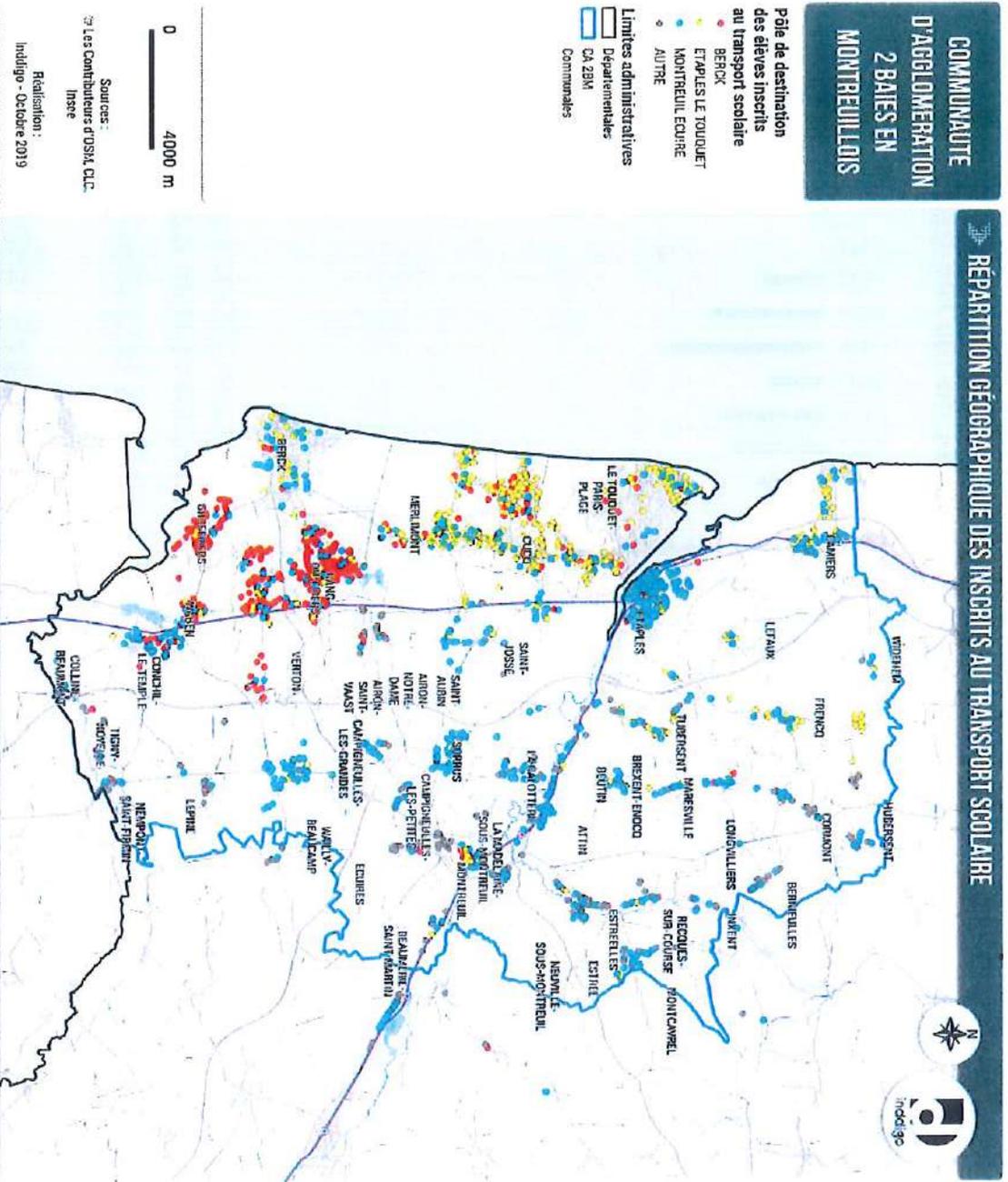
- ◆ Analyse des élèves inscrits sur les **bases 2018/2019**
 - > base Région (40 circuits)
 - > bases communales (8 circuits)
- ◆ Un volume de **4100 élèves** inscrits au transport scolaire
 - > 770 (20%) pour la desserte des écoles maternelles et primaires
 - > 3360 (80%) pour la desserte des collèges et lycées
- ◆ La **façade littorale**, secteur de **concentration** des besoins de ramassage scolaire (52%)
 - > Camiers : 210 élèves à transporter
 - > Le Touquet (165), Étapes (325), Cucq (260), Merlimont (250)
 - > Berck (470), Rang-du-Fiers (410), Verton (220), Groffliers (115)
- ◆ Un **répartition plus diffuse** sur les autres communes (48%)

◆ 5/ Les offres / La desserte scolaire à organiser (1)



- ◆ Analyse des élèves inscrits sur les **bases 2018/2019**
 - > base Région (40 circuits)
 - > bases communales (8 circuits)
- ◆ Un enjeu de transport dans le cadre des **RPI** sur la partie Est / rétro-littorale
 - > regroupements pédagogiques intercommunaux
 - > 770 (20%) pour la desserte des écoles maternelles et primaires

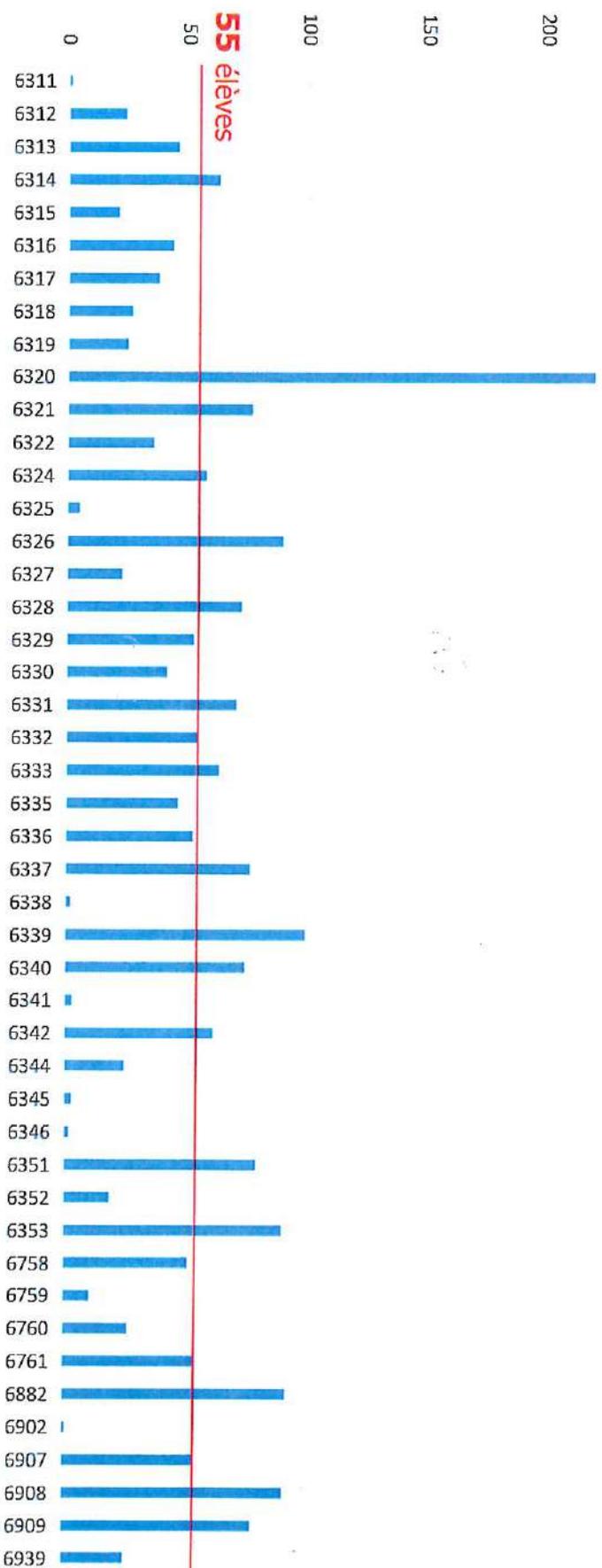
5/ Les offres / La desserte scolaire à organiser (2)



- ◆ Analyse de la géolocalisation des élèves inscrits en **2018/2019**
 - > base Région (40 circuits)
- ◆ Un rabattement important mais **localisé vers Berck (1000)**
 - > 490 vers collèges Moulin/Notre Dame
 - > 500 vers le lycée Lavezzari
- ◆ Un rabattement littoral vers **Étaples / Le Touquet (850)**
 - > 360 vers les collèges d'Étaples
 - > 160 vers les lycées prof. d'Étaples
 - > 300 vers le collège du Touquet
- ◆ Un rabattement **diffus** vers **Montreuil (1200)**
 - > 480 vers collège Bras d'Or à Ecures
 - > 100 vers collège Sainte-Austreberthe
 - > 600 vers lycée général. Woillez
 - > lien fonctionnel depuis Étaples (210)
- ◆ Un rabattement **plus diffus** dans le cadre des RPI (520)

5/ Les offres / Les circuits scolaires aujourd'hui

- Une desserte s'appuyant sur **50 circuits scolaires** et les **lignes régulières**
 - **2320** inscrits sur les **circuits scolaires**
 - > **30** circuits avec moins de 55 inscrits / **20** circuits à plus de 55 inscrits (besoin supérieur à 1 seul car)



- **1240** inscrits sur les lignes régulières
 - > **150** sur la ligne 512 / **25** sur la ligne 515 / **25** sur la ligne 25
 - > **330** sur la ligne 513 / **710** sur la ligne 514

5/ Les offres / Les autres composantes du réseau TC

Composante	Détails
Tarifs	Des tarifications différentes selon les types de services (scolaires, LR, navettes urbaines...)
Billettique	Billettique papier ne permettant pas d'obtenir des données de fréquentation (scolaires)
Communication	<p>Pas d'identité visuelle au niveau du réseau</p> <p>Un site internet régional peu attractif</p>
Agence commerciale	Pas d'agence commerciale sur le territoire
Véhicules	Pas de réelle stratégie concernant l'acquisition de parc ou de mise en place de véhicules propres
Publicité aux arrêts et sur les véhicules	Pas de stratégie permettant d'apporter des revenus supplémentaire
Points d'arrêts	<p>Une hétérogénéité des équipements (poteaux/abribus) induisant un travail nécessaire de recensement et sans doute d'équipements</p> <p>Des aménagements PMR sur les arrêts des pôles d'échanges... ... mais un SD'AP à mener à l'échelle territoriale</p>
Accessibilité PMR	<p>Quid des aménagement prévus dans les véhicules ?</p> <p>Des dépôts répartis sur le territoire permettant d'optimiser les HLP...</p> <p>Pas de dépôts en propre à la collectivité permettant de favoriser la concurrence</p> <p>Plusieurs transporteurs présents dans et autour du territoire</p> <p>Un réseau vaste et attractif pour les opérateurs de transport</p> <p>Des aménagements efficaces dans les gares</p> <p>Quid des correspondances horaires ?</p> <p>Une notion de qualité de service à développer dans les contrats</p>
Dépôts / Gestion des hauts-le-pied	
Concurrence	
Intermodalité	
Qualité de service	

◆ 5/ Les offres / Le niveau de service des arrêts bus/cars

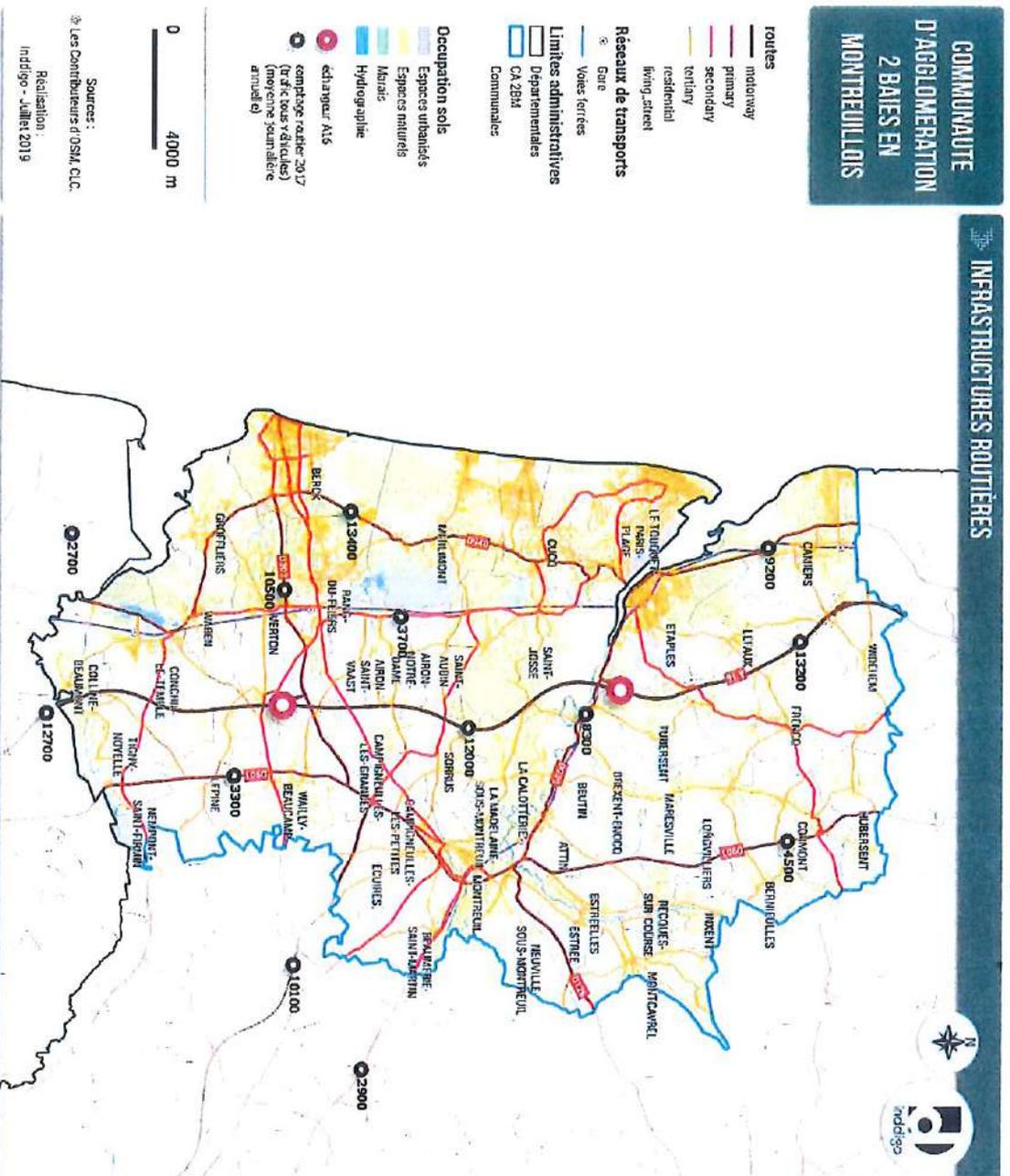


- ◆ Une **hétérogénéité** forte dans l'aménagement des **points d'arrêt** de transport collectif
 - > *absence d'uniformité*
 - > *qualité de confort hétérogène*
 - > *information souvent incomplète*
 - > *accessibilité PMR très limitée*
- ◆ Le point d'arrêt, un **maillon essentiel** dans la chaîne de **déplacement**... des enjeux multiples d'aménagement
 - > *accéder à l'arrêt, circuler sur le quai, s'installer, attendre, monter/descendre*
- ◆ Le schéma directeur d'accessibilité Agenda d'accessibilité programmée (ou **Sd'AP**), un outil à élaborer
 - > *cf. ordonnance n° 2014-1090*
 - > *une priorisation des arrêts*
 - > *un outil d'application volontaire*

5/ Les offres / Les enjeux d'organisation du réseau TC

- Une offre actuelle importante avec environ 904 000 km annuels (commerciaux)
 - Un volume cumulé d'environ 494 000 km pour les lignes 513+514
 - > dont une large partie mobilisée pour assurer la desserte scolaire
 - Un réseau urbain du Touquet représentant environ 44 000 km
 - Un réseau scolaire mixte (communal+intercommunal) cumulant un volume d'environ 366 000 km
 - > circuits scolaires (anciennement Région) CA2BM : 317 000 km
 - > services communaux repris par la CA2BM : 34 000 km
 - > services communaux encore gérés en régie : 15 000 km
- Une estimation des coûts d'exploitation : entre 3,4 M€ et 6,1 M€
 - sur la base de l'offre kilométrique actuelle (intégrant entre 30% et 70% de km à vide)
- Comment financer le futur réseau CA2BM ?
 - Protocole de transfert Région > CA2BM (2017) : 2 472 000 € (scolaire) + 642 300 € (interurbain)
 - Mobilisation du Versement Transport auprès des employeurs privés/publics du territoire
 - > cotisation maximum de 0,85% pour les EPCI entre 50 000-100 000 hab.) + 0,2% pour secteur touristique
 - > transformation du VT en VMobilité via la LOM (avec possibilité d'échelons)
 - Recettes issues des titres de transport
 - > estimation maximum 10% du coût d'exploitation
 - Transfert issu des régions ?
 - > technique, financier et humain
 - Mobilisation du budget général vers le budget annexe « transport urbain »

5/ Les offres / Le réseau viaire



- ◆ Une trame viaire s'appuyant sur 3 axes **Nord-Sud structurants**
 - > RD940, axe littoral
 - > A16, lien stratégique national avec 2 accès (n°25 Wally-Beaucamp, n°26 Étapes-Le Touquet)
 - > RD901, axe rétro-littoral
- ◆ ... complétée d'axes **Est-Ouest** depuis/vers **Montreuil**
 - > RD939 (Étapes-Montreuil)
 - > RD303 (Berck-RD901)
 - > RD126 (vers Saint-Omer)
 - > RD3939 (vers Hesdin)
- ◆ Un **réseau littoral** de voies en antenne depuis la **RD940**
 - > voies *fortement sollicitées en été*
- ◆ Un réseau d'axes secondaires de maillage du **rétro-littoral**
 - > *maillage inter-villages*

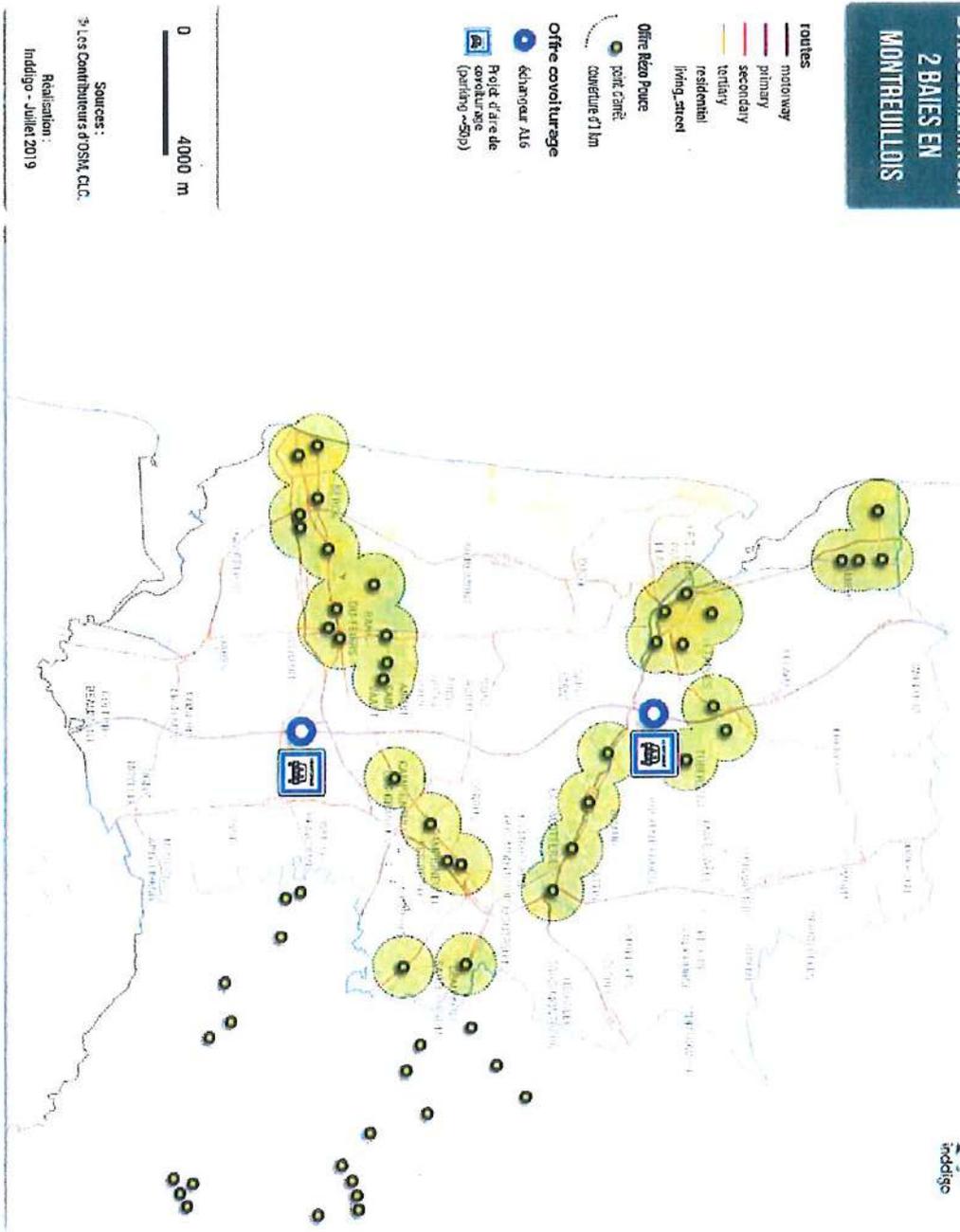
5/ Les offres / La voiture partagée

COMMUNAUTE
D'AGGLOMERATION
2 BAIAS EN
MONTREUILLOIS

L'OFFRE RÉZO POUCE



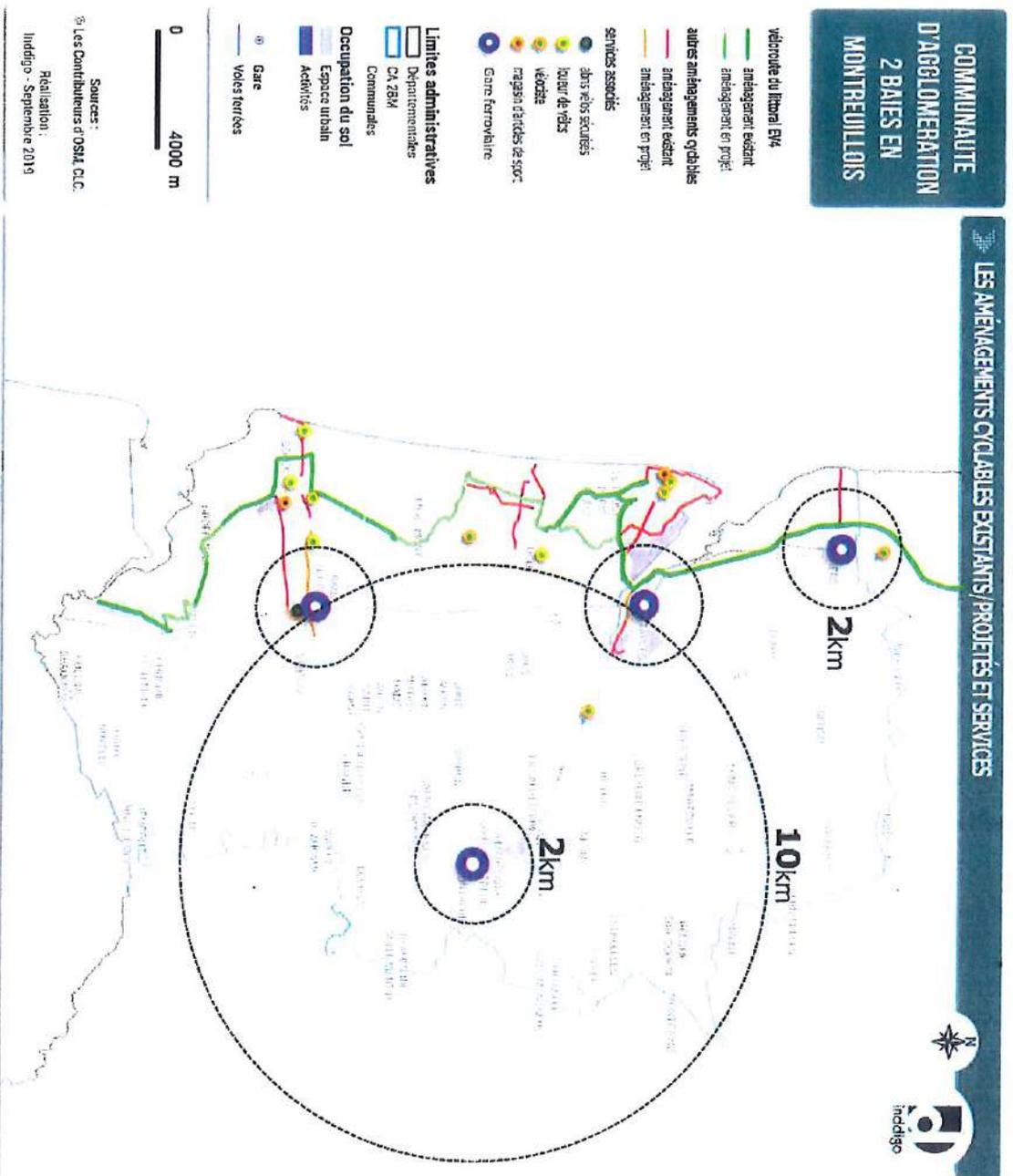
- routes
- motorway
 - primary
 - secondary
 - tertiary
 - residential
 - living_street
- Offre Rézo Pouce
- point central
 - couverture d'1 km
- Offre covoiturage
- échangeur A16
 - Point d'arrêt de covoiturage (parking «-Stop»)



- ◆ Un réseau d'aires de **covoiturage** (longue distance) en cours de développement
 - > aménagement en cours d'un parking (49 p.) à la sortie n°26 (Étapes)
 - > aménagement projeté (49p) à la sortie n°25 (Wally-Beaucamp)
- ◆ Pass Pass Covoiturage, la **plateforme régionale**
 - > mise en place par HDF Mobilités
 - > plateforme régionale gratuite de mutualisation des offres de covoiturage
- ◆ **Rézo Pouce**, un service complémentaire à l'offre de transports publics existante en permettant le **covoiturage spontané**
 - > sur de courtes/moyennes distances
 - > pose des points d'arrêt en cours
 - > réunions avec les communes pour l'animation du dispositif

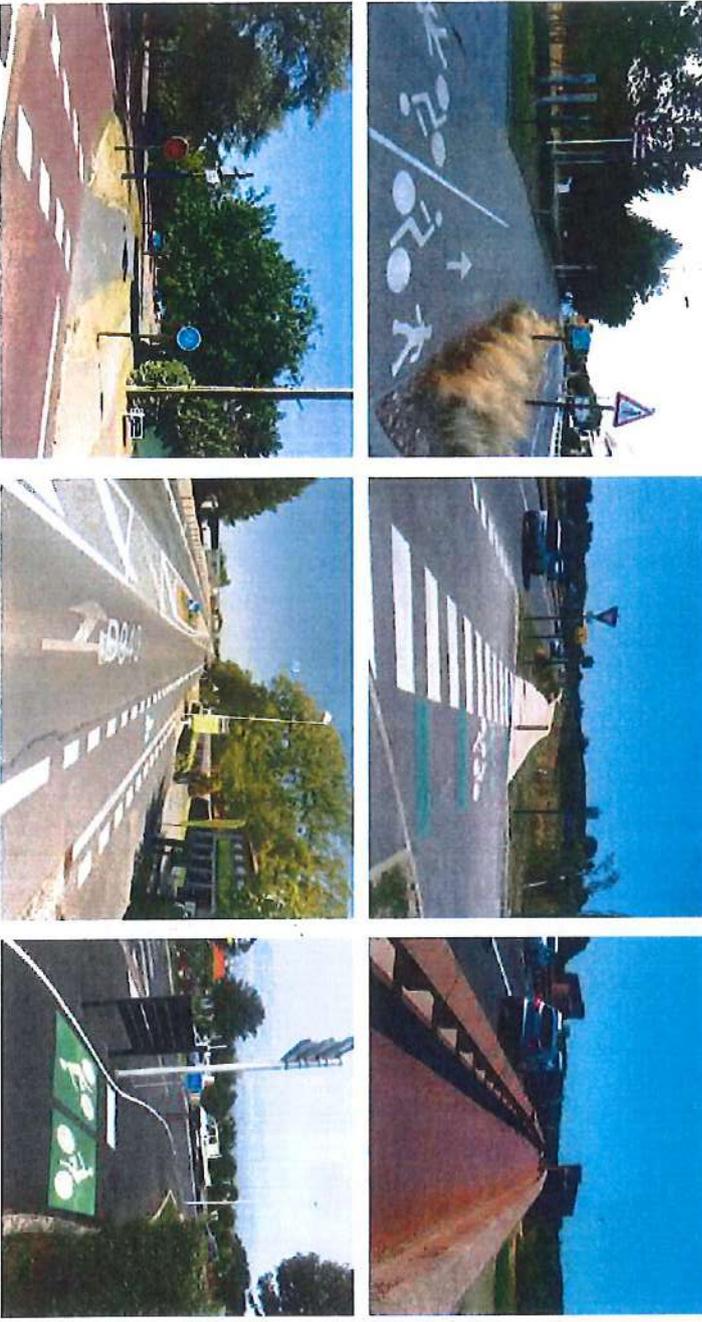
(253)

5/ Les offres / Les aménagements cyclables



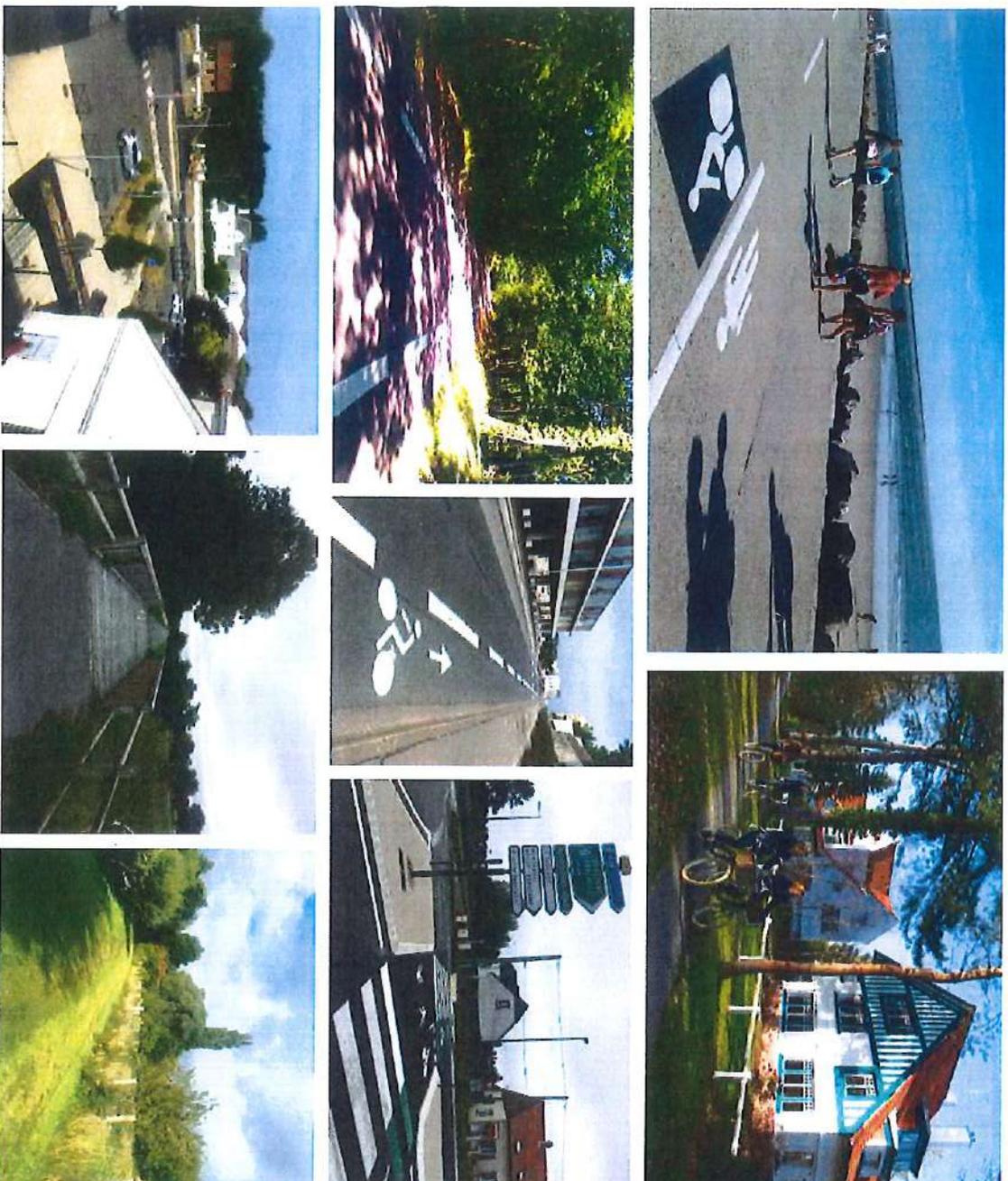
- ◆ La **Vélo maritime** (EuroVélo 4), un itinéraire structurant à l'échelle de la façade littorale
 - > 1500 km (Manche / Mer du Nord)
- ◆ Des **aménagements** développés essentiellement sur les **stations balnéaires** avec une **mise en réseau progressive**
 - > *Caniers, Le Touquet, Etapes, Cucq, Rang-du-Fliers, Berck*
 - > *itinéraire Berck / gare SNCF de Rang*
 - > *itinéraire Etapes / Opalopolis*
- ◆ Un **itinéraire** « au fil de l'eau » le long de la **Canche** et des **boucles de loisirs** sur le rétro-littoral
 - > *veloroute n°362*
 - > *jalonnée dans un seul sens*
- ◆ Un réseau de **boucles** cyclotouristiques sur le rétro-littoral
 - > mise en place par le CD62
 - > 5 circuits : les éoliennes / la Madelon la aine aux linottes / les garnouilles / la Chartreuse

5/ Les offres / La Vélo maritime, itinéraire structurant



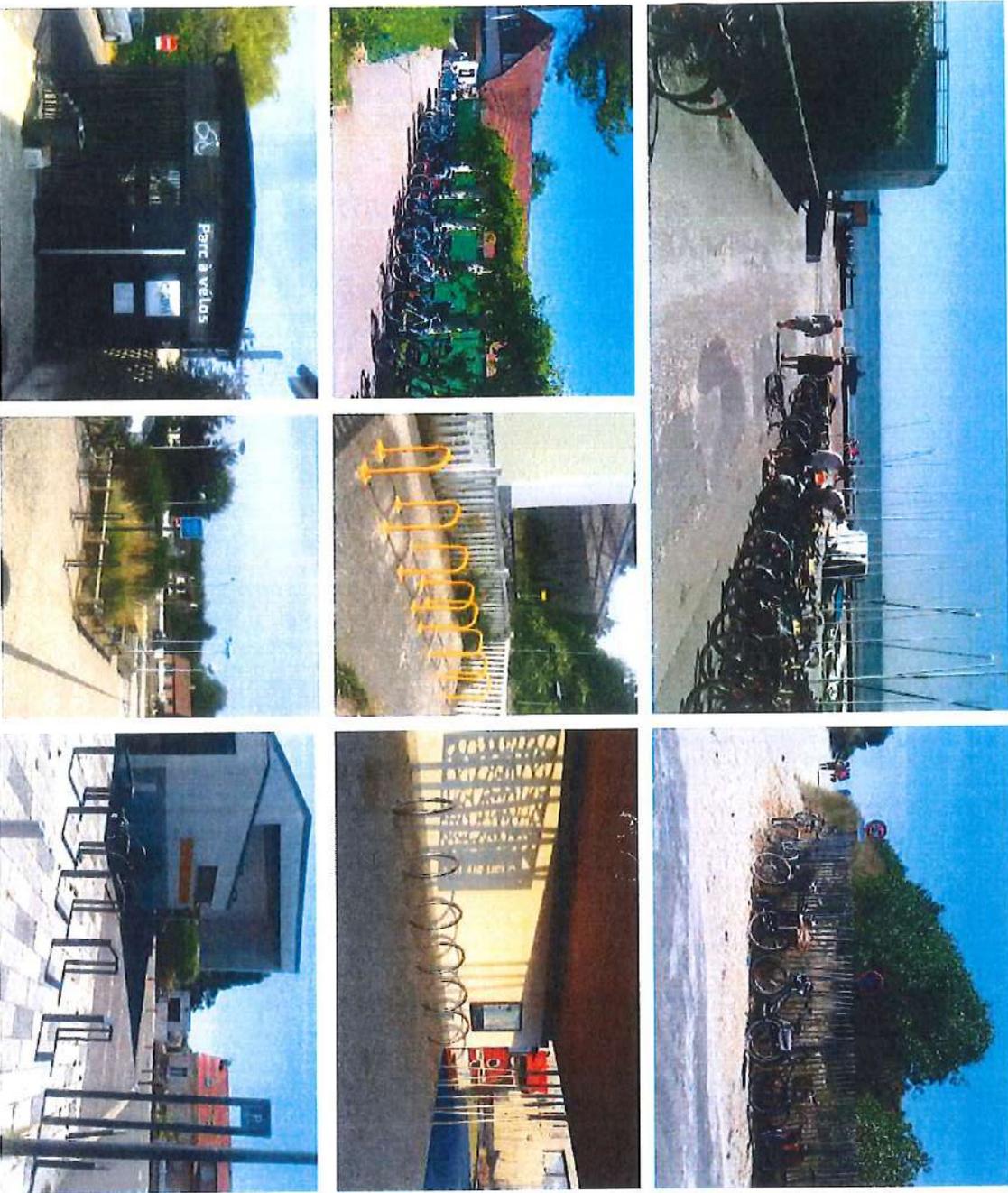
- ◆ Un formidable vecteur de développement **touristique**
 - > *tourisme itinérant « longue distance »*
 - > *tourisme sur quelques à l'échelle du littoral du Pas-de-Calais + Somme*
 - > *des retombées économiques (68€/j pour un touriste cycliste contre 55€/j pour les autres)*
- ◆ Une **colonne vertébrale** pour structurer une offre à l'échelle **communautaire**
 - > *desserte des principaux centres urbains (hors Montreuil)*
 - > *certains maillages transversaux sont déjà opérationnels*
- ◆ Une dynamique d'**aménagement** à **poursuivre** pour valoriser un itinéraire opérationnel
 - > *trougon Groffliers/Waben/Conchil programmée pour mi-2021*
 - > *trougon Stella/Merlimont à programmer*

◆ 5/ Les offres / Les aménagements à l'échelle locale



- ◆ Des aménagements aux échelles communales **concentrés** sur les **pôles urbains du littoral**
 - > promenades littorales de Berck
 - + aménagements sur trottoir/voirie
 - + schéma directeur en cours
 - > tissu résidentiel du Touquet
 - > aménagements ponctuels sur les autres pôles
 - > peu d'aménagement sur le secteur de Montreuil (contraint par le relief)
- ◆ Une **hétérogénéité** des aménagements susceptible de **freiner** l'effet « **réseau** »
 - > des discontinuités à résorber
 - > des partages piétons/cycles (parfois) peu adaptés
 - > des points durs à aménager
- ◆ Des **pôles gares** à (mieux) **connecter** au littoral
 - > itinéraire de la pénétrante de Berck
 - > itinéraire bis sur tracé tortillard?
 - > valorisation du lien Etaples/Touquet

◆ 5/ Les offres / Le stationnement vélo



- ◆ Une répartition géographique hétérogène de l'offre de stationnement vélo
 - > une offre importante sur la façade littorale (à proximité des plages)
 - > un développement essentiellement autour des grands équipements
- ◆ Une intermodalité en cours de développement au droit des pôles gares du territoire
 - > Rang/Verton/Berck : offre mixte (ouvert+secursisé)
 - > Etapes/Touquet : projet en cours
 - > Camiers : pas d'offre
 - > Montreuil : offre mixte mais confidentielle
- ◆ Vers l'émergence d'une offre adaptée aux usages futurs
 - > un recensement de l'offre à préciser
 - > une information usagers à améliorer
 - > une potentielle « vitrine » de l'action communautaire

◆ SOMMAIRE

- 1- Les objectifs de la démarche
- 2- Le territoire
- 3- La population
- 4- Les motifs
- 5- Les offres de mobilités
- 6- Synthèse des enjeux

◆ 5/ Les enjeux / Synthèse des enjeux identifiés (1)

- Structuration de l'armature territoriale
 - Prise en compte de l'**hétérogénéité socio-démographique** du territoire
 - > *impacts sur les pratiques de mobilité et les capacités d'évolution*
 - Prise en compte de la **forte singularité touristique** du territoire
 - > *impacts sur l'organisation des offres de mobilité en période estivale*
 - Mise en valeur de la bonne **couverture numérique** du territoire
 - > *pour limiter les déplacements via le développement du télétravail notamment*
- **Organisation de la desserte viaire et optimisation des flux routiers**
 - Identification d'une **hiérarchie claire** du réseau de **voies**
 - > *sur la base d'une double vision fonctions / capacités*
 - Valorisation du **covoiturage** en s'appuyant sur un **réseau d'aires/parkings** visibles
 - > *en s'appuyant sur les pratiques spontanées existantes et le travail avec la SANEF*
 - Initier une **culture commune** sur les **alternatives à l'autosolisme**
 - > *avec un travail sur les destinations (gares, entreprises, zones d'activités, centres urbains denses) et en mobilisant les acteurs économiques dans le cadre de Plans de Mobilité d'entreprises*
 - > *en s'appuyant en priorité sur la valorisation du récent système Rézo Pouce*

◆ 5/ Les enjeux / Synthèse des enjeux identifiés (2)

- Valorisation de l'offre de transports en commun
 - Valorisation de l'offre **ferrée existante**
 - > *via un lobbying auprès des partenaires institutionnels et l'aménagement des pôles gares*
 - Mise en valeur d'une **offre structurante régulière** à l'échelle communautaire
 - > *en s'appuyant sur plusieurs lignes directes/rapides entre les principaux pôles*
 - Maintenir le **niveau de service aux scolaires** dans le cadre du transfert Région > CA2BM de 2021
 - > *en analysant les modalités de ramassage en lien avec les singularités du territoire*
 - Valorisation du **transport collectif** comme un véritable « **service public** »
 - > *nature du complément à l'offre structurante à préciser*
 - > *aménagement d'aires de mobilité dans les secteurs peu denses*
 - > *en mutualisant plusieurs fonctions : covoiturage / arrêt TC / réseau modes doux*
- **Emergence d'un réseau « modes actifs » à l'échelle communautaire**
 - Renforcement du **réseau cyclable** structurant à vocation **loisirs/tourisme**
 - > *en s'appuyant sur la Véломéridienne et la vallée de la Canche*
 - > *en poursuivant le maillage à l'échelle locale avec les itinéraires structurants*
 - Développement d'**itinéraires cyclables/piétons intercommunaux de proximité**
 - > *en rabattant sur des équipements structurants (notamment gares et scolaires/sportifs)*
 - **Structuration** d'une offre complète en matière d'**écosystème vélo**
 - > *infrastructures / stationnement / services au regard des besoins / publics / priorisation*

Vos interlocuteurs :

Pierre-Nicolas CROUAN-PELLÉ / p.crouanpelle@inddigo.com

Guillemette PINAROLI / g.pinaroli@inddigo.com

www.inddigo.com





Élaboration du Plan de Mobilité Simplifié (plan global de déplacements communautaire)

Phase 2 / Stratégie de mobilité

Comité des partenaires

mardi 14 septembre 2021 (18h00) - support v2



◆ SOMMAIRE

- **1- Cadre et objectifs de la démarche**
- 2- Synthèse des groupes de travail (mars 2021)
- 3- Définition de la stratégie de mobilité

1/ Cadre+objectifs / Le cadre d'intervention du PdMS

- **L'unité urbaine de la CA2BM < 100 000 habitants**
 - Une démarche de **Plan de Mobilité Simplifié (PdMS)** n'est **pas obligatoire**
 - Une position **volontariste** de la Communauté d'Agglomération
 - Un **outil** simple et agile pour les **territoires moins denses** (d'où le « Simplifié »)
- **Un Plan de Mobilité Simplifié est un document stratégique visant à :**
 - Établir un **état de référence partagé** par l'ensemble des acteurs (*phase 1*)
 - Faire émerger des **synergies** et à définir des **orientations stratégiques** (*phase 2*)
 - Définir un **programme d'actions** mobilité sur le territoire communautaire (*phase 3*)
- **Les grands principes du Plan de Mobilité Simplifié**
 - **Indépendant juridiquement** : pas de lien juridique avec d'autres plans/documents d'urbanisme
 - **Mutualisable** : contenu valorisable dans d'autres démarches (PLUi notamment)
 - **Souple** : liste des thématiques à aborder et processus d'élaboration peu cadrés par la loi
 - **Adapté au territoire** : reflète les enjeux locaux et les actions existantes / à venir
 - **Partenarial** : associe acteurs publics, privés et issus de la société civile

> L'AO doit consulter le comité des partenaires avant l'adoption d'un plan de mobilité simplifié (représentants des employeurs et des associations d'usagers ou d'habitants)
- **Participatif** : inclut la participation d'un large public mais sans enquête publique obligatoire

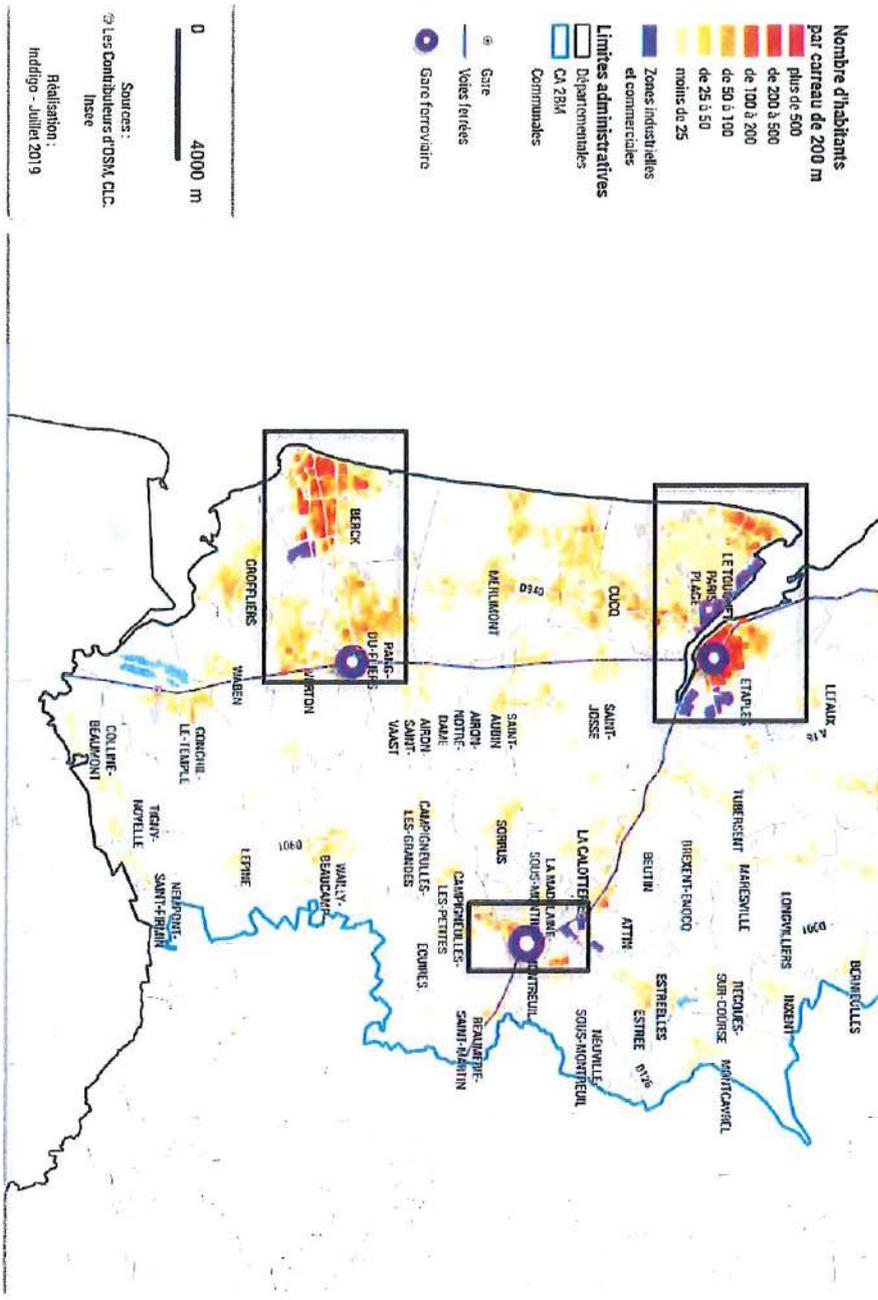
◆ SOMMAIRE

- 1- Cadre et objectifs de la démarche
- **2- Synthèse des groupes de travail (mars 2021)**
- 3- Définition de la stratégie de mobilité

2/ Groupes thématiques / Éléments-clés du diagnostic

COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION 2 BAIES EN MONTREUILLOIS

ORGANISATION DEMOGRAPHIQUE ET ECONOMIQUE

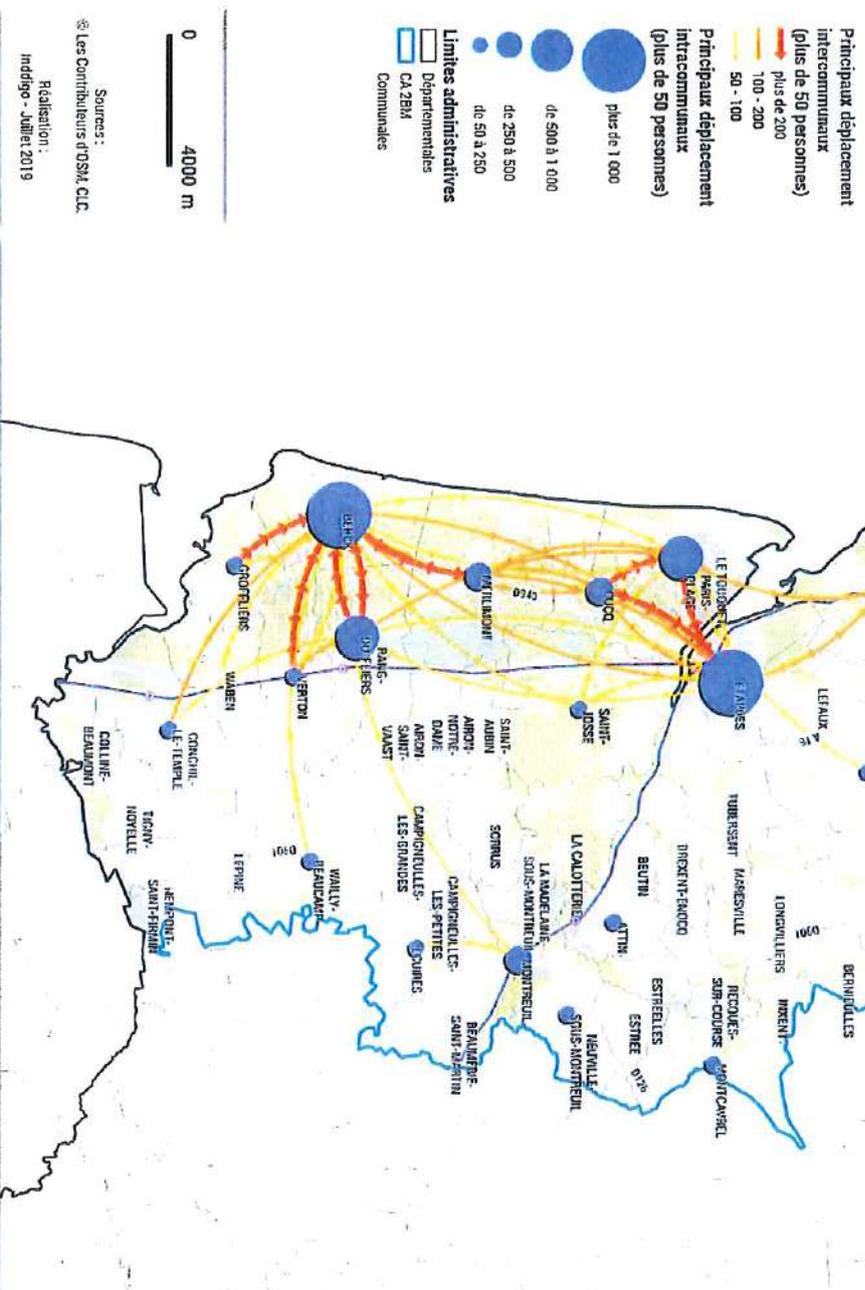


- ◆ **66 200** hab. à l'année (2018) mais seulement **9** communes (sur 46) avec **plus de 2000 hab.**
 - > 2,2 hab. / ménage
- ◆ Une **façade littorale** concentrant les secteurs de **densité articulés sur 2 pôles principaux**
 - > *Berck / Rang / Verton*
 - > *Le Touquet / Etaples*
- ◆ Le pôle de **Montreuil** émerge dans une **trame rétro-littorale peu dense**
 - > *pôle Montreuil élargi à Ecuire/Attin*
 - > *60 hab/km² en moyenne*
- ◆ Une **configuration territoriale contraignante** pour l'organisateur des **transports collectifs routiers**
 - > *kilomètres parcourus*
 - > *temps de parcours*
 - > *sauf en interne aux pôles principaux et entre ceux-ci*

2/ Groupes thématiques / Éléments-clés du diagnostic

COMMUNAUTE
D'AGGLOMERATION
2 BAIES EN
MONTREUILLOIS

LES PRINCIPAUX DEPLACEMENTS DOMICILE TRAVAIL INTERNE

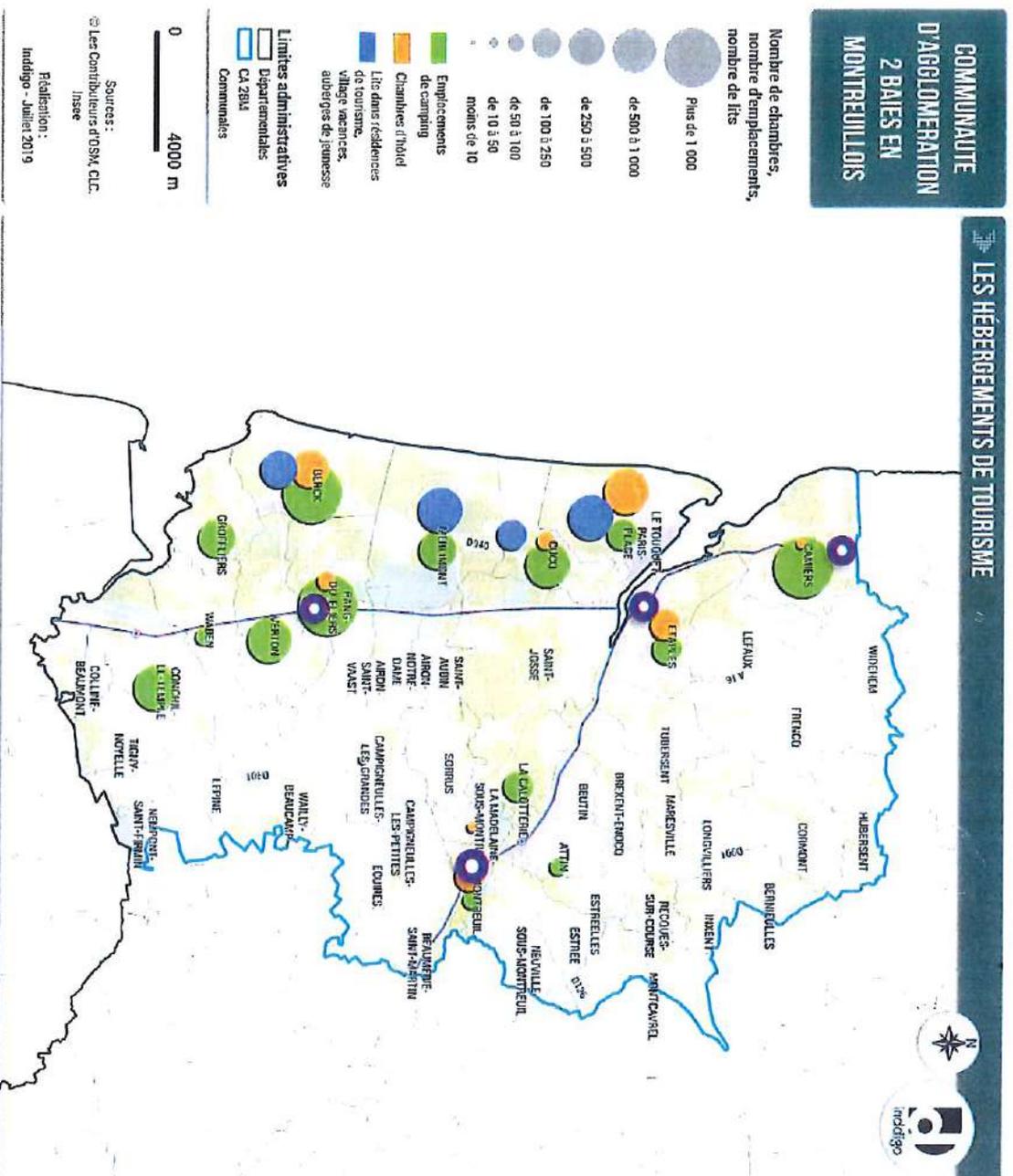


- ◆ Une agglomération économiquement **attractive**
 - > 19 700 actifs travaillent sur la CA2BM (82% des actifs du territoire)
 - > 4 500 actifs vers l'extérieur (18%)
 - > 6 700 actifs depuis l'extérieur

- ◆ Des **flux internes polarités** par deux **pôles littoraux**
 - > la destination Berck concentre 30% des flux internes (+Rang 7%)
 - > le binôme Le Touquet (16%) et Étapes (15%) + Cucq (6%)
 - > 75% des flux convergent vers ces cinq communes
 - > seul secteur de flux concentrés (câd supérieur à 100 navettes /jour)

- ◆ Des flux secondaires **plus diffus**
 - > seul le pôle Montreuil élargi ressort avec 9% (+Écures, Campigneulle, Attin et Neuville)

2/ Groupes thématiques / Éléments-clés du diagnostic



- ◆ Analyse des **hébergements touristiques** (INSEE)
 - > donnée : nombre de lits par typologie (hôtel, chambres d'hôtes, camping)
- ◆ Une offre d'hébergement **touristique massivement concentrée sur le littoral**
 - > 9400 emplacements camping
 - > 1850 chambres d'hôtel
 - > 2100 lits en résidence de tourisme
- ◆ ...générant des **besoins de déplacements importants**
 - > sur des weekends identifiés
 - > sur les mois d'été

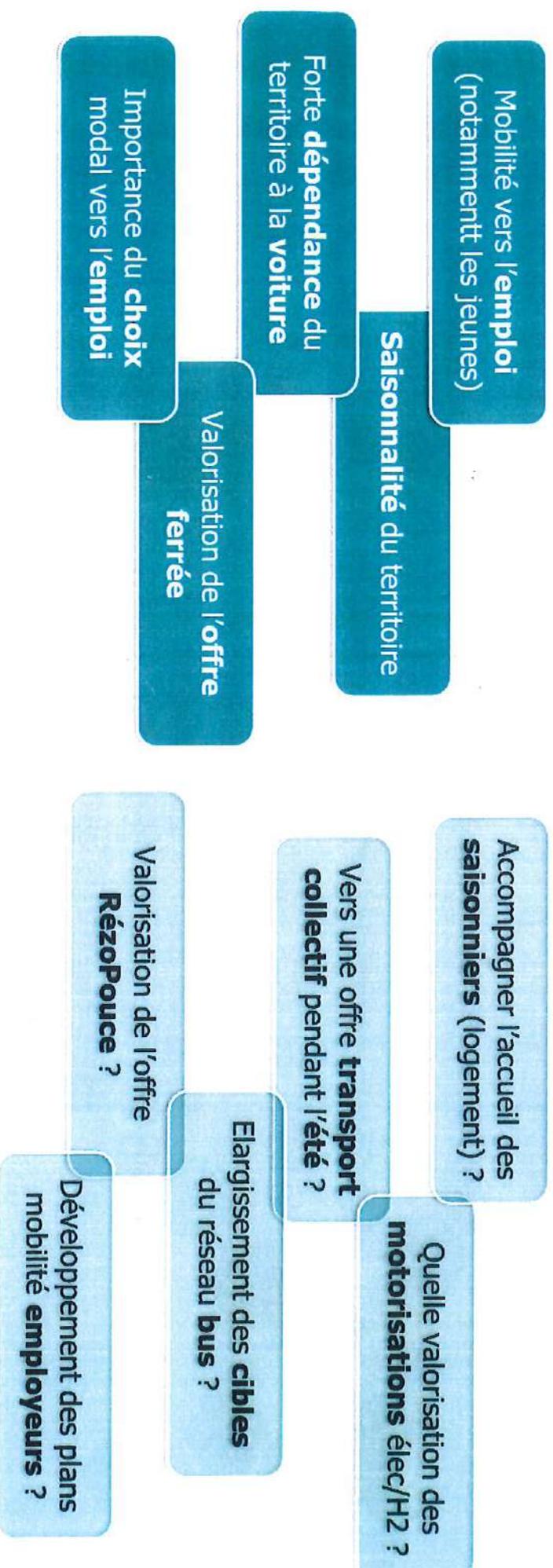
◆ 2/ Groupes thématiques/ Rappel des objectifs

- Une **approche technique** nécessaire mais **insuffisante**
 - Une analyse des **données statiques** (population, emplois, etc.) via l'INSEE notamment
 - Une approche des **grands flux** de déplacements souvent **partielle**
 - Une **approche terrain** via des **rencontres** ciblées avec les acteurs locaux et des **relevés**
 - Une analyse fine des **offres de transports** disponibles avec une vision prospective
- Une **volonté d'identifier les difficultés/opportunités** et **recueillir les besoins**
 - **Compléter** l'analyse par une vision issue de l'expérience des acteurs socio-économiques
 - Avoir un **ressenti** de la population dans le cadre d'une démarche concertée
- **Trois groupes de travail.. vers l'élaboration d'une stratégie de mobilité**
 - Groupe n°1 : **Grands employeurs** (mercredi 17/03/2021 à 14h00)
 - Groupe n°2 : **Emploi et formation** (vendredi 19/03/2021 à 10h00)
 - Groupe n°3 : **Tourisme et saisonnalité** (vendredi 19/03/2021 à 14h00)
- ...avec la participation d'~**30 personnes** (hors personnel CA2BM)

2/ Groupes thématiques/ synthèse « grands employeurs »

- **Présents (10+CA2BM+Inddigo)**
 - CHAM, CRIT Etaples, magasin E.LECLERC Attin, Magasin CARREFOUR Berck, Boulangeries Sophie, Ville Touquet Paris-Plage hôtels (Le Sémaphore Rang-du-F., Barrière le Westminster, Régina Berck), fédération de l'hôtellerie de plein air)

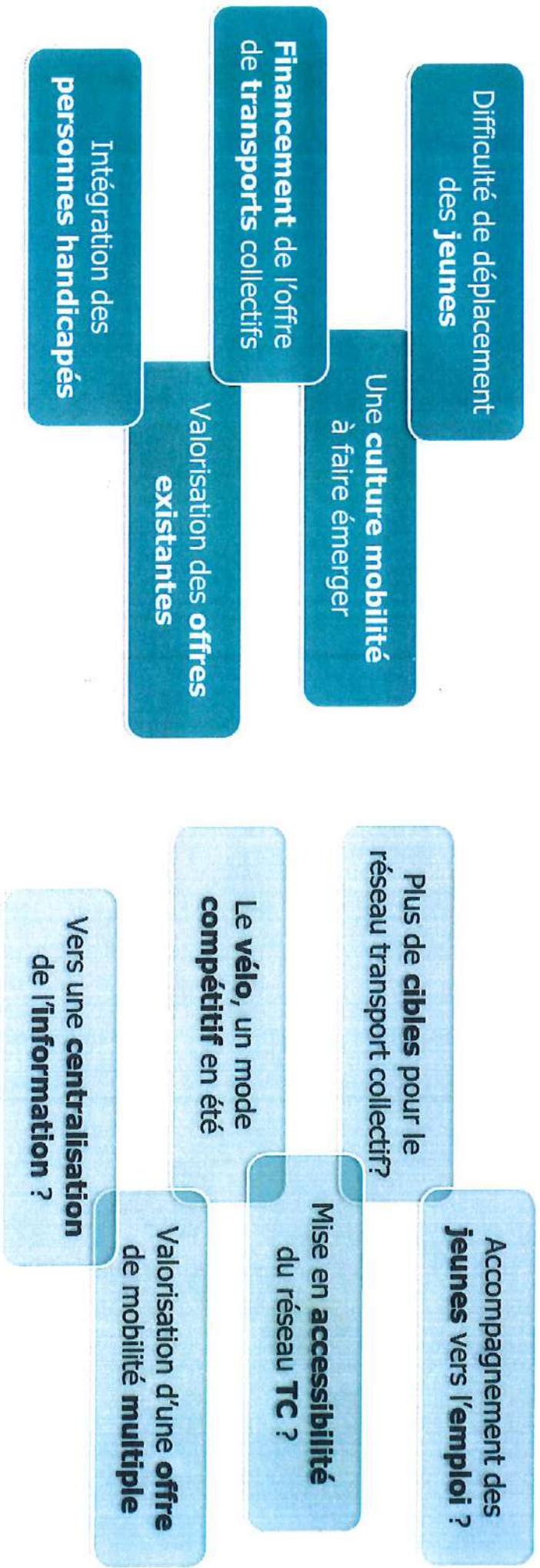
- **Thématiques évoquées au cours du groupe de travail**



2/ Groupes thématiques/ synthèse « emploi et formation »

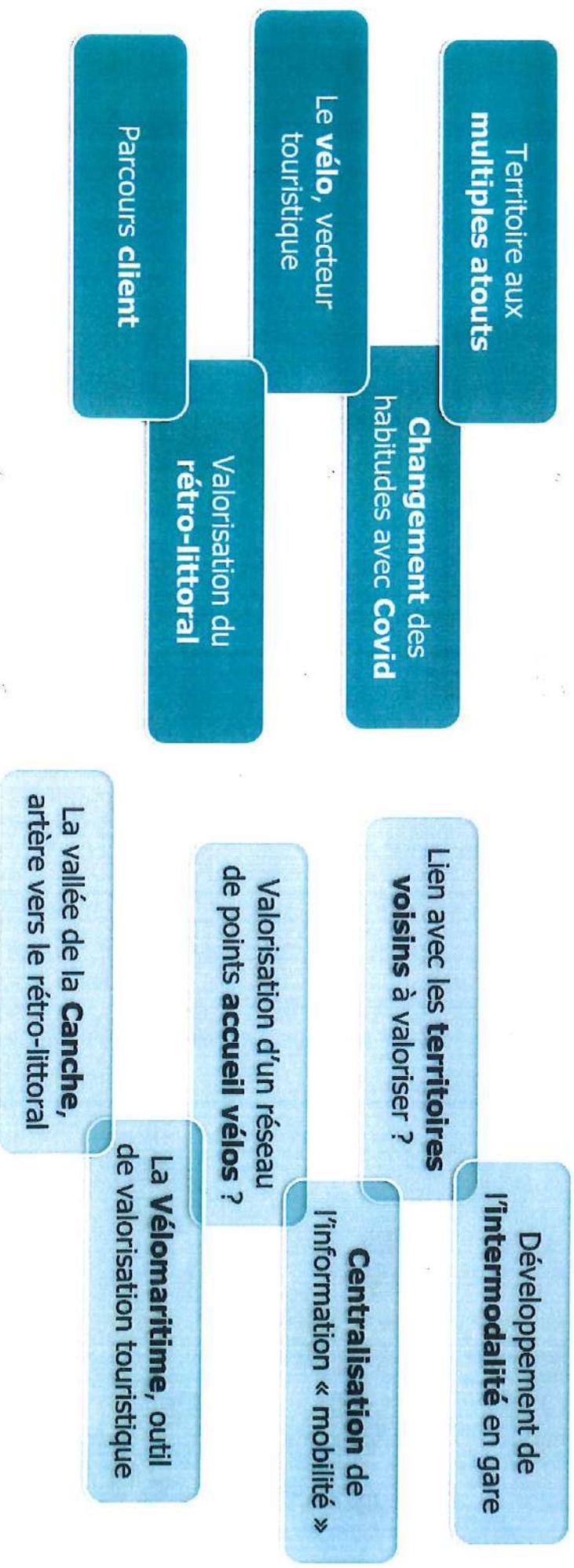
- **Présents (10+CA2BM+Inddigo)**
 - Centre formation AIFOR, Pôle Emploi, GRETA Grand Littoral, Conseil Départemental Pas-de-Calais, DIRECCTE Hauts-de-France, Maison du Département Solidarités, Mission locale Montreuil Côte Opale, CSAS Berck, Alpha Transports et Services, Association Lien Plus

• Thématiques évoquées au cours du groupe de travail



2/ Groupes thématiques/ synthèse « emploi et formation »

- Présents (5+CA2BM+Inddigo)
 - Pas-de-Calais Tourisme, Office tourisme Montreuillois, Office tourisme Berck, Office tourisme Le Touquet Paris-Plage (+Office tourisme Camiers Sainte-Cécile)
- Thématiques évoquées au cours du groupe de travail



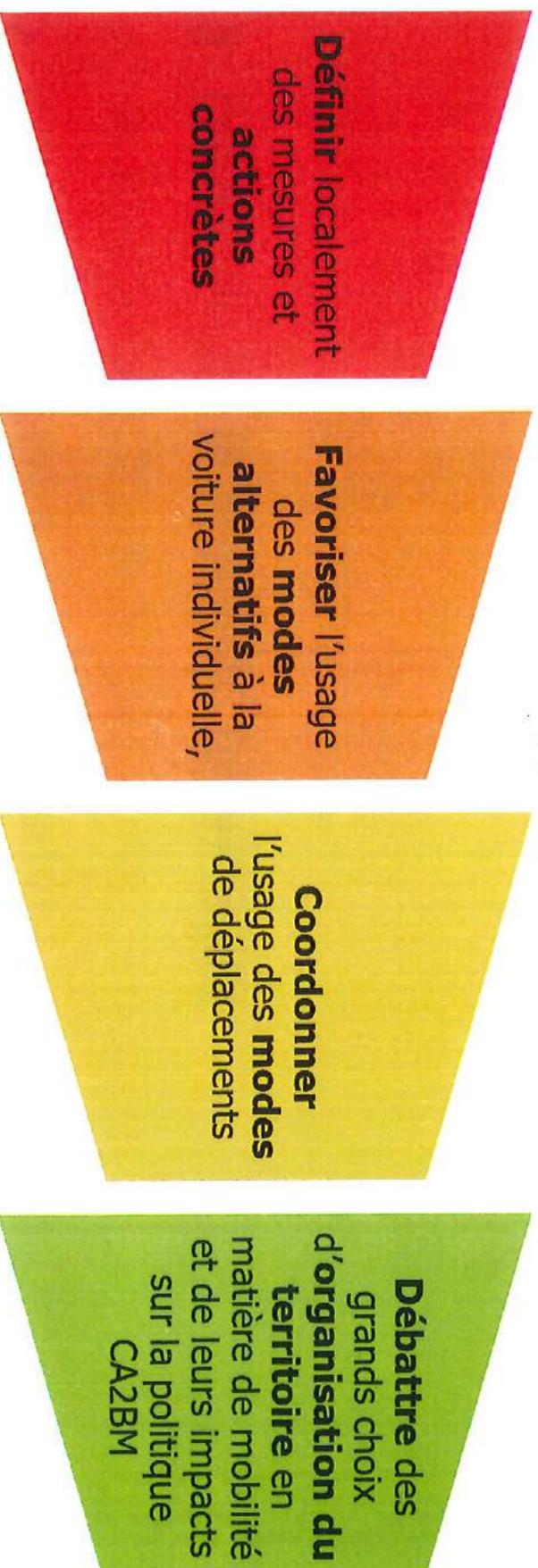
◆ SOMMAIRE

- 1- Cadre et objectifs de la démarche
- 2- Synthèse des groupes de travail (mars 2021)
- 3- Définition de la stratégie de mobilité

275

3/ Stratégie / Le cadre de la réflexion stratégique

- Le Plan de Mobilité Simplifié ou l'opportunité de...



- **Des orientations stratégiques à stabiliser...**
dans la perspective de définir les contours d'un programme d'actions
 - **Court terme** : action pouvant être mise en oeuvre **sans délai** (dans les 2 ans)
> *ex* : *poser un diagnostic « accessibilité PMR » des arrêts de transport collectif*
 - **Moyen terme** : action nécessitant un temps de **maturation** (dans les 5 ans)
> *ex* : *stabiliser un plan pluriannuel de travaux de mise en accessibilité des arrêts de transport collectif*
 - **Long terme** : action définissant une **cible à attendre** au-delà de 5 ans

3 / Stratégie / Un niveau d'engagement à préciser

- Une ambition de la CA2BM à préciser au regard des scénarios de mobilité

SCENARIO n°1
S'appuyer sur
l'organisation
territoriale actuelle
pour développer la trame
des mobilités et répondre
aux besoins prégnants
de la population

SCENARIO n°2
Renforcer l'offre de
mobilités
pour permettre une
évolution des pratiques

SCENARIO n°3
Faire évoluer
l'organisation du
territoire
pour consolider son
attractivité

- Une posture de la CA2BM à préciser suivant les orientations
 - **Pilote** : la CA2BM porte/gère/assume le suivi sur un(e) thème/action ciblée
 - **Fédérateur** : la CA2BM rassemble/anime un réseau d'acteurs du territoire
 - **Incitateur** : la CA2BM accompagne des acteurs locaux dans la réalisation de projets
 - **Revendicateur** : la CA2BM porte les orientations locales auprès de partenaires

3/ Stratégie / Une proposition d'orientations stratégiques

- Un **positionnement** stratégique s'appuyant sur **5 thématiques**...
- **Faire évoluer le réseau routier et les usages de la voiture individuelle**
 - Forger une culture commune sur les **alternatives à l'autosolisme** (covoiturage/PDM)
 - Identifier une **hiérarchie claire** du réseau de **voies**
 - Organiser le rabattement automobile / **stationnement** sur les pôles urbains denses
- **Renforcer l'attractivité de l'offre de transports collectifs sur le territoire**
 - Améliorer la **communication** autour des offres existantes (Région+CA2BM)
 - Rendre **accessible** PMR les réseaux de transports collectifs
 - Favoriser l'**intermodalité** en valorisant les pôles gares
 - Elargir l'offre de transport collectif à l'**ensemble des besoins** (particulièrement l'été) tout en se concentrant sur les publics les plus sensibles (usagers captifs)
- **Faire émerger un véritable écosystème vélo à l'échelle communautaire**
 - Poursuivre la valorisation d'un **réseau cyclable** structurant à vocation **loisirs/tourisme**
 - Développer des **itinéraires cyclables/piétons intercommunaux de proximité**
 - Structurer une **offre complète** autour des 3 piliers infrastructures/stationnement/services

3/ Stratégie / Une proposition d'orientations stratégiques

- Un **positionnement** stratégique s'appuyant sur **5 thématiques**...
- Faire évoluer le réseau routier et les usages de la **voiture individuelle**
- Renforcer l'attractivité de l'offre de **transports collectifs** sur le territoire
- Faire émerger un véritable **écosystème vélo** à l'échelle communautaire
- Être **acteur du changement de pratique** en matière de mobilité
 - Affirmer le **rôle de la CA2BM** comme acteur de la mobilité (AOM)
 - Développer/soutenir les actions en faveur des **publics spécifiques**
 - Accompagner la **transition énergétique** des parcs de véhicules
 - Assurer le **suivi** de l'évolution des pratiques/actions
- **Mettre en cohérence aménagement territorial et politique de mobilité**
 - Organiser le développement du territoire dans une logique de « **courtes distances** »
 - Développer un réseau d'**aires de mobilité** à l'échelle du territoire
 - Placer la **place** des modes **alternatifs** au cœur des projets d'**espaces publics**

Vos interlocuteurs :

Noël FLIPO / CA2BM / n.flipo@ca2bm.fr

Pierre-Nicolas CROUAN-PELLÉ / INDDIGO / p.crouanpelle@inddigo.com



ADEME





Élaboration du Plan de Mobilité Simplifié (plan global de déplacements communautaire)

Phase 3 / Programme d'actions

novembre 2021 (v3)



◆ SOMMAIRE

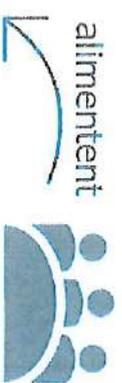
- **1- Cadre et des objectifs de la démarche**
- 2- Rappel des éléments-clés du diagnostic
- 3- Définition de la stratégie de mobilité
- 4- Programme d'actions

1/ Cadre+objectifs / Le cadre d'intervention du PdMS

- **L'unité urbaine de la CA2BM < 100 000 habitants**
 - Une démarche de **Plan de Mobilité Simplifié (PdMS)** n'est **pas obligatoire**
 - Une position **volontariste** de la Communauté d'Agglomération
 - Un **outil** simple et agile pour les **territoires moins denses** (d'où le « Simplifié »)
- **Un Plan de Mobilité Simplifié est un document stratégique visant à :**
 - Établir un **état de référence partagé** par l'ensemble des acteurs (*phase 1*)
 - Faire émerger des **synergies** et à définir des **orientations stratégiques** (*phase 2*)
 - Définir un **programme d'actions** mobilité sur le territoire communautaire (*phase 3*)
- **Les grands principes du Plan de Mobilité Simplifié**
 - **Indépendant juridiquement** : pas de lien juridique avec d'autres plans/documents d'urbanisme
 - **Mutualisable** : contenu valorisable dans d'autres démarches (PLUi notamment)
 - **Souple** : liste des thématiques à aborder et processus d'élaboration peu cadrés par la loi
 - **Adapté au territoire** : reflète les enjeux locaux et les actions existantes / à venir
 - **Partenarial** : associe acteurs publics, privés et issus de la société civile
 - > *l'AOM doit consulter le comité des partenaires avant l'adoption d'un plan de mobilité simplifié (représentants des employeurs et des associations d'usagers ou d'habitants)*
 - **Participatif** : inclut la participation d'un large public mais sans enquête publique obligatoire

1/ Cadre+objectifs / Une démarche en plusieurs temps

- **Phase 1 : diagnostic prospectif**
 - Analyse de la **demande** / analyse de l'**offre**
 - Synthèse croisée et adéquation offre/demande
 - > *commission transport du 03/10/2019*
 - > *comité technique du 24/10/2019*
 - Mise en évidence des **enjeux** et **leviers d'actions**
- **Phase 2 : scénarios de mobilité**
 - S'articuler avec les autres **démarches communautaires** en cours
 - > *Plan Local d'Urbanisme Intercommunal et de l'Habitat + Plan Climat Air Énergie Climat*
 - Elaboration des **scénarios de mobilité** contrastés
 - > *comité des partenaires du 14/09/2021*
 - Synthèse des scénarios et faire émerger un **scénario partagé**
 - > *commission transport du 09/11/2021*
- **Phase 3 : programme d'actions**
 - **Approfondissement** technique et financier du scénario retenu
 - Déclinaison en **programme d'actions**



◆ SOMMAIRE

- 1- Cadre et objectifs de la démarche
- **2- Rappel des éléments-clés du diagnostic**
- 3- Définition de la stratégie de mobilité
- 4- Programme d'actions

◆ 2/ Éléments-clés du diagnostic/ Groupes de travail thématiques

- **Structuration de l'armature territoriale**
 - Une **organisation** territoriale fortement **polarisée** sur **trois secteurs** identifiés
 - > une *façade littorale dense* avec Berck/Rang/Verton et Le Touquet/Étapes
 - > un *pôle de Montreuil émergeant* d'une trame rétro-littorale peu dense
 - Une **hétérogénéité socio-démographique** du territoire
 - > des *écarts de revenus importants* / une part de « sans voiture » *significative* sur les pôles urbains
 - Une **concentration en interne** des **flux domicile-travail**
 - > *82% des actifs CAZBM travaillent sur le territoire communautaire* (~20 000 navettes /jour)
 - > une *balance positive vis-à-vis de l'extérieur* (4 500 actifs sortants pour 6 700 entrants)
 - Une **forte singularité touristique** du territoire
 - > une *part importante de résidences secondaires* (45% à l'échelle CAZBM)
 - > une *offre d'hébergement touristique massivement concentrée* sur le littoral
- **Organisation de la desserte viaire et des flux routiers**
 - Une part modale de la **voiture importante** mais plus réduite sur les principaux pôles urbains
 - > *85% sur les flux D/T internes* contre 65% sur les flux internes aux 8 pôles urbains)
 - Un **réseau structurant** constitué d'axes **départementaux** largement **sollicités**
 - > *RD940 (13 000 v/j), RD303 (10500 v/j), RD939 (8300 v/j),*
 - Des offres de **covoiturage** en cours de **développement**
 - > *des parkings de covoiturage sur IA16 / Rézopouce, une offre encore confidentielle*

2/ Éléments-clés du diagnostic/ Groupes de travail thématiques

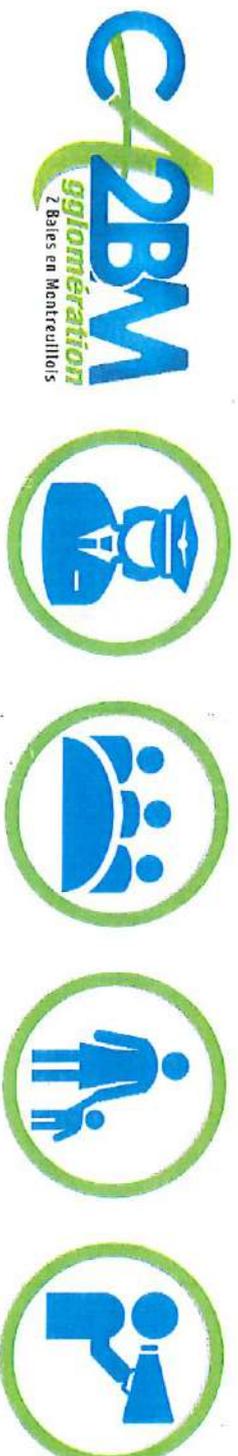
- Organisation de l'offre de transports en commun
 - Une offre ferrée intéressante concentrée sur le littoral s'appuyant sur 4 gares/haltes
 - > des liaisons fonctionnelles vers les pôles extérieurs (Amiens, Boulogne, Lille, Paris, etc.)
 - > 2 pôles gares récemment réaménagés (Rang/Verton/Berck + Etaples/Le Touquet)
 - Une offre de transports collectifs désormais pilotée par la CA2BM
 - > 3 lignes régulières + navette Etaples/Le Touquet (via une DSP de 7 ans)
 - > des circuits scolaires pour ~4000 élèves (via un marché)
 - > des outils de suivi désormais disponibles (fréquentation, SAEIV)
 - Quelques lignes/circuits toujours pilotés par la Région aux franges du territoire
- Organisation de l'offre à destination des cyclistes (et autres modes)
 - La vélomaritime, un itinéraire structurant en cours d'aménagement
 - > la section Conchil/Waben/Groffliers programmée sur 2021 (reste Stella/Merlimont)
 - ...mais avec une valorisation/diffusion limitée sur le territoire
 - > un vecteur de développement touristique encore sous-exploité
 - Des aménagements aux échelles communales concentrés sur les pôles urbains du littoral
 - > une hétérogénéité des aménagements susceptible de freiner l'effet « réseau »
 - > une répartition géographique hétérogène du stationnement vélo
 - Aucune action/mesure d'accompagnement du développement de la pratique
 - > seules des offres de location de vélos (acteurs privés) en saison

◆ SOMMAIRE

- 1- Cadre et objectifs de la démarche
- 2- Rappel des éléments-clés du diagnostic
- **3- Définition de la stratégie de mobilité**
- 4- Programme d'actions

3/ Programme d'actions/ L'ambition de la CA2BM

- Un **positionnement s'appuyant sur 5 axes stratégiques...**
 - [A] Faire évoluer le réseau routier et les usages de la **voiture individuelle**
 - [B] Renforcer l'attractivité de l'offre de **transports collectifs** sur le territoire
 - [C] Faire émerger un véritable **écosystème vélo** à l'échelle communautaire
 - [D] Être acteur du **changement de pratique** en matière de mobilité
 - [E] Mettre en cohérence **aménagement territorial** et politique de mobilité
- Une **posture de la CA2BM spécifique** suivant les orientations
 - **Pilote** : la CA2BM porte/gère/assure le suivi sur un(e) thème/action ciblée
 - **Fédérateur** : la CA2BM rassemble/anime un réseau d'acteurs du territoire
 - **Incitateur** : la CA2BM accompagne des acteurs locaux dans la réalisation de projets
 - **Revendicateur** : la CA2BM porte les orientations locales auprès de partenaires



3/ Programme d'actions/ L'ambition de la CA2BM

- Scénario n°1+ : S'appuyer sur l'organisation actuelle et l'optimiser
 - Concentration des efforts sur les domaines de compétence de la CA2BM
 - Valorisation des offres de mobilité existantes sur le territoire
 - Développement des modes alternatifs ciblé sur les infrastructures



- Usages de la voiture individuelle
- Attractivité de l'offre de transports collectifs
- Émergence d'un véritable écosystème vélo
- Acteur du changement de pratique
- Cohérence aménagement/mobilité

◆ SOMMAIRE

- 1- Cadre et objectifs de la démarche
- 2- Rappel des éléments-clés du diagnostic
- 3- Définition de la stratégie de mobilité
- 4- Programme d'actions

4/ Programme d'actions/ Usages de la voiture individuelle

#A1 Valoriser l'offre Rézo Pouce comme intégré au « bouquet mobilité » CA2BM



Contexte / enjeux

Le territoire communautaire présente des densités humaines (population + emplois) très hétérogènes, Alors que la façade littorale concentre les secteurs de densité articulés sur 2 pôles principaux (Berck / Rang / Verton et Le Touquet / Etaples), le pôle de Montreuil (+Ecuire/Attin) émerge dans une trame rétro littorale peu dense (60 hab /km² en moyenne).

Cette configuration territoriale s'avère contraignante pour l'organisation des transports collectifs routiers (distances importantes, temps de parcours, etc.) et, dans ce cadre, qu'une offre d'auto-stop organisé (ou covoiturage spontanée) a été développée. Il s'agit de structurer, organiser et sécuriser la pratique de l'auto-stop en zone peu dense. La CA2BM a adhéré au réseau « Rézo Pouce » pour développer le système à l'échelle communautaire (en partenariat avec les intercommunalités du Haut Pays du Montreuillois et des 7 vallées).

En complément de l'ouverture aux habitants de la CA2BM des outils numériques mis en place par Rézo Pouce (application + site internet), le déploiement d'un réseau de bornes dites « arrêts sur le pouce » a été lancé en 2019 sur le territoire communautaire (en s'appuyant essentiellement sur le réseau d'arrêts bus/cars).

La crise sanitaire du printemps 2020 a cependant largement contrariée le lancement de l'offre (impossibilité d'organiser les réunions de sensibilisation + covoiturage peu compatible avec le respect des gestions barrières) et ainsi réduit sa visibilité auprès de la population.

Action(s) identifiées(s)

- A. Engager une campagne intensive d'animation pour faire émerger une communauté d'usagers Rézo Pouce (et ainsi valoriser l'offre comme une alternative crédible aux besoins de déplacements des habitants du territoire)
- B. Inscrire Rézo Pouce dans l'offre globale CA2BM avec une logique de développement d'un réseau d'aires de mobilité

Cibles prioritaires

	ACTIFS		JEUNES		LOCAUX		TOURISTES
	PILOTER		FEDERER		INCITER		REVENDIQUER

Posture(s) CA2BM

Communes / association Rézo Pouce

Partenaire(s)

4/ Programme d'actions/ Usages de la voiture individuelle

#A1 Valoriser l'offre Rézo Pouce comme intégré au « bouquet mobilité » CA2BM



Description

A. Engager une campagne intensive d'animation

La communication et l'animation constituent des leviers essentiels à l'adhésion de la population à l'offre Rézo Pouce. Elles visent à permettre un changement de comportement et la modification des pratiques sociales et de mobilité. La cible de 5% d'habitants inscrits est ambitieuse mais permettrait que cette alternative s'inscrive crédible dans le domaine des possibles des habitants (gain de visibilité, effet boule de neige).

Dans ce cadre, les actions suivantes peuvent être mise en place :

- Campagne d'affichage (dans les commerces et équipements) avec un message simple et percutant sur l'intérêt d'intégrer la « communauté »
- Sensibiliser les élus communaux (via la commission transport par exemple) à l'intérêt de l'offre
- Sensibiliser des cibles prioritaires (secrétaires de mairie, président.e.s d'associations, etc.) via un temps d'explication / échange + distribution d'un « livret mobilité » à mettre à disposition
- S'appuyer sur des temps forts de la vie locale (événements sportifs, loisirs, journées thématiques, etc.) pour communiquer en amont (« se rendre à l'événement ») et sur place (stand dédié avec agent CA2BM)
- Organiser un défi « covoiturage / autostop » en s'appuyant sur les agents des collectivités et/ou les grands employeurs du territoire

B. Inscrire Rézo Pouce dans l'offre globale CA2BM

Pour simplifier le « parcours usager » et valoriser une offre portée par la CA2BM, il apparaît nécessaire d'en assurer une exposition la plus efficace possible. Il s'agit ainsi de s'appuyer sur les éléments suivants :

Description (suite)

(...)

- Faciliter l'accès à l'offre via le site internet de la CA2BM avec un lien direct vers www.rezopouce.fr/page/villes-du-reseau et un lien vers le « livret mobilité » d'explication des modalités d'inscription
- Faire émerger un réseau d'aires de mobilité marketées « CA2BM » avec la mise en place d'une signalisation dédiée (panneau « point mobilité CA2BM ») sur l'ensemble des arrêts du réseau

Moyens à mobiliser / coût(s)

- Moyens humains au sein du service « transport/mobilité » pour assurer l'animation / communication (20% d'un ETP lissé sur l'année 1)
- Budget communication à identifier en fonction de l'ambition

Échéance(s)

- Recrutement d'un agent au service « transport/mobilité » (mutualisé avec d'autres actions/tâches) au 2^{ème} trimestre 2022
- Lancement d'une campagne de communication au 2^{ème} trimestre 2022
- Rencontre des acteurs locaux au 3^{ème} trimestre 2022
- Actions de valorisation de l'offre Rézo Pouce sur des événements ciblés au 2^{ème} semestre 2022

4/ Programme d'actions/ Usages de la voiture individuelle

#A1 Valoriser l'offre Rézo Pouce comme intégré au « bouquet mobilité » CA2BM



Illustration(s)

EN VOITURE AVEC RÉZO POUCE

TRANSPORT
source : Agglorntos de juin 2019

Qui ne connaît pas l'auto stop ? Jeunes et moins jeunes ont un jour levé le pouce. Avec la mise en place de Rézo Pouce sur le territoire de la CA2BM mais également de ses voisines : Vallées.com et la Communauté de Communes du Haut Pays du Montreuillois, une nouvelle façon de se déplacer a vu le jour.

C'est simple comme bonjour. Un automobiliste appose un macaron sur son pare brise, un voyageur se positionne à l'un des arrêts identifiés par un panneau Rézo Pouce. Et voilà en route pour la direction choisie. En toute sécurité.

Pour s'inscrire c'est aussi très simple. Une application pour les téléphones et un site internet existant, les inscriptions peuvent aussi se faire en mairie. C'est gratuit. Conducteurs comme passagers doivent s'inscrire.

Dici l'automne, l'intégralité des 46 communes de la CA2BM auront un ou plusieurs arrêts "Rézo Pouce". Il sera alors possible d'aller d'une commune à une autre, simplement en levant le pouce et attendre qu'une voiture Rézo Pouce s'arrête. Bonne route !



4/ Programme d'actions/ Usages de la voiture individuelle

#A2 Accompagner le développement du covoiturage



Contexte / enjeux

L'augmentation du coût des carburants et l'augmentation des distances domicile-travail entraînent une explosion du coût des transports dans le budget des ménages. De plus, l'étalement urbain ne permet pas d'assurer une desserte en transports collectifs suffisantes pour tous. Le covoiturage « longue distance » (en complément de l'offre Rézo Pouce) se présente ainsi comme une solution intermédiaire adaptée.

L'analyse des flux domicile-travail révèle que près de 4500 actifs (18% des actifs) quittent le territoire quotidiennement avec une part modale de la voiture ultra-majoritaire (90%). Une partie significative de ces flux est concentrée sur la liaison fonctionnelle vers la CA du Boulonnais (~1500 navettes) alors que le reste s'avère plus diffus (~200 vers Grand Calais + ~1300 vers le reste du Pas-de-Calais).

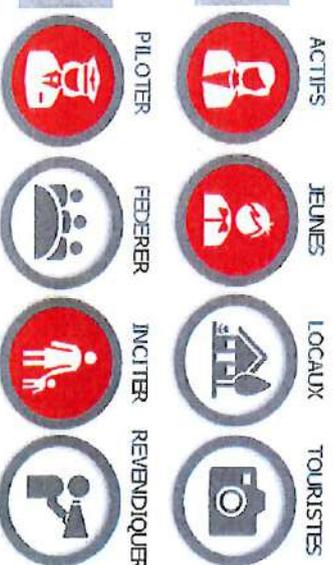
En lien avec la dynamique départementale de développement d'un réseau d'aires de covoiturage à l'échelle du Pas-de-Calais, la CA2BM s'est mobilisée pour valoriser l'autoroute A16 et accompagner l'aménagement d'aires de covoiturage au droit de ses échangeurs (parkings de 50 places aux sorties n°26 / Étales et n°25 / Wailly-Beaucamp).

Quatre vecteurs clés apparaissent essentiels pour assurer la réussite du développement des pratiques de covoiturage : l'animation, les aires (aménagement), la communication et la base de mise en relation.

Action(s) identifiées(s)

- A. **Faire émerger un réseau d'aires de covoiturage** (en lien avec la stratégie départementale) sur des nœuds routiers stratégiques
- B. **Communiquer sur l'offre** en s'appuyant sur la plateforme régionale **Pass Pass covoiturage**

Cibles prioritaires



Posture(s) CA2BM

Partenaire(s)

CD62 / Hauts-de-France Mobilité

4/ Programme d'actions/ Usages de la voiture individuelle

#A2

Accompagner le développement du covoiturage



Description

A. Faire émerger un réseau d'aires de covoiturage

Alors que la CA2BM s'est mobilisé financièrement dans l'aménagement de 2 aires de covoiturage au droit des points d'accès à l'autoroute A16, il s'agit de proposer une démarche intégrée à l'offre globale de mobilité en :

- Densifier le réseau d'aires au droit des nœuds routiers stratégiques (autres qu'échangeurs A16) à l'échelle locale : RD901 / RD349, section RD940 au droit de Berck (avec connexion avec RD303), secteur Pont Rose à Étapes (connexion RD940 / RD939).
- Renforcer la complémentaire avec les dessertes en transport collectif en assurant une desserte des aires de covoiturage par le réseau de transports collectifs (possible sur l'aire d'Étapes, plus complexe sur l'aire de Wailly-Beaucamp).
- Valoriser les aires de covoiturage comme une contribution à une démarche d'appropriation du territoire par ses habitants, comme point de rassemblement (loisirs par exemple).
- L'analyse des opportunités foncières sur les sites pré-cités devra être précisée dans le cadre la démarche du PLUI (via le plan de zonage).

B. Communiquer sur l'offre en s'appuyant sur la plateforme régionale Pass Pass covoiturage

Alors que les pratiques de covoiturage s'entendent à une échelle large dépassant le seul territoire de la CA2BM, l'offre n'est opérante qu'avec une communauté d'usagers réguliers consistante. Il s'agit ainsi de développer la lisibilité de l'offre actuelle (2 aires prochainement mise en service) et future (cf. point précédent) en s'appuyant sur une campagne de communication renforcée à partir des éléments suivants :

Description (suite)

(...)

- Valoriser via le site internet de la CA2BM un lien vers le site Pass Pass Covoiturage et notamment les communautés de covoiturage existantes (ex : Lycée hôtelier Trouquet avec 50 membres)
- Lancer une campagne d'affichage (dans les commerces et équipements) à partir des supports de communication Pass Pass mise en place par Hauts-de-France Mobilités et en valorisant l'action de la CA2BM (participation financière aux aménagements)
- Sensibiliser les acteurs locaux (en lien avec les actions A1+D1+D2) en s'appuyant notamment sur le dépliant Pass Pass covoiturage

Moyens à mobiliser / coût(s)

- Moyens humains au sein du service « communication » pour compléter le site internet de la CA2BM (avec un volet « covoiturage »)
- Moyens humains au sein du service « transport/mobilité » pour cadre la campagne de communication

Échéance(s)

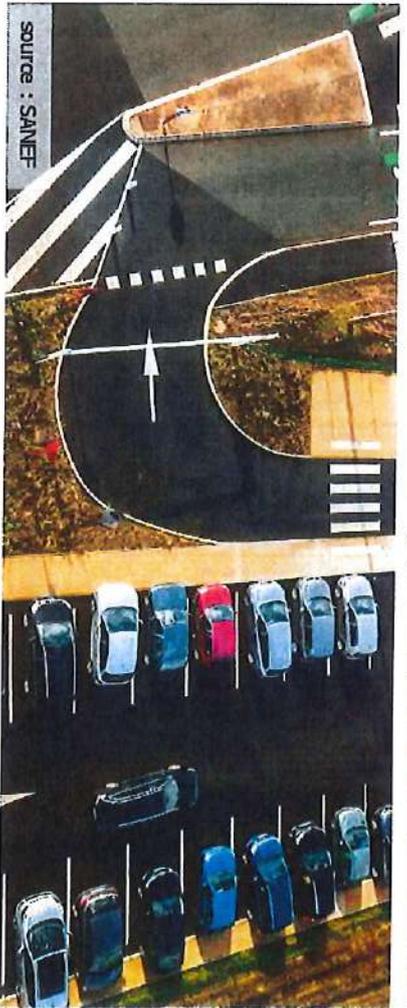
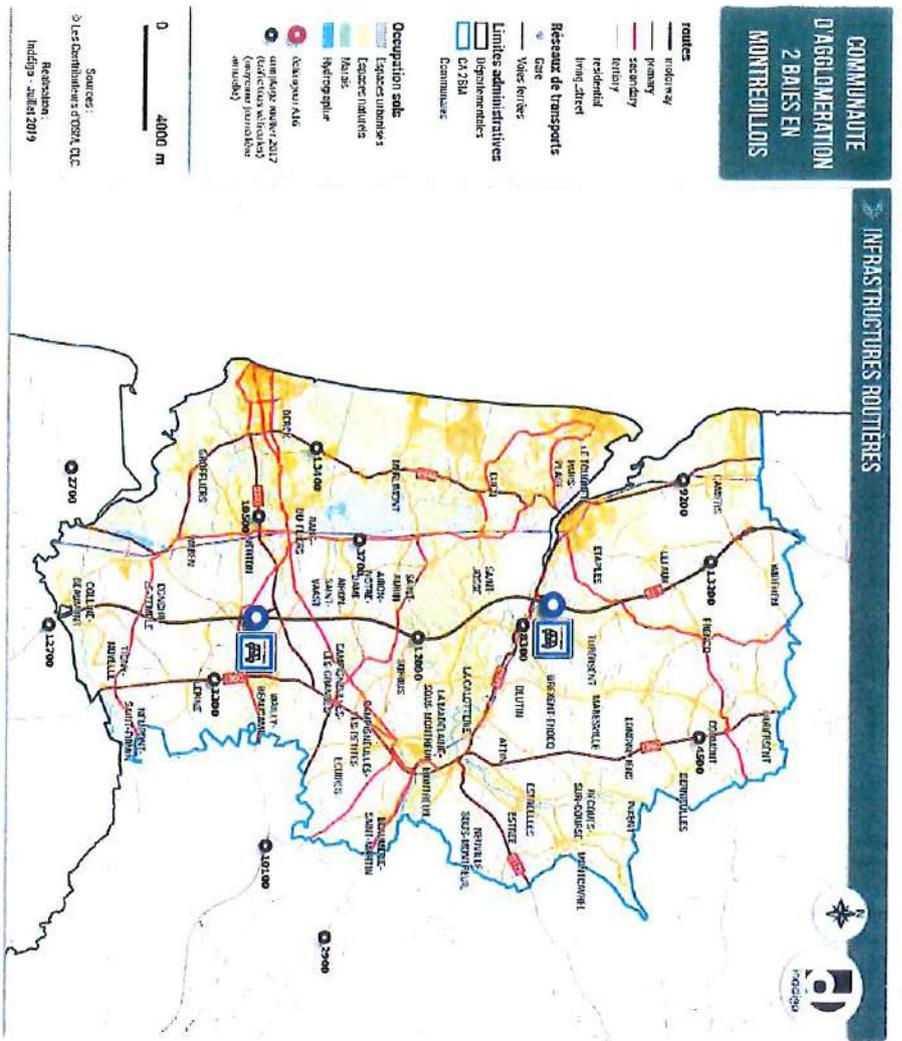
- Lancement de la campagne de communication + accès via le site internet de la CA2BM dès que possible (l'aire d'Étapes est opérationnelle depuis juillet 2021)

4/ Programme d'actions/ Usages de la voiture individuelle

#A2 Accompagner le développement du covoiturage



Illustration(s)



PASSAIS-COVOITURAGEUR VOS TRAJETS PARTAGÉS EN HAUTS-DE-FRANCE !

Le Passais-Covoiturageur est un dispositif innovant qui permet de faciliter le covoiturage entre les communes des Hauts-de-France. Il s'agit d'un véritable passeport pour le covoiturage, qui permet de bénéficier de nombreux avantages : réduction des taxes de transport, accès à des services de covoiturage, etc.

ORGANISEZ TOUS VOS COVOITURAGES DANS LES HAUTS-DE-FRANCE EN OUVRIRE CLICS !

Le Passais-Covoiturageur est un véritable passeport pour le covoiturage, qui permet de bénéficier de nombreux avantages : réduction des taxes de transport, accès à des services de covoiturage, etc.

TROUVER UN COVOITURAGE FACILEMENT

Le Passais-Covoiturageur est un véritable passeport pour le covoiturage, qui permet de bénéficier de nombreux avantages : réduction des taxes de transport, accès à des services de covoiturage, etc.

4/ Programme d'actions/ Usages de la voiture individuelle

#A3 Faire évoluer les pratiques en matière de stationnement automobile



Contexte / enjeux

Les caractéristiques territoriales de la CA2BM orientent les pratiques de déplacement avec notamment une part modale de la voiture très importante (85% sur les flux domicile-travail en interne et plus de 90% sur les flux entrants/sortants). Les infrastructures (voies routières et espaces de stationnement) sont ainsi développées pour répondre à cette demande. Cette dernière présente d'ailleurs une pulsation très variable à l'échelle de l'année puisque l'activité touristique est importante sur certaines périodes (voire très importantes sur des événements ponctuels).

Par ailleurs, le stationnement est un levier majeur des politiques de déplacements. Le choix du mode de déplacement est en effet largement conditionné par l'offre de stationnement automobile sur le lieu de destination (et directement lié au niveau de contrainte). Plusieurs collectivités du territoire ont d'ailleurs déjà mis en place une réglementation de l'offre de stationnement public dans leur centre-ville (Berck et Montreuil avec une offre globalement gratuite mais des secteurs réglementés dans le temps, Le Touquet avec une offre payante dans le centre urbanisé).

Dans ce contexte, il apparaît ainsi important de faire évoluer progressivement les usages de la voiture pour les habitants du territoire tout comme les touristes (largement motorisés au regard de l'offre en transports collectifs concentrée sur les actifs). La question de la localisation de l'offre de stationnement mais également de son dimensionnement et son aménagement sont ainsi posées, notamment au regard de la sensibilité environnementale d'une partie importante du territoire.

Action(s) identifiée(s)

- A. **S'appuyer** sur des **parkings en entrée de centres urbains** pour valoriser les modes alternatifs
- B. **Favoriser** la **mutualisation** du stationnement dans les nouvelles opérations urbaines
- C. **Porter** une exigence de **qualité** dans l'aménagement des **espaces de stationnement**

Cibles prioritaires



Posture(s) CA2BM



Partenaire(s)

Communes, services de l'Etat

4/ Programme d'actions/ Usages de la voiture individuelle



#A3

Faire évoluer les pratiques en matière de stationnement automobile

Description

A. S'appuyer sur des parkings en entrée de centres urbains

Au-delà d'adapter l'organisation actuelle du stationnement (à la marge sur certains secteurs) via un jalonnement efficace des parkings notamment, l'identification de parkings « relais » en entrée de centre urbain apparaît pertinente. Pour être attractifs, ces espaces de stationnement doivent présenter des caractéristiques singulières :

- Un positionnement en amont du cœur urbain et en interface quasi-directe avec un axe routier stratégique (RD940 par exemple pour les pôles de Berck et du Touquet)
- Une connexion avec une offre de transports collectifs et/ou un itinéraire cyclable/piéton structurant en rabattement sur le centre
- Une capacité modulaire pour participer à la gestion des grands pics de fréquentation touristique

Rappelons que tout projet de stationnement devra intégrer les enjeux liés au contexte paysager et environnemental des secteurs concernés et donc nécessitera un dialogue étroit avec les services de l'Etat.

B. Favoriser l'optimisation et la mutualisation de l'offre de stationnement dans les nouvelles opérations urbaines

Le stationnement automobile est fortement consommateur de foncier et a un impact important sur la qualité des espaces publics et l'imperméabilisation des sols (+bioclimatisme). L'optimisation (limitée le nombre de places par logement par exemple) et la mutualisation du stationnement dans les nouvelles opérations urbaines devront ainsi être recherchées en favorisant un meilleure équilibre offre / demande...

Description (suite)

(...) et en accompagnant le changement des pratiques de mobilité (le parking mutualisé peut être un support d'intermodalité). Des préconisations pourront être développées dans le cadre de la rédaction du PLUI (article 12 du règlement et de plan de zonage).

C. Porter une exigence de qualité dans l'aménagement

Cette exigence de qualité de l'espace de stationnement pourra notamment concerner le revêtement perméable pour les parkings à niveau, la qualité architecturale des parkings en superstructure, la végétalisation des espaces pour lutter contre l'effet d'îlot de chaleur urbain.

Moyens à mobiliser / coût(s)

- Moyens humains au sein du service « transport/mobilité » pour sensibiliser les communes littorales à l'enjeu stationnement
- Moyens humains au sein du service « planification urbaine » pour intégrer ces orientations/actions dans la réflexion PLUIH

Échéance(s)

- Intégration des orientations dans la réflexion sur le PADD (stabilisation premier semestre 2022) du PLUIH en cours
- Travail à l'opportunité avec les communes touristiques

3ed.

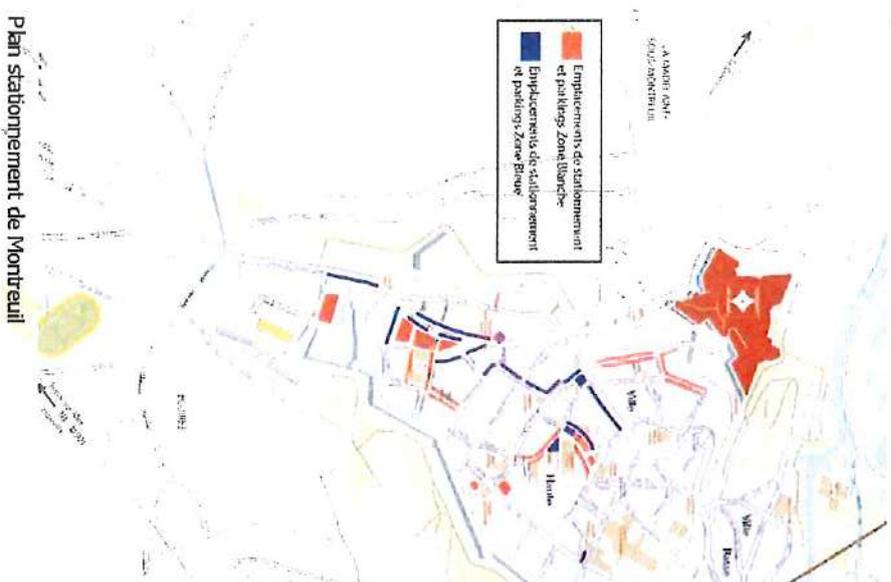
4/ Programme d'actions/ Usages de la voiture individuelle

#A3

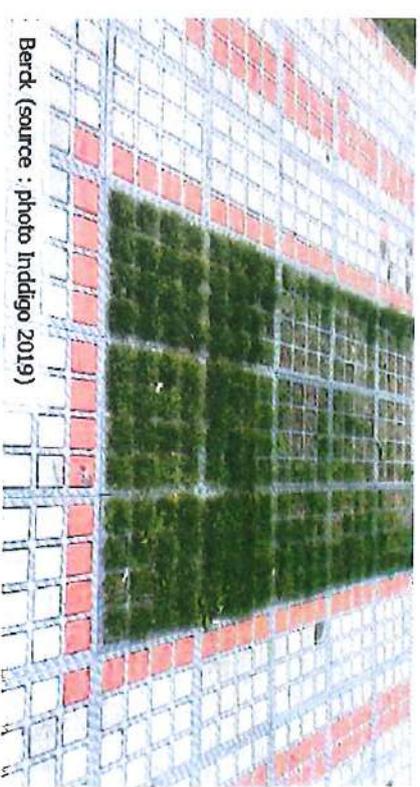
Faire évoluer les pratiques en matière de stationnement automobile



Illustration(s)



Bercy (source : photo Inddigo 2019)



Bercy (source : photo Inddigo 2019)

4/ Programme d'actions/ Attractivité de l'offre de transport collectif

#B1

Mieux faire connaître l'offre de transports collectifs



Contexte / enjeux

Sur le territoire, l'offre de transports collectifs est plurielle et s'appuie sur :

- Les lignes régulières de la CA2BM (lignes 1, 2, 3 et navette)
- L'offre de transport à la demande
- Les lignes régionales (désormais limitées à une desserte des franges)
- Les lignes ferroviaires (TER, TGV, et Intercités) exploités par la SNCF

Chaque exploitant possède ses propres supports pour diffuser les informations relatives à son offre. La lisibilité de l'offre globale

Alors que sur le terrain, les arrêts sont normalement tous équipés de plans des lignes et de grilles d'horaires, les informations disponibles sur internet sont hétérogènes, souvent partielles et éclatées.

Ainsi l'information sur les services CA2BM est disponible partiellement sur le site de la CA2BM (plan des lignes) et sur un site (ca2bm.monbus.mob) dédié (horaires, tarifs et outil d'informations en temps réel). En parallèle, la Région propose des informations voyageurs analogues sur un site dédié (regionhdf.monbus.mobi) et les horaires de train sont disponibles sur le site et l'application SNCF.

Par ailleurs, le Syndicat Mixte Hauts-de-France Mobilités (créé en 2018) regroupe 17 AOMD (dont la CA2BM) du territoire régional et développe (en complément de la carte Pass Pass) une outil d'information voyageurs multimodale via le site internet dédié « passpass.fr ». L'intérêt de s'appuyer sur cet outil centralisateur est ainsi avéré et l'objectif d'y intégrer l'offre CA2BM poursuivie.

Action(s) identifiée(s)

- A. Centraliser et diffuser les informations statiques et assurer une mise à jour régulière
- B. Renforcer la collaboration avec Hauts-de-France Mobilités (carte PassPass, plateformes, etc.)
- C. Développer l'information dynamique sur les réseaux

Cibles prioritaires

	ACTIFS		JEUNES		LOCAUX		TOURISTES
	PILOTER		FEDERER		INCITER		REVENDIQUER

Posture(s) CA2BM

Partenaire(s)

Hauts-de-France Mobilités, Région SNCF, exploitants bus/cars

4/ Programme d'actions/ Attractivité de l'offre de transport collectif

#B1

Mieux faire connaître l'offre de transports collectifs



Description

A. Centraliser et diffuser les informations statiques et assurer une mise à jour régulière

Il s'agit pour la CA2BM de mettre à jour régulièrement (dès que modifications majeures et/ou tous les 6 mois) les informations statiques sur le réseau de lignes régulières + TAD (itinéraire, arrêts, et heures de passage) via un lien étroit avec l'exploitant du service.

Le site internet communautaire se présentera comme le site de référence. Cette centralisation permettra un accès actualisé aux informations du réseau (via la mise en place d'un lien sur les sites partenaires). Par ailleurs, ces données pourraient être rendues accessibles en OpenData sur le portail de la CA et/ou celui de Hauts-de-France Mobilités pour permettre leur réutilisation (application smartphone d'information multimodale).

Enfin, un travail pourra être mené pour faciliter l'accès à l'information sur le site internet de la CA2BM via une simplification du parcours client (rassembler toutes les informations sur un même site).

B. Renforcer la collaboration avec Hauts-de-France Mobilités

Dans une logique de centralisation de l'information et facilitation d'accès pour les usagers, le partenariat avec Hauts-de-France Mobilités sera renforcé pour permettre:

- L'intégration des informations statiques, voire dynamiques, du réseau CA2BM sur le portail et l'application PassPass
- La compatibilité de la carte PassPass avec le système billettique de la CA2BM, voire la création d'une grille tarifaire adaptée pour les utilisateurs de plusieurs réseaux (celui de l'agglomération et celui de la Région)

Description (suite)

C. Développer l'information dynamique sur les réseaux

En complément du service d'alertes SMS, il s'agit de déployer des panneaux d'affichage dynamique aux arrêts pour faciliter les déplacements des usagers. Ces systèmes seront dans un premier temps déployés aux arrêts structurants : dans les gares et les centres-villes ou centres-bourgs.

Moyens à mobiliser / coût(s)

- Moyens humains au sein du service « transport/mobilité » pour centraliser les données
- Discussions avec Hauts-de-France Mobilités pour les conditions d'intégration des données (statiques et/ou temps-réel) du réseau CA2BM dans les outils PassPass
- Chiffrage à préciser pour l'implantation de panneaux d'affichage dynamique aux arrêts

Échéance(s)

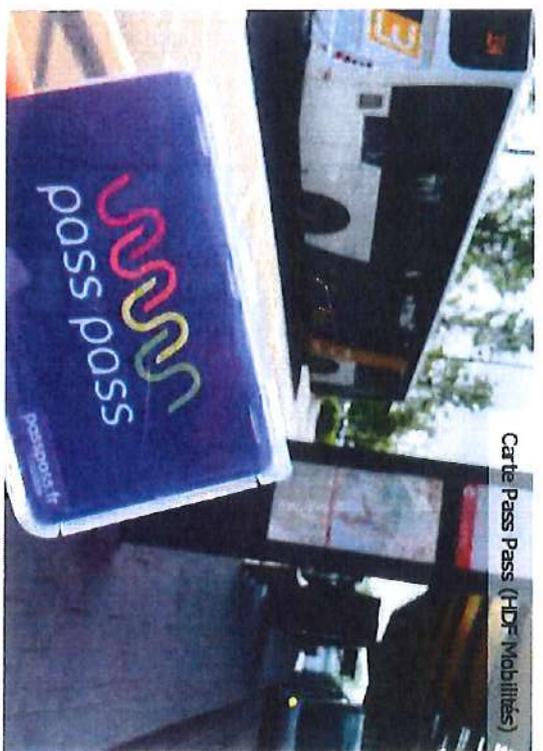
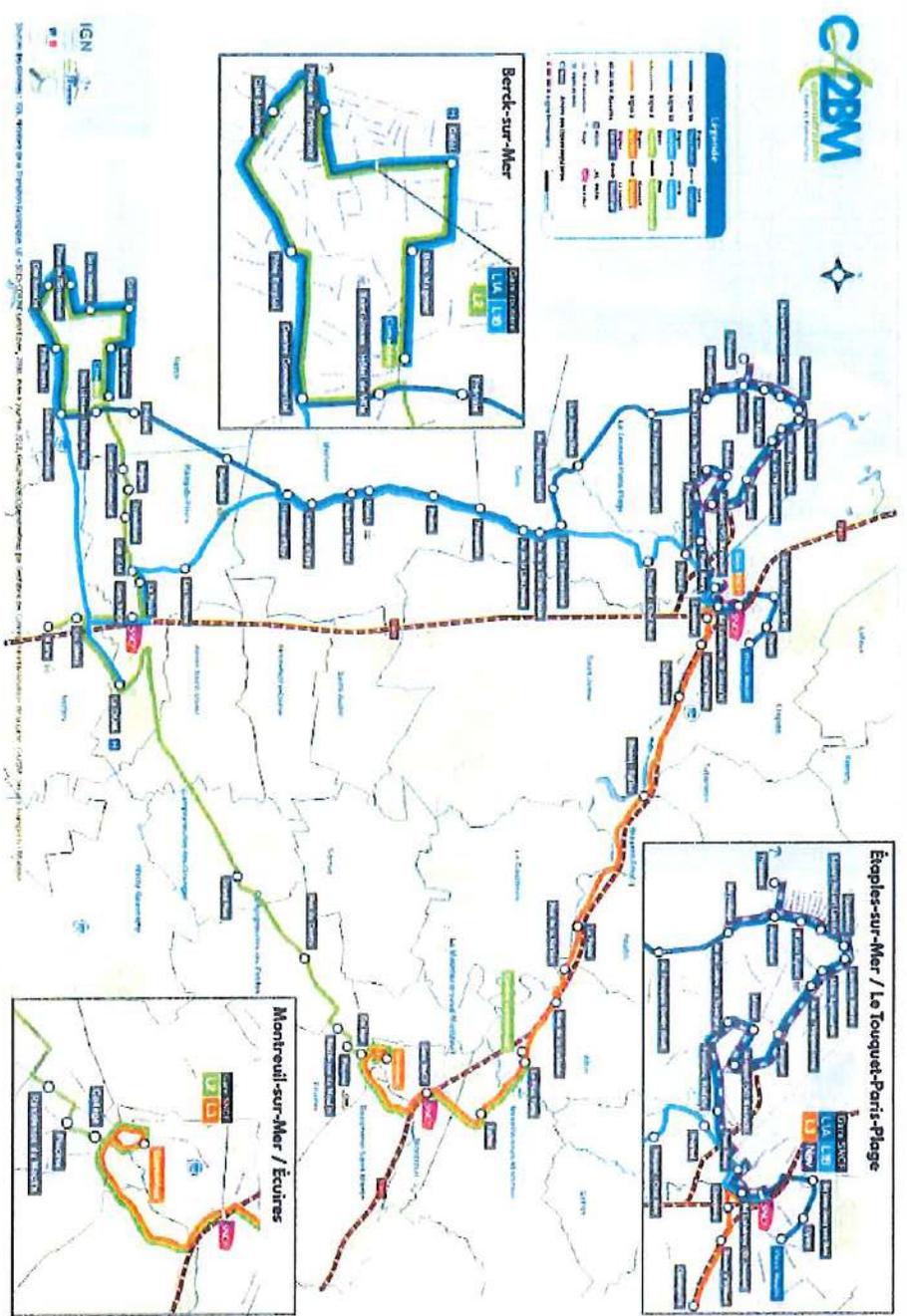
- Intégration dans la plateforme internet Pass Pass courant 2022
- Réflexion sur l'interopérabilité CA2BM / carte Pass Pass d'ici fin 2022
- Déploiement à l'opportunité des panneaux d'affichage dynamique



4/ Programme d'actions/ Attractivité de l'offre de transport collectif

#B1 Mieux faire connaître l'offre de transports collectifs

Illustration(s)



Carte Pass Pass (HDF Mobilités)



Borne d'information voyageurs

4/ Programme d'actions/ Attractivité de l'offre de transport collectif

#B2 Rendre accessible les réseaux de transport collectif aux PMR



Contexte / enjeux

La loi 2005-102 du 11 février 2005 « pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées » a donné une impulsion nouvelle en faveur de l'intégration des personnes handicapées. Malgré les efforts déployés par les acteurs du transport, et notamment les autorités organisatrices, les objectifs fixés par la loi n'ont pas pu être atteints avant 2015 (horizon initialement fixé).

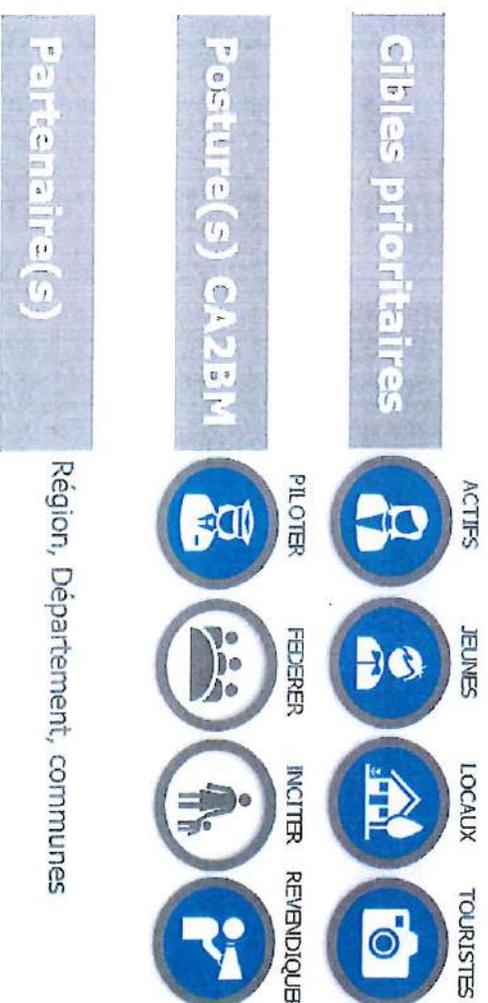
- L'ordonnance n° 2014-1090 du 26 septembre 2014 relative à la mise en accessibilité des établissements recevant du public, des transports publics, des bâtiments d'habitation et de la voirie pour les personnes handicapées a proposé un certain nombre de dispositions relatives aux obligations d'accessibilité en matière de transport public dans son chapitre II. Elle a introduit deux grandes nouveautés :
- l'obligation d'accessibilité du service de transport qui ne concerne plus la totalité des points d'arrêt, mais vise la mise en accessibilité de points d'arrêt de façon prioritaire ;
 - la mise en place d'un outil d'application volontaire : le Schéma directeur d'accessibilité – Agenda d'accessibilité programmée (ou Sd'AP), qui doit permettre de relever le défi de simplification de mise en œuvre.

Alors que les nouveaux réseaux (lignes régulières + scolaires) mis en place par la CA2BM en 2021 s'appuient environ 400 arrêts, une part majoritaire de ces arrêts ne sont pas accessibles aux PMR. Par ailleurs, toutes les haltes/gares ferroviaires du territoire ne bénéficient pas d'équipements adaptés PMR (ascenseurs, rampes, etc.).

Action(s) identifiée(s)

A. Elaborer le Schéma d'Accessibilité Programmé du réseau CA2BM

B. Revendiquer la mise en accessibilité des gares ferroviaires



4/ Programme d'actions/ Attractivité de l'offre de transport collectif

#B2 Rendre accessible les réseaux de transport collectif aux PMR



Description

A. Elaborer le Sd'AP du réseau CA2BM

Le étapes principales pour l'élaboration d'un SD'AP peuvent être identifiées :

- Actualiser la connaissance du niveau d'accessibilité des arrêts ;
 - Déterminer la liste des arrêts qui doivent être rendus accessibles de façon prioritaire, aussi bien de manière obligatoire que volontaire (les points complémentaires). Cette liste doit aussi identifier les arrêts susceptibles de faire l'objet d'une impossibilité technique ;
 - Mobiliser les collectivités et gestionnaires d'infrastructure pour établir – en concertation – le planning de mise en accessibilité et le plan de financement correspondant (SD'AP) ;
 - Mettre en place un comité de suivi intégrant notamment des représentants des associations, les opérateurs de transport, et les collectivités locales concernés. Le comité sera informé de l'avancement de la préparation et mise en œuvre du SD'AP.
- L'étape préalable à l'engagement de ce travail est une décision sur les moyens pour la formalisation du SD'AP : avec les ressources internes de la CA2BM ou recours à une ressource externe (bureau d'études, AMO, ...).

B. Revendiquer la mise en accessibilité des gares ferroviaires

Alors que les gares d'Étapes Le Touquet (tunnel équipé d'ascenseurs) et de Rang-du-Fliers Verton Berck (passerelle aérienne équipée d'ascenseurs) ont déjà fait l'objet d'aménagement PMR, les gares de Montreuil et Dannes-Carniers ne sont pas accessibles PMR aujourd'hui.

Alors que la CA2BM va engager une réflexion sur la mise en accessibilité de ses arrêts bus/cars, il convient de revendiquer auprès des acteurs (...)

Description (suite)

(...) institutionnels (Région notamment), la mise en accessibilité des gares pré-citées. Cette démarche peut d'autant être appuyée que des réflexions de réaménagement plus globale sont engagées (cf. action B3).

Moyens à mobiliser / coût(s)

- Moyens humains au sein du service « transport/mobilité » pour piloter la démarche de SD'AP et assurer le lobbying auprès des partenaires institutionnels pour la mise en accessibilité des gares
- Budget (enveloppe d'~15 000 € HT) dédié à l'accompagnement par un partenaire extérieur pour l'élaboration du Sd'AP du réseau CA2BM
- Budget travaux à identifier pour l'aménagement des points d'arrêts prioritaires et à inscrire dans un plan pluriannuel d'investissement

Échéance(s)

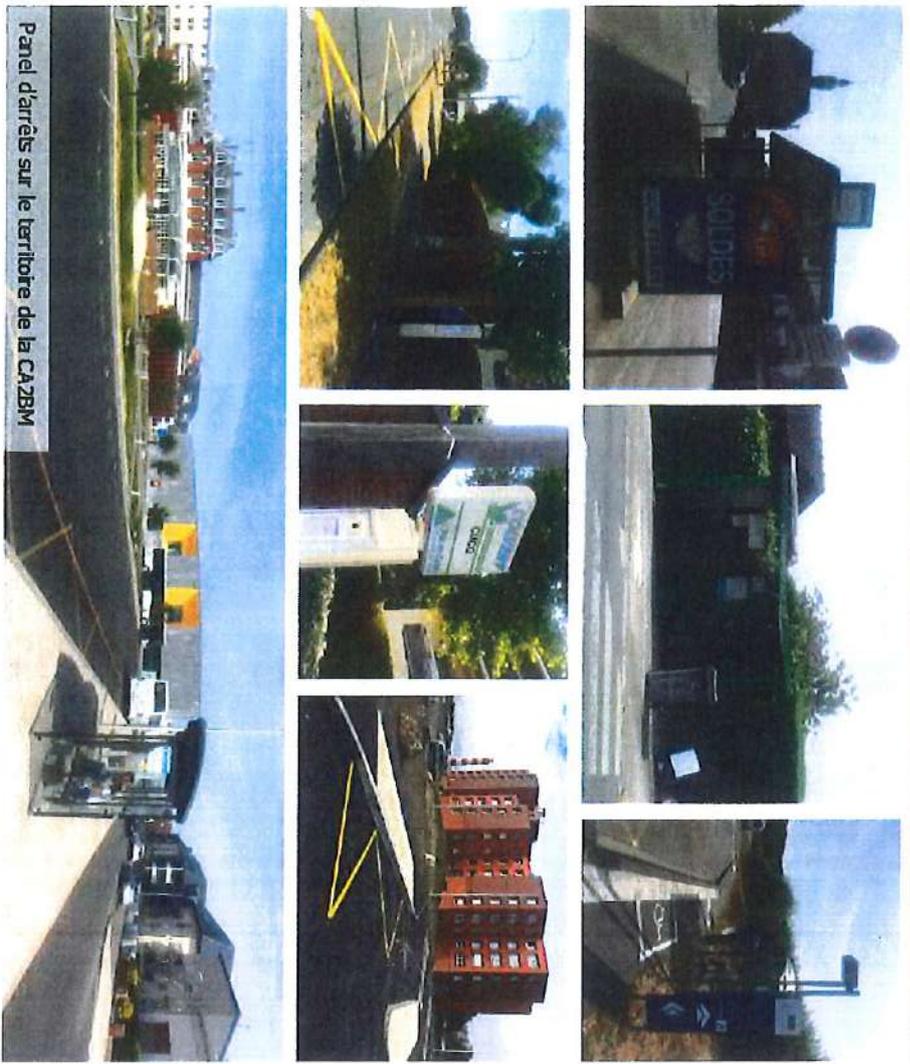
- Lancement de la démarche SD'AP courant 2022
- Elaboration d'un PPI pour la mise en accessibilité arrêts d'ici fin 2022
- Revendications de la mise en accessibilité : variable en fonction de la stratégie de la Région et celle de la CA2BM

4/ Programme d'actions/ Attractivité de l'offre de transport collectif

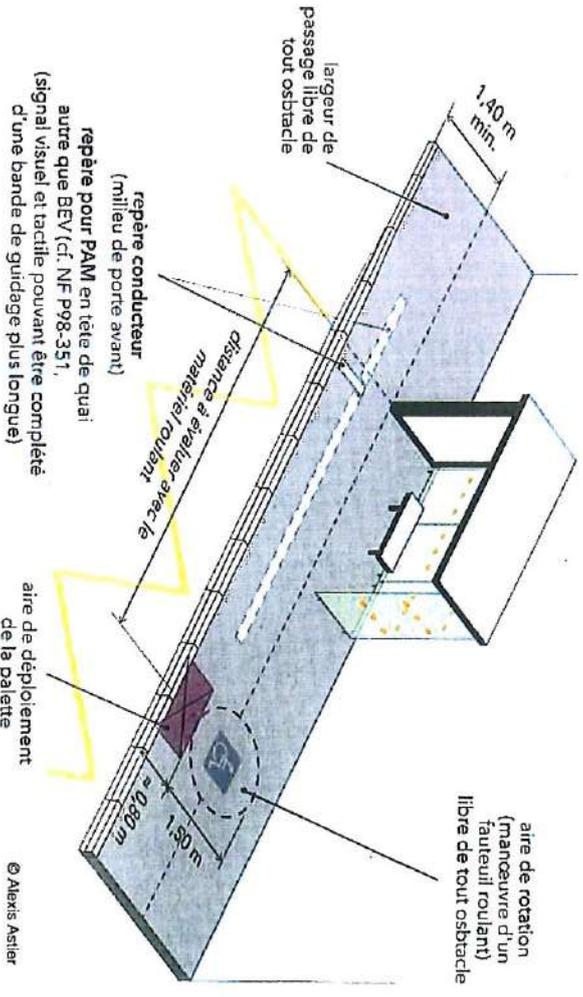
#B2 Rendre accessible les réseaux de transport collectif aux PMR



Illustration(s)



Panel d'arrêts sur le territoire de la CA2BM



© Alexis Astier



4/ Programme d'actions/ Attractivité de l'offre de transport collectif

#B3 Renforcer le rôle structurant des pôles gares



Contexte / enjeux

Les gares se positionnent comme des nœuds d'accès privilégiés au réseau structurant de transports collectifs mais également des portes d'entrée sur le territoire. A ce titre, le traitement des espaces publics et leur insertion urbaine se présentent comme des enjeux majeurs pour la mise en valeur de ces pôles. Plus globalement, leur bonne connexion au réseau de transports collectifs routiers s'avèrent essentiel.

L'accès à ces gares est aujourd'hui marqué par une pratique importante du rabattement voiture mais également une part significative de la marche à pied. Les deux pôles gares principaux ont été récemment réaménagés pour répondre à l'ensemble de ces enjeux :

- Le pôle de Rang-Verton-Berck réaménagé sur la période 2015-2019 avec un parvis piétons, du stationnement vélos, du stationnement automobile reconfiguré et une intermodalité avec le réseau bus/cars améliorée.
- Le pôle Etaples / Le Touquet réaménagé sur la période 2019-2021 avec des espaces publics plus adaptés aux piétons, une nouvelle gare routière et une réorganisation des espaces de stationnement automobile.

Deux autres pôles participent également à l'attractivité du territoire :

- Le pôle de Montreuil présente une double fonction « transport » avec la desserte par la ligne TER Étaples / Saint-Pol (récemment rénovée) et un nœud de dépose/reprise des cars scolaires.
- La halte Dannes-Camiers est desservie par une offre ferrée plus limitée mais présente un potentiel significative de part sa proximité (~3km) avec la plage de Camiers Sainte-Cécile.

Action(s) identifiée(s)

- Centraliser et diffuser les informations statiques et assurer une mise à jour régulière**
- Renforcer la collaboration avec Hauts-de-France Mobilités (carte PassPass, plateformes, etc.)**
- Développer l'information dynamique sur les réseaux**

Cibles prioritaires



Posture(s) CA2BM

Région, Département, communes
SNCF, exploitants bus/cars

Partenaire(s)

4/ Programme d'actions/ Attractivité de l'offre de transport collectif

#B3 Renforcer le rôle structurant des pôles gares



Description

A. S'assurer d'une bonne correspondance horaire entre réseaux

L'amélioration des correspondances horaires cars / trains doit être recherchée en ciblant les trains (TGV, TER, Intercités) et en proposant des correspondances efficaces.

- Dans le but d'optimiser une rupture de charge, une correspondance est jugée efficace lorsqu'il se déroule moins de 15 minutes entre l'arrivée du car et le départ du train, et moins de 10 minutes entre l'arrivée du train et le départ du car. Au-delà, le temps passé en gare est jugé pénalisant par les usagers et ne les incite pas à prendre les transports en commun.
- Quels trains cibler en priorité? Tous les trains en liaison avec Amiens, Lille et Paris sont ciblés comme prioritaires au regard de cette optimisation. Il s'agit d'adapter au mieux les horaires et de cibler particulièrement les heures de pointe. Des recalages horaires pourraient également être opportuns à l'analyse des données de fréquentation par train et par bus (non disponible aujourd'hui).

B. Poursuivre l'aménagement des pôles d'échanges

De manière globale, il s'agit de mettre en valeur l'offre ferrée aux lieux d'intermodalité en améliorant la qualité de l'accueil et de l'information et faciliter les conditions de rabattement mais également d'affirmer le lien déplacements / aménagement urbain. La volonté de développement de l'intermodalité se traduit, sur chaque pôle, par les objectifs ciblés suivants :

- L'amélioration des conditions d'accès au pôle pour tous modes (bus/cars, piétons, vélos, PVR, taxis,...)
- une meilleure insertion dans son environnement actuel et futur (...)

Description (suite)

- (...) la gestion du stationnement dans le périmètre d'influence du pôle
 - l'amélioration du fonctionnement et de la qualité de service de la desserte bus/cars sur le site
- Le lancement d'une étude de faisabilité sur le réaménagement du pôle de Montreuil se présente comme une priorité. au regard de l'importance des correspondances qu'elle assure et du contexte urbain contraint du site.

Moyens à mobiliser / coût(s)

- Moyens humains au sein du service « transport/mobilité » pour travailler avec les opérateurs/exploitants à la bonne correspondance horaire en gare et pour assurer le pilotage de l'étude sur le pôle de Montreuil
- Budget (enveloppe d'~25 000 € HT) dédié à une étude de faisabilité sur le réaménagement du pôle de Montreuil
- Budget (enveloppe d'~15 000 € HT) dédié à une étude prospective sur le réaménagement du pôle de Dannes-Camiers

Échéance(s)

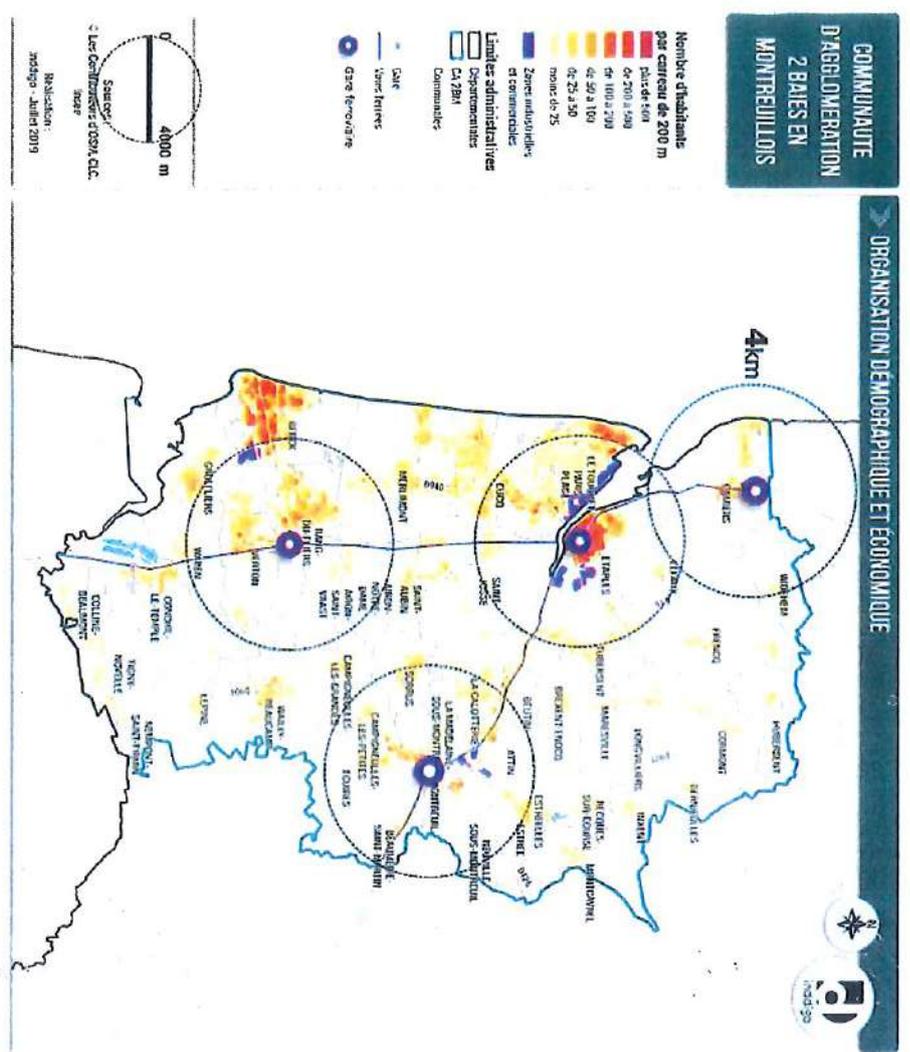
- Lancement de l'étude sur le pôle de Montreuil mi-2022
- Mise en place d'un groupe de travail sur les correspondances horaires trains/bus après un an d'exploitation du réseau CA2BM (fin 2022)



4/ Programme d'actions/ Attractivité de l'offre de transport collectif

#B3 Renforcer le rôle structurant des pôles gares

Illustration(s)



Gare d'Etaples Le Touquet



Gare Rang-du-Fliers Verton Berck



Gare de Montreuil-sur-Mer

4/ Programme d'actions/ Émergence d'un écosystème vélo

#C1

Affirmer un réseau cyclable structurant, vecteur de développement touristique



Contexte / enjeux

Intégré dès 1995 et porté par la Fédération européenne des cyclistes (ECF), le projet EuroVelo est un réseau des véloroutes européennes. L'itinéraire n°4 nommé Vélo maritime à l'échelle française longe le littoral de la Manche à la Mer du Nord et dessert directement le territoire de la CA2BM.

La valorisation de la Vélo maritime se présente ainsi comme une colonne vertébrale pour structurer une offre touristique forte catalyseur de l'économie locale. Les touristes à vélo dépensent en effet en moyenne 13€ de plus par jour avec 68€ en moyenne contre 55 pour les autres touristes (source : Impact économique et potentiel de développement des usages du vélo en France).

A l'échelle communautaire, l'itinéraire n'est cependant pas encore opérationnel, ce qui limite l'effet structurant de l'itinéraire. La section entre Berck et la baie de Somme (avec notamment le franchissement du fleuve de l'Authie) devrait être prochainement aménagée (2022). Par ailleurs, le réseau d'acteurs locaux s'avère peu mobilisé/valorisé autour de cet itinéraire (seuls 2 hébergements sont labélisés « accueil vélo »).

Par ailleurs, plusieurs itinéraires (véloroute V362 « au fil de l'eau » vallée de la Canche + 6 circuits/boucles cyclo-touristiques) sont identifiés sur le rétro-littoral communautaire mais sans faire émerger un produit touristique structuré et diversifié (« bien-être / santé / loisirs » sur le littoral + « nature / patrimoine » vers Montreuil).

Action(s) identifiée(s)

- A. **Poursuivre l'aménagement** de l'itinéraire **Vélo maritime** sur les sections manquantes
- B. **Faire émerger** une **offre** cyclo-touristique **structurée** sur le **rétro-littoral** (en s'appuyant sur l'itinéraire de la Vallée de la Canche)
- C. **Fédérer** les acteurs touristiques à l'échelle du territoire autour du label « **accueil vélo** » pour développer un produit touristique global

Cibles prioritaires



Posture(s) CA2BM



Partenaire(s)

CD62 / Offices du Tourisme

4/ Programme d'actions/ Émergence d'un écosystème vélo

#C1 Affirmer un réseau cyclable structurant, vecteur de développement touristique



Description

A. Poursuivre l'aménagement de l'itinéraire Vélo maritime

Alors que des travaux d'aménagement ont été budgétés (1,3 M€ sur 2021) pour la section Conchil /Waben/Groffiers, il s'agit de poursuivre les études sur la section entre Stella-Plage et Merlimont (idéalement dès 2022-2023). En attente d'un aménagement complet sur le linéaire communautaire, il convient de communiquer sur le caractère provisoire de l'aménagement (jalonnement notamment).

Description (suite)

(...)

Dans une logique de valorisation d'un produit touristique dans lequel elle a largement investi, la CA2BM se doit de mettre en lumière la Vélo maritime en incitant les acteurs locaux du tourisme (hébergeurs, loueurs, restaurateurs, réparateurs, etc.) à se faire labélisés. Le développement d'un tel réseau permettrait de renforcer l'attractivité communautaire au travers de l'image d'un territoire dense en établissements « Accueil vélo ».

Moyens à mobiliser / coût(s)

- Moyens humains au sein du service « transport/mobilité » pour assurer le suivi des études / marchés / travaux (50% d'un ETP)
- Budget travaux à identifier pour l'aménagement de la section Stella-plage / Merlimont
- Moyens humains au sein du service « tourisme / développement économique » pour mobiliser les acteurs autour du label Accueil vélo

Échéance(s)

- Etudes d'aménagement Vélo maritime sur la section centrale en 2022
- Budget travaux Vélo maritime à intégrer au DOB 2023
- Mobilisation « Accueil vélo » auprès des acteurs dès 2022
- Lancement de la réflexion « rétro-littoral » courant 2022

C. Fédérer les acteurs touristiques autour du label Accueil vélo

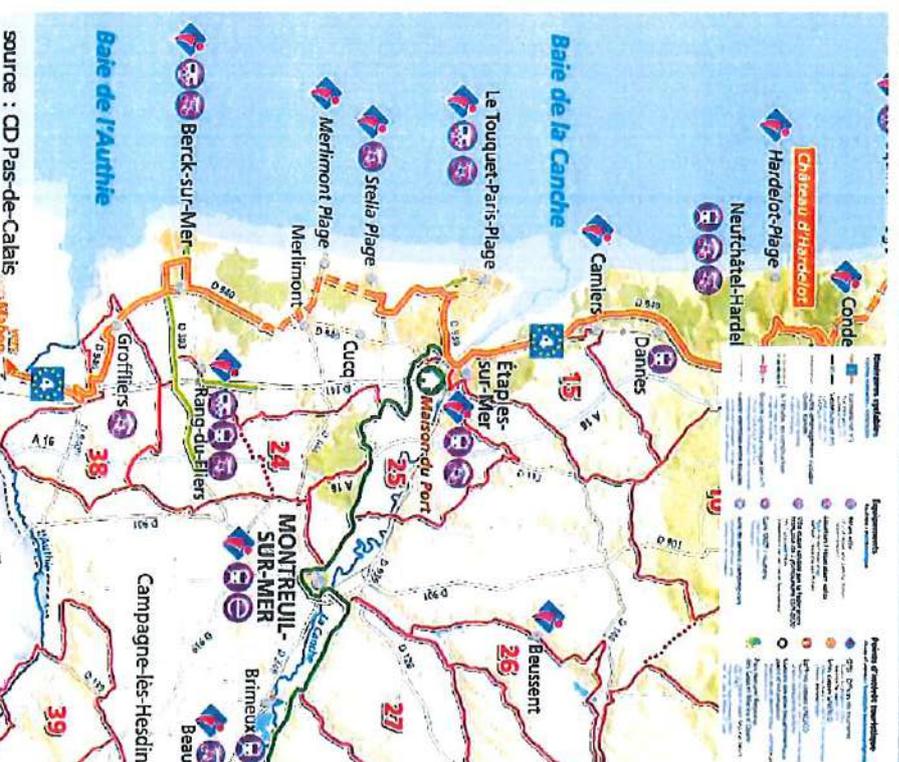
Le label Accueil Vélo est une marque nationale garantissant un accueil et des services de qualité (abri vélos, kit de réparation, conseils, lessive, etc.) le long des itinéraires cyclables (dans les 5km autour d'un itinéraire structurant) pour les cyclistes en itinérance. (...)

4/ Programme d'actions/ Émergence d'un écosystème vélo

#C1 Affirmer un réseau cyclable structurant, vecteur de développement touristique



Illustration(s)



4/ Programme d'actions/ Émergence d'un écosystème vélo

#C2

Valoriser le vélo comme un mode de déplacement crédible au quotidien



Contexte / enjeux

Les aménagements cyclables proposés sur le territoire sont aujourd'hui largement orienté vers l'accompagnement de la pratique tourisme / loisirs (Itinéraire Vélo maritime sur la façade littorale, Vallée de la Canche, etc.).

Les aménagements aux échelles communales sont ainsi essentiellement concentrés sur les pôles urbains du littoral alors que l'on note une hétérogénéité des aménagements susceptible de freiner l'effet « réseau » : discontinuités à résorber, partages piétons/cycles (parfois) peu adaptés, points durs à aménager. Par ailleurs, les pôles gares sont encore peu connectés au littoral.

Alors que la pratique utilitaire est actuellement peu développée sur le territoire, le vélo se présente comme un moyen de transport compétitif pour un nombre non négligeable de déplacements au regard de la structure des flux domicile/travail et domicile/étude mais également des autres déplacements (loisirs et achat notamment). Les principaux pôles urbains (de nature compacte) présentent ainsi un potentiel avéré alors qu'il doit être précisé sur les liaisons intercommunales.

En complément de l'enjeu infrastructurel, la répartition géographique de l'offre de stationnement vélo s'avère hétérogène (importante sur la façade littorale à proximité des plages notamment + intermodalité en cours de développement au droit des pôles gares. Il apparaît ainsi nécessaire d'engager une réflexion complète sur les besoins usagers pour révéler le potentiel cyclable du territoire.

Action(s) identifiée(s)

- A. Faire émerger un effet « réseau » intercommunal ciblé sur la pratique utilitaire dans les secteurs denses
- B. Densifier l'offre de stationnement vélo sur les grands pôles générateurs
- C. Encourager la pratique du vélo au travers d'actions ciblées

Cibles prioritaires

 ACTIFS	 JEUNES	 LOCAUX	 TOURISTES
 PILOTER	 FEDERER	 INCITER	 REVENDIQUER

Posture(s) CA2BM

Partenaire(s)

Département, communes
ADEME

4/ Programme d'actions/ Émergence d'un écosystème vélo

#C2

Valoriser le vélo comme un mode de déplacement crédible au quotidien



Description

La CA2BM a été lauréate de l'appel à projets AVELO2 porté par l'ADEME et bénéficie ainsi du financement d'un poste d'agent « mobilité douce » pendant 3 ans. L'une de ses missions est le pilotage du schéma directeur cyclable communautaire (réalisé en régie) qui vise les 3 objectifs suivants.

A. Faire émerger un effet « réseau » intercommunal

Une réflexion approfondie sur les enjeux de maillage territorial sera être menée. Les secteurs urbains du littoral seront particulièrement ciblés avec la recherche de connecter avec les pôles gares (valorisation du lien Etapes / Le Touquet, itinéraire de la pénétrante de Berck / analyse d'un itinéraire bis sur tracé de l'ancien tortillard). Le pôle de Montreuil élargi sera être analysé pour développer la pratique utilitaire.

Au-delà de l'identification d'un maillage d'itinéraires à développer, la réflexion devra permettre de clarifier la gouvernance vélo et ainsi la répartition des investissements entre les différents partenaires institutionnels.

B. Densifier l'offre de stationnement vélo

La sécurisation des vélos en stationnement est l'un des principaux leviers pour augmenter la part modale du vélo dans les trajets quotidiens. Ainsi, en complément du développement des aménagements linéaires, la CA2BM s'attèlera à préciser l'offre actuelle et à quantifier les besoins en stationnement à l'échelle communautaire. Une stratégie de renforcement de l'offre sera ensuite définie en s'appuyant notamment sur les pôles générateurs de compétence communautaire.

Description (suite)

C. Encourager la pratique du vélo

Une stratégie de communication sera élaboré dans une logique de valorisation du vélo comme un mode de déplacement crédible au quotidien : communication de l'offre d'aménagements / services existants, actions d'incitation autour d'évènements ponctuels (challenge vélo par exemple).

Moyens à mobiliser / coût(s)

- Moyens humains au sein du service « transport/mobilité » pour assurer le pilotage du SDC (50% de l'ETP VELO2)
- Budget travaux à identifier pour l'aménagement des itinéraires identifiés comme communautaire et le renforcement sur les équipements communautaires
- Budget communication pour les actions ponctuels de valorisation

Échéance(s)

- Réalisation du schéma directeur cyclable sur 2022
- Définition de la gouvernance en terme d'aménagement vélo à la mi-2022
- Définition d'un plan pluriannuel d'investissement au 2^{ème} semestre 2022

4/ Programme d'actions/ Émergence d'un écosystème vélo

#C2

Valoriser le vélo comme un mode de déplacement crédible au quotidien



Illustration(s)

COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION 2 BAISES EN MONTREUILLOIS

LES AMENAGEMENTS CYCLABLES EXISTANTS/PROJETES ET SERVICES

indigo

Aménagements cyclables sur le territoire CA2BM

éléments de l'offre EV

- itinéraire existant
- itinéraire en projet

autres aménagements cyclables

- aménagement existant
- aménagement en projet

services associés

- zones roses sensibles
- base de vélos
- ateliers
- magasins et points de sport
- carte d'adhésion

limites administratives

- Départementales
- CA 2BM
- Communes

Occupation du sol

- Eau
- Forêt

Carre

- Voies ferrées

0 4000 m

Source :
© Les Communes de OSM, CAC
Rédaction :
indigo - septembre 2019

4/ Programme d'actions/ Acteur du changement de pratique

#D1 Affirmer le rôle de la CA2BM comme acteur de la mobilité (AOM)



Contexte / enjeux

En tant qu'AOM du territoire, la CA2BM a la compétence nécessaire pour accompagner les employeurs du territoire dans la construction de leur stratégie de mobilité. L'objectif de cette stratégie est de permettre à leurs collaborateurs de réaliser leurs déplacements domicile/travail et/ou professionnels dans les meilleures conditions possibles de confort, de sécurité et d'impact environnemental.

Avant la LOM, cette stratégie se concrétisait le plus souvent en un Plan de Mobilité Employeur (PDME). Désormais, l'outil préconisé par la loi, surtout dans le secteur privé, sont les Négociations Annuelles Obligatoires (NAO), permettant une co-construction de cette stratégie entre l'employeur et les salariés avec plusieurs singularités suivant le nombre de salariés :

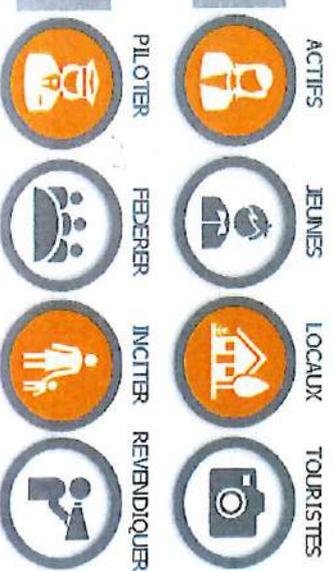
- Pour les entreprises avec 50 salariés sur un même site dans lesquelles il y a au moins un délégué syndical, le thème mobilité dans les NAO (ou le PDME) est obligatoire.
- Pour les autres, le sujet peut être traité de manière volontariste.
- Enfin, il est possible pour les employeurs de réaliser un PDME afin d'alimenter les NAO.

Au-delà de son positionnement comme AOM, la CA2BM se présente comme un employeur important du territoire avec près de 300 agents (297 au 1^{er} janvier 2021) et a ainsi l'opportunité d'engager en interne une évolution des pratiques de déplacements domicile/travail mais également des déplacements professionnels (les agents CA2BM sont répartis sur nombreux sites).

Action(s) identifiée(s)

- Élaborer le Plan de Mobilité Employeur de la CA2BM**
(mutualisable avec d'autres collectivités)
- Accompagner les entreprises dans leurs démarches Plans de Mobilité Employeur ou Négociations Annuelles Obligatoires**

Cibles prioritaires



Posture(s) CA2BM



Partenaire(s)

Autres collectivités
Employeurs du territoire

4/ Programme d'actions/ Acteur du changement de pratique



#D1

Affirmer le rôle de la CA2BM comme acteur de la mobilité (AOM)

Description

A. Élaborer le Plan de Mobilité Employeur de la CA2BM

Dans un souci d'exemplarité, mais aussi de montée en compétence sur le sujet, il apparaît pertinent que la CA2BM engage une démarche d'élaboration de son propre Plan de Mobilité Employeur. Cette démarche pourra être confiée à un prestataire extérieur spécialisé dans l'accompagnement au changement de comportement.

Ce travail démarrera par un diagnostic de la situation existante avec une analyse de l'accessibilité du/des site(s) pour les différents modes de transport et une analyse des lieux de résidence des agents (à partir du fichier RH). Sur ces bases, un plan d'actions se construit pour accompagner les agents dans leurs déplacements quotidiens.

Notons que le programme d'actions se présente comme une opportunité unique de valoriser/tester les différentes offres de mobilité mises en place par la CA2BM et ses partenaires (Rézo Pouce, communauté Pass Pass covoiturage, lignes régulières CA2BM, etc.).

Compte-tenu de la répartition des sites communautaires, la CA2BM pourra exploiter la possibilité de mutualiser ce plan avec d'autres collectivités ou services publics pour en faire un Plan de mobilité inter-employeurs.

B. Accompagner les entreprises dans leurs démarches PdME/NAO

En tant qu'AOM, la CA2BM pourra encourager et accompagner les entreprises du territoire dans la réalisation de Plans de Mobilité Entreprise pour capitaliser sur un changement en profondeur des pratiques. Il s'agit de concentrer la démarche de sensibilisation auprès des grands employeurs du territoire et/ou de favoriser les démarches mutualisées.

Description (suite)

(...)

Dans ce cadre l'action sera portée par les services « développement économique » et « transport/mobilité ». Une communication active permettra de repérer les employeurs concernés par une démarche obligatoire et d'inciter les employeurs non concernés à s'engager dans une démarche volontariste.

Moyens à mobiliser / coût(s)

- Budget (enveloppe d'~10 000 € HT) dédié à l'accompagnement par un partenaire extérieur pour l'élaboration du PdME de la CA2BM
- Moyens humains au sein du service « transport/mobilité » pour le suivi du PdME de la CA2BM et l'accompagnement des employeurs du territoire (20% d'un ETP mutualisable avec d'autres actions)

Échéance(s)

- Lancement d'une consultation pour la prestation « PdME » sur le premier semestre 2022 (durée d'étude = 6 mois)
- Structuration de la mobilisation technique en interne à la CA2BM sur l'accompagnement aux entreprises à partir de 2023

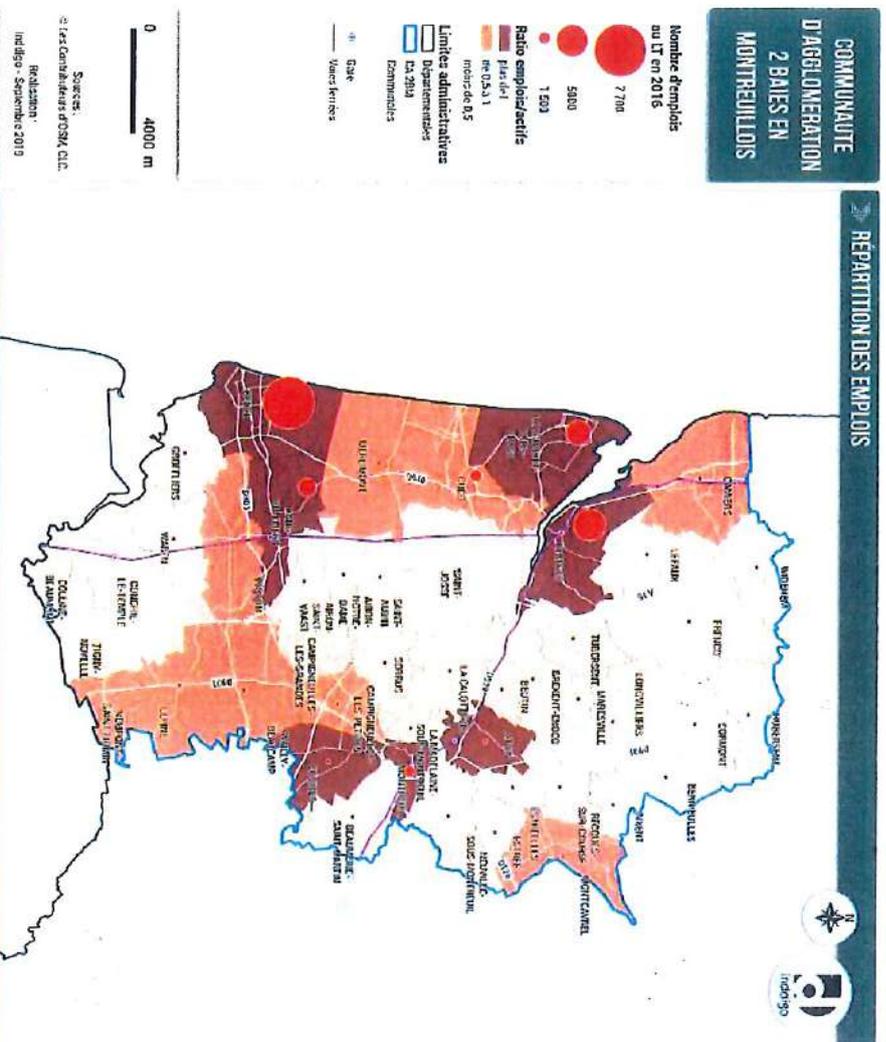
4/ Programme d'actions/ Acteur du changement de pratique

#D1

Affirmer le rôle de la CA2BM comme acteur de la mobilité (AOM)



Illustration(s)



LA VOITURE PÈSE SUR LE BUDGET ET LA SANTÉ

40% des trajets quotidiens < 3 km

Plus de **5000 € / an** en moyenne

10 à 12 % du budget des ménages

40% des trajets quotidiens < 3 km

48000 décès préventibles par an liés aux pathologies respiratoires

LA MOBILITÉ ÉVOLUE

Le télétravail réduit les déplacements. 16 à 20% des actifs pratiqueraient le télétravail en France.

Les nouveaux véhicules voient leur vente augmenter: entre 2016 et 2017, c'est 81% de hausse pour les véhicules hybrides rechargeables.

Le covoiturage a du succès: en 2018, 30% des Français y ont eu recours.

Avant la LOM (avant le 30 Juin 2020)

Préfinancement des déplacements - Remboursement par l'employeur de 50% de la somme des frais de transport (sauf pour les déplacements professionnels)

Indemnité kilométrique (IKM) par kilomètre par jour (hors 100 premiers km) de 0,35 €

Indemnité forfaitaire pour frais de transport (IFPT) de 0,10 €

Indemnité kilométrique (IKM) par kilomètre par jour (hors 100 premiers km) de 0,35 €

Indemnité forfaitaire pour frais de transport (IFPT) de 0,10 €

Avec la LOM (à partir du 1er Janvier 2020)

Ville de Combercy - Remboursement par l'employeur de 50% de la somme des frais de transport (sauf pour les déplacements professionnels)

Indemnité kilométrique (IKM) par kilomètre par jour (hors 100 premiers km) de 0,35 €

Indemnité forfaitaire pour frais de transport (IFPT) de 0,10 €

Indemnité kilométrique (IKM) par kilomètre par jour (hors 100 premiers km) de 0,35 €

Indemnité forfaitaire pour frais de transport (IFPT) de 0,10 €

4/ Programme d'actions/ Acteur du changement de pratique

#D3

Poser les bases d'un observatoire de la mobilité



Contexte / enjeux

Alors que la CA2BM a adoptée une position volontariste en engageant la démarche (non-obligatoire) de Plan de Mobilité Simplifié, celle-ci a permis, au travers de la phase de diagnostic, d'éclairer les pratiques de mobilité actuelles et d'orienter le programme d'actions.

La dynamique engagée via l'élaboration du PdMS doit s'accompagner d'une démarche active de suivi et d'évaluation. Dans son ouvrage « Le plan de mobilité simplifié », le CEREMA précise clairement les enjeux :

- « ... »
- *s'assurer du bon usage des ressources et de vérifier l'utilisation des moyens mis à disposition ;*
- *adapter le plan aux réalités de la mise en œuvre. Tout plan d'actions, aussi réfléchi et pertinent soit-il, implique de procéder à des ajustements en fonction des conditions de mise en œuvre, des contraintes territoriales ou encore de l'évolution du contexte institutionnel, politique ou budgétaire. Le suivi permet d'identifier ces ajustements nécessaires et de proposer des mesures correctives ou des solutions appropriées à la levée d'éventuelles difficultés qui surgiraient au fil du temps ;*
- *participer à maintenir les enjeux mobilité au cœur de l'agenda politique ;*
- *contribuer à préserver une aptitude à coopérer, en entretenant la dynamique collective instaurée à l'occasion de l'élaboration du plan et en réduisant les risques de non-coordination des politiques menées par les différents partenaires dans leur champ de compétence spécifique ;*
- *enrichir la communication sur les politiques mises en œuvre.*
- « ... »

Action(s) identifiée(s)

- A. Assurer le suivi de l'évolution des pratiques** à partir des données OpenData+CA2BM
- B. Assurer un suivi régulier du programme PdMS et communiquer** auprès de la population
- C. Accompagner la montée en compétence des élus/techniciens** sur les enjeux de la mobilité

Cibles prioritaires



Posture(s) CA2BM



Partenaire(s)

Communes
HDF Mobilités, Région, Département

321

4/ Programme d'actions/ Acteur du changement de pratique

#D3

Poser les bases d'un observatoire de la mobilité



Description

A. Assurer le suivi de l'évolution des pratiques

La mise en place d'indicateurs qualifiant la mobilité à l'échelle du territoire communautaire constitue un premier pas dans le suivi des pratiques. Il s'agit de valoriser des données (statistiques, fréquentation, linéaires d'aménagement, etc.) accessibles facilement donc pouvant être mis à jour régulièrement comme les :

- Données statistiques de l'INSEE (flux domicile-travail, taux de motorisation, etc.)
- Données en OpenData (aménagements cyclables, stationnement, etc.)
- Données produites par la CA2BM ou ses prestataires (fréquentation bus/gares, nombre de mise en relation Rézo Pouce, budget d'investissement / exploitation, trafics routiers, etc.).

Dans ce contexte, le diagnostic élaboré dans le cadre du PdMS se présente comme une base solide pour la mise en place d'une liste d'indicateurs-clés.

B. Assurer un suivi régulier du programme PdMS et communiquer auprès de la population

L'animation du PdMS par un référent technique dédié est essentiel pour :

- Accompagner le pilotage du nouveau réseau de transports collectifs et du schéma directeur cyclable lancé à l'automne 2021
- Animer un réseau de partenaires impliqués dans la mise en œuvre du PdMS (Département, Région, transporteurs, associations d'usagers, etc.)
- Créer des évènements/communications auprès de la population autour des enjeux de mobilité et de l'avancement du programme d'actions
- Réaliser la mise à jour régulière des indicateurs de suivi

Description (suite)

(...)

C. Accompagner la montée en compétence des élus/techniciens sur les enjeux de la mobilité

La réussite de la mise en œuvre du PdMS passe par son appropriation par les élus/techniciens de la CA2BM et leur prise de conscience des enjeux de mobilité à l'échelle communautaire. C'est dans ce cadre qu'un séminaire annuel pourrait être organisé pour faire état de l'avancement du PdMS et partager les bonnes expériences locales voire de territoires similaires.

Moyens à mobiliser / coût(s)

- Moyens humains au sein du service « transport/mobilité » pour assurer la mise en place des indicateurs et le suivi du programme PdMS (20% d'un ETP mutualisable avec d'autres actions)
- Échanges réguliers avec le service communication pour assurer la diffusion de supports « mobilité » et organiser un séminaire « élus »

Échéance(s)

- Mise en place d'indicateurs de suivi dès la validation du PdMS (fin 2021)
- Séminaire « élus » au 2^{ème} semestre 2022 (voire en lien avec le PLU)

4/ Programme d'actions/ Cohérence aménagement/mobilité

#E1 Placer les modes alternatifs au cœur des projets d'espaces publics



Contexte / enjeux

« La voirie et les espaces publics constituent les biens communs de tous les citoyens et leur accessibilité aux personnes handicapées est une problématique publique majeure. L'objectif de la mise en accessibilité de la voirie et des espaces publics est que toute personne handicapée ou à mobilité réduite puisse se déplacer et circuler en tout point de l'agglomération, accéder à tous les espaces de la ville, traverser ses axes de circulation, se reposer, etc. Et ce de façon autonome, au même titre qu'une personne valide. Les enjeux de l'accessibilité de la voirie et des espaces publics sont primordiaux car ils concernent non seulement le quotidien des personnes handicapées mais aussi l'ensemble de la population qui peut ainsi bénéficier d'une meilleure qualité d'usage. Enjeux d'autant plus primordiaux que le vieillissement de la population d'ici 2050, le nombre de personnes âgées de plus de 75 ans aura doublé - en confortant le besoin. » (source : Ministère de la transition écologique)

Par ailleurs, alors que la part modale de la voiture s'avère majoritaire, l'enjeu de partage de la voirie entre les différents usagers pour permettre le renforcement de l'attractivité des centres urbains est affiché à l'échelle communautaire. Il s'agit ainsi pour la CA2BM de porter une vision commune de la qualité des espaces publics, pour permettre une utilisation plus équilibrée de l'espace public par l'ensemble des usagers.

Action(s) identifiée(s)

- A. Inciter à la mise en place des PAVE (Plans d'Aménagement de la Voirie et des Espaces publics)
- B. Porter à l'échelle communautaire une vision commune de la qualité des espaces publics

Cibles prioritaires



Posture(s) CA2BM

Partenaire(s)

Communes
Associations PMR locales

4/ Programme d'actions/ Cohérence aménagement/mobilité



#E1

Placer les modes alternatifs au cœur des projets d'espaces publics

Description

A. Inciter à la mise en œuvre des PAVE à l'échelle locale

La CA2BM incitera les gestionnaires de voirie à se mettre en conformité avec le cadre réglementaire via un travail de sensibilisation auprès des communes sur la nécessité de réaliser des études de PAVE, afin que chaque commune priorise la mise en accessibilité à effectuer, et mette en place une voirie accessible et des traversées accessibles dès que des travaux de voiries sont engagés.

Obligatoire pour les communes de plus de 1000 habitants (13 communes sur la CA2BM), le PAVE est à la fois un document de planification, un outil de pilotage stratégique, un outil évolutif de programmation de l'aménagement urbain mais aussi un véritable outil de prise de conscience, d'incitation à l'action et de programmation qui présente :

- l'état des lieux de l'accessibilité de la voirie, le diagnostic de l'existant
- la mise en évidence des chaînes de déplacement permettant d'assurer la continuité des cheminements accessibles entre les différents points-clé de la commune
- une évaluation et une hiérarchisation des propositions d'aménagement
- les propositions de travaux d'amélioration pour assurer l'accessibilité
- l'estimation chiffrée des travaux nécessaire
- la programmation pluriannuelle des travaux et le suivi des actions

B. Porter une vision commune de la qualité des espaces publics

La CA2BM identifiera au sein des services communautaire un référent technique sur le sujet, avec pour mission :

- de constituer progressivement un guide des bonnes pratiques fondé (...)

Description (suite)

- (...) sur des exemples intéressants en matière de traitement des mobilités dans les projets d'espaces publics et permettant une cohabitation des différents usagers. Ce guide sera à destination des élus, techniciens et usagers du territoire.
- De proposer un accompagnement technique aux élus le souhaitant pour la réalisation de projets d'espaces publics, en particulier pour les communes ne disposant pas de services techniques.

Moyens à mobiliser / coût(s)

- Moyens humains au sein du service « transport/mobilité » et de la « direction des services techniques » pour inciter les communes et participer à la construction d'une vision commune

Échéance(s)

- Incitation dès que possible (sur la base d'un état des lieux des démarches déjà existantes)
- Constitution d'un guide des bonnes pratiques à partir de 2023 (ou dès que possible si un agent peu être dédié à cette tâche rapidement)

4/ Programme d'actions/ Cohérence aménagement/mobilité

#E2 Aménager le territoire dans une logique de « courtes distances »



Contexte / enjeux

La cohérence entre urbanisation et réseaux de transports à l'échelle de chaque pôle urbain pré-identifiés a vocation à alimenter un développement urbain raisonné et à construire la « ville des courtes distances ». Cette logique de projet vise à développer les déplacements courts sur lesquels le réflexe « voiture » est moins naturel et la part modale des modes alternatifs plus importante.

Par ailleurs, agir sur les mobilités ne passe pas uniquement par une intervention sur l'organisation / densification de l'offre. Il est ainsi possible de requestionner la demande et les usages et ainsi de réduire les besoins et l'importance des déplacements via :

- le développement d'équipements et d'usages qui limitent les besoins
- une organisation territoriale qui réduit les distances à parcourir

Alors même que le territoire présente des singularités territoriales marquées (3 pôles urbains compacts avec des liaisons entre ces pôles marquées par une part modale de la voiture très forte), la démarche de PLUHI constitue une opportunité pour le développement des logiques de courtes distances (via l'identification de pôles d'équilibre). Il s'agira tout au long de cette démarche (du PADD à la rédaction du règlement) de sensibiliser les élus au levier important que constitue l'élaboration de ce document d'urbanisme.

Action(s) identifiée(s)

- A. Soutenir une organisation territoriale des courtes distances**
- B. Inscrire le développement du territoire dans une logique de limitation des besoins de déplacement**

Cibles prioritaires



Posture(s) CA2BM



Partenaire(s)

Communes syndicat « La Fibre Numérique 59/62 »

4/ Programme d'actions/ Cohérence aménagement/mobilité



#E2 Aménager le territoire dans une logique de « courtes distances »

Description

A. Soutenir une organisation territoriale des courtes distances

Les services techniques de l'agglomération porteront auprès de l'ensemble des parti-prenantes (collectivités partenaires, professionnels de l'aménagement et de l'urbanisme, habitants) une culture commune de la logique des courtes distances avec notamment :

- Pour tout projet urbain, considérer la densification urbaine comme une priorité,
- Prioriser l'ouverture à l'urbanisation de zones nouvelles en fonction de l'existence d'une desserte de transports en commun,
- Conditionner toute extension urbaine et tout projet de renouvellement urbain à la réalisation d'une analyse focalisée sur l'accessibilité du futur projet urbain et sa connexion aux réseaux de transports existants et projetés,
- Privilégier les programmes mixtes, propices aux logiques de courte distance, en particulier pour les zones d'activités économiques,
- Poursuivre le travail de réhabilitation du bâti ancien en centre-bourg et les programmes de développement de l'attractivité.

Description (suite)

(...) de développement économique stratégique pour le territoire. Plusieurs actions complémentaires peuvent être mise en œuvre :

- Accompagner les porteurs de projets dans la création de lieux de coworking et leur donner de la visibilité via le site dédié au développement économique du territoire,
- Soutenir les commerces ambulants existants et accompagner la création de nouvelles entreprises de ce type.

Moyens à mobiliser / coût(s)

- Moyens humains au sein des services « transport/mobilité » et « planification urbaine » pour valoriser les orientations dans le cadre de la démarche d'élaboration du PLUIH
- Possibilité de créer un fond de soutien pour certains porteurs de projets qui contribuent fortement à réduire les besoins de déplacements.

Échéance(s)

- Au fil de la démarche PLUIH (PADD validé courant 2022)
- Intervention/accompagnement en fonction des opportunités

B. Inscrire le développement du territoire dans une logique de limitation des besoins de déplacement

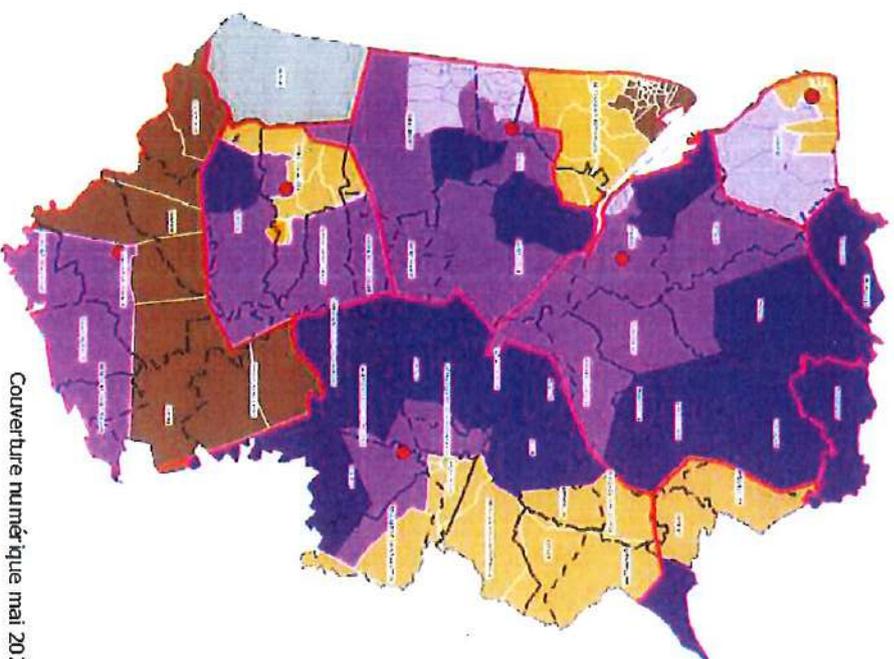
L'aménagement numérique du territoire soit être poursuivi et finalisé (cible=2022) pour favoriser le développement du télétravail au sein des entreprises/administrations lorsque c'est possible. Au-delà de positionner comme un levier de réduction des besoins de déplacement, le développement de la couverture numérique met en lumière un atout (...)

4/ Programme d'actions/ Cohérence aménagement/mobilité

#E2 Aménager le territoire dans une logique de « courtes distances »

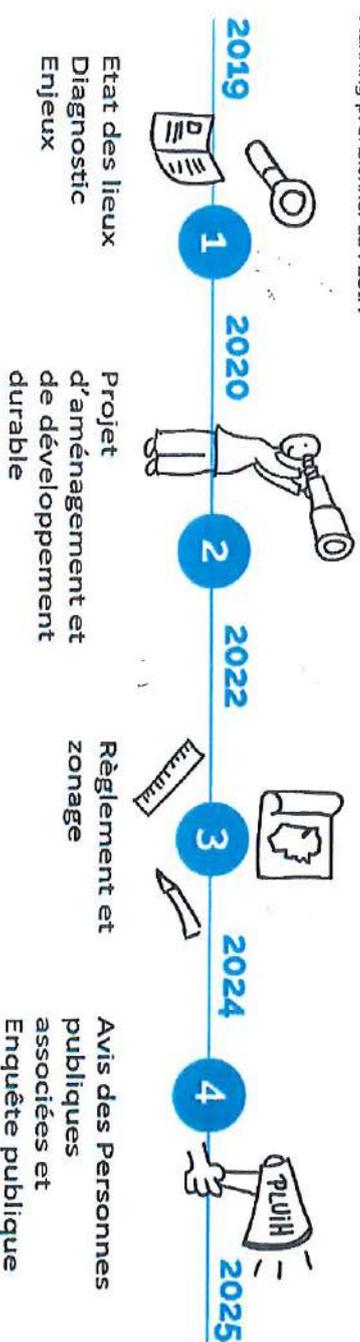


Illustration(s)



Couverture numérique mai 2021

Planning prévisionnel du PLU(H)



Commerce ambulant à Carhaix (29)



Espace de coworking en gare de Savenay (44)

Vos interlocuteurs :

Noël FLIPO / CA2BM / n.fliipo@ca2bm.fr

Pierre-Nicolas CROUAN-PELLÉ / INDDIGO / p.crouanpelle@inddigo.com

Carlos PELAYO / INDDIGO / c.pelayo@inddigo.com



Agence de l'Environnement
et de la Région de l'Energie



UNION EUROPEENNE



