


Fiche 2

**Quelques éléments de prédiagnostic :
quels sont les enjeux dans mon
intercommunalité ?**



**Djilali BENCHABANE
Anthéa DUMOULIN
Anna HULIN
Anton LEICHNAM
Julien LEGROUX**

Edition 2021

Concevoir une politique de mobilité implique de ne plus raisonner uniquement en termes de modes de transport et d'infrastructures, mais de construire un diagnostic à partir des besoins en déplacement des habitants. A partir des besoins constatés, il s'agit ensuite de questionner le système de déplacement au sein de l'AOM. Répond-t-il à ces besoins ? Offre-t-il des alternatives à la voiture individuelle ? Et si ce n'est pas le cas, comment le compléter ou l'améliorer ?

Cette étape de diagnostic peut paraître complexe au vu des nombreuses problématiques que les enjeux de la mobilité peuvent recouvrir et de la pluralité des dimensions à prendre en compte.

Cependant le cadre du diagnostic du PdMS prévu par la LOM est considérablement allégé par rapport à celui du Plan de Mobilité. Il ne doit donc pas viser nécessairement à l'exhaustivité, mais doit être surtout l'occasion de mobiliser les partenaires pour aboutir collectivement à un diagnostic partagé sur les enjeux de mobilité au sein du territoire, et identifier les axes d'amélioration et les atouts à valoriser.

Il peut être utile dans un premier temps de recourir à une typologie comme celle proposée par L'Observatoire des territoires au sein du rapport de France Stratégie intitulé "La mobilité dans les territoires peu denses¹" pour dresser un premier pré-diagnostic et poser les bases d'un dialogue avec les partenaires. Mais celui-ci devra être, par la suite, étayé par une analyse plus avancée des données de chaque intercommunalité, et alimenté par la connaissance de terrain des élus et acteurs locaux, ainsi que par le vécu des habitants.

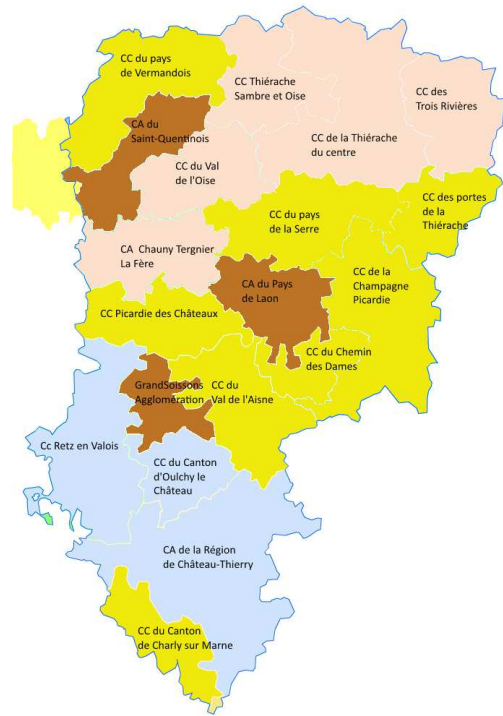
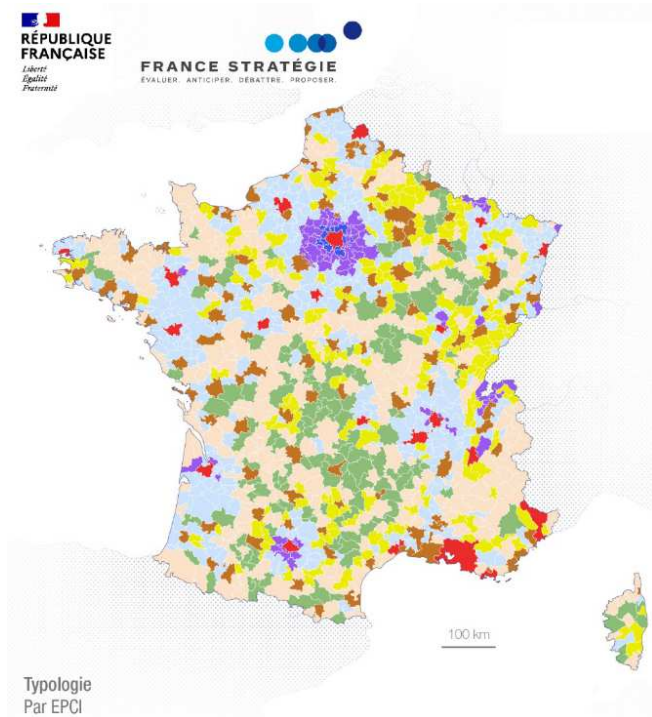
La typologie de l'Observatoire des Territoires utilise 22 critères caractérisant la population et les pratiques quotidiennes de transport pour répartir en 8 classes l'ensemble des intercommunalités du pays. Dans le département de l'Aisne, les intercommunalités sont réparties en quatre classes distinctes:

- Des EPCI du périurbain élargi et de la campagne autour de Paris et de villes moyennes (Classe C)
- Des EPCI de villes moyennes (Classe D)
- Des EPCI de villes moyennes ou petites, et de territoires ruraux (Classe E)
- Des EPCI ruraux et périurbains de villes moyennes (Classe F)

La typologie permet de distinguer de grandes caractéristiques en termes de mobilité, de proposer des enjeux à traiter, ainsi que des pistes de stratégie.

(Sauf mention contraire, toutes les données proviennent du recensement de 2018 de l'INSEE et de l'enquête mobilité 2021 de l'INSEE.)

1 <https://www.strategie.gouv.fr/publications/mobilites-espaces-peripheriques-denses-un-territoire-plus-accessible>



- Classe M : 22 métropoles administratives
- Classe A : Proche banlieue parisienne
- Classe B : Périurbain de la région parisienne et de grandes métropoles ou zones transfrontalières
- Classe C : Périurbain élargi, la campagne autour des métropoles ou de villes moyennes
- Classe D : Epci des villes moyennes
- Classe E : Epci de villes moyennes ou petites, du rural
- Classe F : Epci ruraux et périurbain de villes moyennes
- Classe G : Epci ruraux

Les intercommunalités du périurbain élargi et de la campagne autour de Paris et de villes moyennes (Classe C) - CC du canton d'Oulchy-le-Château, CC du Retz en Valois et CA de la Région de Château-Thierry

Les intercommunalités de la classe C se distinguent par l'influence des métropoles et des villes moyennes à proximité, où travaille une part importante des habitants. Au sein de ces territoires :

- la population tend à s'accroître, notamment du fait de l'arrivée de nouveaux habitants qui travaillent dans les métropoles et des villes moyennes proches ;
- elles ont un rapport équilibré entre le nombre d'emplois proposé sur le territoire et le nombre d'actifs (même si, parfois, ce ne sont pas les habitants de l'EPCI qui les occupent) ;
- l'usage de la voiture est ultra majoritaire dans les modes de déplacement (la majorité des ménages possèdent au moins une voiture et la moitié en possède deux), même si les transports en commun s'affirment.

Pour France Stratégie, la priorité de ces intercommunalités devrait être de renforcer les alternatives à la voiture entre le domicile des usagers et la connexion aux grands réseaux armatures routiers et ferrés leur permettant de se rendre sur leur lieu de travail. Pour cela, **les initiatives de type Mobility as a Service (Maas) et l'intermodalité** peuvent permettre de mieux coordonner l'offre de transport et mieux quadriller le territoire sur un vaste périmètre.

Cependant les trois intercommunalités de classe C de l'Aisne présentent des caractéristiques très différentes les unes des autres. La CA de la Région de Château-Thierry possède un indice de concentration d'emploi plus élevé que la moyenne nationale des classes C (87 emplois pour 100 actifs contre 74 pour 100 en moyenne). Elle est également moins extravertie avec seulement 21,88% de ses actifs travaillent hors de l'EPCI, bien que 7% travaillent dans la métropole du Grand Paris. Même si l'usage de la voiture est majoritaire, 10% des actifs utilisent les transports en commun.

La CC de Retz-en-Valois, est également moins extravertie avec un quart seulement des actifs travaillant hors de l'EPCI. De plus, **12,9% de la population est éloignée des équipements de proximité**, ce qui est un taux élevé et devrait être un enjeu important d'une politique mobilité.

Quant à la CC du Canton d'Oulchy-le-château, celle-ci présente un indice de concentration d'emploi beaucoup plus faible (47 emplois pour 100 actifs) et est beaucoup plus petite. De plus ses actifs travaillent plus souvent à Château Thierry ou au GrandSoissons (respectivement 12% et 18%) qu'à Paris. Les transports en communs sont très peu utilisés et près de 10% des habitants déclarent ne pas utiliser de moyen de transport ou marcher pour se rendre au travail (du fait de la part plus importante de professions non salariées - agriculteurs, artisans et commerçants - dans la population). Enfin **30% de la population est éloignée des équipements de proximité**, ce qui correspond au taux le plus bas de tout le département.

Exemples d'enjeux :

- Rabattre les navetteurs travaillant à Paris et les villes moyennes vers les réseaux structurants (ferrés et routiers) pour diminuer l'usage de la voiture ;
- Proposer des alternatives à l'autosolisme quand l'offre de transport en commun manque ;
- Améliorer l'accès de la population aux équipements de proximité.

Exemples de stratégies :

- Améliorer l'accès multimodal aux gares / desservir systématiquement les gares par le transport collectif (à l'exemple de la gare autoroutière de Briis-sous-Forges, dans l'Essonne)
- Créer des lignes de covoiturage courte distance appréhendées comme des lignes de bus (exemple du projet Lane à Bourgoin-Jallieu),
- Mettre en place une plateforme d'information multimodale, guichet unique des différentes offres de transports

Les Intercommunalités de classe D - EPCI des villes moyennes (CA du pays de Laon, CA du Saint-Quentinois, CA du GrandSoissons Agglomération)

La classe D regroupe des communautés d'agglomérations de taille moyenne, qui jouent souvent le rôle de pôles structurants des mobilités dans le territoire du fait de leur panel de services et d'emplois qu'elles offrent sur leur ressort territorial. Leurs grandes caractéristiques sont :

.une population qui augmente peu (voire diminue) et qui vieillit assez rapidement;

. un important indice de concentration d'emploi (il y a généralement plus d'emplois sur le territoire que d'actifs résidents) qui attire des actifs des EPCI limitrophes;

.des temps de transport des résidents plus faibles que dans le reste du territoire national et des distances domicile-travail peu élevées pour les résidents;

-un usage de la voiture qui reste important et en augmentation.

Selon France Stratégie, les intercommunalités relativement denses de la classe D présentent un double enjeu : d'une part elles doivent suivre des évolutions similaires à celles de leurs "grandes sœurs" en **développant leur réseau de transports collectifs, de mobilités douces et actives** (marche et vélo) et en maîtrisant **la place accordée à la voiture en ville** (notamment via une politique de stationnement).

De l'autre, elles doivent **structurer leurs flux centre-périphérie**, que ce soit au sein de leurs ressorts territoriaux, et au-delà par le biais d'une meilleure coordination avec les EPCI ou AOM voisins.

Les communautés d'agglomération du pays de Laon, du Saint-Quentinois et du GrandSoissons Agglomération connaissent en effet des indices de concentration d'emploi importants (respectivement 131, 124 et 115) ce qui implique que de nombreux emplois sont occupés par des résidents d'EPCI limitrophes venant au travail en voiture. Leur attraction est également renforcée par le panel de services proposés dans les villes de Laon, Saint-Quentin et Soissons (plus de 30 services du panel du Schema Départemental d'Amélioration de l'Accessibilité des Services au Public –SDAASP6). De plus l'usage de la voiture reste effectivement important chez les actifs résidents (82,6% des résidents du pays de Laon vont au travail en voiture, 76,9% dans le CA du Saint-Quentinois, et 80% dans le GrandSoissons Agglomération), ce qui laisse une marge de progression dans le développement d'offres de mobilités alternatives.

La maîtrise de la place accordée à la voiture est donc un enjeu fort dans les centres d'agglomération. Mais les propositions d'alternatives seront d'autant plus efficaces si elles sont élaborées en coordination avec les AOM limitrophes, par exemple dans le cadre de la coordination autour des bassins de mobilité définis par la Région.

Exemples d'enjeux :

- Maîtriser la politique de stationnement ;
- Limiter l'étalement urbain ;
- Développer l'usage des mobilités douces et actives dans les centres-villes.

Exemples de stratégies :

- Mise en place d'un système d'information en temps réel des places de stationnement disponibles (exemple de la démarche de Smart City de la ville de Soissons avec les applications mobiles Parking Map et Flowbird) ;
- Réaménager les traversées d'agglomérations pour sécuriser les usagers des modes actifs ;
- Inciter à l'intermodalité voiture – transport en commun.

Les intercommunalités de classe E - EPCI des villes petites ou moyennes et du rural (CA de Chauny Tergnier, la Fère ; CC de la Thiérache du Centre ; CC du Pays des Trois Rivières ; CC du Val de l'Oise et CC de Thiérache Sambre et Oise)

Les intercommunalités de classe E regroupent des EPCI de villes petites et moyennes. Elles sont plus "autocentrées" que la précédente catégorie et se caractérisent généralement par :

- une faible densité de population et une part importante des plus de 60 ans,
- un rapport entre le nombre d'emploi et d'actifs sur le territoire plus équilibré, ainsi qu'une part plus faible de la population travaillant dans un autre EPCI (26,6% dans les classes E de France contre 32,4% dans tout le territoire national).
- une part relativement importante d'actifs en emploi non-salarié (notamment agriculteurs, artisans et commerçants) qui utilisent plus souvent la marche ou n'utilisent pas de mode de transport pour se rendre au travail.

La voiture reste toutefois le mode ultra majoritaire de déplacement.

Selon France Stratégie, l'enjeu principal pour les classes E peut être de **compléter les réseaux de transports publics, centrés sur le cœur des villes avec des systèmes complémentaires organisés (TAD, covoiturage, autopartage...) pour garantir un accès aux services et aux équipements à une population vieillissante.**

Dans l'Aisne, les indices de concentration d'emploi sont en effet très élevés dans la CC de la Thiérache du Centre (96%) et dans la CC des Trois Rivières (94%), et les parts d'actifs travaillant hors de l'EPCI y sont très faibles. Notons cependant que le caractère auto-centré doit être relativisé pour la CC du Val de l'Oise et la CC Thiérache Sambre et Oise dont respectivement 60% et 44% des actifs travaillent dans un autre EPCI (notamment la CA de Saint Quentin pour 42% des actifs du Val de l'Oise). L'indice de concentration d'emploi de ces territoires est également moins élevé (respectivement 64,4% et 79,2%).

De plus, si la part de la population éloignée des équipements de proximité est plutôt faible dans ces territoires (2,7%), l'accès réel est impacté par l'état de santé des habitants et notamment la capacité à

conduire. Or, c'est dans ces intercommunalités que les indices de vieillissement sont les plus élevés (89 habitants de plus de 65 ans pour 100 de moins de 20 ans pour la CC Thiérache Sambre, 88 pour la CC du Val de l'Oise et 80 pour la CA de Chauny Tergnier la Fère). Les intercommunalités de la classe E sont aussi les territoires du département où la population décroît le plus fortement.

Exemples d'enjeux :

- Garantir un accès aux services et aux équipements de base aux personnes âgées ;
- Renforcer les échanges avec les autres territoires ;
- Améliorer la santé des habitants en promouvant l'usage du vélo et de la marche.

Exemples de stratégies :

- Proposer un service d'accompagnement vers la mobilité pour les personnes en situation de fragilité (par exemple grâce au programme CEE Wimoov)
- Proposer des services de consultation par télé-médecine (par exemple en ouvrant l'accès à ces services dans un centre de visioconférence municipal)
- Réaliser et mettre en œuvre un schéma directeur des itinéraires cyclables et des mobilités actives (par exemple dans le cadre des appels à projet AVELO de l'ADEME)

Les intercommunalités de classe F - EPCI ruraux et périurbain des villes moyennes (CC du Val de l'Aisne, CC de la Champagne Picardie, CC des Portes de la Thiérache, CC du canton de Charly-sur-Marne, CC du Chemin des Dames, CC du Pays de la Serre, CC du pays du Vermandois, CC Picardie des Châteaux)

La classe F regroupe des intercommunalités dont les territoires présentent à la fois des caractéristiques rurales et périurbaines. Cette situation pose des défis particuliers car **la dispersion de l'habitat et les faibles volumes des flux sont difficilement conciliables avec les transports collectifs**. Dans ces territoires :

- La densité de population est faible et l'habitat y est dispersé;
- Une part importante des actifs effectue la navette vers les villes;
- Elles présentent également un moins bon accès aux services et équipements de base que dans les classes C et E.

La priorité pour ces intercommunalités, selon France Stratégie, est d'appuyer le développement de nouvelles solutions de mobilités (covoiturage, notamment avec les entreprises, autopartage, TAD...) et de favoriser **les modes actifs** (marche, vélo) pour rabattre les usagers vers les dessertes ferroviaires lorsque celles-ci existent.

Les situations des intercommunalités de classe F de l'Aisne sont très contrastées selon le degré de proximité des communautés de communes avec les communautés d'agglomération. Les Communautés de Communes de Picardie des Châteaux et du Val de l'Aisne connaissent un bien meilleur accès aux équipements de base (2,1% et 5,3% des habitants en sont éloignés), en comparaison de la CC des Portes de la Thiérache et de celle du pays de la Serre (16,2 % et 14,4%).

De plus, l'aspect périurbain ou rural est plus ou moins dominant selon les EPCI. Les Portes de la Thiérache sont ainsi beaucoup plus rurales et autocentrées (avec un indice de concentration d'emplois élevé - 86,4% - et un nombre faible d'actifs travaillant hors de l'EPCI 18,91%), tandis que le Val de l'Aisne apparaît plus périurbain (46,3% de concentration d'emploi et 45,13 d'actifs travaillant hors de l'EPCI).

Concernant l'usage des transports, le nombre élevé de professions non salariées dans la population, notamment agriculteurs, commerçants et artisans explique qu'une part importante de la population déclare n'utiliser aucun mode de transport ou déclare marcher pour se rendre au travail (10% en moyenne), même si la voiture reste le mode privilégié de déplacement des habitants. Il existe toutefois des exceptions : 19% des actifs des Portes de la Thiérache déclarent marcher ou n'utiliser aucun mode de transport (le double du taux moyen), ce qui se traduit par un usage plus faible de la voiture (78,1%), tandis que la CC du Canton de Charly-sur-Marne se distingue par l'usage élevé des transports en commun (17,9%) alors que ceux-ci n'excèdent jamais 3% dans les autres EPCI de classe F.

A noter : Les communautés de communes du Val de l'Aisne, du Pays de la Serre et de Picardie des Châteaux ont choisi de ne pas prendre la compétence mobilité. La compétence d'AOM est donc exercée par la Région sur leur ressort territorial.

Exemples d'enjeux:

- Proposer des alternatives à la voiture individuelle pour les navetteurs ;
- Accompagner le retour de services dans les territoires les plus isolés.

Exemples de stratégies:

- Proposer un service de covoiturage domicile-travail (par exemple avec l'application Klaxit) ;
- Expérimenter la mise en partage d'une flotte de voitures par les collectivités (à l'exemple du service d'autopartage Mouv'nGo de l'AOM du Pays du Mans qui met à disposition des véhicules électriques en location de courte durée dans 14 communes) ;
- Mettre en place un service public itinérant (SPI) (exemple de l'expérimentation de la Communauté de Communes Thiérache Sambre & Oise).