

# Territoire du Calaisis : Etude sur la mobilité

Quantification des migrations  
domicile-travail et touristiques  
et des besoins des publics en insertion

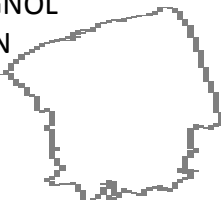
Dossier 1/2 : Diagnostic

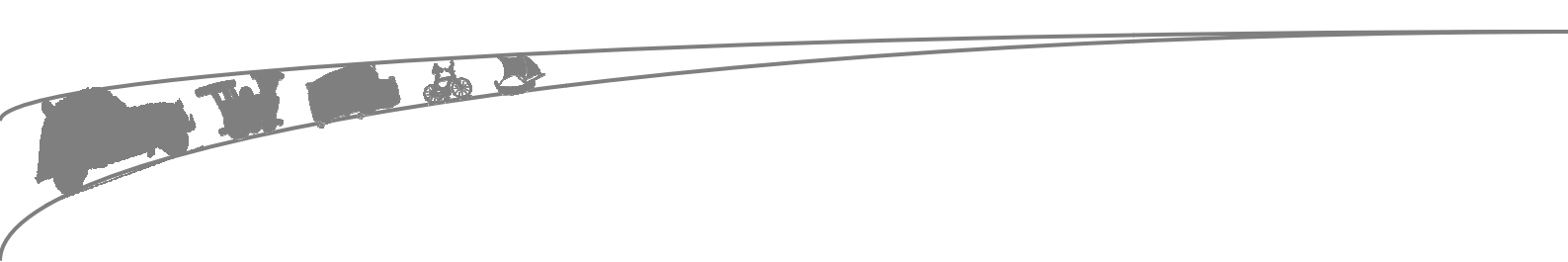


Septembre 2009

Tuteur universitaire : Mme GRALEPOIS  
Responsables professionnels : M. FONTALIRAND  
M. ROSSIGNOL  
M. JOSSIEN

Benjamin BOUDAUD  
Jian LIU  
Gaëtan PALKA  
Brice Benoît PERIE  
Damien RIBEIRO DOS SANTOS







## Remerciements

Nous tenons à remercier :

- Du Conseil Général du Pas-de-Calais :

M. FONTALIRAND, Conseiller au cabinet du président du Conseil Général, sans qui ce stage n'aurait jamais eu lieu ;

M. ROSSIGNOL, Directeur de la Direction Prospective et Partenariat, qui nous a guidé tout au long de notre étude ;

M. JOSSIEN, Directeur de la Maison du Département Développement Local, qui nous a toujours ouvert son carnet d'adresse et son bureau ;

M. HADJ ALI, Directeur de la mission SIG, qui nous a transmis toutes les données cartographiques nécessaires ;

M. DELAIRE, Directeur de la Maison du Département Infrastructures ;

Mme DELATTRE, Maison du Département Infrastructures, qui nous a facilité l'accès aux données de comptages ;

M. REMERAND, Porteur de projet sur le site des Deux Caps

Les membres des services qui nous ont transmis les informations nécessaires au bon déroulement de ce stage ;

Toute l'équipe de la Maison du Département Développement Local.

- Les acteurs locaux pour leur disponibilité :

- De la Communauté d'Agglomération Cap Calaisis Terre d'Opale

M. BURY, Chef de projet

- De la Communauté de Communes de la Région d'Ardres et de la Vallée de la Hem

M. HUYON, Directeur Général des Services

- De la Communauté de Communes de la Région d'Audruicq

M. HUCHETTE, Attaché territorial

- 
- De la Communauté de Communes du Sud-Ouest du Calaisis

M. GOSSE, Président

M. MEQUINION, Directeur Général des Services

- De la Communauté de Communes des Trois-Pays

M. POHER, Président

M. LESPULIER, Directeur Général des Services

Tous les acteurs des autres institutions étatiques ou territoriales :

M. VETZEL, Directeur du SITAC

Mme LEVIS, Responsable du domaine urbain à Calais

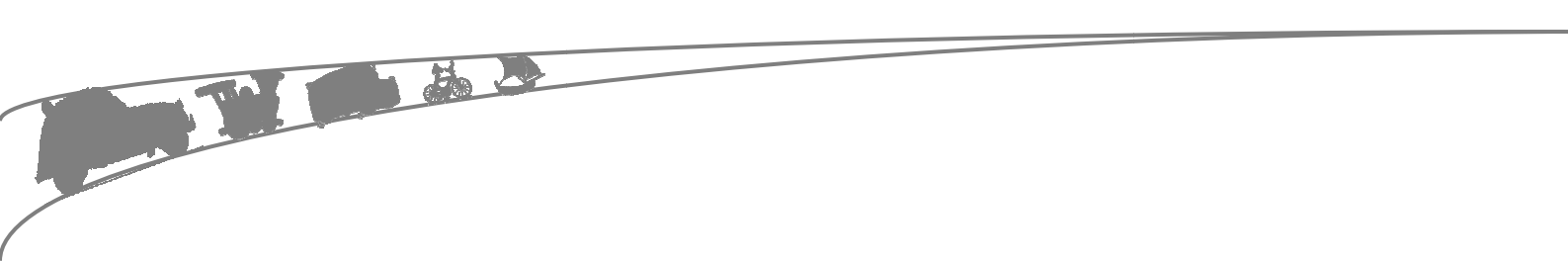
M. BEUZELIN, Adjoint du Directeur de l'Agence d'Urbanisme de Saint-Omer

M. LEPENNE, Chargé de la mobilité sur le littoral à la DDE

M. AUFFRET, Chargé de la mobilité à la DDE

M. HOLODERIC, Chargé de mission littoral à la DREAL

M. LASLANDE, Chargé de mission transport intermodalité infrastructure à la DREAL





# Sommaire

Remerciements .....	3
Sommaire .....	6
Glossaire des abbréviations .....	7
Introduction : notion de mobilité et présentation du territoire.....	9
1 Typologie de l'offre en transports : un territoire de mobilité.....	27
1.1 Des réseaux et des offres diversifiés mais inégalement utilisés .....	28
1.1.1 Un réseau routier fortement exploité.....	29
1.1.2 Une trame ferroviaire suffisante.....	54
1.1.3 Un potentiel cyclable sous-exploité.....	67
1.1.4 Un réseau de canaux délaissé .....	73
1.2 Un réseau d'acteurs à fédérer, des responsabilités à clarifier.....	77
1.2.1 Des périmètres territoriaux inadaptés aux acteurs et au contexte.....	78
1.2.2 PDE/PDA/PDZ et covoiturage : des potentialités inexploitées .....	79
1.2.3 Des compétences parsemées entre les acteurs.....	81
1.3 Conclusion : Une interaction négligeable entre les réseaux.....	83
2 Les pôles attracteurs-émetteurs de trafic.....	86
3 Les migrations domiciles-travail.....	97
3.1 Des flux orientés vers les grandes agglomérations.....	99
3.1.1 Un déséquilibre territorial facteur de perturbation du trafic.....	99
3.1.2 Une structuration des flux variable selon les communautés .....	103
3.2 Des offres de transport en décalage avec les attentes des actifs.....	114
3.2.1 Des transports collectifs partiellement adaptés .....	114
3.2.2 Le Transport À la Demande, une solution de mobilité efficace mais uniquement destinée aux publics fragiles .....	119
3.2.3 Un palliatif de la population en attente d'un transport plus économique : le covoiturage.....	119
4 Les publics prioritaires .....	121
4.1 Les captifs : un public en attente.....	123
4.2 Les populations en insertion : une problématique singulière au Calaisis.....	127
5 L'usage touristique de la voirie : un accès inadéquat aux Deux Caps .....	140
Bibliographie .....	146
Webographie.....	146
ANNEXES.....	147



## Glossaire des abbréviations

**BCD** : Ligne de bus interurbain reliant Boulogne, Calais et Dunkerque sans escales intermédiaires.

**CAF** : Caisse d'Allocations Familiales

**CAT** : Calais Ardres Transport

**CCAS** : Centre Communal d'Action Sociale

**CIAS** : Centre Intercommunal d'Action Sociale

**CPAM** : Caisse Primaire d'Assurance Maladie

**CUCS** : Contrat Urbain de Cohésion Sociale

**DADS** : Déclarations Annuelles de Données Sociales

**EHPAD** : Etablissement d'Hébergement pour Personnes Agées Dépendantes

**EPCI** : Etablissement Public de Coopération Intercommunale

**LOADDT** : Loi d'Orientation pour l'Aménagement et le Développement Durable du Territoire.

**MDDL** : Maison du Département et du Développement Local

**MDI** : Maison du Département et des Infrastructures

**MDS** : Maison du Département et de la Solidarité

**OGS** : Opération Grand Site

**OPH** : Office Public de l'Habitat

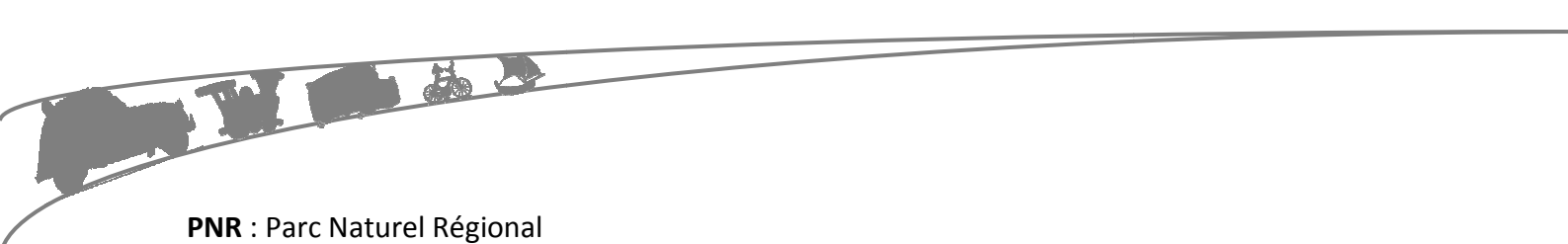
**PDA** : Plan de Déplacement Administrations

**PDE** : Plan de Déplacement Entreprises

**PDIE** : Plan de Déplacement Interentreprises

**PDU** : Plan de déplacements urbains.

**PDZ** : Plan de Déplacement de Zone



**PNR** : Parc Naturel Régional

**PTU** : Périmètre de transport urbain (aire de compétence d'une autorité organisatrice des transports urbains).

**RMI** : Revenu Minimum d'Insertion

**RSA** : Revenu de Solidarité Active

**SCOT** : Schéma de Cohérence Territoriale

**SITAC** : Syndicat Intercommunal pour les Transports urbains du Calaisis.

*Le SITAC exerce sa compétence d'autorité organisatrice de transports publics sur un ensemble de 6 communes (regroupant la Communauté d'Agglomération du Calaisis et la commune de Guînes) qui constituent un périmètre de transport urbain.*

**SMCO** : Syndicat Mixte de la Côte d'Opale.

*Structure de débat, de coordination et d'action, regroupant les Agglomérations et les Communautés de Communes du Littoral, les Chambres de Commerce et d'Industrie, les Chambres d'Agriculture et les Conseils Généraux du Nord et du Pas-de-Calais.*

**TAD** : Transport à la Demande

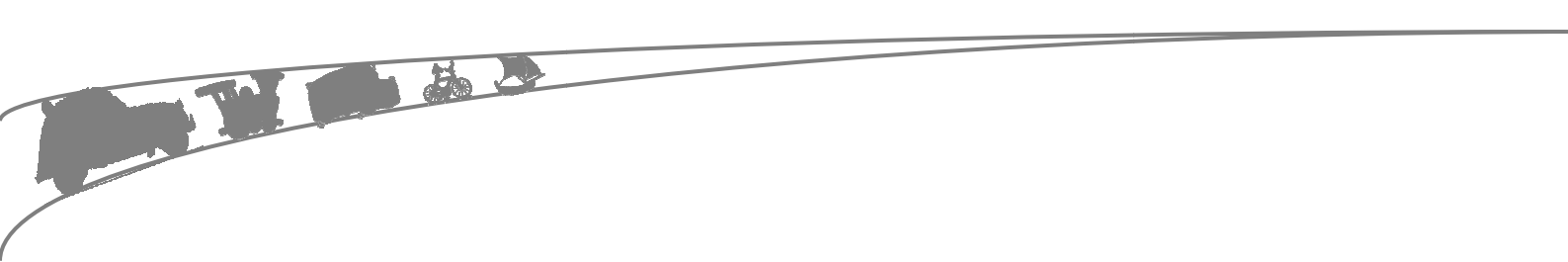
**TER** : Train Express Régional

**TGV** : Train à Grande Vitesse

**ZAC** : Zone d'Aménagement Concertée

**ZUF** : Zone Urbaine Franche

**ZUS** : Zone Urbaine Sensible



# **Introduction : notion de mobilité et présentation du territoire**



## ***La mobilité : entre gouvernance et enjeux***

L'étude de la mobilité, sur un territoire donné, contribue tant à la compréhension des modes de vie que celle des rapports sociaux ou du marché du travail. Elle permet aux pouvoirs publics de s'adapter aux besoins des populations, en façonnant des territoires structurés par des voies de communications et des services. Elle permet également d'anticiper les évolutions relatives aux problématiques de déplacement.

La politique des transports est aujourd'hui prise en compte par différents échelons territoriaux : les compétences du transport interurbain, urbain ou du transport ferroviaire ne sont par exemple pas déléguées aux mêmes institutions. Il en résulte des offres de service différentes, selon les modes de transport, réfléchies à des échelles plus ou moins grandes et souffrant parfois d'un manque d'articulation entre elles.

Ces différents modes de transports répondent pourtant tous aux mêmes enjeux : structurer les territoires, assurer un développement durable et permettre une plus grande mobilité des biens et des personnes.

### **La gouvernance de la politique des transports**

Les récentes politiques de décentralisation, au cœur des débats en France, remettent en question le partage de compétences entre les différents échelons territoriaux (Europe, État, Région, Département, intercommunalités, communes).


Il s'agit donc pour chaque institution de trouver sa place parmi les autres, tout en développant les coopérations inter-échelons dans un but d'élaborer un projet de territoires cohérents, viables et équilibrés.

À ce titre, la mobilité, problématique extrinsèquement transversale, liée tant aux questions sociales, qu'environnementales ou économiques, doit être abordée dans la concertation entre les différentes échelles de gouvernance, afin de coordonner les besoins locaux avec les politiques de déplacement plus globales.

#### *Qu'est-ce que la mobilité ?*

La **mobilité** représente la propriété de se déplacer d'un point à un autre d'un espace. Dans le cadre de l'aménagement du territoire, l'étude de la mobilité aborde tant :

- l'analyse et l'anticipation des flux de déplacements (humains ou de marchandises),
- que la mise en évidence des changements comportementaux et sociétaux ainsi que l'efficacité des politiques publiques.



Actuellement, les questions de mobilité sont abordées par mode de transport (vélo, voiture, bus urbain, interurbain, train, etc...) du fait du partage de compétences entre les institutions. Les échelons locaux (communes, intercommunalités) ne peuvent donc que planifier leurs politiques de transport à une échelle locale, tandis que les échelons plus globaux (département, région) développent des politiques à plus grande échelle. Hors les flux de déplacements sont à la fois internes et externes à un territoire. Dès lors certains problèmes peuvent exister, comme par exemple un manque de cohérence et de continuité dans un réseau cyclable, développé sur un territoire d'avantage que sur un autre, ou bien des offres de TER desservant les grandes agglomérations mais trop peu adaptées à la demande d'une zone rurale.

Les problématiques de mobilité doivent donc être évoquées en tenant compte du caractère **transversal et multi-scalaire** qu'elles induisent.

Les enjeux en termes de déplacements doivent être abordés en tenant compte des pratiques actuelles (individualisation de la société, mondialisation et importance des échanges internationaux, domination de la voiture particulière et du fret routier) et des volontés politiques affichées (report modal, affranchissement des distances physiques, limitation de l'étalement urbain).

Les départements français doivent donc, de par leur position supra-locale et infra-régionale, adapter aux besoins locaux leurs politiques de déplacement, en s'accordant avec les volontés globales de l'Europe, de l'Etat et de la Région. L'objectif est de disposer de territoires interconnectés, structurés par un maillage d'infrastructures et de services performants adaptés aux particularismes de chaque localité.

La contractualisation entre le département du Pas-de-Calais et les différents EPCI qui composent le territoire du Calaisis apparaît donc comme un moyen de susciter une réelle dynamique de **projets de territoires**.

Ces contrats territoriaux répondent aux souhaits des intercommunalités d'être prises en compte autrement par l'institution départementale que par des subventions. Ils permettent au Conseil Général de sortir d'une logique de guichet pour évoluer d'une politique réactive vers une politique proactive.

L'institution départementale se positionne par ce biais comme le partenaire privilégié des EPCI, à même d'agir en cohérence avec leurs besoins et palliant un certain désengagement de l'Etat.



## Quels sont les grands enjeux en termes de mobilité ?

Trois grands types d'enjeux sont soulevés par les problématiques de mobilité :

- Le développement économique
- La protection de l'environnement
- La réduction des inégalités sociales

La mobilité intervient dans le développement économique en permettant de désenclaver les territoires, de les connecter les uns aux autres et de s'affranchir en partie de la contrainte physique de la distance en permettant une circulation plus rapide des biens et des personnes.

Mais si de meilleures opportunités de déplacements peuvent être perçues comme un atout, elles peuvent aussi déséquilibrer certains territoires. Alors qu'une meilleure accessibilité pourra augmenter l'attraction d'un pôle, quel en sera l'effet sur les territoires voisins, affaiblis par une baisse de fréquentation ?

La recherche perpétuelle d'un accroissement de la mobilité, en proposant des itinéraires et des modes de déplacements de plus en plus performants, est aussi le principal vecteur de l'étalement urbain, consommateur d'espace et responsable d'une plus grande utilisation de la voiture particulière.

En effet, l'accroissement de la mobilité s'est surtout traduit, par le passé, par une plus grande utilisation des véhicules personnels, souvent cités comme grands pollueurs.


L'étude de la mobilité sur un territoire donné doit amener les collectivités à initier des politiques de déplacement réduisant la part modale de la voiture, et réduisant donc toutes les pollutions engendrées par celle-ci (pollution sonore, visuelle, atmosphérique, consommation d'espace...).

Si la règle est de nos jours une utilisation massive de la voiture particulière et du transport de fret routier, les politiques publiques en matière de mobilité ont la possibilité de jouer le rôle de catalyseur d'un nouveau mode d'organisation des échanges et des déplacements, basé sur l'intermodalité et le respect de l'environnement.

Enfin la mobilité, comme préposé à une réduction des inégalités sociales, peut également être un véritable outil politique pour les élus. Mais à quel titre privilégier un type de public en particulier ?

Tous les publics sont potentiellement demandeurs,

- du jeune en situation d'insertion dépourvu de moyen de locomotion,
- aux personnes âgées,
- en passant par le cadre soucieux d'un moyen de locomotion pour ses enfants.



Certains territoires ruraux, peu desservis en transport en commun laissent apparaître des inégalités entre les populations. L'isolement et la difficulté de l'accès à l'emploi pour certaines populations dénuées de mode de transport personnel peuvent être réduits par des politiques appropriées facilitant les déplacements (transport à la demande, tarifications...). A terme, des territoires structurés par des offres de transport variées et articulées entre elles doivent permettre un accès égal à la mobilité pour toutes les populations, quel que soit leur âge, leur profession et leur localisation.

### **Mobilité : synthèse**

*Les problématiques relatives aux déplacements doivent être abordées dans la coopération entre les différents échelons territoriaux. Le caractère transversal et multi-scalaire de la mobilité soulève divers enjeux :*

- *Développement économique (désenclavement de territoires, optimisation des flux,...)*
- *Protection de l'environnement (pollution atmosphérique, étalement urbain,...)*
- *Réduction des inégalités (égal accès aux transports en communs, desserte équitable de tous les territoires en offres et services de transport,...)*



## Un territoire entre influences extérieures et inégalités intérieures

Le Pays du Calais est situé dans le département du Pas de Calais, qui forme avec le département du Nord, la région la plus septentrionale de France, le Nord-Pas de Calais.

Le Pas de Calais est le 7<sup>ème</sup> département le plus peuplé de France (1,5 million d'habitants). Il est relativement urbanisé avec une densité moyenne de 218 habitants/km<sup>2</sup>, deux fois supérieure à la moyenne nationale française. Le Pas-de-Calais a la particularité d'avoir un réseau dense de villes moyennes de plus de 20 000 habitants qui parsèment le territoire (Arras, Lens, Liévin, Béthune, Bruay la Buissière, Boulogne sur Mer, Calais, ...). Paradoxalement, au regard de la forte population départementale, le Pas-de-Calais ne possède aucune ville importante, Calais étant la plus peuplée avec 75 790 habitants intra-muros.

Sur le plan socio-économique, le Pas-de-Calais est le département le plus jeune de France, mais également l'un des plus pauvres, avec un taux de chômage plus élevé que la moyenne nationale.

### Répartition des moins de 20 ans et du taux de chômage en France, dans le Nord-Pas de Calais et le Pays du Calais

	Pays du Calais	Région	France
moins de 20 ans	29,7% *	28,9% ***	26,3% ***
taux de chômage	13,3% **	11,6% **	7,2% **

Source : INSEE

Réalisation : BOUDAUD B., LIU J., PALKO G., PERIE B., RIBEIRO D.

Date : 2009

\* données de 2006

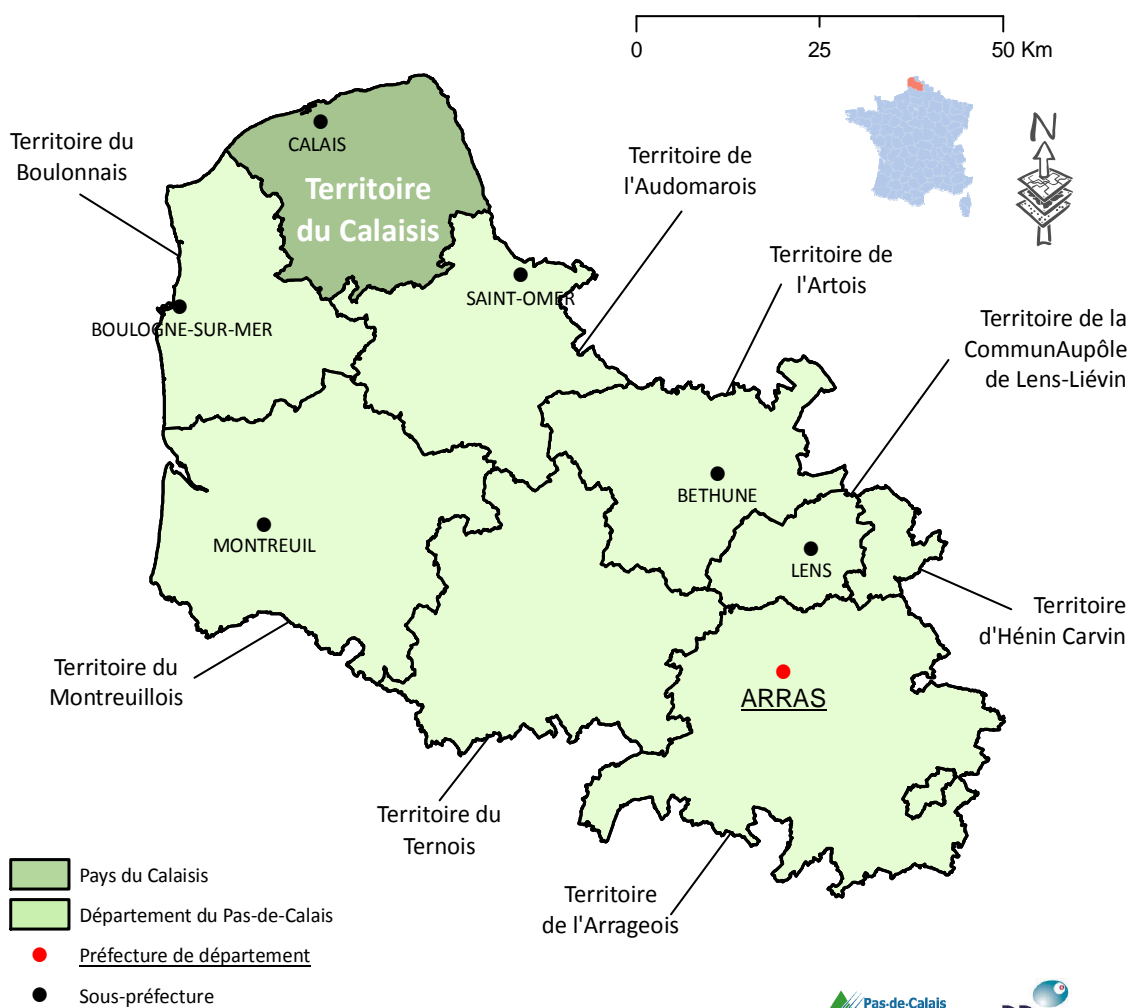
\*\* données de 2007

\*\*\* données de 2009

Cette étude porte sur le Pays du Calais, l'un des 9 territoires qui composent le Pas-de-Calais. Il est situé à l'extrême nord du département délimité :

- au Nord par le littoral de la Manche,
- au Sud-Est par le Pays de l'Audomarois,
- au Sud et à l'Ouest par le Boulonnais,
- à l'Est par le département du Nord.

## Localisation du Pays du Calais au sein du département du Pas-de-Calais



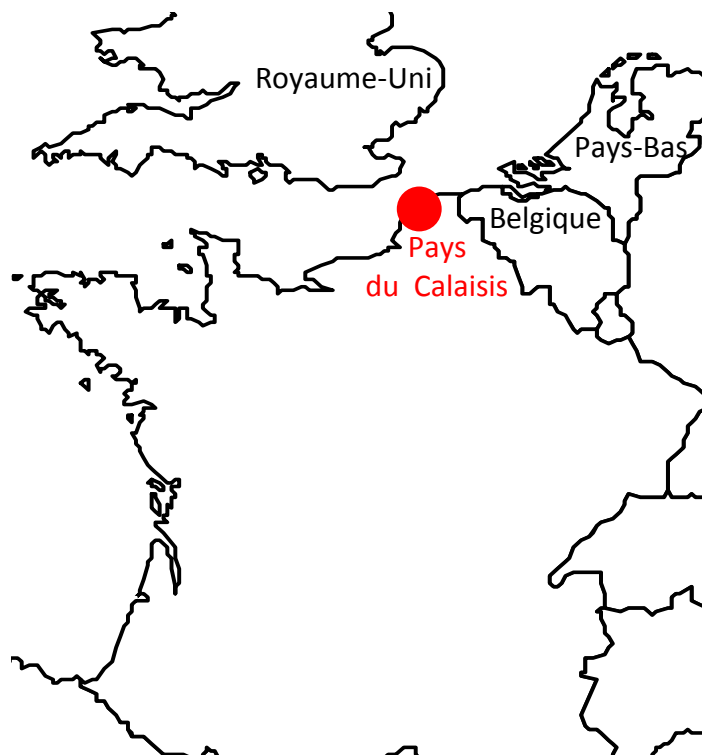
Sources : Fond de carte : BD Carto  
 Date : 2009  
 Réalisation : BOUDAUD B., LIU J., PALKA G., PERIE B., RIBEIRO D.

Pas-de-Calais  
 Conseil Général  
 CG62/DPP  
 Mission SIG - 07/2009

PPige  
 NORD-PAS DE CALAIS  
 Plate-forme publique  
 de l'information géographique

## Le Calaisis, un territoire stratégique et à part entière

Le Calaisis est au cœur d'une région en fort développement et d'un réseau de villes dynamiques à l'échelle européenne (Lille, Paris, Londres, Bruxelles). Sa position, à l'extrême Nord de la France, en fait un territoire proche de nombre de nos grands voisins européens, tels que le Royaume-Uni, la Belgique, ou encore les Pays-Bas.



Source : Fond de carte : <http://histgeo.ac-aix-marseille.fr/>

Réalisation : BOUDAUD B., LIU J., PALKA G.,  
PERIE B., RIBEIRO D.

Date : 2009

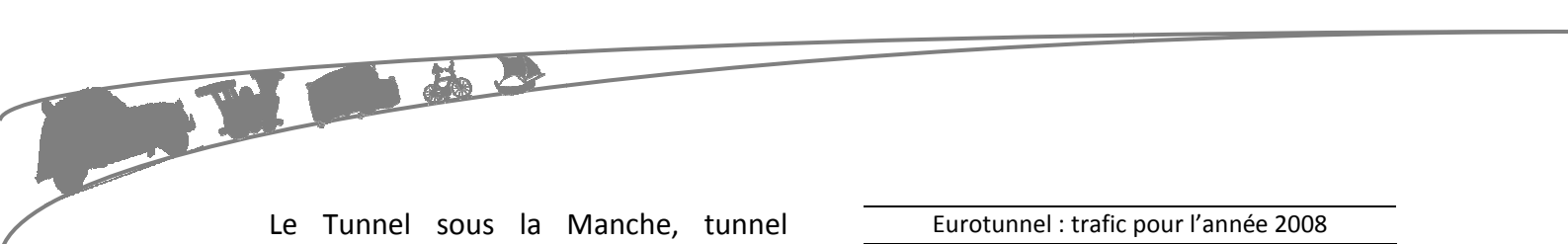
## Une porte d'entrée vers les îles britanniques

Le Calaisis est, géographiquement, le territoire de l'Europe continentale le plus proche du Royaume-Uni. Calais n'est en effet séparée que de 35 km des côtes anglaises, par le détroit du Pas-de-Calais.

Cette position géographique unique et si particulière, en fait le point de transit incontournable de fret et de voyageurs entre le Royaume-Uni et la plupart des autres pays européens.

Calais a su développer, à bon escient, son port qui est devenu :

- le 1er port d'Europe continentale pour le trafic roulier,
- 1<sup>er</sup> port français pour le trafic de voyageurs,
- 4<sup>ème</sup> port français pour le trafic de marchandises, et envisage un projet d'extension du port à l'horizon 2015.



Le Tunnel sous la Manche, tunnel ferroviaire mis en service en 1994, a créé une véritable alternative au transport maritime, tant au niveau du fret que du transport de voyageurs, notamment avec l'arrivée des lignes TGV Eurostar.

Les liaisons Transmanche occupent ainsi une part importante des échanges au sein de l'Union Européenne.

Eurotunnel : trafic pour l'année 2008	
Camions	1 254 282
Equivalent de tonnes de marchandises	14 200 000
Voitures	1 907 573
Equivalent passagers	7 000 000
Passagers	9 113 371
Tonnes de marchandises	1 240 000
Trains de marchandises	2 718

Source : <http://www.eurotunnel.com/>

Le Calaisis, est par conséquent un territoire qui, de par sa position, a largement participé au développement d'infrastructures majeures qui ont considérablement modifié l'organisation des déplacements sur son territoire.

### Un territoire désenclavé et connecté aux grandes capitales européennes

Le Calaisis bénéficie depuis 1993, d'une gare TGV située sur la commune de Fréthun, ce qui a particulièrement facilité son accessibilité. Le territoire est désormais à portée des grandes capitales européennes. Le TGV le place ainsi à 1H30 de Paris et Bruxelles et à seulement 1h de Londres. D'autre part, le territoire est connecté au réseau autoroutier dense du Bénélux, ce qui lui octroie une bonne accessibilité à la plupart des grandes villes européennes.

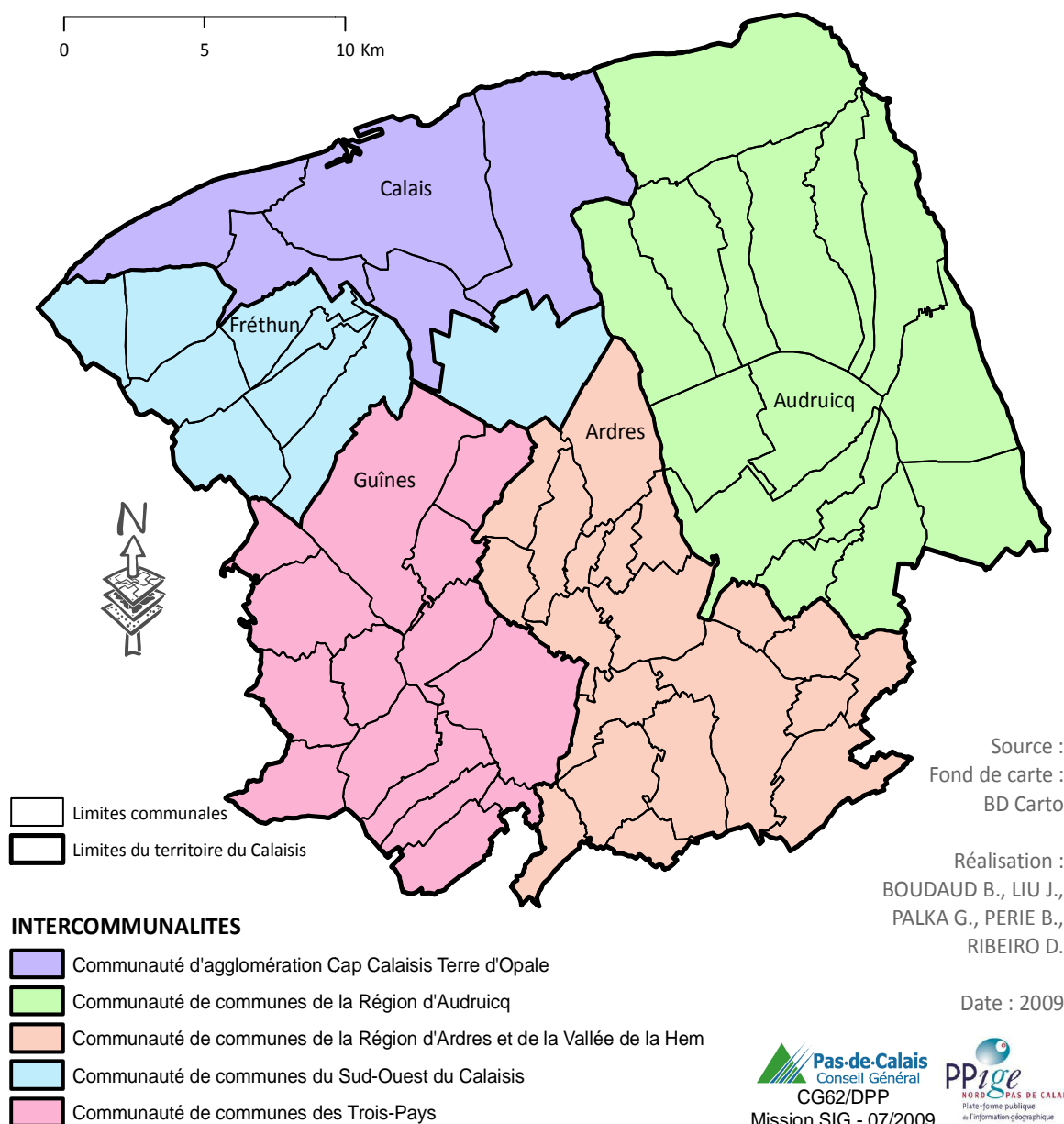


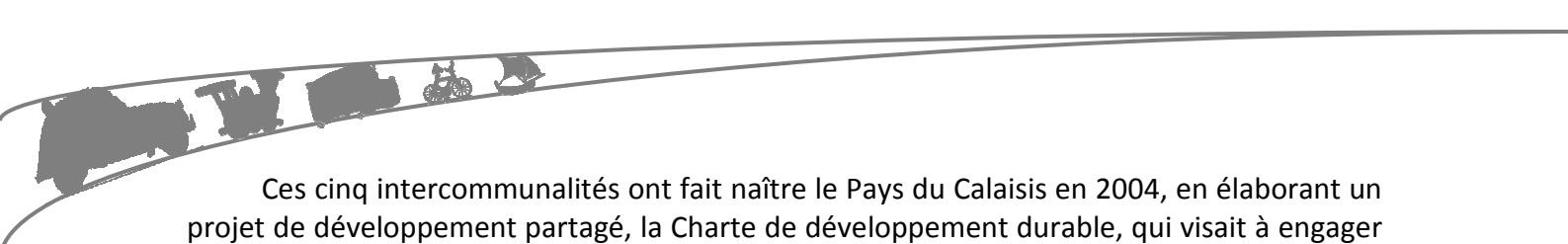
## Le pays du Calaisis, un territoire de contrastes

Le Pays du Calaisis regroupe sur un espace de 674 km<sup>2</sup> près de 160 000 habitants répartis sur 63 communes. Il se compose des cinq Communautés, énumérées ci-dessous :

- Communauté d'Agglomération du Calaisis
- Communauté de Communes de la Région d'Audruicq,
- Communauté de Communes de la Région d'Ardres et de la vallée de la Hem,
- Communauté de Communes des Trois Pays,
- Communauté de Communes Sud Ouest du Calaisis

### Intercommunalités et principales communes





Ces cinq intercommunalités ont fait naître le Pays du Calaisis en 2004, en élaborant un projet de développement partagé, la Charte de développement durable, qui visait à engager un processus de concertation et de dialogue entre les différents acteurs du territoire.

### Au carrefour de la Flandre et de l'Artois

Le Pays du Calaisis, est situé sur la côte d'Opale, côte la plus septentrionale de France, au point de rencontre de deux entités culturelles et paysagères bien distinctes : la Flandre et l'Artois. Le relief est très peu marqué, notamment à l'Est sur le secteur des Wateringues dont certaines zones sont localement situées sous le niveau de la mer. Ce secteur est particulièrement menacé par la montée des eaux de la Mer du Nord, d'autant plus qu'il n'y a pas de réelles infrastructures mises en place pour protéger le territoire des risques de submersion marine.

#### *Qu'est-ce que les Wateringues ?*

La Région des Wateringues du Nord de la France constitue l'extrémité occidentale de la plaine maritime nord-européenne. Elle s'étend sur l'emplacement d'un ancien golfe colmaté, par les alluvions marines, et correspond au delta de l'Aa, fleuve côtier, qui partage la plaine maritime en deux parties sensiblement égales, l'ensemble occupant une surface évaluée à 85 000 hectares.

*Source :*

*Site internet de l'institution interdépartementale des Wateringues*

## Deux dynamiques : une frange littorale active et un arrière-pays amorphe

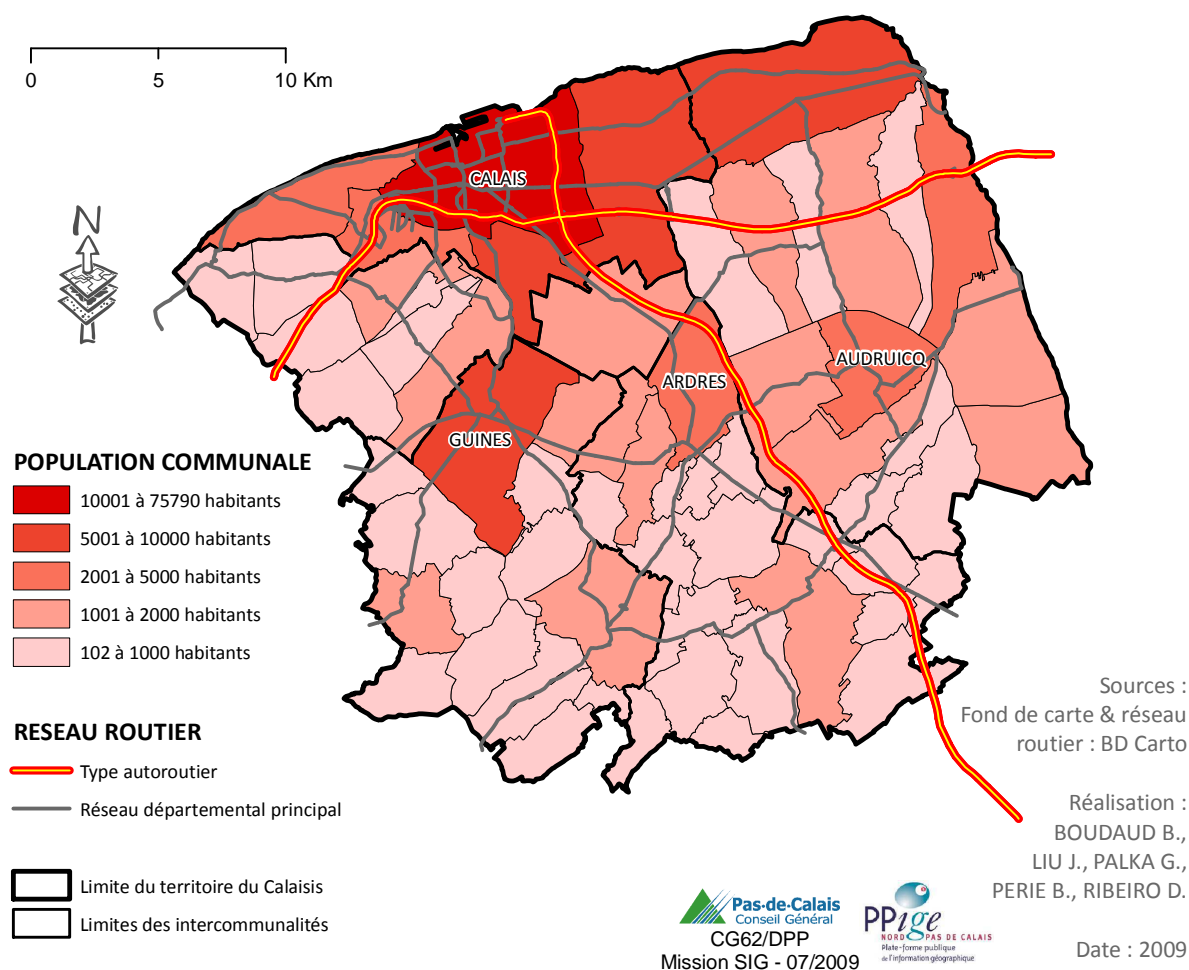
Le Pays du Calais, bien qu'en profonde mutation, se caractérise par une opposition entre **la zone littorale, en grande partie urbaine, de par la présence de l'agglomération calaisienne, et l'arrière pays à dominante rurale.**

L'agglomération de Calais exerce une polarité au sein du territoire, et concentre l'essentiel de la population. La Communauté d'Agglomération comptabilise près de 98 000 habitants répartis sur cinq communes :

- Calais 75 790 habitants
- Marck 9 236 habitants
- Coulogne 6 080 habitants
- Sangatte 4 591 habitants
- Coquelles 2 383 habitants

Source : INSEE, population légale 2006

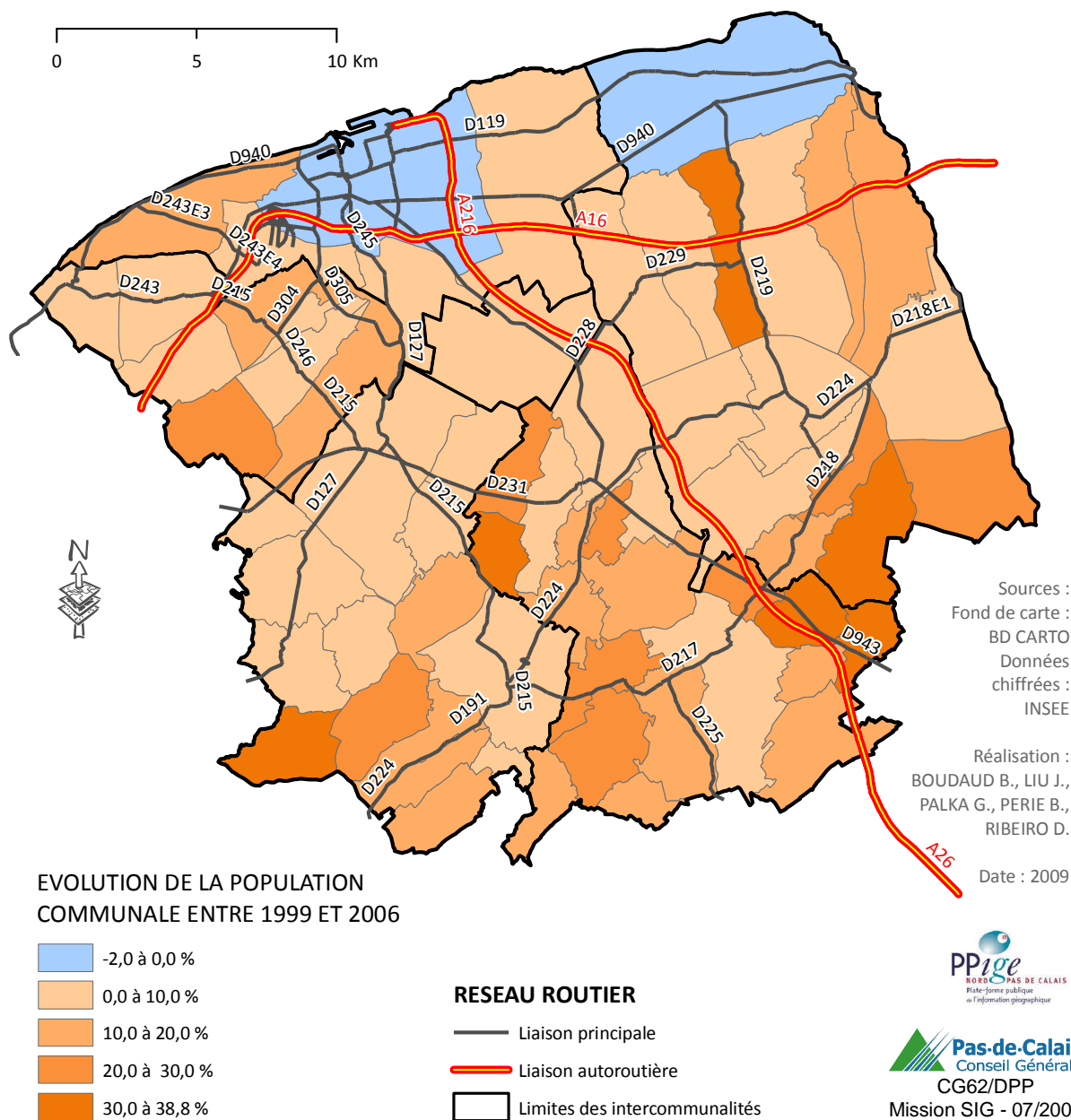
### Population communale en 2006



*La ville de Calais regroupe à elle seule 75 790 habitants au recensement de 2006, soit près de 50 % de la population totale du Pays du Calais. Du fait de sa taille et de l'absence d'autres communes très peuplées sur le territoire, Calais concentre la grande majorité des équipements, des services et des emplois.*

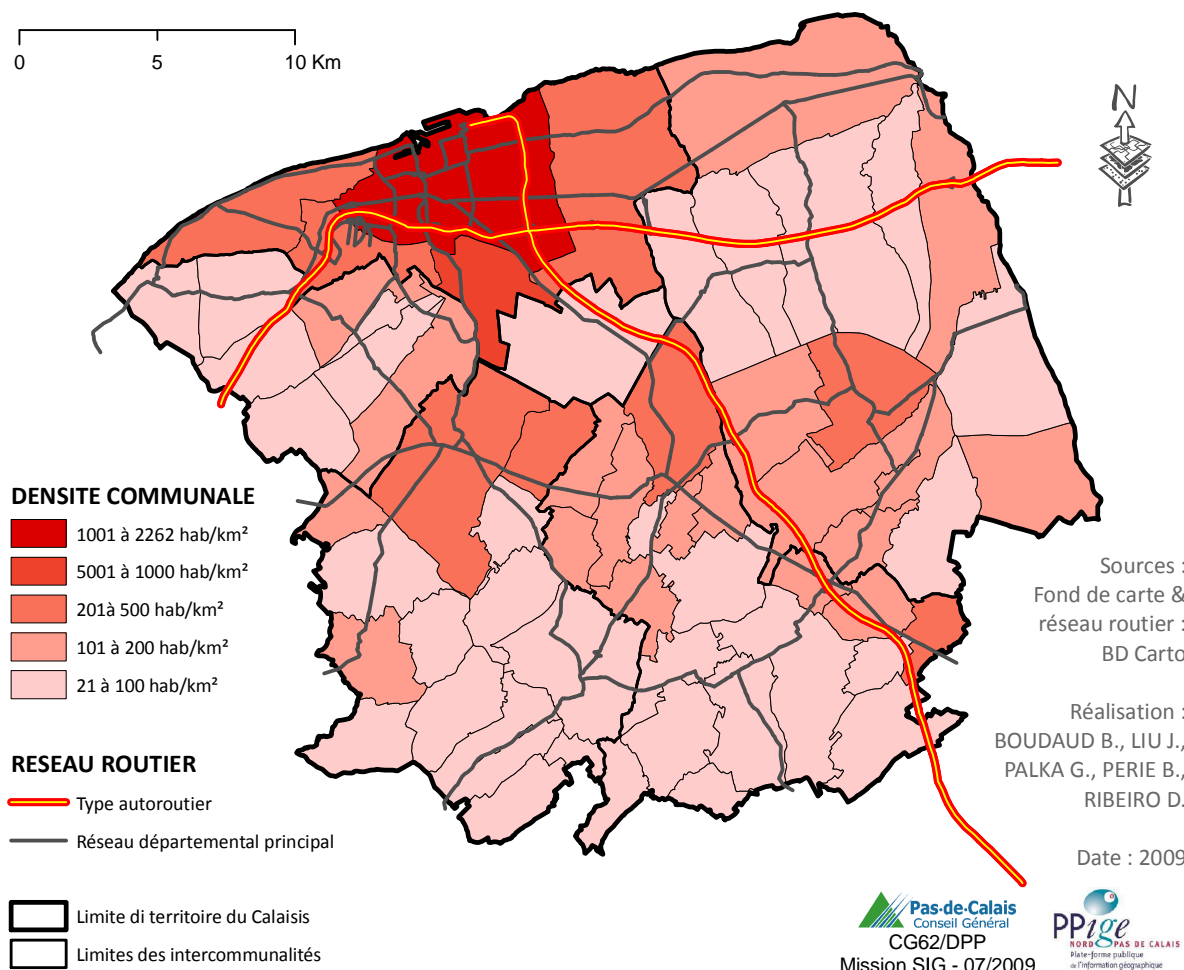
L'arrière-pays contraste avec la zone littorale et l'agglomération de Calais. À dominante rurale, les densités y sont plus faibles. Cependant, c'est un territoire en pleine mutation avec un important phénomène de périurbanisation davantage marqué sur les communes limitrophes ou relativement proches de Calais. Il peut également se manifester dans certains villages reculés de l'arrière pays rural, en raison de l'amélioration du réseau routier qui a permis de désenclaver le territoire. Cette augmentation de la population dans certaines zones de l'arrière pays se fait au détriment de la ville de Calais qui ne cesse de perdre ses habitants.

## Evolution de la population communale entre 1999 et 2006



## Densité de population en 2006

0 5 10 Km



*Les habitants se concentrent sur la frange littorale, notamment dans l'agglomération de Calais. La population de l'arrière pays, moins dense, est davantage localisée dans les bourgs centres (Audruicq, Ardres, Guînes) qui présentent des densités plus importantes que les communes périphériques.*

*Le maillage des axes autoroutiers et départementaux influent sur les densités, les communes les plus éloignées de ces infrastructures étant les moins densément peuplées.*

L'arrière-pays est relativement bien maillé par des bourgs-centres situés à égale distance les uns des autres et qui exercent une zone d'influence sur les villages ruraux alentours. Il s'agit des communes de Guînes et Ardres au Sud et d'Audruicq au Sud-Est.



## Un nouveau mode d'intervention engagé par le Conseil Général


Depuis 2006, le Conseil Général a adopté un nouveau mode d'intervention en faveur des différentes entités qui composent le Pas-de-Calais. Le but est de permettre au Département d'intervenir au plus près de ses territoires.

Il permet d'adapter les actions et les politiques du Conseil Général aux attentes, projets et besoins de chaque territoire, très souvent différents les uns des autres. Elle s'est traduite par une division du département en 9 territoires :

- le Boulonnais,
- l'Audomarois,
- le Calaisis,
- le Montreuillois,
- l'Artois,
- le Ternois,
- l'Arrageois,
- le Pays de Lens-Liévin
- le Pays de Hénin-Carvin.

Ce découpage s'est effectué en tenant compte de :

- l'identité de chaque secteur du département
- l'émergence de structures intercommunales qui ont guidé la constitution des pays.



Ces territoires, que l'on nomme les « Pays », ont été formalisés comme des outils de développement territorial d'après la LOADDT (loi Voynet de 1999). Les Pays sont qualifiés de véritables espaces d'échanges politiques et de mise en œuvre des politiques départementales dont s'est doté le Conseil Général. Le Pays n'est ni une nouvelle collectivité territoriale, ni un échelon administratif supplémentaire, il est avant tout un lieu de réflexion, de mise en cohérence et d'actions collectives fédérant tous les acteurs du territoire : communes et groupements de communes, chambres consulaires, organismes socio-professionnels, entreprises, associations.

#### Qu'est-ce que la LOADDT ?

La **loi d'orientation pour l'aménagement et le développement durable du territoire (LOADDT)** du 25 juin 1999, appelé aussi Loi Voynet, propose une nouvelle organisation pour mettre en place les conditions d'un développement durable des territoires.

Elle s'appuie sur

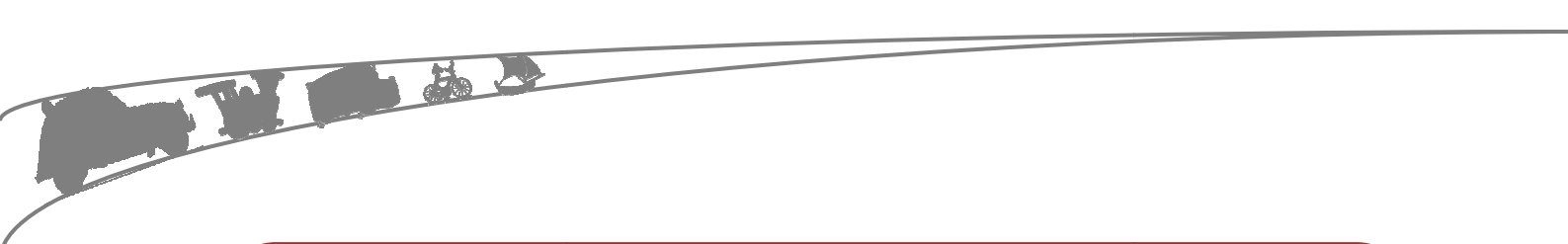
- les schémas de services collectifs,
- les schémas régionaux d'aménagement et du développement du territoire,
- les agglomérations et les pays.

Elle privilégie la contractualisation entre l'Etat et les collectivités comme moyen de l'action publique.

Le pays dispose d'aucune compétence particulière, il a pour mission la définition et l'organisation de la mise en œuvre du projet de territoire et sa concrétisation au travers de la Charte et du Contrat de Pays du Calaisis.

La Charte exprime les orientations définies par les acteurs locaux pour développer les atouts du territoire. Ce travail participatif et collectif ne se limite pas uniquement au projet de l'agglomération, il est né de la participation de chacune des structures intercommunales, laissant à chacune d'entre elles une place.

Le Contrat de Pays du Calaisis a quant à lui, pour mission de mettre en œuvre les orientations de la Charte, retenues comme étant prioritaires. L'objectif du contrat de Pays est de définir des priorités et des orientations qui doivent rencontrer celles de l'Etat et de la Région, qui financent les actions proposées dans le Contrat.



### Synthèse :

Le territoire du Calaisis bénéficie, par sa localisation géographique, d'atouts uniques qui en font :

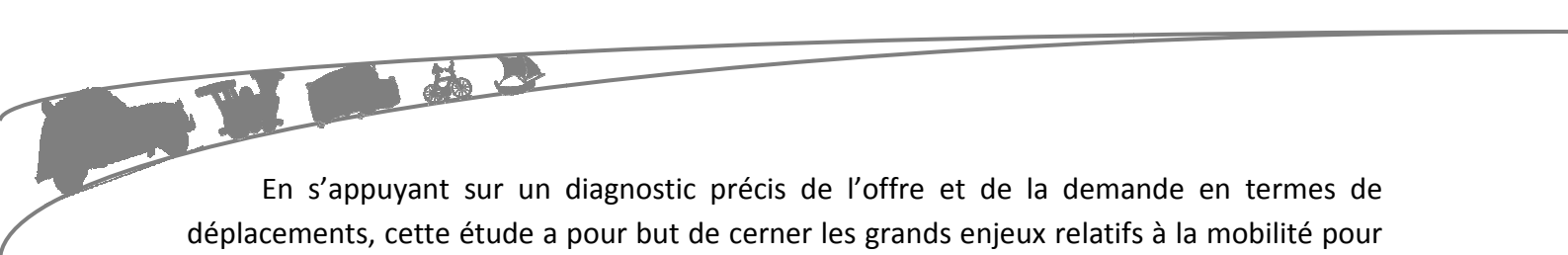
- un territoire clé du transit international ;
- le point de passage obligatoire vers le Royaume-Uni, un des moteurs économiques de l'Europe ;
- une zone à proximité directe des grandes villes européennes.

Ces atouts sont essentiellement exploités par la mise en place d'infrastructures performantes sur le territoire :

- les infrastructures liées au trafic Transmanche : le Port de Calais et le Tunnel sous la Manche
- un réseau ferroviaire et autoroutier très bien connecté aux grandes régions européennes

Enfin, il convient de distinguer deux dynamiques au sein de ce territoire :

- une frange littorale urbaine qui concentre l'essentiel de l'activité économique ;
- un arrière-pays à dominante rurale, davantage en retrait.



En s'appuyant sur un diagnostic précis de l'offre et de la demande en termes de déplacements, cette étude a pour but de cerner les grands enjeux relatifs à la mobilité pour les intercommunalités du Calaisis, afin d'émettre des propositions cohérentes et ciblées dans le cadre de la réalisation des futurs contrats de développement territoriaux entre le Conseil Général et celles-ci.


Le diagnostic va aborder les points suivants en s'appuyant sur des sources différentes et complémentaires :

- Un Etat des lieux des infrastructures (Route, Fer, Voies Navigables, Voies Cyclables,...) et des services existants (Réseau de Transports Urbains, Inter Urbains, TER, TGV, TAD, ...) suivi d'une analyse de leur utilisation, de leurs atouts et de leurs carences.
- Un zoom sur les principaux pôles attracteurs/émetteurs de trafic du Calaisis, détaillant les flux (intensité, types de véhicules, période de fréquentation, but du déplacement), et soulignant les problématiques relatives à ces pôles.
- Une analyse des déplacements domicile – travail sur la base des données DADS (Déclarations Annuelles de Données Sociales), détaillant les flux internes aux Calaisis entre chaque EPCI, mais également les flux externes vers les bassins d'emplois voisins.
- Une étude des besoins des publics prioritaires (personnes âgées, moins de 18 ans, personnes en insertion, handicapés), ciblée sur la problématique des publics en insertion, et soulignant les inégalités dans l'accès à la mobilité.
- Un zoom sur le site touristique des 2 Caps, détaillant les problématiques relatives aux déplacements de la zone.



# 1

## **Typologie de l'offre en transports : un territoire de mobilité**



Dans un premier temps, cette partie traitera de l'offre en transport, détaillant les infrastructures, le niveau de service et son utilisation. Dans un second temps seront étudiées les relations entre les différents acteurs de la mobilité sur le territoire du Calaisis. Enfin, l'interaction entre les réseaux sera détaillée dans le but de dresser un état des lieux de l'intermodalité sur le territoire.

## ***1.1 Des réseaux et des offres diversifiés mais inégalement utilisés***

Le territoire du Calaisis est composé d'un maillage de différents réseaux :

- Le réseau routier utilisé par les véhicules légers, les poids lourds et les transports collectifs ;
- Le réseau ferroviaire utilisé pour les déplacements sur de grandes distances ;
- Le réseau cyclable principalement utilisé pour un usage de loisir ;
- Le réseau de canaux essentiellement utilisé pour le fret.

Ces réseaux seront analysés, indépendamment, par ordre d'importance d'utilisation, de la manière suivante pour les réseaux routiers et ferroviaires :

- La description du réseau
- La description de l'offre
- L'analyse de l'utilisation

Les réseaux viaires, cyclables et fluviaux ne présentent pas d'offre en tant que tel, ainsi seul le réseau et l'utilisation seront détaillés.

## 1.1.1 Un réseau routier fortement exploité

Le réseau routier se différencie des réseaux ferroviaires, cyclables et fluviaux par l'importance et la diversité de ces infrastructures et des offres en transport qui l'utilisent. Il est parcouru localement par :

- Des véhicules particuliers
- Des offres en transport collectives (transport collectif urbain, transport collectif interurbain et le transport à la demande)

Les infrastructures et l'utilisation globale seront abordées dans une première partie suivie d'un détail des offres en transport existantes sur le territoire.

### 1.1.1.1 Un maillage routier dense et hétérogène

#### Un maillage principal qui irrigue le territoire dans son intégralité

Le pays du Calaisis présente un **maillage routier important** mais variablement réparti selon le type de voirie :

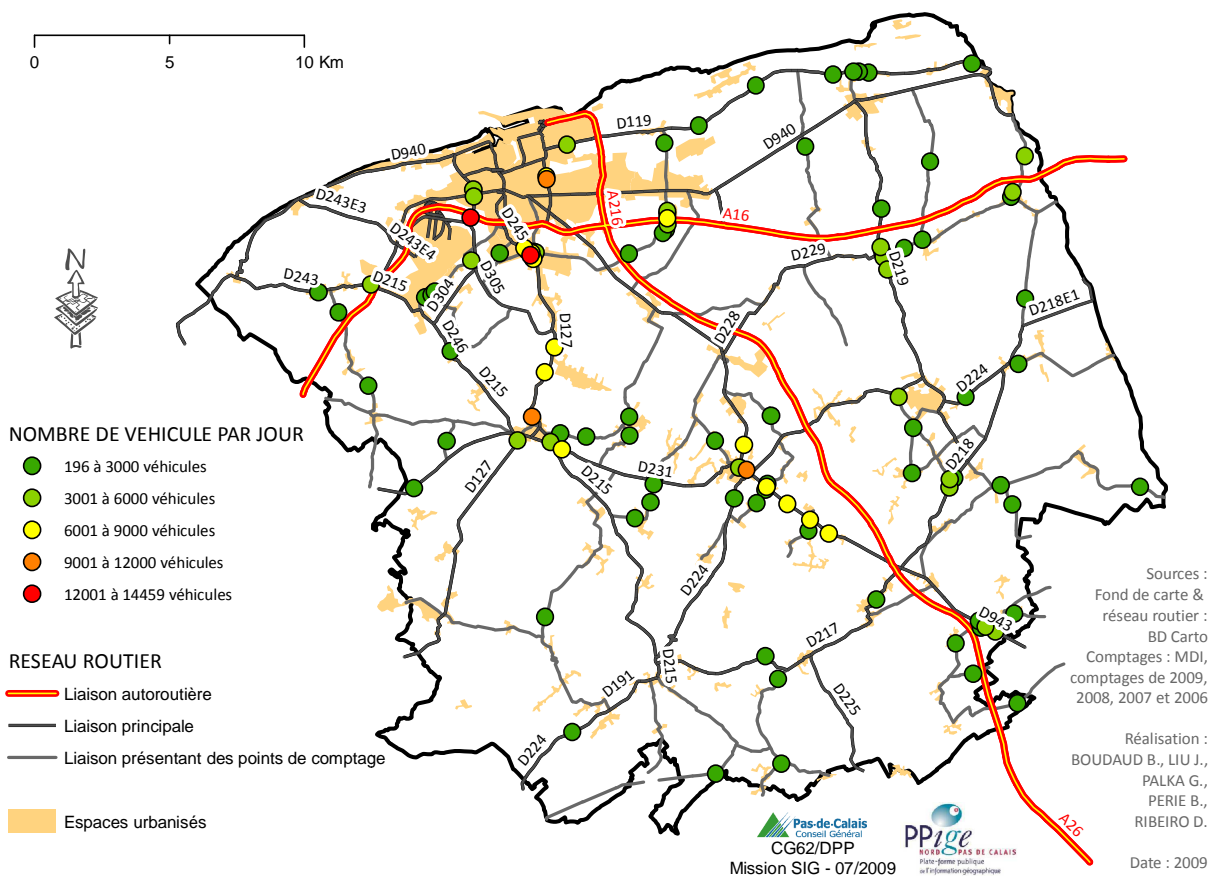
- Les autoroutes avec :
  - L'A16, gratuite, qui longe toute la côte d'Opale en desservant tous les grands pôles du littoral que sont Boulogne-sur-Mer, Calais et Dunkerque, et qui se prolonge bien au-delà de la frontière belge. Il est à noter que l'autoroute se voit prolongée à l'Est de Calais par un bras reliant le terminal ferries : l'A216
  - L'A26 payante qui permet une connexion entre l'arrière-pays et le bord de mer, notamment les bassins de vie de Lens et d'Arras, et à une plus grande échelle permet le transit vers le Sud de la France.
- Les routes départementales desservent équitablement le territoire grâce à une trame équilibrée.





Ces réseaux, bien qu'innervant tout le territoire, sont inégalement utilisés.

### Utilisation du réseau routier départemental

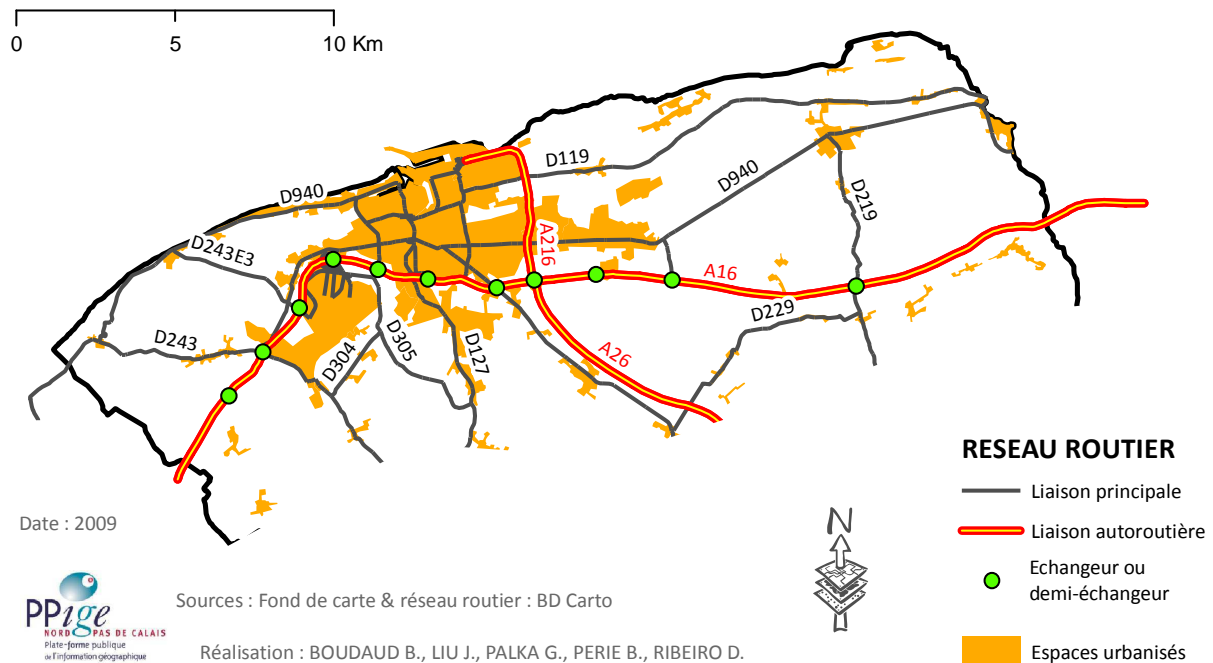


Les axes principalement utilisés sont

- La D943 qui relie Calais à Saint-Omer et qui traverse Ardres, l'un des trois bourgs-centres de l'arrière-pays ;
- La D127 entre Guînes et Calais qui relie le Sud-ouest de l'arrière-pays à l'agglomération calaisienne ;
- Les routes départementales proches des échangeurs de l'autoroute A16.

L'autoroute A16 en tant qu'axe de transport international, devrait compter un faible nombre d'échangeurs afin de garantir la fluidité de la circulation. Or le nombre d'échangeurs est très élevé au niveau de l'agglomération calaisienne. On en recense onze sur le territoire du Calais dont sept entre Fréthun et Marck. Conjugué à un tracé sinueux sur la partie Ouest du territoire, ceci conduit à donner à l'autoroute un profil de rocade urbaine plutôt que d'axe de transport international.

### Localisation des échangeurs et demi-échangeurs de l'A16



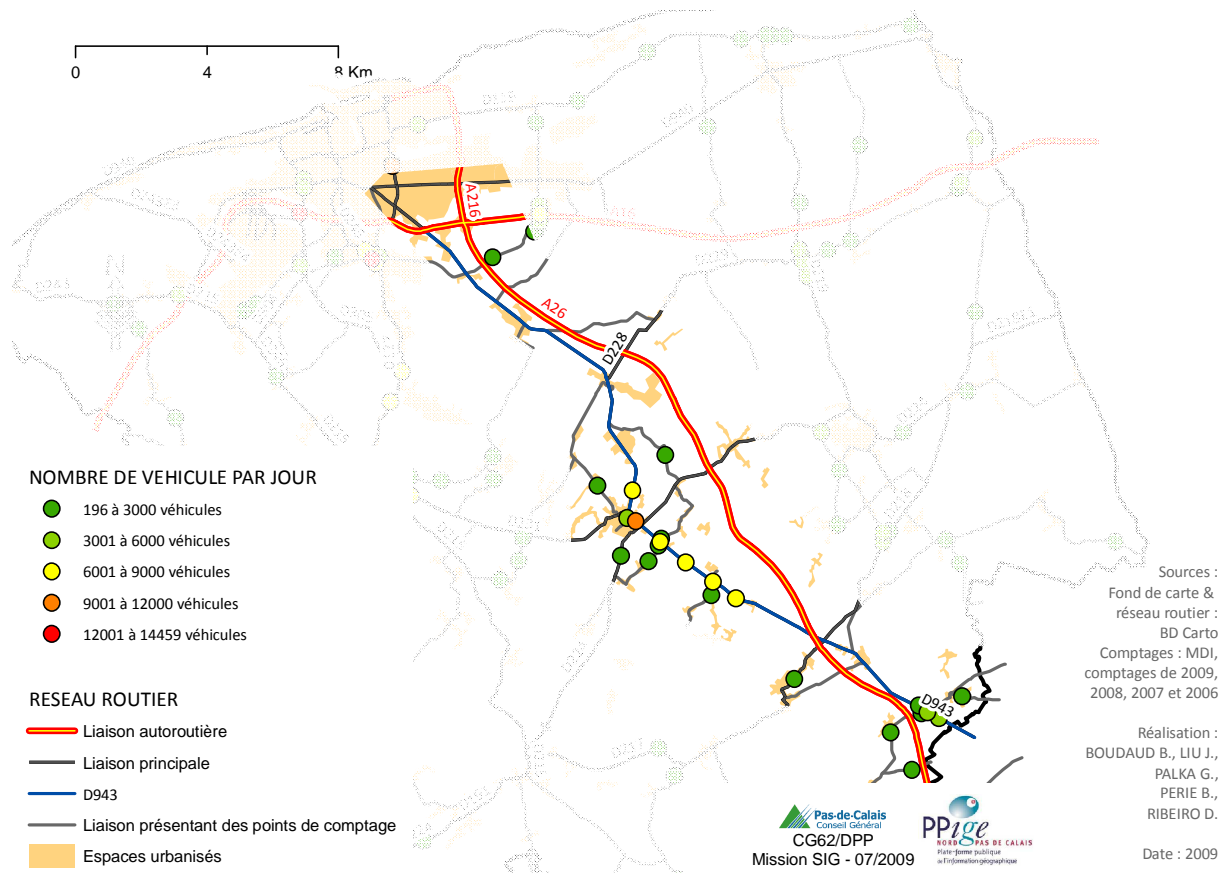
L'autoroute A16, axe de transport vers Dunkerque supporte essentiellement le **transit de fret** en provenance du port roulier de Calais auquel se mélange quotidiennement le **flot pendulaire** des calaisiens qui travaillent à Dunkerque et ses environs.

Ces derniers ont profité de l'effet d'aubaine engendré par l'A16 qui permet de réduire le temps de parcours mais qui entraîne par la-même un mélange de deux types de flux, pouvant générer :

- des **conflits d'usage** entre ces deux groupes d'utilisateurs ;
- des phénomènes d'**engorgement ponctuel** en amont des entrées d'autoroutes ;
- une **forte utilisation des tronçons départementaux à proximité** qui peuvent présenter des fréquentations supérieures à 8 000 véhicules par jour.

La D943, ancienne N43, parallèle à l'A26 présente également une fréquentation importante supérieure à 6 000 véhicules par jour depuis Ardres tant en direction de Saint-Omer que de Calais, démontrant que l'arrière pays est également tourné vers l'Audomarois.

### Utilisation de la route départementale 943



Outre les autoroutes, la D943, la D940 utilisée par les touristes et le réseau viarie situé entre l'A16 et la côte, l'utilisation de la voirie départementale est plus modérée. À l'exception des bourgs-centres – Guînes, Ardres et Audruicq – des communautés de communes et la D219 entre Audruicq et l'autoroute A16, la fréquentation journalière moyenne n'excède pas les 2000 véhicules par jour.

C'est d'après ce constat que le Conseil Général prévoit une requalification des axes d'intérêt « secondaire » en route de catégories 3A et 3B.



## Un réseau secondaire à requalifier

Depuis 2006 et suite à la loi du 13 août 2004, les départements français sont en phase de transferts des routes nationales d'intérêt local en voies départementales dans une finalité de meilleure gestion de celles-ci. En point positif, on peut noter, d'une part, que les décisions d'intervention sur les routes sont prises plus rapidement. D'autre part, le département récupère plus de responsabilités qui vont de pair avec plus de tensions comme par exemple le coût de remise à niveau des routes nationales d'intérêt local.

Sur le territoire du Calais, on recense environ 501 km de routes départementales réparties en 4 catégories par le Conseil Général : les liaisons départementales, territoriales et communales (divisées elles-mêmes en 2 catégories). Cette nouvelle hiérarchisation, à l'initiative du Pas-de-Calais, consiste à classer les voies en fonction du trafic qu'elles supportent, la première catégorie étant assignée aux routes supportant le trafic le plus important (voies express).

En termes de chiffres, une voie de première catégorie sature à environ 12000 véhicules par jour tandis qu'une voie de deuxième catégorie pose problème quand son trafic dépasse les 6000 véhicules par jour. Une voie de troisième catégorie sature à un taux beaucoup plus faible dépendant de sa situation – sur un espace urbain ou rural.

Les routes départementales classées en première catégorie sont au nombre de 8 sur le territoire du Calais. On y compte entre autres l'A216 (2\*2 voies reliant l'autoroute au terminal transmanche de Calais), la D943 ou bien la D940.

Les routes départementales, à 2\*1 voie, classées en deuxième catégorie sont, elles, au nombre de 7 sur le territoire avec par exemple la D119 qui relie Gravelines à Calais via Marck.

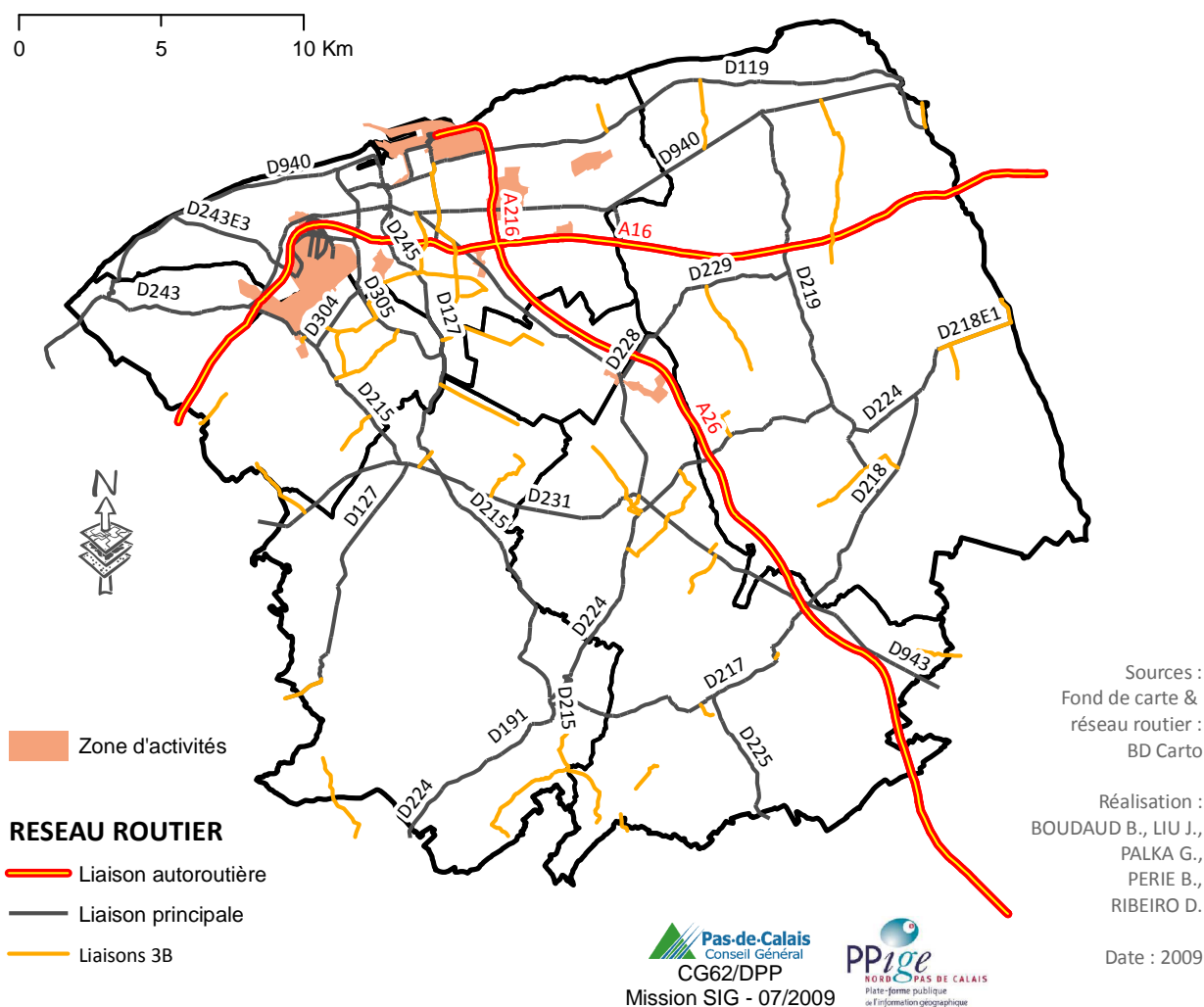
Au sujet des routes de 3<sup>ème</sup> catégorie, ces dernières étant des voies d'intérêt dit « secondaire » par rapport aux prérogatives départementales et qui seront transférées aux communes car plus appropriées à cette échelle, elles sont divisées en deux sous-parties : les 3A à conserver et les 3B à négocier par le Département.

Selon la MDI (Maison du Développement Infrastructures), antenne locale du Conseil Départemental sur le territoire du Calais située à Ardres, environ 78,8 km de voies sont concernés par cette deuxième catégorie. (Le total des routes départementales attendra alors le chiffre de 422,2 km.)

Contrairement aux 1<sup>ère</sup> et 2<sup>ème</sup> catégories, les routes de 3<sup>ème</sup> catégorie comptent plusieurs soucis en termes de dimensionnement ou d'état.

La carte en page suivante représente la localisation des routes départementales de catégories 3B.

## Localisation des tronçons de catégorie 3B sur le réseau routier national et départemental



Les routes de catégorie 3B sont réparties équitablement sur l'ensemble du territoire et totalisent environ 78,8 km. Ces routes d'intérêt local, en démarche de restitution par le département, sont à la fois présentes :

- sur des chemins ruraux de l'arrière pays
- au sein des communes de second rang comme Guînes et Ardres
- dans la Communauté d'Agglomération de Calais.

Le but de cette partie est de réaliser une analyse des enjeux pour le réseau routier départemental (et en particulier pour les routes de catégorie 3B).

En considérant les projets structurants du territoire du Calais, il serait intéressant de connaître leurs localisations et de savoir si ceux-ci peuvent ou non altérer la vocation de ces voies initialement locales.

Les principaux projets de superstructures en élaboration ou en étude sont :

1. Opération « Grand Site des Deux Caps » (cf Partie Deux Caps)
2. Calais Port 2015 (*Ce projet s'achèvera en 2013 et s'accompagnera d'une vaste réflexion sur la requalification du bassin ouest de Calais pour en faire le centre urbain et touristique de la ville avec l'extension du bassin de plaisance et la construction d'un casino et d'un centre des congrès*)
3. Aménagement de la zone du Virval (100ha) avec la création d'une zone d'activités et d'un Pôle Santé (*Accueillant déjà un EHPAD (Etablissement d'Hébergement pour Personnes Agées Dépendantes), le site, proche de l'autoroute A16, sera également doté d'un grand complexe hospitalier livré d'ici 2012 qui remplacera l'hôpital actuel situé en ville de Calais et difficile d'accès*)



Source : [www.lavoixdunord.fr](http://www.lavoixdunord.fr)

4. Extension de Transmarck (*Plate-forme de transport et de logistique située en bordure d'autoroute, poursuit son développement. Avec l'arrivée de transporteurs calaisiens qui souhaitent s'étendre et accroître leur activité et l'implantation d'un parking sécurisé, la zone d'activités mettra à disposition des poids lourds mille places de parking surveillées*)



Source : [www.lavoixdunord.fr](http://www.lavoixdunord.fr)

5. Sucrierie du Pont d'Ardres (*Fermée depuis quatre ans, la sucrierie de Pont d'Ardres, fermée en février 2004, est en train d'être rachetée par la société de travaux publics Ramery.*)



Source : [www.lavoixeco.com](http://www.lavoixeco.com)

6. Cité de la Dentelle à Calais (*Inaugurée le 12 juin 2009, le projet met en scène une architecture hors du commun mais rend aussi un hommage unique à une profession qui a transformé une petite commune portuaire en une immense ville industrielle*)



Source : [archiguide.free.fr](http://archiguide.free.fr)

7. Aménagement d'un golf à Sangatte (*Cet équipement touristique haut de gamme tirera bien le Calaisis vers une meilleure image dans quelques années*)

8. Aménagement de la Gravière à Sangatte (155 ha) (Base de Voile) (*La base de voile de Sangatte réalisée sur un plan d'eau existant de 25 ha permettra de pratiquer de nombreuses activités nautiques. Idéal pour l'initiation comme pour la compétition, elle deviendra un outil de référence pour les habitants du Calaisis et une vitrine pour la région à l'échelle nationale voire européenne*)



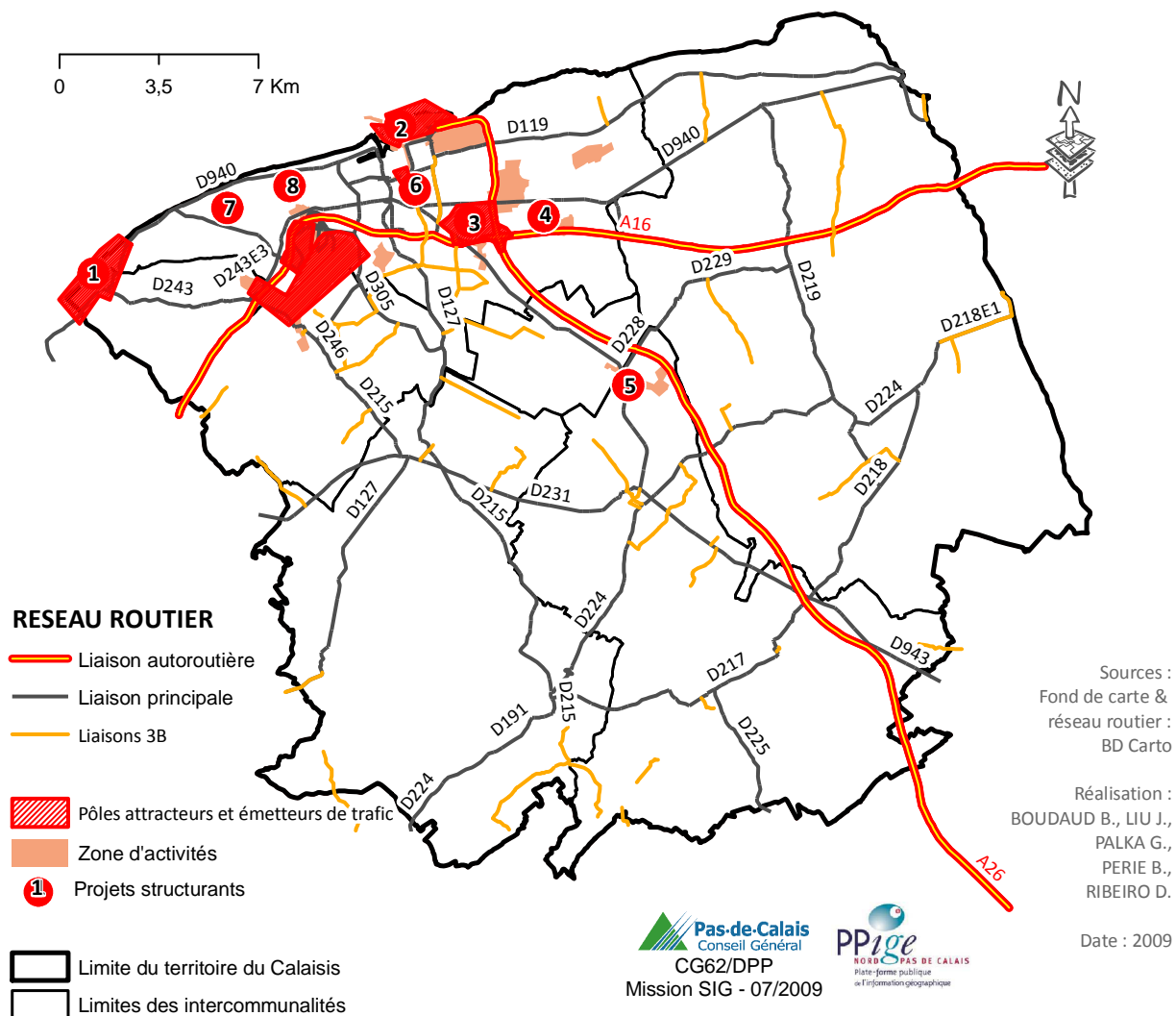
Source : [www.lavoixdunord.fr](http://www.lavoixdunord.fr)

Les **principaux pôles générateurs de trafic** suivants seront plus développés dans la deuxième partie du diagnostic :

- Le terminal Ferries
- Le pôle administratif
- La zone du Virval
- La zone d'activités Eurotunnel
- Le site du Cap Blanc-Nez

La carte de la page suivante représente à la fois les projets de superstructures et les principaux pôles générateurs de trafic en interaction avec les voies départementales de catégorie 3B.

## Localisation des tronçons de catégorie 3B par rapport aux principales grandes structures en élaboration ou en étude



La numérotation reprend les projets précités aux pages 33 et 34.

On remarque, sur la carte ci-dessus, que sur l'ensemble des voies de catégorie 3B, seulement deux se situent à proximité de pôles et de projets du territoire. Il s'agit de la zone située au Sud-est de la ville de Calais (cf. page suivante).

## Tronçons de catégorie 3B et nombre moyen journalier de véhicules

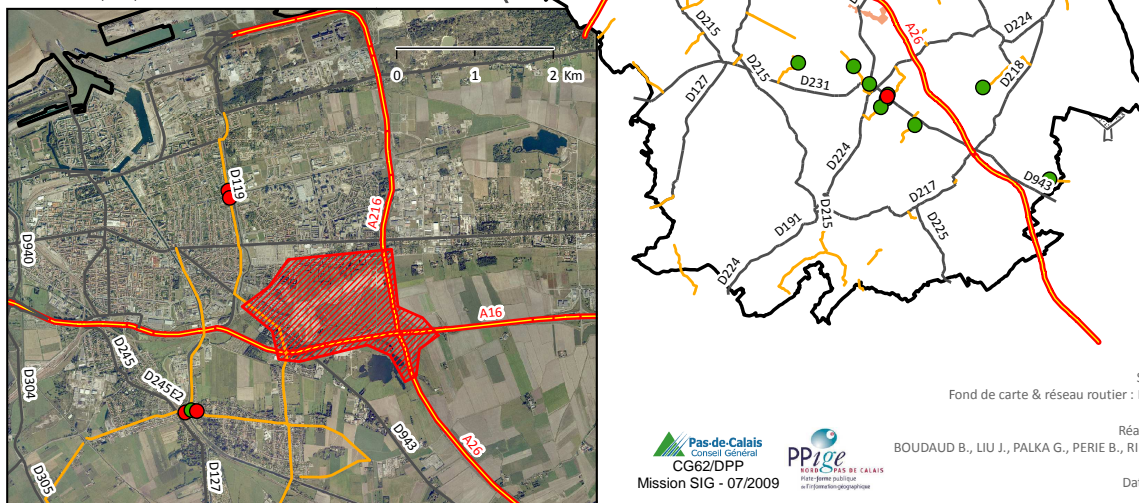
### NOMBRE DE VEHICULE PAR JOUR

- 198 à 5000 véhicules
- 5001 à 11334 véhicules

Zone d'activités

### RESEAU ROUTIER

- Liaison autoroutière
- Liaisons 3B
- Liaison principale



Cette carte nous montre à la fois les comptages routiers situés à proximité d'une voie de catégorie 3B et également un zoom sur la zone problématique (le point rouge situé au Sud se trouvant sur la D943, voie de première catégorie, il ne posera pas de problème quant à la suite de l'analyse).

Le principal pôle situé à proximité d'une voie 3B est le site du Virval (n° 3) situé au Sud-Est de la ville de Calais. Ce site sera destiné à recevoir le nouveau pôle santé de la ville.

On constate en effet que la voie D119 qui relie Coulogne à Calais se trouve située entre la ville et le site. On imagine alors que cette voie sera fortement empruntée que ce soit par les véhicules hospitaliers ou par les visiteurs.

Pour les populations venant de plus loin que la ville de Calais, la présence du pôle à proximité du diffuseur, situé entre l'A16, l'A26 et l'A216, devrait ne pas perturber son accès. A ce jour, il n'est pas prévu de nouvelles dessertes pour la zone du Virval. Un projet de desserte à partir de l'A216 avait bien été envisagé pour permettre un accès facilité à la zone commerciale mais ce dernier projet ne voyant pas le jour, le site sera donc accessible uniquement par les routes départementales déjà présentes autour de la zone qui comptait en février 2008 un trafic de 7295 véhicules par jour. Cela générera donc des problèmes sur la voie D119 initialement prévue de catégorie 3B.

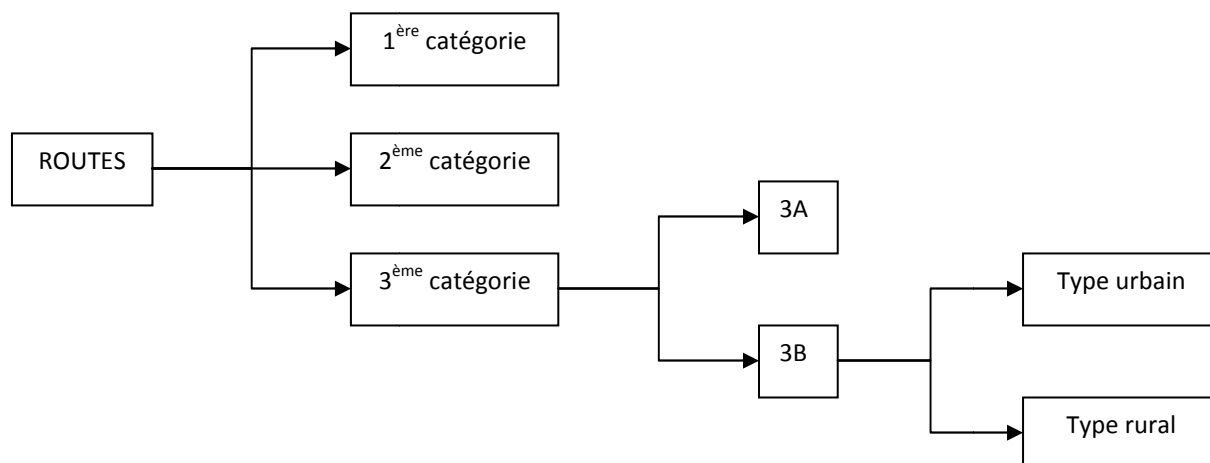


Cependant, il existe deux types de voies communales :

- Les voies situées dans un espace de type urbain (ces voies peuvent s'apparenter à des rocales urbaines de transit et sont capables d'accueillir un fort trafic)
- Les voies situées dans un espace dit rural (ces voies sont généralement empruntées par la population locale et ne sont pas capables d'accueillir un trafic important)

L'organigramme suivant résume la classification des voies départementales du Pas-de-Calais axé sur les voies de troisième catégorie.

### Classification de la voirie départementale

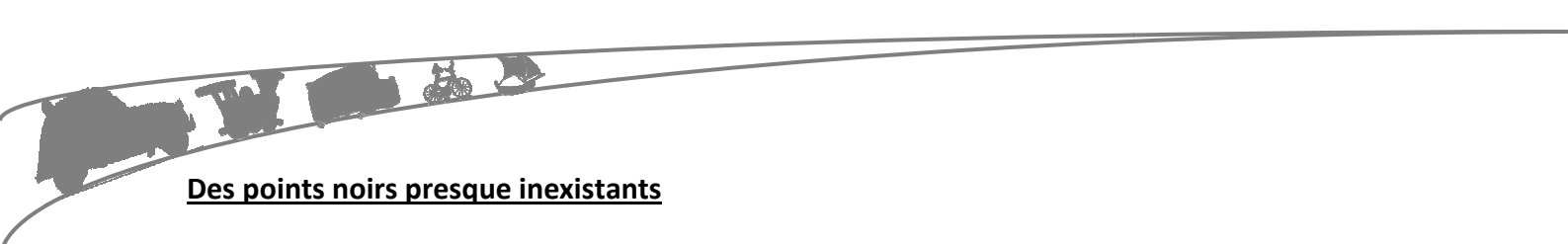


Réalisation : BOUDAUD B., LIU J., PALKA G., PERIE B., RIBEIRO D.

La voie D119, appartenant davantage au premier type, il ne serait pas pertinent de changer son statut de voie de catégorie 3B.


On remarque également un problème au niveau de la D127 qui relie Guînes à Calais au niveau de Coulogne. Cette voie est essentiellement empruntée par les habitants des alentours de Guînes qui travaillent sur Calais (ex : pôle administratif). En 2009, selon les comptages routiers de la MDI, on recensait 6 480 véhicules empruntant la voie en une journée : nombre nettement supérieure à la moyenne des voies de catégorie 3B. Cette voie appartenant au second type, cité auparavant, n'est pas adaptée à accueillir un tel trafic. Son changement de statut en deuxième catégorie serait justifié.

Hormis ces deux voies, le passage en voies de catégorie 3B ne pose pas de problème en termes d'utilisation viaire.



### Des points noirs presque inexistants

Sur l'ensemble du territoire, on peut, tout d'abord, noter la faible présence de voies à très fort trafic et donc de gros points noirs sur le territoire du Calaisis excepté au niveau de l'échangeur n°43 dit « Porte de Boulogne » situé sur l'A16. Ce dernier permet de desservir la ville de Calais par l'Ouest et est également utilisé par les habitants de l'arrière pays venant travailler dans l'agglomération (il permet également de desservir la cité de l'Europe). Située entre l'entrée dans l'agglomération et l'échangeur menant au tunnel sous la Manche pour les véhicules, cette voie, la D304, se situe dans la première catégorie des routes classées par le département. C'est-à-dire que celle-ci sature quand son trafic dépasse les 12 000 véhicules jour. En 2008, selon les comptages routiers de la MDI, on y comptait 14 459 véhicules empruntant cette voie sur une journée. Des projets comme l'élaboration d'une déviation qui contournera Guînes ne fera qu'accentuer ce problème en reconcentrant le trafic sur ce point.



Face à une utilisation de la voirie très axée sur l'autosolisme se trouve une offre en transport collectif riche par sa diversité mais délaissée par la population.

### *1.1.1.2 Des offres hétérogènes, tant spatialement que qualitativement*

Le maillage routier dense du Calaisis a permis de développer des offres en transport diversifiées :

- un réseau de transport collectif urbain
- un réseau de lignes interurbaines
- un système de transport à la demande (TAD)

Les caractéristiques suivantes vont être détaillées :

- localisation géographique
- amplitude horaire
- fréquence
- fréquentation (pour le réseau Colvert)
- public type

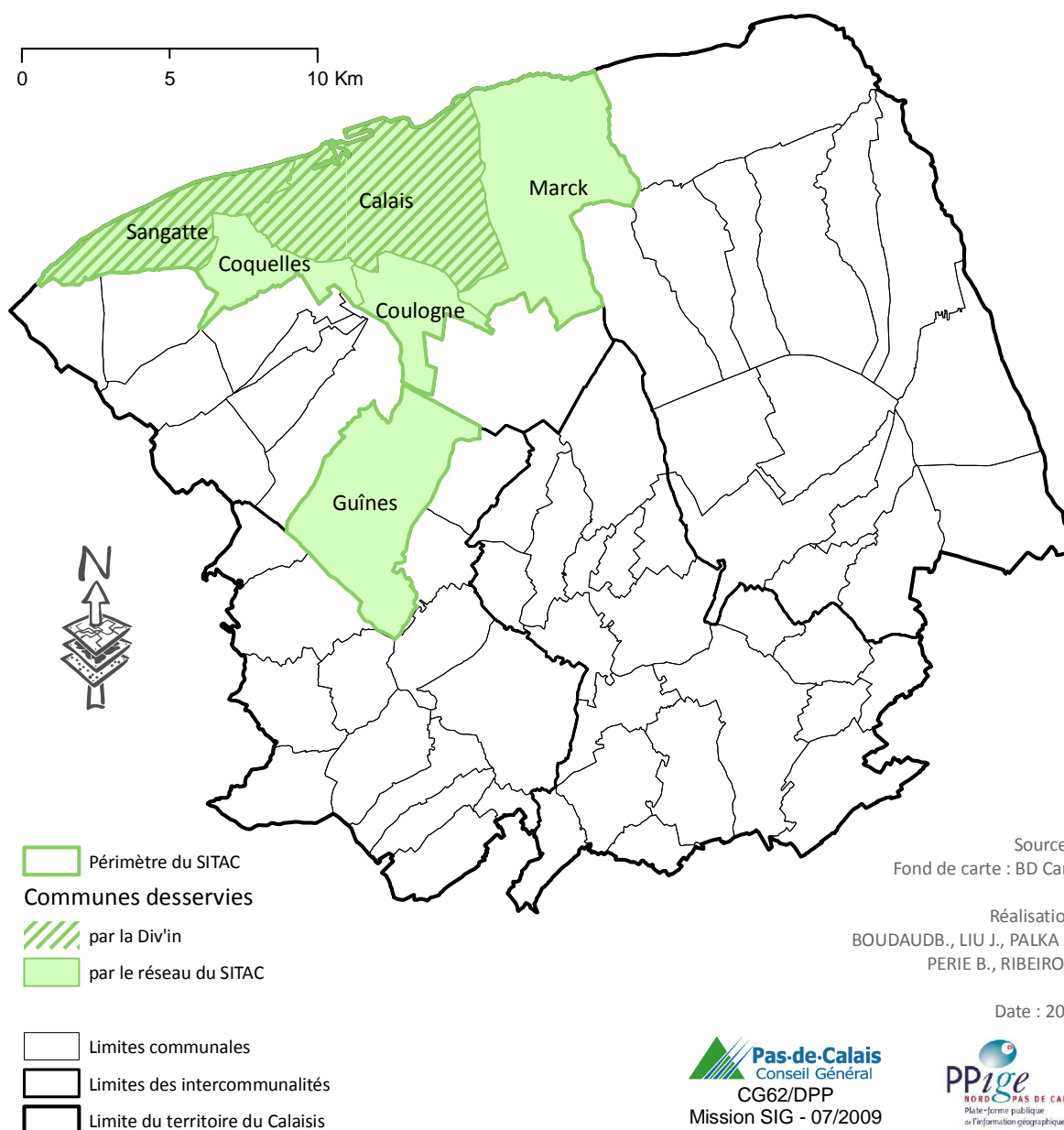
Ces offres sont présentées par taux d'utilisation décroissante. En effet, un réseau de transport collectif urbain est plus fréquenté qu'un réseau interurbain moins dense ou qu'un service de transport à la demande qui vise un public spécifique.



## Un transport collectif urbain efficace

Seule Communauté d'agglomération du territoire, Cap Calais Terre d'Opale est également la seule intercommunalité à posséder **un réseau de transport en commun urbain**. La gestion de ce réseau a été déléguée au SITAC, Syndicat Intercommunal de Transport de l'Agglomération du Calais qui est par conséquent l'Autorité Organisatrice de Transport sur ce territoire. Le périmètre de transport urbain comprend les cinq communes de la Communauté d'agglomération auxquelles s'ajoute, pour des raisons historiques et économiques, la commune de Guînes qui fait partie de la Communauté de communes des Trois-Pays.

### Communes desservies par les différentes offres du SITAC



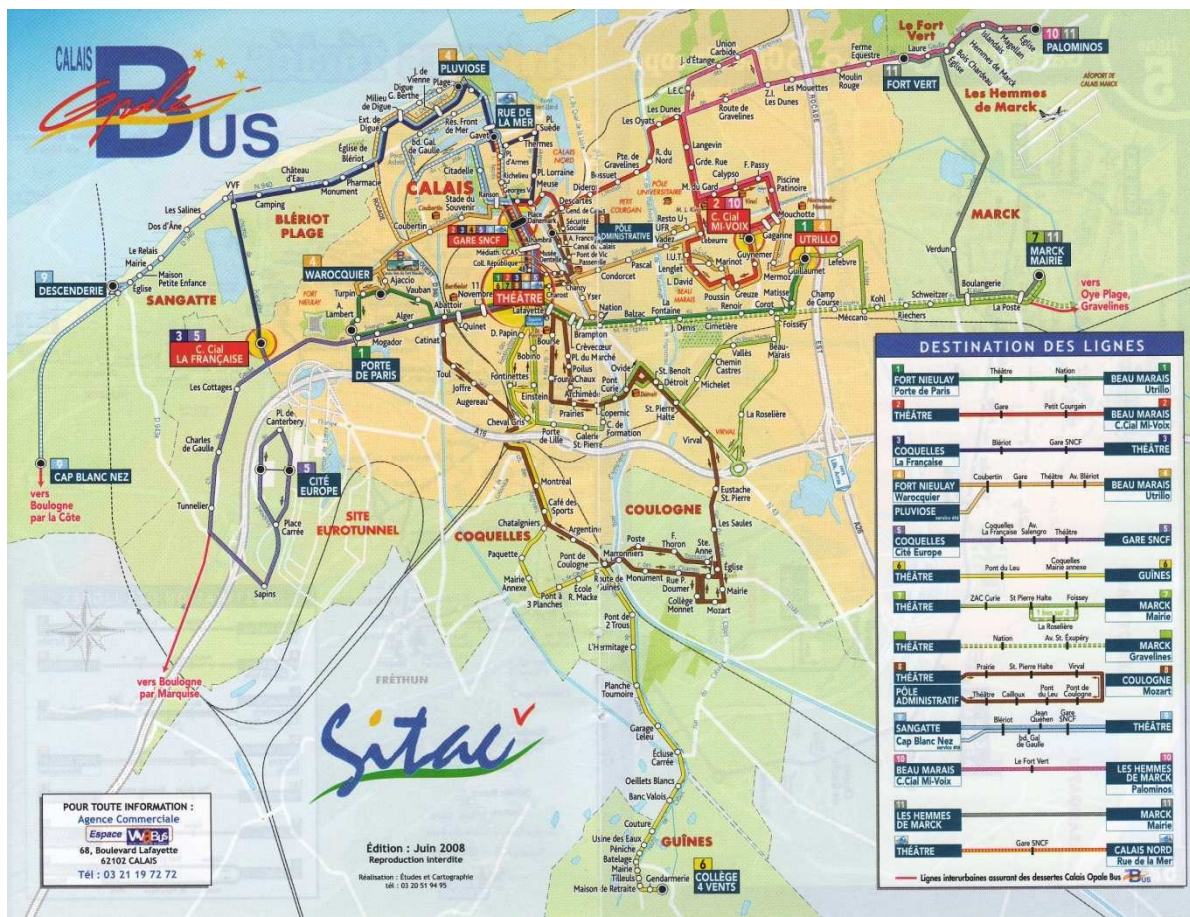
Ce réseau est composé de 11 lignes régulières et de deux lignes singulières : la Balad'In et la Div'In :

- Les **lignes régulières** desservent de manière équitable l'ensemble du périmètre de transport urbain. L'amplitude horaire des lignes régulières est de 14h30 et est comprise entre 6h00 et 20h30 en semaine avec une fréquence de 20 à 30 minutes entre deux navettes. Cette organisation convient donc à une activité diurne des habitants mais ne permet pas de réaliser une activité de sport ou de loisir se terminant après 20h00.



Source : personnelle  
Date : 2009

### Schéma du réseau du SITAC



Source : Guide des horaires 2008/2009  
Date : 2009

- La Balad'In est une navette électrique qui permet un **service gratuit et de proximité** en desservant le centre de Calais de la place Albert à Calais-Nord via la gare SNCF de Calais-Ville.
- La Div'In, lancée en 2008, est un bus à impérial reliant le centre de Calais au Cap Blanc Nez et passant notamment pas Blériot Plage qui **conjugue tourisme et déplacement de loisirs** pour la population locale et lors de la période estivale.
- **Pour pallier l'absence de ligne nocturne, le SITAC met en place les lignes Nuit d'Opale** en week-end et lors de grands évènements culturels, artistiques et sportifs. Ces deux lignes desservent toutes les communes du périmètre urbain à raison de deux allers-retours par ligne.



Source : [www.agglo-calais.fr](http://www.agglo-calais.fr)  
Date : 2009

Le profil de l'utilisateur quotidien du réseau est :

- un habitant de Calais
- de moins de 25 ans
- qui se dirige ou vient de son lieu d'étude
- propriétaire d'un abonnement
- n'ayant pas de moyen de locomotion motorisé
- qui réalise 1 ou 2 allers-retours quotidiennement
- à 7h ou 8h et 17h ou 18h

Source : Réalisation d'une enquête téléphonique auprès des clients et non clients du réseau Calais Opale Bus

La politique du SITAC, visant à répondre aux attentes principales des populations captives, rend ce réseau très performant sur les zones qu'il dessert. Il est également un acteur social important de par sa desserte importante des quartiers requérant des moyens de transports alternatifs à la voiture de Calais (quartier défavorisé du Beau Marais, pôle universitaire, hôpital).

Le réseau du SITAC reste un réseau **minimaliste** en termes d'amplitude. Cependant son caractère **adaptatif**, notamment à travers les lignes Nuit d'Opale et les créations de la Ballad'In et de la Div'In, lui permet de répondre à la majorité des demandes.

**Des transports collectifs interurbains principalement littoraux**

Les transports collectifs interurbains se déclinent en deux offres :

- Le réseau Colvert : un transport collectif axé sur Calais
- La ligne BCD : une alternative pour relier trois agglomérations littorales

Le réseau Colvert :

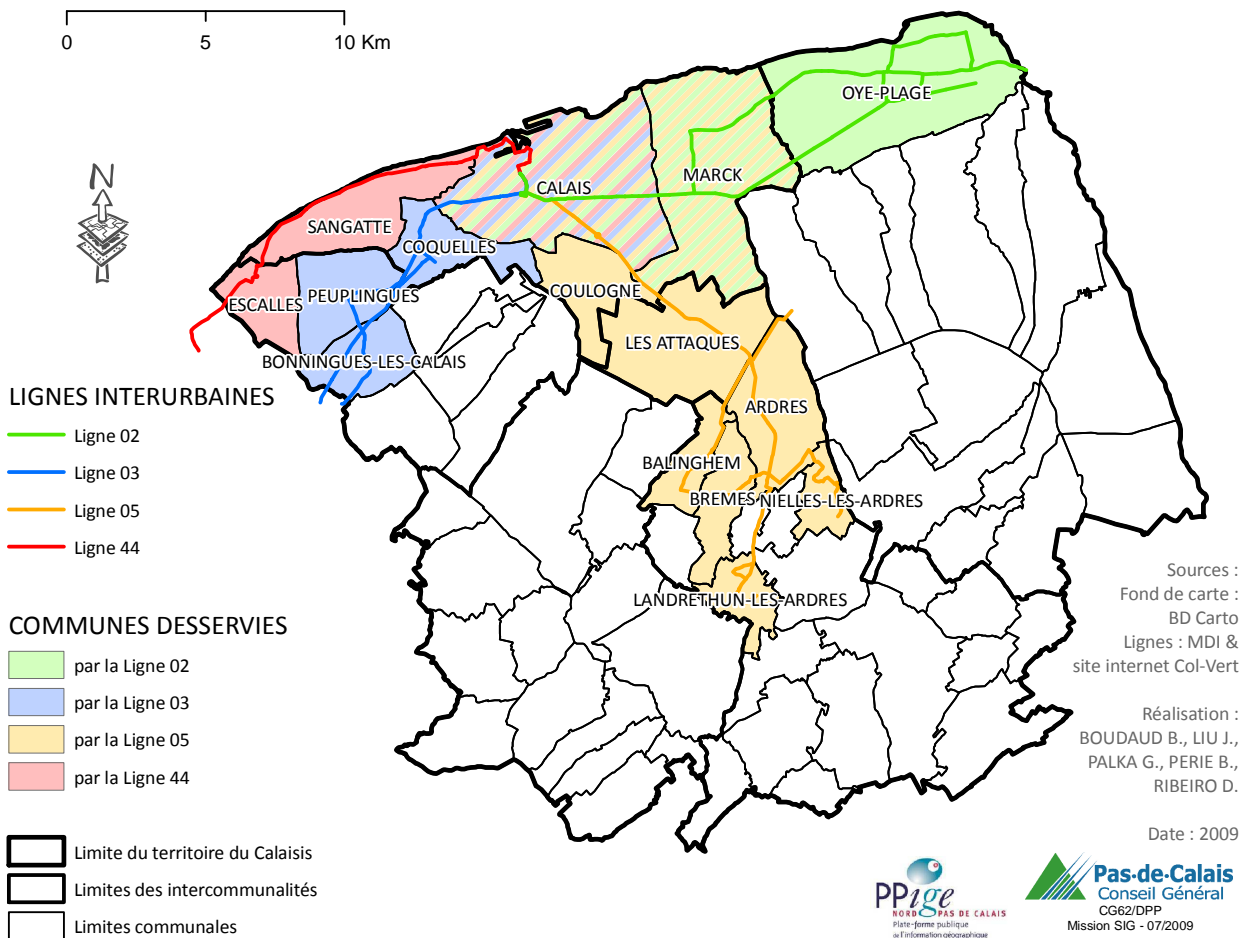
L'offre mise en place par le Département comprend quatre lignes reliant les principales agglomérations du Calaisis et des pays attenants. Les quatre lignes sont :

- Calais-Boulogne (par la côte)
- Calais-Boulogne (par l'intérieur des terres)
- Calais-Gravelines
- Calais-Ardres



Source : personelle  
Date : 2009

Lignes interurbaines et communes desservies



Le **temps de parcours** de ces lignes par rapport à un trajet en véhicule personnel varie dans un **rapport de 1,7 à 3,1** entre le bus et le véhicule personnel

	véhicule personnel (VP)	Col-Vert (CV)	rapport CV/VP
Calais-Boulogne (par la côtéé)	26' *	1h20' **	3,1
Calais-Boulogne (par la terre)	26' *	1h10' **	2,7
Calais-Gravelines	20' *	45' **	2,3
Calais-Ardres	18' *	30' **	1,7

\* estimation MAPPY,

\*\* temps moyen de trajet selon horaires Colvert

*Les trajets (du premier arrêt au dernier arrêt) réalisés en transport collectif interurbain demandent de deux à trois fois plus de temps qu'un trajet en véhicule personnel. Cette situation ne rend pas attrayante l'utilisation de ce mode pour un public non captif. Cela explique notamment la*

*faible fréquentation et le profil des utilisateurs du transport collectif interurbains.*

- **L'amplitude horaire est importante** (12 heures en moyenne) et la fréquence, variable selon les lignes, permet d'irriguer le territoire sur l'ensemble de la journée.
- Les **horaires** ne sont attractifs que pour un public devant se déplacer pour une demi-journée ou pour la journée complète et **sans contrainte horaire**.

Amplitude horaire des différentes ligne du réseau Colvert desservant le Calaisis

	horaire de début de service	horaire de fin de service
Calais-Boulogne (par la côtéé)	7h	19h10
Calais-Boulogne (par la terre)	7h	19h
Calais-Gravelines	6h15	19h20
Calais-Ardres	7h	18h40

Sources : <http://www.colvert-littoral.com/>

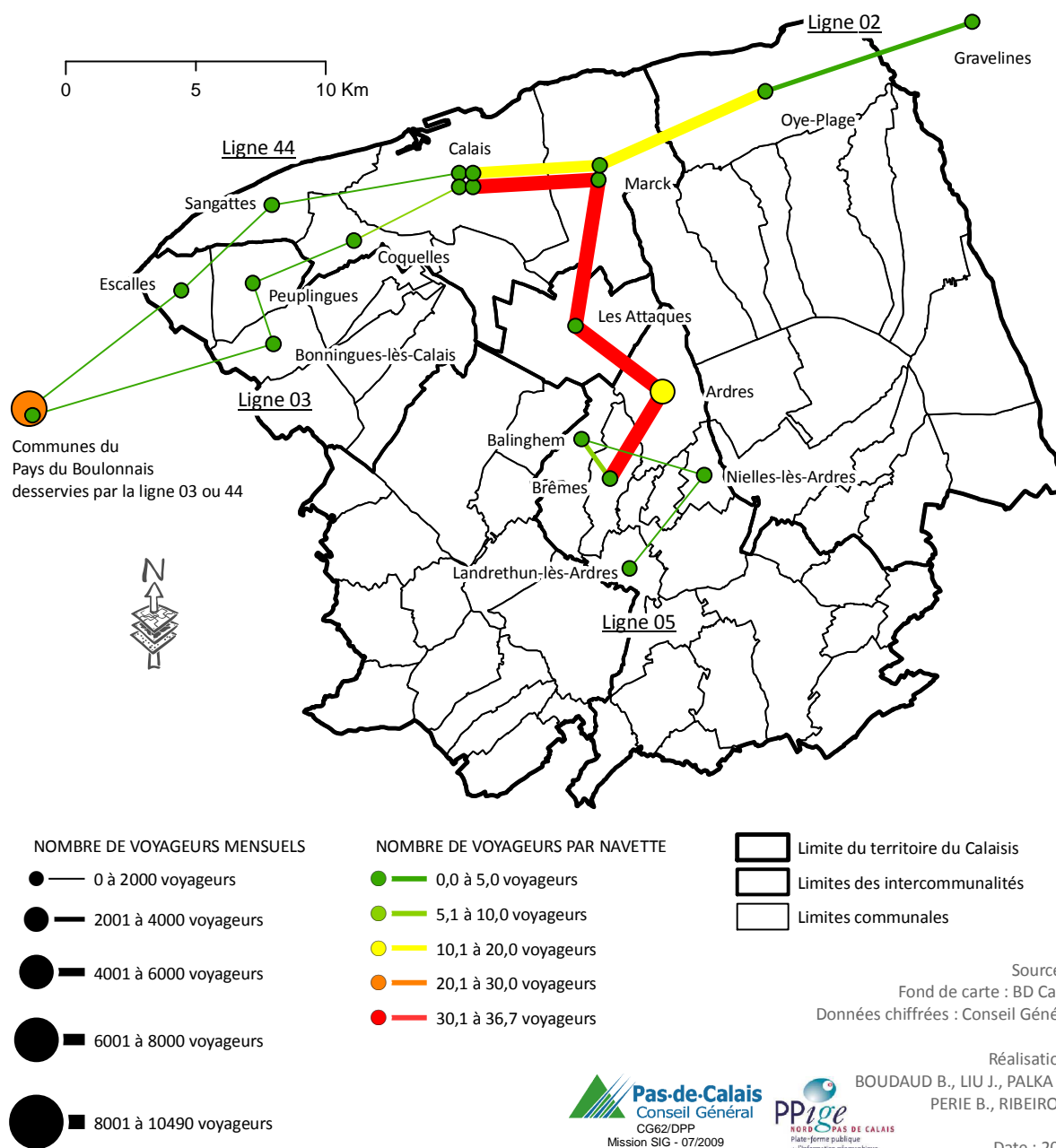
Les différentes **tarifications restes restreintes** à la vente de tickets

- à l'unité
- en paquet de 10 ou 40.

On note l'absence de forfait qui pourrait être en partie remboursé par l'entreprise pour les actifs.

Le **manque de fréquence aux heures pointes** ou le **manque de diversité dans la tarification** ne permet pas d'attirer une population adepte du véhicule personnel.

## Fréquentation des lignes interurbaines au mois de mars 2009 : nombre mensuel de voyageurs et nombre de voyageurs par bus



*Les cercles schématisent le trajet du bus interurbain dans une commune et les traits représentent la liaison entre deux communes.*

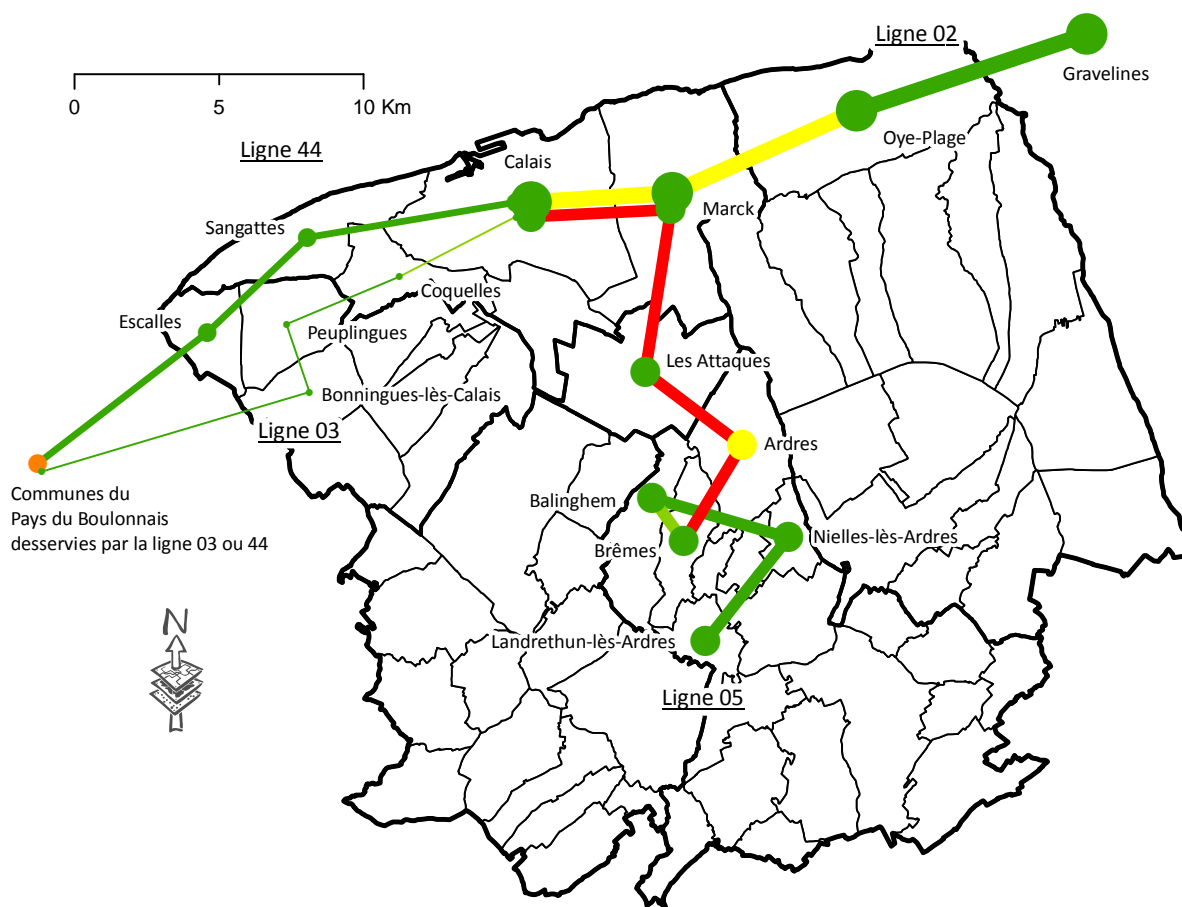
*Les lignes interurbaines sont peu utilisées pour aller d'un point à un autre au sein d'une même commune. Ceci s'explique par la faible taille des communes desservies et la présence d'un transport collectif urbain sur la Communauté d'Agglomération Cap Calaisis Terre d'Opale.*

*Les lignes en direction de Boulogne sont peu concurrentielles face à la prégnance de l'A16 qui permet de relier Calais à Boulogne en trois fois moins de temps que le bus.*

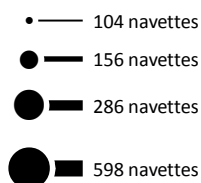
*La ligne en direction de Gravelines est assez bien fréquentée entre les communes du Pays du Calais en raison de la distance de ces communes à l'autoroute et du nombre important d'arrêts mis en place (23 sur la commune de Oye-Plage).*

*La ligne la plus utilisée est celle reliant Ardres à Calais. Cette forte fréquentation peut s'expliquer par le fait que cette ligne est la seule en direction de l'arrière-pays et qu'elle relie deux centres-bourgs.*

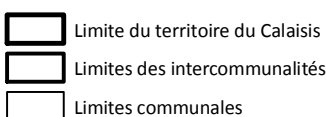
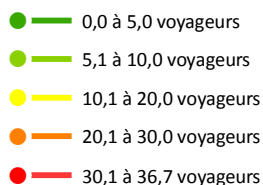
## Fréquentation des lignes interurbaines au mois de mars 2009 : nombre mensuel de voyageurs et de navettes par ligne



### NOMBRE DE BUS PAR MOIS



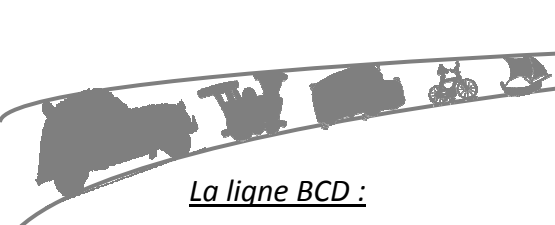
### NOMBRE DE VOYAGEURS PAR NAVETTE



*Les bus pris en compte sont ceux qui ont une amplitude hebdomadaire minimale de quatre jours (à savoir du lundi au vendredi) et qui assurent un service tout au long de l'année.*

*Il n'existe pas de corrélation stricte entre nombre de navettes mensuelles et fréquentation. Les facteurs qui définissent la fréquentation semblent plus être le nombre d'arrêts par commune et les zones desservies (rappatriement vers un centre-bourg comme Ardres, desserte du littoral comme Oye-Plage, ...).*

*La fréquentation importante de la ligne 05 (Calais-Ardres) s'explique par une utilisation importante de celle-ci par un public scolaire (plus de 11700 utilisateurs soit 72,3% des utilisateurs de la ligne contre 68,6% pour la ligne 02, 32,4% pour la ligne 03 et 70,8% pour la ligne 44).*



### La ligne BCD :

La ligne BCD (Boulogne-Calais-Dunkerque) permet de relier rapidement ces trois agglomérations et n'a pas vocation à desservir les autres communes du territoire.

Le **temps de parcours** de ces lignes par rapport à un trajet en véhicule personnel varie dans un **rapport de 1,4 à 1,6** entre le bus et le véhicule personnel.

	Boulogne-Calais	Calais-Dunkerque	Boulogne-Dunkerque
voiture (VP)	26' *	32' *	50' *
ligne BCD	40' **	45' **	1h20' **
ratio BCD/VP	1,5	1,4	1,6

Estimation de gare à gare

\* estimation MAPPY,

\*\* temps moyen de trajet selon horaires Ligne BCD

*Bien que les trajets demandent entre 40% et 60% de temps en plus par le bus, la performance en termes de vitesse commerciale est satisfaisante. Cette dernière et la localisation*

*stratégique des arrêts compense le faible nombre de ceux-ci.*

- **L'amplitude horaire est importante** (12 heures en moyenne).
- Les navettes sont concentrées aux **horaires** qui favorisent une **clientèle d'actifs** qui se déplacent pour la journée ou une demi-journée
  - 6h à 8h
  - 12h à 13h
  - 16h30 à 20h

Il existe une différence de fréquence entre Calais-Boulogne et Calais-Dunkerque. Les navettes sont trois fois plus nombreuses en direction (ou provenance) de Dunkerque que de Boulogne. Ceci peut se traduire par la différence de flux d'actifs entre ces deux destinations (ou origines) et peut être dû au manque de liaisons ferroviaires entre Calais et Dunkerque.



Source : personnelle  
Date : 2009



## Le TAD des Trois-Pays : Le taxi vert, un moyen de répondre aux difficultés de l'absence de transports collectifs en milieu rural

### *Qu'est-ce qu'un Transport À la Demande?*

Les **TAD** sont un mode de transport public appartenant à une famille de services qui peut inclure les taxis traditionnels ou collectifs, les bus scolaires, le covoiturage et même le vélo en libre service. Ils se distinguent des autres services de transport collectifs par le fait que les véhicules n'empruntent généralement pas d'itinéraire fixe et ne respectent pas un horaire précis, sauf pour satisfaire un besoin particulier. Cf. ANNEXES Le TAD

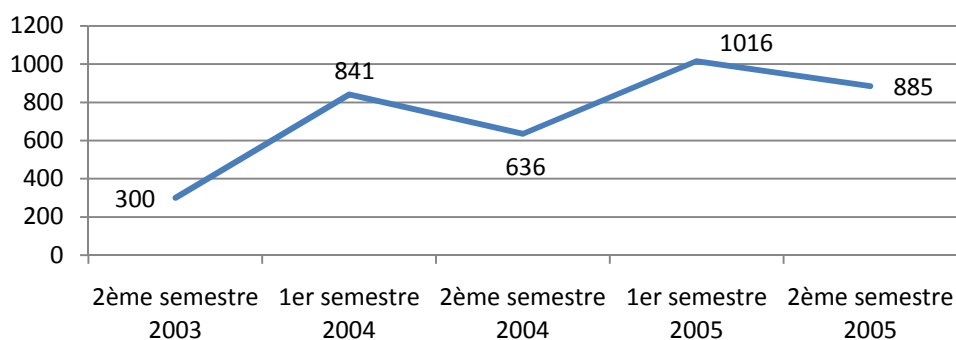
Un service de transport à la demande (TAD) a été mis en place, dans le cadre du contrat de développement durable signé avec le Conseil Général, sur la communauté de communes des Trois-Pays sous le nom de « Taxi vert ». Cette intercommunalité du Sud du Pays du Calais est un territoire à dominante rurale, organisé autour d'un bourg centre, Guînes. Cette ville d'un peu plus de 5000 habitants est attachée au PTU de l'agglomération de Calais et bénéficie donc de la desserte en lignes régulières. Ce rattachement est l'une des principales raisons de la création du TAD en juillet 2003 avec les taxis locaux. En effet, ce service permet, pour une personne captive, de relier les zones excentrées autour de Licques, d'Hardinghem et de Caffiers et de se rendre au centre-ville de Calais grâce aux transports en commun (ligne n°6), la rupture de charge se faisant à Guînes. L'utilisateur pourra ainsi se déplacer aisément dans tout le périmètre du SITAC.

De 2003 à 2006, ce service a fait ses preuves et le nombre d'utilisateurs, bien que réduit, a doublé sur la période. Les 47 usagers enregistrés en 2006 avaient des motifs de déplacements qui concernaient surtout les achats de proximité, l'accès aux services administratifs, médicaux ou la visite d'un proche ... Quelques utilisateurs demandent parfois une intervention plus fréquente du TAD mais sur des périodes très courtes pour faire face à des problèmes ponctuels tels qu'une panne de voiture ou un retrait de permis (source : Calais Ardres Transport (CAT)). Il existe ainsi une vraie demande des populations les plus isolées. La fréquentation reste raisonnable et adaptée à une échelle locale : 2 à 10 allers-retours sont effectués chaque mois au sein du territoire des Trois-Pays.





## Nombre semestriel de courses réalisées dans le cadre du TAD



*On remarque qu'après un départ relativement lent au deuxième semestre 2003 le nombre de courses progresse en dent de scie avec un fléchissement net constaté d'août à décembre tant en 2004 qu'en 2005.*

En 2006, le nombre de courses atteignait 1700, une petite baisse de fréquentation par rapport à l'année 2005 qui conforte cette évolution en dents de scie.

Le public ciblé par ce système de TAD au sein de l'intercommunalité, sont :

- **les personnes âgées,**
- **les travailleurs en insertion,**
- **les jeunes femmes se rendant aux consultations de PMI (protection maternelle et infantile).**

Selon une enquête du CAT, il ressort des usagers un taux de satisfaction important concernant l'utilisation du Taxi-Vert.

Ce service ne peut utiliser sa compétence au profit d'un autre EPCI. Il ne peut donc sortir du périmètre de la Communauté de communes.

Il se compose uniquement de 4 taxis classiques (2 situés à Guînes et 2 à Licques) et d'un agent à mi-temps qui s'occupe du standard téléphonique et possédant un taxi spécial à Hardinghen. Il n'existe pas de site Internet pour ce service. Le prix d'une course est d'environ 2€ et le service fonctionne entre 7h30 et 19h30 les jours ouvrables. Une carte d'abonnement existe et fixe le nombre de déplacement à 14 par mois et par personne. Toutefois, certaines personnes sont autorisées à dépasser ce chiffre (dossier examiné au cas par cas).

Ce réseau est du type « horaires libres », l'heure et la destination sont variables (dans le périmètre de la communauté), c'est un service « arrêt par arrêt » du fait de la surface importante desservie. Le client appelle un numéro spécial la veille (entre 17 et 19h) et fixe son horaire et son arrêt pour le lendemain. Ce sont les systèmes les plus souples, mais aussi les plus coûteux, du fait d'un faible taux de remplissage des véhicules.



Source : *personnelle*  
Date : 2009

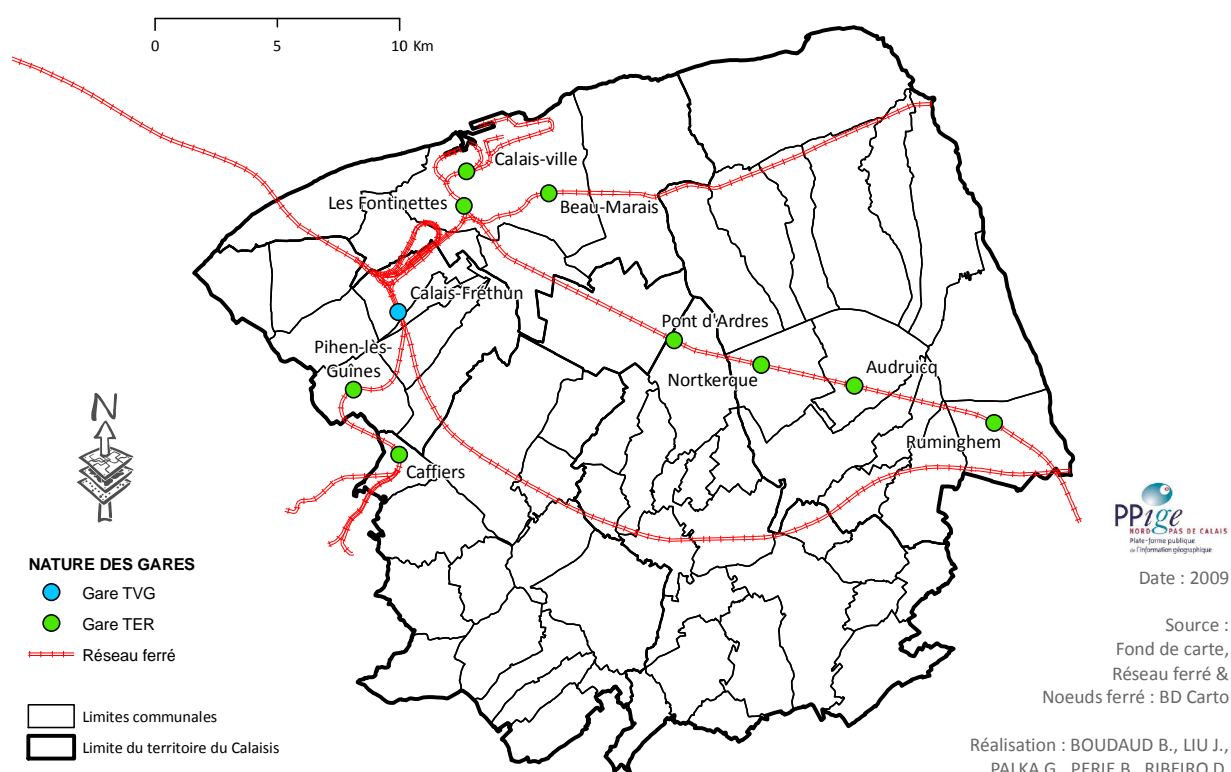
**Ce service, étant fortement subventionné par la collectivité et le Conseil Général est également déficitaire (l'intercommunalité paie chaque année entre 23 000 et 30 000 euros), une autre échelle que la Communauté de communes des Trois-Pays serait plus adéquate pour gérer ce mode de transport.**

## 1.1.2 Une trame ferroviaire suffisante

### Un territoire partiellement désenclavé par le réseau

Le territoire du Calaisis dispose de 9 gares TER et d'une Gare TGV.

#### Lignes ferroviaires et gares



Trois gares TER sont localisées à Calais,

- en hyper-centre (Gare Calais-Ville),
- en entrée sud d'agglomération (Gare des Fontinettes) et
- en entrée Est (située dans le quartier du Beau-Marais).



Les autres gares TER concernent les communes rurales de

- Ardres (Pont d'Ardres)
- Audruicq
- Caffiers
- Nortkerque
- Pihen-les-Guines.
- Ruminghen



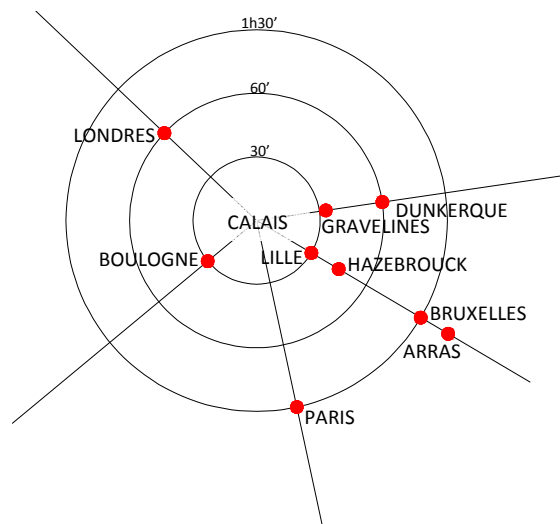
La gare TGV, basée à Frethun, constitue une caractéristique singulière du territoire du Calaisis. En effet, peu de territoires français semblables au Calaisis, en termes de population ou d'éloignement à la région parisienne disposent d'une gare TGV.



Cette particularité, liée au tunnel sous la manche, met Calais à :

- 30 min de Lille ;
- 1 heure de Londres ;
- 1h30 de Paris et Bruxelles.

Distance temporelle minimale entre Calais et les agglomérations proches via le réseau ferroviaire

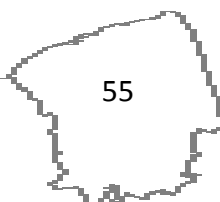


Sources :  
SNCF

Réalisation :  
BOUDAUD B.,  
LIU J.,  
PALKA G.,  
PERIE B.,  
RIBEIRO D.

Date : 2009

**Le territoire du Calaisis est ainsi devenu l'un des territoires les plus accessibles du Nord-Pas de Calais.**



## Une offre à fort potentiel mais fragilisée par des dysfonctionnements

Cinq lignes TER voyageurs sont au départ de Calais :

- La ligne « Arras-Hazebrouck-Calais »
- La ligne « Dunkerque-Calais »
- La ligne « Dunkerque-Calais-Boulogne »
- La ligne « Lille-Calais-Boulogne-Amiens-Paris »
- La ligne « Lille-Hazebrouck-Calais-Boulogne »



Source : personnelle  
Date : 2009

Ces lignes sont inégalement fréquentées, car peu desservies pour certaines en termes de trains voyageurs, en particulier la ligne Dunkerque-Calais. Parallèlement à cette offre, le Calaisis est desservi en TER-GV et Eurostar par la Gare de Calais-Frethun.

Le tableau ci-contre présente :

- les trajets reliant l'arrière pays du Calaisis à la gare de Calais-Ville
- les trajets reliant Calais aux bassins d'emplois voisins (Dunkerque, Boulogne, Lille)

Gare de Départ / Gare d'Arrivée	Nombre de trains au départ/Jour	Durée moyenne du Trajet	Nombre de trains ALLER de 5h00 à 8h30	Nombre de trains RETOUR après 16h00
Calais-Ville / Lille Flandres	34	1H20	9	12
Calais-Ville / Arras	19	2H00	4	7
Calais-Frethun / Lille Europe	9	30min	2	4
Calais-Frethun / Boulogne	21	25min	5	8
Calais-Ville / Dunkerque	6	50min	3	2
Les fontinettes / Calais-Ville	10	3min	3	4
Beau-Marais / Calais-Ville	5	10min	2	1
Pont d'Ardres / Calais-Ville	4	10min	1	2
Nortkerque / Calais-Ville	3	15min	1	1
Audruicq / Calais-Ville	27	14min	6	15
Ruminghen / Calais-Ville	11	20min	3	4
Pihen-lès-Guînes / Calais-Ville	3	11min	1	3
Caffiers / Calais-Ville	4	15min	2	2

Source : SNCF

Dans ce tableau, tous les trains sont pris en compte mais seuls les arrêts desservants les gares de départ et d'arrivée sont pris en compte. Un décalage dans le nombre d'arrêts peut être constaté avec les valeurs des pages 63 et 64 car celles-ci prennent en compte les arrêts effectués par les trains réalisant au moins quatre trajet par semaine sans distinction de destination. Cette différence est inhérente aux différentes sources de données.

En termes de maillage ferroviaire, la particularité du territoire du Calaisis est de disposer d'une Gare TGV (Calais-Fréthun).

Couplée au tunnel sous la Manche, cette gare est un réel vecteur de dynamisme. Comme en attestent les données des trafics voyageurs sous la Manche, avec près de 7,9 millions de passagers en 2006 (Source : SNCF, Eurostar, SCOT du Pays du Calaisis 2009)

Cependant, si de nombreux trains (Eurostar) passent par la gare TGV de Calais-Fréthun, très peu y effectuent un arrêt :

Trains passant par Calais (Eurostar) et temps de parcours	Fréquence journalière en semaine en 2008 (nombre d'arrêts à Calais-Fréthun)
Londres-Bruxelles (2h15)	9 (1*)
Londres-Marne la vallée (2h50)	1 (0)
Londres-Lille (1h40)	10 (0)
Londres-Paris (2h35)	15 (3)

Source : SNCF, Eurostar, SCOT du Pays du Calaisis 2009



Source : [www.dailymail.co.uk](http://www.dailymail.co.uk)

Seulement 4 Eurostar s'arrêtent à « Calais-Fréthun » chaque jour, 3 sur des trajets Londres-Paris, et 1 sur le trajet Londres-Bruxelles le week-end.

La gare TGV de Calais-Fréthun n'est donc que partiellement utilisée pour se rendre vers les capitales européennes que sont Paris, Londres et Bruxelles.

Si cette gare TGV n'est que peu desservie par les Eurostar, elle est en contrepartie très utilisée par les calaisiens pour se rendre à Lille.

Au départ de Calais-Fréthun, deux TER-GV se rendent chaque matin à Lille avant 9h00, permettant à de nombreux calaisiens de travailler dans l'agglomération Lilloise.

De même, à partir de 16H00, la fréquence des trains en partance de Lille et à destination de Calais-Fréthun est en nette augmentation par rapport aux heures creuses (4 TER-GV après 16H).

La gare de Calais-Fréthun est également un vecteur de déplacement vers Boulogne, proposant en début et fin de journée une fréquence adaptée aux déplacements vers le Boulonnais.

Des navettes existent et relient la gare TGV à la gare de Calais-Ville, cependant leur faible fréquence induit des temps d'attente parfois très longs (de 10min à 3H00 selon les trains).



## Répartition journalière des navettes entre les gares de Calais-ville et Calais-Fréthun

Horaires	Nombre de Navettes (TER ou Autocar)	
	Calais-Frethun / Calais-Ville	Calais-Ville / Calais-Frethun
de 7h00 à 10h00	2	3
de 10h00 à 12h00	0	2
de 12h00 à 14h00	1	0
de 14h00 à 16h00	0	0
de 16h00 à 18h00	1	1
de 18h00 à 21h00	4	2

Les navettes sont surtout concentrées en début et fin de journée. Dans le sens Calais-Fréthun / Calais-Ville, chaque navette correspond à l'arrivée d'un train en provenance de Lille, dans l'autre sens les navettes correspondent aux trains en provenance de Boulogne et à destination de Lille. Cependant, tous les trains arrivant à Fréthun ne disposent pas d'une navette dans l'immédiat, en particulier à la mi-journée.

Les gares TER situées dans l'**arrière pays** proposent toutes une offre quotidienne reliant Calais aux territoires ruraux, toutefois cette offre peut paraître inégale.

En termes de fréquences, la gare d'Audruicq est la mieux desservie par la SNCF. À 20 minutes environ de Calais, 6 TER sont en partance de la gare d'Audruicq chaque matin entre 6H15 et 8H30. Cela s'explique par le fait que cette gare est la plus importante des gares rurales du Calais, et qu'elle dessert un pôle influent de l'arrière pays situé sur la ligne Calais-Lille.

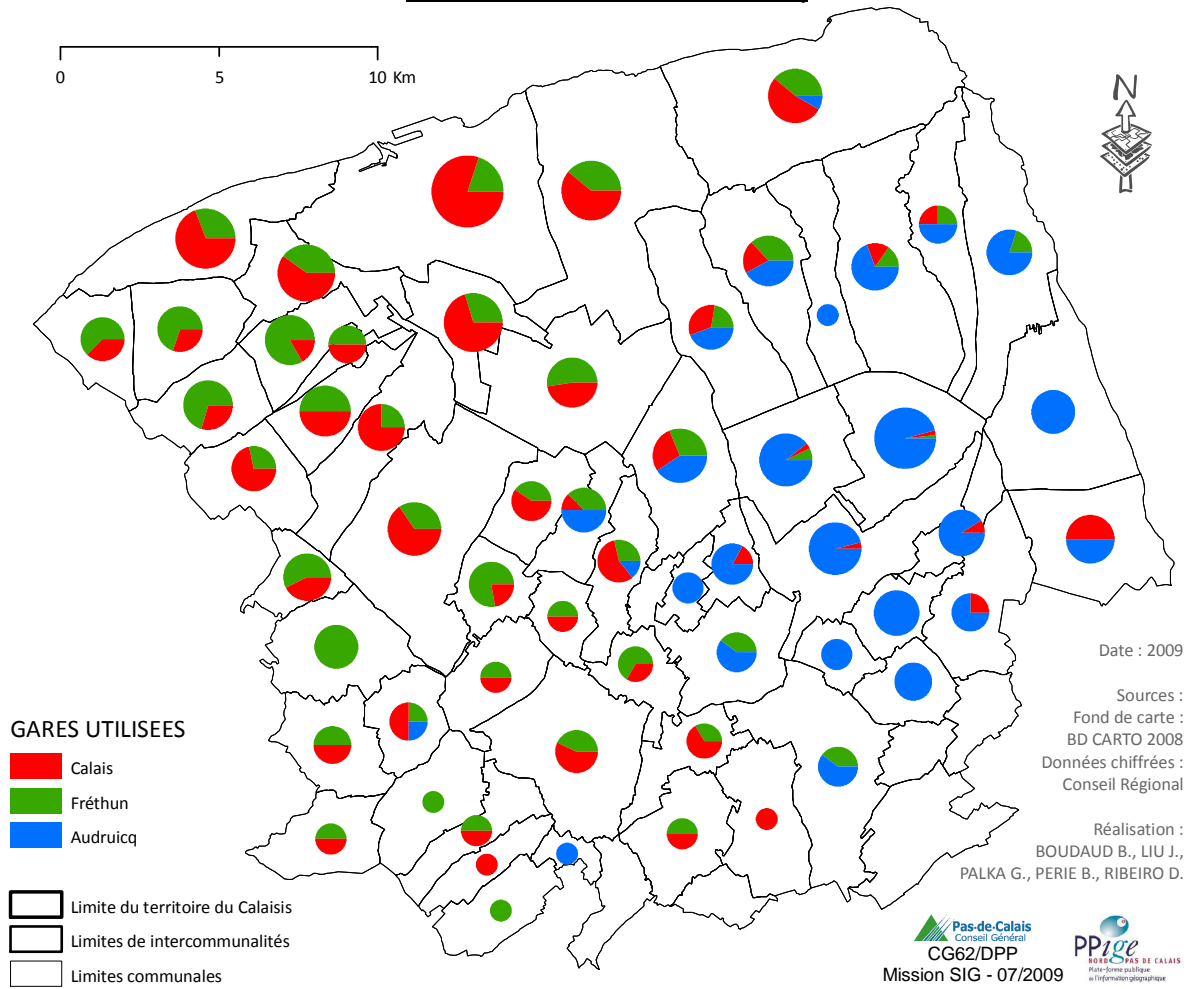
L'offre est moins compétitive sur les autres gares rurales de Caffiers, Ruminghen, Nortkerque et Pihen-les-Guînes, cependant reliées à Calais par au moins un TER chaque jour de semaine.

L'offre est également plus élevée en fin de journée au départ de Calais vers la gare d'Audruicq que vers les autres gares rurales.

À court terme, le risque de fermeture des gares rurales les moins desservies semble de plus en plus présent.

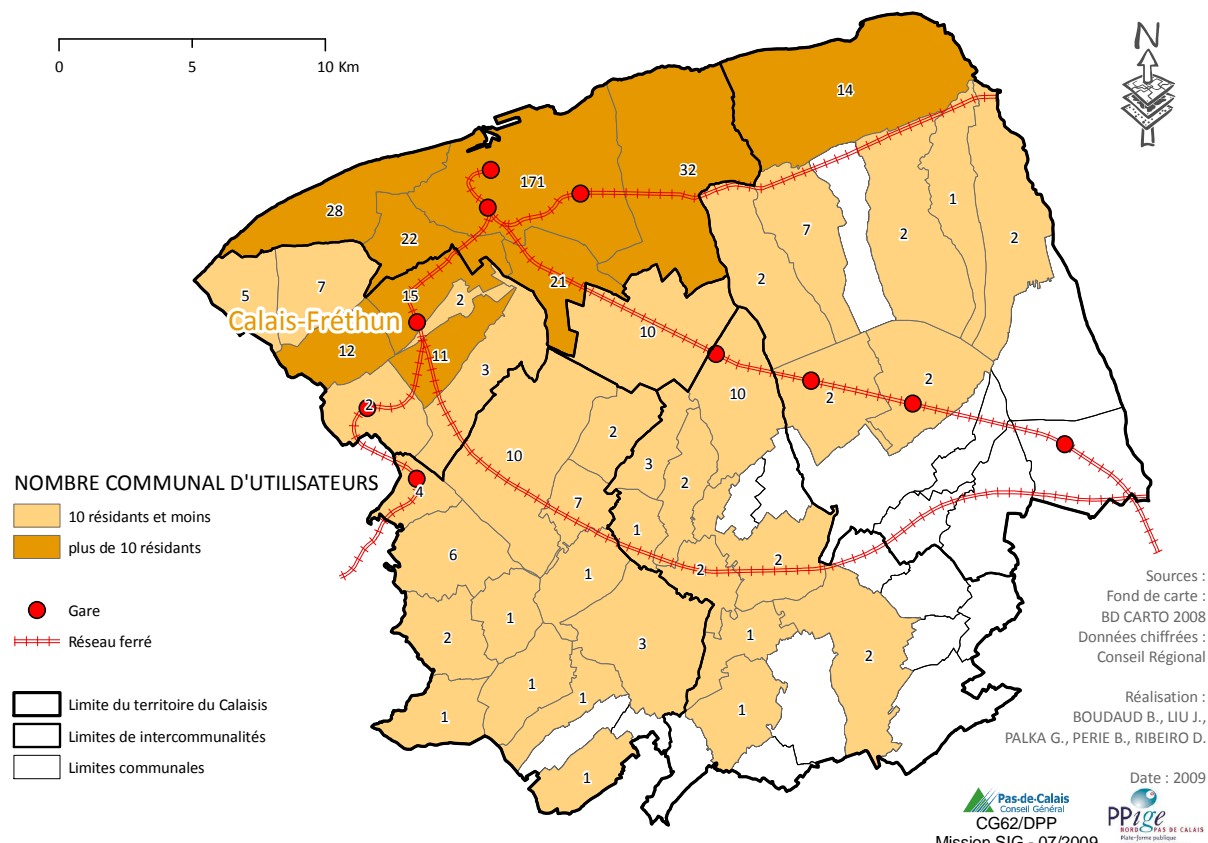
Les cartes des pages suivantes quantifient l'influence des gares avec comme critère le nombre d'utilisateurs par commune.

Répartition des usagers entre les trois gares les plus importantes du territoire :  
Calais, Fréthun et Audruicq



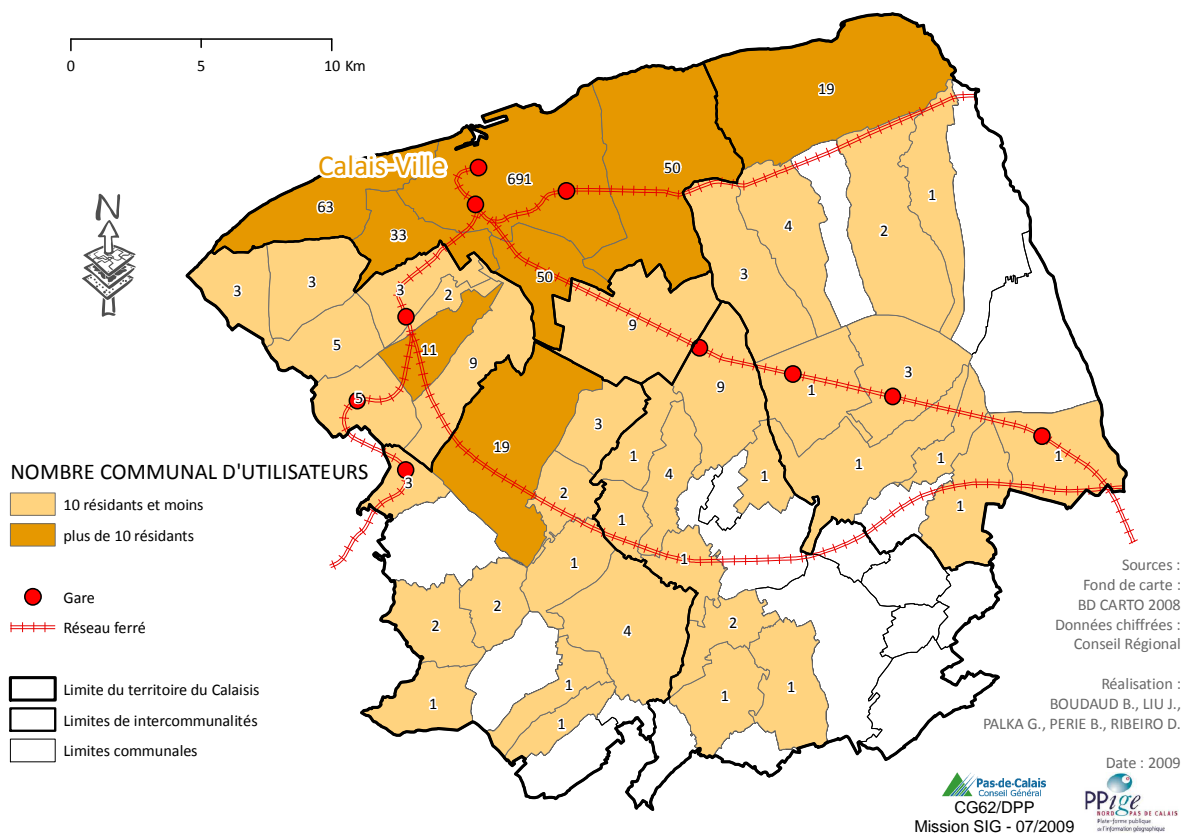
*On constate que la fréquentation des trois principales gares du territoire du Calais est principalement due à la distance temporelle des gares aux communes.*

## Communes d'origine des utilisateurs du TER qui prennent le train à la gare de Calais-Fréthun

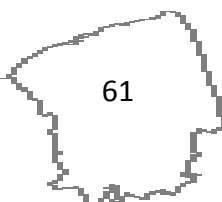


*L'aire d'influence de la gare de Calais-Fréthun s'étend sur quasiment toutes les communes du Calais. Sa vocation de gare TGV la place dans un rôle de pôle d'échange à l'échelle de ce territoire. Ses utilisateurs se destinant à des voyages sur de longues distances proviennent autant des zones urbaines à proximité que de l'arrière pays plus éloigné. Cependant, les voyageurs sont en grande partie originaires des communes de la frange littorales, cela peut s'expliquer par le fait que ces communes soient les plus peuplées du territoire.*

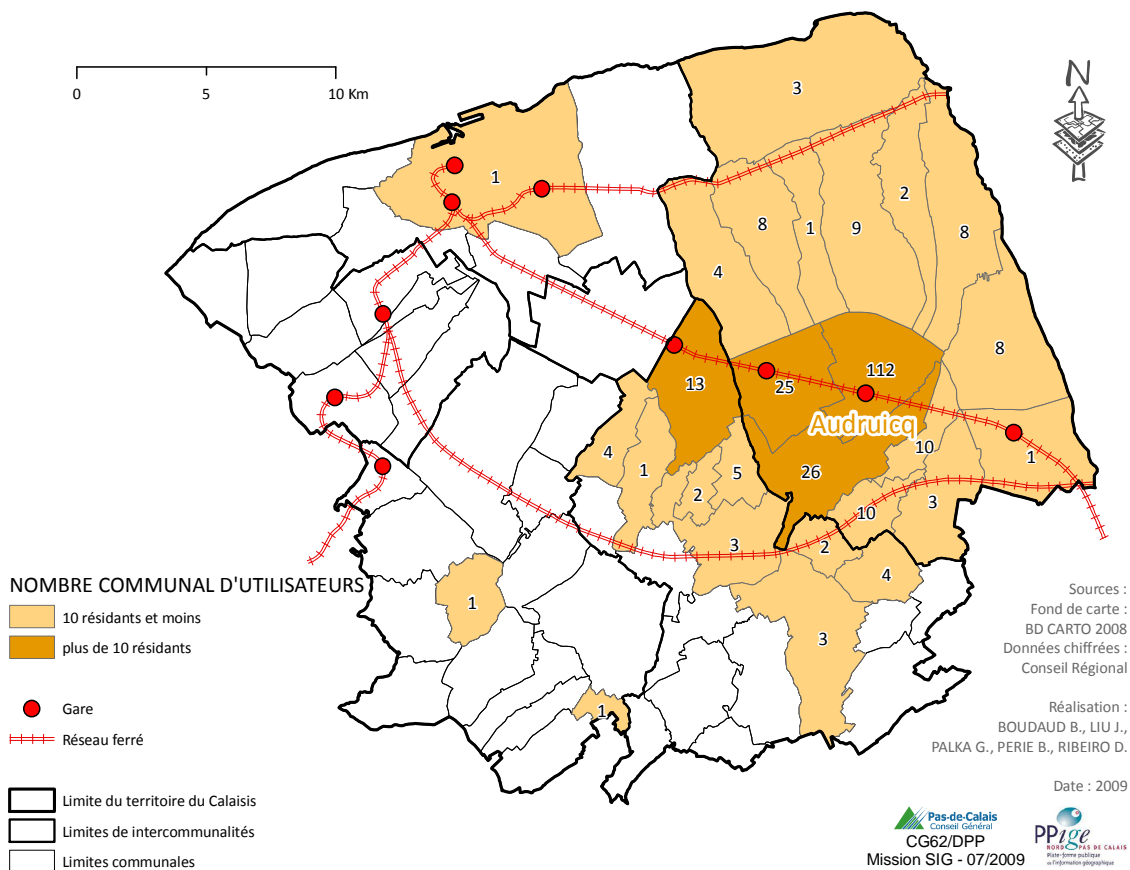
## Communes d'origine des utilisateurs du TER qui prennent le train à la gare de Calais-Ville



*L'aire d'influence de la gare de Calais-Ville, première gare du Calaisis en termes de montée/descentes et de niveau de service, s'étend sur presque tout le Calaisis. Seules les communes les plus éloignées ne semblent pas influencées par cette gare, du fait de la distance qui les sépare de celle-ci et du temps de trajet que cela induit.*



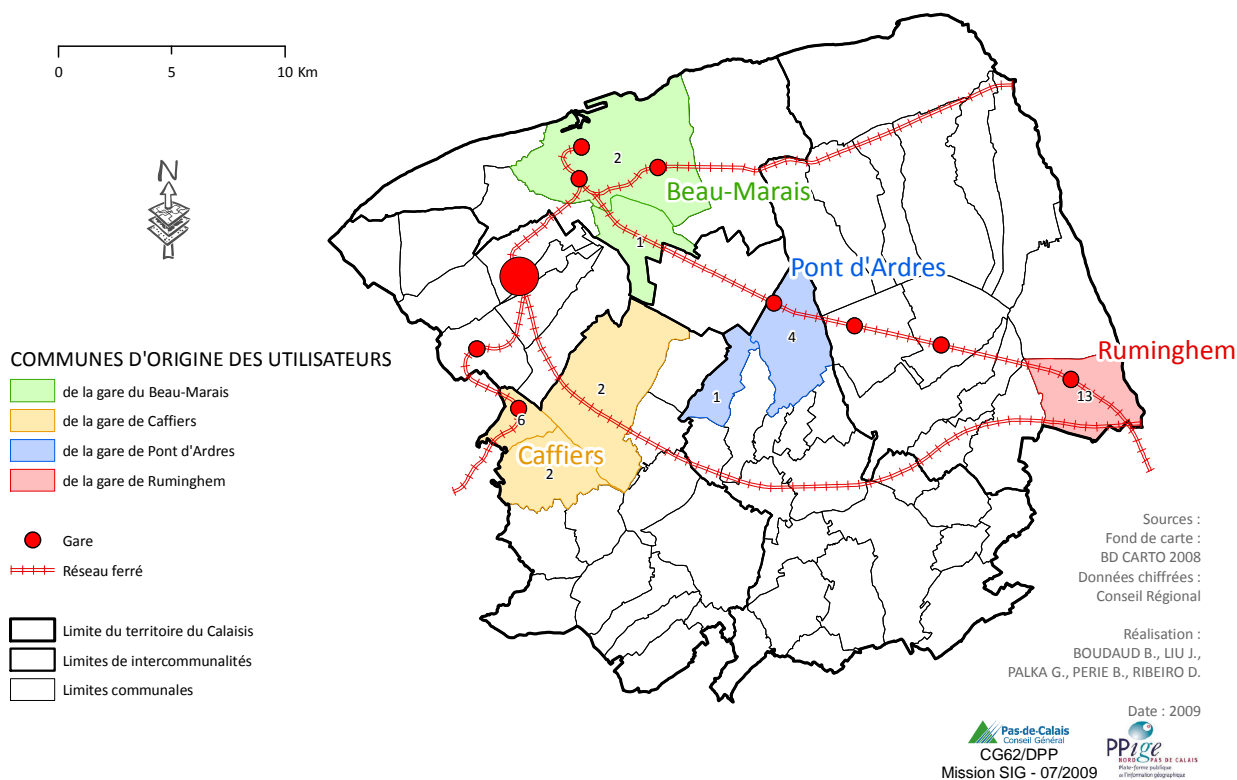
## Communes d'origine des utilisateurs du TER qui prennent le train à Audruicq



*L'aire d'influence de la gare d'Audruicq s'étend à toute la moitié Est du Calais. Même les habitants des communes disposant de gares, telles Pont d'Ardres, Nortkerque ou Ruminghem se rendent à la gare d'Audruicq, du fait de son niveau de service plus élevé.*

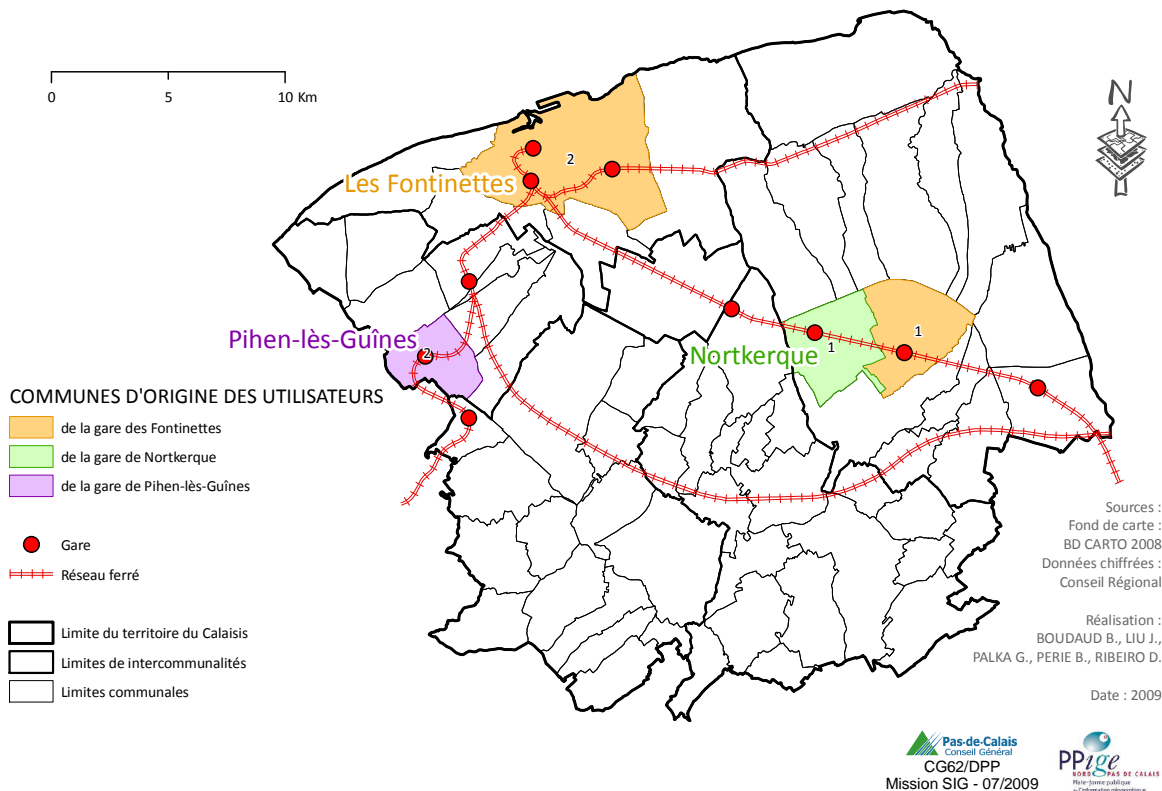
*Deux communes rurales isolées, au Sud-Ouest du Calais, ainsi que la ville de Calais sont identifiées comme influencées par la gare d'Audruicq. Il convient de relativiser ces informations, les données de montées-descentes étant journalières, quelques exceptions peuvent-y figurer.*

Communes d'origine des utilisateurs du TER qui prennent le train  
à la gare du Beau-Marais, de Caffiers, du Pont d'Ardres et de Ruminghem




*Les gares du Beau-Marais, de Caffiers, de Pont d'Ardres et de Ruminghem ont des aires d'influences très restreintes et comptent peu d'utilisateurs. Cela s'explique par une offre très faible dans ces gares rurales et un niveau de service plus élevé dans les gares voisines. La gare du Beau-Marais, reliant le quartier du Beau-Marais au centre-ville de Calais, en tant que gare urbaine à fort logiquement une aire d'influence restreinte.*

Communes d'origine des utilisateurs du TER qui prennent le train  
à la gare des Fontinettes, de Nortkerque et de Pihen-lès-Guînes



*Les gares des Fontinettes, de Pihen-lès-Guînes et de Nortkerque ont des aires d'influence très restreintes et sont peu fréquentées. Les Fontinettes, gare urbaine utilisée majoritairement pour des déplacements au sein de l'agglomération Calaisienne à fort logiquement une aire d'influence restreintes.*

*Les autres gares, rurales, sont elles limitées dans leur influence du fait du faible niveau de service qu'elles proposent et de la concurrence avec des gares voisines plus performantes.*



Gare	Nombre moyen de montées / descentes par jour en 2007
Calais-Ville	3076
Calais-Frethun	1997
Les fontinettes	348
Beau-Marais	11
Pont d'Ardres	10
Nortkerque	7
Audruicq	584
Ruminghen	91
Pihen-lès-Guînes	13
Caffiers	46

*Les gares de Calais-Ville et Calais-Frethun sont les plus fréquentées. Dans l'arrière pays, la Gare d'Audruicq contraste avec les autres gares peu utilisées. À court terme, le risque de fermeture des gares rurales les moins desservies semble de plus en plus présent.*

*SOURCES : données Conseil Régional*

Le maillage ferroviaire du Calais, à l'heure actuelle, a donc deux principales vocations :

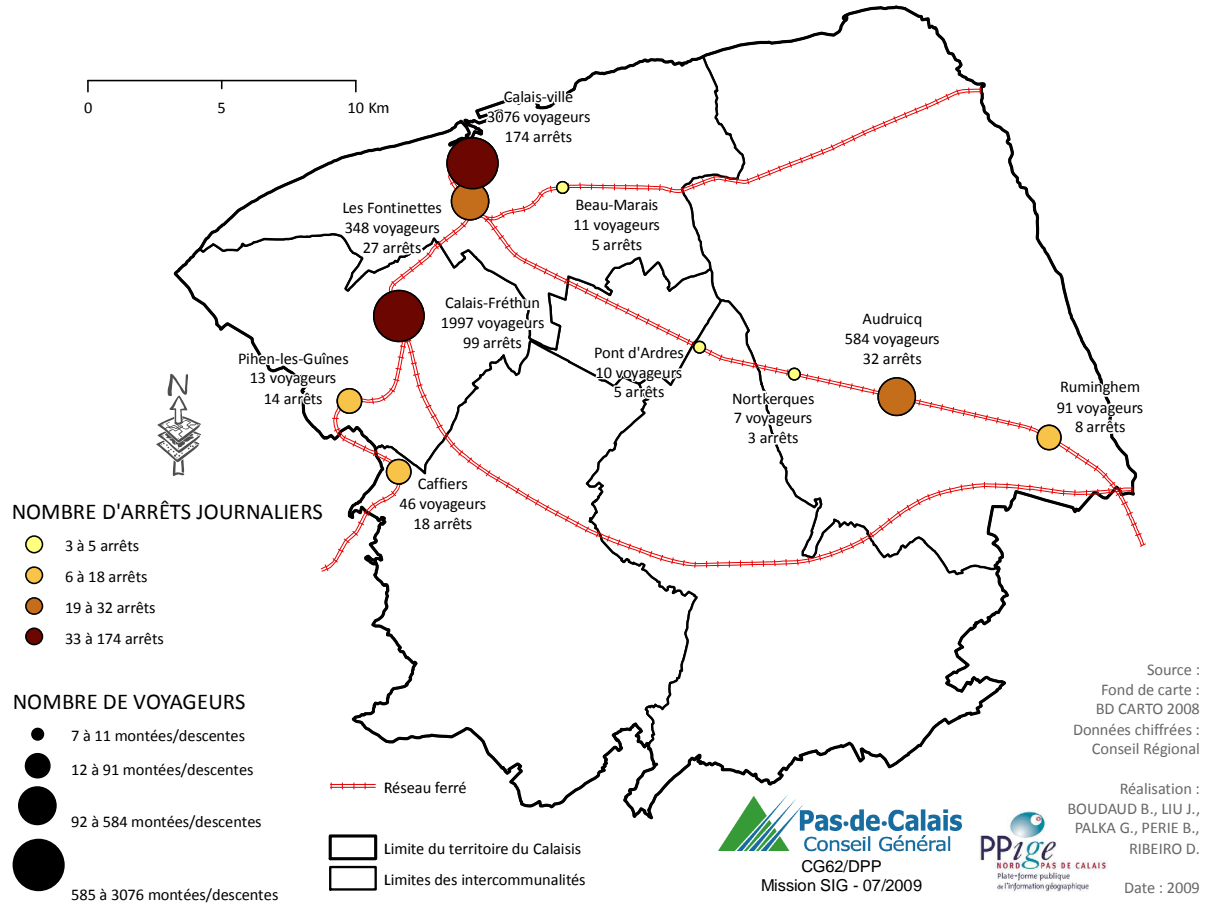
- connecter l'arrière pays rural à l'agglomération Calaisienne.
- connecter Calais aux agglomérations voisines (Boulogne, St Omer, Lille).

À ce titre, les liaisons entre Calais et les bassins d'emploi voisins sont en partie utilisées par des actifs, tandis que les lignes reliant l'arrière pays à l'agglomération Calaisienne sont majoritairement utilisées par un public scolaire.

Le manque ressenti de liaisons voyageurs entre Calais et Dunkerque devrait être atténué par le projet d'électrification de l'ancienne voie ferrée reliant les deux agglomérations.

Les arrêts réalisés par l'Eurostar à Calais-Fréthun, par leur trop faible fréquence, ne permettent pas au territoire du Calais de tirer pleinement profit du réseau à grande vitesse.

## Nombre de montées/descentes et d'arrêts en gare



*On constate qu'il y a une corrélation entre le nombre d'arrêts et le nombre de voyageurs. Les paramètres « gares desservies », « temps de parcours » et « localisation de la gare » sont également importants. La gare du Beau-Marais, bien que proche du centre de Calais, est peu intéressante aux vues du nombre d'arrêt et du nombre de gares desservies. La gare du Ruminghem qui possède moins de dix arrêts journaliers présente un nombre de montées/descentes deux fois plus important que celle de Caffiers. Sa distance à Calais et la desserte de la gare de Lille compense le faible nombre d'arrêts.*



### 1.1.3 Un potentiel cyclable sous-exploité

La part des modes de déplacements doux n'a cessé de décroître au profit des déplacements motorisés au cours des dernières décennies.

Plusieurs signes d'un développement organisé autour de l'usage automobile se font ressentir :

- un tissu urbain dispersé,
- des zones périurbaines difficiles à desservir par les transports publics,
- la dissociation des lieux d'habitation et d'activités,
- la disparition progressive des équipements de proximité au profit de l'émergence des grands équipements localisés en périphérie des centres ...

Les distances s'allongent, les destinations en deviennent difficiles voire impossibles à atteindre pour les non motorisés.

L'augmentation du trafic automobile liée à la croissance urbaine s'est accompagnée d'une prise de conscience progressive de l'ampleur des nuisances et des risques qui en découlent. Ces dysfonctionnements tels que

- l'insécurité routière,
- la pollution atmosphérique,
- les nuisances sonores,
- les phénomènes de congestion

sont autant de dégradations de l'environnement et du cadre de vie que la législation de la plupart des états oblige désormais à prendre en compte.

**La question de l'organisation d'une mobilité « durable » s'impose ainsi comme un enjeu majeur des politiques publiques et de l'aménagement urbain.**

Dans certains pays limitrophes, la notion de déplacement à vélo est totalement entrée dans les mœurs, jusqu'à en devenir totalement culturelle comme aux Pays-Bas ou en Belgique. En France, malgré le relatif succès des Vé'Lov à Lyon et Vé'Lib dans la capitale, on est encore loin de cet engouement en faveur du cyclable qui existe dans ces pays.

Dans le territoire du Calais, l'utilisation de ce dernier est mitigée. Certes, de nombreuses actions sont effectuées mais certains problèmes viennent freiner la progression de ce mode de transport doux. En effet, la topographie de ce territoire ne pourrait qu'aider ce phénomène à se développer mais un manque de concertation et de cohérence se fait fortement ressentir.

## Le vélo à Calais

La ville de Calais présente un bilan mitigé en termes d'utilisation du vélo. En effet, la structure cyclable de la ville est relativement peu développée. Les principaux problèmes que l'on peut relever sont :

- Le **manque de pistes cyclables** : au nombre de trois seulement, ces dernières se situent :

- Rue du Pasteur Martin Luther King (le long de l'université),
- sur le Chemin Militaire Intérieur (qui relie la rue précédente au nord de Calais)
- sur le Boulevard du Général de Gaulle (le long de la plage)

De plus, on compte seulement 3,9 km de pistes sur les 16,7 km de voies cyclables de l'agglomération calaisienne.

- Le **manque de lien** entre les voies cyclables



*Source : personnelle*

*Date : 2009*

- L'**absence de coordination** entre certaines voies,
- Le **manque de cohérence** entre les voies calaisiennes et celles des autres villes de la Communautés d'agglomération,
- L'**insuffisance en termes de parking** sur les principaux centres générateurs de trafic vélos tels que :
  - les établissements d'enseignement secondaire et universitaires,
  - les équipements sportifs,
  - les centres culturels,
  - les lieux de loisirs,
  - les zones commerciales et d'emplois
  - les lieux de transit comme le port ou la gare centrale (où un manque de d'intermodalité se fait ressentir malgré l'installation de supports pour les vélos à cette dernière)

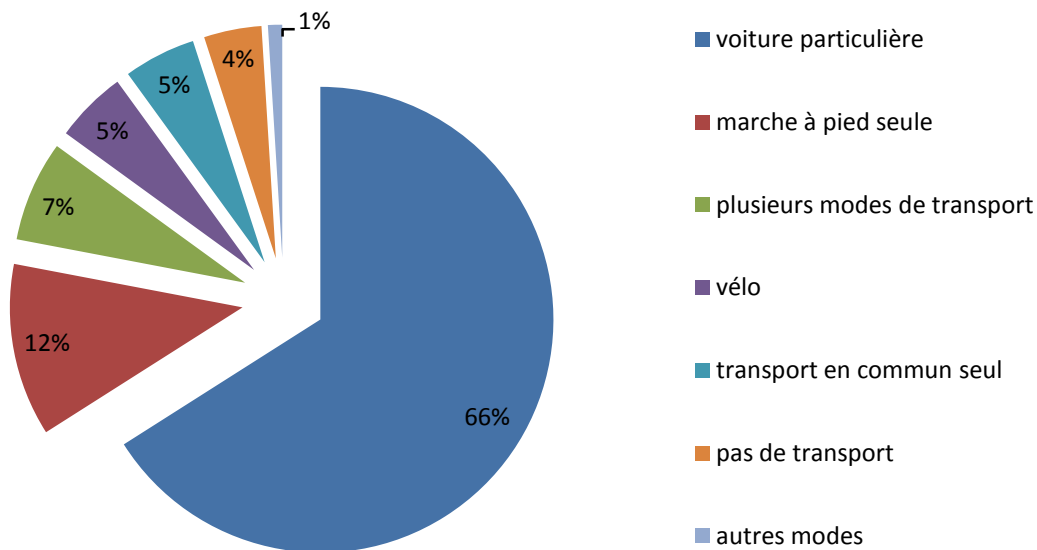
Des problèmes de sécurité au niveau de certains giratoires, carrefours et boulevards viennent également compléter cette liste.



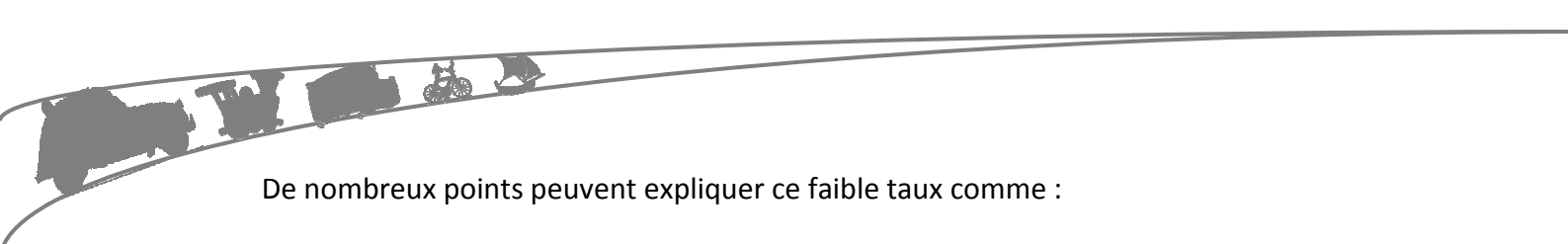
Source : personnelle  
Date : 2009

Enfin, malgré un relief assez plat, l'utilisation du vélo semble, de plus, ne pas être entrée dans les mœurs des calaisiens. En effet, **le diagnostic du PDU estime les déplacements des vélos à moins de 5% (moyenne nationale française).**

### Taux d'utilisation pour chaque mode de transport



Source : PDU de Calais, 2005



De nombreux points peuvent expliquer ce faible taux comme :

- un risque d'accidentologie accentué, dû à la vitesse automobile excessive,
- le manque d'espace pour déposer son vélo en toute sécurité,
- la proximité de l'autoroute servant de rocade pour la ville de Calais,
- le retrait de certaines bandes cyclables,
- le climat.

Quelques points positifs sur l'utilisation du cycle à Calais sont à noter comme :

- la mise en place de sas à vélos à chaque feu tricolore de la ville,
- le développement des voies le long de la plage,
- la mise en place de contre-sens à Calais Nord,
- les efforts en mobilier urbain sur les boulevards générateurs de trafic cyclable.



Source : *personnelle*  
Date : 2009

Toutefois ces points sont un début mais ne sont pas suffisants à une meilleure utilisation de ce moyen de transport dans la ville.



## Le vélo dans les communautés de communes de l'arrière-pays

Au niveau des quatre autres intercommunalités du territoire, on recense 40 sentiers dans les différents topo-guides du Pays. Cependant, ce réseau de chemins est inégalement réparti avec une plus forte densité sur le territoire du parc naturel régional (à l'Ouest et au Sud du territoire du Calaisis).

Les parcours ne sont pas toujours adaptés à l'ensemble de la clientèle notamment un public familial. De plus, un certain manque de lien entre différents circuits est à noter comme entre Coulogne et Guînes.

À ces pratiques de randonnées, il est important d'ajouter la mise en place

- de politiques cyclables par le département du Pas-de-Calais telle l'élaboration du Schéma Directeur Départemental ;
- des politiques nationales telle que l'élaboration du Schéma Véloroutes et Voies Vertes (Cf. ANNEXES : A propos du cycle)

Quelques exemples de points positifs sont tout de même à noter comme la bonne liaison cyclable existant entre Audruicq et Calais et passant par la côte et également la présence d'informations sur le site Internet du Conseil Général du Pas-de-Calais où cinq trajets sont relativement bien détaillés dans le chapitre sur « Les politiques cyclables dans le Pas-de-Calais ».

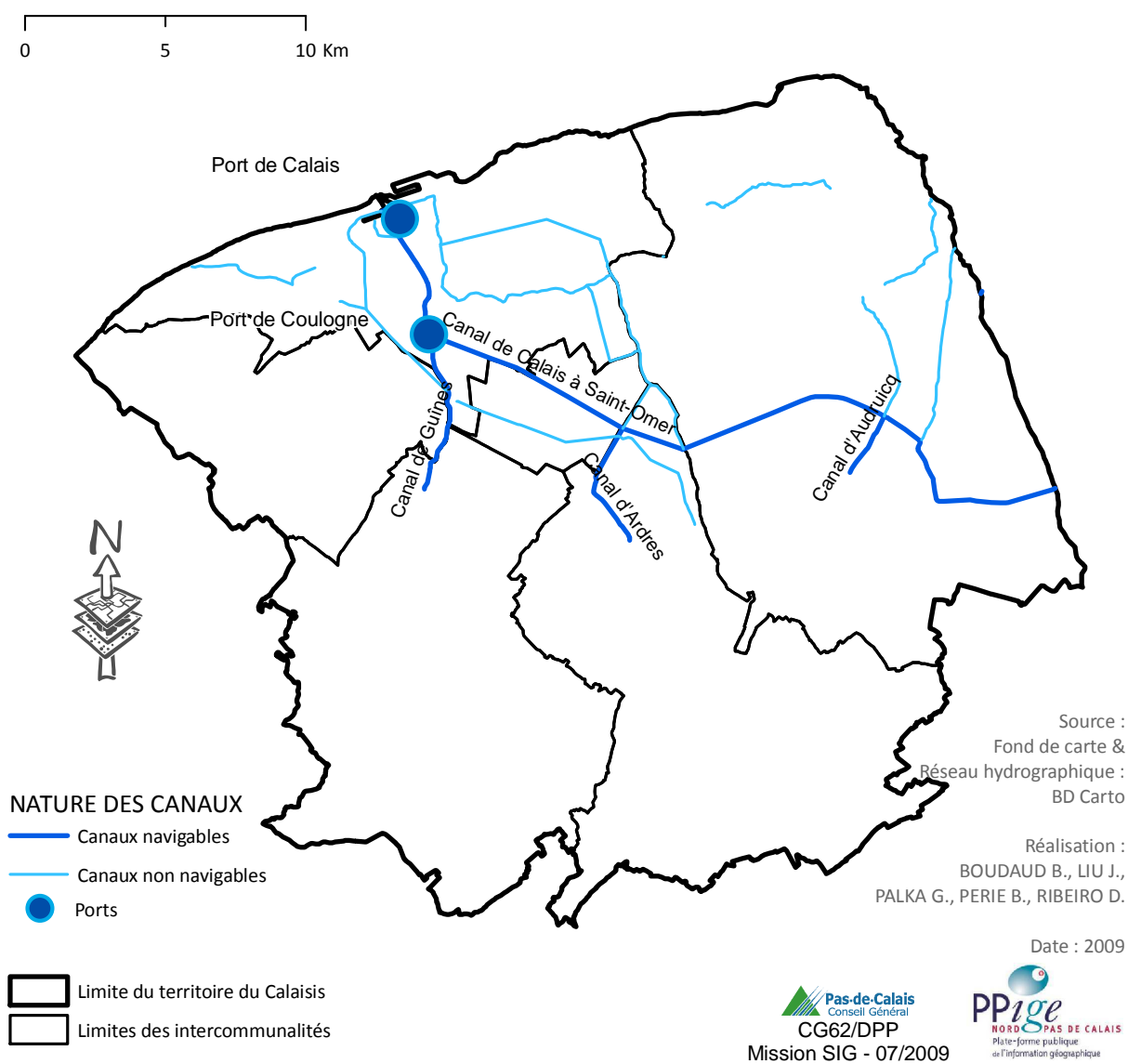


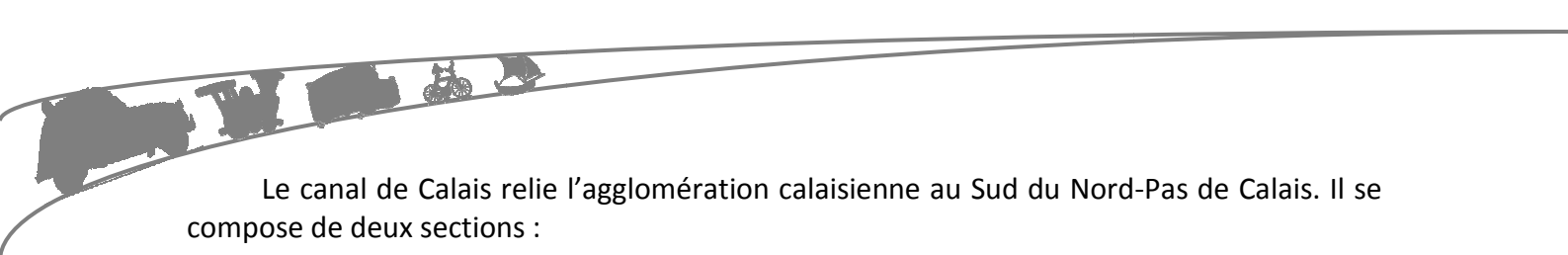
## 1.1.4 Un réseau de canaux délaissé

### 1.1.4.1 Un canal structurant

Le territoire du Calaisis dispose également d'un certain nombre de canaux, au sein de la ville de Calais comme dans l'arrière pays rural.

### Canaux navigables et non navigables





Le canal de Calais relie l'agglomération calaisienne au Sud du Nord-Pas de Calais. Il se compose de deux sections :

- l'une reliant le Port de Calais au port fluvial de Coulogne (petit gabarit)
- l'autre reliant Coulogne à St-Omer (gabarit intermédiaire)

Le canal de Calais est relié aux communes de Guînes, d'Ardres et d'Audruicq par des canaux à très faibles gabarits.



*Source : personnelle*  
*Date : 2009*



### 1.1.4.2 Des canaux difficilement exploitables

Le canal de Calais est actuellement utilisé pour la navigation sur ses deux sections (voir ci-dessous). Il est utilisé essentiellement à des fins commerciales. La différence de gabarit entre les deux sections entraîne une utilisation différente.

- De **St-Omer à Coulogne**, le gabarit intermédiaire permet d'accueillir des navires de 400 à 1000 tonnes.
- De **Coulogne au port de Calais**, seuls des navires à petit gabarit, de 250 à 400 tonnes peuvent être accueillis.

Les autres canaux (d'Ardres, de Guînes et d'Audruicq) ne sont plus utilisés pour la navigation pour de nombreuses raisons :

- Le **gabarit**, trop étroit, ne permet pas d'envisager un transport de fret.
- De **nombreux ponts** présents sur les canaux entravent la circulation fluviale. Ces ponts présentent à la fois un intérêt historique et patrimonial et un intérêt pour les déplacements routiers, il semble donc difficilement concevable de les supprimer.
- Le **manque d'entretien** des canaux, saturés par des lentilles d'eau et un envasement progressif, risque à court terme de les combler définitivement.

C'est pourquoi, si des projets touristiques de création de bateau-bus empruntant les canaux ont été envisagés pour mettre en valeur l'arrière pays, aucun n'a abouti faute de réelles possibilités de navigation.

Il faut également garder à l'esprit que le pays de Dunkerque est connecté au réseau des canaux du Nord de l'Europe par un canal à grand gabarit du fait de son activité portuaire intense (conteneurs).

À ce titre, l'utilisation des canaux du Calais dans un but de transport de marchandises ne semble pas réellement pertinente face à l'optimisation et la spécialisation du voisin Dunkerquois dans le transport de fret par canaux.



### **Synthèse :**

Le territoire du Calaisis bénéficie d'un réseau d'infrastructures riche tant en diversité qu'en densité.

L'utilisation de la voirie reste très axée sur l'autosolisme.

Les offres de transport existantes sont peu compétitives face à l'utilisation de la voiture :

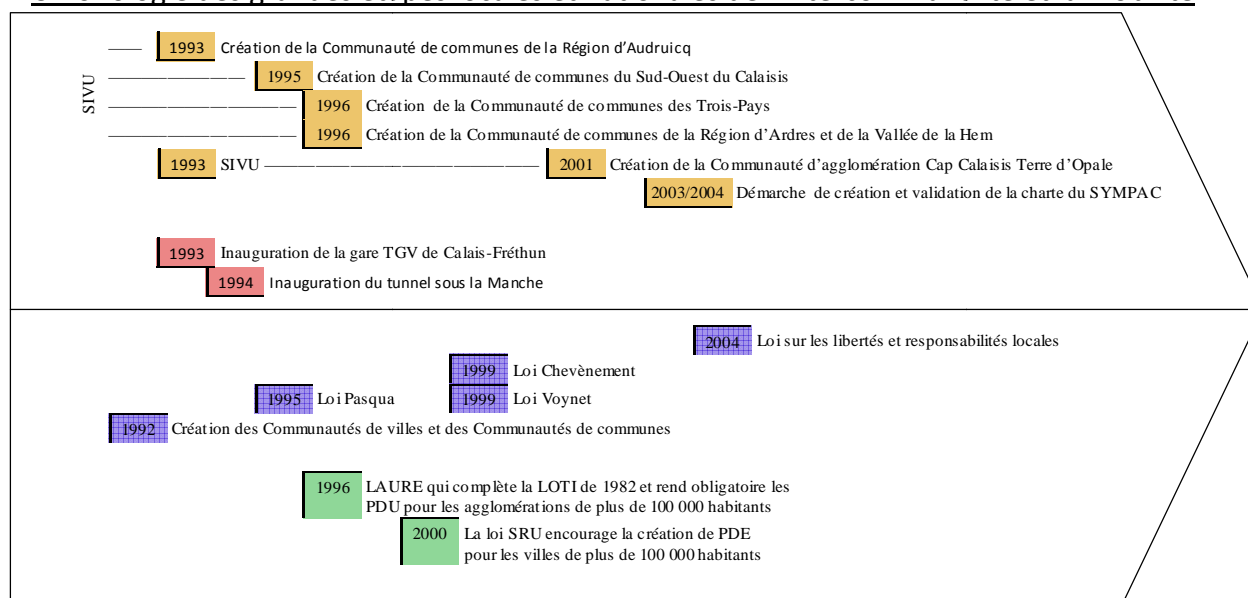
- Le réseau de bus urbain bien qu'idéalement développé, ne peut se substituer à l'usage de la voiture en ville, du fait de la taille modeste de l'agglomération Calaisienne.
- Les lignes Interurbaines desservent surtout la frange littorale, délaissant l'arrière pays.
- Le transport à la demande n'est instauré que dans la communauté de communes des Trois Pays, et ne s'adresse qu'à un type de public en particulier (plus de 65 ans et publics en insertion).
- Le réseau ferroviaire, bien que dense, souffre de dysfonctionnements dans sa connexion avec l'agglomération Calaisienne. L'arrière pays est quant à lui peu desservi.
- Le réseau cyclable, malgré un fort potentiel et une volonté politique croissante, comporte toujours certaines lacunes.
- Le réseau de canaux reste très minimaliste.

## 1.2 Un réseau d'acteurs à fédérer, des responsabilités à clarifier

Le Pays du Calaisis s'inscrit dans la continuité de la structuration administrative nationale. Cependant il ne permet pas de palier le manque d'homogénéisation entre les intercommunalités sous-jacentes, notamment dans le domaine de la mobilité. Le Pays, même si là n'est pas son attribution, ne permet pas d'uniformiser les politiques de transport entre les communautés territoriales. Bien que les infrastructures et les systèmes de transport mis en place remplissent leur rôle au sein de leur périmètre, ce dernier n'est pas le plus pertinent au regard des déplacements de la population.

Outre le manque d'anticipation précédemment cité, les limites de la pertinence des actions menées en termes de mobilité résultent en l'incohérence des fondements – périmètres et acteurs associés – de cette même mobilité.

### Chronologie des grandes étapes locales et nationales de l'intercommunalité et la mobilité



Sources : <http://acurae.free.fr/>

Les moments-clés du développement territorial du territoire du Calaisis sont représentés en jaune et saumon et les avancées législatives le sont en bleu et vert.

En jaune : les grandes étapes concernant les intercommunalités, en saumon : celles concernant les grandes infrastructures de transport terrestre, en bleu : les principaux textes législatifs traitant de l'intercommunalité et en vert : ceux traitant de la mobilité.



## 1.2.1 Des périmètres territoriaux inadaptés aux acteurs et au contexte

### Un périmètre qui ne tient pas compte des partenaires extérieurs aux institutions

Le premier fondement qui limite la pertinence des actions menées réside dans **l'inadéquation entre les périmètres d'actions et les besoins en transport**. Alors que ces derniers ont évolué en fonction des besoins changeants de la population et des offres, les périmètres des acteurs publics locaux sont restés figés depuis leur création. Ceci a conduit à une perte de l'importance du territoire du Calaisis à un moment où celui-ci pouvait devenir un acteur de la mobilité de premier plan au niveau national voire international. Possédant sur son territoire deux pôles de transit internationaux – le port roulier de Calais et le tunnel sous la Manche – les pôles de trafic nationaux, comme la gare de Calais-Fréthun, sont restés en retrait. Le développement local s'est ainsi vu amputé d'une opportunité d'ouverture vers des pôles d'emploi comme Paris ou Lille et d'un attrait pour les populations extérieures.

### Un PTU statique dans un contexte en constante évolution

Sur le territoire du Calaisis, l'incohérence la plus flagrante provient du **faible poids de la gare TGV de Calais-Fréthun** qui se trouve être un nœud modal absent de la politique de développement du territoire alors que celle-ci n'est autre que l'interface directe entre le territoire et les autres agglomérations parisiennes et lilloises – et une porte d'entrée indirecte vers le reste de l'Europe. À l'heure où la capitale nationale cherche à changer son visage urbain, la situation du territoire pourrait se révéler être un avantage pour son développement par l'intermédiaire du phénomène de résidentialisation.

Une réorganisation spatiale insufflerait au territoire une nouvelle dynamique de développement, notamment en termes d'intermodalité et de transports doux.

L'intégration dans le périmètre urbain de la communauté d'agglomération de Cap Calaisis Terre d'Opale des communes de Sangatte, Fréthun, Les Attaques, Peuplingues et Bonningues-les-Calais permettrait de se rapprocher d'un public susceptible d'utiliser le transport en commun urbain, les actifs travaillant à Calais, délestant ainsi l'A16 d'une partie des urbains qui n'utilisent l'autoroute qu'entre deux échangeurs successifs (cf. 3. Les migrations domiciles-travail).



## 1.2.2 PDE/PDA/PDZ et covoiturage : des potentialités inexploitées

### Un besoin en documents de planification pour les acteurs privés

#### Qu'est-ce qu'un PDE, PDA, PDZ ?

Les Plans de Déplacements sont un ensemble de mesures visant à optimiser les déplacements liés aux activités professionnelles (trajets domicile-travail, déplacements professionnels, déplacements des partenaires) en favorisant l'usage des modes de transport alternatifs à la voiture individuelle.

Voici quelques exemples de plans de déplacements existants :

- **PDE** - Plan de Déplacements Entreprise
- **PDA** - Plan de Déplacements Administrations
- **PDZ** - Plan de Déplacements de Zones d'activités
- **PDIE** - Plan de Déplacements Inter-Entreprise
- **PDS, PDU<sub>univ</sub>** - Plan de Déplacements scolaire ou universitaire

En sus de ces périmètres inadéquats se greffe le **manque de documents fondamentaux dans la planification de la mobilité**. Les pôles d'emploi importants ne possèdent pas de PDE, de PDA ou de PDZ. Ces documents sont pourtant primordiaux sur un territoire sur lequel sont présentes de nombreuses infrastructures de transit sur une aire restreinte et potentiellement touristique. Des sociétés comme EuroTunnel, le port de Calais, Armatis et l'Hôpital de Calais sont de forts générateurs de trafic à travers leurs employés, leurs fournisseurs et leurs clients. Une connaissance approfondie de l'impact induit par les déplacements qu'ils occasionnent est ainsi indispensable dans le cadre du projet de développement économique de l'agglomération calaisienne au risque d'aboutir à une saturation du principal axe structurant du territoire.

Entreprise	Effectifs (salariés)
Centre hospitalier de Calais	1571
Eurotunnel	1475
Sea France	1350
Groupe Lucien Noyon	979
Armatiss	600

Sources : Diagnostic territorial du SCoT



## Une attente de la population

Comme une preuve que les attentes de la population sont mal comprises, des **aires spontanées de stationnement** pour le covoiturage se sont multipliés, notamment depuis la crise pétrolière de 2008. Cette solution, initiée par des actifs soucieux du coût engendré par l'autosolisme, peut se révéler être une piste de réflexion dans le but de limiter l'extension des conflits entre les deux catégories d'utilisateurs de l'autoroute A16 (transit de fret sur une longue distance et les flots pendulaires), la pollution ou les problèmes de stationnement sur les pôles d'emploi.



*Source : personnelle  
Date : 2009*

Les **parcs relais** sont peu abordés dans les politiques mises en place. Cependant ils peuvent constituer une solution concrète aux problèmes de circulations et stationnements s'ils sont implantés à l'extérieur ou aux limites communales et relayés par des navettes d'accès au centre-ville ou aux lieux générateurs de déplacements (exemple d'Armatys) même si la taille modeste de la ville limite leur pertinence.



### 1.2.3 Des compétences parsemées entre les acteurs

Cette situation peut s'expliquer par le morcellement entre les acteurs des différents échelons de la compétence transport.

acteur	compétences
État	législation relative au transport gestion du transport ferroviaire (TGV)
Région	gestion du transport ferroviaire (TER)
Département	ramassage scolaire des élèves hors PTU du SITAC et à plus de 3 km de leur établissement transport interurbain
Pays du Calais	étude sur la mobilité
intercommunalités	gestion du transport collectif urbain réalisation des documents de planification relatifs au transport sur leur périmètre (> 100 000 habitants)

Cette structuration conduit à quelques irrationalités sur le territoire. Dans le but de provoquer un report modal, la logique serait de proposer un panel d'alternatives au véhicule particulier. Mais la logique institutionnelle actuelle amène les autorités organisatrices de transport à raisonner en priorité par mode de transport. Cette vision de la mobilité par mode limite la pertinence des actions menées pour provoquer ce report. En effet, celles-ci sont trop peu coordonnées et impliquent trop souvent une forte rupture de charge pour l'utilisateur. Dès lors, l'utilisation de la voiture particulière est la seule alternative face au manque d'intermodalité observé sur le territoire.

La notion de **bassin de vie** n'est également pas prise en compte. Le bassin de vie d'un habitant de Calais se rapproche du périmètre créé par les communes de Calais et de Coquelles. Le découpage intercommunal existant semble pertinent. Cependant le bassin de vie d'un habitant d'une commune de l'arrière pays ne correspond pas au périmètre de l'intercommunalité dans laquelle il habite :

- travail à Calais, Dunkerque, Boulogne ou Saint-Omer
- loisir à Calais, Ardres (lac), au site des Deux Caps
- grande surface et galerie marchande à Coquelles (Cité de l'Europe) ou Calais

#### Qu'est-ce qu'un bassin de vie ?

Un bassin de vie est le plus petit territoire sur lequel les habitants ont accès à la fois aux équipements et à l'emploi.

Source : INSEE



### **Synthèse :**

*Bien que la surface territoriale soit restreinte, le nombre et la qualité des acteurs (public, privé, institutionnel, territorial, ...) sont très importants. De ce fait un travail de concertation entre les acteurs de différents échelons et de différentes natures (privé, public) ainsi que leur repositionnement sont nécessaires.*

*Subséquentement :*

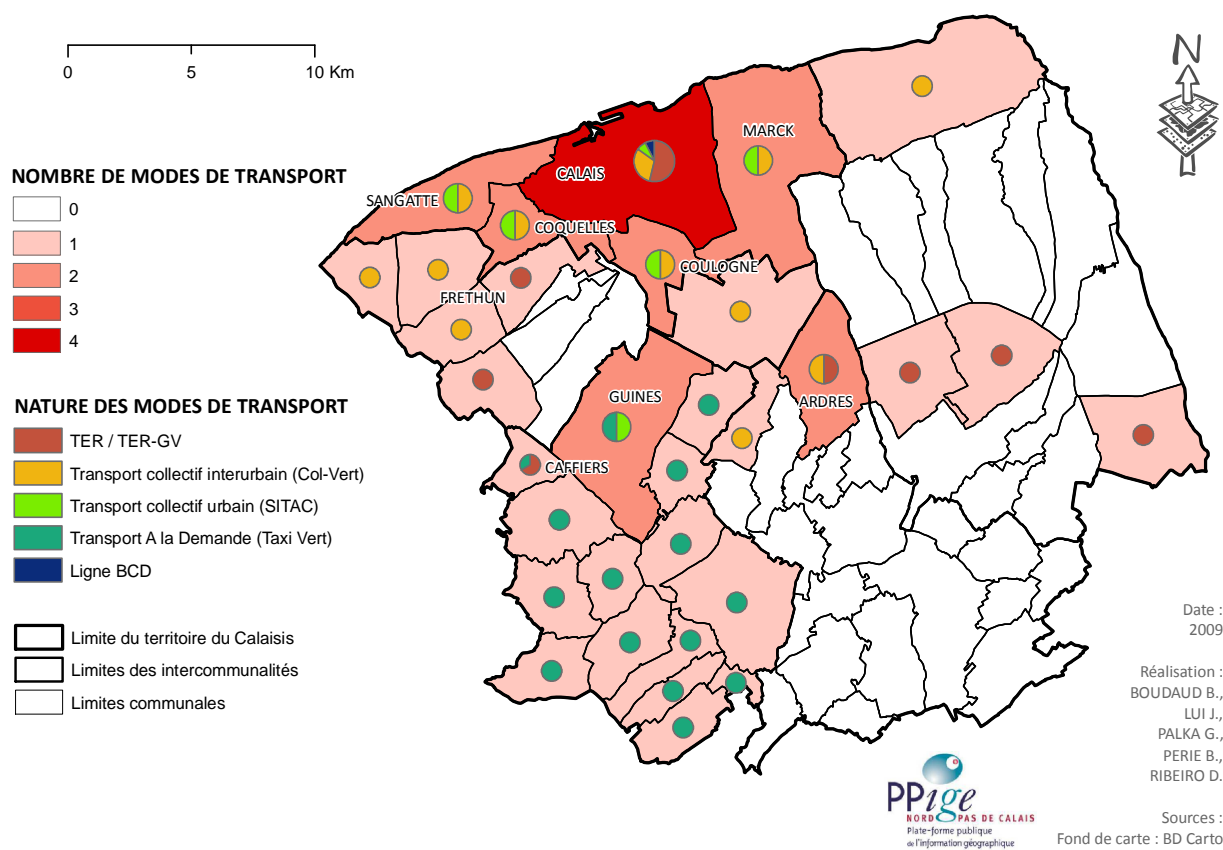
- *une intégration plus importante des acteurs privés*
  - *un soutien du pays dans certaines démarches*
  - *une politique plus axée vers la mobilité durable*
- sont indispensables afin de conduire une politique de développement plus durable.*

### 1.3 Conclusion : Une interaction négligeable entre les réseaux

La diversité de l'offre en modes de transport soulève la question de l'intermodalité et des relations entre ceux-ci. Dans le cas du centre ville de Calais le problème ne se pose pas – les lignes régulières sont fréquentes avec une importante amplitude diurne – mais les autres communes du territoire du Calaisis manquent d'une interopérabilité entre les différentes offres.

Il n'existe pas de doublon entre différentes offres sur les communes du Pays du Calaisis mais plutôt une complémentarité, parfois non exploitée comme à Caffiers.


#### Offres en transport



*L'offre en transport est diversifiée sur l'ensemble du territoire. Cependant à l'échelle de l'intercommunalité, cette diversité n'est plus présente. Les intercommunalités rurales sont dépourvues d'offres en transport. Hormis celle des Trois-Pays, aucune ne possède de transport qui irrigue l'ensemble de son territoire.*

#### Fréthun (gare TGV de Calais-Fréthun)

Une navette a été mise en place (dans le cadre d'un partenariat Conseil général/SNCF) pour joindre les deux gares, mais celle-ci ne prend pas en compte les retards des trains.



Le Calaisis souffre de cette **mauvaise connexion intra-territoriale**, et ne tire pas pleinement profit de la gare TGV.

### Caffiers

Cette commune présente une **interface modale qui n'est pas prise en compte** : la gare de Caffiers, desservie par le TER et le TAD du fait de l'appartenance de la commune de Caffiers à la communauté de communes des Trois-Pays. Cette situation permet une connexion vers Boulogne et Calais – pouvant compléter l'offre interurbaine – via le réseau ferré.

### Guînes

L'intermodalité à Guînes semble de prime abord avantageuse : elle permet de relier l'ensemble des communes de la communauté de communes des Trois-Pays au réseau du SITAC. Cependant la faible fréquence de la ligne 6 – de 45' à 1h10' entre deux navettes – rend cette interopérabilité fastidieuse pour l'utilisateur en raison des **contraintes horaires** et de la forte rupture de charge possible dans le sens TAD-réseau SITAC. Alors que la recherche de simplicité est souvent le facteur dominant dans l'utilisation d'un transport collectif, les usagers du Taxi Vert doivent planifier leurs déplacements s'ils souhaitent limiter leur temps d'attente à Guînes.

### Ardres

L'intermodalité sur la commune d'Ardres est réalisée à Pont d'Ardres. La gare est peu desservie en TER. L'intermodalité peut donc être considérée comme **inexistante**.



Source : *personnelle*  
Date : 2009

### Les communes de la Communauté d'agglomération Cap Calais Terre d'Opale.

Il n'existe pas de réelle interopérabilité entre les différents modes de transport sur les communes de la Communauté d'agglomération en raison :

- de la forte concentration des pôles attracteurs et émetteurs de trafic sur la commune de Calais
- de la desserte de la ville de Calais par les navettes du réseau Colvert.

En effet, il n'est pas avantageux, hors situation particulière, de réaliser la rupture de charge dans une commune autre que Calais du fait de la faible concentration en services et en offres de transports.



**Les navettes du réseau Colvert s'apparentent davantage à un complément aux navettes du réseau du SITAC.**

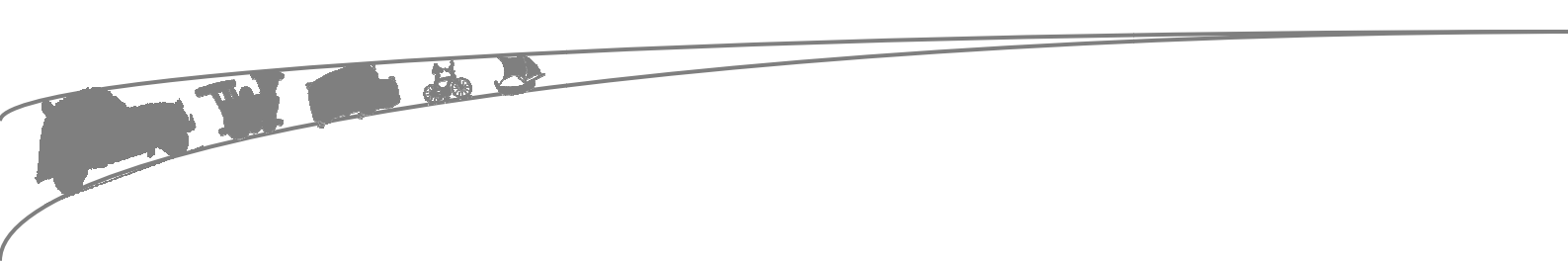
Le territoire du Calaisis présente une **richesse tant en infrastructures qu'en offres de transport**. Cette diversité en fait l'un des territoires les plus accessibles du département mais le potentiel de développement induit par **cette multiplicité reste sous-exploité**. Les principaux problèmes résident dans :

- l'ambiguïté d'utilisation de l'A16 ;
- le manque d'intermodalité et de plateformes intermodales manifestes ;
- le développement prépondérant des activités génératrices de trafic entre l'A16 et la côte ;
- la non-prise en compte des interactions entre mobilité et étalement urbain ;
- la faible association des acteurs privés de la mobilité (sociétés, associations, ...)
- une politique globale des déplacements peu axée sur la mobilité durable ;
- le caractère réactif et trop peu proactif des actions menées ;
- des porteurs de projet inadaptés aux actions mises en place.

Malgré les difficultés précitées, cette multiplicité dans les offres et infrastructures permet au plus grand nombre de profiter de la mobilité sur le territoire.


Cependant le Pays du Calaisis se révèle être trop marqué par sa vocation de **territoire de transit**. Il perd ainsi une autre possibilité de développement à travers l'économie touristique. Une mise en valeur de sa richesse naturelle et paysagère couplée à des aménagements qui retiendraient les villégiateurs permettrait au territoire de montrer un visage plus attractif.

La quintessence de la mobilité sur le territoire du Calaisis se révélerait être la possibilité pour un habitant ou un touriste de pouvoir utiliser un mode de transport local conjugué à un mode de transport national sans se soucier du moment où il effectuera le changement.



# 2

## Les pôles attracteurs-émetteurs de trafic



La mobilité est aujourd'hui plus qu'un enjeu économique. Elle place notre société dans une double contrainte : tandis que la facilité de se déplacer est indispensable à notre mode de vie, le coût global de la mobilité, en argent, temps et dégradation de l'environnement, menace ce mode de vie à moyen terme. Les politiques publiques relatives aux déplacements ne doivent pas seulement être curatives, mais se doivent de jouer un rôle préventif afin de répondre au mieux aux différents besoins de notre société et d'anticiper ses évolutions. L'analyse de pôles émetteurs-attracteurs de trafic doit ainsi permettre d'identifier les besoins relatifs aux déplacements sur ces zones.

### **Description et hiérarchisation des pôles attracteurs-émetteurs de trafic**

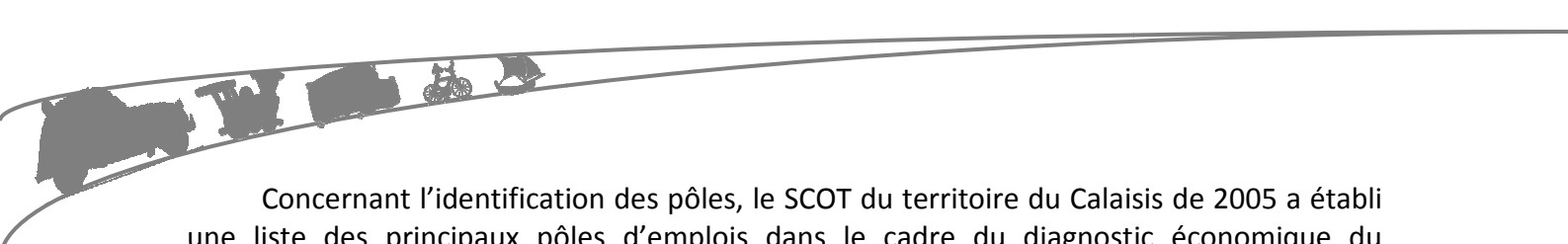
Dans le cadre de l'analyse des dynamiques en cours en termes de déplacements sur le territoire du Calaisis, l'identification des principaux pôles émetteurs-attracteurs qui génèrent du trafic paraît nécessaire afin d'établir des enjeux ciblés concernant la mobilité sur ce territoire.

En effet, cette approche permet de mettre en évidence les pratiques de déplacement et la demande en mobilité de la population, c'est-à-dire les besoins des usagers de se rendre d'un lieu donné à un autre, à une certaine heure et en un certain laps de temps. Il faut en effet évaluer cette demande pour pouvoir comparer les effets possibles de différentes actions sur les infrastructures routières ou sur l'offre des transports en commun. En plus de connaître et comprendre cette demande, l'analyse de ces pôles générateurs permettra d'établir l'offre proposée par les structures accueillantes et, par la suite, permettra à la puissance publique de lancer des politiques adéquates, comme par exemple :

- établir des actions de réduction sensible des gaz à effet de serre
- diminuer les phénomènes de congestion
- s'affranchir des problèmes de stationnement

Cette étude comporte plusieurs objectifs :

- identifier les principaux pôles générateurs de trafic sur le territoire du Calaisis.
- les hiérarchiser en les regroupant par zones géographiques afin d'identifier les enjeux à proposer.
- les décrire en développant leur localisation, leur accessibilité, leur fonction, le nombre d'emplois concernés, les différents flux impliqués et les problématiques engendrées.



Concernant l'identification des pôles, le SCOT du territoire du Calaisis de 2005 a établi une liste des principaux pôles d'emplois dans le cadre du diagnostic économique du territoire. Des critères, tels que la nature de leur activité, les effectifs et la localisation des pôles, ont été analysés pour identifier ceux qui génèrent le plus gros trafic. Si l'on ajoute à ces pôles le reste des générateurs de trafic qu'ils soient touristiques, de loisirs, de travail, de services, nous obtenons la liste des principaux pôles émetteurs-attracteurs de trafic du Calaisis.

Il convient de hiérarchiser ces pôles en fonction de l'importance des flux qu'ils induisent, et de l'échelle de l'étude. Un collège, un lycée, une maison de retraite, une piscine ou une déchetterie sont potentiellement des pôles attracteurs - émetteurs de trafic.

Cependant, le territoire de l'étude, vaste de 674 km<sup>2</sup> et composé de cinq intercommunalités, impose d'identifier uniquement les pôles rayonnants à cette échelle, ceux structurants les déplacements au sein du pays du Calaisis. Il convient également de sélectionner ces pôles en fonction de leurs fréquences d'attraction. En effet, des lieux qui attirent les flux de manière plus irrégulière (tel un stade de football) seront moins pertinents à étudier que des flux quotidiens constants.

Ainsi, les pôles retenus sont majoritairement des zones :

- à très forte concentration d'emplois
- impliquant un fort trafic (commerce, tourisme)

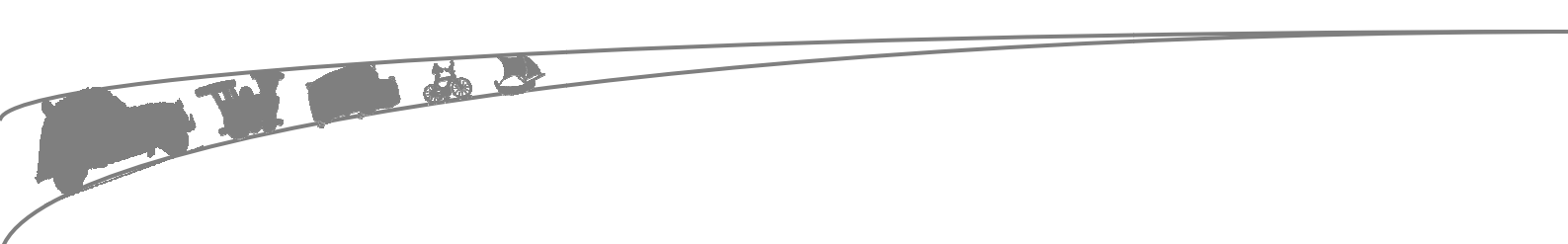
On remarque que ces différents pôles générateurs sont multiples et diversifiés tant d'un point de vue fonctionnel que géographique. Ils sont logiquement regroupés sur la Communauté d'Agglomération, et plus particulièrement sur la ville de Calais, à l'exception du site du Cap Blanc Nez.

Cinq pôles majeurs ont été retenus :

- Le terminal Ferries
- Le pôle administratif
- La zone du Virval
- La zone d'activités EuroTunnel
- Le site du Cap Blanc-Nez

### Caractérisation des pôles attracteurs et émetteurs de trafic

	<b>localisation</b>	<b>activité</b>	<b>situation</b>
Pôle administratif	urbain centre	service	existant
Terminal ferries	urbain centre	logistique et transport	existant
Zone du Virval	urbain	service	à venir
Zone d'activité EuroTunnel	périurbain	commerce et transport	existant
Cap Blanc-Nez	rural	tourisme	existant



On remarque que le pôle hospitalier de Calais (quai du commerce) n'est pas pris en compte comme générateur de trafic. Certes, ce pôle est un des très grands attracteurs-émetteurs de la ville et pose de multiples problèmes en termes de stationnement mais étant donné la construction d'un futur centre hospitalier sur la zone du Virval d'ici 2012 et la réhabilitation de l'ancien, il ne serait pas pertinent de le prendre en compte dans cette partie.

Les cinq pôles retenus sont caractérisés par

- leur nature
- les différents types de flux qu'ils induisent
- les périodes horaires sur lesquelles se concentrent ces flux.

Les flux évoqués sont uniquement les flux routiers.

Chaque pôle peut être à la fois qualifié d'émetteur et d'attracteur, du fait que tous les véhicules qui s'y rendent (véhicules attirés) effectuent également un trajet retour (véhicules émis).

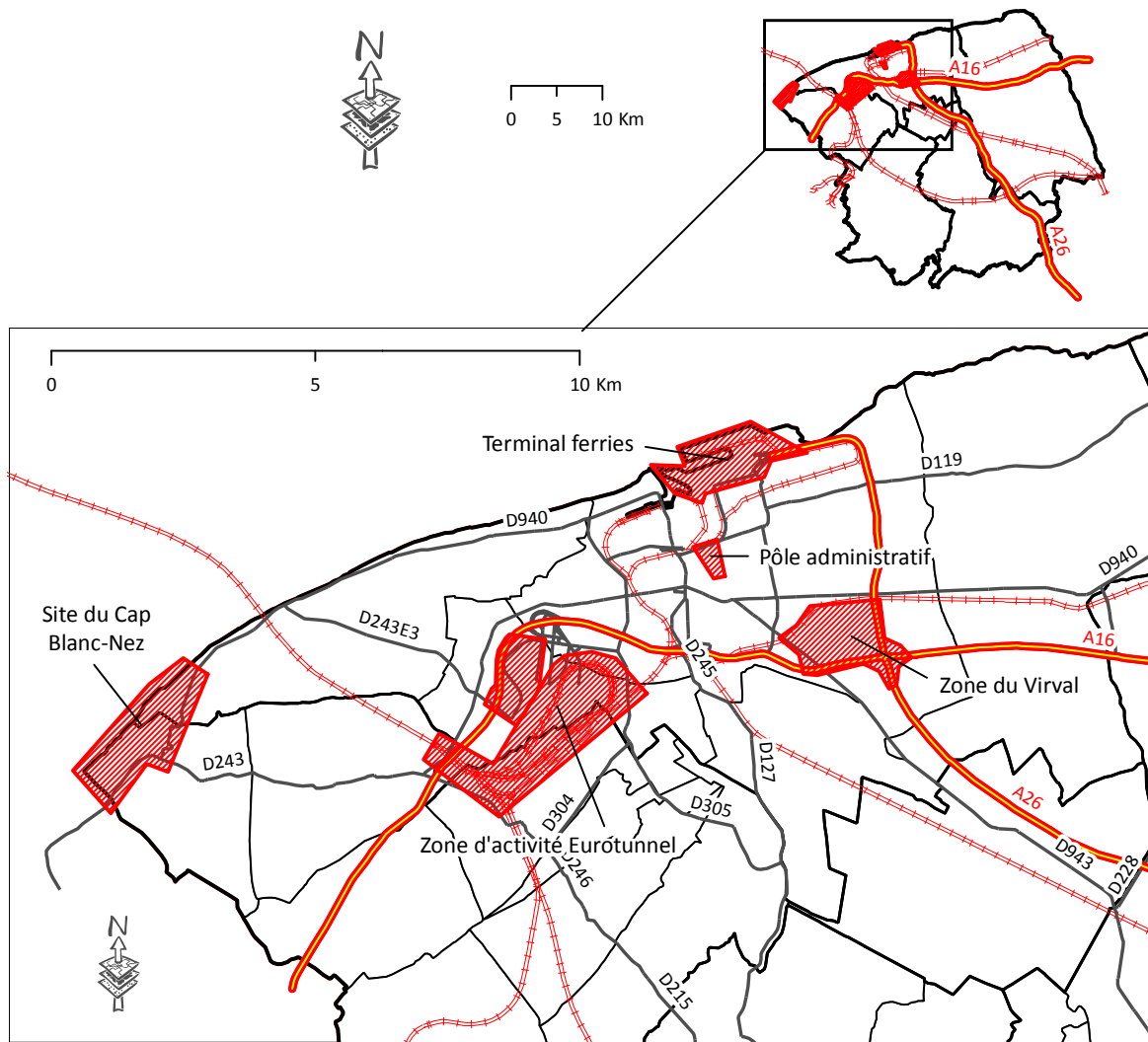
Cependant, dans le cas présent, la différence entre **pôle émetteur** et **pôle attracteur** a été faite.

Lorsque le premier trajet effectué par un véhicule est à **destination** d'un pôle, on qualifie ce pôle d'attracteur, à l'inverse, lorsque le premier trajet d'un véhicule est effectué à **partir** d'un pôle, on dit de ce pôle qu'il est émetteur.

*Exemple : dans le cas d'un hôpital, le pôle est à la fois,*

- **Attracteur** : les salariés et les patients de l'hôpital s'y rendent pour travailler ou consulter.
- **Emetteur** : les ambulances quittent l'hôpital pour les interventions.

## Pôles attracteurs et émetteurs de trafic



### RESEAUX DE TRANSPORT

- Liaison principale
- Liaison autoroutière
- Liaison ferrée

- Limite des intercommunalités
- Limites communales
- ▨ Pôles attracteurs et émetteurs de trafic

Sources :  
Fond de carte & Réseaux de transport : BD CARTO

Réalisation :  
BOUDAUD B., LIU J., PALKO G., PERIE B., RIBEIRO D.

Date : 2009

**Pas-de-Calais**  
Conseil Général  
CG62/DPP  
Mission SIG - 07/2009

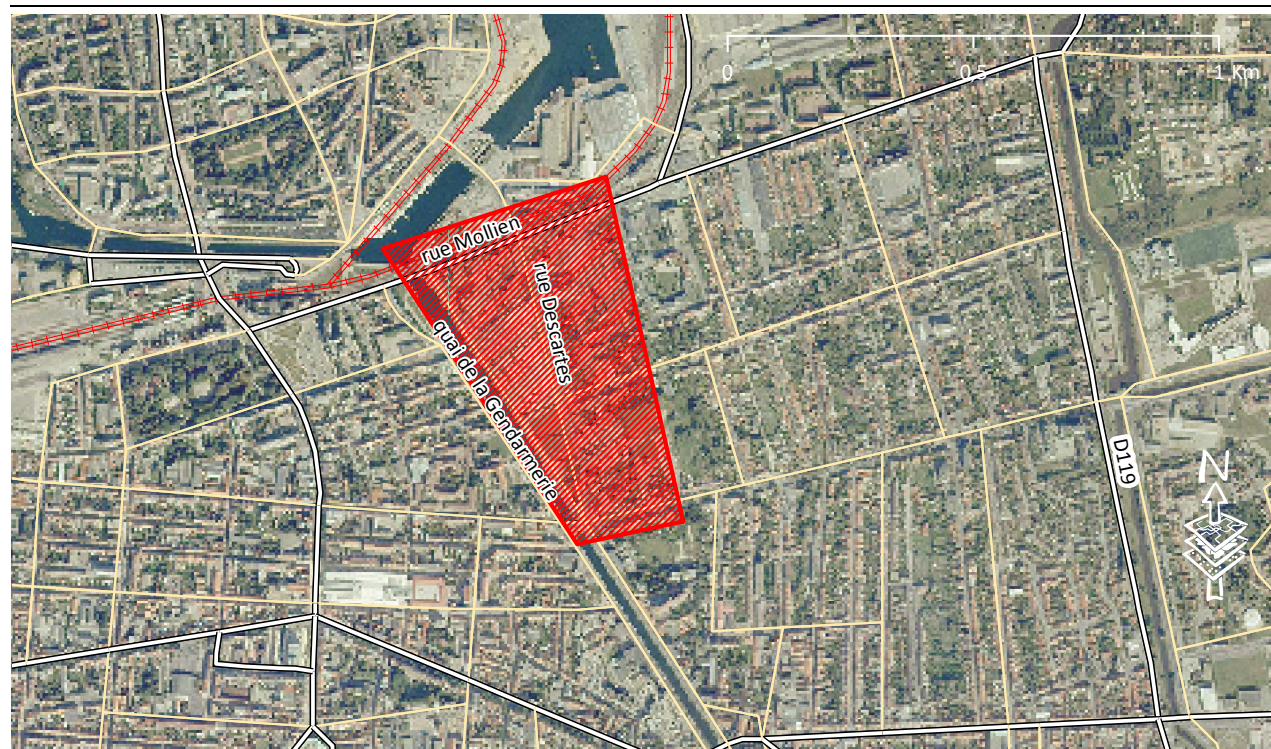
**PPige**  
NORD-PAS DE CALAIS  
Plate-forme publique  
de l'information géographique

Les cinq pôles vont être analysés dans l'ordre suivant :

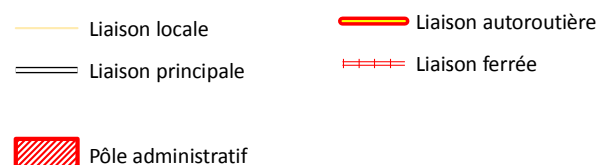
- Le pôle administratif
- Le terminal ferries
- La zone du Virval
- La zone d'activité Eurotunnel
- Le cap Blanc-Nez

Enfin, un tableau de synthèse résumera les principales caractéristiques de chaque pôle.

## Pôle administratif



### RESEAUX DE TRANSPORT



Sources :  
Fond de carte & Réseaux de transport : BD CARTO & orthophotoplan

Réalisation :  
BOUDAUD B., LIU J., PALKA G.,  
PERIE B., RIBEIRO D.

Date : 2009



### Localisation / Accessibilité

Le pôle administratif de Calais est situé le long du quai de la gendarmerie, de la rue Mollien et de la rue Descartes, en hyper-centre, à proximité de la mairie et de la Cité Internationale de la mode et de la dentelle.

Il est accessible par la RD 127 au sud, ainsi que par les boulevards La Fayette à l'Ouest et de l'Égalité à l'Est.

Le site est desservi par le réseau de transport urbain du SITAC par la ligne n°8 et par la ligne n°2.

### Activités structurantes et nombre de salariés

Le site concentre de nombreux services administratifs. Les principaux employeurs publics sont la Caisse d'Allocations Familiales (CAF), la Caisse Primaire d'Assurance Maladie (CPAM) et l'Office Public de l'Habitat de Calais (OPH).

Deux entreprises privées (Armatis et Eiffage) sont par ailleurs installées sur ce site.

En termes d'emplois, cela représente :

- CAF : 280 emplois
- CPAM : 384 emplois
- Armatis : 600 emplois
- Eiffage : 221 emplois

### Flux induits / Impact

Le pôle regroupant plus de 1500 emplois, les déplacements domicile-travail structurent les déplacements, la circulation et le stationnement dans cette zone.

Il convient toutefois de différencier ces pôles attracteurs :

- les entreprises privées Armatis et Eiffage attirent essentiellement leurs salariés à des horaires fixes (début et fin de service des salariés).
- les différents services publics attirent tant leurs employés que leurs prestataires, ce tout au long de la journée.

De par la nature de ces activités, les flux induits par ces emplois sont majoritairement des flux de véhicules personnels (tant pour les salariés que pour les prestataires).

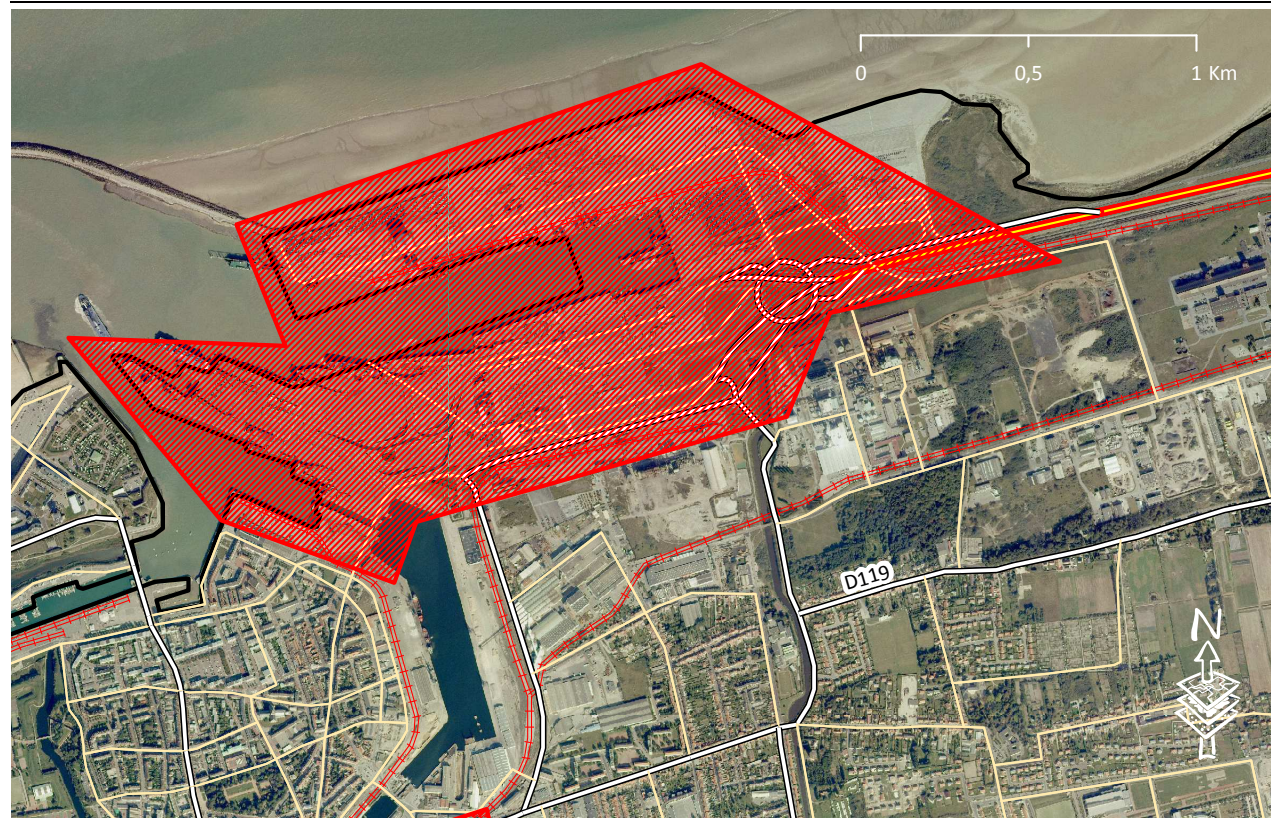
### Problématique

Le nombre important d'emplois et la localisation, en hyper centre, pose le problème du stationnement. Aucun réel aménagement ne permet d'accueillir la totalité des véhicules des salariés, employés et prestataires des services publics dans des bonnes conditions. Le stationnement, et la circulation peuvent par conséquent se révéler anarchiques à certains moments de la journée dans le cas d'une conjonction de plusieurs facteurs (heures de début ou de fin de service des salariés du privé combiné à une période d'affluence temporaire pour un service public par exemple).

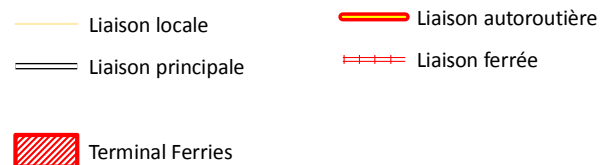


Source : personnele  
Date : 2009

## Terminal ferries



### RESEAUX DE TRANSPORT



Sources :  
Fond de carte & Réseaux de transport : BD CARTO & orthophotoplan

Réalisation :  
BOUDAUD B., LIU J., PALKA G.,  
PERIE B., RIBEIRO D.  
Date : 2009

Pas-de-Calais  
Conseil Général  
CG62/DPP  
Mission SIG - 07/2009

PPige  
NORD PAS DE CALAIS  
Plate-forme publique  
de l'information géographique

### Localisation / Accessibilité

Le pôle identifié est situé à l'extrême nord de la ville. Il est facilement accessible depuis les autoroutes A16 et A26 grâce à l'A216, la rocade est de Calais, qui permet ainsi aux véhicules légers et poids lourds de toute l'Europe de rejoindre le terminal ferries en contournant la ville.

Le site n'est pas desservi par le réseau de bus du SITAC.

### Activités structurantes et nombre de salariés

La zone du terminal Ferries accueille deux grands employeurs de la ville de Calais, les compagnies de Ferries :

- SEAFRANCE (1350 emplois)
- P&O FERRIES (280 emplois)

### Flux induits / Impact

La vocation du port, et des compagnies de Ferries, entraîne un fort trafic de transit à destination ou en provenance de l'Angleterre.

Ces flux, engendrés 24h/24, sont caractérisés par une affluence de différents types de véhicules :

- Des véhicules légers
- Des poids lourds
- Des bus

Outre les flux de transit, les nombreux employés des compagnies sont à l'origine d'un important trafic pour se rendre ou quitter leur lieu de travail. La grande majorité de ces déplacements domicile – travail est effectuée en voiture.

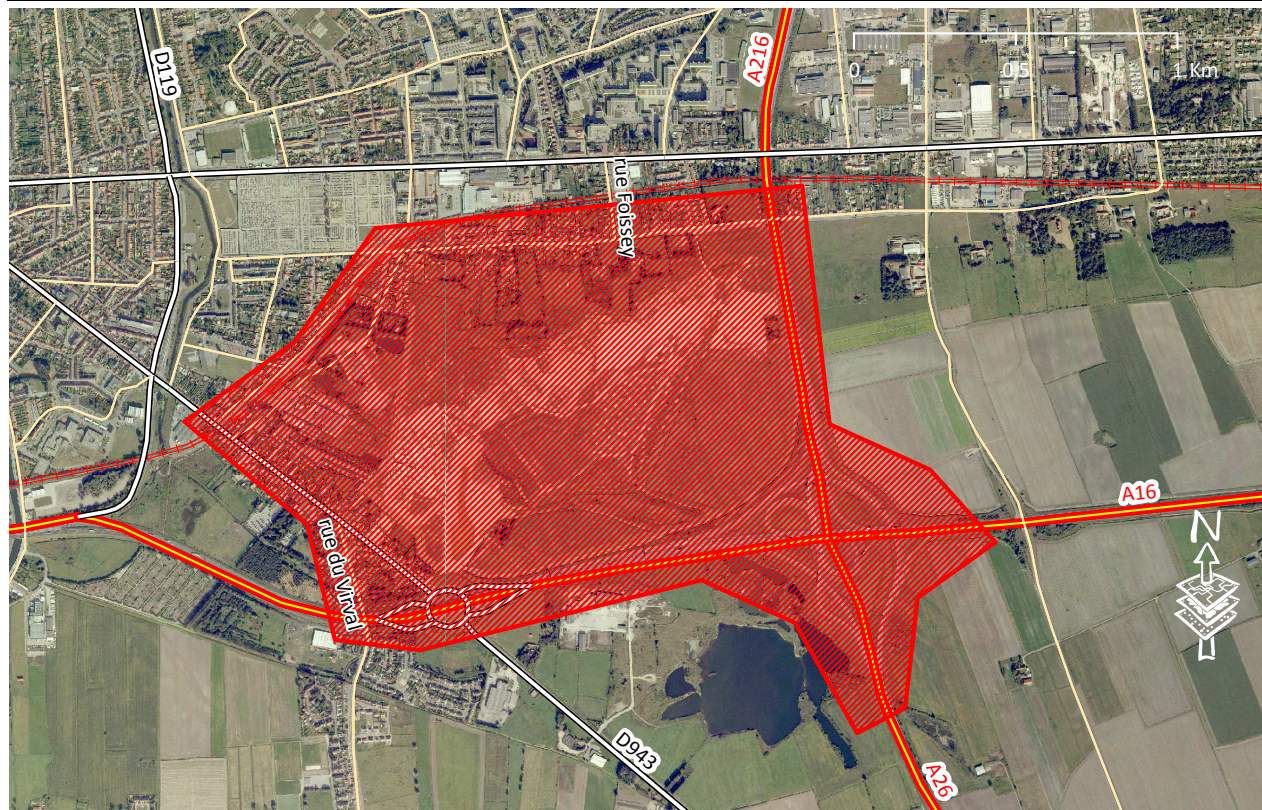
### Problématique

L'activité économique du port est vulnérable aux problèmes de grève et d'intempéries. En cas de perturbation, les poids lourds sont le plus souvent stationnés anarchiquement le long de l'autoroute et entravent considérablement la fluidité du trafic sur les réseaux autoroutiers de l'A16, A26 et A216 au niveau de l'agglomération calaisienne.








Source : *personnelle*  
Date : 2009

## Zone du Virval



### RESEAUX DE TRANSPORT

- |  |  |
|--|--|
|  Liaison locale     |  Liaison autoroutière |
|  Liaison principale |  Liaison ferrée       |
|  Pôle du Virval     |  |

Sources :  
Fond de carte & Réseaux de transport : BD CARTO & orthophotoplan

Réalisation :  
BOUDAUD B., LIU J., PALKA G.,  
PERIE B., RIBEIRO D.  
Date : 2009

   
CG62/DPP  
Mission SIG - 07/2009

### Localisation / Accessibilité

La zone du Virval est localisée au Sud-Est de Calais à la croisée entre l'autoroute A16 (Dunkerque/Boulogne) et l'A26 (Arras/Calais). Cette zone de 110 hectares, très accessible, de par sa proximité des autoroutes, est reliée :

- au centre ville par la RD 943 (Route de St-Omer), prolongement du Boulevard Victor Hugo
- au quartier du Beaumarais par la rue Foissey
- à Coulogne par la rue du Virval

Le site est desservi par le réseau de transports urbains du SITAC par les lignes 7 et 8.

### Activités structurantes et nombre de salariés

Le site du Virval est en passe de devenir un véritable pôle de santé. Accueillant d'ores et déjà l'établissement d'hébergement pour personnes âgées dépendantes (EHPAD) de la Roselière, la zone du Virval est destinée à accueillir prochainement les nouveaux locaux du centre hospitalier de Calais.

Actuellement, le centre hospitalier de Calais compte 1571 employés.

### Flux induits / Impact

De par son rôle, l'hôpital sera le principal facteur de déplacements dans la zone du Virval. Différents flux seront attirés et émis par celui-ci :

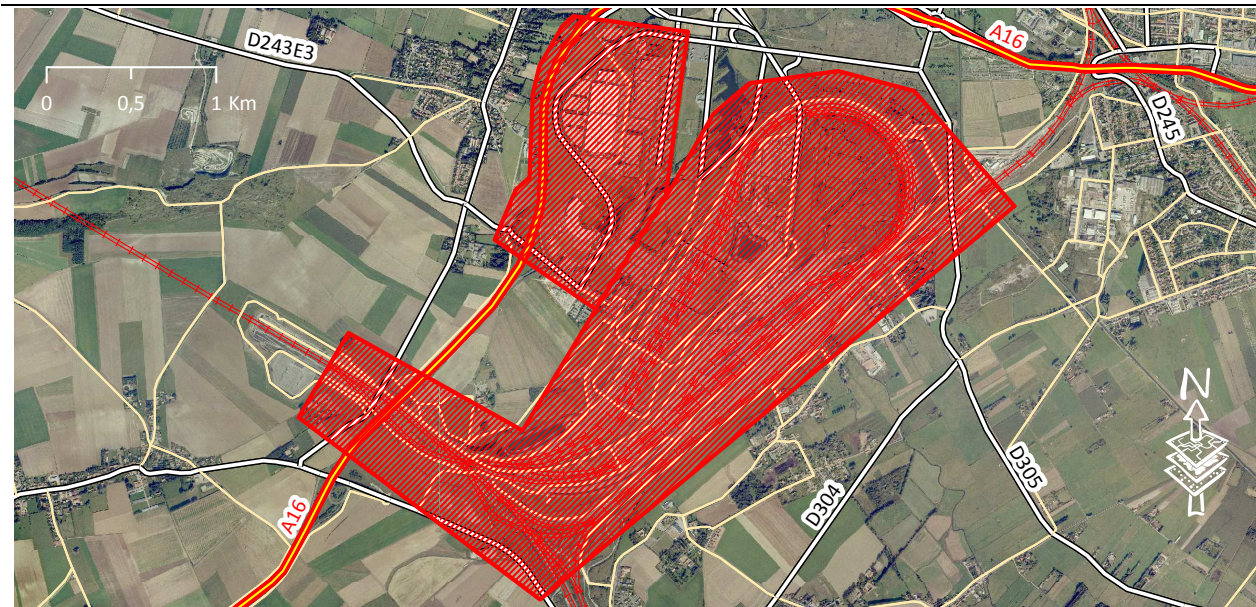
- Les nombreux employés de l'hôpital
- Les patients et leurs proches
- Les véhicules hospitaliers

Par ailleurs le caractère spontané et irrégulier de certains services de l'hôpital (Urgences), ces flux de véhicules sont susceptibles de circuler 24h/24.






### Problématique

L'afflux de véhicules, à certains moments de la journée, pourrait entraîner des problèmes de congestion, en particulier sur la route de Saint-Omer, celle-ci étant la porte d'entrée sur Calais pour de nombreux habitants de l'arrière Pays. La sortie de la zone par la rue du Virval pourrait aussi se révéler difficile aux heures de pointe.

## Zone d'activité EuroTunnel



### RESEAUX DE TRANSPORT

-  Liaison autoroutière
-  Liaison locale
-  Liaison ferrée
-  Liaison principale
-  Zone d'activité EuroTunnel

Sources :  
Fond de carte & Réseaux de transport : BD CARTO & orthophotoplan

Réalisation :  
BOUDAUD B., LIU J., PALKA G.,  
PERIE B., RIBEIRO D.  
Date : 2009

   
CG62/DPP  
Mission SIG - 07/2009  
Plate-forme publique  
de l'information géographique

### Localisation / Accessibilité

Le site est situé sur la commune de Coquelles au Sud-Ouest de Calais. Il est facilement accessible depuis les échangeurs 42 et 43 de l'autoroute A16 ainsi que par la RD 243<sup>E3</sup> et la RD215. La zone est desservie par le réseau de transports urbains du SITAC grâce à la ligne 5. En revanche, il est difficile d'y accéder en vélo car il n'y a pas de pistes cyclables aménagées sur le secteur.

### Activités structurantes et nombre de salariés

La zone d'activités de Coquelles accueille :

- le terminal Eurotunnel qui marque l'entrée du tunnel sous la Manche
- le pôle commercial de la cité de l'Europe.

En termes d'emplois, Eurotunnel est l'une des sociétés privées les plus importantes sur le Calaisis avec un effectif de 1475 salariés.

La cité de l'Europe regroupe 157 magasins qui emploient beaucoup de personnels.

Le Centre Commercial Carrefour regroupe à lui seul 630 salariés.

### Flux induits / Impact

La zone d'activités de Coquelles engendre des flux de véhicules importants, en raison de la facilité d'accès depuis l'A16 et du fait de sa localisation à l'entrée du tunnel sous la Manche.

Il convient de différencier les flux générés par les deux pôles que sont la Cité de l'Europe et le terminal Eurotunnel.

#### Cité de l'Europe

La Cité de l'Europe, véritable pôle régional commercial, attire beaucoup de clients de par la diversité de ses magasins, aux heures ouvrables entre 10h et 20h.

Les périodes d'affluence sont :

- les soirs de semaine ;
- la journée du samedi.

À ces afflux de consommateurs, s'ajoutent les migrations des nombreux employés qui s'opèrent aux heures d'ouverture et de fermeture des magasins.

Il est à noter la présence d'une importante clientèle étrangère, notamment anglaise, du fait de sa proximité avec le terminal Eurotunnel.

La majorité des usagers et des employés utilisent leurs véhicules personnels pour se rendre sur le site.

#### Eurotunnel

En raison de son activité, Eurotunnel engendre deux types de flux :

- les flux importants de salariés, qui utilisent en grande majorité leurs véhicules personnels pour se rendre au travail, du fait de la proximité immédiate de l'A16.
- des flux de transit à destination du tunnel sous la manche, caractérisés tant par des véhicules légers que par des poids lourds ou des bus.

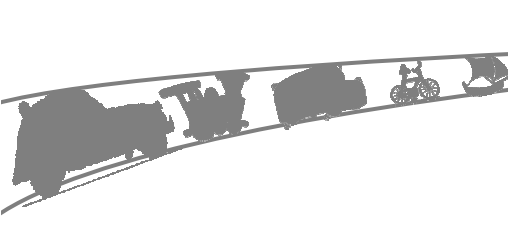
Ces flux, engendrés 24h/24, connaissent des périodes de plus grande affluence durant la période estivale.

### Problématique

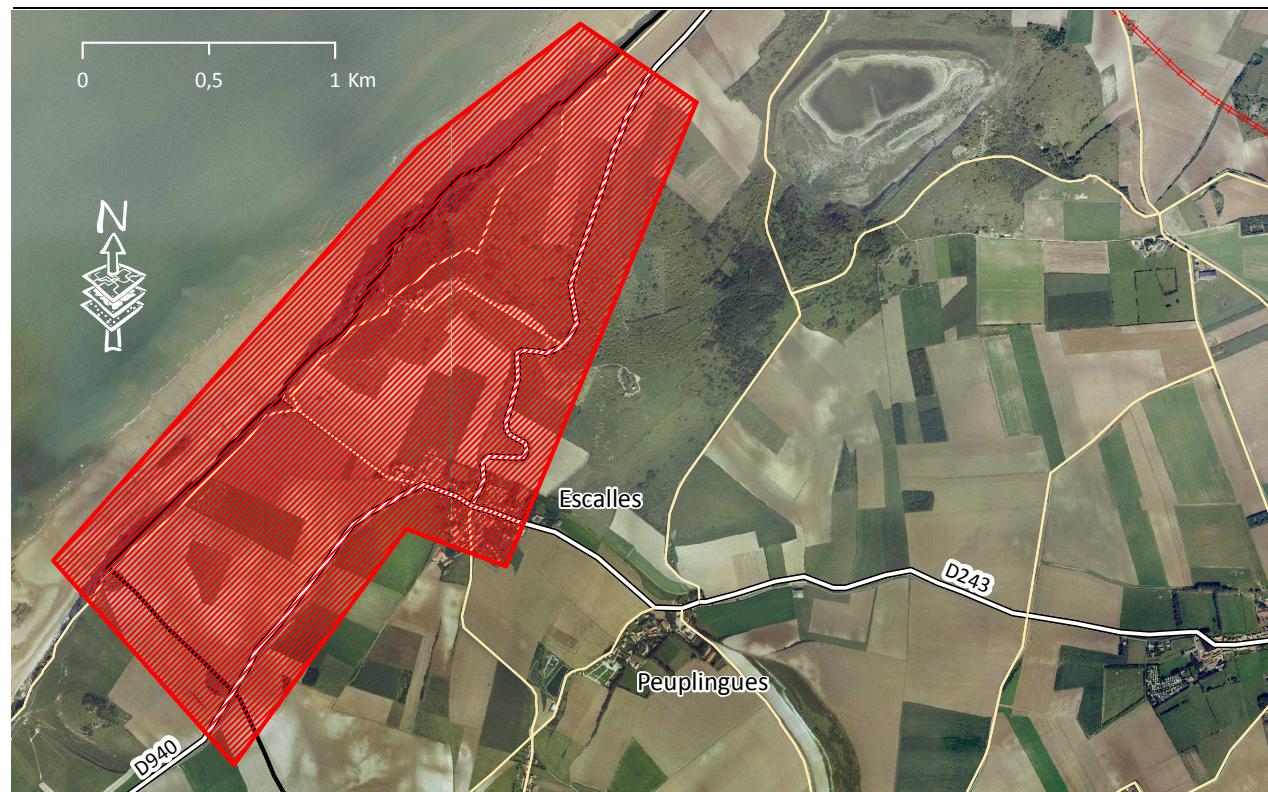
Des problèmes de congestion peuvent apparaître dans le cas d'une impossibilité d'emprunter le tunnel sous la manche (accidents, grève).

L'impact de ces phénomènes de congestion, en particulier dû au trafic poids lourd, ne se limite pas à la zone d'activité mais peut déborder sur l'A16.

La combinaison de ces phénomènes ponctuels de congestion et de l'utilisation massive de la voiture par les salariés et usagers de la cité de l'Europe peut donc être la cause d'un important, mais éphémère, ralentissement du trafic.



## Cap Blanc-Nez



### RESEAUX DE TRANSPORT

- Liaison autoroutière
- Liaison ferrée
- Site touristique du Cap Blanc-Nez
- Liaison locale
- Liaison principale

Sources :  
Fond de carte & Réseaux de transport : BD CARTO & orthophotoplan

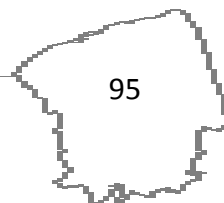
Réalisation :  
BOUDAUD B., LIU J., PALKA G.,  
PERIE B., RIBEIRO D.  
Date : 2009

### Localisation / Accessibilité

Le cap Blanc Nez est situé sur la commune d'Escalles, à 12 km à l'ouest de Calais.  
On y accède :

- par la D940, route touristique qui longe le littoral entre Calais et Boulogne sur Mer
- par l'autoroute A16 sorties 39 et 40 vers Peuplingues puis D243 vers Escalles

Le site est desservi en période estivale par la ligne 9 du réseau de bus du SITAC, grâce à la Div'in, un bus à impériale mis en place en 2008 qui longe la côte entre Calais et le Blanc Nez, via les villes de Sangatte et Blériot-Plage.



### Activités structurantes et nombre de Salariés

Néant

### Flux induits / Impact

Les principaux déplacements sur le site sont à vocation touristique.  
De part sa beauté remarquable, le cap Blanc-Nez est devenu l'un des principaux attracteurs touristiques de la côte d'Opale avec plus d'un million de visiteurs par an.  
Les afflux touristiques sont importants et plus particulièrement :

- en période estivale ;
- lors des week-ends prolongés du mois de Mai.

La D940, longeant la côte est très peu utilisée pour les déplacements domicile – travail (uniquement par les habitants d'Escalles) du fait de la présence de l'A16.

### Problématique

Les problèmes résident en un surplus de trafic sur la D940, qui peut provoquer des légers phénomènes de congestion en période estivale, notamment sur le secteur du Blanc-Nez où, en raison du relief accidenté du site, la voirie se trouve inadaptée à un fort trafic (pentes raides, emprises de voiries trop étroites, virages serrés).

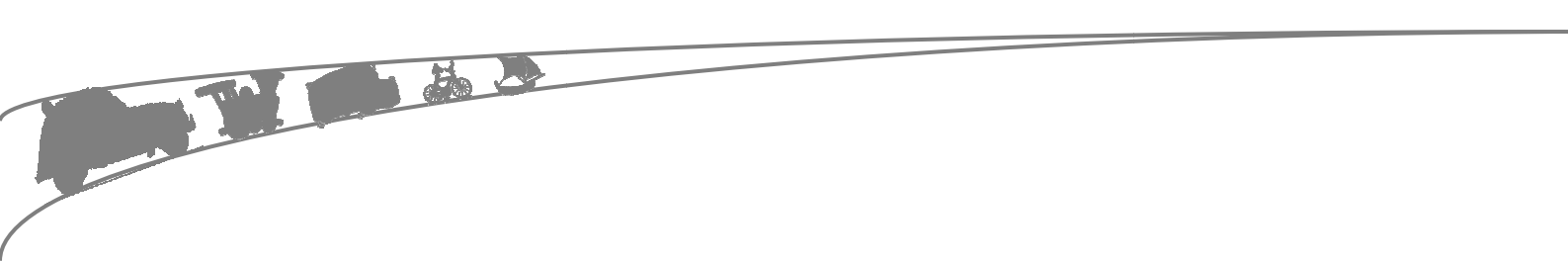
Le stationnement sur le site peut se révéler problématique en cas de forts afflux touristiques, principalement dû à des véhicules garés de manière anarchique le long de la D940.



Source : personnelle  
Date : 2009

### Caractérisation des flux principaux

Type de flux	Nature du Pôle		Tranche horaire
<b>Pôle Administratif</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Véhicules légers</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Pôle attracteur</b> : il attire tant les salariés y travaillant que les prestataires des services publics présents sur place.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Début et fin de journée en semaine pour les salariés</li> <li>• Les prestataires des services publics sont amenés à se déplacer toute la journée durant les horaires d'ouverture des services publics (8h-18h)</li> </ul>
<b>Zone d'activités portuaire</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Véhicules légers</li> <li>• Poids lourds</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Pôle attracteur</b> : il attire à la fois les salariés des compagnies de Ferries et le transit transmanche vers l'Angleterre</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Pôle émetteur</b> : Arrivée des Ferries en provenance d'Angleterre</li> <li>• 24h/24 et 7jours/7 toute l'année</li> </ul>
<b>Zone du Virval</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Véhicules légers</li> <li>• Véhicules prioritaires</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Pôle attracteur</b> : il attire les salariés de l'hôpital, les patients et leurs proches</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Pôle émetteur</b> : sorties de véhicules prioritaires (ambulances)</li> <li>• 24h/24 et 7jours/7 toute l'année</li> <li>• Les flux sont plus importants en journée</li> </ul>
<b>Zone d'activités Eurotunnel</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Véhicules légers</li> <li>• Poids lourds</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Pôle attracteur</b> : la cité de l'Europe attire ses salariés, clients et fournisseurs ; Eurotunnel se caractérise par l'attraction de flux à destination de l'Angleterre.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Pôle émetteur</b> : Trafic routier en provenance des Eurostar.</li> <li>• Eurotunnel : 24h/24 et 7jours/7 toute l'année</li> <li>• Cité de l'Europe : soirs de semaine et samedis</li> </ul>
<b>Cap Blanc Nez</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Véhicules légers</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Pôle attracteur</b> : attire des touristes</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Saison estivale, vacances scolaires et week-ends</li> </ul>



# 3

## Les migrations domiciles-travail



Le Nord-Pas de Calais est l'une des régions françaises où les déplacements domicile-travail sont les plus importants. Ces déplacements, couplés à l'étalement urbain, sont à l'origine d'une nouvelle organisation du territoire : de nombreuses communes ont une vocation essentiellement résidentielle, alors que les emplois se concentrent dans les principaux pôles d'activités du territoire.

Les flux des actifs, comme tout déplacement, peuvent être analysés en termes de :

- Spatialité, c'est-à-dire la définition de l'origine et de la destination
- Modalité, c'est-à-dire le moyen de transport utilisé

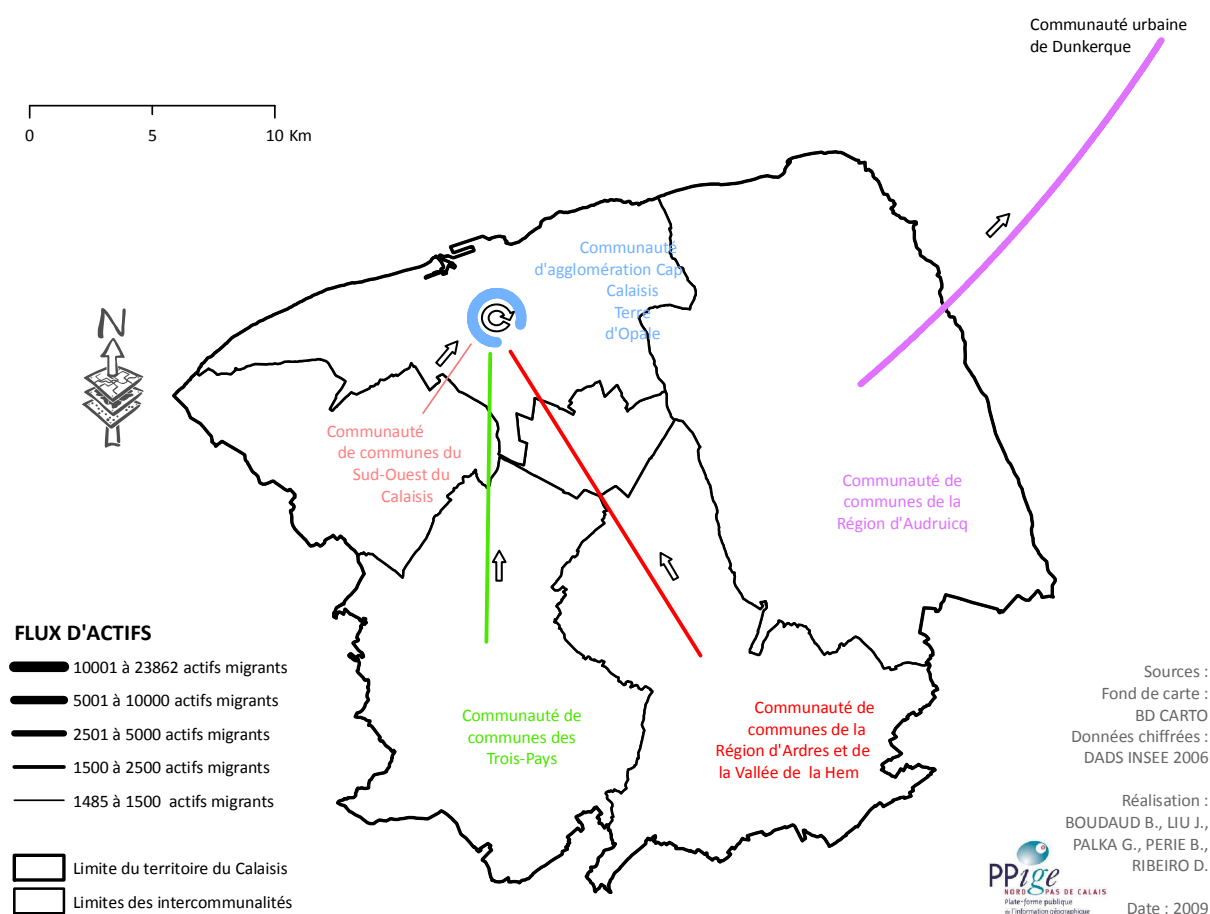
*Pour les cartes de cette section, les effectifs couverts par le secret statistique sont considérés comme nuls.*

### 3.1 Des flux orientés vers les grandes agglomérations

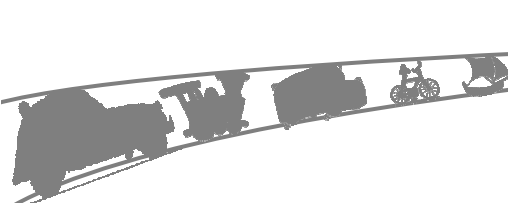
#### 3.1.1 Un déséquilibre territorial facteur de perturbation du trafic

Les bassins d'emplois au sein du pays du Calaisis sont essentiellement concentrés sur Calais, la ville jouant un véritable rôle de **polarité**. D'autres bassins d'emplois sont à distinguer, comme celui de Saint-Omer, qui attire des habitants de la communauté de communes d'Ardres et de la Vallée de la Hem, et ceux de Boulogne-sur-Mer et de Dunkerque, du fait notamment de la présence de l'autoroute A16.

#### Flux principal d'actifs pour chaque intercommunalité

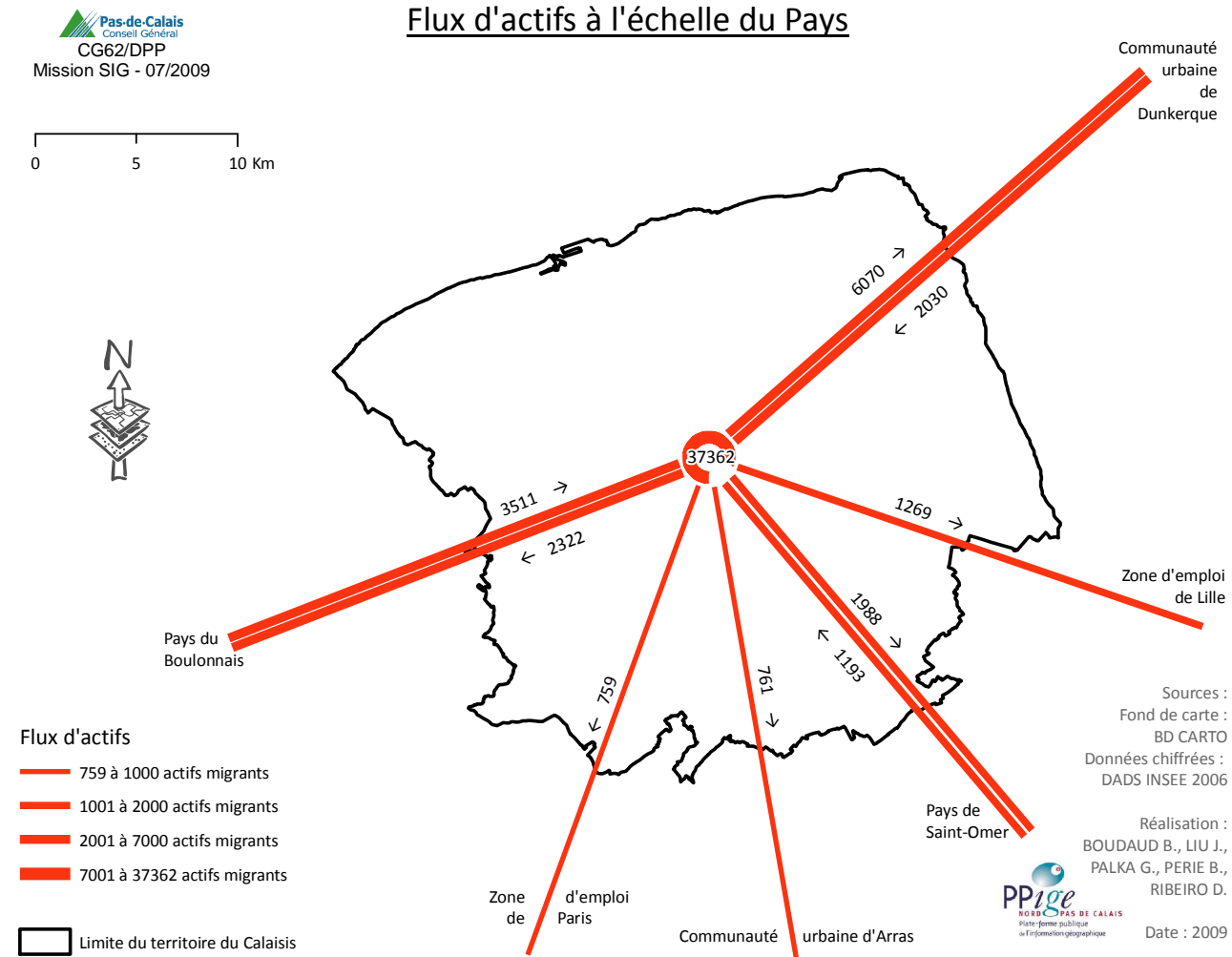


La Communauté d'agglomération Cap Calaisis Terre d'Opale exerce une forte polarité au sein du Pays du Calais. Les migrations d'actifs les plus importantes s'exercent entre l'agglomération calaisienne et l'ensemble des Communautés du Calaisis, à l'exception de la Communauté de Communes de la Région d'Audruicq qui est davantage influencée par l'agglomération de Dunkerque que par l'agglomération calaisienne (50% d'actifs en plus).

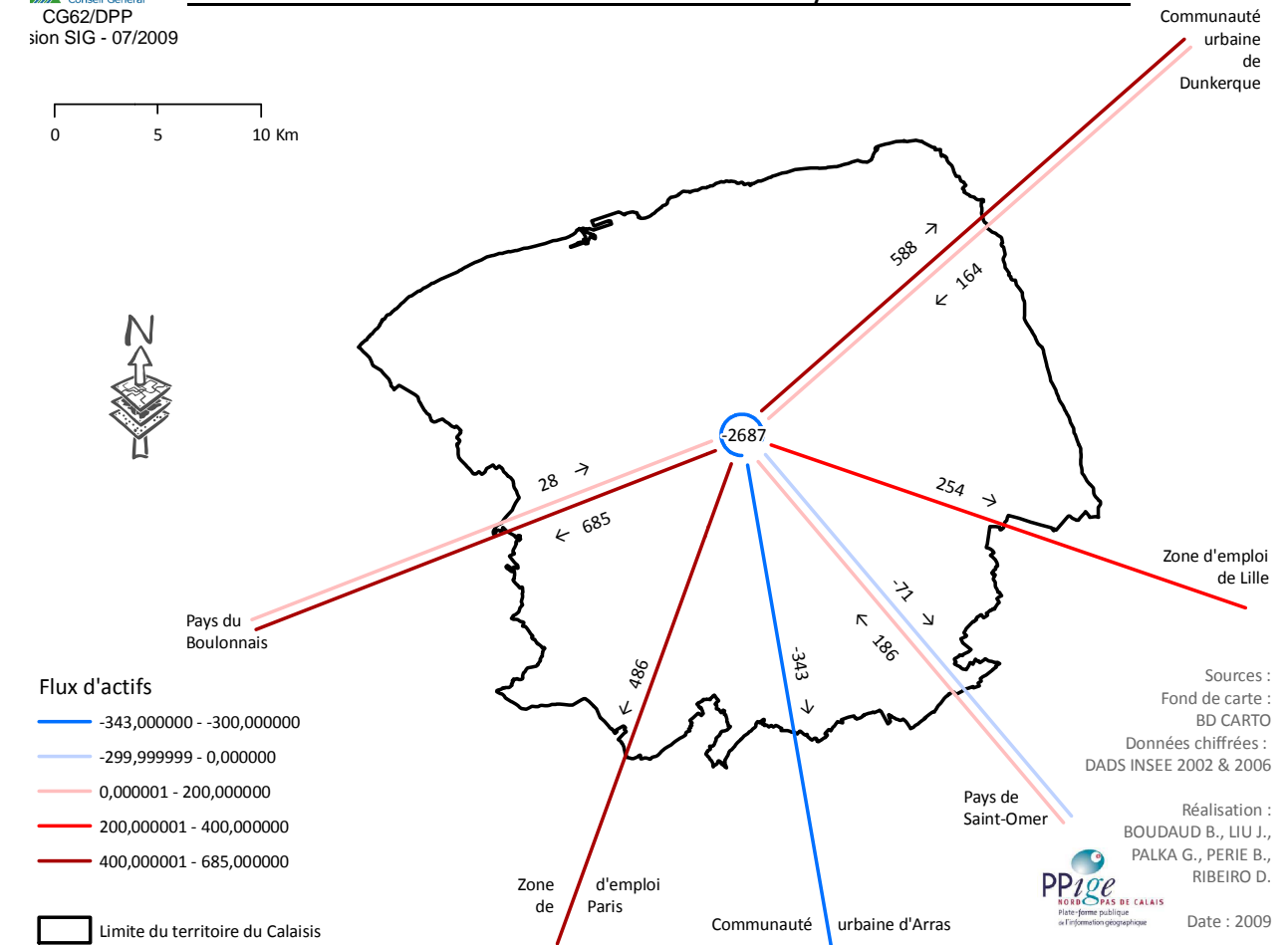
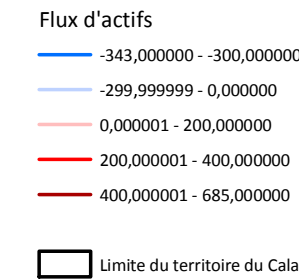
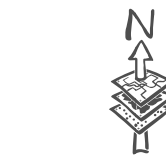
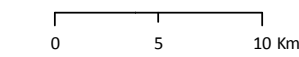


Les axes privilégiés par les actifs dont le lieu de travail se situe hors du Calaisis sont l'A16 – Boulogne en 28' et Dunkerque en 36' – et par extension l'A25 – Lille en 1H15'.

Ainsi 19 % des actifs qui résident sur le pays du Calaisis migrent vers des bassins d'emplois à l'extérieur du territoire.



**Evolution des flux d'actifs à l'échelle du Pays entre 2002 et 2006**



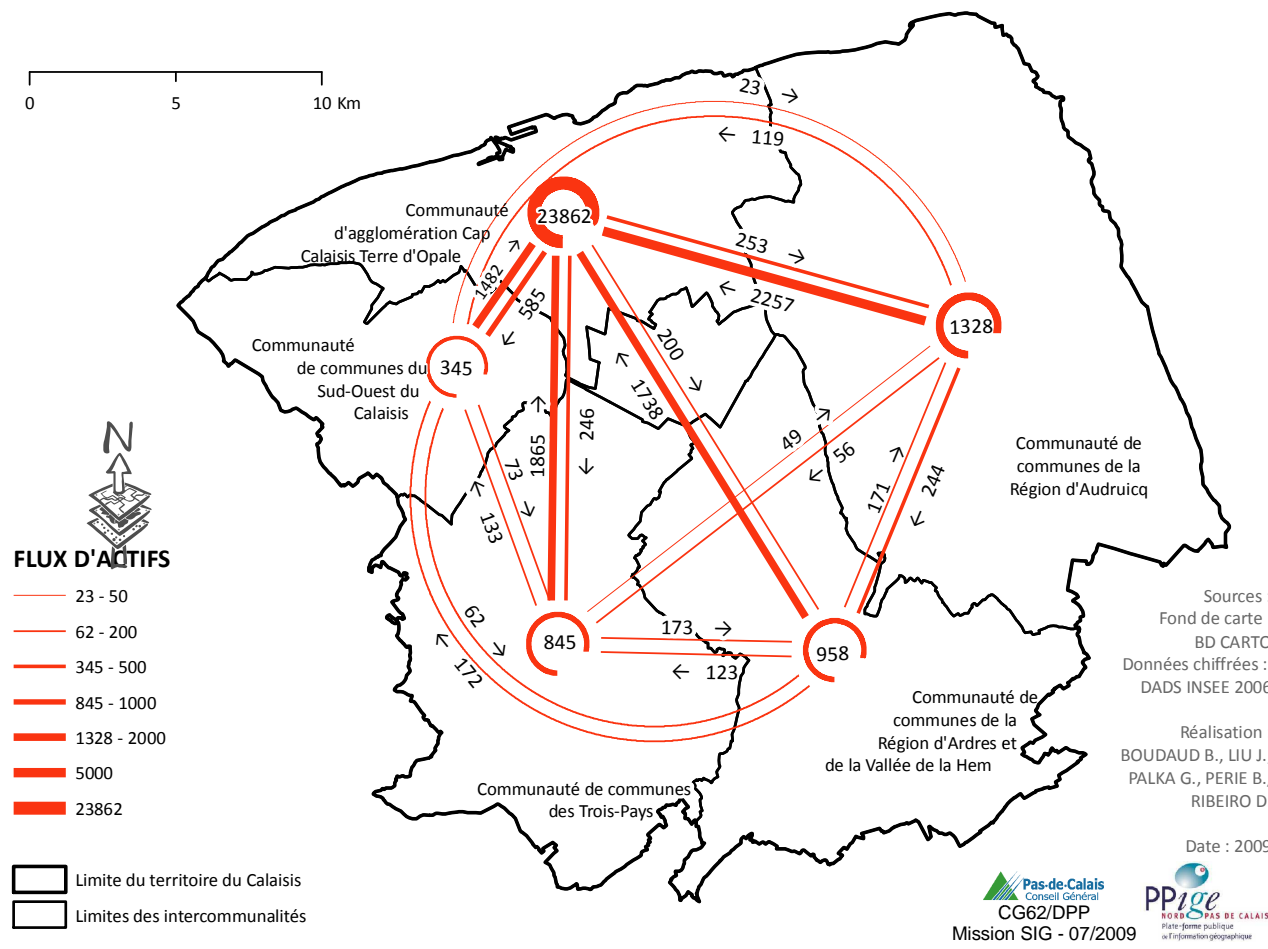
Les flux entre le territoire du Calais et la zone d'emploi de Paris, de Lille et la Communauté urbaine de Arras sont unidirectionnels car les données concernant les migrations en direction du territoire du Calais ne sont pas présentes dans les DADS.

Les migrations domicile-travail prépondérantes sont intra-territoriales. Cependant, les interactions entre le Calais et des bassins d'emplois extérieurs au territoire ne sont pas négligeables. On observe une forte interactivité entre le Calais et la Communauté d'agglomération de Dunkerque (présence du port) et dans une moindre mesure avec les bassins d'emplois de Boulogne sur Mer et de Saint-Omer (verrière-cristallerie d'Arques).

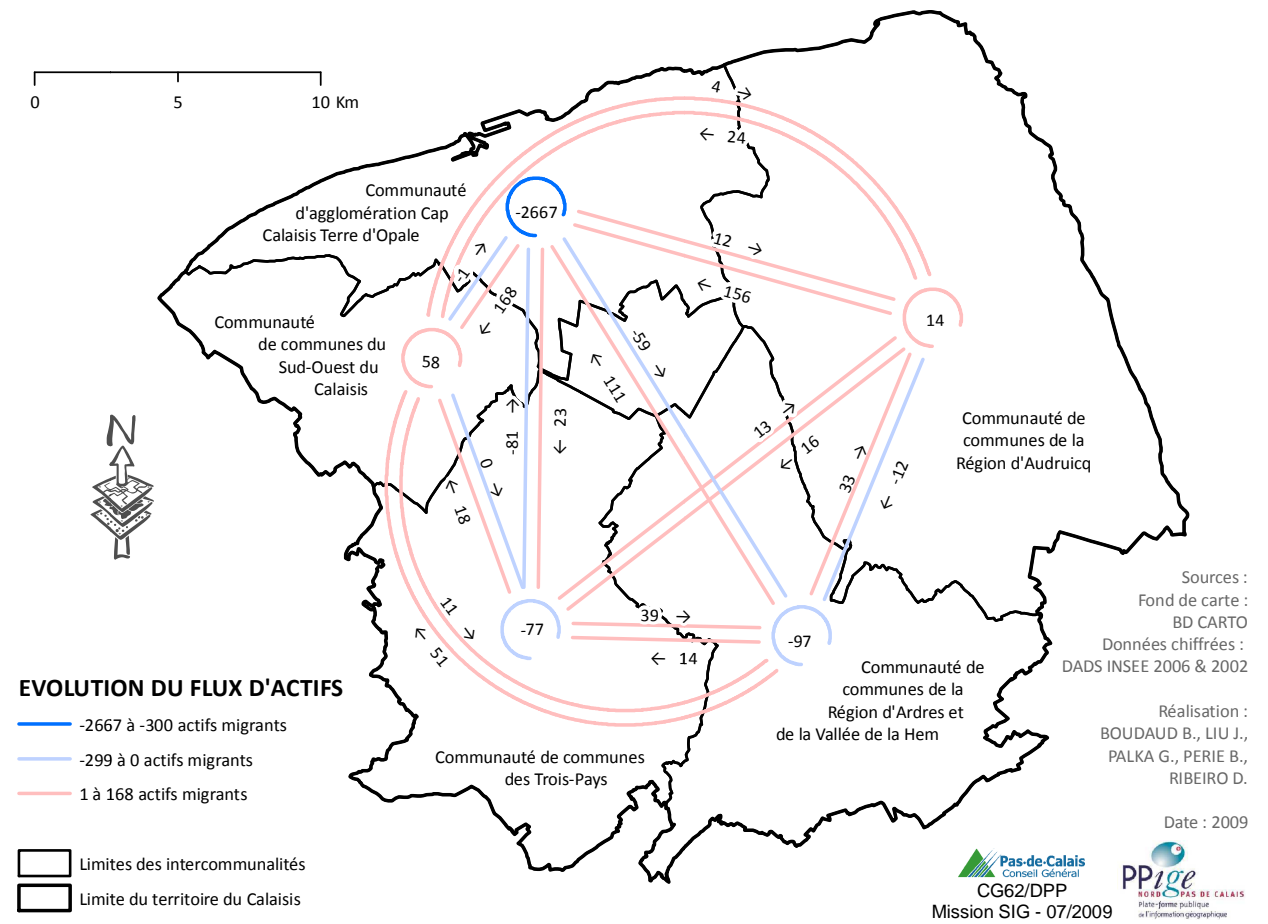
Les plus fortes évolutions entre 2002 et 2006 sont celles entre le pays et les bassins d'emploi littoraux et la zone d'emploi de Paris( environ 500 migrations journalière supplémentaires en quatre ans). Les migrations vers l'arrière-pays sont décroissantes. Sans doute en raison de fermetures d'entreprises.

L'autoroute A16, autoroute du littoral, joue un rôle d'axe structurant en matière de déplacements au sein du Calaisis. Une question peut alors se poser : l'augmentation des migrations pendulaires, associée à l'accroissement du trafic des poids lourds (trafic transmanche) n'entraînera-t-elle pas des problèmes de congestion à long terme ?

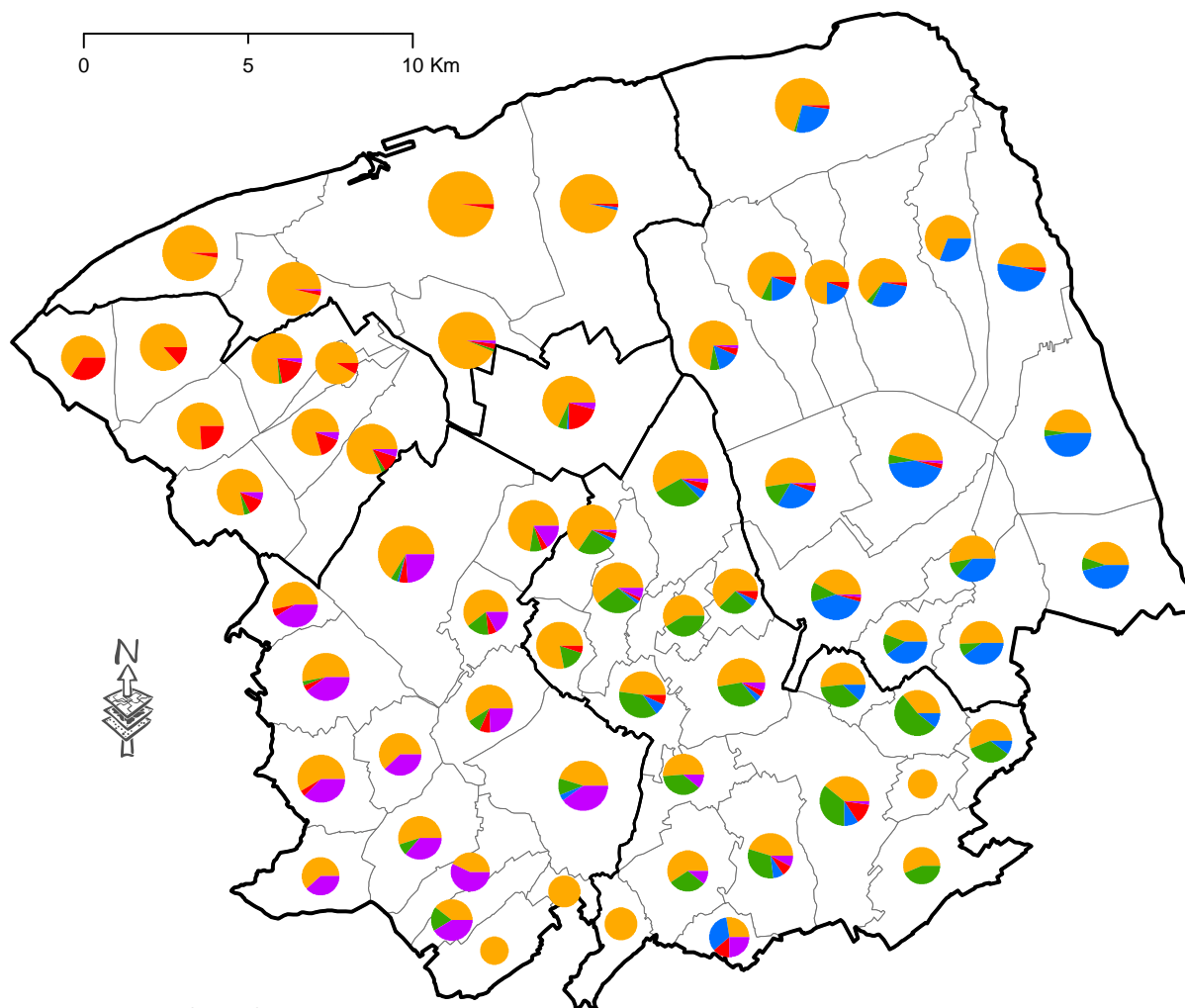
## Flux d'actifs au sein du Pays



## Evolution des flux d'actifs au sein du Pays entre 2002 et 2006



## Intercommunalités dans lesquelles se situe le lieu de travail des actifs résidant sur le territoire du Calaisis



### LIEU DE TRAVAIL SITUE SUR

- Communauté d'Agglomération Cap Calaisis Terre d'Opale
- Communauté de Communes de la Région d'Ardes et de la Vallée de la Hem
- Communauté de Communes de la Région d'Audruicq
- Communauté de Communes du Sud-Ouest du Calais
- Communauté de Communes des Trois-Pays

- PAYS
- COMMUNAUTE\_DE\_COMMUNES

Sources :  
Fond de carte &  
réseau routier :  
BD Carto

Réalisation :  
BOUDAUD B., LIU J.,  
PALKA G.,  
PERIE B.,  
RIBEIRO D.

**Pas-de-Calais**  
Conseil Général  
CG62/DPP  
Mission SIG - 07/2009

**PPige**  
FOND PAS DE CALAIS  
Plate-forme publique  
de l'information géographique

Date : 2009

*Les actifs pris en compte sont ceux dont le lieu de travail se situe sur le territoire du Calais. Les actifs travaillant dans le Boulonnais, l'Audomarois, le Pays de Dunkerque, Lille, Arras ou hors du département n'apparaissent pas.*

*L'intercommunalité la plus attractive au niveau de l'emploi est la Communauté d'Agglomération Cap Calaisis Terre d'Opale. Celle-ci attire les entreprises grâce à sa situation stratégique :*

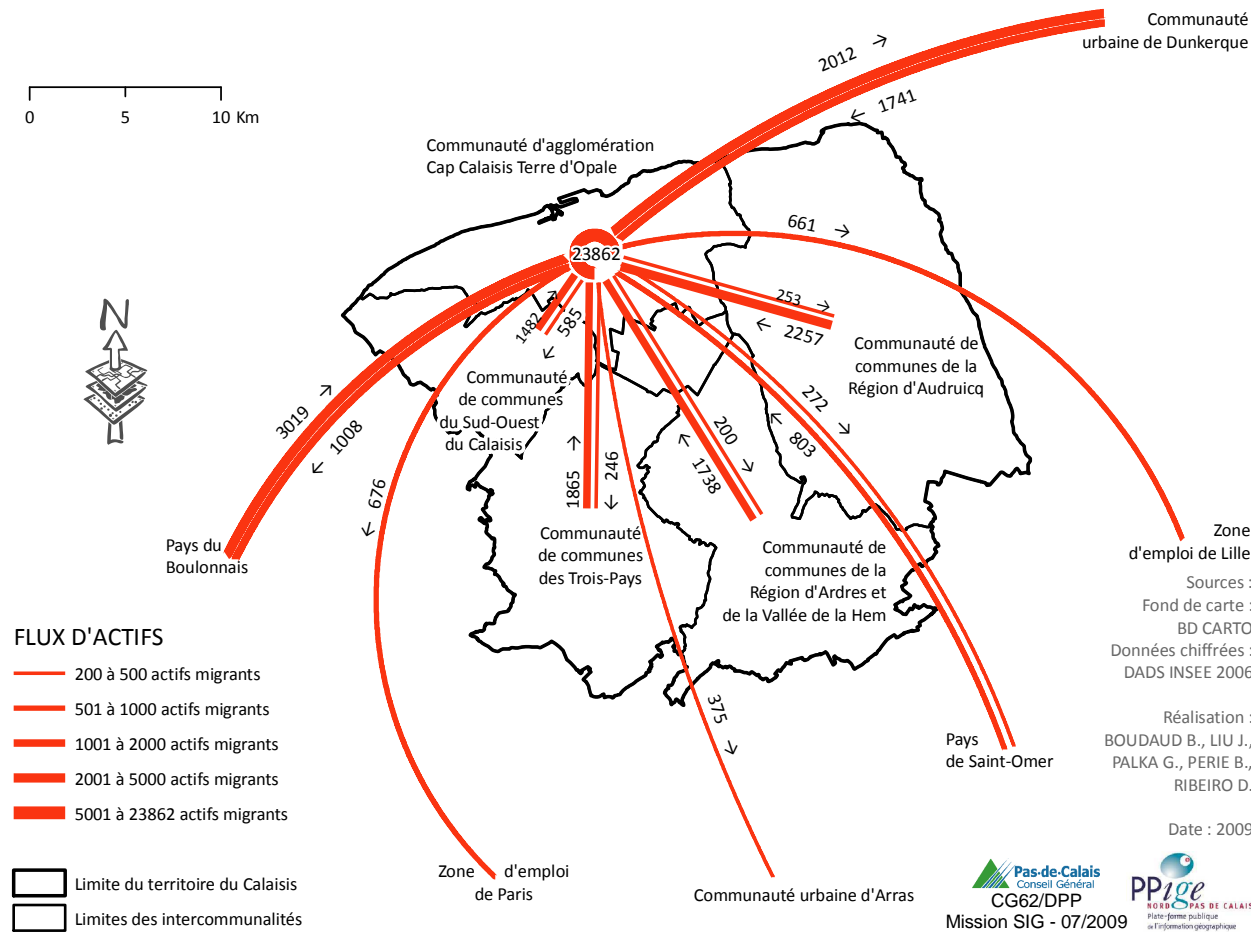
- Port routier
- Carrefour de deux autoroutes
- Carrefour ferroviaire

*Outre la Communauté d'Agglomération, les actifs travaillent au sein de leur intercommunalité de résidence.*

### 3.1.2 Une structuration des flux variable selon les communautés

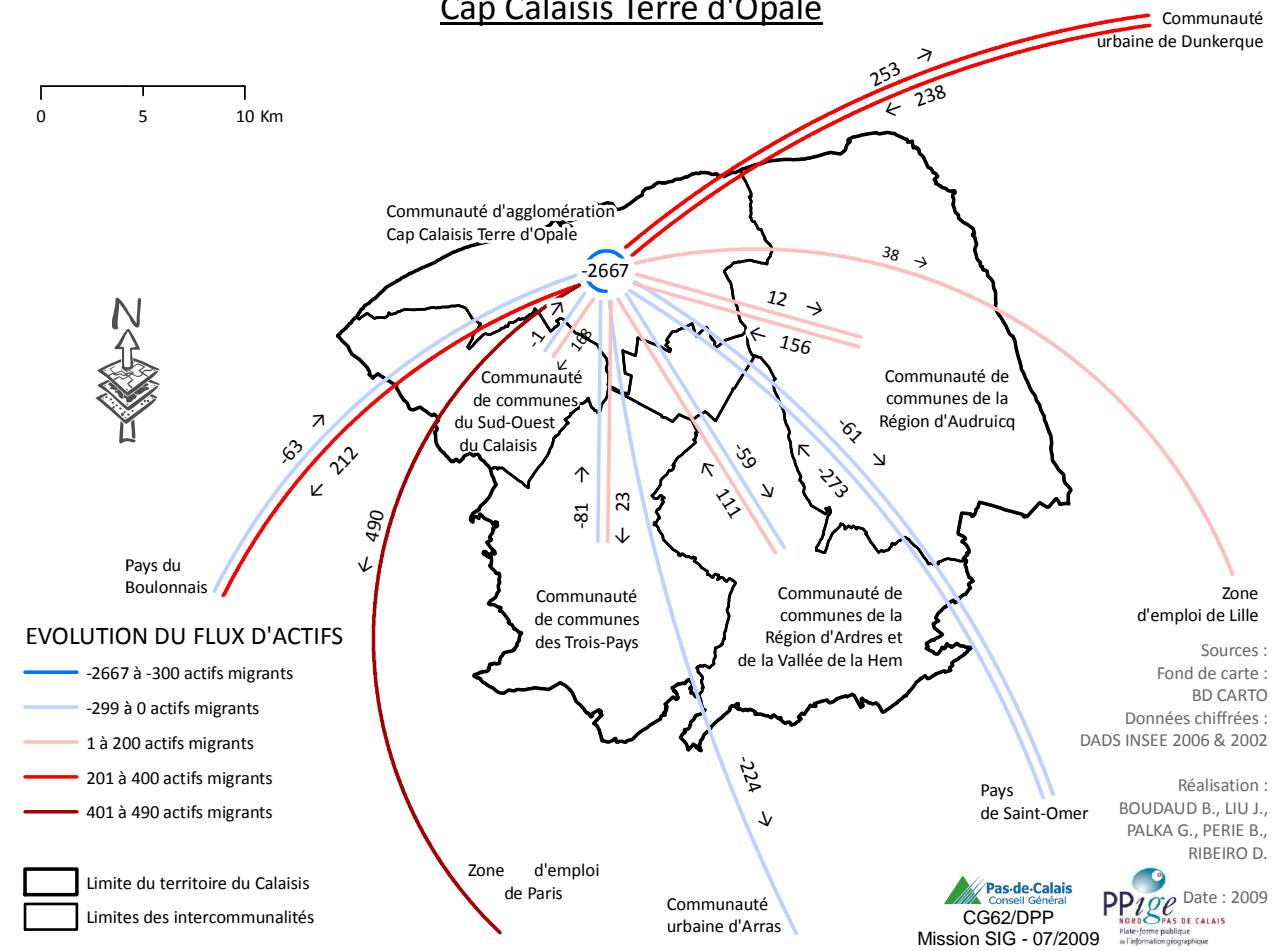
#### La Communauté d'agglomération Cap Calais Terre d'Opale

##### Flux d'actifs en provenance ou à destination de la Communauté d'agglomération Cap Calais Terre d'Opale

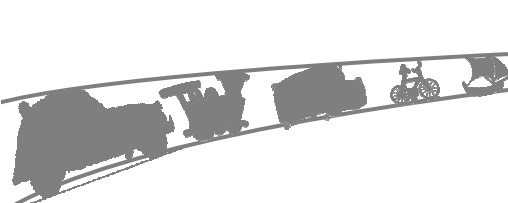


- Les flux domicile-travail au sein même de la communauté d'agglomération Cap Calais Terre d'Opale sont prépondérants et représentent plus de la moitié des flux d'actifs en provenance ou à destination de la communauté d'agglomération. Cependant, ces migrations internes à la Communauté d'Agglomération sont en diminution entre 2002 et 2006.
- On remarque également les fortes interactions de l'ensemble du Pays du Calais avec l'agglomération Calaisienne, notamment les migrations à destination de la communauté d'Agglomération Cap Calais Terre d'Opale

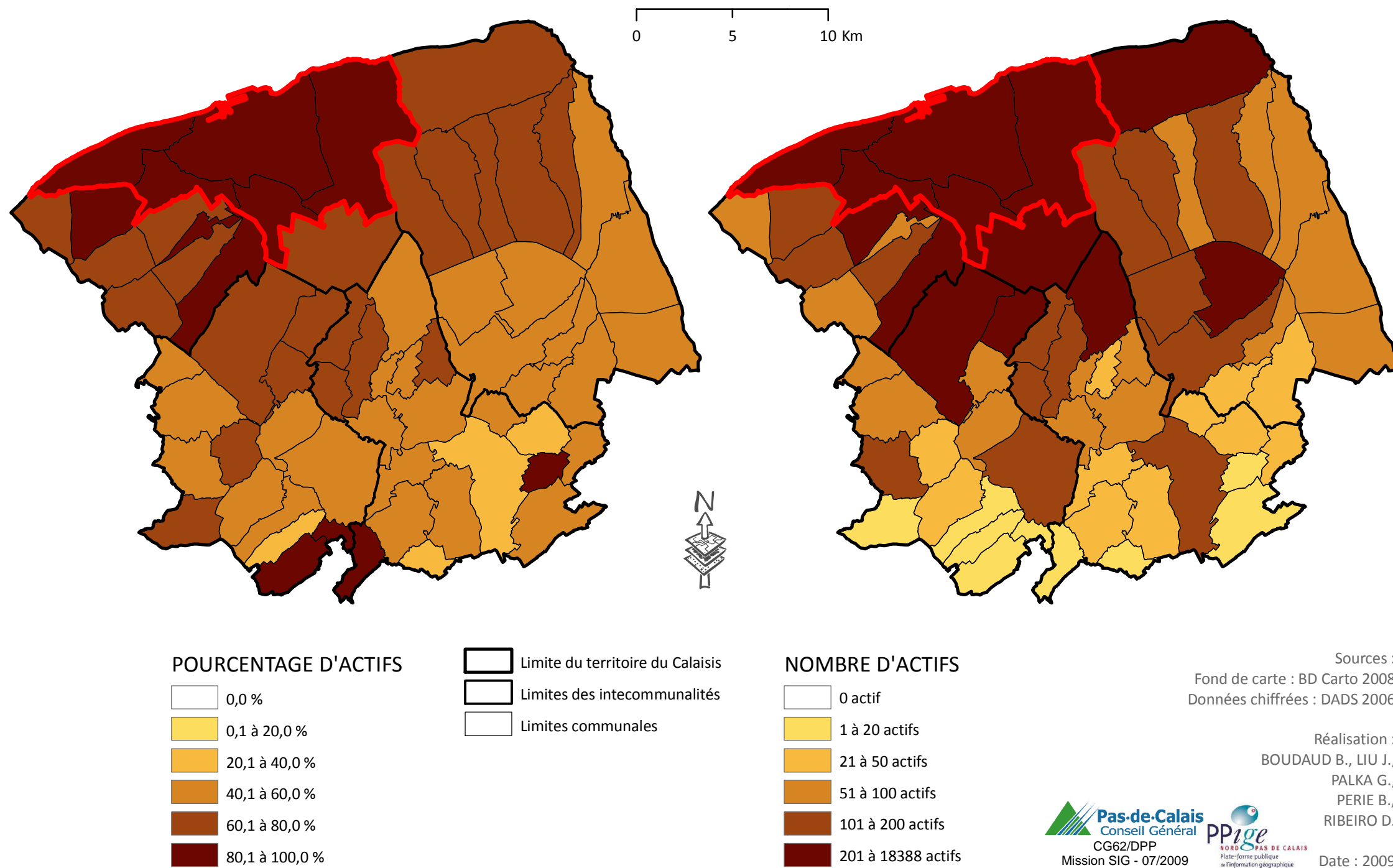
### Evolution entre 2002 et 2006 du flux d'actifs en provenance ou à destination de la Communauté d'agglomération Cap Calais Terre d'Opale



- On constate une augmentation des flux vers des bassins extérieurs au Calais, comme Dunkerque, Boulogne sur Mer. Elle est dûe à l'ancrage du Calais dans la dynamique littorale, accentuée par la liaison autoroutière de l'A16
- A l'inverse, les flux à destination d'Arras sont en diminution. Cela peut s'expliquer par des liaisons ferroviaires mal adaptées (Calais/Arras 2h en train) et un trajet en voiture long et coûteux (autoroute payante). Les interactions entre Calais et Saint Omer ont diminués entre 2002 et 2006.
- A une échelle plus large, les flux vers la zone d'emplois de la région parisienne sont en augmentation importante. Ceci peut s'expliquer par un changement de profil des actifs de l'agglomération et par conséquent du territoire, facilité par la présence du TGV qui réduit les distances temporelles. Les liaisons vers Lille ont, quant à elles, stagné.



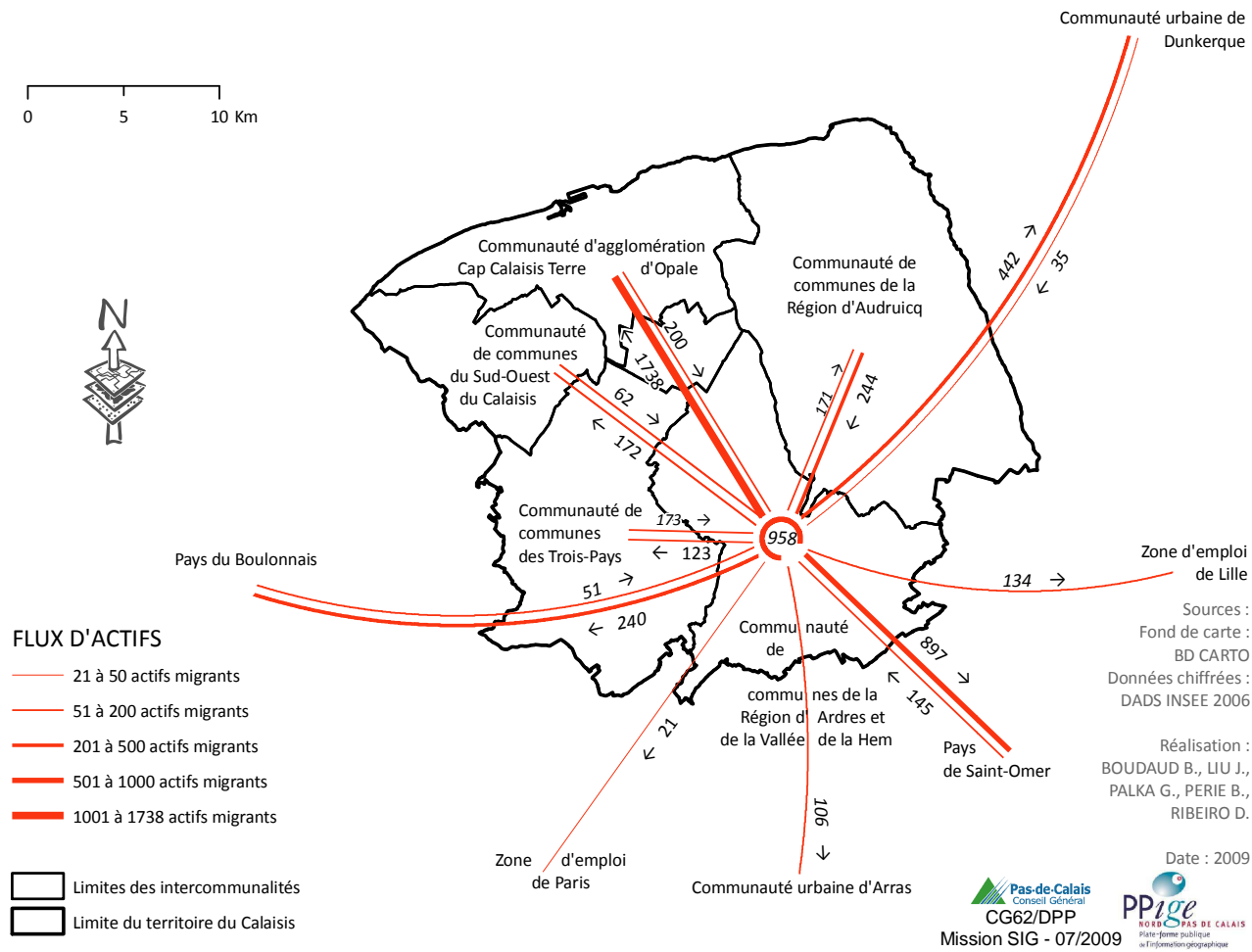
## Pourcentage et nombre d'actifs dont le lieu de travail se situe sur la Communauté d'Agglomération Cap Calaisis Terre d'Opale



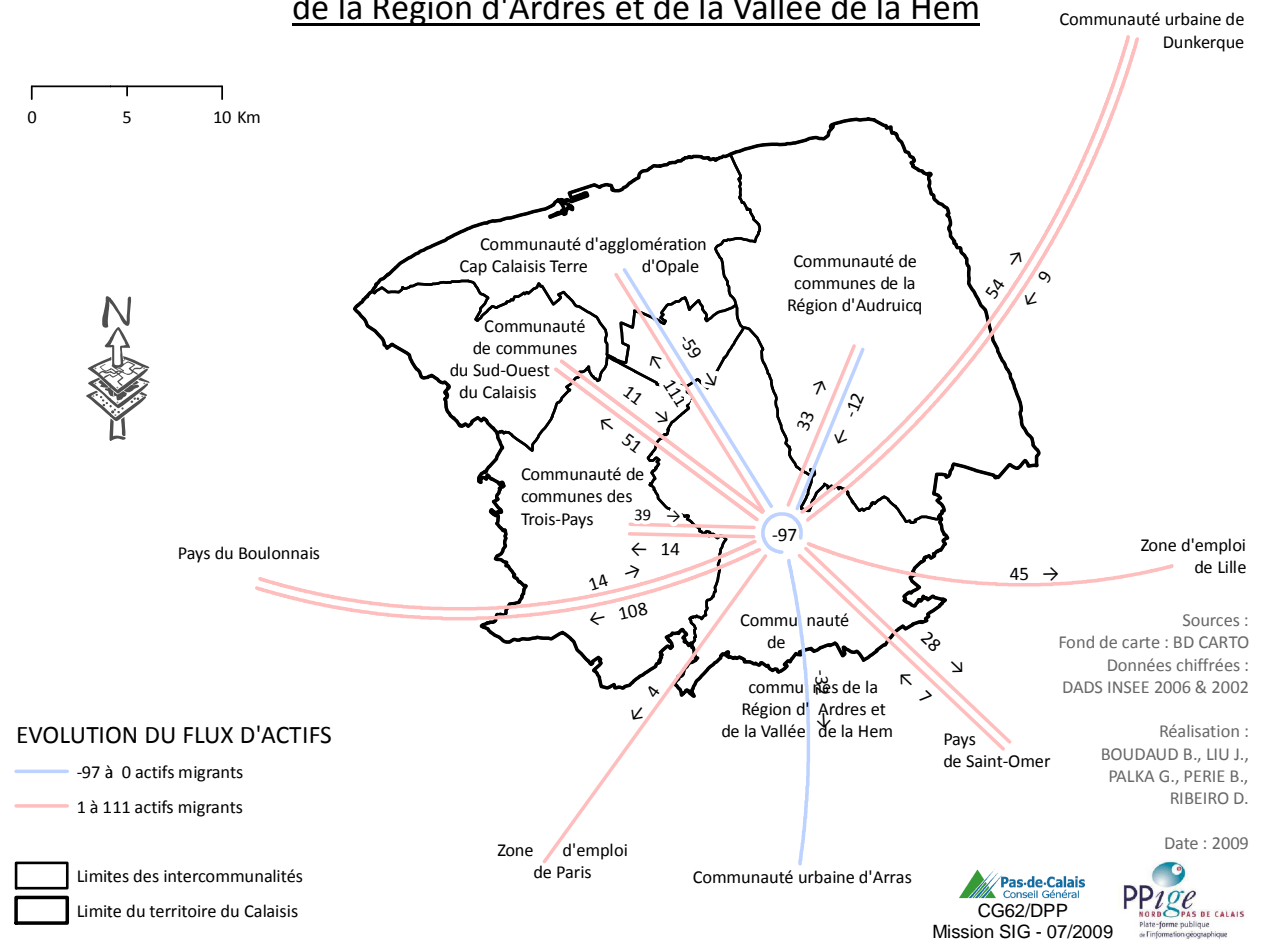
*La Communauté d'Agglomération est un véritable attracteur en termes d'emploi. Elle attire en première et deuxième couronnes plus de 60% des actifs et plus de 40% des actifs des communes en troisième. Cela représente plus de 6500 actifs qui s'ajoutent aux 18 000 actifs de Calais.*

**La Communauté de communes de la Région d'Ardres et de la Vallée de la Hem**

**Communauté de communes de la Région d'Ardres et de la Vallée de la Hem**



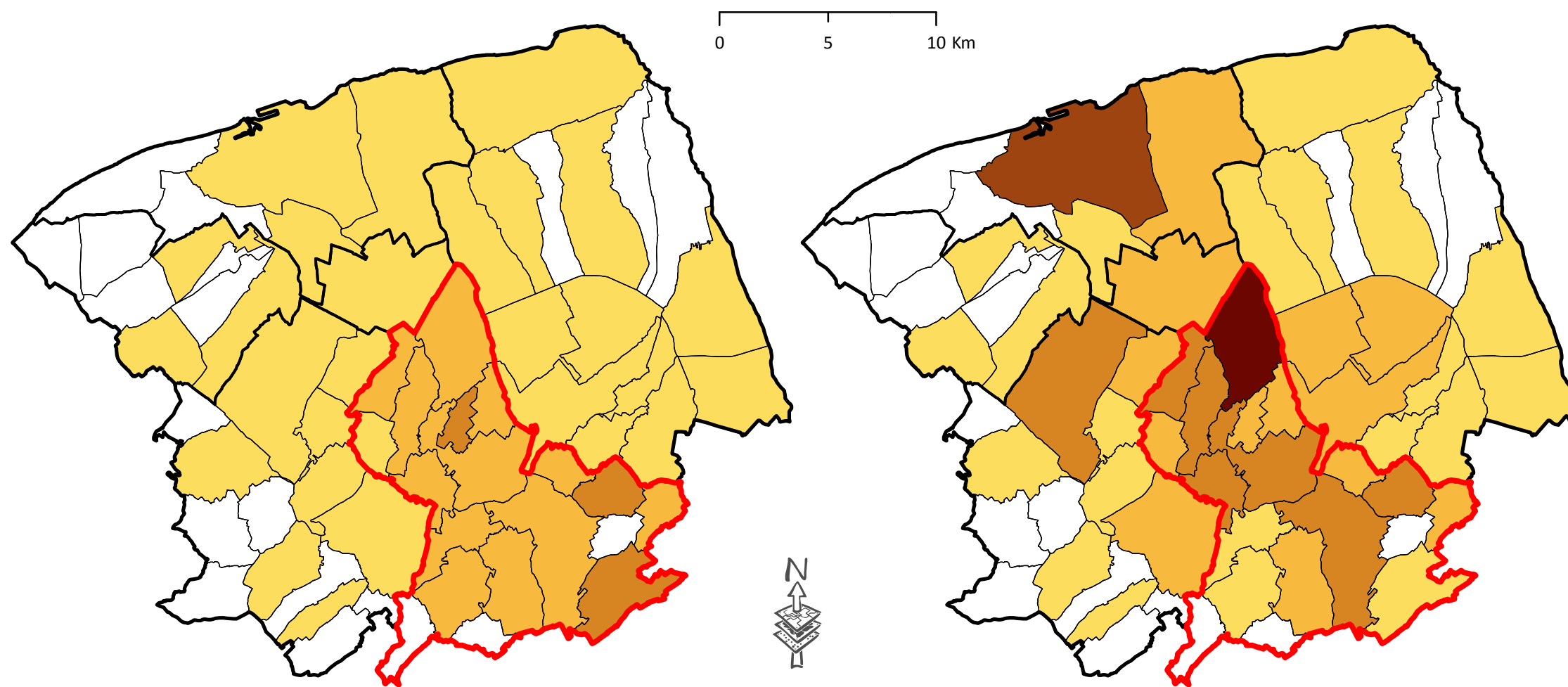
**Evolution entre 2002 et 2006 du flux d'actifs en provenance ou à destination de la Communauté de communes de la Région d'Ardres et de la Vallée de la Hem**



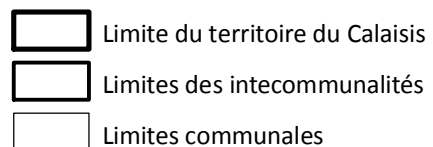
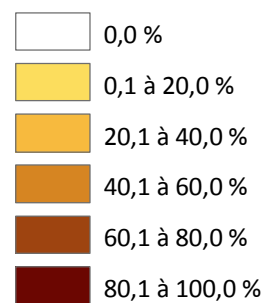
- Les actifs de la communauté de communes de la Région d'Ardres et de la Vallée de la Hem sont principalement attirés, vers l'agglomération calaisienne, et le bassin d'emploi de Saint-Omer, à proximité directe de la communauté de communes. L'axe routier Calais-Saint Omer, la D943, qui dessert la communauté de communes du Nord au Sud, joue un rôle d'axe structurant permettant aux actifs de rejoindre aisément ces deux bassins d'emplois.
- Les interactions avec le Boulonnais, la zone d'emploi de Dunkerque et celle de Lille connaissent une légère augmentation entre 2002 et 2006



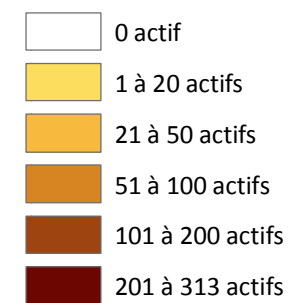
## Pourcentage et nombre d'actifs dont le lieu de travail se situe sur la Communauté de Communes de la Région d'Ardres et de la Vallée de la Hem



### POURCENTAGE D'ACTIFS



### NOMBRE D'ACTIFS



Sources :  
Fond de carte : BD Carto 2008  
Données chiffrées : DADS 2006

Réalisation :  
BOUDAUD B., LIU J.,  
PALKA G.,  
PERIE B.,  
RIBEIRO D.



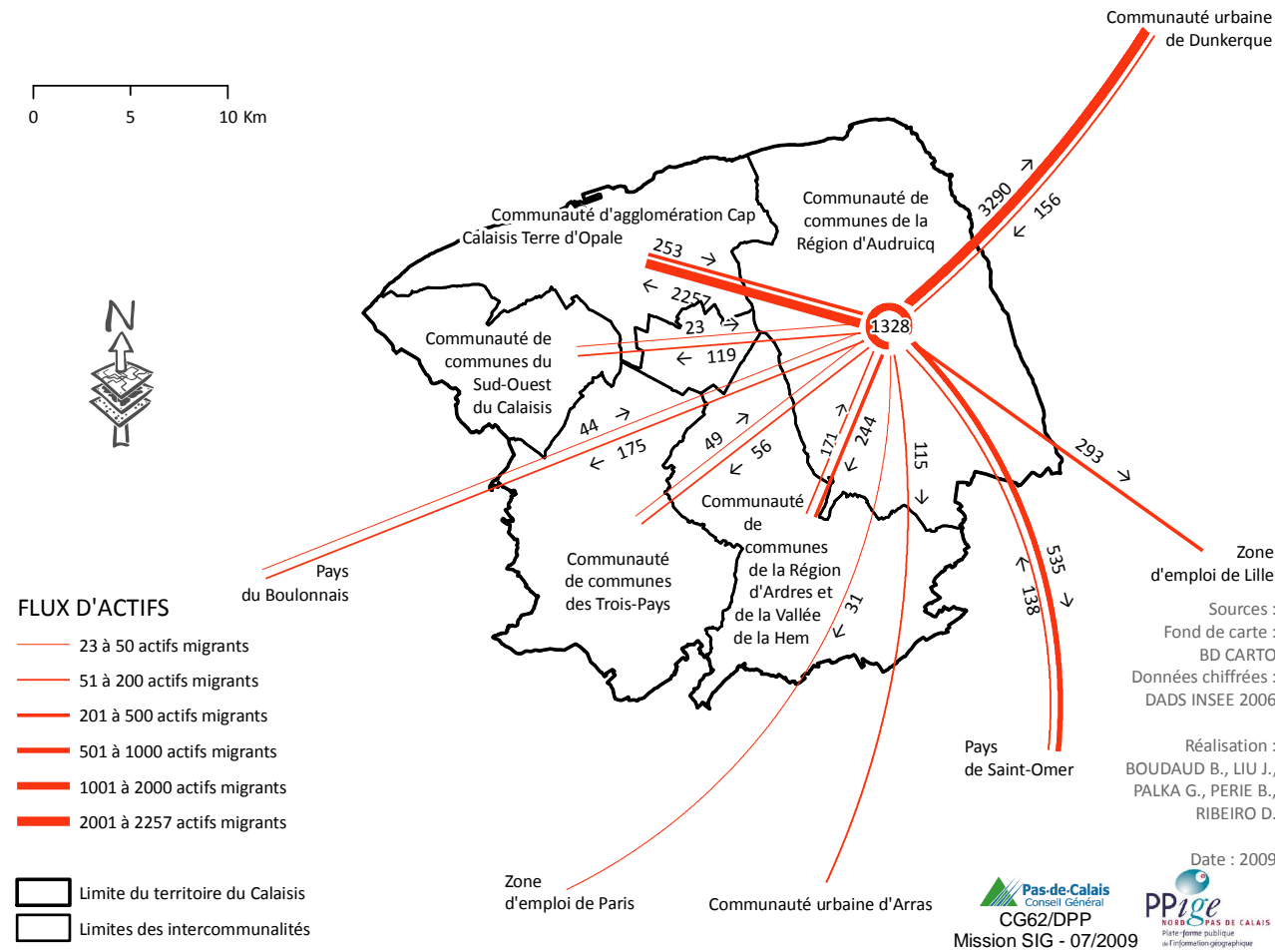
Date : 2009

Les communes dont les actifs sont plus sujet à travailler dans une structure située au sein de la Communauté de Communes de la Région d'Ardres et de la Vallée de la Hem sont celles de cette même intercommunalité. Les entreprises de la Communauté de Communes attirent moins de 20% des actifs des communes des autres intercommunalités.

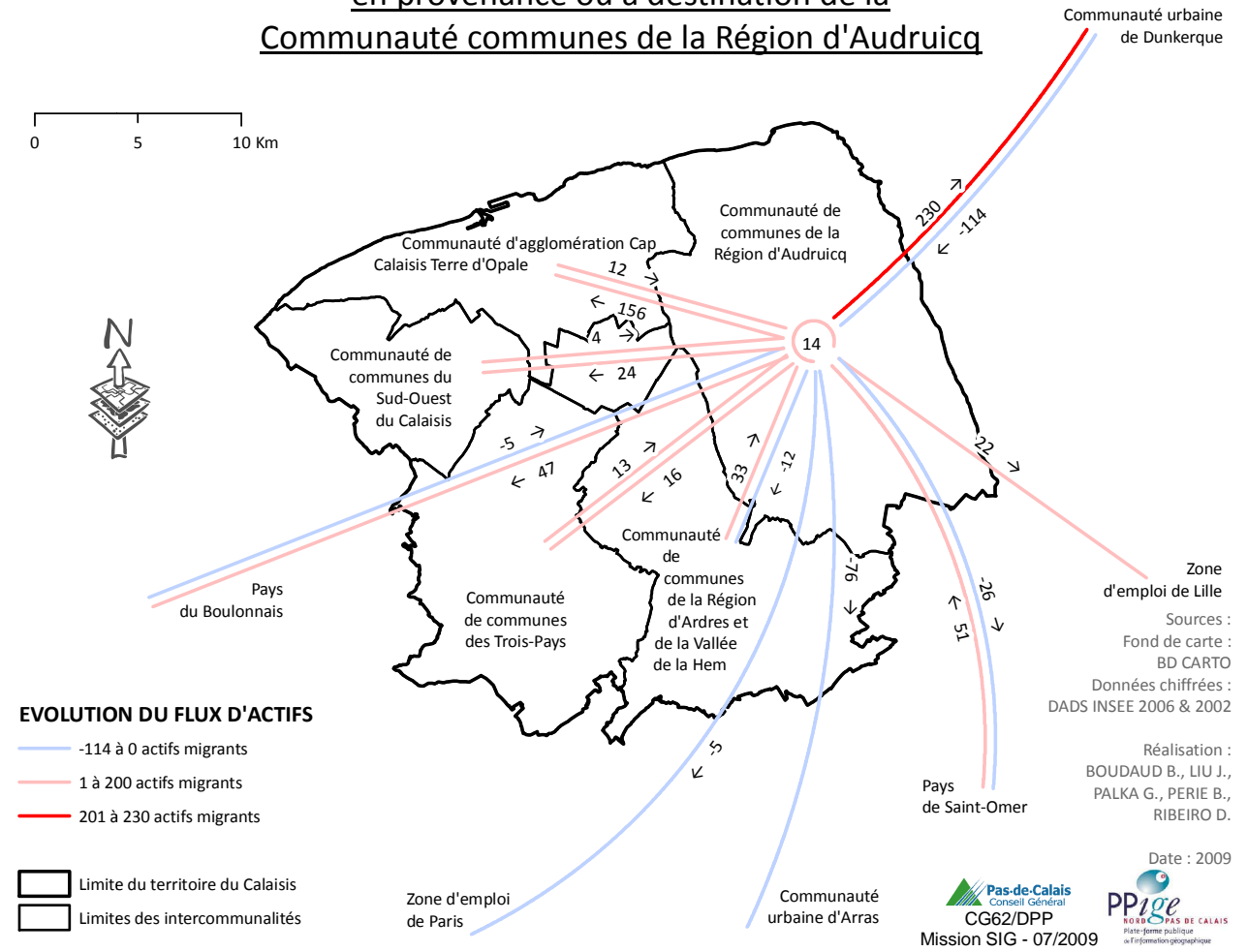
Les communes présentant le nombre le plus élevé d'actifs travaillant dans la Communauté de Communes de la Région d'Ardres et de la Vallée de la Hem sont celles qui sont proches des voies d'accès comme l'A26 ou la D943.

**La Communauté de communes de la Région d'Audruicq**

**Flux d'actifs en provenance ou à destination de la Communauté communes de la Région d'Audruicq**



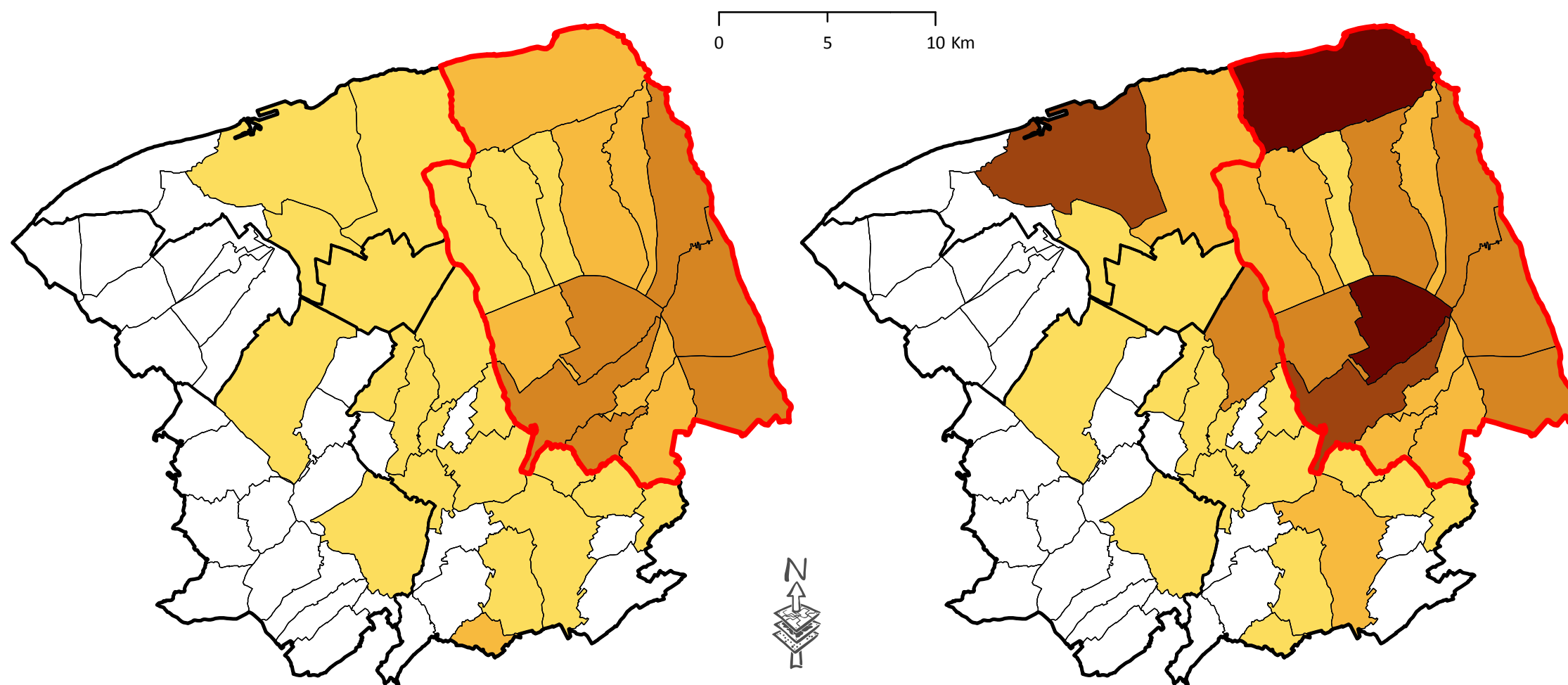
**Evolution entre 2002 et 2006 du flux d'actifs en provenance ou à destination de la Communauté communes de la Région d'Audruicq**



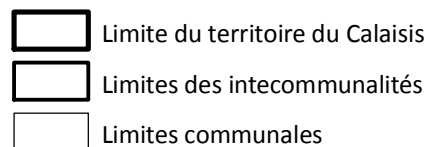
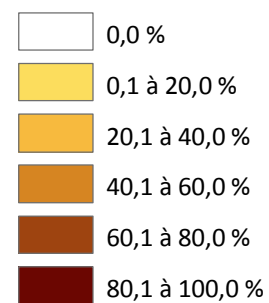
- Les actifs de la communauté de communes de la région d'Audruicq sont attirés vers les bassins d'emplois de Calais, Dunkerque et Saint-Omer, en raison de l'équidistance de la communauté de communes avec ces trois villes
- Les flux en provenance ou à destination de la communauté de communes de la région d'Audruicq n'ont globalement pas connus de fortes évolutions entre 2002 et 2006. On peut cependant notifier une augmentation des flux à destination de l'agglomération de Calais et de Dunkerque, qui peut se traduire par une plus forte attractivité des pôles de la dynamique littorale.
- Les bassins d'emplois les plus difficiles à atteindre, tels que Arras, tendent à perdre de leur attractivité.



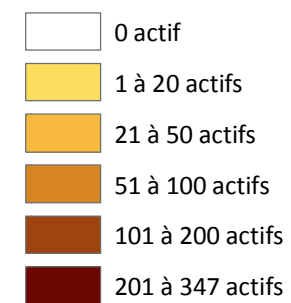
## Pourcentage et nombre d'actifs dont le lieu de travail se situe sur la Communauté de Communes de la Région d'Audruicq



### POURCENTAGE D'ACTIFS



### NOMBRE D'ACTIFS



Sources :  
Fond de carte : BD Carto 2008  
Données chiffrées : DADS 2006

Réalisation :  
BOUDAUD B., LIU J.,  
PALKA G.,  
PERIE B.,  
RIBEIRO D.



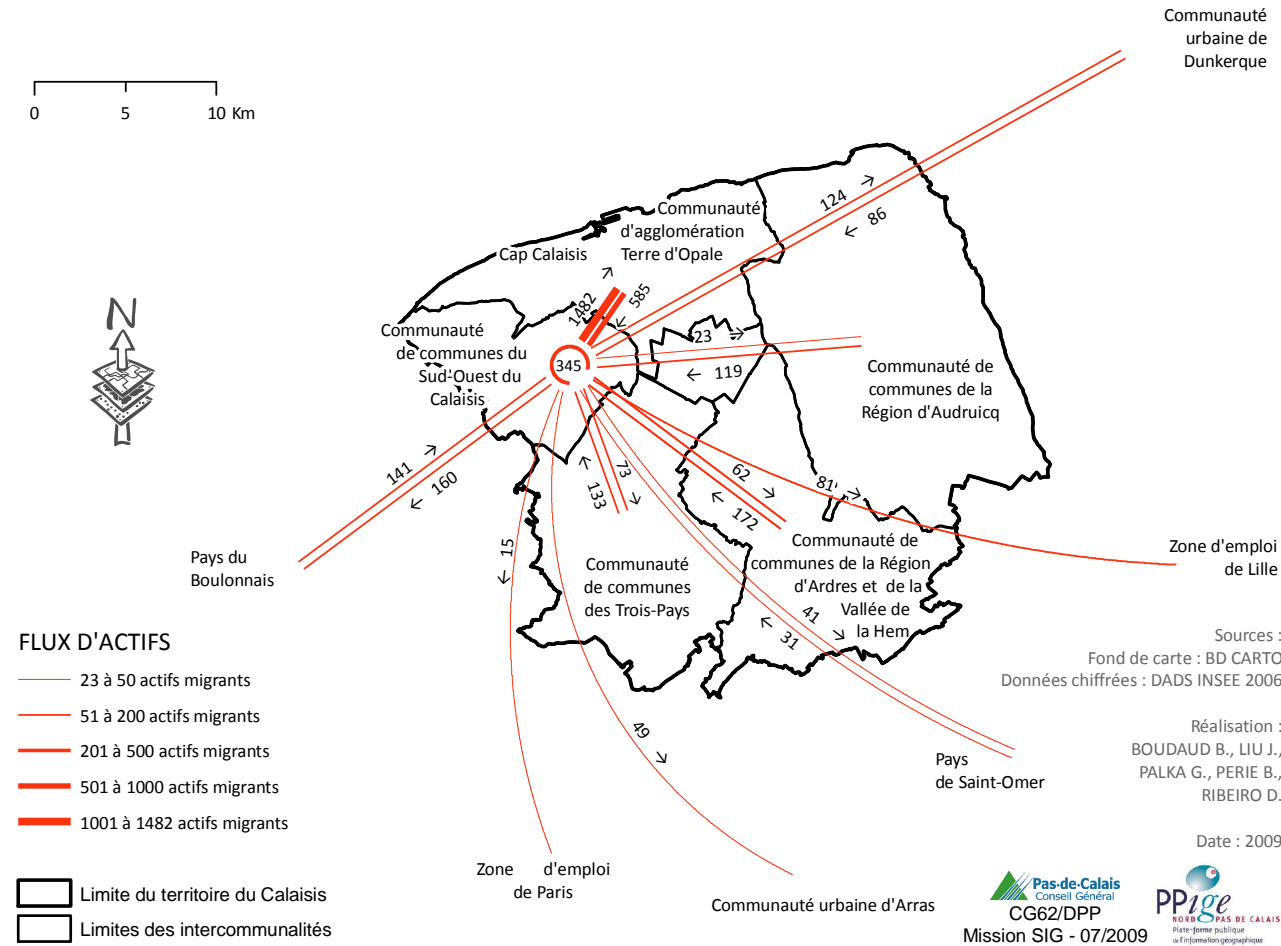
Date : 2009

*L'attractivité de la Communauté de Communes est optimale sur les communes les plus distantes temporellement des grands pôles d'activités comme Calais, Saint-Omer ou Dunkerque.*

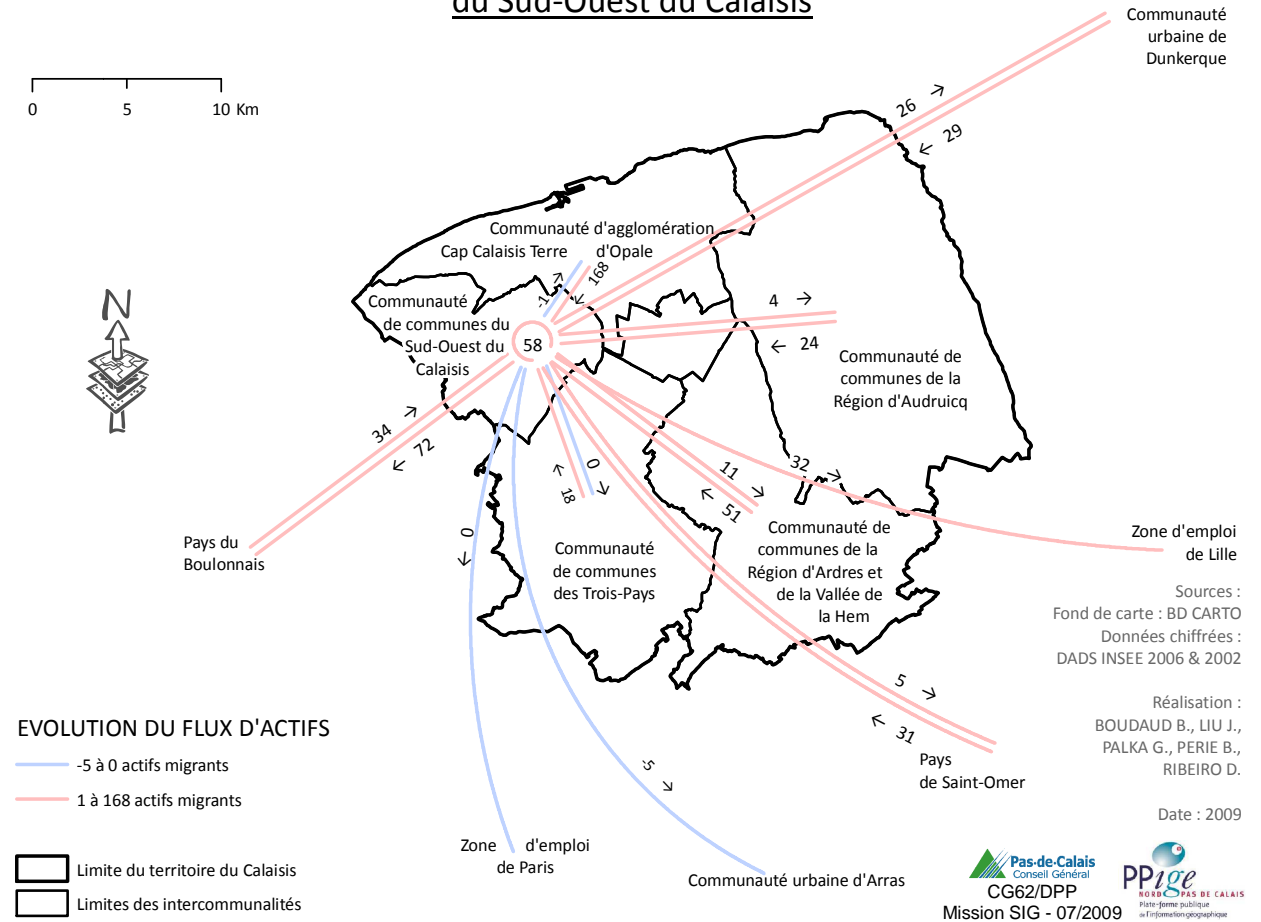
*Les communes présentant le nombre le plus élevé d'actifs travaillant dans la Communauté de Communes de la Région d'Audruicq sont les communes à un distance temporelle très faible de la Commune d'Audruicq.*

**La Communauté de communes du Sud-Ouest du Calaisis**

**Flux d'actifs en provenance ou à destination de la Communauté de communes du Sud-Ouest du Calaisis en 2006**



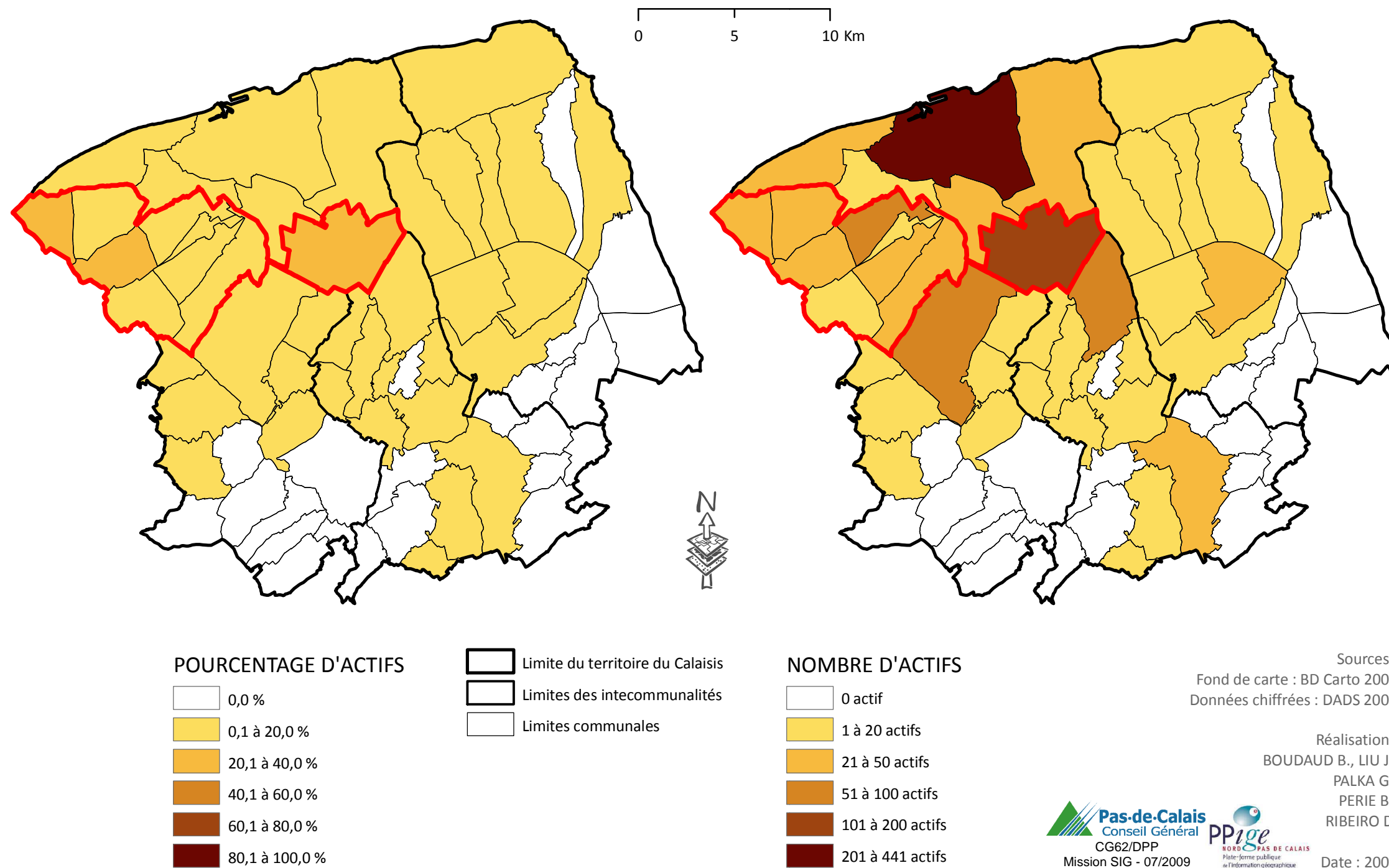
**Evolution entre 2002 et 2006 du flux d'actifs en provenance ou à destination de la Communauté de communes du Sud-Ouest du Calaisis**



- La communauté de communes du Sud-Ouest du Calaisis est marquée par sa très forte interactivité avec l'agglomération calaisienne toute proche. En effet, près d'un actif sur 2 résidant sur la communauté de communes du Sud-Ouest du Calaisis, travaille dans l'agglomération calaisienne, bien que cette proportion tend à diminuer. A l'inverse, les actifs résidant la communauté d'Agglomération, sont de plus en plus nombreux à venir travailler au sein de la CCSOC.
- Les interactions avec les autres intercommunalités et les bassins d'emplois extérieurs au Calaisis sont proportionnellement beaucoup moins importantes.



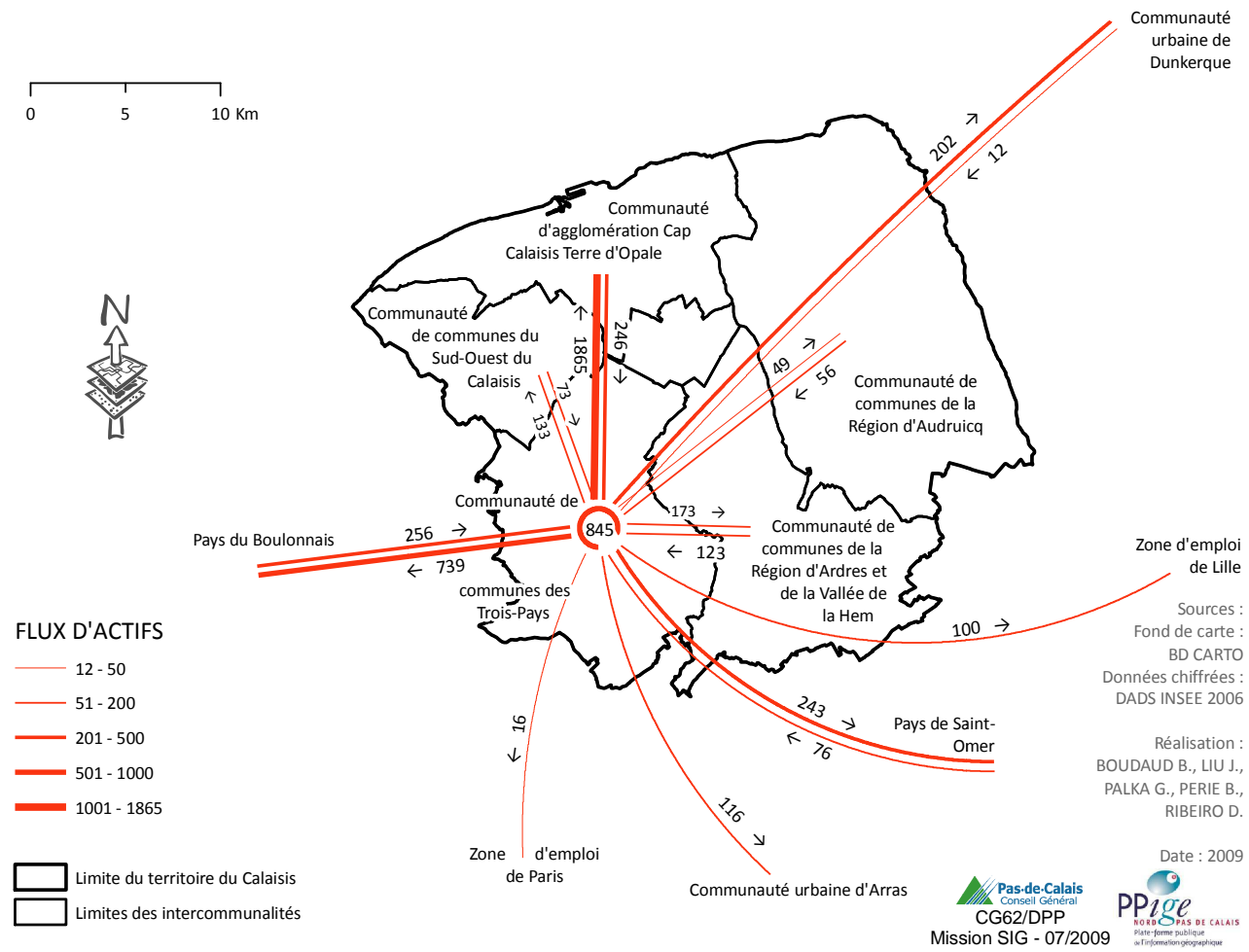
## Pourcentage et nombre d'actifs dont le lieu de travail se situe sur la Communauté de Communes du Sud-Ouest du Calaisis



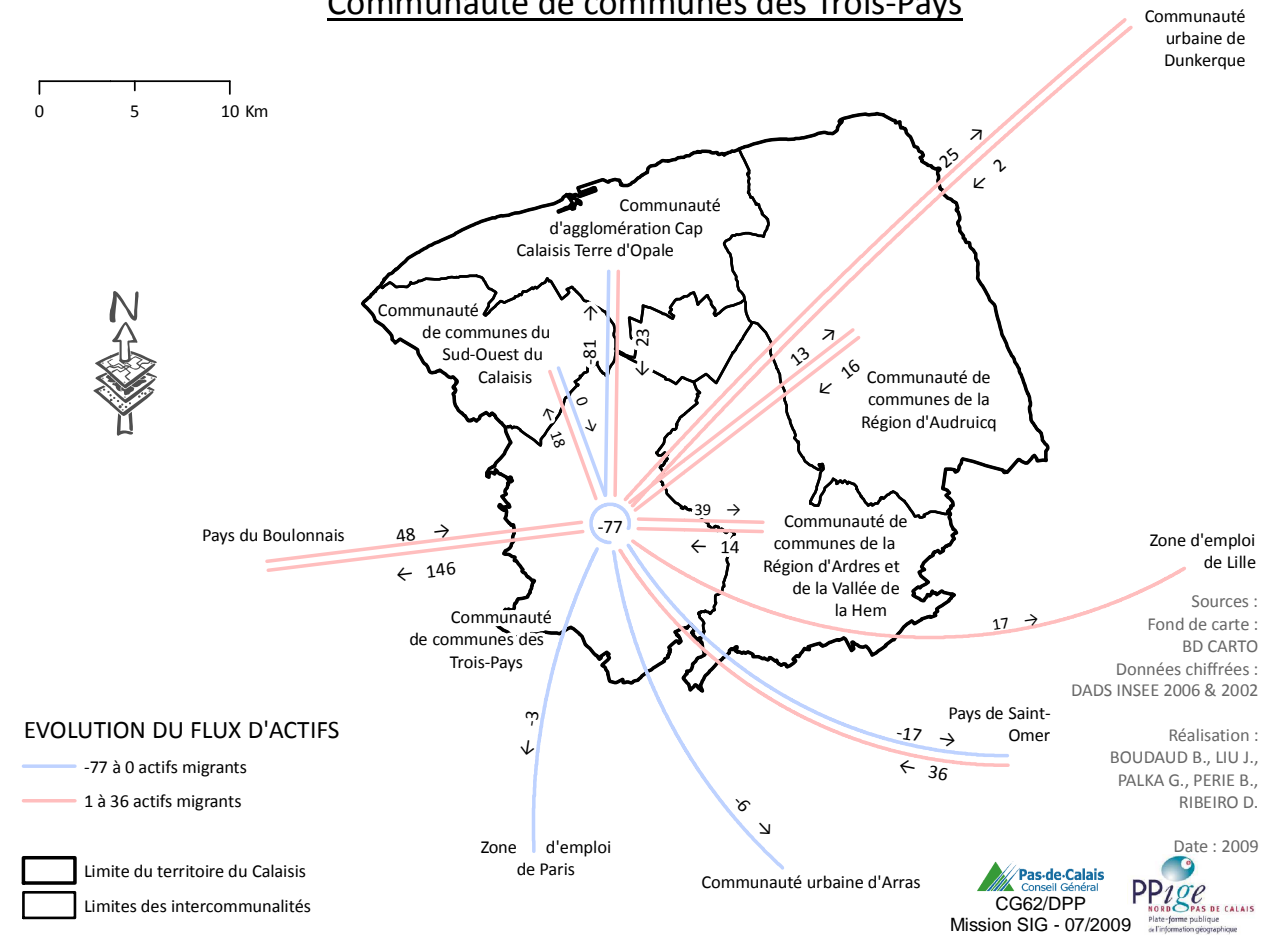
Comme l'ont montré les migrations en page précédentes, le nombre d'actifs résidant hors de la Communauté de Communes du Sud-Ouest du Calaisis est très faible. Ces derniers proviennent majoritairement des centre-bourgs proches. Cette intercommunalité est très peu attractive sur le plan de l'emploi en attirant moins de 20% des actifs communaux, et ce quelque soit la commune.

## La Communauté de communes des Trois-Pays

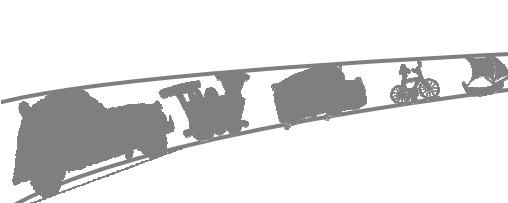
### Flux d'actifs en provenance ou à destination de la Communauté de communes des Trois-Pays



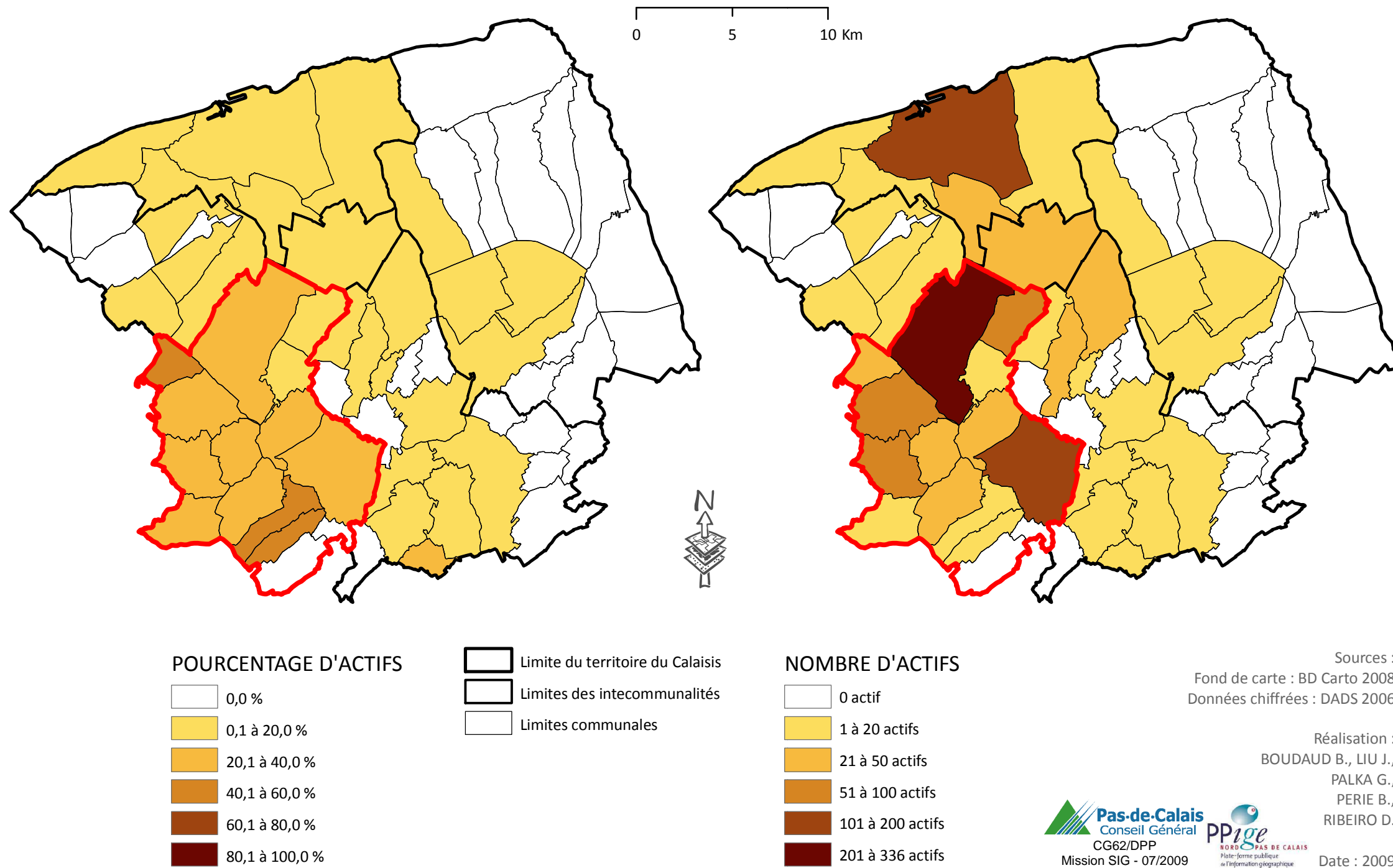
## Evolution entre 2002 et 2006 du flux d'actifs en provenance ou à destination de la Communauté de communes des Trois-Pays



- Les flux d'actifs de la Communauté de Communes des Trois-Pays à destination de la communauté d'agglomération Cap Calaisis Terre d'Opale sont prépondérants, bien qu'ils aient diminué entre 2002 et 2006
- On observe également des flux internes à la communauté de communes importants mais en diminution
- Les échanges avec le pays du Boulonnais augmentent, de par une desserte TER en gare de Caffiers entre Calais et Boulogne, et la proximité de l'A16



## Pourcentage et nombre d'actifs dont le lieu de travail se situe sur la Communauté de Communes des Trois-Pays



Comme les autres intercommunalités rurales, la Communauté de Communes des Trois-Pays attire majoritairement les actifs les plus distants des grands pôles d'emploi (distance temporelle trop grande) et proches de l'intercommunalité.



### Synthèse :

*Le Calaisis est marqué par l'importance des déplacements domicile-travail au sein de son territoire qui se caractérisent par :*

- *Une forte proportion des emplois sur l'agglomération calaisienne qui regroupe les pôles les plus importants (pôle administratif de Calais, cité de l'Europe à Coquelles, etc...)*
- *L'arrière-pays, fortement influencé par Calais et son agglomération*

*Au-delà de ces déplacements intra-territoriaux caractérisés par la polarité de l'agglomération de Calais, les différentes Communautés de Communes du Calais interagissent également **avec les bassins d'emplois limitrophes**, souvent en fonction de leur situation géographique :*

- *Les actifs de la Communauté de Communes de la Région d'Ardes et de la Vallée de la Hem sont attirés vers le bassin de Saint-Omer. L'axe routier Calais- Saint-Omer, la D943, qui dessert la Communauté de Communes du Nord au Sud, joue un rôle d'axe structurant permettant aux actifs de rejoindre aisément ces deux villes.*
- *Les actifs de la Communauté de Communes de la Région d'Audruicq, se déplacent principalement vers Dunkerque qui ne se trouvent qu'à quelques dizaines de minutes grâce à l'autoroute A16, et aussi vers Saint-Omer*
- *La Communauté de Communes des Trois-Pays, est caractérisée par des flux d'actifs importants en direction du bassin d'emplois de Boulogne-sur-Mer*

*Enfin, à une échelle plus large, on constate **l'augmentation des flux d'actifs vers des grands pôles économiques** tels que Paris ou Lille, notamment grâce à l'arrivée du TGV qui a réduit considérablement les distances temporelles.*



## **3.2 Des offres de transport en décalage avec les attentes des actifs**

La mobilité des actifs résidant et/ou travaillant sur le territoire du Calaisis est spatialement très variée. Concernant la modalité, le phénomène inverse est observé : les actifs sont des utilisateurs du véhicule personnel avant tout. Ceci peut s'expliquer en partie par les caractéristiques et contraintes temporelles des autres modes.

### **3.2.1 Des transports collectifs partiellement adaptés**

Le pays du Calaisis est marqué par une forte présence de la voiture sur le territoire. On peut alors se demander pourquoi la voiture est le mode de transport privilégié au sein du pays. Cela peut s'expliquer par plusieurs facteurs :

- la prise d'habitude des actifs d'utiliser leur véhicule personnel, l'ancrage d'une véritable « culture du tout-voiture » et de l'autosolisme sans s'intéresser à l'utilisation de modes alternatifs.
- des offres de transports en communs qui ne sont pas réellement attractives et compétitives pour défier l'utilisation de la voiture (gain de temps insuffisants voire inexistant, horaires et fréquences inadaptés, absence de rentabilité économique, ...)
- l'absence quasi-totale d'offres de transports dans l'arrière-pays rural du Calaisis



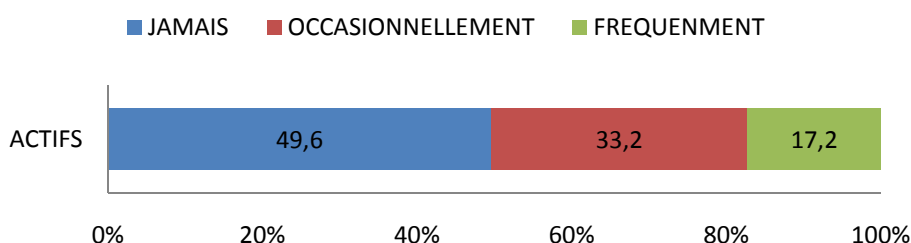
## Les transports collectifs urbains du SITAC

Le réseau de transport du SITAC, assure une desserte satisfaisante sur l'ensemble du périmètre de transport urbain.

Les transports en commun au sein de la communauté urbaine attirent en majorité des populations captives (personnes en insertion, scolaires, PMR), d'autant plus que les quartiers populaires, qui concentrent beaucoup de captifs, sont très bien desservis par le réseau.

Par exemple, le quartier du Beau-Marais est desservi par trois lignes de bus :

	Nombre de Bus/jour en semaine	Fréquence moyenne	Amplitude horaire
Lignes 2 et 4	39	20 min	13H
Ligne 10	13	1h	12H



### Niveau d'utilisation du réseau du SITAC

Sources : enquête téléphonique auprès des clients et non-clients du réseau Calais Opale Bus, janvier 2009.

Près d'un actif sur deux questionné lors de l'étude du SITAC n'utilise jamais le réseau de transport en commun urbain et un sur six l'utilise fréquemment malgré une forte amplitude horaire et des navettes qui desservent les pôles d'emploi. L'intermodalité avec les autres moyens de locomotion en est l'une des explications.

Pour autant, l'un des objectifs du SITAC est de sortir d'un public captif pour élargir sa clientèle. Mais la tâche est compliquée du fait de plusieurs raisons :

- **l'absence de volonté politique de réduire l'utilisation de la voiture en ville**, du fait d'une bonne fluidité du trafic dans l'agglomération et d'une pollution atmosphérique modérée
- **l'échelle de l'agglomération** : Calais étant une ville de taille moyenne, il est facile de circuler librement dans l'agglomération sans problèmes majeurs de congestion. De plus, le stationnement est gratuit (sauf sur les quatre boulevards à Calais). Les contraintes à l'utilisation de la voiture (embouteillages, stationnements payants,...) que l'on peut observer dans de nombreuses grandes villes, ne se manifestent pas à l'échelle de l'agglomération calaisienne. Par conséquent, utiliser sa voiture à Calais, apporte souvent un gain de temps significatif, par rapport à l'usage des transports collectifs, ou bien même du vélo.



## Les lignes interurbaines et les TER

Les lignes interurbaines, ne sont que partiellement utilisées par les habitants des territoires ruraux.

En effet, les bus interurbains sont principalement utilisés par un public scolaire (collégiens, lycéens, étudiants).

Les actifs utilisent peu les transports collectifs, essentiellement à cause des contraintes horaires, des ruptures de charges et des temps d'attente importants. En conséquence, il n'y a, le plus souvent, pas de gain de temps en utilisant les transports collectifs, surtout dans les territoires ruraux où il est plus aisé d'utiliser des grands axes routiers de circulation, tel que l'A16 par exemple. De plus, les lignes de transport interurbaines ne proposent pas d'abonnements spécifiques pour les travailleurs, ce qui n'encourage pas les actifs à les utiliser.

La problématique est similaire en ce qui concerne les TER qui sont fréquentés majoritairement par des scolaires sur le Calaisis. Les fréquences d'arrêt peuvent se révéler parfois assez faibles et mal réparties dans la journée.

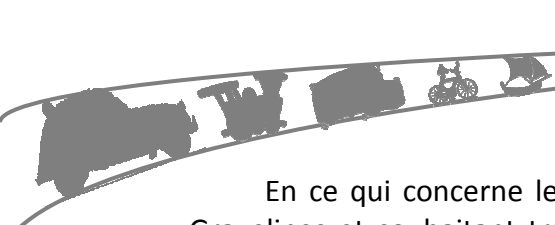
C'est le cas par exemple pour les lignes 9 et 10 du TER Calais-Dunkerque qui ne met à disposition des voyageurs que quelques trains sur la journée.

### Horaires Ligne 9 du TER dans le sens Calais-Dunkerque

Lundi à Samedi						
cible	Lun à Ven	Lun à Ven	Sam	Lun à Ven	Sam	Lun à Ven
couleur	N	N	N	N	N	N
n° renvoi						
mode transport	ter	ter	ter	ter	ter	ter
n° de circulation	844602	844612	844614	844624	844626	844632
collonne	-5	-20	-25	-55	-60	-105
code produit	tous	tous	tous	tous	tous	tous
<b>CALAIS-VILLE</b>	05.34	06.38	06.38	12.22	12.22	17.19
<b>Les Fontinettes</b>	05.37	06.41	06.41	12.25	12.25	17.22
<b>Beau-Marais</b>		06.46	06.46	12.30	12.30	17.27
<b>Gravelines</b>	05.53	07.01	07.01	12.49	12.49	17.42
<b>Bourbourg</b>	06.00	07.09	07.09	12.56	12.57	17.49
<b>Courghain</b>		07.18		13.05		
<b>Grande-Synthe</b>		07.21	07.21	13.07	13.07	18.00
<b>Coudekerque-Branche</b>		07.28				18.06
<b>DUNKERQUE</b>	06.16	07.31	07.31	13.16	13.16	18.10

Sources : <http://www.ter-sncf.com/>

Si l'on prend l'exemple d'un usager calaisien qui souhaite se rendre à Dunkerque, il est contraint de prendre le train tôt le matin (le dernier train étant à 6h38). De plus, les temps de parcours sont longs, le trajet est de 53 minutes, contre seulement 35 minutes en voiture.



En ce qui concerne les lignes interurbaines, prenons l'exemple d'un usager habitant Gravelines et souhaitant travailler à Calais. Voici les horaires de bus (non scolaires) de la ligne interurbaine 02 au départ et à destination de Gravelines :

#### Horaires ligne 02 Colvert au départ et à destination de Gravelines

Horaires de bus matin Sens Gravelines - Calais	07h00	08h35	10h30
Horaires de bus soir Sens Calais - Gravelines	17h20	18h15	19h45

*Les fréquences sont relativement faibles et il faut compter un temps de trajet de 45 minutes entre Calais-Ville et Gravelines-Grand Place, alors qu'il faut compter 25 minutes en voiture pour relier les deux villes.*

#### La gare TGV

Calais dispose d'une gare TGV à proximité depuis 1993, sur la commune de Fréthun, qui place Calais à 30 mn de Lille et à 1h30 de Paris. La gare a eu des impacts positifs sur le Calaisis, permettant par exemple à davantage de touristes (franciliens et lillois notamment) de venir passer leurs vacances dans la région, même si la vocation première de cette ligne TGV est de relier les deux grandes capitales européennes, que sont Paris et Londres, grâce au service Eurostar.

Elle a également permis à quelques calaisiens de venir travailler tous les jours à Lille, Londres, voire en Région Parisienne. La gare TGV de Calais-Fréthun a fait du Calaisis, territoire jadis difficile d'accès par le train, l'un des territoires les plus accessibles du Nord-Pas de Calais.

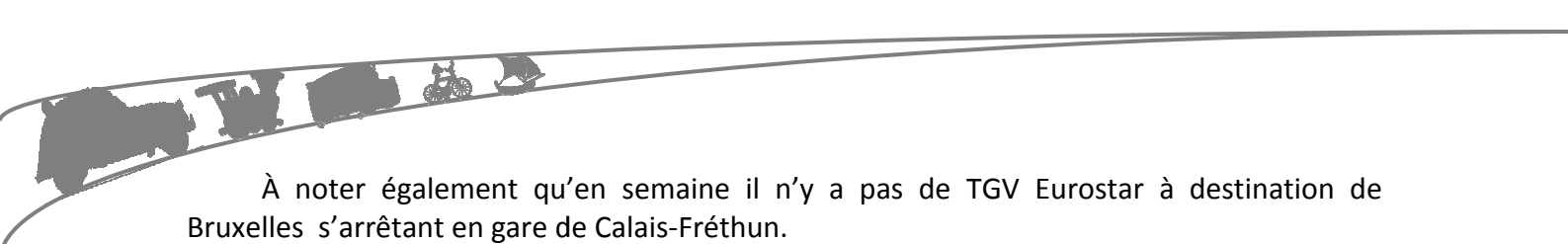
L'avantage de ce mode de transport est sans aucun doute un gain de temps conséquent par rapport à l'utilisation de la voiture. Il faut compter 1h15 de trajet entre Calais et Lille en voiture lorsque la circulation est fluide, soit 45 mn de plus qu'en utilisant le TER-GV. Il est donc avantageux d'utiliser le TGV sur des distances importantes.

Cependant, la gare TGV souffre de l'insuffisance des fréquences de l'Eurostar qui réduit l'efficacité de ce réseau sur le territoire. En effet, les arrêts en gare de Fréthun sont peu nombreux, ce qui contraint de nombreux calaisiens à prendre l'Eurostar à Lille, à partir d'une certaine heure, pour se rendre à Londres.

« À partir de 14h30, il n'y a plus d'Eurostar qui s'arrêtent en gare de Fréthun, je suis obligé de retourner à Lille pour prendre ma correspondance vers Londres » précise Hervé Poher, maire de Guînes et vice-président du Conseil général.

#### Horaires de départ des TGV Eurostar en gare de Calais-Fréthun en semaine

TGV Eurostar à destination de Londres	09h34 / 14h34
TGV Eurostar à destination de Paris	09h29 / 17h29 / 21h59



À noter également qu'en semaine il n'y a pas de TGV Eurostar à destination de Bruxelles s'arrêtant en gare de Calais-Fréthun.

Par ailleurs, la gare TGV n'est pas connectée au réseau de transports urbains du Calaisis. La liaison entre la gare TGV et la ville de Calais n'est pas facilitée du fait que la gare n'est pas incluse dans le Périmètre de Transport Urbain du SITAC. Des navettes de bus et des TER SNCF ont cependant été mis en place pour joindre les gares de Calais-Ville et Calais-Fréthun. Le principal problème de ces navettes réside en leur départ à heures fixes. Cela signifie que si un train est retardé, la navette ne prend pas en compte ce retard dans ses horaires de départ.

Si les dysfonctionnements des transports collectifs ne sont pas un problème majeur pour la plupart des actifs qui possèdent un véhicule personnel, il en est tout autrement pour les publics captifs tels que les travailleurs en insertion. Pour répondre à ces problèmes de mobilité, des offres en transport alternatives ont été instaurées.



### **3.2.2 Le Transport À la Demande, une solution de mobilité efficace mais uniquement destinée aux publics fragiles**

Développé avec succès sur la Communauté de Communes des Trois-Pays, le TAD est un moyen efficace de pallier l'absence de transports collectifs dans l'arrière-pays rural. Cependant, le TAD est ciblé sur des publics prioritaires tels que les travailleurs en insertion ou les personnes âgées, et il n'est pas envisageable d'étendre l'offre de transport à la demande à l'ensemble des actifs de la Communauté de communes des Trois Pays du fait que :

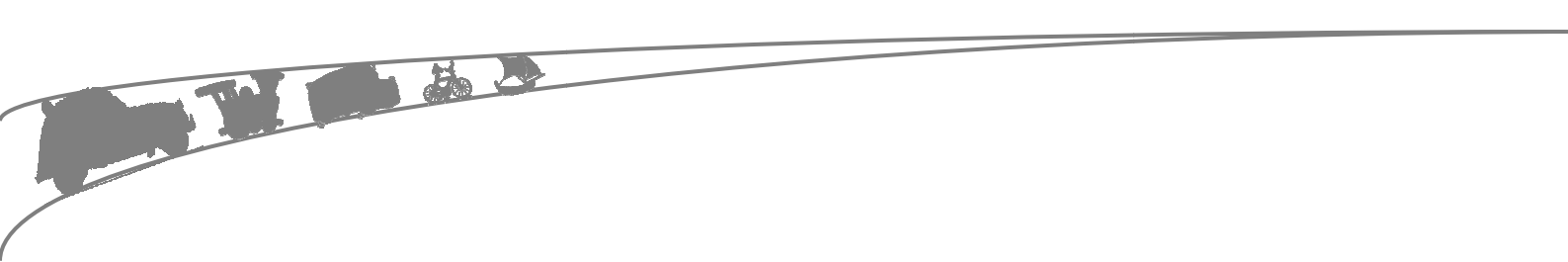
- la plupart des actifs ne travaillent pas sur la Communauté de communes des Trois-Pays et ont par conséquent l'obligation de prendre une correspondance vers les transports urbains du SITAC à Guînes, ce qui entraînerait des temps de parcours plus longs que s'ils utilisaient leurs véhicules personnels
- le nombre important d'actifs résidant sur l'intercommunalité fait que le TAD, qui est déjà au service des publics spécifiques, ne pourrait pas satisfaire tous les actifs et engendrerait des coûts trop importants pour la collectivité

### **3.2.3 Un palliatif de la population en attente d'un transport plus économique : le covoiturage**

Face au manque de services des transports collectifs et aux coûts importants engendrés par l'entretien et l'utilisation d'un véhicule personnel, le covoiturage est devenu une solution alternative, économique et pertinente. À l'heure du développement durable et des menaces du réchauffement climatique, à l'heure de la crise économique et de la baisse du pouvoir d'achat, le covoiturage ne cesse d'intégrer nos esprits. Le Calaisis, avec une tendance généralisée à l'usage de l'automobile et à une périurbanisation toujours plus importante, est particulièrement concerné par cette problématique. En effet, nombreux sont les actifs des différentes intercommunalités du Calaisis à venir travailler sur Calais ou les grandes villes de la région (Boulogne, Dunkerque).

Pour répondre à cette volonté croissante de développer ce système, des aires de covoiturage ont été aménagées, sous l'impulsion du Conseil Général, bien que ces aménagements restent relativement sommaires à l'heure actuelle. Les adeptes du système, stationnent leur véhicule le plus souvent sur des emplacements situés à des endroits stratégiques tels que les entrées et sorties d'autoroute. C'est le cas notamment de la sortie 50 (sortie Oye-Plage) sur l'A16 à l'Est de Calais.

Ces aires jouissent d'une bonne fréquentation et, au regard de cette réussite, le développement de ces aires de covoiturage mériterait d'être davantage étudié.



### **Synthèse :**

*L'utilisation de la voiture est incontestablement le mode de transport privilégié sur le Calaisis et ne cesse de s'intensifier.*

*Certains territoires ruraux reculés ne sont pas pourvus d'offres de transports alternatives, ce qui rend l'utilisation de la voiture absolument nécessaire pour les déplacements domicile-travail*

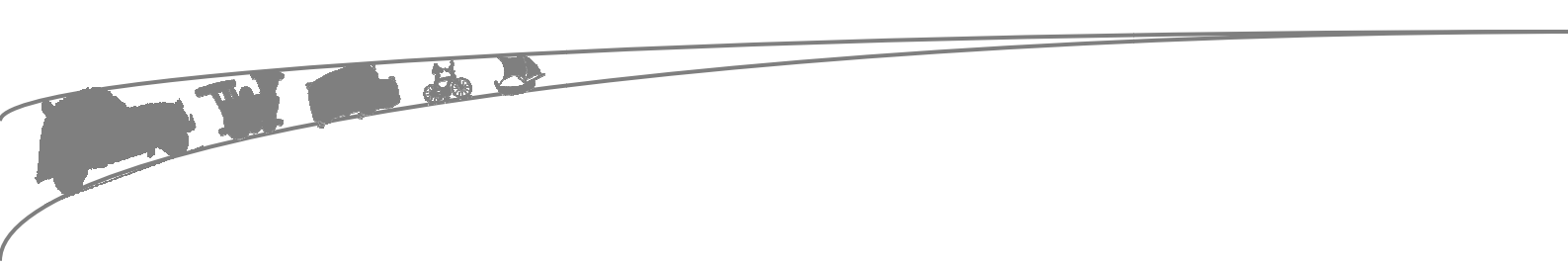
*Sur le reste du territoire, des offres de transport ont été mises en place mais ne sont pas assez compétitives pour défier l'utilisation de la voiture.*

*Sur ce territoire où l'utilisation de la voiture est peu contraignante, il est plus difficile de la concurrencer, d'autant plus qu'il n'y a pas une volonté politique marquée de limiter l'usage de l'automobile.*



# 4

## Les publics prioritaires



*Parce que la mobilité peut être perçue comme un facteur de réduction des inégalités au sein des territoires, développer un égal accès à la mobilité pour tous les publics s'inscrit dans les compétences sociales du département*

- Favoriser l'accès à l'emploi pour les publics en insertion,
- apporter des services adaptés et spécifiques aux personnes à mobilité réduite,
- tenir compte du manque de desserte en transport en commun de certaines zones rurales,

telles peuvent être les actions à mener afin de réduire les disparités au sein des intercommunalités du Pays du Calaisis.

Au sein de ce territoire à deux dynamiques,

- l'une littorale, orchestrée par la ville de Calais,
- l'autre plus rurale, constituée de l'arrière pays,

l'offre de transports en commun se trouve concentrée sur l'agglomération Calaisienne et l'utilisation de la voiture particulière est la règle. Il existe cependant des populations dépendantes des moyens de transport public. Ce public, dit captif, est celui à cibler pour garantir aux populations du Calaisis une meilleure équité en termes d'accès à la mobilité.

Mais ce public, de par sa diversité, allant des moins de 18 ans dénués de moyens de locomotion aux personnes âgées ou à mobilité réduite, en passant par les bénéficiaires du RSA implique une prise en compte des pouvoirs publics par des initiatives adaptées aux besoins de chacun.

Mais comment réussir à concilier une offre pour un public diversifié aux objectifs et demandes divergentes ?

À quel titre privilégier un type de public plus qu'un autre ?

Il s'agit tout d'abord de faire un état des lieux de la demande émanant de ce type de public dans le pays du Calaisis, afin d'orienter au mieux l'offre en transport dans un but d'égal accès à la mobilité pour toutes les populations.

#### Qu'est-ce que le RSA ?

Nouvelle prestation entrée en vigueur au 1<sup>er</sup> juin 2009, le revenu de solidarité active remplace le revenu minimum d'insertion (RMI) et l'allocation de parent isolé (API). Il est également versé à des personnes qui travaillent déjà et dont les revenus sont faibles. Son montant dépend à la fois de la situation familiale et des revenus du travail. Il repose sur le respect des droits et devoirs dans une dynamique vers l'emploi.

Source : plaque RSA du Conseil général du Pas-de-Calais



## 4.1 Les captifs : un public en attente

### Un public diversifié, un territoire à deux dynamiques

Un public captif est un public dépendant des moyens de transports mis à sa disposition. Les moins de dix-huit ans, les populations à faibles revenus, les handicapés, les personnes âgées, ou tout simplement les publics ayant momentanément perdu la possibilité d'utiliser leur véhicule (accident, panne, retrait de permis, etc ...) sont donc potentiellement des publics captifs.

Afin de souligner les attentes de ce type de public, il convient de prendre en compte les particularités du Pays du Calais.

Territoire marqué par un contraste entre un littoral urbanisé où se concentre l'essentiel de l'activité économique et un arrière pays rural en pleine expansion démographique, le Calais est d'autant plus contrasté par l'inégale couverture de son territoire en termes d'offre de Transport en commun.

Alors que les communes de la Communauté d'agglomération Cap Calais Terre d'Opale ainsi que la commune de Guînes sont desservies par le réseau de bus du SITAC, l'arrière pays souffre d'un manque évident de connexions, en particulier avec les différents pôles d'emplois que sont la ville de Calais, mais aussi les bassins de Dunkerque, Boulogne et Saint-Omer.

Le Pays du Calais se caractérise également par un **taux de chômage record**. La zone d'emploi du Calais présente en effet le taux de chômage le plus élevé de la région, mais aussi de France en 2007. La part des bénéficiaires du RMI dans la population des 25-60 ans est plus élevée que celle observée dans les territoires voisins, ainsi, l'accès à l'emploi devient un véritable **enjeu social**.

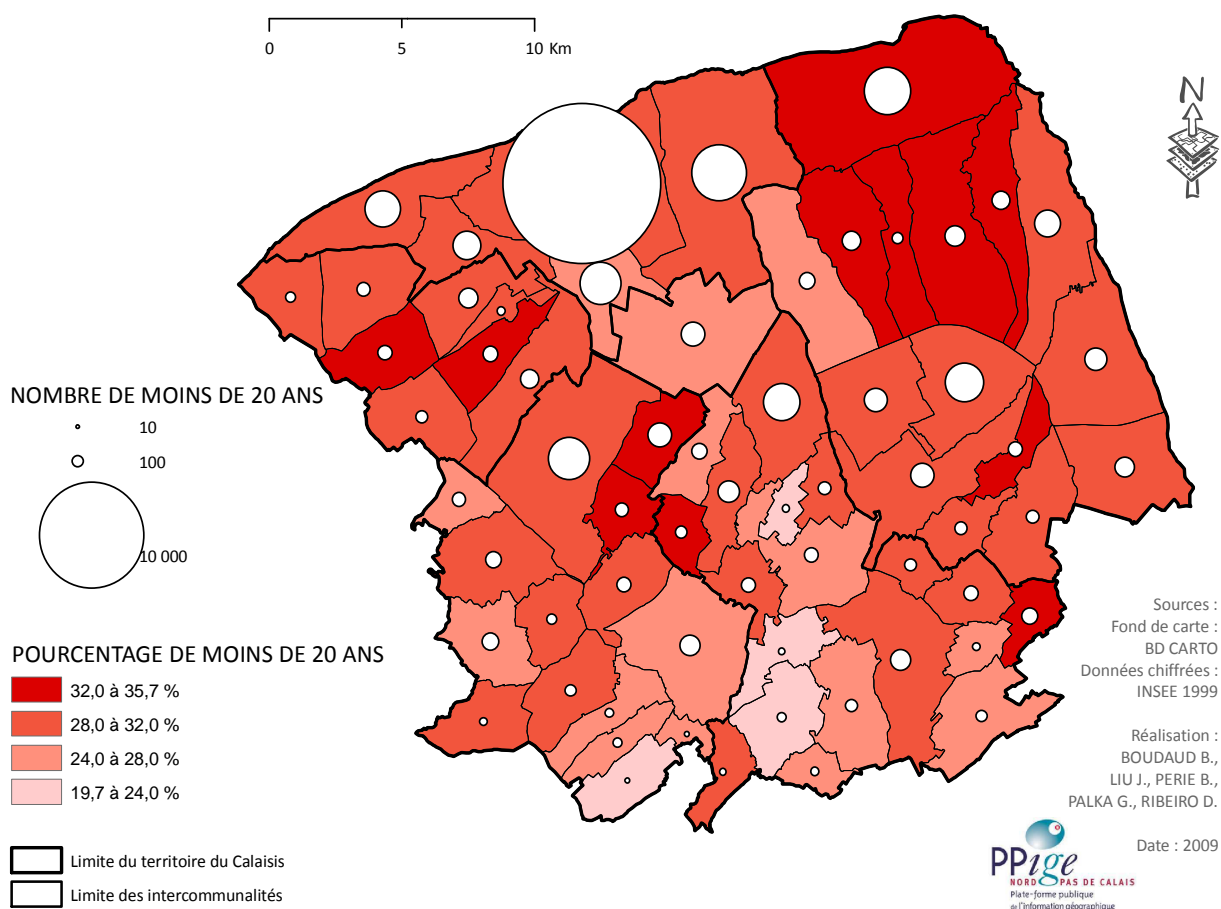
À ce titre, l'inégale desserte en transport en commun de certaines zones du territoire peut être perçue comme un véritable frein à l'employabilité.

Si cet enjeu essentiel du territoire, que constitue l'emploi, est relatif tant à l'offre d'emploi qu'à la demande, et qu'il doit être abordé sous divers points de vues (formation, qualification, orientation, accueil des entreprises, répartition spatiale des activités), la desserte des pôles d'emploi par les réseaux de transport apparaît comme un des facteurs essentiels à une meilleure employabilité.

Mettre en exergue ces difficultés sociales particulièrement aigües ne doit pas pour autant entraîner une sous estimation de la demande émanant des autres types de public captif. Les bénéficiaires du RSA, certes nombreux sur le territoire du Calais, ne sont pas les seuls à être potentiellement dépendants de moyens de transport en commun.

Les moins de dix-huit ans sont tributaires des services de transport mis à leur disposition. S'ils en disposent dans les communes appartenant au Périmètre de Transport Urbain du réseau de Bus du SITAC, avec des abonnements préférentiels, il souffrent toutefois d'un manque d'offre dans l'arrière-pays. Les quelques lignes de transport interurbain, ainsi que les TER connectant le pays sont majoritairement utilisés par des scolaires, pour des trajets domicile-études. L'ensemble des déplacements extrascolaires soulève donc le problème de l'isolement des populations les plus jeunes sur une partie du territoire.

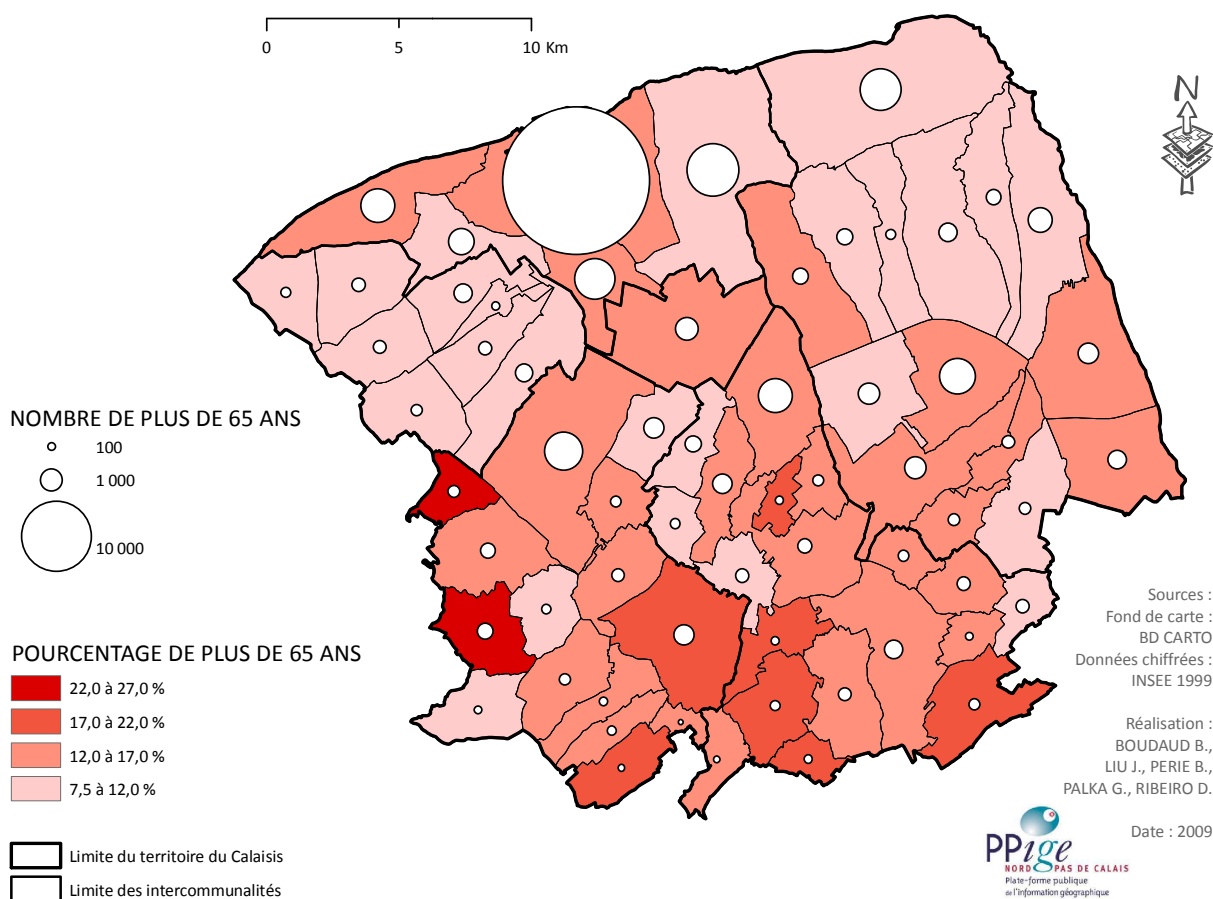
### Répartition des moins de 20 ans



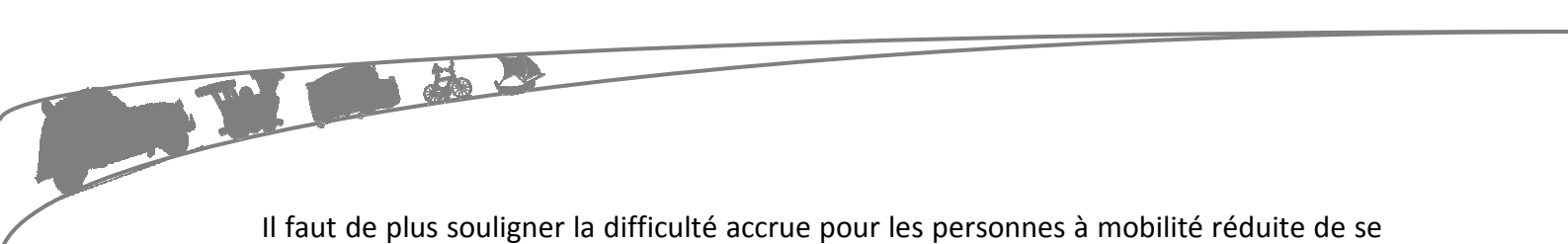
*Les jeunes sont majoritairement concentrés sur l'agglomération calaisienne, zone la plus peuplée du territoire du Calais. Cependant, en termes de proportion de moins de 20 ans, le contraste entre l'arrière pays et la frange littorale s'estompe.*

À l'instar de ces populations jeunes, les personnes âgées sont potentiellement des publics captifs, dans la mesure où toutes ne disposent pas de véhicule personnel. Le territoire de l'arrière pays, par son manque de couverture en termes de transport en commun pose là encore problème. À l'heure où les commerces et services sont majoritairement concentrés dans des zones commerciales spécialement dédiées, de plus en plus souvent installées en périphérie (Cité de l'Europe) ou en centre d'agglomération (Centre commercial « les 4B »), les bourgs ruraux connaissent un réel déclin de leur activité économique. Les tendances actuelles visant à la reconquête des cœurs de villages, si elles apportent des solutions quant à une meilleure offre de commerces et de services en territoires ruraux, ne sont pas pour autant l'unique réponse à apporter. Le mitage de l'habitat et le mode de fonctionnement des intercommunalités dans l'arrière-pays (ensemble de communes organisées autour d'un ou plusieurs bourgs centre concentrant les commerces et services) souligne la nécessité pour certaines populations reculées de parcourir de **longues distances** pour les besoins les plus anodins, comme pour ceux de première nécessité.

### Répartition des plus de 65 ans



*Les personnes âgées sont majoritairement concentrées sur la frange littorale. Cependant, les proportions de moins de 65 ans sont bien plus importantes dans l'arrière pays, en particulier les communautés de communes des Trois-Pays ainsi que celle d'Ardres et de la Vallée de la Hem.*



Il faut de plus souligner la difficulté accrue pour les personnes à mobilité réduite de se déplacer au sein des territoires du Calaisis, qui même lorsqu'ils sont desservis en transport en commun (réseau de bus comme transport à la demande), ne proposent pas réellement d'offres adaptées à ce type de public.

Enfin, toute personne est potentiellement public captif au cours de sa vie, dans le cas d'événement imprévu tel une panne, un accident, ou toute circonstance provoquant une incapacité d'utiliser son véhicule personnel.

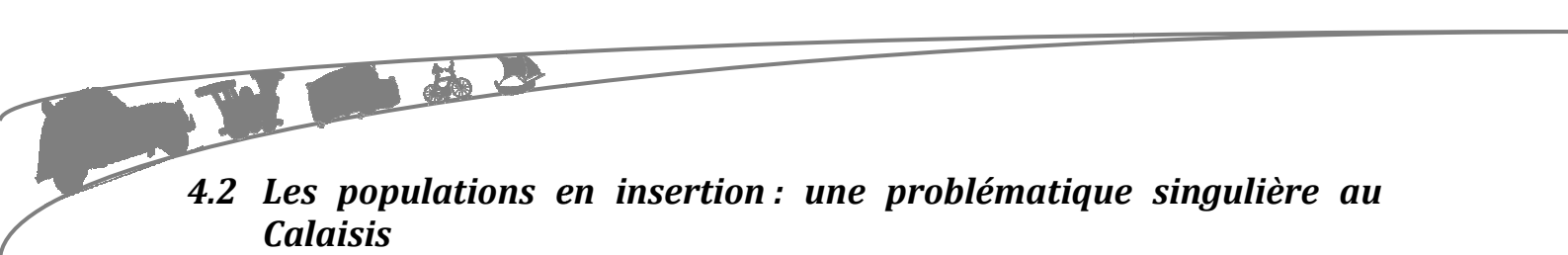
### **Synthèse :**

*Les publics captifs sont caractérisés par leur **diversité** :*

- *Moins de dix-huit ans*
- *Publics en insertion*
- *Handicapés*
- *Personnes âgées*
- *Toute personne dans l'incapacité momentanée d'utiliser son véhicule personnel*

*Cette diversité induit donc une demande plus ou moins différente.*

*Le caractère irrégulier et spontané des déplacements liés aux loisirs et aux activités extraprofessionnelles impose de répondre par des actions **adaptées, cohérentes et viables** pour l'autorité organisatrice des transports.*



## 4.2 Les populations en insertion : une problématique singulière au Calaisis

Sur le territoire du Calaisis, la problématique de l'aide des publics en insertion se pose davantage que sur d'autres territoires, du fait du fort taux de chômage que connaissent les populations y résidant.

Avec un taux de chômage de 13,3 % au quatrième trimestre 2007 (*source INSEE au sens du BIT*), la zone d'emploi du Calaisis connaît le plus fort taux de population sans emploi de la région Nord-Pas de Calais et même de France (connaissant respectivement un taux de chômage de 11,6% et de 7,2% sur la même période).

### Définition du taux de chômage

Le taux de chômage présenté est le rapport (en%) entre le nombre de chômeurs, au sens du Bureau International du Travail (BIT), et la population active totale estimée au lieu de résidence (actifs ayant un emploi et chômeurs).

Chômeurs au sens du BIT : en application de la définition internationale adoptée en 1982, ce sont soit des personnes de 15 ans et plus sans emploi, disponibles pour travailler, à la recherche d'un emploi et ayant fait des démarches effectives pour en trouver un, soit des personnes disponibles ayant un emploi qui commence ultérieurement.

Source : INSEE

Cette caractéristique, singulière au Calaisis, et véritable contraste avec d'autres territoires, met en exergue la nécessité de venir en aide à ces populations, peut-être davantage que dans d'autres territoires.

L'amélioration de l'accès à la mobilité au sein du Calaisis peut induire **un meilleur accès à l'emploi et à la formation**, et donc devenir un moyen de réduire ce taux de chômage.

En premier lieu, l'analyse consiste à porter un regard sur la situation actuelle des publics en insertion dans le calaisis :

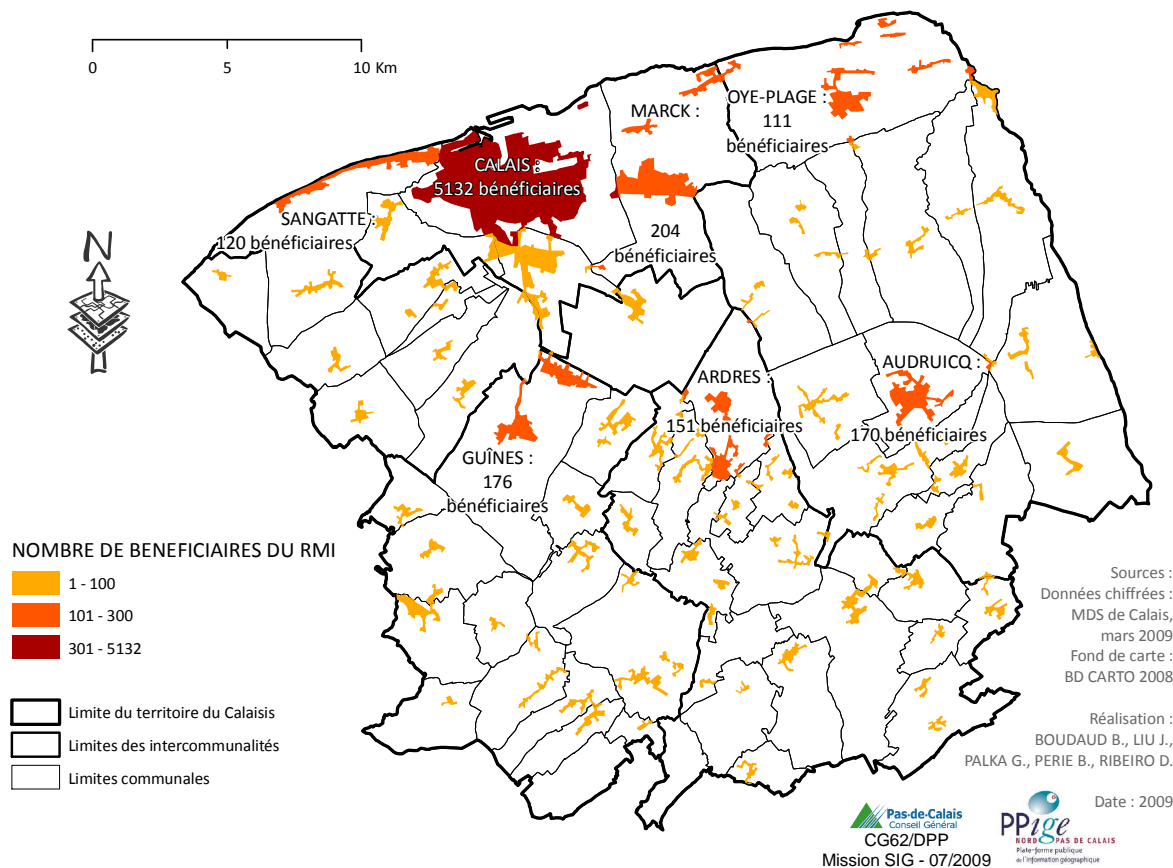
- leur localisation
- leurs pratiques de déplacements (localisation des différents services sociaux)
- les aides dont ils bénéficient

L'analyse doit ensuite permettre de souligner les carences dans la prise en compte des demandes émanant de ce type de public, afin de pouvoir y répondre par des mesures les plus cohérentes qu'il soit.

## Une évolution du nombre de bénéficiaires du RMI plus importante dans l'arrière pays

Au sein du territoire du Calaisis, les publics en insertion sont majoritairement localisés sur la ville de Calais, qui dénombre au mois de Mars 2009, 5132 bénéficiaires du RMI pour un total de 6897 sur tout le territoire.

### Nombre communal de bénéficiaires du RMI en mars 2009 et communes présentant plus de 100 bénéficiaires

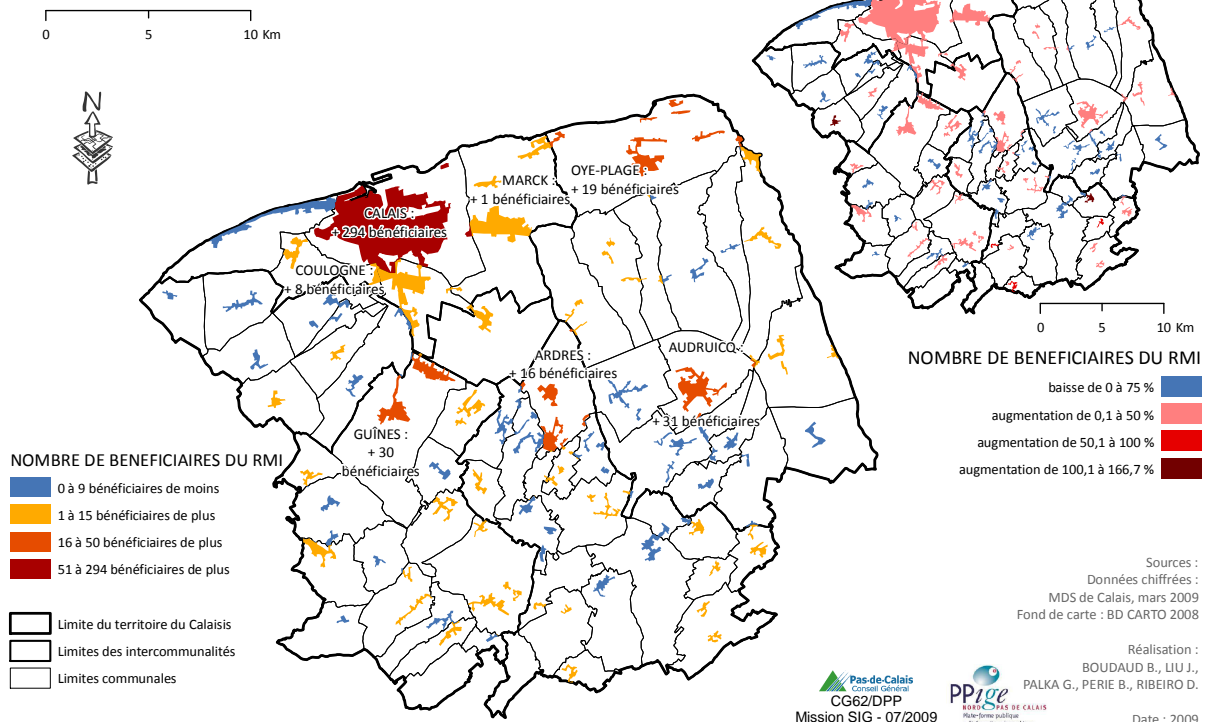


*La ville de Calais concentre à elle seule près de 75 % des bénéficiaires du RMI du territoire du Calais. Dans les communautés de communes rurales, les bourgs centres connaissent un plus fort taux de bénéficiaires, la répartition est ensuite relativement homogène parmi les communes rurales.*

Si l'agglomération Calaisienne, étant la plus peuplée, connaît la plus forte concentration de bénéficiaires du RMI, il est intéressant d'observer l'évolution du nombre de bénéficiaires dans les zones rurales. La tendance semble en effet accréditer l'hypothèse d'un nombre de bénéficiaires de plus en plus grand dans l'arrière pays, témoignant à la fois

- d'un changement de mentalités : des populations en difficultés qui s'éloignent des zones urbaines et cherchent à s'installer dans un milieu rural ;
- de la situation de crise économique actuelle, induisant des populations nouvellement paupérisées.

**Evolution du nombre de bénéficiaires du RMI entre janvier 2007 et mars 2009 et communes présentant plus de 100 bénéficiaires**



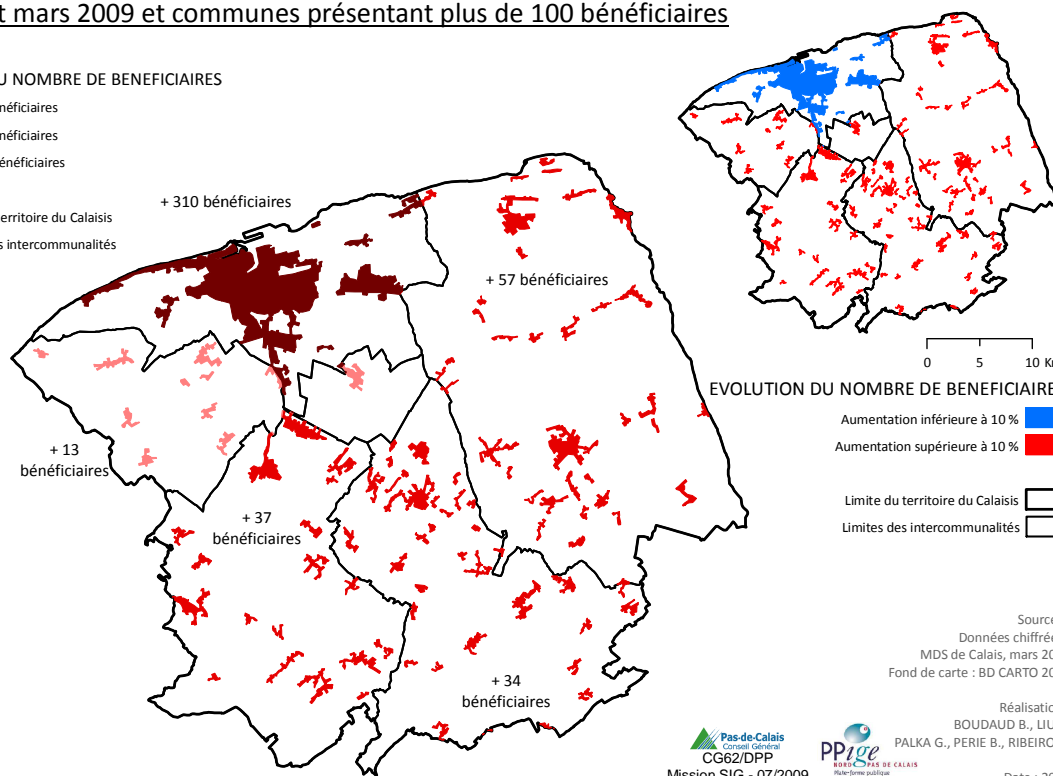
*La ville de Calais, étant la plus peuplée du territoire, connaît fort logiquement la plus forte augmentation de bénéficiaires. Les communes de la première couronne de Calais, à l'exception de Sangatte, connaissent une légère augmentation. Dans l'arrière pays, les augmentations sont contrastées : les bourgs centres connaissent de fortes augmentations quand les communes les plus rurales sont soit en légère augmentation, soit en baisse.*

Evolution du nombre de bénéficiaires du RMI entre janvier 2007 et mars 2009 et communes présentant plus de 100 bénéficiaires

EVOLUTION DU NOMBRE DE BENEFICIAIRES

- 13 à 30 bénéficiaires
- 31 à 60 bénéficiaires
- 61 à 310 bénéficiaires

- Limite du territoire du Calais
- Limites des intercommunalités



*Le nombre de bénéficiaires du RMI a augmenté sur tout le territoire du Calais entre janvier 2007 et Mars 2009. L'évolution est plus importante dans les communautés de communes rurales (plus de 10%) que sur l'agglomération calaisienne (environ 6%).*

L'évolution, plus importante dans les communautés de communes rurales peut se traduire par la tendance actuelle de périurbanisation induisant un arrière pays de plus en plus peuplé. A terme, l'augmentation du taux de chômage consécutive à la crise économique risque d'accentuer davantage cette tendance. L'arrière pays du Calais deviendra vraisemblablement de plus en plus concerné par les problématiques des publics en insertion. Enfin, avec la mise en place récente du RSA, le nombre de bénéficiaires d'aides à l'insertion devrait quasiment doubler (estimation de la MDS au 1<sup>er</sup> Juin 2009).




## Concentration de services sociaux et des populations en insertion dans Calais

Si la tendance observée est à une plus forte évolution du nombre de bénéficiaires du RMI dans l'arrière pays que dans l'agglomération calaisienne, il convient toutefois de garder à l'esprit que près de 75% de ces bénéficiaires sont actuellement localisés sur la ville de Calais

Au sein de l'agglomération calaisienne, plusieurs quartiers ont été identifiés par l'État dans le cadre de la politique de la ville. Ces quartiers, retenus dans les Contrats Urbains de Cohésion Sociale (CUCS), sont :

- Les quartiers du Beau Marais et du Fort Nieulay, identifiés en Zones Urbaines Sensibles (ZUS)
- Une partie du quartier du Beau Marais identifiée en Zone Franche Urbaine (ZUF)
- Le secteur Van Grutten du quartier Saint-Pierre, ainsi que le quartier des Hautes Communes, localisé sur la commune de Marck, identifiés comme non-ZUS.

En 1999, les quartiers du Beau Marais et du Fort Nieulay (ZUS) comptabilisaient 20 606 habitants, soit **21% de la population de la Communauté d'agglomération**, tandis que le secteur Van Grutten du quartier Saint-Pierre et le quartier des Hautes Communes (Non-ZUS) peuplés par 13 857 habitants représentaient **14% de l'agglomération calaisienne**.



Le profil des habitants de ces quartiers est particulièrement marqué par le fort taux de chômage, le faible niveau d'études et la jeunesse de la population.

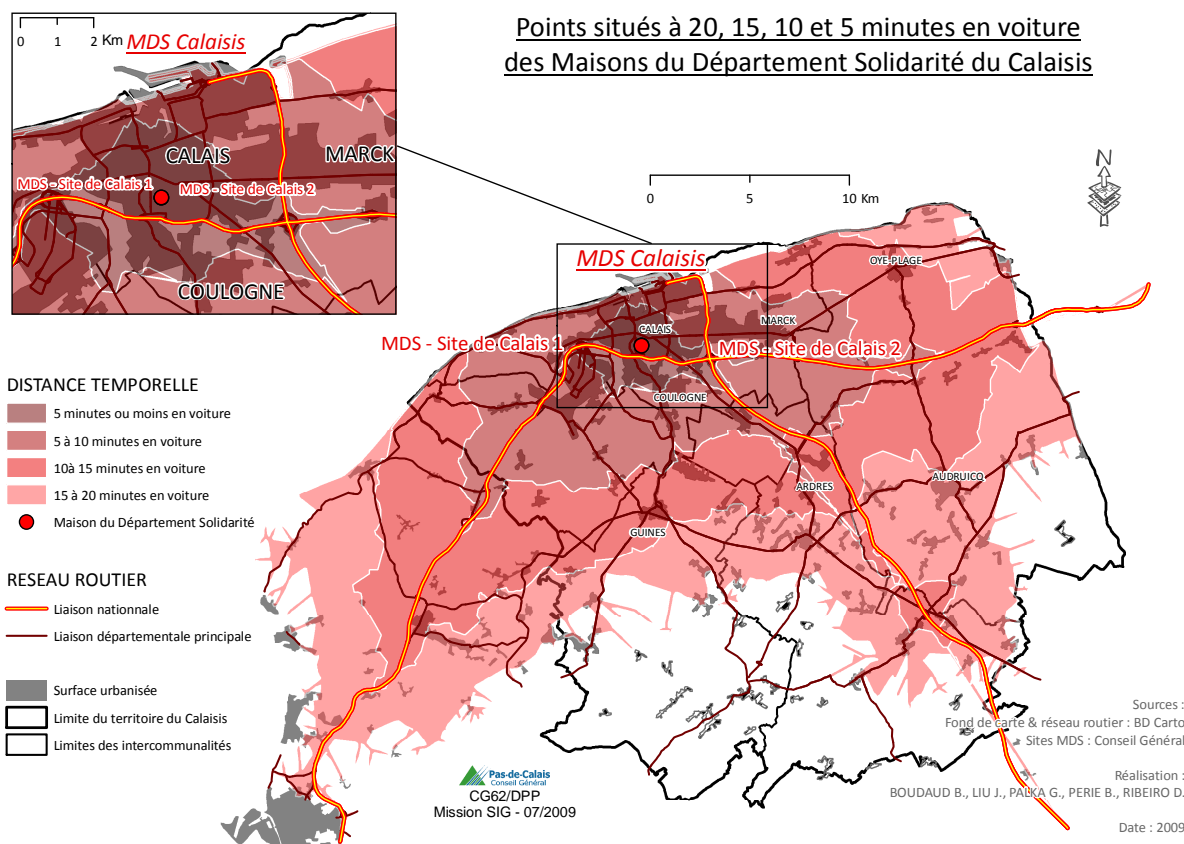
Ces particularités sont d'autant plus à souligner qu'elles contrastent avec celles des habitants des autres ZUS du département et de la région.

	ZUS du CUCS	CUCS Communauté d'agglomération du Calaisis	ZUS du département	ZUS de la région
chômage (1999)	39.5%	22.5%	33.0%	32.1%
non-diplômés (1999)	40.9%	23.0%	36.9%	36.1%
étrangers (1999)	2.1%	1.1%	3.4%	9.2%
moins de 25 ans (1999)	47.3%	36.6%	42.2%	41.8%
familles monoparentales (1999)	28.2%	16.0%	24.3%	22.9%
locatifs HLM (1999)	75.9%	27.1%	58.5%	51.3%
ménages non-imposés sur revenus (1999)	66.5%	45.7%	57.3%	56.6%
bénéficiaires de la couverture maladie universelle complémentaire (2006)	39.8%	20.6%	32.8%	28.8%

Sources INSEE RP 1999/DGI 2004 (données fiscales)/Min. de l'Intérieur (2005)/Min. de l'Éducation Nat. (2004)/CNAM (2006)

Corollaire à cette forte concentration de logements HLM dans la ville de Calais :

*La grande majorité des services sociaux et structures d'insertion du territoire des cinq intercommunalités est située dans l'agglomération Calaisienne.*



*Les deux sites de la maison du département et de la solidarité (MDS) du Calais sont situés sur le même lieu à Calais. De ce fait, les zones les plus reculées de l'arrière pays sont situées à plus de 20 minutes de voiture. La concentration de ces deux sites au même endroit peut se révéler problématique pour les publics les moins mobiles.*

*La solution pour assurer une proximité des populations rurales à ces services aurait été de les diriger vers les maisons du département et de la solidarité les plus proches. Mais les MDS des territoires voisins (Boulonnais et Audomarois) sont également éloignées des territoires ruraux du Calais.*

Ainsi, ces services, par leur **forte présence au sein de Calais**, sont bien plus connus et fréquentés par la population de l'agglomération que par celle de l'arrière pays. Il en résulte une **inégalité** dans le service rendu à ces deux types de populations, l'une urbaine et l'autre rurale.

Il est à déplorer que ces services aient parfois plus un rôle curatif que préventif pour les populations de l'arrière pays qui, par manque d'informations et de possibilités de se déplacer aisément, ne les sollicitent qu'en cas de dernier recours.



## Des inégalités de traitement au sein de l'arrière pays

La prise en compte des publics en insertion n'est pas pour autant délaissée dans l'arrière pays.

Les Centres Communaux d'Action Sociale (CCAS), véritables services instructeurs établis sur chaque commune du territoire, sont des interlocuteurs clés et proches des demandes de ce type de public.

Chargés d'établir les demandes de RSA, ils orientent les publics selon leurs besoins, vers les pôles emplois ou les services de solidarité.

Toutefois, **les CCAS n'ayant pas tous les mêmes compétences**, le traitement des populations peut varier selon les communes, laissant apparaître **des inégalités**.

L'exemple le plus flagrant de ce traitement inégalitaire est la possibilité de prétendre, ou non, au Fonds de Mobilité et aux Aides Financières Personnalisées (AFP) du Conseil Général.

En effet, les communes dont le CCAS est référent (Cf. encadré ci contre), ont la compétence de couvrir par un contrat d'insertion les prestataires du RSA localisés sur leur territoire.

Ces contrats permettent de **prétendre** à diverses aides financières du Conseil Général.

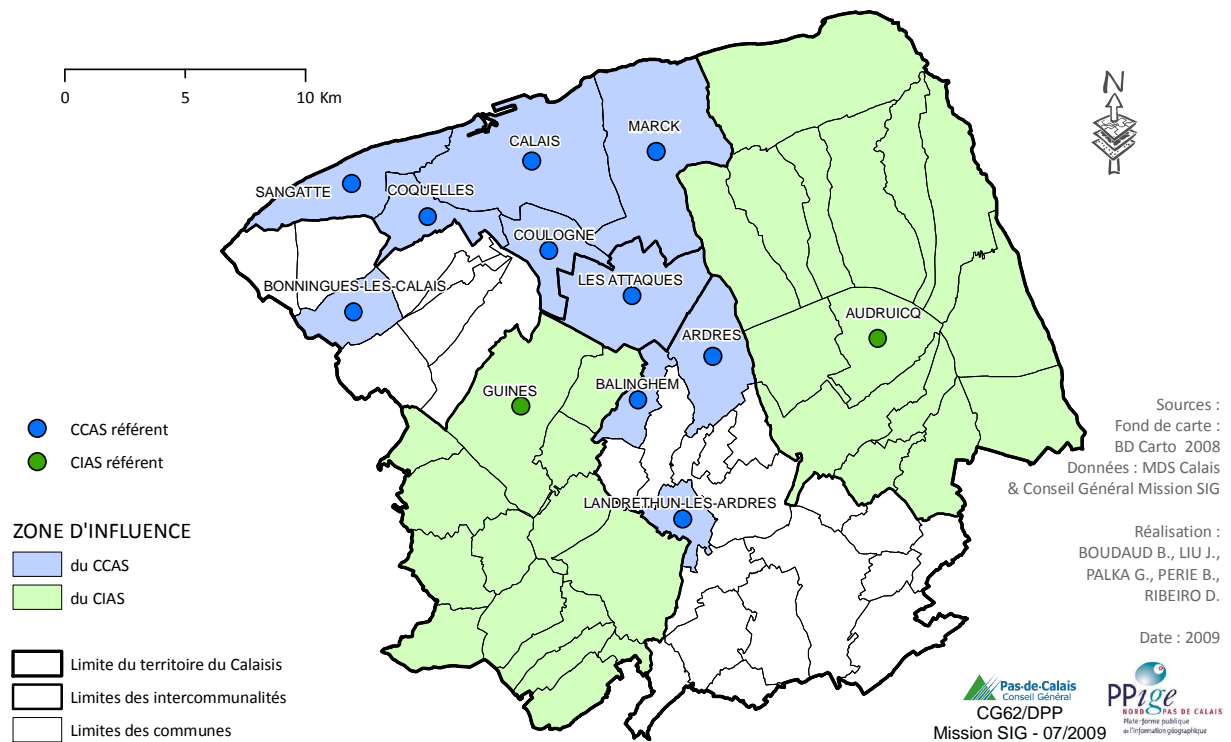
Le problème réside dans le fait que ces aides peuvent uniquement profiter aux habitants de communes disposant d'un CCAS référent.

Ainsi, là où les habitants d'une commune pourront bénéficier d'aides, d'autres, habitant une commune voisine, ne pourront pas forcément y prétendre

### Qu'est-ce qu'un CCAS référent ?

Un CCAS peut devenir le « référent » des bénéficiaires du RSA, suite à une demande d'agrément au Conseil Général. Une fois référent, le CCAS traite les contrats d'insertion en collaboration avec les services du Conseil Général. Un contrat d'insertion concrétise un projet d'insertion. Chaque contrat est spécifique, et détermine un projet qui s'appuie autant sur les compétences de l'individu que sur ses besoins.

## Localisation des CIAS et des CCAS et de leurs zones d'influence



*Seuls les territoires de la communauté de communes du Sud-Ouest Calaisis et celui de la Région d'Ardres et de la Vallée de la Hem ne sont pas couverts dans leur totalité par une structure référente.*

Les CIAS offrent du point de vue du département une plus grande visibilité à l'action sociale, en **complétant les centres communaux** et en **renforçant l'aide sociale sur les petites communes**.

Ils apportent au conseil général la connaissance du public et, en s'emparant de certaines compétences des CCAS (Insertion par exemple), répondent aux besoins des prestataires d'une **manière égalitaire** sur tout le territoire de leurs EPCI.

Ainsi, les bénéficiaires du RSA sont traités de façon homogène, et peuvent tous prétendre aux aides du Conseil Général sur le territoire de la communauté de communes.

Par ailleurs, ils facilitent la coopération avec les autres services sociaux et structures d'insertion, en se positionnant comme les **interlocuteurs uniques** d'un ensemble de communes.



## Des aides à la mobilité variées

La problématique des déplacements des publics en insertion est prise en compte par le Fonds de Mobilité (Cf. encadré ci contre), dont le but est d'aider à la mobilité et à l'autonomie de déplacement.

Ces aides visent à favoriser la mobilité des bénéficiaires du Revenu de Solidarité Active dans le cadre de la réalisation de leur contrat d'insertion.

Le fonds de mobilité est articulé autour de deux axes :

- **les aides individuelles**
- **la mise en œuvre d'actions collectives innovantes en matière de mobilité sur le territoire**

Les aides individuelles sont des aides directes, aux bénéficiaires du RSA et leur conjoint, et destinées à financer des dépenses personnelles inhérentes à l'atteinte de l'objectif défini dans le contrat d'insertion en cours de validité.

Elles interviennent dans différents domaines :

- **Aides à la mobilité**
- Volet emploi formation
- Favoriser la libération de temps pour entreprendre un parcours d'insertion
- Volet logement
- Programme départemental insertion sport

Les aides à la mobilité financent les opérations suivantes:


- Frais d'entretien des véhicules
- Assurances
- Achat de moyens de transport
- Aide aux frais de déplacement
- Aide au frais d'hébergement
- Aide aux frais de Restaurant

### Qu'est-ce que le dispositif « Fonds de Mobilité ? »

Le dispositif « Fonds de Mobilité », adopté par la Commission Permanente du 9 juillet 2001 (puis modifié par la commission permanente du 3 avril 2006), est une action destinée à prendre en charge financièrement les frais relatifs aux déplacements des publics en insertion.

Ce dispositif concerne tout bénéficiaire du RSA ou ses ayants-droit dont le contrat d'insertion à orientation professionnelle démontre l'intérêt d'une aide à la mobilité.

*Source : Guide du Fonds de Mobilité et des AFP à l'usage des référents RMI et des Partenaires -Juillet 2004-Conseil Général*



La mise en œuvre d'actions collectives permet au Département d'accompagner financièrement les projets des territoires et d'avoir une meilleure lisibilité en termes de développement des outils de mobilité.

Ces actions peuvent être concrétisées sous différentes formes :

- Aide à la location de Cyclomoteurs
- Aide à la location de voitures
- Transport social individualisé

Ces aides sont détaillées dans l'annexe : « Fonds de Mobilité : Aides Individuelles et aides collectives »

### **Des besoins divers freinés par une mobilité limitée**

Les disparités concernant l'accès aux services sociaux et structures d'insertion soulèvent une question récurrente aux problématiques de mobilité : faut-il développer les infrastructures et les offres de transport pour optimiser les déplacements de populations au sein d'un territoire ? Ou faut-il apporter les services au plus près des populations ?

Il semble en effet que chez certaines populations en difficultés sociales, la mobilité soit **freinée** tant par leur capacité plus ou moins grande à se déplacer, que par un manque de volonté de se sociabiliser.

L'exemple des différences de fréquentations de certaines manifestations à caractère social organisées par la Maison du Département et de la Solidarité (MDS) de Calais souligne cet aspect que certaines populations ont de privilégier les services de proximité.

L'organisation de forums sociaux directement dans le quartier du Beau Marais, a montré que les populations en insertion y résidant les fréquentaient davantage que si ces mêmes forums étaient organisés en dehors du quartier, malgré la très bonne desserte en transport en commun de la ville par le réseau de bus du SITAC.

De ce point de vue, l'offre en transport en commun (Bus du SITAC) est très développée sur les quartiers CUCS, en particulier le quartier du Beau Marais. De plus, les bénéficiaires du RSA peuvent dans certains cas prétendre à des aides financières diverses relatives aux frais de déplacements et d'utilisation des transports en commun.

Ainsi, la communauté d'agglomération calaisienne, de par une **concentration de services sociaux et structures d'insertion** d'une part, et un **réseau de transport en commun développé** d'autre part, semble disposer de tous les éléments pour répondre aux demandes des nombreux publics en insertion y résidant.

Ce constat permet, par ailleurs, de souligner davantage **le contraste entre l'arrière pays et la Communauté d'agglomération.**

L'arrière-pays rural ne dispose en effet que d'une très faible desserte en transport en commun.



Ces offres sont toutefois diversifiées :

- les TER sur certaines communes disposant de gares ;
- les lignes Interurbaines du Conseil Général ;
- le transport à la demande.

Si ces offres sont diversifiées, elles sont cependant très peu utilisées par les publics en insertion, et ce, pour différentes raisons :

- les gares TER ou les points de montée/descente des lignes interurbaines sont trop éloignées de leurs domiciles ;
- coût des services;
- les fréquences/horaires de ces services ne répondent pas à la demande (difficultés pour se déplacer en heures creuses d'une commune rurale vers Calais par exemple).

Globalement, les bourgs centre de chaque Communauté de communes (Guînes, Fréthun, Ardres, Audruicq) sont mieux desservis que les communes les plus rurales.

Hors, la majorité des services sociaux et structures d'insertion étant située à Calais, il semble inévitable pour les publics en insertion habitant l'arrière-pays de se déplacer vers l'agglomération calaisienne.

Sur le territoire du Calais, l'exemple du service de TAD « Taxi vert » instauré par la Communauté de communes des Trois-Pays permet d'apporter une réponse à une meilleure irrigation des communes rurales, et de mesurer l'efficacité d'un tel service et les conditions de son bon fonctionnement.

La particularité de cette intercommunalité est de disposer d'une commune (Guînes) rattachée au PTU de Calais. Elle est par conséquent desservie par le réseau de Bus du SITAC, ce qui lui permet de rabattre son service de TAD vers les bus, et ainsi de connecter tout son territoire à l'agglomération calaisienne.



### Synthèse :

*La **concentration des services sociaux** à Calais et les **disparités dans les traitements** des populations peuvent être vécues comme une inégalité, du fait que certaines populations rurales aient un accès limité à la mobilité.*

*Il semblerait également qu'à l'avenir **l'arrière pays soit destiné à accueillir de plus en plus de publics en insertion**. Hors ces populations à faibles revenus sont dans l'obligation de se déplacer pour la réalisation de leur parcours d'insertion.*

*Il apparaît que les solutions pour une meilleure équité, en termes de services rendus à ce public cible, passent à la fois :*

- *par une amélioration de l'accès à la mobilité de ces populations*
- *par une meilleure répartition spatiale des services et manifestations à caractère social*

*Il convient enfin de tenir compte de l'instauration récente du RSA, induisant selon les estimations de la MDS du Calaisis un nombre de bénéficiaires multiplié par 2 par rapport aux bénéficiaires du RMI, et donc un public de plus en plus nombreux.*



# 5

## **L'usage touristique de la voirie : un accès inadéquat aux Deux Caps**

Le site des Deux Caps désigne en réalité le cap Blanc Nez sur la commune d'Escalles et le cap Gris Nez sur la commune d'Audinghen. Outre ces deux pôles majeurs, il compte également plusieurs sites naturels tels que la Pointe aux Oies, l'estuaire et les dunes de la Slack, les dunes du Châtelet, les digues de Wimereux et de Wissant, la dune d'Aval et les sites d'Audresselles et de Sangatte. Les deux pôles majeurs sont deux sites remarquables de la côte d'Opale qui attirent plus d'un million de visiteurs par an. La beauté naturelle du site en fait un élément attracteur (comme vu précédemment) pour des touristes français, mais aussi internationaux, notamment anglais, belges et hollandais.

#### Qu'est-ce que NATURA 2000 ?

Natura 2000 est un réseau de sites naturels visant à préserver les espèces et les habitats menacés et/ou remarquables sur le territoire européen, et ce dans un cadre global de développement durable. Il est fondé sur la directive « habitat » de 1992 et la directive « Oiseaux » de 1979.

Source : [www.roc.asso.fr/](http://www.roc.asso.fr/)

Le site des deux caps regroupe 8 communes :

#### Communes du Pays du Calaisis

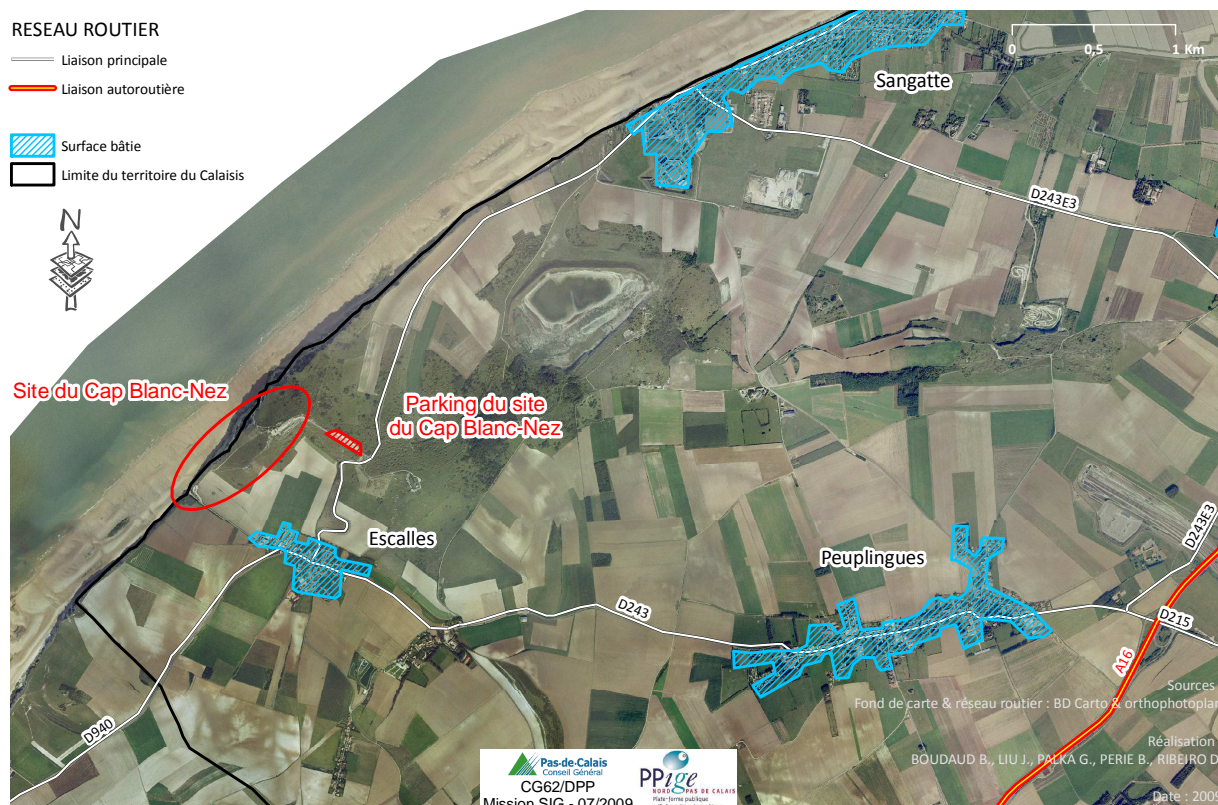
- Escalles,
- Sangatte,

#### Communes du Boulonnais

- Ambleteuse,
- Audinghen,
- Audresselles,
- Tardinghen,
- Wimereux,
- Wissant.

Sur 23 km de littoral il constitue l'un des principaux atouts du Pas-de-Calais.

#### Vue aérienne du site du Cap Blanc-Nez et de ses voies d'accès





## L'opération grand site (OGS)

En France, il existe plusieurs centaines de sites classés. Mais il n'y a que 32 Grands Sites, fréquentés par 27 millions de visiteurs. Pour être reconnu Grand Site par l'Etat, il faut que le paysage du site soit exceptionnel, fragile et protégé, et que les acteurs locaux le développent durablement.

Le site des Deux Caps est classé, en termes de patrimoine paysager, site Natura 2000 en continu entre Calais et Boulogne sur Mer.

La première opération Grand Site, a été lancée en 1989 sous le nom de Cap 93, porté par le SMCO sous maîtrise d'ouvrage du Parc Naturel Régional.

Suite à son lancement en 1999, l'OGS a d'abord fait l'objet d'études préalables entre 2000 et 2002 : inventaire du patrimoine naturel et culturel, études de fréquentation, diagnostic du site... Ce travail de longue haleine a été concrétisé en 2004 par la mise en place d'une équipe projet regroupant les différents partenaires et officialisé en avril 2005 par la signature d'une convention entre l'Etat, les collectivités et les opérateurs techniques.

L'Opération Grand Site des Deux Caps est en effet soutenue par un large consensus local. Le projet rassemble ainsi, au sein d'un comité de pilotage présidé par le Préfet du Pas-de-Calais et le Président du Conseil Général, de nombreux partenaires qui ont signé, en avril 2005, la Convention de mise en œuvre de l'Opération :

- maître d'ouvrage de l'Opération, le Conseil Général est chargé de mener à bien l'ensemble du projet,
- le Conseil Régional participe au financement et doit accompagner la démarche sur des thématiques spécifiques,
- le Parc Naturel Régional des Caps et Marais d'Opale intervient dans l'animation, la coordination et assure la communication et la négociation auprès des communes,
- Eden 62, outil du Conseil général, veille à l'accueil du public dans de bonnes conditions et à la préservation optimale des milieux naturels,
- le Conservatoire du Littoral intervient dans l'acquisition des terrains,
- la Chambre de Commerce et d'Industrie du Calaisis accompagne le projet en gérant les volets développement économique, urbanisme, règlements administratifs ...

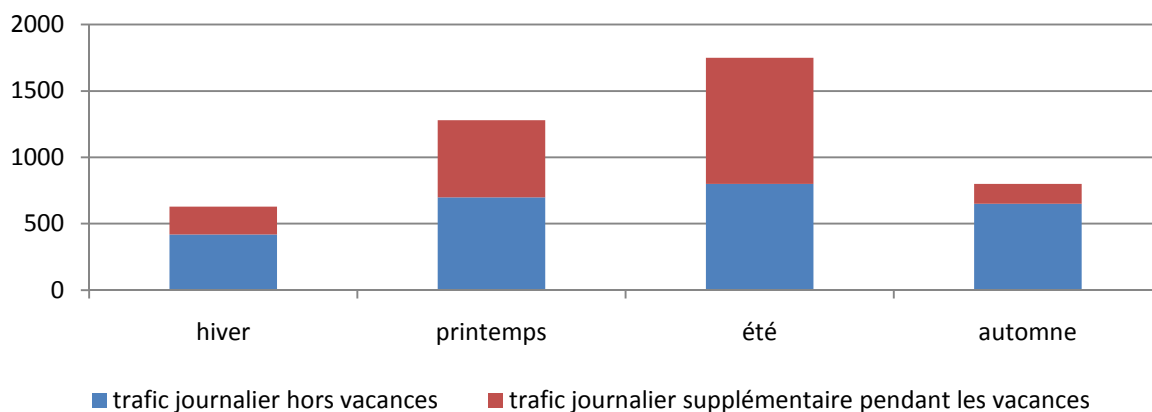
Le président du Conseil Général prend la maîtrise d'ouvrage du programme sur la période 2004-2008, financé à 7 millions d'euros dont 4 millions d'euros par le FEDER, 30 % par le département et 20% par la région Nord Pas de Calais.

Sur la deuxième phase du programme sur la période 2007-2013, l'OGS traite l'ensemble des communes qui n'avaient pas été traité dans la première phase (extension jusqu'à l'autoroute A16).



### La fréquentation sur le Site du Cap Blanc Nez :

Ce graphique représente le nombre de véhicules sur une période totale de 120 jours de vacances et 245 jours hors vacances.



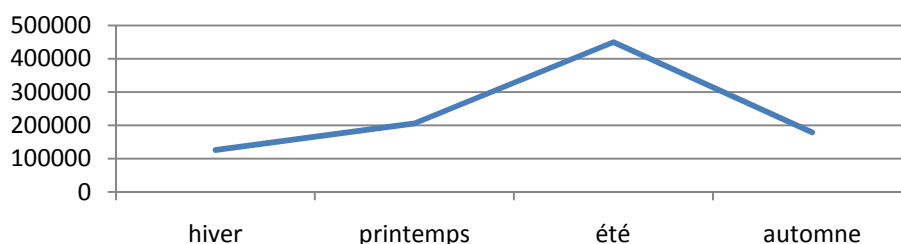
### Trafic moyen journalier en nombre de véhicules

Source : APT

On remarque que le pic de fréquentation du site du Cap Blanc-Nez se situe en été, que ce soit en période de vacances ou non. En effet, on peut noter par exemple que sur la journée du 15 juillet 2001, le nombre de visiteurs atteignait 6150, soit une fréquentation d'environ 30% supérieure à celle des vacances de Pâques et 60% supérieure à celle des vacances de février.

En termes de nombre de visiteurs, ce graphique nous révèle le nombre très important de touristes sur le site sur toute l'année (environ 1 million) et plus particulièrement en période estivale.

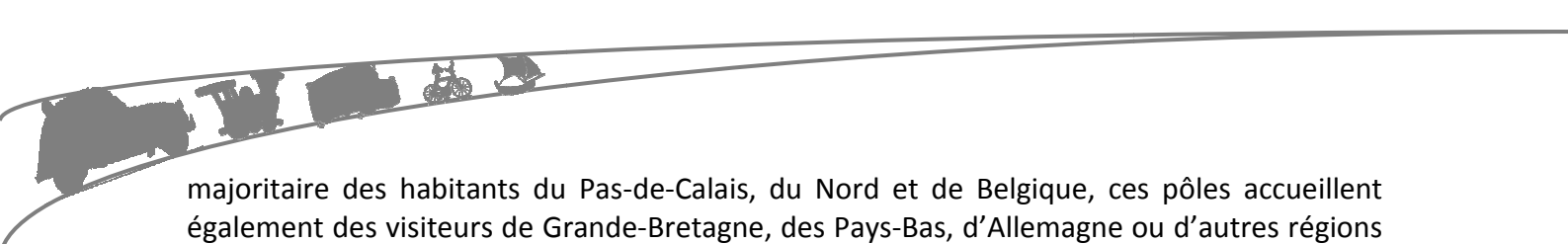
### Nombre de visiteurs selon les saisons



Sources : APT

### Occupation du Site :

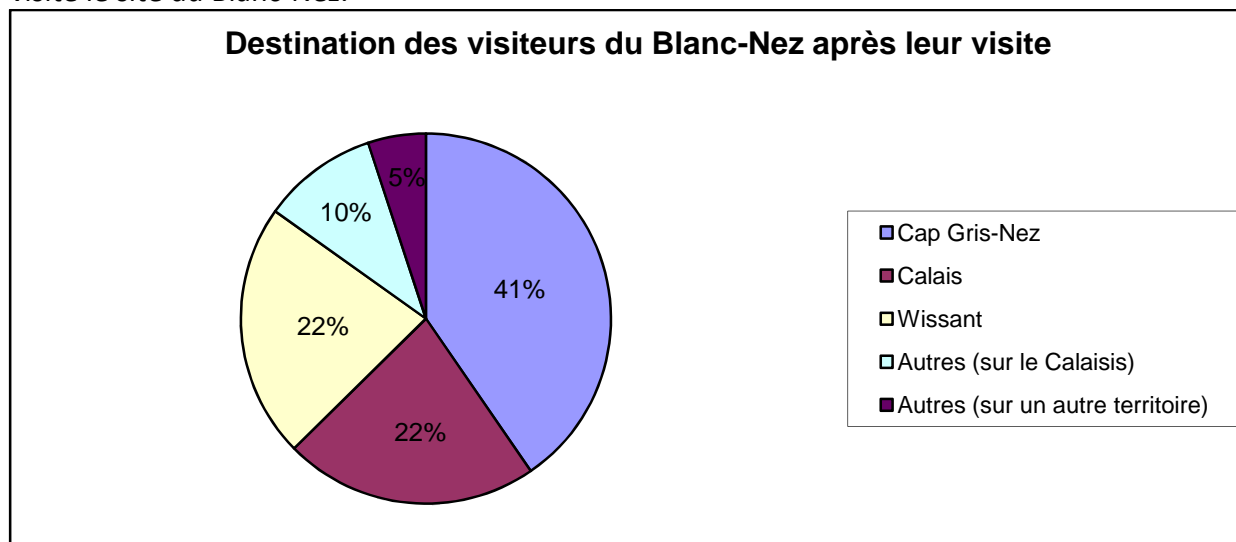
Les deux pôles majeurs, le Gris Nez et le Blanc Nez, accueillent, par rapport aux autres sites naturels de l'espace, un public plus divers et plus lointain. En effet, outre la présence



majoritaire des habitants du Pas-de-Calais, du Nord et de Belgique, ces pôles accueillent également des visiteurs de Grande-Bretagne, des Pays-Bas, d'Allemagne ou d'autres régions françaises en raison de la notoriété de ces sites.

### **Les déplacements des visiteurs sur l'OGS**

Le graphique ci-dessous représente les destinations des touristes ayant initialement visité le site du Blanc-Nez.



Selon une enquête de l'APT réalisée en 2001, une majorité des touristes ayant visité le site du Blanc-Nez quitte le territoire du Calais par la suite (environ 68%) pour partir vers une autre destination.

Cette analyse pose le problème des flux touristiques qui ne sont pas captés par le Calais qui demeure un territoire de transit.



## Un accès au site à faire évoluer

On accède au site par la D940 qui longe tout le littoral entre Boulogne et Calais.

La création de l'autoroute A16 qui dédouble la D940 entre Boulogne et Calais, a permis de **désengorger le trafic sur la route du littoral**.

Elle a également **désenclavé le territoire** sur le secteur et amène une certaine « pression touristique » depuis quelques années. Le site des Deux Caps est par conséquent un grand pôle attracteur à l'origine de nombreux flux toute l'année et encore davantage en période estivale.

Mais, suite aux flux toujours croissants de touristes chaque année, il peut apparaître des phénomènes de congestion notamment en période estivale sur le secteur du Blanc Nez, de part une voirie inadaptée à un trafic aussi important, dans un secteur accidenté (pentes raides, emprises de voiries trop étroites, virages serrés). Le stationnement est également problématique :

- un nombre de places sur les parkings devenu insuffisant dans les périodes d'afflux touristiques (celui-ci peut se révéler en conséquent le long de la voirie)
- un état plutôt déplorable du parking
- une non-prise en compte d'un espace piétonnier.

Les emplois liés à cette attractivité touristique, sont **peu nombreux**. Seuls quelques hôtels et chambres d'hôtes se sont développés sur les communes du littoral, comme Escalles et Wissant. La tendance générale des touristes, est de venir sur le site, de s'y arrêter sur des durées courtes, et repartir ainsi dans la même journée.

La ville de Calais ne tire pas suffisamment profit des afflux touristiques sur le site des Deux Caps malgré qu'elle soit située à proximité du site. Le Calaisis est simplement resté un territoire à vocation de transit, en particulier du fait du trafic Transmanche.

La mise en place d'une Opération Grand Site signifie que des menaces de dégradation ont été identifiées et qu'il faut agir tant qu'il est encore temps.

Un travail d'amélioration de l'accès au site sera donc à effectuer et sera plus particulièrement développé dans la partie concernant les propositions à prendre pour le territoire du Calaisis.



## Bibliographie

La planification des transports au niveau régional. Une lecture des évolutions de ces 25 dernières années ; Pierre Zembri (CERTU); Edition TEC et DOC ; 2004 ; 198 pages

Les territoires de la mobilité. L'aire du temps ; Sandra Bonfiglioli, Colette Cauvin... ; Presses polytechniques et universitaires romandes ; 2004 ; 383 pages

Les citoyens face à l'automobilité, Etude comparée des agglomérations de Besançon, Grenoble, Toulouse, Berne, Genève et Lausanne ; CERTU ; 1998 ; 121 pages

Géographie des transports ; Emile Mérenne ; Presses universitaires de Rennes ; 2003 ; 279 pages

Territoires locaux, aménagement de l'espace et organisation des réseaux de transports et de mobilité ; Joël Yerpez ; Les collections de l'Inrets ; 2007 ; 131 pages

Mobilité, transport et environnement. Rapport de la Commission des comptes et de l'économie de l'environnement ; Ministère de l'écologie et du développement durable ; La documentation Française ; 2006 ; 405 pages

Transports publics. La mobilité régionale : le train et les autres modes de transport ; CERTU ; 1998 ; 251 pages

### REVUES

Techni.Cités ; Quel système de transport choisir ?; Territorial SAS ; n°145 ; 2008 ; 106 pages

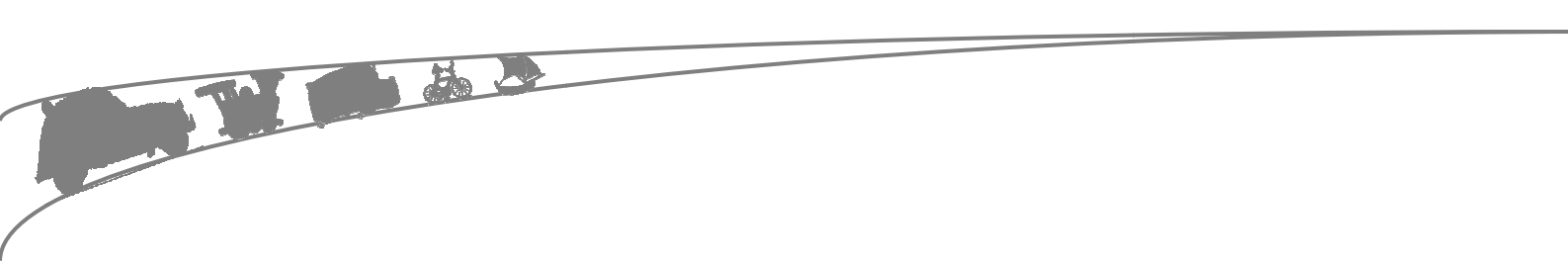
Techni.Cités ; Départementalisation des routes : premier bilan ;Territorial SAS ; n°132 ; 2007 ; 127 pages

## Webographie

[www.insee.fr](http://www.insee.fr)

<http://acurae.free.fr>

<http://www.ort-npdc.fr>



## **ANNEXES**

**ANNEXE 1 : Les politiques cyclables sur le Pas-de-Calais**

**ANNEXE 2 : Le TAD**

**ANNEXE 3 : Analyse des données DADS**

**ANNEXE 4 : Fonds de mobilité : Aides individuelles et aides collectives.**



# ANNEXE 1 : Les politiques cyclables sur le Pas-de-Calais

## Le schéma directeur départemental

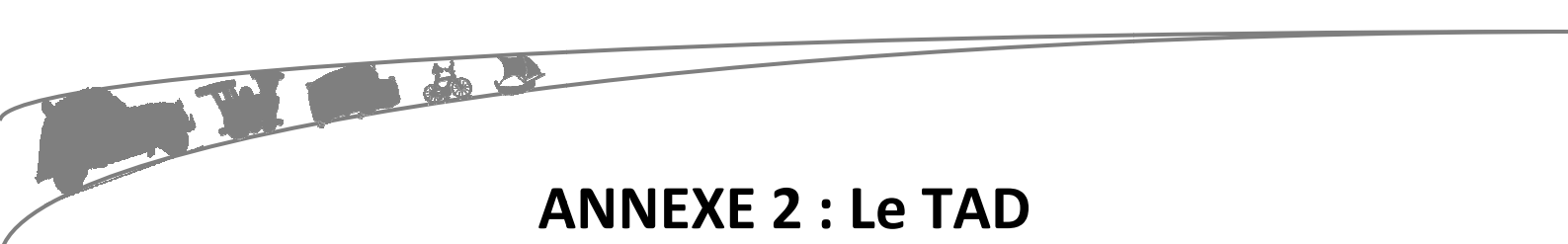
Au niveau du département, c'est le Conseil Général qui valide l'ensemble des politiques et des options cyclables. On peut noter que ce dernier a une véritable politique en faveur du développement de ce mode doux. En effet, le conseil général vient d'élaborer et d'arrêter un schéma directeur des itinéraires cyclotouristiques qui proposera des trajets cyclables le long du littoral et également vers l'arrière pays. Les propositions qui y seront développées devront être intégrées dans le futur schéma directeur cyclable du Calaisis.

## Les véloroutes et voies vertes

Ce schéma, à l'initiative du Ministère de l'Aménagement du territoire et de l'Environnement, du Ministère de l'Équipement, du Logement, des Transports et du Tourisme et du Ministère de la Jeunesse et des Sports, fut élaboré par le Comité interministériel d'aménagement et de développement du territoire (CIADT) dans le cadre des Contrats de Plan Etat-Régions 2000-2006.

Ce Schéma Régional des Véloroutes et Voies Vertes permettra la mise en place d'axes de déplacement doux majeurs d'intérêt national voire européen. Il s'agit en l'occurrence de l'itinéraire reliant la Belgique à Boulogne-sur-Mer en passant par Dunkerque et Calais, c'est-à-dire le long du littoral. Le second projet d'itinéraire concerne la liaison entre la Belgique et l'Angleterre par l'intermédiaire de Maubeuge et de Calais.

En termes de définition, les véloroutes sont des itinéraires cyclables à moyenne et longue distance, d'intérêt départemental, régional, national ou européen tandis que les voies vertes sont des itinéraires en site propre, excluant toute circulation motorisée mais ouverts aux piétons, cyclistes, rollers, cavaliers et qui devront constituer un enjeu socio-économique local majeur pour le développement du tourisme dans le Calaisis et dans la ville de Calais en particulier.



## ANNEXE 2 : Le TAD

Les transports à la demande ou TAD ont en moyenne neuf ans. Lorsque les premiers furent créés, voici plus de 20 ans, ils étaient surtout destinés à la desserte des marchés en milieu rural pour les personnes âgées. La création des TAD s'est accélérée depuis 1999, avec la mise en place des Communautés de communes et de la Communauté d'agglomération.

Le transport à la demande est préconisé pour un large public et pour de nombreux motifs de déplacements : travaux, loisirs, études, démarches administratives, courses...

Cette création se fait généralement à l'initiative des élus locaux (communauté d'agglomération, communauté de communes), parfois encouragés par le Conseil général, voire par le Conseil régional. Le plus souvent (51% des cas), les TAD pallient l'absence de lignes régulières, tant dans les zones rurales que dans les communes périurbaines récemment intégrées aux périmètres de transports urbains. Les autres motifs de création d'un TAD peuvent être un redéploiement du réseau de transport urbain, une réponse à une extension du PTU ou un remplacement de services réguliers en heures creuses.

La gestion et le suivi du service sont assurés par l'autorité organisatrice dans les  $\frac{3}{4}$  des cas, avec un taux encore plus élevé en milieu rural. Le transport proprement dit est réalisé en majorité des cas par des transporteurs privés et des taxis après appel d'offres de la collectivité.



## Les types de TAD

Les TAD peuvent être classés en 3 catégories :

- les lignes virtuelles : Ce type de TAD s'apparente à une ligne de bus régulière : itinéraire fixe, horaire fixe, origine et destination fixe. Il est à l'extrême limite de la définition du TAD, mais ce qui le définit comme tel, c'est que la ligne est desservie uniquement lorsque le client effectue une réservation. Des bus de grande taille sont mis en place sur ce type de ligne pour accueillir une clientèle importante. On les rencontre souvent à l'intérieur des PTU.
- Les horaires libres : Pour ce type de TAD, la prise en charge se fait à domicile alors que la destination est fixe.
  - Les horaires peuvent être variables, en fonction de la demande des usagers et de la capacité des transporteurs. Ce sont les systèmes les plus souples, mais aussi les plus coûteux, du fait d'un faible taux de remplissage des véhicules.
  - La destination et l'heure sont variables : lorsqu'il y a prise en charge à domicile pour aller jusqu'à un autre lieu au choix c'est un service « porte à porte ». Mais en milieu plus dense on a plus souvent des services « arrêt à arrêt ».
- Les horaires fixes : Pour ce type de TAD, la desserte peut se faire à domicile ou sur des points de ramassage. Les horaires sont fixes et la destination doit être comprise dans une zone définie. Formule intermédiaire d'offre, les TAD assurant la prise en charge à domicile à des horaires imposés répondent bien aux besoins des personnes âgées en zone rurale.

## Réservations et tarifs

Le transport à la demande est un service de transport public qui ne fonctionne que lorsqu'une réservation a été enregistrée. Celle-ci se fait presque uniquement par téléphone. Un opérateur (ou un système automatisé) se charge alors de la réservation, de la planification et de l'organisation afin de prendre en charge l'ensemble des voyageurs. Dans plus de la moitié des TAD, elles se font directement auprès du taxi ou du transporteur, ce qui empêche une bonne connaissance de la clientèle par la collectivité et peut générer des fraudes (facturation de courses fictives). Dans 90 % des cas, cette réservation doit se faire au plus tard la veille du déplacement, ce qui offre peu de souplesse à l'utilisateur.

Dans près de 90 % des cas, la tarification est spécifique au TAD. Les tarifs moyens sont de :

- pour les TAD ruraux : 4,30 € A/R vers un bourg-centre et 5,60 € A/R vers une ville,
- pour les TAD périurbains : 2,20 € A/R.

Moins d'un TAD sur trois a mis en place une tarification sociale (tarifs réduits, gratuités) en faveur de certains publics.

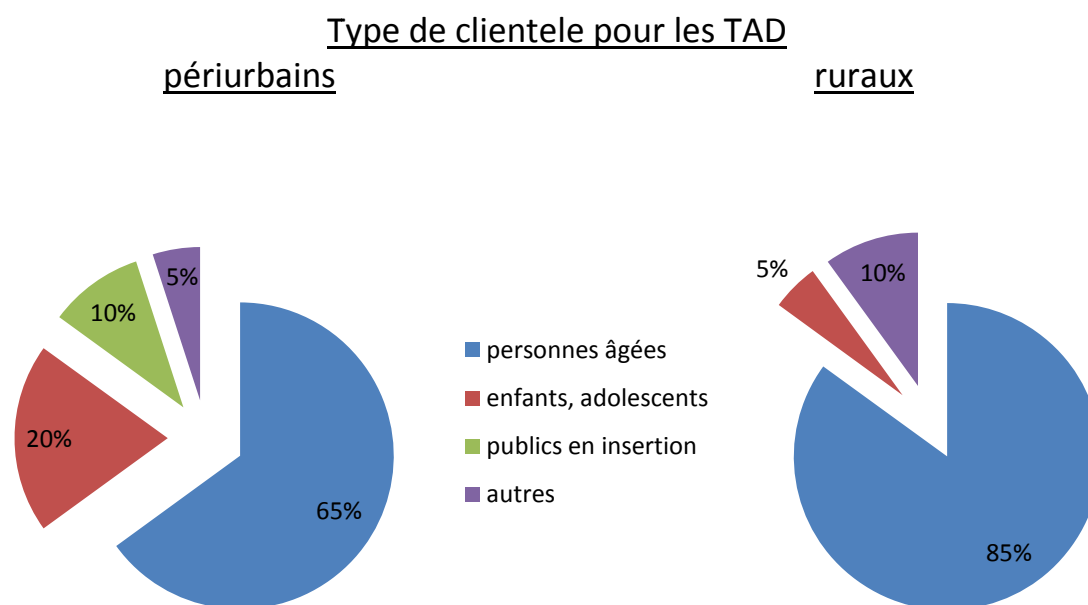


## Public

Les TAD fonctionnant au moins pour partie dans les zones peu denses cumulent environ 1 000 000 voyages par an.

8 000 à 9 000 communes, représentant une population totale d'environ 6 millions d'habitants, sont desservies par des TAD effectuant au moins une partie de leur service dans des zones peu denses. 80 % des TAD s'adressent à tous les publics, sans restriction. Les 20 % restants sont destinés à des publics spécifiques (personnes en insertion ou handicapées, le plus souvent).

Ces graphiques représentent le pourcentage de clientèle présent dans les différents TAD.



Source : ADETEC, bureau d'études en transports et déplacements, 2004

Comme l'indiquent les graphiques ci-dessus, les personnes âgées représentent l'essentiel de la clientèle des TAD ouverts à tous les publics et en majorité dans les zones rurales. En ce qui concerne les TAD en milieu périurbain, la part d'occupants âgés est moindre et est compensée par la présence plus forte d'enfants et d'adolescents et également de public en insertion.

Pour les TAD tous publics, la fréquentation moyenne est de 0,18 voyage par habitant et par an, aussi bien en milieu rural qu'en zone périurbaine.

Enfin, la fréquentation des TAD créés avant le 1<sup>er</sup> janvier 2001 a connu une hausse moyenne de 7 % entre 2001 et 2003. Les évolutions sont cependant très différentes entre les TAD ruraux tous publics (-2 %) et les TAD périurbains tous publics (+ 45 %).

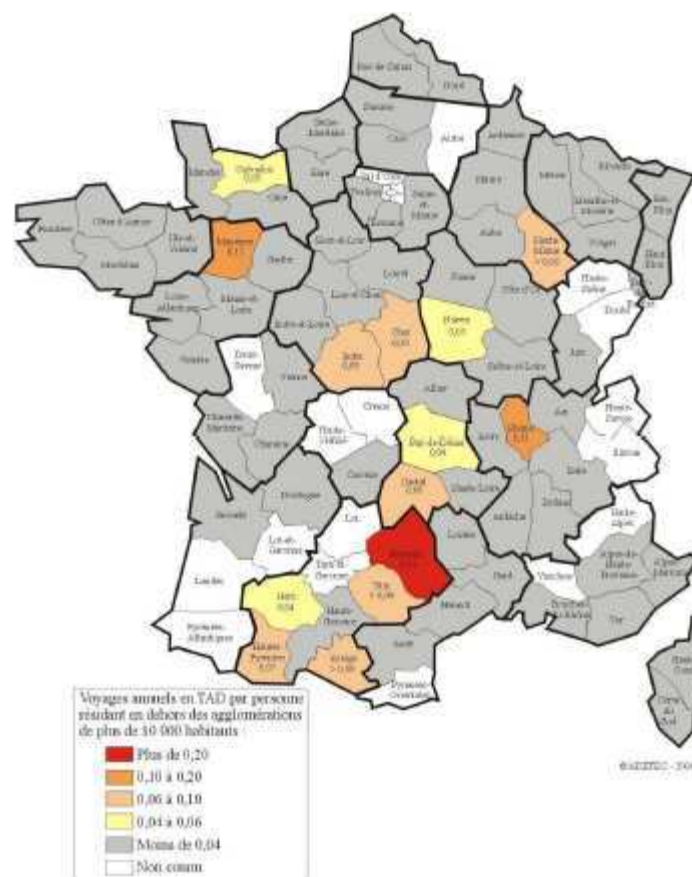
**Les principaux points faibles du transport à la demande sont :**

- **une clientèle trop faible ou trop peu diversifiée (prépondérance des personnes âgées)**
- **un taux de couverture financier insuffisant.**

Selon l'ADETEC (bureau d'études en transports et déplacements), presque la totalité des départements français comptent un ou plusieurs transports à la demande. Dans le cas du Pas-de-Calais, le département délègue l'organisation des TAD à des autorités organisatrices de second rang.

La carte ci-dessous (2004) représente le nombre de voyage en TAD par personne résidant dans des agglomérations dont la population est inférieure à 10 000 habitants.

On remarque que le département du Pas-de-Calais, comme la majorité des départements français, compte moins de 0,04 voyage par personne et par an.



Source : ADETEC, bureau d'études en transports et déplacements, 2004

## ANNEXE 3 : Analyse des données DADS

La déclaration annuelle des données sociales (DADS) est une formalité déclarative que doit accomplir toute entreprise employant des salariés, en application de l'article R243-14 du code de la Sécurité sociale (Décret du 24 mars 1972) et des articles 87.240 et 241 de la loi 51-711 du 7 juin 1951 du code Général des Impôts.

Dans ce document commun aux administrations fiscales et sociales, les employeurs, y compris les administrations et les établissements publics, fournissent annuellement et pour chaque établissement, la masse des traitements qu'ils ont versés, les effectifs employés et une liste nominative de leurs salariés indiquant pour chacun, le montant des rémunérations salariales perçues.

Le champ de l'exploitation des DADS par l'Insee couvre actuellement l'ensemble des employeurs et de leurs salariés, à l'exception des agents des ministères, titulaires ou non, des services domestiques (division 95 de la NAF rév. 1) et des activités extra-territoriales (division 99 de la NAF rév. 1). Le champ de la publication des résultats exclut en outre les apprentis, les stagiaires, les emplois aidés, les dirigeants salariés de leur entreprise ainsi que les agents des collectivités territoriales.

Source : définition INSEE

Méthode d'exploitation :

- Extraction de données relatives au territoire du Calaisis des tableaux 26 et 22
- Compilation des données en entités territoriales dans une base de données
- Jointure des données chiffrées sur une entité graphique dans un logiciel de cartographie

Ci-après les tableaux de données formatés pour la lecture

### Pays du Calaisis

ORIGINE	DESTINATION	FLUX_2006	FLUX_2002	EVOL	POURCENT_2006	POURCENT_2002	POURCENT_EVOL
<b>P CAL</b>	<b>P CAL</b>	<b>37362</b>	<b>40049</b>	<b>-2687</b>	<b>65,2%</b>	<b>69,1%</b>	<b>-4,6%</b>
P CAL	CA ARRAS	761	1104	-343	1,3%	1,9%	-0,6%
<b>P CAL</b>	<b>CU DGL</b>	<b>6070</b>	<b>5482</b>	<b>588</b>	<b>10,6%</b>	<b>9,5%</b>	<b>1,0%</b>
P CAL	P AUD	1988	2059	-71	3,5%	3,6%	-0,1%
P CAL	P BOU	2322	1637	685	4,1%	2,8%	1,2%
P CAL	ZE LILLE	1269	1015	254	2,2%	1,8%	0,4%
P CAL	ZE PARIS	759	273	486	1,3%	0,5%	0,8%
CU DGL	P CAL	2030	1866	164	3,5%	3,2%	0,3%
P AUD	P CAL	1193	1007	186	2,1%	1,7%	0,3%
P BOU	P CAL	3511	3483	28	6,1%	6,0%	0,0%
TOTAL SORTIES		50531	51619	-1088	88%	89%	-1,9%
TOTAL ENTREES		6734	6356	378	12%	11%	0,7%
TOTAL		57265	57975	-710			

## Communauté d'Agglomération Cap Calaisis Terre d'Opale

ORIGINE	DESTINATION	FLUX_2006	FLUX_2002	EVOL	POURCENT_2006	POURCENT_2002	POURCENT_EVOL
CA CCTO	CA ARRAS	375	599	-224	0,9%	1,3%	-0,5%
<b>CA CCTO</b>	<b>CA CCTO</b>	<b>23862</b>	<b>26529</b>	<b>-2667</b>	55,4%	59,2%	-6,2%
CA CCTO	CC RA	253	241	12	0,6%	0,5%	0,0%
CA CCTO	CC RAVH	200	259	-59	0,5%	0,6%	-0,1%
CA CCTO	CC SOC	585	417	168	1,4%	0,9%	0,4%
CA CCTO	CC TP	246	223	23	0,6%	0,5%	0,1%
CA CCTO	CU DGL	2012	1759	253	4,7%	3,9%	0,6%
CA CCTO	P AUD	272	333	-61	0,6%	0,7%	-0,1%
CA CCTO	P BOU	1008	796	212	2,3%	1,8%	0,5%
CA CCTO	ZE LILLE	661	623	38	1,5%	1,4%	0,1%
CA CCTO	ZE PARIS	676	186	490	1,6%	0,4%	1,1%
CC RA	CA CCTO	2257	2101	156	5,2%	4,7%	0,4%
CC RAVH	CA CCTO	1738	1627	111	4,0%	3,6%	0,3%
CC SOC	CA CCTO	1482	1483	-1	3,4%	3,3%	0,0%
CC TP	CA CCTO	1865	1946	-81	4,3%	4,3%	-0,2%
CU DGL	CA CCTO	1741	1503	238	4,0%	3,4%	0,6%
P AUD	CA CCTO	803	1076	-273	1,9%	2,4%	-0,6%
P BOU	CA CCTO	3019	3082	-63	7,0%	6,9%	-0,1%
TOTAL SORTIES		30150	31965	-1815	70%	71%	-4,2%
TOTAL ENTREES		12905	12818	87	30%	29%	0,2%
TOTAL		43055	44783	-1728			

## Communauté de Communes de la Région d'Ardres et de la Vallée de la Hem

ORIGINE	DESTINATION	FLUX_2006	FLUX_2002	EVOL	POURCENT_2006	POURCENT_2002	POURCENT_EVOL
CC RAVH	CA ARRAS	106	138	-32	2,1%	2,9%	-0,5%
<b>CC RAVH</b>	<b>CA CCTO</b>	<b>1738</b>	<b>1627</b>	<b>111</b>	<b>34,7%</b>	<b>34,7%</b>	<b>1,9%</b>
CC RAVH	CC RA	171	138	33	3,4%	2,9%	0,6%
<b>CC RAVH</b>	<b>CC RAVH</b>	<b>958</b>	<b>1055</b>	<b>-97</b>	<b>19,2%</b>	<b>22,5%</b>	<b>-1,6%</b>
CC RAVH	CC SOC	172	121	51	3,4%	2,6%	0,9%
CC RAVH	CC TP	123	109	14	2,5%	2,3%	0,2%
CC RAVH	CU DGL	442	388	54	8,8%	8,3%	0,9%
<b>CC RAVH</b>	<b>P AUD</b>	<b>897</b>	<b>869</b>	<b>28</b>	<b>17,9%</b>	<b>18,6%</b>	<b>0,5%</b>
CC RAVH	P BOU	240	132	108	4,8%	2,8%	1,8%
CC RAVH	ZE LILLE	134	89	45	2,7%	1,9%	0,8%
CC RAVH	ZE PARIS	21	17	4	0,4%	0,4%	0,1%
CA CCTO	CC RAVH	200	259	-59	4,0%	5,5%	-1,0%
CC RA	CC RAVH	244	256	-12	4,9%	5,5%	-0,2%
CC SOC	CC RAVH	62	51	11	1,2%	1,1%	0,2%
CC TP	CC RAVH	173	134	39	3,5%	2,9%	0,7%
CU DGL	CC RAVH	35	26	9	0,7%	0,6%	0,2%
P AUD	CC RAVH	145	138	7	2,9%	2,9%	0,1%
P BOU	CC RAVH	51	37	14	1,0%	0,8%	0,2%
TOTAL SORTIES		5002	4683	319	85%	84%	5,4%
TOTAL ENTREES		910	901	9	15%	16%	0,2%
TOTAL		5912	5584	328			

## Communauté de Communes de la Région d'Audruicq

ORIGINE	DESTINATION	FLUX_2006	FLUX_2002	EVOL	POURCENT_2006	POURCENT_2002	POURCENT_EVOL
CC RA	CA ARRAS	115	191	-76	1,4%	2,4%	-0,8%
<b>CC RA</b>	<b>CA CCTO</b>	<b>2257</b>	<b>2101</b>	<b>156</b>	<b>26,7%</b>	<b>26,1%</b>	<b>1,7%</b>
CC RA	CC RA	1328	1314	14	15,7%	16,3%	0,2%
CC RA	CC RAVH	244	256	-12	2,9%	3,2%	-0,1%
CC RA	CC SOC	119	95	24	1,4%	1,2%	0,3%
CC RA	CC TP	56	40	16	0,7%	0,5%	0,2%
<b>CC RA</b>	<b>CU DGL</b>	<b>3290</b>	<b>3060</b>	<b>230</b>	<b>39,0%</b>	<b>38,0%</b>	<b>2,5%</b>
CC RA	P AUD	535	561	-26	6,3%	7,0%	-0,3%
CC RA	P BOU	175	128	47	2,1%	1,6%	0,5%
CC RA	ZE LILLE	293	271	22	3,5%	3,4%	0,2%
CC RA	ZE PARIS	31	36	-5	0,4%	0,4%	-0,1%
CA CCTO	CC RA	253	241	12	3,0%	3,0%	0,1%
CC RAVH	CC RA	171	138	33	2,0%	1,7%	0,4%
CC SOC	CC RA	23	19	4	0,3%	0,2%	0,0%
CC TP	CC RA	49	36	13	0,6%	0,4%	0,1%
CU DGL	CC RA	156	270	-114	1,8%	3,4%	-1,2%
P AUD	CC RA	138	87	51	1,6%	1,1%	0,5%
P BOU	CC RA	44	49	-5	0,5%	0,6%	-0,1%
TOTAL SORTIES		8443	8053	390	91%	91%	4,2%
TOTAL ENTREES		834	840	-6	9%	9%	-0,1%
TOTAL		9277	8893	384			



## Communauté de Communes des Trois-Pays

ORIGINE	DESTINATION	FLUX_2006	FLUX_2002	EVOL	POURCENT_2006	POURCENT_2002	POURCENT_EVOL
CC TP	CA ARRAS	116	122	-6	2,6%	2,8%	-0,1%
<b>CC TP</b>	<b>CA CCTO</b>	<b>1865</b>	<b>1946</b>	<b>-81</b>	<b>41,6%</b>	<b>44,2%</b>	<b>-1,5%</b>
CC TP	CC RA	49	36	13	1,1%	0,8%	0,2%
CC TP	CC RAVH	173	134	39	3,9%	3,0%	0,7%
CC TP	CC SOC	133	115	18	3,0%	2,6%	0,3%
CC TP	CC TP	845	922	-77	18,9%	20,9%	-1,4%
CC TP	CU DGL	202	177	25	4,5%	4,0%	0,5%
CC TP	P AUD	243	260	-17	5,4%	5,9%	-0,3%
CC TP	P BOU	739	593	146	16,5%	13,5%	2,7%
CC TP	ZE LILLE	100	83	17	2,2%	1,9%	0,3%
CC TP	ZE PARIS	16	19	-3	0,4%	0,4%	-0,1%
CA CCTO	CC TP	246	223	23	5,5%	5,1%	0,4%
CC RA	CC TP	56	40	16	1,2%	0,9%	0,3%
CC RAVH	CC TP	123	109	14	2,7%	2,5%	0,3%
CC SOC	CC TP	73	73	0	1,6%	1,7%	0,0%
CU DGL	CC TP	12	10	2	0,3%	0,2%	0,0%
P AUD	CC TP	76	40	36	1,7%	0,9%	0,7%
P BOU	CC TP	256	208	48	5,7%	4,7%	0,9%
TOTAL SORTIES		4481	4407	74	84,2%	86,2%	1,4%
TOTAL ENTREES		842	703	139	15,8%	13,8%	2,6%
TOTAL		5323	5110	213			



## Communauté de Communes du Sud-Ouest du Calaisis

ORIGINE	DESTINATION	FLUX_2006	FLUX_2002	EVOL	POURCENT_2006	POURCENT_2002	POURCENT_EVOL
CC SOC	CA ARRAS	49	54	-5	2,0%	2,4%	-0,1%
<b>CC SOC</b>	<b>CA CCTO</b>	<b>1482</b>	<b>1483</b>	<b>-1</b>	<b>60,4%</b>	<b>65,8%</b>	<b>0,0%</b>
CC SOC	CC RA	23	19	4	0,9%	0,8%	0,1%
CC SOC	CC RAVH	62	51	11	2,5%	2,3%	0,3%
CC SOC	CC SOC	345	287	58	14,1%	12,7%	1,6%
CC SOC	CC TP	73	73	0	3,0%	3,2%	0,0%
CC SOC	CU DGL	124	98	26	5,1%	4,3%	0,7%
CC SOC	P AUD	41	36	5	1,7%	1,6%	0,1%
CC SOC	P BOU	160	88	72	6,5%	3,9%	1,9%
CC SOC	ZE LILLE	81	49	32	3,3%	2,2%	0,9%
CC SOC	ZE PARIS	15	15	0	0,6%	0,7%	0,0%
<b>CA CCTO</b>	<b>CC SOC</b>	<b>585</b>	<b>417</b>	<b>168</b>	<b>23,8%</b>	<b>18,5%</b>	<b>4,5%</b>
CC RA	CC SOC	119	95	24	4,8%	4,2%	0,6%
CC RAVH	CC SOC	172	121	51	7,0%	5,4%	1,4%
CC TP	CC SOC	133	115	18	5,4%	5,1%	0,5%
CU DGL	CC SOC	86	57	29	3,5%	2,5%	0,8%
P AUD	CC SOC	31	13	18	1,3%	0,6%	0,5%
P BOU	CC SOC	141	107	34	5,7%	4,7%	0,9%
TOTAL SORTIES		2455	2253	202	66%	71%	5,4%
TOTAL ENTREES		1267	925	342	34%	29%	9,2%
TOTAL		3722	3178	544			



# ANNEXE 4 : Fonds de mobilité : Aides individuelles et aides collectives.

*Cette annexe se compose de deux dossiers :*

- *Un résumé de la plaquette « Guide du Fonds de Mobilité et des AFP à l'usage des référents RMI et des Partenaires » Edition juillet 2004 – Conseil Général Pas-de-Calais, détaillant **les aides individuelles à la mobilité.***
- *Des exemples **d'aides collectives** tirées des rapports Fonds de Mobilité du service départemental pour l'insertion professionnelle. (Rapport de novembre 2008 et de juillet 2009).*

Les montants indiqués dans cette annexe le sont à titre indicatif.

## **I - Guide du Fonds de Mobilité et des AFP à l'usage des référents RMI et des Partenaires**

### *Principes Généraux du Fonds de Mobilité et des AFP*

#### **FONDS DE MOBILITE**

##### **1) Frais d'entretien des véhicules**

###### *Objectifs de l'intervention financière*

Cette aide a pour but de permettre au bénéficiaire d'effectuer des travaux liés à la sécurité sur son véhicule : pneumatiques, éclairage, freins, amortisseurs, roulements, cardans, lorsque le véhicule est indispensable pour une entrée en formation qualifiante, ou une reprise d'emploi.

Elle n'est attribuée qu'une SEULE FOIS par bénéficiaire.

###### *Attribution de l'aide*

Elle est versée à titre exceptionnel et une seule fois pendant la durée d'inscription RMI.

Un plafond est fixé à 610 € pour les travaux réalisés sur une voiture.

Il est de 305 € pour les deux roues motorisés.



## 2) Assurances

A titre exceptionnel, le Fonds de mobilité peut intervenir pour financer une cotisation d'assurance d'un véhicule à moteur pour des déplacements dans le cadre d'un emploi ou d'une formation professionnelle. Cette aide n'est pas attachée à l'achat d'un véhicule.

Elle est versée à titre exceptionnel et une seule fois pendant la durée d'inscription au RMI.

*Montant de l'aide :*

Cette aide est plafonnée à 125€ et ne doit pas dépasser 80% du coût total de la cotisation

## 3) Achat de moyens de transport

*Le Fonds de Mobilité n'est pas destiné à l'achat de véhicules à moteur*

Cependant, à titre exceptionnel, l'achat de deux roues motorisées peut être financé par le Fonds de mobilité.

*Montant de l'aide :*

Un plafond est fixé à 460 €.

Cette aide est attribuée à la condition que des déplacements s'avèrent nécessaires dans le cadre de la recherche active ou la reprise d'emploi.

Elle n'est pas cumulable avec le financement du permis B.

Elle n'est attribuée qu'une seule fois par bénéficiaire.

## 4) Aide aux frais de déplacement

Permettre au bénéficiaire de pourvoir se rendre à une formation, un emploi.

*L'utilisation des transports en commun sera privilégiée autant que possible.*

En cas d'impossibilité justifiée d'utiliser les transports en commun ou en cas d'inexistence de ces derniers, dans les zones rurales en particulier, il devient possible de rembourser les frais d'utilisation d'une voiture ou d'un deux roues motorisées.

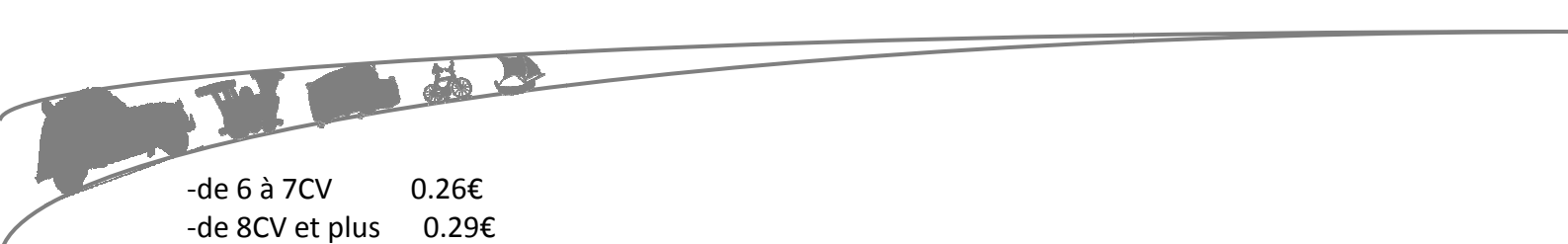
Dans les territoires desservis par des organismes pratiquant des actions de mobilité collective, les bénéficiaires seront orientés en premier lieu vers ces organismes.

*Montant de l'aide :*

Son montant est fixé au barème suivant et dans la limite de 5000 Kms dans l'année.

Véhicules :

-de 5CVet moins 0.21€

- 
- de 6 à 7CV 0.26€
  - de 8CV et plus 0.29€

L'aide est limitée prioritairement aux déplacements dans le département.

Pour des déplacements hors du département, la demande doit être argumentée par le référent et le demandeur.

En ce qui concerne l'utilisation des transports en commun, le remboursement se fait sur la base du tarif de base (2<sup>ème</sup> classe pour la SNCF, par exemple) déduction faite des éventuelles réductions (famille nombreuse,...) sur la base d'un justificatif délivré par le transporteur.

### **5) Aide aux frais d'hébergement**

L'aide peut être apportée lorsque la personne est obligée de trouver un hébergement à proximité de son lieu d'activité, dans le cadre notamment d'une formation qualifiante ou d'une reprise d'emploi.

*Montant de l'aide :*

15€ / Nuit maximum

### **6) Aide aux frais de restaurant**

Permettre au demandeur de pouvoir bénéficier d'une aide participative aux frais de repas pris à l'extérieur de chez lui pour suivre une action d'insertion liée à son contrat d'insertion.

A noter que la prise de ces repas entraîne l'acquittement des dépenses auprès de la structure assurant la restauration ou dans des établissements de restauration.

*Montant de l'aide :*

4,50 € par repas.

## **AIDES FINANCIERES PERSONNALISEES**

Les autres aides (hors Fonds de Mobilité) sont :

- **Volet emploi formation**
  - 1) Aide à la protection des personnes en formation ou reprenant un emploi
  - 2) Aide à l'acquisition de matériel pour les personnes en formation ou reprenant un emploi
- **Favoriser la libération de temps pour entreprendre un parcours d'insertion**
  - 1) Aide aux frais de garde d'enfants
  - 2) Aide aux frais de cantine des enfants



3) Aide aux séjours de vacances

- **Volet logement**

- 1) Aide aux petits travaux d'amélioration du logement
- 2) Aide à l'achat d'équipement de première nécessité
- 3) Aide au déménagement

- **Programme départemental insertion sport**

## **II – Exemples d'aides collectives**

### **Rapport Fonds de Mobilité Novembre 2008 – Pas-de-Calais**

SERVICE DEPARTEMENTAL  
POUR L'INSERTION PROFESSIONNELLE

Territoire concerné : Montreuillois

#### **L'ACTION « LIEN PLUS »**

Démarrée au 1<sup>er</sup> janvier 2005 et portée par l'Association LIEN PLUS, l'action d'aide à la mobilité sur le pays des 7 Vallées comporte 2 volets : la location de cyclomoteurs - Transport Emploi et le transport social individualisé.

L'association Lien Plus désire allier efficacité économique et rentabilité sociale par une organisation solidaire consistant à produire un maximum de services utiles sur chaque kilomètre parcouru en transformant les demandes individuelles en circuit de transport collectif.

Ce projet s'inscrit dans une démarche régionale de développement des services de transport à vocation sociale et professionnelle en milieu rural inscrit dans le Schéma Régional Nord Pas-de-Calais des Transports.

Cette activité d'insertion sociale et professionnelle est combinée à une activité marchande de transport local conventionnée d'intérêt général.

*Publics concernés* : ouverts aux bénéficiaires de minima sociaux, aux demandeurs d'emploi, aux jeunes primo demandeurs d'emploi, aux familles nombreuses aux revenus modestes, aux familles monoparentales.

*Moyens matériels* : l'association a mis à la disposition des utilisateurs 10 cyclomoteurs et 6 véhicules (de 9 à 28 places), des garages et bureaux, du matériel informatique et bureautique (téléphone et fax).

*Moyens humains* : 9 salariés au total (8,86 ETP)



## **1 - Location de cyclomoteurs & Transport Emploi-Formation**

*Objectifs* : une mise à disposition des utilisateurs en démarche d'insertion sociale et professionnelle, dans le but de les aider à rejoindre des lieux d'emploi et/ou de formation.

*Bilan 2007* :

► Pour la location de cyclomoteurs, on dénombre 37 utilisateurs (dont 22 % de bénéficiaires du RMI) issus de 25 communes pour un total de 1267 jours de location.

Ces locations ont permis l'accès à des formations, des contrats d'apprentissage, des contrats d'accompagnement dans l'emploi, des Contrats à Durée Déterminée, d'effectuer des démarches de recherche d'emploi, des essais pour des Contrats à Durée Indéterminée, des contrats de travail intérimaires et saisonniers, des mises à disposition, des stages, ou le maintien dans l'emploi.

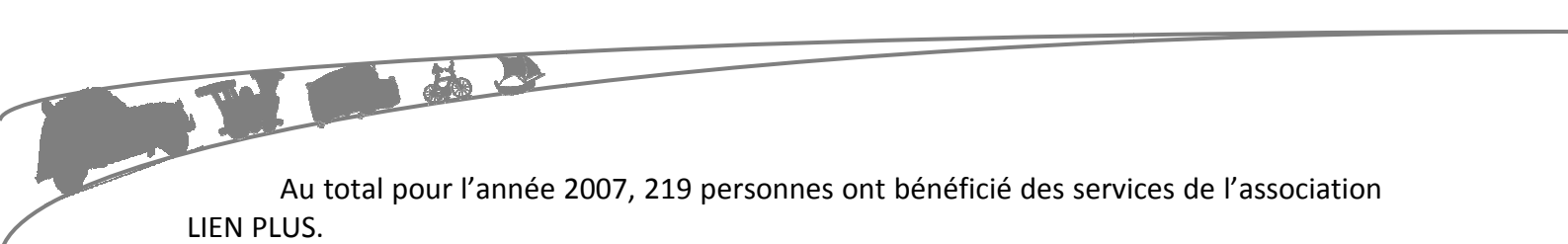
► Pour le Transport Emploi-Formation, on dénombre 81 utilisateurs (dont 42 % de bénéficiaires du RMI) issus de 34 communes pour un total de 3168 voyages (ou 107 126 kilomètres). L'utilisation de ce service a permis aux bénéficiaires du RMI d'accéder à l'emploi, d'entrer en formation, ou de suivre une prestation d'insertion professionnelle.

## **2 - Transport Social Individualisé :**

*Objectifs* : permettre aux habitants du pays rural des 7 Vallées, sans moyen de locomotion et aux revenus faibles, de réaliser les démarches essentielles en matière de santé, de maintien de relations familiales et de réalisation des démarches administratives par l'utilisation d'un mode de transport collectif adapté à moindre coût.

*Coûts* : de 0,10 € à 0,50 € du kilomètre en fonction du revenu, auxquels s'ajoutent 1,80 € de forfait d'utilisation ainsi qu'une pénalité de 7 € appliquée aux personnes accusant un retard préjudiciable pour le service de transport (1 heure).

*Bilan* : 101 personnes ont utilisé ce service, pour un total de 932 voyages (ou 23 560 kilomètres) répartis sur 20 communes. Parmi eux, on retrouve 20 % de bénéficiaires de l'Allocation Adulte Handicapé, 14 % de bénéficiaires de l'Allocation Parent Isolé, 4 % de bénéficiaires des prestations ASSEDIC, 33 % de bénéficiaires du RMI et 19 % de personnes salariées. Pour la majorité de ces personnes, les déplacements effectués relèvent d'une problématique de santé (62 %), de maintien des relations familiales (27 %) ou des besoins liés à des démarches administratives (11 %).



Au total pour l'année 2007, 219 personnes ont bénéficié des services de l'association LIEN PLUS.

## **Rapport Fonds de Mobilité Juillet 2009 – Pas-de-Calais**

SERVICE DEPARTEMENTAL  
POUR L'INSERTION PROFESSIONNELLE

Territoire concerné : Ternois, Boulonnais, Montreuillois

### **1) AIDES COLLECTIVES A LA MOBILITE EN MILIEU RURAL :**

#### **a) L'action « Transport Social » de la Communauté de Communes de l'Auxillois**

*Contexte :*

Répondant à un besoin particulier rencontré par les publics en insertion sur le secteur rural de la Communauté de Communes de l'Auxillois, la création d'une plate-forme de mobilité sur le territoire a permis d'offrir un service peu approprié pour mettre en œuvre des actions d'insertion. En effet, le critère d'utilisation de cette plate-forme, mobilisable une fois par quinzaine, est incompatible avec la réalisation des actions d'insertion le plus souvent financées par le Département (actions de formation, contrat aidés, chantier-école, etc...).

C'est pourquoi, dès 2005, la Communauté de Communes de l'Auxillois a souhaité porter un projet d'aide collective à la mobilité proposant un service de transport à la demande à disposition du public en insertion.

L'objectif est d'agir au quotidien pour la réinsertion des publics en difficulté et particulièrement les bénéficiaires du RSA.

*L'action « Transport Social » :*

#### **1- Bilan 2008 :**

Sur 626 aller/retours effectués en 2008, 538 trajets (soit 85%) favorisent des actions d'insertion auprès de bénéficiaires du RSA, de jeunes et de demandeurs d'emploi (auto-école sociale, formations, contrats aidés, rendez-vous Pôle Emploi, etc...)



## **b) l'action Mobyl' Aide**

*Contexte :*

Desservant l'arrondissement de Montreuil-sur-Mer depuis 1992, l'association Mobyl'Aide propose un service d'aide à l'insertion professionnelle sous la forme de location de véhicules à deux roues au profit de personnes sans revenus ou aux revenus modestes afin de mener à bien leurs actions d'insertion, le plus souvent financées par le Département (actions de formation, contrat aidés, chantier-école, etc...).

*L'action « Mobyl'Aide » :*

### **1- Bilan 2008 :**

35 % des 450 locations en 2008 étaient au profit de bénéficiaires du RSA. Ces derniers ont sollicité ce service afin de mener à bien leurs actions d'insertion professionnelles (aide à l'accès aux formations, aux entretiens, au travail, aux emplois saisonniers...) Le Parc actuel se compose de 25 mobylettes et de 11 scooters entretenus en permanence.

## **c) l'action « Service Transport à la demande » de la Communauté de Communes de la Région de Frévent**

*Contexte :*

Répondant à un besoin particulier rencontré par les publics en insertion sur le secteur rural de la Communauté de Communes de la Région de Frévent, le service de transport à la demande est mobilisable pour la réalisation des actions d'insertion le plus souvent financées par le Département (actions de formation, contrat aidés, chantier-école, etc...).

L'objectif est d'agir au quotidien pour la réinsertion des publics en difficulté et particulièrement les bénéficiaires du RSA.

*L'action « Transport à la demande »*

Le service de transport à la demande possède un parc de deux véhicules (un de 8 places et un autre de 9 places) assurant essentiellement le transport de bénéficiaires du RSA ou de publics en insertion professionnelle.



## 2) AIDE COLLECTIVE A LA MOBILITE EN MILIEU MIXTE

### a) L'action « Sur les routes de l'emploi » de la Maison de l'Emploi et de la Formation du Boulonnais

*Contexte :*

Soucieux d'apporter des réponses innovantes sur le territoire du Boulonnais afin de faciliter le retour à l'emploi des personnes en situation d'exclusion, la Maison de l'Emploi et de la Formation du Boulonnais sollicite un partenariat avec le Département pour le projet « Sur les routes de l'emploi ». En effet, de nombreuses entreprises sont installées sur des zones d'activité situées en dehors des villes, et les transports en commun ne peuvent répondre à tous.

Cette action s'inscrit dans la continuité d'un projet départemental au travers de l'action d'aide et d'accompagnement à la mobilité, mise en œuvre par le Conseil Général avec le soutien du Fonds Social Européen, dont l'objectif est de valider le projet professionnel du public tout en lui permettant de passer son permis de conduire (action actuellement en cours avec ID Formation). A la suite de cette action, les publics seront orientés vers l'action de placement, suivi et maintien dans l'emploi durable financée par le Conseil Général.

Enfin, le service proposé par la Maison de l'Emploi et de la Formation du Boulonnais vient s'articuler autour de ces actions afin de permettre aux publics en insertion d'accéder à un service de locations de véhicules nécessaire à la pérennisation de leurs emplois.

*L'action « sur les routes de l'emploi » :*

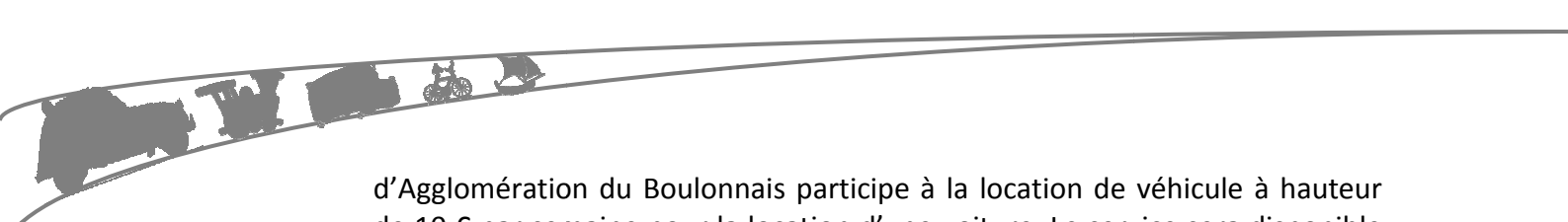
#### 1 – public et couverture géographique :

Destiné prioritairement aux bénéficiaires de minima sociaux, ce service s'adressera exclusivement aux demandeurs d'emploi s'inscrivant dans une démarche active d'insertion (contrat de travail, intérim, entretien, formation).

Centralisé à Boulogne-sur-Mer, au sein de la Maison de l'Emploi et de la Formation, ce service couvrira la totalité du territoire du Boulonnais.

#### 2 – fonctionnement :

Un contrat de location sera signé par l'utilisateur avec la Maison de l'Emploi et de la Formation. Le coût des locations oscillera entre 5 €/ jour pour une voiture et 3€/jour pour un cyclomoteur. En outre, la Communauté



d'Agglomération du Boulonnais participe à la location de véhicule à hauteur de 10 € par semaine pour la location d'une voiture. Le service sera disponible du lundi au vendredi et exceptionnellement le week-end dans l'intérêt de l'emploi. Les prévisions estiment qu'une quarantaine de bénéficiaires du RSA utiliseront ce service chaque année.

En outre, et au-delà du service proposé, la Maison de l'Emploi et de la Formation mettra en place des actions d'accompagnement vers l'autonomie (accompagnement renforcé vers l'emploi, prescription vers d'autres outils, microcrédit social, gestion du budget voiture ; etc...)

# Territoire du Calaisis : Etude sur la mobilité



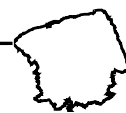
Quantification des migrations domicile-travail  
et touristiques  
et des besoins des publics en insertion

Dossier 2/2 : Propositions

Septembre 2009

Tuteur universitaire : Mme GRALEPOIS  
Responsables professionnels : M. FONTALIRAND  
M. ROSSIGNOL  
M. JOSSIEN

Benjamin BOUDAUD  
Jian LIU  
Gaëtan PALKA  
Brice Benoît PERIE  
Damien RIBEIRO DOS SANTOS







Des fiches méthodologiques ont été élaborées dans le but de guider le Conseil Général du Pas-de-Calais dans sa démarche de contractualisation avec les différentes intercommunalités du Calaisis.

Ce document se compose des deux parties, la première à l'échelle du Pays (pages 5 à 13) et la seconde à l'échelle des intercommunalité (pages 14 à 54).

Dans un premier temps, **3 grands défis** en matière de mobilité ont été identifiés **à l'échelle du Calaisis** :

- Comment garantir un égal accès à la mobilité pour tous les publics ?
- Comment réduire la pratique du « tout voiture » sur le territoire ?
- Comment développer le potentiel touristique d'un territoire de transit ?

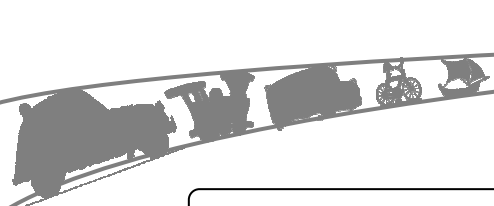
Pour répondre à ces défis, une première série de **8 objectifs** à atteindre à l'échelle du pays, répondant chacun à au moins un défi, a été réalisée :

- Développer les aides à la mobilité pour les publics en insertion
- Définir un cadre global de développement pour le TAD
- Renforcer les connexions entre l'arrière-pays et l'agglomération Calaisienne
- Améliorer l'accessibilité des pôles d'emploi et services
- Optimiser la plateforme de covoiturage
- Promouvoir la pratique du cycle sur le territoire
- Réorganiser l'accessibilité du site du Cap Blanc-Nez
- Mieux capter les flux touristiques transitant par le territoire

Dans un second temps, une approche **pour chaque intercommunalité** sera réalisée.

Pour chaque intercommunalité, les fiches tenteront de répondre aux trois grands défis identifiés à l'échelle du territoire, en synthétisant pour chaque intercommunalité :

- les enjeux et points clés du diagnostic
- les objectifs particuliers de l'intercommunalité
- des propositions pour les futurs contrats territoriaux de développement durable



## DEFIS ET OBJECTIFS A L'ECHELLE DU CALAISIS

### 3 défis

### 8 objectifs

Comment garantir un égal accès à la mobilité pour tous les publics ?

Développer les aides à la mobilité pour les publics en insertion

Définir un cadre global de développement pour le TAD

Renforcer les connexions entre l'arrière pays et l'agglomération Calaisienne

Comment réduire la pratique du « tout voiture » sur le territoire ?

Améliorer l'accessibilité des pôles d'emplois et des services

Optimiser la plate-forme de covoiturage

Promouvoir la pratique du cycle sur le territoire

Comment développer le potentiel touristique d'un territoire de transit ?

Réorganiser l'accessibilité du site du Blanc Nez

Mieux capter les flux touristiques transitant par le territoire

## OBJECTIF 1 : Développer les aides à la mobilité pour les publics en insertion

DEFI 1 : Comment garantir un égal accès à la mobilité pour tous les publics ?

**Acteurs cibles :** Communautés de Communes, CCAS

**Publics cibles :** Publics en insertion

**Mots clés :** Emploi, parcours d'insertion, aide à la mobilité, inégalités

### ENJEU :

Un accès limité à la mobilité vecteur d'inégalités pour les publics en insertion.

L'arrière-pays du Calaisis, inégalement desservi en transport en commun limite les publics en insertion dans leurs déplacements. Ces populations, isolées socialement et en difficultés économiques sont dans les zones rurales totalement dépendantes de l'utilisation de la voiture.

Des aides à la mobilité sont mises en place par le Conseil Général pour permettre aux bénéficiaires de minima-sociaux de se déplacer, dans le cadre de leur parcours d'insertion. Cependant, ces aides, bien qu'existantes, ne peuvent être perçues par tous les éventuels prestataires :

- soit par un manque de connaissance de ces aides (par les bénéficiaires, comme par les professionnels qui les orientent dans leur parcours) ;
- soit par une impossibilité de toucher ces aides.

En effet, ces publics, selon leur commune de résidence, ne peuvent prétendre aux mêmes aides. Si chaque commune dispose d'un CCAS, véritable service instructeur en charge de superviser et d'accompagner les bénéficiaires du RSA dans leurs démarches, toutes ne disposent pas pour autant d'un CCAS référent.

En effet, les conseils généraux sont les seuls compétents dans l'attribution de l'allocation RSA et de la signature des contrats d'insertion, et peuvent confier à des structures extérieures (CCAS, associations...) la mission de référent RSA pour l'élaboration et le suivi du parcours d'insertion des bénéficiaires.

Les publics résidant dans des communes ne disposant pas de CCAS référent peuvent uniquement prétendre au RSA, et ne peuvent disposer des aides financières du Conseil Général (financement des frais de déplacements, d'une formation, etc...).

Hors, dans leur parcours d'insertion, les bénéficiaires du RSA sont amenés à se déplacer vers l'agglomération Calaisienne qui concentre la majorité des services et structures d'insertion.

Les différences de traitement selon les communes se soldent donc par des **inégalités** dans les aides perçues, **entravant la liberté et le besoin de déplacement** de certains publics en insertion.

### INTERCOMMUNALITES CONCERNEES :



### PROPOSITIONS :

- **Mise en place de CIAS**
  - réfléchir l'action sociale à l'échelle intercommunale
  - prendre en charge d'une manière égalitaire toute la population d'une même intercommunalité
  - faciliter les démarches en proposant un interlocuteur unique au Conseil Général

- **Améliorer les dispositifs d'aide à la mobilité pour les publics en insertion**

Mettre en place des aides ciblées :

- Gratuité pour l'utilisation des transports publics dans le cas d'un entretien de recrutement ;
- Tarif unique pour les déplacements au sein du Calaisis dans tout mode de transport public pour les publics en insertion et les personnes âgées ;
- Prise en compte partielle des frais de déplacements (véhicule personnel, transport en commun) dans le cadre d'une formation ou d'un stage ;
- Caler les horaires des lignes interurbaines sur celles des TER afin de minimiser la rupture de charge.

**DEFI 1 : Comment garantir un égal accès à la mobilité pour tous les publics ?**

**Acteurs cibles :** Intercommunalités, Pays, Sociétés privées de taxi

**Publics cibles :** Personnes âgées, publics en insertion

**Mots clés :** TAD, Pays, Bassin de vie

**ENJEU :**

Exporter et adapter le TAD, actuellement mis en place uniquement dans la communauté de communes des Trois Pays, à l'ensemble du Calaisis.

Actuellement, le seul TAD mis en place sur le territoire du Calaisis est le « Taxi Vert » de la communauté de communes des Trois Pays. S'il fonctionne efficacement au sein du territoire de l'intercommunalité, le service est cependant limité par les frontières de la communauté de communes.

En effet, la compétence TAD étant exercée par la communauté de commune, les taxis verts ne peuvent sortir des limites géographiques de celle-ci, soulevant la question de la pertinence d'un TAD géré à l'échelle intercommunale.

Par ailleurs, ce service très fortement subventionné, et caractérisé par un déficit important, ne peut être destiné à tous les publics au risque d'entraîner des coûts trop importants.

Il faut également garder à l'esprit que plus les collectivités seront nombreuses à adhérer, plus les coûts seront facilement absorbés.

Mais au-delà du conflit juridique contraignant le TAD à circuler au sein du territoire de la même communauté de communes, la question de l'inégal accès à la mobilité au sein de l'arrière-pays se pose également.

En effet, le TAD est un service pertinent pour les territoires périurbains ou ruraux, où la demande de transport est souvent diffuse et où les lignes régulières « classiques » sont peu efficaces et donc inenvisageables.

Il peut irriguer la totalité d'un territoire de manière virtuelle, en ne fonctionnant que lorsqu'une réservation a été enregistrée.

Enfin, le TAD est un vecteur d'intermodalité dans le sens où, en rabattant ses usagers sur des lignes de transport structurantes existantes (réseau de transport urbain, interurbain, trains...), il permet de réduire la part modale de la voiture personnelle lors des déplacements, et d'encourager à l'utilisation des transports en commun.

**INTERCOMMUNALITES CONCERNEES :**



**PROPOSITIONS :**

• **Déléguer la compétence de TAD au Pays plutôt qu'aux intercommunalités**

Le Pays semble être une échelle plus pertinente pour la gestion du TAD, dans le sens où il correspond davantage au bassin de vie des populations du Calaisis.

Les incohérences dans le partage de compétences entre intercommunalités, se traduisant par une aire géographique de déplacements restreinte pour le TAD, seraient ainsi amenées à disparaître. De plus, les coûts seraient mutualisés entre les différentes intercommunalités, et donc réduits.

• **Des modalités de TAD à horaires et destinations fixes mais une prise en charge à domicile et un système évolutif prenant en compte de la demande.**

Le territoire concerné par le TAD étant rural ou périurbain, ce type de service semble le plus pertinent. Il faudrait proposer une offre en journée (7h-18h) en cherchant à rabattre un maximum sur les gares ou les lignes régulières. Les destinations et les horaires proposés peuvent régulièrement être adaptés à l'évolution de la demande locale. Le système de réservation serait téléphonique et l'opérateur serait secondé par un logiciel d'informations. Utiliser un tel logiciel (enregistrant les réservations, fournissant au transporteur la liste des personnes à prendre en charge et assurant l'analyse statistique) permettrait de simplifier la gestion du TAD et d'apporter une meilleure connaissance de la clientèle à la collectivité.

L'exécution du service serait confiée à des compagnies de taxi privées.

Une tarification unique, à l'instar de celle mise en place actuellement par le service « Taxi Vert » de la communauté de communes des Trois Pays semble la plus lisible à la fois pour les usagers et pour la collectivité.

• **Adapter le service aux publics en insertion, aux handicapés et aux personnes âgées dans un premier temps**

Proposer le service de TAD uniquement à ces publics, isolés et souvent dénués de moyen de transport personnel. Etablir un nombre limite de déplacements par mois pour chaque type de public, évolutif au cas par cas selon les besoins (formation, stage, soins, etc...). Adapter les véhicules aux personnes à mobilité réduite.

• **Mode de financement envisageable**

Subventions du Conseil Général et des Communautés de Communes.

DEFI 1 : Comment garantir un égal accès à la mobilité pour tous les publics ?  
DEFI 2 : Comment réduire la pratique du « tout voiture » sur le territoire ?

**Acteurs cibles :** Communauté de Communes, SNCF, Réseau du SITAC  
**Publics cibles :** habitants de l'arrière-pays, publics captifs de l'arrière-pays  
**Mots clés :** Intermodalité, offres de transport, publics captifs, isolement

### ENJEU :

Des offres de transport absentes, insuffisantes, ou peu compétitives :

- pour défier l'utilisation de la voiture
- pour répondre aux problèmes de mobilité des captifs

L'arrière-pays est dominé par l'utilisation de la voiture, et dans une vision à long terme, on peut s'interroger sur d'éventuels problèmes de congestion, liés à l'intensification de la périurbanisation.

Cette utilisation massive de la voiture s'explique par :

- la prise d'habitude des actifs d'utiliser leur véhicule personnel, l'ancrage d'une véritable « culture du tout-voiture » et de l'autosolisme sans s'intéresser à l'utilisation de modes alternatifs.
- des offres de transports en communs qui ne sont pas réellement attractives et compétitives pour défier l'utilisation de la voiture (gain de temps insuffisants voire inexistant, horaires et fréquences inadaptés, absence de rentabilité économique, ...), voire des offres inexistantes sur une partie de l'arrière-pays.

Par ailleurs, les offres mises en place ne s'articulent pas réellement entre elles. Les modes de transport sont trop souvent indépendants les uns des autres et aucun réel pôle intermodal est identifié sur le territoire. De ce fait la rupture de charge est particulièrement importante pour tout utilisateur de deux modes de transports différents lors d'un même trajet.

Si cette insuffisance de desserte n'incite pas à l'utilisation des transports en commun, elle n'entrave pas pour autant la mobilité des actifs qui disposent majoritairement d'un véhicule personnel. Il en est tout autrement pour les publics captifs.

En effet, l'absence d'offres de transport dans l'arrière-pays pose un véritable problème car les publics captifs sont dépendants des offres mises à leur disposition pour se déplacer. L'enjeu est de taille puisqu'il s'agit de lutter contre l'isolement et l'exclusion de ces publics en leur assurant une offre de mobilité satisfaisante

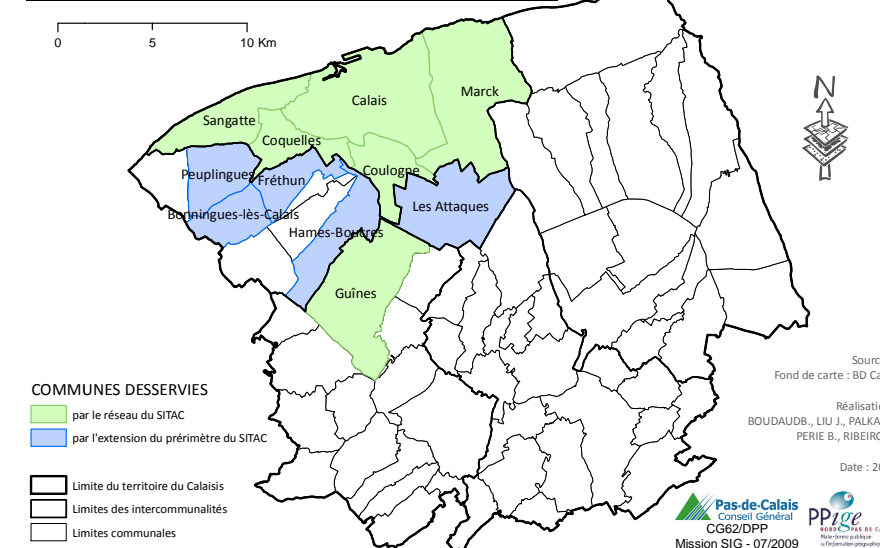
### INTERCOMMUNALITES CONCERNEES :



### PROPOSITIONS :

- Améliorer la desserte de l'arrière-pays en développant des offres de transport davantage compétitives
  - *renforcement des lignes et des fréquences des horaires des bus de lignes interurbaines et proposer des abonnements spécifiques pour les actifs*
  - *conserver des fréquences de TER suffisantes dans les petites gares de l'arrière-pays*
- Proposer un service personnalisé de transport pour les publics captifs
  - *mise en place d'un TAD dans l'arrière-pays avec rabattement sur les lignes de transport en commun*
- Aggrandir le PTU de l'agglomération calaisienne
  - *Intégrer les communes de Peuplingues, Bonningues, Fréthun, Les Attaques et Hames Boucres au PTU pour bénéficier de la desserte des transports urbain du SITAC. (cf. carte ci-dessous)*

Périmètre actuel du SITAC et proposition d'extension



DEFI 2 : Comment réduire la part du « tout voiture » sur le territoire ?

**Acteurs cibles :** Entreprises ou Administrations, Autorité organisatrice des Transports, SNCF, Région

**Publics cibles :** Employeurs, Salariés

**Mots clés :** PDE, PDA, PDZ, Domicile-Travail, Transport en commun, sites portuaires, dynamique littorale, TER, Fret

#### ENJEU :

Le manque d'alternatives à une utilisation massive de la voiture coûteuse pour la collectivité comme pour les particuliers.

Le Calais, territoire structuré par un maillage performant d'autoroutes (A16 et A26) encourage fortement l'utilisation de la voiture.

Cette utilisation massive de la voiture est à l'origine de plusieurs désagréments :

- accidents de la circulation
- coût pour les entreprises (places de stationnement) et pour les usagers (entretien du véhicule, carburant...)
- nuisances (pollution atmosphérique, sonore et visuelle)

Par ailleurs, les offres de services en transport en commun, peu adaptées en termes de fréquences et d'amplitude ne peuvent concurrencer l'usage du véhicule personnel.

Si tout l'arrière-pays souffre d'un manque de desserte, l'insuffisance en matière de liaisons ferroviaires entre Calais et Dunkerque est particulièrement préjudiciable aux deux agglomérations.

Les TER entre ces deux villes imposent des temps de parcours assez longs qui ne sont pas du tout compétitifs vis-à-vis de l'utilisation de la voiture.

D'autre part, les échanges entre les deux ports ne sont pas facilités par le nombre de liaisons fret et par l'absence d'accès ferroviaires aux sites portuaires.

De nouvelles liaisons fret sont cependant à l'étude, dans le cadre des contrats de plan Etat/Région 2000/2006 grâce au projet d'électrification de la ligne SNCF Calais/Dunkerque

#### INTERCOMMUNALITES CONCERNEES :



#### PROPOSITIONS :

- **Mettre en place des PDE – PDA –PDZ sur les principaux pôles d'emploi du Calais.**

Une telle planification, en plus de réduire la part modale de la voiture, est autant avantageuse pour les salariés, que l'employeur ou la collectivité. Elle permet de :

- réduire le coût des abonnements aux transports en communs pour les salariés
- diminuer le nombre d'accidents sur les trajets domicile-travail
- valoriser l'image d'un établissement par une démarche citoyenne, sociale et environnementale
- fidéliser les habitants aux transports en commun
- diminuer les nuisances des transports individuels motorisés
- diminuer le nombre de places de parking, coûteuses pour les entreprises

- **Développer un service TER littoral compétitif**

- Améliorer la compétitivité du TER entre Calais et Dunkerque afin d'obtenir un véritable service TER littoral
- Améliorer les fréquences en particulier le matin et soir pour les travailleurs
- Réduire les temps de parcours

- **Améliorer les dessertes ferroviaires portuaires**

- Profiter de l'électrification de la voie SNCF pour améliorer les liaisons fret entre les deux ports
- Mettre en place des accès ferroviaires pour le port de Calais en cohérence avec le développement de la zone logistique Transmarck-Turquerie.

**DEFI 2 : Comment réduire la pratique du « tout voiture » sur le territoire ?**

**Acteurs cibles :** Entreprises, SYMPAC, Conseil Général, Communes ou Communautés de Communes

**Publics cibles :** Tout public mais principalement axé sur les salariés

**Mots clés :** Covoiturage, Portail Internet, Domicile-Travail, Aire de stationnement, Intermodalité

**ENJEU :**

Une pratique du covoiturage existante, en expansion, mais freinée par un manque d'appui des politiques publiques.

Le covoiturage est une pratique en pleine évolution sur de nombreux territoires français, mais à la différence d'une offre de transport public elle est à l'initiative des particuliers.

Cette initiative est motivée à la fois par des raisons économiques (coût du carburant, entretien du véhicule,...) et des considérations environnementales (pollutions atmosphérique, sonore, paysagère, consommation d'espace, ...).

Si certains territoires français ont d'ores et déjà accompagné le covoiturage en instaurant des services facilitant la lisibilité et la communication entre les utilisateurs, le territoire du Calaisis ne propose aucune réelle cohésion dans sa prise en compte de cette pratique.

Le développement, l'entretien et l'aménagement des aires de covoiturage spontanées sont pris en compte de manières différentes selon les communes, et la multiplication des portails internet indépendants divise le potentiel de covoiturage.

Ce manque de cohésion dans l'accompagnement du covoiturage par des politiques publiques, à l'échelle du bassin de vie du Calaisis, freine le développement de cette pratique au potentiel existant.

**INTERCOMMUNALITES CONCERNEES :**



**PROPOSITIONS :**

- **Création d'un portail Internet de covoiturage à destination des Entreprises**
  - Pour permettre aux adeptes du covoiturage d'entrer en relation les uns avec les autres
  - Pour permettre un repérage visuel des offres et demandes de covoiturage
- **Mettre en place une centrale de covoiturage**
  - Pour ajuster l'offre et la demande
  - Pour assurer la mise en contact des automobilistes grâce à un logiciel d'appariement et des outils télématiques
- **Aménager des aires de covoiturage à des lieux stratégiques**
  - Pourquoi des aires de covoiturage ?
    - Pour matérialiser un point de rendez-vous
    - Pour permettre de garer sa voiture
    - Pour sécuriser l'attente dans le cadre d'un covoiturage spontané
  - Une aire de covoiturage se matérialise par :
    - une aire bitumée hors voirie
    - une borne visible
    - un parking voiture
    - parking à vélos
    - un éclairage public

Il est important d'envisager chaque aire de covoiturage, comme une réelle plate-forme intermodale en la connectant aux réseaux de transport existants (bus urbains, interurbains, trains) afin qu'elle puisse être accessible à tous.



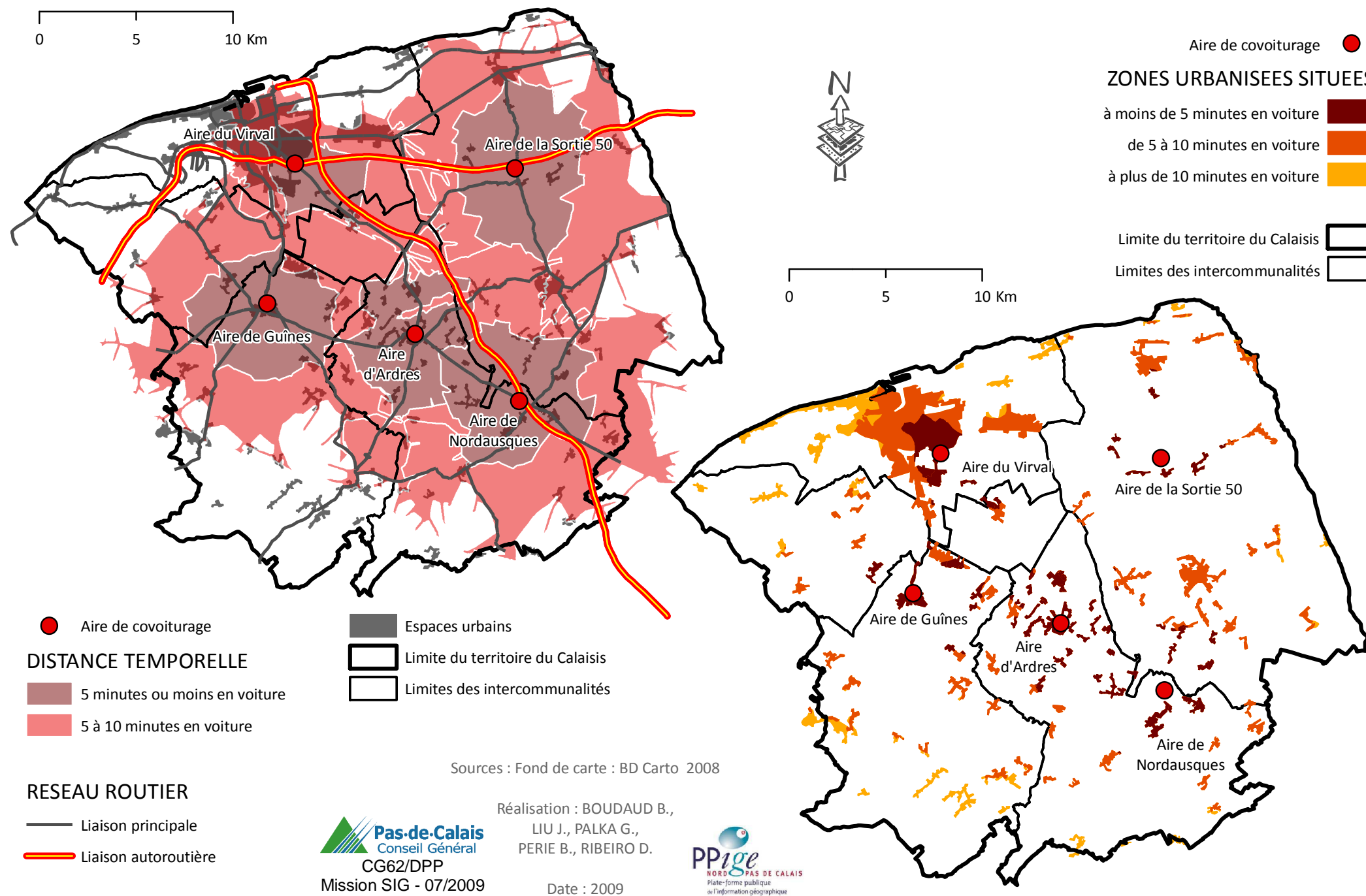
Ci-dessous sont représentés :

- La localisation des aires de covoiturage
- Les zones comprenant points situés à :
  - Cinq minutes ou moins : le temps de parcours pour traverser le territoire du Calaisis étant inférieur à quarante minutes, il est réaliste de penser que les utilisateurs potentiels des aires de covoiturage résident à cinq minutes ou moins de celles-ci.
  - Dix minutes ou moins: le temps de parcours pour se rendre aux grands pôles d'emploi étant inférieur à soixante minutes, il est réaliste de penser que les utilisateurs potentiels des aires de covoiturage résident à dix minutes ou moins de celles-ci.
- Les communes situées à moins de cinq ou dix minutes d'une aire de covoiturage.

Les aires de covoiturages sont localisées :

- à des endroits stratégiques du territoire :
  - à proximité d'une bretelle d'autoroute (Sortie 50 et Nordausques)
  - à proximité d'un échangeur (Virval)
  - à proximité d'un lieu qui concentre la population et les services (Ardres, Guînes et Virval)
- de manière à couvrir la plus grande partie du territoire

### Communes situées à 5, 10 minutes ou plus des aires de covoiturage



DEFI 2 : Comment réduire la pratique du « tout voiture » sur le territoire ?  
 DEFI 3 : Comment développer le potentiel touristique d'un territoire de transit ?

**Acteurs cibles :** SYMPAC, Conseil Général, Communes et Communautés de Communes

**Publics cibles :** Tout public

**Mots clés :** Vélo, Véloroutes et Voies Vertes

### ENJEU :

Malgré quelques efforts et de fortes potentialités, le territoire du Calaisis est loin d'un développement cyclable approprié

Le diagnostic du PDU estime les déplacements pour tous les deux-roues à moins de 5%. L'objectif visé pour l'agglomération du Calaisis doit se situer entre 5% et 10% de déplacements en vélo dans les 10 ans (cette fourchette correspond aux résultats actuels des agglomérations les plus dynamiques en matière de politique cyclable).

L'élaboration du réseau cyclable, qui prendra en considération les différents projets départementaux, tel que le schéma directeur, ou encore les projets de Véloroutes et Voies Vertes devrait accroître la pratique du vélo qu'elle soit quotidienne ou de loisirs et être un atout en terme de développement touristique sur le Calaisis.

Comme énoncés dans la première partie, de nombreux points favorables à l'utilisation du vélo peuvent être relevés dans le Calaisis comme :

- la non présence d'un relief accentué ;
- l'existence de nombreux canaux avec chemins de halage et de digues qui permettent de se balader facilement et en sécurité, pour ce qui concerne l'arrière-pays

et plus spécifiquement sur la ville de Calais :

- des distances le plus souvent courtes entre les centres générateurs de trafic ;
- une population assez jeune et en partie défavorisée ;
- un faible taux de motorisation dû à la fragilité de la population (en effet 30% des ménages n'ont pas de voitures)

Au quotidien, le cycliste calaisien est confronté à des multiples problèmes au niveau de la ville de Calais tels que l'engorgement des rues par la circulation et le stationnement des automobiles. Une véritable politique en faveur de la réduction des vitesses des voitures, d'un marquage cycliste significatif et d'un stationnement non anarchique contribueraient à un appui à la pratique du vélo en ville.

Sur l'arrière-pays, quelques efforts ont été faits concernant l'élaboration de pistes mais leur faible nombre et leur manque de lien viennent freiner cette progression.

### INTERCOMMUNALITES CONCERNEES :



### PROPOSITIONS :

- **Aménagements à effectuer**
  - *En agglomération : création de zones 30, de sens uniques ouverts aux vélos en contresens, de lieux de stationnement...*
  - *En arrière-pays : poursuivre le développement des itinéraires piétons et cyclables, mettre en place des relais vélos et assurer une meilleure desserte vers les pôles attracteurs tels que les pôles touristiques ou les gares ...*
- **Coordination des politiques cyclables dans le département**
  - *Elaborer un nouveau schéma directeur cyclable : l'ancien étant trop ancien et ne concernant seulement la Communauté d'agglomération Cap Calaisis Terre d'Opale*
  - *Prise en compte du schéma de Véloroutes et Voies Vertes*

La situation géographique du Calaisis, son très fort potentiel économique et touristique, son environnement naturel, les divers projets en cours et la volonté affichée de promouvoir et d'encourager la pratique du vélo doivent permettre à l'agglomération de devenir la référence pour le Pas-de-Calais en matière de politique cyclable.

## OBJECTIF 7 : Réorganiser l'accessibilité du site du Blanc-Nez

DEFI 3 : Comment développer le potentiel touristique d'un territoire de transit ?

**Acteurs cibles :** SYMPAC, Conseil Général, OGS

**Publics cibles :** Tout public mais principalement axé sur les touristes

**Mots clés :** Tourisme, Deux Caps, Requalification, Parking

### ENJEU :

Point touristique emblématique du territoire du Calaisis, le Cap Blanc-Nez subit depuis plusieurs années les conséquences du tout voiture.

Le site des Deux Caps se compose de multitudes de pôles sur l'ensemble de la côte d'Opale. Etant donné l'échelle de notre étude qui se réduit au Calaisis, les propositions se feront uniquement sur le site du Cap Blanc-Nez. Ce pôle reste emblématique sur le Parc Naturel Régional des Caps et Marais d'Opale et constitue l'un des lieux symboliques du Grand Site des Deux Caps.

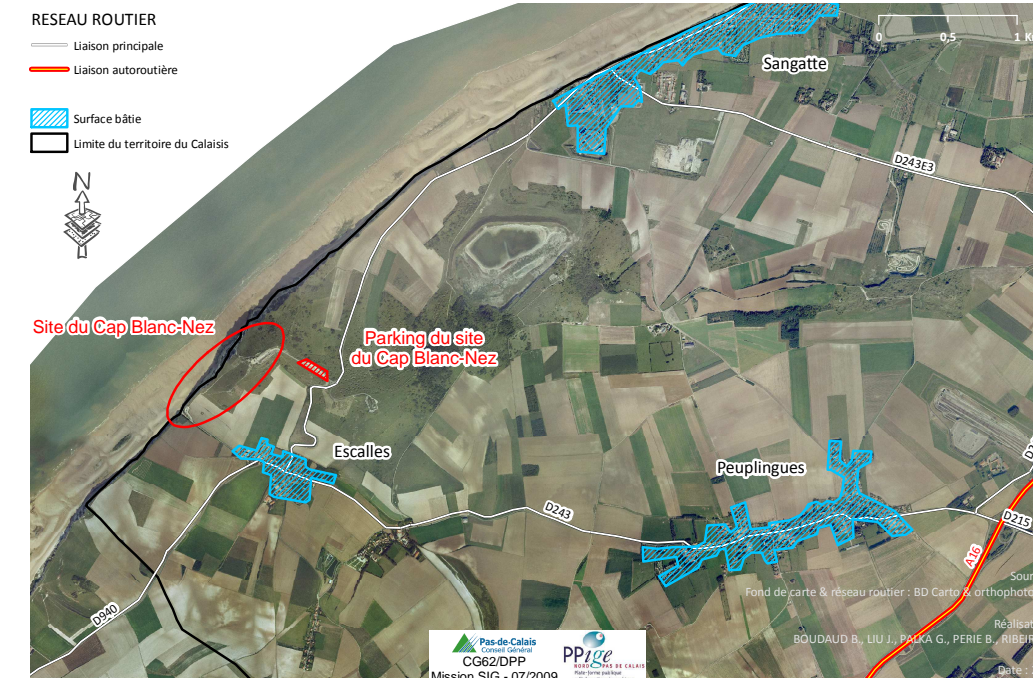
Les principaux points négatifs que l'on peut noter, en période estivale, sont des problèmes de stationnement massive et anarchique sur le parking du site et de surfréquentation qui engendre un phénomène de congestion sur une voirie dangereuse qui dessert le site, la D940.

Une enquête (menée par le groupement d'étude APT) révèle qu'une part importante des recommandations des touristes à propos du site traite des aménagements à réaliser pour la circulation et le stationnement des véhicules en troisième position après la propreté du site et les lacunes d'informations. Ceux-ci notent, entre autre, l'absence d'équipements pour camping-cars et leurs « rejets » du parking principal, les problèmes de stationnement (état et taille des parkings), les problèmes d'accès et de signalétique des sites, la dangerosité de la route D940 ou encore le retrait des parkings par rapport aux sites.

### INTERCOMMUNALITES CONCERNEES :



### Vue aérienne du site du Cap Blanc-Nez et de ses voies d'accès



### PROPOSITIONS :

- Recul du parking existant
  - En prenant en compte les différents problèmes de l'actuel (engorgement, accessibilité, état, non prise en compte d'un espace piétonnier)
  - En permettant aux personnes y accédant de rejoindre le site par l'intermédiaire d'itinéraires piétonniers, par navettes (accessibles PMR) et par vélos (création de relais vélos)
- Requalification de la RD940
  - En prenant en compte les phénomènes d'engorgement (liés à la surfréquentation du site en période estivale) et de voirie accidentée
  - En permettant aux personnes stationnées à Sangatte de rejoindre le site par navettes (ex : Div'in), par itinéraires piétonniers et par vélos (relais vélos en lien avec celui du parking des Deux Caps)
- Faire de Sangatte une véritable porte d'entrée du site
  - Dans un but de protection environnementale et de retombée touristique
  - En adéquation avec les principaux projets de la commune (base de voile, golf, requalification de la RD 940)

## OBJECTIF 8 : Mieux capter les flux touristiques transitant par le territoire

DEFI 3 : Comment développer le potentiel touristique d'un territoire de transit ?

**Acteurs cibles :** Entreprises, SYMPAC, Conseil Général, Communes et Communautés de Communes

**Publics cibles :** Tout public mais principalement axé sur les touristes

**Mots clés :** Tourisme, Transit

### ENJEU :

Véritable carrefour européen, le Calaisis ne profite pas réellement de son fort potentiel touristique et ne reste qu'un territoire de transit

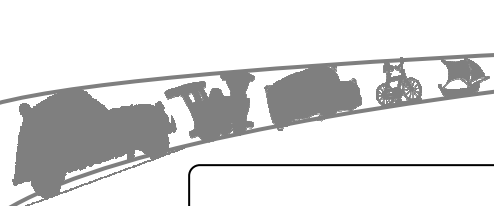
Pour assurer son développement touristique, le Pays du Calaisis doit non seulement capter la population française, mais aussi une partie des flux du port, du tunnel et du trafic autoroutier européen d'où provient la majeure partie des touristes. L'évolution du positionnement touristique du Pays du Calaisis serait donc d'évoluer d'un espace de passage vers un site de court et moyen séjour. De plus, les touristes étrangers viennent dans le Calaisis soit pour passer et aller vers une autre destination, faisant de ce territoire une porte, soit dans le but d'y faire des achats. Le tourisme commercial joue en effet un rôle très important dans la prospérité de l'économie locale. Il convient donc de prendre en compte ce type de tourisme dans l'offre du Pays, mais aussi de ne pas s'appuyer uniquement sur ce type de tourisme et d'inciter les passagers en transit à s'arrêter ou à revenir et y séjourner.

### INTERCOMMUNALITES CONCERNEES :



### PROPOSITIONS :

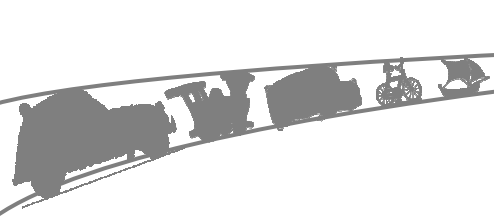
- Promotion du territoire
  - A l'intérieur du territoire français
  - A l'extérieur des frontières et plus particulièrement en Grande-Bretagne
- Appui sur une valorisation des points d'appel
  - Comme sur le site du Blanc-Nez, lacs, les canaux, le PNR Cap et Marais d'Opale, Via Francigena...
  - En mettant en place une signalisation plus approfondie sur les lieux de fort transit routiers (A16, A26, D940...), maritimes (ferries), ferroviaires (Eurotunnel...)
- Développement d'infrastructures d'accueil
  - En améliorant l'accessibilité des sites, l'offre en hébergement



## DEFIS DETAILLES A L'ECHELLE DES INTERCOMMUNALITES

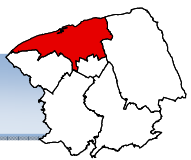
Communauté d'Agglomération Cap Calais Terre d'Opale _____	15
DÉFI 1 : Comment garantir un égal accès à la mobilité pour tous les publics ?	16
DÉFI 2 : Comment réduire la pratique du « tout voiture » sur le territoire ?	17
DÉFI 3 : Comment développer le potentiel touristique d'un territoire de transit ?	20
Communauté des Communes de la Région d'Audruicq _____	22
DÉFI 1 : Comment garantir un égal accès à la mobilité pour tous les publics ?	23
DÉFI 2 : Comment réduire la pratique du « tout voiture » sur le territoire ?	25
DÉFI 3 : Comment développer le potentiel touristique d'un territoire de transit ?	28
Communauté des Communes de la Région d'Ardres et de la Vallée de la Hem _____	29
DÉFI 1 : Comment garantir un égal accès à la mobilité pour tous les publics ?	30
DÉFI 2 : Comment réduire la pratique du « tout voiture » sur le territoire ?	32
DÉFI 3 : Comment développer le potentiel touristique d'un territoire de transit ?	36
Communauté des Communes du Sud-Ouest du Calais _____	37
DÉFI 1 : Comment garantir un égal accès à la mobilité pour tous les publics ?	38
DÉFI 2 : Comment réduire la pratique du « tout voiture » sur le territoire ?	40
DÉFI 3 : Comment développer le potentiel touristique d'un territoire de transit ?	43
Communauté des Communes des Trois-Pays _____	47
DÉFI 1 : Comment garantir un égal accès à la mobilité pour tous les publics ?	48
DÉFI 2 : Comment réduire la pratique du « tout voiture » sur le territoire ?	49
DÉFI 3 : Comment développer le potentiel touristique d'un territoire de transit ?	52

Sur les cartes qui suivent, les limites de l'intercommunalité concernée apparaissent en rouge

A map of the Cap Calaisis Terre d'Opale region, with a specific area in the north highlighted in red. The map shows the coastline and internal regional boundaries.

# Communauté d'Agglomération Cap Calaisis Terre d'Opale

# DEFI 1 : Comment garantir un égal accès à la mobilité pour tous les publics ?

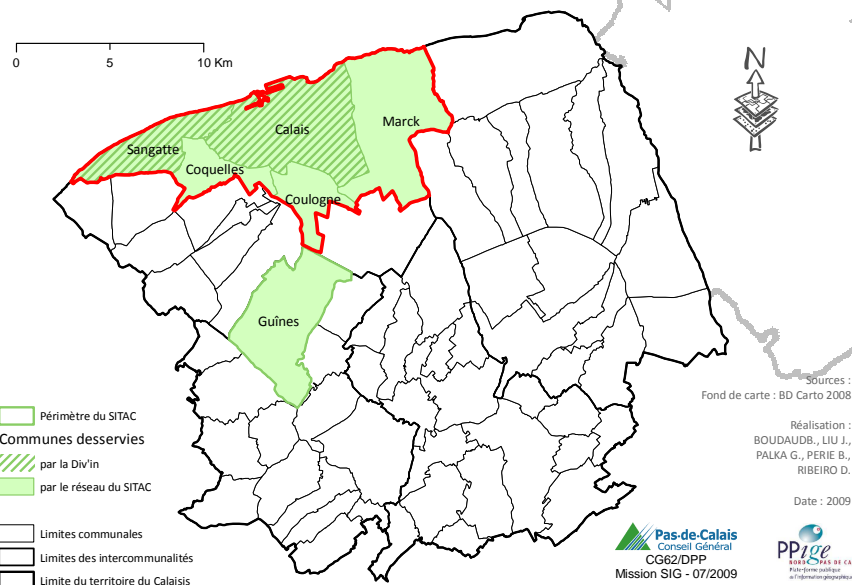


## Enjeux Clés

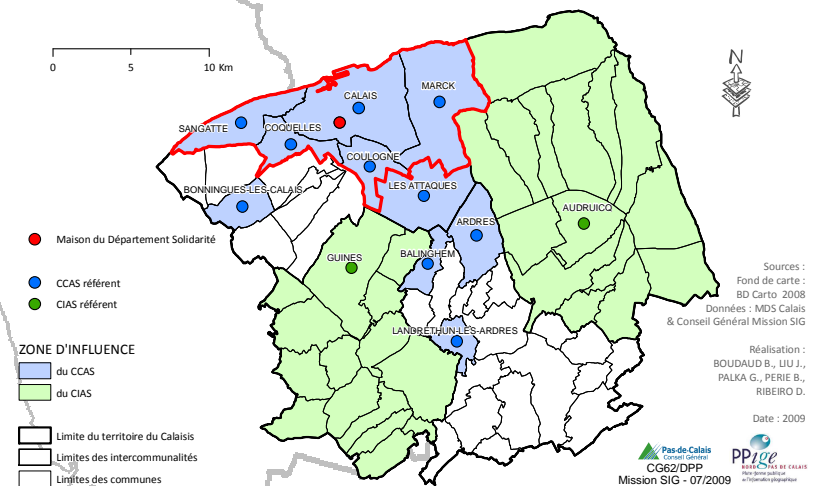
La Communauté d'Agglomération Cap Calais Terre d'Opale offre d'ores et déjà des solutions pour réduire les problèmes concernant la mobilité de tous les publics (tant les actifs, que les moins de dix huit ans, les publics en insertions ou les personnes à mobilité réduite).

Le réseau de Bus du SITAC permet à tous les habitants de la communauté d'agglomération de disposer d'un moyen de transport, fiable, optimisé et peu coûteux. Cependant, dans l'optique d'aider davantage les publics fragiles (publics en insertion, personnes à mobilité réduite), des tarifications spécifiques visant ces publics pourraient être envisagées par le Conseil Général.

Communes desservies par les différentes offres du SITAC



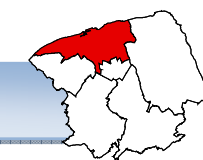
Localisation des Maison du Département Solidarité, CIAS et des CCAS et de leurs zones d'influence



Par ailleurs, l'agglomération calaisienne concentre la majorité des services sociaux et structures d'insertion du territoire du Calais. Cette concentration d'outils et de structures à destination des publics en insertion favorise leur prise en compte au sein du territoire de la communauté d'agglomération.

Enfin, chaque commune de ce territoire dispose d'un CCAS référent, permettant le suivi optimal des bénéficiaires du RSA. Si la question de la mise en place d'un CIAS à l'échelle de l'agglomération, structure de gestion des problématiques sociales à une échelle intercommunale, se posera sans aucun doute dans un avenir proche, le fait que chaque commune dispose d'ores et déjà d'un CCAS référent permet de s'affranchir, pour le moment, des besoins d'une telle structure.





## DEFI 2 : Comment réduire la pratique du « tout voiture » sur le territoire ?

### Propositions pour les futurs CTDD

#### **Objectif 1 : Optimiser la plate-forme de covoiturage**

#### **Objectif 2 : Améliorer l'accessibilité des pôles d'emploi**

##### **Proposition :** Aménager une zone de covoiturage dans l'agglomération Calaisienne

Le flux d'actifs utilisant leurs véhicules personnels et travaillant sur Calais pourrait être réduit en favorisant le covoiturage dans l'arrière-pays et en instaurant des PDE et PDA sur les principaux pôles d'emplois.

De même, la prise en compte des flux d'actifs sortant de Calais mériterait d'être optimisée.

Installer une aire de covoiturage à la sortie de Calais permettrait aux habitants de l'agglomération de rejoindre les pôles d'emplois voisins (Boulogne, Dunkerque, Lille, Saint-Omer) en utilisant l'A16, l'A26 ou la D943.

L'aire serait implantée au niveau de l'échangeur n°46, au croisement entre la D943 et l'autoroute A16 à proximité du croisement autoroutier de l'A16, A26, et A216, sur la zone du Virval.

Cette zone d'activités actuellement en travaux a été retenue car elle est dotée de tous les éléments permettant d'envisager une plate-forme de covoiturage performante :

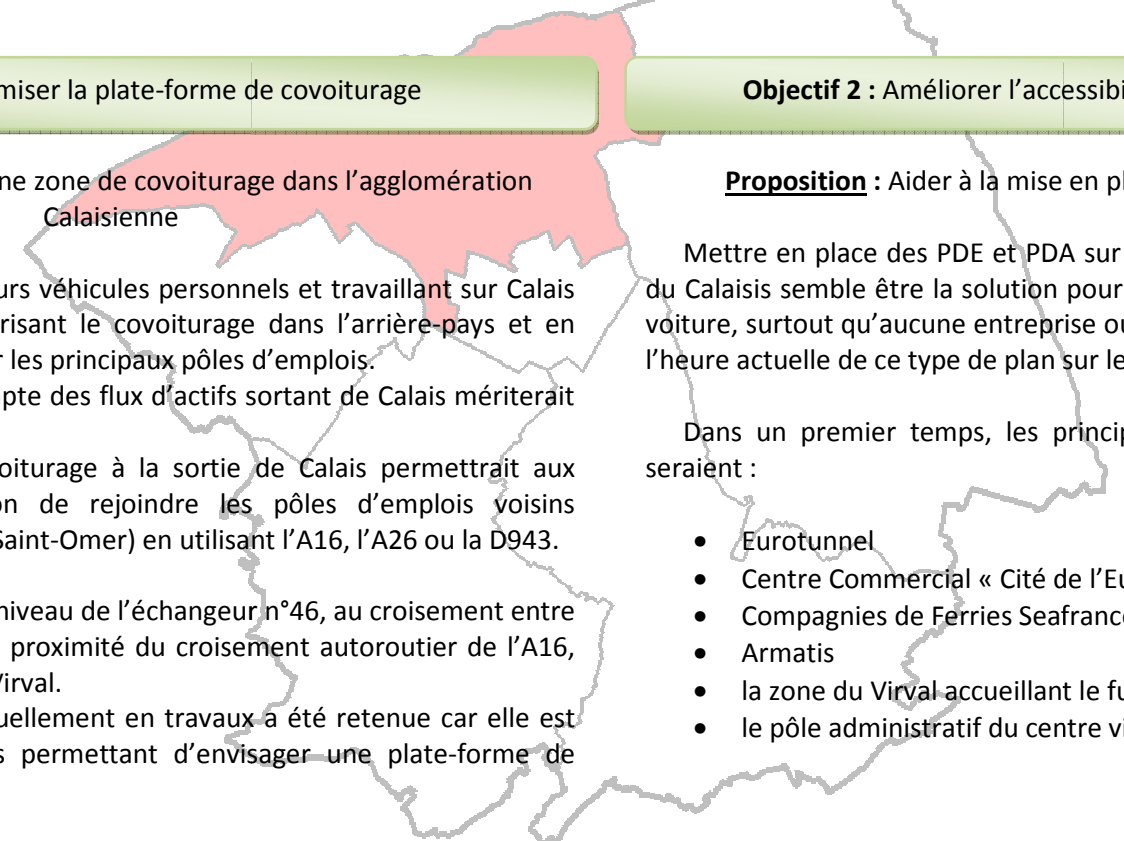
- Elle dispose de foncier
- Elle sera bien desservie par le réseau de bus du SITAC
- Elle est située à proximité immédiate des grands axes de circulation

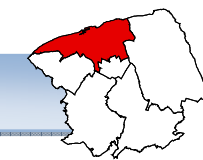
##### **Proposition :** Aider à la mise en place de PDE – PDA – PDZ

Mettre en place des PDE et PDA sur les principaux pôles d'emplois du Calais semble être la solution pour diminuer la part modale de la voiture, surtout qu'aucune entreprise ou administration ne bénéficie à l'heure actuelle de ce type de plan sur le Calais.

Dans un premier temps, les principaux pôles d'emplois à cibler seraient :

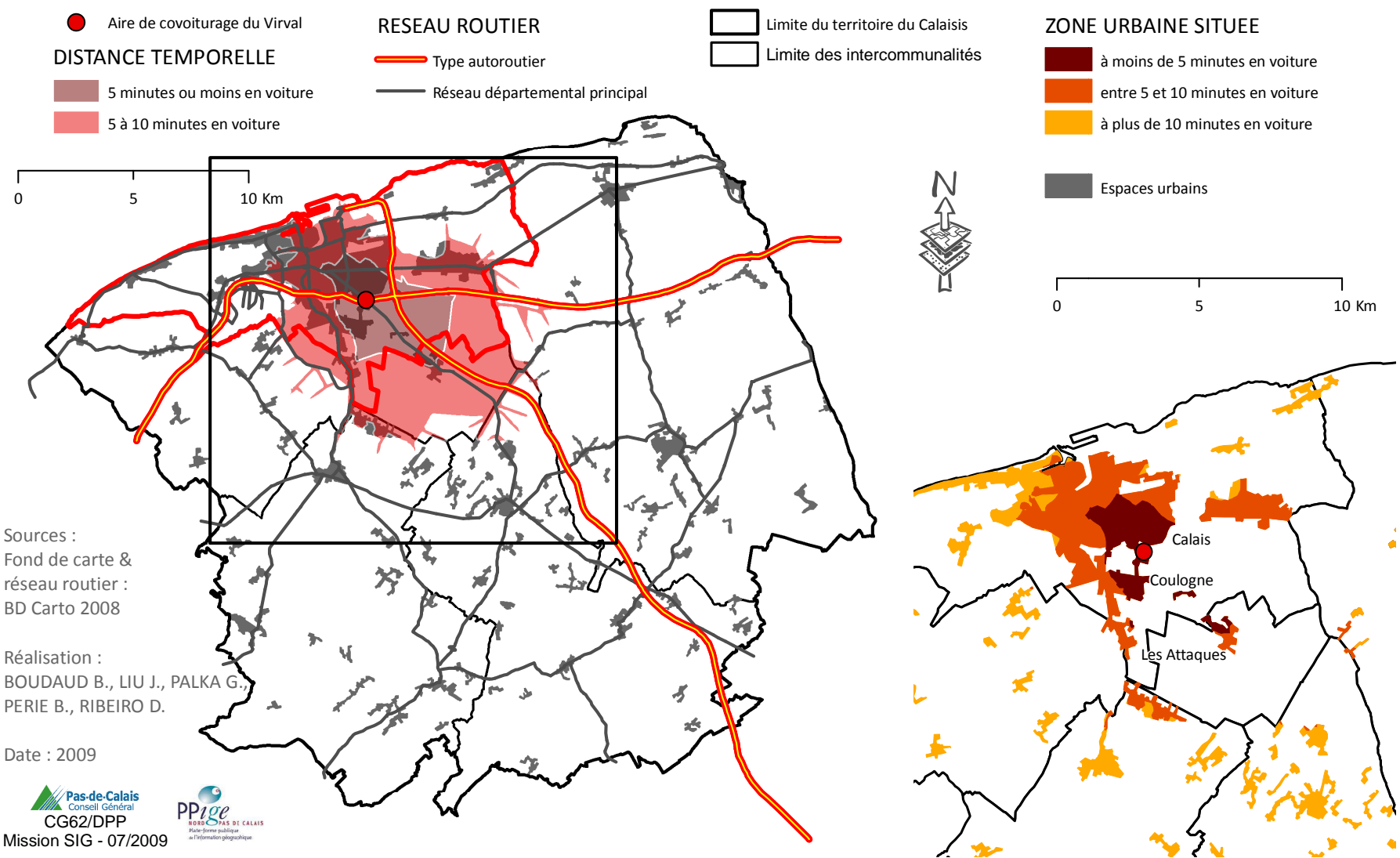
- Eurotunnel
- Centre Commercial « Cité de l'Europe »
- Compagnies de Ferries Seafrance et P&O Ferries
- Armatris
- la zone du Virval accueillant le futur Hôpital de Calais
- le pôle administratif du centre ville



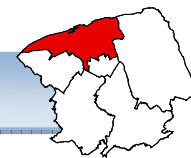


# DEFI 2 : Comment réduire la pratique du « tout voiture » sur le territoire ?

## Communes situées à 5, 10 minutes ou plus de l'aire de covoiturage du Virval



## DEFI 3 : Comment développer le potentiel touristique d'un territoire de transit ?



### Enjeux Clés

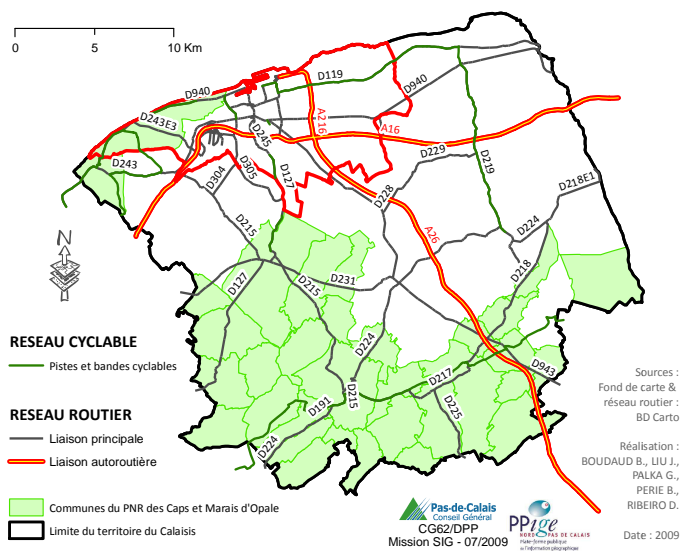
Un réseau cyclable existant mais comportant de multiples lacunes

Deux types de réseaux de canaux :

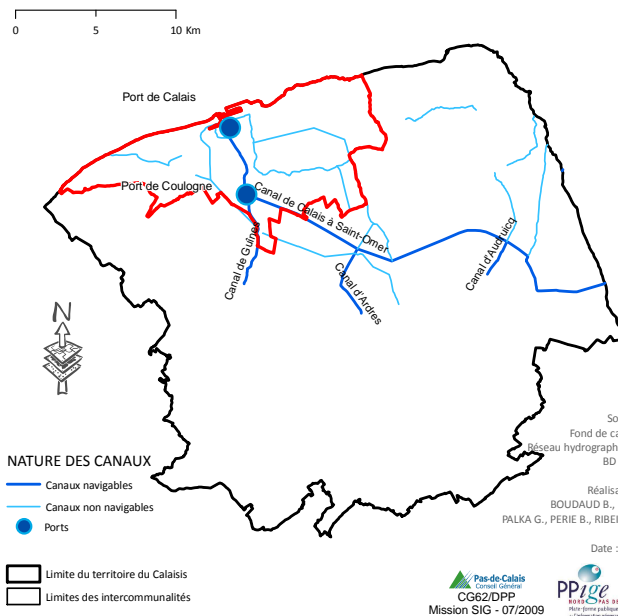
- l'un pouvant accueillir des navires de transport de marchandises
- l'autre, de plus petit gabarit, délaissé par la présence de nombreux ponts et un manque d'entretien

Un territoire qui ne capte pas les flux touristiques en majorité dirigés vers le site des Deux Caps

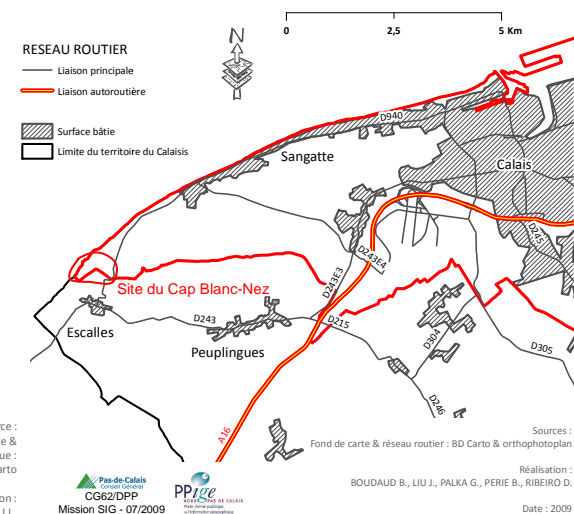
Réseau des pistes et bandes cyclables



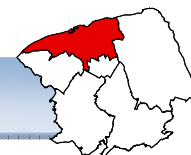
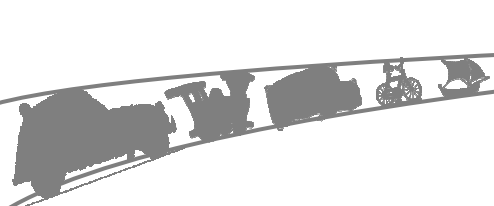
Canaux navigables et non navigables



Site du Cap Blanc-Nez et voies d'accès



La Communauté d'agglomération Cap Calais Terre d'Opale, comprenant la ville la plus importante du territoire, est donc tant une porte d'entrée qu'une vitrine de l'ensemble du territoire du Calais. Elle se doit donc d'être un exemple concernant l'accueil des touristes et leurs moyens de déplacements vers les sites emblématiques.



## DEFI 3 : Comment développer le potentiel touristique d'un territoire de transit ?

### Propositions pour les futurs CTDD

#### Objectif 1 : Porter la réflexion sur l'utilisation des canaux

##### Proposition : Réfléchir au devenir du canal de Calais

La richesse du réseau hydrographique permet de porter la réflexion sur le rôle et le devenir des canaux et de certains ouvrages. Le canal de Calais est un axe essentiel de cette réflexion aussi bien pour un aspect touristique où un potentiel existe que pour le transport de marchandises certes dominé par le Pays de Dunkerque. La présence d'ouvrages d'arts, de ponts trop étroits et de pollution aquatique ne peut que freiner ce développement.

#### Objectif 2 : Mieux capter les flux touristiques

##### Proposition : Faire de Sangatte une porte d'entrée sur le territoire

La Communauté d'Agglomération Cap Calais Terre d'Opale, serait favorable à renforcer l'image de porte d'entrée du site des Deux Caps à l'Est sur la commune de Sangatte dans un but de préservation environnementale et de retombées touristiques. En effet, avec l'ouverture, prochainement, de la base de voile, la construction actuelle d'un golf et la requalification de la D940 en projet, la ville de Sangatte serait une porte d'entrée idéale du site et changerait ainsi sa vocation de territoire de transit en un point d'arrêt touristique sur le Calaisis.

#### Objectif 3 : Promouvoir la pratique du cycle sur le territoire


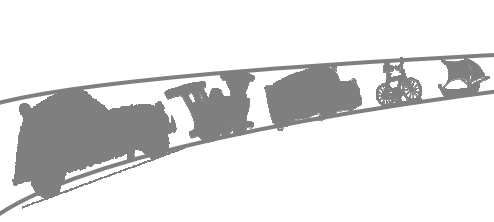
##### Proposition : Élaborer des aménagement cyclables adéquats

Des aménagements seront à réaliser dans l'agglomération tels que l'élaboration de :

- **zones 30** : mixité des véhicules à vitesse réduite
- **sens uniques ouverts aux vélos en contresens** : pour garder une continuité du réseau et favoriser les déplacements cyclables
- **mixité bus/vélos** : création de couloir de bus à Calais
- **mixité piétons/cyclistes** (rues piétonnes, trottoirs) : création d'aire piétonne et cyclable
- **giratoires et carrefours aménagés pour les cyclistes et les piétons** : avec signalisation prononcée
- **points de stationnement des vélos** : sur les lieux générateurs de trafics
- **garages surveillés** : pour améliorer l'intermodalité

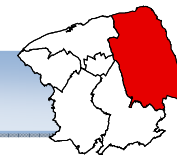
Une meilleure accessibilité vers les pôles générateurs de l'agglomération tels que le port (non desservi par le bus du SITAC) devra être envisagée.

Ces aménagements devront permettre de mieux répartir l'espace urbain entre les différents modes de transport existants, essentiellement avec les véhicules motorisés dont il s'agira de modérer leur utilisation.

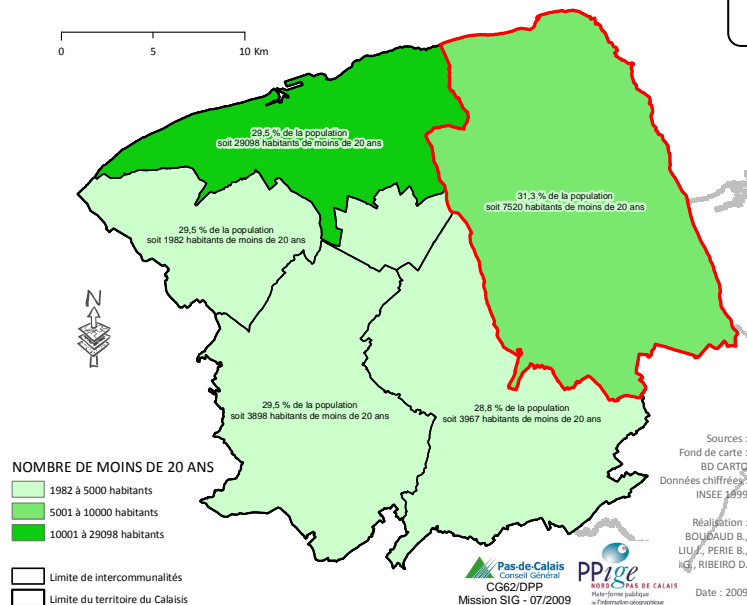


Communauté de Communes de  
la Région d'Audruicq

# DEFI 1 : Comment garantir un égal accès à la mobilité pour tous les publics ?



Répartition des moins de 20 ans sur le territoire du Calaisis



Les publics les moins mobiles sur le territoire sont ciblés sur :

- les moins de 20 ans, qui représentent plus de 30% de la population dans de nombreuses communes de l'intercommunalité :

## Chiffres clés :

- 519 bénéficiaires du RMI en mars 2009
- 57 bénéficiaires en plus entre janvier 2007 et mars 2009
- Moins de 20 ans :
  - Région : 27,3%
  - Intercommunalité : 31,3%
- 27 trains au départ par jour dans le sens Audruicq /Calais-Ville
- Amplitude horaire de la ligne interurbaine Calais-Gravelines : 13 h (entre 6h15 et 19h20)

## Enjeux Clés

L'offre en transports sur la Communauté de Communes de la Région d'Audruicq se caractérise par :

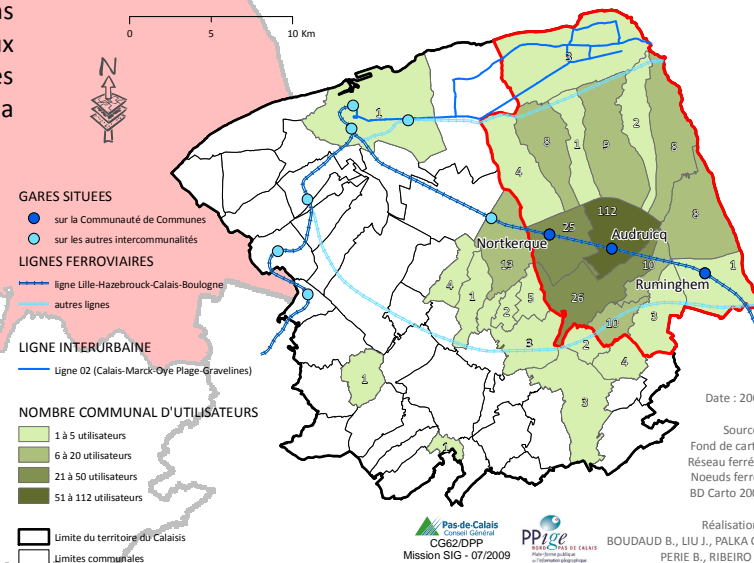
- La ligne TER Boulogne-Calais-Hazebrouck-Lille qui dessert les gares d'Audruicq, Nortkerque et, Rumingham. La gare d'Audruicq jouit d'une bonne desserte et d'une influence importante sur l'ensemble de la Communauté de Communes, ainsi que sur la Communauté de Communes de la région d'Ardres et de la Vallée de la Hem.

- La ligne interurbaine Colvert 02 Calais-Gravelines qui dessert Oye-Plage. L'amplitude horaire importante de la ligne 02, avec 23 bus/jour dans les deux sens peut répondre en partie aux problèmes de mobilité des captifs résidant sur la commune de Oye-Plage.

Il n'existe cependant aucune autre offre sur les autres communes du territoire

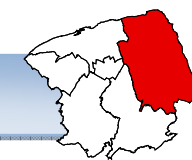
- les publics en insertion, dont le nombre augmente sur le territoire.

## Infrastructures et services de transport collectifs présents sur la Communauté de Communes de la région d'Audruicq



## A retenir

La plupart des communes du territoire ne sont pas desservies par des offres de transports, ce qui met en exergue les problèmes de mobilité pour les publics captifs, en particulier les personnes en insertion et les jeunes de moins de 20 ans qui ne peuvent rejoindre les points de desserte (gares, arrêts de bus,...).

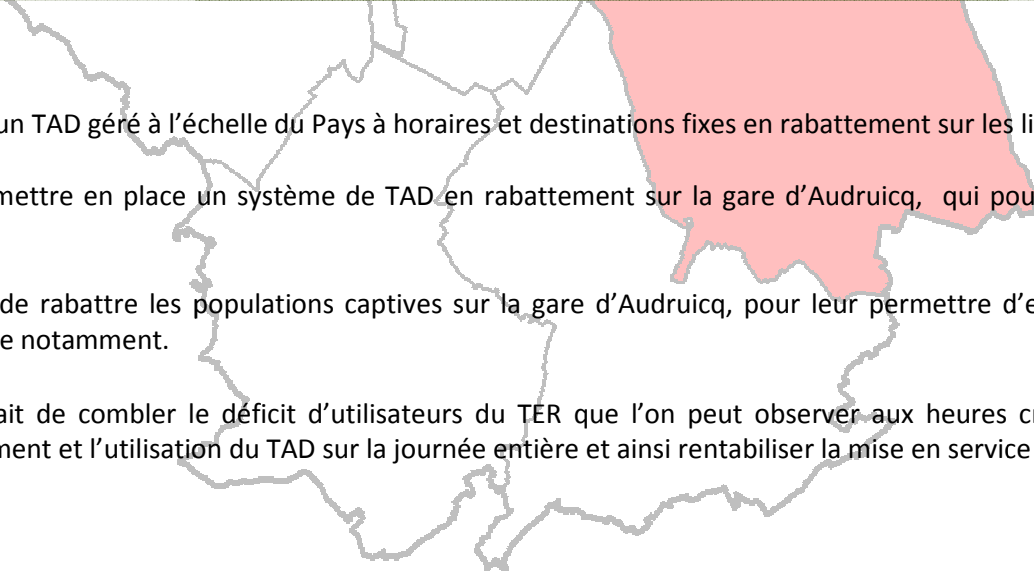


## DEFI 1 : Comment garantir un égal accès à la mobilité pour tous les publics ?

### Propositions pour les futurs CTDD

**Objectifs :**

- Faire de la gare d’Audruicq un pôle d’échange intermodal
- Améliorer l’accès à la gare d’Audruicq pour les publics les moins mobiles



**Propositions :** Mise en place d’un TAD géré à l’échelle du Pays à horaires et destinations fixes en rabattement sur les lignes TER de la gare d’Audruicq

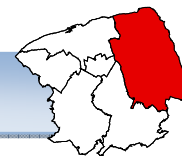
Il serait alors judicieux de mettre en place un système de TAD en rabattement sur la gare d’Audruicq, qui pourrait répondre aux problèmes de mobilité des captifs :

- L’objectif principal serait de rabattre les populations captives sur la gare d’Audruicq, pour leur permettre d’emprunter le TER et de rejoindre l’agglomération calaisienne notamment.
- Le deuxième objectif serait de combler le déficit d’utilisateurs du TER que l’on peut observer aux heures creuses. Il serait alors intéressant d’optimiser le fonctionnement et l’utilisation du TAD sur la journée entière et ainsi rentabiliser la mise en service du TER

Les publics concernés sont :

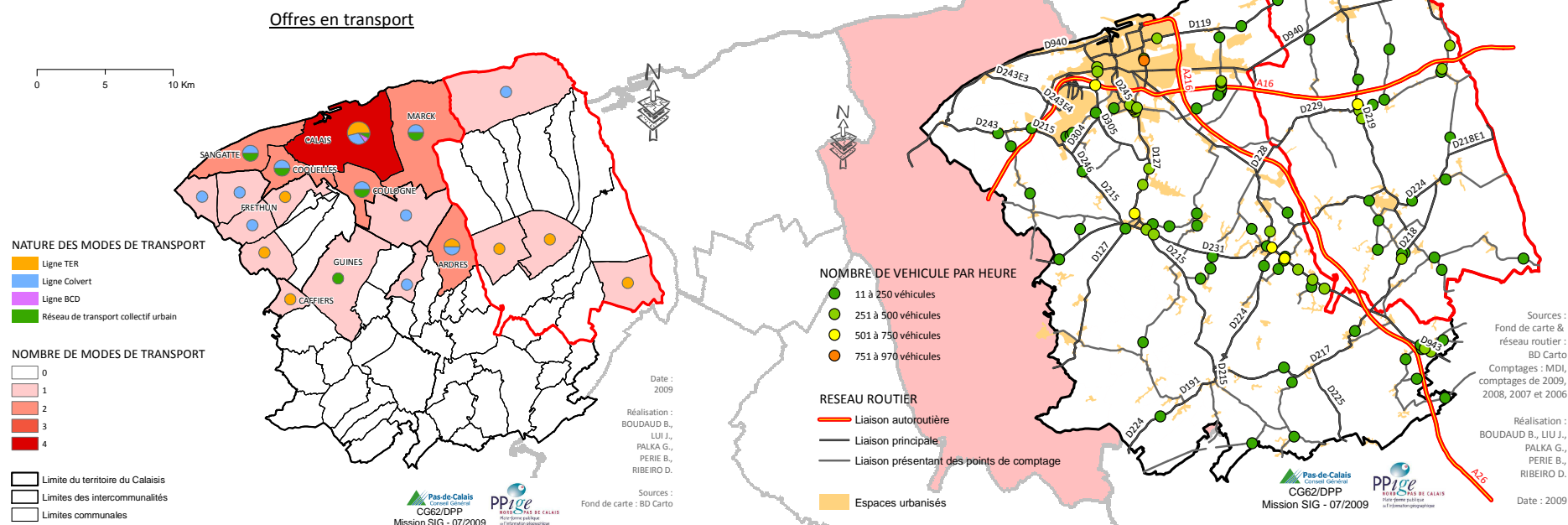
- les moins de 20 ans
- les personnes âgées de plus de 65 ans
- les publics en insertion

## DEFI 2 : Comment réduire la pratique du « tout voiture » sur le territoire ?



### Enjeux Clés

### Utilisation du réseau routier départemental entre 6 et 8 heures



La communauté de communes de la Région d’Audruicq dispose d’une offre de transport riche mais inégalement développé sur le territoire. La gare d’Audruicq propose un haut niveau de service (32 trains s’y arrêtent par jour).

La commune de Oye-Plage est bien desservie par la ligne interurbaine reliant Calais à Gravelines.

Cependant, l’utilisation de la voiture reste majoritaire, du fait du très bon maillage autoroutier traversant le territoire de la Communauté de Communes.

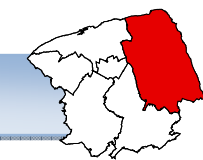
L’A16 est l’axe principal utilisé pour se rendre sur Calais et Dunkerque. Il en résulte dès lors un accès à cette autoroute parfois congestionné aux heures de pointe, en particulier à la sortie 50, croisement entre la D219 et l’A16.

A l’heure actuelle, une aire de covoiturage existe déjà à proximité de cette sortie, mais ne bénéficie pas de réels aménagements.

### A retenir

La voiture est sans surprise le mode de déplacement le plus utilisé. La pratique du covoiturage, relativement récente a commencé à être prise en compte par la communauté de communes.

Cependant au vu du potentiel existant, l’offre mise à disposition des usagers ne semble pas répondre à la demande.



## DEFI 2 : Comment réduire la pratique du « tout voiture » sur le territoire ?

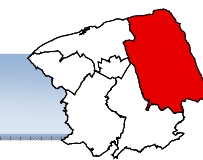
### Propositions pour les futurs CTDD

#### **Objectif : Optimiser la plate-forme de covoiturage**



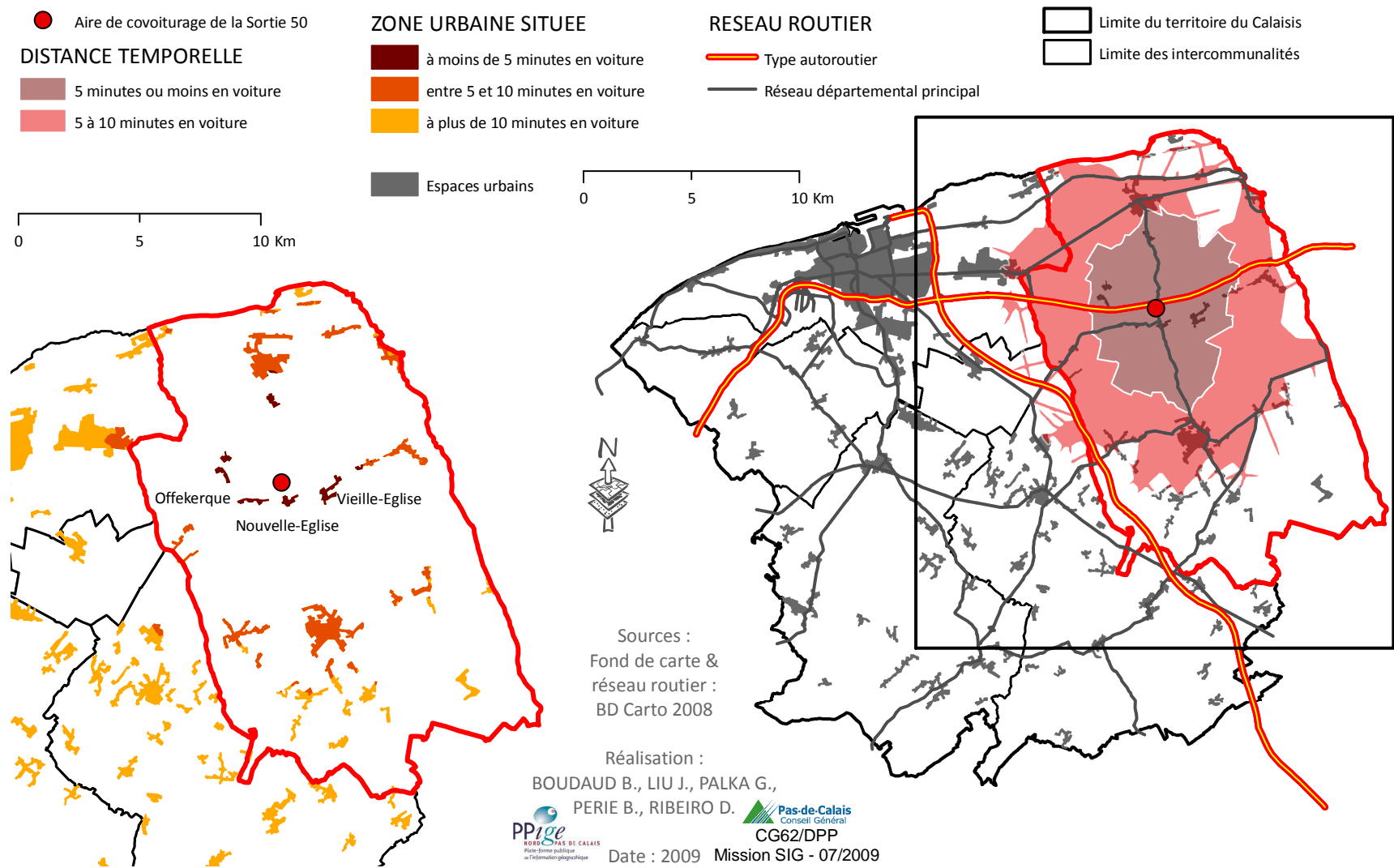
L'aire de covoiturage actuellement mise en place répond à la demande insistante des particuliers de bénéficier d'un tel aménagement. Elle permet de relier tant Calais que Dunkerque pour les habitants de la communauté de communes de la Région d'Audruicq. Cependant elle ne bénéficie à l'heure actuelle que d'aménagements sommaires. Il serait judicieux de développer des aménagements spécifiques dédiés à la pratique du covoiturage :

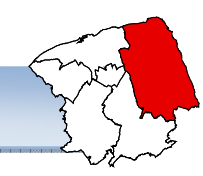
- Un éclairage public
- Des équipements de stationnement et abris sécurisés pour vélo, cycles et scooter.
- Une signalétique indiquant l'aire de covoiturage visible sur les principales routes du secteur (D219 et A16).
- Développer l'accessibilité pour les modes doux



# DEFI 2 : Comment réduire la pratique du « tout voiture » sur le territoire ?

## Communes situées à 5, 10 minutes ou plus de l'aire de covoiturage de la Sortie 50





## DEFI 3 : Comment développer le potentiel touristique d'un territoire de transit ?

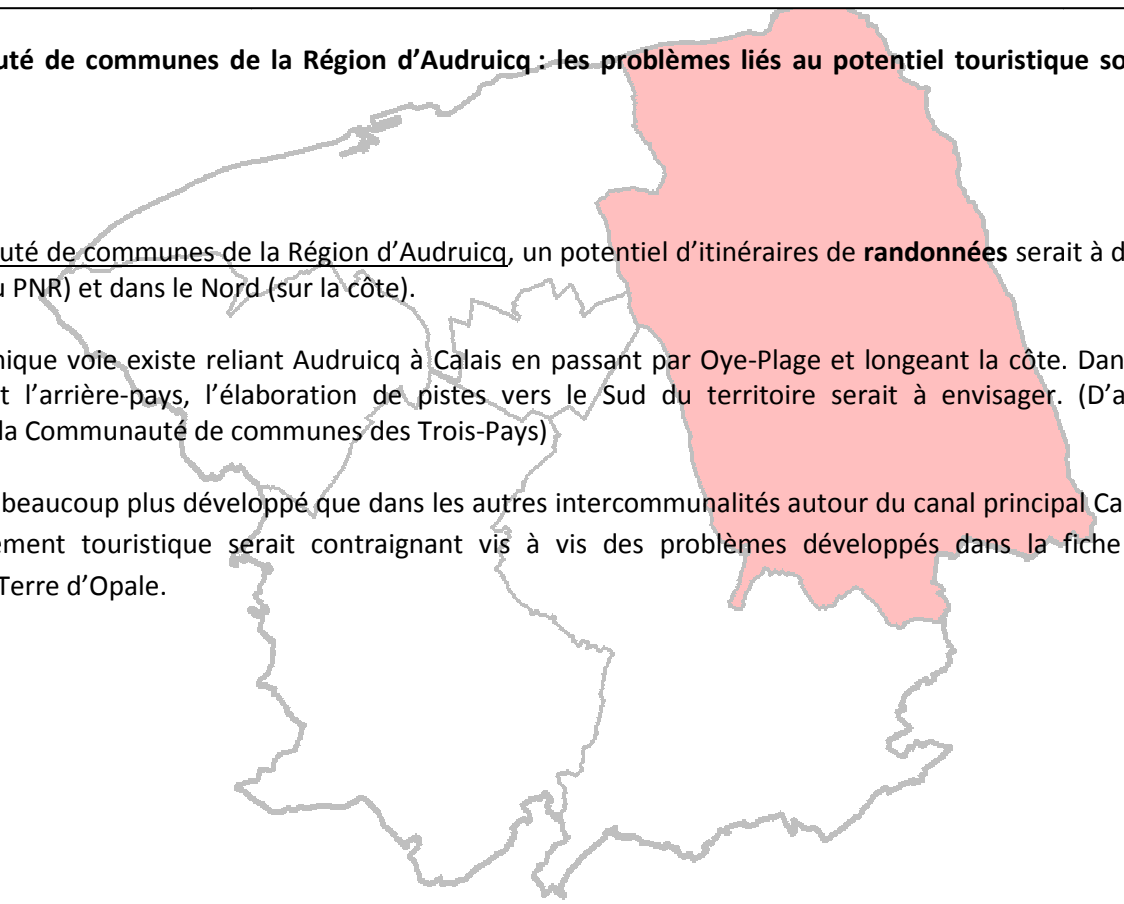
### Enjeux Clés

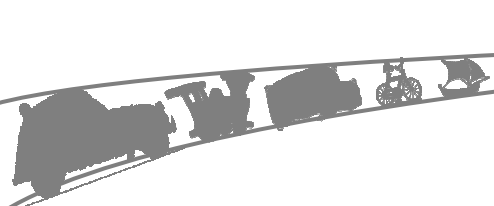
**Concernant la Communauté de communes de la Région d'Audruicq : les problèmes liés au potentiel touristique sont moindres par rapport aux autres intercommunalités.**

Au niveau de la Communauté de communes de la Région d'Audruicq, un potentiel d'itinéraires de **randonnées** serait à développer notamment dans le Sud du territoire (présence du PNR) et dans le Nord (sur la côte).

En terme **cyclable**, une unique voie existe reliant Audruicq à Calais en passant par Oye-Plage et longeant la côte. Dans un but d'un développement équitable entre le littoral et l'arrière-pays, l'élaboration de pistes vers le Sud du territoire serait à envisager. (D'autres recommandations sont développées dans la fiche de la Communauté de communes des Trois-Pays)

Le réseau de **canaux** y est beaucoup plus développé que dans les autres intercommunalités autour du canal principal Calais-Saint-Omer mais y est très peu exploité. Un développement touristique serait contraignant vis à vis des problèmes développés dans la fiche traitant de la Communauté d'agglomération Cap Calaisis Terre d'Opale.

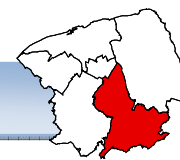




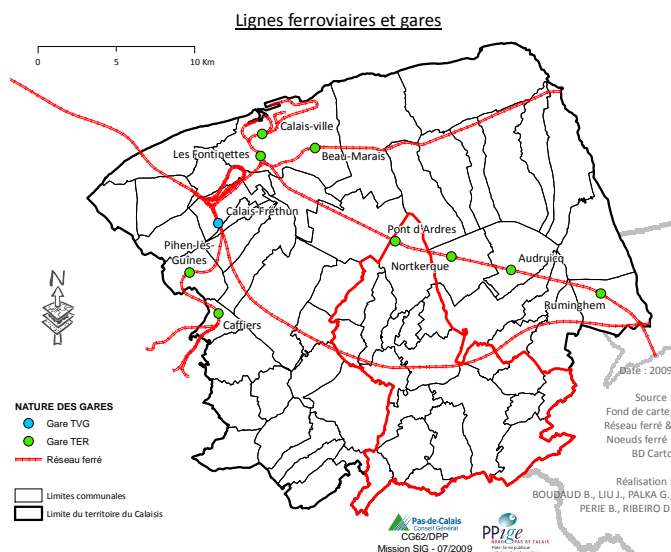
Communauté de Communes de  
la Région d'Ardres et de la Vallée de la Hem



# DEFI 1 : Comment garantir un égal accès à la mobilité pour tous les publics ?



## Enjeux Clés



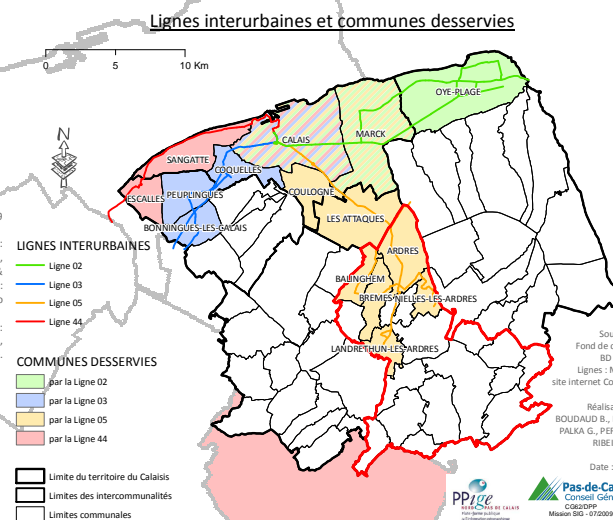
### Offre en transport

Caractérisée actuellement par :

- Des TER en partance de la gare de Pont d'Ardres
- La ligne Interurbaine 05 reliant Calais au Nord du territoire de la Communauté de Communes

Le sud de la communauté de communes n'est desservi par aucun mode de transport en commun.

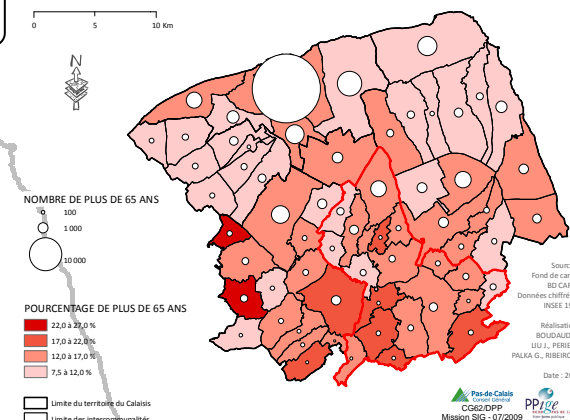
La trop faible desserte (4 TER et 6 autocars au départ par jour) n'est pas suffisante pour assurer un service non contraignant pour ses utilisateurs.



### A retenir

Les populations captives, en particulier les publics en insertion et les plus de 65 ans, sont isolées et limitées dans leurs déplacements du fait du manque de desserte en transport en commun, en particulier dans les communes les plus rurales.

### Répartition des plus de 65 ans



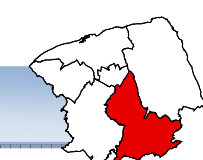
### Caractérisation des publics cibles

Sur le territoire, les publics les moins mobiles sont caractérisés par :

- Les plus de 65 ans, représentant une part importante de la population
- Les publics en insertion, en augmentation sur le territoire

### Chiffres clés

- 350 bénéficiaires du RMI en Mars 2009
- 11% de bénéficiaires en plus entre Janvier 2007 et Mars 2009
- 4 CCAS référents pour 19 communes



# DEFI 1 : Comment réduire la pratique du « tout voiture » sur le territoire ?

## Propositions pour les futurs CTDD

**Objectif 1 :** Assurer une couverture de toutes les communes par une structure d'insertion référent

**Objectif 2 :** Irriguer tout le territoire de la Communauté de Communes en offre de transport

**Proposition :** Mise en place de CIAS sur la communauté de communes

Mettre en place un CIAS ne fait ni disparaître les CCAS ni la préoccupation sociale des élus communaux. Cependant, réfléchir l'action sociale à l'échelle intercommunale permet de passer d'actions ponctuelles à un véritable projet social de territoire cohérent et plus égalitaire pour la population.

Par ailleurs, un CIAS en tant qu'interlocuteur unique pour une même intercommunalité, a un intérêt évident pour le département, facilitant les démarches et apportant une meilleure connaissance de la population, mais aussi pour l'échelon communal, le soulageant de certaines compétences et donc de certaines charges.

Un CIAS, dès lors qu'il a la compétence d'insertion, prend en charge d'une manière équitable toute la population de la même intercommunalité, lui octroyant les même aides et prestations.

**Proposition :** Mise en place d'un Transport à la Demande (TAD)

L'intérêt d'un tel service est de pouvoir rabattre ses usagers sur les offres de transports déjà existantes, telles la gare TER de Pont d'Ardres ou les points d'arrêt et de montée de la ligne interurbaine, et donc de pouvoir rejoindre Calais.

Son rôle doit être de rompre l'isolement des personnes âgées (plus de 65 ans), mais aussi d'être ouvert aux personnes inscrites au Pôle emploi, ou bénéficiant de minima-sociaux.

Cependant, les faibles fréquences de TER et d'autocar sur le territoire de la communauté de communes seraient un frein à un tel système de rabattement. Il serait bien plus judicieux de rabattre le TAD :

- sur la gare d'Audruicq, bien desservie en TER
- sur la commune de Guînes, appartenant au PTU de l'agglomération calaisienne et desservie par le réseau de bus du SITAC.

