Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC54120625-DE

—DEMANDE DE FOND DE CONCOURS n° 1-2025

COMMUNE DEMANDERESSE : HARDINGHEN

POPULATION DGF : 1249

DATE DE DEPOT DE LA DEMANDE : 7 avril 2025

TITRE DU PROJET : Remplacement de la porte d'entrée de l'église

PRESENTATION SUCCINTE :

Le remplacement de la porte d'entrée et du bâti vise à rendre l'édifice étanche à l'eau et aux infiltrations, éviter les intrusions et protéger les éléments de patrimoine intérieurs

CALENDRIER DU PROJET :

- Début des travaux : 2ème semestre 2025
- Durée : 1 mois

BUDGET PREVISIONNEL SOLLICITE

DEPENSES HT		**RESSOURCES**	
Nature	**Montant**	**Nature**	**Montant**
TRAVAUX	8 449.00		
I		DEPARTEMENT	2534.70
		Fonds de concours CCPO	**4224.50**
		Autofinancement	1689.80
TOTAL DEPENSES	**8449.00**	**TOTAL RECETTES**	**8449.00**

BUDGET PREVISIONNEL CORRIGE POUR ËTRE CONFORME AU REGLEMENT :

DEPENSES HT		**RESSOURCES**	
Nature	**Montant**	**Nature**	**Montant**
TRAVAUX	8 449.00		
I		DEPARTEMENT	2534.70
		Fonds de concours CCPO	**2957.15**
		Autofinancement	2957.15
TOTAL DEPENSES	**8449.00**	**TOTAL RECETTES**	**8449.00**

INTERET DU PROJET PAR RAPPORT AUX OBJECTIFS DU PROJET DE TERRITOIRE COMMUNAUTAIRE 2022-2032

- Préservation et mise en valeur du patrimoine
- Mise en sécurité des biens
- Economies d'énergies

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC55120625-DE

DEMANDE DE FOND DE CONCOURS n° 2-2025

COMMUNE DEMANDERESSE : Alembon

POPULATION DGF : 643

DATE DE DEPOT DE LA DEMANDE : 28 mai 2025

TITRE DU PROJET : Réfection de la salle des fêtes

PRESENTATION SUCCINTE :

Changement des dalles de plafond, du système de chauffage et de l'éclairage néon en vue de réaliser des économies d'énergie

CALENDRIER DU PROJET :

- Début des travaux : aout 2025
- Durée : 1 mois

BUDGET PREVISIONNEL SOLLICITE

DEPENSES HT		**RESSOURCES**	
Nature	**Montant**	**Nature**	**Montant**
TRAVAUX	21453.37		
I		DEPARTEMENT	4290.67
		Fonds de concours CCPO	**8581.35**
		Autofinancement	8581.35
TOTAL DEPENSES	**21453.37**	**TOTAL RECETTES**	**21453.37**

INTERET DU PROJET PAR RAPPORT AUX OBJECTIFS DU PROJET DE TERRITOIRE COMMUNAUTAIRE 2022-2032

- Economies d'énergies : remplacement des dalles par dalles isolées, remplacement du chauffage par chaudière air/eau, remplacement néons par led
- Préservation du patrimoine communal

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC56120625-DE

Autonome DEMANDE DE FOND DE CONCOURS n° 3-2025

1ère demande

COMMUNE DEMANDERESSE : SANGHEN

POPULATION DGF : 350

DATE DE DEPOT DE LA DEMANDE : 3 juin 2025

TITRE DU PROJET : Sécurisation, borduration, création d'une voie piétonne route d'Alembon

PRESENTATION SUCCINTE :

Pour assurer la sécurité des riverains et des piétons, le projet est de réaliser une voie piétonne sécurisé sur une partie de la route d'Alembon

CALENDRIER DU PROJET :

- Début des travaux : dernier trimestre 2025
- Durée : 6 mois

BUDGET PREVISIONNEL SOLLICITE

DEPENSES HT		**RESSOURCES**	
Nature	**Montant**	**Nature**	**Montant**
Borduration, assainissement eaux pluviales,…	91846.90		
Trottoirs, signalisation, espaces verts…	85149.50	DEPARTEMENT	45923.45
		Fonds de concours CCPO	**15 000.00**
		Autofinancement	116072.95
TOTAL DEPENSES	**176996.40**	**TOTAL RECETTES**	**176996.40**

INTERET DU PROJET PAR RAPPORT AUX OBJECTIFS DU PROJET DE TERRITOIRE COMMUNAUTAIRE 2022-2032

Sécurisation des habitants
Amélioration du cadre de vie
Favoriser les mobilités actives

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC57120625-DE

Autonome DEMANDE DE FOND DE CONCOURS n° 4-2025

1ère demande

COMMUNE DEMANDERESSE : BOUQUEHAULT

POPULATION DGF : 798

DATE DE DEPOT DE LA DEMANDE : 5 juin 2025

TITRE DU PROJET : restauration de l'église

PRESENTATION SUCCINTE :

Le pignon de l'église a été débarrassé d'un enduit dont l'Etat menaçait la sécurité des passants. Les pierres mises à nues s'abimant, il est nécessaire d'en renforcer l'étanchéité. La porte sera également changée et les vitraux restaurés

CALENDRIER DU PROJET :

- Début des travaux : dernier semestre 2025
- Durée : 1 an

BUDGET PREVISIONNEL SOLLICITE

DEPENSES HT		**RESSOURCES**	
Nature	**Montant**	**Nature**	**Montant**
Porte en bois	5 820.00		
Restauration des vitraux	8 600.00		
Restauration du pignon	69 408.16		
		Fonds de concours CCPO	**15 000.00**
		Autofinancement	68 828.16
TOTAL DEPENSES	**83 828.16**	**TOTAL RECETTES**	**83 828.16**

INTERET DU PROJET PAR RAPPORT AUX OBJECTIFS DU PROJET DE TERRITOIRE COMMUNAUTAIRE 2022-2032

Amélioration du cadre de vie – préservation du patrimoine remarquable

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC58120625-DE

DEMANDE DE FOND DE CONCOURS n° 5-2025

2ème demande

COMMUNE DEMANDERESSE : LICQUES

POPULATION DGF : 1666

DATE DE DEPOT DE LA DEMANDE : 30 janvier 2025

TITRE DU PROJET : projet d'espace attractif et de loisirs autour du complexe scolaire est sportif

PRESENTATION SUCCINTE :

Aménagement d'un espace de partages, de jeux sportifs et pare ballon sur le terrain de foot ave un parking perméable + espaces végétalisés

CALENDRIER DU PROJET :

- Début des travaux : dernier trimestre 2025
- Durée : 6 mois

BUDGET PREVISIONNEL SOLLICITE

DEPENSES HT		**RESSOURCES**	
Nature	**Montant**	**Nature**	**Montant**
Travaux préliminaires	43 795.00	DETR	151 658.59
Terrassement, terre végétale	82 141.40	DEPARTEMENT	90 000.00
Mobilier urbain, signalétique, clotures	185 505.50	REGION	100 000.00
Minéraux, fondations et borduration	238 777.10		
Végétaux et protection	56 415.37	**Fonds de concours CCPO**	**7 500.00**
		Autofinancement	257 475.78
TOTAL DEPENSES	**606 634.37**	**TOTAL RECETTES**	**606634.37**

INTERET DU PROJET PAR RAPPORT AUX OBJECTIFS DU PROJET DE TERRITOIRE COMMUNAUTAIRE 2022-2032

- Favoriser le lien social
- Redynamisation du centre bourg / Amélioration du cadre de vie
- Créations d'ilots de verdure, gestion des eaux à la parcelle (parking perméable à faire préciser)

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC59120625-DE

DEMANDE DE FOND DE CONCOURS n° 6-2025

2ème demande

COMMUNE DEMANDERESSE : ANDRES

POPULATION DGF : 1 578

DATE DE DEPOT DE LA DEMANDE : 02 mai 2025

TITRE DU PROJET : réalisation de l'assainissement Ecole/ Mairie / Cantine

PRESENTATION SUCCINTE :

Création d'une salle polyvalente au sein de l'école les Sources Bleues et réagencement des bureaux de la mairie

CALENDRIER DU PROJET :

- Début des travaux : 2 juin 2025
- Durée : 3 mois

BUDGET PREVISIONNEL SOLLICITE

DEPENSES HT		**RESSOURCES**	
Nature	**Montant**	**Nature**	**Montant**
Création salle	19 000.00		
Création d'une porte de service sécurisée	4 000.00	DEPARTEMENT	7 500.00
Changement d'une porte en mairie	1 000.00		
Création du patio en mairie	3 500.00		
		Fonds de concours CCPO	**7 500.00**
		Autofinancement	14 500.00
TOTAL DEPENSES	**27 500.00**	**TOTAL RECETTES**	**27 500.00**

INTERET DU PROJET PAR RAPPORT AUX OBJECTIFS DU PROJET DE TERRITOIRE COMMUNAUTAIRE 2022-2032

Favoriser le lien social et le développement harmonieux des enfants de l'école
Préservation du patrimoine communal
Amélioration du cadre de vie

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC60120625-DE

Autonome DEMANDE DE FOND DE CONCOURS n° 7-2025

2ème demande

COMMUNE DEMANDERESSE : CAFFIERS

POPULATION DGF : 734

DATE DE DEPOT DE LA DEMANDE : 3 juin 2025

TITRE DU PROJET : création de nouveaux ateliers municipaux

PRESENTATION SUCCINTE :

Acquisition d'un bien immobilier pour y implanter les services techniques municipaux aujourd'hui accueillis dans des locaux inadaptés et trop petits

CALENDRIER DU PROJET :

- Début des travaux : deuxième semestre 2025
- Durée : 6 mois

BUDGET PREVISIONNEL SOLLICITE

DEPENSES HT		**RESSOURCES**	
Nature	**Montant**	**Nature**	**Montant**
Acquisition du bien immobilier	136 500.00		
		Fonds de concours CCPO	**15 000.00**
		Autofinancement	121 500.00
TOTAL DEPENSES	**136 500.00**	**TOTAL RECETTES**	**136 500.00**

INTERET DU PROJET PAR RAPPORT AUX OBJECTIFS DU PROJET DE TERRITOIRE COMMUNAUTAIRE 2022-2032

Amélioration du cadre de vie

INFORMATION : le budget prévisionnel ne concerne que l'acquisition du bien immobilier mais la demande de fonds de concours concerne l'ensemble du projet d'acquisition + réhabilitation

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC61120625-DE

DEMANDE DE FOND DE CONCOURS n° 8-2025

2ème demande

COMMUNE DEMANDERESSE : BOURSIN

POPULATION DGF : 263

DATE DE DEPOT DE LA DEMANDE : 5 juin 2025

TITRE DU PROJET : changement du chauffage de la salle communale

PRESENTATION SUCCINTE :

Remplacement des chauffages type « Grille pains » par un chauffage ventilé air-air pour réduire la consommation d'énergie

CALENDRIER DU PROJET :

- Début des travaux : septembre 2025
- Durée : 3 mois

BUDGET PREVISIONNEL SOLLICITE

DEPENSES HT		**RESSOURCES**	
Nature	**Montant**	**Nature**	**Montant**
Travaux	13 000		
		Fonds de concours CCPO	**6 500.00**
		Autofinancement	6 500.00
TOTAL DEPENSES	**13 000**	**TOTAL RECETTES**	**6 500.00**

INTERET DU PROJET PAR RAPPORT AUX OBJECTIFS DU PROJET DE TERRITOIRE COMMUNAUTAIRE 2022-2032

Réduire les consommations d'énergie
Valorisation du patrimoine communal

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC62120625-DE

Autonome DEMANDE DE FOND DE CONCOURS n° 9-2025

3ème demande

COMMUNE DEMANDERESSE : LANDRETHUN LES ARDRES

POPULATION DGF : 828

DATE DE DEPOT DE LA DEMANDE : 20 mars 2025

TITRE DU PROJET : réalisation de l'assainissement Ecole/ Mairie / Cantine

PRESENTATION SUCCINTE :

Assainissement actuel obsolète et non conforme. Projet de réalisation d'un assainissement autonome conforme validé par le SIRA

CALENDRIER DU PROJET :

- Début des travaux : juillet 2025
- Durée : 1.5 mois

BUDGET PREVISIONNEL SOLLICITE

DEPENSES HT		**RESSOURCES**	
Nature	**Montant**	**Nature**	**Montant**
Etude BPH	1665.00	DSIL	20 000.00
Assainissement	41 560.84	DEPARTEMENT	10 000.00
Réfection de la cour	19 390.00		
Suivi chantier	1 715.00		
		Fonds de concours CCPO	**15 000.00**
		Autofinancement	19 330.84
TOTAL DEPENSES	**64 330.84**	**TOTAL RECETTES**	**64 330.84**

INTERET DU PROJET PAR RAPPORT AUX OBJECTIFS DU PROJET DE TERRITOIRE COMMUNAUTAIRE 2022-2032

- Lutte contre la pollution des sols
- Protection de la nappe phréatique

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC63120625-DE

Clauses-types pour une convention d'indemnisation des frais de relogement temporaire

(dans le cadre d'une situation exceptionnelle liée aux inondations ayant conduit aux arrêtés de catastrophe naturelle en date des 14 et 30 novembre 2023, 18 et 22 décembre 2023, 16 et 30 janvier 2024, 12 février 2024, 7 mars 2024 et 15 avril 2024)

La présente convention est conclue entre les soussignés :

L'Établissement Public de Coopération Intercommunale (EPCI)
Dénomination : Communauté de Communes Pays d'Opale
Représenté par : L. LOQUET, président
Adresse électronique : administration@paysdopale.fr
Coordonnées téléphoniques : 03 21 00 83 33
ci-après dénommé(es) « L'EPCI »

Et

Monsieur et Madame Christophe LOVERGNE
Date de naissance : 01/06/1991
Domicilié(es) : 2507 chemin du premier banc – le Marais 62340 GUINES
Adresse électronique : chrislovergne@gmail.com
Coordonnées téléphoniques : 06 17 30 66 08
ci-après dénommé(es) « L'occupant »

Le propriétaire bailleur refusant d'être partie prenante d'une convention d'occupation tripartite, la présente convention a pour but d'indemniser directement « l'Occupant » de tout ou partie de ses frais de relogement temporaire conformément au montant indiqué à l'attestation FARU jointe et transmise à l'EPCI compétent.
Ce montant est établi sur la base de ce que l'assurance lui versait jusqu'alors, calculé sur la valeur locative de son logement sinistré.
Le bail conclu entre « L'occupant » et le propriétaire bailleur est obligatoirement joint à la présente convention.

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC63120625-DE

Il est préalablement exposé ce qui suit :

- Les occupants ne pouvant temporairement plus habiter leur résidence principale située à GUINES - 2507 chemin du premier banc 62340 GUINES, dont ils sont propriétaires. CE bien fait l'objet d'un cession à l'Etat au titre du fonds Barnier.

En raison des circonstances exceptionnelles liées aux inondations, conduisant les occupants susnommés à se reloger de manière temporaire dans l'attente de la finalisation de la procédure d'acquisition au titre du fonds Barnier, qui permettre leur relogement définitif, les parties se sont rapprochées pour organiser ensemble les modalités juridiques d'une convention d'indemnisation des frais de relogement temporaire.

Cette durée dérogatoire est rendue nécessaire par les circonstances exceptionnelles liées à l'évènement et à la gestion de l'urgence.

La présente convention est exclue du champ d'application de la loi n° 89-462 du 6 Juillet 1989 et est soumis aux dispositions contractuelles suivantes et aux dispositions supplétives du Code civil sur le louage (CC : art. 1709 à 1762).

Il est donc convenu ce qui suit :

Article 1 : Objet de la convention

En vertu de la présente convention, l'Occupant jouit des lieux et le cas échéant des meubles du bien conformément au bail situé à l'adresse : 15 bis, boulevard Gambetta – 5ème étage – appt 154 62100 CALAIS

Surface habitable (en m²) : 76.31
Typologie du logement : appartement

L'état des lieux annexé à la présente convention vient préciser l'état du bien et les équipements mis à disposition.

Article 2 : Caractère temporaire de la convention

Les parties déclarent que le caractère temporaire de la présente convention est justifié par les inondations ayant touché leur habitation principale et les arrêtés de catastrophe naturelle en date des 14 et 30 novembre 2023, 18 et 22 décembre 2023, 16 et 30 janvier 2024, 12 février 2024, 7 mars et 15 avril 2024 qui en découlent.
Cette convention ne confère aucun droit locatif et a pour seul et unique objet d'indemniser financièrement l'occupant et ce, en raison du contexte exceptionnel ci-dessus rappelé, dans l'attente d'un retour possible au sein du logement qui constitue leur habitation principale.

Article 3 : Durée et fin de la convention

La présente convention entrera en vigueur le 13 juin 2025 avec rétroactivité au 29 mars 2025, date de renouvellement de la prise en charge par l'Etat au titre du fonds d'Aide au Relogement d'urgence.

Elle est conclue jusqu'au 28 juin 2025.

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC63120625-DE

Elle ne pourra pas être reconduite tacitement à son terme et l'occupant s'il devait demeurer dans le logement passé ce délai s'acquittera par ses propres moyens des frais de loyer.

En cas de sortie anticipée, l'occupant en informera l'EPCI.

Chaque partie est tenue d'avertir l'ensemble des signataires de toute modification.

Article 4 : Montant de l'indemnisation

L'indemnisation des frais de relogement temporaire objet de la présente convention donnera lieu au versement d'un montant mensuel de 670 Euros, dont 670 .Euros pris en charge par l'EPCI et remboursé par l'État au titre du Fonds d'Aide au Frais de Relogement d'Urgence (FARU), en conformité de l'article L 2335-15 du Code Général des Collectivités.

Une attestation établie par les services de l'État et jointe à cette présente convention garantit les frais de relogement du demandeur défini comme la charge de loyer à l'exclusion de toute autre charge de fonctionnement ou de nature fiscale.
Cette charge de loyer sera solvabilisée directement à l'occupant par la collectivité (EPCI compétente de rattachement de l'adresse du demandeur).

Le montant restant dû incombe à la charge de l'occupant pour un montant de 95 Euros.

Pour le mois correspondant à l'entrée et à la sortie des lieux, le montant de l'indemnisation sera proportionnel au temps d'occupation (règle du « *prorata temporis* »).

L'indemnisation est payée mensuellement à terme échu après transmission par l'occupant de l'avis d'échéance/quittance à l'EPCI.

Article 5 : Charges (le cas échéant)

Les charges (eau, gaz, électricité…) viendront s'ajouter à la redevance d'occupation et seront solvabilisée par l'Occupant, non prises en charge au titre du FARU.

Article 6 : Clause de solidarité

Pour l'exécution de toutes les obligations du présent contrat en cas de pluralité d'occupants, il y aura solidarité et indivisibilité entre eux.

Article 7 :Obligations de l'occupant

L'occupant s'engage à respecter les clauses prévues au contrat de bail joint.

Il doit observer, s'il y a lieu, le règlement intérieur de l'immeuble.

- *Congé*

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC63120625-DE

Si l'occupant a mis fin au contrat qui le lie au bailleur avant son terme en respectant le délai de prévenance, il devra en aviser l'EPCI, par tout moyen probant.

Article 8 : Obligations de l'autorité publique

- Versement de l'indemnisation

L'autorité publique procède au versement de l'indemnité sus-mentionnée dans les conditions prévues à l'article 4 de la présente convention.

Article 9 : Clause résolutoire

Le présent contrat sera résilié de plein droit :

- en cas de défaut d'observation des clauses prévues au bail joint à la présente convention.

Article 10 : Règlement des différends

La présente convention est soumise au droit français. En conséquence, en cas de litige, les parties, devront rechercher une tentative de conciliation. En cas d'échec, elles saisiront le tribunal judiciaire territorialement compétent.

Article 11 : Annexe

Sont annexées les pièces suivantes :

- le contrat de bail conclu entre l'occupant et son propriétaire bailleur ;
- l'Attestation établie par les services de l'État garantissant les frais de relogement du demandeur défini comme la charge de loyer à l'exclusion de toute autre charge de fonctionnement ou de nature fiscale.

Fait à …
Le ….

En 2 exemplaires

Signature de l'Occupant

Signature du représentant de l'EPCI

Le Président,

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC65120625-DE

CONVENTION DE MISE A DISPOSITION DE LOCAUX COMMUNAUTAIRES A LA COMMUNE DE LICQUES POUR L'ACTIVITE DE LA MEDIATHEQUE MUNICIPALE

Entre les soussignés,

La Communauté de Communes Pays d'Opale représentée par Ludovic LOQUET président, dument habilité par délibération du 17 septembre 2020
Désignée la CCPO

D'une part,

ET la commune de LICQUES, représentée par Brigitte HAVART, maire, dument autorisée aux fins des présentes,
Désignée la Commune

D'autre part

Vu la délibération n°XXX du Conseil Communautaire de la Communauté de Communes Pays d'Opale en date du 12 juin 2025,

Vu la délibération n°XXX du Conseil Municipal de la Commune de Licques en date du XXX

PREAMBULE

Une médiathèque publique est un service culturel qui contribue aux loisirs, à l'information et à la formation initiale et permanente de tous les publics. Elle participe au développement culturel et économique du territoire.

Le schéma départemental de développement de la lecture publique renforce l'action départementale en matière de lecture publique au service d'une amélioration continue de la qualité du service public. Les valeurs portées par le Département et déclinées dans

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC65120625-DE

les pactes solidarités humaines, réussites citoyennes et solidarités territoriales structurent la stratégie de la médiathèque départementale au service du territoire à travers trois orientations : poursuivre le réseau des bibliothèques, développer les compétences et promouvoir l'inclusion.

Dans le cadre d'un partenariat étroit avec le Département du Pas de Calais et dans le respect du schéma départemental de la lecture publique, la CCPO porte l'animation du réseau de lecture publique Pays d'Opale dont fait partie la médiathèque de Licques.

La médiathèque municipale de Licques a conventionné le 5 décembre 2024 et pour une durée de 4 ans avec le Département du Pas-de-Calais pour bénéficier des services de la Médiathèque Départementale en sa qualité de **bibliothèque de proximité**. A ce titre, elle s'est engagée notamment à respecter les conditions suivantes :

- Un local dédié d'une surface de 0.07m^2 par habitant avec un minimum de 70 m^2 répondant aux normes d'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite ;
- 8 heures minimum d'ouverture hebdomadaire hors accueils scolaires
- Une équipe composée de 1 équivalent temps plein par tranche de 2000 habitants, soit pour Licques 0.8 ETP (tolérance à 0.5 ETP)
- Un budget d'acquisition de 1.50€ par habitant
- Une programmation culturelle annuelle

La médiathèque municipale de Licques est à ce jour implantée dans des locaux communaux vétustes.

La maison de pays de Licques, propriété de la CCPO est un bâtiment passif accueillant plusieurs services publics communautaires à proximité immédiate des établissements scolaires et lieux de vie de la commune de Licques. Elle constitue l'emplacement idéal pour renforcer le dynamisme de la médiathèque municipale au sein de locaux modernes et adaptés.

Afin de régler les conditions d'accueil de la médiathèque municipale de Licques au sein de la Maison de Pays, IL A ETE CONVENU ET ARRETE CE QUI SUIT :

Article 1 : Objet de la convention

La CCPO met à disposition de la Commune de Licques une salle et une réserve au sein de la Maison de Pays de Licques afin d'y implanter la médiathèque municipale.

Article 2 : Engagements de la communauté de Communes

La CCPO met à disposition de la commune un local adapté, non meublé et affecté au seul usage de la médiathèque municipale au sein de la Maison communautaire de Pays de Licques, sise 261 rue de la commune.

- Espace réservé à la médiathèque :
  - Grande salle de consultation : 122.50 m^2
  - Réserve attenante : 14.70 m^2

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC65120625-DE

- Espace partagé :
    - Entrée
    - Couloir d'accès aux sanitaires (accès règlementé)

Le plan des locaux mis à disposition est en annexe de la présente convention.

La CCPO assume les frais de chauffage, éclairage, entretien, assurances du local.

La mise à disposition est opérée à tire gratuit

Article 3 : Engagements de la Commune

a. <u>Respect des lieux et de leur destination</u>

La Commune s'engage à :

- Implanter dans le local un mobilier adapté en cohérence avec l'architecture, l'aménagement global du site et accessible dans un espace accueillant un public divers et varié parfois en situation de handicap;
- Respecter et faire respecter les lieux dédiés et lieux partagés et ne pas les dégrader ; l'accès aux sanitaires sera rendu possible notamment pour l'accueil de groupes. Les groupes d'enfants devront être sous la surveillance d'un adulte.
- Assurer l'ensemble du mobilier, des documents et du public dans le cadre du service public ;

b. <u>Fonctionnement de l'établissement</u>

La Commune s'engage à :

- Respecter les engagements inscrits dans la convention avec le Département du Pas-de-Calais en date du 5 décembre 2024 et repris dans le préambule de la présente convention, à savoir :
    - 8 heures minimum d'ouverture hebdomadaire hors accueils scolaires
    - Une équipe composée de 1 équivalent temps plein par tranche de 2000 habitants, soit pour Licques 0.8 ETP (tolérance à 0.5 ETP)
    - Un budget d'acquisition de 1.50€ par habitant
    - Une programmation culturelle annuelle ;
- Assurer la gratuité universelle ;
- Travailler en lien avec les services implantés dans la maison de Pays de Licques pour la mise en place de projets partagés (école intercommunale de musique, Ludothèque, Lieu d'accueil enfants parents, France Services, Maison d'assistantes maternelles) ;
- Poursuivre l'action engagée dans le cadre du réseau de lecture publique Pays d'Opale.
- Souscrire une assurance responsabilité civile couvrant le bibliothécaire dans le cadre de ses activités au sein de la bibliothèque et de ses déplacements pour le service de la médiathèque ;

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC65120625-DE

Article 4 : Communication

Lors de toute communication écrite, orale ou en ligne, la Commune s'engage à indiquer le partenariat de la CCPO (logo).

Article 5 : Durée de la Convention

La présente convention prend effet à compter de sa signature et jusqu'au 31 décembre 2028. Elle sera renouvelée en concertation avec chacune des parties après constatation du bon fonctionnement de la médiathèque et de son dynamisme par le représentant de la CCPO, de la commune et du Département.

Article 6 : résiliation de la convention

La convention pourra être dénoncée par chacune des parties par lettre recommandée avec Accusé de réception avec un préavis de trois mois en cas de non-respect des clauses de la présente convention par l'une des parties. L'absence continue d'activité au sein de la médiathèque municipale ou la dénonciation du partenariat avec le Département sont des motifs valables de résiliation de la convention par la CCPO.
Dans ce cas, la commune s'engage à déménager l'ensemble du matériel dans les plus brefs délais à la fin du préavis.

Article 7 : Voies de recours

En cas de litige relatif à l'exécution de la présente convention, leds parties tenteront un règlement amiable. En cas d'échec de ce dernier, le litige sera porté devant le Tribunal Administratif de Lille.

Fait à ....., le.....

En deux exemplaires

Pour la Commune De Licques	Pour la Communauté de Communes Pays d'Opale
Madame le Maire	Monsieur le Président
B. HAVART	L. LOQUET

MUSIQUE EN PAYS d'OPALE

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC66120625-DE

Règlement intérieur à destination des familles

2025-2026

PROJET DE NOTRE TERRITOIRE 2022 2032 ENJEU 3 Bien vivre ensemble

Règlement intérieur à destination des usagers de l'EMIPO
Pour application à la rentrée 2025-2026

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC66120625-DE

SOMMAIRE

L'Ecole de Musique Intercommunale Pays d'Opale, ses missions.

I. Les cours – le cursus.

1. Les premiers pas.
2. La formation musicale.
3. La formation instrumentale.
4. La pratique collective.
5. Le hors-cursus.
6. L'enseignement adapté.
7. Le cursus.

II. Règlement général à destination du public.

1. Inscriptions et réinscriptions.
2. Cours.
3. Suivi et travail à la maison.
4. Absences.
5. Locations d'instruments.
6. Manuels et partitions.
7. Tarifs et facturation.
8. Assurance.

École de Musique Intercommunale PAYS d'OPALE

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC66120625-DE

L’école de Musique Intercommunale Pays d’Opale, ses missions

L’**EMIPO** a pour but d’**assurer la formation initiale des musiciens amateurs** durant au moins les deux premiers cycles (soit environ 8 ans).

Elle a pour vocation à **dynamiser et favoriser l’accès aux ensembles musicaux du territoire** (Harmonies, groupes de musiques actuelles…).

Elle doit proposer un **enseignement complet** – formation musicale, formation instrumentale, pratique collective - à travers des cours réguliers ou des projets ponctuels, dans le respect des textes cadres :

- Le Schéma National d’Orientation Pédagogique
- Le Schéma Départemental du Développement de l’Enseignement Artistique

Elle doit être une passerelle vers l’enseignement dispensé dans les conservatoires, notamment de Calais, Boulogne et Saint-Omer.

L’**EMIPO** doit être une ouverture sur la culture, les événements artistiques du territoire et au-delà.

L’enseignement se fait sur quatre antennes, pour des raisons d’équité territoriale :
Ardres, Guînes, Hardinghen et Licques.

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC66120625-DE

I - Les cours, le cursus

L'Ecole de Musique accueille les élèves à partir de 3 ans.
Il n'y a pas d'âge supérieur limite.

- 3-4 ans : Éveil musical parent/enfant (Niveau scolaire : maternelle petite et moyenne section)
- 5 Ans : Eveil Musical (Niveau Scolaire : Maternelle Grande Section)
- 6 Ans : Initiation Musicale (Niveau Scolaire : Cours Préparatoire)
- 7 Ans : 1ère année de 1er cycle (Formation Musicale - 1c1 – Niveau Scolaire : CE1)

L'accès aux cours d'instruments peut se faire – selon les places et le matériel disponibles et les préconisations du professeur d'instrument quant au développement psychomoteur de l'enfant – dès l'année d'Initiation.

Certains instruments ne sont accessibles qu'en deuxième instrument uniquement à partir de la fin de 1er cycle, comme le piano, par exemple.

Il existe également des cours de Formation Musicale Ado/Adultes, accessibles dès 12 ans.

Chaque cycle doit comporter 3 items à valider obligatoirement :
- Formation Musicale,
- Formation Instrumentale,
- Pratique Collective (chorale, orchestre, harmonie, projets divers).

L'évaluation de l'élève se fait en contrôle continu, que les parents peuvent suivre via le logiciel DuoNET.

Seuls les passages de cycles se font sur examen ou contrôle de fin d'année.

1. Les premiers pas.

3-4 ans : éveil musical parent/enfant.

Venez partager un moment d'éveil à la musique avec votre tout-petit.
A travers des écoutes, des jeux, des chansons, des rituels, notre enseignante vous accompagne sur le chemin de la musique en famille.
Un accompagnant par enfant ; dix enfants maximum par groupe ; durée : 45 minutes.

5 ans : éveil musical.

Votre enfant va pouvoir découvrir les joies de la musique en groupe. L'objectif de cette année est de familiariser votre enfant avec la musique, les éléments sonores, de découvrir les instruments et la musique d'ici et d'ailleurs. À travers l'expérimentation, le mouvement, la manipulation d'instruments et la pratique du chant, votre enfant s'approprie petit à petit la musique pour la faire entrer dans son univers.
Dix enfants maximum par groupe ; durée : 1H00

6 ans : initiation musicale.

L'année d'initiation musicale est une année où votre enfant continue sa découverte musicale et élargit ses horizons sonores et techniques afin de pouvoir choisir un instrument à débuter l'année suivante. Grâce au chant, au mouvement et à la manipulation d'instruments, votre enfant poursuit sa découverte et son épanouissement musical tout en encourageant l'apprentissage technique des notes, des rythmes et de leur écriture.
Dix enfants maximum par groupe ; durée : 1H00

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC66120625-DE

2. La formation musicale.

Chaque cycle de Formation Musicale dure 4 ans.

Le programme de la formation musicale est axé sur **la lecture de notes, la lecture rythmique, la théorie, l'analyse, le chant et la formation auditive.** L'approche proposée est **en lien avec un répertoire musical,** l'instrument et l'élève sont au cœur du projet.

Les études de formation musicale sont obligatoires pour tous les élèves de l'école de musique intercommunale. Il n'y pas de dérogation, d'année blanche sauf cas de force majeure (maladie...).
Les absences doivent être justifiées par les parents et/ou le responsable de l'élève mineur.

En premier cycle, le cours de Formation Musicale dure 1H00. On lui adjoint, de manière juxtaposée autant que possible, un cours de chorale de 30 minutes, obligatoire.

En second cycle, la durée de cours est d'1h15 en FM « Classique », de 2H00 en FM Musiques Actuelles (dont 30 minutes en autonomie en Musique Assistée par Ordinateur).

- Le passage d'année, en intra-cycle est conditionné à une note de contrôle continu supérieure à 10/20.
- Le passage au cycle supérieur, en fin de 4ème année de chaque cycle, est conditionné par l'obtention d'une moyenne supérieure à 10/20 à l'Examen de Fin de Cycle.

3. La formation instrumentale.

Chaque cycle peut avoir une durée entre 3 et 5 ans, selon les progrès, la régularité du travail de l'élève, l'avis du professeur. On peut accorder une sixième année, en fonction du profil de l'élève, après consultation du professeur, de l'élève et/ou des parents (dans le cas d'un élève mineur) et après avis de la direction.

Le temps de cours est de 30 minutes pour le 1er cycle, 45 minutes pour le 2ème cycle.

Les instruments enseignés :

Instruments de l'Harmonie :
- Bois : flûte, clarinette, saxophone
- Cuivres : trompette, trombone, tuba
- Percussion* : percussion d'orchestre, claviers à percussion, timbales...

Claviers et cordes :
- Violon, alto
- Piano (accessible uniquement en instrument complémentaire, à partir de FIN de 1er cycle)
- Orgue
- Accordéon de concert

Musiques Traditionnelles :
- Cornemuse

Musiques Actuelles :
- Chant
- Guitare
- Basse
- Claviers
- Batterie*

**Possibilité de coupler batterie et percussion, si avis favorable du professeur :*
1er cycle : 40 minutes (30min + 10min) ; 2ème cycle : 1H00 (45min + 15min)

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC66120625-DE

4. La pratique collective.

Elle peut prendre plusieurs formes :

- Ensembles vocaux : chorales de 1er cycle, chorale « Pays d'Opale » ados/adultes (2nd cycle ou hors-cursus, à partir de 12 ans).

- Ensembles pluridisciplinaires : kid's orchestra et classes d'orchestre (sous la validation du professeur d'instrument), Harmonies (Ardres, Guînes et Licques) et ensembles du territoire.

- Ensembles de classes

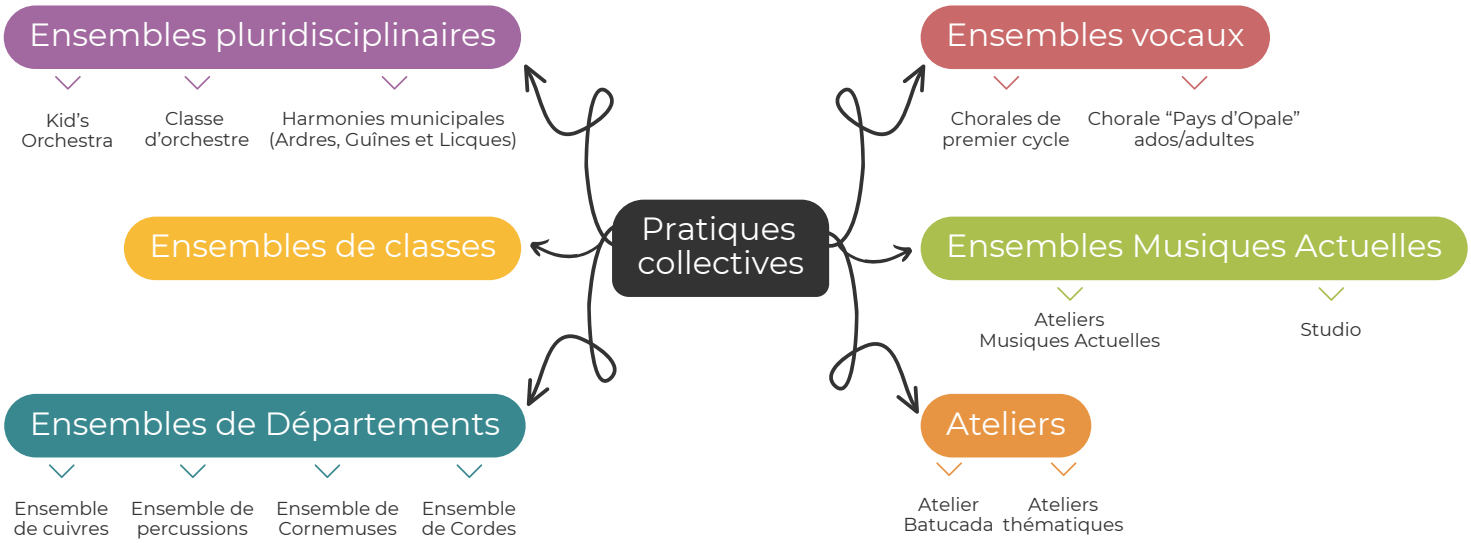
- Ensembles de Départements (Cuivres, Percussion, Cornemuses, Cordes).

- Ensembles musiques actuelles : ateliers MA, studio.

- Ateliers (thématiques, Batucada).

La pratique collective doit comporter une participation active **à des ensembles interdisciplinaires réguliers** et l'investissement dans des projets organisés dans le cadre de l'Ecole de Musique Intercommunale.

Les pratiques collectives à l'EMI Pays d'Opale



Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC66120625-DE

5. Le hors-cursus.

Ils consistent en l'inscription en cours instrumental d'un élève qui ne suit pas le cursus avec les 3 items obligatoires (FM, FI, PC), ***pour une durée maximale de 5 ans et sous réserve de place,*** sauf cas particuliers, répertoriés ci-après :

1) Une personne ayant complété son cursus à l'EMIPO mais souhaitant se perfectionner (pour par exemple tenter un concours d'entrée en conservatoire, d'un orchestre ou d'une école) **(pour une durée de 2 ans maximum).**
Durée du cours : 20 minutes.

2) Une personne qui, pour une raison légitime (laissée à l'appréciation de la direction), souhaite interrompre temporairement son cursus et souhaite une année « blanche » **(pour un an maximum).**
Durée du cours : 20 minutes.

3) Une personne ayant complété – ou non - son cursus à l'EMIPO mais faisant partie d'un ensemble du territoire de manière régulière (Harmonie, batucada, chorale), et souhaitant maintenir son niveau ou progresser **(sans limite de durée).**
Durée du cours : 30 minutes.

4) Adulte pouvant attester d'un niveau suffisant de formation musicale (ou après évaluation du professeur), pour ne suivre que le cours d'instrument sous réserve de place.
Durée du cours : 20 minutes.

Priorité sera donnée aux élèves désirant suivre un cursus complet (sauf cas 3).

6. L'enseignement adapté.

L'Enseignement Adapté concerne les personnes :
- en situation de handicap,
- présentant des troubles de l'apprentissage (TDAH, par exemple), ou des troubles envahissants du développement (TED),
- présentant d'autres troubles cognitifs (les troubles DYS, par exemple),
- présentant des inaptitudes sociales,
- en situation de maladie.

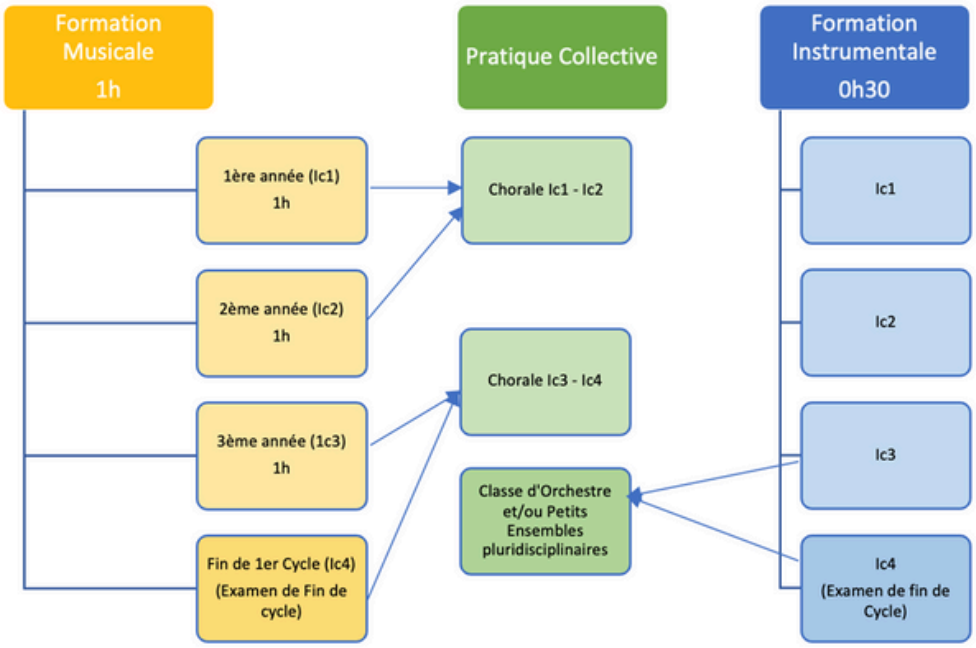
Dans ce cas, on accorde un temps hebdomadaire de cours instrumental de 30 minutes sans limitation de durée.

La progression de l'apprenant peut éventuellement être valorisée par un passage d'examen de fin de cycle.

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC66120625-DE

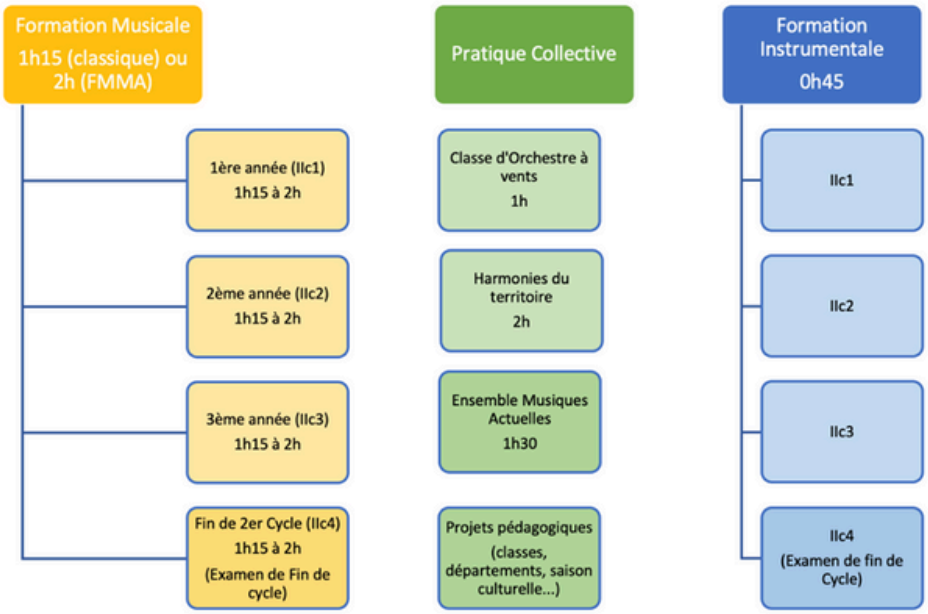
7. Le cursus.

Déroulement du 1er cycle



La réussite à chaque item du premier cycle (FM, FI et FC) donne lieu à la validation d'une Unité d'Enseignement (U.E.).
La validation de chaque U.E. donne droit au Brevet de Fin de premier cycle.

Déroulement du 2nd cycle



La réussite à chaque item du second cycle (FM, FI et FC) donne lieu à la validation d'une Unité d'Enseignement (U.E.).
La validation de chaque U.E. donne droit au Brevet de Fin de second cycle.

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC66120625-DE

II - Règlement général à destination du public

1. Inscriptions et réinscriptions.

Les modalités d'inscriptions et de réinscriptions sont diffusées chaque année sur le site internet de la CCPO et sur tout autre support de communication.

2. Cours.

Les cours ont lieu sur les antennes, aux lieux et horaires fixés en début d'année lors de la rencontre avec les professeurs.

L'effectif maximal pour les cours de formation musicale est de 12 élèves.
En cas d'inscription supplémentaire, les élèves seront redirigés vers les autres antennes.

Seuls les élèves qui sont inscrits ont accès aux cours : les parents ou accompagnants doivent attendre à l'extérieur de la salle sauf autorisation ponctuelle et explicite du professeur.

Les parents doivent amener les élèves 5 minutes (au minimum) avant l'heure de cours et le récupérer à l'heure de fin. Un retard imputable aux élèves ou à ses parents n'est pas à rattraper par le professeur.

Si l'élève est amené à repartir seul chez lui ou avant la fin du cours de manière régulière, il est demandé, obligatoirement, à la famille de nous fournir une décharge de responsabilité datée et signée mentionnant le cours, le jour et l'horaire concernés.

Les élèves doivent amener leur matériel personnel (instrument, cahiers, porte-vues, manuels/partitions/méthodes, trousse avec crayon et gomme) à chaque cours.
Un élève qui arrive sans matériel de manière récurrente peut se voir refuser l'entrée en cours par le professeur.
La liste des fournitures scolaires vous sera fournie au premier cours par le professeur.

Les élèves doivent également participer aux ensembles, auditions, projets et concerts proposés par l'EMIPO.

Des absences, retards ou manquements répétés peuvent remettre en cause l'inscription de l'élève à l'Ecole de Musique.

3. Suivi et travail à la maison.

Pour faciliter le suivi des élèves, les professeurs utilisent **le logiciel DuoNET.**

Cette application comprend l'emploi du temps, les coordonnées des professeurs et de l'équipe administrative de l'EMIPO, ainsi qu'un fil d'actualité sur la vie de l'EMIPO et la saison culturelle du territoire.

Les élèves doivent, entre deux cours, afin de ne pas perdre les acquis et de progresser, revoir ce qui a été travaillé, par eux-mêmes, à la maison. Le professeur veillera à ce que les éléments nécessaires soient indiqués sur le carnet de bord DuoNET et/ou sur la partition.

Si le travail s'avérait insuffisant sur le long terme, le professeur peut convoquer l'élève et/ou les parents afin d'envisager des solutions. Si aucune solution ne peut être trouvée, ou si le travail de l'élève demeure insuffisant, l'élève peut être radié de l'école de musique.

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC66120625-DE

4. Absences.

Toute absence doit être communiquée au professeur et/ou au secrétariat, avant le cours, sauf cas de force majeure.
Les absences signalées verbalement par les élèves mineurs ne sont pas recevables.

Au bout de 3 absences non-justifiées, la direction envoie un courrier d'avertissement à l'élève ou ses parents (s'il est mineur).

En cas d'absences répétées, même justifiées, la direction peut convoquer l'élève ou ses parents (s'il est mineur) et, le cas-échéant, procéder à la radiation de l'élève (sans remboursement de l'année en cours) ou refuser sa réinscription l'année suivante.

En cas d'empêchement prévisible de la part du professeur d'assurer son cours (pour raison autre que raison médicale ou cas de force majeure, par exemple : retard ponctuel du professeur, concert, résidence d'artiste, jury dans un autre EEA...), celui-ci peut établir un report de cours, et proposer une date pour ce report, via DuoNET, ainsi que tout autre moyen courant (sms, appel, réseaux) afin que l'information soit communiquée.

Les professeurs ne sont pas tenus de rattraper de cours ou de faire un cours en visio en cas d'absence d'un élève.

Les élèves doivent rattraper les cours (notamment de formation musicale) à la suite d'une absence, en contactant leurs camarades de cours en priorité.

Le professeur s'assurera de communiquer les devoirs à la classe via DuoNET ou tout autre moyen courant.

5. Locations d'instruments.

Pour les premières années (jusqu'à la fin de 1er cycle), un instrument peut être loué par l'école de musique, selon les stocks disponibles.

Les consommables sont à la charge des élèves, pour leur instrument : cordes, anches, baguettes, huile...

Au-delà du premier cycle, la location ne peut être garantie par l'école de musique et l'achat d'un instrument personnel est à prévoir.

Les élèves sont responsables des instruments qui leur ont été loués. En cas de dégradation de l'instrument survenue en dehors de l'enceinte scolaire, la charge de la réparation ou du remplacement est à la charge de l'élève ou de son représentant légal.

Il est donc fortement conseillé aux familles de faire les démarches afin d'assurer le ou les instrument(s) et de fournir l'attestation d'assurance à l'administration.

Selon les stocks et les instruments, les élèves faisant partie d'un ensemble du territoire (harmonie...) peuvent se voir prêter un instrument, utilisé dans le cadre de l'EMIPO et de l'ensemble instrumental.

NB : Cela ne concerne pas le piano, la batterie, la percussion. Pour ces derniers, il est nécessaire :
SOIT d'investir au plus vite (notamment piano et batterie)
SOIT de définir des créneaux de travail à l'école de musique (notamment pour la percussion), sous réserve de la présence d'un professeur ET de la disponibilité de la salle. Le travail dans les locaux pour les élèves de moins de 12 ans doit se faire sous la supervision des parents.
La demande est à faire, par écrit, auprès de l'administration.

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC66120625-DE

6. Manuels et partitions.

Les manuels et partitions d'instrument ou de Formation Musicale sont à la charge des élèves.

Il existe une partothèque à l'école de musique, dans laquelle les professeurs peuvent emprunter manuels et partitions, en Formation Musicale ou Instrumentale, afin de les prêter à l'élève.

Les partitions d'orchestre sont fournies par les professeurs (sauf manuels pédagogiques).

Des manuels, partitions, fascicules, facsimile endommagés ou perdus, appartenant à l'EMIPO sont à la charge de l'élève ou de sa famille.

Une fiche de prêt est établie en début d'année pour les manuels de formation musicale, ou en cours d'année pour les autres documents.

7. Tarifs et facturation.

Les tarifs sont votés chaque année par les élus de la CCPO et sont disponibles sur le site internet de la Communauté de Communes Pays d'Opale.

L'École de Musique Intercommunale Pays d'Opale propose deux grilles tarifaires, selon que l'usager soit résident ou non de la CCPO.
De plus, l'inscription à plusieurs cours d'instrument entraîne une majoration sur le coût de la scolarité pour les deuxièmes et troisièmes instruments, respectivement de 25% et de 50%.

Enfin, étant donné la vocation de l'EMIPO à former des musiciens complets, notamment pour les ensembles du territoire, le coût des inscriptions en Hors-cursus est majoré de 50%.

Elèves fréquentant les ensembles instrumentaux du territoire :
Si l'élève fréquente un des ensembles du territoire, le coût des cours instrumentaux sera pris en charge par la commune dont l'élève fréquente l'ensemble.

Cette prise en charge se fera si l'élève participe à plus de 75% des répétitions et 75% des prestations de l'ensemble ainsi que 75% des cours de l'école de musique.

L'inscription à l'EMIPO est réputée définitive pour l'année scolaire en cours à compter du 15 octobre. Le paiement de l'année est dû passée cette date.

Une annulation de facture est possible, à titre exceptionnel, en cas de force majeure soumise à l'appréciation de l'autorité territoriale. Cette demande d'annulation doit être faite par écrit à l'attention du président de la CCPO en invoquant les motifs réels et sérieux ayant entraîné l'absence de l'élève. Aucune demande orale ne sera acceptée.

Pour les inscriptions en cours d'année scolaire, la tarification s'effectue au trimestre :
- Inscription entre septembre et décembre : tarification année complète
- Inscription entre janvier et mars : tarification deux trimestres
- Inscription entre avril et juin : tarification un trimestre

Les familles n'ayant pas réglé leur cotisation annuelle ne sont pas prioritaires pour les inscriptions.

8. Assurance.

L'élève doit être couvert par une assurance « Responsabilité Civile ».
L'attestation sera à fournir obligatoirement lors de l'inscription.

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC66120625-DE

L'ACTUALITÉ ..... CONTACT .....

École de Musique Intercommunale Pays d'Opale

9, avenue de la libération
62340 Guînes

Mail : emipo@paysdopale.fr
Tél : 03 21 00 83 33

EMI Pays d'Opale

MuoNET

École de Musique Intercommunale PAYS d'OPALE

62 Pas-de-Calais Mon Département

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC67120625-DE

CONDITIONS GENERALES D'UTILISATION ET DE MISE A DISPOSITION DE LOCAUX

1. Objet du contrat

Les présentes conditions générales (« CGU ») sont applicables entre la Communauté de Communes Pays d'Opale (« le Prestataire ») et le Client et régissent les conditions d'utilisation par le Client (ses salariés, ses adhérents) des locaux mis à sa disposition, au sein de «LA GRANGE NUMERIQUE », ainsi que les produits et services associés.

Ce Contrat est un contrat de prestation de services dont l'objet est la mise à disposition d'espace et ne pourra en aucun cas s'analyser ou s'assimiler à un contrat de dépôt, le Prestataire n'ayant notamment aucun devoir de garde, de conservation, d'entretien, de surveillance et de restitution des biens placés par le Client dans les Locaux.

Ce Contrat ne pourra pas non plus s'analyser en un bail commercial, les Locaux mis à disposition ne constituant pas un lieu d'exploitation d'un fonds de commerce, ce que le Client reconnait expressément.

Le Contrat ne pourra pas être assimilé à un contrat de louage du fait des services offerts par le Prestataire tels que notamment : contrôle d'accès, accès internet, photocopie, mise à disposition d'espaces informels, ménage. Le Client ne dispose d'aucun droit de propriété ou autre droit sur les Locaux.

Il concède au Client le droit de partager l'utilisation de l'espace de travail ainsi que l'accès aux Prestations associées en fonction des formules choisies. Le Client entend faire usage des services du Prestataire pour les besoins de son activité professionnelle uniquement.

2. Définitions

Les termes débutant par une majuscule au sein des présentes CGU, utilisés indifféremment au singulier ou au pluriel, auront la signification et devront être entendus de la manière suivante:

- **« CGU »** : désignent les présentes conditions générales d'utilisation ;

- **« Clients »** : désignent, indépendamment, les Coworkers, les Résidents et les Utilisateurs ;

- **« Conditions Particulières »** : désignent les conditions particulières signées par le Client ;

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC67120625-DE

- **« Contrat »** : désigne les Conditions Particulières, les Conditions Générales et le Règlement Intérieur pris dans leur ensemble ;

- **« Coworkers »** : désignent les personnes ayant souscrit une prestation de coworking quelle que soit la durée ;

- **« Domicilié »** : désigne les personnes ou structures adhérant au service de domiciliation de «LA GRANGE NUMERIQUE» (dès lors que ce service sera proposé) ;

- **« Locaux » ou « «LA GRANGE NUMERIQUE »** : désignent le bâtiment situé 9 bis avenue de la libération à Guînes (62340) ;

- **« Locaux mis à disposition »** : désignent les lieux expressément utilisés par le Client tels que définis dans les Conditions Particulières ;

- **« Partie »** : désigne indifféremment le Client ou le Prestataire ;

- **« Prestataire »** : désigne la structure mettant à disposition les Locaux, à savoir la Communauté de Communes Pays d'Opale ;

- **« Prestation »** : désigne la prestation sélectionnée par le Client dans les Conditions Particulières ;

- **« Résidents »** : désignent les personnes ou les structures (ainsi que ses salariés) ayant souscrit une formule de prestation d'un bureau privatisé qu'il soit dans un espace partagé ou dans un espace individualisé ;

- **« Site »** : désigne le site internet de réservation «LA GRANGE NUMERIQUE » accessible par le Client ;

- **« Utilisateurs »** : désignent les personnes ayant réservé une salle de réunion ;

- **« Visiteurs »** : désignent les personnes ayant été invitées par un Résident, un Coworker ou directement par le Prestataire pour un rendez-vous ou participant à un des événements réalisés au sein de «LA GRANGE NUMERIQUE ».

3. Désignation des Locaux

3.1. Site de «LA GRANGE NUMERIQUE »

Les Locaux faisant l'objet des CGU sont situés 9 bis avenue de la Libération à Guînes (62340) et sont dénommés «LA GRANGE NUMERIQUE ». Le lieu dispose d'un espace de coworking, d'une salle de réunion, de bureaux privatifs, d'un espace événementiel, d'un espace de convivialité, d'un espace type « fablab » (sous gestion associative), de toilettes.

Le Prestataire se réserve la possibilité de fermer les Locaux pour toute cause réelle et sérieuse pour une durée dont il sera le seul juge. Les Résidents, Coworkers, Visiteurs seront prévenus de cette fermeture par tous les moyens possibles. En cas de fermeture pour toute cause réelle et sérieuse, un remboursement au prorata du nombre de jours fermés sera proposé aux Clients sans que puissent être intégrées les éventuelles pertes d'exploitation liées à cette situation.

3.2. Salles de réunion et espace évènementiel

Une salle de réunion est proposée, d'une surface de 32.78 m² pour 14 personnes. Elle est équipée de tables, chaises, écran tactile numérique (sur réservation).

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC67120625-DE

Un espace événementiel de 111m² et pouvant accueillir 140 personnes est également proposé dans les Prestations. L'espace événementiel est équipé d'un écran de projection, du matériel de sonorisation, d'un vidéoprojecteur, de tables et de chaises.

Ces deux salles sont réservables par les associations, entreprises, partenaires publics, du lundi au dimanche de 8h00 à 23h00.

En aucun cas, ces salles ne pourront être réservées par des particuliers pour des évènements familiaux. De même, ces salles ne pourront être réservées pour l'organisation de soirées festives, repas, etc.

3.3. Espace de coworking

Un espace de coworking est mis à disposition :

- Accès gratuit, non réservable, du lundi au vendredi de 8h à 17h.
- Accès payant réservables sous plusieurs formules. Celui-ci est accessible 24h/24h, 7 jours sur 7 (réservation en ligne obligatoire en dehors des horaires d'ouverture de l'accueil).

3.4. Bureaux privatifs et bureaux partagés

Le Prestataire met à disposition des Résidents, à titre onéreux, des bureaux privatisés ou partagés accessibles 24h/24h, 7 jours/7. Les bureaux sont composés au minimum d'un bureau, d'un siège ergonomique, de deux chaises visiteurs, et d'une armoire de rangement.

4. Description des Prestations proposées

4.1. Périmètre des Prestations

Seuls les services énumérés dans les Conditions Particulières peuvent être exigés par le Client. Tout service complémentaire non inclus et dont le Client souhaiterait bénéficier, devra faire l'objet d'un nouvel accord entre les Parties.

4.2. Mise à disposition d'une salle de réunion et d'un espace évènementiel

La réservation de la salle de réunion et de l'espace évènementiel s'effectue en fonction de ses disponibilités. Il est précisé que la réservation de la salle de réunion et de l'espace évènementiel est un service payant et facturé par le Prestataire. La réservation est faite via le Site ou en direct à l'accueil de «LA GRANGE NUMERIQUE », pendant les jours et horaires d'ouverture. Il est compris l'accès à internet, l'accès à la salle et l'accès à l'espace de convivialité. L'accès s'effectue en scannant le QR-CODE situé à l'entrée de la salle ou par badge à retirer au préalable durant les horaires d'ouverture. Cette réservation est exclusive, elle n'est ni cessible, ni transmissible.

4.3. Mise à disposition d'un espace de coworking

L'utilisation d'un poste de travail au sein du coworking s'effectue en fonction de leurs disponibilités et des réservations. La réservation est faite via le Site ou en direct à l'accueil de «LA GRANGE NUMERIQUE ».

La réservation d'un poste donne accès à internet, à l'espace de convivialité, l'accès au thé et café à discrétion, et en fonction de la formule l'accès aux casiers de rangement.

4.4. Mise à disposition de bureaux privatifs et de bureaux partagés

La réservation de bureaux s'effectue en fonction des disponibilités, via le Site ou en direct à l'accueil de «LA GRANGE NUMERIQUE », pendant les jours et horaires d'ouverture. Une fois

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC67120625-DE

la réservation validée, l'accès au bureau privatif s'effectue via la lecture d'un QR-code. Cet accès est exclusivement personnel et n'est ni cessible ni transmissible. Le Client a un accès 7j/7 et 24h/24 à son espace. Il est compris dans la Prestation l'accès au bureau privatif, le ménage, l'électricité, l'accès internet et l'accès à l'espace de convivialité.

Le Résident est autorisé à utiliser son bureau en dehors des heures de présence de l'équipe «LA GRANGE NUMERIQUE ». Si le résident souhaite accueillir des visiteurs hors des horaires d'ouverture de «LA GRANGE NUMERIQUE » il doit avertir le Prestataire qui se réservera le droit d'accepter ou non.

4.6. Service d'impressions et de reprographie

Le Prestataire met à la disposition du Client, du matériel d'impression et de reprographie, qui font l'objet d'une tarification à part entière. Certaines Prestations proposées comprennent des quotas d'impressions selon les formules choisies. Pour les dépassements de quotas ou pour tout Client qui souhaiterait utiliser ce service, les tarifs d'impression et de reprographie sont à disposition à l'accueil et sur le Site.

4.7. Accès au réseau informatique

Le Prestataire fournit un accès Wifi au Client. Son utilisation est incluse dans la tarification permettant l'accès à Internet de manière gratuite et illimitée pendant la durée de mise à disposition des Locaux.

4.8. Effets personnels et utilisation de casiers fermés

Des casiers de rangement sécurisé sont à disposition des Coworkers en fonction de la formule choisie. Les Coworkers sont seuls responsables de la fermeture de leur casier. Il est recommandé au Coworker de contracter une assurance vol valable hors du domicile. A la fin de son contrat (journalier, hebdomadaire ou mensuel), le Coworker s'engage à libérer le casier de tous ses effets personnels. A défaut, le Prestataire s'accorde le droit de vider le casier. Les effets personnels seront conservés 3 mois, passé ce délai, ils seront considérés comme appartenant au Prestataire.

5. Obligations des parties

5.1. Obligations du Prestataire

Le Prestataire déclare être titulaire des droits et autorisations lui permettant de conclure le contrat et de délivrer les Prestations objet du contrat. Compte tenu de la nature des Prestations fournies, le Prestataire n'est tenu que d'une obligation de moyens. Il s'engage à fournir dans les conditions prévues au contrat les services sélectionnés par le Client.

Le Prestataire s'engage à toujours se comporter loyalement envers le Client, et notamment à l'informer de toute difficulté rencontrée dans le cadre de l'exécution des Prestations. Le Prestataire ne garantit pas la disponibilité de la salle de réunion, de l'espace événementiel, des bureaux privatifs, des postes de coworking à une date et à une heure déterminée, cette disponibilité dépendant notamment de leur utilisation et/ou réservation par les autres Clients et/ou par le Prestataire.

Le Prestataire fera ses meilleurs efforts pour ne pas déranger le Client lorsqu'il accède à son espace. Il fera également ses meilleurs efforts pour garantir la confidentialité des données du Client lors de ses interventions dans ses Locaux mis à disposition. Le Prestataire fait ses meilleurs efforts pour assurer la qualité des réseaux et équipements mis à la disposition du Client dans le cadre des services mais ne pourra en aucun cas être tenu responsable des

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC67120625-DE

éventuels dommages aux biens qui seraient subis par le Client du fait de l'utilisation de ces réseaux et équipements.

Le Prestataire décline toute responsabilité en cas de perte ou de vol dans « LA GRANGE NUMERIQUE ».

5.2. Obligations du Client

Le Client s'engage à fournir, au plus tard au jour de la commande, les documents de la liste des pièces constitutives du dossier qui sont en annexe.

Le Client s'engage à se conformer aux lois, réglementations, instructions ou injonctions administratives ou judiciaires, ainsi qu'aux règles, précautions ou obligations imposées par les assureurs. Le Client se conformera également à toutes instructions provenant du Prestataire.

Avant de s'installer dans les Locaux, le Client est tenu de vérifier que les Locaux mis à disposition correspondent bien à ce qui a été convenu. A défaut de réclamation au moment de la mise à disposition, aucune contestation ultérieure ne sera prise en compte.

Le Client ne peut en aucun cas installer aucun mobilier ou autre équipement de bureau, câblage, connexion informatique ou téléphonique sans le consentement préalable et écrit du Prestataire qui se réserve le droit d'en refuser l'installation. Il en est de même pour tout équipement non bureautique. En cas de dommage matériel de son fait, ou du fait de toute personne se trouvant dans les Locaux avec sa permission expresse ou tacite, le Client devra supporter tous les frais de réparations nécessaires, sur présentation des devis de remise en état par le Prestataire. Le Client doit être assuré pour son activité professionnelle (Responsabilité Civile Professionnelle) le cas échéant.

Le Client n'aura en aucun cas le droit de sous louer ou de donner accès aux Locaux à un tiers.

Le Client s'engage à utiliser les Locaux exclusivement comme un local professionnel à titre de bureau et seulement dans le cadre de l'activité mentionnée dans son contrat ou tout autre activité que le Prestataire aurait ultérieurement agréé. Le client s'interdit cependant d'utiliser les Locaux comme un lieu destiné à recevoir du public de façon fréquente et habituelle.

Le client s'interdit d'associer le nom « LA GRANGE NUMERIQUE » à son activité, sauf à recueillir au préalable l'accord exprès et par écrit du Prestataire.

Il est de la responsabilité du Client, à son départ, de fermer les portes de ses bureaux et le cas échéant celles de «LA GRANGE NUMERIQUE ». De manière générale, le Client s'engage à agir et se comporter en bon père de famille dans le cadre du Contrat. A défaut, le Prestataire se réserve le droit de mettre fin au contrat, conformément à l'article 8.1 des CGU.

6. Réservation et paiement

6.1. Prix

Fixation des prix
Les prix des Prestations proposées par le Prestataire figurent sur le Site, et sont disponibles à l'accueil de « LA GRANGE NUMERIQUE ». Les Prestations sont fournies sur la base des tarifs de «LA GRANGE NUMERIQUE » en vigueur au jour de la commande.

Révision des prix
Le Prestataire se réserve le droit de modifier ses prix à tout moment et s'engage à en informer le Client par tout moyen utile un mois avant l'entrée en vigueur desdits tarifs. Les nouveaux tarifs s'appliqueront lors des renouvellements des formules.

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC67120625-DE

Facturation
Le Prestataire adressera une facture dématérialisée au Client à réception de son règlement. Les modes de paiement sécurisés suivants sont utilisés :
• Par virement
• Par paiement en ligne Payfip
• par chèque
• en espèce à l'accueil de « LA GRANGE NUMERIQUE »
Aucun délai de paiement ne sera accordé au Client. Le premier mois est facturé au prorata du mois en cours à la date de prise d'effet du contrat. Les mois suivants sont facturés et prélevés mensuellement le 1er de chaque mois. Le Résident autorise expressément le Prestataire à mettre en place le paiement automatique de l'abonnement mensuel.
Le Prestataire s'engage à communiquer au Client la facture correspondante par voie électronique dans un délai de 30 jours suivant l'exigibilité du paiement.

Impayé et retard de paiement
Le retard de paiement entraînera l'exigibilité immédiate de la totalité des sommes dues au Prestataire par le Client, sans préjudice de toute autre action que le Prestataire serait en droit d'intenter, à ce titre, à l'encontre du Client. En cas de retard de paiement et de versement des sommes dues par le Client professionnel après la date de paiement figurant sur la facture adressée à celui-ci, des pénalités de retard seront calculées. Le taux d'intérêt des pénalités dues en cas de retard de paiement est de 3 fois le taux de l'intérêt légal. Par ailleurs, une indemnité forfaitaire pour frais de recouvrement d'un montant de 40 euros sera appliquée. Les pénalités sont exigibles sans qu'un rappel ne soit nécessaire. En cas de retard de paiement, le Prestataire sera en droit de refuser l'accès à «LA GRANGE NUMERIQUE » et de suspendre les services en cours et à venir, jusqu'au complet paiement de l'intégralité des sommes dues.

Contestation
Toute contestation de tout ou partie d'une facture par le Client devra, pour être prise en considération, avoir fait l'objet d'une notification au Prestataire dans le délai de cinq (5) jours suivants sa date d'émission. Passé ce délai, les factures seront réputées acceptées par le Client. En cas de contestation, le Client s'engage néanmoins à régler sans délai le montant non contesté de la facture.

6.2. Modalités de réservation

Réservation
Le Client confirme sa réservation lors de sa commande en ligne sur le Site ou en direct à l'accueil de «LA GRANGE NUMERIQUE ». Un exemplaire du contrat comprenant les CGU, les Conditions Particulières, le Règlement Intérieur, lui sera transmis. Ces documents sont à signer en ligne pour les commandes par internet et en physique pour les réservations faites directement à «LA GRANGE NUMERIQUE ».

Modification de la réservation
Seules pourront être prises en compte les demandes de modification de la réservation qui auront été communiquées par écrit 48 heures avant et acceptées par le Prestataire. Pour les réservations de l'espace événementiel, les modifications doivent être communiquées 15 jours avant et acceptées par le Prestataire. Toute augmentation du champ de la Prestation précédemment convenue entraînera un ajustement du prix. Les tarifs applicables seront ceux en vigueur à la date de la nouvelle réservation. Toute demande de modification ayant pour effet une diminution de la durée ou de la quantité des Prestations sera réputée être l'équivalent

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC67120625-DE

d'une annulation partielle ou totale de la réservation et sera soumise aux conditions d'annulation.

Annulation de la réservation
L'annulation de la commande moins de 48 heures et moins de 15 jours pour l'espace événementiel avant la date de réservation convenue dans la commande ou bien la non-présentation du Client à la date indiquée dans la commande, ne fera pas obstacle à l'exigibilité du prix total indiqué dans les Conditions Particulières. En cas d'annulation plus de 48 heures pour les salles et plus de 15 jours pour la partie événementielle avant la date de réservation convenue dans la commande, le Prestataire remboursera au Client le prix total indiqué dans les Conditions Particulières, dans un délai de 30 jours, suivant l'annulation. En cas d'abus d'annulation par le Client, à hauteur de 3 annulations, moins de 48h avant la date de réservation, le Prestataire se réserve le droit de bloquer son accès aux prochaines réservations.

7. Durée du contrat

Le Contrat est conclu, au moment de la validation de la commande sur le Site internet ou à la signature du contrat s'il est réalisé directement à l'accueil de «LA GRANGE NUMERIQUE ».

La durée du Contrat varie en fonction de la formule choisie et indiquée aux conditions particulières. Le Prestataire se réserve le droit d'accepter ou de refuser le renouvellement sans qu'il n'ait à justifier de motif. Si le Résident souhaite résilier son contrat de Prestation supérieur à 3 mois, il doit informer de sa décision un mois avant la date d'expiration de son contrat. Cette dénonciation peut être effectuée soit par mail à lagrangenumerique@paysdopale.fr soit par une lettre remise en mains propres contre décharge ; Pour la réservation de la salle, de l'espace évènementiel ou de l'espace coworking, la durée du contrat couvre la durée d'occupation de la salle.

8. Modalités de fin de contrat

À l'expiration du Contrat, pour quelque cause que ce soit, le Client devra :

- Vider son espace de travail de l'ensemble des biens qui lui appartiennent. Le mobilier mis à disposition du Client dans le cadre de la Prestation par le Prestataire reste la propriété de ce dernier et reste sur place.

- À défaut, le Client autorise expressément le Prestataire à vider son espace de travail, à charge pour lui de tenir les biens qui y sont déposés à la disposition du Client pendant une durée de 3 mois. Au-delà de ce délai, le Client sera réputé avoir abandonné ses biens et le Prestataire pourra en disposer librement.

- Restituer l'espace de travail dans un état identique à celui dans lequel il l'a reçu. Un état des lieux de sortie sera réalisé. Le Prestataire se réserve le droit de facturer des frais supplémentaires, au titre de la remise en état de l'espace de travail (dont état de propreté) rendue nécessaire du fait du Client (hors cas d'usure normale).

- Si le Client continue d'utiliser l'espace qui lui avait été alloué après la fin du contrat, le Client sera responsable de toute perte, action ou responsabilité encourue par le Prestataire du fait de la non-libération de l'espace. Le Client sera également redevable d'une indemnité forfaitaire égale à 1,2 fois le prix de l'espace de travail qu'il occupe selon le tarif en vigueur à la date de fin du contrat, au prorata du nombre de jours d'occupation illicite de l'espace.

8.1. Clause résolutoire

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC67120625-DE

En cas de manquement par l'une des parties à l'une quelconque de ses obligations au titre du présent contrat, celui-ci sera résilié de plein droit huit jours après réception par la partie défaillante d'une mise en demeure par lettre recommandée avec accusé de réception, mentionnant l'intention de faire application de la présente clause, et restée sans effet.

Cette résiliation ne fait pas obstacle à tous dommages et intérêts qui pourraient être dus par la partie défaillante en réparation du ou des préjudices subis par l'autre partie. La résiliation intervenue du fait d'un manquement du Client ne pourra donner lieu à aucun remboursement. Le Client disposera d'un délai de 15 jours pour libérer les Locaux mis à disposition de tous ses biens. A défaut, le Prestataire reprendra possession du Bureau et la propriété des biens qui y seraient encore présents, sera transférée au Prestataire qui conservera les effets présents et pourra en disposer librement à l'expiration d'un délai de trois mois. Tous les coûts résultant du manquement du Client et notamment les coûts de changement des serrures, de déplacement ou de destruction des biens, de constat d'huissier, etc seront supportés par le Client. Le Client sera également redevable d'une indemnité forfaitaire égale à 1,2 fois le prix de l'espace de travail qu'il occupe selon le tarif en vigueur à la date de fin du contrat, au prorata du nombre de jours d'occupation illicite de l'espace

8.2. Résiliation anticipée

Concernant les bureaux privatifs et les espace de coworking, toute annulation d'une Prestation de courte durée (inférieure ou égale à trois mois) n'est ni modifiable, ni remboursable après signature du bon de commande. Dans le cas des contrats de Prestations longue durée (sup à 3 mois), un règlement du premier trimestre sera demandé. Passé ce premier trimestre, le contrat pourra être résilié, à tout moment par l'une ou l'autre des parties par envoi d'un email ou d'un courrier remis en main propre sous réserve du respect d'un préavis de 30 jours.

8.3. Force majeure

Dans l'hypothèse d'un cas de force majeure, l'exécution par le Prestataire de tout ou partie de ses obligations pourra être suspendue ou interrompue sans que sa responsabilité ne puisse être engagée à ce titre. Sont considérés comme cas de force majeure : la guerre, l'émeute, la pandémie, la grève n'impliquant pas le personnel de «LA GRANGE NUMERIQUE», les pannes et destructions de matériels, les inondations ou incendies, l'arrêt des moyens de transport et télécommunications, les réquisitions ou dispositions d'ordre législatif ou réglementaire apportant des restrictions à l'objet du contrat, les défaillances techniques et d'une manière générale les cas retenus par la loi et la jurisprudence française usuelle en la matière.

8.4 Conséquences de la résiliation

En cas de résiliation, les parties s'engagent à exécuter normalement leurs obligations pendant la période de préavis. Pendant cette période de préavis, le paiement des Prestations restera acquis. Les prestations effectuées par le Prestataire depuis le début des relations contractuelles et jusqu'à sa résiliation ne donneront pas lieu à restitution des sommes versées par le Client pour la période antérieure à la résiliation.

9. Assurance

9.1. Assurance du Client

Il incombe au Client de souscrire, avant l'entrée dans les lieux, les assurances suivantes :

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC67120625-DE

- Une police d'assurance « dommages » couvrant le matériel, les équipements, les stocks, les approvisionnements et objets mobiliers garnissant les lieux mis à disposition, pour une valeur correspondant à leur valeur réelle contre les risques d'incendie, explosion, gel, tempêtes, dégâts des eaux, ouragans et chutes d'appareils de navigation aérienne, dommages électriques, y compris le recours des voisins et des tiers ainsi que les risques locatifs.

- Une police d'assurance « Responsabilité civile » afin de couvrir les risques inhérents à son exploitation, y compris tout accident ou dommage dont il serait responsable et survenu à l'intérieur de l'ensemble loué ainsi qu'à l'égard de ses salariés et des tiers. Le Client s'engage à informer le Prestataire de toute aggravation des risques résultant, soit de son activité soit de tout autre fait de ce dernier, de façon que le Prestataire puisse adapter la police d'assurance aux circonstances. Le Client devra justifier de la souscription des polices à première demande du Prestataire. Il est expressément convenu que le Prestataire pourra, à tout moment, pendant la durée d'occupation des lieux, demander au Client de souscrire toutes assurances qui seraient imposées par la législation et/ou le changement de la nature des activités ou de l'utilisation des lieux par le Client.

9.2. Assurance du Prestataire

Le Prestataire assurera la totalité de l'ensemble immobilier contre les risques d'incendie, explosion, gel, tempêtes, dégâts des eaux, ouragans auprès d'une compagnie notoirement solvable, et maintiendra l'assurance pendant toute la durée de son occupation. Le Prestataire est titulaire de polices d'assurance couvrant sa responsabilité civile et professionnelle. Le Prestataire s'engage à maintenir en vigueur ces polices d'assurance tant que pèsera sur lui une quelconque obligation au titre du Contrat. Le fait de disposer d'une assurance telle que décrite ci-dessus ne dégage pas le Prestataire de ses responsabilités notamment en ce qui concerne les dommages causés par sa faute et qui ne seraient pas couverts par son assurance ou les dommages dont les montants excéderaient les capitaux garantis par celle-ci.

9.3. Renonciation à recours

Le Client est responsable du matériel qu'il entrepose dans son espace de travail et le Prestataire ne pourra être tenu responsable d'aucun vol. Le Client utilise les Bureaux sous sa seule responsabilité, à ses risques et périls et à ses frais exclusifs. Il en reste le gardien au sens de l'article 1242 du Code Civil et en assume la responsabilité. En aucun cas, le Prestataire ne pourra être tenu pour responsable des dommages causés au matériel du Client, à la propriété, ni des pertes financières ou d'exploitation du Client. Le Client est pleinement responsable à l'égard du Prestataire des actes des personnes qu'il autorise à pénétrer dans le Bureau dont il répond, au sens de l'article 1242 du code civil. Le Prestataire ne fournit aucune garantie au Client quant à la surveillance du site ou des Locaux mis à disposition ou concernant la sécurité du site. Le Client devra respecter les règles de sécurité et le Bureau devra notamment être tenu fermé en permanence. Le Prestataire décline toute responsabilité en cas de perte ou de vol d'effets personnels. En cas de perte, vol ou utilisation frauduleuse de l'accès du Client, celui-ci devra informer sans délai le Prestataire qui procédera à la désactivation de celui-ci. Le Client renonce et fera renoncer ses assureurs à tout recours contre le Prestataire au titre des dommages matériels et immatériels d'incendie et d'explosion, de dégâts des eaux et dommages électriques, dont le Prestataire serait tenu pour responsable.

10. Confidentialité et données personnelles

Les clauses du contrat sont confidentielles. Le Prestataire et le Client s'abstiennent de les divulguer en externe sans le consentement préalable de l'autre partie, sauf si la loi ou une autorité officielle les y contraignent. Cette obligation subsiste après la fin du Contrat. Les

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC67120625-DE

Parties s'engagent à traiter comme confidentielles toutes informations dont elles auraient connaissance dans le cadre de leur relation, à l'exception des informations relevant du domaine public. Par ailleurs, le Client s'engage à considérer et traiter comme confidentielles toutes les informations concernant les activités des autres personnes physiques ou morales ayant une activité au sein des Locaux, dont il pourrait avoir connaissance, par écrit ou oral, tout au long de l'exécution du contrat. Cette obligation de confidentialité s'appliquera pendant toute la durée du contrat et se prolongera après expiration de celui-ci quel qu'en soit le motif.

11. Propriété intellectuelle

L'ensemble du Site et de son contenu sont la propriété exclusive du Prestataire. Toute reproduction totale ou partielle du site est interdite sauf accord préalable et exprès du Prestataire. Toute utilisation frauduleuse du site et/ou de son contenu est constitutive du délit de contrefaçon au sens du Code de la Propriété Intellectuelle

Le Prestataire est propriétaire de la marque «LA GRANGE NUMERIQUE », de l'ensemble des photos, illustrations, images et logos figurant sur le site et ses supports de communication. Toute reproduction totale ou partielle, modification de cette marque sans accord exprès et préalable du Prestataire est constitutive du délit de contrefaçon au sens du Code de la Propriété Intellectuelle.

12. Validité du contrat

Au cas où l'une quelconque des dispositions des présentes CGU serait déclarée contraire à la loi, cette clause sera déclarée nulle et non avenue, sans que cela n'affecte la validité et le respect des autres dispositions présentes CGU.

13. Intégralité

Le Client reconnait expressément avoir pris connaissance des Conditions Particulières, des Conditions générales et du Règlement Intérieur, qu'il s'engage à respecter.

14. Cession du contrat

Le présent contrat est conclu intuitu personae avec le Client et ne saurait être transféré à un tiers quel qui soit.

15. Modification des CGU

Les CGU applicables sont celles en vigueur à la date de commande des Prestations par le Client. Les CGU sont accessibles en permanence sur le Site et peuvent faire l'objet de modifications par le Prestataire à tout moment, sans préavis, ni information préalable du Client afin de les adapter aux évolutions des services, aux évolutions techniques, légales ou jurisprudentielles ou lors de la mise en place de nouvelles Prestations. Les modifications éventuellement apportées par le Prestataire aux CGU seront portées à la connaissance du Client par leur simple mise en ligne. Elles sont réputées acceptées sans réserve par le Client qui accède au Site postérieurement à ladite mise en ligne. Le Prestataire invite donc le Client à consulter régulièrement les CGU.

16. Rétractation

Le Client qui souscrit au contrat à distance et qui est un consommateur, c'est à dire un particulier, ou un professionnel personne physique dont le présent contrat n'a pas de rapport direct avec son activité et employant 5 salariés ou moins, bénéficie du droit de se rétracter du présent contrat, sans avoir à donner de motifs, dans un délai de 14 jours à compter de la conclusion du contrat. Pour exercer le droit de rétractation, le Client doit notifier sa décision au

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC67120625-DE

moyen du formulaire de rétractation disponible sur le Site internet de «LA GRANGE NUMERIQUE » ; la rétractation, si elle n'est pas faite via le site internet du Prestataire, doit être adressée par lettre recommandée avec accusé de réception. En cas de rétractation le Prestataire rembourse au Client les paiements perçus, au plus tard 30 jours après la réception de la demande de rétractation, en utilisant le même moyen de paiement que celui utilisé par le Client pour le versement

17. Droit applicable

Les présentes conditions générales sont régies par le droit français, tant pour sa conclusion que pour son interprétation et ses effets.

18. Juridiction

En cas de contestation sur la validité, l'interprétation et/ou l'exécution des présentes conditions générales d'utilisation, les parties conviennent que les tribunaux de Boulogne sur Mer seront exclusivement compétents pour en juger, sauf règles de procédure impératives contraires. Néanmoins, préalablement à la saisine de la juridiction compétente, les parties s'engagent expressément à faire tous leurs efforts pour privilégier en toutes hypothèses une solution amiable.

19. Election de domicile

Pour l'exécution des présentes et signification de tous actes, les parties élisent domicile en leurs adresses respectives telles qu'indiquées aux conditions particulières. Elles s'engagent à s'informer mutuellement de tout changement d'adresse par tout écrit utile.

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC67120625-DE

REGLEMENT INTERIEUR – LA GRANGE NUMÉRIQUE

Le présent Règlement Intérieur a pour objet de régir la bonne tenue du site «LA GRANGE NUMÉRIQUE ». Il est applicable à tous les Clients utilisant un ou plusieurs services de la Communauté de Communes Pays d'Opale sur le site de «LA GRANGE NUMÉRIQUE ». Il forme un tout indivisible avec les Conditions Particulières et les Conditions Générales signées par le Client. Le Client est tenu d'en respecter les termes.

1. Définition & Lexique

- « Client » : désigne, indépendamment, les Coworkers, les Résidents et les Utilisateurs ;
- « Coworkers » : désigne les personnes ayant souscrit une prestation de coworking, peu importe la durée de la formule choisie ;
- « Résidents » : désigne les personnes ou structures (ainsi que ses salariés) ayant souscrit une formule de location d'un bureau privatisé, qu'il soit dans un espace partagé ou dans un espace individualisé ;
- « Utilisateurs » : désigne les personnes ayant souscrit à une réservation de la salle de réunion ou de la salle de conférence ;
- « Visiteurs » : désigne les personnes ayant été invitées par un Résident, ou un Coworker ou directement par le Prestataire pour un rendez-vous ou participant à un des événements réalisés au sein de «LA GRANGE NUMÉRIQUE » ;
- « Locaux » ou «LA GRANGE NUMÉRIQUE » : désigne le bâtiment situé 9 bis avenue de la libération à Guînes (62340) ;
- « Prestataire » : désigne la structure mettant à disposition les locaux situés 9 bis avenue de la libération 62340 Guînes, à savoir la Communauté de Communes Pays d'Opale.

2. Préambule

Présentation de «LA GRANGE NUMÉRIQUE » : Située à Guînes, «LA GRANGE NUMÉRIQUE » est l'aboutissement de la réhabilitation d'une ancienne grange pour en faire un tiers lieu accessible au plus grand nombre : espace de coworking, bureaux privatifs, salles de réunion et de séminaire, laboratoire numérique, espace de convivialité.

Les horaires sont les suivants :

- L'espace de coworking « liberté » gratuit est ouvert du lundi au vendredi de 8h00 à 17h00 ;
- L'espace de coworking payant est accessible 24h/24h 7 jours sur 7 (réservation en ligne obligatoire en dehors des horaires d'ouverture de l'accueil)
- Les deux salles de réunions sont accessibles 7 jours/7 entre 8h00 et 23h00 ;
- Les bureaux privés ou partagés sont accessibles 24h/24h, 7jours/7.

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC67120625-DE

Le laboratoire numérique, placé sous la responsabilité de l'association Fais ton Z dans le cadre d'une convention d'objectifs et de moyens, est régi par un règlement de fonctionnement spécifique.

3. Règles de vie

Discussions
Les Clients de «LA GRANGE NUMÉRIQUE » s'engagent à rester le plus discret possible dans les espaces de travail partagés et à maintenir un niveau sonore faible et favorable à la concentration des autres usagers.

Notifications et sons divers
Dans les espaces de travail partagés, les sons émanant des postes informatiques et smartphones sont également à proscrire (Réseaux sociaux, mails, SMS, vidéo…). L'utilisation de casques est conseillée et doit se faire dans un volume respectueux de l'environnement proche.

Téléphone
Les téléphones doivent impérativement fonctionner en mode silencieux ou sur vibreur.
Les Clients s'engagent à rester le plus discret possible, à maintenir une ambiance favorable à la concentration des autres Clients et à passer leurs appels téléphoniques à l'extérieur ou dans un espace dédié. D'une manière générale, ils s'efforcent de respecter un faible niveau sonore. Si le volume sonore d'un autre membre est dérangeant, il est important de le lui signaler poliment.

Démarchage, prospection ou publicité
«LA GRANGE NUMÉRIQUE » n'est pas un lieu de démarchage ou de prospection commerciale. Tout support de communication trouvé dans l'espace sera restitué à son propriétaire ou enlevé. Le démarchage commercial direct est également proscrit.

Ouverture / Fermeture
Ouverture : le-la premier-e Résident.e veille à ce que l'ensemble des portes soient verrouillées après son passage afin de sécuriser le lieu en attendant l'arrivée de l'équipe de «LA GRANGE NUMÉRIQUE ».
Fermeture : Le-la dernier-e Résident.e doit vérifier la fermeture des fenêtres et des portes, éteindre les lumières et s'assurer que la porte principale soit bien fermée.
Lors d'une privatisation des salles de réunions en dehors des horaires d'ouverture de « LA GRANGE NUMERIQUE » les Utilisateurs devront s'assurer également de la fermeture des portes et fenêtres, d'éteindre les lumières et s'assurer que l'alarme est activée et la porte principale bien fermée.

Tabac et vapotage, alcool et stupéfiant
«LA GRANGE NUMÉRIQUE » est un lieu non-fumeur (en application du décret n°92-478 du 29 mai 1992 fixant les conditions d'application de l'interdiction de fumer dans les lieux affectés à usage collectif).
L'usage de la cigarette électronique est également prohibé. La consommation d'alcool est interdite en dehors des manifestations et animations organisées ou autorisées par «LA GRANGE NUMÉRIQUE ». Il est interdit aux personnes en état d'ébriété de pénétrer ou de séjourner à «LA GRANGE NUMÉRIQUE ». Il est par ailleurs interdit d'introduire, de distribuer et de consommer de l'alcool ou des substances illicites au sein des espaces intérieurs et extérieurs de «LA GRANGE NUMÉRIQUE ».

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC67120625-DE

La consommation de boissons (chaudes et soft) est autorisée dans les différents espaces de travail partagés et les communs à condition de laisser les installations propres à l'issue de chaque utilisation, et de ne pas nuire aux installations électriques présentes. Bien que le ménage soit pris en charge par «LA GRANGE NUMÉRIQUE », il est important de veiller à ce que les espaces restent propres et accueillants pour tout le monde.

Nourriture, boisson et repas
Pour conserver un état de propreté maximal des espaces de coworking, toute nourriture est interdite. Pour les Clients qui souhaitent déjeuner sur place ou faire une pause, un espace de convivialité est disponible. Il est possible à l'ensemble des Clients d'utiliser le réfrigérateur de «LA GRANGE NUMÉRIQUE » en veillant à ne pas le saturer et à n'y laisser aucune nourriture avariée ou vaisselle sale.
Les éléments considérés comme insalubres seront jetés (y compris le contenant). Tous les vendredis, les réfrigérateurs seront vidés.
Tasses, verres, couverts et assiettes, cafetière, théière, micro-ondes, sont mis à disposition des Clients, ces derniers s'engagent à les nettoyer et les ranger après utilisation. Du produit vaisselle et des éponges sont disponibles dans l'espace de convivialité.
Les consommables (thé, café, tisane, sucre, etc.) sont mis à disposition par «LA GRANGE NUMÉRIQUE ». Ils sont à consommer sur place et de façon raisonnable.

Animaux
L'accès à «LA GRANGE NUMÉRIQUE » est interdit aux animaux, à l'exception des chiens d'assistance pour personnes en situation de handicap et des chiens dans le cadre d'une activité professionnelle.

4. Respect des personnes

Politesse et courtoisie.
«LA GRANGE NUMÉRIQUE » est aménagée en plusieurs espaces : des bureaux, des salles de réunion, des espaces de coworking et des espaces communs (accueil, espace de convivialité). Les Clients s'engagent à garder dans ces derniers une atmosphère studieuse et calme afin de ne pas perturber les autres utilisateurs. Plus spécifiquement pour les espaces de coworking, les coworkers s'engagent à respecter le besoin de silence des autres occupants.
Dans les échanges entre utilisateurs ou avec l'équipe de «LA GRANGE NUMÉRIQUE », la politesse et la courtoisie sont de mise. En cas de propos outranciers, l'équipe de «LA GRANGE NUMÉRIQUE » se réserve le droit d'exclure la personne voire de lui interdire l'accès au lieu par la suite.

Tenue et comportement
Les personnes sont invitées à se présenter en tenue décente avec une hygiène corporelle et vestimentaire acceptable et à avoir un comportement correct à l'égard de toute personne présente dans «LA GRANGE NUMÉRIQUE ». L'ensemble des utilisateurs s'engage à respecter les dispositions sur la laïcité.

5. Respect du matériel
Les Clients s'engagent à respecter le fonctionnement du matériel mis à disposition (mobilier, équipements, matériel informatique…), à respecter son bon état et à signaler tout incident, ou toute anomalie dans le fonctionnement à l'accueil de «LA GRANGE NUMÉRIQUE ».
Stockage : Il est interdit de déposer des objets dans les communs.

6. Respect des locaux

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC67120625-DE

Le Client s'engage à demander l'autorisation préalable au Prestataire pour tous travaux d'aménagement ou de décoration des espaces et/ou bureaux alloués. Il n'installe pas de serrure ou verrou supplémentaire de quelque sorte que ce soit sur les portes, rangements ou fenêtres de l'espace mis à sa disposition, ni n'apporte de modification aux serrures ou mécanismes existants.
Le Client ne cède ni ne transmet le badge qui lui a été remis. Il informe l'ensemble de ses équipes des conditions d'utilisation des badges.
Le Client répond de tout dommage causé par son fait, du fait de ses collaborateurs ou du fait de toute personne se trouvant dans «LA GRANGE NUMÉRIQUE » avec sa permission ou sur son invitation, qu'elle soit expresse ou tacite (partenaires, agents, relation d'affaire…).

Toilette
«LA GRANGE NUMÉRIQUE » dispose d'un toilette. Chaque utilisateur doit laisser cet espace aussi propre qu'il l'a trouvé.

7. Etat et entretien des locaux
Le Client prend les locaux mis à disposition en l'état, tel que défini par l'état des lieux préalable qui sera réalisé avec l'équipe de «LA GRANGE NUMÉRIQUE ». A défaut d'état des lieux, les locaux mis à disposition seront présumés être confiés en bon état. Le Client s'interdit d'exercer contre le Prestataire tout recours, à raison des malfaçons, vices ou défauts apparents ou cachés.
Le Client devra restituer les locaux mis à disposition dans un état conforme à celui d'origine. A défaut, les coûts afférents à la remise en état (changement des serrures, nettoyage, déplacement ou destruction des biens, peinture, constats d'huissier, etc.) lui seront facturés.
Concernant les espaces de coworking, le Coworker s'engage à laisser son bureau et les parties communes dans le meilleur état de propreté et d'ordre possible. Les postes de travail n'étant pas privatifs, le Coworker ne peut, en aucun cas, stocker dans l'espace ses effets personnels et/ou son matériel professionnel. Des casiers sont disponibles à la location pour stocker les effets personnels.
Le matériel mis à disposition du Client par le Prestataire devra être utilisé avec soin, et après utilisation, être restitué immédiatement et en bon état, aux emplacements prévus à cet effet. Le manquement à cette règle entraînera un rachat du matériel qui sera facturé sur le compte du Client.
Le Prestataire se réserve le droit d'accéder en tout temps à l'espace mis à disposition du Client pour l'exécution de prestations de maintenance et d'entretien (le ménage, la maintenance, les inspections, les tests électriques ou les travaux de réparation ou rénovation).
Le Prestataire a toujours le droit d'exécuter ou de faire exécuter les réparations, modifications et rénovations sur le site ou dans les locaux mis à disposition, sans que le Client ne puisse prétendre de ce fait, à quelque indemnité ou diminution de prix et ce, par dérogation aux dispositions de l'article 1724 du code civil, quelle que soit la durée desdits travaux, sauf à ce que ces travaux empêchent le Client de jouir des locaux mis à disposition.
Concernant l'entretien, en cas de besoin, du matériel est à la disposition des Clients à l'accueil de «LA GRANGE NUMÉRIQUE ».
Tous problèmes d'entretien, de maintenance, ou de dysfonctionnement des services et équipements doivent être reportés à l'accueil de «LA GRANGE NUMÉRIQUE ». La même démarche doit être respectée pour tous dommages et dégâts accidentels, relevant du fait d'un ou plusieurs usagers, ou de tiers, survenus au sein de «LA GRANGE NUMÉRIQUE ». Les frais de réparation seront à la charge du ou des utilisateurs responsables.
En cas d'évènement exceptionnel, le Prestataire se réserve la possibilité de privatiser les espaces communs. Dans ce cadre, le Client ne pourra y avoir accès sans que cela entraine une rupture du contrat ou une compensation financière.

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC67120625-DE

Le Prestataire ou ses employés ou préposés pourront enjoindre le Client de les autoriser à pénétrer dans les locaux mis à disposition afin de vérifier le respect des règles d'occupation et d'utilisation. En cas d'urgence ou de refus non justifié, le Prestataire pourra passer outre cette autorisation afin de faire les constatations, réparations ou mises en sécurité nécessaires. Le Prestataire pourra exceptionnellement dans ce cas être amené à déplacer les biens.

8. Organisation d'événements

Le Client demandera l'autorisation préalable et écrite du Prestataire pour toute animation qu'il souhaiterait réaliser au sein de son espace alloué. Le Prestataire se réserve le droit de refuser une animation qui serait contraire à la politique de «LA GRANGE NUMÉRIQUE » ou qui nuirait à la tranquillité et au bon ordre du lieu et d'interrompre une animation dont la mise en œuvre ne correspondrait pas à celle préalablement autorisée. Le Client devra fournir dans les meilleurs délais, toute information nécessaire relative à l'évènement organisé dans l'espace mis à disposition par le Prestataire, notamment le nombre de participants, tout changement quant aux dates et heures convenues, et tout risque et/ou dommage potentiel lié à cet évènement.

Avant tout tournage de film ou de reportage photographique, le Client doit au préalable demander l'autorisation écrite de filmer ou de faire des prises de vues au sein de «LA GRANGE NUMÉRIQUE ». Dans le cas contraire, le Prestataire sera amené à refuser l'accès à «LA GRANGE NUMÉRIQUE » au photographe et/ou au caméraman.

Le Client fera son affaire personnelle de l'obtention de toutes les autorisations qui s'avèreraient nécessaires dans le cadre d'un reportage photographique ou d'un tournage de film ou de reportage.

9. Respect des activités

Le Client s'engage à :

- Respecter l'activité professionnelle déclarée dans les Conditions Particulières ;
- Tenir informé le Prestataire de toute modification concernant son activité ou ses effectifs, sa forme juridique et son objet, nom et domicile de ses représentants indiqué au contrat ;
- Ne pas utiliser l'adresse des locaux comme siège social ou établissement, ni lieu de réception de son courrier.
- Ne pas utiliser les locaux mis à disposition pour la fabrication et/ou l'entreposage de marchandises sauf si un tel entreposage n'est que la résultante d'une activité principale de bureau et sous réserve de l'accord préalable de «LA GRANGE NUMÉRIQUE » ;
- Ne pas utiliser les locaux mis à disposition pour fournir des « services de détail » ou des « services médicaux » impliquant de fréquentes visites de personnes extérieures au sein de «LA GRANGE NUMÉRIQUE » ;
- Ne pas exercer d'activité mécanique dans l'espace, ne pas y cuisiner, ni utiliser ou permettre que soient utilisés dans l'espace des combustibles à base de pétrole, d'essence, de kérosène pour le chauffage ou l'éclairage ;
- Ne pas utiliser ou faire circuler dans les locaux mis à disposition, des produits illicites, jugés dangereux, explosifs ou inflammables, notamment des gaz ou liquides dangereux ;
- Tenir informé le Prestataire de toute modification concernant l'identité et le nombre de collaborateurs basés à «LA GRANGE NUMÉRIQUE ».

10. Accueil de personnes extérieures

L'ensemble des Visiteurs doivent obligatoirement se présenter à l'accueil de « LA GRANGE NUMÉRIQUE »

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC67120625-DE

L'invitation à «LA GRANGE NUMÉRIQUE » de toute autre personne doit être préalablement et obligatoirement déclarée à l'équipe de «LA GRANGE NUMÉRIQUE » par le Client pour identification auprès de l'accueil.
L'accueil de ces Visiteurs à «LA GRANGE NUMÉRIQUE » se fera uniquement en présence du Client. Ces personnes sont sous l'entière responsabilité du Client et doivent respecter le présent règlement.
Dans tous les cas, même en cas de visite pendant les heures d'absence de l'agent d'accueil, tous les visiteurs devront consigner leurs coordonnées, l'heure d'arrivée et le motif de leur visite dans un registre dédié, à l'accueil. Il notera, à la sortie, son heure de départ.
Les Coworkers ne sont pas autorisés, sauf de façon exceptionnelle et avec l'autorisation de l'équipe de «LA GRANGE NUMÉRIQUE » à recevoir des tiers (clients, fournisseurs, partenaires, etc…) au sein de l'espace de coworking. Ces rencontres, si elles sont acceptées ont lieu dans l'espace de convivialité ou dans un des bureaux à réserver au préalable. Le Prestataire se réserve le droit de refuser l'accès à tout tiers qui n'est pas un Client afin de préserver le bon fonctionnement de «LA GRANGE NUMÉRIQUE » et le confort des autres utilisateurs.
Le Client reconnaît que «LA GRANGE NUMÉRIQUE » est un espace partagé et qu'il convient par conséquent de veiller à éviter toute gêne aux autres occupants.

11. Eco-gestes
Les gestes de tous les Utilisateurs de «LA GRANGE NUMÉRIQUE » comptent afin de limiter les déchets et consommer moins.

Tri des déchets
- Utiliser les différentes poubelles mises à disposition afin de respecter le tri. Une signalétique permet d'informer sur le bon traitement des déchets.
- Réduire la consommation de papier
- Eviter les impressions en privilégiant les envois numériques
- Privilégier les impressions en recto/verso et en noir et blanc
- Réduction de la consommation électrique
- Eteindre les lumières lorsqu'on sort d'une pièce, et ce même si une grande partie de «LA GRANGE NUMÉRIQUE » est équipée en détecteurs.
- Eteindre la lumière à la fermeture de «LA GRANGE NUMÉRIQUE »
- Réduire la consommation d'eau
- Utiliser les chasses d'eau à petit débit lorsque cela est possible
- Ne pas laisser couler inutilement le robinet

12. Accès au réseau
Le Client reconnaît être dans un lieu ouvert au public. Il s'engage à utiliser son matériel informatique ainsi que l'accès internet d'une manière conforme à la loi en s'interdisant notamment tout comportement et tout usage contraire à l'ordre public et aux bonnes mœurs.
En particulier, il ne devra pas utiliser son matériel ou l'accès internet du site, à des fins illégales, illicites, interdites, sans que cette liste ait un caractère exhaustif. Il s'engage à respecter la loi et s'interdit d'accéder, de mettre en ligne ou d'afficher des contenus et informations, provenant ou non d'une mise en ligne sur le réseau internet mais considérés comme illégaux par les textes ou les tribunaux tels, les informations, messages, textes, images ou vidéos ayant un caractère violent, d'incitation à la violence ou à la haine, dégradant pour la personne humaine, pornographique ou pédophile et/ou ayant un caractère provocant et portant atteinte à l'intégrité ou à la sensibilité des utilisateurs du réseau et/ou des consommateurs et usagers de «LA GRANGE NUMÉRIQUE» .

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC67120625-DE

Le Client s'engage à respecter la vie privée de toute personne utilisatrice et le secret des correspondances. Le Client s'interdit d'intercepter tout message et communication adressés à un tiers au sein de l'espace émis par la voie des télécommunications.
Le Client s'engage à respecter la législation sur les données personnelles et les traitements automatisés d'informations nominatives ainsi que la législation et les textes relatifs aux droits d'auteur, marques, brevets, à la propriété intellectuelle et industrielle.
Le Client déclare avoir connaissance des limites techniques de l'architecture réseau et du fait que le Prestataire ne peut être tenu responsable des problèmes de communication liés à internet, ni d'éventuelles difficultés d'accès au réseau internet interdisant partiellement ou complètement son utilisation, ni d'un arrêt de la connexion lié à une coupure d'électricité dans «LA GRANGE NUMÉRIQUE ». Le Prestataire ne fournit aucun contrat de niveau de service au Client concernant la prestation ou la perte de service dans le cadre de ses services internet.
Le Prestataire ne saurait être tenu responsable des dommages indirects, notamment la perte d'exploitation découlant ou résultant de la perte de service ou de la dégradation de la connectivité/l'accès à internet. Cette stipulation s'appliquera, dans les limites autorisées par la loi, indépendamment de la négligence ou de la faute de l'une ou l'autre des Parties.
Internet n'étant pas un réseau sécurisé, le secret des correspondances transmises sur ce réseau n'est pas assuré. Dans ces conditions, il appartient au Client de prendre toutes les mesures appropriées de façon à protéger ses propres données et/ou logiciels de la contamination par d'éventuels virus circulant sur le réseau internet ou de l'intrusion d'un tiers dans le système informatique à quelque fin que ce soit et de procéder à des sauvegardes préalablement et postérieurement à son accès au réseau. Le Prestataire informe également le Client que l'intégrité, l'authentification et la confidentialité des informations, fichiers et données de toute nature qu'il souhaite échanger sur le réseau internet ne peuvent être garanties sur ce réseau. Le Client ne doit donc pas transmettre via le réseau internet des messages dont il souhaiterait voir la confidentialité garantie.
Le Client n'est pas autorisé à enfreindre la sécurité des systèmes ou du réseau. Le service internet du Prestataire ne peut pas être utilisé dans le but d'effectuer des tentatives de violation, réussies ou non, de la sécurité d'un réseau, d'un service ou de tout autre système.
Le Client s'interdit toute utilisation commerciale de l'accès au réseau qui est mis à sa disposition, notamment en permettant à des tiers d'accéder au réseau moyennant le versement par ceux-ci d'une contrepartie notamment financière. Les services internet du Prestataire sont uniquement disponibles dans «LA GRANGE NUMÉRIQUE » et le Client n'est pas autorisé à créer des liaisons entre le réseau du Prestataire et tout autre réseau ou service de télécommunication sans le consentement de ce dernier.
Constatant un abus, le Prestataire peut déconnecter l'équipement du Client et suspendre les services s'il estime que le matériel ou les logiciels du Client ne sont pas ou plus appropriés à une connexion au réseau du Prestataire. Le Client reconnaît que le Prestataire n'est pas responsable du contenu transmis par lui-même ou ses Clients.
Afin de respecter la loi, le Prestataire garde une trace de tous les logs de ses Clients pendant une durée de 12 mois. Passé ce délai ces informations sont détruites.

13. Sécurité des données

Le Prestataire protège les données personnelles et la vie privée des Clients de «LA GRANGE NUMÉRIQUE ».
Le Prestataire s'engage, en qualité de responsable de traitement, à traiter les données à caractère personnel collectées dans le respect de la réglementation applicable en matière de protection des données à caractère personnel, selon la loi du 6 janvier 1978 (dans sa version en vigueur) relative à l'Informatique, aux Fichiers et aux Libertés et le Règlement (UE) n°2016/679 du 27 avril 2016 relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC67120625-DE

personnelles (RGPD).
Il est précisé que les données collectées et le traitement qui en est fait est justifié par l'exécution du contrat conclu entre le Prestataire et le Client selon les cas soit sur la base du consentement du Client, soit sur la base de l'intérêt légitime du Prestataire.
Le Prestataire s'engage à ne jamais porter à la connaissance de tiers (hors administration et/ou sous-traitants) les informations nominatives communiquées par son Client lors de leur inscription. Le Client accepte par anticipation l'utilisation de ses données dans le cadre de démarches d'information par le Prestataire.
Les données à caractère personnel sont conservées par le Prestataire pour la durée nécessaire à l'accomplissement des finalités décrites ci-dessus et pour la durée de la prescription applicable.
Dans la mesure permise par la loi, le Client dispose des droits d'accès, de rectification, d'opposition, d'effacement, à la portabilité de ses données à caractère personnel ainsi qu'un droit à la limitation du traitement relatif aux données à caractère personnel qui la concernent. Il dispose également d'un droit à s'opposer au traitement des données à caractère personnel le concernant pour des raisons tenant à sa situation particulière ainsi qu'à l'utilisation de ses données à des fins d'envoi de courriels d'informations par le Prestataire. Ces droits peuvent être exercés en adressant un courrier à l'adresse suivante : Communauté de Communes Pays d'Opale, 9 avenue de la libération 62340 Guînes.

14. Utilisation de cookies et de logs

Les Cookies sont une suite d'information, généralement de petite taille et identifiée par un nom, qui peut être transmise au navigateur du Client par un site web sur lequel le Client se connecte (définition CNIL).
Le Client est informé, lors de sa connexion au site web de «LA GRANGE NUMÉRIQUE » ou à l'outil de gestion des espaces (Cosoft), de l'utilisation permanente de cookies permettant l'enregistrement d'informations de navigation (sauvegarde des informations de connexion, sauvegarde des articles visités et sélectionnés lors de la navigation, statistiques et données d'utilisateurs afin d'optimiser le site etc…).
La navigation du client sur le site vaut acceptation de ce dernier sur l'utilisation de ces cookies. Le Client a la faculté de s'opposer à l'utilisation de ces cookies en paramétrant son navigateur, étant précisé que l'accès à certains services peut nécessiter l'acceptation préalable des cookies par le Client.
Les Logs correspondent à un enregistrement des consultations de pages internet réalisées par le Client, de l'utilisation du système d'impression et de l'horodatage de ses accès au bâtiment. Dans un cadre règlementaire, le Prestataire a pour obligation de conserver les logs pour une durée d'une année. Ces informations sont stockées au sein de la Communauté de Communes Pays d'Opale.

15. Hygiène- sécurité-incendie

Branchement d'appareils électriques

Toute modification de l'installation électrique est rigoureusement interdite. Il est également demandé de veiller à la conformité de son matériel avec les prises électriques et de débrancher tous ses appareils et câbles attenants en quittant son poste de travail. L'installation et l'utilisation de rallonge électrique sont interdites.

Sécurité incendie

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC67120625-DE

Le bâtiment dispose des équipements de sécurité incendie conformes à la législation. En cas d'incendie, le plan d'évacuation et les consignes de sécurité incendie affichés dans «LA GRANGE NUMÉRIQUE » entrent en vigueur. Des contrôles de bon fonctionnement des équipements (alarme, détecteurs, signal sonore…) sont réalisés régulièrement.

Hygiène et sécurité
Les utilisateurs se conformeront aux règles de sécurité des lieux, notamment :

- Les règles d'accès et de capacité d'accueil des différents espaces,
- L'interdiction d'entraver les accès aux issues de secours ainsi que le fonctionnement de leur système d'ouverture,
- L'interdiction de manipuler les installations électriques sans habilitation,
- L'interdiction d'amener ou d'installer des équipements fonctionnant au gaz ou toute matière inflammable, explosive ou volatile,
- L'interdiction de réaliser des aménagements ou d'installer des équipements complémentaires à ceux des locaux,
- Le respect des mesures sanitaires exceptionnelles prises par «LA GRANGE NUMÉRIQUE » dans le cadre de période pandémique ou épidémique, notamment l'obligation de port d'équipement de protection.

Accès aux locaux mis à disposition
Le Prestataire est autorisé à ouvrir les locaux mis à disposition à tous services de police ou de gendarmerie, pompiers, ambulanciers, huissier, ou sur ordre d'une décision de justice.

16. Manquements et sanctions

Manquements
Constituent notamment des manquements au règlement intérieur les comportements suivants:

- L'utilisation des équipements mis à disposition pour des activités ou des usages autres que ceux prévues par le règlement et les CGV,
- La dégradation des locaux ou du matériel mis à disposition,
- Le dépassement des capacités d'accueil des bureaux et des salles communes,
- Le non-respect des consignes d'hygiène et de sécurité,
- Les menaces, l'agression verbale ou physique, contre le personnel ou les usagers de «LA GRANGE NUMÉRIQUE », l'introduction de tout objet tranchant ou contondant et plus généralement toute arme, - Le non-respect du voisinage, le bruit excessif à l'intérieur comme aux abords de «LA GRANGE NUMÉRIQUE » et les troubles à la tranquillité et à l'ordre public,
- L'accès aux locaux de toute personne en état d'ébriété ou d'agitation anormale.

Sanctions
Tout manquement constaté au règlement intérieur, aux CGV ou d'atteinte à l'ordre public au sein de «LA GRANGE NUMÉRIQUE », ou tout agissement considéré comme fautif pourra, en fonction de sa gravité, entraîner la résiliation du Contrat conclu entre le Client et le Prestataire. Un manquement grave au règlement et/ou à l'ordre public peut entraîner une exclusion immédiate et définitive.

17. Nuisances
Pour le bien-être de chacun, il est demandé de ne pas faire de bruit excessif, ni de causer une quelconque gêne qui pourrait nuire au bon déroulement des activités des occupants de «LA GRANGE NUMÉRIQUE ». Le Client s'engage à respecter le bon ordre et la propreté des Locaux.

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC67120625-DE

De même, tout Client s'engage, dans son usage des services, à se conformer aux lois et règlements en vigueur, à l'ordre public et aux bonnes mœurs, afin d'entretenir une cohabitation respectueuse avec les autres utilisateurs de «LA GRANGE NUMÉRIQUE ». Le Client s'engage à utiliser les espaces de «LA GRANGE NUMÉRIQUE » exclusivement pour un usage professionnel. Le Client s'engage en toutes circonstances à respecter le Règlement Intérieur, dont il reconnait expressément avoir reçu un exemplaire ou une communication.
Le Client s'engage à respecter toutes les obligations légales et réglementaires et à effectuer toutes les formalités notamment administratives, fiscales et/ou sociales qui lui incombent le cas échéant du fait de son utilisation des services.
Le Client est tenu de respecter en toutes circonstances un principe de précaution. Il veillera à ne rien faire qui puisse occasionner ou risquer d'occasionner des troubles ou dommages aux autres locaux et aux autres clients du Prestataire ; il veillera particulièrement à ne pas créer de bruits, tremblements, poussières, odeurs, etc. Le Client garantit le Prestataire de tout recours de tiers à ce titre et en supportera toutes les conséquences.

18. Entrée en vigueur et modification du règlement intérieur
Le présent règlement s'applique à compter de l'entrée en vigueur de la délibération portant approbation du Règlement Intérieur de «LA GRANGE NUMÉRIQUE ». Il sera affiché dans «LA GRANGE NUMÉRIQUE ». Les clauses du Règlement Intérieur sont susceptibles de faire l'objet de précisions et de modifications et dans ce cas une communication aura lieu auprès des Clients (par voie d'affichage et/ou par courrier simple ou courriel adressé aux coordonnées figurant au contrat). Toute clause du règlement intérieur qui deviendrait contraire aux dispositions légales, règlementaires ou conventionnelles applicables à l'établissement du fait de l'évolution de ces dernières serait nulle de plein droit.

Fait à ……
Le ……..

Signature du Client

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC68120625-DE

REGLEMENT DE FONCTIONNEMENT

La « bulle » Pays d'Opale

Lieu d'Accueil Enfants Parents (LAEP)

Modalités de fonctionnement :

Le Lieu d'Accueil Enfants Parents est un espace de jeux libres pour enfants de moins de 6 ans accompagnés d'un adulte référent (parent, grand-parent, assistant familial…). L'entrée est **gratuite**, **libre**, et **sans réservation**.

L'accueil est assuré par deux accueillantes formées à l'écoute, appelés ici par leur prénom, le binôme évoluant à chaque accueil.

Jours et horaires d'ouverture :

- La « bulle dorée » à Licques : **tous les Lundis de 9h à 11h**
- La « bulle verte » à Guînes : **tous les jeudis de 9h à 11h**
- La « bulle bleue » à Ardres : **tous les jeudis de 14h à 16h** (sauf pendant les vacances scolaires : 9h-11h)

Chacun est libre d'arriver et de repartir quand il le souhaite au sein de ces créneaux.

➔ Les LAEP sont fermés 3 semaines en Août et 2 semaines en fin d'année (dates à retrouver sur le site *paysdopale.fr* et sur la page *Facebook de la Communauté de Communes Pays d'Opale*) ainsi que les jours fériés.

Public accueilli :

Ces lieux sont ouverts aux enfants **jusqu'à 6 ans accompagnés d'un adulte** tutélaire (parents, grands-parents, assistants familiaux) ainsi qu'aux futurs parents. Le nombre d'accompagnant est limité à 2 par enfant.

L'accueil en LAEP :

L'accueillant inscrit le prénom et l'âge de l'enfant ainsi que le lien avec l'adulte accompagnant sur un tableau.

L'anonymat est garanti : tout ce qui se dit et se vit au sein du lieu doit rester dans le lieu. L'utilisation d'appareil photo est acceptée uniquement pour la prise de vue de son enfant.

Afin de garantir la propreté des lieux, il sera demandé aux personnes accueillies de se déchausser (ou à défaut, de porter des surchausses, fournies par les accueillantes).

Des boissons et une collation seront proposées lors de chaque accueil. Les enfants devront s'assoir à table pour manger.

Le rangement des jeux s'effectuera tous ensemble, à la fin de la séance.

L'enfant reste sous la responsabilité de son accompagnant. Il ne pourra pas être demandé aux accueillants de veiller à la surveillance de leur(s) enfant(s).

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC69120625-DE

N°25001547

CONVENTION DE DELEGATION DE COMPETENCES POUR L'ORGANISATION DE SERVICES DE TRANSPORTS A LA DEMANDE

Entre :

La Région Hauts-de-France, dont le siège est situé au 151 Avenue du président Hoover 59555 LILLE CEDEX, représentée par Monsieur Xavier Bertrand, en application de la délibération de la Commission Permanente n°2025.00324 en date du 03 avril 2025.

Ci-après désignée « la Région », ou « l'Autorité Délégante » ou « l'Autorité Organisatrice de premier rang (AO1) ».

Et

La Communauté de Communes Pays d'Opale, dont le siège est situé au 9 avenue de la Libération, 62340 GUINES, représentée par Monsieur Ludovic Loquet, son Président.

Ci-après désigné « l'EPCI » ou « l'Autorité Délégataire » ou « l'Autorité Organisatrice de second rang (AO2) ».

Ensemble « les Parties ».

Ci-après « la Convention ».

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC69120625-DE

Table des matières

Préambule 3
Titre I – Dispositions générales 4
Article 1 – Objet 4
Article 2 – Entrée en vigueur, durée, renouvellement 4
Article 3 – Principes généraux 4
Article 3.1 – Principe de continuité du service public 4
Article 3.2 – Principe d'égalité de traitement des usagers 4
Article 3.3 – Principe de coopération et de transparence 4
Titre II – Droits et obligations de la Région 5
Article 4 – Compétences déléguées 5
Titre III – Droits et obligations de l'Autorité Délégataire 5
Article 5 – Périmètre de la délégation de compétence 5
Article 6 – Responsabilité du Délégataire 5
Article 7 – Modalités d'exploitation des services confiés à l'Autorité Délégataire 5
Article 8 – Sécurité 6
Article 9 – Information - promotion 6
Article 10– Bilan annuel 6
Titre IV – Objectifs, information et contrôle 6
Article 11 - Objectifs à atteindre 6
Article 11.1 Objectifs à atteindre 6
Article 11.2 Indicateurs de suivi 7
Article 12 – Contrôle 7
Titre V– Assurances 8
Titre VI – Modification de la Convention 8
Titre VII – Fin de la Convention 8
Article 13 – Résiliation pour faute 8
Article 14– Résiliation amiable 8
Article 15 – Résiliation pour motif d'intérêt général 9
Article 16 – Terme de la Convention 9
Titre VIII – Dispositions diverses 9
Article 17 – Modalités de notification 9
Article 18 – Litiges 9
Liste des annexes 9

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC69120625-DE

Vu le code le code des transports et notamment ses articles L.1221-1 à L.1222-12, L.1231-10 à L.1231-18, L.3111-1 à L.3116-8, R1211-1 à D1272-10 et R.3111-1 à R.3116-36 ;

Vu le code général des collectivités territoriales, et notamment l'article L.1111-8 et R.1111-1 et suivants ;

Vu la délibération N°54 du Conseil Communautaire de la Communauté de Communes du Pays d'Opale en date du 11 avril 2024, qui autorise le Président ou la Vice-Présidente en charge des mobilités à signer avec la Région la convention de délégation de compétence relative au Transport à la Demande ;

Vu la délibération n°2024.00875 de la Commission permanente de la Région Hauts-de-France du 30 mai 2024 relative à la convention de délégation de compétences pour l'organisation de services de Transports à la Demande ;

Vu la délibération n° 2025.00324 de la Commission permanente de la Région Hauts-de-France du 03 avril 2025 relative à l'approbation des conventions de transfert de la compétence TAD aux EPCI.

Préambule

Le paysage de la mobilité a considérablement évolué sur le territoire à la suite de l'adoption de la loi n° 2015-991 du 7 août 2015 portant nouvelle organisation territoriale de la République, dite loi « NOTRe », et de la loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités, dite « LOM ».

En effet, l'article 15 de la loi NOTRe a procédé au transfert des compétences départementales relatives aux « *services non urbains, réguliers ou à la demande* » et « *transports scolaires* » aux régions.

La loi d'orientation des mobilités a, dans la continuité de la loi NOTRe, modifié le cadre de la gouvernance en matière de mobilité en réaffirmant le rôle de la région en tant que chef de file et en tant qu'autorité organisatrice de la mobilité régionale.

En tant qu'autorité organisatrice de la mobilité régionale, la région est notamment compétente pour organiser des services réguliers de transport public de personnes d'intérêt régional.

Plus précisément, s'agissant du transport routier de personnes l'article L.3111-1 du code des transports prévoit que les services non urbains, réguliers ou à la demande, sont organisés par la région, à l'exclusion des services de transport spécial des élèves handicapés vers les établissements scolaires. Ils sont assurés, dans les conditions prévues aux articles L. 1221-1 à L. 1221-11 du code des transports, par la région ou par les entreprises publiques ou privées qui ont passé avec elle une convention à durée déterminée.

Outre son rôle de chef de file et d'autorité organisatrice de la mobilité régionale, la région est également compétente par substitution sur le territoire des communautés de communes qui ne se seraient pas vu transférer la compétence mobilité par leurs communes membres avant le 31 mars 2021.

En application de l'article L. 1231-4 du code des transports la région peut déléguer, par convention, toute attribution ainsi que tout ou partie d'un service ou plusieurs services énumérés aux articles L. 1231-1-1 et L. 1231-3 du code des transports, dans les conditions prévues à l'article L. 1111-8 du code général des collectivités territoriales, à une collectivité territoriale relevant d'une autre catégorie, à un établissement public de coopération intercommunale à fiscalité propre, à une autre autorité organisatrice de la mobilité, à l'autorité organisatrice des mobilités des territoires lyonnais ou à un syndicat mixte mentionné à l'article L. 1231-10 du code des transports.

Dans le cas où un groupement européen de coopération territoriale a été créé dans le ressort territorial de la région, la région peut déléguer, par convention, à ce groupement tout ou partie d'un service ou plusieurs services mentionnés aux articles L. 1231-1-1 et L. 1231-3 du code des transports.

C'est dans ce cadre que la région Hauts-de-France souhaite déléguer l'organisation des services de transports réguliers à la demande ci-après désignés à la Communauté de Communes Pays d'Opale.

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC69120625-DE

Titre I – Dispositions générales

Article 1 – Objet

La présente Convention a pour objet de définir les modalités de mise en œuvre de la délégation de compétence de la Région au profit de la Communauté de Communes Pays d'Opale, conformément aux articles L.1111-8 et R.1111-1 du code général des collectivités territoriales. Il est précisé que cette compétence Régionale concerne l'organisation du Transport A la Demande (TAD) entre deux établissements publics de coopération intercommunale (EPCI). Les dessertes TAD intra-EPCI sont réputées de compétence communautaire si l'EPCI a pris la compétence conformément au code des transports.

Article 2 – Entrée en vigueur, durée, renouvellement

La présente Convention entre en vigueur au 1er septembre 2024.

Elle est conclue pour une durée 1 an renouvelable 4 fois selon les principes de l'accord tacite, sauf dénonciation expresse par l'une ou l'autre des parties, notifié au plus tard deux mois avant l'échéance de la période en cours.

La non-reconduction de la présente Convention n'ouvre droit à aucune indemnité à la charge de l'une ou l'autre des Parties.

Article 3 – Principes généraux

Article 3.1 – Principe de continuité du service public

Tout au long de la présente Convention, les Parties s'engagent à garantir une complète continuité du service public.

Article 3.2 – Principe d'égalité de traitement des usagers

Les Parties s'engagent à prendre les mesures nécessaires permettant d'assurer l'égalité des usagers vis-à-vis du service public.

Article 3.3 – Principe de coopération et de transparence

Les Parties s'engagent mutuellement à mettre tout en œuvre pour assurer une organisation et une gestion efficace du service public délégué. Les Parties se concertent afin de mettre en œuvre des solutions permettant d'assurer le meilleur service de bout en bout aux usagers et facilitant les échanges d'information.

Les Parties mettent en place des interfaces sécurisées pour assurer les échanges de données et d'information.

L'ensemble des informations portées à la connaissance de l'Autorité Délégataire durant la durée de la Convention sont la propriété de la Région et ne doivent en aucun cas être transmises à des tiers sans l'autorisation de la Région.

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC69120625-DE

Il est précisé que le financement du service est à la charge de l'Autorité Délégataire.

Titre II – Droits et obligations de la Région

Article 4 – Compétences déléguées

Dans le cadre de la présente Convention, la Région délègue certaines prérogatives en matière d'organisation des transports à la demande d'intérêt régional, à savoir l'organisation, la mise en œuvre de service d'offre à la demande en petit véhicule ne concurrençant pas l'offre régulière ou scolaire régionale de transport par train ou par autocar.

Titre III – Droits et obligations de l'Autorité Délégataire

Article 5 – Périmètre de la délégation de compétence

La délégation de compétence vise les services suivants :

Le TAD s'exercera au sein du périmètre de l'EPCI, à destination des EPCI voisins. Ces services ne devant pas concurrencer les services de transports ferrés ou routier Régionaux déjà existant.

Article 6 – Responsabilité du Délégataire

L'Autorité Délégataire exercera la compétence déléguée au nom et pour le compte de la Région.

Dans ce cadre, elle assure notamment :

- L'organisation et l'exécution des services délégués, conformément à la présente Convention ;
- La préparation, la passation et l'exécution de tous contrats nécessaires à l'exercice de la compétence qui lui est déléguée. L'Autorité Délégataire commande les prestations et assure le suivi de leur bonne exécution aux plans administratif, technique et sécuritaire ;
- La transmission de toutes pièces demandées par la Région dans le cadre de cette convention.

Article 7 – Modalités d'exploitation des services confiés à l'Autorité Délégataire

Les services délégués ne peuvent être exploités que dans les conditions suivantes :

- Soit en gestion directe (régie) ;
- Soit en gestion externalisée avec un exploitant retenu dans le cadre d'une procédure de mise en concurrence organisée par l'Autorité Délégataire ;
- Soit en gestion dérogatoire en cas de carence de l'initiative privée (recours à des associations ou des particuliers conformément aux dispositions de l'article L.3111-12 du code des transports) et dans le cadre d'une convention spécifique avec la Région.

L'autorité Délégataire informe la Région du mode de gestion retenu et de tout changement qui surviendrait à ce sujet pendant la durée de la présente convention de délégation.

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC69120625-DE

Le règlement des exploitants privés est effectué par l'Autorité Délégataire selon les modalités suivantes : Marché public de Transport à la demande à bons de commande, soumis au CCAG des marchés publics de fournitures courantes et de services.

Article 8 – Sécurité

La sécurité des usagers transportés est un objectif majeur de la présente Convention. Dans ce cadre, l'Autorité Délégataire s'engage à :

- Respecter les normes et exigences de sécurité en vigueur ;
- Contracter une assurance responsabilité civile et doit en transmettre une copie à la Région ;
- Disposer de véhicules adaptés et en état de circulation ;
- Informer la Région de toute difficulté susceptible d'affecter la réalisation des services sous 24 heures ;
- Alerter sans délai la Région de tout incident ou accident survenu en cours d'exécution des services ;
- Fournir un numéro d'astreinte permettant à la Région de la joindre à tout moment.

Article 9 – Information - promotion

L'Autorité Délégataire assure en coordination avec la Région la diffusion des informations auprès des usagers et notamment :

- Les modalités de prise en charge des usagers (horaires, itinéraires, points d'arrêts) ;
- L'information en cas de perturbation du service (grèves, travaux, intempéries...) ;
- Les coordonnées et contact du service de réservation.

L'Autorité Délégataire prend les mesures appropriées pour assurer la bonne information des usagers et informe la Région des actions mises en œuvre.

Ces données devront alimenter les outils d'informations multimodaux tels que passpass.fr.

Article 10– Bilan annuel

Un bilan annuel de l'exécution de la présente délégation de compétence sera effectué entre l'Autorité Délégataire et l'Autorité Délégante.

Ce bilan annuel porte notamment sur :

- La synthèse des actions réalisées ;
- Le bilan qualitatif et quantitatif des actions ;
- Le régime financier ;
- Les conséquences en termes d'ajustement pour les actions l'année suivante.

Titre IV – Objectifs, information et contrôle

Article 11 - Objectifs à atteindre

Article 11.1 Objectifs à atteindre

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC69120625-DE

La présente délégation de compétence consentie par la Région a pour objectifs :

- d'assurer une desserte en adéquation avec les besoins d'accès aux soins des usagers de la Communauté de Communes du Pays d'Opale ;

- de favoriser la mobilité extra communautaire par l'accès des usagers aux infrastructures ferroviaires ;

- de favoriser l'accès aux droits des usagers (plateformes dédiées, sous-préfectures etc.).

Article 11.2 Indicateurs de suivi

Les indicateurs de suivi correspondants aux objectifs à atteindre portent à minima sur :

- Le nombre d'usagers transportés ;

- Le nombre de réservations effectives et de courses réalisées ;

- Les kilomètres réalisés ;

- Le nombre de courses intra EPCI ;

- Le nombre de courses inter EPCI.

La Région pourra aussi demander à avoir des informations plus détaillées comme par exemple :

- Le coût kilométrique ;

- Le coût par voyage ;

- Le bilan des réclamations ;

- Un état récapitulatif des dysfonctionnements ;

- Un état des récapitulatifs des incivilités, des indisciplines relevées et sanctionnées ;

- Le nombre des appels donnant lieu à une non réservation car réorientation sur des services réguliers ;

- Le nombre de courses annulées ainsi que la raison si c'est le fait du prestataire.

Article 12 – Contrôle

La Région, autorité délégante, se réserve le droit de réaliser un contrôle de la bonne exécution du service.

L'Autorité Délégataire devra tout mettre en œuvre pour permettre à la Région d'exercer les contrôles, notamment financiers et organisationnels, requis pour évaluer la bonne exécution de la délégation de compétences, objet de la présente Convention.

A cette fin, l'Autorité Délégataire s'engage à :

- Informer la Région de toute modification mineure ou substantielle intervenant dans le fonctionnement des services délégués ;
- Signaler à la Région tout incident grave pouvant engager la responsabilité des Parties à la présente Convention ;
- Fournir tous les éléments administratifs et financiers relatifs à l'exercice de cette délégation ;

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC69120625-DE

- Tenir à disposition de la Région toutes les pièces permettant d'effectuer le contrôle de la délégation.

Ces éléments et informations sont communiqués dans un délai ne pouvant excéder dix (10) jours ouvrés, sauf accord expresse contraire transmis par la Région.

Les Parties se réuniront à minima annuellement afin d'assurer le suivi de la Convention. Ces réunions feront l'objet de comptes rendus.

L'autorité délégante prend en charge le coût de ces contrôles.

Titre V– Assurances

Le Délégataire se conformera aux obligations en vigueur en matière d'assurance liées à son domaine d'activité et s'assurera qu'il en est de même pour les prestataires auxquels il fera appel pour la réalisation des services délégués.

Titre VI – Modification de la Convention

Les Parties conviennent d'œuvrer à une stabilité du contenu des services délégués. En cas de modification mineure ou substantielle à l'initiative de la Région, ou de l'Autorité Délégataire, les Parties se rencontreront pour en fixer le cadre.

Toute modification de la présente Convention fera l'objet d'un avenant.

Titre VII – Fin de la Convention

Article 13 – Résiliation pour faute

La résiliation pour faute de l'Autorité Délégataire peut être prononcée en cas de méconnaissance de ses obligations prévues à la présente Convention et notamment dans les cas suivants :

- Méconnaissance des obligations assurantielles ;
- Non-respect des engagements relatifs aux principes du service public (continuité, égalité des usagers…).

Cette décision est notifiée à l'Autorité Délégataire par lettre recommandée avec accusé de réception.

La déchéance prend effet à la date indiquée dans la notification de la décision et, en tout état de cause, après l'écoulement d'un délai de deux (2) mois à compter de la date de notification d'une mise en demeure restée infructueuse. En cas de faute de l'Opérateur de nature à compromettre la continuité du service public ou à la sécurité des biens et des personnes, ce délai peut être réduit.

Les Parties prennent toutes les mesures qu'elles estiment utiles afin d'assurer la continuité du service jusqu'à la date de prise d'effet de la résiliation.

Les conséquences financières de la résiliation sont à la charge de l'Autorité Délégataire.

Article 14– Résiliation amiable

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC69120625-DE

Les Parties peuvent, à l'initiative de l'une ou de l'autre partie, décider de résilier la présente Convention d'un commun accord et dans un délai convenu entre les parties en fonction du motif.

Article 15 – Résiliation pour motif d'intérêt général

La Région peut mettre fin de manière anticipée, pour un motif d'intérêt général, à l'exécution de la présente Convention dans un délai de trois mois.

Article 16 – Terme de la Convention

La présente Convention prend fin au terme de la durée prévue à l'article 2, ou en cas de survenance de l'une des causes de résiliation anticipée prévues aux articles 13, 14 et 15.

Titre VIII – Dispositions diverses

Article 17 – Modalités de notification

Toute notification au sens de la présente Convention sera réalisée par lettre recommandée avec accusé de réception.

Article 18 – Litiges

Les Parties s'engagent à trouver une solution amiable aux différends pouvant survenir lors de l'exécution de la présente Convention.

Elles se réunissent dans un délai d'un mois à compter de la réception d'un courrier adressé par la partie la plus diligente, par lettre recommandée avec accusé de réception.

En cas d'échec à trouver une solution amiable, tout litige pouvant résulter de la présente Convention sera porté devant le tribunal administratif de Lille, rue Geoffroy Saint-Hilaire, CS 62039, 59014 Lille Cedex ; Téléphone : 03 59 54 23 42 Télécopie : 03 59 54 24 45; Courriel : greffe.ta-lille@juradm.fr .

Fait en deux exemplaires originaux

A , le

Pour la Communauté de Communes Pays d'Opale,
Le Président

Ludovic LOQUET

A Lille, le 10 AVR. 2025

Pour la Région Hauts-de-France,

Le Président du Conseil régional

Xavier BERTRAND

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC69120625-DE

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC70120625-DE

BROUILLON

Plan de Mobilité Simplifié

Diagnostic

21 mars 2024

Communauté de Communes Pays d'Opale

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC70120625-DE

Mott MacDonald
15, rue Traversière
75012
Paris
France

T +33 (0)1 8565 2780
mottmac.com/France

Numéro de version et de révision

Révision	Date	Rédigé par	Vérifié par	Approuvé par	Description
1	21 mars 2024	Valentin Bouzigues Valentine Desreumaux	Peter Campobasso	Stéphane Bouche Osochowski	Plan de Mobilité Simplifié –Diagnostic
2	2 avril 2024	Valentin Bouzigues Valentine Desreumaux	Peter Campobasso	Stéphane Bouche Osochowski	Plan de Mobilité Simplifié –Diagnostic

Référence du document: | | |

Ce document est émis pour la partie qui l'a commandité et à des fins spécifiques liées exclusivement au projet susvisé. Aucune autre partie ne peut s'appuyer sur ce document et il ne peut être utilisé à aucune autre fin.

Nous déclinons toute responsabilité quant aux conséquences de l'utilisation de ce document par un tiers ou à toute autre fin, ou quant aux conséquences de la présence d'erreurs ou omissions découlant d'une erreur ou omission dans les données qui nous ont été communiquées par des tiers.

Ce document contient des informations confidentielles et des éléments de propriété intellectuelle exclusive. Il ne doit pas être présenté à des tiers sans notre autorisation et celle de la partie qui l'a commandité.

BROUILLON

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC70120625-DE

Mott MacDonald
15, rue Traversière
75012
Paris
France

T +33 (0)1 8565 2780
mottmac.com/France

BROUILLON

Mott MacDonald France SAS 523 138 758
RCS Paris. 15, rue Traversière, 75012,
Paris, France

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC70120625-DE

Sommaire

Synthèse 1

1 Contexte de l'étude 4
1.1 Objectif du schéma 4
1.2 Méthodologie employée 4

2 Le territoire 9
2.1 Contexte réglementaire et stratégies du territoire 9
2.1.1 La Communauté de Communes du Pays d'Opale 9
2.1.2 Le département du Pas-de-Calais 14
2.1.3 La Région Hauts-de-France 17
2.1.4 Conclusion 20
2.2 Morphologie du territoire 22
2.2.1 Les bassins de mobilité 22
2.2.2 La géographie du territoire 23
2.2.3 Flux et mouvement 26
2.2.4 Pôles générateurs de déplacements – Bassin Littoral Nord 30
2.3 La demande actuelle 37
2.3.1 Les flux de déplacement caractéristiques du territoire 37
2.3.2 Les modes de déplacements privilégiés du territoire 41
2.4 La demande potentielle 48
2.4.1 Présentation des ateliers de concertation 48
2.4.2 Analyse des réponses 49
2.4.3 Présentation de l'enquête mobilité 50
2.4.4 Les équipements 55
2.5 Analyse de l'offre 67
2.5.1 L'offre de mobilité 70

3 Bilan 88

Annexes 93

A. Enquête mobilité 95

B. Plan horaire ligne de bus 6 et 13 104

Glossaire 105

Tableaux

Table 1 Caractérisation des flux scolaires au sein de la CCPO 39
Tableau 2.2: Raisons de non utilisation de certains mode de transport 52

Figures

Figure 1: Projet de territoire – Orientation 4 10
Figure 2: PLUi de la CCPO - Assurer le développement économique en renforçant les filières commerciales et artisanales existantes 11

BROUILLON

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC70120625-DE

Figure 3: PADD – Proposer une alternative au transport individuel et promouvoir la ville des courtes distances 12
Figure 4: Part de la voiture dans la mobilité domicile-travail du bassin d'emploi du Calaisis 14
Figure 5: Transport – Objectifs stratégiques pour 230 15
Figure 6: Plan Vélo – Enjeux 16
Figure 7: Offre de transport – SITAC 17
Figure 8: Objectifs de réduction des consommations d'énergie dans les Hauts-de-France - SRADDET 17
Figure 9: Principales infrastructures en 2018 dans les Hauts-de-France - SRADDET 18
Figure 10: Synthèse - SRADDET 18
Figure 11: Planification mobilité – Bassin Littoral Nord 19
Figure 12: Synthèse des enjeux 21
Figure 13: Les 10 bassins de mobilité en Hauts-de-France 22
Figure 14: Carte du PNRCMO 23
Figure 15: Réseau Natura 2000 - PNRCMO 24
Figure 16: Carte de la forêt domaniale de Guînes 24
Figure 17: Intersection cours d'eau 25
Figure 18: Topographie territoriale - CCPO 26
Figure 19: Densité de population - Carreaux 26
Figure 20: Densité de population - Communes 27
Figure 21: Ménage 0 voiture - Communes 27
Figure 22: Médiane niveau de vie - Communes 28
Figure 23: Chômage - Communes 28
Figure 24: Établissement salariés – Bassin Littoral Nord 30
Figure 25: Établissement salariés – Bassin Littoral Nord 30
Figure 26: Caractérisation des pôles d'emplois et de leurs interrelations – Bassin Littoral Nord 31
Figure 27: Offre de cinémas – Bassin Littoral Nord 31
Figure 28: Équipements de loisir au sein de la CCPO 32
Figure 29: Commerces et artisanats au sein de la CCPO 33
Figure 30: Offre de restaurants au sein de la CCPO 33
Figure 31: Offre de santé – Bassin Littoral Nord 34
Figure 32: Offre d'hébergements au sein de la CCPO 34
Figure 33: Lycées – Bassin Littoral Nord 35
Figure 34: Collèges – Bassin Littoral Nord 35
Figure 35: Synthèse de la morphologie du territoire 36
Figure 36: Traces mobiles un mardi – Bassin Littoral Nord 37
Figure 37: Flux professionnels internes – CCPO 38
Figure 38: Flux professionnels sortants – Bassin Littoral Nord 38
Figure 39: Flux professionnels entrants – Bassin Littoral Nord 39
Figure 40: Flux scolaires internes 11 ans et + – CCPO 40
Figure 41: Flux scolaires entrants et sortants, 11 ans et plus – CCPO 40
Figure 42: Parts modales déplacements Achats ou Visite, internes à la CCPO 41
Figure 43: Parts modales déplacements Achats ou Visite, entrants ou sortants de la CCPO 41
Figure 44: Parts modales Mobilités professionnelles internes de la CCPO 42
Figure 45: Parts modales Mobilités professionnelles sortantes de la CCPO 42
Figure 46: Parts modales Mobilités professionnelles entrantes de la CCPO 43
Figure 47: Registre de preuve –Pass Pass Covoiturage 43
Figure 48 Fréquentation aires de covoiturage CCPO 2023 44
Figure 49 Fréquentation aires de covoiturage CCPO 2022 44
Figure 50 Statistiques globales aire de covoiturage CCPO 2023 45

BROUILLON

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC70120625-DE

Figure 51: Trains TER Les principaux flux gare à gare – Bassin Littoral Nord 46
Figure 52: Principales tendances de la edmande actuelle de mobilité du territoire 47
Figure 53: Communication questionnaire – Halte ferroviaire Caffiers 48
Figure 54: Raisons des déplacements les plus fréquents 51
Figure 55: Modes de transport les plus utilisés 51
Figure 56: 8 personas types de la mobilité de la CCPO 54
Figure 57: Réseau routier du Calaisis – Les axes principaux 56
Figure 58: Hiérarchisation des routes - CCPO 56
Figure 59: Comptage routier – CCPO 57
Figure 60: Comptage routier - Guînes 58
Figure 61: Comptage routier - Ardres 58
Figure 62: Route dégradée aux alentours de Fiennes 59
Figure 63: Route dégradée aux alentours d'Alembon 59
Figure 64: Réseau ferroviaire – Bassin Littoral Nord 60
Figure 65: Halte ferroviaire – Pont d'Ardres 60
Figure 66: Halte ferroviaire – Caffiers 61
Figure 67: Transports publics routiers urbains et réseau ferré SITAC – Bassin Littoral Nord 61
Figure 68: Transports publics départementaux – Bassin Littoral Nord 62
Figure 69: Passages piétons – Bassin Littoral Nord 62
Figure 70: Aires de covoiturage - CCPO 63
Figure 71: Aire de covoiturage – Guînes 63
Figure 72: Infrastructures IRVE - CCPO 64
Figure 73: Voies vertes - CCPO 64
Figure 74: Aménagements vélo – Bassin Littoral Nord 65
Figure 75: Aménagements vélo voie partagée – Guînes 66
Figure 76: Réseau ferroviaire – Bassin Littoral Nord 70
Figure 77: Ligne 425 – Bassin Littoral Nord 71
Figure 78: Arrêt ligne 428 – Place du Général De Gaulle Licques 73
Figure 79: La ligne 13 – SITAC 73
Figure 80: La ligne 6 – SITAC 75
Figure 81: Ligne 6 et 13 – Arrêt 4 vents 76
Figure 82: SPE53 – SITAC 77
Figure 83: Station de recharge vélo – Guînes 77
Figure 84: Station Vel'In – Jean Bosco 79
Figure 85: Plan des stations Vel'In – SITAC 79
Figure 86: Taxi Vert – Arrêt Hardinghem 82
Figure 87 Fréquentation Taxi Vert par taxi 82
Figure 88: Fréquentation Taxi Vert par taxi – CCPO 83
Figure 89 Statistique Adhérents par communes 2023 83
Figure 90: Aide au permis – Département Pas-de-Calais **Error! Bookmark not defined.**
Figure 91: Introduction – Enquête Mobilités 95
Figure 92: Résultat question 1 – Enquête Mobilités 95
Figure 93: Résultat question 2 – Enquête Mobilités 96
Figure 94: Résultat question 3 – Enquête Mobilités 96
Figure 95: Résultat question 4 – Enquête Mobilités 97
Figure 96: Résultat question 5 – Enquête Mobilités 97
Figure 97: Résultat question 6 – Enquête Mobilités 98
Figure 98: Résultat question 7 – Enquête Mobilités 98
Figure 99: Résultat question 8 – Enquête Mobilités 99
Figure 100: Résultat question 9 – Enquête Mobilités 99
Figure 101: Résultat question 10 – Enquête Mobilités 100
Figure 102: Résultat question 11 – Enquête Mobilités 100

BROUILLON

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC70120625-DE

Figure 103: Résultat question 12 – Enquête Mobilités 101
Figure 104: Résultat question 13 – Enquête Mobilités 101
Figure 105: Résultat question 14 – Enquête Mobilités 102
Figure 106: Résultat question 15 – Enquête Mobilités 102
Figure 107: Résultat question 16 – Enquête Mobilités 103
Figure 108: Plan horaire ligne 425 Ardres / Calais – Bassin Littoral Nord 104
Figure 109: Plan horaire ligne 428 Licques / Boulogne-sur-Mer – Bassin Littoral Nord 104

BROUILLON

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC70120625-DE

Synthèse

Contexte

La Communauté de Communes du Pays d'Opale (CCPO) a engagé une réflexion afin de repenser la mobilité de son territoire. Fraîchement Autorité Organisatrice des Mobilités (AOM) depuis 2021, la CCPO interroge les mobilités de son territoire dans un contexte déjà riche en stratégies et en documents de planification portés par, entre autres, le Syndicat Intercommunal des Transports urbains de l'Agglomération du Calaisis (SITAC), le Département du Pas-de-Calais ou encore la Région Hauts-de-France.

Constat

Les différentes stratégies territoriales existantes comptent réduire la dépendance de la population à la voiture, favoriser l'intermodalité, promouvoir les mobilités actives et mieux connecter les territoires de la CCPO entre eux.

Ces objectifs s'inscrivent dans un contexte géo-spatial singulier qu'est celui de la CCPO. En effet, le territoire est marqué par une géographie particulière, entre ruralités, forêts, reliefs et marais. L'Etablissement Public de Coopération Intercommunale (EPCI) est également à proximité d'aires urbaines importantes telles que Calais, Boulogne-sur-Mer ou encore Dunkerque, impactant directement les flux de déplacement. La majorité des déplacements se font à l'extérieur de la CCPO vers ces aires urbaines pour des raisons principalement professionnelles mais également pour jouir d'une offre scolaire, de santé ou encore culturelle plus diversifiée qu'au sein de l'intercommunalité. Ces flux vers les grandes aires urbaines concomitantes à la CCPO se font par ailleurs de manière quasi exclusives en voiture (95%) et engendrent une réelle dépendance de la population à ce moyen de transport avec un manque d'alternative à la voiture individuelle en milieu rural.

Des offres de mobilité alternatives à la voiture individuelle existent sur le territoire, avec notamment deux lignes urbaines de bus et deux lignes régionales, deux services de Transport à la Demande (TAD), des transports scolaires assurés par le SITAC et la Région, des Infrastructures de Recharge de Véhicule Électrique (IRVE) et des aires de covoiturage dans les principales communes de l'intercommunalité (Guînes, Ardres, Licques, Hardinghen) ainsi qu'un service de vélo-partage communautaire dans ces mêmes communes. Cependant, cette offre est largement concentrée dans les communes situées au nord du territoire, influencée par leur proximité à l'aire urbaine de Calais. L'offre ferroviaire est pour sa part très limitée, avec seulement deux haltes ferroviaires (Caffiers et Pont d'Ardres) qui ne bénéficient pas d'une desserte par les lignes de bus au sein de la CCPO, ainsi qu'une gare TGV Calais-Fréthun à proximité de la CC qui est desservie indirectement par une ligne de bus passant seulement dans la commune de Guînes.

L'offre limitée de mobilité au sein du territoire est également un frein au développement économique, social et à la qualité de vie de la population. La polarisation des alternatives de mobilité au nord du territoire produit un effet d'enclavement au sud notamment, avec une population aux niveaux de vie plus faibles et pourtant plus dépendante à un moyen de locomotion onéreux que représente la voiture. Cette dépendance peut produire une immobilité, une perte de l'envie de se déplacer ou une impossibilité de fait si ce mode de transport est indisponible ou inaccessible. Travailler sur l'offre de mobilité du territoire c'est travailler sur l'ouverture des territoires et au désenclavement de sa population.

Les ateliers

Nous avons pu, à travers trois ateliers de concertation, comprendre les principaux pôles générateurs de déplacements que sont Guînes, Ardres et Licques au sein de l'EPCI. Nous avons également constaté avec les participants une offre de transports en commun limitée, en particulier dans les zones rurales, et l'importance de la mobilité active, comme la marche et le vélo. Les participants ont également exprimé un désir de réduire la dépendance à la voiture pour améliorer la qualité de vie et redécouvrir le

BROUILLON

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC70120625-DE

territoire, mais reconnaissent également l'attachement profond à la voiture en tant qu'objet de liberté et d'autonomie, ainsi que les défis pour encourager la mutualisation des véhicules. Cependant, nous avons constaté la volonté de mieux organiser le covoiturage sur le territoire afin de mutualiser les déplacements.

L’enquête en ligne

Une enquête en ligne d'un mois a recueilli 202 réponses représentant diverses tranches d'âge et profils variés pour comprendre les pratiques et attentes en matière de déplacements. Les déplacements les plus fréquents sont pour le travail et les achats, principalement en voiture thermique ou à pied. Les suggestions d'amélioration exprimées incluent le développement des infrastructures cyclables, des lignes de bus internes et externes, ainsi que des ateliers de sensibilisation aux risques routiers. Enfin, huit profils types d'usagers de la mobilité ont été identifiés pour mieux représenter la population. Ces huit profils sont :

- Jeune avec accès à des solutions de mobilité ;
- Jeune sans accès à des solutions de mobilité ;
- Salarié avec accès à des solutions de mobilité ;
- Salarié sans accès à des solutions de mobilités ;
- Personne sans emploi avec accès à des solutions de mobilité ;
- Personne sans emploi sans accès à des solutions de mobilité ;
- Retraité avec accès à des solutions de mobilité ;
- Retraité sans accès à des solutions de mobilité.

Remarques

Nous constatons une offre de mobilité territoriale qui ne répond pas à tous les besoins des habitants. L’offre de mobilité se concentre, d’une part, au sein de la commune de Guînes, au détriment des territoires du sud de la CCPO pourtant les plus vulnérables à l’immobilité, avec des conditions socio-économiques moins favorables. D’autre part, le territoire est traversé par un environnement singulier entre forêts et marais. Ces environnements sont déjà traversés notamment par de nombreux sentiers de randonnée aujourd’hui encore cantonnés à une pratique de loisir. Le territoire de l’intercommunalité est vivant, avec de nombreux commerces, artisans, équipements culturels et sportifs qui gagneraient en attractivité avec des infrastructures de transport plus denses au sein du territoire et pas uniquement pensées pour la voiture. Explorer une infrastructure où la place de la voiture y serait réduite serait l’opportunité pour la population de regagner les espaces de vie des communes à travers une mobilité plus douce. La qualité de vie y gagnerait également, conditionnée par une volonté de la population de reconsidérer son rapport au temps, notamment dicté par des rythmes de vie intenses et des moyens de locomotion rapides dont la voiture est la figure de proue.

Au niveau du bassin de mobilité, les flux journaliers en direction des bassins d’emplois de Calais, Dunkerque et Boulogne-sur-Mer ne sont aujourd’hui pas traités dans l’offre de mobilité de l’intercommunalité. Bien que le champ géographique d’action dépasse celui de la CCPO, ces flux sont conditionnant de la mobilité de la population et gagneraient à être considérés plus en avant. L’intensification de la collaboration et la clarification de la gouvernance de la mobilité au sein du bassin de mobilité sont pour cela des priorités. Les parties prenantes dans la gouvernance de la mobilité territoriale sont nombreuses et les déplacements de la population s’étendent sur plusieurs zones géographiques. Il est ainsi nécessaire de porter des actions de mobilité cohérentes sur l’ensemble de la chaîne territoriale et de faire en sorte d’offrir une véritable alternative à la voiture pour ces déplacements externes. Représentants généralement de grandes distances (+ de 10 km), ces déplacements ne sont réalisables à l’heure actuelle qu’en voiture, bus ou train. Néanmoins, l’offre est aujourd’hui extrêmement limitée avec deux lignes de bus régionales vers Calais et Boulogne-sur-Mer insuffisamment densifiées et connectées pour constituer de véritables alternatives à ces déplacements pendulaires. L’offre de train est également trop limitée, avec un premier obstacle que constitue le manque d’aménagement des haltes ferroviaires sur le territoire de la CCPO pour permettre un passage « sans couture » de la voiture ou du vélo au train. Par ailleurs, le plan de transport ferroviaire est

PROJET

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC70120625-DE

aujourd'hui insuffisant pour couvrir les besoins de ces navetteurs. Le covoiturage peut être une bonne solution et est d'ailleurs portée par l'ensemble des AOM (Région, SITAC et CCPO). Soutenue par des études récentes et détaillées, l'offre de covoiturage du territoire semble posséder un potentiel de développement et il serait intéressant d'appuyer son extension à court-terme.

BROUILLON

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC70120625-DE

1 Contexte de l'étude

1.1 Objectif du schéma

La Communauté de Communes du Pays d'Opale (CCPO) porte un ambitieux programme de mobilité qui consiste en un Plan de Mobilité Simplifié, un Schéma de Mobilité Active, et un Schéma Directeur d'Infrastructures de Recharge pour Véhicules Electriques (SDIRVE).

Le Plan de Mobilité Simplifié[1] est un document déterminant les principes régissant l'organisation des conditions de mobilité des personnes en tenant compte de la diversité des composantes du territoires ainsi que des besoins de la population. Il s'agit d'améliorer la mise en œuvre du droit à la mobilité et prend ainsi en compte les plans de mobilité employeur.

Un PdMS est décomposé en quatre phases :

Tableau 1 Synthèse des différentes phases et objectifs du PdMS

Phase	Objectifs	Calendrier
Phase 1 - Diagnostic	État des lieux exhaustif	En cours
Phase 2 : Élaboration de la stratégie et recherche de solutions techniques	Définition d'une stratégie de mobilité Mise en place d'une stratégie de concertation et de mobilisation des acteurs et de la population Recherche de solutions techniques	Juin 2024
Phase 3 : Élaboration des plans d'actions	Élaboration du plan d'actions des Plans de Mobilité Simplifiés	Octobre 2024
Phase 4 : Adoption des Plans de Mobilité Simplifiés	Consultation des PPA Adoption des Plans de Mobilité Simplifiés	Mars 2025

Source 1 Mott MacDonald

1.2 Méthodologie employée

La méthodologie que nous avons employé s'articule sur la réponse aux trois objectifs principaux de la phase de diagnostic, tels que présentés au sein du Cahier des Clauses Techniques Particulières[2] (CCTP) de la CCPO dans son appel d'offre de « Réalisation du PdMS et du SDIRVE » :

- État des lieux et recensement de l'offre de mobilité sur le territoire ;
- Analyse des flux et des besoins en déplacements ;
- Diagnostic et analyse thématique.

Les différentes actions que nous avons entreprises afin de répondre aux objectifs du CCTP et de réaliser un diagnostic le plus fin possible des mobilités et besoins du territoire sont les suivantes :

BROUILLON

[1] Article L1214-36-1 - Code des transports - Légifrance (legifrance.gouv.fr)

[2] Réalisation du Plan de Mobilité Simplifié Schéma Directeur IRVE Maître d'ouvrage/pouvoir adjudicateur :Communauté de communes Pays d'Opale Cahier des Clauses Techniques et Particulières (CCTP)

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC70120625-DE

Tableau 2 Méthodologie employée durant la phase de diagnostic

Action	Objectifs	Modalités de réalisation
Prise de connaissance et analyse des documents existants	• Identifier l'ensemble des documents de planification et les stratégies territoriales • Comprendre l'articulation entre les différents documents et leurs imbrications • Avoir une vision claire de la gouvernance locale	Prise de connaissance et analyse de : • Projet de territoire de la CCPO • Plan Local d'Urbanisme intercommunal (PLUi) • Documents du SITAC • Projet d'Aménagement et de Développement Durables (PADD) • Plan de Protection de l'Air (PPA) Calais • Plan Vélo Départemental Nord Pas-de-Calais • Schéma de Cohérence Territorial (SCoT) du Pays du Calaisis • Schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET) • Diagnostic Bassin Littoral Nord
Réalisation de cartographies des flux de déplacements et des indicateurs phares socio-démographiques territoriaux	• Comprendre la mobilité du territoire • Comprendre l'offre de services (culture, santé, loisirs notamment) du territoire • Identifier le comportement de mobilité des habitants • Comprendre les alternatives à la voiture de la population • Comprendre le potentiel du territoire en mobilités actives • Comprendre l'offre existante en mobilité électrique du territoire	Réalisation de cartographies du territoire : • Aménagements vélo • Chômage • Cinéma • Collèges • Densité population carreaux • Densité population communes • Établissement salariés • Flux professionnels entrants • Flux professionnels internes • Flux professionnels sortants • Flux scolaires internes • IRVE • Lycées • Ménages 0 voitures • Niveau de vie • Passages piétons • Réseau ferroviaire

BROUILLON

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC70120625-DE

Action	Objectifs	Modalités de réalisation
		• Santé • Transports publics départementaux • Transports publics et ferrés
Réalisation d'un atelier de concertation avec les élus, le personnel administratif et les professionnels de la mobilité du territoire	• Comprendre la mobilité du territoire • Comprendre l'offre de mobilité du territoire • Identifier les solutions, les points bloquants, les défis, et le ressenti de la population à une mobilité avec moins de voiture • Comprendre les attentes des élus • Comprendre la vision du territoire des élus, du personnel administratifs des communes et de la CCPO ainsi que des professionnels de la mobilité	Réalisation d'un atelier de concertation le 12 février au sein des locaux de la CCPO à Guînes avec deux activités différentes : • Activité de réflexion autour de la problématique « Comment réduire la dépendance à la voiture ? » ; • Activité de cartographie participative avec 8 cas pratiques représentatifs de la population territoriale.
Réalisation d'un atelier de concertation avec le grand public du territoire	• Comprendre le comportement de mobilité de la population • Comprendre les attentes, besoins, difficultés, sentiments et ressentis de la population par rapport à la mobilité • Identifier les flux de mobilité et les grands axes structurants de la mobilité territoriale	Réalisation d'un atelier de concertation le 13 février au sein des locaux de la CCPO à Guînes avec deux activités différentes : • Activité de cartographie participative pour identification des modes et habitudes de déplacements des participants ; • Activité de réflexion autour de la problématique « Comment réduire la dépendance à la voiture ? ».
Réalisation d'un atelier de concertation avec le public jeune du territoire	• Comprendre le comportement de mobilité des jeunes du territoire • Comprendre les attentes, besoins, difficultés, sentiments et ressentis de la population jeune par rapport à la mobilité • Identifier les flux de mobilité et les grands axes structurants de la mobilité territoriale des jeunes	Réalisation d'un atelier de concertation le 14 février au sein des locaux de la CCPO à Guînes avec deux activités différentes : • Activité de cartographie participative pour identification des modes et habitudes de déplacements des participants ; • Activité de réflexion autour de la problématique « Comment réduire la dépendance à la voiture ? ».
Publication d'une enquête en ligne	• Identifier les modes de déplacement principaux de la mobilité du territoire • Identifier les raisons principales de déplacement du territoire • Identifier les points bloquants liés à la mobilité active	Publication d'une enquête en ligne. Partage de l'enquête mobilité à l'ensemble des maires des communes de la CCPO.Voir Annexe

BROUILLON

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC70120625-DE

Action	Objectifs	Modalités de réalisation
	• Identifier les points bloquants liés à la mobilité en transport en commun • Identifier les points bloquants liés à la mobilité électrique • Comprendre les attentes et besoins de la population	
Réalisation de cartographie des infrastructures du territoire	• Hiérarchiser les routes • Identifier les axes structurants de la mobilité du territoire • Comprendre les modalités de déploiement de l'offre de mobilité du territoire	Réalisation de : • Aires de covoiturage de la CCPO ; • Hiérarchisation des routes de la CCPO ; • Intersection des cours d'eau de la CCPO ; • IRVE de la CCPO ; • Topographie de territoire de la CCPO ; • Voies vertes de la CCPO.
Réalisation d'entretiens qualitatifs	• Affiner notre compréhension de la mobilité du territoire • Comprendre les enjeux de mobilité • Comprendre les offres de mobilité du territoire	Entretiens réalisés avec des représentants du : • Directrice SITAC – 6 mars 2024 • Responsable du service Tourisme, chargée de l'animation et la promotion du Pays d'Opale – 19 mars 2024 • Directeur Maison Aménagement et Développement Territorial du Calaisis – 5 mars 2024 • Responsable de Projet, Service attractivité et proximité Région Hauts-de-France – 31 janvier 2024 • Directeur Maison Département Solidarité du Calaisis – 12 mars 2024 • Manager Territorial, Enedis – 7 février 2024 • Chef du Département Réseaux, Fédération Départementale d'Energie du Pas-de-Calais (FDE 62) – 7 février 2024 • Chargée de mission, Association d'Action Éducative 62 – 27 février 2024
Collecte de données	• Affiner notre compréhension de la mobilité du territoire • Compléter les données qualitatives récolées lors des ateliers de concertation • Compléter les données quantitatives récoltées lors de l'enquête mobilité • Comprendre la demande actuelle de mobilité du territoire • Comprendre la demande potentielle de mobilité du territoire	Récolte de données : • Fréquentation réseau Vel'In Guînes 2023 2024 ; • Fréquentation réseau Taxi Vert CCPO 2022 – 2023 ; • Fréquentation ligne de bus Inglard 2022 – 2023 ; • Fréquentation ligne de bus 425 bus Hauts-de-France Mobilités 2022 – 2023 ;

BROUILLON

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC70120625-DE

Action	Objectifs	Modalités de réalisation
		• Fréquentation ligne de bus SITAC 6 et 13 ; • Registre de preuve covoiturage Pass Pass 2023 – 2024 ; • Données comptage départemental routes ; • Données Opérateurs IRVE CCPO ; • Fréquentation TER Calais-Fréthun.

Source 2 Mott MacDonald

BROUILLON

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC70120625-DE

2 Le territoire

2.1 Contexte réglementaire et stratégies du territoire

2.1.1 La Communauté de Communes du Pays d'Opale

La CCPO, en qualité d'Établissement Public de Coopération Communale (EPCI) à fiscalité propre, exerce de nombreuses compétences notamment dans les domaines de l'aménagement de l'espace, du développement économique ou encore de la gestion de déchets. La CCPO a ainsi élaboré, ou est en cours d'élaboration, de nombreux documents de planification et de stratégies pour le territoire. Ces documents sont structurants des orientations et des stratégies à donner à la mobilité du territoire.

Le Projet de Territoire

Le Projet de territoire constitue un guide d'action public locale. Il vise notamment à conduire un diagnostic du territoire en mobilisant les différentes parties prenantes. Il a pour objectif de définir une stratégie territoriale en identifiant les orientations stratégiques et en les priorisant.

La CCPO a adopté son projet de territoire en 2022[3] et a déterminé des objectifs ambitieux, notamment en termes de mobilité. Il est question de :

- Répondre au manque de transports en commun ;
- Relier les communes du territoire autrement que par voie routière ;
- Développer les pistes cyclables ;
- Développer les alternatives à l'autosolisme.

L'importance de la mobilité se retrouve notamment dans l'Enjeu 1 « Aménagement et cadre de vie » à travers l'orientation 4 « Renforcer l'offre de mobilité et l'adapter aux nouveaux besoins du territoire ». L'orientation définit les actions suivantes :

- Déployer les bornes de recharge des véhicules électriques dans les lieux publics stratégiques en lien avec l'ADEME ;
- Développer le covoiturage local ;
- Reconsidérer les usages du vélo-partage au-delà du volet touristique et étudier le développement de l'autopartage ;
- Retravailler le dispositif de transport à la demande pour l'adapter aux besoins du territoire ;
- Etudier la mise en place d'un transport solidaire et en soutenir le fonctionnement ;
- Soutenir l'acquisition de vélos pour les déplacements du quotidien ;
- Abonder forfaitairement le dispositif départemental de soutien au permis de conduire des jeunes (18-25 ans) en contrepartie d'un engagement citoyen de 35h auprès d'une association locale ;
- Favoriser l'intermodalité vers les gares.

La mobilité se retrouve également dans l'Enjeu 2 « Attractivité du territoire », Orientation 4 « Renforcer l'attractivité touristique à travers le patrimoine, l'animation et les équipements », en voulant notamment mettre le vélo au cœur de l'offre touristique du Pays d'Opale (éco-tourisme).

[3] pdtpublique.pdf (paysdopale.fr)

BROUILLON

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC70120625-DE

Figure 1: Projet de territoire – Orientation 4

Source: Projet de Territoire CCPO

Le Plan de Mobilité Simplifié

La loi n°2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités[4] fixe les contours du Plan de Mobilité Simplifié (PdMS). En effet, l'article 1214-36-1 indique que le PdMS détermine les principes régissant l'organisation des conditions de mobilité des personnes et du transport de marchandises. Il peut être élaboré par une AOM, comme c'est le cas de la CCPO.

Le PdMS poursuit les objectifs de la loi LOM que sont :

- La réduction des inégalités territoriales et la contribution à l'objectif de cohésion des territoires ;
- Le renforcement des offres de déplacements du quotidien, améliorer la qualité et la sécurité des réseaux routiers ;
- L'accélération de la transition énergétique, la diminution des émissions de gaz à effet de serre et la lutte contre la pollution et la congestion routière ;
- L'amélioration de l'efficacité des transports de marchandises pour renforcer la compétitivité des territoires et des ports.

Le PdMS est aujourd'hui en cours d'élaboration et le diagnostic issu du présent document correspond à la première phase de son élaboration.

Le Plan Local d'Urbanisme

Le Plan Local d'Urbanisme intercommunal (PLUi) est le document d'urbanisme qui établit un projet global d'urbanisme et d'aménagement en fixant notamment les règles générales d'utilisation du sol sur le territoire. La CCPO a modifié ce document d'urbanisme en juillet 2023[5]. Le document recouvre de nombreux enjeux liés à la mobilité du territoire, notamment :

- Enjeu 1 : Renforcer les polarités :
  - Quelle répartition de l'enveloppe de logements?
  - Comment organise t'on le développement ?

BROUILLON

[4] LOI n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités (1) - Légifrance (legifrance.gouv.fr)

[5] Plan Local d'Urbanisme Intercommunal - Pays d'Opale (paysdopale.fr)

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC70120625-DE

  - Pour quelle consommation foncière ?
- Enjeu 2 : Renforcer la dualité ville / campagne :
  - Quelle typologie architecturale des constructions ?
  - Quelle politique en faveur de la réhabilitation du parc ancien?
- Enjeu 3: Répondre aux besoins de la population :
  - Quelle répartition de l'enveloppe de logements selon le statut d'occupation et leur localisation ?
- Enjeu 4: S'engager pour une réduction des gaz à effets de serre :
  - Quelle performance énergétique des nouveaux logements ?
  - Comment réduire les gaz à effet de serre liés aux déplacements?
- Enjeu 5: Quelle politique d'équipements et de services publics locaux ?
  - Quelle répartition des équipements scolaires ?
  - Quel développement durable d'infrastructures, d'équipements et de services et avec quels moyens ?

Nous comprenons ainsi que l'un des objectifs affichés du PLUi est de promouvoir les liaisons entre Guînes, Ardres, Licques et Hardinghen à travers le taxi vert et le rabattement. Il est également question de programmer un développement mesuré du territoire de la Communauté de Communes dans le respect du principe de rééquilibre à travers le covoiturage notamment. Deux aires de covoiturage sont notamment à l'étude au sein du site de la gare de Caffiers et sur la place de Licques, en renforcement de l'offre existante de quatre aires de covoiturage (2 sur la ville de Guînes, 1 à l'entrée de la ville d'Ardres et 1 à Licques).

Figure 2: PLUi de la CCPO - Assurer le développement économique en renforçant les filières commerciales et artisanales existantes

Engagements	Orientations	Actions
Renforcer le dynamisme économique de Guînes et Ardres et s'appuyer sur les villes relais pour créer un maillage du territoire	Assurer la mixité des fonctions urbaines au sein de la trame urbaine	
	Promouvoir les liaisons entre Guînes, Ardres, Licques, Bonningues et Hardinghen : taxi vert / rabattage – mobilité	
Soutenir le dynamisme commercial des villes centres et des villes relais	Préserver le cœur de ville à vocation commerciale : vers la définition d'un périmètre de sauvegarde du commerce à Guînes	
	Agrémenter les espaces publics en lien avec le tissu commercial (accessibilité, cheminements, verdissement,...)	- Améliorer la gestion du stationnement aux abords de l'hyper centre
	Introduire la spécificité locale : valorisation des circuits courts/ épicerie solidaire ou épicerie du Pays : regroupement des produits locaux (promotion de la vente directe)	
	Orienter les activités spécifiques non souhaitables en zone urbaine sur des zones dédiées : les zones d'activités	
Poursuivre l'accueil des activités spécifiques sur les zones d'activités de la Communauté de Communes	Améliorer l'intégration paysagère des zones de développement en entrée de commune	- Développer la zone COMMUNAUTAIRE du Moulin à Huile de Guînes et des moulins à Autingues - Identifier et étendre la zone d'activités de Licques - Identifier une zone d'activités réservée aux activités industrielles à Caffiers autour de l'entreprise Scora et sur Pont d'Ardres (ancienn sucrerie) - Repérer et réserver un secteur de développement en lien avec les possiblités de développer le fret
	Limiter la consommation du foncier à destination de l'activité économique	- Définir les modalités de développement des zones dans le respect de la réglementation en vigueur concernant les axes à grande circulation - Assurer l'intégration de la zone d'activités de Licques en entrée de ville - Maîtriser l'impact paysager des futures constructions
	Structurer le réseau des acteurs économiques autour de l'espace multiservices	
	Impulser la création d'activité économique	
Favoriser la création d'activité et le développement de l'activité existante	Assurer les conditions du développement de l'activité économique existante sur tout le territoire et dans tous les villages	- Faire émerger des partenariats entre professionnels - Mettre en place des outils pour la transmission et la création d'entreprise

Source: PLUi de la CCPO

Le Projet de d'Aménagement et de Développement Durable (PADD)

Le PADD[6] de la CCPO a été adopté parallèlement au PLUi, à savoir en 2019. Le PADD est en effet un document constitutif du PLUi et élargit le document d'urbanisme non plus à un simple outil de politique foncière mais à un document stratégique d'aménagement urbain.

Ce document, intrinsèquement porté sur la manière d'habiter la ville, touche à l'objet de la mobilité. Le document fait en effet de nombreuses mentions à la

[6] PADD-PLUI-V2.pdf.pdf (paysdopale.fr)

BROUILLON

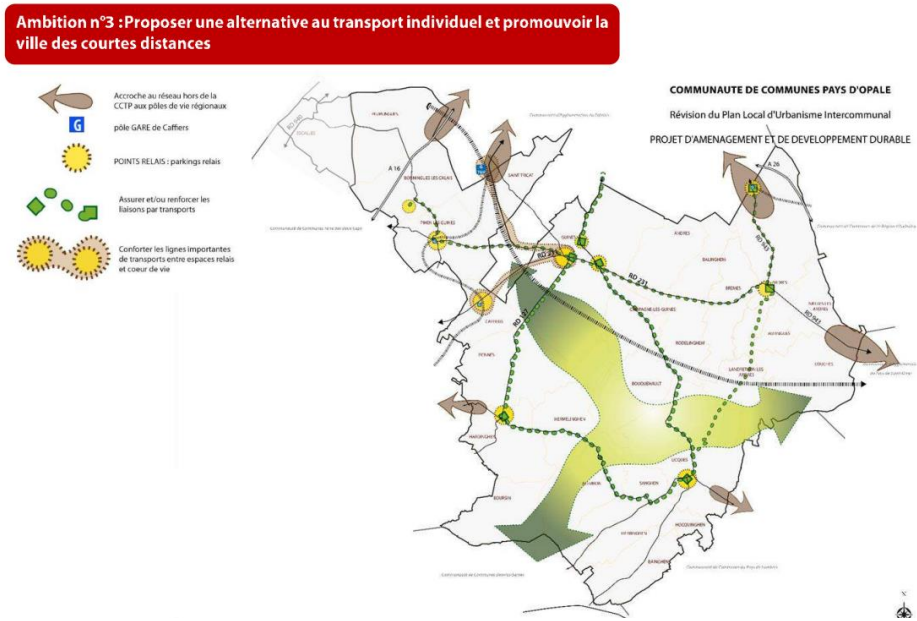
Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC70120625-DE

mobilité territoriale et aux enjeux qui y sont liés. La mobilité se trouve notamment dans :

- Engagement n°1 : Renforcer le dynamisme économique des villes centre et s'appuyer sur les villes relais pour créer un maillage du territoire :
  - Promouvoir les liaisons entre les villes centre et villages relais : taxi vert / mobilité.
- Engagement n°2 : Œuvrer pour une meilleur protection de la ressource AIR
  - Par le développement des alternatives à la voiture individuelles ;
  - Par le développement du co-voiturage et du Taxi-Vert : schéma des aires de parkings relais et covoiturage sur la Communauté de Communes ;
  - Par le développement des modes doux : vélo en libre services sur Guînes, véloroute entre le centre de Guînes, le marais de Guînes et Calais sur l'ancienne ligne de chemin de fer.
- Engagement n°3 : Promouvoir le recours au transport en commun et aux modes de déplacements doux : alternatives au « tout voiture »
  - Créer des aires de stationnement : aire de co-voiturage et de rabattement vers les liaisons de transports collectifs ou arrêts taxis verts ;
  - Promouvoir le recours au train à partir de la gare de Caffiers ;
  - Répondre au besoin de stationnement.

Ainsi, nous constations à travers ce PADD l'importance de la mobilité et les nombreux objectifs et enjeux qui y sont liés.

Figure 3: PADD – Proposer une alternative au transport individuel et promouvoir la ville des courtes distances



Source: PADD

Participation à des comités institutionnelles

Au-delà de ses différents documents de stratégie, les politiques de mobilité du territoire sont structurées également à travers les différents échanges de la CCPO et les acteurs du territoire. Nous pouvons notamment noter, entre autres, la participation de l'intercommunalité aux comités de bassin

ex : participation aux comités de bassin COM/PAMS, participation aux Commissions Nouvelles AOM et TAD de HdFM, mise en place d'un Comité des partenaires (si déjà en place) etc..

BROUILLON

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC70120625-DE

Synthèse des documents de la CCPO

Les différents documents de planification à l'échelle de la CCPO (Projet de territoire, PLUi, PADD) entendent décarboner la mobilité territoriale, renforcer l'urbanisme de proximité, améliorer la qualité de vie de la population et surtout développer des alternatives à la voiture individuelle pour se déplacer. Ces alternatives se concentrent notamment sur la mobilité active et le transport à la demande. Il s'agira de prendre en compte ces paramètres dans l'élaboration de solutions dans le cadre du PdMS.

Les enjeux sociaux de la mobilité territoriale sont multiples et complexes, reflétant les diverses facettes de la vie communautaire et les interactions entre les zones urbaines et rurales. Le renforcement des polarités vise à équilibrer la distribution du logement, orchestrer le développement de manière durable et minimiser la consommation des terres. Cette stratégie est essentielle pour créer des centres dynamiques qui peuvent stimuler l'économie locale et offrir une qualité de vie élevée. En parallèle, la dualité ville/campagne est renforcée par une architecture qui respecte l'identité locale et une politique qui favorise la réhabilitation du parc immobilier existant, préservant ainsi le patrimoine tout en répondant aux normes modernes de l'habitat.

Répondre aux besoins de la population implique une répartition judicieuse des logements, en tenant compte du statut d'occupation et de la localisation, pour garantir l'accès au logement pour tous et soutenir la diversité sociale. L'engagement envers la réduction des gaz à effet de serre se traduit par la promotion de modes de transport moins polluants, comme le covoiturage et les taxis verts, qui contribuent également à la réduction de la congestion et à l'amélioration de la qualité de l'air.

La politique d'équipements et de services publics locaux doit être conçue pour répondre aux besoins actuels et futurs, avec une répartition équitable des infrastructures scolaires et un développement durable des infrastructures, équipements et services, en utilisant efficacement les ressources disponibles. Les engagements pris dans le PLUi pour promouvoir les liaisons entre les différentes communes et pour un développement mesuré du territoire témoignent d'une volonté de créer un maillage territorial cohérent, tout en protégeant l'environnement et en favorisant une meilleure qualité de vie pour les résidents.

Ces efforts conjoints pour renforcer le dynamisme économique, protéger les ressources naturelles et répondre aux besoins des citoyens sont cruciaux pour une planification urbaine et rurale réussie, qui non seulement améliore la mobilité mais aussi forge une communauté résiliente et inclusive. En fin de compte, ces enjeux sociaux de la mobilité territoriale ne sont pas isolés mais interconnectés, nécessitant une approche holistique et des actions concertées pour réaliser une vision durable et équitable pour l'avenir du territoire.

BROUILLON

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC70120625-DE

2.1.2 L'échelle territoriale du Pas-de-Calais

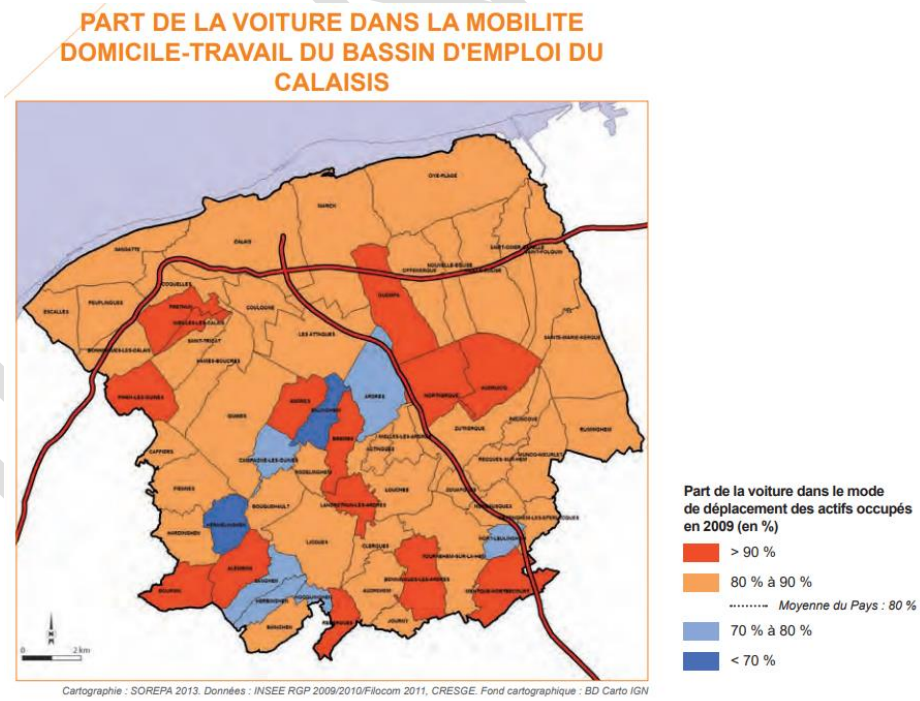
Le Schéma de Cohérence Territorial (SCoT) du Pays du Calaisis

Le SCOT du Pays du Calaisis a été adopté le 28 avril 2017. Le document fait notamment part d'une « mobilité dominée par l'usage de l'automobile et de nombreuses infrastructures de transport » tels que :

- Maritime : le port de Calais ;
- Ferroviaire : le tunnel sous la Manche et les lignes TGV de la gare de Fréthun ;
- Routier : deux autoroutes structurantes (A16 et A26) et un réseau routier de départementales bien hiérarchisé (RD 217, 224, 231, 304 et 305) sur l'ensemble du Pays.

Le document se focalise notamment sur l'importance de l'intermodalité. Il s'agit de mieux connecter les infrastructures de transport existantes à l'usage de la voiture afin d'inciter au report modal.

Figure 4: Part de la voiture dans la mobilité domicile-travail du bassin d'emploi du Calaisis



Source: ScoT du Pays du Calaisis, Tome_1_-_Rapport_de_presentation_Diagnostic

La mobilité se caractérise également par le phénomène de navettes domicile-travail, avec des flux importants vers les pôles urbains depuis les zones rurales ou semi-urbaines. Nous aurons l'occasion de revenir sur ce point de manière détaillée au sein de la partie 2.2.3. Le SCoT fait également le constat d'une mobilité dominée par la voiture et qui rend les infrastructures routières et de stationnement d'une importance capitale dans la mobilité territoriale.

BROUILLON

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC70120625-DE

Au sein des Orientations et Objectifs du SCoT, il est mention de diversifier les modes de transport alternatif à la voiture (modes doux, covoiturage, transport collectif), renforcer et optimiser les infrastructures existantes, conforter et développer les pôles multimodaux.

Le Plan Climat Air Énergie Territorial (PCAET)

Le PCAET a été adoptée en 2021 par la CCPO. Il décrit notamment 4 axes majeurs que sont :

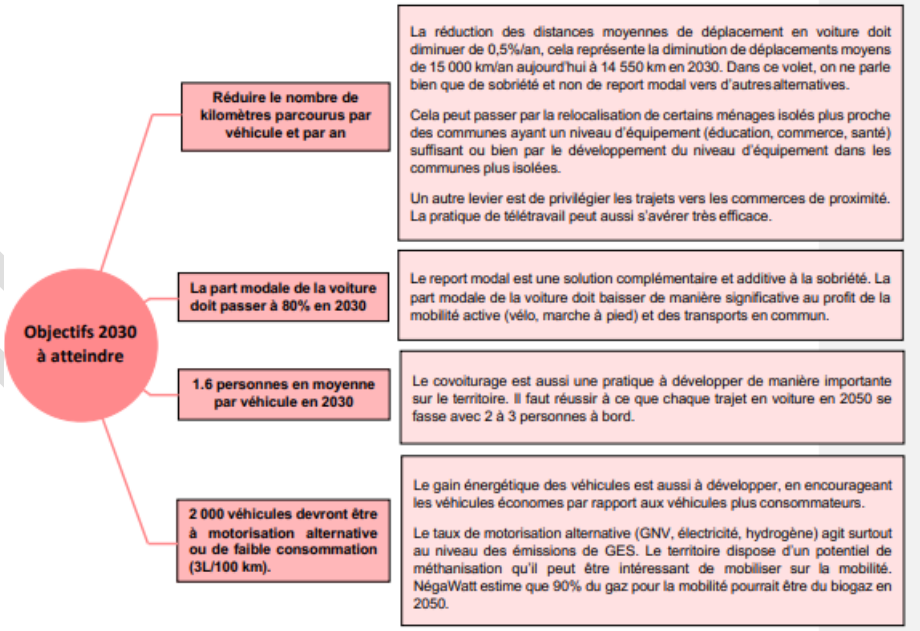
- Axe n°1 : S'engager sur la citoyenneté, l'animation et l'éducation autour du PCAET ;
- Axe n°2 : Un territoire sobre et moins dépendant ;
- Axe n°3 : Des territoires robustes valorisant leurs ressources ;
- Axe n°4 : Exemplarité du territoire.

Les enjeux de mobilité figurent dans ces différents axes, avec notamment une volonté affichée « d'augmenter la sobriété énergétique du territoire en agissant notamment sur les mobilités et l'aménagement » et « d'imaginer, renforcer, massifier les nouvelles pratiques de mobilité et s'inspirer de ce qui fonctionne ailleurs. ». L'un des objectifs opérationnels affichés du PCAET consiste en la réduction des besoins de mobilité en rapprochant les habitants, les lieux de travail et les services. Un des objectifs principaux se trouve également être la promotion de l'écomobilité afin de répondre au besoin de sobriété énergétique.

L'ensemble des enjeux de mobilité du PCAET s'articule autour de 6 axes majeurs :

- Réduire les besoins de mobilité en rapprochant des habitants, les lieux de travail et les services ;
- Réduire les trajets en voiture individuelle en développant le covoiturage ;
- Accompagner le changement des pratiques de mobilité dans les entreprises et administrations ;
- Faciliter et sécuriser l'usage des modes actifs ;
- Développer les transports en commun ;
- Encourager le développement de nouvelles énergies pour la mobilité.

Figure 5: Transport – Objectifs stratégiques pour 2030



Source: PCAET de la CCPO

BROUILLON

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC70120625-DE

Le Plan Vélo Départemental

Le Plan Vélo Départemental du Pas-de-Calais de 2023 dit « Plan Vélo 62 » oriente la mobilité active du territoire autour de quatre grand thèmes :

- Impulser le développement d'un réseau cyclable attractif, sécurisé, maillé et adapté aux enjeux actuels de mobilité ;
- Faire du Département un acteur exemplaire de la mobilité du quotidien à vélo ;
- Mettre le vélo au service d'une mobilité plus inclusive et solidaire ;
- Animer une dynamique territoriale pour répondre aux besoins des usagers en matière de vélo.

Le Plan Vélo impacte directement la mobilité du territoire et celle de la CCPO en renforçant la promotion des mobilités actives.

Figure 6: Plan Vélo – Enjeux

Source: Plan Vélo de la CCPO

Le Syndicat Intercommunal des Transports urbains de l'Agglomération du Calaisis (SITAC)

Le SITAC constitue une Autorité Organisatrice des Mobilités qui définit l'organisation des services de mobilité sur le territoire de ses collectivités membres. Elle regroupe deux EPCI que constituent la Communauté d'Agglomération Grand Calais Terres et Mers (12 communes) et la CCPO à travers la commune de Guînes. Il s'agit d'un cas exceptionnel en France où une commune est couverte dans la zone de compétence de deux AOM.

Le SITAC a élaboré plusieurs documents concernant l'organisation de la mobilité :

- Le Plan de Déplacement Urbains (PDU) ;
- Le Schéma Directeur d'Accessibilité ;
- Le Schéma Directeur des Aires de Covoiturage.

Ces documents de planification ont notamment souligné les actions suivantes, liées directement ou indirectement à la mobilité de la CCPO :

- Prise en compte des déplacements doux en amont des projets urbains ;
- Utiliser les potentiels fonciers autour des gares et des zones en friche pour densifier ;
- Rédaction d'une charte des bonnes pratiques urbaines pour favoriser l'utilisation des modes alternatifs ;
- Réflexion sur les liaisons entre le port et son hinterland ;
- Adaptation du réseau Transport en Commun (TC) au développement du territoire et aux quartiers prioritaires ;
- Mise en œuvre d'un Pôle d'Echange Multimodal ;
- Mise en œuvre d'un Transport en Commun en Site Propre (TCSP) sur le réseau urbain ;
- Faisabilité des parcs relais sur les lignes à fortes fréquences ;
- Développement de l'intermodalité notamment par la billettique intégrée dans le cadre de Hauts-de-France mobilités, anciennement Syndicat Mixte Intermodal Régional des Transports (SMIRT) du Pas de Calais ;
- Promotion et accompagnement des entreprise qui souhaitent mettre en place un Plan de Déplacement d'Entreprise (PDE) ;

BROUILLON

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC70120625-DE

- Étude d'évolution du périmètre des transports urbains ;
- Faisabilité des itinéraires de liaisons entre les pistes cyclables existantes ;
- Amélioration de l'accessibilité des modes doux dans la réflexion globale sur la circulation.

Nous intégrerons ainsi l'ensemble de ces différents éléments dans nos scénarios et fiches actions afin d'assurer notamment de la cohérence au sein de la commune de Guînes, dont les limites administratives sont dans le champ d'action des deux AOM.

Figure 7: Offre de transport – SITAC

Source: SITAC

2.1.3 La Région Hauts-de-France

Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité des Territoires (SRADDET)

Le SRADDET représente un document intégrateur et prospectif porté par la Région. Ses objectifs et ses règles générales s'imposent aux documents locaux de planification.

Figure 8: Objectifs de réduction des consommations d'énergie dans les Hauts-de-France - SRADDET

						Total
2031	- 46%	- 25%	- 41%	- 23%	- 32%	- 30%
2050	- 70%	- 44%	- 65%	- 41%	- 54%	- 50%

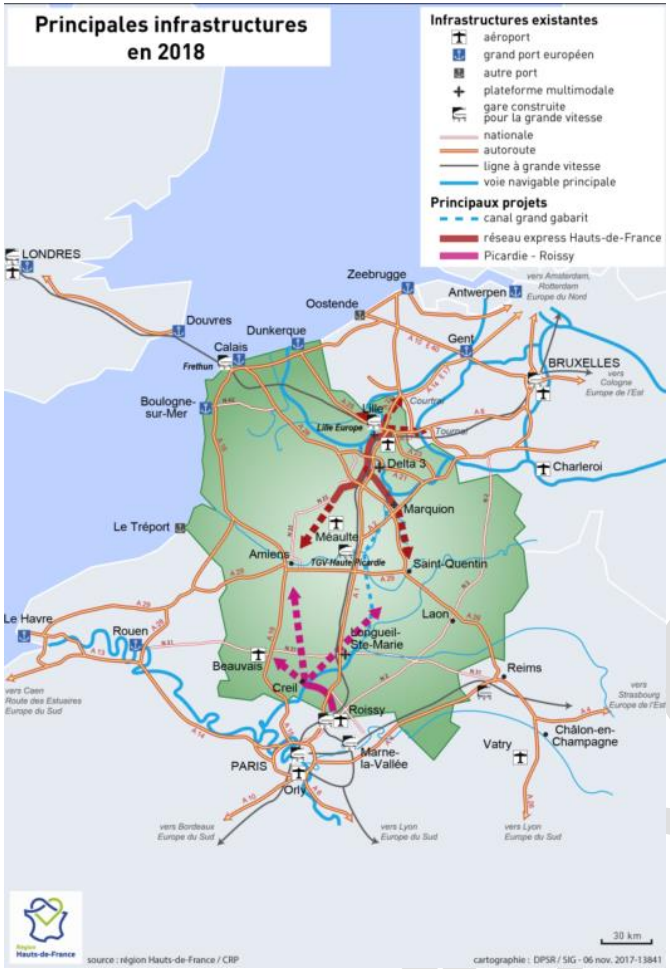
Source: SRADDET des Hauts-de-France

Le document détaille à de nombreuses reprises les différents enjeux de la mobilité à l'échelle régionale. Nous comprenons la dichotomie entre les territoires urbains de la Région (Calais, Dunkerque, Lille par exemple) et les territoires plus ruraux tels que Marquion, Guînes ou encore Saint-Quentin. La mobilité du territoire se caractérise par une intensification domicile / travail avec une forte attraction de l'Île-de-France. Le SRADDET souligne également l'irrigation résidentielle du sud de la Région, avec des territoires aux actifs travaillent souvent en dehors de leur territoire. Nous notons les difficultés de mobilité qui ne sont pas l'apanage des territoires ruraux et éloignés des lieux d'emplois. Les territoires péri-urbains sont également touchés par ces difficultés.

BROUILLON

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC70120625-DE

Figure 9: Principales infrastructures en 2018 dans les Hauts-de-France - SRADDET

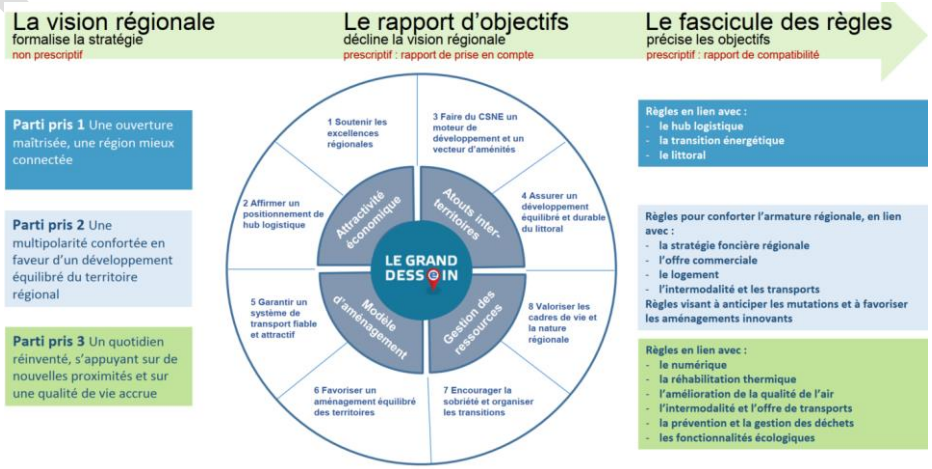


Source: SRADDET des Hauts-de-France

Le document de planification étaye les actions afin de garantir un système de transport fiable et attractif. En effet, de nombreuses actions sont suggérées :

- Proposer des conditions de déplacements soutenables ;
- Améliorer l'accessibilité à la métropole lilloise ;
- Faciliter les échanges avec l'Île-de-France, en particulier grâce la liaison Roissy-Picardie ;
- Encourager des solutions de mobilité pour tous les publics et les territoires les plus vulnérables
- Développer les pôles d'échanges multimodaux ;
- Tendre vers uns un système intégré de transport à l'échelle des Hauts-de-France ;
- Favoriser le développement des pratiques alternatives et complémentaires à la voiture individuelle.

Figure 10: Synthèse - SRADDET



Source: SRADDET des Hauts-de-France

PROJET

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC70120625-DE

Diagnostic Bassin Littoral Nord

Nous avons analysé le diagnostic Bassin Littoral Nord. Le document reprend de nombreux éléments tels que les projections démographiques 2040, les offres de mobilité, les services régionaux de transport, les syndicats mixtes de coordination ou encore les pôles générateurs de déplacement.

Les huit grands axes du document Diagnostic des mobilités dans le bassin littoral Nord :

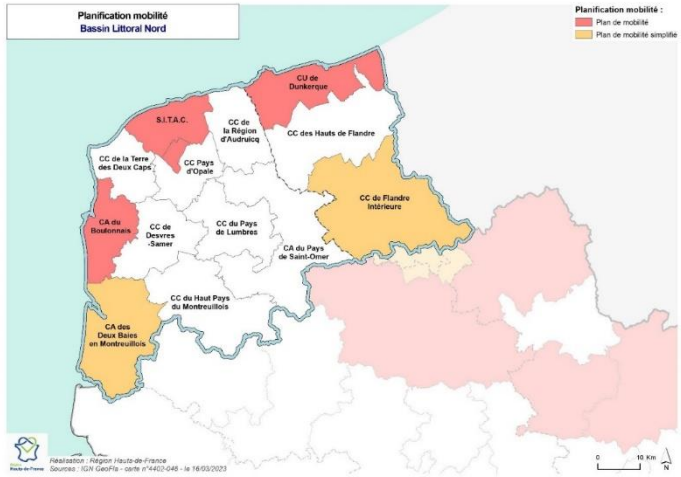
- Les bassins de mobilité, nouveaux espaces de collaboration
- Les orientations stratégiques « mobilité » des différents partenaires
- Les déplacements des habitants
- L'offre de services en transports collectifs
- L'intermodalité
- Les vulnérabilités et les dispositifs de mobilité solidaire
- Vers une mobilité durable et décarbonée

Le document présente un diagnostic des mobilités dans le bassin littoral nord, mettant en évidence les enjeux et les opportunités liés aux déplacements des habitants. Il représente le fruit d'une collaboration entre l'État, la Région, les Départements du Nord et du Pas-de-Calais, les autorités organisatrices de la mobilité (AOM), les agences d'urbanisme, Hauts-de-France mobilités, les opérateurs, ainsi que l'ensemble des acteurs territoriaux. Les fiches thématiques abordent les bassins de mobilité, les orientations stratégiques, les déplacements des habitants, l'offre de services en transports collectifs, l'intermodalité, les vulnérabilités et la mobilité solidaire, la mobilité durable et décarbonée, ainsi que les thématiques spécifiques au bassin de mobilité.

Le document met en lumière les caractéristiques structurantes du bassin de mobilité Littoral Nord, telles que la densité du réseau ferroviaire et autoroutier, la concentration des pôles générateurs de déplacements sur le littoral, et l'importance des déplacements transfrontaliers. Il souligne également les disparités territoriales en termes d'accès au marché du travail, avec des taux d'emploi variant selon les intercommunalités du bassin Littoral Nord. Le vieillissement démographique est identifié comme un enjeu majeur, nécessitant une adaptation des politiques publiques et des territoires au vieillissement de la population.

Le document insiste sur l'importance de coordonner les actions des différents acteurs régionaux de l'aménagement du territoire, notamment en articulant le Schéma Régional d'Aménagement de Développement Durable et d'Égalité des Territoires (SRADDET) et les bassins de mobilité. Il met en avant la volonté de garantir un système de transport fiable et attractif, ainsi que d'encourager des solutions de mobilité pour les publics et les territoires vulnérables. En outre, il souligne la nécessité de faciliter l'essor de nouvelles pratiques de mobilité durable, notamment en évitant l'autosolisme et en encourageant les déplacements transfrontaliers.

Figure 11: Planification mobilité – Bassin Littoral Nord



Source: Documents stratégiques et de planifications locaux – Bassin Littoral Nord

PROJET

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC70120625-DE

2.1.4 Conclusion

Le diagnostic du PdMS se nourrit de nombreux documents de planification et de stratégies aux échelles de la CCPO, du Département et de la Région.

L'imbrication de ces différents documents de planification est clef dans l'élaboration d'un plan de mobilité simplifié cohérent, rationnel et optimal. En effet, il demeure nécessaire de respecter les différentes stratégies territoriales afin de pouvoir gagner une ligne directrice commune dans l'ensemble des stratégies.

Nous notons à travers l'analyse de ces différents documents l'attention sur les points suivants :

- La mobilité active : Faire de la mobilité active une réalité plus concrète sur le territoire en la rendant une solution viable notamment pour les déplacements au sein de la CCPO
- La mobilité en transport commun : La CCPO souffre aujourd'hui d'une offre en transport en commun faible et concentrée sur la commune de Guînes. Au-delà de la question de la gouvernance que pose la question de la compétence partagée entre le SITAC et la CCPO, cet état de fait contraint les habitants du sud de la CCPO notamment à l'immobilité ou, du moins, à la dépendance à la voiture ;
- Le covoiturage ; De nombreuses initiatives sont aujourd'hui en cours ou dores et déjà déployées pour soutenir le covoiturage. Les flux vers les pôles urbains du littoral depuis l'intérieur du territoire sont des potentiels à des usages du covoiturage plus fréquents, plus importants et plus structurés ;
- Nouvelles mobilités : Le transport à la demande se trouve considéré avec attention par les différentes parties prenantes du territoire pour remplir les objectifs des différents plans de mobilité et d'urbanisme.

BROUILLON

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC70120625-DE

Figure 12: Synthèse des enjeux

DOCUMENTS ANALYSÉS

- Projet de territoire de la CCPO
- Plan Local d'Urbanisme intercommunal (PLUi)
- Projet d'Aménagement et de Développement Durables (PADD)
- Plan de Protection de l'Air (PPA) Calais
- Plan Vélo Départemental Nord Pas-de-Calais
- Schéma de Cohérence Territorial (SCoT) du Pays du Calaisis
- Diagnostic Bassin Littoral Nord

OBJECTIFS PRINCIPAUX

- Réduire la dépendance à la voiture
- Favoriser l'intermodalité
- Promouvoir les mobilités actives
- Mieux connecter les territoires de la CCPO entre eux
- Favoriser l'utilisation des transports en commun

DIAGNOSTIC

- Une offre de mobilité en transport en commun insuffisante
- Une domination de la voiture dans les déplacements
- Un potentiel de covoiturage fort
- Une absence de service de transport la nuit
- Une dépendance à l'offre de mobilité de Guînes
- Une connexion sous-optimisée à la gare ferroviaire de Fréthun

Source: Mott MacDonald

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC70120625-DE

2.2 Morphologie du territoire

2.2.1 Les bassins de mobilité

Les bassins de vie sont des éléments structurants pour déterminer la mobilité du territoire et réaliser le diagnostic des mobilités adéquats pour le PdMS. Afin d'identifier les bassins de vie les plus pertinents dans le cadre de la présente réflexion sur les mobilités du territoire, nous nous focaliserons sur le bassin de mobilité Littoral Nord, qui regroupe les EPCI de :

- CU de Dunkerque ;
- CC des Hauts de Flandre ;
- CC de la Région d'Audruicq ;
- CA Grand Calais Terres et Mers ;
- CC Pays d'Opale ;
- CC des Desvres-Samer ;
- CA du Boulonnais ;
- CC de la Terre des Deux Caps.

Sur le Bassin Littoral nord, la Région Hauts-de-France n'est pas AOM par substitution. Par ailleurs, la Région est également AOM de la mobilité régionale. Elle occupe ainsi les services de mobilité qui sont d'intérêt général. Aucune des différentes EPCI du Bassin Littoral Nord n'a pas exprimé le souhait de reprendre les services assurés par la Région.

Le Bassin Littoral Nord est ainsi l'échelle territoriale de prédilection afin de comprendre la mobilité de la CCPO.

Figure 13: Les 10 bassins de mobilité en Hauts-de-France

Source: Région Hauts-de-France – Le diagnostic des mobilités dans le bassin littoral Nord

BROUILLON

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC70120625-DE

2.2.2 La géographie du territoire

La CCPO se trouve dans un environnement unique qui impacte directement la mobilité territoriale. En effet, l'intercommunalité se trouve dans le Parc naturel régional des Caps et Marais d'Opale. Elle s'étale de Peuplingues à Bainghen du Nord au Sud et de Caffiers à Louches d'Est en Ouest.

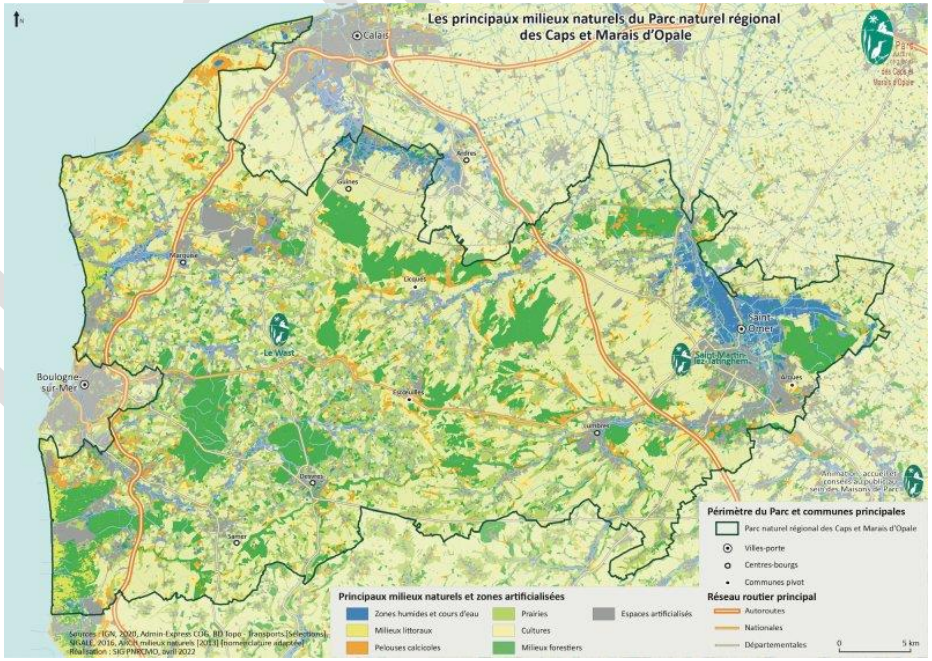
Le Parc Naturel Régional Caps et Marais d'Opale (PNRCMO) recouvre l'ensemble des communes à l'exception d'Ardres, Brêmes, Autingues, Louches, et Nielles-lès-Ardres. Le parc représente une superficie de 132 507 hectares pour environ 200 000 habitants et 154 communes. Il abrite 80% de la biodiversité du Pas-de-Calais.

Le parc a un impact sur la mobilité territoriale :

- Limitation des infrastructures routières : Les marais peuvent rendre difficile la construction et l'entretien des routes, limitant ainsi l'accessibilité aux différentes parties du territoire ;
- Nécessité de routes alternatives : Si les marais coupent des voies de communication principales, les habitants et les visiteurs doivent souvent emprunter des routes alternatives plus longues pour se déplacer d'un point à un autre ;
- Impact sur les transports en commun :Les marais peuvent rendre difficile la mise en place de réseaux de transports en commun efficaces, ce qui peut affecter la mobilité des habitants qui dépendent de ces services ;
- Contraintes pour les activités économiques :Si les marais rendent difficile l'accès aux zones économiquement importantes, cela peut limiter le développement économique de la région et avoir un impact sur la mobilité des travailleurs et des biens ;
- Besoin de solutions de transport spécifiques :Parfois, des solutions de transport spécifiques, telles que des ponts ou des traversées maritimes, doivent être mises en place pour contourner les marais, ce qui peut être coûteux et complexe.

Ce parc fait partie du patrimoine historique et environnemental du territoire et les stratégies de mobilité doivent ainsi composer avec ses singularités et tirer parti de ses avantages et son attractivité.

Figure 14: Carte du PNRCMO



Source: Parc Opale

Par ailleurs, le PNRCMO recouvre plusieurs zones Natura 2000 dont notamment les sites :

- Pelouses et bois neutro-calcicoles des cuestas du Boulonnais et du pays de Licques ;
- Coteau de la montagne d'Acquin et pelouses du val de Lumbre ;

BROUILLON

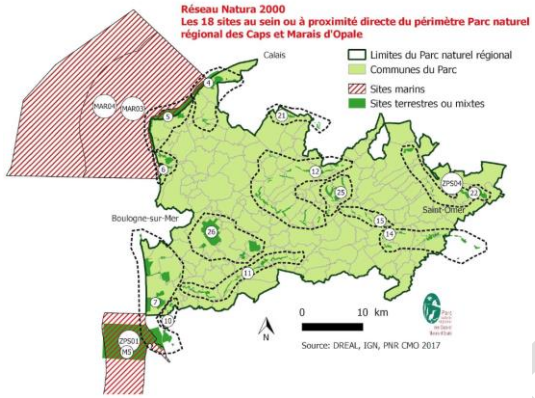
Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC70120625-DE

- Prairies et marais tourbeux de Guînes ;
- Forêt de Tournehem et pelouses de la cuesta du pays de Licques.

La présence de ces zones Natura 2000 a une incidence directe sur l'urbanisme et l'aménagement du territoire. En effet, le Chapitre IV : Conservation des habitats naturels, de la faune et de la flore sauvage Section 1 : Sites Natura 2000 cadre de manière stricte l'urbanisme possible sur ces zones en le réduisant drastiquement afin de maximiser la protection de ces espaces.

Par ailleurs, le label Parc Naturel Régional dont jouit le PNRCMO implique un cahier des charges notamment en termes d'actions de préservation de l'environnement et de limitations des activités humaines d'aménagement.

Figure 15: Réseau Natura 2000 - PNRCMO



Source: Parc Opale

Autre zone emblématique du territoire et partie intégrante de la richesse environnementale, la Forêt Domanial de Guînes s'étend sur plus de 785 hectares. Cet espace de forêt promeut la mobilité active et le tourisme dans le territoire.

Figure 16: Carte de la forêt domaniale de Guînes

Source: Office National des Fôrets

Le territoire se caractérise également par de nombreux cours d'eau. En effet, nous pouvons le voir à travers la cartographie ci-dessous, le territoire est environnée par des cours d'eau qui la traversent notamment au nord avec le Canal d'Ardres. Ces nombreux cours d'eau représentent des opportunités pour le territoire :

- Réseau de pistes cyclables le long des rivières : Les cours d'eau offrent souvent des paysages magnifiques et une atmosphère relaxante, ce qui en fait des endroits idéaux pour aménager des pistes cyclables. Ces voies cyclables encouragent la mobilité active en offrant aux habitants et aux touristes la possibilité de faire du vélo le long des rivières, favorisant ainsi un mode de déplacement sain et écologique ;

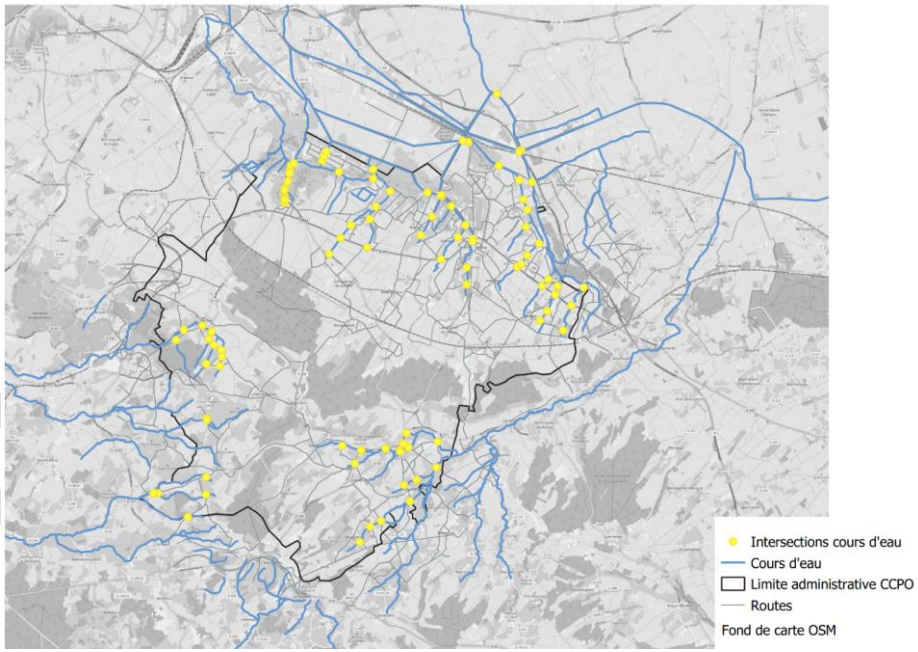
BROUILLON

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC70120625-DE

- Promenades et randonnées le long des berges : Les sentiers pédestres le long des cours d'eau attirent les amateurs de randonnée et les touristes en quête de nature. Ces promenades offrent des opportunités de mobilité active tout en permettant aux visiteurs d'apprécier la beauté naturelle des rivières et des paysages environnants ;
- Activités nautiques : Les cours d'eau offrent une gamme d'activités nautiques telles que le kayak, le canoë, le paddle board, et même la navigation de plaisance. Ces activités stimulent le tourisme en attirant les amateurs de sports nautiques et en offrant aux habitants et aux visiteurs des expériences uniques le long des rivières.
- Développement d'infrastructures touristiques : La présence de cours d'eau peut stimuler le développement d'infrastructures touristiques telles que les aires de pique-nique, les terrains de camping et les équipements de loisirs en plein air. Ces installations créent des destinations attractives pour les touristes et encouragent la mobilité active en offrant des espaces de détente le long des rivières ;
- Eco-tourisme : Les cours d'eau fournissent des habitats naturels diversifiés et sont souvent entourés de zones de conservation et de réserves naturelles. Cela peut ouvrir des opportunités pour le développement de l'éco-tourisme, où les visiteurs peuvent explorer la biodiversité des écosystèmes de rivières tout en favorisant la mobilité active à travers des activités telles que l'observation des oiseaux et la randonnée écologique.

Les cours d’eau représentent ainsi une opportunité pour la mobilité du territoire de la CCPO. Nous notons cependant les contraintes qui vont avec, telles que la nécessite de déployer une infrastructure adéquate type pont afin de pouvoir permettre de relier les différentes zones du territoire entre elles.

Figure 17: Intersection cours d’eau



Source: Mott MacDonald

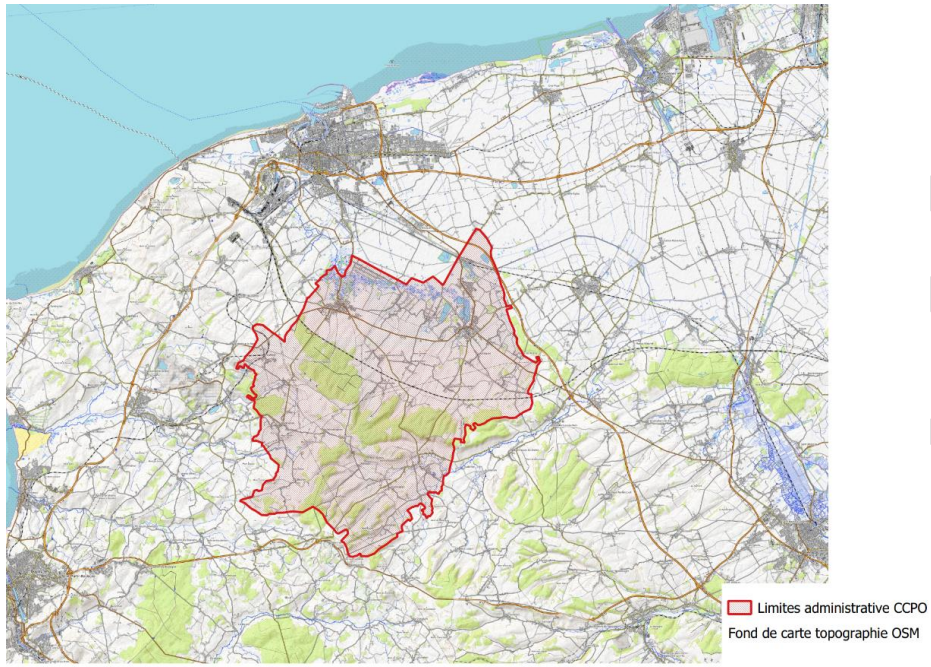
La topographie du territoire de la CCPO est diversifiée. En effet, sa topographie et son relief sont disséqués en petits vallons parallèles orientés sud-ouest – nord-est (versants en exposition diverses, succession de végétations depuis les hauts de pente décalcifiés jusqu'aux fonds de vallons humides avec écoulement temporaires). L’un des exemples les plus éloquent de cet état de fait réside dans la différence de granité entre les Vallons du Pays Licquois et Les Prairies d’Hardinghen. La topographie territoriale

BROUILLON

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC70120625-DE

contrastée a un impact direct sur la mobilité du territoire, notamment la mobilité active. En effet, la pratique des modes doux tels que le vélo, la marche ou encore la trottinette y est rendue plus difficile avec des efforts physiques pouvant être trop importants pour certaines personnes. Néanmoins, la variété de paysages et la diversité de reliefs offrent un cadre touristique privilégié qui peut stimuler l'attractivité territoriale.

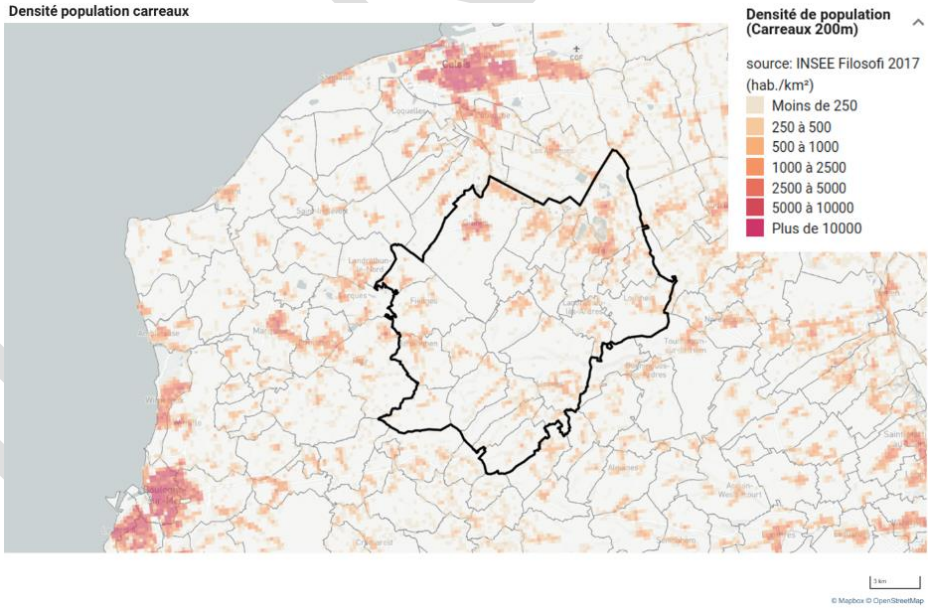
Figure 18: Topographie territoriale - CCPO



Source: Mott MacDonald

2.2.3 Flux et mouvement

Figure 19: Densité de population - Carreaux



Source: Mott MacDonald

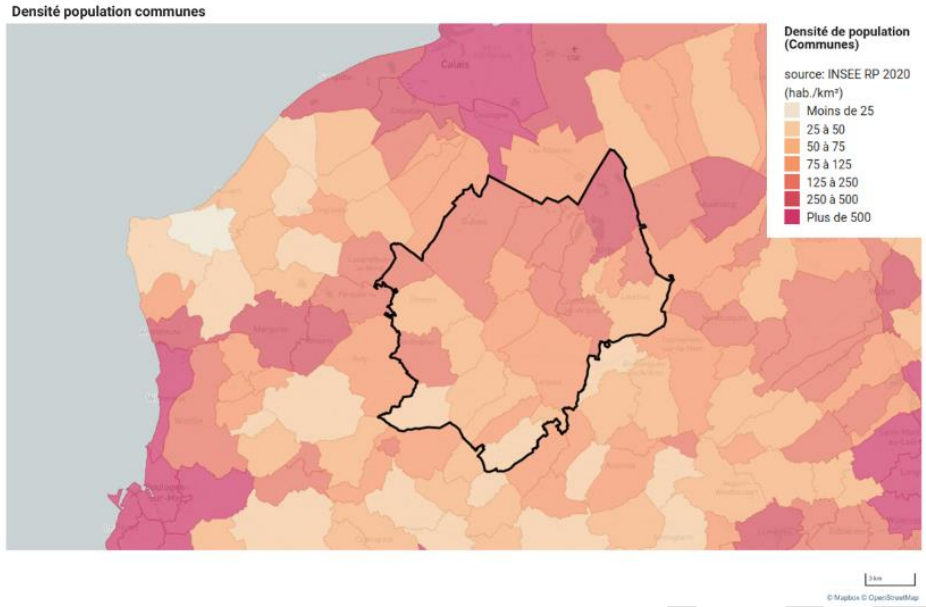
Comme nous pouvons le voir à travers la carte ci-dessous, les zones les plus densément peuplées correspondent aux pôles urbains de Calais et de Boulogne-sur-Mer. Au sein de la CCPO, nous pouvons observer que la densité de population la plus élevée correspond aux communes de Guînes et Ardres, qui sont eux classifiés des pôles intermédiaires d'ossature régionale. La démographie respective de ces villes demeure :

- Calais : 157 200 habitants ;
- Boulogne-sur-Mer : 40 910 habitants ;
- Guînes : 5 542 habitants ;

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC70120625-DE

- Ardres : 4 398 habitants.

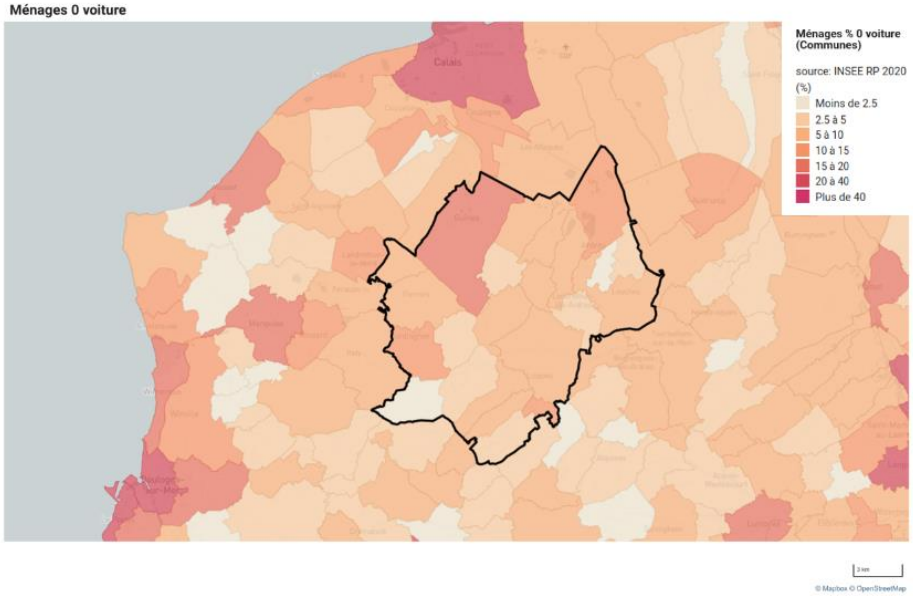
Figure 20: Densité de population - Communes



Source: Mott MacDonald

La représentation cartographique de la densité de population du bassin Littoral nord par communes confirme cet état de fait, avec des densités de population beaucoup plus importantes à l'extérieur de la CCPO qu'à l'intérieur. Nous pouvons notamment observer les grandes aires métropolitains de Calais et de Boulogne-sur-Mer qui concentrent la population.

Figure 21: Ménage 0 voiture - Communes



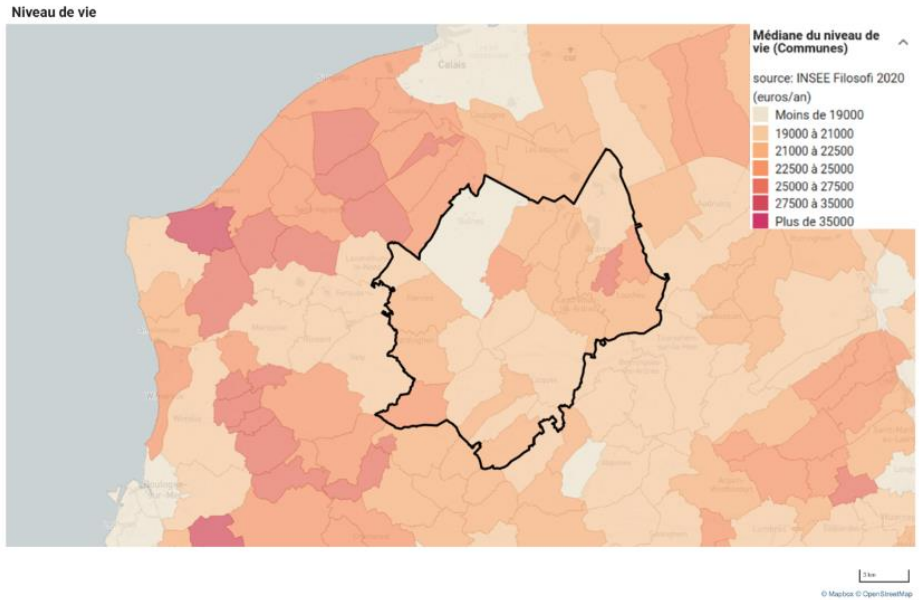
Source: Mott MacDonald

Il demeure également intéressant de constater que les zones où le pourcentage de ménage sans voiture est le plus élevé se retrouve dans les zones urbaines, notamment à travers Calais, Boulogne-sur-Mer, Bourbourg, Lumbres ou encore Guînes. Nous pouvons ainsi comprendre que les zones les plus densément peuplées sont celles où l'offre de transport alternatif à la voiture est la plus forte. Nous notons donc à l'inverse la grande dépendance à la voiture de la majorité du territoire.

BROUILLON

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC70120625-DE

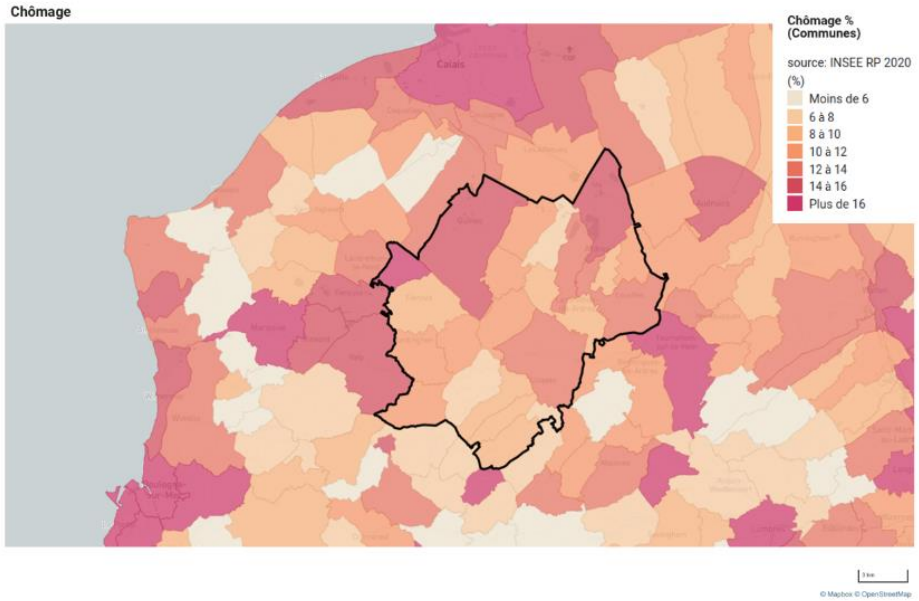
Figure 22: Médiane niveau de vie - Communes



Source: Mott MacDonald

La cartographie de la médiane du niveau de vie des communes du bassin de mobilité nous indique que la population du territoire de la CCPO a un niveau de vie relativement modeste, notamment pour ce qui est la commune de Guînes. La population de la commune recouvre en effet un niveau de vie médian en dessous de 19 000 €, ce qui est inférieur à la moyenne national de 23 160 €[7]. Cet état de fait est doublement intéressant car la commune représente l'une des plus densément peuplées au sein de la CCPO mais également l'une où l'offre de transport demeure la plus importante et diversifié. Ainsi, nous pouvons comprendre que l'offre actuelle du territoire de Guînes est importante pour assurer une mobilité à une population dont le niveau de niveau est plus faible que dans les autres communes. Au niveau régional, nous pouvons constater que cette médiane de vie est relativement similaire aux aires urbaines comme celle de Calais qui se situe en dessous de 19 000 €.

Figure 23: Chômage - Communes



Source: Mott MacDonald

Nous constatons logiquement que le pourcentage du chômage corrobore avec les niveaux de vie décrits dans la précédente cartographie. Ainsi, les territoires les plus touchés au sein de la CCPO sont Guînes, Ardres et

[7] Insee - Tableau de bord de l'économie française

BROUILLON

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC70120625-DE

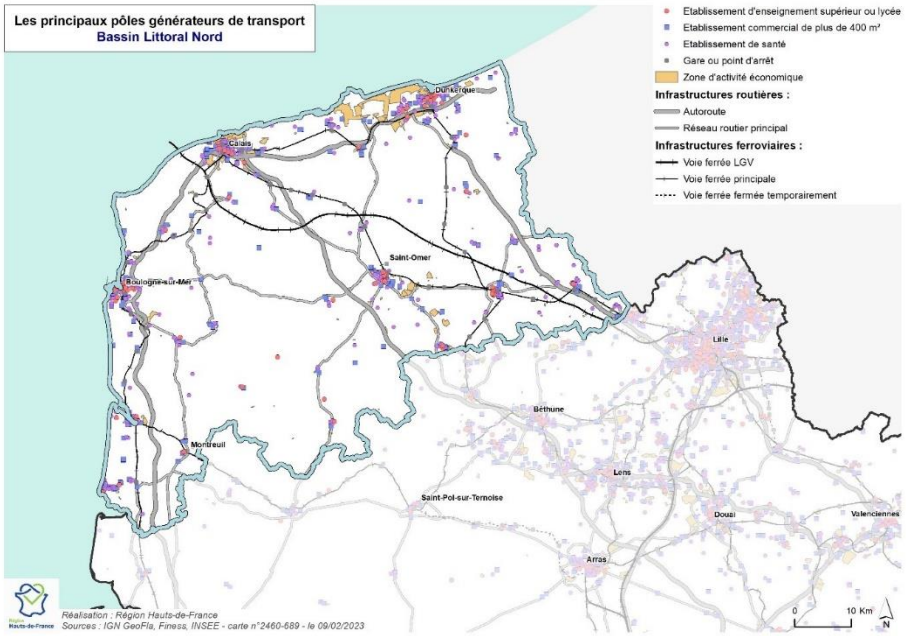
Fiennes avec des taux de chômage avoisinant les 14%. Au niveau régional, la répartition du taux de chômage est également similaire à celle du niveau de vie avec des aires urbaines avec un pourcentage de chômage fort à Calais et Boulogne-sur-Mer à plus de 16%.

BROUILLON

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC70120625-DE

2.2.4 Pôles générateurs de déplacements – Bassin Littoral Nord

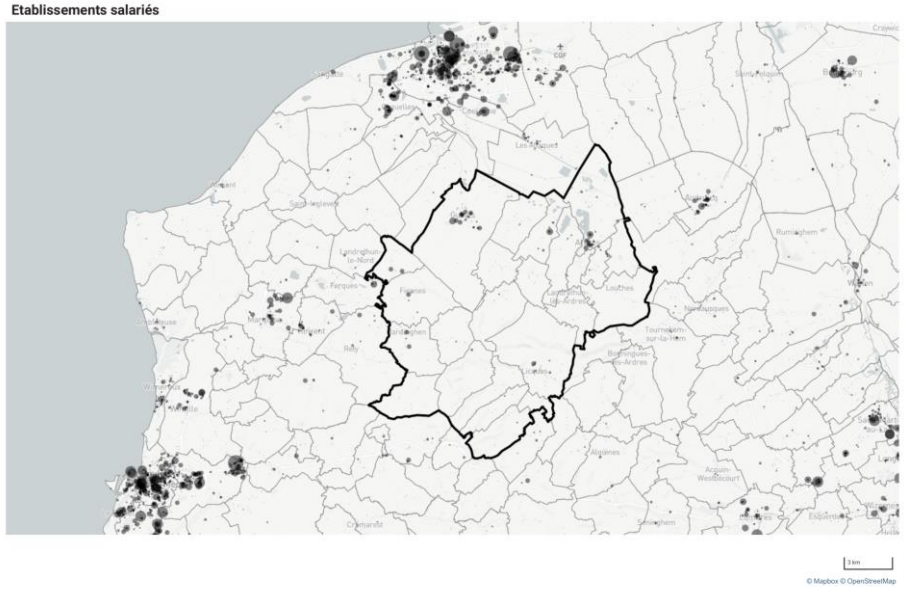
Figure 24: Établissement salariés – Bassin Littoral Nord



Source: A5_Littoral Nord_pôles générateurs déplacements

Après avoir analysé les différentes caractéristiques socio-démographiques du territoire, nous nous pencherons maintenant sur les différents pôles générateurs de déplacement internes et externes du territoire. Ces pôles générateurs sont les raisons principales de déplacement de la population et sont clefs afin de comprendre la mobilité du territoire.

Figure 25: Établissement salariés – Bassin Littoral Nord



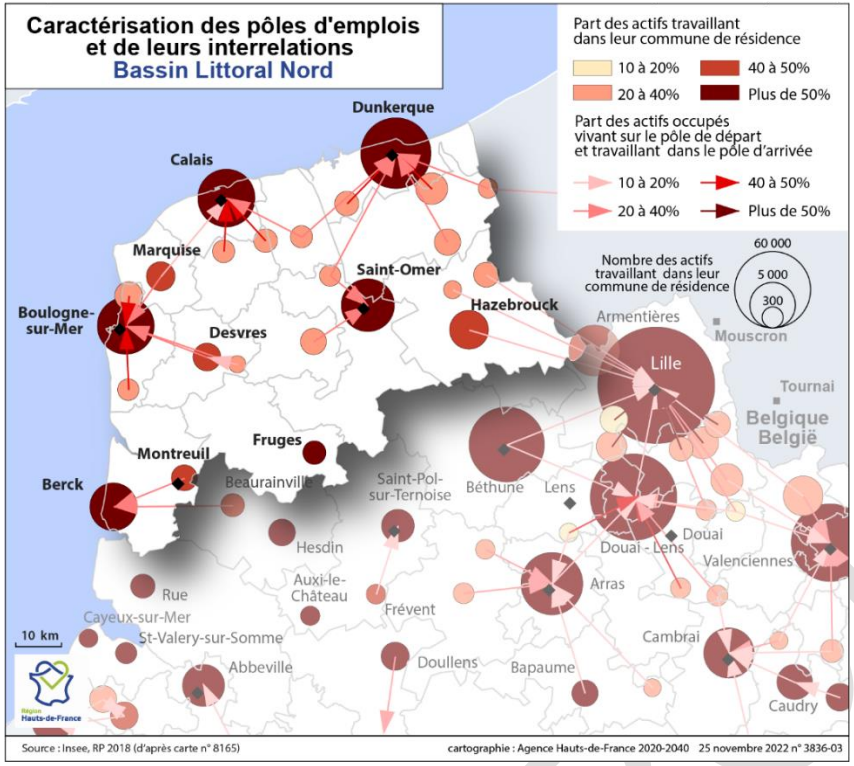
Source: Mott MacDonald

Comme il est possible de le constater à travers la cartographie ci-dessus, les principaux établissements salariés du bassin de mobilité sont centrés dans les aires urbaines de Calais et de Boulogne-sur-Mer. Nous pouvons néanmoins noter des établissements salariés conséquents dans les villes de Guînes et d'Ardres au sein de la CCPO. Cet absence d'un grand nombre d'établissements salariés au sein du territoire corrobore avec le caractère rural et agricole du territoire.

BROUILLON

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC70120625-DE

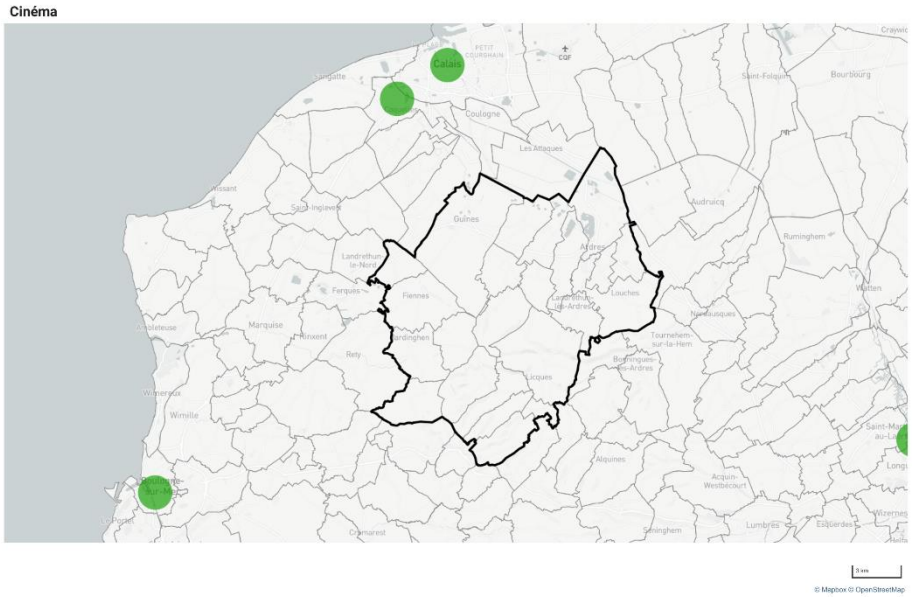
Figure 26: Caractérisation des pôles d'emplois et de leurs interrelations – Bassin Littoral Nord



Source: Mott MacDonald

Dans une échelle territoriale plus macroscopique, nous remarquons que les pôles d'emplois entourent la CCPO sans la toucher. En effet, les pôles d'emplois sont nombreux autour de la CCPO (Calais, Marquise, Boulogne-sur-Mer, Desvres, Dunkerque) mais sont minoritaires au sein de la CCPO (Guînes, Ardres). Notamment, Ardres et Guînes ressortent comme étant des communes déjà avec une part importante des actifs travaillant dans leur commune de résidence à 20 à 40%, même si une autre part encore plus importants des actifs des communes travaillent sur le pôle de Calais. Nous notons donc une part des actifs de ces communes qui peut être concernée par la mobilité active.

Figure 27: Offre de cinémas – Bassin Littoral Nord



Source: Mott MacDonald

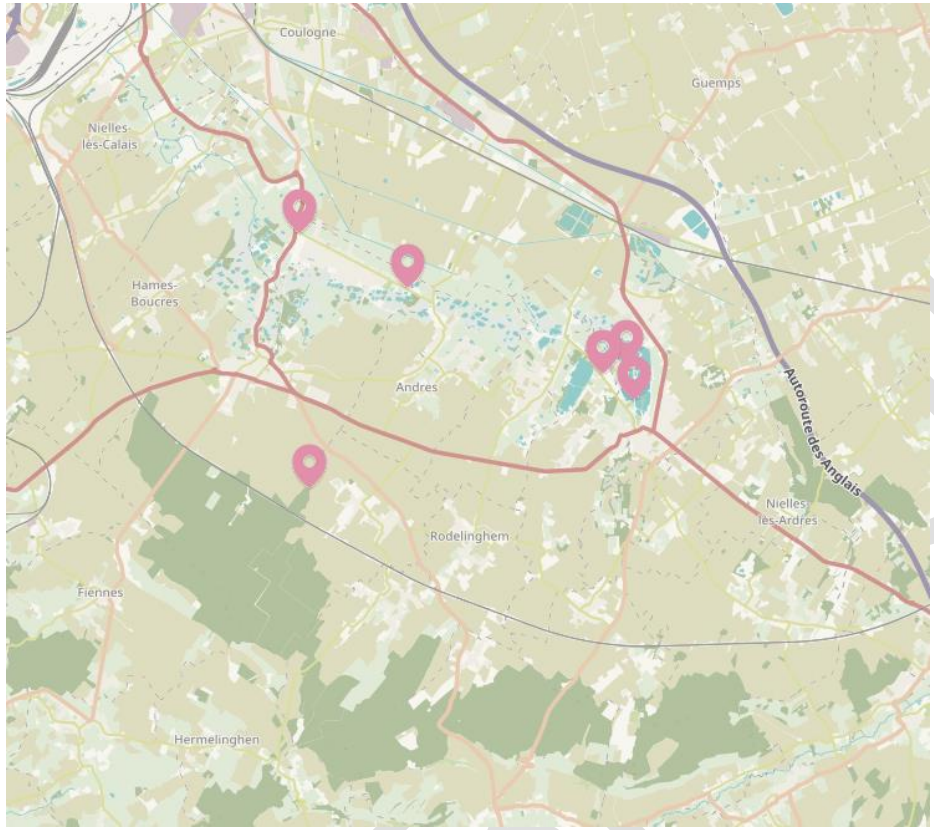
Comme il demeure possible de le voir, l'offre culturelle en termes de cinéma se trouve être limitée au sein du Bassin de mobilités, en étant concentrée seulement dans l'aire urbaine de Calais, à Boulogne-sur-Mer et à Longues. Cette offre culturelle limitée contraint ainsi les habitants à se déplacer hors de

PROJET

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC70120625-DE

la CCPO si ils souhaitent se rendre à un cinéma. Cet état de fait, couplé au manque d'offres de transport en commun au sein du territoire, rend la population dépendante à la voiture pour accéder à l'offre culturelle en cinéma.

Figure 28: Équipements de loisir au sein de la CCPO



Source: CCPO

Nous notons une offre d'équipements de loisir diversifié au sein de la CCPO au nord du territoire, aux alentours du Lac d'Ardres notamment. Cette offre de loisir est notamment composée de :

- La Maison de la Nature ;
- La Base Municipale de Loisirs ;
- Du petit port du Lac d'Ardres ;
- Du Parc pédagogique nature du marais ;
- Du Parcours Aventure de Guînes ;
- Des Balades en Kart de Maud ;
- De l'Eurolac ;
- Des Balades en trott'.

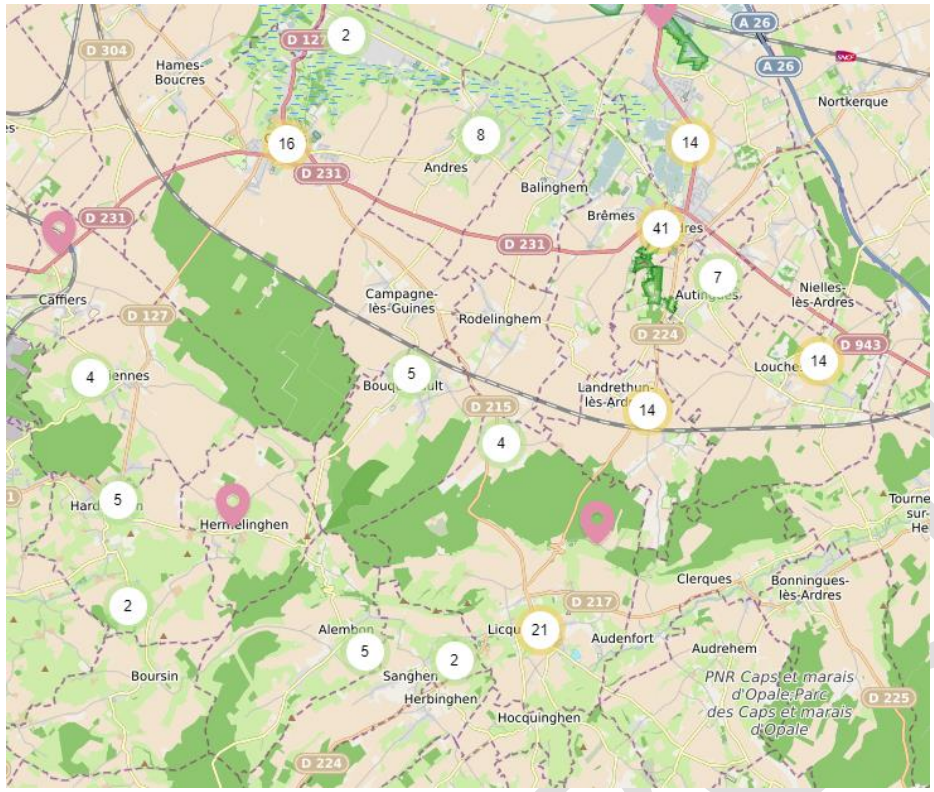
Cette offre de loisir génère ainsi des déplacements au sein du territoire, notamment durant les week-end ou le mercredi pour des sorties familiales.

Nous notons également une programmation culturelle importante dans les différentes salles des fêtes des mairies des communes (Guînes, Ardres, Licques notamment), qui stimule également les déplacements internes au sein de la CCPO.

BROUILLON

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC70120625-DE

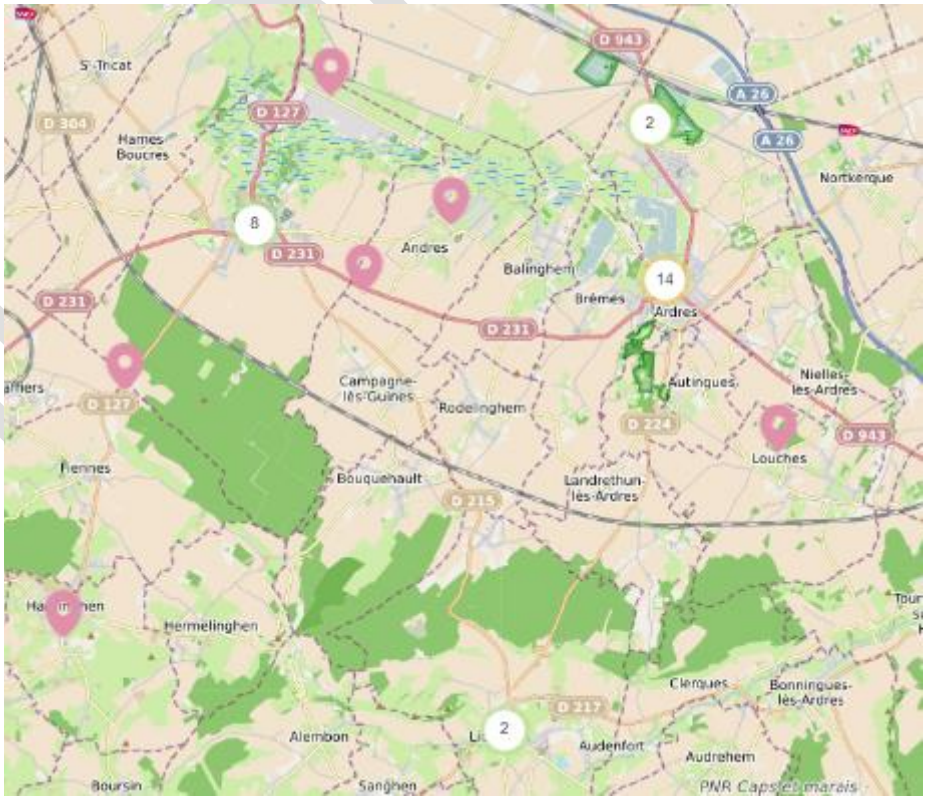
Figure 29: Commerces et artisanats au sein de la CCPO



Source: CCPO

Nous notons l'existence de plus de 120 commerces et artisans dans le territoire de la CCPO. Bien que les communes de Guînes et d'Ardres concentrent une importante partie de ces commerces, avec les communes autour ayant un nombre supérieur à la majorité des communes, la répartition est globalement homogène au sein de la CCPO avec, néanmoins, une absence de commerce au centre du territoire dû principalement aux conditions géographiques (forêts). Cette offre de commerce favoriser les déplacements internes et de proximité au sein de l'intercommunalité. t

Figure 30: Offre de restaurants au sein de la CCPO



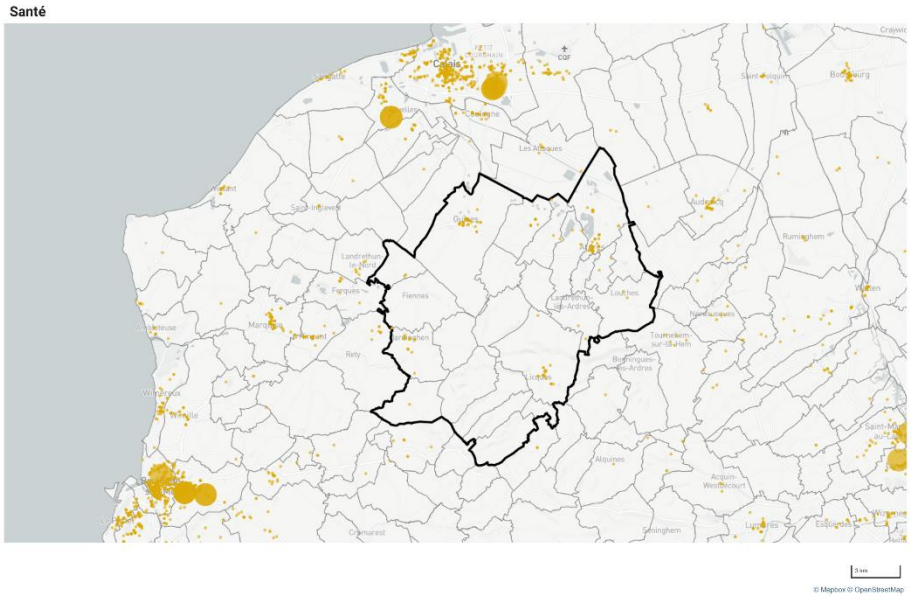
Source: CCPO

Nous constations à travers la cartographie ci-dessus que l'offre de restaurant est plus limitée dans sa répartition au sein de la CCPO. L'immense majorité des restaurants est en effet regroupée à Guînes et Ardres, rendant ainsi les

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC70120625-DE

déplacements inter-communaux obligés pour la population pour accéder à ces services. Guînes et Ardres représentent donc deux pôles importants qui génèrent les déplacements internes.

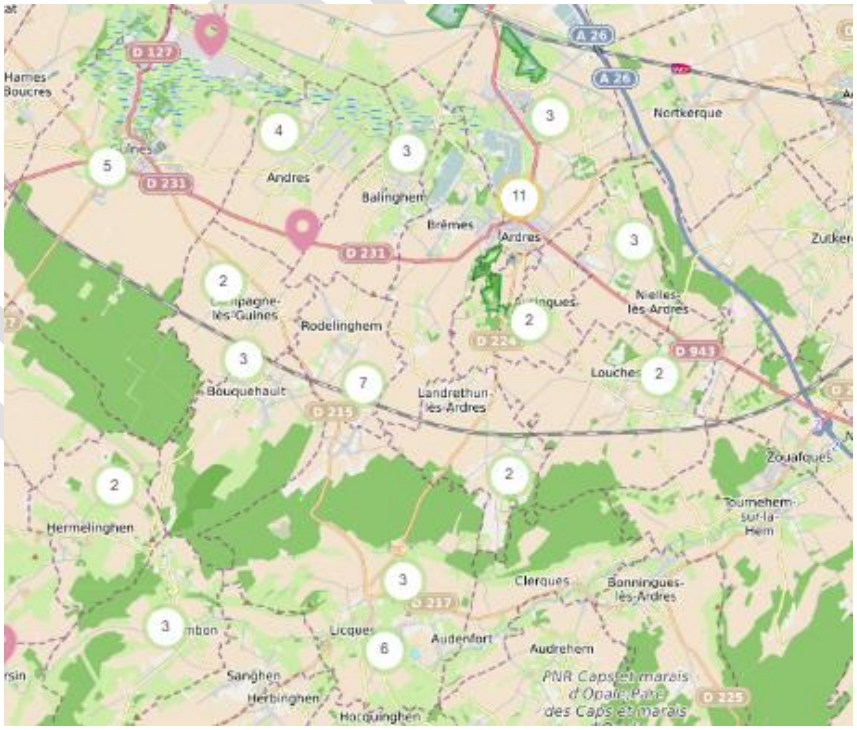
Figure 31: Offre de santé – Bassin Littoral Nord



Source: Mott MacDonald

L'offre de santé du territoire est également limitée et se retrouve d'avantage en dehors du territoire de la CCPO au sein des zones urbaines de Calais, de Boulogne-sur-Mer ou encore de Longues. Il est possible d'identifier néanmoins une offre de santé sur le territoire de la CCPO, notamment à Licques, Guînes et Ardres. Elle demeure néanmoins limitée avec des services de santé plus lourds, tels que les hôpitaux, uniquement disponibles en dehors de la CCPO.

Figure 32: Offre d'hébergements au sein de la CCPO

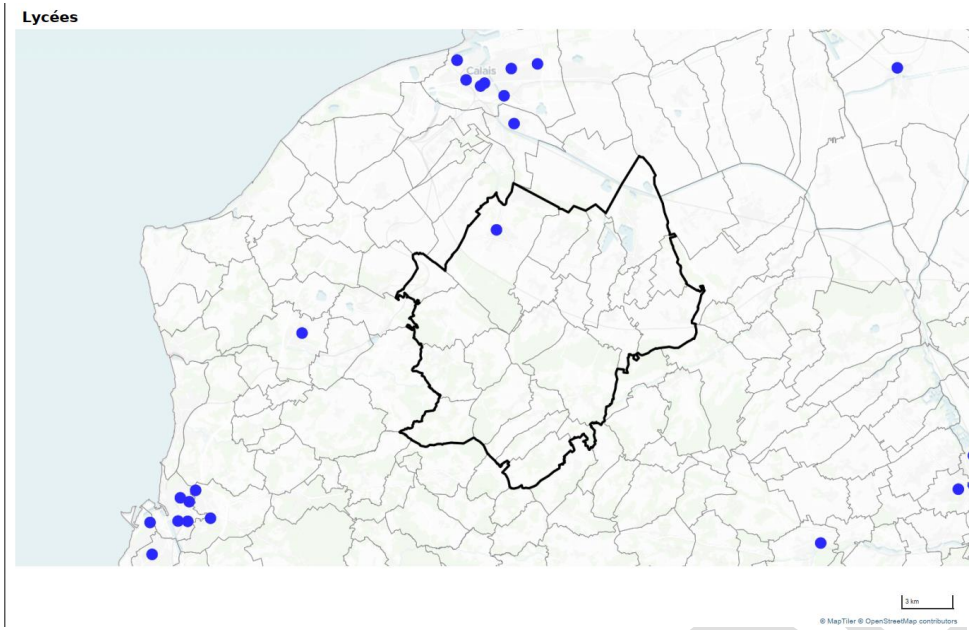


Source: CCPO

L'offre d'hébergement de la CCPO, principalement tournée vers le tourisme, est riche et répartie sur l'ensemble du territoire. Il demeure ainsi intéressant de constater que le sud de l'intercommunalité, marquée par ses forêts, présente une offre variée d'hébergement, valorisant le territoire, le tourisme et les flux en son sein.

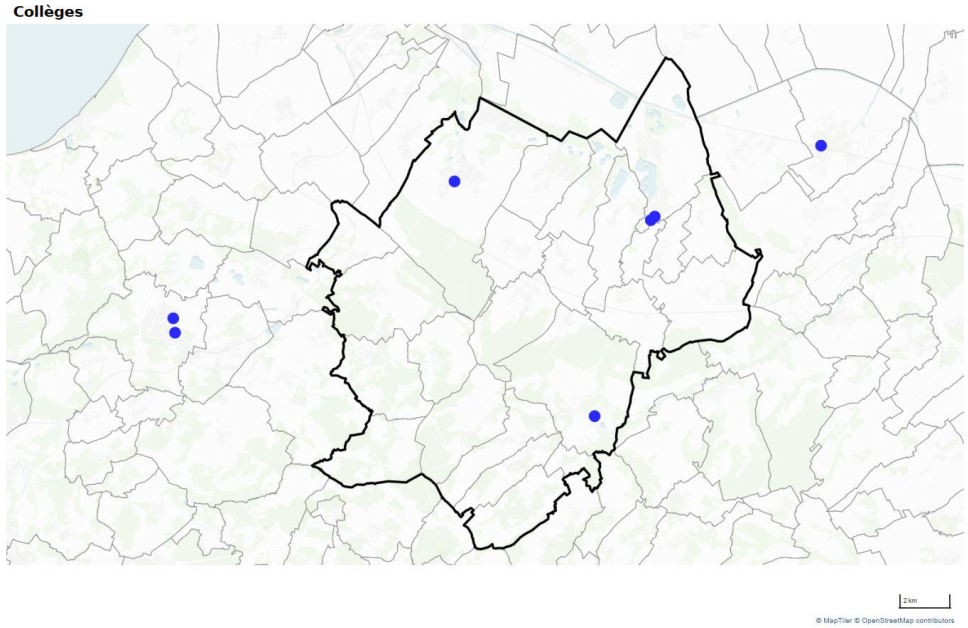
Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC70120625-DE

Figure 33: Lycées – Bassin Littoral Nord



Source: Mott MacDonald

Figure 34: Collèges – Bassin Littoral Nord



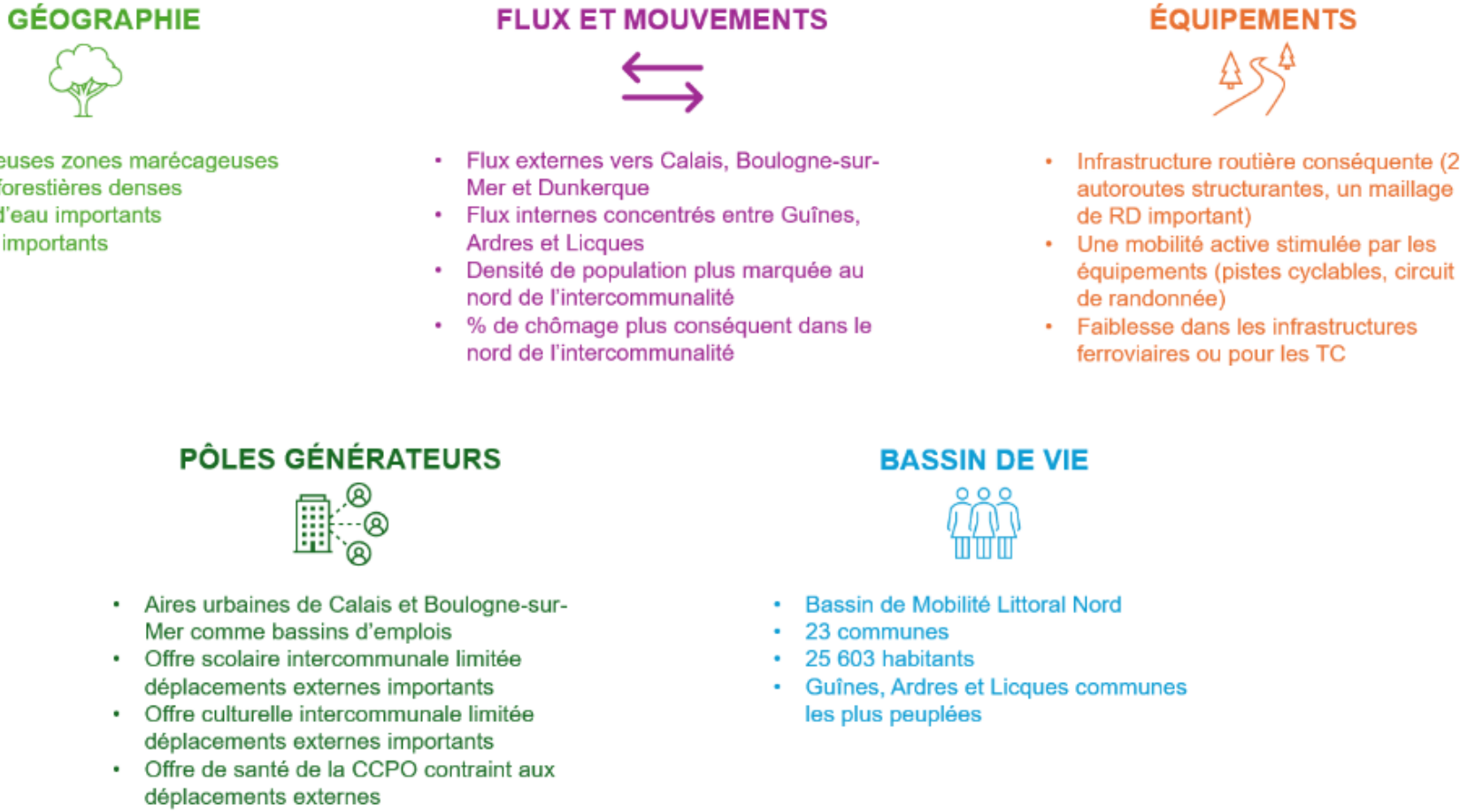
Source: Mott MacDonald

Comme nous pouvons le voir ci-dessus, l'offre en établissements scolaires en termes de collèges et de lycées se répartie au sein du Bassin Littoral Nord sur les aires urbaines de Calais et Boulogne-sur-Mer, notamment en termes de lycée. Nous notons cependant la présence d'un lycée au sein de la commune de Guînes. Il existe également 3 collèges au sein de la CCPO dans les communes de Guînes, de Licques et d'Ardres. Des collèges sont aussi présents dans les communes voisines de Audruicq et de Marquise.

BROUILLON

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC70120625-DE

Figure 35: Synthèse de la morphologie du territoire

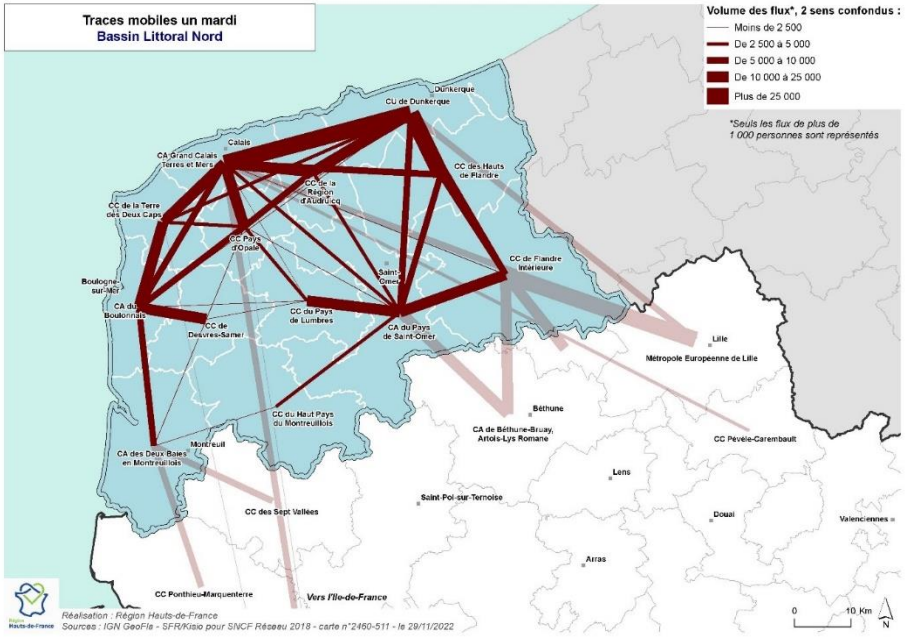


Source: Mott MacDonald

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC70120625-DE

2.3 La demande actuelle

Figure 36: Traces mobiles un mardi – Bassin Littoral Nord



Source: C1_Littoral Nord_demande en déplacements

2.3.1 Les flux de déplacement caractéristiques du territoire

Les flux professionnels

Les flux professionnels figurent parmi les flux de déplacement les plus important du territoire. En effet, les mobilités professionnelles au sein de la CCPO se caractérisent de la manière suivante :

Tableau 3 Caractérisation des flux professionnels de la CCPO

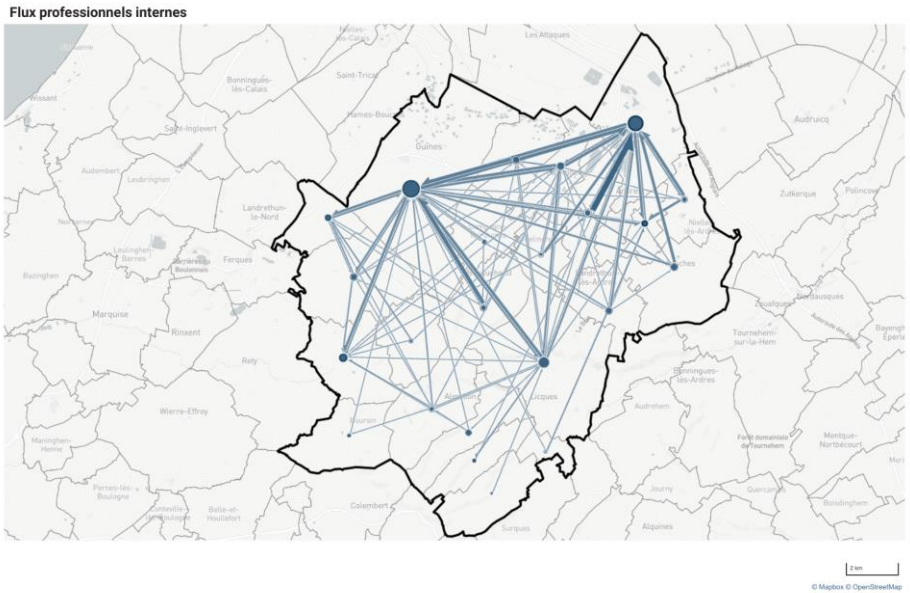
Destination	Total	Pourcentage
Internes EPCI	**2 916**	
dont Guînes	898	31%
dont Ardres	706	24%
Entrants EPCI	**2 090**	
dont Calais	363	17%
dont Mark	102	5%
Sortants EPCI	**7 399**	
dont Calais	2 601	35%
dont Coquelles	802	11%
dont Mark	120	2%
dont Boulogne-sur-Mer	337	5%
dont Marquise	191	3%
dont Dunkerque	285	4%
dont Grande Synthe	123	2%
Total	**12 405**	

Source 3 Mott MacDonald

PROJET

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC70120625-DE

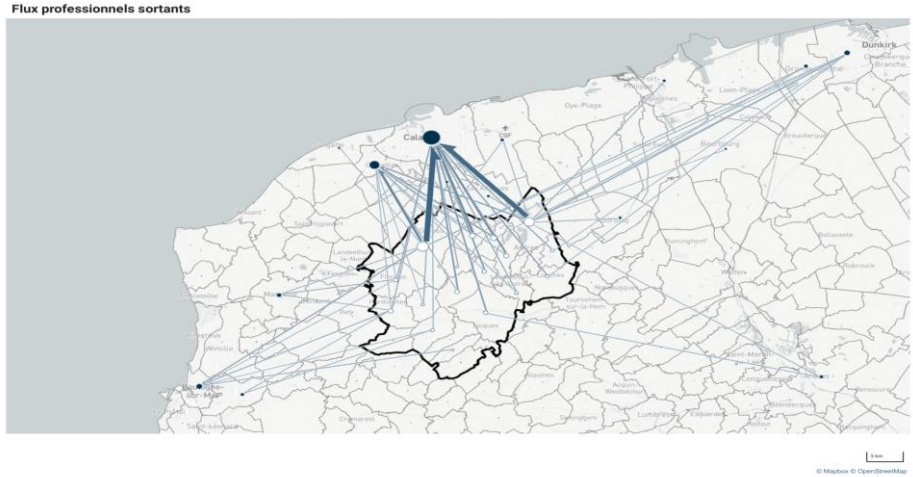
Figure 37: Flux professionnels internes – CCPO



Source: Mott MacDonald

Nous pouvons facilement identifier deux communes structurantes de la mobilité du territoire que constituent Ardres et Guînes. En effet, ces deux communes constituent des pôles générateurs la grande majorité des flux. Nous pouvons également noter Licques comme génératrice de déplacement. Il est intéressant de constater une certaine disparité dans la densité des flux de mobilité entre un Nord de la CCPO dynamique et un Sud aux flux bien plus réduits. Nous pouvons corroborer cette carte avec celle des établissement salariés et du pourcentage de chômage du Bassin de Mobilité pour comprendre que cette moindre importance de flux est principalement due à une situation économique moins conséquente que dans le reste du territoire.

Figure 38: Flux professionnels sortants – Bassin Littoral Nord

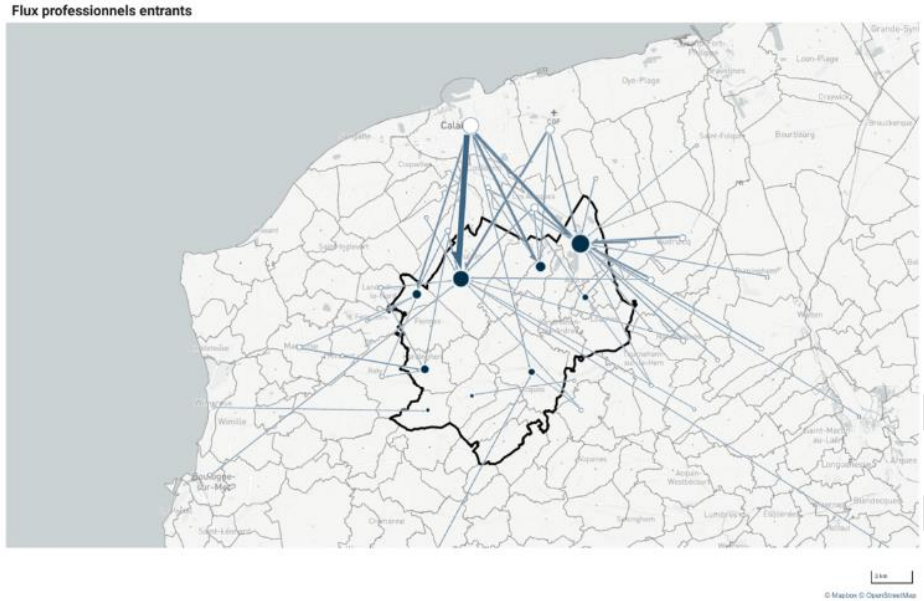


Source: Mott MacDonald

Pour ce qui est des flux professionnels sortants, nous notons que la grande majorité se concentre dans l'aire urbaine de Calais. Nous remarquons également des flux conséquents vers Dunkerque et Boulogne-sur-Mer. Nous constatons que la grande majorité des déplacements se fait entre Guînes et Ardres, qui constituent les pôles principaux générateurs de mobilité, et l'aire urbaine de Calais. Nous notons également que les flux professionnels sortants sont un plus importants en termes de densité que ceux internes.

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC70120625-DE

Figure 39: Flux professionnels entrants – Bassin Littoral Nord



Source: Mott MacDonald

Les flux professionnels entrants au sein de la CCPO sont assez fidèles aux flux sortants dans la mesure où ils se concentrent sur les deux principales communes de la CCPO de Guînes et d'Ardres. Nous notons également que la majorité des flux entrants proviennent de Calais et de l'Ouest du territoire avec les communes voisines de Audruicq, Ruminghem et Nordausques notamment. Il demeure intéressant de souligner enfin les flux de mobilité entrants en provenant de la zone de l'aéroport de Calais Marck.

Les flux scolaires

Les flux scolaires sont également d'une grande importance au sein du territoire. Porté par l'offre scolaire en termes d'écoles, de collèges et de lycées notamment, ces flux sont conditionnant de la mobilité.

Table 1 Caractérisation des flux scolaires au sein de la CCPO

Destination	Total	Pourcentage
Internes EPCI	**1 380**	
dont Guînes	641	46%
dont Ardres	532	39%
dont Licques	201	15%
Entrants EPCI	**981**	
dont Calais	89	9%
dont Hames-Boucres	68	7%
dont Audruicq	84	9%
dont Nordausques	74	8%
dont Tournehem-sur-la-Hem	77	8%
Sortants EPCI	**1 937**	
dont Calais	1 194	62%
dont Coulogne	79	4%
dont Boulogne-sur-Mer	146	8%
dont Marquise	80	4%

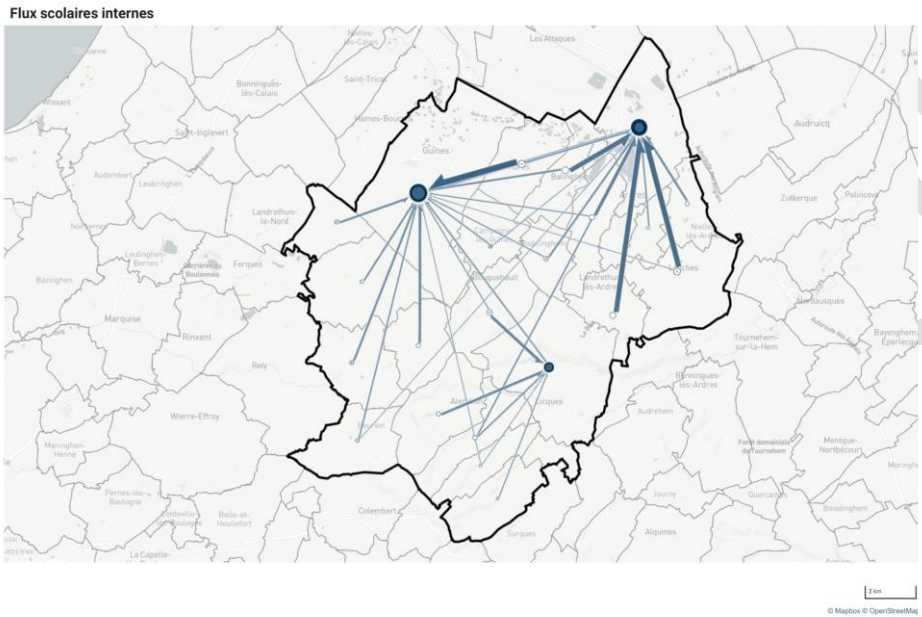
BROUILLON

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC70120625-DE

Destination	Total	Pourcentage
dont Dunkerque	52	3%
dont Lille	51	3%
Total	**4 298**	

Source 4 Mott MacDonald

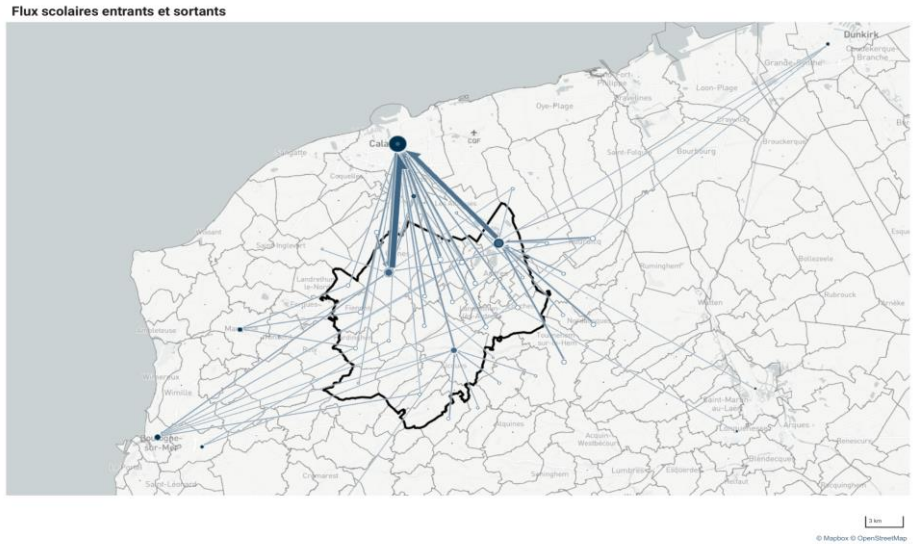
Figure 40: Flux scolaires internes 11 ans et + – CCPO



Source: Mott MacDonald

À travers la cartographie ci-dessus, nous distinguons trois pôles majeurs d'échange que constituent Ardres, Licques et Guînes. La majorité des flux se concentrent également au nord du territoire, avec une offre scolaire plus importante dans ces communes (collèges et lycée notamment).

Figure 41: Flux scolaires entrants et sortants, 11 ans et plus – CCPO



Source: Mott MacDonald

Les flux scolaires entrants et sortants se concentrent majoritairement vers l'aire urbaine de Calais. Nous pouvons également noter des flux vers Boulogne-sur-Mer et Dunkerque. Cet état de fait est principalement dû à l'offre diversifiée de collèges et de lycées qu'offrent ces villes à la différence de la CCPO.

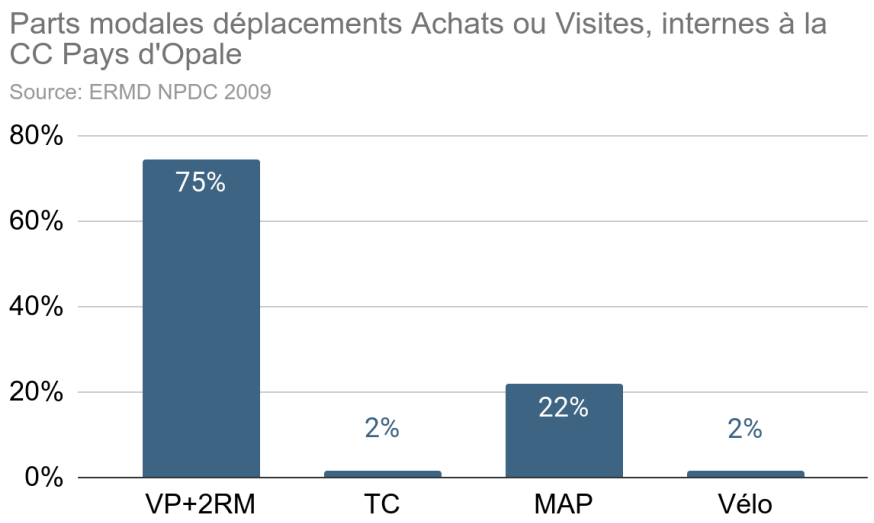
Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC70120625-DE

2.3.2 Les modes de déplacements privilégiés du territoire

Les analyses sont produites à l'aide de l'ERMD 2009, dernière Enquêtes Ménages Déplacements en date sur le secteur. A l'aide de cette enquête, il est possible d'analyser les parts modales des déplacements non liés au travail ou à l'école.

L'usage de la voiture est largement dominant. Pour les déplacements internes, la Marche à Pied (MAP) est également fortement présente en raison de la faible portée des déplacements intra-communaux.

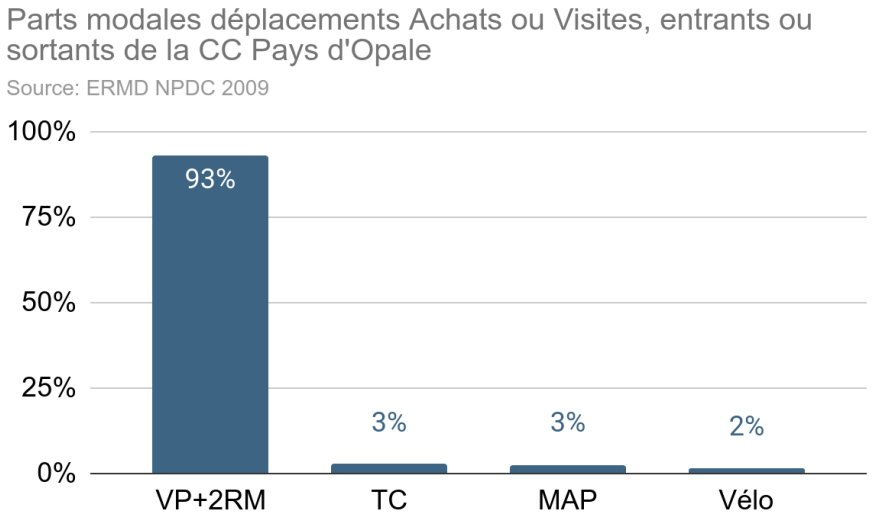
Figure 42: Parts modales déplacements Achats ou Visite, internes à la CCPO



Source: Mott MacDonald

Comme il est possible de le voir pour les déplacements internes, l'automobile est la reine des déplacements pour les déplacements au sein de la CCPO, avec un recours à la marche à pied également relativement important et des usages des transports en commun et du vélo marginaux.

Figure 43: Parts modales déplacements Achats ou Visite, entrants ou sortants de la CCPO

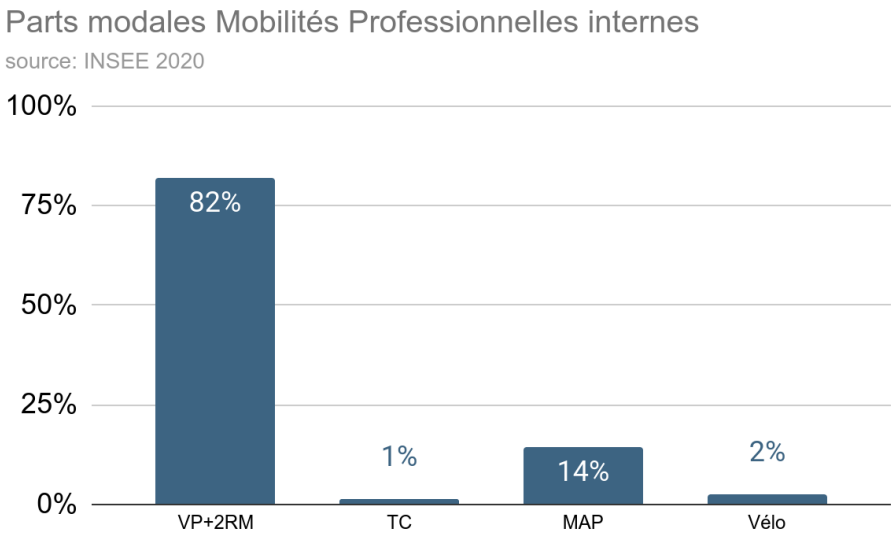


Source: Mott MacDonald

La tendance demeure assez similaire pour les déplacements entrants ou sortants de la CCPO, avec néanmoins une marche à pied devenant aussi marginale que l'usage des transports en commun et du vélo (autour de 3%).

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC70120625-DE

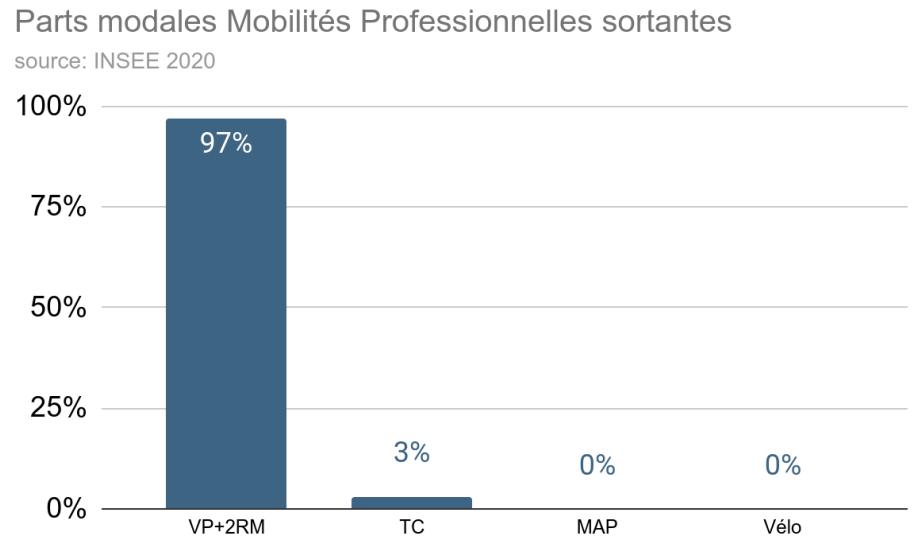
Figure 44: Parts modales Mobilités professionnelles internes de la CCPO



Source: Mott MacDonald

Les déplacements pour des motifs professionnels au sein de la CCPO s'effectuent là encore de manière majoritaire en voiture (82%) mais nous pouvons noter une part modale significative de la marche à pied. L'usage des transports en commun et du vélo reste marginal, en représentant respectivement 1% et 2% des parts modales.

Figure 45: Parts modales Mobilités professionnelles sortantes de la CCPO



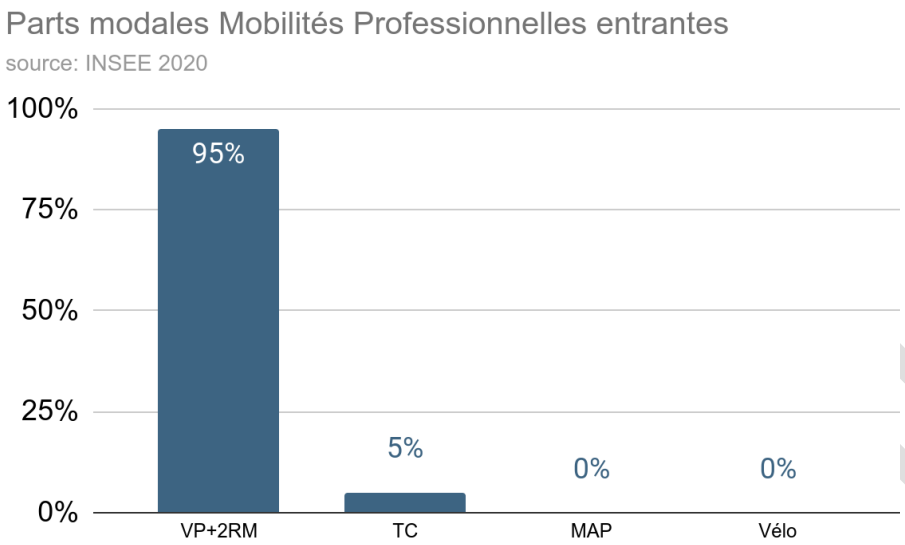
Source: Mott MacDonald

Les parts modales des mobilités professionnelles sortantes de la CCPO demeurent les plus éloquentes de la dépendance globale du territoire à la voiture. En effet, la part modale de la voiture représente 97% des déplacements, là où les transports en commun ne constituent que 3% de la part modale. Les déplacements précédemment identifiés vers Calais, Boulogne-sur-Mer ou encore Dunkerque se font donc de manière quasi exclusive en voiture.

BROUILLON

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC70120625-DE

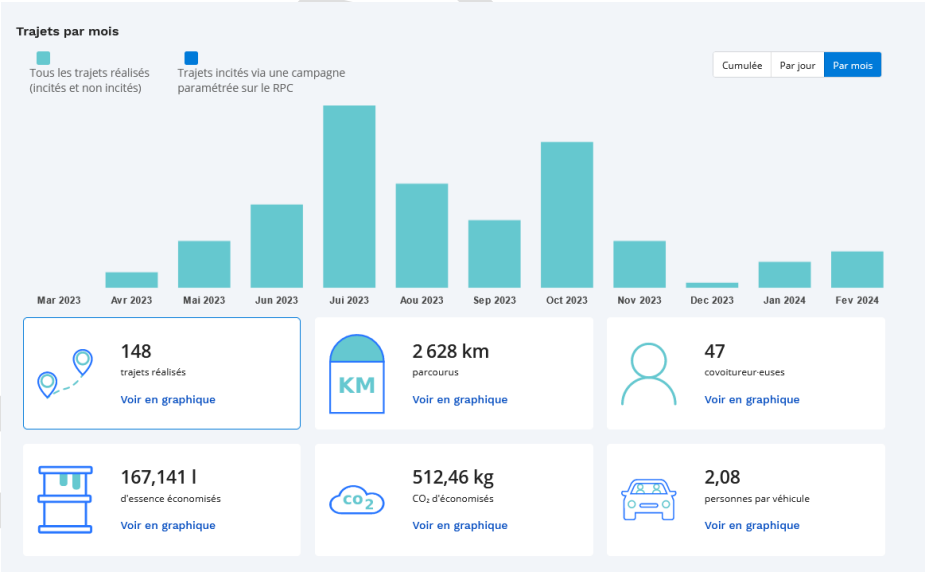
Figure 46: Parts modales Mobilités professionnelles entrantes de la CCPO



Source: Mott MacDonald

La dynamique est similaire pour les mobilités professionnelles entrantes de la CCPO, avec une part modale qui demeure écrasante pour la voiture (95%). Les transports en commun représentent ainsi une part modale légèrement plus significative à hauteur de 5%.

Figure 47: Registre de preuve –Pass Pass Covoiturage



Source: Mott MacDonald

Il est aujourd'hui difficile de quantifier l'impact du covoiturage et sa fréquentation à une échelle territoriale. Les seules données disponibles sont en effet remontées à l'échelle nationale, ne permettant pas une vision fine de ces flux. La seule possibilité pour appréhender l'importance du covoiturage est via les données remontées par les utilisateurs eux-mêmes. Ainsi, nous pouvons observer dans le registre de preuve ci-dessus une pratique de covoiturage tangible au sein du territoire. Néanmoins, les statistiques rapportées ici demeurent marginales par rapport à celles des flux de mobilité globaux et ne sont certainement pas représentatives de la réalité de la pratique du covoiturage. Cette tendance est par ailleurs confirmée avec la fréquentation des aires, de covoiturage, assez faible sur une semaine type comme relevée par le Département Pas de Calais.

BROUILLON

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC70120625-DE

Figure 48 Fréquentation aires de covoiturage CCPO 2023

Aires	Territoire	Places au total	Année mise en service	Lundi 2 octobre 2023			Mardi 3 octobre 2023			Mercredi 4 octobre 2023			Jeudi 5 octobre 2023			Vendredi 6 octobre 2023		
				entre 7h30 et 9h30	entre 12h30 et 14h30	entre 16h30 et 18h30	entre 7h30 et 9h30	entre 12h30 et 14h30	entre 16h30 et 18h30	entre 7h30 et 9h30	entre 12h30 et 14h30	entre 16h30 et 18h30	entre 7h30 et 9h30	entre 12h30 et 14h30	entre 16h30 et 18h30	entre 7h30 et 9h30	entre 12h30 et 14h30	entre 16h30 et 18h30
ARDRES (Camp du Drap d'Or)	Calaisis	20	2018	5	5	3	7	5	5	4	4	3	4	4	3	4	4	3
GUINES	Calaisis	15	2013	20	21	33	17	19	26	27	24	26	15	18	17	14	20	22
GUINES (La Minoterie)	Calaisis	12 (sur 50)	2017	27	28	23	31	31	35	47	25	31	24	26	22	16	22	20
LICQUES (du Belbert)	Calaisis	9	2022	1	1	2	3	3	3	4	1	1	0	0	1	1	1	6

Source 5 MADT

Figure 49 Fréquentation aires de covoiturage CCPO 2022

Aires	Territoire	Places au total	Année mise en service	Lundi 30 mai 2022			Mardi 31 mai 2022			Mercredi 01 juin 2022			Jeudi 02 juin 2022			Vendredi 03 juin 2022		
				entre 7h30 et 9h30	entre 12h30 et 14h30	entre 16h30 et 18h30	entre 7h30 et 9h30	entre 12h30 et 14h30	entre 16h30 et 18h30	entre 7h30 et 9h30	entre 12h30 et 14h30	entre 16h30 et 18h30	entre 7h30 et 9h30	entre 12h30 et 14h30	entre 16h30 et 18h30	entre 7h30 et 9h30	entre 12h30 et 14h30	entre 16h30 et 18h30
ARDRES (Camp du Drap d'Or)	Calaisis	20	2018	3	3	2	2	2	2	3	3	2	4	5	3	3	3	2
GUINES	Calaisis	15	2013	9	13	11	9	11	12	8	6	9	12	9	7	14	8	7

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC70120625-DE

GUINES (La Minoterie)	Calaisis	12 (sur 50)	2017	24	21	16	27	22	15	23	17	19	29	19	16	29	27	14
LICQUES (du Belbert)	Calaisis	9	2022	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

Source 6 MADT

Bien que la fréquentation de ces aires de covoiturage demeure relativement faible par rapport au nombre de déplacements quotidiens au sein du territoire, il est intéressant de noter une globale augmentation fréquentation des aires de covoiturage depuis la mise en service.

Figure 50 Statistiques globales aire de covoiturage CCPO 2023

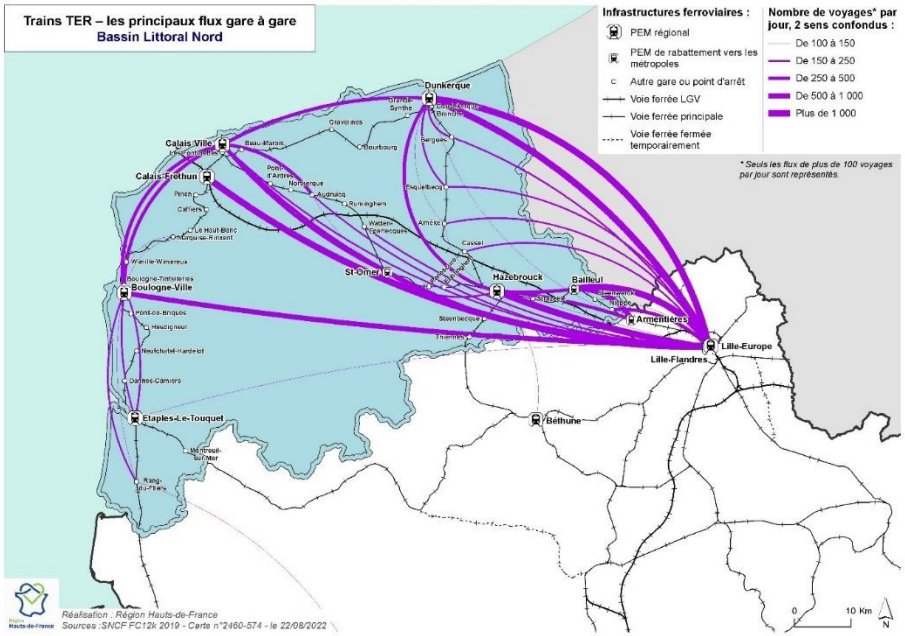
Moyenne semaine	Taux de remplissage	Taux maximum de remplissage
4.2	21.0%	20.0%
21.3	141.8%	140.0%
27.2	54.4%	48.0%
1.9	20.7%	6.0%

Source 7 MADT

BROUILLON

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC70120625-DE

Figure 51: Trains TER Les principaux flux gare à gare – Bassin Littoral Nord



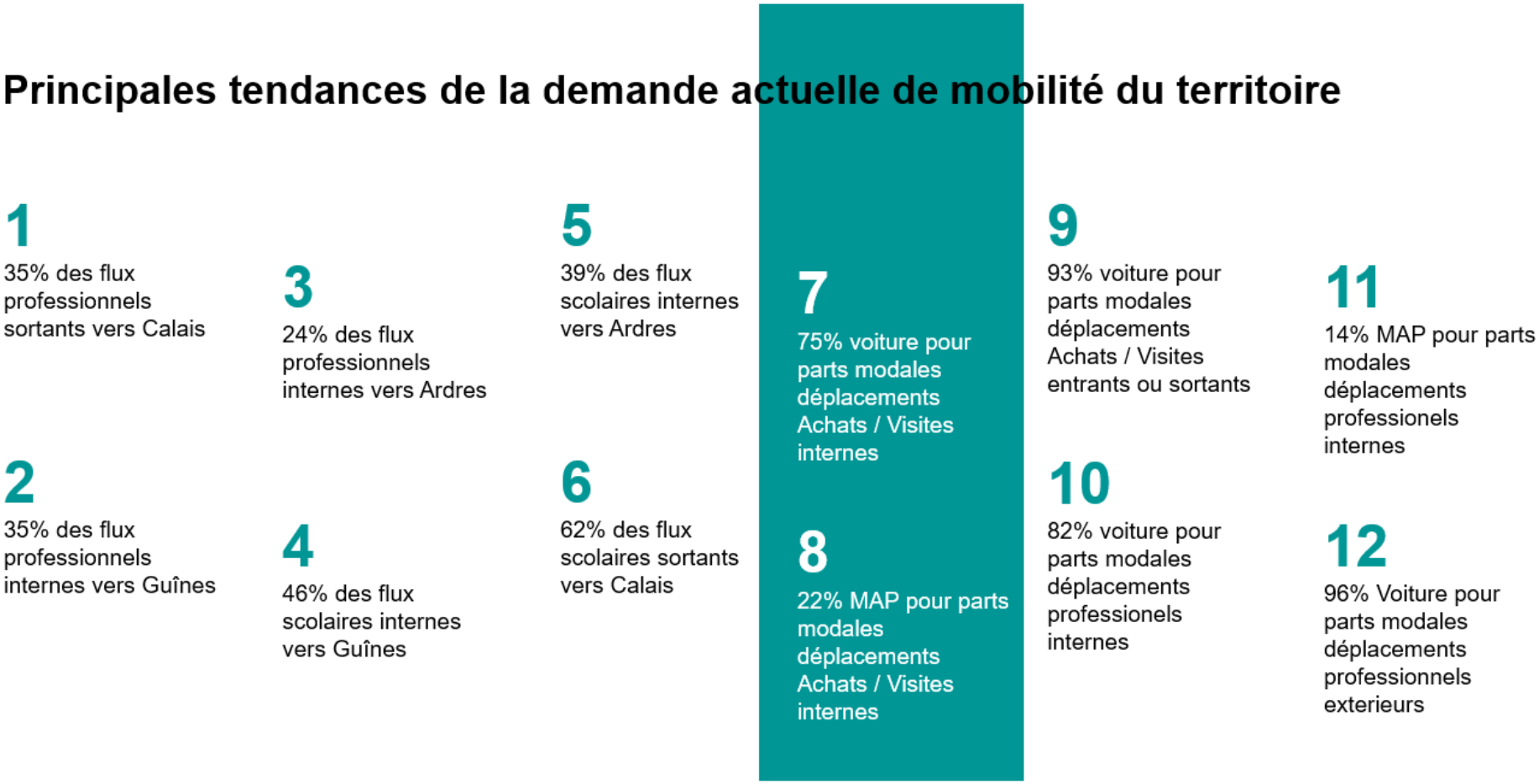
Source: Diagnostic Bassin de Mobilité

Pour ce qui est de la part modale du ferroviaire, il est important de voir qu'elle est marginale au sein de la CCPO. L'offre de transport ferroviaire ne fait que traverser le territoire de l'intercommunalité, avec deux haltes aux extrémités nord est et ouest, et aujourd'hui est très peu utilisé.

BROUILLON

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC70120625-DE

Figure 52: Principales tendances de la demande actuelle de mobilité du territoire



Source: Mott MacDonald

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC70120625-DE

2.4 La demande potentielle

Afin de faire participer les élus et la population dans le diagnostic du territoire, deux outils ont été utilisés :

- Une série d'ateliers organisés dans les locaux de la Communauté de Communes à Guînes ;
- Une enquête en ligne.

Figure 53: Communication questionnaire – Halte ferroviaire Caffiers

Source: Mott MacDonald

2.4.1 Présentation des ateliers de concertation

L'approche des ateliers

Trois ateliers ont été organisés les soirs du 12 au 14 février avec trois cibles différentes :

- 1er soir : les élus des communes et les partenaires de mobilité ;
- 2ème soir : le grand public ;
- 3ème soir : la jeunesse.

Les ateliers ont permis d'informer les habitants de l'élaboration du nouveau Programme de mobilité de la Communauté de Communes et de les faire participer dans le diagnostic. Les élus et partenaires de mobilité, déjà informés de la démarche, ont pu également partager leurs constats sur la mobilité du territoire, leurs avis sur les difficultés pour l'améliorer, et commencer à esquisser les solutions possibles pour répondre aux problématiques identifiées.

Deux activités ont été proposées :

- La cartographie participative du territoire ;
- Une réflexion autour de la question « comment réduire la dépendance à la voiture ? »

La cartographie participative du territoire consistait à demander aux participants de dessiner sur une carte du territoire leurs destinations sur une semaine type, à la fois au sein de la Communauté de Communes comme vers l'extérieur, tout en indiquant le moyen de transport utilisé pour faire le déplacement. Lors de l'atelier avec les élus et partenaires de mobilité, les participants ont été invités à faire la même exercice mais avec des profils types proposés qui représentaient les habitants et les usagers des services du territoire.

La deuxième activité consistait en une réflexion autour du thème « comment réduire la dépendance à la voiture » avec cinq sous-questions :

BROUILLON

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC70120625-DE

- Quels moyens de transport sont disponibles pour effectuer les déplacements et vers quelles destinations ?
- Quels freins existent à réduire la dépendance à la voiture ?
- Que ressent la population à l'idée de moins utiliser la voiture ?
- Que gagneraient la population à moins dépendre de la voiture ?
- Quelles sont les idées pour prendre moins la voiture ?

2.4.2 Analyse des réponses

Conclusions des ateliers :

Les ateliers ont permis l'identification, via des données qualitatives, certaines pratiques des habitants et des ménages, les origines et destinations principales des mobilités qui illustrent les pôles générateurs de mobilité sur le territoire, leurs usages des transports en commun.

Origines et destinations

Les principaux pôles générateurs de mobilité sur le territoire incluent les centre villes d'Ardres, de Guînes, et de Calais. Sur ces pôles, on retrouve les principaux sites d'emploi du territoire, ainsi que les principales offres de services comme la santé et les commerces. Certains participants ont également souligné la présence à Calais d'une piscine, et dans les trois zones la pratique de d'autres sports comme le basket. Ces centres présentent donc des zones importantes pour les motifs professionnels, de loisirs, et scolaires. Cette analyse reste cohérente avec leur classification comme emprise de l'ossature régionale par la SRADDET de la Région les Hauts-de-France.

Usage des transports en commun

L'usage des transports en commun reste limité avec une offre limitée sur le territoire. Les habitants de Guînes, seule commune desservie par le réseau urbain du SITAC, bénéficient d'une offre régulière avec deux lignes de bus pour se rendre à Calais et pour se déplacer dans Guînes. L'usage de ces deux lignes peut être relativement important par rapport au cadencement des bus, le soir certains habitants étant confrontés à l'impossibilité de monter dans un bus à cause d'une sur-fréquentation.

Nous notons que ces lignes de bus desservant la commune de Guînes sont particulièrement utilisées par les publics jeunes qui n'ont pas de voiture. La gratuité de l'offre et le fait qu'une large partie des jeunes n'ont ni le permis ni une voiture favorisent également la fréquentation des bus. Cependant, ces jeunes notent également que ce n'est pas leur moyen de déplacement privilégié quand une alternative existe, comme par exemple le déplacement avec leurs parents ou avec une autre personne pouvant conduire.

Bien que le Taxi Vert représente un moyen de déplacement partagé et à bas coût, il reste peu cité comme moyen de transport utilisé par les participants. Les élus rappellent sa pertinence pour les habitants mais aussi du besoin de réfléchir à son optimisation. Le public jeune fait état de son coût élevé pour effectuer des petits trajets, par exemple au sein de la même commune, et de ce qu'ils perçoivent comme étant de l'inflexibilité avec le besoin de réserver une course la veille.

Sur la ville de Guînes, un minibus fonctionne le mercredi matin desservant le Marais de Guînes ou le jeudi après-midi pour le centre de Guînes pour transporter les habitants vers la zone d'activité où sont situés plusieurs supermarchés afin de permettre les habitants un accès aux commerces. Les habitants peuvent descendre dans le centre de Guînes, la zone d'activité étant éloignée du centre, pour des rendez-vous par exemple de santé ou pour leurs besoins dans le centre de Guînes.

Aucun participant aux ateliers n'a évoqué ce service, suggérant une insuffisance de connaissance du service ou une insuffisance de la desserte. Cependant, un entretien avec le conducteur a permis de faire état d'un faible taux d'usage, souvent des mêmes 4 / 5 personnes, caractérisées par un profil âgé et seul. Le service a été plus utilisé avant la crise COVID-19, mais à la réouverture du service à la fin de la crise sanitaire, le public âgé a remonté un sentiment de peur quant à un service de transport collectif, et préférait

BROUILLON

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC70120625-DE

continuer avec leurs nouvelles pratiques inconnues au conducteur développées pendant l'indisponibilité du service.

D'autres lignes de bus régionales traversent le territoire pour des trajets vers les pôles urbains de Boulogne-sur-Mer et Calais, traversant les communes d'Ardres et Licques. Cependant, les remontées des participants aux ateliers, surtout du public jeune, démontrent d'un intérêt et d'un usage moindre de ces lignes de bus. Les participants ont fait état d'une offre insuffisante qui ne correspond pas à leurs besoins ainsi qu'une distance trop importante pour rejoindre les arrêts.

Une offre de train régional existe sur le territoire. Les participants connaissaient ces lignes mais seule la population jeune a fait des commentaires sur ces services, relevant le coût élevé pour les déplacements vers Saint-Omer. Plusieurs participants ont souligné l'importance de la gare TGV Calais Fréthun, située en dehors de la Communauté de Communes, mais représentant une importante liaison avec d'autres pôles majeurs plus lointains comme Lille et Paris.

L'usage des modes actifs

Les ateliers ont permis de comprendre la place importante de la mobilité active dans les déplacements de la population de l'intercommunalité. Le premier des modes actifs est la marche à pied, avec des personnes se déplaçant à pied notamment pour les déplacements achats et loisirs. Pour ce qui est du vélo, ce mode de déplacement a également une place importante au sein du territoire pour réaliser des déplacements au sein de l'intercommunalité. Il convient ainsi notamment aux populations restant majoritairement au sein de la CCPO.

Le rapport à la mobilité

Nous avons également pu découvrir pendant les ateliers l'envie populaire de changer de mobilité et de redécouvrir le territoire. En effet, les participants ont pu exprimer, notamment durant le premier atelier de réflexion sur la question de la réudction de la dépendance à la voiture, les opportunités que représenterait cette réduction. Nous avons notamment compris que, la voiture, appréhendée comme symbole de la société mondialiste consumériste, entraînait des distances de déplacement toujours plus longues et des rythmes de vie toujours plus intenses. Réduire l'usage de la voiture serait, pour de nombreux participants, l'occasion de gagner en qualité de vie et réinterrogeant le diktat de la vitesse contraint par la voiture et nos modes de vie contemporains. Baisser l'usage de la voiture serait également l'occasion de réaménager le territoire pour que les infrastructures ne soient plus pensées uniquement, ou du moins principalement, pour ce mode de déplacement et permettre de redécouvrir le territoire à travers la marché à pied.

Une place inégalée de la voiture

À contrario, nous avons constaté à travers les différents ateliers une dépendance véritable à la voiture. Outre le manque d'alternatives présentes sur le territoire, nous avons noté un réel attachement à la voiture comme objet de liberté, pratique et permettant de désenclaver les territoires. La voiture est profondément ancrée dans l'imaginaire collectif comme l'objet d'émancipation par excellence et qui offre l'autonomie aux personnes. La voiture est également considérée comme un objet intimement personnel, « un prolongement de la maison », et il est en ce sens difficile d'opérer le changement ou de conduire les gens à mutualiser leurs véhicules.

2.4.3 Présentation de l'enquête mobilité

L'enquête en ligne

Une enquête en ligne d'une quinzaine de questions a été mise en ligne pour une durée d'un mois. L'objectif était d'avoir une vision sur les pratiques et attentes des habitants sur leurs déplacements, et de connaître leurs problématiques principales. La valeur de ces réponses est qualitative pour faire une analyse, et ne peut pas être redressée selon un échantillonnage calculé.

PROJET

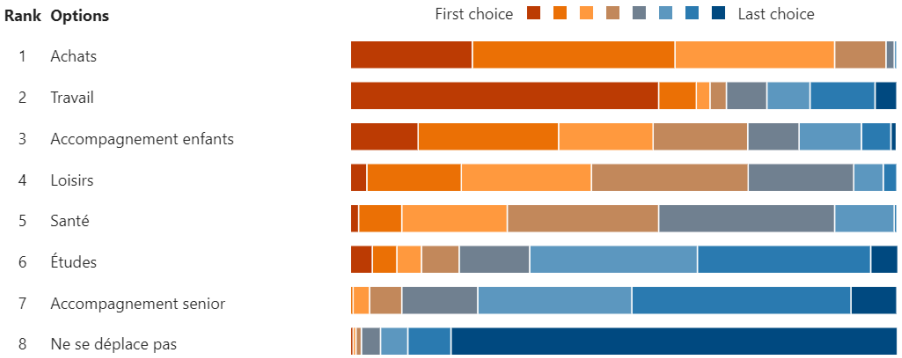
Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC70120625-DE

Nous avons reçu un total de 202 réponses représentant toutes les tranches d'âges, une majorité de communes, et des profils variés. Ces réponses nous permettent de mieux comprendre les déplacements des habitants. Moins d'un pourcent de la population a répondu, mais l'éventail de réponse semble couvrir un grand nombre de cas.

Les déplacements les plus fréquents

Les répondants ont indiqué que leurs déplacements les plus fréquents sont pour le travail (en premier choix pour plus de 50% des habitants) et pour les achats (la première raison de déplacement pour 22,3% des habitants et le deuxième et troisième choix de plus de 60% des habitants). Les déplacements pour accompagner les enfants et les loisirs arrivent juste derrière. Nous notons également que peu de gens ne se déplacent pas avec cette option en dernier choix pour 82% des répondants.

Figure 54: Raisons des déplacements les plus fréquents



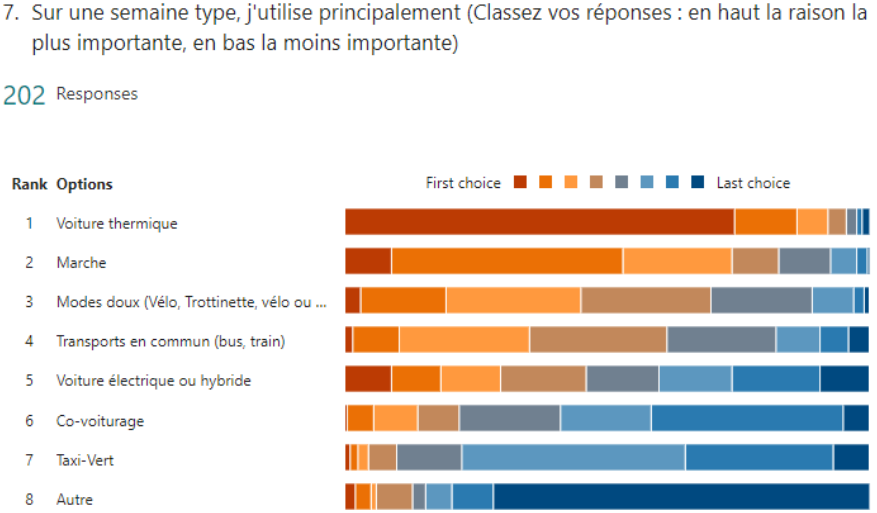
Source: Enquête de mobilité Mott MacDonald

La destination géographique des trajets quotidiens est également bien répartie avec 45% des déplacements à destination de l'intérieur de la CCPO, 53% des déplacements à l'extérieur proche de la CCPO et 2% des déplacements quotidiens

Les moyens de transports

Les répondants indiquent dans le questionnaire que la majorité de leur trajet sont en voiture thermique – 74,3% ont choisi la voiture thermique comme leur mode de transport principal – ou à pied – 8,9% comme premier choix et plus de 60% comme deuxième et troisième choix. La voiture électrique ou hybride fait également partie du premier choix de 8,9% des répondants.

Figure 55: Modes de transport les plus utilisés



Source: Enquête de mobilité Mott MacDonald

Les répondants ont également exprimé les raisons de leur non-choix de certains modes sur le questionnaire. Le tableau ci-dessous récapitule les raisons principales de ces choix comme exprimées par les répondants.

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC70120625-DE

Tableau 2.2: Raisons de non utilisation de certains mode de transport

Mode de transport	Raisons principales de non-choix
Transport en commun	Manque d'offre sur le territoire (71% des répondants)
Taxi-vert (transport à la demande)	Ne répond pas aux besoins (40% des répondants) Aucune des raisons proposés et non intéressés (35% des répondants)
Mode doux	Manque d'infrastructures adaptées (44% des répondants) Distances trop importantes (47% des répondants) Manque de sécurité (34% des répondants) Mauvaises conditions météorologiques (4% des répondants)

Possibilités d'amélioration

La dernière question proposait aux répondants de laisser des suggestions spécifiques d'améliorations de la mobilité sur leur territoire. Certaines de ces suggestions sont listés ci-dessous :

- Développer les infrastructures cyclables et piétonnes pour augmenter la sécurité ;
- Proposer un transport solidaire (comme sur la CC Pays de Lumbres) ;
- Proposer des lignes de bus internes à la CCPO ;
- Proposer plus de lignes de bus vers les points d'attractions environnant (Saint Omer, Calais et Boulogne) ;
- Proposer des arrêts de bus dans chaque communes ;
- Installer un accès à des vélos électriques dans certaines communes ;
- Création d'une plate-forme dédié au covoiturage ;
- La mise en place d'ateliers de sensibilisation aux risques routiers et petites réparations de vélos ;
- Réparer les routes abîmées ;
- Installer des bornes de recharge pour véhicules électriques
- Des panneaux pour indiqués le taxi-vert.

Profils types d'usagers

Grâce aux ateliers et aux réponses au questionnaire, nous avons développés 8 profils d'usagers types représentant des habitants du territoire. Ces profils sont basés sur nos rencontres avec les habitants et l'enquête de mobilité et ont pour but de représenter le plus grand nombre d'usagers possible.

Tableau 4 8 persona types de la mobilité de la CCPO

Type de persona	Caractéristiques	Habitudes de mobilités	Besoins identifiés
1	Jeune sans permis résidant à Guînes	Conduite par ses parents ou amis de ses parents Prend le bus lorsqu'il n'y a pas d'autres solution Se déplace à pied pour les trajets courts	Un moyen de transport lorsque personne ne peux l'emmener Meilleures infrastructures piétonnes
2	Jeune sans permis résidant à Bouquehault	Conduite par ses parents ou amis de ses parents Se déplace en vélo pour des courts trajets Ne peux pas se déplacer loin si personne n'est disponible	Un moyen de transport lorsque personne ne peux l'emmener pour des trajets conséquents Meilleures infrastructures cyclables
3	Personne salarié sur Boulogne-sur-Mer résidant à Hocquinghen avec des difficultés financière	Se déplace exclusivement en voiture Possède une ancienne voiture qui tombe souvent en panne et n' pas les moyens d'en	Un moyen de transport alternatif lorsque sa voiture tombe en panne Diminution du prix de l'essence

BROUILLON

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC70120625-DE

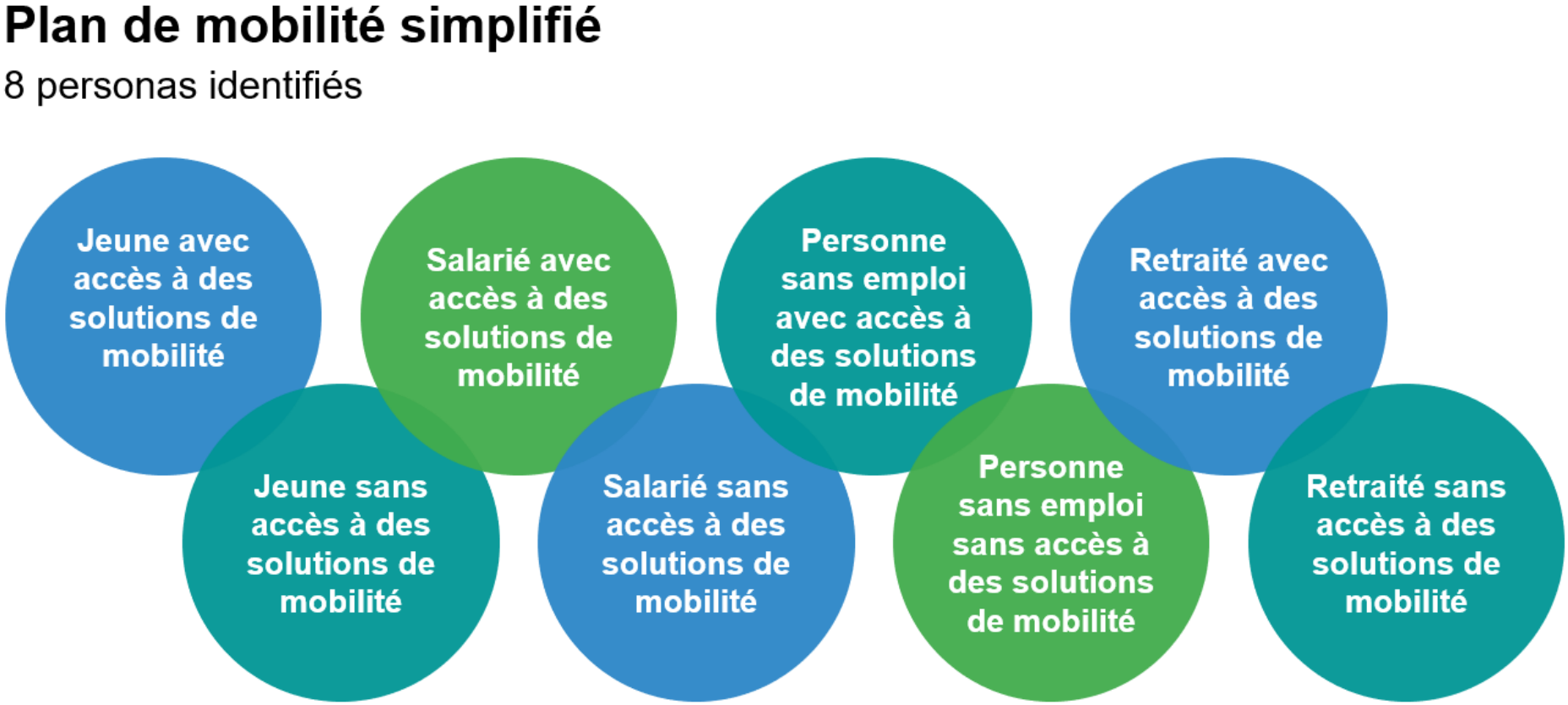
Type de persona	Caractéristiques	Habitudes de mobilités	Besoins identifiés
		racheter une ou de la réparer facilement A des problèmes pour se déplacer lorsque sa voiture est en panne et demande à des amis ou de la famille	
4	Personne salarié sur Calais résidant à Herbinghen financièrement aisé/stable	Se déplace exclusivement en voiture électrique et peut réparer sa voiture en cas de panne	Meilleur infrastructure routière
5	Personne salarié sur Boulogne-sur-Mer résidant à Guînes avec des difficultés financière	N'a pas de voiture Se déplace en transport en commun ou avec des modes doux	Plus de connexion en transport en communs Des meilleures infrastructures piétonnes et cyclables
6	Personne salarié sur Lilles résidant à Brêmes avec des difficultés financière	Se déplace en voiture pour les trajets courts et en train pour les trajets long Veut se débarrasser de sa voiture pour faire des économies	Un moyen de transport pour aller à la gare de Calais Fréthun
7	Personne âgée retraitée mobile	Se déplace à vélo ou à pied dès que possible Prend la voiture pour les trajets plus long	Meilleures infrastructures cyclables
8	Personne âgée retraité peu-mobile en fauteuil roulant	Peu de déplacements Ne peut plus conduire	Un moyen de transport pour aller faire ses courses ou des petits déplacements

Source 8 Mott MacDonald

BROUILLON

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC70120625-DE

Figure 56: 8 personas types de la mobilité de la CCPO



Source: Mott MacDonald

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC70120625-DE

2.4.4 Les équipements

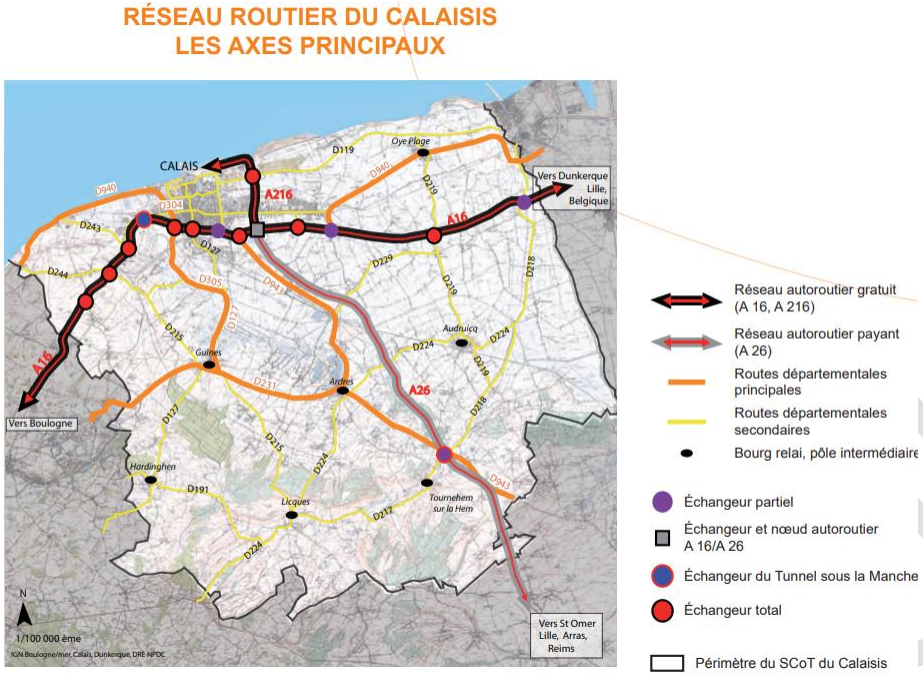
Les infrastructures de transport sont nombreuses au sein de la CCPO et du Bassin Littoral Nord. Nous pouvons notamment citer :

- Deux autoroutes offrent une ossature routière de transport rapide pour marchandises et voyageurs :
  - A16 : Elle parcourt d'Est en Ouest le Nord du territoire qui dispose de 13 échangeurs. Elle relie Boulogne-sur-Mer à Dunkerque gratuitement et se voit prolongé à l'Est de Calais par un bras reliant le terminal ferries : l'A 216. Elle assure le transit entre la Flandre et la Normandie, Paris, le Royaume-Uni ou plus généralement entre la Côte d'Opale et le reste de la France ; l'échange vers Lille, le Bénélux, le Royaume-Uni ; le trafic local inter-agglomérations, en jouant le rôle de rocade littorale ;
  - A26 : Deuxième axe autoroutier payant qui relie Calais à Reims. Elle ne dispose que d'un seul échangeur situé à Nordausques.
- Une ossature routière relie les bourgs principaux des couronnes péri-urbaines de Calais :
  - La RD 943 relie Calais à Saint-Omer via Ardres. Sur un axe Nord-Sud, elle reste une voirie essentielle après les deux axes autoroutiers ;
  - La RD 940 (route de la côte) assure la liaison Boulogne-sur-Mer/Dunkerque par la côte ;
  - Guînes est reliée à Calais par des départementales fréquentées : 217, 305 et 304 ;
  - Les RD 231 et 224 jouent le rôle de barreau de liaison entre les pôles de Guînes, Ardres et Audruicq.

BROUILLON

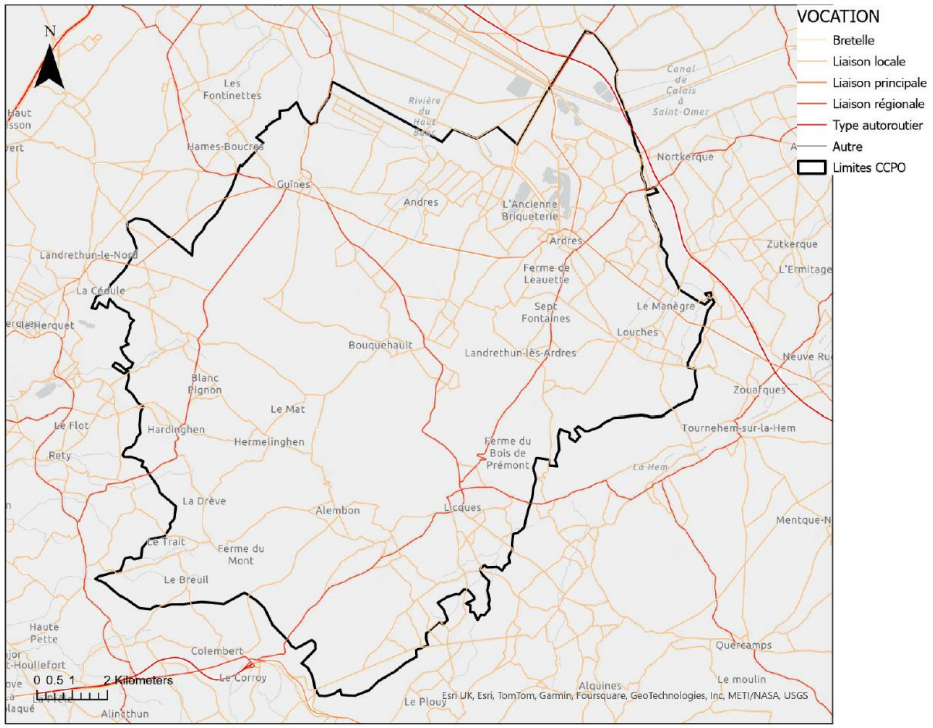
Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC70120625-DE

Figure 57: Réseau routier du Calaisis – Les axes principaux



Source: SCoT – Rapport de présentation du Diagnostic

Figure 58: Hiérarchisation des routes - CCPO

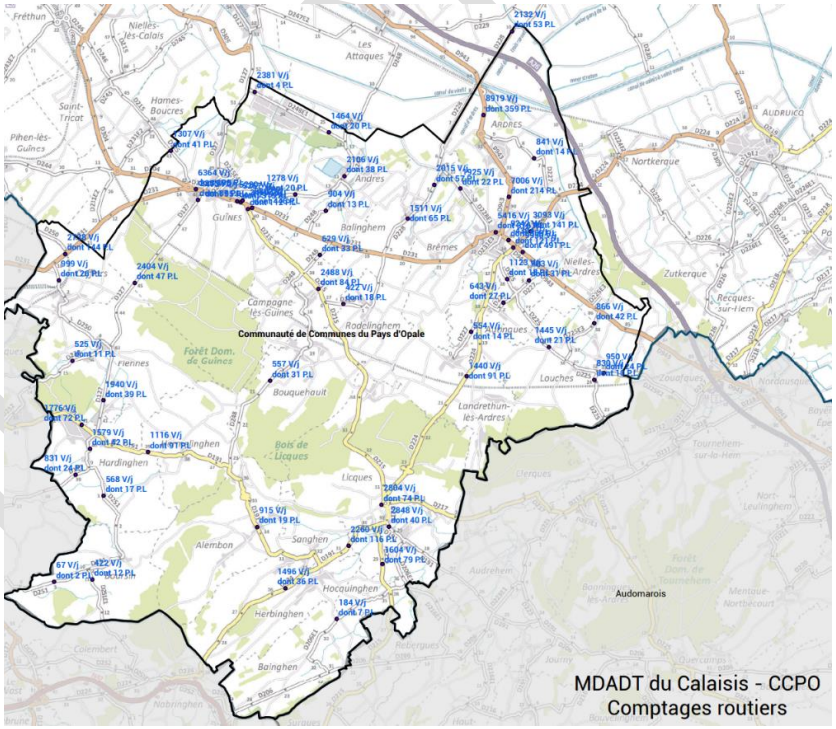


Source: Mott MacDonald

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC70120625-DE

Au sein de l'intercommunalité, la répartition des flux de mobilité demeure inégale. En effet, nous constations que les flux sont importants notamment dans la commune d'Ardres vers Calais, avec la D943 qui représente plus de 8 919 véhicules par jours. La tendance est similaire sur la commune de Guînes avec des flux en direction de Calais représentant 6 364 véhicules par jour sur la D231. Nous pouvons également constater la grande disparité de déplacements avec des flux faibles dans le sud du territoire à l'exception de l'aire de Licques avec certains pics de flux avoisinant les 2 260 véhicules par jour sur la D191. Ce comptage routier confirme la tendance des flux du territoire à s'orienter vers le nord du territoire du Bassin de mobilité.

Figure 59: Comptage routier – CCPO

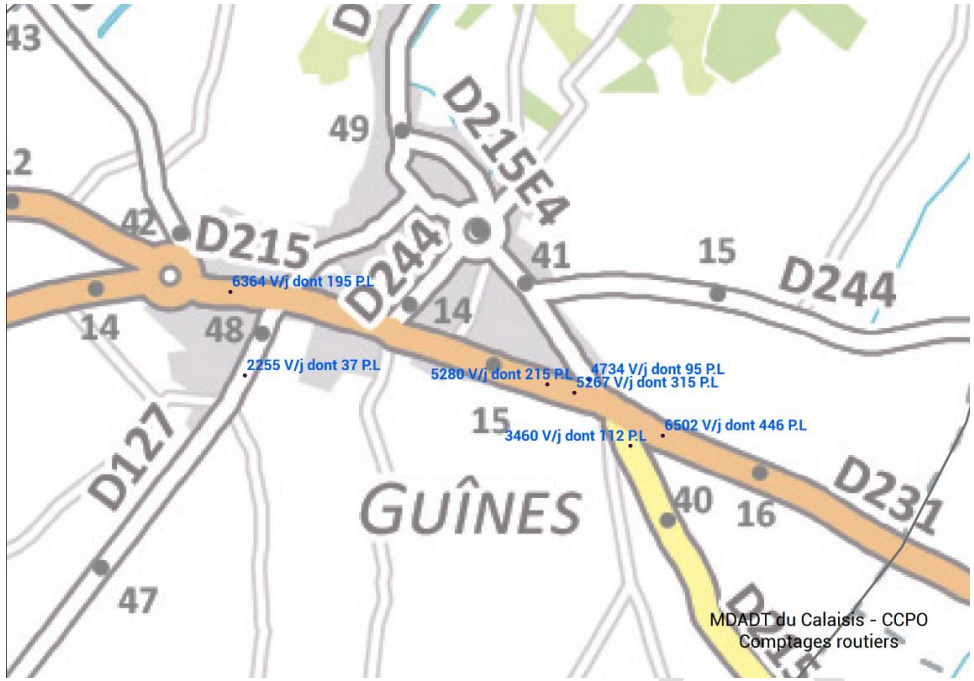


Source: Maison Département Aménagement et Développement Territorial du Calaisis

BROUILLON

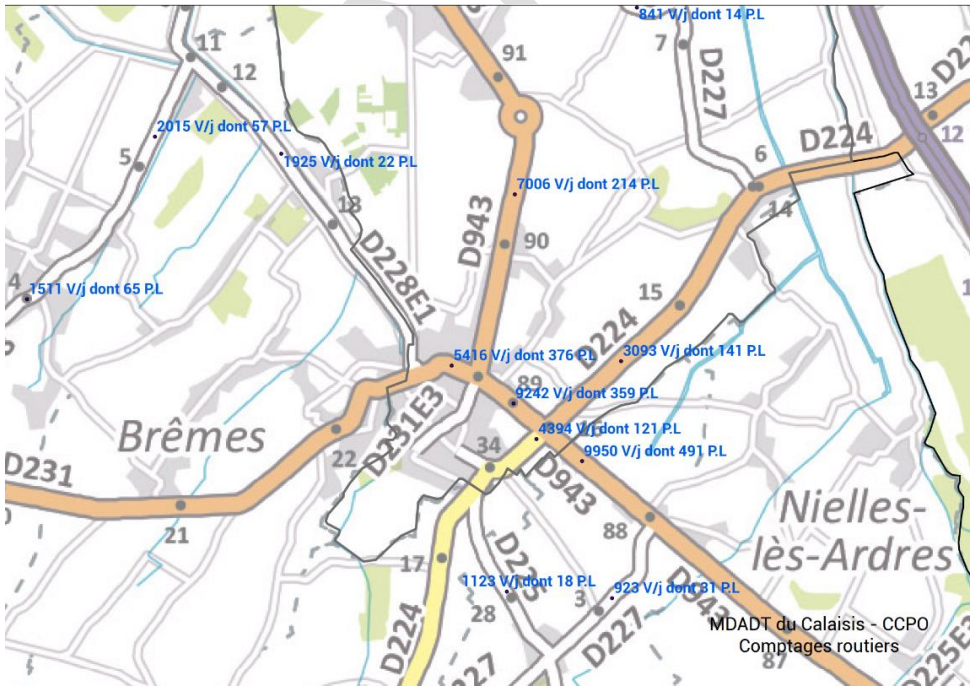
Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC70120625-DE

Figure 60: Comptage routier - Guînes



Source: Maison Département Aménagement et Développement Territorial du Calaisis

Figure 61: Comptage routier - Ardres



Source: Maison Département Aménagement et Développement Territorial du Calaisis

BROUILLON

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC70120625-DE

Bien que jouissant d'un patrimoine routier, nous avons pu constater des infrastructures parfois en état de dégradation conséquant, notamment dans les territoires les plus ruraux.

Figure 62: Route dégradée aux alentours de Fiennes

Source: Mott MacDonald

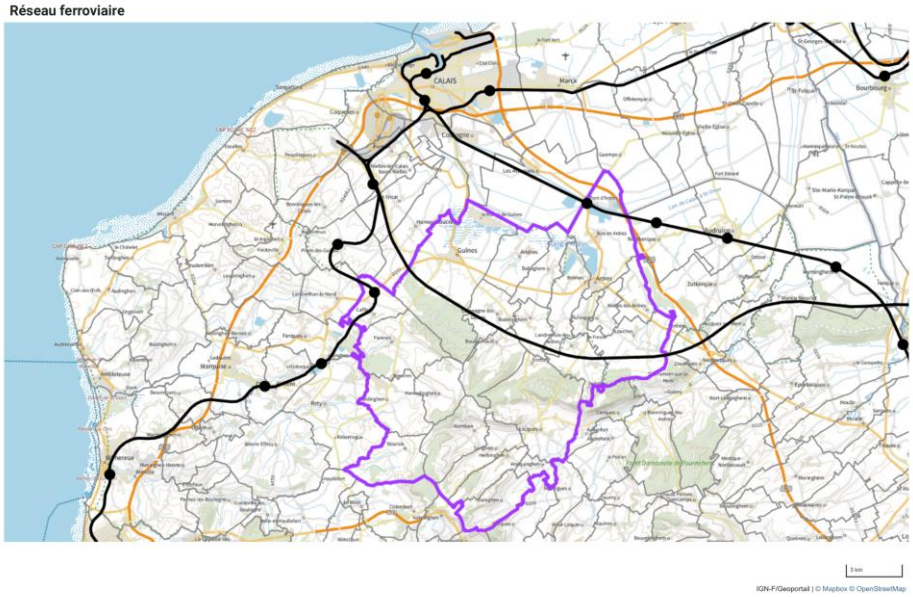
Figure 63: Route dégradée aux alentours d'Alembon

Source: Mott MacDonald

BROUILLON

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC70120625-DE

Figure 64: Réseau ferroviaire – Bassin Littoral Nord



Source: Mott MacDonald

Nous notons que le territoire est traversé par une voie ferroviaire structurante passant par la gare TGV de Calais Fréthun, à proximité de Guînes notamment. Les nombreuses voies ferroviaires du Bassin Littoral Nord convergent en majorité vers la ville de Calais. Une voie ferroviaire traverse également la CCPO en reliant Calais à Boulogne-sur-Mer en passant par Caffiers, commune dans le territoire de la CCPO. Enfin, une autre voie ferroviaire en direction de Calais traverse le nord du territoire à travers la halte ferroviaire de Pont d'Ardres.

Figure 65: Halte ferroviaire – Pont d'Ardres

Source: Mott MacDonald

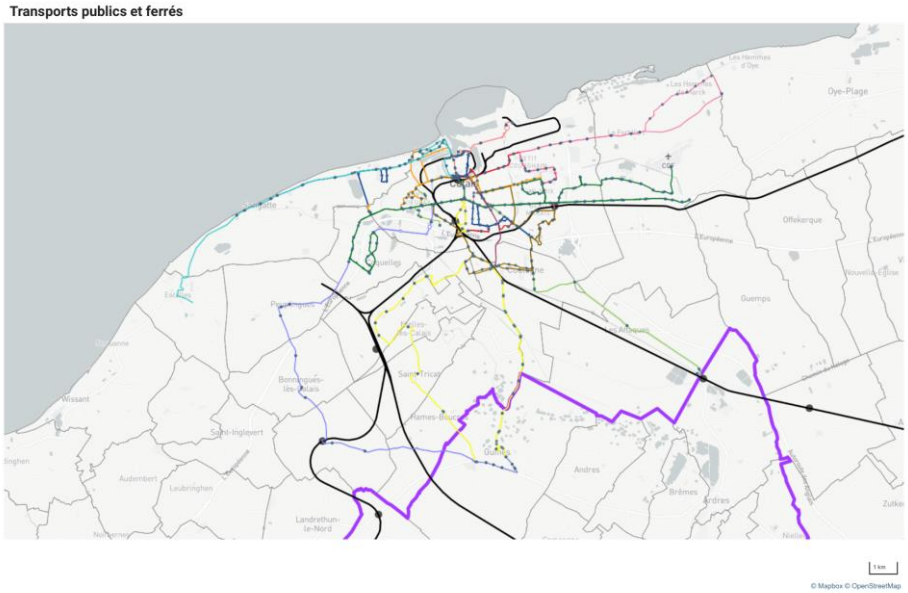
BROUILLON

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC70120625-DE

Figure 66: Halte ferroviaire – Caffiers

Source: Mott MacDonald

Figure 67: Transports publics routiers urbains et réseau ferré SITAC – Bassin Littoral Nord

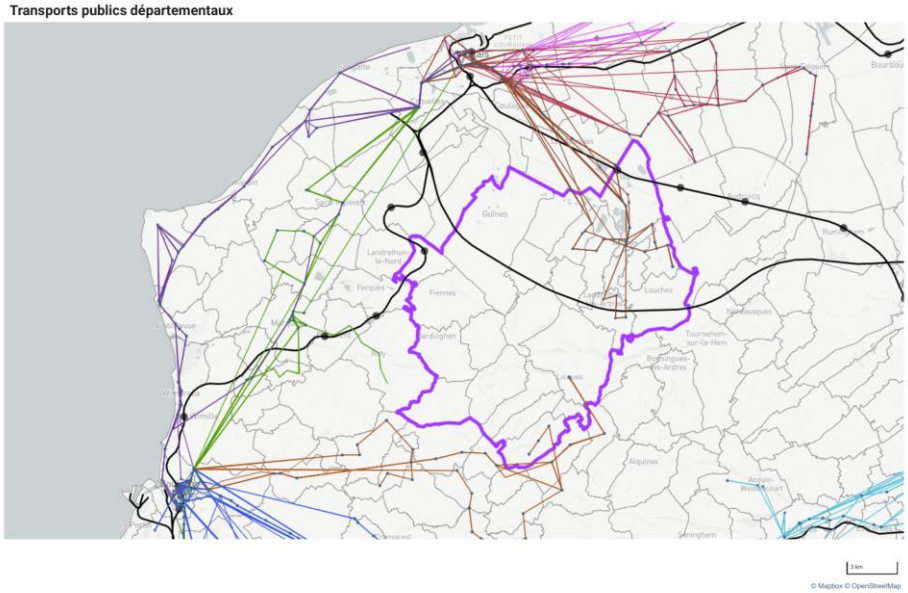


Source: Mott MacDonald

Nous avons rappelé le champ d'intervention de l'AOM du SITAC dans la partie relative au Contexte réglementaire 2.1. Nous pouvons voir que la Commune de Guînes, partie intégrante à la fois du SITAC et de la CCPO, est desservie par deux lignes de bus urbaines (6 et 13) entre Guînes et Calais. Nous observons la grande différence dans la diversité de l'offre de transport en commun au sein de l'aire urbaine de Calais et celle de la CCPO.

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC70120625-DE

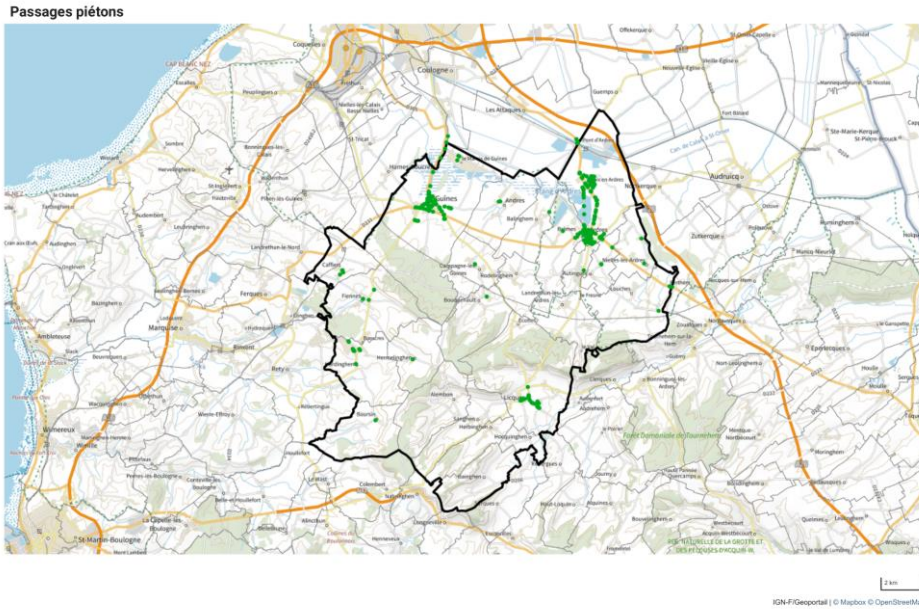
Figure 68: Transports publics départementaux – Bassin Littoral Nord



Source: Mott MacDonald

La cartographie des transports publics départementaux est particulièrement intéressante en mettant en exergue la faiblesse de dessertes dans l'offre de mobilité du Département au sein de la CCPO. Il est en effet possible de voir l'ensemble des offres de transports en commun se concentrer sur le littoral dans la liaison des aires urbaines majeures du Département, au détriment des lignes intérieures. Nous notons une offre de lignes de bus régionales reliant Ardres à Calais, ainsi que le Sud de la CCPO (Ardres, Sanghen) à Boulogne-sur-Mer.

Figure 69: Passages piétons – Bassin Littoral Nord



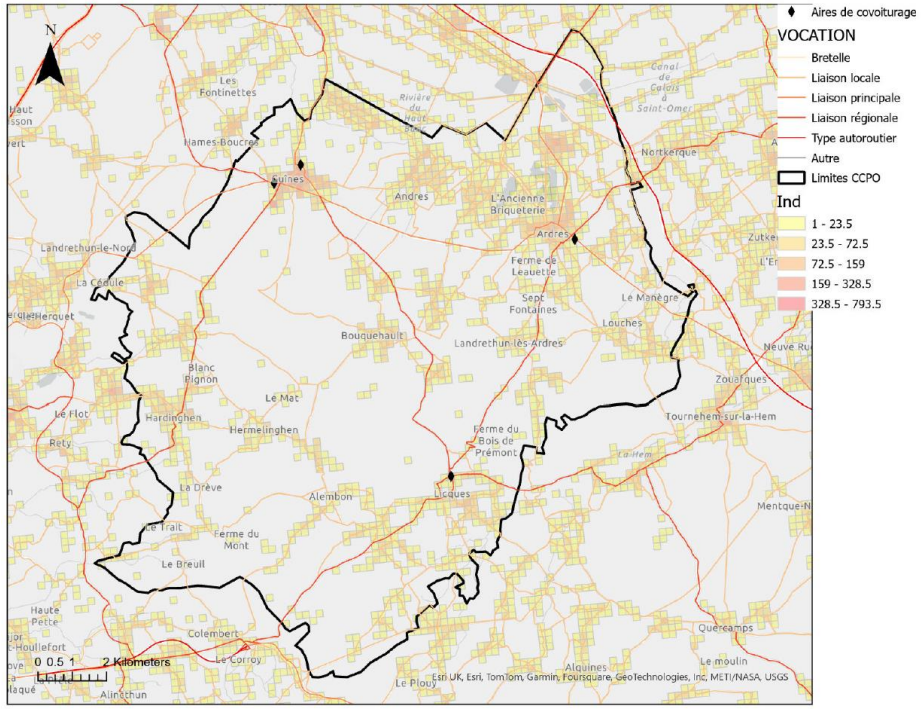
Source: Mott MacDonald

Les passages piéton du territoire se concentrent notamment dans les communes de Guînes, Ardres et Licques. Ce constat demeure cohérent avec la densité plus importante de ces communes et la concentration de commerces et de services dans les centres bourgs par rapport au reste du territoire. Cet état de fait peut constituer un point bloquant pour le développement de la mobilité active et notamment de la marché à pied. La sécurité représente en effet l'une des priorités de la population dans la pratique de la mobilité active.

BROUILLON

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC70120625-DE

Figure 70: Aires de covoiturage - CCPO



Source: Mott MacDonald

Le territoire regroupe quatre aires de covoiturage au sein de la Commune de Guînes :

- Ardres : avenue de Saint-Omer, à proximité du restaurant “les Marronniers” ;
- Guînes : parking de la Minoterie, avenue de la libération ;
- Guînes : parking de la Trésorerie, rue Narcisse Boulanger ;
- Licques : parking du Belbert, rue Abbé Pruvost ; à l’entrée de la commune.

Des aires de covoiturage sont également disponibles à proximité de l’intercommunalité :

- Colembert ;
- Zouafques.

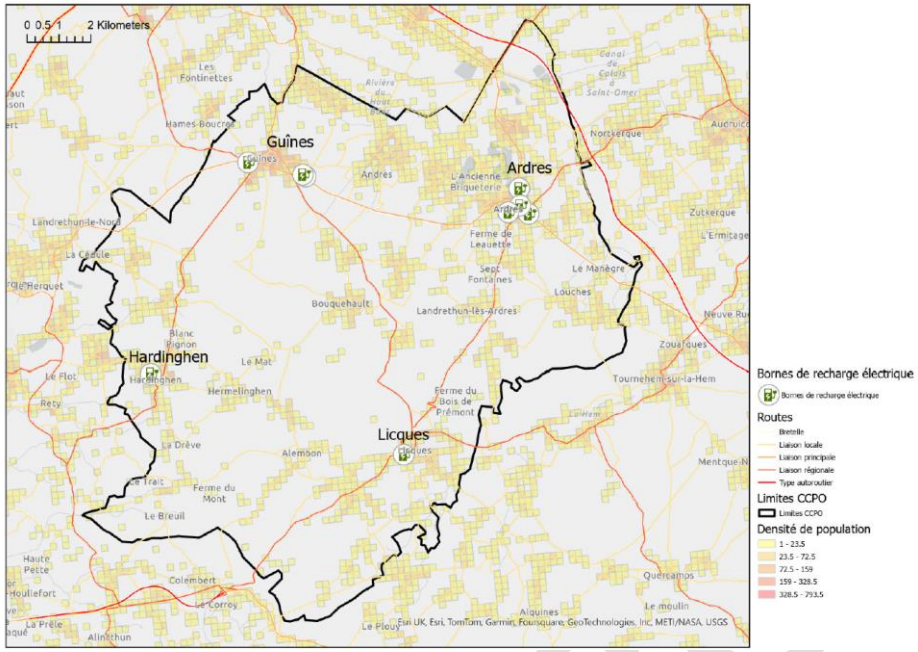
Figure 71: Aire de covoiturage – Guînes

Source: Mott MacDonald

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC70120625-DE

Les aires de covoiturage sont aujourd'hui placées de manière judicieuse en limite de territoire afin de pouvoir mutualiser les départs de l'intercommunalité mais ne sont pas assez nombreux pour densifier la pratique.

Figure 72: Infrastructures IRVE - CCPO



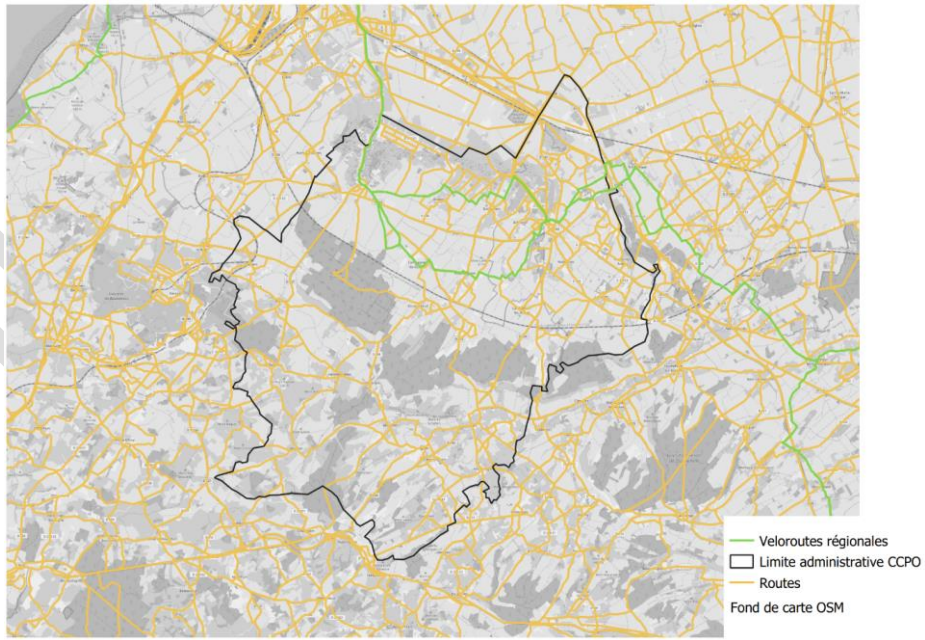
Source: Mott MacDonald

La CCPO déploie les bornes de recharges pour véhicules électriques :

- Ardres : aire de covoiturage – avenue de Saint-Omer / Maison de Pays de l'Ardrésis – avenue Fernand Buscot ;
- Guînes : parking de la Minoterie – avenue de la Libération ;
- Guînes : ZAC centres commerciaux ;
- Hardinghen : parking de la Maison du Bien-Être – rue Maurice Broutta ;
- Licques : place du Général de Gaulle.

Bien que réparties dans les pôles principaux de la CCPO, nous pouvons noter une absence de bornes au sein de l'intérieur de l'intercommunalité.

Figure 73: Voies vertes - CCPO



Source: Mott MacDonald

Comme il est possible de l'observer à travers la cartographie ci-dessus, la CCPO est traversée par certaines lignes de vélo routes régionales. Le territoire présente des infrastructures de mobilité active diversifiées :

- Randonnées pédestres :
  - Sentier des Écottiers 9 km ;

BROUILLON

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC70120625-DE

- Sentier du Tilleul 9 km ;
- Sentier des Croisettes 10.5 km ;
- Sentier du Cah-licqu'Co 11 km ;
- Sentier des Deux Moulins 11 km ;
- Sentier du Camp du Drap D'Or 6/12 km ;
- Sentier de la Garenne 10.5/12 km ;
- Sentier des Trois-Calvaires 12 km ;
- Sentier Philippe de Montgardin 14 km ;
- Sentier Saint-Martin 14 km ;
- Sentier du Ventu 15 km;
- Sentier du Bois de Ballon 3 km ;
- Sentier du Halage km ;
- Sentier des Neudins 5/11/16.5 km ;
- Sentier de la Vieille Motte 6.5/9.5 km ;
- Sentier du Funquet 7 km ;
- Sentier des Têtards 1.8 km ;
- La balade d'Hardinghen 5 km.

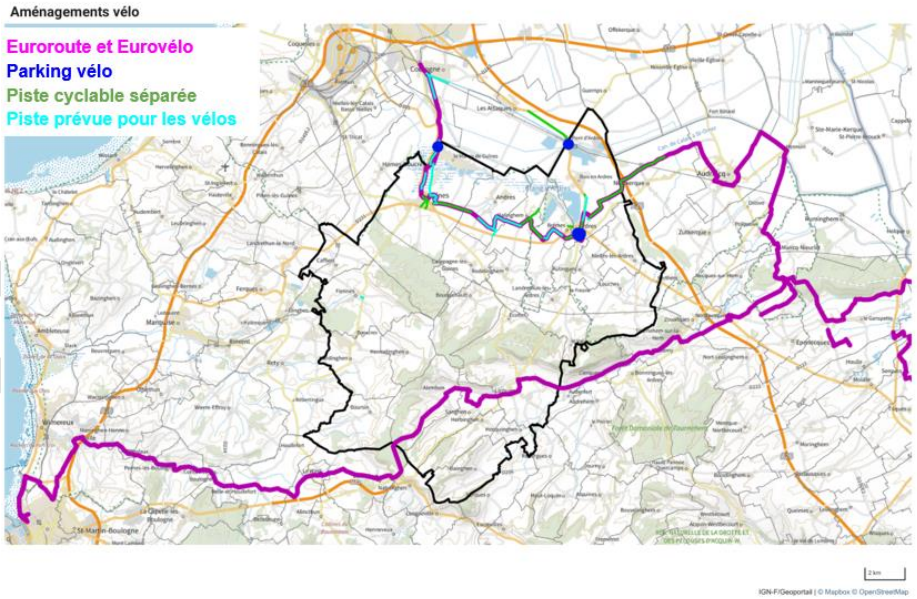
- Marche Nordique :
  - Sentier marche nordique 3 km, 5 km et 10 km ;
- Parcours VTT :
  - Sentier du Mont Condy 10 km ;
  - Sentier Vallée Madame 19 km ;
  - Sentier Entre-les-Bois 20 km.

Parcours Cyclo :

- Véloroute des Marais 7 km.
- Sentier de la Colonne Blanchard 30 km.
- Sentier de la Chapelle Saint-Louis 30 km.
- Sentier des 5 Ruisseaux 37 km ;

- Parcours équestre :
  - Sentier de l'épinette 10 km ;

Figure 74: Aménagements vélo – Bassin Littoral Nord



Source: Mott MacDonald

Nous pouvons également constater qu'une Euroroute traverse le sud du territoire (Alembon, Licques). Le nord de l'intercommunalité (Ardres, Guînes) est traversée par une infrastructure oscillant entre piste cyclable séparée et piste prévue pour les vélos. L'intercommunalité a en effet développé de nombreuses voies partagées vélo / voitures. Nous notons néanmoins la difficulté de développement de ces voies avec des dimensions réglementaires contraignantes (6 mètres de largeur) et souvent inadaptées à l'infrastructure

BROUILLON

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC70120625-DE

existantes. Elles nécessitent en effet souvent des travaux d'élargissement supplémentaires et augmentant le coût global des opérations.

Source: Mott MacDonald

Figure 75: Aménagements vélo voie partagée – Guînes

BROUILLON

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC70120625-DE

2.5 Analyse de l'offre

Afin de comprendre de manière macroscopique les différentes offres de mobilité de votre territoire, nous vous proposons un tableau récapitulatif reprenant 7 grandes thématiques :

- Le transport des travailleurs vers les sites d'emplois ;
- L'interconnexion entre les différents modes de transport ;
- La démobilité et les centralités du territoire ;
- La mobilité, son impact sur l'environnement et le cadre de vie ;
- L'offre de transport dans les communes rurales ;
- Le tourisme et l'attractivité du territoire ;
- L'offre en termes de recharge pour véhicules électriques.

BROUILLON

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC70120625-DE

Tableau 5 Offre de mobilité de la CCPO

Thématique	Description	Offre disponible	Critiques
Le transport des travailleurs vers les sites d'emplois	Nous avons pu observer que les flux professionnels étaient essentiellement tirés vers l'extérieur de la CCPO vers Calais, Boulogne-sur-Mer et Dunkerque. Pour ce qui est de l'intérieur de l'intercommunalité, les flux professionnels sont majoritairement tirés vers Guînes, Ardres et Licques.	• Deux lignes de bus urbaines SITAC : 6 et 13 (Guînes Calais) • Deux lignes de bus régionales : 425 (Ardres – Calais) et 428 (Licques – Boulogne-sur-Mer) • Aires de covoiturage (Guînes, Ardres, Licques)	Concentration de l'offre de mobilité dans la commune de Guînes Manque d'offre structurée pour les voyages pendulaires Bassins d'emplois desservis mais de manière insuffisante et pas cadencés Offre IRVE pas assez maillée pour soutenir l'essor de la mobilité électrique Offre ferroviaire existante mais pas assez robuste pour couvrir les besoins des navetteurs
L'interconnexion entre les différents modes de transport	L'interconnexion, ou intermodalité, désigne l'aptitude d'un système de transport à permettre l'utilisation successive d'au moins deux modes, intégrés dans une chaîne de déplacement.	• Bus du SITAC qui relie Guînes à Calais avec possibilité de recourir à de nombreux services, notamment en dehors du territoire de la CCPO (vélo libre-service, tramway, ferry) • Vélopartage communautaire dans la CCPO (Ardres, Guînes, Hardinghen, Licques) • Aires de covoiturage (Guînes, Ardres, Licques) • TAD (minibus de Guînes et d'Ardres, Taxi Vert) • Manque de connexion aux différentes gares du territoire (Caffiers, Calais-Fréthun et Pont d'Ardres)	Interconnexion globale pas assez adaptée pour une mobilité sans couture de la voiture aux offres de transports communs Concentration trop forte de l'offre de mobilité à Guînes pour faire des choix de mobilités de vrais alternatives à la voiture individuelle sans offre robuste de rabattement vers Guînes depuis les autres communes, surtout du sud et ouest du territoire (hors utilisation Taxi Vert) Manque de connexion entre les différentes mobilités Manque de services de mobilité pour structurer les moyens de transport
La démobilité et les centralités du territoire	La démobilité correspond aux solutions pour réduire les mobilités pénibles (professionnelles) au profit des mobilités choisies.	• Offre de mobilité pour le tourisme (randonnées) • TAD au sein du territoire pour les personnes travaillant au sein de la CCPO • Aménagement cyclables au sein de la CCPO	Attractivité très forte et croissante des pôles urbains de Calais, Boulogne-sur-Mer et Dunkerque Bassins d'emplois de la CCPO extérieurs aux limites spatiales administratives de l'intercommunalité Aménagements pour une mobilité alternative à une mobilité subie en voiture encore trop insuffisants
La mobilité, son impact sur l'environnement et le cadre de vie	Il s'agit ici de comprendre comment l'offre de mobilité s'intègre dans l'environnement de la CCPO et dans son cadre de vie singulier	Lignes de bus (SITAC ou Région) Transport à la demande (Taxi Vert / Minibus) Offre vélo : vélopartage communautaire / Vel'In IRVE (Guînes, Ardres, Hardinghen, Licques)	Offre de mobilité du territoire dans la ligne directrice de décarbonation du secteur des transports telle que prévue par les documents de planification

BROUILLON

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC70120625-DE

Thématique	Description	Offre disponible	Critiques
		Offre ferroviaire (Caffiers, Calais-Fréthun, Ponts d'Ardres) Aménagements mobilité décarbonée (passages piétons, sentiers de randonnée, pistes cyclables)	Offre encore trop limitée pour assurer un report modal conséquent de la voiture vers d'autres modes et assurer ainsi une décarbonation véritable Polarisation de l'offre de restauration, divertissement, scolaire et loisir dans les principales communes du territoire entraînant une dépendance à la voiture aux communes dépourvues de ces services
L'offre de transport dans les communes rurales	Une commune rurale est une commune peu dense au sens de la grille communale de densité à 3 niveaux (bourgs ruraux, rural à habitat dispersé et rural à habitat dispersé).	L'ensemble de l'offre de mobilité de la CCPO (bus, TAD, covoiturage, mobilité active, ferroviaire, électrique notamment)	Absence de liaisons autre que routières entre les différentes communes de la CCPO (seul TAD et mobilités actives) Centre du territoire de la CCPO dépourvu d'infrastructures
Le tourisme et l'attractivité du territoire	Nous chercherons ici à comprendre l'offre de mobilité destinée au tourisme et à l'attractivité du territoire.	• Mobilité actives : • Vélopartage / Vel'In • Infrastructures ! • Randonnées pédestres • Marche Nordique • Parcours VTT • Parcours Cyclo • Parcours équestre • Infrastructures piétonnes	Offre touristique assez bien développée avec de nombreux aménagements de mobilité active prévus pour les flux touristiques Offre touristique limitée aux mobilités actives, question de la pertinence d'autres modes
L'offre en termes de recharge pour véhicules électriques	L'ensemble des équipements pour soutenir la mobilité électrique & hybrides. Cette offre est importante à prendre en compte dans le cadre de l'élaboration d'un PdMS afin de donner de la cohérence entre les différentes stratégies de mobilité et notamment avec le SDIRVE.	IRVE (Guînes, Ardres, Hardinghen, Licques) Offre en développement au sein de centres commerciaux	IRVE insuffisamment réparties dans le territoire, tant en termes d'homogénéité que de maillage

Source 9 Mott MacDonald

BROUILLON

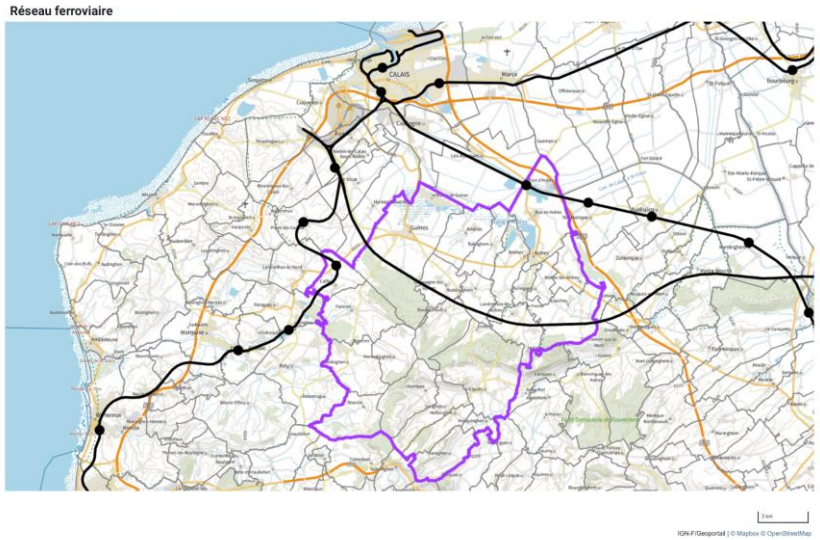
Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC70120625-DE

2.5.1 L'offre de mobilité

2.5.1.1 L'offre ferroviaire

La CCPO recouvre deux gares ferroviaires que sont Caffiers et Ponts d'Ardres. La gare de Calais-Fréthun, concomitante à l'intercommunalité, est clef dans l'offre ferroviaire territoriale en regroupant des lignes ferroviaires desservant, entre autres, Paris, Lille, et encore Londres. Il est important de préciser que les gares de Caffiers et Ponts d'Ardres, les seules sur le territoire de la CCPO, ne sont que des haltes ferroviaires, tandis que la gare de Calais-Fréthun est la seule gare en tant que telle. Contrairement à une gare, une halte ferroviaire ne dispose pas d'un bâtiment voyageurs. Nous notons également l'absence de liason régulier de bus de ces gares et haltes. En effet, la gare de Calais Fréthun est desservie par la ligne 6 du SITAC depuis la commune de Guînes avec un cadencement d'une ou deux bus par heure, mais à un arrêt de bus qui n'est pas directement lié à la Gare et qui n'a pas, selon le SITAC, de l'être. La halte ferroviare de Pont d'Ardres, quant à elle, est également desservie de manière indirecte par un arrêt de la ligne régionale 425 situé dans la commune des Attaques, hors du territoire de la CCPO, avec un faible cadencement au rythme autour de 5 passages toute la journée.

Figure 76: Réseau ferroviaire – Bassin Littoral Nord



Source: Mott MacDonald

Pour la halte ferroviaire de Caffiers, il n'y a ni point d'arrêt ni guichet, ni distribution automatique. La direction de Lignes Lille Littoral de la SNCF communique qu'en semaine, la halte ferroviaire est traversée par :

- 2 TER P73 Calais-Rang du Fliers à 8h14 et 17h24 correspondance pour Amiens et Paris – fréquentation moyenne 1 client par train ;
- 2 TER P73 Rang du Fliers-Calais à 7h47 et 17h47 correspondance pour Lille et Dunkerque – fréquentation moyenne 1 client par train.

Il n'y a pas de circulation le samedi et dimanche desservant Caffiers.

BROUILLON

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC70120625-DE

Pour la halte ferroviaire de Pont d'Ardres, il n'y également pas de point d'arrêt de guichet, ou de distribution automatique. Le plan de transport en semaine est :

- 11 trains desservent Pont d'Ardres, sens Calais>Hazebrouck :
  - 6 TER P71 Calais-Hazebrouck ;
  - 5 TER P54 Calais-Arras ;
  - Fréquentation moyenne 2 à 4 montées / descentes par train.
- 13 trains desservent Pont d'Ardres, sens Hazebrouck>Calais :
  - 5 TER P71 Hazebrouck-Calais ;
  - 8 TER P54 Arras-Calais fréquentation moyenne ;
  - 1 à 3 montées/descentes par train.
- Samedi 1 TER P71 1 Calais-Hazebrouck à 12h56 et 1 Hazebrouck-Calais à 7h21, pas de circulation desservant Pont d'Ardres le dimanche.

La direction de Lignes Lille Littoral de la SNCF indique que les usagers sont essentiellement des abonnées et des étudiants en semaine.

2.5.1.2 L'offre de transport en commun

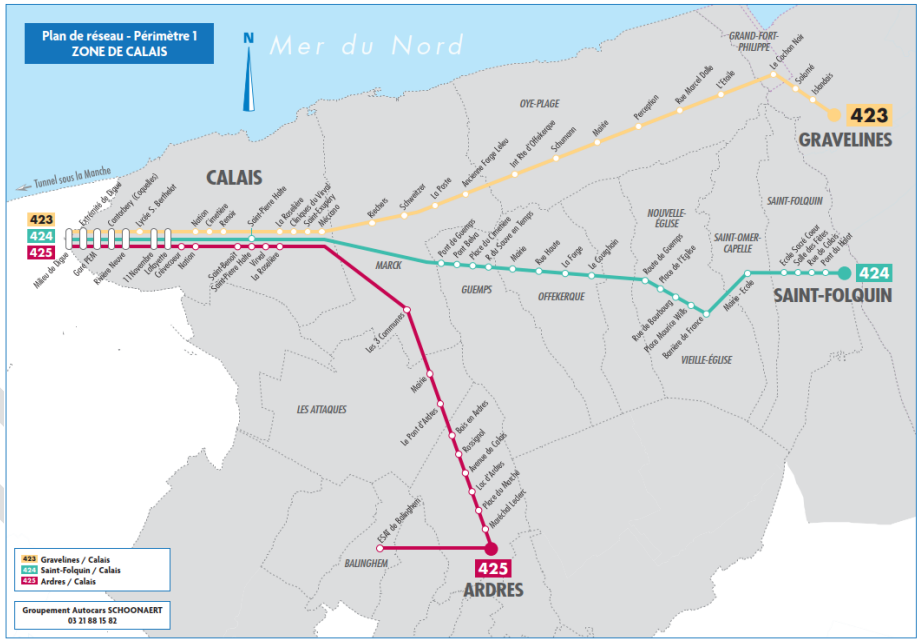
Région

L'offre régionale en termes de bus est découpée en zones géographiques. La CCPO est desservie à travers deux périmètres :

- Périmètre 1 zone de Calais : Ligne 425 ;
- Périmètre 2 zone de Boulogne sur Mer / Marquise : Ligne 428.

La CCPO jouit de la desserte d'une ligne de bus régionale, la ligne 425, reliant Ardres et Balinghem à Calais et exploitée par le Groupement Autocars Schoonaert.

Figure 77: Ligne 425 – Bassin Littoral Nord



Source: Hauts-de-France mobilités

La politique tarifaire est la suivante :

- Ticket unitaire 1 € (vente à bord) : Valable 2h, pas de correspondance, aller-retour interdit.
- Abonnement mensuel réduit 10 € : (vente à bord) Pour les jeunes (-26 ans), seniors (+65 ans), bénéficiaires du tarif Coup de Pouce, titulaires de la carte mobilité inclusion et leurs accompagnateurs, usagers des lignes routières mises en place en substitution des lignes ferroviaires en travaux sur lesquelles aucun train ne circule pendant plus de six mois.

BROUILLON

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC70120625-DE

- Abonnement mensuel tout public 30 € :(vente à bord) Donne droit à l'utilisation illimitée du réseau interurbain Pas-de-Calais durant un mois glissant.
- Gratuité : > Pour les - de 4 ans (accompagnés d'un adulte), > Pour les - de 26 ans pendant les vacances scolaires et le week-end > Pour les étudiants boursiers (trajets domicile/études et/ou domicile/stage)

Les arrêts desservis par la ligne 425 au sein de la CCPO sont notamment :

- Ardres – Rue Vermandique ;
- Ardres – Église ;
- Ardres – Avenue de Calais ;
- Ardres – Boulevard Senlecq ;
- Ardres – Place du Marché ;
- Ardres – Maréchal Leclerc ;
- Ardres – Les Pélérins
- Lendrethun-les-Ardres – Yeuse ;
- Lendrethun-les-Ardres – Westyeuse ;
- Lendrethun-les-Ardres - Rue du Fresne ;
- Bremes – Mairie ;
- Bremes – Église ;
- Balinghem – Rue du Camp du Drap d'Or
- Balinghem – Rue du Milieu
- Autingues – Panneau Car
- Nielles-les-Ardres – Rd227 ;
- Nielles-les-Ardres – Northout ;
- Nielles-les-Ardres – Rue du Moulin ;
- Nielles-les-Ardres Mairie ;
- Nielles-les-Ardres – Le Courhain.

Au total, au mois de septembre 2022, 6 308 montées ont été comptées sur les arrêts situés au sein de la CCPO.

La ligne régionale 428 quant à elle relie Licques à Boulogne-sur-Mer à travers les arrêts suivants :

- LICQUES Place du G de Gaulle ;
- BAINGHEN :
  - Rue de la Mairie ;
  - Mairie ;
  - Rue de Beaurietz

La ligne est exploitée par l'entreprise Inglard. L'exploitant assure le transport de voyageurs dans l'ensemble du territoire du Pas-de-Calais. Du 1er janvier 2023 au 31 décembre 2023 il y a eu sur cette ligne 22 228 usagers transportés. La répartition est de 15 690 usagers scolaires et 6 538 usagers commerciaux. En 2023, 1580 usagers étaient au départ de Licques et 288 usagers au départ des différents arrêts de Bainghen (Rue de la Mairie : 221 ; Mairie : 19 ; Rue de Beaurietz : 48. Le comptage des descentes à ces arrêts n'a pas été possible nous indique l'exploitant.

Bien que ces lignes traversent certaines parties du territoire surtout dans la zone autour d'Ardres, plusieurs participants aux ateliers remontent des points de difficultés sur leur utilisation, notamment la distance importante pour arriver à un arrêt de bus depuis leur domicile.

BROUILLON

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC70120625-DE

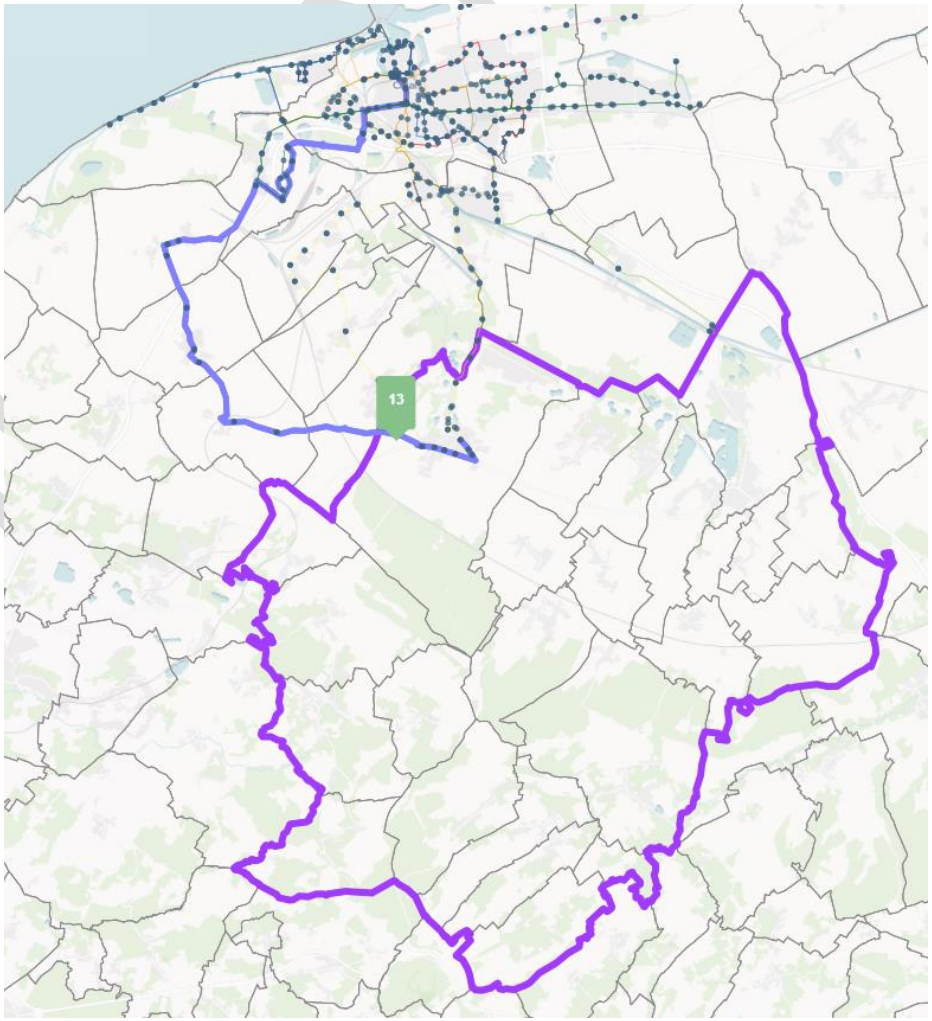
Figure 78: Arrêt ligne 428 – Place du Général De Gaulle Licques

Source: Mott MacDonald

Département

L'offre départementale est portée par le SITAC, dont l'exploitation des bus est gérée par Transdev dans un contrat de DSP de 10 ans, du 1er janvier 2017 au 31 Décembre 2027. Deux lignes de bus urbains desservent le territoire, la ligne 13 et 6.

Figure 79: La ligne 13 – SITAC



Source: SITAC

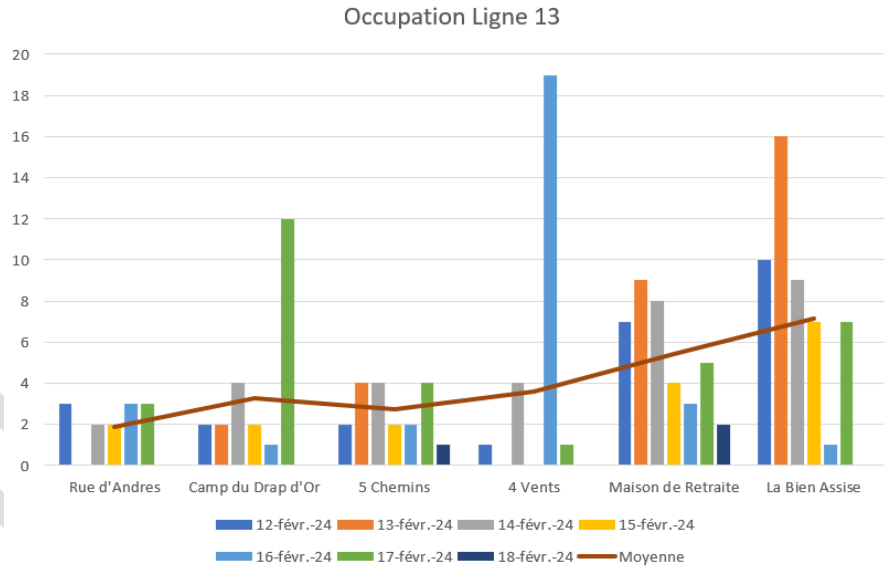
BROUILLON

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC70120625-DE

La ligne 13 est cadencée à environ un bus toutes les heures au sein de l'intercommunalité. Le SITAC nous indique que cette ligne est un complément de service dans la commune de Guînes quand l'agglomération s'est étendue : la desserte n'existait pas au début de la Délégation de Service Public actuel en 2017. Les différents arrêts de la ligne 13 au sein de l'intercommunalité sont :

- La Bien Assise ;
- Maison de retraite ;
- 4 vents ;
- 5 chemins ;
- Camp du Drap d'Or ;
- Rue d'Andres ;
- Place des poilus.

Figure 80: Occupation Ligne 13



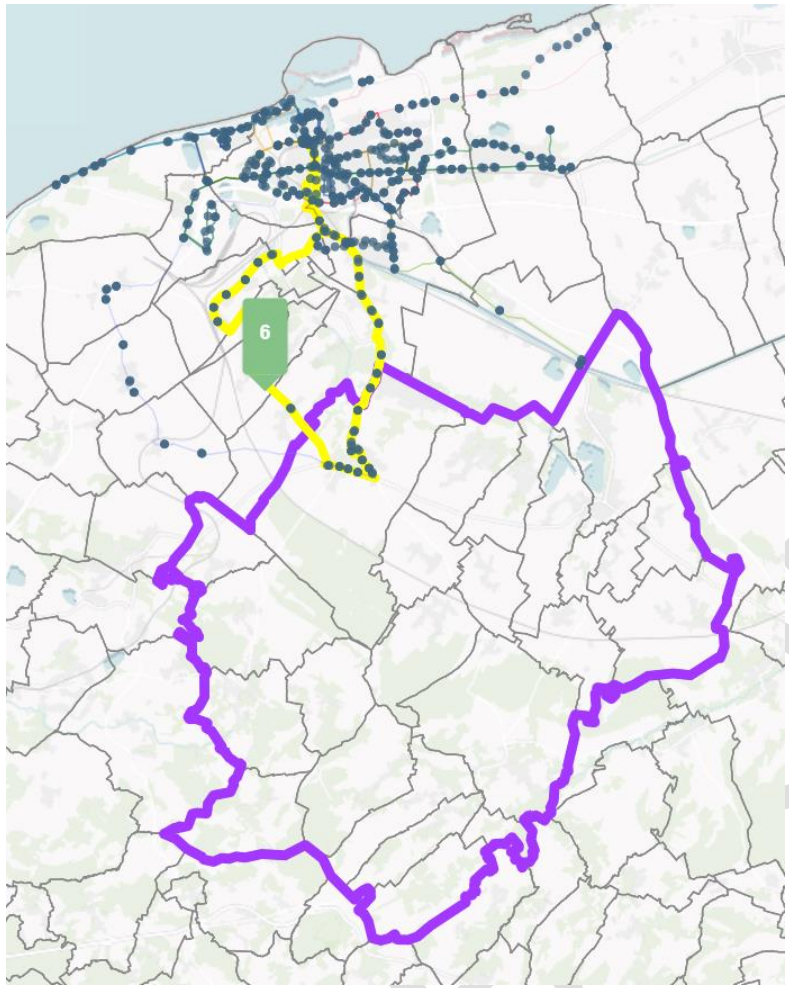
Source: Mott MacDonald, d'après les données du SITAC

Nous pouvons voir à travers le graphique ci-dessus que les arrêts de La Bien Assise, la Maison de Retraite ainsi que le Camp du Drap d'Or sont les plus fréquentés en semaine. Nous pouvons également noter le pic de fréquentation pour la station des 4 Vents pour le 16 février 2024.

BROUILLON

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC70120625-DE

Figure 81: La ligne 6 – SITAC

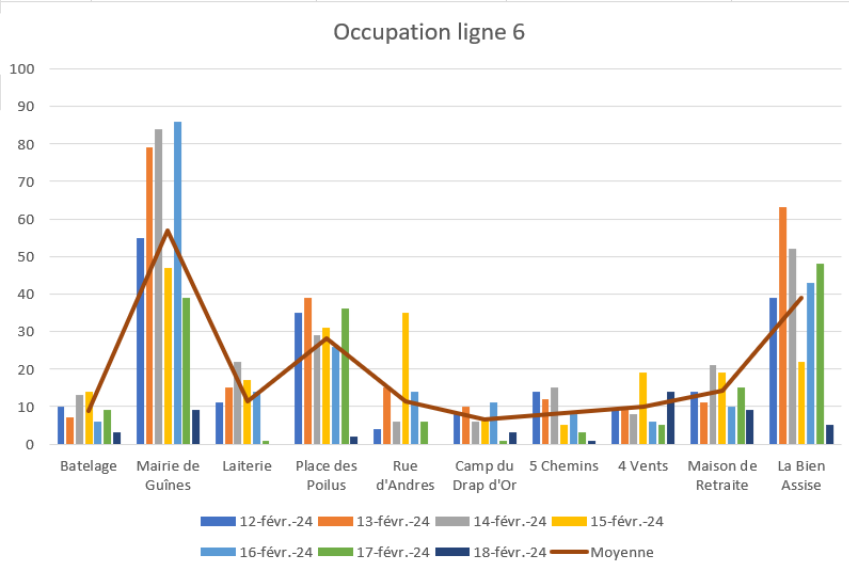


Source: SITAC

La ligne 6 est cadencée à environ un bus toutes les trente minutes au sein de l'intercommunalité. Les différents arrêts de la ligne 6 au sein de l'intercommunalité sont :

- Banc Valois ;
- Couture ;
- Usine des Eaux ;
- Péniche ;
- Batelage ;
- Mairie de Guînes ;
- Laiterie.

Figure 82: Occupation Ligne 6



Source: Mott MacDonald, d'après les données du SITAC

BROUILLON

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC70120625-DE

Le graphique ci-dessus nous indique les stations les plus fréquentées sont la Mairie de Guînes, La Bien Assise et la Place des Poilus. Nous pouvons voir que, comparativement à la ligne 13, la ligne 6 est fréquenté sur l'ensemble des journées, avec un volume plus important au sein des différentes stations.

Figure 83: Ligne 6 et 13 – Arrêt 4 vents

Source: Mott MacDonald

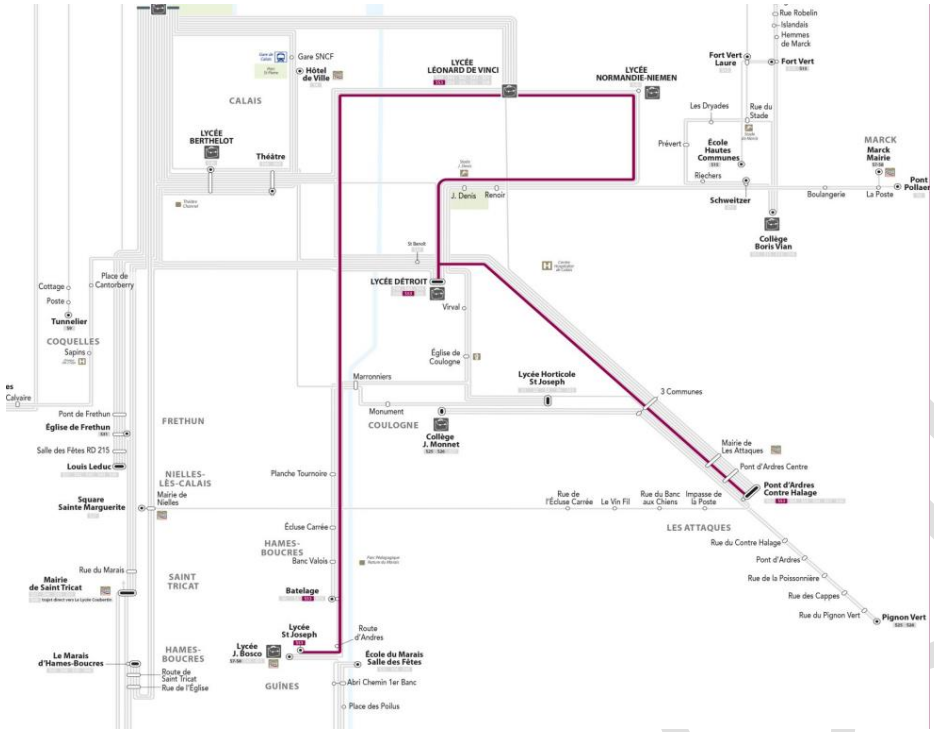
En parallèle, le SITAC assure également une offre de déplacement pour le scolaire. Les lignes qui desservent le territoire sont notamment :

- Vers / Au Départ du Lycée Horticole Saint Joseph :
  - SPE 1 – Guînes Bien-Assise > Lycée de Coulogne ;
  - SPE 2 – Lycée de Coulogne > Guînes Batelage.
- Vers / Au Départ du L.E.P. Privé Jean Bosco :
  - SPE 7 – Mairie de Marck > Jean Monnet > J. Bosco ;
  - SPE 8 – J. Bosco > Jean Monnet > Mairie de Marck.
- Vers / Au Départ du L.E.P. Privé Jean Bosco :
  - SPE 29 – Marais d'Hames Boucres > Collège 4 Vents ;
  - SPE 31 – Eglise de Frethun > Collège 4 Vents ;
  - SPE 33 – Marais de Guînes > Collège 4 Vents ;
  - SPE 36 – Pihen > St Tricat > Collège 4 Vents ;
  - SPE 29 – Collège 4 Vents > Marais d'Hames Boucres ;
  - SPE 31 – Collège 4 Vents > Eglise de Fréthun ;
  - SPE 34 – Collège 4 Vents > Marais de Guînes ;
  - SPE 35 – L. Bosco > Coll. 4 Vents > Marais Guînes ;
  - SPE 37 – Collège 4 Vents > Pihen > St Tricat.
- Vers / Au Départ des Lycées :
  - SPE 53 – Pont d'Ardres>Détroit>HQE>St Joseph>Guînes ;
  - SPE 55 – Guînes > Détroit > Saint Joseph > Les Attaques.

BROUILLON

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC70120625-DE

Figure 84: SPE53 – SITAC



Source: SITAC

2.5.1.3 L'offre de mobilités actives

Vélopartage communautaire

La CCPO propose une plate-forme de vélo-partage communautaire. Ce service est une plate-forme permettant d'accéder aux options de locations et de bénéficier de parcours et de balades thématiques à travers le Pays d'Opale.

Les vélos sont disponibles à la location au sein des sites suivants :

- Ardres : Avenue Charles de Gaulle – à côté de l'école Anne Frank, au démarrage de la vélo-route ;
- Guînes : 9 avenue de la libération – Parking de la Minoterie ;
- Hardinghen : Rue Maurice Broutta – Parking de la maison du bien-être ;
- Licques : Rue Antoine de Lumbres – Stade de foot.

Figure 85: Station de recharge vélo – Guînes

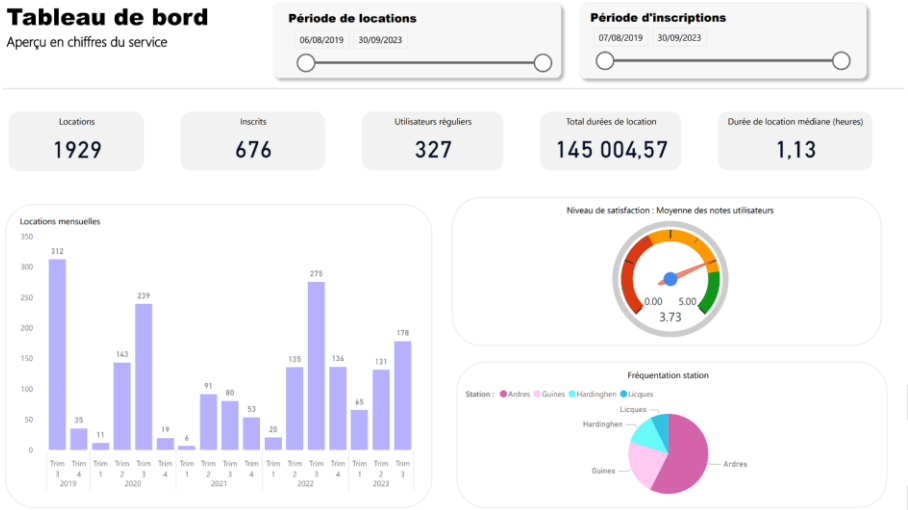
Source: Mott MacDonald

Nous avons pu récupéré des données d'exploitation de Green'On pour les communes d'Ardres, Guînes, Hardinghen et Licques.

BROUILLON

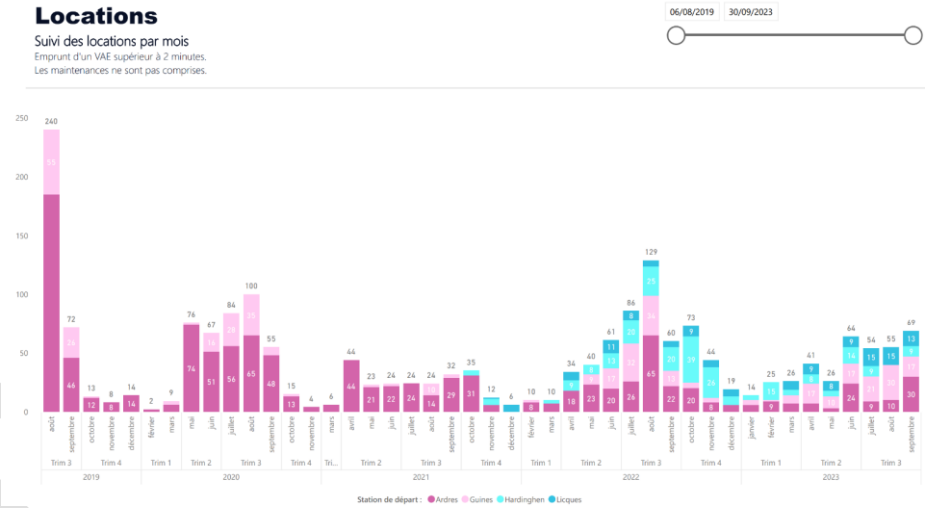
Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC70120625-DE

Figure 2.86: Tableau de bord vélopartage communautaire



Source: Green On, Solutions Vélo

Figure 2.87: Location de vélo par mois et par communes CCPO



Source: Green On, Solutions Vélo

Nous pouvons ainsi voir le succès du dispositif, avec plus de 676 inscrits en septembre 2023. Par ailleurs, le taux de satisfaction des usagers est plutôt élevé en atteignant 3.73 sur 5. Plus de la moitié de la fréquentation constatée est le fait de la commune d'Ardres, pour environ 25% de la commune de Guînes.

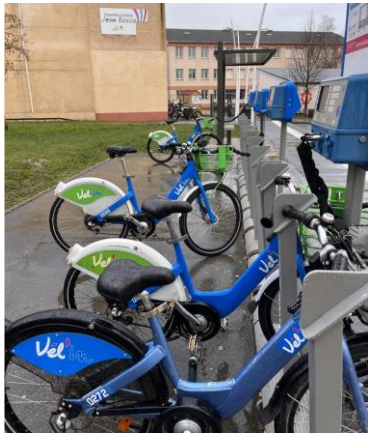
Nous remarquons que l'utilisation des stations est liée aux différentes saisons de l'année. Ainsi, pendant les mois d'été de juillet et août, nous notons des pics d'utilisation, à l'inverse des mois de décembre et janvier qui sont marqués par une utilisation moindre. Cet état de fait vient confirmer l'importance des conditions météorologiques identifiées comme point bloquant majeur au développement de la mobilité active avec l'enquête de mobilité.

BROUILLON

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC70120625-DE

Vel'In

Figure 88: Station Vel'In – Jean Bosco



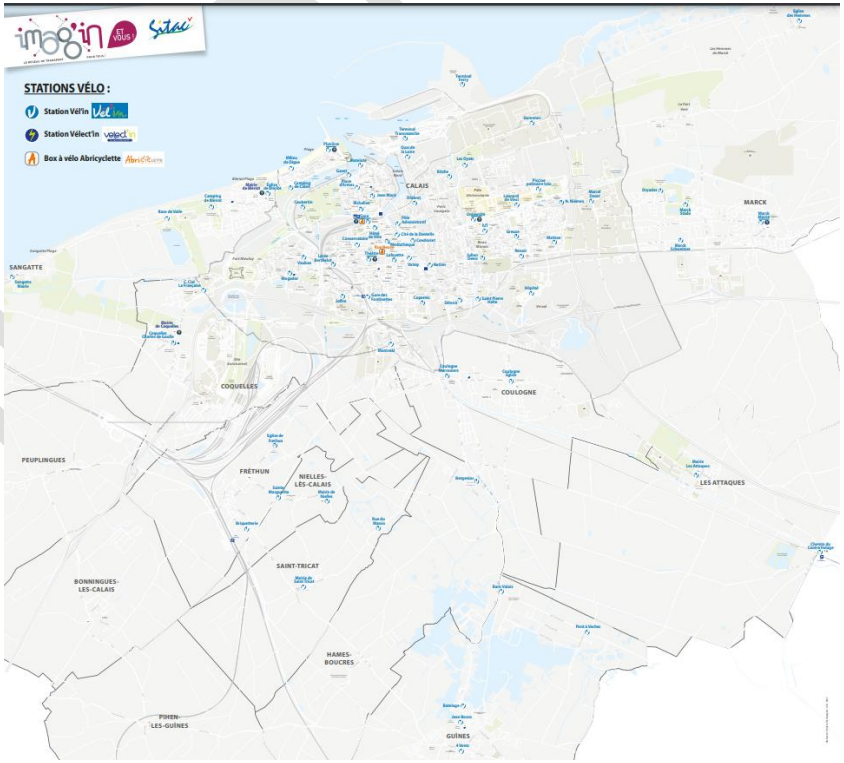
Source: Mott MacDonald

Accessible depuis Guînes, Vel'in est un système de vélos en libre-service du SITAC. C'est un réseau de plus de 50 stations. Le service offre une heure gratuit d'utilisation puis 2€ par heure supplémentaire. Le service est réservé aux abonnés à travers une adhésion en ligne via le site de Vel'In ou via l'espace Vivabus.

Comme il est possible de la voir à travers le plan des stations du réseau Vel(In du SITAC, l'offre est globalement concentrée dans l'aire urbaine de Calais. Nous ne notons en effet que 5 stations au sein de la CCPO et toutes regroupées dans la commune de Guînes, la seule dans le champ d'intervention de l'AOM du SITAC. Les cinq arrêts sont :

- 49 : Banc Valois
- 50 : Pont à Vaches
- 51 : Jean Bosco
- 52 : 4 Vents
- 53 : Batelage.

Figure 89: Plan des stations Vel'In – SITAC



Source: SITAC

Nous notons un usage significatif de ce service au sein de la commune de Guînes :

BROUILLON

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC70120625-DE

Tableau 6 Utilisateurs Vel'In 2023 - 2024

Station	Jan-23	Feb-23	Mar-23	Apr-23	May-23	Jun-23	Jul-23	Aug-23	Sep-23	Oct-23	Nov-23	Dec-23	Jan-24	Feb-24	Total
49 : Banc Valois	12	17	20	37	55	47	30	18	29	18	16	36	19	12	366
50 : Pont à Vaches	5	4	3	5	12	4	15	22	10	9	10	5	5	7	116
51 : Jean Bosco	20	21	32	45	68	51	40	43	25	53	22	22	6	5	453
52 : 4 Vents	3	2	5	3	14	20	15	5	14	2	4	5	2	0	94
53 : Batelage	3	14	9	23	23	43	18	35	14	11	1	13	9	3	219
Total	43	58	69	113	172	165	118	123	92	93	53	81	41	27	

Source 10 Mott MacDonald d'après les informations du SITAC

BROUILLON

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC70120625-DE

2.5.1.4 Les mobilités alternatives

Transport à la demande (TAD)

La CCPO est engagée dans le développement du transport à la demande avec notamment deux services de transport à la demande sur son territoire que constituent le Taxi Vert et deux minibus à Guînes et à Ardres. Par ailleurs, l'intercommunalité est également engagée avec d'autres intercommunalités dans une démarche portée par Hauts-de-France Mobilités qui a pour but d'aggrandir le périmètre de ce service.

Taxi Vert

Le Taxi Vert est un service de Transport à la Demande mis en place par la CCPO depuis 2020. Présente comme un service public à la demande de transport routier de personnes selon l'article 26 du Décret n°85-891 du 16 août 1985, ce service entend être une offre complémentaire aux services de transports existants sur le territoire. Ces points de distinction principaux d'une ligne de bus traditionnelle sont notamment :

- Une utilisation de véhicules de petit gabarit ;
- Une circulation des véhicules qui n'est pas continue ;
- Des déplacements internes à la CCPO ;
- Des déplacements qui ne peuvent s'effectuer à l'intérieur d'une même commune.

Le transport à la demande fonctionne toute l'année (excepté les jours fériés) à raison de 5 jours par semaine : du lundi au vendredi, de 7h00 à 19H00.

Les réservations sont possibles jusqu'à la veille de la course souhaitée du lundi au vendredi de 9H00 à 17H00.

Le fonctionnement est articulé en 3 phases :

- Inscription de l'usager : L'inscription se réalise après obtention d'une carte d'adhésion gratuite auprès de la mairie de la commune de résidence au sein de la CCPO ;
- Enregistrement des réservations : La réservation s'effectue par téléphone et l'heure de prise en charge est à libre détermination de l'usager à la seule condition de rentrer dans la plage d'horaire d'exploitation (7h à 19h) ;
- Point de prise en charge et de dépose des usagers : Une signalétique au sein du territoire matérialise les points de dépose.

Les déplacements du Taxi Vert ne peuvent s'effectuer qu'au sein de la CCPO et ne peuvent s'effectuer au sein de la même commune. Le trajet ne peut excéder les 30 minutes sauf cas exceptionnel.

L'accès au service est payant pour les usagers :

- 2 50€ par course de 0 à 10 km ;
- 3,00€ par course de 11à 20 km ;
- 3,50€ par course de 21à 30 km ;
- 4.00€ la course au-delà.

BROUILLON

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC70120625-DE

Figure 90: Taxi Vert – Arrêt Hardinghem

Source: Mott MacDonald

Le taxi vert est aujourd'hui une alternative crédible à la mobilité en voiture au sein de la CCPO mais reste relativement peut utilisé.

Figure 91 Fréquentation Taxi Vert par taxi

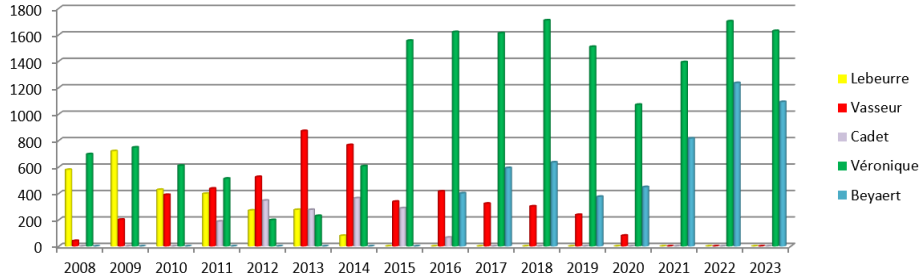
	Lebeurre	Vasseur	Cadet	Véronique	Beyaert
2008	579	41	0	697	0
2009	720	202	0	748	0
2010	428	389	0	610	0
2011	398	437	188	512	0
2012	271	525	346	199	0
2013	276	872	276	230	0
2014	80	766	364	606	0
2015	0	338	288	1555	0
2016	0	415	66	1621	401
2017	0	323	0	1612	592
2018	0	302	0	1709	635
2019	0	238	0	1509	375
2020	0	81	0	1071	448
2021	0	0	0	1393	816
2022	0	0	0	1702	1235
2023	0	0	0	1629	1092

Source 11 CCPO

Il est intéressant de constater une progression globale de la fréquentation des Taxi Vert depuis 2015, notamment portée par les offres de Véronique et Beyaert. À l'inverse, nous pouvons voir que la fréquentation des taxis Lebeurre, Vasseur et Cadet s'est effondrée depuis maintenant 5 ans et notamment depuis la COVID19.

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC70120625-DE

Figure 92: Fréquentation Taxi Vert par taxi – CCPO



Source: CCPO

Il est tout de même possible de voir un engouement qui s'est renforcé à travers les années, depuis le déploiement en 2008. Il est intéressant de noter une chute des fréquentations durant l'épisode de la COVID19, chute qui peine à être enrayée à l'heure actuelle.

Figure 93 Statistique Adhérents par communes 2023

	Nombres Adhérents	Nombres de courses
Autingues	**2**	**5**
Alembon	**2**	**12**
Ardres	**24**	**409**
Andres	**3**	**93**
Boursin	**1**	**2**
Balinghem	**22**	**371**
Bouquehault	**8**	**203**
Caffier	**2**	**17**
Campagnes-les Guines	**2**	**20**
Fiennes	**10**	**95**
Guines	**29**	**647**
Hardinghen	**11**	**331**
Hermelinghen	**2**	**3**
Herbinghen	**2**	**23**
Licques	**42**	**451**
Rodelinghem	**1**	**2**
Sanghen	**6**	**90**
Landrethun-les-ardres	**2**	**8**
Nielles- les -ardres	**1**	**72**
Total	**172**	**2854**

Source 12 CCPO

Nous analysons que les communes avec le plus d'adhérents Taxi Vert sont les communes les plus densément peuplées avec Guînes (647), Licques (451), Ardres (409) et Balinghem (371).

Minibus Guinois

La commune de Guînes a mis en place un minibus qui constitue un TAD gratuit pour se déplacer dans la commune.

Le transport peut être réservé pour des trajets du lundi au mercredi et les arrêts du minibus se font Place des Tilleuls ou Zone du Moulin à Huile.

Les utilisateurs aujourd'hui sont notamment les personnes âgées avec un âge moyen de 70 ans. L'un des parcours types est notamment :

BROUILLON

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC70120625-DE

- Mercredi matin - marais de Guînes pendant une demi-heure ; arrêt au Carrefour et zone d'activité ; 10h15 récupérés pour retour direct au domicile

Les usages du service dépendent notamment des semaines et de la saison. Les habitués du service sont notamment 4-5 personnes récupérées au marais de Guînes. La tendance est similaire sur Guînes centre.

L'offre a notamment changé après la COVID de 2020. Il existait avant la syndémie des arrêts de bus semblable à ceux d'une une ligne de bus traditionnelle. Elle a néanmoins subi une grande baisse de la fréquentation après 6 mois d'arrêt de service due à la COVID19.

Le matériel roulant est un véhicule de 9 places, pour 8 passages et un conducteur.

Covoiturage

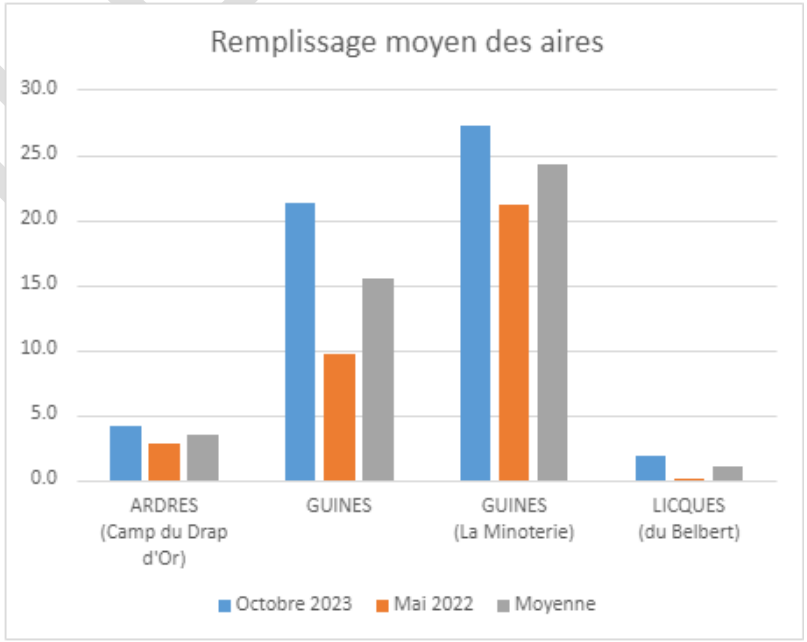
Nous avons pu voir que le covoiturage tendait à se développer fortement au sein du territoire. En effet, il existe aujourd'hui plus de 5 aires de covoiturage au sein du territoire et l'animation du covoiturage est géré par Pass Pass, service auquel adhère la CCPO. Portée par Hauts-de-France Mobilités, Pass Pass est une plate-forme gratuite de mise en relation des personnes qui souhaitent covoiturer en région Hauts-de-France. Le service cherche à promouvoir et intensifier l'utilisation du covoiturage. Il y est notamment recenser différentes « communautés » afin de structurer la demande de covoiturage en fonction des différents pôles générateurs de mobilité du territoire. Nous pouvons notamment citer en lien avec la CCPO :

- Caisse Primaire d'Assurance Maladie de la Côte d'Opale ;
- Centre Hospitalier d'Hesdin (CHH) ;
- Centre Hospitalier de Boulogne-sur-Mer ;
- Centre Hospitalier de Calais ;
- Communauté privée pour déplacements professionnels ;
- Les agents du Département du Pas-de-Calais ;
- Port Boulogne Calais ;
- Zone industrialo-portuaire de Dunkerque – Port Ouest.

Au sein de la CCPO, les aires de covoiturage sont :

- Ardres : avenue de Saint-Omer, à proximité du restaurant "les Marronniers" ;
- Guînes : parking de la Minoterie, avenue de la libération ;
- Guînes : parking de la Trésorerie, rue Narcisse Boulanger ;
- Licques : parking du Belbert, rue Abbé Pruvost ; à l'entrée de la commune.

Figure 94: Remplissage moyen des aires de covoiturage CCPO

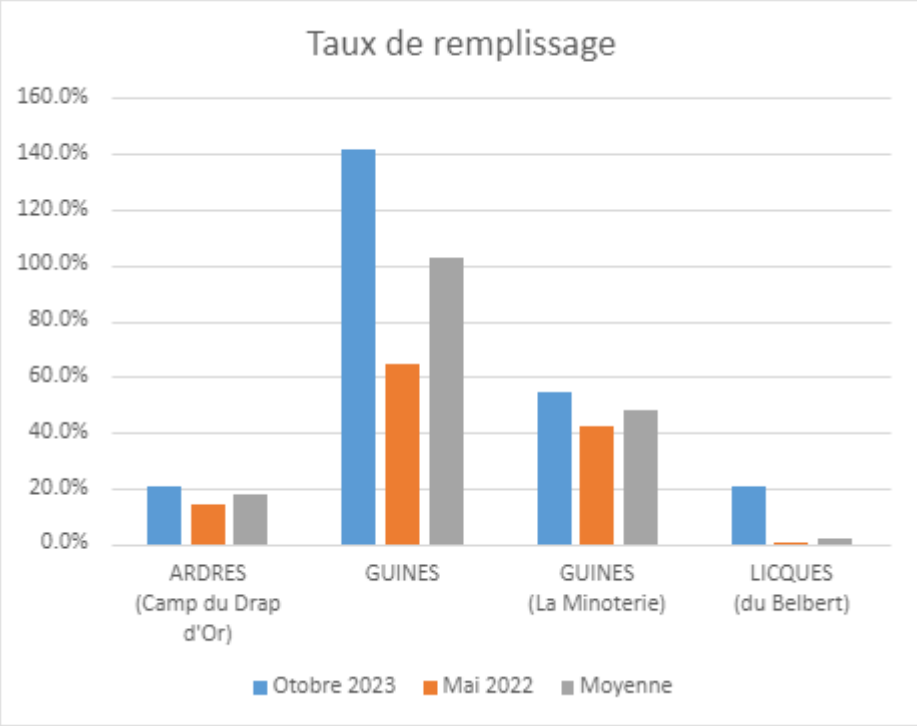


Source: Mott MacDonald depuis les données de Pass Pass

PROJET ON

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC70120625-DE

Figure 95: Taux de remplissage des aires de covoiturage CCPO



Source: Mott MacDonald depuis les données de Pass Pass

Nous pouvons voir que les aires de covoiturage de Guînes sont ainsi les plus utilisées, avec un taux de remplissage en hausse sur l'ensemble des aires de covoiturage entre 2022 et 2023.

2.5.1.5 Les aides à la mobilité

Aide de la CCPO

La CCPO encourage la pratique du vélo à travers un dispositif d'accompagnement dans l'équipement des ménages des communes de l'intercommunalité (À l'exception de Guînes qui entre dans le champs de compétence du SITAC et bénéficie d'un dispositif dédié). en proposant une subvention à l'achat d'un vélo ou d'un vélo à assistance électrique (VAE).

Les conditions d'obtention de cette aide sont notamment :

- Dossier de demande complété auprès de la CCPO ;
- Justification d'une résidence principale au sein de la CCPO ;
- Rattachement à un foyer fiscal ;
- Couverture d'un besoin personnel ;

La subvention peut être à hauteur de :

- Pour les vélos neufs :
  - 100€ pour les vélos qui ne sont pas à assistance électrique ;
  - 250 € pour les VAE.
- Pour les vélos d'occasion et sur présentation d'une facture valable : 50% du prix du vélo dans la limite de :
- 50€ pour les vélos qui ne sont pas à assistance électrique ;
- 150€ pour les vélos à assistance électrique.

FACE – Les entreprises contre l'exclusion

FACE Côte d'Opale aide les personnes les plus précaires dans leur mobilité afin de leur permettre de décrocher un emploi, continuer à travailler ou financer un permis de conduire. Cette action, en coordination avec la Maison Département Solidarité du Calaisis, est appelée « Ma Mobilité 62 » et consiste en un accompagnement d'une durée maximale de 4 mois afin d'accompagner notamment les personnes de moins de 25 ans ou bénéficiant du RSA.

Aides nationales

BROUILLON

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC70120625-DE

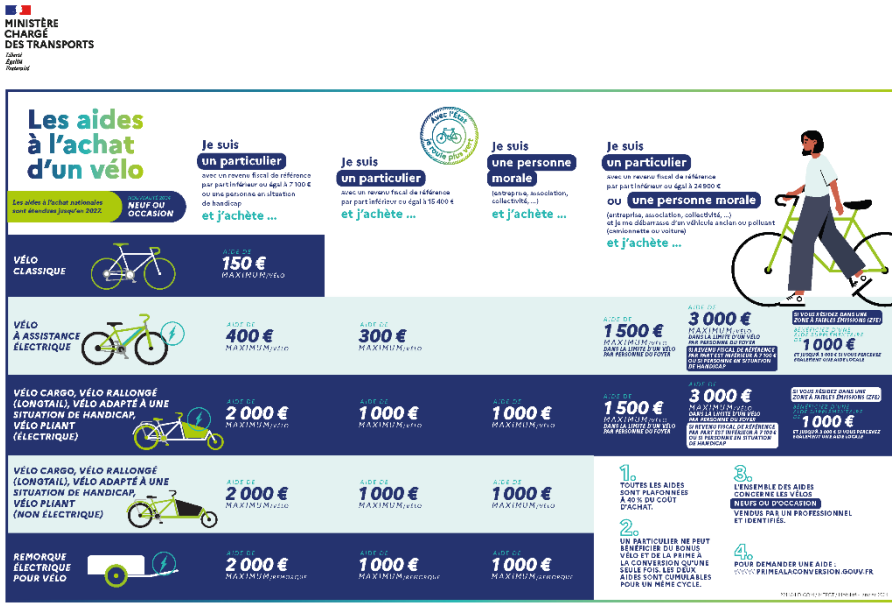
À une échelle plus macroscopique, l'État aide également la population française dans l'acquisition de vélos. Cette aide est notamment financière à travers le Bonus écologique et comprend :

Le bonus écologique « VAE » de 400 € maximum par vélo. Il est accordé sous condition de revenu pour l'achat d'un vélo à assistance électrique neuf ou d'occasion.

Le bonus écologique « vélo-cargo » de 2000 € maximum, sous condition de ressources, pour l'achat d'un vélo cargo, d'une remorque électrique pour vélo, ou d'un vélo adapté aux situations de handicap. Pour les personnes morales, il est de 1000 €.

La prime à la conversion, est de 3000 € maximum. Elle est accordée pour l'achat d'un vélo à assistance électrique neuf ou d'occasion, en échange de la mise au rebut d'un vieux véhicule motorisé. Vélos cargos et adaptés sont éligibles.

Figure 96: Aide au permis – Département Pas-de-Calais



Source: Ministère de la Transition écologique et de la Cohésion des territoires

Aides de la Région

Afin de favoriser davantage la mobilité des jeunes et de maximiser les chances de trouver un emploi, la Région généralise l'aide individuelle au permis de conduire. Cette aide a vocation à compléter la politique régionale jeunesse.

Sous réserve d'être inscrit à un parcours de formation auprès d'une école de conduite, l'aide pourra être accordée, soit pour la préparation aux épreuves théorique (code) et pratique (conduite) du permis de conduire B, soit

BROUILLON

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC70120625-DE

seulement pour la préparation de l'épreuve pratique (conduite) si l'épreuve théorique (code) a déjà été obtenue.

Cette aide est portée par la Région Hauts-de-France et l'Union Européenne via le Fonds Européen de Développement Régional (FEDER) notamment.

Aides départementales

Le Département du Pas-de-Calais permet de financer à hauteur de 400 € le permis de conduire d'une personne entre 15 et 25 ans. Par ailleurs, une bonification de 200 € peut être accordée aux jeunes en situation de handicap si la mobilisation d'un financement par la maison départementale des personnes handicapées n'est pas possible. La seule contrepartie de cette aide est un engagement citoyen bénévole (dans une association principalement) de 35h.

Figure 97: Aide au permis – Département Pas-de-Calais

Source: Département Pas-de-Calais

2.5.1.6 Les actions de communication engagées par la CCPO

La CCPO entreprend par ailleurs de nombreuses actions de communication transverses afin de promouvoir les mobilités au sein de son territoire. Nous pouvons notamment noter la possibilité d'organiser, via Hauts-de-France Mobilités, des formations à la mobilité à destination des agents des Maisons France Services et Centre Communal d'Action Sociale. Par ailleurs, il est également possibile d'intégrer au sein du site internet de la CCPO le calculateur d'itinéraire passpass.fr sous la forme d'un widget.

BROUILLON

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC70120625-DE

3 Bilan

Un volontarisme territorial pour offrir des alternatives à la voiture

La CCPO, le Département et la Région ont réalisé de nombreuses actions, études, stratégies et ont déployé une offre diversifiée de mobilité au sein du territoire pour offrir des alternatives viables à la voiture à la population.

La mobilité de la CCPO est tout d'abord guidée par de nombreux documents (Projet de territoire, PADD, PLUi, Plan Vélo Départemental, Étude covoiturage, SRADDET, Diagnostic Bassin Mobilité Nord ou encore SCOT) pour orienter la mobilité territoriale. La réduction de la part modale de la voiture dans les déplacements quotidiens et de la dépendance de la population à ce moyen de transport sont les priorités affichées. Par ailleurs, le développement de l'offre de transport en commun, de la mobilité partagée, à la demande et active est également considéré comme clef pour le futur de la mobilité du territoire. Ces trois objectifs principaux constituent en effet des leviers puissants afin de décarboner le secteur des transports, de retrouver un urbanisme de localité et de redynamiser les centres-villes et les bourgs centres. Ces objectifs de mobilité s'inscrivent par ailleurs dans une volonté de désenclaver le territoire, de rapprocher la population des zones d'emplois et redynamiser l'intercommunalité tant socialement qu'économiquement.

Ces stratégies et documents de planification ont donné lieu à une offre diversifiée, avec notamment :

- Co-voiturage : Aires de covoiturage à Ardres, deux à Guînes et une à Licques ;
- Lignes de bus urbaines SITAC : Ligne 6 et 13 ;
- Lignes de bus urbaines régionales : Ligne 425 et ligne 428 ;
- Mobilités actives : vélopartage communautaire (Ardres, Guînes, Hardinghen, Licques), vélo libre-service Vel'In du SITAC (Guînes), véloroute départementale, sentiers de randonnée, aide à l'achat d'un vélo ;
- Mobilité électrique : IRVE à Ardres, Guînes, Hardinghen et Licques ;
- Offre ferroviaire : Deux haltes ferroviaires à Caffiers et Pont d'Ardres ;
- Transport à la demande : Taxi Vert et minibus de Guînes / Ardres.

Cette offre de transport diversifiée au sein du territoire constitue des alternatives à une mobilité toute voiture. Ces alternatives ont pu être innovantes et novatrices, comme c'est le cas notamment des dispositifs de TAD qui ont été déployés dans une période pré-Covid19 où ce type de mobilité n'était encore que peu présent en France. Néanmoins, cette offre n'est aujourd'hui pas suffisamment dimensionnée pour répondre aux besoins des habitants et réduire de manière concrète et durable la part modale de la voiture dans les déplacements des habitants de la CCPO.

Une gouvernance à clarifier

Nous avons étayé les nombreuses actions de la CCPO pour déployer une véritable offre diversifiée de mobilité au sein de son territoire. Néanmoins, ces actions manquent aujourd'hui de coordination avec les autres parties prenantes, notamment en dehors de l'intercommunalité, pour avoir un impact direct sur la mobilité quotidienne. Nous comprenons que la forme actuelle de la CCPO est récente en remontant à 2019. Il est nécessaire pour l'intercommunalité de continuer les actions de coordination avec les différentes parties prenantes de la mobilité pour avoir une politique de mobilité la plus cohérente possible.

La majorité des déplacements pendulaires des habitants de la CCPO se font vers les bassins d'emplois littoraux de Calais, Boulogne-sur-Mer ou Dunkerque par exemple. Ainsi, pour appréhender la mobilité de la CCPO, il est nécessaire de réfléchir en terme de bassin de mobilité et à une échelle plus grande. Cette échelle plus grande implique la concertation d'acteurs AOM tels que la Région ou encore le SITAC. Cette échelle sera notamment

BROUILLON

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC70120625-DE

amenée à s'élargir avec la transformation des bassins d'emploi, induite par l'arrivée prochaine de nouveaux sites industriels autour de Dunkerque, qui pourraient générer jusqu'à 20 000 emplois direct à horizon 2029 et renforcer l'attractivité de ce pôle d'emploi.

Le SITAC, de par sa proximité avec la CCPO, son expérience historique en qualité d'AOM et sa compétence sur l'agglomération de Calais, devrait être le partenaire privilégié de la CCPO dans sa réflexion sur la mobilité du territoire. Nous notons qu'il n'existe pas aujourd'hui de canaux de communication et de décision pérennes et réguliers entre les deux acteurs, ne permettant pas coordination efficace entre les deux AOM pour orchestrer au mieux la mobilité et avoir un partage claire des compétences. C'est notamment le cas du Taxi Vert, avec une délégation de compétences de la Région à la CCPO mais avec un champ d'action rentrant dans celui du SITAC sans concertation préalable.

La Région, à travers Haut-de-France Mobilités notamment, de par son offre de mobilité et ses documents de planification, est également un acteur à solliciter d'avantage afin de donner de la cohérence et d'améliorer la pertinence de l'offre de transport, tant au sein de la CCPO qu'au sein du bassin de mobilité. Les lignes de bus aujourd'hui en place (ligne 425 et 428) ont un potentiel de développement conséquent en desservant respectivement deux des bassins d'emplois principaux que constituent Calais et Boulogne-sur-Mer.

Nous notons également la participation de la CCPO au Groupe de travail Mobilité du Pôle Métropolitain de la Côte d'Opale en vue de la rédaction d'un Contrat opérationnel de mobilité et d'un Plan d'action pour la mobilité solidaire entre les EPCI et AOM principaux du Bassin Littoral du Nord. Ce groupe de travail partage les enjeux de son bassin de mobilité, avec un besoin particulier de mieux interconnecter les réseaux de transport en commun entre eux et avec les cars interurbains de la Région. La CCPO, quant à elle, met en avant son focus sur la mobilité solidaire et électrique.

Ainsi, la mobilité des habitants de la CCPO ne se cantonnant pas au découpage administratif de l'intercommunalité, il est nécessaire de structurer la gouvernance et les parties prenantes afin que chaque action de développement de l'offre de mobilité de la CCPO s'inscrivent dans une logique connue, partagée et promue par l'ensemble des acteurs.

Homogénéiser l'offre de transport

L'offre de mobilité intercommunale est aujourd'hui concentrée à Guînes. De par sa double AOM (SITAC et CCPO) et sa taille, la commune jouit d'une offre de mobilité plus conséquente que sur les autres communes de la CCPO. En effet, nous pouvons notamment noter le minibus de Guînes, le service de vélo libre-service Vel'In, et les lignes de bus SITAC du 6 et 13 qui sont exclusives à la commune. Afin de revitaliser le territoire et d'offrir une alternative à la voiture pour l'ensemble du territoire, il peut être nécessaire de renforcer la disponibilité de solutions de mobilité au sein des différentes communes. Certaines offres de mobilité de la commune de Guînes ne sont pas réplicables à l'identique de par leur gouvernance qui est celle du SITAC dont le champ d'action s'arrête à la commune de Guînes. Néanmoins, certaines offres de mobilité de la CCPO ne sont aujourd'hui pas présentes dans certaines communes, avec une fracture observable entre la partie nord de la CCPO (Guînes, Ardres) jouissant d'une offre de transport diversifiée et une partie sud (Hardinghen, Licques) avec une offre de mobilité beaucoup plus limitée.

Il paraît d'autant plus important de diversifier l'offre de mobilité dans ces territoires car la population y est la plus vulnérable à l'immobilité et à la dépendance à la voiture. Les conditions socio-économiques figurent parmi les moins favorisées de la CCPO et il demeure absolument crucial d'offrir des alternatives de mobilité à la voiture afin de désenclaver ces territoires.

Capitaliser sur l'existant

La CCPO dispose d'une offre de mobilité diversifiée sur son territoire et d'infrastructures importantes. Nous pouvons notamment mentionner la

BROUILLON

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC70120625-DE

vingtaine de circuits de randonnée présente au sein du territoire et offrant un véritable cadre privilégié pour le développement de la mobilité active. Ces circuits ne sont pas dimensionnés ni pensés pour des trajets quotidiens domicile / travail mais peuvent constituer une base de réflexion sur la manière de redécouvrir le territoire à travers la mobilité. Les aménagements de voies cyclables et de voies partagées sont les prémices de cette réflexion, avec un potentiel de développement conséquent pour la mobilité active comme en témoigne la part modale aujourd'hui de la MAP de 15% pour les déplacements achats / loisirs au sein de la CCPO.

Penser la réduction de la part modale de la voiture comme une opportunité

« Il est difficile de se passer de la voiture, elle est devenue un prolongement de la maison de par son côté pratique et confortable. » nous communique un élu local durant un atelier de concertation. Il est vrai que la voiture est aujourd'hui omniprésente, avec une part modale écrasante dans les déplacements quotidiens (90% des déplacements), des infrastructures qui lui sont dédiées (routes, stationnement, parkings) et un ancrage profond dans l'imaginaire collectif comme une garantie de liberté.

Nous sommes convaincus que cet état de fait est loin d'être une fatalité. En effet, la voiture est également un moyen de transport onéreux, polluant et qui prive son utilisateur du lien avec son environnement. Depuis l'avènement de la voiture comme mode de déplacement massif dans les années 1960, les rythmes de vie sont de plus en plus intenses et les distances de déplacement toujours plus longues. La pertinence de la voiture est ainsi questionnée avec une volonté populaire de plus en plus forte de ralentir les rythmes de vie. Et si, penser la mobilité de la CCPO avec une place moindre de la voiture, ce n'était pas se concentrer sur ce qui fait l'ADN de l'intercommunalité « Le vert, le vrai, la vie » ?

Nous avons pu noter une volonté populaire de se reconnecter avec son territoire à travers une mobilité qui ne serait pas celle de la voiture. L'environnement privilégié de la CCPO, à travers ses forêts, ses marais et ses reliefs, a été pendant trop longtemps oublié dans l'organisation de la mobilité intercommunale. L'absence d'infrastructures de transport dans le centre du territoire, due principalement aux différentes réglementations environnementales et urbanistiques en vigueur, limite l'offre de mobilité du territoire et cette nature réinvestie par la population pour connecter les territoires. En effet, le Président de la CCPO confirme également que l'idée d'un système de mobilité pour le territoire peut être réfléchie autour des complémentarités à l'usage de la voiture individuelle.

Une mobilité à deux vitesses

Ainsi, le diagnostic de la mobilité de la CCPO fait état d'une mobilité de la population sur deux plans : des déplacements au sein de l'intercommunalité dans un rayon géographique limité et des déplacements pendulaires longues distances vers les zones urbaines littorales.

Ces deux flux de déplacement sont hétérogènes et demandent des solutions différenciées afin d'être traités. Néanmoins, ces deux problématiques constituent toutes les deux une opportunité pour repenser la mobilité du territoire et ses différents enjeux tels que l'aménagement urbain, la qualité de vie, la revitalisation des territoires ou encore la promotion du lien social.

BROUILLON

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC70120625-DE

Tableau 7 Aperçu global de l'offre de mobilité du territoire de la CCPO

Mode de déplacement	Demande actuelle	Demande potentielle	Offre du territoire	Freins détectés
Voiture thermique	Écrasante part modale dans les déplacements de la population de la CCPO, plus de 90% des déplacements notamment sur la longue distance et déplacements pendulaires vers les bassins d'emplois littoraux	Volonté populaire de moins prendre la voiture, de faire de la voiture une mobilité moins centrale dans l'organisation de nos vies, sortir du diktat de la vitesse imposée par la voiture pour redécouvrir la nature et les communes de la CCPO	Infrastructures routières (départementales notamment) Zones de stationnement sur l'ensemble du territoire	Dépendance à la voiture toujours forte, notion de confort, de prolongement de la maison, d'habitude et de mœurs font que la voiture restera le mode dominant dans le court et moyen terme Emprise foncière ressentie comme trop importante de la voiture au sein des communes par les habitants Moyen de déplacement onéreux et polluant
Voiture électrique / hybride	Très faible, 318 véhicules rechargeables sur le territoire dont 273 pour des particuliers.	Véhicule électrique / hybride comme alternative crédible et pratique à la voiture. Le nombre d'immatriculation de véhicules électriques est en hausse sur les trois dernières années.	IRVE limitée à 4 communes (Ardres, Guînes, Hardinghen, Licques) Offre actuelle répondant à la demande avec un territoire actuellement maillé de manière appropriée	Offre d'IRVE actuellement insuffisante pour soutenir / promouvoir la demande future Inquiétudes sur les coûts d'achat du matériel roulant, de recharge et sur la disponibilité des IRVE Manque de maillage / d'harmonisation du déploiement d'IRVE au sein du territoire
Transports en commun	Demande marginale, entre 3% et 5% de la part modale des déplacements entrants et sortants du territoire de l'intercommunalité	Transports en commun sollicités comme alternatives à une mobilité toute voiture, nécessité d'organiser l'offre pour assurer notamment les déplacements pendulaires Ferroviaire pointé du doigt comme aujourd'hui absent du territoire, volonté de le réintégrer dans la mobilité du territoire	2 lignes de bus urbaines SITAC (6 et 13) 2 lignes de bus régionales (425 et 428) Haltes ferroviaires de Caffiers et Pont d'Ardres	Offre de transport en commun pas assez dense aujourd'hui pour représenter une alternative à la voiture (notamment mobilité subie) Offre ferroviaire inadaptée aux besoins du territoire avec un cadencement
Transport à la demande (Taxi-Vert, minibus de Guînes)	Manque de données pour quantifier la demande, public âgé principalement, forte baisse de la demande après la COVID19, part modale marginale des deux offres de TAD (Moins de 1%)	Service aujourd'hui méconnu donc demande potentielle difficilement mesurable mais alternative possible pour réexplorer l'intérieur de la CCPO sains recourir de manière systématique à la voiture	Taxi-Vert sur l'ensemble de la CCPO Minibus de Guînes et Ardres	Manque de publicité Impossibilité de sortir du territoire de la CCPO

BROUILLON

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC70120625-DE

Mode de déplacement	Demande actuelle	Demande potentielle	Offre du territoire	Freins détectés
Mobilités actives (vélo, trottinette, marche)	Demande réelle avec une part modale pouvant représenter jusqu'à 15% pour les déplacements internes à la CCPO pour achats / loisirs (MAP) Part modale nulle pour les déplacements pendulaires extérieurs à l'intercommunalité Part modale très faible (3%) pour les déplacements scolaires	Fort appétit pour la mobilité active, notamment cyclable et MAP pour redécouvrir le territoire et améliorer sa qualité de vie	Vélo-partage communautaire Service Vel'In Aménagements nombreux pour la mobilité active, notamment cyclable (sentiers de randonnées, véloroutes)	Nombreuses interrogations sur la sécurité des aménagements dédiés Doutes quantes à la faisabilité des déplacements en mobilité active au long terme Reliefs et climats comme deux contraintes
Co-voiturage	Difficulté de comprendre la demande en raison de l'absence de comptage et des données disponibles basées sur le volontariat des utilisateurs d'utiliser une application numérique Pôles urbains identifiés et partagés par la population donc potentiellement covoiturage informel nombreux	Potentiel important du covoiturage avec de nombreux déplacements pendulaires vers les principaux bassins d'emplois partagés par la population (Calais, Dunkerque, Boulogne-sur-Mer)	Aires de covoiturage (Ardres, deux aires à Guînes et Licques)	Pratique pas encore assez répandue Inconfort de partager sa voiture avec une personne tierce (voiture objet très personnel)

Source 13 Mott MacDonald

BROUILLON

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC70120625-DE

Annexes

A. Enquête mobilité 95
B. Plan horaire ligne de bus 6 et 13 104

BROUILLON

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC70120625-DE

BROUILLON

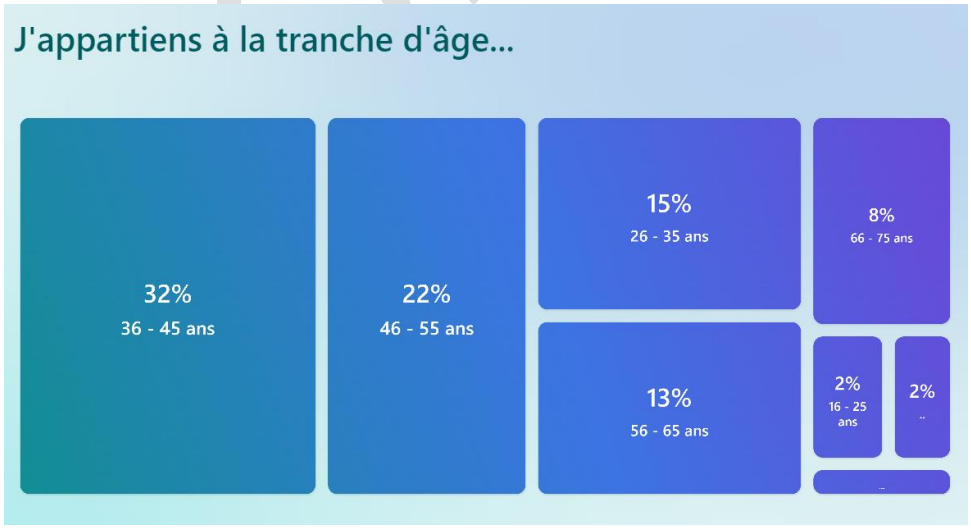
Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC70120625-DE

A. Enquête mobilité

Figure 98: Introduction – Enquête Mobilités

Source: Mott MacDonald

Figure 99: Résultat question 1 – Enquête Mobilités

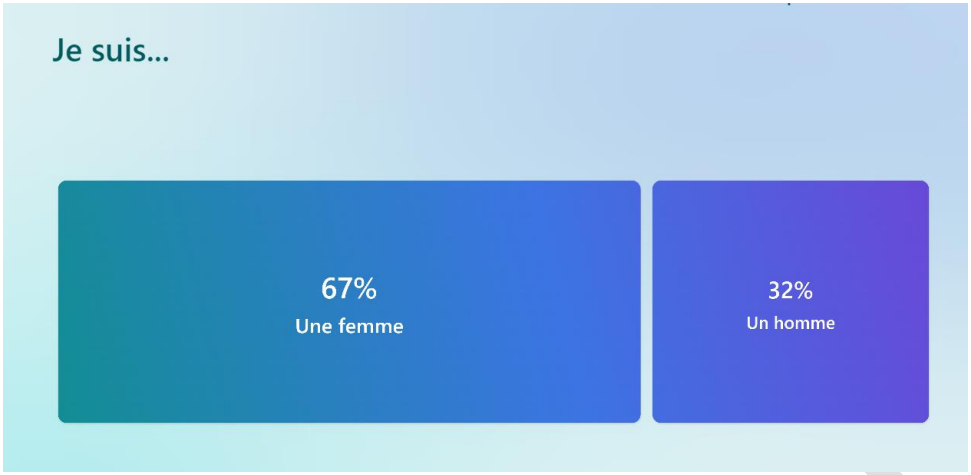


Source: Mott MacDonald

BROUILLON

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC70120625-DE

Figure 100: Résultat question 2 – Enquête Mobilités



Source: Mott MacDonald

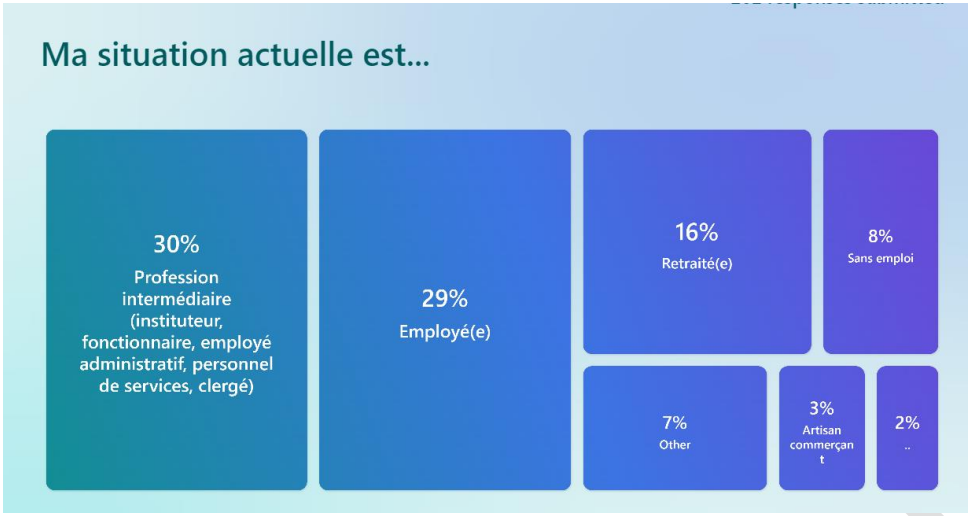
Figure 101: Résultat question 3 – Enquête Mobilités

Source: Mott MacDonald

BROUILLON

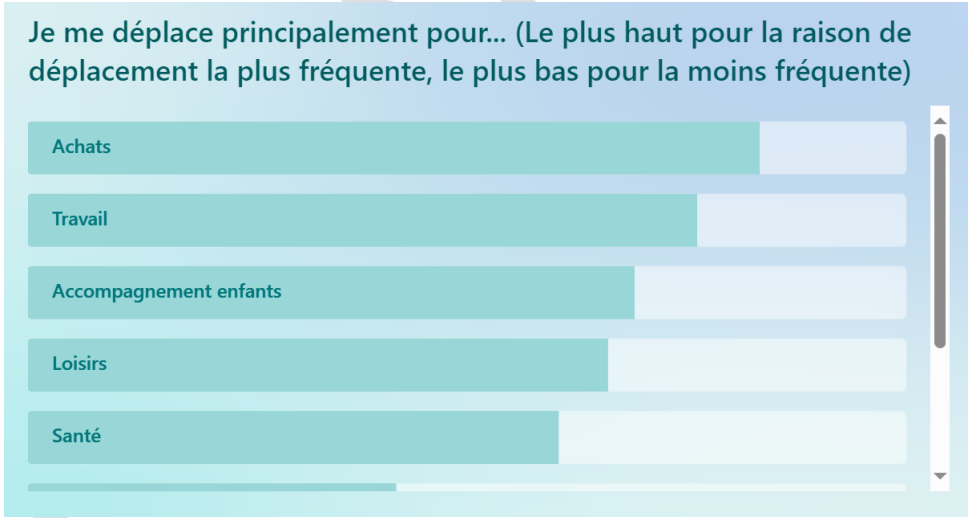
Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC70120625-DE

Figure 102: Résultat question 4 – Enquête Mobilités



Source: Mott MacDonald

Figure 103: Résultat question 5 – Enquête Mobilités

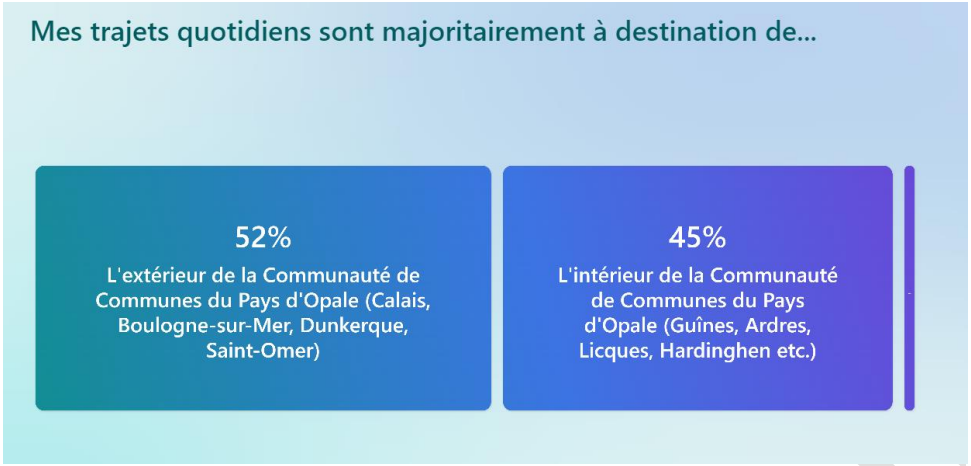


Source: Mott MacDonald

BROUILLON

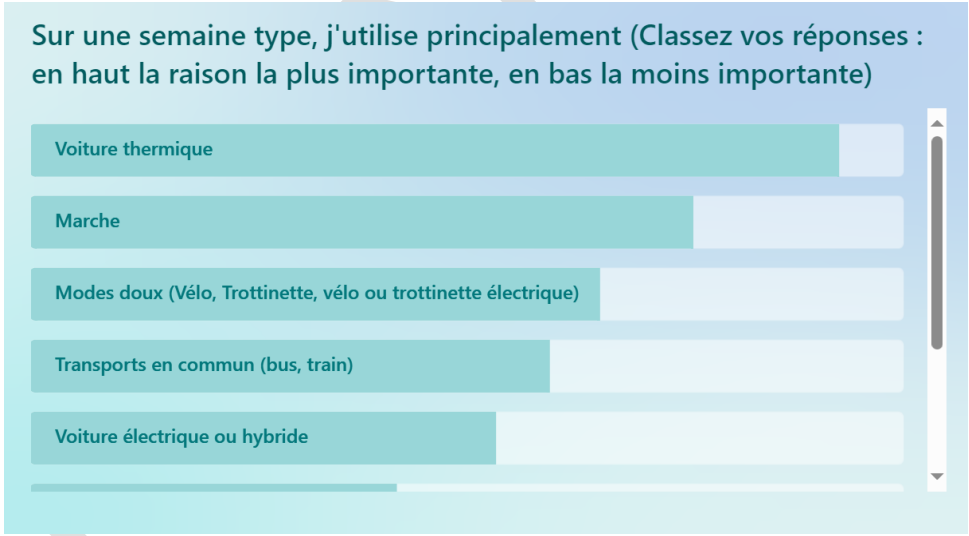
Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC70120625-DE

Figure 104: Résultat question 6 – Enquête Mobilités



Source: Mott MacDonald

Figure 105: Résultat question 7 – Enquête Mobilités

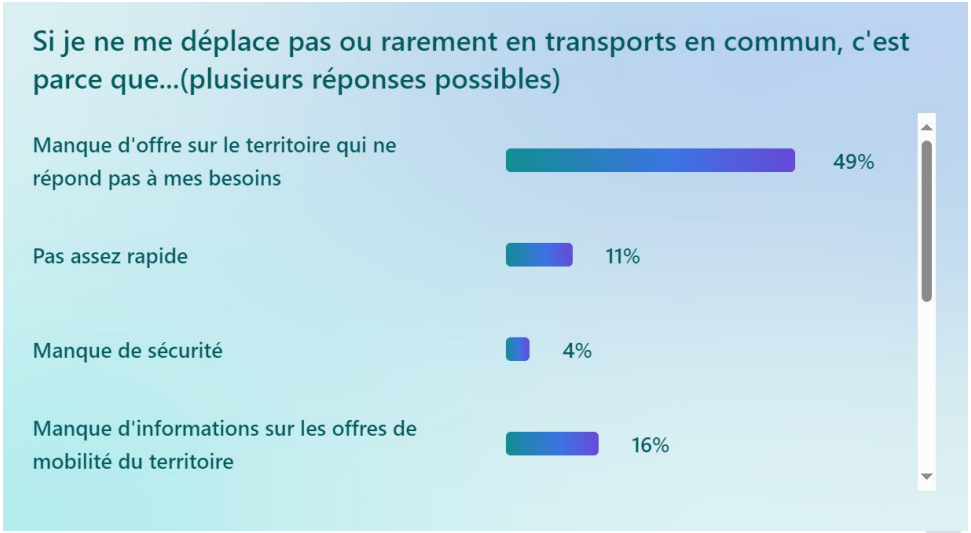


Source: Mott MacDonald

BROUILLON

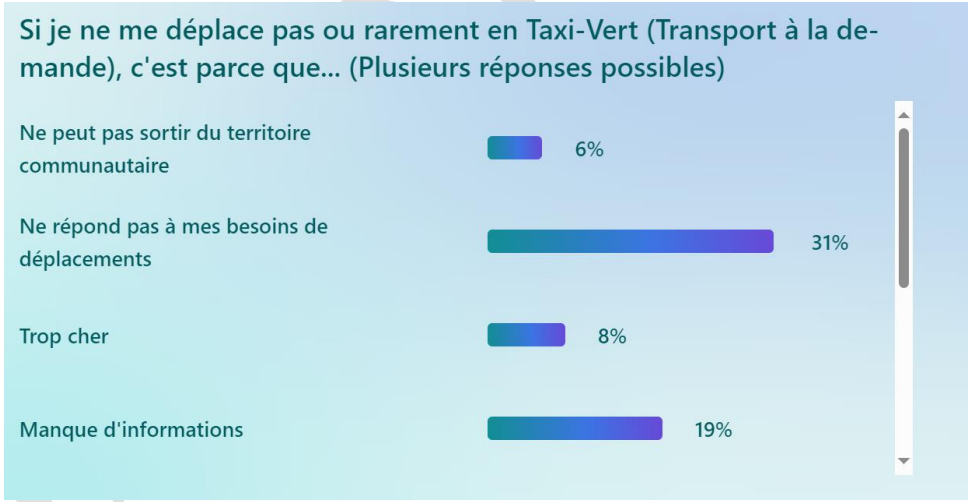
Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC70120625-DE

Figure 106: Résultat question 8 – Enquête Mobilités



Source: Mott MacDonald

Figure 107: Résultat question 9 – Enquête Mobilités

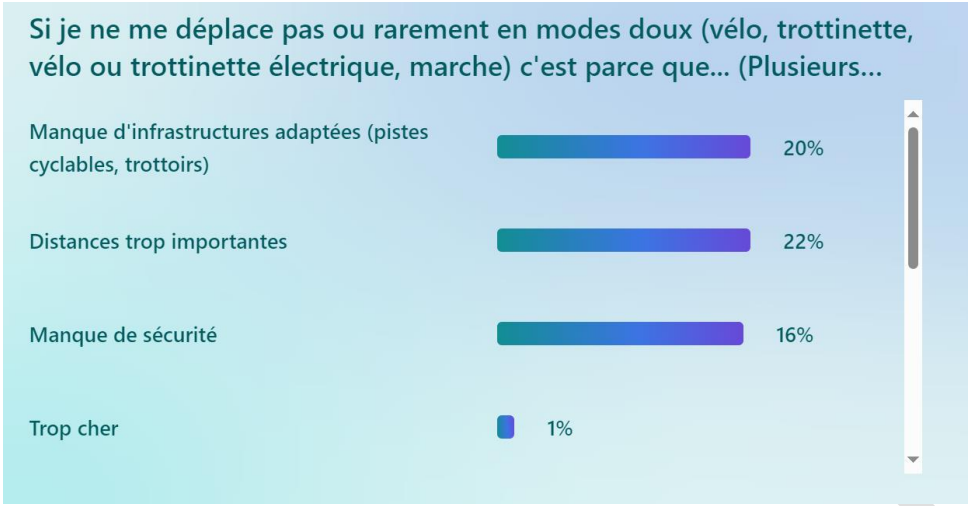


Source: Mott MacDonald

BROUILLON

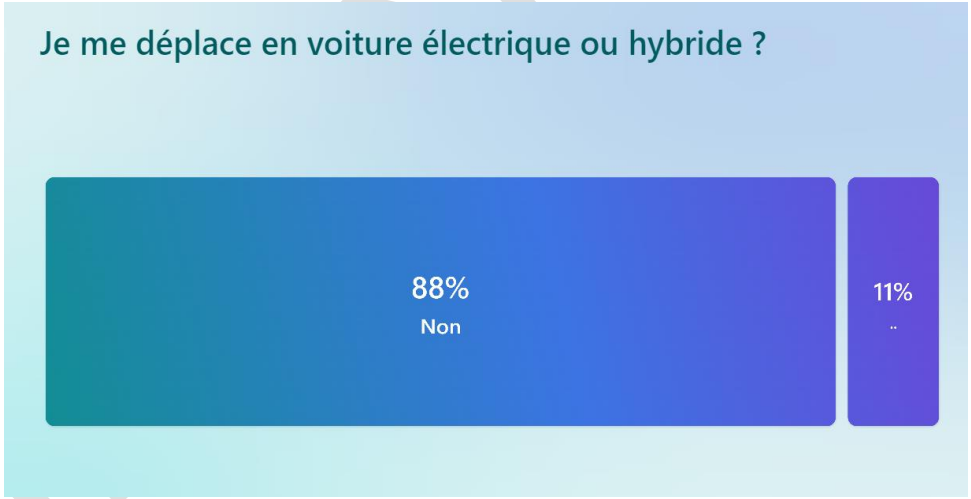
Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC70120625-DE

Figure 108: Résultat question 10 – Enquête Mobilités



Source: Mott MacDonald

Figure 109: Résultat question 11 – Enquête Mobilités

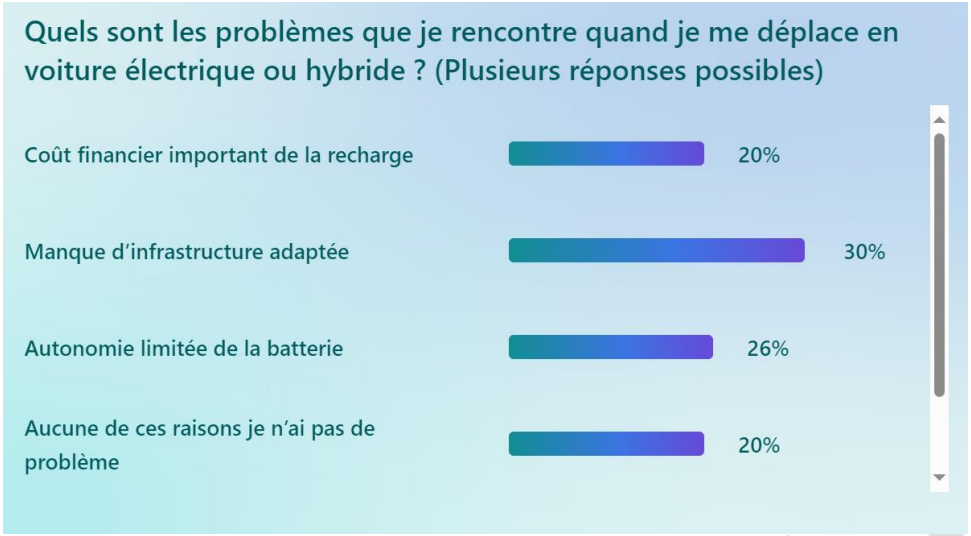


Source: Mott MacDonald

BROUILLON

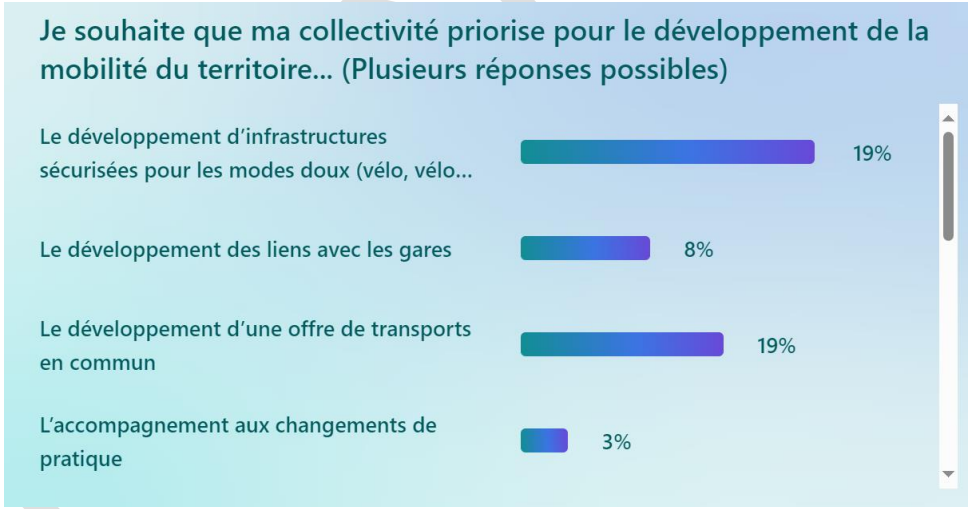
Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC70120625-DE

Figure 110: Résultat question 12 – Enquête Mobilités



Source: Mott MacDonald

Figure 111: Résultat question 13 – Enquête Mobilités

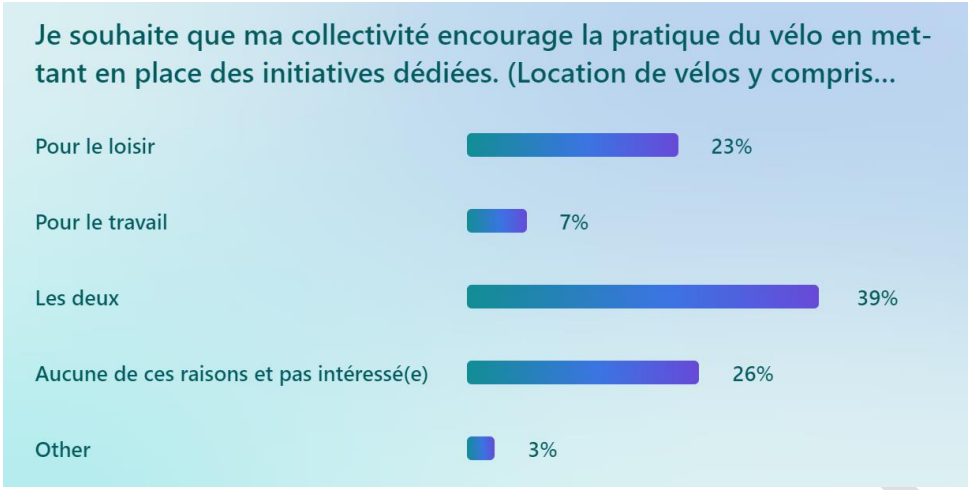


Source: Mott MacDonald

BROUILLON

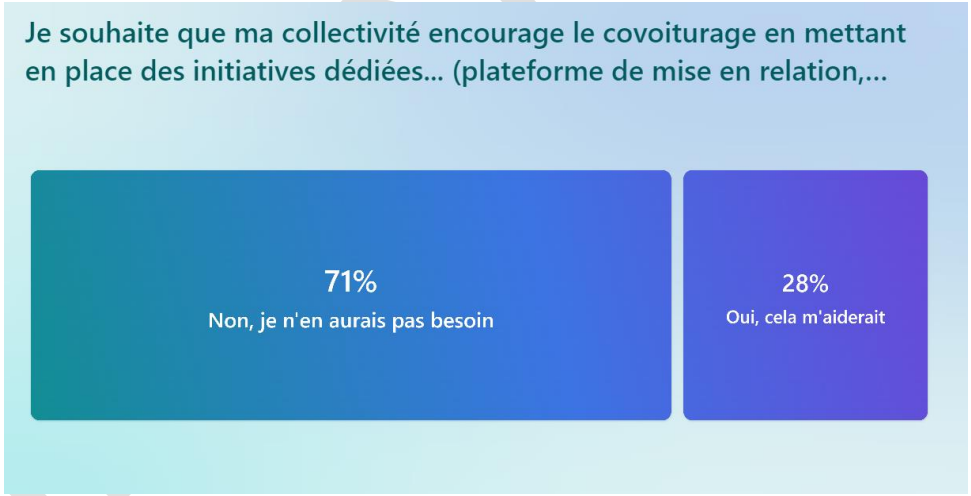
Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC70120625-DE

Figure 112: Résultat question 14 – Enquête Mobilités



Source: Mott MacDonald

Figure 113: Résultat question 15 – Enquête Mobilités



Source: Mott MacDonald

BROUILLON

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC70120625-DE

Figure 114: Résultat question 16 – Enquête Mobilités

Source: Mott MacDonald

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC70120625-DE

B. Plan horaire ligne de bus 6 et 13

Figure 115: Plan horaire ligne 425 Ardres / Calais – Bassin Littoral Nord

(Fhm_Lr425-v3b)		Année (-Jf)					Période scolaire										Vac -Jf	
Fréquence		Immjvs-	Immjvs-	Immjvs-	-----s-	Immjv-	Immjv--	Immjv--	-----s-	Immjvs-	Immjv-	-----s-	Immjv--	Im-jv--	--m--s-	Immjvs-	Immjvs-	Immjvs-
Commune	Point d'arrêt/Course	101	102	1301	103	301	1901	701	1701	1101	901	2101	501	1302	2501	104	2701	2301
LANDRETHUN-LES-ARDRES	Mairie	-	-	-	-	-	6H50	-	-	-	-	6H42	-	-	-	-	-	-
	Rue du Fresne	-	-	-	-	-	6H52	-	-	-	-	6H44	-	-	-	-	-	-
	Westyeuse	-	-	-	-	-	6H55	-	-	-	-	6H48	-	-	-	-	-	-
	Yeuse	-	-	-	-	-	6H57	-	-	-	-	6H50	-	-	-	-	-	-
NIELLES-LES-ARDRES	Mairie	-	-	-	-	-	-	-	6H55	-	-	-	6H50	-	-	-	-	-
	Rue du Moulin	-	-	-	-	-	-	-	6H58	-	-	-	6H53	-	-	-	-	-
AUTINGUES	Rd227	-	-	-	-	-	-	-	-	7H05	-	-	-	-	-	-	-	-
NIELLES-LES-ARDRES	Northout	-	-	-	-	-	-	-	7H01	-	-	-	6H57	-	-	-	-	-
	Le Courghain	-	-	-	-	-	-	-	7H02	-	-	-	6H58	-	-	-	-	-
BALINGHEM	Rue du Milieu N°16	-	-	-	-	-	-	6H56	-	-	-	7H17	-	-	-	-	-	-
	ESAT de Balinghem	-	-	-	-	16H30	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Rue du Fort N°1	-	-	-	-	-	-	6H59	-	-	-	7H14	-	-	-	-	-	-
	Camp du Drap d'Or	-	-	-	-	-	-	7H02	-	-	-	7H12	-	-	-	-	-	-
BREMES	Eglise	-	-	-	-	-	-	7H04	-	-	-	7H10	-	-	-	-	-	-
	Mairie	-	-	-	-	-	-	7H06	-	-	-	7H08	-	-	-	-	-	-
	R de la Tournée	-	-	-	-	-	-	7H08	-	-	-	7H06	-	-	-	-	-	-
ARDRES	Les Pélerins	-	-	-	-	-	-	-	7H04	-	-	-	7H01	-	-	-	-	-
	Maréchal Leclerc	6H45	8H40	11H00	16H30	16H44	7H08	-	7H08	7H08	7H08	7H00	7H05	13H30	13H30	18H16	13H30	18H18
	Place du Marché	6H46	8H41	11H02	16H31	16H45	7H09	-	7H09	7H09	7H09	7H01	7H06	13H31	13H31	18H17	13H31	18H20
	Lac d'Ardres	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	18H24
	Avenue de Calais	6H47	8H45	11H05	16H33	16H47	-	-	7H10	7H11	7H11	-	7H10	13H34	13H33	18H20	13H33	18H29
	Rossignol	6H49	8H48	11H08	16H35	16H49	7H13	-	7H13	7H13	7H13	-	7H12	13H35	13H35	18H22	13H35	18H32
	Bois en Ardres	6H50	8H50	11H09	16H37	16H50	-	-	7H14	7H14	7H14	-	7H13	13H36	13H36	18H23	13H36	18H33
LES ATTAQUES	Le Pont d'Ardres	6H53	8H53	11H11	16H39	16H53	-	-	-	-	-	-	-	13H39	13H38	18H25	13H38	18H36
	Mairie	6H57	8H56	11H14	16H43	16H56	-	-	-	-	-	-	-	13H42	13H42	18H28	13H42	18H40
MARCK	Les 3 Communes	6H59	8H58	11H16	16H45	16H58	-	-	-	-	-	-	-	13H45	13H44	18H30	13H44	18H42
CALAIS	La Roselière	-	-	11H20	-	-	-	-	-	-	-	-	-	13H47	13H47	-	13H47	-
	Virval	7H02	9H02	11H21	16H48	17H03	-	-	-	-	-	-	-	13H49	13H49	18H34	13H49	18H45
	Saint-Pierre Halte	7H03	9H04	11H23	16H49	17H05	-	-	-	-	-	-	-	13H50	13H50	18H35	13H50	18H46
	Saint-Benoît	7H04	9H05	11H25	16H50	17H06	7H28	7H30	-	7H30	7H30	-	7H29	13H51	13H51	18H36	13H51	18H47
	Nation	7H05	9H07	11H26	16H52	17H08	7H30	7H31	-	7H32	7H32	-	7H31	13H53	13H53	18H38	13H53	18H49
	Lafayette	7H07	9H10	11H30	16H56	17H12	-	-	-	-	7H34	-	-	13H58	13H56	18H41	13H56	18H52
	11 Novembre	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	13H58	-	13H58	-
	Rivière Neuve	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	14H02	-	14H02	-
COQUELLES	Cantorbery	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	14H12	-	14H12	-
CALAIS	Gare PEM	7H12	9H17	11H36	17H02	17H20	-	-	-	-	-	-	-	14H03	14H28	18H46	14H28	18H57
	Coubertin	-	-	-	-	17H23	-	7H40	7H51	7H42	7H42	7H53	7H45	-	-	-	-	-
	Lycée L. de Vinci	-	-	-	-	-	7H40	-	7H33	-	-	7H37	-	-	-	-	-	-
	Lycée S. Berthelot	-	-	-	-	-	-	7H45	7H46	7H37	7H37	7H49	7H40	-	-	-	-	-
	Crèvecoeur	7H06	9H09	11H29	16H55	17H11	-	7H50	-	-	-	-	-	13H55	13H55	18H40	13H55	18H51
	Extremite de Digue	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	14H22	-	14H22	-
	Milieu de Digue	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	14H23	-	14H23	-

Source: Mott MacDonald

Figure 116: Plan horaire ligne 428 Licques / Boulogne-sur-Mer – Bassin Littoral Nord

		PÉRIODE SCOLAIRE							VAC -JF	
		Lu Ma Me Je Ve Sa	- - - - - Sa	Lu Ma Me Je Ve -	- - - - - Sa	Lu Ma Me Je Ve -	- - Me - - -	Lu Ma - - Je Ve Sa	Lu Ma Me Je Ve Sa	Lu Ma Me Je Ve Sa
		501	1701	1101	1501	1301	702	701	901	902
LICQUES	Place du G de Gaulle	6 40					13 20	13 15	7 55	13 18
REBERGUES	Eglise	6 47					13 27	13 23	8 03	13 25
BAINGHEN	Rue de la Mairie			6 31	6 31					
	Mairie			6 32	6 32					
	Int Rue de Beaurietz			6 34	6 34					
SURQUES	La Commune	6 51					13 32	13 26	8 07	13 30
	Eglise	6 54					13 34	13 28	8 09	13 32
ESCOEUILLES	Mairie			6 43	6 43		13 37	13 31	8 11	13 34
BRUNEMBERT	Place Servois			6 50	6 50					
SELLES	Route de Desvres			6 52	6 52					
	Hameau Merlin			6 54	6 54					
	Rte de Bournonville			6 56	6 56					
BOURNONVILLE	Route de Selles			6 57	6 57					
	Mairie - Ecole			6 58	6 58					
	Route d'Henneveux			7 00	7 00					
NABRINGHEN	Mairie - Ecole	7 04					13 45	13 38	8 21	13 44
HENNEVEUX	Mairie			7 03	7 03					
	Imp du Courtil Berbu			7 06	7 06					
LE WAST	Statue de la Vierge		7 02			7 02				
ALINCTHUN	Rue des Pichottes		6 59			6 59				
	Mairie - Place		6 57			6 57				
BELLEBRUNE	Calvaire		6 54			6 54				
	La Massonnerie		6 52			6 52				
COLEMBERT	Village	7 06					13 47	13 40	8 25	13 48
	Le Plouy	7 09					13 49	13 42	8 27	13 50
BELLE-ET-HOULLEFORT	Houllefort		7 07			7 07				
	Route de Houllefort		7 10			7 10				
	Voie la Place		7 12			7 12				
	Route de Conteville		7 14			7 14				
LA CAPELLE-LES-BOULOGNE	Eglise	7 19					13 58	13 50	8 36	13 58
PERNES-LES-BOULOGNE	Route de Pernes	7 20					14 00	13 52	8 38	14 00
	Int R de la Chapelle	7 21					14 01	13 53	8 39	14 01
SAINT-MARTIN-BOULOGNE	Inquéterie								8 41	14 02
	Hélicia								8 46	14 09
	Mairie	7 28					14 08	14 03	8 48	14 12
	Saint Joseph	7 33		7 24		7 30				
BOULOGNE-SUR-MER	Route de Calais	7 35		7 26		7 31				
	Dernier Sou	7 37					14 12	14 06	8 51	14 14
	Tintelleries	7 39					14 14	14 08	8 54	14 16
	Sécurité Sociale									
	Saint Michel		7 35	7 28	7 28	7 35				
	Navarin					7 36				
	Place Dalton			7 31		7 41	14 21	14 17	9 02	14 25
	Station Liane	7 45					14 18	14 14	8 58	14 22
	Lycée Branly			7 35		7 46				
SAINT-MARTIN-BOULOGNE	Giraux Sannier			7 37		7 48				

Source: Mott MacDonald

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC70120625-DE

Glossaire

AOM	Autorité Organisatrice de Mobilités
CC	Communauté de Communes
CCPO	Communauté de Communes du Pays d'Opale
CHH	Centre Hospitalier d'Hesdin
DSP	Délégation de Service Public
EPCI	Etablissement Public de Coopération Intercommunale
ERMD	Enquete
FEDER	Fonds Européen de Développement Régional
IRVE	Infrastructures de Recharge de Véhicule Électrique
LOM	Loi d'Orientation des Mobilités
MADT	Maison Aménagément Développement Territorial
MAP	Marche à Pied
PADD	Projet d'Aménagement et de Développement Durable
PLUi	Plan Local Urbanisme intercommunal
PPA	Plan de Protection de l'Air
SCOT	Schéma de Cohérence et d'Organisation Territorial
SITAC	Syndicat Intercommunal des Transports Urbains du Calaisis
SNCF	Société Nationale des Chemins de Fer
TAD	Transport à la Demande
TC	Transport en Commun
TER	Train Express Régional
VAE	Vélo à Assistance Électrique
VTT	Vélo Tout Terrain

BROUILLON

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC70120625-DE

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC70120625-DE

Plan de Mobilité Simplifié

Scénarios

Mars 2025

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC70120625-DE

Mott MacDonald
15, rue Traversière
75012
Paris
France

T +33 (0)1 8565 2780
mottmac.com/France

Numéro de version et de révision

Révision	Date	Rédigé par	Vérifié par	Approuvé par	Description
1	2 septembre 2024	Valentin Bouzigues Valentine Desreumaux	Peter Campobasso	Stéphane Bouche Osochowski	SDIRVE PMS Pays d'Opale – PdMS - Scénarios
2	20 mars 2025	Valentine Desreumaux Marcoul Robin	Peter Campobasso	Stéphane Bouche Osochowski	Version finale

Communauté de
Communes Pays d'Opale

Référence du document: | 1 | A |

Ce document est émis pour la partie qui l'a commandité et à des fins spécifiques liées exclusivement au projet susvisé. Aucune autre partie ne peut s'appuyer sur ce document et il ne peut être utilisé à aucune autre fin.

Nous déclinons toute responsabilité quant aux conséquences de l'utilisation de ce document par un tiers ou à toute autre fin, ou quant aux conséquences de la présence d'erreurs ou omissions découlant d'une erreur ou omission dans les données qui nous ont été communiquées par des tiers.

Ce document contient des informations confidentielles et des éléments de propriété intellectuelle exclusive. Il ne doit pas être présenté à des tiers sans notre autorisation et celle de la partie qui l'a commandité.

Mott MacDonald France SAS 523 138 758
RCS Paris. 15, rue Traversière, 75012,
Paris, France

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC70120625-DE

Mott MacDonald
15, rue Traversière
75012
Paris
France

T +33 (0)1 8565 2780
mottmac.com/France

Communauté de
Communes Pays d'Opale

Mott MacDonald France SAS 523 138 758
RCS Paris. 15, rue Traversière, 75012,
Paris, France

Mott MacDonald Restricted

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC70120625-DE

Sommaire

Synthèse 1

1 L'approche méthodologique 2

1.1 L'objectif des scénarios 2
1.2 Un focus sur 4 axes principaux 2
1.2.1 Rééquilibrer le territoire 3
1.2.2 Renforcer l'attractivité du territoire 3
Il est également essentiel de fournir une offre de mobilité efficace pour renforcer l'attractivité d'un tourisme plus écologique, local et lent. Le tourisme occupe une place centrale dans l'organisation et l'économie du territoire. Les différentes dimensons de ce tourisme et la mobilité qui lui est liée seront prises en compte afin de renforcer son image de marque et son impact positif sur le territoire. Travailler sur l'attractivité du territoire, c'est favoriser le développement et le renforcement économique, social et durable du territoire. 3
1.2.3 Décarboner durablement la mobilité du territoire 3
1.2.4 Développer des alternatives crédibles et attractives à la voiture au sein du territoire 3
1.3 Une utilisation d'un outil numérique pour générer des scénarios en fonction des solutions retenues 4
1.3.1 Un classement des solutions selon les quatre axes de travail 4
1.4 Une organisation des solutions selon les thématiques 4
1.5 Une analyse en six critères 4
1.5.1 Un outil numérique pour générer des scénarios en fonction des solutions retenues 4
1.5.2 Définition des critères 5
1.5.3 Caractérisation de la notation de critères 5
1.6 Une construction de trois scénarios en fonction des priorités de l'intercommunalité 7
1.7 Le report modal et l'impact environnemental 8
1.7.1 Report modal 8
1.7.2 Impact environnemental 9

2 La liste des solutions 10

2.1 Liste d'actions et notation par critère 10
2.2 Report modal potentiel par action 19

3 Ateliers de concertation 21

3.1 L'approche 21
3.2 La méthodologie 21
3.2.1 Choix des solutions et budget participatif 21
3.2.2 Affinage des solutions 22
3.2.3 Une enquête en ligne 22
3.3 Le résultat 23
3.3.1 Des éléments de contexte dans l'interprétation des résultats 23
3.3.2 Les actions privilégiées 23
3.3.3 L'affinage des actions 25

4 Les scénarios 27

4.1 Présentation de 3 scénarios 27

Mott MacDonald Restricted

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC70120625-DE

4.1.1 Scénario 1 – Priorité sur l'impact environnemental et un coût moyen 27
4.1.2 Scénario 2 – Priorité sur la simplicité de la mise en place pour toucher certains publics ciblés 29
4.1.3 Scénario 3 – Mobilité active 31

5 Comparaison des scénarios 35
5.1 L'approche 35

6 Scénario arrêté 37

Glossaire 38

Tableaux

Tableau 1.1: Critères de report modal pour l'action « aménagement des trottoirs » 8
Tableau 2.1: Report modal potentiel par action 19
Tableau 4.1: Report modal potentiel pour le scénario 1 28
Tableau 4.2: Impact environnemental – scénario 1 personnes & environnement 29
Tableau 4.3: Report modal potentiel pour le scénario 2 30
Tableau 4.4: Impact environnemental – scénario 2 approche pragmatique 31
Tableau 4.5: Report modal potentiel du scénario 3 33

Figures

Figure 1.1: Orientation des stratégies 2
Figure 1.2: 3 propositions de stratégies – définition des priorités 7
Figure 3.1: Couverture du livret fiches actions 22
Figure 3.2: Support pour les participants pour coller les gommettes 22
Figure 3.3: Introduction enquête mobilité élaboration de scénarios 23
Figure 3.4: Réponses enquête mobilité élaboration de scénarios 23
Figure 3.5: Résultat atelier de concertation – Actions priorisées 24
Figure 3.6: Résultat atelier de concertation – Actions étayées 24
Figure 3.7: Résultat enquête mobilité Phase 2 - 1 25
Figure 3.8: Résultat enquête mobilité Phase 2 - 2 25
Figure 5.1: Comparaison des scénarios 35

Mott MacDonald Restricted

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC70120625-DE

Synthèse

La phase 2 de l'élaboration du Plan de Mobilité Simplifié (PdMS) est destinée à l'élaboration de scénarios. Ce travail est focalisé dans le développement de scénarios pour répondre aux quatre problématiques du territoire déterminées par le COPIL d'Avril 2024 :

- Rééquilibrer le territoire ;
- Renforcer l'attractivité du territoire ;
- Décarboner durablement la mobilité du territoire ;
- Développer des alternatives durables à la voiture individuelle.

Pour ce faire, un ensemble de solutions déployables au sein du territoire a été préparé. Les différentes actions ont ensuite été intégrées dans un simulateur pour générer trois scénarios distincts en fonction des objectifs, attentes et contraintes. Ainsi, trois types de scénarios ont pu être établis :

- Personnes & environnement : Scénario avec impact environnemental fort et qui bénéficie positivement au plus d'habitants ;
- Approche pragmatique : Viser la simplicité de mise en place et un coût maîtrisé avec un impact sur la population la plus large possible ;
- Mobilité active : Focaliser les efforts du PdMS sur l'usage de la mobilité active sur l'ensemble du territoire.

Les trois scénarios présentés offrent des perspectives variées sur la mobilité urbaine et rurale. Le scénario « Personnes & environnement » maximise l'impact environnemental et bénéficie à un large public, mais peut nécessiter des investissements significatifs et une planification complexe. Le scénario « Pragmatique » se distingue par son approche économique, visant à toucher une large population sans engendrer de coûts excessifs, toutefois, il pourrait manquer d'ambition en termes d'innovation en matière de transport. Enfin, le scénario « Mobilité active » encourage les modes de transport sains et écologiques, mais pourrait se heurter à des défis d'adoption par les usagers habitués aux transports conventionnels.

Le COPIL a sélectionné le scénario « Pragmatique » le 10 octobre 2024. Ce scénario tend à privilégier un coût maîtrisé pour la collectivité et une partie importante de la population touchée. Le scénario se focalise notamment sur l'amélioration de la communication et de la visibilité des offres de transport. Cela inclut des campagnes de sensibilisation sur les avantages économiques et sanitaires de la mobilité, l'extension des aides pour l'achat de vélos ou de trottinettes, et l'augmentation des points de recharge électrique dans les zones densément peuplées. De plus, un audit des routes pour identifier celles nécessitant des réparations urgentes et le développement de lignes de bus à haut niveau de service sont envisagés pour améliorer la connectivité entre les zones urbaines et rurales. Enfin, l'installation de panneaux signalétiques pour les infrastructures de mobilité active et l'aménagement des trottoirs pour la sécurité des piétons sont également des mesures considérées pour favoriser une mobilité durable et accessible à tous.

Les impacts envisagés en termes de réduction d'émissions de CO2 seraient de 2 420 teqCO2/an. Le niveau d'investissement nécessaire s'élèverait à 0,6 € millions, avec un coût d'exploitation annuel autour de 0,2 € millions. Ces hypothèses de coût doivent être validées par des études de faisabilité préalables.

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC70120625-DE

1 L’approche méthodologique

1.1 L’objectif des scénarios

L'élaboration de scénarios dans le cadre d'un Plan de Mobilité Simplifié (PdMS) vise à répondre à plusieurs objectifs stratégiques :

- Identifier et évaluer différentes stratégies de transport et de déplacement qui répondent aux besoins spécifiques du territoire. Cela inclut l'analyse des flux de trafic actuels, la prévision des besoins futurs et l'évaluation de l'impact des nouvelles infrastructures ;
- Anticiper les changements socio-économiques et environnementaux qui peuvent affecter la mobilité. Cela peut impliquer l'étude de l'évolution démographique, des tendances économiques et des politiques environnementales ;
- Tester la viabilité et l'efficacité des différentes options de transport, qu'il s'agisse de transports en commun, de voies cyclables ou de solutions de mobilité partagée ;
- Consulter le public en fournissant une base pour le dialogue avec les citoyens et les parties prenantes, ce qui est essentiel pour une planification participative et transparente ;
- Définir des indicateurs de performance clairs pour évaluer les progrès et l'efficacité des politiques de mobilité mises en œuvre ;
- Favoriser une approche intégrée de la mobilité, en tenant compte non seulement des aspects techniques et économiques, mais aussi des dimensions sociales et environnementales, pour aboutir à un système de transport durable et inclusif.

Ces objectifs ensemble assurent que le plan de mobilité simplifié soit robuste, réactif et adapté aux défis et opportunités uniques du territoire.

Les scénarios sont donc la suite logique de la phase de diagnostic qui a permis de tirer les grandes tendances de la mobilité territoriale. Ces grandes tendances sont synthétisées en quatre axes de travail.

1.2 Un focus sur 4 axes principaux

Quatre grandes thématiques ont été utilisées pour optimiser les scénarios et offirr les solustions les plus adaptées :

- Rééquilibrer le territoire ;
- Renforcer l’attractivité du territoire ;
- Décarboner durablement la mobilité du territoire ;
- Développer des alternatives à la voiture au sein du territoire.

Ces quatre grandes thématiques seront les objectifs poursuivis à travers les différents scénarios. Ces objectifs constituent le fil d’Ariane du développement des solutions et des scénarios. Ils sont à appréhender dans leur ensemble.

Figure 1.1: Orientation des stratégies

Source: Mott MacDonald

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC70120625-DE

1.2.1 Rééquilibrer le territoire

Le rééquilibrage du territoire a été choisi comme premier axe de travail. La mobilité constitue en effet un puissant levier d'inclusion, d'opportunités économiques et de dynamisme au service de la collectivité. Lors de la phase de diagnostic, il a été constaté que cette mobilité n'était pas vécue de manière uniforme à travers les territoires. Le nord, porté par Guînes et Ardres, bénéficie d'une connexion sensible avec la zone urbaine de Calais et d'une offre de mobilité diversifiée. En revanche, la zone sud, comprenant notamment de Licques et Hardinghen, ne dispose pas de la même offre de mobilité, rendant la population plus dépendante de la voiture et plus enclavée. Cette situation est aggravée par une population plus vieillissante au sud, rendant les déplacements plus difficiles.

Travailler sur une mobilité pour rééquilibrer les territoires, c'est œuvrer pour le dynamisme local en améliorant la connexion entre les communes. C'est également envisager la mobilité dans sa dimension sociale, en désenclavant le sud du territoire pour offrir plus d'opportunités à tous les habitants, en fournissant davantage de services aux populations et en proposant des alternatives aux personnes ayant des difficultés de mobilité.

1.2.2 Renforcer l'attractivité du territoire

Durant la phase de diagnostic, il a été constaté que la mobilité de la CCPO était orientée vers l'extérieur du territoire. Les flux externes de l'intercommunalité se dirigent principalement vers les grandes zones urbaines littorales de Calais, et dans une moindre mesure vers Boulogne-sur-Mer et Dunkerque. La mobilité est un élément essentiel et structurant du dynamisme économique d'un territoire. Il est donc nécessaire de garantir des liaisons efficaces, rapides, sûres et durables entre la CCPO et ces bassins d'emplois pour soutenir l'écosystème économique local. Les scénarios ont été élaborés en tenant compte de cet objectif, à savoir le renforcement de l'attractivité du territoire. Cette attractivité repose sur la connexion avec les aires urbaines, les gares et les zones internes de la CCPO, sur l'intermodalité avec l'offre de transport existante et sur une inclusivité permettant à tous d'accéder à l'emploi de manière équitable.

Il est également essentiel de fournir une offre de mobilité efficace pour renforcer l'attractivité d'un tourisme plus écologique, local et lent. Le tourisme occupe une place centrale dans l'organisation et l'économie du territoire. Les différentes dimensions de ce tourisme et la mobilité qui lui est liée seront prises en compte afin de renforcer son image de marque et son impact positif sur le territoire. Travailler sur l'attractivité du territoire, c'est favoriser le développement et le renforcement économique, social et durable du territoire.

1.2.3 Décarboner durablement la mobilité du territoire

Le transport est l'un des seuls secteurs à ne pas avoir vu ses gaz à effet de serre (GES) diminuer ces dix dernières années en Europe. Cet état de fait est notamment dû à l'omniprésence de la voiture individuelle dans les déplacements quotidiens de la population. La voiture domine la part modale de la CCPO à hauteur de 90% pour certains motifs de déplacements, au-dessus de la moyenne européenne à hauteur de 80%. Cette dominance de la voiture thermique dans les déplacements de la population de l'intercommunalité va à contre-courant des différents objectifs environnementaux ambitieux portés par les stratégies et plans de planifications. En effet, le Projet de territoire de la CCPO, le Plan Climat-Air-Énergie Territorial (PCAET) ou encore le Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité des Territoires (SRADDET) régional ont définis plusieurs actions et directions afin de réduire les GES dans le territoire. C'est ainsi que la décarbonation durable des territoires est identifié comme l'un des axes stratégiques des scénarios.

1.2.4 Développer des alternatives crédibles et attractives à la voiture au sein du territoire

L'élaboration de scénarios a été également axée sur l'objectif de développement d'alternatives à la voiture au sein de l'intercommunalité. Cette démarche s'inscrit dans une approche globale visant à réduire la dépendance

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC70120625-DE

automobile et à promouvoir une mobilité durable. Cette orientation stratégique repose sur plusieurs constats. Premièrement, la prédominance de la voiture comme mode de transport principal engendre des inégalités d'accès aux services essentiels pour les non-automobilistes, souvent les plus vulnérables de la société. Deuxièmement, la dépendance à la voiture contribue à l'isolement social, à l'augmentation des émissions de gaz à effet de serre et à la congestion urbaine, nuisant ainsi à la qualité de vie et à l'environnement.

En outre, une volonté manifeste de la population de s'affranchir du modèle de société axé sur la vitesse et la voiture émerge, souhaitant favoriser une reconnexion avec leur territoire par le biais de modes de déplacements plus doux et plus respectueux de l'environnement. Cela implique de repenser l'aménagement du territoire pour faciliter l'accès aux services et aux lieux de travail sans dépendre exclusivement de la voiture, en développant des infrastructures adaptées aux piétons, aux cyclistes et aux transports en commun.

1.3 Une utilisation d’un outil numérique pour générer des scénarios en fonction des solutions retenues

Afin de pouvoir comprendre comment les solutions identifiées pouvaient répondre aux axes stratégiques identifiés, un simulateur a été développé afin de comprendre les impacts des solutions retenues et leur insertion dans les axes stratégiques.

Le simulateur recouvre des solutions classées selon les quatre axes de travail, regroupées en dix thématiques qui sont explicités dans les sections suivantes.

1.3.1 Un classement des solutions selon les quatre axes de travail

Les solutions ont été classées à travers une numérotation correspondant en partie aux axes de travail :

- 1 : Rééquilibrer le territoire ;
- 2 : Renforcer l’attractivité du territoire ;
- 3 : Décarboner durablement la mobilité du territoire ;
- 4 : Développer des alternatives crédibles et attractives à la voiture au sein du territoire.

Certaines solutions pourront recouvrir plusieurs axes de travail.

1.4 Une organisation des solutions selon les thématiques

Les solutions sont classées selon des thématiques précises :

- Mobilité active : des actions liées à la construction d’aménagements ou d’équipements cyclables pour la sécurisation de sa pratique, ou toute autre action favorisant le développement de l’usage des modes doux, y compris la marche à pied ;
- Bus : toute action liée à l’amélioration de l’accès aux réseaux de bus de la Région ou du SITAC, ou en fournissant de nouveaux services
- Communication : Toutes les actions regroupées au sein de cette thématique concernent les actions de communication qui ont pour but principal de promouvoir la mobilité et répondre aux 4 axes de travail (rééquilibrage du territoire, renforcement de l’attractivité, décarbonation du territoire, alternative à la voiture) ;
- Mobilité partagée : toute action qui favorise les usages partagés, soit de la voiture pour le covoiturage, soit de d’autres modes comme le vélo ;
- Transport à la demande : des actions qui visent à optimiser d’avantage l’organisation du Taxi Vert

1.5 Une analyse en six critères

1.5.1 Un outil numérique pour générer des scénarios en fonction des solutions retenues

Afin de pouvoir comprendre comment les solutions identifiées pouvaient répondre aux axes stratégiques identifiés, un simulateur a été développé afin

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC70120625-DE

de comprendre les impacts des solutions retenues et leur insertion dans les axes stratégiques.

Le simulateur recouvre des solutions classées selon les quatre axes de travail, regroupées en dix thématiques.

1.5.2 Définition des critères

Pour chacune des solutions, une analyse multicritère a été proposée afin d'opter pour les solutions qui répondent à aux besoins du territoire avec les critères suivants :

- Complexité en termes de gouvernance : La gouvernance est ici entendue comme un mode de gestion et d'organisation pour la mise en place des solutions. Elle comprend notamment l'organisation globale du projet, les instances de direction, les parties prenantes et acteurs à impliquer.
- Complexité en termes de technicité : La complexité technique englobe la diversité et l'interdépendance des systèmes techniques impliqués, nécessitant une expertise multidisciplinaire pour leur intégration et gestion. Elle prend également en compte les défis liés à l'implémentation et au suivi de la solution dans un environnement en constante évolution.
- Niveau de service : Le niveau de service d'une solution de mobilité recouvre notamment la disponibilité et la fiabilité des moyens de transport, la facilité d'accès, l'utilisation des services, ainsi que la qualité de l'information fournie aux voyageurs. La durabilité et l'inclusivité sont également prises en compte.
- Coûts d'investissement : Le coût d'investissement représente les dépenses nécessaires pour acquérir ou améliorer des actifs avec une durée de vie supérieure à un an. Cela comprend les études, les acquisitions foncières, les travaux, et peut aussi inclure les grosses réparations ou les aménagements complémentaires ultérieurs.
- Coûts de fonctionnement : Le coût de fonctionnement englobe les dépenses opérationnelles telles que l'entretien des véhicules, les frais de carburant, les coûts liés à l'utilisation des infrastructures de transport, et les dépenses administratives associées à la gestion du plan.
- Impact environnemental : L'impact environnemental se réfère à l'ensemble des modifications de l'environnement, qu'elles soient positives ou négatives, résultant d'une solution de mobilité. Cela inclut les changements qualitatifs, quantitatifs et fonctionnels affectant les écosystèmes, la qualité de l'air, de l'eau, et du sol, ainsi que les effets sur la biodiversité et les ressources naturelles.
- Impact en termes de nombre de personnes touchées : Ce type d'impact correspond au nombre de personnes qui seront impactées par la solution. Les solutions ont en effet un impact hétérogène sur la population et ce critère permettra d'appréhender les solutions à l'aune de leur impact plus ou moins homogène sur la population.

1.5.3 Caractérisation de la notation de critères

Afin d'effectuer une analyse multicritères pertinentes et pouvoir produire plusieurs scénarios différents en fonction de vos attentes, une note est attribuée à chacune des solutions en fonction des différentes critères. Cette notation est comprise entre 1 et 5 avec la méthodologie suivante :

- Complexité en termes de gouvernance :
  - 1 – Très complexe : La solution présente une complexité élevée et exige une transformation profonde de la gouvernance actuelle. Cela peut inclure des changements organisationnels majeurs, l'acquisition de nouvelles compétences spécialisées, et une gestion des risques et des parties prenantes très élaborée. Par exemple, la mise en place d'une infrastructure complète pour les véhicules autonomes dans une ville, nécessitant une collaboration étroite avec les autorités publiques, les fournisseurs de technologie et les citoyens ;
  - 2 – Complexe : La solution est assez complexe et peut nécessiter une restructuration partielle ou la création de nouveaux rôles et responsabilités. Elle implique souvent l'introduction de nouvelles technologies ou processus qui nécessitent une adaptation significative.

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC70120625-DE

Par exemple, l'implémentation d'un système de transport intelligent qui se connecte et communique avec diverses infrastructures urbaines ;

- 3 – Modéré : La solution introduit une complexité modérée. Elle peut nécessiter une formation supplémentaire pour le personnel ou des ajustements dans les processus actuels, mais reste dans le cadre des compétences existantes. Par exemple, l'expansion d'un service de covoiturage qui requiert une coordination accrue entre différents départements ;
- 4 – Simple : La solution est facile à mettre en œuvre et à gérer. Elle ne nécessite pas de changements majeurs dans la structure organisationnelle existante et peut être gérée avec des ressources et des compétences déjà disponibles. Par exemple, l'ajout d'un nouveau logiciel de gestion de flotte qui s'intègre facilement avec les systèmes existants ;
- 5 – Très simple : La solution est très facile à mettre en œuvre, à gérer et à déployer. Elle nécessite un nombre extrêmement limité de parties prenantes, de discussions et d'actions et peut donc être déployer à court terme très facilement.

- Complexité en termes de technicité :
  - 1 – Très complexe : Ce niveau correspond à des systèmes extrêmement sophistiqués qui intègrent des technologies de pointe et des innovations de rupture. Ces solutions requièrent des compétences spécialisées pour leur développement, leur maintenance et leur utilisation.
  - 2 – Complexe : Des solutions techniques complexes recouvrent niveau des systèmes avancés qui, bien que moins complexes que le niveau 1, nécessitent encore une infrastructure significative et des connaissances techniques pour leur fonctionnement.
  - 3 – Modéré : Des solutions à la complexité technique modérée font références à des solutions qui intègrent des technologies modernes mais sont plus largement adoptées et plus faciles à utiliser
  - 4 – Simple : Ce type de solution ne nécessite pas d'expertise pointue et leur technologie est mâture et connue du grand plus grand nombre.
  - 5 – Très simple : Ce type de solution représente les solutions de mobilité qui sont les plus accessibles et faciles à utiliser, ne nécessitant aucune connaissance technique particulière ni infrastructure complexe.
- Niveau de service :
  - 1 – Esquisse de service : Cela correspond à la conceptualisation initiale, où les idées et les besoins sont identifiés. Cela peut inclure des études de faisabilité, des enquêtes de terrain, et la collecte de données préliminaires.
  - 2 – Service à approfondir : Développement d'outils ou de services basiques qui répondent aux besoins immédiats sans intégration complexe, tels que des applications de cartographie ou des systèmes d'information simples.
  - 3 – Service à compléter : Amélioration des services de base par l'ajout de fonctionnalités supplémentaires, comme le suivi en temps réel ou la personnalisation des options de mobilité en fonction des préférences des utilisateurs.
  - 4 – Service partiel : Intégration et synchronisation de différents services de mobilité, permettant une expérience utilisateur plus riche et une gestion plus efficace des ressources de transport.
  - 5 – Service complet : Offre la plus avancée et la plus intégrée, comprenant non seulement tous les éléments précédents, mais aussi une optimisation continue basée sur l'analyse des données et une interaction fluide avec l'écosystème urbain global
- Coûts d'investissements :
  - 1 – Très élevé : Plus de 1,000,000 €
  - 2 – Élevé : De 200,000 € à 1,000,000 €
  - 3 – Modéré : De 50,000 € à 200,000 €
  - 4 – Faible : De 10,000 € à 50,000 €

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC70120625-DE

  - 5 – Très faible : Moins de 10,000 €
- Coûts de fonctionnement :
  - 1 – Très élevé : Plus de 500,000 €
  - 2 – Élevé : De 100,000 € à 500,000 €
  - 3 – Modéré : De 20,000 € à 100,000 €
  - 4 – Faible : De 5,000 € à 20,000 €
  - 5 – Très faible : Moins de 5,000 €
- Impact environnemental :
  - 1 – Très faible : Ce type de solution n'a qu'un impact positif très limité sur l'environnement en ne présentant qu'un faible report modal vers des mobilités douces ou en ne permettant pas une réduction drastique des GES.
  - 2 – Faible : Ces solutions ont un impact positif environnemental limité avec un report modale assez limité et une réduction minime des GES.
  - 3 – Modéré : Ce type de solution a un impact tangible sur l'environnement, avec un report modal et une réduction des GES identifiable.
  - 4 – Élevé : Ces solutions ont des impacts environnementaux positifs (réduction GES et report modal) conséquents.
  - 5 – Très élevé : Ces solutions ont des impacts environnementaux positifs (réduction GES et report modal) très conséquents.
- Impact en termes de nombre de personnes touchées :
  - 1 – Très faible : Une minorité de la population de la CCPO est touchée par les solutions (Moins de 3,000 personnes) ;
  - 2 – Faible : Une faible partie de la population de la CCPO est touchée par les solutions (Moins de 6,500 personnes) ;
  - 3 – Modéré : Une partie significative de la population de la CCPO est touchée par les solutions (Plus de 13,000 personnes) ;
  - 4 – Élevé : Une grande partie de la population de la CCPO est touchée par les solutions (Plus de 18,000 personnes) ;
  - 5 – Très élevé : La majorité de la population de la CCPO est touchée par les solutions (Plus de 20,000 personnes).

1.6 Une construction de trois scénarios en fonction des priorités de l'intercommunalité

Afin de formaliser trois scénarios différents, le COTECH a choisi trois différentes hypothèses de priorités afin de simuler les actions associées et générer un scénario. Le COTECH a exprimé vouloir voir les actions associées à par exemple une priorisation de l'impact environnemental maximum, le nombre de personnes touchées, ou autre. En fonction des notes attribuées à chaque action pour chaque critère et la pondération donnée par le COTECH, les scénarios suivants ont été arrêtés pour élaboration et présentation en COPIL :

- Scénario personnes & environnement : Scénario avec impact environnemental fort et qui bénéficie positivement au plus d'habitants.
- Scénario approche pragmatique : viser la simplicité de mise en place et un coût maîtrisé avec un impact sur la population la plus large possible.
- Scénario Mobilité active : focaliser les efforts du PdMS sur l'usage de la mobilité active sur l'ensemble du territoire.

Figure 1.2: 3 propositions de stratégies – définition des priorités

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC70120625-DE

Source: Mott MacDonald

1.7 Le report modal et l'impact environnemental

1.7.1 Report modal

Le report modal correspond au transfert de la part modale d'un mode à un autre. Par exemple, cela peut impliquer le passage du transport en véhicule personnel à un transport en mode doux tel que le vélo. L'hypothèse principal est que le report modale s'effectue seulement depuis la voiture individuelle vers les autres modes de transport.

Afin de mesurer le report modal potentiel de chacun des scénarios, le report modal potentiel de chaque action proposée a été d'abord calculé. Le report modal de chaque action est calculé à l'aide de critères qui impactent le nombre de personnes potentiel qui changeraient de mode.

Pour chaque action, des facteurs qui décrivent la sensibilité de l'action aux différents critères suivants ont été estimés :

- La distance ;
- La durée du déplacement total
- Le temps de marche ;
- Le nombre de correspondance ;
- La facilité d'usage ;
- La météo ;
- Les reliefs ;
- Le motif et le chaînage du déplacement ;
- La possibilité de sortir de l'intercommunalité ;
- Le développement des véhicules électriques.

Ces facteurs sont évalués entre 0 et 1 pour chaque action. Un facteur de 0 indique qu'aucun utilisateur potentiel ne va sa reporter sur le mode de transport promu par l'action en raison du critère évalué lorsqu'un facteur de 1 indique que 100% des usagers changeront leurs habitudes. Tous les critères ne sont pas pertinents pour toutes les actions et lorsque le critère n'est pas approprié, le facteur de ce critère est égal à 1. Le facteur diminue au plus l'impact du critère est important ce qui diminue le potentiel report modal.

Par exemple, pour l'action « Aménager les trottoirs pour sécuriser la pratique de la marche dans les zones déficitaires », le facteur distance est de 0.1 : c'est-à-dire que seulement 10% des usagers accepteraient de se reporter vers la marche grâce à cette action en prenant en compte la distance de leur déplacement. En suivant les facteurs présentés dans le Tableau 1.1 pour les autres critères et en multipliant les facteurs entre eux on obtient un report modal de 0.45% de la voiture vers la marche à pieds associé à cette action.

Tableau 1.1: Critères de report modal pour l'action « aménagement des trottoirs »

Critère	Facteur	Explication
La distance	0.10 (estimation du nombre de trajet de moins d'un kilomètre)	Trajets de moins d'un kilomètre
La durée du déplacement total	0.5 (considéré partiellement dans la distance, la majorité des trajets de moins d'1 km peuvent se faire en moins de 30 minutes)	Trajet total de moins de 30 minutes
Le temps de marche	1 (compté dans la durée du déplacement)	Moins de 30 minutes de marche
Le nombre de correspondance	1	Non applicable
La facilité d'usage	1	Les nouveaux trottoirs rendront la pratique de la marche facile
La météo	0.3	Pour utiliser la marche comme moyen de transport journalier, un climat adapté

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC70120625-DE

Critère	Facteur	Explication
		est nécessaire pour la majorité des habitants.
Les reliefs	0.6	Le relief impact la marche à pied mais pas autant que la pratique du vélo.
Le motif et le chaînage du déplacement	0.5	Les déplacements avec des choses à porter ou lorsque plusieurs déplacements sont fait à la suite ne pourront être réalisé à pied.
La possibilité de sortir de l'intercommunalité	1	Non applicable
Le développement des véhicules électriques	1	Non applicable
Report modal potentiel total	**0.45%**	

Source 1 Mott MacDonald

Le report modal potentiel total a été calculé de la même manière pour chaque action. Le report modal de chaque scénario peut ensuite être calculé par scénario en additionnant le report modal par mode de chaque action comme présenté dans le Tableau 2.1: Report modal potentiel par action.

1.7.2 Impact environnemental

L'impact environnemental peut être calculé grâce au report modal potentiel toujours en faisant l'hypothèse que ce report a toujours lieu depuis la voiture individuelle.

Le calcul de la réduction annuelle de GES se base sur le report modal associé à chaque scénario. Les données du PCAET et du ministère du développement durable permettent de connaitre le parc automobile de la CCPO et le nombre moyen de kilomètres parcourus par véhicule en un an. L'ADEME fournit l'empreinte carbone de chaque moyen de transport par kilomètre parcouru et par voyageur. On peut ainsi estimer les émissions évitées en faisant la différence entre les émissions de la voiture individuelle et celles d'un moyen de transport alternatif, multipliée par le pourcentage de report modal vers ce moyen de transport et le nombre total de km parcourus par les véhicules de la CCPO en un an.

Il est à noter que dans cette méthodologie, les chiffres de l'intensité carbone pour chaque moyen de transport sont utilisés, incluant les émissions de la combustion du carburant mais également de sa production. Par exemple l'intensité carbone kilométrique associée à la voiture électrique prend en compte les émissions liées directement à la combustion (qui sont donc nulles) mais également celles de la production de l'électricité directement liées à l'intensité carbone moyenne du mix électrique français. Néanmoins les émission liées à la fabrication même du véhicules (et donc des batteries électriques pas exemple) ne sont pas incluses dans la méthodologie.

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC70120625-DE

2 La liste des solutions

2.1 Liste d'actions et notation par critère

Tableau 1 Liste des solutions

Solutions	Description	Objectif	Axe de travail concerné	Critères						
				Complexité en termes de gouvernance	Complexité en termes de technicité	Niveau de service	Coûts d' investissement	Coûts de fonctionnement	Impact environnemental	Impact en termes de nombre de personnes touchées
Aménager les trottoirs pour sécuriser la pratique de la marche dans les zones déficitaires	Pour assurer l'accessibilité des trottoirs afin d'encourager la pratique de la marche, des actions peuvent être prises pour empêcher la présence d'obstacles et pour garantir une surface de marche confortable et conforme avec la réglementation en vigueur quant à l'accessibilité. Ces actions peuvent inclure : • La mise en place de barrières le long des trottoirs pour empêcher le stationnement de voitures sur les trottoirs ; • L'élargissement de trottoirs identifiés comme étant trop étroit ; • Le renforcement des trottoirs et de passages piétons en particulier dans les zones à forte densité piétonne. • La mise en place de petites poubelles pour faciliter le ramassage des excréments canins.	Ces mesures permettront de créer des trottoirs plus sûrs et plus confortables pour les piétons, favorisant ainsi la marche comme mode de déplacement durable et contribuant à une meilleure qualité de vie. Elle répondent également notamment aux Les trottoirs sont une infrastructure essentielle dans le développement de la pratique de la marche.	1 3	3	4	4	1	4	3	2
Aménager une infrastructure de mobilité active de Bois-en-Ardres à Pont d'Ardres en lien avec les préconisations du SDMA	Le développement d'une infrastructure de mobilité active reliant Bois-en-Ardres se réalise tout d'abord avec la conception du tracé des infrastructures, qui privilégierait les itinéraires sécurisés, séparés de la circulation automobile lorsque cela est possible, et en assurerait une continuité fluide et confortable pour les cyclistes. Il pourrait également être question de déploiement d'aménagements complémentaires tels que des passages sécurisés aux intersections, des signalisations spécifiques pour les cyclistes, des points d'eau potable et des aires de repos le long du parcours. Cette action serait conditionnée par la coordination avec les autorités locales y compris les municipalités de Bois-en-Ardres à Pont d'Ardres, ainsi que les services techniques compétents, pour obtenir les autorisations nécessaires et assurer la cohérence avec les plans d'urbanisme existants.	Le développement d'un aménagement cyclable répond à un triple objectif d'attractivité, de décarbonation et d'alternatives à la voiture individuelle. En effet, les échanges et le dynamisme économique étant les plus importants dans le nord du territoire, y développer des pistes cyclables permet de dynamiser le territoire tout en le décongestionnant. Par ailleurs, développer des infrastructures de mobilité active c'est promouvoir la mobilité active, une mobilité décarbonée qui participe à la réduction des GES et à l'amélioration de la qualité de l'air. Enfin, les aménagements de mobilité active, permettant un usage plus confortable et sécurisé de la mobilité active, rendant viable certains déplacements en mobilité active, ce qui augmente le report modale de la voiture individuelle vers la mobilité active.								
Aménager une infrastructure de mobilité active de Fiennes à Hardinghen en lien avec les préconisations du SDMA	Le développement d'une infrastructure de mobilité active reliant Fiennes à Hardinghen se réalise tout d'abord avec la conception du tracé des infrastructures, qui privilégierait les itinéraires sécurisés, séparés de la circulation automobile lorsque cela est possible, et en assurerait une continuité fluide et confortable pour les cyclistes. Il pourrait également être question de déploiement d'aménagements complémentaires tels que des passages sécurisés aux intersections, des signalisations spécifiques pour les cyclistes, des points d'eau potable et des aires de repos le long du parcours. Cette action serait conditionnée par la coordination avec les autorités locales y compris les municipalités de Fiennes et Hardinghen, ainsi que les services techniques compétents, pour obtenir les autorisations nécessaires et assurer la cohérence avec les plans d'urbanisme existants.	Le développement d'un aménagement cyclable répond à un triple objectif d'attractivité, de décarbonation et d'alternatives à la voiture individuelle. En effet, les échanges et le dynamisme économique étant les plus importants dans le nord du territoire, y développer des pistes cyclables permet de dynamiser le territoire tout en le décongestionnant. Par ailleurs, développer des infrastructures de mobilité active c'est promouvoir la mobilité active, une mobilité décarbonée qui participe à la réduction des GES et à l'amélioration de la qualité de l'air. Enfin, les aménagements de mobilité active, permettant un usage plus confortable et sécurisé de la mobilité active, rendant viable certains déplacements en mobilité active, ce qui augmente le report modale de la voiture individuelle vers la mobilité active.	3 4	3	3	5	2	4	1	2

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC70120625-DE

Solutions	Description	Objectif	Axe de travail concerné	Critères						
				Complexité en termes de gouvernance	Complexité en termes de technicité	Niveau de service	Coûts d' investissement	Coûts de fonctionnement	Impact environnemental	Impact en termes de nombre de personnes touchées
Aménager une infrastructure de mobilité active de Guînes à Fiennes en lien avec les préconisations du SDMA	Le développement d'une infrastructure de mobilité active reliant Guînes à Fiennes se réalise tout d'abord avec la conception du tracé des infrastructures, qui privilégierait les itinéraires sécurisés, séparés de la circulation automobile lorsque cela est possible, et en assurerait une continuité fluide et confortable pour les cyclistes. Il pourrait également être question de déploiement d'aménagements complémentaires tels que des passages sécurisés aux intersections, des signalisations spécifiques pour les cyclistes, des points d'eau potable et des aires de repos le long du parcours. Cette action serait conditionnée par la coordination avec les autorités locales y compris les municipalités de Guînes et Fiennes, ainsi que les services techniques compétents, pour obtenir les autorisations nécessaires et assurer la cohérence avec les plans d'urbanisme existants.	Le développement d'un aménagement cyclable répond à un triple objectif d'attractivité, de décarbonation et d'alternatives à la voiture individuelle. En effet, les échanges et le dynamisme économique étant les plus importants dans le nord du territoire, y développer des pistes cyclables permet de dynamiser le territoire tout en le décongestionnant. Par ailleurs, développer des infrastructures de mobilité active c'est promouvoir la mobilité active, une mobilité décarbonée qui participe à la réduction des GES et à l'amélioration de la qualité de l'air. Enfin, les aménagements de mobilité active, permettant un usage plus confortable et sécurisé de la mobilité active, rendant viable certains déplacements en mobilité active, ce qui augmente le report modale de la voiture individuelle vers la mobilité active.	3 4	3	3	5	3	4	1	3
Aménager une infrastructure de mobilité active du centre d'Ardres à Bois en Ardres, en passant par le Lac d'Ardres en lien avec les préconisations du SDMA	Cet itinéraire cyclable pourrait mieux relier le centre d'Ardres aux zones fréquentées par les habitants et touristes. Bois en Ardres n'est actuellement pas connecté à un réseau cyclable. L'aménagement de cet axe pourrait être stratégique pour relier des zones densement peuplées au centre bourg tout en assurant une meilleure liaison avec la gare Pont d'Ardres.	Le développement d'un aménagement cyclable répond à un triple objectif d'attractivité, de décarbonation et d'alternatives à la voiture individuelle. En effet, les échanges et le dynamisme économique étant les plus importants dans le nord du territoire, y développer des pistes cyclables permet de dynamiser le territoire tout en le décongestionnant. Par ailleurs, développer des infrastructures de mobilité active c'est promouvoir la mobilité active, une mobilité décarbonée qui participe à la réduction des GES et à l'amélioration de la qualité de l'air. Enfin, les aménagements de mobilité active, permettant un usage plus confortable et sécurisé de la mobilité active, rendant viable certains déplacements en mobilité active, ce qui augmente le report modale de la voiture individuelle vers la mobilité active.	3 4	3	3	5	2	4	1	2
Aménager une infrastructure de mobilité active du marais de Guînes à Andres en lien avec les préconisations du SDMA	Le développement d'une infrastructure de mobilité active reliant Guînes à Andres se réaliser tout d'abord avec la conception du tracé des infrastructures, qui privilégierait les itinéraires sécurisés, séparés de la circulation automobile lorsque cela est possible, et en assurerait une continuité fluide et confortable pour les cyclistes. Il pourrait également être question de déploiement d'aménagements complémentaires tels que des passages sécurisés aux intersections, des signalisations spécifiques pour les cyclistes, des points d'eau potable et des aires de repos le long du parcours. Cette action serait conditionnée par la coordination avec les autorités locales y compris les municipalités de Guînes et Andres, ainsi que les services techniques compétents, pour obtenir les autorisations nécessaires et assurer la cohérence avec les plans d'urbanisme existants.	Le développement d'un aménagement cyclable répond à un triple objectif d'attractivité, de décarbonation et d'alternatives à la voiture individuelle. En effet, les échanges et le dynamisme économique étant les plus importants dans le nord du territoire, y développer des pistes cyclables permet de dynamiser le territoire tout en le décongestionnant. Par ailleurs, développer des infrastructures de mobilité active c'est promouvoir la mobilité active, une mobilité décarbonée qui participe à la réduction des GES et à l'amélioration de la qualité de l'air. Enfin, les aménagements de mobilité active, permettant un usage plus confortable et sécurisé de la mobilité active, rendant viable certains déplacements en mobilité active, ce qui augmente le report modale de la voiture individuelle vers la mobilité active.	3 4	3	3	5	3	4	1	3
Campagne de sensibilisation auprès de la population autour des enjeux de la mobilité (bienfaits économiques, santé)	Pour une campagne de sensibilisation sur les enjeux de santé de l'immobilité et les bienfaits de la mobilité active, il est possible notamment de : • Diffuser des informations mettant en évidence les risques pour la santé associés à l'immobilité (maladies cardio-vasculaires, obésité, diabète) et les bienfaits de la mobilité active (amélioration de la santé cardio-vasculaire, réduction du stress, maintien d'un poids santé). Par ailleurs, des témoignages de personnes ayant passé à l'usage régulier de la mobilité active peuvent être partagées, mettant en lumière l'amélioration de leur santé grâce à la marche, au vélo ou à d'autres formes de mobilité active. Les canaux de diffusion de ces informations peuvent inclure les réseaux sociaux, des articles dans les magazines communautaires ou communaux,	Les actions liées à la campagne de sensibilisation sur les enjeux de santé et de l'immobilité et des bienfaits de la mobilité active serviraient à développer la pratique de la mobilité active au sein du territoire ainsi que de faire changer les mœurs et le recours quasi systématique de la population à la voiture individuelle. Cette campagne de sensibilisation permettra de faire prendre conscience des dangers de l'immobilité et des nombreux bienfaits d'un mode de vie actif, tout en encourageant des comportements de mobilité durable et saine au sein de la communauté.	1 3	4	4	2	1	5	4	4

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC70120625-DE

Solutions	Description	Objectif	Axe de travail concerné	Critères						
				Complexité en termes de gouvernance	Complexité en termes de technicité	Niveau de service	Coûts d' investissement	Coûts de fonctionnement	Impact environnemental	Impact en termes de nombre de personnes touchées
	dans les fiches dans les mairies, ou encore des ateliers et séances de pratique ensemble pour sensibiliser la population.									
Développer des communautés sur la plateforme PassPass covoiturage pour encourager son usage	Le portail PasPass covoiturage est déjà déployé sur le territoire de la CCPO. Son usage peut être renforcé pour encourager la pratique du covoiturage, par exemple à travers : • La création de communautés sur le portail dédiés aux habitants faisant des trajets similaires pour sortir du territoire ou pour circuler dedans ; • Des campagnes de communication ciblées pour promouvoir le portail PassPass auprès des résidents, des entreprises, des institutions locales et des organisations communautaires. • La mise en place des partenariats avec les municipalités, les entreprises locales, les établissements d'enseignement et les associations pour intégrer le portail PassPass dans leurs programmes de mobilité durable et pour promouvoir son utilisation auprès de leurs membres et employés. • La mise en place un système d'assistance en ligne et une hotline dédiée pour fournir un support technique et répondre aux questions des utilisateurs concernant l'utilisation du portail PassPass, notamment en cas de difficultés techniques ou de problèmes d'accès peut également promouvoir l'utilisation du portail. • Un programme de fidélisation, avec la mise en place un de récompenses pour encourager l'utilisation régulière du portail PassPass, par exemple en offrant des points ou des réductions sur les services de covoiturage aux utilisateurs actifs, peut également contribuer à la promotion du portail"	Le covoiturage répond au double enjeux de décarbonation du territoire et de rééquilibrage du territoire. Les résultats attendus sont notamment : • Augmentation de l'utilisation du covoiturage : En renforçant l'usage du portail PassPass, on peut s'attendre à une augmentation du nombre d'utilisateurs du covoiturage, ce qui contribuera à réduire le nombre de véhicules sur les routes et les émissions de gaz à effet de serre associées. • Amélioration de l'accessibilité et de la convivialité : Les efforts déployés pour faciliter l'utilisation du portail PassPass et fournir un support technique adéquat devraient améliorer son accessibilité et sa convivialité pour un plus grand nombre d'utilisateurs potentiels. • Renforcement de la culture du covoiturage : En intégrant le covoiturage dans les habitudes de déplacement des résidents et en faisant du portail PassPass un outil incontournable pour organiser ses trajets, on peut contribuer à renforcer la culture du covoiturage au sein de la communauté.	1 2 4	2	4	5	1	2	3	4
Développer des lignes de covoiturage express depuis Guînes / Ardres / Licques vers les aires urbaines littorales (Dunkerque, Calais, Boulogne-sur-Mer)	Le développement de lignes de covoiturage express depuis Guînes, Ardres et Licques vers les aires urbaines littorales telles que Dunkerque, Calais et Boulogne-sur-Mer se réalise à travers l'identification des itinéraires, des points de rencontre, des conducteurs réguliers et de la planification des horaires et des points de rendez-vous.	Le développement de lignes de co-voiturage express depuis Guînes / Ardres / Licques vers les aires urbaines littorales permettrait de renforcer l'attractivité du territoire en connectant de manière plus efficace deux territoires interdépendants mais également de décarboner la mobilité en mutualisant l'usage des voitures. Les résultats attendus sont notamment : • Réduction du trafic automobile : Le développement de lignes de covoiturage express contribuera à réduire le nombre de véhicules sur les routes, ce qui entraînera une diminution du trafic automobile et des embouteillages. • Diminution des émissions de CO2 : En encourageant le covoiturage, les émissions de gaz à effet de serre provenant des déplacements individuels seront réduites, contribuant ainsi à la lutte contre le changement climatique. • Amélioration de la qualité de vie : Le covoiturage offre une solution économique et conviviale pour les déplacements domicile-travail, ce qui peut améliorer la qualité de vie des habitants en réduisant le stress lié à la conduite et en favorisant les interactions sociales. En mettant en œuvre ces actions, les communes de Guînes, Ardres et Licques pourront offrir à leurs résidents une alternative de mobilité durable et efficace vers les aires urbaines littorales, favorisant ainsi une transition vers un système de transport plus durable et respectueux de l'environnement."	2 4	3	4	4	3	2	2	3

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC70120625-DE

Solutions	Description	Objectif	Axe de travail concerné	Critères						
				Complexité en termes de gouvernance	Complexité en termes de technicité	Niveau de service	Coûts d' investissement	Coûts de fonctionnement	Impact environnemental	Impact en termes de nombre de personnes touchées
Développer des services d'autopartage de voiture électrique sans-permis dans les communes les moins denses (Alembon, Autingues, Bainghen, Boursin, Caffiers, Campagne-lès-Guines, Fiennes, Herbinghen, Hermelinghen, Hocquinghen, Landrethun-lès-Ardres, Nielles-lès-Ardres, Rodelinghem, Sanghen)	Pour développer des services d'autopartage dans les communes les moins denses il est nécessaire de choisir les véhicules les plus adéquats (voitures compactes, utilitaires légers ou des véhicules électriques, en fonction des usages prévus et des préférences des utilisateurs) et d'implanter des stations de partage dans des emplacements stratégiques (centres-villes, zones commerciales, arrêts de transports en commun et les zones résidentielles). Une réflexion est également à porter quant à l'abonnement et à la tarification ainsi qu'aux modalités de réservation et d'utilisation.	Le développement de stations d'autopartage dans les communes les moins denses permettrait de désenclaver le sud du territoire notamment en permettant un accès plus facile à la mobilité aux personnes en situation de précarité. Les résultats attendus sont notamment : • Réduction de la dépendance à la voiture individuelle : Le développement des services d'autopartage offrira une alternative pratique et abordable à la possession d'un véhicule personnel, ce qui encouragera une réduction du nombre de voitures en circulation. • Amélioration de l'accessibilité aux transports : Les services d'autopartage fourniront une solution de mobilité flexible pour les résidents des zones les moins denses, améliorant ainsi l'accessibilité aux transports en commun et aux services essentiels. • Réduction des émissions de CO2 : En favorisant le partage de véhicules plus économes en carburant ou électriques, les services d'autopartage contribueront à réduire les émissions de gaz à effet de serre et à lutter contre le changement climatique. En mettant en œuvre ces actions, les communes les moins denses pourront offrir à leurs résidents des solutions de mobilité innovantes et durables, contribuant ainsi à une transition vers un système de transport plus efficace et respectueux de l'environnement."	1 4	3	3	5	2	2	2	2
Développer des services de mobilité pour le dernier kilomètre	Le développement de services de mobilité pour le dernier kilomètre est une initiative clé pour promouvoir la mobilité durable. Ces services serviraient de points centraux où les résidents et les visiteurs pourraient accéder à divers modes de transport partagé, tels que des véhicules d'autopartage et des vélos électriques. En outre, ces hubs seraient équipés de stations de recharge pour voitures électriques et d'installations pour l'entretien des vélos, ce qui encouragerait l'utilisation de moyens de transport plus écologiques.	L'objectif serait de réduire la dépendance aux véhicules à combustion, de diminuer les émissions de CO2 et de fluidifier le trafic dans les centres bourgs. Cette approche intégrée de la mobilité favoriserait une transition vers des habitudes de déplacement plus durables et responsables.	1 4	2	4	3	3	3	2	4
Développer des stations de vélo-partage dans les communes à travers l'ensemble du territoire, avec un focus particulier porté sur le sud du territoire	Le renforcement du nombre de stations de vélo-partage dans les communes du nord du territoire se réalise à travers l'identification des sites d'implantation (cartographie des zones les plus fréquentées et les points d'intérêt locaux), le choix des vélos et des équipements ainsi que l'implantation des stations. L'attention portée sur le sud du territoire ouvrira une nouvelle offre de transport pour ces habitants. Le vélo électrique, via le service de vélo-partage communautaire, fait état d'un usage augmenté l'été. Un renforcement du réseau pourrait proposer un mode plus fiable pour les déplacements longs des habitants entre communes du sud ou encore vers les communes du nord dans l'absence de d'autres modes de déplacement.	"Le développement de stations de vélo partage dans les communes du nord du territoire permettrait de promouvoir l'usage de la mobilité active en offrant à un public plus conséquent la possibilité d'utiliser un mode actif. L'objectif serait également de renforcer le dynamisme de cette zone du territoire qui est le plus fort à l'échelle de l'intercommunalité. Les résultats attendus sont : • Promotion de la mobilité douce : Le développement des stations de vélo-partage encouragera l'utilisation du vélo comme moyen de transport quotidien, favorisant ainsi une transition vers une mobilité plus durable et respectueuse de l'environnement. • Réduction de la congestion routière* : En offrant une alternative à la voiture individuelle, le vélo-partage contribuera à réduire la congestion routière et les émissions de gaz à effet de serre dans les communes du nord du territoire. • Amélioration de la qualité de vie : La promotion du vélo-partage permettra d'améliorer la qualité de vie des résidents en favorisant l'activité physique, en réduisant le stress lié aux déplacements et en favorisant les interactions sociales dans les communautés locales.	1	4	3	3	3	5	1	4

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC70120625-DE

Solutions	Description	Objectif	Axe de travail concerné	Critères						
				Complexité en termes de gouvernance	Complexité en termes de technicité	Niveau de service	Coûts d' investissement	Coûts de fonctionnement	Impact environnemental	Impact en termes de nombre de personnes touchées
		En mettant en œuvre ces actions, les communes peuvent être mieux connectées et pourront offrir à leurs résidents une solution de mobilité durable et pratique, contribuant ainsi à une amélioration globale de la qualité de vie dans la région."								
Développer les aires de co-voiturage dans les zones les moins denses (Alembon, Autingues, Bainghen, Boursin, Caffiers, Campagne-lès-Guines, Fiennes, Herbinghen, Hermelinghen, Hocquinghen, Landrethun-lès-Ardres, Nielles-lès-Ardres, Rodelinghem, Sanghen)	Pour développer les aires de co-voiturage dans les zones les moins denses de l'intercommunalité, il convient d'aménager les aires de stationnement avec des places de parking réservées et des panneaux d'information sur le covoiturage. Il est également nécessaire des équipements complémentaires tels que des abris, des bancs, des toilettes publiques et des bornes de recharge pour véhicules électriques, afin de rendre les aires de covoiturage plus attrayantes et confortables pour les utilisateurs.	La promotion du covoiturage dans les zones les moins denses permet de rééquilibrer le territoire en offrant aux habitants de ces communes une mutualisation de moyens de déplacements réduisant le budget alloué aux transports, décarbonant le territoire et renforçant le lien social. Ainsi, les résultats attendus seraient notamment : • Promotion du covoiturage : Le développement des aires de covoiturage encouragera l'utilisation du covoiturage comme alternative à la voiture individuelle, en offrant des infrastructures dédiées et attractives aux utilisateurs. • Réduction du trafic routier : En favorisant le covoiturage, ces aires contribueront à réduire le nombre de véhicules en circulation sur les routes, ce qui entraînera une diminution de la congestion routière et des émissions de gaz à effet de serre. • Renforcement du lien social : Les aires de covoiturage peuvent également favoriser les interactions sociales et renforcer le sentiment de communauté en encourageant les habitants à partager leurs trajets et à collaborer pour réduire leur empreinte environnementale. En mettant en œuvre ces actions, les zones les moins denses pourront offrir à leurs habitants des solutions de mobilité alternatives et durables, contribuant ainsi à une amélioration globale de la qualité de vie dans la région.	1	3	4	5	2	4	3	2
Développer un service de taxi social basé sur l'entraide entre les populations pour les publics les plus fragiles au niveau de l'intercommunalité (exemple de Mobicoop)	Un service de taxi social est basé sur l'entraide entre les populations pour les publics les plus fragiles au niveau de l'intercommunalité. Pour déployer un service de ce type, il est nécessaire de : • Réaliser une étude de faisabilité afin d'évaluer la faisabilité et la pertinence du mode de transport. • Établir des partenariats locaux, notamment avec les autorités locales, les associations caritatives, les organisations communautaires et les acteurs du secteur des transports pour coordonner et soutenir la mise en place du service de taxi social. • Développer une plateforme en ligne ou téléphonique dédiée permettant aux utilisateurs de solliciter des trajets de taxi social et aux conducteurs bénévoles de proposer leur aide, en indiquant leurs disponibilités et leurs trajets prévus. • Organiser des sessions de formation pour les conducteurs bénévoles afin de les sensibiliser aux besoins spécifiques des publics fragiles, de leur fournir des conseils en matière d'accueil et de prise en charge, et de garantir la sécurité et le confort des trajets.	Le développement d'un service de taxi social basé sur l'entraide sert principalement l'objectif de rééquilibrage du territoire. En effet, ce service serait principalement bénéfique aux habitants les plus fragiles et les plus enclavés, notamment dans le sud du territoire. Les résultats attendus sont notamment : • Renforcement de la cohésion sociale : Le service de taxi social favorisera l'entraide et la solidarité entre les populations locales, renforçant ainsi le lien social et la cohésion communautaire. • Amélioration de l'accessibilité aux services essentiels : En offrant une solution de transport flexible et adaptée aux publics les plus fragiles, le service de taxi social contribuera à améliorer leur accès aux services de santé, d'éducation, d'emploi et de loisirs. • Réduction de l'isolement et de la précarité : En facilitant les déplacements des publics fragiles, le service de taxi social contribuera à réduire leur isolement social et leur précarité, en leur offrant des opportunités de participation active à la vie sociale et économique de la communauté."	1	3	4	5	1	3	3	1
Développer une application mobile de Mobilité par Association de Service (MAS) pour réunir les offres de transport de l'intercommunalité	Le développement d'un système MAS consisterait en la conception et le développement d'une application numérique. Cette application se doit d'être conviviale et intuitive, permettant aux utilisateurs de rechercher, comparer et réserver différents modes de transport disponibles dans l'intercommunalité, en	L'objectif de développement d'un système MAS serait de faciliter l'utilisation des transports au sein du territoire et de renforcer ainsi le dynamisme territoriale. Les résultats attendus sont notamment :	3 4	1	3	3	2	4	3	4

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC70120625-DE

Solutions	Description	Objectif	Axe de travail concerné	Critères						
				Complexité en termes de gouvernance	Complexité en termes de technicité	Niveau de service	Coûts d' investissement	Coûts de fonctionnement	Impact environnemental	Impact en termes de nombre de personnes touchées
	fonction de leurs besoins spécifiques. Il s'agirait également de collaborer avec les fournisseurs de services de transport pour intégrer leurs offres au sein de l'application MAS, en garantissant la compatibilité des systèmes et la qualité des données échangées. L'application pourrait permettre de planifier les trajets multimodaux, de réserver et payer de manière intégrée.	• Amélioration de l'accessibilité aux transports : L'application MAS permettra aux résidents de l'intercommunalité d'accéder plus facilement à une variété de modes de transport, en facilitant la planification et la réservation de leurs déplacements. • Optimisation des déplacements : En offrant la possibilité de combiner différents modes de transport dans un seul itinéraire, l'application MAS contribuera à optimiser les déplacements des utilisateurs en fonction de leurs besoins spécifiques et des conditions de circulation. • Promotion de la mobilité durable : En mettant en avant les modes de transport durables et en encourageant les comportements de déplacement responsables, l'application MAS contribuera à promouvoir la mobilité durable au sein de l'intercommunalité."							
Étudier le développement d'une ligne de Bus à Haut Niveau de Service depuis Guînes / Ardres vers les aires urbaines littorales (Dunkerque, Calais, Boulogne-sur-Mer) avec les EPCI voisines	Le développement d'une ligne de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) depuis Guînes / Ardres vers les aires urbaines littorales telles que Dunkerque, Calais et Boulogne-sur-Mer se réalise notamment avec une étude de faisabilité qui identifier les axes prioritaires et évalueraient les alternatives de transport notamment. Les concertations et collaborations avec les EPCI voisines seraient également clefs avec la mise en place de réunion de travail, d'ateliers de concertation ou encore de partage de compétences et de ressources. Afin d'élaborer le projet BHNS, il s'agirait de concevoir le tracé ainsi que les arrêts et les infrastructures associées.	Le développement d'une ligne BHNS vers les zones urbaines littorales permettrait de renforcer l'attractivité de la CCPO, de décarboner la mobilité et d'offrir aux habitants une solution de mobilité autre que la voiture individuelle.	2 3 4	2	3	5	5	4	4	4
Étudier le développement d'une ligne de navette pour relier les principales communes	Pour étudier le développement d'une ligne de navette visant à relier les communes de plus de 1,000 habitants de la CCPO, la planification et l'analyse des besoins, la, concertation et collaboration avec les parties prenantes, l'étude de faisabilité et la planification opérationnelle seront nécessaires.	Le développement d'une ligne de navette pour les communes de plus de 1,000 habitants permet de dynamiser le territoire, de renforcer son attractivité, de décarboner la mobilité et d'offre aux habitants une solution de mobilité autre que la voiture individuelle.	2 3 4	3	2	5	3	4	1	3
Etudier une densification de l'offre de transport portée par le SITAC et la Région (bus à Guînes et lignes 425 et 428)	Les habitants utilisent les lignes de bus du SITAC qui passent dans Guînes. Ces bus, qui bénéficient de la gratuité, fonctionnent avec un cadencement maximum de deux bus par heure. Une offre plus dense permettrait une meilleure confort des usagers, ainsi qu'une meilleure sécurité de ne pas se faire refuser la montée. Une série d'actions bien planifiées devrait être mise en œuvre afin d'améliorer la fréquence, la fiabilité, et l'attractivité du service de transport. Ces actions sont notamment l'évaluation des besoins et de la demande, l'augmentation de la fréquence des bus (cadencement régulier, renforcement des services aux heures de pointe), l'extension des horaires de service (servi étendu, service week-ends et jours fériés) ou encore l'amélioration des infrastructures (modernisation des arrêts de bus, création de voies réservées).	"La densification de l'offre de transport de bus entre Calais et Guînes permettrait d'inciter les habitants à prendre les transports en commun, conduisant à un report modal de la voiture individuelle vers les modes collectifs et donc à la décarbonation de la mobilité territoriale. Cela pourrait également permettre de faire plus facilement la navette journalière pour les habitants dont l'emploi se trouve dans cette zone urbaine. Les résultats attendus sont notamment : • Augmentation de la fréquentation : Une offre de transport plus dense et régulière devrait attirer plus d' usagers, réduisant ainsi l'utilisation des voitures individuelles et contribuant à la diminution des émissions de CO2. • Amélioration de la satisfaction des usagers : Un service de bus plus fréquent et fiable améliorera la satisfaction des usagers et la perception du transport public entre Calais et Guînes. • Développement économique local : Une meilleure connectivité et une mobilité améliorée peuvent stimuler le développement économique local en facilitant les déplacements pour le travail, les études et les loisirs. En mettant en œuvre ces actions, la densification de l'offre de transport portée par le SITAC entre Calais et Guînes contribuera de manière	2 3 4	2	4	3	4	2	1	4

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC70120625-DE

Solutions	Description	Objectif	Axe de travail concerné	Critères						
				Complexité en termes de gouvernance	Complexité en termes de technicité	Niveau de service	Coûts d' investissement	Coûts de fonctionnement	Impact environnemental	Impact en termes de nombre de personnes touchées
		significative à l'amélioration de la mobilité durable dans la région, rendant le transport public plus accessible et attractif pour tous les usagers."								
Faire un audit des routes du territoire afin de répérer les routes dont l'état de dégradation est le plus fort afin d'appliquer des mesures correctives	Pour réaliser un audit des routes du territoire afin de repérer celles dans l'état de dégradation le plus fort et appliquer des mesures correctives, il s'agira de réaliser une inspection sur le terrain (évaluer l'état des routes) pour évaluer de manière plus précise l'état des routes et identifier les défauts structurels et fonctionnels. Il s'agira ensuite de planifier les travaux de réparation et de maintenance en fonction des priorités établies, en coordonnant les interventions avec les services de voirie, les entreprises de construction et les autres parties prenantes concernées. Les mesures correctives nécessaires pourront ensuite être appliquées pour réparer les défauts identifiés sur les routes, en réalisant des travaux de réfection du revêtement, de comblement des nids-de-poule, de renforcement de la chaussée.	À travers la réalisation d'audit des routes du territoire et l'application de mesures correctives, les objectifs sont multiples. Tout d'abord, un actif routier en bon état permet de sécuriser les déplacements et la mobilité des habitants et d'améliorer les conditions de trafic, participant à l'attractivité du territoire. Par ailleurs, des routes en bon état permettent une pratique plus sécurisée et confortable des mobilités douces, encourageant ainsi leur utilisation et contribuant à la décarbonation du territoire. Cette promotion de la mobilité active sert également l'objet de création d'alternatives à la voiture individuelle.	2 3	4	3	3	2	4	4	4
Installer des panneaux pour signaler les infrastructures de mobilité active (pistes cyclables, sentiers de randonnée notamment)	Le développement d'une signalisation efficace dans les communes afin de traduire l'existence des infrastructures de mobilité active se réalise à travers la conception d'une signalisation claire, cohérente et facilement compréhensible pour indiquer l'existence et la localisation des pistes cyclables, des sentiers de randonnée et autres infrastructures de mobilité active dans les communes. Il conviendra également de développer différents supports de signalisation adaptés aux caractéristiques des infrastructures de mobilité active, tels que des panneaux directionnels, des marquages au sol, des cartes illustratives et des indications sur les panneaux routiers existants. Après avoir identifié les emplacements stratégiques (points d'entrée des pistes cyclables, intersections importantes, jonctions avec d'autres itinéraires et points d'intérêt touristique), il s'agira d'installer les panneaux de signalisation conformément aux normes en vigueur, en assurant leur visibilité, leur lisibilité et leur durabilité, et en prenant en compte les contraintes locales et les spécificités du paysage urbain ou naturel.	Le développement de la signalisation répond à l'objectif de promotion de la mobilité décarbonée du territoire, et notamment active. En rendant l'identification des infrastructures dédiées à la mobilité active au sein de l'intercommunalité, le confort d'usage est augmenté ainsi que l'intérêt des habitants pour ce type de mobilité. Cela permet donc d'augmenter le nombre d'usager et de proposer une alternative à la voiture individuelle viable dans la pratique de la mobilité active.	3 4	4	3	2	1	4	4	3
Mieux afficher et communiquer autour de l'offre de mobilité	Afin de toucher la plus grande audience, il faut penser au déploiement d'affiches détaillant l'offre de mobilité dans les lieux les plus animés de l'intercommunalité tels que les marchés, les mairies, les églises, les écoles ou encore les supermarchés ou auprès des associations.	La communication à travers des affiches pourrait permettre d'informer les habitants sur l'offre de mobilité du territoire et sur les alternatives notamment à la voiture individuelle.	3 4	3	4	2	1	5	3	4
Prolonger les aides pour l'acquisition d'un vélo ou trotinette	La CCPO pourrait imaginer, dans la lignée de son aide à l'achat d'un vélo, d'augmenter le montant des subventions, d'étendre le type de bénéficiaires possibles ou encore d'étendre cette subvention aux autres modes de mobilités actives (vélo, trottinettes par exemple)..	Le prix est très souvent la plus grande contrainte pour l'acquisition d'un mode de mobilité active.	3 4	4	4	4	2	4	2	4
Renforcement des aménagements de l'Eurovéloroute 5 nord en lien avec les préconisations du SDMA notamment à travers un meilleur entretien et harmonisation des aménagements	Le renforcement des aménagements Eurovéloroute 5 nord se ferait dans le but de renforcer la pratique de la mobilité active. Les actions pourraient être : • Revêtement végétalisé et 100% recyclable sur les chemins existants pour une intégration écologique et durable. • Conservation d'éléments patrimoniaux tels que les rails des chemins de fer pour préserver l'histoire locale tout en les intégrant dans le parcours. • Création de passerelles et intersections sécurisées pour assurer la sécurité des usagers et la continuité du parcours.	L'objectif poursuivi serait de promouvoir la mobilité active en sécurisant et en rendant plus confortable l'usage des infrastructures dédiées.	1 4	2	2	5	2	2	2	1

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC70120625-DE

Solutions	Description	Objectif	Axe de travail concerné	Critères							
				Complexité en termes de gouvernance	Complexité en termes de technicité	Niveau de service	Coûts d' investissement	Coûts de fonctionnement	Impact environnemental	Impact en termes de nombre de personnes touchées	
	• Installation de mobilier urbain fonctionnel pour le confort des usagers, comme des stations de recharge pour vélos électriques et des aires de pique-nique. • Mise en place de points de vue stratégiques, comme des belvédères, pour valoriser le paysage et offrir des pauses contemplatives aux cyclistes. • Aménagement de tronçons spécifiques pour ne pas perturber le trafic routier et garantir la sécurité des cyclistes, comme la création de passerelles élevées.										
Renforcer le nombre de bornes de recharge dans les communes à la population la plus élevée (Andres, Ardres, Balinghem, Brêmes, Guînes, Hardinghen, Licques, Louches)	Le renforcement du nombre de bornes de recharge dans les communes à la population la plus élevée consiste en l'installation de bornes de recharge dans des emplacements stratégiques préalablement identifiés, en veillant à ce qu'elles soient facilement accessibles, visibles et sécurisées pour les utilisateurs. Il sera important de sélectionner les types de bornes de recharge appropriés en fonction des besoins de chaque commune, en incluant des bornes de recharge rapide, accélérée et normale pour répondre aux besoins de différents types de véhicules électriques.	Les résultats attendus de cette action sont notamment : • Promotion de la mobilité électrique : Le renforcement du nombre de bornes de recharge encouragera l'adoption de véhicules électriques en offrant aux résidents une infrastructure de recharge accessible et fiable. • Réduction des émissions de gaz à effet de serre : En favorisant la mobilité électrique, ces bornes de recharge contribueront à réduire les émissions de gaz à effet de serre et à améliorer la qualité de l'air dans les communes concernées. • Amélioration de l'attractivité des communes : Les bornes de recharge renforceront l'attrait des communes pour les propriétaires de véhicules électriques, augmentant ainsi leur attractivité en tant que destinations résidentielles et touristiques. En mettant en œuvre ces actions, les communes à la population la plus élevée pourront jouer un rôle actif dans la transition vers une mobilité plus durable en offrant à leurs résidents une infrastructure de recharge adaptée aux besoins des véhicules électriques."	3	4	3	4	3	4	5	3
Réorganiser le service de taxi vert avec des offres plus flexibles (rabattement vers les gares en heures de pointe, vers les marchés) pour mieux répondre aux besoins des habitants	Pour réorganiser le service de taxi vert et offrir une plus grande flexibilité, il pourrait être intéressant d'implémenter un système de réservation en ligne qui permettrait aux utilisateurs de réserver des trajets vers les gares pendant les heures de pointe et vers les marchés à des horaires spécifiques. Cela pourrait être complété par une application mobile pour faciliter les réservations et les paiements. De plus, des tarifs dynamiques pourraient être introduits pour encourager l'utilisation des taxis verts pendant les heures creuses, améliorant ainsi l'efficacité du service et la satisfaction des habitants. Enfin, une collaboration avec les autorités locales pourrait aider à identifier et à répondre aux besoins spécifiques des résidents en matière de transport.	La réorganisation du service de taxi vert vise principalement à améliorer la satisfaction des clients en offrant des options de transport plus flexibles et adaptées aux besoins spécifiques des habitants. En se concentrant sur des services tels que le rabattement vers les gares durant les heures de pointe et vers les marchés, l'objectif est de fournir une solution de mobilité efficace et confortable, tout en renforçant l'engagement envers la satisfaction client. Cette initiative s'inscrit dans une démarche plus large de modernisation et d'adaptation aux nouvelles demandes de mobilité urbaine.	1 4	2	2	5	3	2	2	1
Repenser le service de minibus de Guînes / Ardres pour desservir les gares les plus proches, avec des horaires cadancés avec les trains	Pour repenser le service de minibus de Guînes / Ardres, en optimisant l'amplitude horaire et la zone de desserte en l'étendant aux communes limitrophes (Caffiers, Fiennes, Bouquehault, Campagne-Lès-Guines, Andres). La zone de desserte peut être focalisée sur les zones rurales et périphériques, les points d'intérêt clés (centres commerciaux, établissements éducatifs, centres médicaux) ou les connexions intermodales (gares et hubs de transport, zones de covoiturage, ou encore piste cyclables et piétonnes). Il est possible de travailler notamment sur l'amplitude horaire avec une extension des horaires de service : • Matin et soir : Prolonger les horaires de service tôt le matin et tard le soir pour permettre aux travailleurs de commencer et finir leur journée à des heures variées.	L'objectif poursuivi par les actions pour repenser le service des minibus serait principalement de proposer des alternatives à la voiture individuelle au sein des communes déjà desservies, tout en facilitant la multimodalité et les interconnexions entre les différentes offres déjà existantes à une plus grande partie de la population et de mieux répondre aux besoins de la population. Ces actions visent à rendre le service de minibus de Guînes / Ardres plus flexible, accessible, et répondant mieux aux besoins des usagers, tout en encourageant l'utilisation des transports en commun comme alternative durable à l'automobile individuelle."	2 4	2	3	3	2	3	2	3

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC70120625-DE

Solutions	Description	Objectif	Axe de travail concerné	Critères						
				Complexité en termes de gouvernance	Complexité en termes de technicité	Niveau de service	Coûts d' investissement	Coûts de fonctionnement	Impact environnemental	Impact en termes de nombre de personnes touchées
	• Week-ends et jours fériés : Assurer un service adéquat durant les week-ends et les jours fériés pour répondre aux besoins des loisirs et des achats. • Fréquence des passages : • Heures de pointe : Augmenter la fréquence des minibus pendant les heures de pointe (matin et soir) pour réduire les temps d'attente et répondre à la demande accrue. • Heures creuses : Maintenir un service régulier pendant les heures creuses pour garantir une disponibilité constante. • Il est également possible de jouer sur davantage de flexibilité du système : • Mettre en place un système de réservation flexible pour permettre aux utilisateurs de demander des trajets spécifiques en dehors des horaires réguliers, via une application mobile ou un service téléphonique.".									
Sécuriser l'accès aux collèges à vélo	Pour sécuriser l'accès aux collèges à vélo, plusieurs initiatives peuvent être mises en place. Des aménagements peuvent être réalisés pour sécuriser les itinéraires d'accès aux établissements, comme la construction d'abris à vélos sécurisés et des actions de sensibilisation pour les élèves. De plus, l'amélioration des infrastructures cyclables, la mise en place de services vélo et la sensibilisation à la pratique du vélo peuvent être des mesures pour encourager l'utilisation du vélo tout en assurant la sécurité des collégiens.	Les objectifs d'une politique de sécurisation de l'accès aux collèges à vélo sont multiples et essentiels pour encourager la mobilité durable chez les jeunes. Premièrement, elle vise à augmenter la part modale du vélo, en offrant des infrastructures sécurisées qui encouragent les collégiens à opter pour ce mode de transport sain et écologique. Deuxièmement, elle cherche à promouvoir l'autonomie et l'indépendance des jeunes, leur permettant ainsi de gagner en confiance et en liberté. Troisièmement, cette politique contribue à lutter contre la sédentarité, un enjeu majeur de santé publique chez les adolescents. Enfin, elle s'attaque à la pratique genrée du vélo, en cherchant à éliminer les barrières socioculturelles qui dissuadent les filles de se déplacer à vélo.	3 4	2	2	5	2	2	3	3

Source 2 Mott MacDonald

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC70120625-DE

2.2 Report modal potentiel par action

Tableau 2.1: Report modal potentiel par action

Liste d'actions	Mode	Report modal potentiel
Aménager les trottoirs pour sécuriser la pratique de la marche dans les zones déficitaires	Voiture vers marche	0.45%
Repenser le service de minibus de Guînes / Ardres pour desservir les gares les plus proches, avec des horaires cadencés avec les trains	Voiture vers Transport en Commun (TC) / multimodal	0.40%
Campagne de sensibilisation auprès de la population autour des enjeux de la mobilité (bien faits économiques, santé)	Voiture vers TC/ mode doux / multimodal	0.53%
Mieux afficher et communiquer autour de l'offre de mobilité	Voiture vers TC/ mode doux/ multimodal	0.53%
Étudier une densification de l'offre de transport portée par le SITAC et la Région (bus à Guînes et lignes 425 et 428)	Voiture vers TC	0.70%
Développer des lignes de co-voiturage express depuis Guînes / Ardres / Licques vers les aires urbaines littorales (Dunkerque, Calais, Boulogne-sur-Mer)	Voiture vers co-voiturage	0.60%
Développer des services d'autopartage de voiture électrique sans-permis dans les communes les moins denses (Alembon, Autingues, Bainghen, Boursin, Caffiers, Campagne-lès-Guines, Fiennes, Herbinghen, Hermelinghen, Hocquinghen, Landrethun-lès-Ardres, Nielles-lès-Ardres, Rodelinghem, Sanghen)	Voiture vers véhicule électrique (VE)	0.21%
Développer des stations de vélo-partage dans les communes à travers l'ensemble du territoire, avec un focus particulier porté sur le sud du territoire	Voiture vers vélo	0.08%
Développer des hubs de mobilité dans les centres bourgs regroupant des véhicules d'autopartage, de vélo électrique, et équipés pour la recharge électrique de voitures personnelles et d'entretien de vélos	Voiture vers multimodal	0.19%
Développer des équipements favorisant l'intermodalité dans les haltes ferroviaires de Caffiers et Pont d'Ardres (aménagements vélo sécurisés, trottoirs pour usages mixes, encouragements, P+R, bornes de recharge, arrêts de bus)	Voiture vers multimodal	0.08%
Développer les aires de co-voiturage dans les zones les moins denses (Alembon, Autingues, Bainghen, Boursin, Caffiers, Campagne-lès-Guines, Fiennes, Herbinghen, Hermelinghen, Hocquinghen, Landrethun-lès-Ardres, Nielles-lès-Ardres, Rodelinghem, Sanghen)	Voiture vers co-voiturage	0.60%
Renforcer le nombre de bornes de recharge dans les communes à la population la plus élevée (Andres, Ardres, Balinghem, Brêmes, Guînes, Hardinghen, Licques, Louches)	Voiture vers VE	2.03%
Développer des communautés sur la plate-forme PassPass co-voiturage pour encourager son usage	Voiture vers co-voiturage	0.64%
Réorganiser le service de taxi vert avec des offres plus flexibles (rabattement vers les gares en heures	Voiture vers TC	0.20%

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC70120625-DE

Liste d'actions	Mode	Report modal potentiel
de pointe, vers les marchés) pour mieux répondre aux besoins des habitants		
Développer un service de taxi social basé sur l'entraide entre les populations pour les publics les plus fragiles au niveau de l'intercommunalité (exemple de Mobicoop)	Voiture vers co-voiturage	0.48%
Développer une application mobile de Mobilité par Association de Service (MAS) pour réunir les offres de transport de l'intercommunalité	Voiture vers multimodal	0.48%
Étudier le développement d'une ligne de Bus à Haut Niveau de Service depuis Guînes / Ardres vers les aires urbaines littorales (Dunkerque, Calais, Boulogne-sur-Mer) avec les EPCI voisines	Voiture vers TC	0.75%
Étudier le développement d'une ligne de navette pour relier les principales communes	Voiture vers TC	1.12%
Développer une piste cyclable du centre d'Ardres à Bois en Ardres, en passant par le Lac d'Ardres en lien avec les préconisations du SDMA	Voiture vers vélo	0.70%
Développer une piste cyclable de Bois-en-Ardres à Pont d'Ardres en lien avec les préconisations du SDMA	Voiture vers vélo	0.70%
Développer une piste cyclable de Fiennes à Hardinghen en lien avec les préconisations du SDMA	Voiture vers vélo	0.34%
Développer une piste cyclable de Guînes à Fiennes en lien avec les préconisations du SDMA	Voiture vers vélo	0.34%
Développer une piste cyclable du marais de Guînes à Andres en lien avec les préconisations du SDMA	Voiture vers vélo	0.34%
Installer des panneaux pour signaler les infrastructures de mobilité active (pistes cyclables, sentiers de randonnée notamment)	Voiture vers mode doux	0.56%
Auditer les routes du territoire pour rendre la pratique de la mobilité active plus sécurisée et confortable et augmenter l'attrait de ce mode de déplacement	Voiture vers mode doux	0.20%
Prolonger les aides pour l'acquisition d'un vélo ou trottinette	Voiture vers mode doux	0.70%
Renforcement des aménagements de l'Eurovélo route 5 nord en lien avec les préconisations du SDMA notamment à travers un meilleur entretien et harmonisation des aménagements	Voiture vers vélo	0.70%
Développer des services de mobilité pour le dernier kilomètre	Voiture vers multimodal	0.15%
Sécuriser l'accès aux collèges à vélo	Voiture vers vélo	0.38%

Source Mott MacDonald

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC70120625-DE

3 Ateliers de concertation

3.1 L'approche

Quatre ateliers de concertation ont été organisés avec pour objectif de confronter les solutions et axes envisagés aux attentes, besoins et opinions du public. Afin d'avoir une collecte d'information maximale, une concertation inclusive, quatre ateliers de concertation ont été menés pour couvrir l'ensemble des quatre pays composant le territoire à savoir :

- Pays 1 : Pays de Guînes (Guînes) ;
- Pays 2 : Pays d'Hardinghen (Hardinghen) ;
- Pays 3 : Pays de Licques (Licques) ;
- Pays 4 : Pays de l'Ardrésis (Ardres).

3.2 La méthodologie

Les ateliers étaient décomposés en deux temps. Le premier exercice est dédié au choix des solutions, tandis que le second consiste à affiner les solutions sélectionnées.

3.2.1 Choix des solutions et budget participatif

Les participants ont formé des petits groupes de quelques personnes et avaient à disposition un livret contenant des fiches descriptives de chaque solution proposée (Voir Annexe **Error! Reference source not found.**). Chacune de ces actions affichaient une ou des problématiques cibles ainsi qu'un budget en fonction du coût réel de l'action, ici affiché de manière symbolique par un coût en gommettes.

Les solutions que pouvaient sélectionner les participants étaient :

- Aménager les aires de covoiturage du territoire ;
- Aménager les trottoirs dans les zones déficitaires ;
- Augmenter la fréquence de passage des bus ;
- Augmenter le nombre de passages piétons ;
- Créer de nouvelles stations de vélo-partage communautaires au sud du territoire ;
- Créer un service de partage de voiture sans permis dans les petites communes ;
- Créer une liaison entre Guînes et les haltes ferroviaires de Caffiers et Pont d'Ardres ;
- Créer une navette pour relier les principales communes de la CCPO ;
- Créer une piste cyclable du centre d'Ardres à Bois en Ardres, en passant par le lac d'Ardres ;
- Développer des lignes de co-voiturage express depuis Guînes/Ardres/Licques vers les aires urbaines littorales ;
- Développer des plates-formes de mobilité dans les centres-bourgs ;
- Développer des services de mobilité pour le dernier kilomètre ;
- Développer les communautés co-voiturage PassPass ;
- Développer un service de taxi social ;
- Développer une piste cyclable de Fiennes à Hardinghen ;
- Développer une piste cyclable de Guînes à Andres ;
- Développer une piste cyclable de Guînes à Fiennes ;
- Installer de nouvelles bornes de recharge électriques ;
- Installer des panneaux pour signaler les infrastructures de mobilité active ;
- Mieux afficher l'offre de mobilité sur le territoire ;
- Prolonger la piste cyclable de Bois en Ardres à Pont d'Ardres ;
- Réaliser une campagne de sensibilisation auprès de la population ;
- Réorganiser le service de taxi vert ;
- Réparer les routes dégradées du territoire ;

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC70120625-DE

- Sécuriser et améliorer l'accès aux sentiers de randonnée ;
- Sécuriser l'accès aux collèges à vélo.

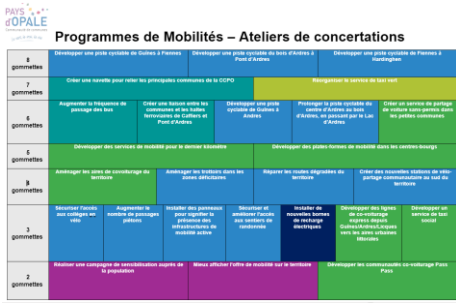
La consigne de l'exercice était, pour chacun des groupes, de se mettre à la place de la collectivité, avec un budget limité de 30 gommettes, et de choisir les solutions en fonction des problématiques qu'ils privilégieraient.

Après un temps de réflexion et de sélection, chacun des groupes a restitué à l'ensemble des participants les actions choisies et notamment les explications qui avaient motivé leurs choix.

Figure 3.1: Couverture du livret fiches actions

Source: Mott MacDonald

Figure 3.2: Support pour les participants pour coller les gommettes



Source: Mott MacDonald

3.2.2 Affinage des solutions

Dans un second temps, les participants ont pu ffiner les solutions sélectionnées dans l'exercice n°1. L'intérêt était de comprendre comment organiser les actions, comprendre les besoins des participants mais également les facteurs de succès des actions.

Chaque participant a dû donc choisir, individuellement, une action qu'il souhaiterait en priorité développer. Les questions suivantes leur ont été posées, avec une feuille remise à compléter :

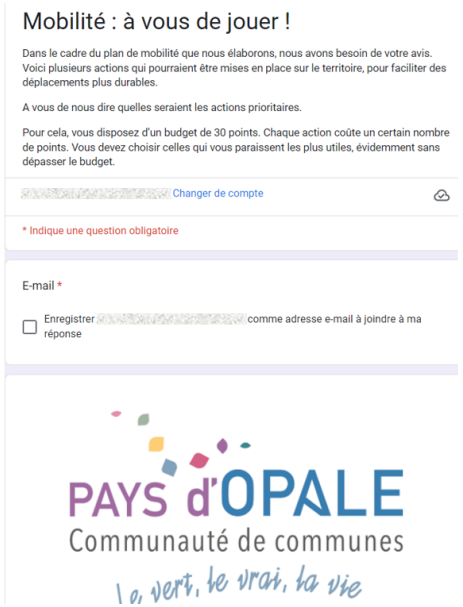
- « Ce que je comprends de l'action » : L'objectif de cette section était d'appréhender ce que les participants se figuraient derrière l'action, ce qu'ils avaient à l'esprit comme actions sous-jacentes ;
- « Le service me sera utile si… » : L'intérêt de cette section était de comprendre comment l'action pouvait opérationnellement et concrètement être utile aux participants ;
- « Le service ne me sera pas utile si… » : À l'inverse, l'idée de cette section était d'avoir l'ensemble des facteurs qui pourraient faire qu'une action ne soit pas in fine utile à la population.

3.2.3 Une enquête en ligne

Le taux de participation aux ateliers a été relativement faible (Voir 3.3.1). Ainsi, pour pallier la faible participation, la CCPO a partagé un questionnaire en ligne sur ses réseaux sociaux. L'objectif était le même que celui de l'exercice de sélection des actions, à savoir comprendre les priorités du grand public.

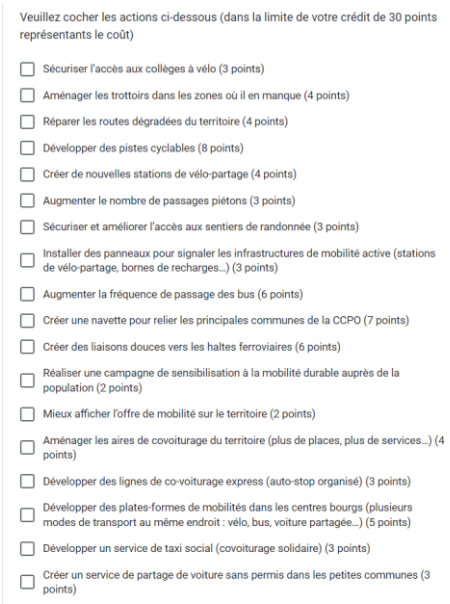
Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC70120625-DE

Figure 3.3: Introduction enquête mobilité élaboration de scénarios



Source: Mott MacDonald

Figure 3.4: Réponses enquête mobilité élaboration de scénarios



Source: Mott MacDonald

3.3 Le résultat

3.3.1 Des éléments de contexte dans l'interprétation des résultats

L'interprétation des résultats est a relativiser : en effet, la participation était si faible que le plein potentiel des exercices n'a pas pu être réalisé pour permettre une véritable idéation et stimulation de l'intelligence collective. La priorisation des scénarios prend en compte néanmoins les résultats de l'enquête en ligne.

3.3.2 Les actions privilégiées

Les points majeurs qui sont remontés de la concertation à Ardres sont :

- Le développement du co-voiturage à l'aide de primes de co-voiturage ou de lignes de bus virtuelles ;
- L'importance de protéger les cyclistes à l'aide de pistes cyclables séparée et l'importance de la signalisation pour indiquer les routes conseillées et déconseillées aux vélos ;
- L'importance de communiquer sur les solutions de mobilité existantes et de cibler les campagnes de communication pour donner envie aux habitants de changer leurs habitudes.

D'autres sujets de discussion ont été abordé notamment sur les services existants tel que :

- Les stations vélo partage communautaire qui ne permettent pas l'interopérabilité entre stations ;
- La prévision d'extension du service du taxi-vert hors du territoire de la CCPO ;
- Le manque de demande pour le minibus de Guînes depuis la COVID.

Pour ce qui est de la concertation à Hardinghen, les actions retenues sont notamment :

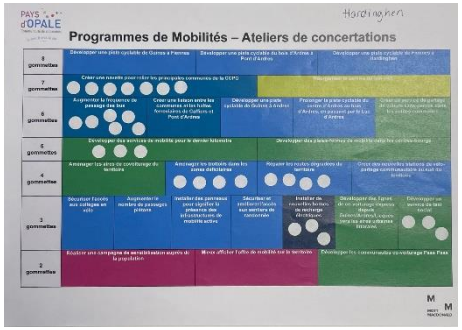
- Développer des aménagements cyclables entre Guînes et Fiennes ;
- Développer des plates-formes de mobilité dans les centres-bourgs ;
- Aménager les trottoirs dans les zones déficitaires ;
- Sécuriser l'accès aux collèges en vélo ;
- Développer les lignes de co-voiturage express depuis Guînes/Ardres/Licques vers les aires urbaines littorales ;
- Développer un service de taxi social ;
- Mieux afficher l'offre de mobilité sur le territoire ;

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC70120625-DE

- Développer les communautés de co-voiturage Pass Pass ;
- Créer une navette pour relier les principales communes de la CCPO ;
- Augmenter la fréquence de passage des bus ;
- Développer des services de mobilité pour le dernier kilomètre ;
- Réparer les routes dégradées du territoire ;
- Installer de nouvelles bornes de recharge électriques.

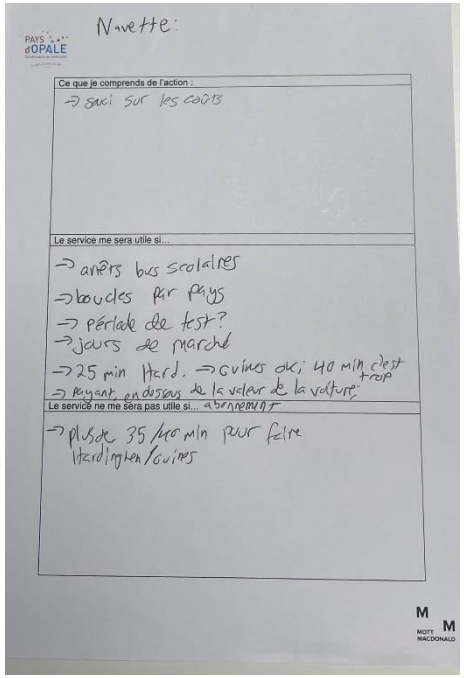
Le co-voiturage est l'action la plus populaire, en ayant été choisi par l'ensemble des participants. Par ailleurs, l'aménagement des trottoirs, l'affichage de l'offre de la mobilité ou encore la création d'une navette pour relier les principales communes demeurent également des actions très populaires.

Figure 3.5: Résultat atelier de concertation – Actions priorisées



Source: Mott MacDonald

Figure 3.6: Résultat atelier de concertation – Actions étayées

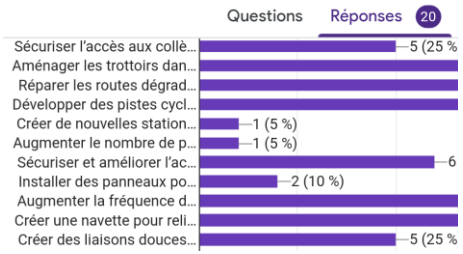


Source: Mott MacDonald

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC70120625-DE

L'enquête en ligne a collecté 20 réponses.

Figure 3.7: Résultat enquête mobilité Phase 2 - 1



Source: Résultats de l'enquête en ligne partagés par la CCPO

Figure 3.8: Résultat enquête mobilité Phase 2 - 2

Source: Résultats de l'enquête en ligne partagés par la CCPO

Selon les résultats de cette enquête, les actions privilégiées sont notamment :

- Aménager les trottoirs dans les zones déficitaires ;
- Créer une navette pour relier les principales communes de la CCPO ;
- Réparer les routes dégradées du territoire ;
- Développer des pistes cyclables.

Ainsi, les réponses de l'enquête en ligne corroborent de manière plutôt juste aux résultats des ateliers.

3.3.3 L'affinage des actions

Le tableau ci-dessous reprend les différents points abordés par les participants, ce qui représente unesynthèse leurs priorités :

Tableau 2 Points critiques pour les actions et services mentionnés

Services	Points critiques
Taxi solidaire / co-voiturage express	• Importance de la communication pour encourager le co-voiturage ;
	• Besoin d'un service souple et flexible pour s'adapter à plus de besoins ;
	• Ce service est adapté aux personnes âgées et aux jeunes ;
	• Créer un auto-stop organisé ;
	• Importance du service qui dessert des destinations en dehors de l'intercommunalité.
Navettes	• Avoir deux navettes pour relier les communes à Guînes pour pouvoir prendre le bus de calais (par exemple une au Nord de l'intercommunalité et une au sud) ;
	• Maximum doubler le temps de trajet par rapport à un trajet en voiture ;
	• Relier les gares de Calais Fréthun et de Rinxent plutôt que les gares de Caffiers et de Pont d'Ardres et assurer que les horaires soient cadencées ;
	• Les coûts d'exploitation de la navette qui impacterait le coût d'utilisation ;
	• Utiliser les arrêts de bus scolaires existants ;
	• Moins cher que d'utiliser sa voiture personnelle ;
	• Possibilité de commencer par une période de test.
Communication	• Besoin de plus de communication que juste sur les réseaux sociaux
Vélo	• Le vélo est aujourd'hui très dangereux sur l'intercommunalité à cause du manque d'infrastructure : importance de sécuriser les pistes cyclables (pas de voies partagées sur les grands axes) ;
	• Le vélo peut être utilisé comme un outil touristique ;
	• Les barrières face au vélo restent nombreuses : météo, élévation : cela pose la question de la priorisation du vélo comme mode de transport
Voiture sans permis partagé	• Ce service serait vu comme peu sécuritaire
Trottoirs	• Des trottoirs semblent nécessaires dans les endroits suivants :
	▪ Le bas de Hardinghen ;
	▪ Le hameau de L'Eau Courte ;

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC70120625-DE

Services	Points critiques
	▪ Autour de la maison de l'enfant à Hardinghen ; ▪ Le Hameau d'Escottes à Licques. ● Les trottoirs ne sont pas continus dans certaines communes et il n'y a pas de passages piétons pour traverser la rue ; ● De nombreuses voitures se garent sur le trottoirs.

Source Mott MacDonald

Par ailleurs, une attention particulière des participants est portée quant à l'accès aux gares. En effet, les habitants de Hardinghen ont fait part de l'importance des gares de Rinxent et de Calais Fréthun pour accéder aux destinations en dehors de l'intercommunalité. La gare de Rinxent permet un accès à Boulogne-sur-Mer avec une offre plus dense de trains, contrairement aux gares de Pont d'Ardres et de Caffiers. Cette gare pourrait également bénéficier aux lycéens dont leur établissement scolaire est situé à Marquise. Les deux gares du territoire (Caffiers et Pont d'Ardres) sont également loin et difficiles d'accès pour les habitants d'Hardinghen.

Les habitants ont également fait part de leurs difficultés de stationnement autour de la gare de Rinxent et de Calais Fréthun qui bénéficierait toutes les deux d'un accès en transport en commun, la gare de Calais Fréthun directement depuis Guînes. Notamment, les parkings de la gare de Calais Fréthun peuvent être complets dès les premiers trains le matin, ce qui rend encore plus nécessaire une desserte fiable en modes partagés ou en transports en commun depuis la CCPO.

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC70120625-DE

4 Les scénarios

4.1 Présentation de 3 scénarios

Pour rappel, les trois scénarios suivants ont été développés en COTECH le 3 juillet 2024 :

- Scénario n°1 : Personnes & Environnement ;
- Scénario n°2 : Approche pragmatique ;
- Scénario n°3 : Mobilité active.

4.1.1 Scénario 1 – Priorité sur l'impact environnemental et un coût moyen

4.1.1.1 Présentation du scénario

Le COTECH a choisi un premier scénario vers un impact environnemental positif maximale pour réduire les émissions de gaz à effet de serre et améliorer la qualité de l'air tout en maximisant l'accessibilité et l'inclusivité. L'objectif est de créer un système de mobilité qui soit non seulement respectueux de l'environnement, mais aussi équitable et efficace, touchant ainsi le maximum de personnes possible.

Pour ce faire, les différents critères de notation ont été pondérées de la manière suivante :

- Niveau de service 3 : Service à compléter/approfondir ;
- Impact environnemental 5 : Impact environnemental très élevé avec une réduction notable des émissions de GES et une amélioration de la qualité de l'air ;
- Population impactée 5 : Population impactée très élevée, quasiment toute la population de la CCPO.

Les actions présentées dans la tableau ci-dessous sont celles ayant obtenues le meilleur score (classement par ordre décroissant).

Tableau 3 Liste des actions - Scénario 1 Personnes & Environnement

Nom des actions
Mise en place d'une ligne de Bus à Haut Niveau de Service depuis Guînes/Ardres vers les aires urbaines littorales avec les EPCI voisines
Créer un aménagement cyclable de Guînes à Fiennes
Développer l'intermodalité dans les haltes ferroviaires
Développer une ligne de navette pour relier les principales communes du territoire (Guînes, Ardres, Licques notamment)
Créer un aménagement cyclable du marais de Guînes à Andres
Développer des hubs de mobilité dans les centres bourgs
Renforcer le nombre de bornes de recharge dans les communes à la densité de population la plus élevée selon les préconisations du SDIRVE
Prolonger les aides pour l'acquisition d'un vélo ou trottinette
Renforcer les aménagements de l'Eurovéloroute 5 nord
Développer des services de mobilité (trottinettes, vélo-partage) pour le dernier kilomètre
Développer des stations de vélo-partage
Développer des communautés sur la plateforme PassPass covoiturage pour encourager son usage

Source Mott MacDonald

Ainsi, au sein de ce scénario, les solutions privilégiées agissent notamment sur l'amélioration de l'accessibilité et de l'intermodalité. L'étude du développement d'une ligne de Bus à Haut Niveau de Service vise à connecter efficacement les zones urbaines littorales, tandis que la densification de l'offre de transport locale et régionale cherche à augmenter la fréquence et la couverture des services existants. La proposition de navettes intercommunales souligne l'importance de relier les principales communes, facilitant ainsi les déplacements quotidiens des résidents.

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC70120625-DE

L'aménagement des trottoirs et le développement d'équipements intermodaux dans les haltes ferroviaires sont des mesures visant à sécuriser et encourager la marche et le cyclisme, tout en intégrant ces modes de transport avec d'autres formes de mobilité. Les hubs de mobilité dans les centres bourgs représentent une innovation majeure, offrant un point central pour l'autopartage, les vélos électriques et les infrastructures de recharge, ce qui favorise une transition vers des modes de transport plus durables.

L'accent mis sur la communication et la visibilité de l'offre de mobilité est crucial pour informer les usagers et encourager l'utilisation des services disponibles. Les services de mobilité pour le dernier kilomètre et la réorganisation du service de taxi vert avec des offres plus flexibles répondent aux besoins spécifiques des habitants, en particulier en périphérie des zones urbaines.

Enfin, l'amélioration de l'Eurovéloroute 5 nord et l'augmentation du nombre de bornes de recharge électrique dans les communes les plus peuplées sont des initiatives qui soutiennent l'usage du vélo et des véhicules électriques. Ces mesures, prises ensemble, forment un réseau de mobilité intégré et adaptatif, conçu pour répondre aux défis de la mobilité moderne tout en respectant l'environnement et en améliorant la qualité de vie des résidents.

4.1.1.2 Avantages et inconvénients

Tableau 4 Avantages et inconvénients - Scénario 1 Personnes & Environnement

Avantages	Inconvénients
• Des actions qui développent fortement l'offre de transports en commun • Des actions déployées dans les quatre pays du territoire • Des actions visant à améliorer l'intermodalité et de lier les connexions manquantes	• Mise en œuvre très complexe avec des actions qui dépendent des décisions et de la volonté des partenaires (SITAC, Région, et autres) • Mise en œuvre sur le long terme avec peu d'actions réalisables dans les 3 prochaines années
• Réponse forte aux demandes des habitants pour améliorer l'offre	• Coûts d'investissement et d'exploitation très élevés • Offre de transports en commun toujours concentrée à Guînes et dans le nord du territoire

Source Mott MacDonald

4.1.1.3 Report modal potentiel

Le report modal potentiel du scénario est calculé en faisant la somme du report modal potentiel de chaque action par mode. Le Tableau 4.1: Report modal potentiel pour le scénario 1 montre que le report modal potentiel total est égal à un peu moins de 5% et varie pour différent mode.

Tableau 4.1: Report modal potentiel pour le scénario 1

Mode	Report modal potentiel
Voiture vers marche	0.35%
Voiture vers vélo	1.80%
Voiture vers multimodal	0.41%
Voiture vers VE	2.03%
Voiture vers TC	1.87%
Voiture vers co-voiturage	0.64%
Total	6.46%

Source Mott MacDonald

Le report modal potentiel de ce scénario est faible avec moins de 5% avec un report modal plus élevé vers le véhicule électrique avec 2% et vers la marche avec 1%. Le report modal vers le vélo est lui aussi encourageant en se rapprochant d'1%. Ce scénario montre un report modal potentiel vers les transports en commun très faible avec moins de 0,5%. Cela peut paraître étonnant étant donné que les trois premières actions concernent les lignes de

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC70120625-DE

transport en commun, mais l'étude de ligne en commun n'engendrera un report modal potentiel qu'une fois que ces lignes seront effectivement mis en service.

4.1.1.4 Impact environnemental

Grâce au report modal potentiel, les émissions évitées peuvent être calculées. Pour le scénario 2 370 tonnes d'émissions de CO2 peuvent être évités si le report modal atteint son potentiel maximum.

Tableau 4.2: Impact environnemental – scénario 1 personnes & environnement

Mode	Émissions en voiture (tonnes)	Émissions du mode (tonnes)	Différence (tonnes)
Marche	143	0	143
Vélo	734	0	734
Multimodal	169	51	118
VE	827	0	827
Transport en commun	762	397	365
Co-voiturage	261	74	187
		Émissions évitées	**2373**

Source : Mott MacDonald

4.1.2 Scénario 2 – Priorité sur la simplicité de la mise en place pour toucher certains publics ciblés

4.1.2.1 Présentation du scénario

Le COTECH a choisi un deuxième scénario qui cherche à allier pragmatisme et efficacité. L'objectif principal est de privilégier les solutions à la mise en œuvre simple, en veillant à ce que les coûts soient accessibles et maîtrisés. Les solutions impactant le plus grand nombre d'habitants sont privilégiés, tout en cherchant à améliorer la qualité de vie et à réduire les inégalités d'accès à la mobilité.

Pour ce faire, les différents critères de notation ont été pondérées de la manière suivante :

- Complexité gouvernance 3 : La solution introduit une complexité modérée. Elle peut nécessiter une formation supplémentaire pour le personnel ou des ajustements dans les processus actuels, mais reste dans le cadre des compétences existantes ;
- Complexité technique 5 : Ce type de solution représente les solutions de mobilité qui sont les plus accessibles et faciles à utiliser, ne nécessitant aucune connaissance technique particulière ni infrastructure complexe ;
- Coût d'investissement :3 : De 50,000 € à 200,000 € ;
- Coût de fonctionnement 3 : De 20,000 € à 100,000 € ;
- Population impactée 4 : Une grande majorité de la population de la CCPO est impactée.

Les actions présentées dans la tableau ci-dessous sont celles ayant obtenues le meilleur score (classement par ordre décroissant).

Tableau 5 Liste des actions - Scénario 2 approche pragmatique

Nom des actions
Campagne de sensibilisation auprès de la population autour des enjeux de la mobilité
Renforcer la communication et l'affichage sur l'offre de mobilité
Prolonger les aides pour l'acquisition d'un vélo ou trottinette
Signaler les infrastructures de mobilité douce : installer des panneaux
Développer des communautés PassPass sur la plateforme covoiturage
Développer des lignes de covoiturage express depuis Guînes / Ardres / Licques vers les aires urbaines littorales

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC70120625-DE

Nom des actions
Auditer les routes du territoire pour rendre la pratique de la mobilité active plus sécurisée et confortable et augmenter l'attrait de ce mode de déplacement
Développer des équipements favorisant l'intermodalité dans les haltes ferroviaires de Caffiers et Pont d'Ardres (aménagements vélo sécurisés, trottoirs pour usages mixes, nudges, P+R, bornes de recharge, arrêts de bus)
Sécuriser l'accès aux collèges à vélo avec plus de signalisation et de marquage au sol (Guînes, Ardres, Licques)
Aménager les trottoirs pour sécuriser la pratique de la marche dans les zones déficitaires
Développer des stations de vélo-partage dans les communes à travers l'ensemble du territoire, avec un focus particulier porté sur le sud du territoire
Renforcer le nombre de bornes de recharge dans les communes à la population la plus élevée (Andres, Ardres, Balinghem, Brêmes, Guînes, Hardinghen, Licques, Louches)

Source Mott MacDonald

Les solutions privilégiées par le Scénario 2 Approche Pragmatique recouvrent plusieurs points communs. Ces solutions visent à améliorer la qualité de vie en rendant les déplacements plus sûrs et plus efficaces, tout en soulignant l'importance de la durabilité et de l'accessibilité.

Les tendances actuelles montrent une augmentation de l'intermodalité, comme en témoigne le développement d'équipements dans les haltes ferroviaires et les aires de covoiturage, surtout dans les zones moins denses. L'audit des routes et l'installation de panneaux indiquant les infrastructures de mobilité active sont des mesures correctives qui contribuent à une meilleure information et utilisation des options de transport

Ces efforts, combinés à des aides financières pour l'acquisition de vélos ou de trottinettes, montrent un engagement envers des modes de transport alternatifs et une réduction de l'empreinte carbone. En somme, ces initiatives reflètent une approche holistique et intégrée de la mobilité urbaine, cherchant à créer un environnement urbain plus sûr, plus propre et plus convivial pour tous.

4.1.2.2 Avantages et inconvénients

Tableau 6 Avantages et inconvénients - Scénario 2 Approche pragmatique

Avantages	Inconvénients
• Majorité d'actions simple à mettre en place rapidement • Des actions qui capitalisent sur l'offre existante en la renforçant • Des actions déployées dans les quatre pays du territoire • Renforcement de l'intermodalité et du covoiturage	• Succès dépend de l'efficacité de la conduite au changement de la population • Faible augmentation de l'offre de transports en commun • Actions continues à mener sur le long terme

Source Mott MacDonald

4.1.2.3 Report modal

Le Tableau 4.3: Report modal potentiel pour le scénario 2 montre que le report modal potentiel est égale à presque 7% avec le report modal vers la marche et vers les véhicules électriques (VE) à 2% chacun.

Tableau 4.3: Report modal potentiel pour le scénario 2

Mode	Report modal potentiel
Voiture vers marche	1.31%
Voiture vers vélo	1.44%
Voiture vers multimodal	0.34%
Voiture vers VE	2.03%
Voiture vers TC	0.26%
Voiture vers co-voiturage	1.24%
Total	5.39%

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC70120625-DE

Source Mott MacDonald

La marche et les véhicules électriques restent les deux mode avec le plus grand potentiel de report modal avec 2% chacun. Dans ce scénario, le report modal vers le co-voiturage apparaît également comme une option non négligeable dans le futur. Pour finir, le report modal vers les TC ou vers des trajets multimodaux est presque inexistant.

4.1.2.4 Impact environnemental

Grâce au report modal potentiel, les émissions évitées peuvent être calculées. Pour le scénario 2 420 tonnes d'émissions de CO2 peuvent être évité si le report modal atteint son potentiel maximum.

Tableau 4.4: Impact environnemental – scénario 2 approche pragmatique

Mode	Émissions en voiture (tonnes)	Émissions du mode (tonnes)	Différence (tonnes)
Marche	494	0	494
Vélo	587	0	587
Multimodal	139	42	97
VE	827	0	827
Transport en commun	107	56	51
Co-voiturage	505	142	363
		Émissions évitées	**2419**

Source : Mott MacDonald

4.1.3 Scénario 3 – Mobilité active

4.1.3.1 Présentation du scénario

Le COTECH a choisi un dernier scénario axé sur le développement de la mobilité active visant principalement à promouvoir des modes de déplacement plus durables et bénéfiques tant pour l'environnement que pour la santé publique. Les objectifs sont multiples :

- Réduire la dépendance aux véhicules motorisés ;
- Diminuer les émissions de gaz à effet de serre ;
- Améliorer la qualité de l'air urbain ;
- Encourager une activité physique régulière parmi la population.

En outre, cela contribue à l'amélioration de la qualité de vie en optimisant les temps de trajet et en revitalisant les centres-villes. Ces efforts s'inscrivent dans une vision globale de développement urbain durable et de promotion d'un mode de vie sain.

Pour ce faire, les différents critères de notation ont été pondérées de la manière suivante :

- Population impactée 3 : Une majorité de la population de la CCPO est impactée ;
- Mobilité active 5 : Afin de créer le scénario le plus fin possible pour développer la mobilité active, un critère spécifique a été créé pour générer les solutions. Le critère « Mobilité Active » a été appliqué à l'ensemble des solutions avec la notation suivante :
  - 1 : La solution n'est pas liée à la mobilité active (Développer des IRVE) ;
  - 2 : La solution est très légèrement liée à la mobilité active (Promouvoir une solution MAS) ;
  - 3 : La solution est liée modérément à la mobilité active (Faire des campagnes de sensibilisation) ;

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC70120625-DE

- 4 : La solution est plutôt liée à la mobilité active (Développer des services de mobilité pour le dernier kilomètre) ;
- 5 : La solution est directement liée à la mobilité active (Créer des pistes cyclables par exemple).

Les actions présentées dans la tableau ci-dessous sont celles ayant obtenues le meilleur score (classement par ordre décroissant).

Tableau 7 Liste des actions - Scénario 3 impact maximum

Nom des actions
Créer un aménagement cyclable du marais de Guînes à Andres
Créer un aménagement cyclable de Guînes à Fiennes
Développer des stations de vélo-partage dans les communes à travers l'ensemble du territoire
Aménager les trottoirs pour sécuriser la pratique de la marche dans les zones déficitaires
Créer un aménagement cyclable de Bois-en-Ardres à Pont d'Ardres
Créer un aménagement cyclable de Fiennes à Hardinghen
Créer un aménagement cyclable du centre d'Ardres à Bois en Ardres
Sécuriser l'accès aux collèges à vélo avec plus de signalisation et de marquage au sol (Guînes, Ardres, Licques)
Développer des services de mobilité (trottinettes, vélo-partage) pour le dernier kilomètre
Installer des panneaux de mobilité active pour mieux afficher l'offre de mobilité active et améliorer la sécurité
Réaliser des campagnes de sensibilisation auprès de la population autour des enjeux de la mobilité
Développer des hubs de mobilité dans les centres bourgs
Développer une application mobile de mobilité par association de service (MAS)
Prolonger les aides pour l'acquisition d'un vélo ou trotinette
Renforcement des aménagements de l'Eurovéloroute 5 nord en lien avec les préconisations du SDMA notamment à travers un meilleur entretien et harmonisation des aménagements

Source Mott MacDonald

Les initiatives privilégiées par le Scénario 3 Mobilité Active se concentrent sur l'amélioration de la mobilité active et le développement durable au sein d'une région. Elles partagent un objectif commun de renforcement de l'infrastructure pour les cyclistes et piétons, tout en promouvant l'utilisation des transports non motorisés.

L'accent est mis sur l'extension et l'entretien des voies cyclables, comme l'Eurovéloroute 5 nord, et la création de nouvelles infrastructures reliant des points stratégiques pour faciliter les déplacements quotidiens et sécuriser les accès, notamment pour les établissements scolaires. L'installation de stations de vélo-partage et de hubs de mobilité vise à encourager l'utilisation partagée des vélos et des véhicules électriques, réduisant ainsi la dépendance aux véhicules personnels et contribuant à la réduction des émissions de CO_2.

Les campagnes de sensibilisation et les applications mobiles de mobilité sont également prévues pour informer et engager la population sur les avantages économiques et sanitaires de ces changements. Ensemble, ces mesures reflètent une tendance vers une mobilité plus verte et inclusive, en harmonie avec les préconisations du Schéma Directeur de Mobilité Active (SDMA), et montrent un engagement envers l'amélioration de la qualité de vie et la préservation de l'environnement.

4.1.3.2 Avantages et inconvénients

Tableau 8 Avantages et inconvénients - Scénario 3 mobilité active

Avantages	Inconvénients
• Peut potentiellement bénéficier à une grande partie de la population • Des actions déployées dans les quatre pays du territoire • Renforcement de la sécurité des cyclistes • Renforcement de l'attractivité touristique / loisirs pour le territoire	• Pas d'alternatives à la voiture pour sortir du territoire • Actions concentrées vers l'intérieur de la CCPO • Succès dépend de l'efficacité de la conduite de changement des habitudes • Pas de solution proposée pour les autres modes de transport

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC70120625-DE

Avantages	Inconvénients
• Développement d'une offre adaptée aux trajets courts à l'intérieur du territoire • Impact santé / environnement positif • De nombreuses actions à faible complexité de mise en œuvre	

Source Mott MacDonald

4.1.3.3 Report modal

Le Tableau 4.5: Report modal potentiel du scénario 3 affiche le report modal potentiel de 6,5%.

Tableau 4.5: Report modal potentiel du scénario 3

Mode	Report modal potentiel
Voiture vers marche	0.93%
Voiture vers vélo	3.59%
Voiture vers multimodal	0.95%
Voiture vers VE	0.00%
Voiture vers TC	0.13%
Voiture vers co-voiturage	0.00%
Total	5.61%

Source 3 Mott MacDonald

Ce scénario est très orienté vers la mobilité active ce qui ce ressent dans le report modal vers le vélo avec presque 6%. Ce report modal vers le vélo est plus élevé que le report modal du premier scénario. La marche quant à elle montre un report modal potentiel de 2% et les trajets multimodaux de 1% alors que les autres modes affichent des reports modaux presque inexistants. Ce scénario montre d'ailleurs le report modal potentiel le plus élevé, même si ce report reste modéré.

4.1.3.4 Impact environnemental

Grâce au report modal potentiel, les émissions évitées peuvent être calculées. Pour le scénario 3, 2 090 tonnes d'émissions de CO2 peuvent être évité si le report modal atteint son potentiel maximum.

Tableau 9 Impact environnemental - Scénario 3 Impact maximal

Mode	Émissions en voiture (tonnes)	Émissions du mode (tonnes)	Différence (tonnes)
Marche	380	0	380
Vélo	1463	0	1463
Multimodal	387	162	226
VE	0	0	0
Transport en commun	53	37	17
Co-voiturage	0	0	0
Total		**Émissions évitées**	**2085**

Source Mott MacDonald

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC70120625-DE

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC70120625-DE

5 Comparaison des scénarios

5.1 L'approche

Chacun de ces scénarios représentent des niveaux d'investissement différents, des impacts hétérogènes ainsi que des degrés de complexité, des temps de réalisation ou encore des niveaux d'acceptabilité sociale différents. Ainsi, le tableau ci-dessous propose un comparatif de ces scénarios.

Figure 5.1: Comparaison des scénarios

	Scénario 1. "Mobilité active"	Scénario 2. "Personnes et environnement"	Scénario 3. "Pragmatique"
Avantages	• Potentielle bénéfice à une grande partie de la population • Actions dans les quatre pays • Faible complexité de mise en œuvre • Renforcement de l'attractivité touristique	• Fort développement de l'offre de transports en commun • Développement de l'intermodalité et connexions manquantes • Déploiement d'actions dans les quatre pays du territoire	• Actions simples et rapides à mettre en place • Actions déployées dans les quatre pays du territoire • Capitalisation et renforcement de l'existant
Inconvénients	• Sans alternative à la voiture pour sortir du territoire et concentration d'actions sur l'intérieur du territoire • Succès dépend de l'efficacité du changement des comportements	• Forte complexité de mise en œuvre • Coûts d'investissements et de fonctionnement élevés • Concentration de l'offre de transports à Guînes	• Succès dépend de l'efficacité du changement de comportements • Faible augmentation de l'offre de transports en commun
Potentiel de report modal	5.6%	6,5%	5,4%
Potentiel de réduction de CO2	2090 teqCO_2/an	2370 teqCO_2/an	2420 teqCO_2/an
Investissement	6.5 millions euros	3 millions euros	0,6 millions euros
Exploitation	0,2 millions euros par an	0,3 million euros par an	0,2 millions euros par an

Source: Mott MacDonald

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC70120625-DE

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC70120625-DE

6 Scénario arrêté

Lors du COPIL tenu le 10 octobre 2024 à Guînes dans la présence notamment du Président de la Communauté de Communes, le COPIL a choisi le scénario 2, « Approche pragmatique ». La volonté de la CCPO est de mettre en place des actions simples et efficaces en capitalisant sur le covoiturage et la communication.

Les membres du COPIL ont insisté sur la nécessité de réaliser d'autres études de faisabilité avant de mettre en place certaines actions, notamment pour le développement de stations de vélo-partage. Il serait également important de consulter les EPCI voisins pour voir comment mutualiser certains services ou quelles complémentarités trouver au-delà des frontières administratives de la CCPO. Le représentant du Pays du Calaisis a également parlé du besoin de faire le lien avec les stratégies de d'autres territoires afin d'assurer des continuités au niveau du Pays du Calaisis et du bassin de mobilité.

Le SITAC a également affirmé qu'une approche plutôt pragmatique se focalisant sur le renforcement de l'existant serait la tendance privilégié par son syndicat, ainsi confirmant la direction stratégique choisie par la CCPO.

Tous les membres du COPIL ont également exprimé le besoin de bien accompagner les habitants vers un changement de comportement afin que la stratégie atteint son plein potentiel. Click or tap here to enter text.

No table of contents entries found.

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC70120625-DE

Glossaire

AMO	Assistance à Maîtrise d'Ouvrage
AOM	Autorité Organisatrice de Mobilité
BHNS	Bus à Haut Niveau de Service
CCPO	Communauté de Communes du Pays d'Opale
COPIL	Comité de Pilotage
COTECH	Comité Technique
GES	Gaz à Effet de Serre
MAS	Mobilité par Association de Service
PCAET	Plan Climat Aire Energie et Territoire
SDIRVE	Schéma Directeur Infrastructure de Recharge de Véhicule Électrique
SDMA	Schéma Directeur Mobilité Active
SRADDET	Schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires
TAD	Transport à la Demande
TC	Transport en commun

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC70120625-DE

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC70120625-DE

MOTT MACDONALD

FICHES ACTIONS PDMS – PAYS D'OPALE

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC70120625-DE

Le Contexte

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC70120625-DE

97%

Part modale de la voiture pour les déplacements professionnels hors du territoire.

(INSEE 2020)

Les comportements, les infrastructures et les modes de vie sont centrés sur l’utilisation systématique de la voiture.

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC70120625-DE

22%

Part modale de la marche pour les déplacements « achats » et « visites (ami, famille) » internes de la CCPO.

(INSEE 2020)

Une pratique de la marche importante au sein de la CCPO sur les distances courtes, au-delà, la voiture redevient le mode de déplacement privilégié.

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC70120625-DE

Trois stratégies adoptées en fin de Phase 2

Document	Scénario retenu	Description
Plan de mobilité simplifié – PdMS	Scénario 3. “Pragmatique”	Actions rapides et simples à mettre en place qui capitalisent sur l’existant, tout en accompagnement la population vers les modes alternatifs
Schéma directeur des mobilités actives – SDMA	Scénario B. “Renforcer les aménagements existants”	Logique de renforcement de l’existant avec des actions d’accompagnement au changement
Schéma directeur des infrastructures de recharge pour véhicules électriques – SDIRVE	Scénario Moyen	• Scénario et phasage en fonction de la demande • Recharge de destination et organisation en *hubs* • Pas de bornes à la demande • Adhésion au dispositif de la Région (Pass Pass) • Niveau d’engagement de la CCPO : coordination simple des communes et des acteurs privés

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC70120625-DE

Le Plan d’Actions

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC70120625-DE

Quelques points communs

Moyens à mobiliser

Responsable Mobilités à la CCPO :

- mettre en place les différentes stratégies et actions
- coordonner les parties prenantes
- assurer le suivi et le retour d'expérience
- proposer des adaptations des actions et stratégies en fonction de l'évolution du contexte

Les partenaires

- La CCPO est souvent, mais pas toujours, le maître d'ouvrage pour la mise en place des actions
- Les communes, leurs services voirie, le Département du Pas de Calais, et la Région doivent souvent être impliqués

Types d'actions

- Des actions de communication sont présentes dans le PdMS et le SDMA pour encourager les changements d'habitude
- Des actions de renforcement de l'infrastructure ou de l'offre existante complètent ces actions
- Le PdMS reprend plusieurs actions du SDMA pour répondre à la priorité de la mobilité active

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC70120625-DE

Le Calendrier

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC70120625-DE

Calendrier des 31 actions

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC70120625-DE

Le Plan de Mobilité Simplifié

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC70120625-DE

Synthèse des actions à mener

1 Communication

1.1 Campagne de sensibilisation auprès de la population autour des enjeux de la mobilité

1.2 Renforcer la communication et l'affichage sur l'offre de mobilité

2 Modes partagés

2.1 Encourager l'usage du co-voiturage à travers les communautés PassPass et un groupage local

2.2 Réorganiser le service de taxi-vert

3 Intermodalité

3.1 Développer l'intermodalité dans les haltes ferroviaires

3.2 Améliorer l'information voyageur au sein du territoire et au-delà

4 Modes actifs

4.1 Prolonger les aides pour l'acquisition d'un vélo ou trottinette

4.2 Signaler davantage les infrastructures de mobilité active

4.3 Auditer les routes du territoire pour rendre la pratique de la mobilité active plus sécurisée et confortable et augmenter l'attrait de ce mode de transport

4.4 Sécuriser l'accès aux collèges à vélo avec plus de signalisation et de marquage au sol (Guînes, Ardres, Licques)

4.5 Aménager les trottoirs pour sécuriser la pratique de la marche dans les zones déficitaires

4.6 Développer le système de vélo-partage communautaire (longue durée et de vélos en libre-service)

5 Véhicules électriques

5.1 Renforcer le nombre de bornes de recharge dans les communes à la population la plus élevée

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC70120625-DE

COMMUNICATION

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC70120625-DE

Action 1.1 – Campagnes de communication auprès de la population autour des enjeux de la mobilité

Priorité haute

Description de l'action

Contexte et constat

La voiture thermique individuelle est le mode de transport dominant sur le territoire. Promouvoir les modes alternatifs peut permettre aux habitants de reconnaître les avantages des modes alternatifs et les adopter.

Objectifs

- Encourager et accompagner un changement d'habitudes via la sensibilisation aux modes alternatifs disponibles et les enjeux autour de la mobilité.
- Promouvoir les bien-faits (santé, coût, environnement) des mobilités alternatives à la voiture individuelle

Description de l'action

Organiser des campagnes de sensibilisation régulière afin de communiquer sur les avantages des modes alternatifs. Le but est que les habitants prennent conscience que la voiture peut ne pas être le mode de transport systématique sur le territoire.

Les campagnes de sensibilisation peuvent prendre de différents formats tels que une newsletter, des publications sur les réseaux sociaux, l'organisation d'événements ou de défis collectifs, des affiches et des contenu visuels dans les communes.

Des idées de campagnes adaptées au territoire :

- Du contenu visuel pour comparer les coûts entre la voiture individuelle et les modes alternatifs ;
- Des animations et des défis autour de la marche ou du vélo ;
- Des opérations d'urbanisme temporaire telles que la piétonnisation des rues plusieurs fois par an ;
- Du contenu visuel pour promouvoir l'aspect sportif des déplacements en vélo.

Mise en place opérationnelle

Moyens à mobiliser

- Chargé(e) de mission mobilité durable pour organiser la campagne en interne
- Service communication de la CCPO

Étapes clés :

1. Définir les canaux les plus efficaces pour toucher les habitants
2. Préparer des contenus graphiques à publier ou à afficher
3. Disséminer les contenus sur les différentes plates-formes
4. Organiser l'événement (si la campagne contient un événement)

Coûts approximatifs :
Coûts d'impression
2,000€ - 3,000€ d'enveloppe budgétaire

Maitrise d'ouvrage et partenaires

- **MOA :** CCPO
- **Partenaires :** Associations locales pour disséminer les informations, citoyens pour participer aux événements et relayer l'information, les communes

Échéance

2026 : Organisation de la première campagne de sensibilisation
2027 : Deuxième campagne et organisation d'un événement à vocation récurrente
2028 : Campagne de sensibiliation et événement organisé de manière régulière

Indicateurs de suivi

- Nombre d'événements et nombre de participants
- Nombre de personnes sensibilisées

*Les coûts estimatifs correspondent à une estimation réalisée par rapport à un benchmark au moment de l'étude. Les coûts exacts de l'action peuvent donc varier.

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC70120625-DE

Action 1.2 – Renforcer la communication et l'affichage sur l'offre de mobilité

Priorité haute

Description de l'action

Contexte et constat

Tous les habitants n'ont pas connaissance des services de mobilité alternative disponibles sur le territoire. Renforcer la communication est une action peu coûteuse qui permet d'informer les habitants des services à leur disposition.

Objectifs

- Informer sur les services de mobilités alternatifs disponibles.

Description de l'action

Il s'agit de développer des outils efficaces pour communiquer avec la population sur les enjeux de la mobilité durable à travers des ateliers de mobilité, des affiches ou des panneaux placés dans les lieux clés et des campagnes sur les réseaux sociaux par exemple. Les moyens de communication peuvent varier en fonction des objectifs. Il est donc important de :

- Définir des publics cibles avec le potentiel d'utiliser des modes alternatifs
- Définir une campagne ciblant les différents publics
- Définir les objectifs de la campagne
- Définir les moyens de communication pour atteindre ces cibles

Outils de communication :

- Affiches ;
- Panneaux ;
- Newsletters ;
- Post sur les réseaux sociaux ;
- Événements ;
- Publicités.

Mise en place opérationnelle

Moyens à mobiliser

- Chargé(e) de mission mobilité durable pour organiser la campagne en interne
- Service communication

Étapes clés :

1. Définition des besoins
2. Identification du moyen de communication adapté
3. Préparation du contenu visuel
4. Publication ou affichage du contenu
5. Organisation des événements (dans le cadre d'événements)

Coûts approximatifs :

Enveloppe de 2,000€ - 3,000€

Maitrise d'ouvrage et partenaires

- **MOA :** CCPO
- **Partenaires :** Associations locales pour disséminer les informations, citoyens pour participer aux événements et relayer l'information, les communes

Échéance

2026 : Organisation de la première campagne de communication
2027 : Deuxième campagne et organisation d'un événement à vocation récurrente
2028 : Événement organisé de manière régulière

Indicateurs de suivi

- Nombre d'événements et nombre de participants
- Nombre de personnes sensibilisées

*Les coûts estimatifs correspondent à une estimation réalisée par rapport à un benchmark au moment de l'étude. Les coûts exacts de l'action peuvent donc varier.

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC70120625-DE

MODES PARTAGÉS

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC70120625-DE

Action 2.1 – Encourager l'usage du co-voiturage

Priorité haute

Description de l'action

Contexte et constat

Le co-voiturage est une solution adaptée pour diminuer le nombre de véhicules sur les routes, réduire les coûts de transport, lutter contre la démobilité et favoriser les interactions sociales en zone rurale. Cependant, l'usage du co-voiturage reste limitée sur le territoire et se fait aujourd'hui presque uniquement à travers la bouche à oreille.

Objectifs

- Augmenter le nombre de covoitureurs actifs.
- Réduire les émissions de CO2 en diminuant le nombre de véhicules individuels.
- Améliorer la visibilité et l'accessibilité des options de co-voiturage.

Description de l'action

L'action consiste à développer les options de covoiturage sur le territoire :

- En capitalisant sur les communautés sur la plateforme de covoiturage de PassPass ;
- En soutenant le développement d'une initiative local de covoiturage ;

La CCPO pourrait être moteur d'un recours plus important au covoiturage en capitalisant sur des partenariats existants, comme avec Hauts-de-France Mobilités, et à travers les communautés PassPass seront spécifiquement dédiés aux membres de la communauté de communes et prendront en compte les déplacements journaliers ainsi que les déplacements ponctuels.

Communautés potentielles :

- Trajets entre Guînes et Calais
- Trajets entre Licques / Hardinghen et Boulogne
- Événements sportifs
- Événements culturels

Mise en place opérationnelle

Moyens à mobiliser

- Chargé(e) de mission mobilité durable

Étapes clés :

1. Favoriser la création et le développement d'une association locale de co-voiturage
2. Créer un compte sur le site PassPass Covoiturage et créer des communautés
3. Inviter des membres potentiels à travers des actions de communication et/ou de sensibilisation

Implications financières :

- Subvention annuelle de l'association locale de 5,000€

Maitrise d'ouvrage et partenaires

- **MOA** : CCPO
- **Partenaires** :
    - Hauts de France Mobilités pour la mise en place des communautés
    - Plateforme(s) locale(s) de covoiturage

Échéance

2026 : Création des communautés PassPass et identification des partenaires
2027 et après : suivi des communautés et création de nouvelles en fonction des besoin

Indicateurs de suivi

- Nombre de trajets partagés
- Satisfaction des utilisateurs (enquêtes de satisfaction)

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC70120625-DE

Action 2.2 – Evaluer et suivre le service de TAD

Priorité basse

Description de l'action

Contexte et constat

Le service de Transport à la Demande a aujourd'hui évolué donnant la possibilité désormais de sortir du territoire grâce à la mutualisation avec les services d'autres EPCI. De plus, un des objectifs est d'améliorer le taux de groupage des courses et pour améliorer le rabattement vers les lignes de bus de la CCPO. Ces efforts nécessiteraient donc un suivi régulier pour assurer l'amélioration continue du service.

Objectifs

- Améliorer le taux de groupage des courses du service TAD.
- Assurer le suivi du service et son amélioration continue.
- Réduire les émissions de CO2 du service.
- Fournir un service plus adapté aux besoins de mobilité des habitants.

Description de l'action

Le service de TAD est aujourd'hui mis en œuvre avec d'importantes modifications au service, notamment la possibilité de sortir du territoire. Le service nécessite des actions de suivi pour comprendre son nouvel usage et les pratiques des usagers, ainsi que des instances pour évaluer son adéquation avec les besoins des usagers. Ces instances viseraient à adapter les contours du service pour que l'offre correspond au mieux aux besoins de la population. En optimisant le service, il pourrait réduire les émissions de CO2 du territoire et contribuer à créer une mobilité plus durable du territoire.

Mise en place opérationnelle

Moyens à mobiliser

- Chargé(e) de mission mobilité durable
- Chauffeurs de taxi ou sociétés locales de VTC

Étapes clés :

1. Réaliser une étude de faisabilité
2. Identifier les chauffeurs de taxi disponibles

Figure 4.2 Arrêt de taxi-vert

Photo prise par Mott MacDonald

Implications financières :

- Coût de chaque course : entre 20 € et 50 € selon accord avec les taxis*

Maitrise d'ouvrage et partenaires

- **MOA :** CCPO
- **Partenaires :** Associations locales, prestataires (taxis, sociétés de VTC)

Échéance

2026 : Création d'indicateurs de performance et méthodologie de suivi
2027 : Première instance d'évaluation du service

Indicateurs de suivi

- Nombre de trajets
- Nombre de voyageurs par course

*Les coûts estimatifs correspondent à une estimation réalisée par rapport à un benchmark au moment de l'étude. Les coûts exacts de l'action peuvent donc varier.

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC70120625-DE

INTERMODALITE

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC70120625-DE

Action 3.1 – Développer l'intermodalité dans les haltes ferroviaires

Priorité basse

Description de l'action

Contexte et constat

Les haltes ferroviaires permettent de connecter le territoire de la CCPO aux territoires voisins à travers des lignes de TER. Aujourd'hui, ces haltes sont très peu utilisées et les habitants les rejoignent en voiture. Améliorer l'intermodalité autour permettrait d'augmenter leur attractif et d'augmenter l'usage du train pour les déplacements sortant du territoire et des modes alternatifs.

Objectifs

- Promouvoir l'utilisation des transports en commun et des modes alternatifs pour sortir du territoire et pour s'y rendre.
- Facilité l'interconnexion entre les différents modes

Description de l'action

Mettre en place des interconnexions au niveau des haltes ferrovaires, en particulier à Caffiers, à travers :

- Des aménagements piétons
- Des aménagements cyclables vers les gares
- Des stations de vélos en libre service
- Des services de mobilité partagée vers les gares (TAD, bus) bien cadencés avec les arrivés et départs des trains
- Bornes de recharge électrique
- Aménagements de co-voiturage
- Davantage de signalisation routière

Mise en place opérationnelle

Moyens à mobiliser

- Chargé(e) de mission mobilité pour coordonner l'installation des différents services et pour améliorer la synchronisation des services

Étapes clés :

1. Réaliser une première réflexion opérationnelle pour identifier les besoins spécifiques à chaque halte ferroviaire
2. Faire installer les infrastructures et les équipements nécessaires
3. Mettre en place un système d'information

Implications financières :

- Coût des infrastructures cyclables et piétonnes (voir SDMA)
- Coût des bornes de recharge (voir SDIRVE)
- Coût des zones de co-voiturage
- Coût de la signalisation et des informations multimodales

Maitrise d'ouvrage et partenaires

- **MOA :** SNCF
- **Partenaires :** CCPO, Associations locales, Département du Pas de Calais

Échéance

À partir de 2026 : premiers réamenagements
À partir de 2030 : étude préalable opérationnelle pour aller plus loin

Indicateurs de suivi

- Nombre de stations de vélos installées
- Nombre de zone de co-voiturage aménagée

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC70120625-DE

Action 3.2 – Coordonner l'information voyageur avec les partenaires de mobilité

Priorité basse

Description de l'action

Contexte et constat

L'information voyageur aujourd'hui est limitée au sein du territoire, et dépendent des services extérieurs comme ceux de la SNCF ou du SITAC. L'action viserait donc à améliorer l'information voyageur pour tous les habitants et visiteurs du territoire pour leurs déplacements en interne ou vers d'autres destinations au-delà de la CCPO. Cela pourrait passer par la formation des agents France Services pour mieux renseigner les usagers, mais aussi par la création d'une application unique avec les partenaires de mobilité de la CCPO au niveau Régional.

Objectifs

- Faciliter l'accès aux différents modes de transport (bus, train, vélo, co-voiturage).
- Améliorer l'expérience utilisateur en centralisant les services de mobilité.
- Encourager l'utilisation des modes de transport durables.

Description de l'action

Travailler en collaboration avec les territoires voisins, dans une démarche conduite par la Région, pour mettre en place une application de planification d'itinéraire, web et mobile qui contiendra tous les services disponibles sur le teritoire et au-delà. Hauts-de-France Mobilités travaille déjà sur un tel service, qui peut être intégré en marque blanche sur le site institutionnel de la CCPO.

À court terme, cette action commencera par l'amélioration de la communication sur les services existants à travers différentes plate-formes et en realtion avec les services PassPass.

Mise en place opérationnelle

Moyens à mobiliser

- Chargé(e) de mission mobilité

Étapes clés :

1. Intégrer en marque blanche le calculateur d'itinéraire de Hauts-de-France mobilités au site institutionnel de la CCPO, en y intégrant notamment les services de la CCPO comme le TAD.
2. Initier des formations des agents service d'information voyageur ;
3. Evaluer l'efficacité des différents services d'information voyageur.

Implications financières :
Coûts de développements, maitenance et partenariats et intégration

Maitrise d'ouvrage et partenaires

- **MOA :** Hauts-de-France Mobilités
- **Partenaires :**
  - Territoires voisins, département du Pas-De-Calais
  - Opérateurs de transport locaux
  - Associations locales

Échéance

2025 : Initiation des formation des agents France Services et intégration du calculateur d'itinéraire au site de la CCPO
2026 : Poursuite du travail avec Hauts-de-France Mobilités

Indicateurs de suivi

- Nombre de personnes renseignées par les agents France Services

*Les coûts estimatifs correspondent à une estimation réalisée par rapport à un benchmark au moment de l'étude. Les coûts exacts de l'action peuvent donc varier.

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC70120625-DE

MODE ACTIFS

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC70120625-DE

Action 4.1 – Prolonger les aides pour l'acquisition d'un vélo ou d'un autre mode doux

Priorité haute

Description de l'action

Contexte et constat

La promotion des modes de transport alternatifs tels que les vélos électriques est essentielle pour réduire les émissions de CO2 et améliorer la qualité de vie. Les aides financières existantes ont déjà encouragé de nombreux citoyens à adopter ces modes de transport. Cependant, pour maintenir cette dynamique et atteindre des objectifs environnementaux plus ambitieux, il est nécessaire de prolonger ces aides. Les aides existantes concernent uniquement la pratique du vélo.

Objectifs

- Permettre à tous les habitants d'avoir accès à un vélo ou à une trotinette
- Augmenter l'attractivité de la pratique du vélo et de la trotinette

Description de l'action

L'action consiste à prolonger les aides financières existantes.

Les aides disponibles initialement entre le 1er janvier et le 31 octobre 2024 :

- Pour les vélos neufs :
  - 100 € pour les vélos qui ne sont pas à assistance électrique
  - 250 € pour les VAE
- Pour les vélos d'occasion et sur présentation d'une facture valable : 50% du prix du vélo dans la limite de :
  - 50 € pour les vélos qui ne sont pas à assistance électrique
  - 150 € pour les vélos à assistance électrique

Mise en place opérationnelle

Moyens à mobiliser

- Personnel administratif de la CCPO pour gérer les demandes et les distributions des aides.

<u>Coûts approximatifs :</u>

- Montant des aides financières (montant total à limiter pour réduire les coûts)
  - 100€ par vélo classique
  - 250€ par vélo à assistance électrique
  - Enveloppe de 20,000€ par an
- Salaire pour le personnel administratif

Maitrise d'ouvrage et partenaires

- **MOA :** CCPO
- **Partenaires :**
  - Associations de cyclistes
  - Magasins de vélos

Échéance

2025 : mettre en place la subvention en fixant un budget maximum pour l'année et refuser les demandes suivantes.

Indicateurs de suivi

- Nombre de vélos subventionné
- Questionnaire d'utilisation pour les usagers ayant bénéficiés d'une aide

*Le coût de l'aide financière pour l'achat d'une trottinette est une proposition au moment de la réalisation des fiches. Ce montant peut être adapté lors de la mise en place de l'action.

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC70120625-DE

Action 4.2 – Recenser l'existant et signaler davantage les infrastructures de mobilité active

Priorité moyenne

Description de l'action

Contexte et constat

Développer la mobilité active est essentielle dans les zones rurales où les transports en commun ne peuvent pas être le mode privilégié. Cependant, les infrastructures dédiées à ces modes de transport sont sous-utilisées sur le territoire en raison notamment d'un manque de visibilité. Il est donc crucial de renforcer la signalisation pour encourager leur utilisation.

Objectifs

- Améliorer la visibilité des infrastructures de mobilité active pour les usagers et les automobilistes.
- Améliorer la sécurité des usagers des infrastructures de mobilité active.

Description de l'action

Cette action consiste en le renforcement de signalisation de mobilité active : l'installation de panneaux de signalisation (réseau point nœud par exemple), de dispositifs lumineux et plus de marquage au sol pour indiquer les infrastructures de mobilité active, dans les zones du territoire déficitaires en signalisation horizontale et verticale.

Figure 4.2 Signalisation vélo route 5

Photo prise par Mott MacDonald

Mise en place opérationnelle

Moyens à mobiliser

- Chargé(e) de mission mobilité pour coordonner l'installation de la signalisation

Étapes clés :

1. Identifier les infrastructures cyclables qui manquent de signalisation
2. Définir le type de signalisation adapté
3. Devis pour l'installation des infrastructures nécessaires
4. Coordonner avec le Département pour les subventions possibles
5. Suivre l'installation et les travaux

Coûts approximatifs :

- Réalisation de paneaux bois par les services techniques de la CCPO

Maitrise d'ouvrage et partenaire

- **MOA** : Les communes et le Département, en fonction de la route et qui est le propriétaire
- **Partenaires** :
  - Associations de cyclistes
  - Entreprise de signalisation
  - Communes et département en fonction des routes

Échéance

- 2025 : recenser les zones où la signalisation manque
- 2027 : Initier la mise en place de plus de signalisation

Indicateurs de suivi

- Nombre de panneaux de signalisation installés.

*Les coûts estimatifs correspondent à une estimation réalisée par rapport à un benchmark au moment de l'étude. Les coûts exacts de l'action peuvent donc varier.

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC70120625-DE

Action 4.3 – Recenser les routes endommagées pour améliorer la sécurité routière et des modes actifs

Priorité moyenne

Description de l'action

Contexte et constat

La qualité des routes impacte tous les utilisateurs notamment les cyclistes et les piétons. Un recensement des routes du territoire, surtout à suite des inondations en automne 2023 permettrait non seulement d'améliorer la qualité de la route pour les automobilistes mais renforcerait également la sécurité des usagers en modes actifs. Les routes immédiatement touchées ont fait l'objet d'une aide de l'Etat, mais plusieurs routes se sont dégradées depuis. Il serait important de connaître l'état des routes sur l'ensemble du territoire.

Objectifs

- Améliorer la qualité des infrastructures routières

Description de l'action

Réaliser un recensement complet des routes du territoire en évaluant la sécurité, l'accessibilité et l'attractivité pour les modes actifs. Élaborer un plan d'amélioration basé sur les résultats de ce recensement. Cette action prévoit que lors de travaux d'amélioration des infrastructures cyclables et piétonnes seront prévues. Des concertations peuvent également être incluses dans le processus.

Figure 4.2 Route en état dégradé aux alentours d'Alembon

Photo prise par Mott MacDonald

Mise en place opérationnelle

Moyens à mobiliser

- Service de la voirie et des infrastructures des communes, en partenariat avec le Département du Pas de Calais

Étapes clés :

1. Coordonner l'ensemble des services voirie des communes et le Département pour recenser l'ensemble des routes endommagées au niveau de la CCPO
2. Réaliser le recensement
3. Mettre en place les actions recommandées, en faisant attention d'inclure la faisabilité cyclable des routes à refaire

Implications financières :

- Coût des travaux d'amélioration et des infrastructures (à définir en fonction de l'étude)

Maitrise d'ouvrage et partenaire

- **MOA :** CCPO
- **Partenaires :** les communes et le Département du Pas de Calais, bureau d'étude spécialisé

Échéance

2028 : lancement de l'étude

Indicateurs de suivi

- Nombre de routes auditées
- Nombre d'améliorations mise en oeuvre

*Les coûts estimatifs correspondent à une estimation réalisée par rapport à un benchmark au moment de l'étude. Les coûts exacts de l'action peuvent donc varier.

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC70120625-DE

Action 4.4 – Sécuriser l'accès aux établissements scolaires en modes actifs

Priorité haute

Description de l'action

Contexte et constat

Les jeunes sont les premiers publics à sensibiliser à se déplacer autrement. Il paraît donc important de garantir l'accessibilité et la sécurité à vélo autour des établissements scolaires du territoire pour permettre des déplacements en toute sécurité vers les établissements scolaires. Cependant, cet accès sécurisé n'est pas encore totalement réalisé.

Objectifs

- Garantir la sécurité des trajets à vélo des élèves
- Augmenter l'attractivité du vélo
- Favoriser l'activité sportive chez les jeunes
- Garantir l'accès aux établissements scolaires à pied

Description de l'action

L'action consiste en appliquant l'ensemble des recommandations de l'étude du Département du Pas de Calais concernant l'accès aux Collèges à vélo, et en étudiant l'accès en modes actifs à l'ensemble d'établissements scolaires de la CCPO.

Figure 4.2 Panneau de signalisation à Balinghem

Photo prise par Mott MacDonald

Mise en place opérationnelle

Moyens à mobiliser

- Chargé(e) de mission mobilité, service de la voirie des communes

Étapes clés :

1. Identifier les aménagements nécessaires pour sécuriser l'accès aux établissements scolaires en coordonnant avec les études préalables pour les trottoirs et le renforcement des voies cyclables
2. Réaliser les travaux

Coûts approximatifs :

- À partir de 40 € pour l'achat d'un panneau de signalisation d'itinéraire vélo*
- Entre 150 € et 700 € pour l'installation du panneau (génie civil)*
- Panneaux en bois réalisés par les services techniques
- Entre 15 000 € et 40 000 € pour une étude sur l'accès aux établissements scolaires de l'ensemble du territoire

Maitrise d'ouvrage et partenaire

- **MOA :** CCPO
- **Partenaires :** Les établissements scolaires du territoire et leurs parties prenantes associées (écoles primaires, collèges, Lycée Jean Bosco)

Échéance

- A partir de 2027 : lancement des études préalables au niveau des établissements scolaires

Indicateurs de suivi

- Nombre de panneaux et marquages

*Les coûts estimatifs correspondent à une estimation réalisée par rapport à un benchmark au moment de l'étude. Les coûts exacts de l'action peuvent donc varier.

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC70120625-DE

Action 4.5 – Aménager les trottoirs pour sécuriser la pratique de la marche dans les zones déficitaires

Priorité moyenne

Description de l'action

Contexte et constat

Le terriroire est rural et possède peu d'infrastructure piétonne séparée ce qui rend la pratique de la marche dangeureuse et peu attrayante. Aménager les trottoirs dans ces zones est essentiel pour améliorer la sécurité et encourager les déplacements de courte distance à pied.

Objectifs

- Sécuriser la pratique de la marche à pied
- Encourager la marche à pied pour les trajets courts

Description de l'action

L'action consiste à en priorité la création de nouveaux trottoirs dans les zones où ils sont absents. Les habitants ont identifié en priorité des zones la rue de l'Eau Courte à Hardinghen et la rue de Courtebourne à Licques nécessitant des aménagements.

Cette action prévoit également d'améliorer l'accessibilité des personnes à mobilité réduite et des personnes malvoyantes à travers d'infrastructures adéquates et libres d'obstacles (voitures, déchets ou autre).

Cette action peut être réalisé en lien avec la sécurisation des accès aux écoles. Il est important de noter que le Département priorise des solutions qui ne pose pas de sujet d'imperméabilité des sols, ce qui doit être pris en compte.

Mise en place opérationnelle

Moyens à mobiliser

- Service de la voirie des communes et des infrastructures et les partenaires du Département du Pas de Calais

Étapes clés :

1. Identifier les zones déficitaires nécessitant des aménagements.
2. Communiquer les besoins avec les maîtres d'œuvre (département ou commune)
3. Suivre la conception des plans d'aménagement des trottoirs.
4. Suivre la réalisation des travaux

Implications financières :

- Diverses études préalables
- Coûts des travaux (bétons et mains d'oeuvre) : entre 3000€ et 15000€ par 100 mètres*

Maitrise d'ouvrage et partenaires

- **MOA :** Département du Pas de Calais pour les routes départementales
- **Partenaires :** Communes pour les routes qui dépendent des communes

Échéance

2030 : Réalisation des études pour définir les besoins exactes
2031 – 2035 : réalisation des travaux par phase

Indicateurs de suivi

- Longueur de trottoirs rénovés ou créés

*Les coûts estimatifs correspondent à une estimation réalisée par rapport à un benchmark au moment de l'étude. Les coûts exacts de l'action peuvent donc varier.

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC70120625-DE

Action 4.6 – Développer les services de location de vélo de la CCPO

Priorité haute

Description de l'action

Contexte et constat

L'accès à un mode de mobilité active tel qu'un vélo électrique est primordial pour l'adoption de ce mode de déplacement au vu de la nature du territoire. La CCPO a déjà mis en place un vélopartage communautaire pour l'usage de vélos électriques, limité aux quatre communes de Guînes, Licques, Hardinghen, et Ardres. Un service de location de longue durée est également en place pour encourager l'adoption de ce mode. Ces deux services peuvent être développés davantage pour favoriser l'adoption de ce mode par plus d'habitants.

Objectifs

- Promouvoir l'utilisation du vélo comme mode de transport quotidien
- Améliorer l'accessibilité aux infrastructures de transport collectif qui peuvent être atteinte en vélo

Description de l'action

- Installer plus de stations de vélo partage communautaire pour améliorer l'accès à ce service à plus d'habitants et pour encourager des trajets entre communes
- Étendre le service de location longue durée de vélo électrique aussi en ouvrant la possibilité de louer de différents types de vélos (vélocargo par exemple) pour permettre aux habitants de s'habituer à l'usage de ce service et encourager l'achat de son propre vélo.

Mise en place opérationnelle

Moyens à mobiliser

- Équipe de maintenance et de gestion – services techniques de la CCPO
- Chargé(e) de mission mobilité
- Système de gestion informatique

Étapes clés :

1. Réaliser une étude de marché pour évaluer les besoins.
2. Acquérir les vélos en location longue durée
3. Mettre en place le système de gestion et de maintenance.

Implications financières :

- Coûts des vélos et des stations 25 000€ pour une station supplémentaire
- Coûts de fonctionnement annuel : 6 000€ par station
- Coûts des vélos pour la location longue durée (2 000€ par chaque nouveau vélo)*

Maitrise d'ouvrage et partenaires

- **MOA :** CCPO
- **Partenaires :** Associations locales et communes

Échéance

2026 : Initier une questionnaire d'utilisation auprès des premiers bénéficiaires
2027 : Commencer l'installation de nouvelles stations de vélopartage communautaire

Indicateurs de suivi

- Nombre de vélos loués
- Nouvelles stations installées

*Les coûts estimatifs correspondent à une estimation réalisée par rapport à un benchmark au moment de l'étude. Les coûts exacts de l'action peuvent donc varier.

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC70120625-DE

VEHICULES ELECTRIQUES

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC70120625-DE

Action 5.1 – Renforcer le nombre de bornes de recharge dans les communes les plus peuplées

Priorité moyenne

Description de l'action

Contexte et constat

Le manque d'infrastructure de recharge peut être un facteur bloquant dans la transition vers la voiture électrique. Installer plus de bornes de recharge pourrait enlever une des barrières à l'adoption plus massive de la mobilité électrique.

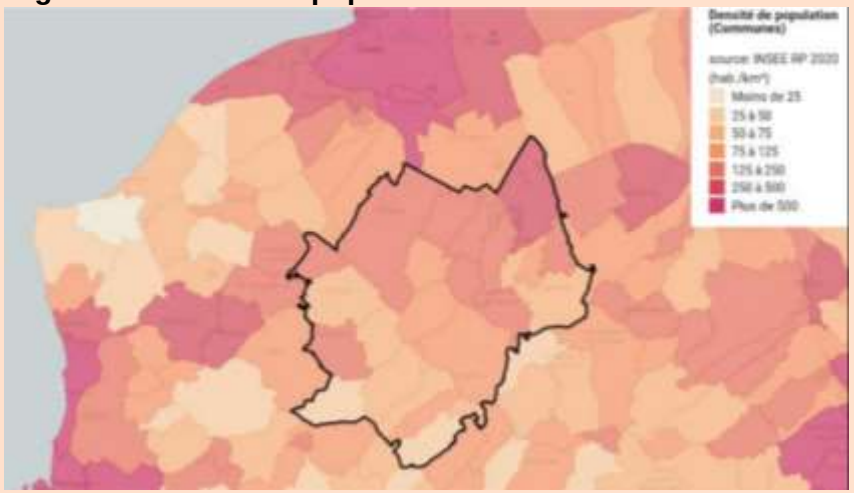
Objectifs

- Répondre au besoin de recharge électrique et suivre les obligations réglementaires

Description de l'action

Il s'agit de mettre en place les actions du schéma directeur d'infrastructure de recharge.

Figure 3.1 Densité de population



Données INSEE

Mise en place opérationnelle

Moyens à mobiliser

- Chargé(e) de mission mobilité pour coordonner l'installation des bornes

Étapes clés :

1. Déploiement des bornes de recharges
2. Coordination avec les acteurs
3. Suivi de la qualité de mise en service
4. Suivi de la mise en œuvre du SDIRVE

Coûts approximatifs :

- Envrion 12 500 € par borne de 22kW (Travaux de génie civil inclus)*
- A partir de 50 000 € par borne rapide de 43/50kW (travaux de génie civil inclus)*

Maitrise d'ouvrage et partenaire

- Opérateurs de bornes de recharge privé et les communes

Échéance

- D'ici 2025 : 6 points de charge (PDC) à installer
- D'ici 2030 : 63 PDC à installer
- D'ici 2035 : 141 PDC à installer

Indicateurs de suivi

- Nombre de bornes installées
- Taux d'utilisation des bornes

*Les coûts estimatifs correspondent à une estimation réalisée par rapport à un benchmark au moment de l'étude. Les coûts exactes de l'action peuvent donc varier.

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC70120625-DE

MOTT MACDONALD

DRAFT

Schéma directeur d'infrastructures de recharge de véhicules électriques (SDIRVE)

Diagnostic

March 2024

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC70120625-DE

Mott MacDonald
15, rue Traversière
75012
Paris
France

T +33 (0)1 8565 2780
mottmac.com/France

Numéro de version et de révision

Révision	Date	Auteur	Vérifié par	Approuvé par	Description
1	21 mars 2024	Valentine Desreumaux	Peter Campobasso	Stéphane Bouche Osochowski	SDIRVE Diagnostic
2	10 avril 2024	Valentine Desreumaux	Peter Campobasso		SDIRVE Diagnostic – traitement des commentaires du client

Référence du document: 222429343 |

Ce document est émis pour la partie qui l'a commandité et à des fins spécifiques liées exclusivement au projet susvisé. Aucune autre partie ne peut s'appuyer sur ce document et il ne peut être utilisé à aucune autre fin.

Nous déclinons toute responsabilité quant aux conséquences de l'utilisation de ce document par un tiers ou à toute autre fin, ou quant aux conséquences de la présence d'erreurs ou omissions découlant d'une erreur ou omission dans les données qui nous ont été communiquées par des tiers.

Ce document contient des informations confidentielles et des éléments de propriété intellectuelle exclusive. Il ne doit pas être présenté à des tiers sans notre autorisation et celle de la partie qui l'a commandité.

Mott MacDonald France SAS 523 138 758
RCS Paris. 15, rue Traversière, 75012,
Paris, France

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC70120625-DE

Sommaire

Synthèse 0

1 Contexte de l'étude 1

2 Description du territoire 5
2.1 Caractéristiques du territoire 5
2.1.1 Stratégie du territoire 5
2.1.2 Morphologie du territoire 5
2.1.3 Population 5
2.2 Dominance de la voiture 6
Figure **Error! Bookmark not defined.**
Source **Error! Bookmark not defined.**
Figure **Error! Bookmark not defined.**
Source **Error! Bookmark not defined.**
2.3 Flux de déplacements et zones d'attractions 9
2.4 Résultats de l'enquête en ligne 13

3 État des lieux de la mobilité électrique 16
3.1 Pénétration des véhicules électriques et hybrides 16
3.2 État des lieux bornes IRVE 16
3.2.1 Bornes existantes 16
3.2.2 Bornes en projet 7
3.2.3 Zones blanches et carencées 2

4 Évaluation des besoins 6
4.1 Obligations réglementaires 6
4.2 Scénarios d'évolution d'Enedis 6
4.2.1 Évolution du parc automobile roulant 6
4.2.2 Scénarios de déploiement 6
4.3 Les différents cas d'usage 1

5 Entretiens avec les acteurs locaux 5
5.1 Acteurs publics 5
5.2 Opérateurs et aménageurs 1
5.3 Distributeurs et fournisseurs d'électricité 1

6 Informations clés 1

Annexes 1

A. Entretien CCPO 2
A.1 Rappel du contexte 2
A.2 Introduction 2
A.3 Informations clefs 2
A.4 Prochaines actions 3

B. Entretien PassPass 4
B.1 Rappel du contexte 4
B.2 Introduction 4
B.3 Informations clefs 4
B.4 Prochaines actions / Implication future 5

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC70120625-DE

C. Entretien FDE 62 6
C.1 Rappel du contexte 6
C.2 Introduction 6
C.3 Informations clefs 6
C.4 Ressources partagées 6

D. Entretien Enedis 7
D.1 Rappel du contexte 7
D.2 Introduction 7
D.3 Informations clefs 7

Glossaire 9

Tableaux

Table 1 Caractérisation des flux scolaires au sein de la CCPO 12
Tableau 3.1: Base de données bornes IRVE existantes 1
Tableau 3.2: Synthèse des obligations relatives à la sécurité incendie pour l'installation de bornes de recharges 0
Tableau 3.3: Prévisions nombre de points de charges pour supporter la demande de 2023 à 2025 4
Tableau 5.1: Vision de la CCPO sur la mobilité électrique 1

Figures

Figure 0.1: Synthèse 0
Figure 1.1: Orientation 4 « Renforcer l'offre de mobilité et l'adapter aux nouveaux besoins du territoire » - Projet de territoire 1
Figure 1.1: Le Grand Dessein - SRADDET 2
Figure 1.1: SDIRVE – Bassin Littoral Nord 3
Figure 2.1: Densité de population - Communes 6
Figure 2.2: Parts modales déplacements achats ou visites internes 6
Figure 2.3: Parts modales déplacements achats ou visites externes **Error! Bookmark not defined.**
Figure 2.4: Parts modales mobilités professionnelles internes **Error! Bookmark not defined.**
Figure 2.5: Parts modales mobilités professionnelles sortantes **Error! Bookmark not defined.**
Figure 2.6: Parts modales mobilités professionnelles entrantes **Error! Bookmark not defined.**
Figure 2.7: Parts modales déplacements achats ou visites externes 7
Figure 2.8: Parts modales mobilités professionnelles internes 7
Figure 2.9: Parts modales mobilités professionnelles sortantes 8
Figure 2.10: Parts modales mobilités professionnelles entrantes 8
Figure 12: Flux professionnels internes – CCPO 9
Figure 2.12: Établissement salariés – bassin littoral Nord 10
Figure 2.13: Pourcentage de chômage sur les communes du CCPO 10
Figure 15: Flux professionnels sortants – Bassin Littoral Nord 11
Figure 16: Flux professionnels entrants – Bassin Littoral Nord 11
Figure 17: Flux scolaires internes 11 ans et + – CCPO 12
Figure 18: Flux scolaires entrants et sortants, 11 ans et plus – CCPO 13
Figure 2.18: Classement des modes de transport les plus importants dans une semaine type selon l'enquête de mobilité 14
Figure 2.19: Classement des choix de la question 7 de l'enquête de mobilité 14
Figure 2.20: Répartition des problématiques de la mobilité électrique 15

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC70120625-DE

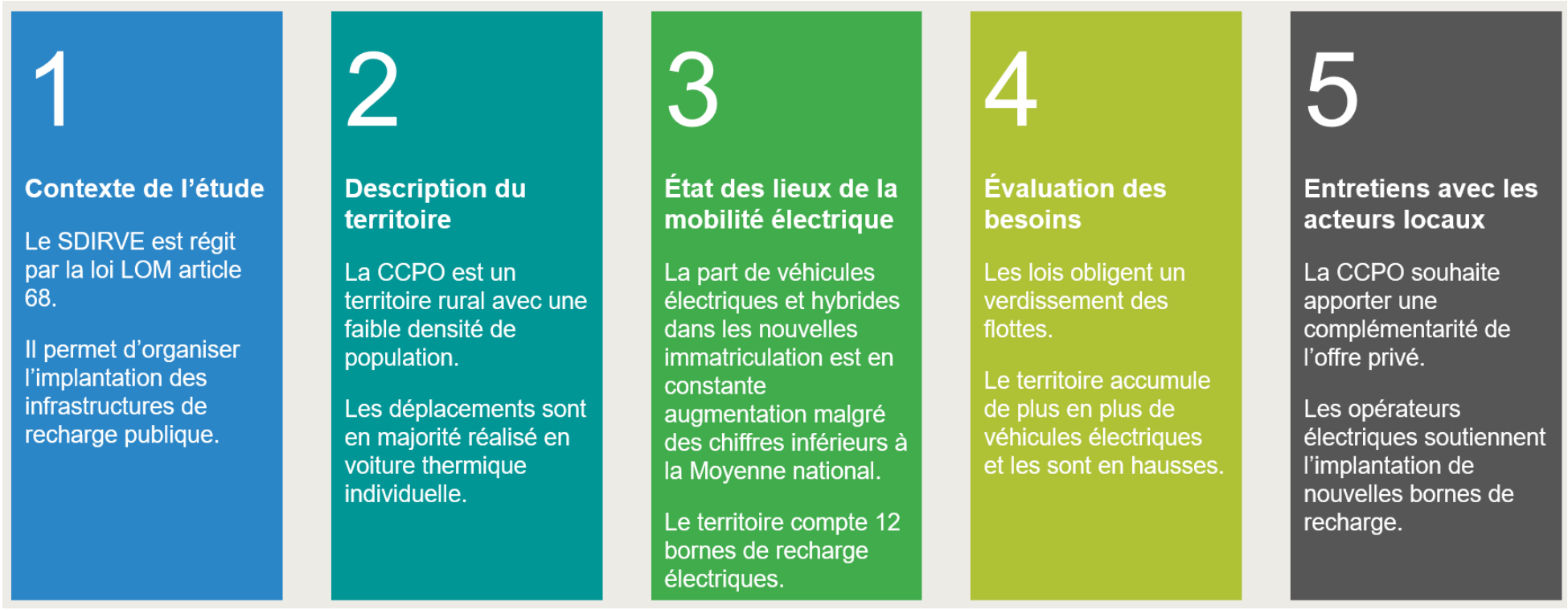
Figure 3.1: Part des véhicules basses émissions immatriculés sur le territoire de la CCPO entre 2010 et 2022 16
Figure 3.2: Photo d'une borne PassPass 17
Figure 3.3: Carte de l'emplacement actuel des bornes de recharge sur le territoire de la CCPO 2
Figure 3.4: Nombre de recharge en semaine 1
Figure 3.5: Nombre de recharge le week-end 2
Figure 3.6: Taux de disponibilité réel moyen 2
Figure 3.7: Taux de disponibilité effectif par site 3
Figure 3.8: Taux d'occupation moyen 3
Figure 3.9: Taux d'occupation moyen par borne (en %) 4
Figure 3.10: Nombre moyen de sessions de recharge réussies 4
Figure 3.11: Nombre moyen de sessions de recharge réussies par borne 5
Figure 3.12: Consommation d'énergie moyenne par recharge en kWh 5
Figure 3.13: Durée moyenne par sessions de recharge (en minutes) 6
Figure 3.14: Durée moyenne des sessions de recharges (en minutes) 6
Figure 3.15: Carte du réseau souterrain et des postes électriques 2
Figure 3.16: Représentation cartographique de l'absence de zones blanches 3
Figure 3.17: Nombre d'immatriculation de véhicules électriques total dans les différentes communes de 2010 à 2022 5
Figure 4.1: Évolution du parc roulant automobile en France depuis 2010 6
Figure 1.1: Scénario de déploiement VE & VHR bas (basé sur 12M VEVHR en 2035) 1
Figure 1.1: Scénario de déploiement PDCH bas (basé sur 12M VEVHR en 2035) 1
Figure 1.1: Scénario de déploiement VE & VHR moyen (basé sur 17M VEVHR en 2035) 2
Figure 1.1: Scénario de déploiement PDCH moyen (basé sur 17M VEVHR en 2035) 2
Figure 1.1: Scénario de déploiement VE & VHR élevé (basé sur 20M VEVHR en 2035) 3
Figure 1.1: Scénario de déploiement PDCH élevé (basé sur 20M VEVHR en 2035) 3
Figure 4.5: Part de ménages disposant d'au moins une place de parking en 2020 2
Figure 4.6: Nombre d'établissements employeurs et effectifs salariés du secteur privé, par commune en 2022 3
Figure 4.7: Nombre d'établissements employeurs et effectifs salariés du secteur privé, par commune en 2022 3
Figure 4: Hiérarchisation du réseau routier 4
Figure 6.1: Les informations clés de la mobilité électrique 1
Figure 6.Error! Bookmark not defined.: Mise à jour SDIRVE 8

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC70120625-DE

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC70120625-DE

Synthèse

Figure 6.1: Synthèse



Source: Mott MacDonald

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC70120625-DE

1 Contexte de l'étude

Le SDIRVE[1] est un document déterminant les principes régissant l'organisation de l'implantation des infrastructures de recharges électriques du territoire. Né de la Loi LOM de décembre 2019, il s'agit de s'assurer que les infrastructures de recharge publiques du territoire soient coordonnées avec les infrastructures privés et les infrastructures des territoires voisins. Ainsi, la collectivité peut prendre un rôle de chef d'orchestre pour coordonner le déploiement de l'offre de recharge ouverte au public sur son territoire.

La réalisation d'un SDIRVE permet la prise en charge possible de 75% des coûts de raccordement au réseau électrique des stations si la demande complète est réceptionnée par le gestionnaire de réseau avant le 31 décembre 2025.[2]

De nombreux documents de planification, de stratégies et d'orientations des politiques d'aménagement influencent la mobilité du territoire, notamment la mobilité électrique.

Le Projet de Territoire de la CCPO est le document, à l'échelle de l'intercommunalité, qui vise à planifier et à orienter le développement économique, social et environnemental de la communauté de communes. Le développement de la mobilité électrique est expressément mentionnée comme une priorité au sein du document de planification. En effet, l'enjeu 1 « Accompagnement et cadre de vie », à travers l'Orientation 4 « Renforcer l'offre de mobilité et l'adapter aux nouveaux besoins du territoire » décrit notamment la volonté, entre autres, de déployer les bornes de recharge des véhicules électriques dans les lieux publics stratégiques en lien avec l'Agence de la Transition Écologique (ADEME).

Figure 1.1: Orientation 4 « Renforcer l'offre de mobilité et l'adapter aux nouveaux besoins du territoire » - Projet de territoire

Source: Projet de territoire CCPO

[1] Loi d'orientations des mobilités (LOM) article 68

[2] Ministère de la transition écologique. Guide à l'attention des collectivités et établissements publics.

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC70120625-DE

Le développement de l'électromobilité se retrouve au sein des documents dimensionnants du territoire tel que dans le PCAET (Plan Climat Air Énergie Territorial). L'objectif du PCAET concernant le nombre de véhicules à motorisation alternative ou de faible consommation est fixé à 2000 véhicules d'ici 2030[3].

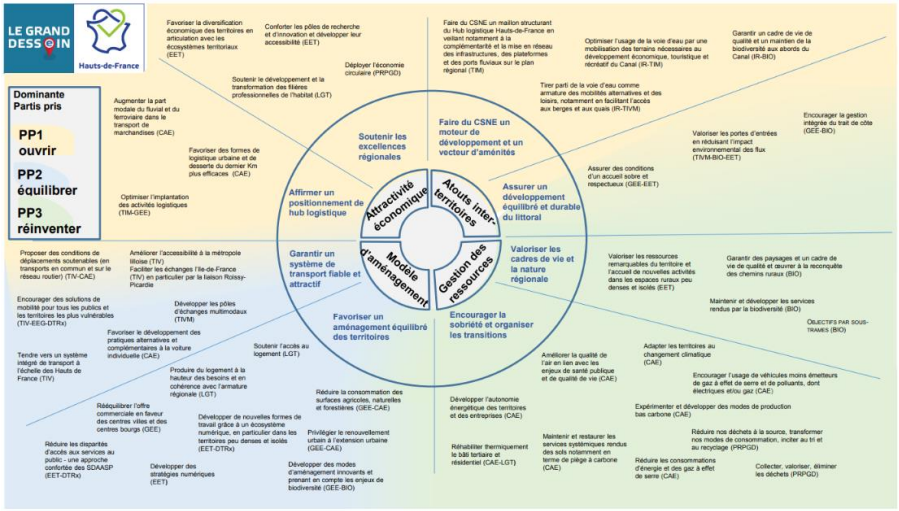
Par ailleurs, la volonté de développer l'électromobilité se retrouve également dans le Plan de Protection de l'Atmosphère (PPA) du Nord-Pas-de-Calais (2014-2019) qui constitue un outil afin d'améliorer la qualité de l'air et la préserver. Pour ce qui est de la voiture thermique, le document la décrit comme l'une des principales responsables de la dégradation de la qualité de l'air. Ainsi, de nombreuses actions départementales rentrent dans le cadre de cette promotion d'une mobilité plus décarbonée telles que :

- Promouvoir la charte « CO2 les transporteurs s'engagent » en région ;
- Développer les flottes de véhicules moins polluants ;
- Promouvoir les modes de déplacement les moins polluants.

Le Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT), porté par le Syndicat Mixte du Pays du Calaisis (SyMPaC), influence également la politique de SDIRVE, en faisant le diagnostic d'une mobilité territoriale dominée par la voiture thermique et individuelle. Le document entend promouvoir la décarbonation de cette mobilité à travers notamment l'essor de la mobilité électrique. Le document oriente les différentes politiques d'aménagement et de construction autour des pôles générateurs de mobilité du territoire, que sont les aires urbaines littorales. Ainsi, il sera important dans la cadre de l'élaboration du SDIRVE de structurer l'offre de mobilité électrique pour qu'elle puisse correspondre aux besoins de déplacement de la population.

À l'échelle régionale, le Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité des Territoires (SRADDET) est également à prendre en compte dans le cadre de l'élaboration du SDIRVE. En effet, le document oriente la politique de mobilité du territoire et donne des lignes directrices au développement de la mobilité électrique au sein de la Région. Parmi les actions souhaitées par le SRADDET, l'encouragement de la multi modalité pour l'accès aux services est notamment mentionnée avec l'intégration de nouveaux services tels que les véhicules électriques et les bornes de rechargement. Le document encourage également à la sobriété et à l'organisation des transformations à travers la promotion de l'usage des véhicules moins émetteurs de gaz à effet de serre et de polluants, dont électriques et/ou gaz (CAE).

Figure 1.2: Le Grand Dessein - SRADDET



Source: Mott MacDonald

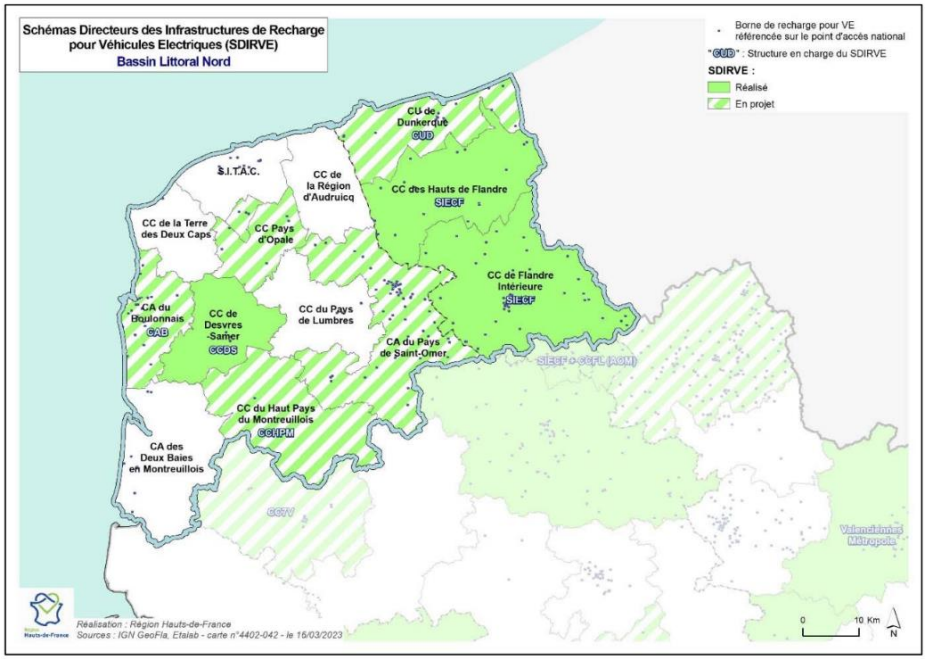
Enfin, le diagnostic des mobilités dans le bassin littoral Nord est un document décrivant les grands enjeux de mobilité de la Région Hauts-de-France, et plus précisément ceux du Bassin Littoral Nord. La mobilité électrique figure dans

[3] Strategie-CCPO-V3.pdf (paysdopale.fr)

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC70120625-DE

ces grands enjeux, avec un document faisant notamment mention d'une orientation « Vers une mobilité durable et décarbonée ». Le document fait part des nombreux et interconnectés enjeux de la mobilité électrique. Le document fait notamment état de l'accélération de la baisse des émissions de gaz à effet de serre et de la réduction des polluants atmosphériques en milieu urbain, qui nécessitent une adoption plus large des véhicules électriques, tant en zones urbaines que péri-urbaines et rurales. Pour cela, le développement d'une infrastructure de recharge bien pensée, alignée avec les habitudes de déplacement des individus, est crucial. Par ailleurs, pour ce qui est des bornes de recharge, le document décrit la nécessité de trouver un équilibre entre les initiatives publiques et privées. Le SDIRVE joue un rôle important dans le secteur public, mais le défi reste de coordonner le déploiement dans le secteur privé, où la diversité des acteurs et des offres peut entraîner une confusion pour les utilisateurs, notamment en ce qui concerne la transparence des tarifs. L'interopérabilité entre les réseaux de bornes est une exigence réglementaire européenne qui vise à simplifier l'accès aux différentes offres de recharge.

Figure 1.3: SDIRVE – Bassin Littoral Nord



Source: Mott MacDonald

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC70120625-DE

Ce SDIRVE est décomposé en quatre phases :

Tableau 1 Synthèse des différentes phases et objectifs du SDIRVE

Phase	Objectifs	Calendrier
Phase 1 - Diagnostic	État des lieux exhaustif de l'existant Analyse des besoins	En cours
Phase 2 : Élaboration de la stratégie et recherche de solutions techniques	Définition de priorité de déploiement Description de l'articulation avec la maîtrise d'ouvrage Élaboration d'une feuille de route Description des modalités de partenariat Recommandations sur le mode d'installation et d'exploitation des stations Définition du modèle économique et de la qualité de service attendue Maillage du territoire	Juin 2024
Phase 3 : Élaboration des plans d'actions	Création de fiche action et du calendrier opérationnel	Octobre 2024
Phase 4 : Adoption du SDIRVE	Validation du schéma par le Préfet du Pas de Calais Création d'un outil de suivi du SDIRVE et d'une méthodologie de mise à jour	Mars 2025

Source : Mott MacDonald

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC70120625-DE

2 Description du territoire

2.1 Caractéristiques du territoire

2.1.1 Stratégie du territoire

La CCPO, en qualité d'Établissement Public de Coopération Communale (EPCI) à fiscalité propre, exerce de nombreuses compétences dans les domaines de l'aménagement de l'espace, du développement économique ou encore de la gestion de déchets. En terme de stratégie du territoire, la CCPO a d'ores et déjà adopté un PLUi son PCAET est en cours de validation. Outre le SDIRVE, la CCPO est en train d'élaboré un plan de mobilité simplifié (PdMS) ainsi qu'un schéma directeur de la mobilité active (SDMA). Le PdMS se focalisera sur les déplacements en général sur le territoire alors que le SDMA proposera exclusivement des solutions pour faciliter les déplacements à pieds ou à vélo.

La CCPO a adopté son projet de territoire en 2022[4] et a déterminé des objectifs ambitieux, notamment en termes de mobilité. Il est question de :

- Répondre au manque de transports en commun ;
- Relier les communes du territoire autrement que par voie routière ;
- Développer les pistes cyclables ;
- Développer les alternatives à l'autosolisme.

L'importance de la mobilité se retrouve notamment dans l'Enjeu 1 « Aménagement et cadre de vie » à travers l'orientation 4 « Renforcer l'offre de mobilité et l'adapter aux nouveaux besoins du territoire ». On y retrouve notamment l'ambition de déployer les bornes de recharge des véhicules électriques dans les lieux publics stratégiques sur le territoire.

Les enjeux, ambitions et objectifs de la CCPO se reflètent à travers les différents documents de planification tel que le PLUi (plan local d'urbanisme intercommunal) , le PADD (projet d'aménagement et de développement durable) et le projet de territoire. La CCPO souhaite engagé un travail de fond relatif à la mobilité pour répondre aux enjeux de demain et de son territoire pour améliorer le cadre de vie tout en participant proactivement à la transition énergétique.

2.1.2 Morphologie du territoire

La CCPO est un territoire rural avec de nombreuses zones humides et des zones forestières denses. Une grande partie du territoire fait d'ailleurs partie du Parc naturel régional des Caps et Marais d'Opale. Ce parc abrite 80% de la biodiversité du Pas-de-Calais et fait partie du réseau des Grands sites de France. Le territoire est également très vallonné avec parfois de longues distances entre centre bourgs. Le conditions météorologiques ainsi que le caractère vallonnée de certaines zones du territoire peuvent créer des difficultés à l'essor de la mobilité électrique, par exemple avec une réduction de l'autonomie des véhicules électriques lors de certains périodes de l'année.

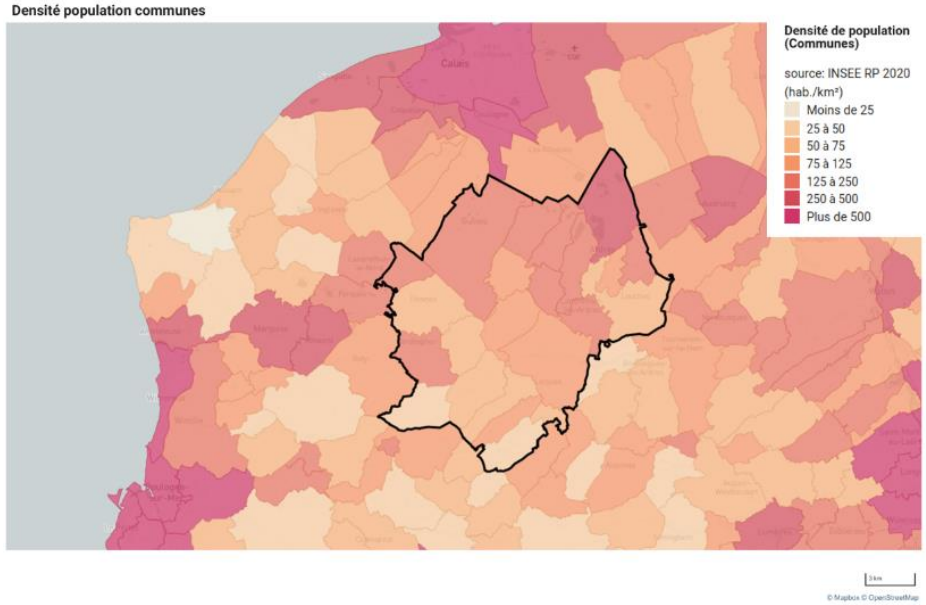
2.1.3 Population

La densité de population sur le territoire va de moins de 25 habitants par km2 jusque de 250 à 500 habitants par km2 à Ardres est la commune la plus densément peuplé. Ardres et Guînes sont les deux communes les plus peuplés avec des populations de 4.398 et 5,581 habitants respectivement.

[4] pdtpublique.pdf (paysdopale.fr)

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC70120625-DE

Figure 2.1: Densité de population - Communes



Source: Tellae

2.2 Dominance de la voiture

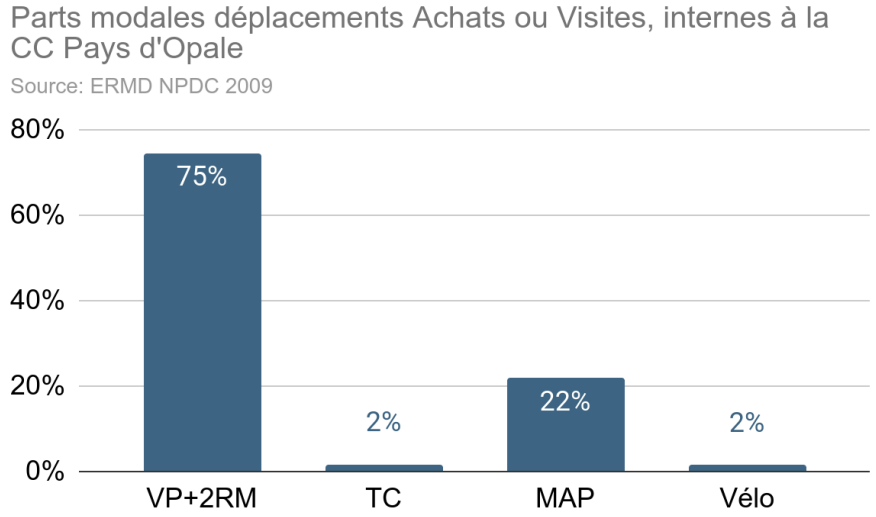
Les déplacements au sein de la CCPO sont **majoritairement motorisés** (voiture personnelle et deux roues) quelque soit le motif de déplacement. Cette tendance reste néanmoins cohérente avec le caractère peu dense du territoire où les distances entre lieux de résidence et lieux d'attraction (commerces, service de proximité, emplois, écoles) peuvent être importantes.

Nous notons la répartition suivante des modes de déplacement par motif:

Motif achats ou visites :

Nous notons qu'à l'intérieur de la CCPO, 75% des déplacement sont effectués en voiture personnelle ou en deux roues pour le motif des achats ou visites. 22% de ces déplacements sont effectués à pied.

Figure 2.2: Parts modales déplacements achats ou visites internes



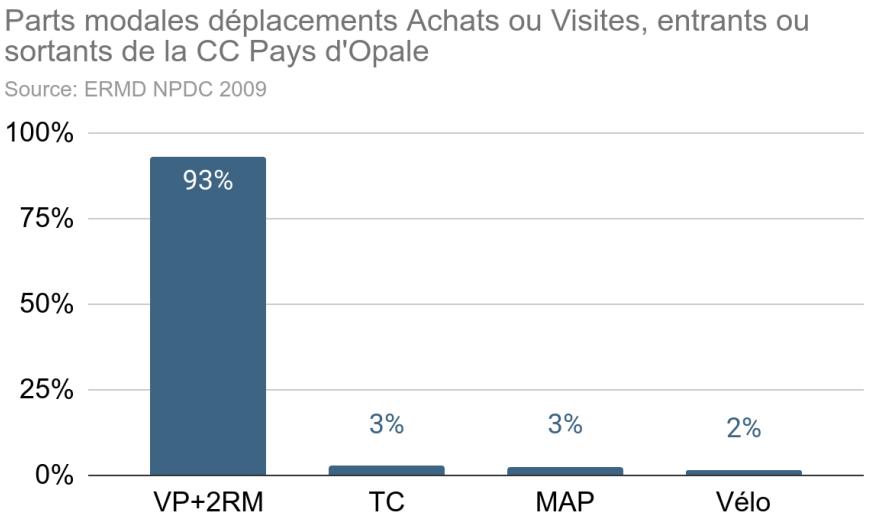
Source: Tellae

Ce taux de déplacement à pied montre un maillage cohérent de commerce dans les centres-bourgs permettant aux habitants proches de réalisé une partie de leur déplacement à pied, sûrement autour de Guînes et Ardres qui sont les villes les plus peuplées du territoire.

Pour le même motif de déplacement mais vers l'extérieur du territoire, 93% de ces déplacements sont faits en véhicule particulier et la part des autres modes est minimale.

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC70120625-DE

Figure 2.3: Parts modales déplacements achats ou visites externes



Source: Tellae

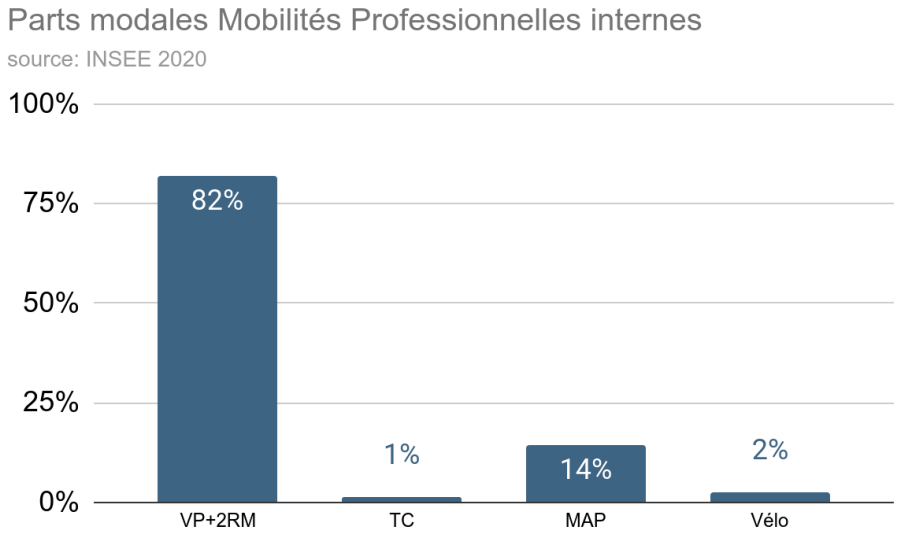
Un taux significatif de déplacement motorisé vers l'extérieur est cohérent vu les distances à parcourir pour rejoindre les commerces majeures à l'extérieur du territoire tel que le centre commercial Cité Europe à Coquelles.

Ces chiffres datent de 2009 car il n'existe pas de recensement plus récent de la mobilité pour les loisirs sur le territoire. Nous jugeons que ces chiffres représentent toujours les tendances du territoire suite aux réponses à l'enquête de mobilité et aux ateliers que nous avons organisés.

Mobilités professionnelles :

Quant aux déplacements professionnels, nous observons également les même tendance en terme de part modale : ample majorité de déplacement réalisés à l'aide d'un véhicule personnel avec une part non négligeable de déplacement intérieur à pied. Effectivement, pour les déplacements internes, 82% sont réalisés en voiture personnelle ou en deux roues et 14% sont réalisés à pied. La part de déplacement en transport en commun et à vélo est très faible en comparaison.

Figure 2.4: Parts modales mobilités professionnelles internes

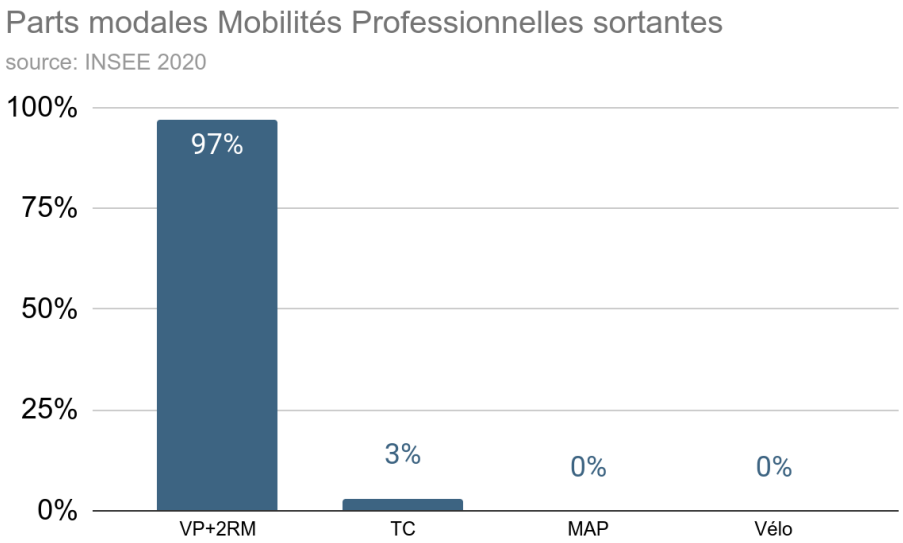


Source: Tellae

Quand les déplacements professionnels s'orientent vers l'extérieur du territoire, la part de la voiture est encore plus écrasante à 97% avec les 3% restant effectués en transports en commun.

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC70120625-DE

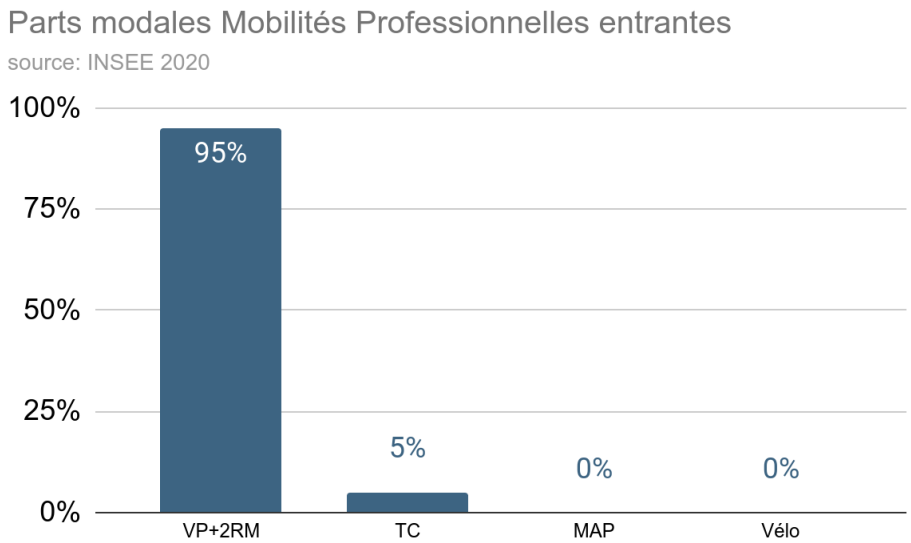
Figure 2.5: Parts modales mobilités professionnelles sortantes



Source: Tellae

Les tendances de la dépendance à la voiture pour les motifs professionnels se confirment encore en étudiant la part modale des flux professionnels entrants sur le territoire de la CCPO, où nous observons 95% de ces déplacements effectués en véhicule particulier et seulement 5% en transports en commun.

Figure 2.6: Parts modales mobilités professionnelles entrantes



Source: Tellae

Il est intéressant de noter que la part des déplacements en véhicule particulier à l'intérieur de la CCPO est inférieure à celle des déplacements vers l'extérieur (82% contre 97% et 95% respectivement) similairement aux déplacements à pied (14% contre 0%). Pour les déplacements en transport en commun c'est l'inverse : 3% et 5% des déplacements externes ont lieu en transport en commun alors que 1% des déplacements à l'intérieur de la CCPO. Ces pourcentages restent minimes et montrent l'absence d'offre de transport en commun sur tout le territoire ainsi que vers l'extérieur du territoire. Seulement une minorité utilise les transports en commun.

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC70120625-DE

2.3 Flux de déplacements et zones d'attractions

Les flux de déplacements permettent d'identifier les zones d'attractions du territoire ainsi que les axes les plus empruntés.

Les flux professionnels

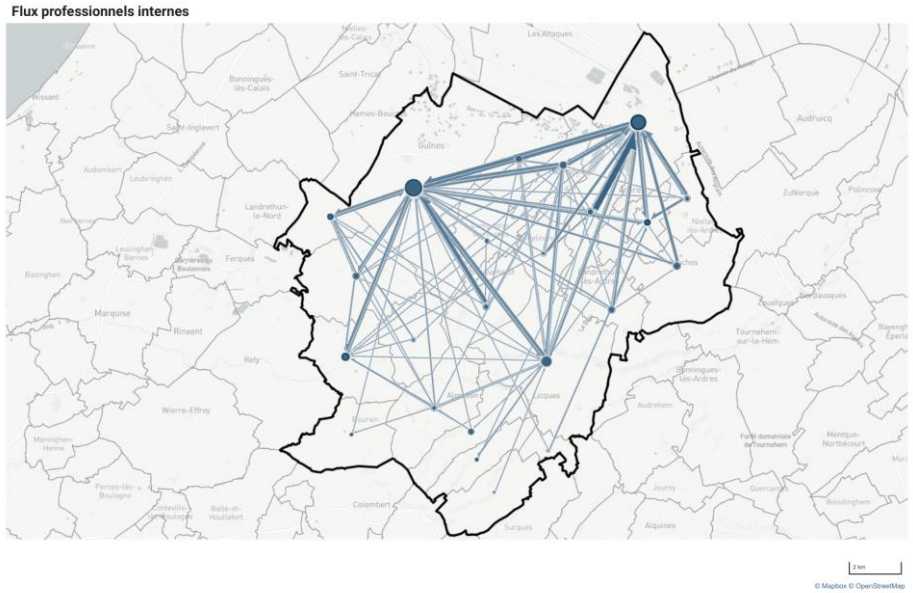
Les flux professionnels figurent parmi les flux de déplacement les plus important du territoire. En effet, les mobilités professionnelles au sein de la CCPO se caractérisent de la manière suivante :

Tableau 2 Caractérisation des flux professionnels de la CCPO

Destination	Total	Pourcentage
Internes EPCI	**2 916**	
dont Guînes	898	31%
dont Ardres	706	24%
Entrants EPCI	**2 090**	
dont Calais	363	17%
dont Mark	102	5%
Sortants EPCI	**7 399**	
dont Calais	2 601	35%
dont Coquelles	802	11%
dont Mark	120	2%
dont Boulogne-sur-Mer	337	5%
dont Marquise	191	3%
dont Dunkerque	285	4%
dont Grande Synthe	123	2%
Total	**12 405**	

Source **:** Mott MacDonald

Figure 7: Flux professionnels internes – CCPO



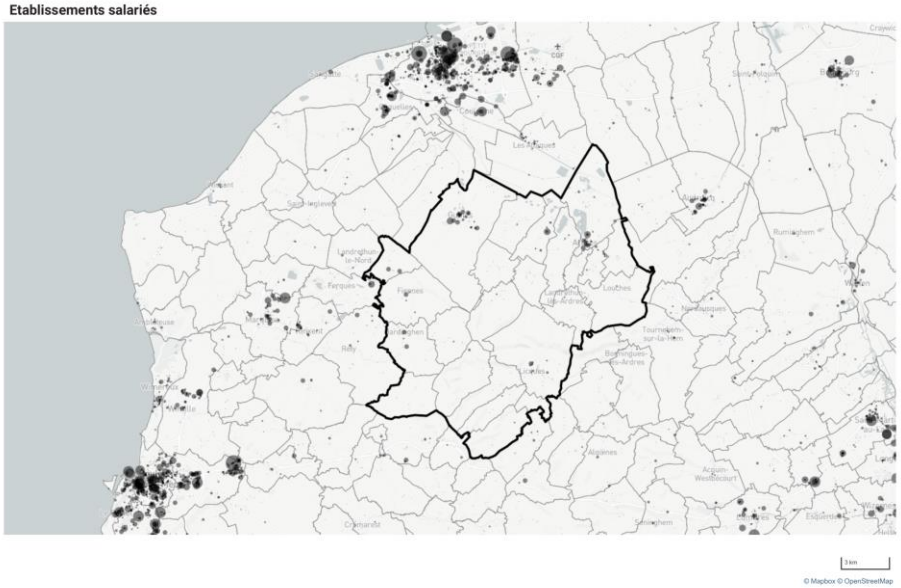
Source: Tellae

Nous pouvons facilement identifier deux communes structurantes de la mobilité du territoire que constituent Ardres et Guînes. En effet, ces deux communes constituent les pôles générateurs la grande majorité des flux sur le

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC70120625-DE

territoire. Nous observons également que Licques génère une part non-négligeable des déplacements.

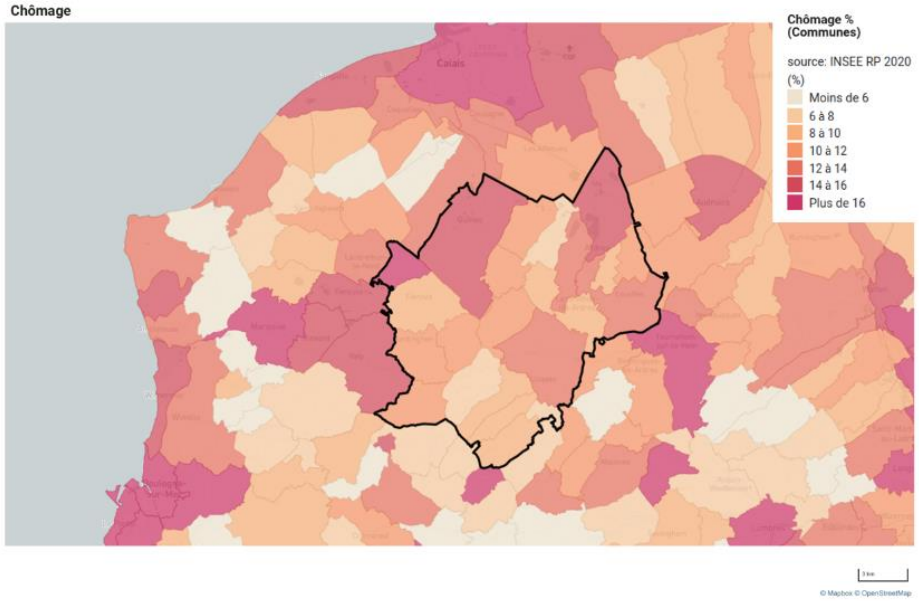
Figure 2.8: Établissement salariés – bassin littoral Nord



Source: Tellae

Il est intéressant de constater une certaine disparité dans la densité des flux de mobilité entre un Nord de la CCPO dynamique et un Sud aux flux bien plus réduits. Nous pouvons corroborer cette carte avec celle des établissement salariés et du pourcentage de chômage du Bassin de Mobilité pour comprendre que cette moindre importance de flux est principalement due à une situation économique moins conséquente que dans le reste du territoire.

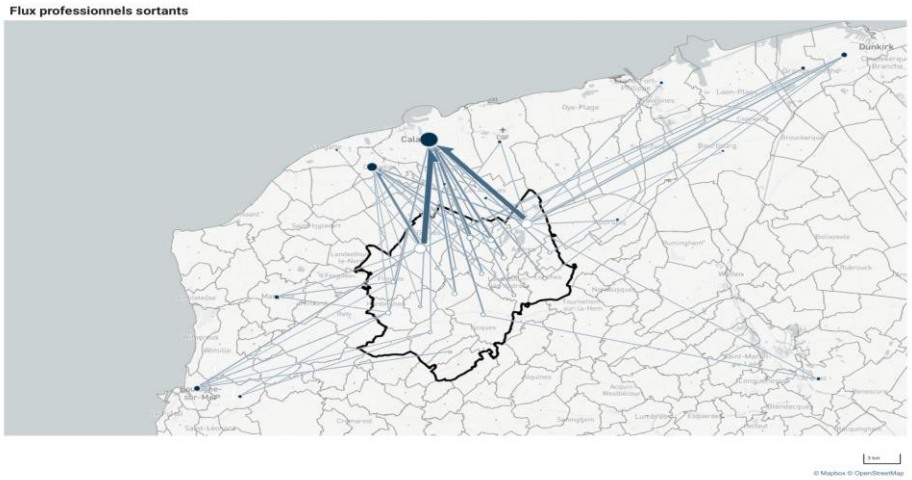
Figure 2.9: Pourcentage de chômage sur les communes du CCPO



Source: Tellae

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC70120625-DE

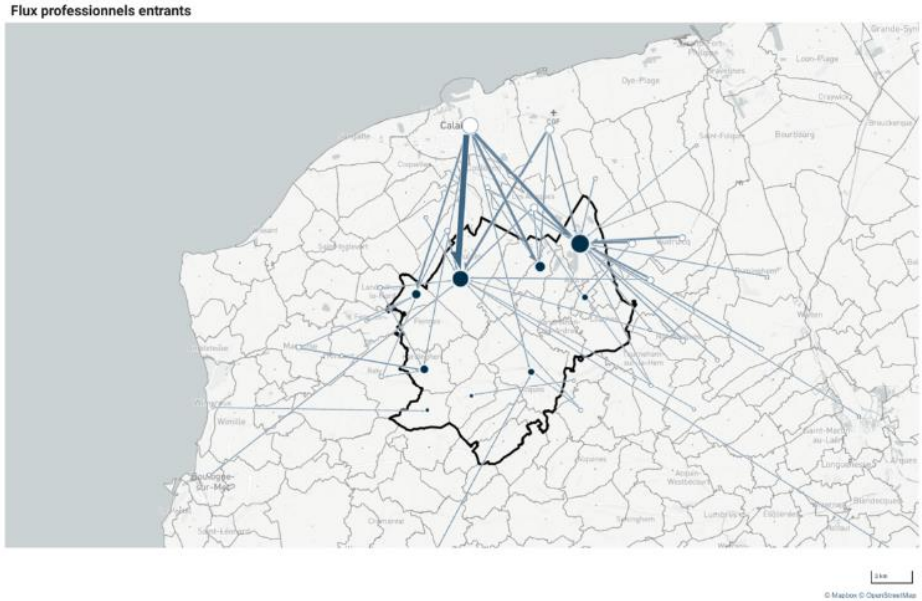
Figure 10: Flux professionnels sortants – Bassin Littoral Nord



Source: Tellae

Pour ce qui est des flux professionnels sortants, nous notons que la grande majorité se concentre dans l'aire urbaine de Calais. Nous remarquons également des flux conséquents vers Dunkerque et Boulogne-sur-Mer. Nous constatons que la grande majorité des déplacements se fait entre Guînes et Ardres, qui constituent les pôles principaux générateurs de mobilité, et l'aire urbaine de Calais. Nous notons également que les flux professionnels sortants sont plus importants en termes de densité que ceux internes.

Figure 11: Flux professionnels entrants – Bassin Littoral Nord



Source: Tellae

Les flux professionnels entrants au sein de la CCPO ressemblent aux flux sortants dans la mesure où ils se concentrent sur les communes de Guînes et d'Ardres. Nous notons également que la majorité des flux entrants proviennent de Calais et de l'Ouest du territoire avec les communes voisines de Audruicq, Ruminghem et Nordausques notamment. Il demeure intéressant de souligner enfin les flux de mobilité entrants en provenant de la zone de l'aéroport de Calais Marck.

Les flux scolaires

Les flux scolaires sont également très important sur le territoire.

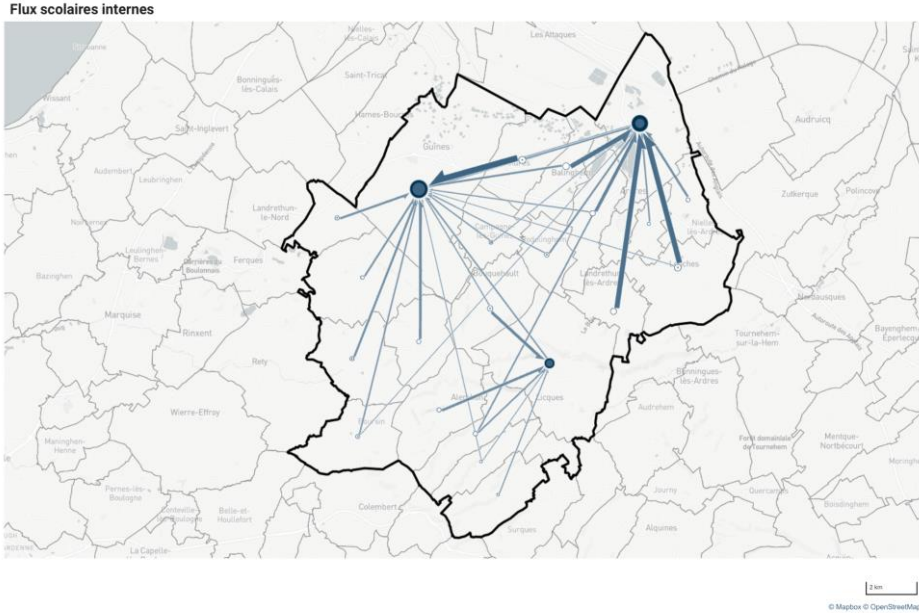
Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC70120625-DE

Table 1 Caractérisation des flux scolaires au sein de la CCPO

Destination	Total	Pourcentage
Internes EPCI	**1 380**	
dont Guînes	641	46%
dont Ardres	532	39%
dont Licques	201	15%
Entrants EPCI	**981**	
dont Calais	89	9%
dont Hames-Boucres	68	7%
dont Audruicq	84	9%
dont Nordausques	74	8%
dont Tournehem-sur-la-Hem	77	8%
Sortants EPCI	**1 937**	
dont Calais	1 194	62%
dont Coulogne	79	4%
dont Boulogne-sur-Mer	146	8%
dont Marquise	80	4%
dont Dunkerque	52	3%
dont Lille	51	3%
Total	**4 298**	

Source **:** Mott MacDonald

Figure 12: Flux scolaires internes 11 ans et + – CCPO

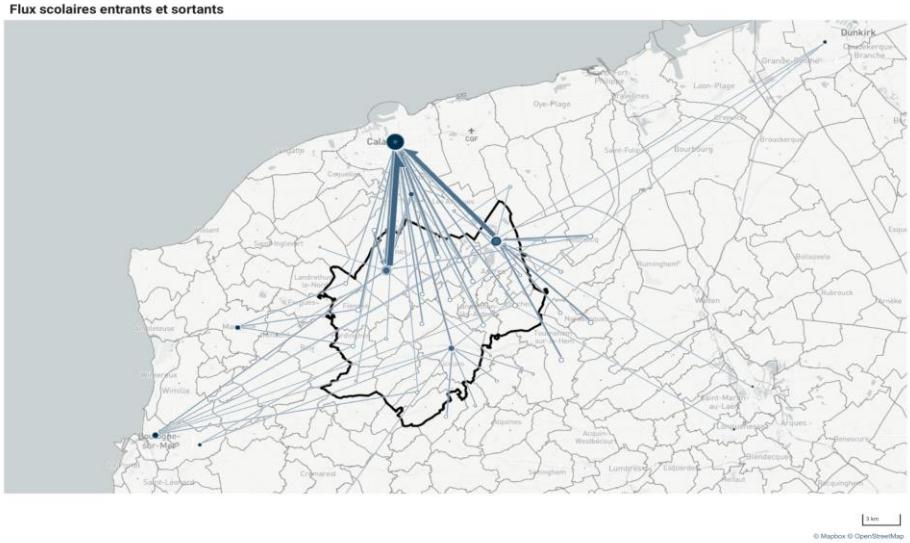


Source: Tellae

À travers la cartographie ci-dessus, nous distinguons trois pôles majeurs d'échange pour les flux scolaires : Ardres, Licques et Guînes. La majorité des flux se concentrent également au nord du territoire, avec une offre scolaire plus importante dans ces communes (collèges et lycée notamment).

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC70120625-DE

Figure 13: Flux scolaires entrants et sortants, 11 ans et plus – CCPO



Source: Mott MacDonald

Les flux scolaires entrants et sortants se concentrent majoritairement vers l'aire urbaine de Calais. Nous pouvons également noter des flux vers Boulogne-sur-Mer et Dunkerque. Cet état de fait est principalement dû à l'offre diversifiée de collèges et de lycées qu'offrent ces villes à la différence de la CCPO.

Figure**FigureSource****Figure****Source****Zone d'attraction**

Ces chiffres montrent l'importance des communes de Guînes et d'Ardres non seulement au sein de la CCPO, mais également pour les déplacements vers la CCPO pour les motifs professionnels. Cependant, les déplacements vers l'extérieur de la CCPO sont d'une dimension extrêmement importante et représente la majorité des déplacements (7400 déplacements sortants contre 5000 déplacements internes et entrants en valeur absolue). Comme observés précédemment, ces déplacements sont également effectués en majorité en véhicule particulier (plus de 95%), ce qui illustre la dominance de la voiture pour les mobilités de la population.

Vu ces chiffres, la place de la mobilité électrique devient centrale dans une optique de décarbonation des déplacements du territoire.

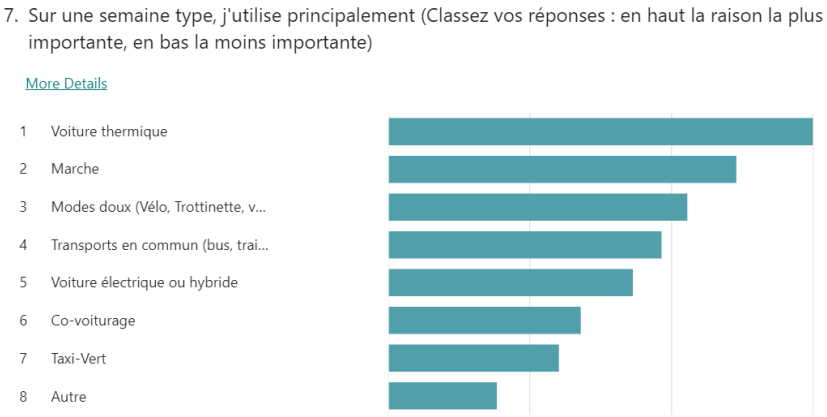
2.4 Résultats de l'enquête en ligne

Nous avons réalisé une enquête en ligne afin d'interroger la population sur leurs pratiques de la mobilité et les croiser avec les données de l'INSEE. L'objectif de cette enquête était d'avoir une vision sur les pratiques et les attentes des habitants sur leurs déplacements. Elle était disponible pour une durée d'un mois. Nous notons que la valeur de ces réponses est qualitative pour faire une analyse, et ne peut pas être redressée selon un échantillonnage calculé.

En croisant les données de l'enquête avec les données disponibles en open data, nous avons pu voir la cohérence entre les tendances révélées par les données de l'INSEE avec les retours des participants à l'enquête. Les répondants ont indiqué qu'en une semaine type, leur mode de transport utilisé est en premier lieu la voiture thermique.

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC70120625-DE

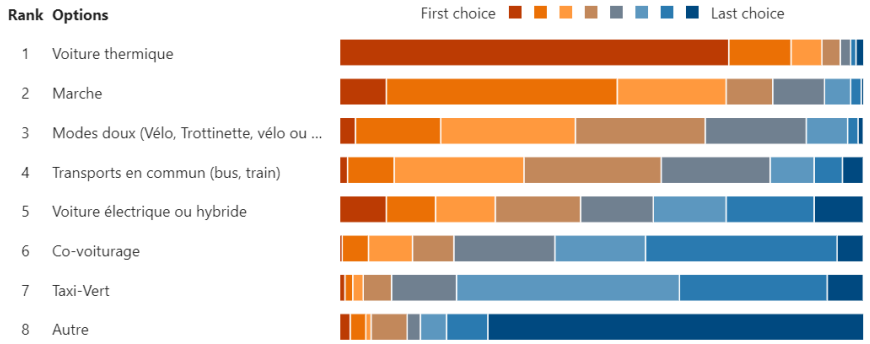
Figure 2.14: Classement des modes de transport les plus importants dans une semaine type selon l'enquête de mobilité



FigureSource: Mott MacDonald

Figure moyen de transport principal alors que la marche est classé deuxième. Le calcul pour le classement est fait grâce aux classements des modes de transports. En effet, la voiture thermique est classé première car la majorité des répondants ont classé ce mode comme leur mode principal (74.3% - voir Figure 2.15: Classement des choix de la question 7 de l'enquête de mobilité). La Figure 2.15 montre également que 8.9% des répondants ont indiqué que la voiture électrique ou hybride étaient leur premier choix. Ces réponses illustrent la place dominante du véhicule particulier dans les déplacements du territoire. La marche à pied a également reçu 8.9% de premier choix dans le sondage et 43.8% de deuxième choix, ce qui la place en deuxième position du classement des modes principaux. Ces votes montrent que la marche à pied est le second choix prioritaire sur le territoire. Il est cependant probable que la majorité de ces déplacements faits à pied sont effectués par les habitants des grandes communes de Guînes, d'Ardres, et de Licques, où il existent de vrais centres bourgs avec une concentration de la population, de commerces, et de services accessibles à pieds depuis les lieux de résidence des habitants.

Figure 2.15: Classement des choix de la question 7 de l'enquête de mobilité



Source: Mott MacDonald

Nous avons également interrogé la population sur leur usage du véhicule électrique. Sur 202 réponses, 23 personnes ont indiqué se déplacer en voiture électrique ou hybride. Ces répondants ont indiqué rencontrer plusieurs problématiques dans leurs déplacements en voiture électrique, notamment :

1. Un manque d'infrastructure adaptée (9 réponses)
2. L'autonomie limitée de la batterie (8 réponses)
3. Le coût financier important de la recharge (6 réponses)

6 répondants ont également noté ne pas rencontrer de difficultés dans leurs déplacements en véhicule électrique.

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC70120625-DE

Figure 2.16: Répartition des problématiques de la mobilité électrique

Source: Mott MacDonald

Nous notons donc l'importance du renforcement du réseau de recharge tant pour répondre au manque d'infrastructure que pour répondre à la crainte de l'autonomie limitée de la batterie, qui peut être liée aux conditions météorologiques du territoire ainsi que le caractère vallonné de certaines zones.

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC70120625-DE

3 État des lieux de la mobilité électrique

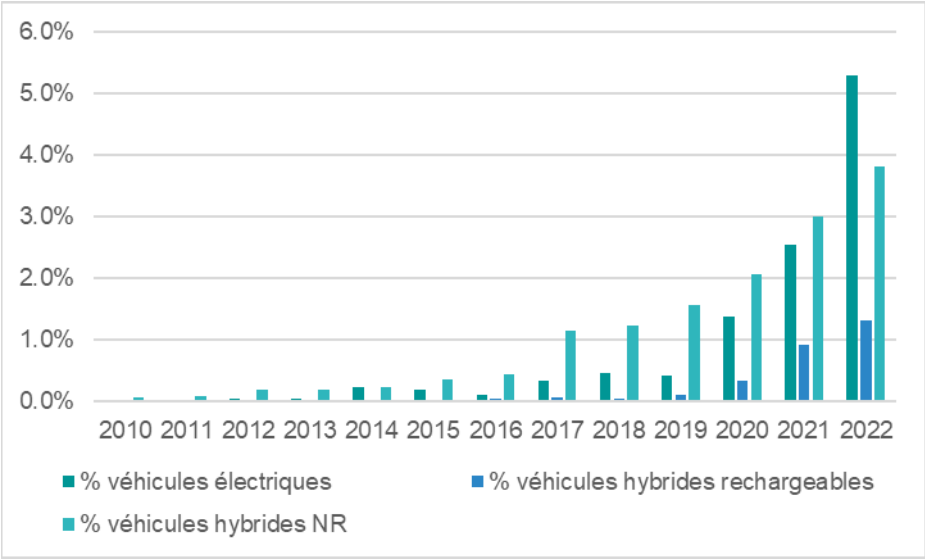
3.1 Pénétration des véhicules électriques et hybrides

Ces dernières années la part des véhicules hybrides et électriques sur le territoire de la CCPO a augmenté :

- La part des nouvelles immatriculations des véhicules électriques particuliers a augmenté exponentiellement depuis 2020 et atteint en 2022 5,3% des nouvelles immatriculations. En 2010, aucun véhicule électrique n'avait été immatriculé sur le territoire ; en 2020, il y a eu 36 nouvelles immatriculations de véhicules électriques et en 2022, il y a eu 97 immatriculations. Ce chiffre a triplé en moins de trois ans. Le taux de pénétration reste néanmoins largement inférieur au niveau national de 17,3%[5] ;
- La part des nouvelles immatriculations des véhicules hybrides non rechargeable a augmenté linéairement depuis 2019, passant de 44 à 70 ;
- La part des nouvelles immatriculations des véhicules hybrides rechargeables a augmenté linéairement elle aussi pour atteindre 1.3% des nouvelles immatriculations en 2022 passant de 9 en 2020 à 26 et 24 immatriculations en 2021 et 2022 respectivement.

La part de ces véhicules dans les nouvelles immatriculations reste néanmoins significativement inférieure aux immatriculations des véhicules thermiques classiques, mais augmente d'une manière importante.

Figure 3.1: Part des véhicules basses émissions immatriculés sur le territoire de la CCPO entre 2010 et 2022



Source: Mott MacDonald selon les données d'ANTS

3.2 État des lieux bornes IRVE

3.2.1 Bornes existantes

3.2.1.1 Méthodologie

Pour identifier les bornes existantes nous avons tout d'abord recueillis les données disponibles en open data sur différents portails open data :

- Site internet PassPass ;

[5] « Baromètre des immatriculations – août 2023 » Avere France

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC70120625-DE

- Portail data.gouv.fr ;
- Google Maps ;
- Site internet de Freshmile.

Nous avons également utilisé le diagnostic territorial des infrastructures de recharge de véhicules électriques réalisé par Enedis pour la CCPO dans le cadre de leur accord d'accompagnement.

Étant donné que nous avons remarqué des incohérences des différentes sources, nous avons également procédé à un recensement sur site des bornes du territoire afin de confirmer l'existence des bornes et leurs puissances. Nous avons notamment pu enlever certaines bornes recensés par Enedis de notre inventaire compte tenu de l'absence réelle de la borne. Par exemple, nous n'avons pas trouvé de borne sur la place de la Mairie à Guînes mais seulement un point sur la place où une borne peut être installée, et nous avons été informés que la borne de l'Hôtel Grand Air à Fiennes est disponible seulement aux clients : elle n'est donc pas ouverte au public.

3.2.1.2 Base de données

Tout à bord, nous souhaitons distinguer les différents termes techniques utilisés pour parler de bornes de recharge :

- **Borne de recharge** : correspond au coffret qui abrite les différents points de charges ;
- **Point de charge (PDC)** : correspond aux prises électriques pouvant être utilisé de manière simultanée ;
- **Prises électriques** : Correspond aux points de sortie d'électricité de la borne.

Dans les bornes observées, beaucoup ont deux points de charges et plusieurs prises électriques.

Nous avons donc recensé 12 bornes de recharges de véhicules électriques accessibles au public sur le territoire pour un total de 19 points de charges et 32 prises électriques. Le diagnostic d'Enedis avait recensé 37 prises. La différence s'explique par la présence d'une borne non-accessible au public dans un hôtel à Fiennes (réservé aux clients de l'hôtel) et l'absence de borne sur la place Foch à Guînes comme recensé par Enedis. Cette deuxième localisation aurait déjà les raccordements nécessaires à l'installation d'une borne.

Le Tableau 3.1: Base de données bornes IRVE existantes liste les bornes existantes sur le territoire. Nous remarquons que 3 opérateurs sont présents (PassPass, Driveco, Freshmile, Three forces) et que les bornes sont présentes dans seulement 4 communes de la CCPO (Ardres, Guînes, Hardinghen, et Licques).

Figure 3.2: Photo d'une borne PassPass

Source: Mott MacDonald

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC70120625-DE

Tableau 3.1: Base de données bornes IRVE existantes

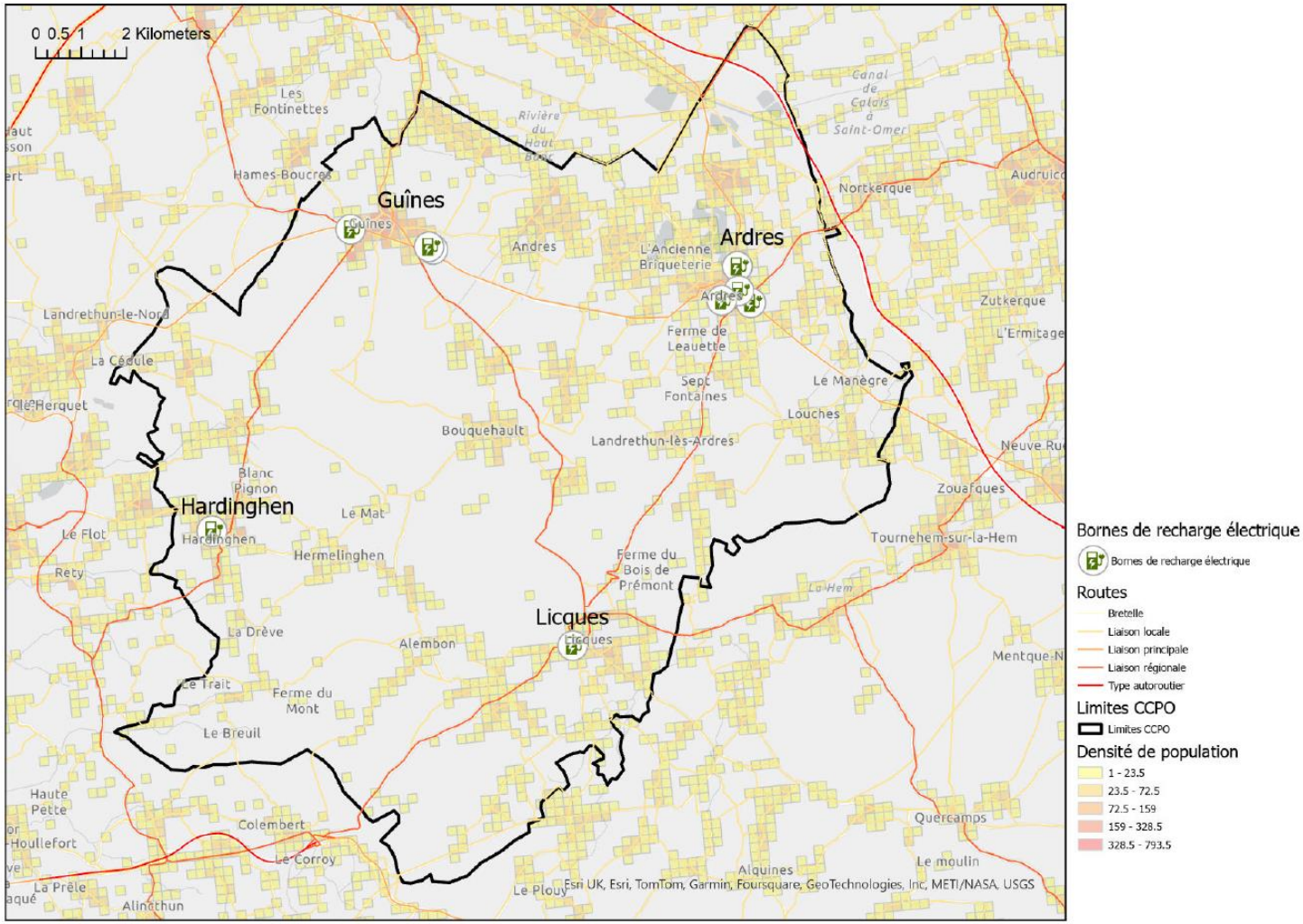
Opérateur	Commune	Adresse	Date de mise en service	Type de prise disponible	Nombre de points de charge	Nombre de prises	Puissance disponible	Nombre de bornes identiques
PassPass	Ardres	Avenue Fernand Buscot	06/10/2021	Domestique Type 2	2	4	3.7kW 22kW	1
PassPass	Guînes	Avenue de la libération	01/01/1970	Domestique Type 2	2	4	3.7kW 22kW	1
PassPass	Hardinghen	Rue Maurice Brouta	15/01/2020	Domestique Type 2	2	4	3.7kW 22kW	1
PassPass	Licques	Avenue Fernand Buscot	02/12/2019	Domestique Type 2	2	4	3.7kW 22kW	1
PassPass	Ardres	Avenue de Saint-Omer	02/12/2019	Domestique Type 2	2	4	3.7kW 22kW	1
Freshmile	Guînes	70 rue catherine d'Aragon Z .A.E. du Moulin à Huile (parking LIDL)	Pas d'information	Domestique Type 2	2	4	3.7kW 22kW	3
Freshmile	Guînes	70 rue catherine d'Aragon Z .A.E. du Moulin à Huile (parking LIDL)	Pas d'information	Combo CCS	2	2	60kW 120kW	1
Driveco	Guînes	70 rue catherine d'Aragon Z .A.E. du Moulin à Huile (parking Gamm Vert)	06/05/2022	Domestique Type 2	2	3	3.7kW 22kW	1
Three force	Ardres	Avenue de Saint-Omer (parking bph géomètre)	Pas d'information	Type 2	2	2	22kW	1
N/A	Ardres	Place d'armes	Pas d'information	Type 2	1	1	22kW	1

Source : Mott MacDonald

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC70120625-DE

3.2.1.3 Cartographie des bornes existantes

Figure 3.3: Carte de l'emplacement actuel des bornes de recharge sur le territoire de la CCPO



Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC70120625-DE

Source: Mott MacDonald

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC70120625-DE

3.2.1.4 Données d'usage des bornes existantes

Données reçues

- Base de données de chaque recharge enregistrée sur les bornes Bouygues E&S (PassPass) ;
- Tableau au format fichier opérateur des bornes Gamm Vert ;
- Base de données limitées des recharges sur la borne du parking de BPH géomètre à Ardres.

Nous avons donc reçu les données pour 14 PDC sur les 19 du territoire.

Donnés manquantes

- Données d'usage des bornes Freshmile sur le parking de Lidl
- Données d'usage de la borne localisé sur la Place d'Armes à Guînes

Méthodologie

Nous avons traité toutes les données reçues afin de les représenter sous le même format du fichier opérateur. Ce format nous a permis d'analyser les données et de les comparer en fonction des différentes bornes.

Les données au format du fichier opérateur, lorsque complète, présentent les informations suivantes :

- La répartition des recharges en semaine et le week-end ;
- Le taux de disponibilité ;
- Le taux d'occupation ;
- Le nombre de recharge initié ;
- Le nombre de recharge réussi en fonction de l'utilisateur ;
- La consommation moyenne d'énergie ;
- La durée moyenne des sessions de recharges.

Analyse des données d'usage

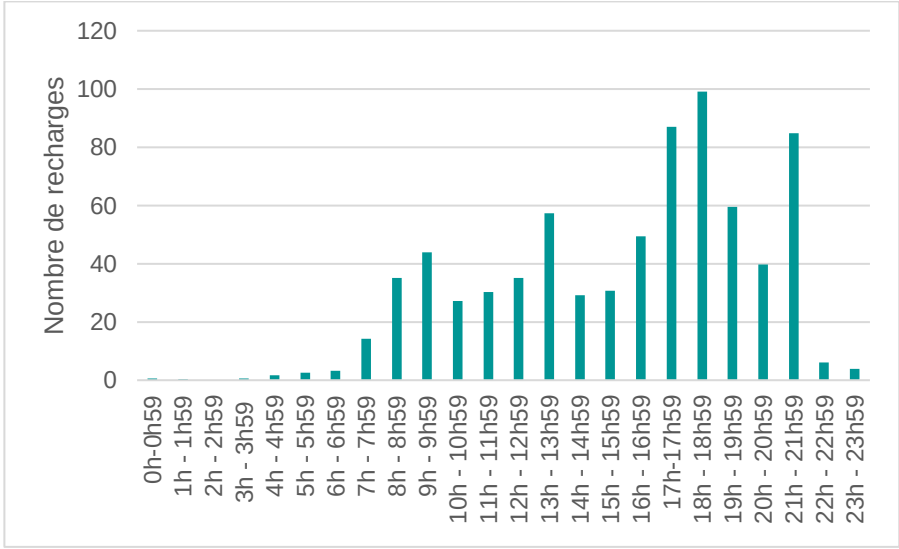
1. Répartition des recharges en semaine et le week-end

L'analyse des données d'usage nous permet dans un premier temps déterminer **les plages horaires** en semaine et le week-end où la recharge est la plus importante.

La Figure 3.4 présente le nombre total de recharges ayant eu lieu un jour de semaine entre lundi et vendredi, répartis selon l'heure de début de recharge, dans les 24 derniers mois ou depuis la mise en service. Ce chiffre est divisé par 5, pour les 14 PDC du territoire dont nous avons les données. Nous considérons ici l'heure du début de la recharge.

Nous pouvons voir sur cette figure que la majorité des recharges commence dans l'après-midi et en fin de journée avec un pic entre 18h et 18h59.

Figure 3.4: Nombre de recharge en semaine

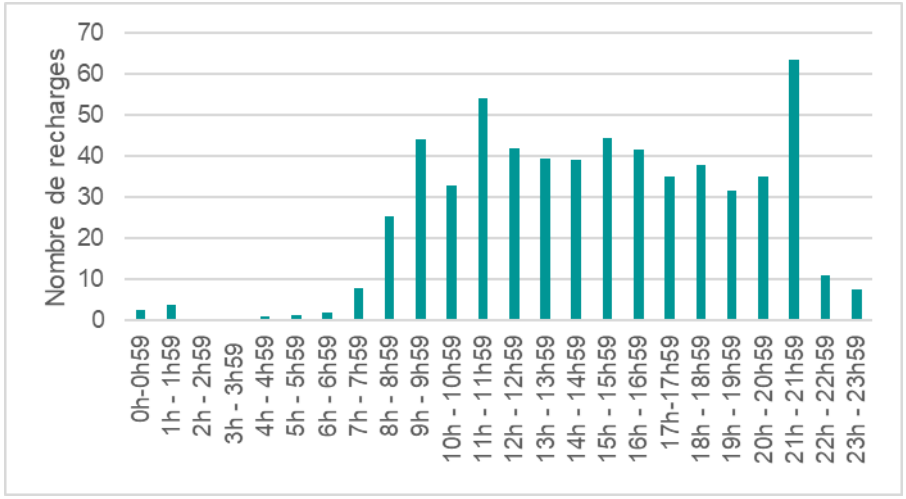


Source: Mott MacDonald

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC70120625-DE

La Figure 3.5 montre le nombre total de recharges ayant eu lieu le week-end (samedi et dimanche), répartis selon l'heure de début de recharge, dans les 24 derniers mois ou depuis la mise en service. Ce total est divisé par deux pour les 14 PDC dont nous avons les données. La figure expose que les recharges ont lieu à différentes heures avec un pic en fin de journée entre 21h et 21h59.

Figure 3.5: Nombre de recharge le week-end



Source: Mott MacDonald

Nous notons que les pics du nombre de recharges sont plus importants en semaine que le weekend, mais que pendant les heures creuses, le nombre de recharges est similaire.

2. Taux de disponibilité

Le taux de disponibilité d'un point de recharge correspond à la proportion d'heures pendant lesquelles le point de charge est opérationnel par rapport au nombre total d'heures d'ouverture de la station. Nous avons considéré qu'un point de charge était non disponible lorsqu'il était utilisé par un autre utilisateur et nous avons donc calculé en taux de disponibilité réel et effectif.. Un taux de disponibilité effectif considérablement bas peut résulter d'une gestion inadéquate de la borne IRVE par l'opérateur alors qu'un taux de disponibilité réel bas peut indiquer une surutilisation du PDC.

La Figure 3.6 ci-dessous, représente le taux de disponibilité réel des bornes du territoire depuis mars 2022. On peut voir un taux de disponibilité irrégulier sur la période oscillant entre 88 et 96%.

Figure 3.6: Taux de disponibilité réel moyen

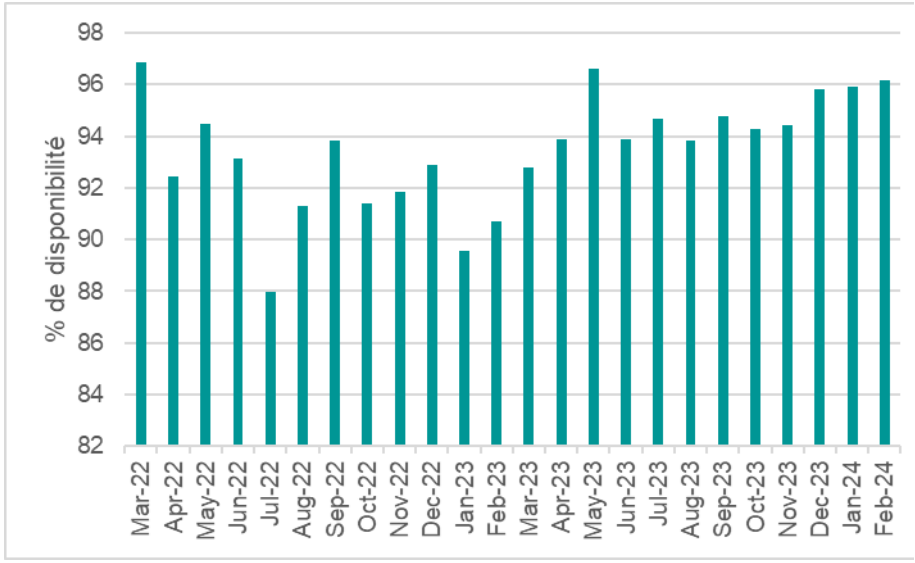


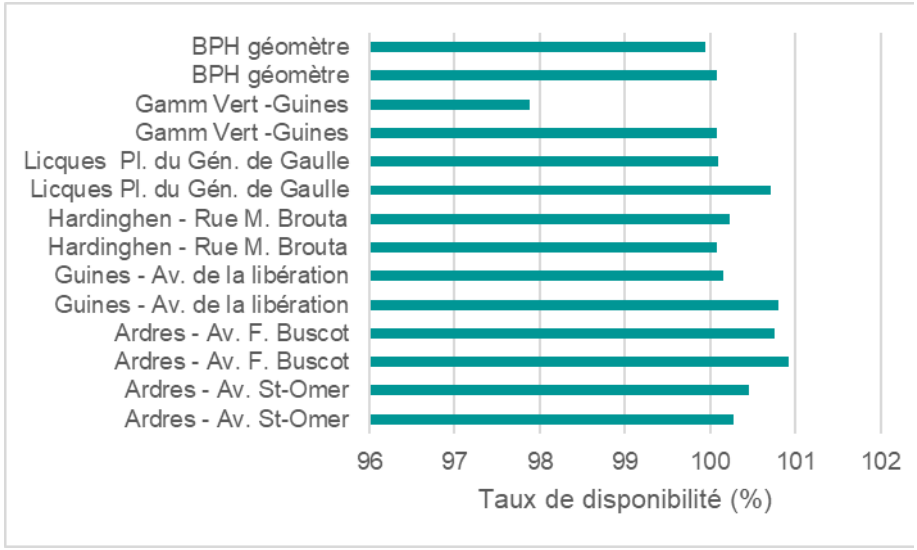
Figure
Source: Mott MacDonald

Pour la plupart des bornes, ce taux de disponibilité correspond au taux d'occupation (voir partie suivante) ce qui signifie que les bornes sont

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC70120625-DE

opérationnel 100% du temps. Le temps de disponibilité effectif correspond donc à l'addition du taux de disponibilité réelle et du taux d'occupation.

Figure 3.7: Taux de disponibilité effectif par site



Source : Mott MacDonald

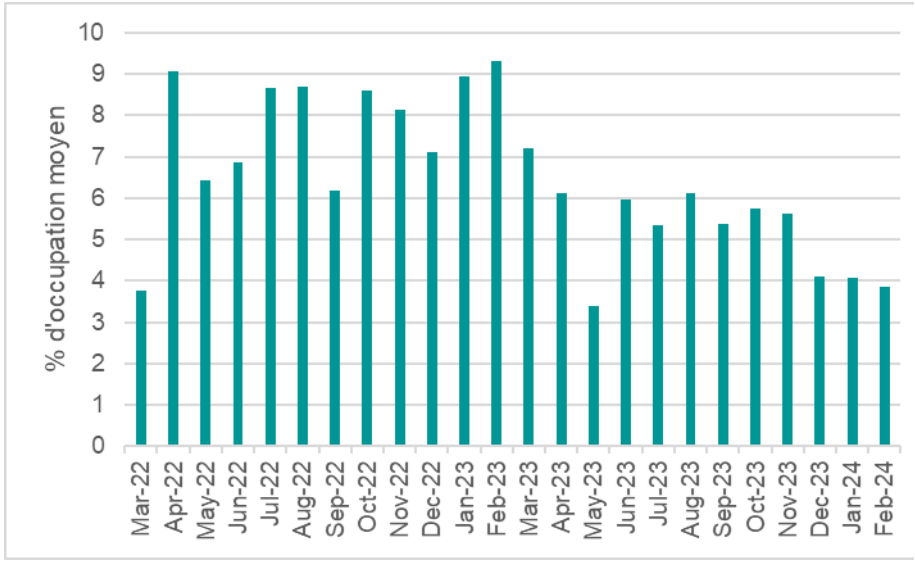
En moyenne, les points de recharge de moins de 150 kW sont disponible 78% du temps pour les courant continu et 81% pour les courants continu. Les taux de disponibilité sur le territoire sont donc très élevé.

3. SourceTaux d'occupation

Le taux d'occupation d'un point de recharge est le rapport entre le temps pendant lequel un véhicule est connecté au point de charge et la durée totale d'ouverture de la station. Cet indicateur est essentiel pour surveiller l'évolution du marché de la mobilité électrique et évaluer la pression sur les infrastructures de recharge publiques. Plus le taux d'occupation est élevé, plus les bornes du territoire sont utilisées. Un taux extrêmement élevé signifierait que des bornes de recharges additionnelles sont nécessaires à ces endroits.

La Figure 3.8 montre la moyenne des taux d'occupations de toutes les bornes du mois de mars 2022 au mois de février 2024. Nous observons que le taux d'occupation a diminué en début d'année 2023 par rapport à l'année 2022. Cela peut s'expliquer par l'installation d'autres bornes de recharge sur des territoires proche de la CCPO par exemple.

Figure 3.8: Taux d'occupation moyen



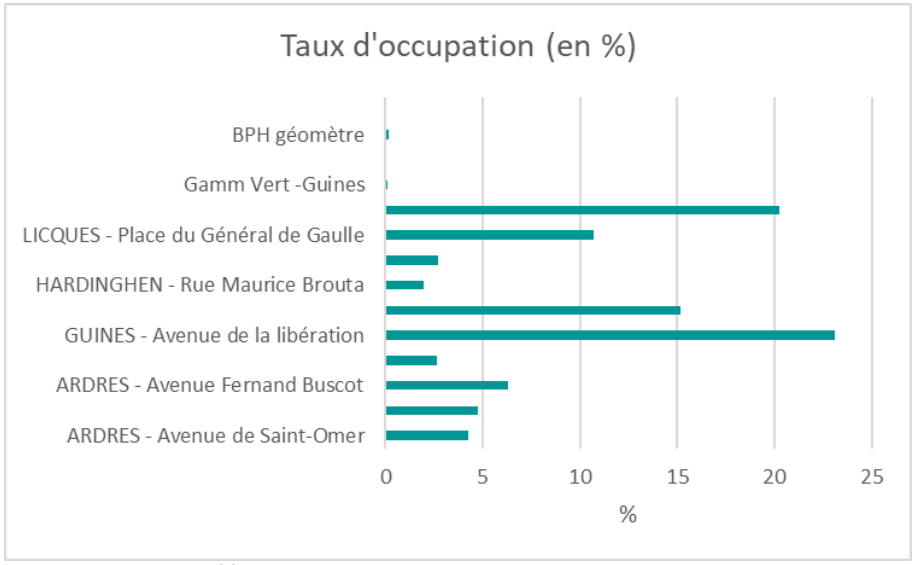
Source: Mott MacDonald

Figure 3.9 permet d'identifier les bornes les plus utilisées du territoire dans l'optique du développement de l'offre de recharge. La borne sur la place du Général de Gaulle à Licques ainsi que la borne avenue de la Libération à

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC70120625-DE

Guînes sont les deux bornes les plus utilisées (en terme de durée) du territoire. Il est important de noter que qu'il manque les données de plusieurs bornes de recharge situé à Guînes.

Figure 3.9: Taux d'occupation moyen par borne (en %)



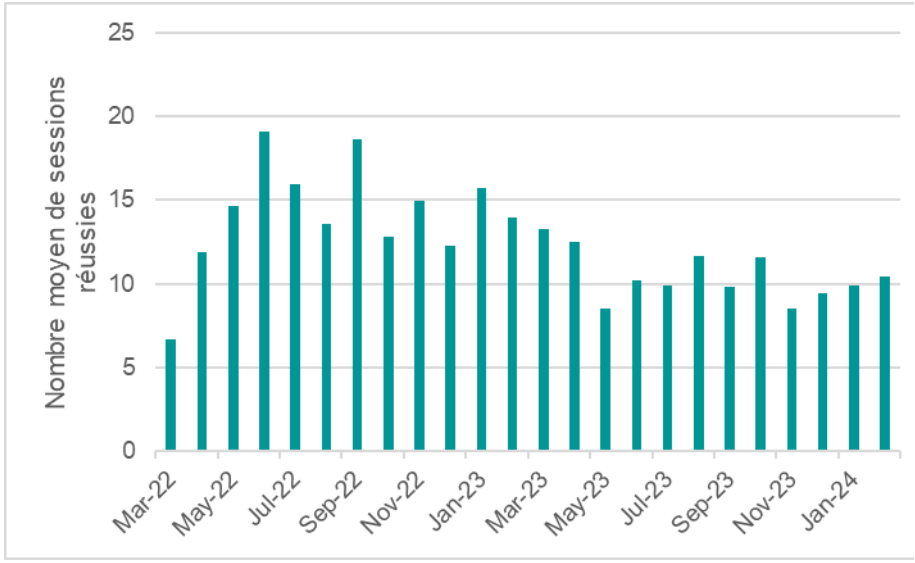
Source: Mott MacDonald

4. Nombre de recharges réussies

Le nombre de recharges réussies par point de charge est un indicateur essentiel pour évaluer combien de fois un véhicule rechargeable a pu se connecter et se charger sans problème. Une session de recharge est considérée comme réussie si elle dure au moins deux minutes ou si elle délivre plus de 0,2 kilowattheures. Ainsi, un faible nombre de recharges réussies par point de charge peut signaler soit une utilisation limitée du point de charge (peut-être en raison de son emplacement géographique), soit une mauvaise utilisation de la borne qui empêche le véhicule de se charger correctement.

Le nombre moyen de sessions de recharge réussis sur le territoire reflète le taux d'occupation avec des chiffres plus important en 2022 qu'en 2023.

Figure 3.10: Nombre moyen de sessions de recharge réussies

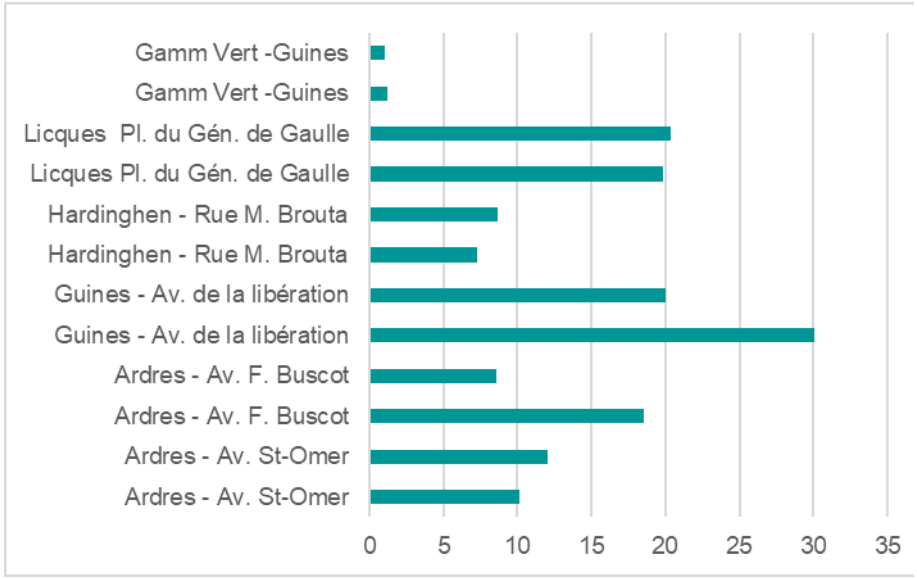


Source: Mott MacDonald

Nous pouvons également comparer le nombre de recharges réussies par borne sur la Figure 3.11. Ce graphique montre qu'en terme de nombre de recharge, les bornes de Licques, Place du Général de Gaulle et de Guînes, Avenue de la libération sont les deux bornes les plus utilisés en termes de temps et de nombre de recharge (environ 40 et 50 recharges par mois). Les bornes d'Ardres sont également plus proche en ne considérant que le nombre de recharges avec environ 23 et 26 recharges par mois.

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC70120625-DE

Figure 3.11: Nombre moyen de sessions de recharge réussies par borne



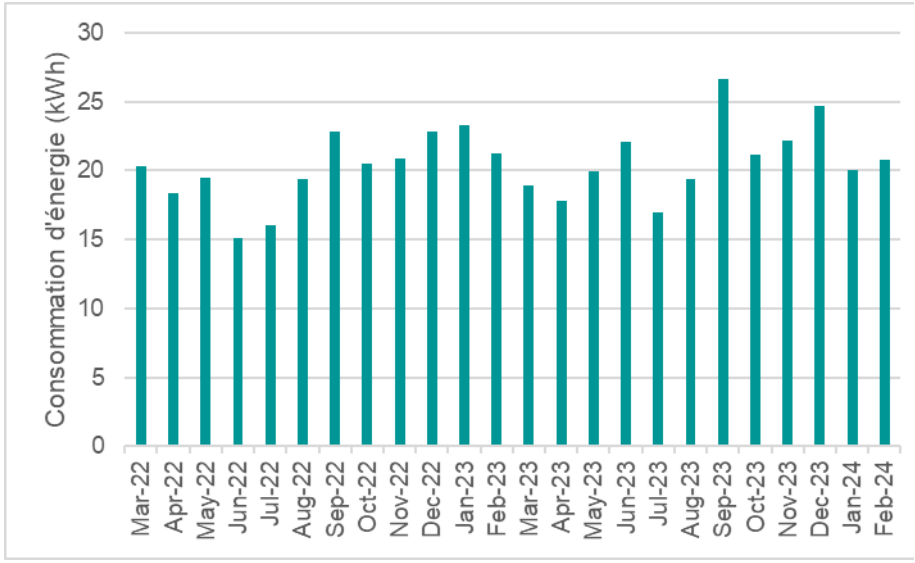
Source: Mott MacDonald

En comparaison, le nombre moyen de sessions de recharge pas point de charge sur le territoire national était autour de 15 en 2023 avec un nombre plus élevé de 20 sur le mois de décembre 2023. Nous observons que 5 points de recharge sur les 14 analysés sur le territoire sont au-dessus de cette moyenne national. Il semblerait que le territoire se rapproche de la tendance nationale sur cet indicateur.

5. Consommation moyenne d'énergie

La consommation moyenne d'énergie par session de recharge réussie, exprimée en kilowattheures (kWh), permet d'évaluer la quantité d'électricité demandée par les utilisateurs lors d'une recharge. Sur le territoire la consommation moyenne par recharge par mois est relativement constante entre 15 et 25 kWh.

Figure 3.12: Consommation d'énergie moyenne par recharge en kWh



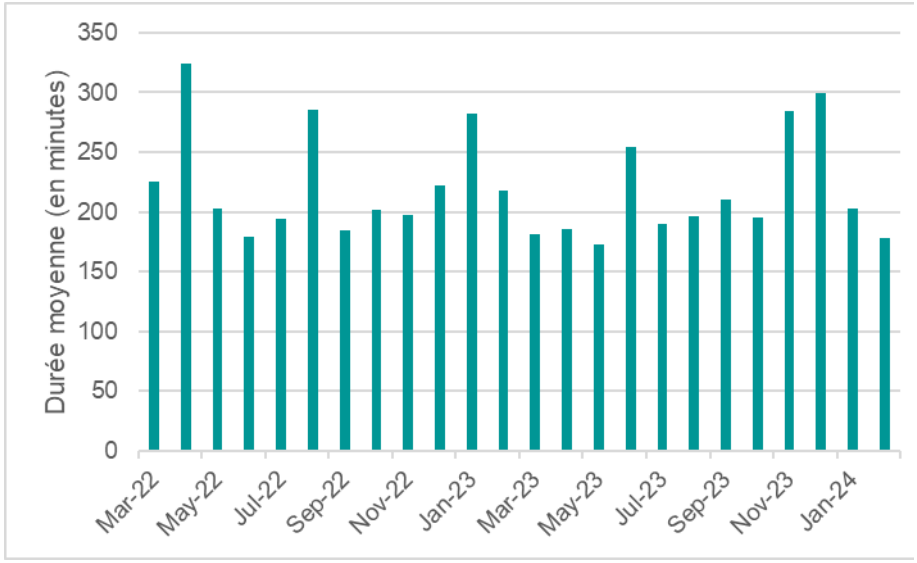
Source: Mott MacDonald

6. La durée moyenne des sessions de recharge

La durée moyenne de recharge d'un véhicule électrique ou hybride rechargeable permet d'évaluer le temps qu'il passe à se charger. Cette durée dépend fortement de la puissance fournie par le point de charge. Les bornes de recharge sur le territoire sont essentiellement des bornes de 22.kW. La durée moyenne par mois ne suis pas de modèle particulier et apparaît très irrégulier.

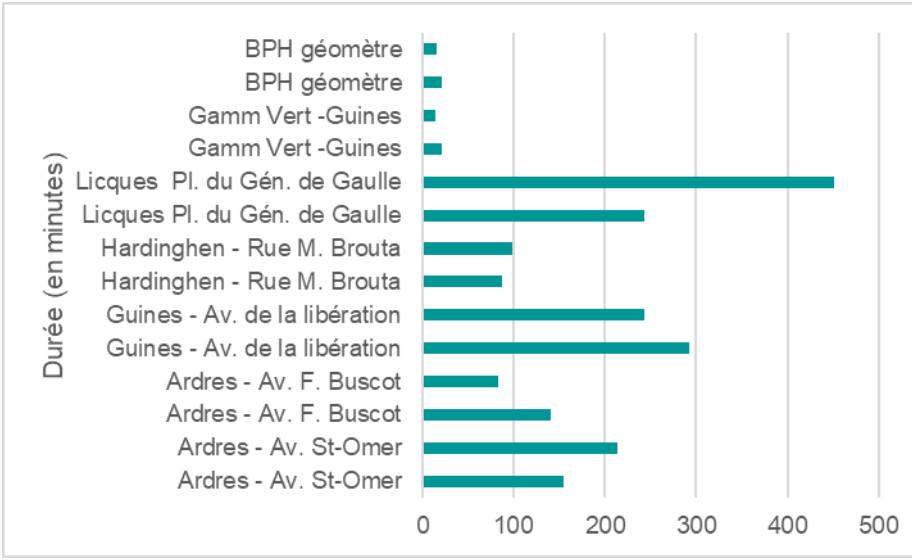
Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC70120625-DE

Figure 3.13: Durée moyenne par sessions de recharge (en minutes)



Source: Mott MacDonald

Figure 3.14: Durée moyenne des sessions de recharges (en minutes)



Source: Mott MacDonald

Les durées de recharge varient énormément allant de quelques minutes à 96 heures au maximum sur la borne Place de Général de Gaulle à Licques. Lorsque nous comparons la durée moyenne par borne, nous apercevons des différences marquantes sur l'utilisation des bornes. Les bornes sur les parkings des commerces sont utilisées pour des durées très courtes alors que les bornes publique du Réseau Pass Pass sont utilisées sur des durées beaucoup plus importantes. Nous remarquons d'ailleurs qu'un des points de charge de la borne de Licques a une moyenne de plus de 6 heures de recharge.

Points à retenir

- Les pics de début de recharge ont lieu en début de soirée, cela signifie que les bornes sont utilisés soit lors de déplacement soit en remplacement de bornes personnelles.
- Les bornes les plus utilisés sont la borne Place du Général de Gaulle à Licques et la borne avenue de la libération à Guînes.
- L'utilisation des bornes est en diminution.
- L'usage des bornes diffèrent entre les bornes sur parking public (du réseau PassPass ici) et les bornes sur parking privé (sur des parking de commerces par exemple).

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC70120625-DE

3.2.2 Bornes en projet

3.2.2.1 Méthodologie

Le Directeur des Services Techniques (DST) de la CCPO a pris contact avec les promoteurs et aménageurs du territoire afin de connaître leurs projets d'installation de bornes. Nous avons créé un questionnaire en ligne afin de collecter des informations précise sur ces dites bornes en projet.

3.2.2.2 Réponses des aménageurs

Nous avons reçu pour l'instant 3 réponses négatives des promoteurs qui n'ont pas, pour l'instant, prévu d'installer de bornes de recharge.

Nous mettrons à jour le diagnostic des bornes en projet si ces réponses venaient à changer au cours de l'étude.

3.2.2.3 Obligations réglementaires

Loi LOM (Loi d'Orientation de Mobilités)

La loi LOM du 24 décembre 2019 a établi plusieurs obligations concernant l'équipement et pré-équipement des parkings publics et résidentiels à partir du 1er janvier 2025

Pré-équipement

Le Code de la construction et de l'habitation définit la notion de pré-équipement comme couvrant :

- La mise en place
  - des conduits pour le passage des câbles électriques
  - des dispositifs d'alimentation et
  - de sécurité
- nécessaires à l'installation ultérieure de points de recharge
- pour les véhicules électriques (VE) et hybrides rechargeables[6].

Équipement

La notion d'équipement n'est pas explicitement définie dans ce code mais se comprend a contrario comme étant l'installation d'un point de charge.

Pré-équipement des bâtiments neufs et rénovés

La loi LOM oblige le pré-équipement pour la recharge des véhicules électriques et hybrides rechargeables d'un pourcentage de place à partir de 10 places de parking pour les nouvelles constructions postérieures au 11 mars 2021 :

- 100% des places pour les bâtiment d'habitation collective ;
- 20% des places et 1 borne équipée sur place accessible PMR pour les bâtiment non résidentiel.

Pour les bâtiments rénovés à compter du 11 mars 2021, ils sont soumis aux mêmes modalités de pré-équipement que les bâtiments neufs. On entend par « rénovation importante », des travaux dont la valeur de la rénovation représente au moins un quart de la valeur du bâtiment

Équipement des parkings publics

La loi LOM oblige, à partir du 1er janvier 2025, les parcs de stationnement non résidentiels de plus de vingt emplacements d'avoir un point de recharge par tranche de 20 places. Des exceptions sont prévus en cas de travaux importants d'adaptation du réseau électrique.

Nous considérerons donc ces obligations dans le schéma directeur en présumant que les obligations seront respectées.

[6] Article L113-11 Code de la construction et de l'habitation.

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC70120625-DE

Normes techniques et de sécurité

La loi LOM définit aussi les spécifications techniques et de sécurité pour les bornes de recharge, y compris la puissance de charge, les mesures de sécurité électrique et les protocoles de communication

L'installation de bornes de recharge doit être limitée au rez-de-chaussée et au niveau en-dessous et au-dessus. De plus, l'infrastructure de charge ne doit pas dépasser 20 points de charge par compartiment, 10 par station, pour une puissance de 150 kVA de maximum.

Le Tableau 3.2 ci-dessous résume les exceptions selon les différents niveaux de parking :

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC70120625-DE

Tableau 3.2: Synthèse des obligations relatives à la sécurité incendie pour l'installation de bornes de recharges

	Installation de bornes jusqu'à 43kVA	Installation de bornes >43kVA	Nombre de bornes de recharge	Puissance maximale	Obligation parois pare-flamme
Parc de stationnement avec système d'extinction automatique à eau	✓	✓ Rez-de-chaussée, premier étage et premier sous-sol uniquement	✓ Pas de limitation à certaines conditions[7]	✓ Pas de limitation à certaines conditions[8]	Pas d'obligation
Zones non couverte	✓	✓	✗ 20 points de charge par compartiments de 3000 m²	✗ 150 kVA par compartiments de 3000 m²	Pas d'obligation
Parc de stationnement largement ventilé (PSVL)	✓	✓ Rez-de-chaussée ou toit terrasse uniquement	✗ 20 points de charge par compartiments de 3000 m²	✗ 150 kVA par compartiments de 3000 m²	✗ Prévoir parois E60[9]
Parc de stationnement en toit-terrasse	✓ Sous conditions[10]	✓	✗ 20 points de charge par compartiments de 3000 m²	✗ 150 kVA par compartiments de 3000 m²	✗ Prévoir parois E60[11]

[7] Les compartiments équipés d'une installation d'extinction automatique à eau de type sprinkler, ou brouillard d'eau sous réserve de l'avis favorable de la commission de sécurité, ne sont pas limités en puissance maximum cumulée et en nombre de points de charge.

[8] Idem.

[9] Prévoir une séparation de la station de recharge des autres emplacements par des parois pare-flammes de degré une heure ou E60 (R60 si murs porteurs)

[10] Installation possible au niveaux rez-de-chaussée, premier étage et premier sous-sol. Pour les autres niveaux, les bornes doivent être à plus de 8m de tout bâtiment tiers, dégagements, locaux, installations techniques.

[11] Prévoir une séparation de la station de recharge des autres emplacements par des parois pare-flammes de degré une heure ou E60 (R60 si murs porteurs)

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC70120625-DE

Source: https://www.avere-france.org/installation-de-bornes-de-recharge-en-parking-ouvert-au-public-les-regles-a-connaitre/

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC70120625-DE

3.2.2.4 Réseau électrique sur le territoire

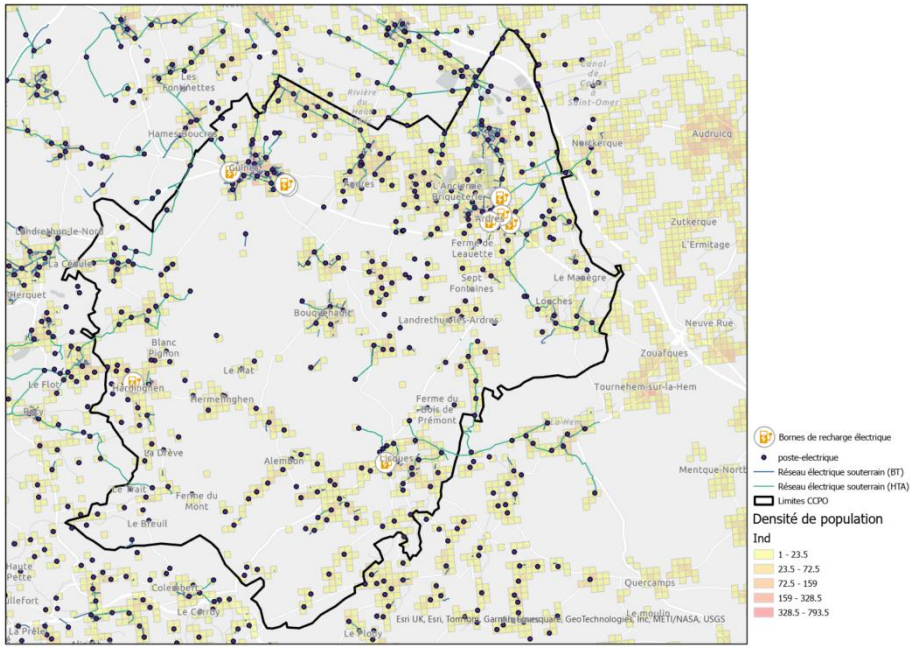
La carte du réseau électrique est disponible dans l'espace du site d'Enedis pour la CCPO.

La Figure 3.15 recense les le réseau électrique souterrain et les postes électriques du territoire. En plus de ce réseau, il sera important de connaître la puissance disponible sur les postes électriques afin de savoir si des travaux sont nécessaire pour augmenter la puissance disponible.

Nous observons la densité du réseau souterrain autour des centres bourgs, notamment à Ardres, à Guînes et à Licques. Les zones « moins bien connectées » sur la carte semble correspondre aux territoires plus ruraux et moins densémment peuplé du territoire.

https://data.enedis.fr/pages/cartographie-des-reseaux-contenu/

Figure 3.15: Carte du réseau souterrain et des postes électriques



Source: Mott MacDonald, adapté des données Enedis

3.2.3 Zones blanches et carencées

Des bornes de recharge électriques sont présentes dans 4 communes : Ardres, Guînes, Hardinghen et Guînes. Cette partie identifie si ces bornes sont suffisantes aujourd'hui pour le territoire ainsi que la présence de zones blanches (zones sans bornes de recharge) et carencées (zones sans bornes de recharges et nécessitant des bornes selon la demande actuelle).

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC70120625-DE

L'Avere[12] a identifié deux volets à l'analyses de zones blanches :

- Un volet usage qui correpond aux zones insufissament équipées en IRVE par rapport aux besoins, à différentes échelles géogrpahiques ;
- Un volet économique qui se rapporte aux points de charge qui ne sont pas rentables en raison d'un taux d'utilisation trop faible.

Dans cette partie, nous nous sommes concentrés sur les zones pas assez équipées en IRVE.

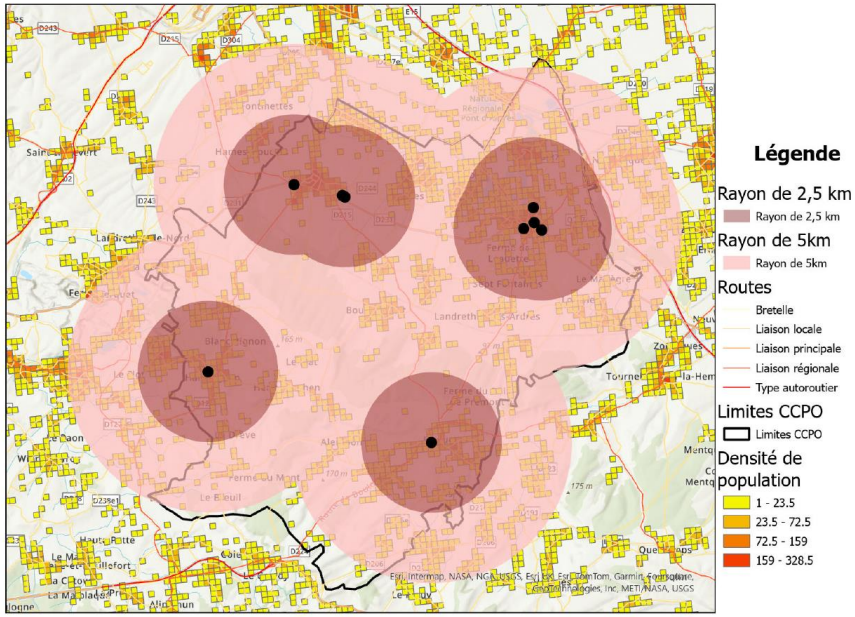
3.2.3.1 Analyse cartographique

Selon l'analyse cartographique (voir Figure 3.3: Carte de l'emplacement actuel des bornes de recharge sur le territoire de la CCPO), il semblerait que le nombre de borne de recharge est cohérent avec la typologie du territoire. Les bornes existantes sont sur les axes majeurs et toutes les zones du territoire sont couverte par le rayon des bornes de charge. Effectivement, nous considérons une zone blanche comme une zone n'ayant pas d'option de recharge dans un rayon de 30 km.

Le maillage du territoire avec des bornes aux quatre coins du territoire couvre le territoire complet avec un rayon de 5 km comme le montre la Figure 3.16. Le territoire fait paraître des zones non couverte lorsque le rayon des cercles est diminué à 2,5 km.

Cette analyse cartographique montre la cohérence du maillage territorial actuel avec un accès à une borne de recharge dans un rayon de 5 km sur tout le territoire.

Figure 3.16: Représentation cartographique de l'absence de zones blanches



Source: Mott MacDonald

3.2.3.2 Comparaisons avec les prévisions d'Enedis

Selon Enedis, pour supporter la demande de recharge des véhicules électriques, la CCPO a besoin de 10 points de charge dédiées à la recharge de véhicules électriques accessibles au public sur son territoire en 2024 et de 17 en 2025.

[12] Hit the road. Avere France

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC70120625-DE

Il y a actuellement 21 points de charge accessibles au public sur le territoire pour 25 603 habitants et 318 véhicules rechargeables. En comparaison, il y a actuellement 123 347 points de charge ouverts au public sur le territoire national pour 67,5 millions d'habitants et 1,67 millions de véhicules rechargeables[13]. Le territoire de la CCPO compte donc 15 véhicules rechargeables par point de charges ouverts au public contre 14 sur le territoire national. Nous notons que même si le ratio de véhicules par point de charge est presque le même qu'au niveau national, ce ratio est légèrement au-dessus de la recommandation de l'Union Européenne de 1 point de charge pour 10 véhicules électriques.

Le Tableau 3.1 présente les projections du scénario moyen d'Enedis présenté en **Error! Reference source not found.** en terme de besoins en points de charge nécessaires par commune au court terme. Nous notons que chaque commune répond aux besoins prévus par Enedis d'ici 2025 : l'ensemble du territoire est donc suffisamment équipé jusqu'en 2025, Ardres ayant même deux points de charge supplémentaires par rapport à ses besoins d'ici 2025.

Tableau 3.3: Prévisions nombre de points de charges pour supporter la demande de 2023 à 2025

	Prévisons PDC Enedis			Nombre de PDC Actuel
Communes	**2023**	**2024**	**2025**	
Alembon	0	0	0	0
Andres	0	0	0	0
Ardres	3	4	7	9
Autingues	0	0	0	0
Bainghen	0	0	0	0
Balinghem	0	0	0	0
Bouquehault	0	0	0	0
Boursin	0	0	0	0
Brêmes	0	0	0	0
Caffiers	0	0	0	0
Campagne-lès-Guines	0	0	0	0
Fiennes	0	0	0	0
Guînes	3	4	8	8
Hardinghen	0	1	1	2
Herbinghen	0	0	0	0
Hermelinghen	0	0	0	0
Landrethun-lès-Ardres	0	0	0	0
Licques	1	1	1	2
Louches	0	0	0	0
Nielles-lès-Ardres	0	0	0	0
Rodelinghem	0	0	0	0
Sanghen	0	0	0	0

Source : Enedis, adapté par Mott MacDonald

3.2.3.3 Comparaison avec les immatriculations de véhicules électriques

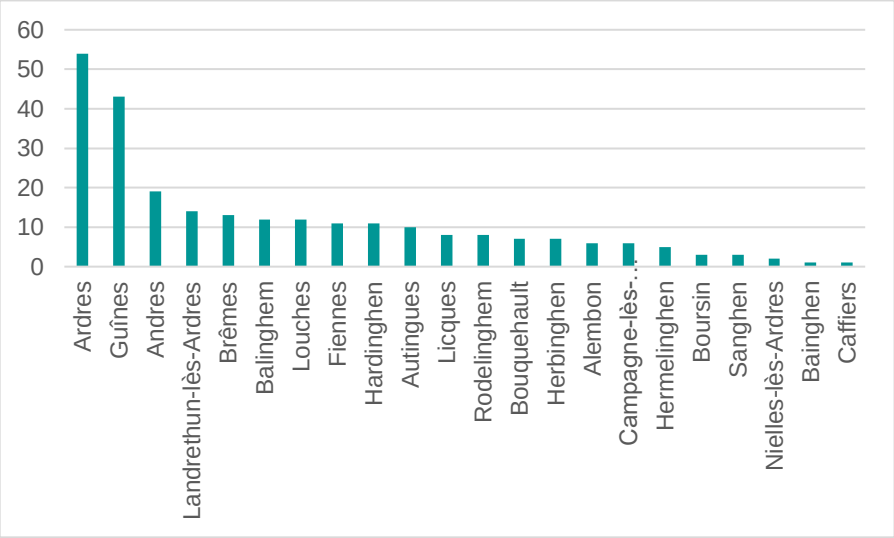
Selon les données d'immatriculation des années 2010 à 2022, nous observons que Ardres et Guînes sont les deux communes avec le nombre d'immatriculation de véhicules électriques le plus important (voir Figure 3.17: Nombre d'immatriculation de véhicules électriques total dans les différentes communes de 2010 à 2022). Plusieurs bornes sont présentes sur ces deux

[13] Avere France, Baromètre des immatriculations

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC70120625-DE

communes qui sont également les deux pôles générateurs de déplacements principaux du territoire.

Figure 3.17: Nombre d'immatriculation de véhicules électriques total dans les différentes communes de 2010 à 2022



Source: Graphique Mott MacDonald avec les données ANTS ;

Le territoire semble aujourd'hui être équipé de manière adaptée à la demande en termes d'usage des bornes, même s'il se place en dessous de la moyenne national en terme de nombre de points de charge ouverts au public.

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC70120625-DE

4 Évaluation des besoins

4.1 Obligations réglementaires

Verdissement des flottes

La Loi d'Orientation de Mobilités régule le verdissement des flottes de véhicules professionnels et oblige qu'un pourcentage des véhicules renouvelés soit faibles ou très faibles en émissions de CO2. Cette obligation intervient pour les flottes publiques de plus de 20 véhicules et pour les flottes privés de plus de 100 véhicules.

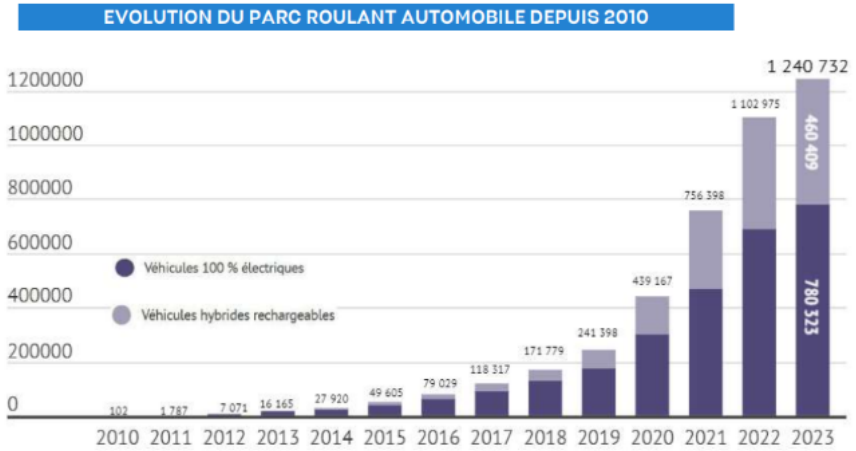
Cette obligation réglementaire ne concerne pas le territoire de la CCPO à ce jour. Aucune flotte de cette taille n'a été identifiée sur le territoire. La CCPO nous communique également avoir déjà installé une borne de recharge sur son parking qui satisfait ses besoins, notamment pour la navette du service de taxi vert.

4.2 Scénarios d'évolution d'Enedis

4.2.1 Évolution du parc automobile roulant

Le nombre de véhicules électriques et hybrides rechargeables est en constante augmentation depuis les années 2010. Cette augmentation s'est accélérée les trois dernières années plus d'un million de véhicule à recharger sur le territoire national.

Figure 4.1: Évolution du parc roulant automobile en France depuis 2010



Source: Enedis

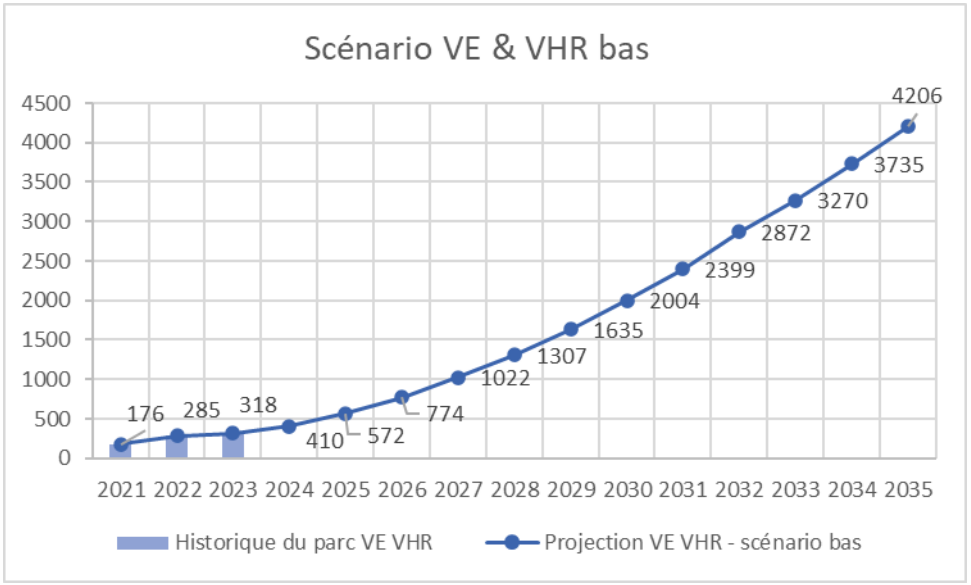
Sur le territoire de la CCPO, nous rappelons que le nombre d'immatriculations de véhicules électriques et hybrides rechargeables est aujourd'hui inférieur au niveau national (5% pour la CCPO vs. 17% au niveau national), ce qui signifie un léger retard sur l'évolution de son parc. Néanmoins nous constatons que l'adoption des véhicules électriques s'accélère ces dernières années.

4.2.2 Scénarios de déploiement

Trois scénarii de déploiement ont été développés à l'échelle de la CCPO par Enedis afin d'estimer la taille du parc de véhicules électriques ou hybrides rechargeables à l'horizon 2035. Le nombre de véhicules prédit peut être utilisé pour prévoir le nombre de points de charge nécessaires à cet horizon temporel. Les trois scénarios présentés par Enedis sont représentés dans les figures ci-dessous :

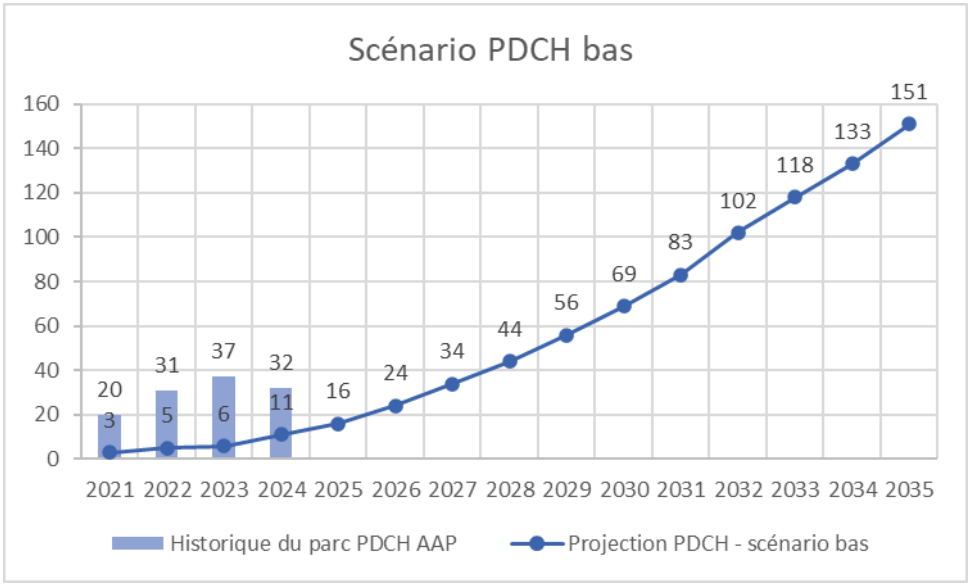
Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC70120625-DE

Figure 4.2: Scénario de déploiement VE & VHR bas (basé sur 12M VEVHR en 2035)



Source: Enedis

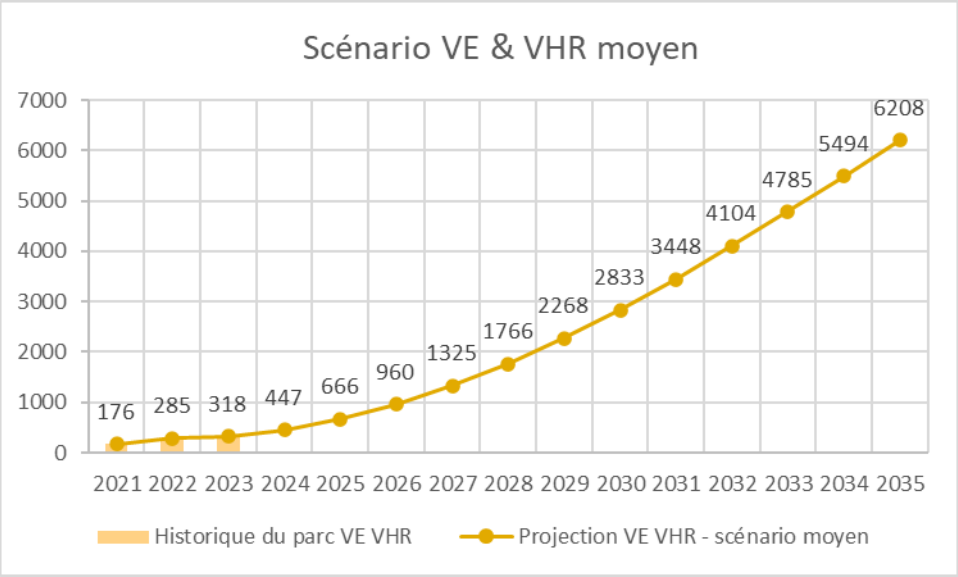
Figure 4.3: Scénario de déploiement PDCH bas (basé sur 12M VEVHR en 2035)



Source: Enedis, données de 2024ajouté par Mott MacDonald

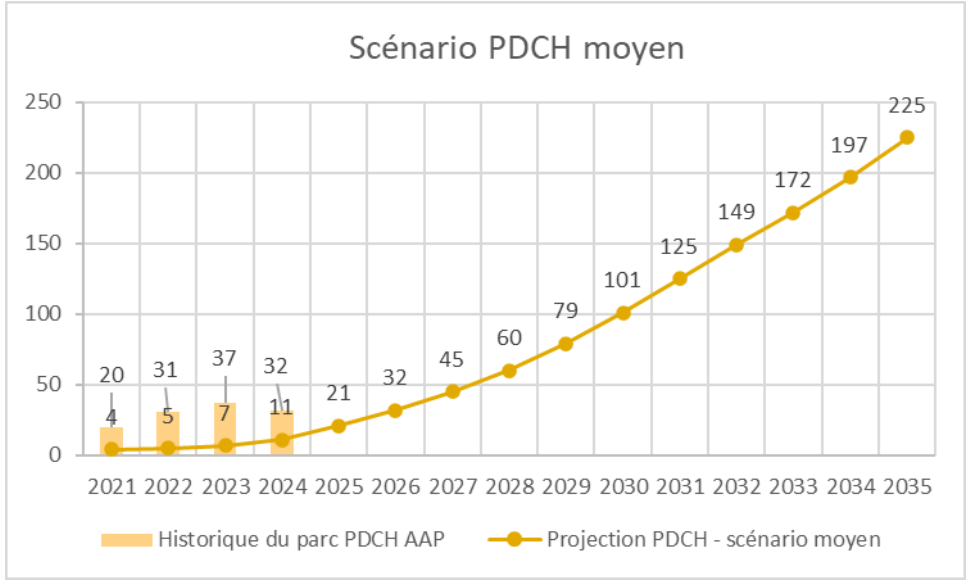
Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC70120625-DE

Figure 4.4: Scénario de déploiement VE & VHR moyen (basé sur 17M VEVHR en 2035)



Source: Enedis

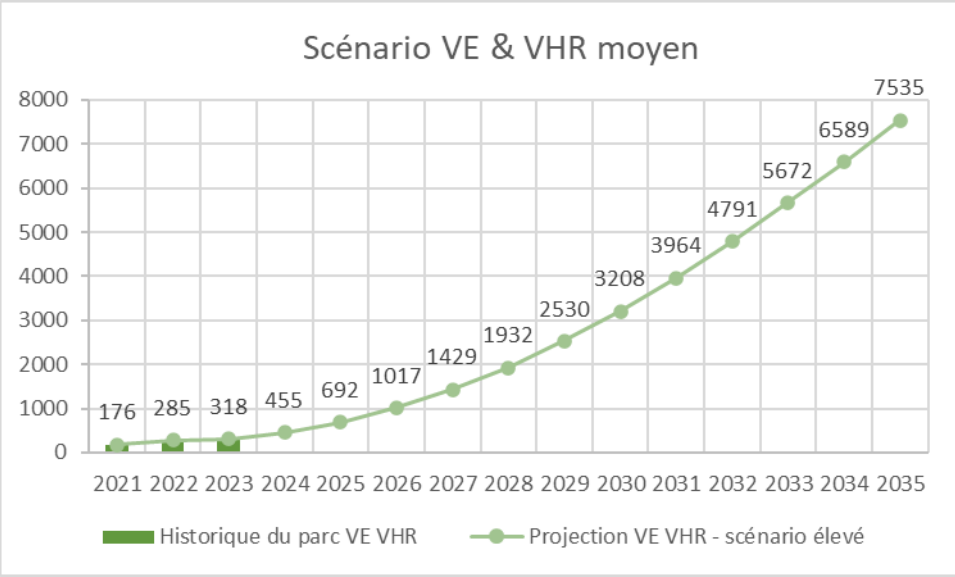
Figure 4.5: Scénario de déploiement PDCH moyen (basé sur 17M VEVHR en 2035)



Source: Enedis, donnée de 2024 ajouté par Mott MacDonald

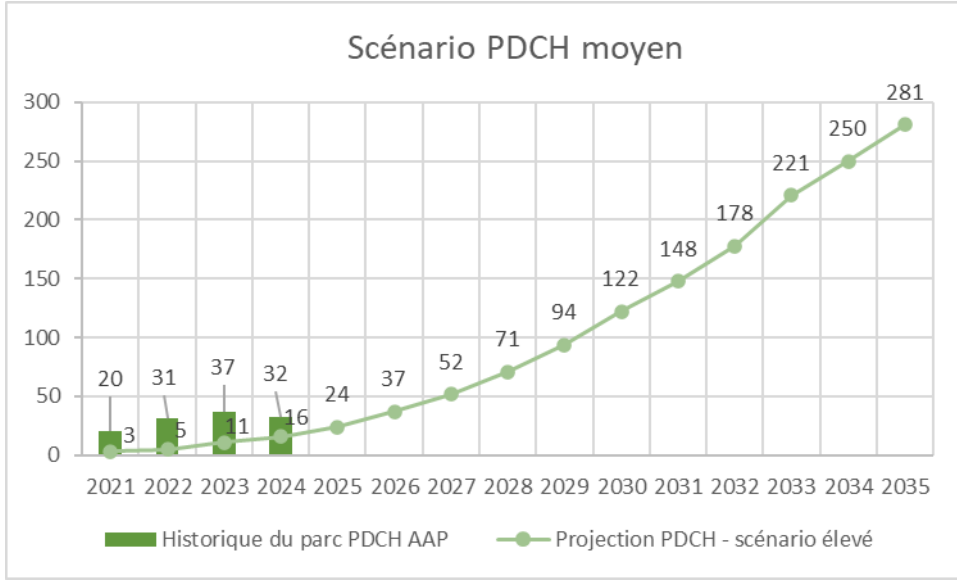
Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC70120625-DE

Figure 4.6: Scénario de déploiement VE & VHR élevé (basé sur 20M VEVHR en 2035)



Source: Enedis

Figure 4.7: Scénario de déploiement PDCH élevé (basé sur 20M VEVHR en 2035)



Source: Enedis, donnée de 2024 ajouté par Mott MacDonald

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC70120625-DE

Nous avons discuté de ces scénarios avec les élus et représentants de la CCPO qui jugent plus plausible un scénario bas ou moyen.

Le scénario médian correspond à la projection du gouvernement selon un scénario construit en cohérence avec la PPE (programme pluriannuelle de l'énergie).

Les projections sont fournies par le GIREVE qui croise de multiples sources de données (AAAData, entre 03-2015 et 12-2019, Dataneo, entre 01-2020 et 12-2022, AAAData (à nouveau), depuis 01-2023) pour mettre en lumière les usages de mobilité et construire des modèles prédictifs sur les comportements de demain en termes de mobilité électrique.

Au-delà des scénarios de déploiement, Enedis a également inclus des scénarii du nombre de points de charge (PDC) nécessaires pour pallier cette demande. Nous notons que le nombre de PDC présent sur le territoire est aujourd'hui égale au besoin prévu pour 2025 à 21 points de charge. De nouvelles installations seront donc à prévoir à partir de 2026 pour arriver au besoin estimé de 32 points de charge selon le scénario médian. Il semble donc que la CCPO est aujourd'hui en avance en termes de déploiement de bornes de recharge.

4.3 Les différents cas d'usage

Définition des cas d'usages

Il existe trois cas d'usages principales pour l'utilisation des stations de recharges ouvertes au public :

- **L'usage résidentiel** correspond aux usagers qui ont besoin de recharger leur véhicule de manière prolongée et régulière à côté de leur domicile. Cela concerne les habitants n'ayant pas de solution de recharge à domicile.
- **L'usage professionnel**: correspond aux usagers ayant des flottes à usage intensif comme les taxis et les VTC ou alors pour les flottes d'entreprises.
- **L'usage occasionnel/transit** : correspond aux usagers de passage sur le territoire comme les touristes ou les usagers traversant le territoire ainsi que les usagers rechargeant sur des aires d'attractions durant une autre activité.

Besoin des cas d'usages

Cas d'usage	Puissance nécessaire
Usage résidentiel	• 3,7kW pour les deux roues • De 7,4kW à 22kW pour les recharges longues de nuit ou les recharges courtes ou moyennes de jour
Usage professionnel	• 3,7kW pour les deux roues • De 22kW à 100kW pour les recharges d'appoint de jour
Usage occasionnel/transit	• De 7,4kW à 22kW pour les recharges lors d'un séjour • De 50kW à 100kW pour les recharges rapides en pur transit • Plus de 100kW pour les recharges sur autoroute et grands axes routiers

Source : Ministère de la transition écologique

Cas d'usages sur le territoire

La volonté de la CCPO est de compléter l'offre existante en matière de bornes de recharge en plus des bornes privées à domicile, afin de répondre aux besoins croissants en recharge de véhicules électriques. Dans un territoire largement rural, la plupart des habitants disposent d'un espace de stationnement privé suffisant pour installer leur propre borne de recharge, ce qui limite l'usage résidentiel des bornes publiques. Toutefois, les centres-bourgs présentent une exception notable en raison de leur densité de

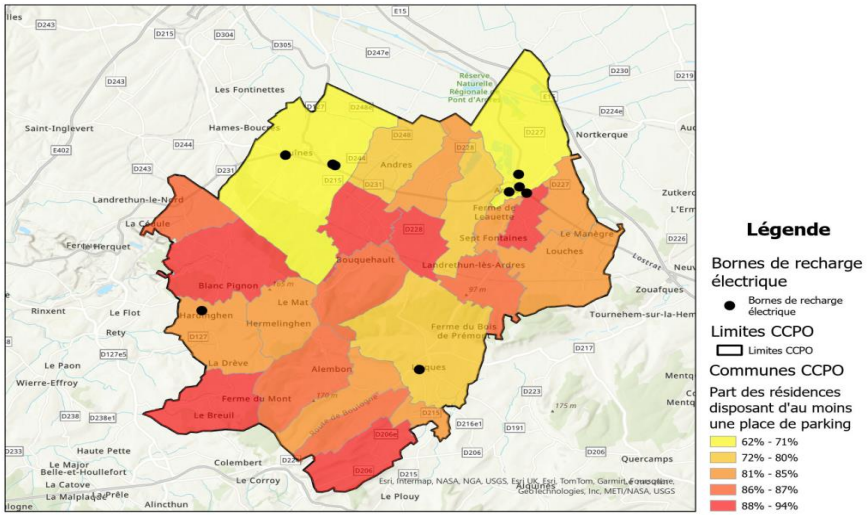
Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC70120625-DE

population plus élevée et de la probable insuffisance de places de stationnement privées.

Par conséquent, une étude approfondie sera amenée en Phase 2 pour déterminer avec précision les besoins en matière d'installation de bornes de recharge dans ces zones.

La Figure 4.8 ci-dessous confirme la justesse des emplacements des bornes de recharge ouvertes au publique. Ces emplacements sont stratégiquement situés dans les zones où le nombre de places de stationnement privées est le plus faible, ce qui permet de garantir un accès équitable à la recharge pour les résidents qui ne disposent pas d'un parking privé.

Figure 4.8: Part de ménages disposant d'au moins une place de parking en 2020



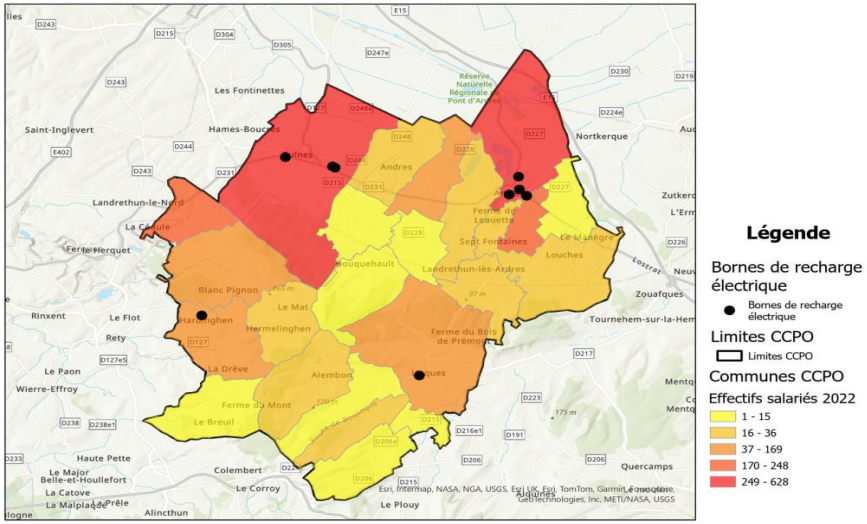
Source: Données Insee ; logements ordinaires en 2020, carte Mott MacDonald

En termes d'usage professionnel, une analyse approfondie n'a révélé aucune flotte de véhicules captive sur le territoire. Cependant, les données de 2022 indiquent une évolution encourageante vers une adoption croissante de véhicules électriques et rechargeables dans le secteur professionnel. Sur les 38 véhicules professionnels immatriculés cette année-là, 7 étaient électriques ou à hydrogène, tandis que 4 étaient des hybrides rechargeables, ce qui représente respectivement 18% et 29% des nouveaux véhicules professionnels rechargeables.

Au total, 45 véhicules rechargeables étaient enregistrés sur le territoire, ce qui montre une tendance positive vers le verdissement du renouvellement du parc automobile professionnel. Il convient de souligner que l'installation de bornes de recharge publiques ne vise pas à remplacer les infrastructures de recharge des professionnels locaux, mais plutôt à compléter leur offre. Les bornes publiques seront stratégiquement positionnées dans les zones où la concentration d'employés est la plus élevée comme sur la Figure 4.10 ci-dessous, ce qui correspond à un besoin accru de déplacements pour le travail et/ou dans le cadre professionnel. Cette approche garantit une accessibilité maximale aux infrastructures de recharge pour les professionnels, contribuant ainsi à la transition vers une mobilité plus durable sur le territoire.

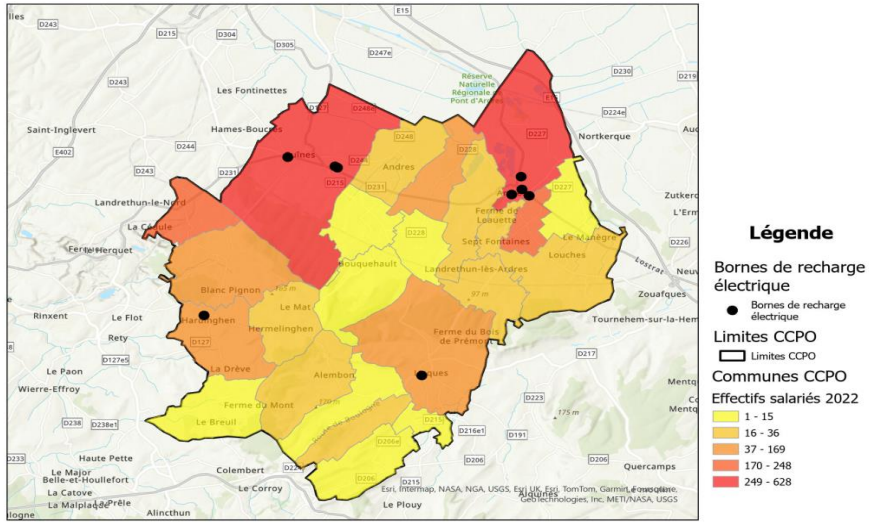
Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC70120625-DE

Figure 4.9: Nombre d'établissements employeurs et effectifs salariés du secteur privé, par commune en 2022



Source: Données Urssaf, carte Mott MacDonald

Figure 4.10: Nombre d'établissements employeurs et effectifs salariés du secteur privé, par commune en 2022

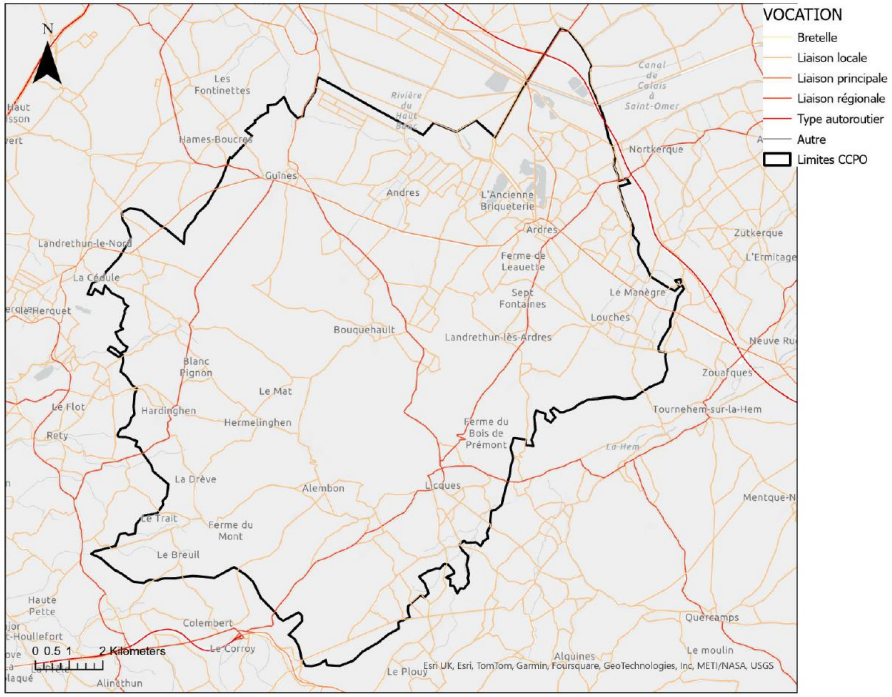


Source: Données Urssaf, carte Mott MacDonald

En termes d'usage occasionnel et de transit, le territoire de la CCPO est proche de la frontière avec le Royaume-Uni et avec la Belgique. La plupart des routes sont des liaisons locales en plus d'une liaison régional traversant le territoire et un axe autoroutier passant sur une petite portion du territoire au Nord comme la montre la Figure 4Error**! Bookmark not defined.**.

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC70120625-DE

Figure 4 Error! Bookmark not defined.**: Hiérarchisation du réseau routier**



Source: Données Route500, carte Mott MacDonald

L'analyse approfondie réalisée dans le cadre de ce diagnostic a permis d'identifier plusieurs aspects cruciaux pour la transition vers une mobilité plus électrique au sein du territoire. En scrutant les obligations réglementaires, les scénarios de déploiement envisagés par Enedis, ainsi que les différents cas d'usage, nous avons mis en lumière des tendances significatives et des besoins spécifiques qui devront être pris en compte pour orienter les futures actions.

1. Les scénarios de déploiement proposés par Enedis offrent une vision prospective du nombre de véhicules électriques et hybrides rechargeables à l'horizon 2035. Ces scénarios pourraient varier largement par rapport à la réalité si de mesures incitatives à l'adoption des véhicules électriques sont mises en place et conduisent à une augmentation du parc sur le territoire plus rapidement. Ces mesures peuvent inclure par exemple une nouvelle forme de la location de longue durée à 100€ par mois, qui a été considéré comme un grand succès.
2. Il faut tenir compte non seulement des besoins projetés, mais également des éventuelles fluctuations de la demande et des progrès technologiques.
3. Les différents cas d'usage identifiés nécessitent une analyse plus détaillée pour déterminer les besoins spécifiques en termes de puissance de recharge, d'emplacement des bornes et de préférences des utilisateurs. En tenant compte des données sur les ménages disposant d'au moins une place de parking et des effectifs salariés du secteur privé, il est recommandé de positionner stratégiquement les bornes de recharge dans les zones où la demande est la plus forte. Cela pourrait inclure les zones résidentielles densément peuplées, les zones commerciales et les zones industrielles où la demande de recharge professionnelle est susceptible d'être élevée. De plus, il convient d'examiner la possibilité d'installer des bornes de recharge dans les lieux de stationnement publics, tels que les parkings municipaux pour accroître l'accessibilité et encourager l'adoption de véhicules électriques.

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC70120625-DE

5 Entretiens avec les acteurs locaux

Le but des entretiens avec les acteurs locaux est de comprendre leur vision de la mobilité électrique ainsi que le rôle de chacun. Ces informations sont clés dans la réalisation du schéma directeur d'infrastructures de recharge électrique. Les comptes-rendus des entretiens sont présents en annexe.

5.1 Acteurs publics

Nous nous sommes entretenus avec l'autorité organisatrice de la mobilité (AOM) afin de comprendre leur souhait et leur vision en terme de mobilité électrique.

La CCPO a un rôle de facilitateur, pour cela elle met en place les études afin de comprendre les besoins de sa population.

La CCPO a déjà installé 5 bornes de recharge dans les communes d'Ardres, Guînes, Hardinghen, et Licques grâce à des financements publiques. Elle les a intégrées au Réseau PassPass et continuera à le faire pour des raisons d'interopérabilité et de bénéficier du soutien de la Région.

La vision de la CCPO pour la mobilité électrique est résumé dans Tableau 5.1: Vision de la CCPO sur la mobilité électrique.

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC70120625-DE

Tableau 5.1: Vision de la CCPO sur la mobilité électrique

Vision et stratégie schéma directeur	Type de bornes souhaitées	La place des bornes publiques	La place de la mobilité électrique
● Volonté de mieux connaître les attentes des utilisateurs ● Proposer des bornes si besoin ● Trouver les endroits prioritaires et les plus pertinents	● Bornes lentes dans les bourgs centre lorsque les habitants ne peuvent pas avoir leur propre infrastructure de recharge. ● Exemple des bornes de recharge dans les lampadaires. ● Bornes rapides.	● Loi LOM : obligation de placer des bornes sur les parkings selon le nombre de place ● Bornes déjà présente sur certains parkings privés (Gamm Vert, Lidl)	● Beaucoup de déplacement sont impossible sur le territoire sans voiture ● Augmentation importante de l'utilisation des 5 bornes du territoire : – 242 sessions en 2020 – 600 sessions en 2021 – Plus de 1500 sessions en 2022 ● Taxi vert électrique : autonomie faible et ne peut pas être utilisé l'hiver ● Stress lié à l'utilisation des véhicules électriques (coût et autonomie) ● Quelques doutes sur la faisabilité du « tout électrique »

Source 1 Mott MacDonald

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC70120625-DE

5.2 Opérateurs et aménageurs

Nous nous sommes entretenus avec un opérateur majeur des bornes de recharge sur le territoire de la CCPO afin de récolté les informations nécessaires à la démarche. PassPass est l'opérateur publique de la région Haut-de-France et accompagne les collectivités dans l'installation de bornes de recharge sur leur territoire. PassPass peut assurer le suivi et la maintenance des bornes et récolte les données d'usage de celles-ci.

5.3 Distributeurs et fournisseurs d'électricité

Nous nous sommes entretenus avec le propriétaire du réseau ainsi que l'opérateur afin de comprendre leurs rôles dans le SDIRVE et comment les inclure dans notre démarche.

Le FDE 62 est le propriétaire des réseaux d'électricité et de gaz pour tous le Pas-de-Calais. Lors du SDIRVE , il intervient dans le but d'aider les communes à économiser sur les devis d'Enedis.

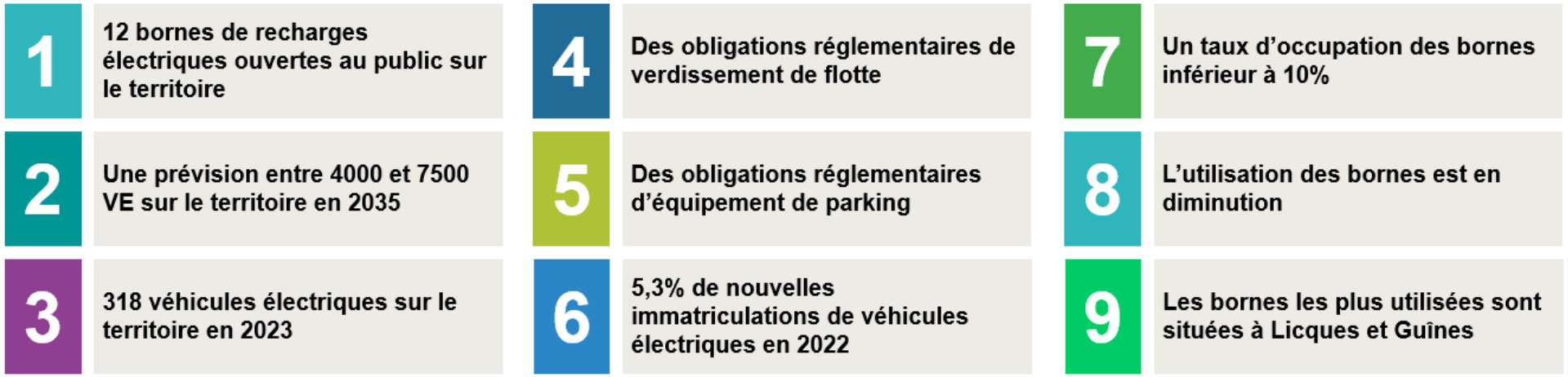
La FDE 62 nous a indiqué que le réseau actuel devrait pouvoir supporter des bornes classique jusque 36 kVA avec des travaux minimales.

Enedis quant à lui est l'opérateur du réseau. Son rôle dans ce schéma directeur est de fournir des projections et de guider le territoire concerné pour l'implantation du schéma directeur. Enedis met également à disposition un portail accessible aux EPCI et aux collectivités avec une cartographie du réseau et de la puissance disponible et la consommation des points de charge actuels.

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC70120625-DE

6 Informations clés

Figure 6.1: Les informations clés de la mobilité électrique



Source: Mott MacDonald

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC70120625-DE

Annexes

A. Entretien CCPO 2
B. Entretien PassPass 4
C. Entretien FDE 62 6
D. Entretien Enedis 7

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC70120625-DE

A. Entretien CCPO

A.1 Rappel du contexte

Conformément à l'article R. 353-5-2 du Code de l'énergie, l'Autorité organisatrice de la mobilité doit être consulté dans le cadre du développement du SDIRVE.

Nous avons parlé avec Laurence Charpentier (Vice-Présidente des mobilités), Isabelle Prudhomme (Directrice Générale de Services Adjointe), Damien Ledoux (Directeur des Services Techniques) et Elisabeth Frot (Responsable Environnement) de la CCPO avec les objectifs suivants :

- Comprendre la volonté d'élaborer un SDIRVE ;
- Comprendre la vision de la place de la mobilité technique sur le territoire de la CCPO
- Comprendre l'expérience jusqu'à présent avec les infrastructures de recharge pour véhicule électrique
- Récolter toute information ou donnée pertinentes dans le cadre du SDIRVE.

L'entretien a eu lieu en présentiel avec la participation de Mme Prudhomme, Mme Charpentier, Mme Frot Mr. Ledoux (CCPO), Peter Campobasso, et Valentine Desreumaux (Mott MacDonald).

A.2 Introduction

Nous avons interviewé les élus et les employés de la CCPO afin de comprendre leur vision et stratégie pour le schéma directeur.

La CCPO a un rôle de facilitateur, pour cela elle met en place les études afin de comprendre les besoins de sa population.

La CCPO a déjà installé 5 bornes de recharge dans les communes d'Ardres, Guînes, Hardinghen, et Licques grâce à des financements publiques. D'autres communes ont fait la demande d'avoir des bornes mais cette demande était injustifiée et la commune souhaitait remplacer des bornes privées. Il est important que les bornes publiques ne remplacent pas les bornes privées mais viennent en soutien.

A.3 Informations clefs

A.3.1 Rôle, stratégie et vision de la CCPO

Vision et stratégie schéma directeur :

- Volonté de mieux connaître les attentes des utilisateurs
- Proposer des bornes si besoin
- Trouver les endroits prioritaires et les plus pertinents

Type de bornes souhaitées :

- Bornes lentes dans les bourgs centre lorsque les habitants ne peuvent pas avoir leur propre infrastructure de recharge.
  - Exemple des bornes de recharge dans les lampadaires.
- Bornes rapides.

La place des bornes publiques :

- Loi LOM : obligation de placer des bornes sur les parkings selon le nombre de place
- Bornes déjà présente sur certains parkings privés (Gamm Vert, Lidl)

La place de la mobilité électrique :

- Beaucoup de déplacement sont impossible sur le territoire sans voiture
- Utilisation des 5 bornes du territoire :
  - 242 sessions en 2020
  - 600 sessions en 2021
  - Plus de 1500 sessions en 2022

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC70120625-DE

- Taxi vert électrique : autonomie faible et ne peut pas être utilisé l'hiver
- Stress lié à l'utilisation des véhicules électriques (coût et autonomie)
- Quelques doutes sur la faisabilité du « tout électrique »

Avis sur le diagnostic d'Enedis

- Étonné du nombre de bornes (points de charges) présent sur le territoire
- Étonné du nombre de véhicules électriques prévus pour les scénarios mais semble faisable (sûrement moyen ou bas)
- Question sur comment sont faites les prédictions

A.3.2 Réalisation du schéma directeur

- Damien Ledoux gère les bornes aujourd'hui
  - Fonctionnement : la CCPO est passé par PassPass qui travaille avec Bouygues qui prend une marge. Tous les trimestres la CCPO est remboursé par PassPass en fonction de l'utilisation.
- Souhaite continuer avec PassPass pour avoir un seul système
- Ils ont choisi le tarif intermédiaire déterminé par PassPass
- Souhaite installer des bornes seulement au besoin pas partout

A.4 Prochaines actions

CCPO

- Partage de liste de contacts des aménageurs publics et privés pour connaître les projets futurs ;
- Partage des données d'usage des bornes PassPass

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC70120625-DE

B. Entretien PassPass

B.1 Rappel du contexte

Conformément à l'article R. 353-5-2 du Code de l'énergie, (sélectionner l'acteur pertinent) la Région / l'autorité organisatrice de la distribution d'énergie / le gestionnaire du réseau de distribution d'électricité / l'Autorité organisatrice de la mobilité / le gestionnaire de voirie / les aménageurs des stations de recharge ouvertes au public existantes / futurs aménageurs doi(ven)t être consulté dans le cadre du développement du SDIRVE.

Nous avons contacté Mme Parrad de PassPass (Hauts-de-France mobilités) avec les objectifs suivants :

- Informer de la démarche en cours ;
- Confirmer le périmètre du partenaire concerné ;
- Sonder l'avis du partenaire concerné ;
- Récolter toute information ou donnée pertinentes dans le cadre du SDIRVE.

L'entretien a eu lieu par visio-conférence avec la participation de Paul Davanne (FDE 62), Peter Campobasso, et Valentine Desreumaux (Mott MacDonald).

B.2 Introduction

Frédérique Parrad

- Direction transition électrique de la région en charge de la mobilité durable (dont mobilité électrique, dont PassPass)

Pass Pass électrique

- Volonté de la région d'accompagner l'électromobilité
- Projet ancien (2013-2015)
- Actions : initialement support à l'installation des bornes, proposer un service publique d'opération des bornes
- Obligations de répertorier les bornes sur la voie publique avec PassPass
- Ils sont accompagnés d'un AMO pour la supervision, et la maintenance des bornes. Initialement, PassPass aidé à l'installation des bornes, pas en ce moment, mais le service va reprendre.
- Coconstruit le cahier des charges des bornes électriques. Ils ont un catalogue de bornes dont ils peuvent assurer le suivi.
- PassPass : service intermodal = vélo, voiture, transports en communs
- Toutes les CC ne font pas partie du réseaux PassPass (la CCPO oui)

B.3 Informations clefs

B.3.1 Compétence mobilité

- Très peu de contact avec la CCPO
- CCPO a la compétence mobilité : les mairies ne peuvent pas installer de bornes
  - 5 bornes PassPass
- FDE 62 n'a pas la compétence mobilité
- SDIRVE émietté

B.3.2 Usage des bornes

- Usage des bornes : généralement plus élevé sur les autoroutes, près des axes majeurs loin des centres commerciaux et près des axes d'attraction. Pas de généralité.
- Donnée d'usage : la CCPO doit faire la demande directement à PassPass. Ils auront une plateforme prête d'ici trois semaine à partager.
  - Collectivité peut demander les données d'usage
  - Réseau PassPass- 86 sessions totales sur l'année ; usage CCPO très faible;

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC70120625-DE

  - Stations qui fonctionnent le mieux : Hardinghen ;
  - Comparatif avec l'ensemble du Réseau serait bien mais usages globalement faibles
  - Taux de disponibilité au top.
- Autres CC active dans la création de SDIRVE / mobilité électrique :
  - Sèvres Samais (SDIRVE fait)
  - SIECF et Flandres Lys (SDIRVE fait)
  - Pays de Lumbre

B.3.3 Modèle économique

- Tarif bornes : grille tarifaire recommandé mais pas imposé, la CC choisit les prix ;
- Recettes : Collectivités payent pour l'installation des bornes (tarif préférentiel avec la région), ils passent le marché et paient le coût de l'énergie ;
- Circuits financier : l'opérateur de supervision collecte et reverse les recettes, gère les relations commercial avec les usagers --> reverse de manière trimestrielles les recettes aux collectivités ;
- Montage juridique fait partie du marché pour perception des recettes; demandé aux collectivités de faire le suivi, et trésorerie des collectivités acceptent les recettes ;
- Région qui signe pour le compte des collectivités
- En théorie, 50% des frais couverts par la région (pays d'Opale un peu loin due à la faible utilisation des bornes).

B.4 Prochaines actions / Implication future

- Partager la plate-forme contenant les données d’usage des bornes avec la CCPO

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC70120625-DE

C. Entretien FDE 62

C.1 Rappel du contexte

Conformément à l'article R. 353-5-2 du Code de l'énergie, l'autorité organisatrice de la distribution d'énergie doit être consulté dans le cadre du développement du SDIRVE.

Nous avons contacté M.Davanne de la FDE 62 avec les objectifs suivants :

- Informer de la démarche en cours ;
- Confirmer le périmètre du partenaire concerné ;
- Sonder l'avis du partenaire concerné ;
- Récolter toute information ou donnée pertinentes dans le cadre du SDIRVE.

L'entretien a eu lieu par visio-conférence avec la participation de Paul Davanne (FDE 62), Peter Campobasso, et Valentine Desreumaux (Mott MacDonald).

C.2 Introduction

Paul Davanne

- Chef du département réseau, chargé des investissements du réseau

FDE 62

- FDE 62 : propriétaire des réseaux d'électricité et de gaz pour tous le Pas de Calais. Intervient pour :
  - Analyse des devis d'ENEDIS pour vérifier la nécessité des propositions de travaux (extension, densification) du réseau
  - Aide les communes à économiser sur les devis d'Enedis (jusqu'à 30% d'économies pour les communes du Pas de Calais)
  - Travaille sur la suppression des réseaux aériens

C.3 Informations clefs

C.3.1 Capacité d'accueil du réseau actuel

- Sauf cas spécifique le réseau devrait pouvoir supporter les bornes classiques jusque 36 kVA (raccordement classique)
- Cas spécifique peut être l'installation d'un nombre important de bornes à haute puissance

C.3.2 Future capacité du réseau et amélioration prévue

- Enedis réalise les devis et les travaux de raccordement sur le réseau :
  - Simple raccordement (2200-2400€) : pour borne classique
  - Extension de réseau (10000-15000€) : pour borne rapide
- Cartographie du réseau électrique disponible sur ma cartographie sur enedis.fr
- Financement : c'est la CCPO qui paie le raccordement avec 40% déduit de tarif réfracter dans la taxe de raccordement des nouveaux usagers.

C.4 Ressources partagées

- Ma cartographie sur enedis.fr pour accéder à une carte du réseau électrique : https://data.enedis.fr/pages/cartographie-des-reseaux-contenu/
- Les coûts de raccordement

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC70120625-DE

D. Entretien Enedis

D.1 Rappel du contexte

Conformément à l'article R. 353-5-2 du Code de l'énergie, le gestionnaire du réseau de distribution d'électricité doit être consulté dans le cadre du développement du SDIRVE.

Nous avons contacté M. Vicart d'Enedis avec les objectifs suivants :

- Informer de la démarche en cours ;
- Confirmer le périmètre du partenaire concerné ;
- Récolter toute information ou donnée pertinentes dans le cadre du diagnostic SDIRVE.

L'entretien a eu lieu par Visio-conférence avec la participation de Gregory Vicart (Enedis), Peter Campobasso, et Valentine Desreumaux (Mott MacDonald).

D.2 Introduction

- Interlocuteur EPCI et collectivités Enedis
- Leur rôle est de fournir des projections et de guider le territoire concerné pour l'implantation du schéma directeur.

Les Schémas Directeurs de développement des Infrastructures de Recharge de Véhicules Electriques (SDIRVE) ont été créés par la Loi d'Orientation des Mobilités (2019).

Le Ministère de la Transition Ecologique a publié en mai 2021 un Guide à l'attention des collectivités et établissements publics, véritable mode d'emploi de la mise en place d'un SDIRVE.

Ce guide a été coconstruit avec des collectivités, syndicats d'énergie, associations d'usagers, opérateurs, … et ENEDIS.

D.3 Informations clefs

- Les projections dans le diagnostic ont été faites par un bureau d'étude. Notamment,
  - Le scénario médian à savoir 17 millions de véhicules électrique d'ici 2035 correspond à la projection du gouvernement selon un scénario construit en cohérence avec la PPE (programme pluriannuelles de l'énergie).
  - La fin des véhicules diesel confirmé dernièrement par le ministre de la transition écologique Christophe BECHU est annoncée pour 2035.

Les projections sont fournies par le GIREVE qui croise de multiples sources de données (AAAData, entre 03-2015 et 12-2019, Dataneo, entre 01-2020 et 12-2022, AAAData (à nouveau), depuis 01-2023) pour mettre en lumière les usages de mobilité et construire des modèles prédictifs sur les comportements de demain en terme de mobilité électrique.

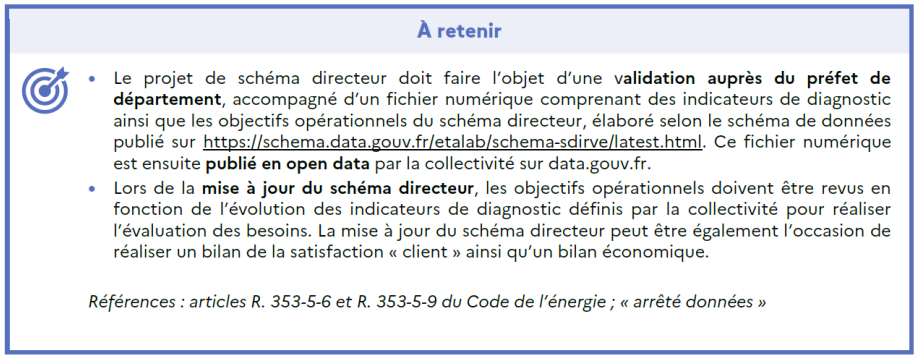
- Les aménageurs qui ont déjà installé des bornes n'en installeront probablement plus beaucoup
- Les projections prennent en compte le flux touristique et les résidents
- Accompagnement d'Enedis : accès au portail collectivités d'Enedis (Mr. Ledoux), portail accessible aux EPCI et aux collectivités.
  - On y retrouve la cartographie du réseau et capacité disponible : l'outil est une aide à la décision mais ne garantit pas que la puissance soit encore disponible. En effet il s'agit d'une information de la puissance disponible sur le réseau à l'instant t.
  - Accès aussi à la consommation annuelle, mensuelle, quotidienne et aux courbes de charge des points de livraison appartenant à l'EPCI et aux collectivités.
- Prévision d'augmentation du nombre de véhicules électriques

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC70120625-DE

- Le taux de réfaction des EPCI sur les prix de raccordement est de 40% en temps normal et de 75% lorsqu'il y a un SDIRVE jusqu'à décembre 2025. Au-delà la réfaction repasse à 40%.

  Extrait du guide du SDIRVE élaboré par le ministère de la TE à destination des EPCI (p86) :

Figure 6. Error! Bookmark not defined.**: Mise à jour SDIRVE**



À retenir

- Le projet de schéma directeur doit faire l'objet d'une **validation auprès du préfet de département**, accompagné d'un fichier numérique comprenant des indicateurs de diagnostic ainsi que les objectifs opérationnels du schéma directeur, élaboré selon le schéma de données publié sur https://schema.data.gouv.fr/etalab/schema-sdirve/latest.html. Ce fichier numérique est ensuite **publié en open data** par la collectivité sur data.gouv.fr.
- Lors de la **mise à jour du schéma directeur**, les objectifs opérationnels doivent être revus en fonction de l'évolution des indicateurs de diagnostic définis par la collectivité pour réaliser l'évaluation des besoins. La mise à jour du schéma directeur peut être également l'occasion de réaliser un bilan de la satisfaction « client » ainsi qu'un bilan économique.

Références : articles R. 353-5-6 et R. 353-5-9 du Code de l'énergie ; « arrêté données »

Source: Code de l'Énergie

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC70120625-DE

Glossaire

ADEME	Agence de la transition écologique
AOM	Autorité Organisatrice de Mobilité
CCPO	Communauté de communes Pays d'Opale
EPCI	Établissement Public de Coopération communal
FDE	Fédération des Énergéticiens
INSEE	Institut National des Statistique et des Études Économiques
PADD	Projet d'aménagement et de développement durable
PCAET	Plan Climat Air Énergie Territorial
PdMS	Plan de mobilité simplifié
PDC	Point de Charge
PdMS	Plan de mobilité simplifié
SDIRVE	Schéma Directeur Infrastructure de Recharge de Véhicule Électrique

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC70120625-DE

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC70120625-DE

MOTT MACDONALD

Schéma Directeur d'Infrastructure de Recharge de Véhicules électriques (SDIRVE)

Stratégie

Mars 2025

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC70120625-DE

Mott MacDonald
15, rue Traversière
75012
Paris
France

T +33 (0)1 8565 2780
mottmac.com/France

Numéro de version et de révision

Révision	Date	Auteur	Terminer l'achat	Approbateur	Descripteur
1	Janvier 2025	Valentine Desreumaux	Peter Campobasso	Stéphane Bouche Oshowoski	Stratégie de déploiement du SDIRVE
2	20 mars 2025	Valentine Desreumaux Marcoul Robin	Peter Campobasso	Stéphane Bouche Osochowski	Version finale

Communautés de
Communes Pays d'Opale

Référence du document: 222429343 | 1 | |

Ce document est émis pour la partie qui l'a commandité et à des fins spécifiques liées exclusivement au projet susvisé. Aucune autre partie ne peut s'appuyer sur ce document et il ne peut être utilisé à aucune autre fin.

Nous déclinons toute responsabilité quant aux conséquences de l'utilisation de ce document par un tiers ou à toute autre fin, ou quant aux conséquences de la présence d'erreurs ou omissions découlant d'une erreur ou omission dans les données qui nous ont été communiquées par des tiers.

Ce document contient des informations confidentielles et des éléments de propriété intellectuelle exclusive. Il ne doit pas être présenté à des tiers sans notre autorisation et celle de la partie qui l'a commandité.

Mott MacDonald France SAS 523 138 758
RCS Paris. 15, rue Traversière, 75012,
Paris, France

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC70120625-DE

Sommaire

Synthèse 1

1 Contexte 3
1.1 Contexte de l'étude 3
1.2 Conclusions du diagnostic 4
1.2.1 Projections et demande de points de charge 4
1.2.2 Identification des zones de déploiement prioritaires 6

2 Cibles prioritaires de la recharge publique 1
2.1 Types de bornes à déployer 1
2.2 Logique territoriale à adopter 1
2.3 Bornes à la demande 2

3 Modalités d'installation et d'exploitation 3
3.1 Présentation des options 3
3.2 Préconisation du COTECH 3

4 Niveau d'engagement de la CCPO 4
4.1 Présentation des niveaux d'engagement possible 4
4.2 Préconisation du COTECH **Error! Bookmark not defined.**

5 Modèle économique 5
5.1 Tarification 5
5.2 Accès aux stations 5
5.3 Qualité de service 5

6 Budget 6
6.1 Coûts d'investissement 6
6.2 Coûts de fonctionnement 6

Tableaux

Tableau 1.1: Projection de la demande en PDC en fonction du nombre de véhicules 5
Tableau 1.2: PDC manquant par commune en 2025, 2030 et 2035 7
Tableau 2.1: Puissance nécessaire en fonction de la catégorie de recharge ciblée 1
Tableau 2.2: Avantages et inconvénients des différentes logiques territoriales 2
Tableau 2.3: Avantages et inconvénients des bornes à la demande 2

Figures

Figure 1.1: Nombre de points de charge à installer par communes entre 2026 et 2030 1
Figure 1.1: Projection parc VE & VHR 4
Figure 1.2: Projection PDCH VE/VHR 5
Figure 1.3: PDC manquant en 2025 6
Figure 1.4: PDC manquants en 2030 7

Mott MacDonald Restricted

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC70120625-DE

Figure 1.5: PDC manquants en 2035 7

Mott MacDonald Restricted

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC70120625-DE

Synthèse

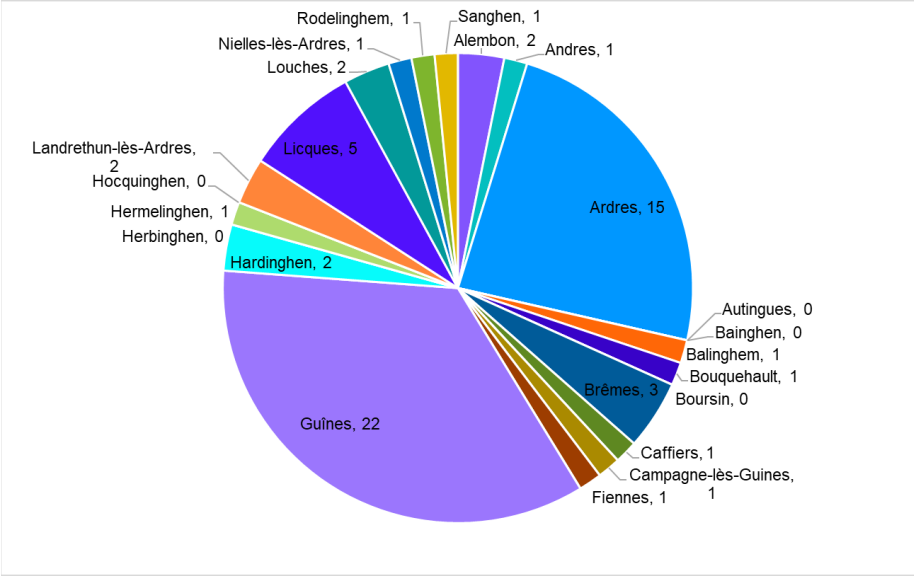
Contexte

La planification des infrastructures de recharge pour véhicules électriques repose sur des projections de la demande future. Dans son diagnostic pour la CCPO, Enedis élabore trois scénarios de développement des véhicules électriques (VE) et des véhicules hybrides rechargeables (VHR) ont été envisagés à l'horizon 2035. Les estimations des besoins d'infrastructures de recharge pour ce parc de véhicules varient entre 151 points de charge (PDC) pour 4206 véhicules (projection basse), 225 PDC pour 6208 véhicules (scénario moyen), et 281 PDC pour 7535 véhicules (scénario haut).

Lors du COTECH le 3 juin 2024, le scénario moyen a été retenu, prévoyant l'installation de 225 points de charge d'ici 2035. Ce choix vise à équilibrer coût et efficacité, répondre à une croissance modérée, offrir une flexibilité dans le déploiement, optimiser l'investissement public et soutenir l'adoption des véhicules électriques.

L'identification des zones de déploiements prioritaires révèle un besoin hétérogène selon les communes, comme le montre la Figure 1.1 ci-dessous. En effet, les communes les plus peuplées, telles qu'Ardres et Guînes, présentent un besoin 10 fois supérieur à celui des autres communes.

Figure 1.1: Nombre de points de charge à installer par communes entre 2026 et 2030



Source: Mott MacDonald, adapté des données d'Enedis

Cibles prioritaires de la recharge public

La puissance nécessaire des bornes à installer dépend de la catégorie de la recharge souhaitée. La CCPO souhaite privilégier la recharge de destination.

Deux approches territoriales sont envisagées : des bornes isolées ou des hubs concentrés. La CCPO privilégie les hubs pour réduire les coûts, tout en laissant le choix aux promoteurs privés.

Le système de bornes à la demande permet aux habitants et aux entreprises de demander l'installation de bornes spécifiques. La CCPO ne souhaite pas avoir recours à ce dispositif.

Mott MacDonald Restricted

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC70120625-DE

Modalités d'installation et d'exploitation

Trois options s'offrent à la CCPO pour l'installation et l'exploitation des bornes : fonctionnement avec PassPass, en régie, ou le recours à une concession ou délégation de service public (DSP). La CCPO souhaite privilégier le fonctionnement avec PassPass en vue de sa facilité d'implémentation et de fonctionnement.

Niveau d'engagement de la CCPO

La CCPO peut choisir son rôle dans le développement des infrastructures de recharge selon trois niveaux d'engagement : coordination, engagement actif et engagement coordinateur. La CCPO préconise un engagement de niveau « coordinateur », assurant la cohérence du déploiement et le respect des obligations réglementaires, tout en laissant ses partenaires développer les projets. Elle n'installera pas de bornes elle-même mais servira de coordinateur pour harmoniser le déploiement sur le territoire des maîtres d'ouvrages publics (les communes) et privés.

Modèle économique

La CCPO recommande l'adoption de la tarification Pass Pass pour le déploiement des infrastructures de recharge, car cette tarification est imposée avec Pass Pass.

Les stations de recharge doivent être accessibles en libre-service, 24 heures sur 24 et 7 jours sur 7.

Pour assurer une qualité de service optimale, la CCPO préconise une disponibilité proche de 100%, ce qui nécessite un service de maintenance compétent et des opérations de maintenance préventive fréquentes.

Budget

Les coûts d'investissement pour les infrastructures de recharge incluent le coût de la borne, la construction, le raccordement et les études. Pour une borne de 22 kW avec deux points de charge, le coût total estimé serait de 13 300 €, tandis que pour une borne rapide de 43/50 kW, il serait de 40 000 €. La répartition prévue pour 204 points de charge d'ici 2035 est de 88 bornes de 22 kW et 17 bornes rapides, avec un investissement total de 1,9 M€.

Les coûts de fonctionnement comprennent la maintenance préventive et corrective, les garanties, les coûts de télécommunication et le système de gestion. Selon le catalogue PassPass, ces coûts sont estimés à environ 3200 € par opération de maintenance, identiques pour les bornes rapides et les bornes de 22 kW.

Préconisations du COTECH adoptées par le COPIL

- Scénario de déploiement moyen prévoyant l'installation de 225 bornes de recharge d'ici 2035.
- Recharge de destination à prioriser.
- Installation des bornes en hubs.
- Pas d'utilisation du système de bornes à la demande.
- Fonctionnement avec PassPass.
- Niveau d'engagement 1 : coordination.
- Tarification imposée PassPass.
- Stations accessiblse 24h/24, 7j/7/
- Disponibilité doit tendre vers 100%.

Mott MacDonald Restricted

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC70120625-DE

1 Contexte

1.1 Contexte de l'étude

Le SDIRVE[1] est un document déterminant les principes régissant l'organisation de l'implantation des infrastructures de recharge électrique sur le territoire. Cette étude est cofinancée par l'ADEME et Hauts-de-France Mobilités. Né de la loi LOM de décembre 2019, il s'agit de s'assurer que les infrastructures de recharge publiques du territoire soient coordonnées avec les infrastructures privées et celles des territoires voisins. Ainsi, la collectivité peut jouer un rôle de chef d'orchestre pour coordonner le déploiement de l'offre de recharge ouverte au public sur son territoire.

La réalisation d'un SDIRVE permettrait la prise en charge possible de 75 % des coûts de raccordement au réseau électrique des stations si la demande complète est reçue par le gestionnaire de réseau avant le 31 décembre 2025.[2]

Ce SDIRVE est décomposé en quatre phases :

Tableau 1 Synthèse des différentes phases et objectifs du SDIRVE

Phase	Objectifs	Calendrier
Phase 1 - Diagnostic	État des lieux exhaustif de l'existant Analyse des besoins	Validé
Phase 2 : Élaboration de la stratégie et recherche de solutions techniques	Définition de priorité de déploiement Description de l'articulation avec la maîtrise d'ouvrage Élaboration d'une feuille de route Description des modalités de partenariat Recommandations sur le mode d'installation et d'exploitation des stations Définition du modèle économique et de la qualité de service attendue Maillage du territoire	En cours
Phase 3 : Élaboration des plans d'actions	Création de fiche action et du calendrier opérationnel	Octobre 2024
Phase 4 : Adoption du SDIRVE	Validation du schéma par le Préfet du Pas de Calais Création d'un outil de suivi du SDIRVE et d'une méthodologie de mise à jour	Mars 2025

Source : Mott MacDonald

Modalités de concertation

Quatre concertations ont été organisées sur le territoire afin d'inclure les habitants dans la démarche. Une très faible participation a été enregistrée et aucune conclusion ne peut donc être tirée.

Un comité technique et un comité de pilotage ont également été organisés pour présenter la démarche aux élus et aux partenaires.

Partenaires associés au comité technique :

- Vice-présidente chargée des mobilités, CCPO ;
- Directeur général de services, CCPO ;

[1] Loi d'orientations des mobilités (LOM) article 68

[2] Ministère de la transition écologique. Guide à l'attention des collectivités et établissements publics.

Mott MacDonald Restricted

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC70120625-DE

- Directrice générale adjointe des services, CCPO ;
- Directeur des services techniques, CCPO ;
- Chargé de mission ingénierie et transition, CCPO ;
- Responsable de développement territorial, économique et touristique, CCPO.

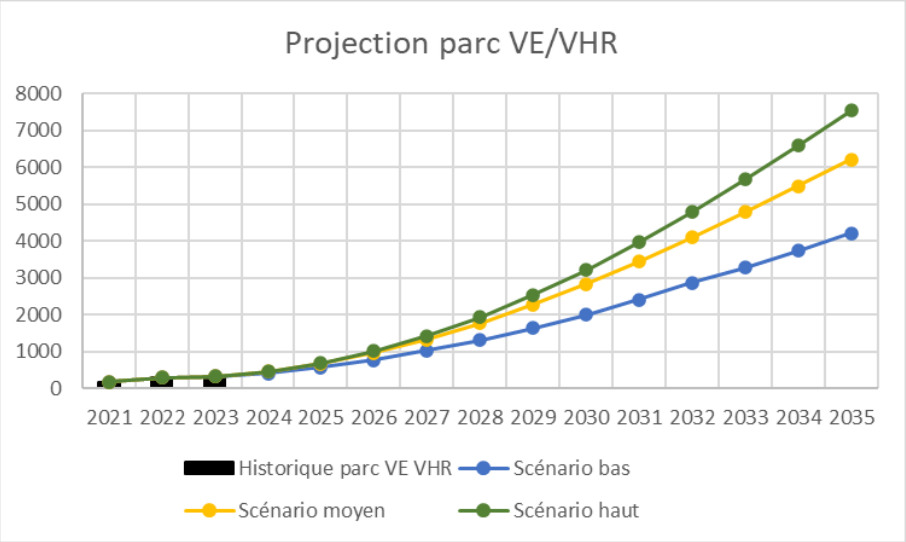
1.2 Conclusions du diagnostic

1.2.1 Projections et demande de points de charge

Projection

Pour rappel, le rapport diagnostic a présenté trois scénarios de développement des véhicules électriques (VE) et véhicules hybrides rechargeables (VHR) à l'horizon 2035. Les estimations du nombre de véhicules électriques sur le territoire en 2035 varient entre 4206 (projection basse) et 7535 (projection haute). Les courbes d'évolution des trois scénarios sont présentées sur la Figure 1.1.

Figure 1.1: Projection parc VE & VHR



Source: Enedis

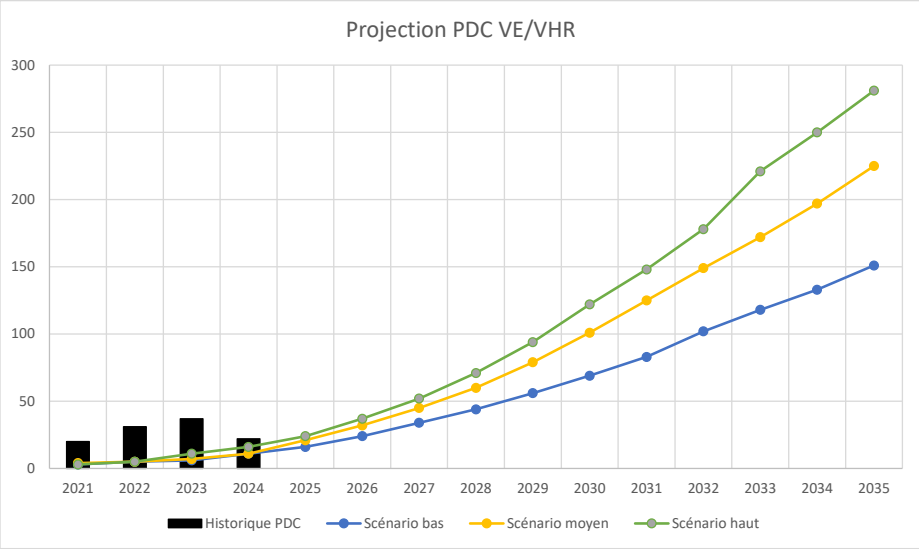
Demande en points de charge

En fonction de ces scénarios, le nombre de points de charge (PDC) nécessaires sur le territoire a été calculé entre 151 (projection basse), 225 (projection moyenne) et 281 (projection haute). La Figure 1.2 montre les courbes d'évolution de la projection des besoins en infrastructures de recharge entre 2025 et 2035.

Mott MacDonald Restricted

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC70120625-DE

Figure 1.2: Projection PDC VE/VHR



Source: Enedis

Le Tableau 1.1 résume les chiffres clés des projections du nombre de véhicules et du nombre de PDC en 2035.

Tableau 1.1: Projection de la demande en PDC en fonction du nombre de véhicules

	Nombre de points de charge				Nombre de véhicules rechargeables			
	2024	**2025**	**2030**	**2035**	**2024**	**2025**	**2030**	**2035**
Scénario bas	21	16	69	76		572	2004	4206
Scénario moyen	21	21	101	225		666	2833	6208
Scénario haut	21	151	225	281		692	3208	7535

Source: Enedis

Préconisation du COTECH

Lors du COTECH, les trois scénarios de déploiement ont été présentés aux agents et responsables mobilités du territoire. Afin de pouvoir projeter le nombre de bornes à installer à l'horizon 2035, le scénario moyen a été choisi avec 225 points de charge sur le territoire d'ici 2035. Le total à installer d'ici 2035, en prenant en compte ceux déjà disponibles sur le territoire serait de 204 points de charge.

Le COPIL adopte cette préconisation.

Les raisons du choix de ce scénario de développement sont les suivantes :

- Équilibre entre coût et efficacité ;
- Réponse adéquate à la croissance modérée ;
- Flexibilité dans le déploiement ;
- Optimisation de l'investissement public ;
- Soutien à l'adoption de véhicules électriques.

Tout en restant modéré, ce scénario permet de préparer le terrain pour des ajustements futurs, qu'ils soient à la hausse ou à la baisse, en fonction des

Mott MacDonald Restricted

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC70120625-DE

innovations technologiques et des changements de comportement des utilisateurs.

1.2.2 Identification des zones de déploiement prioritaires

Pour suivre la préconisation du COTECH présentée ci-dessus, le scénario médian a été utilisé pour identifier la localisation des bornes à installer d'ici 2025, 2030 et 2035.

Afin d'identifier le nombre de PDC ouvertes au public manquantes sur le territoire, il est nécessaire de calculer la différence entre les projections choisies et le nombre de PDC existants. Une borne de recharge peut comprendre jusqu'à deux points de charge.

$$PDC\ manquant = PDC\ projeté - PDC\ existant$$

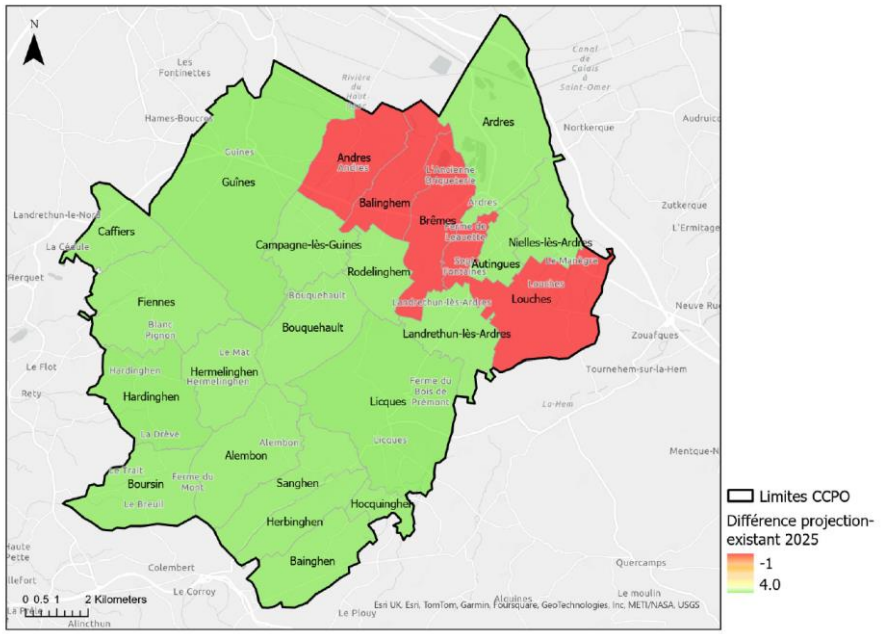
Grâce à ces données, il est possible d'identifier les IRIS où des bornes sont à installer afin d'atteindre ces objectifs de projections moyens pour les années 2025, 2030 et 2035. Tous les PDC manquants ne seront pas installés par la communauté de communes Pays d'Opale (CCPO), mais pourront également être installé par des entités privées ou publiques en accord avec la CCPO. Ce chiffre correspond à l'objectif global d'installation de PDC ouverts au public sur le territoire.

Ce calcul permet d'identifier le nombre de points de charge manquants et de les comparer au nombre de PDC actuels.

Horizon 2025

Pour l'horizon 2025, la différence entre l'existant et la projection constitue le nombre de bornes à installer avant cette échéance. La Figure 1.3 montre ainsi qu'en 2025 les communes d'Andres, Louches, Balinghem et Brêmes (en rouge sur la carte) présenteront un besoin de bornes supplémentaires.

Figure 1.3: PDC manquant en 2025



Source: Mott MacDonald, données Enedis

Ce besoin est, en 2025, compensé par la présence de bornes en « surplus » dans les communes d'Hardinghen, Guînes et Licques. Aujourd'hui, 23 PCD sont présents sur le territoire, alors que le scénario moyen préconise 21 PDC en 2025.

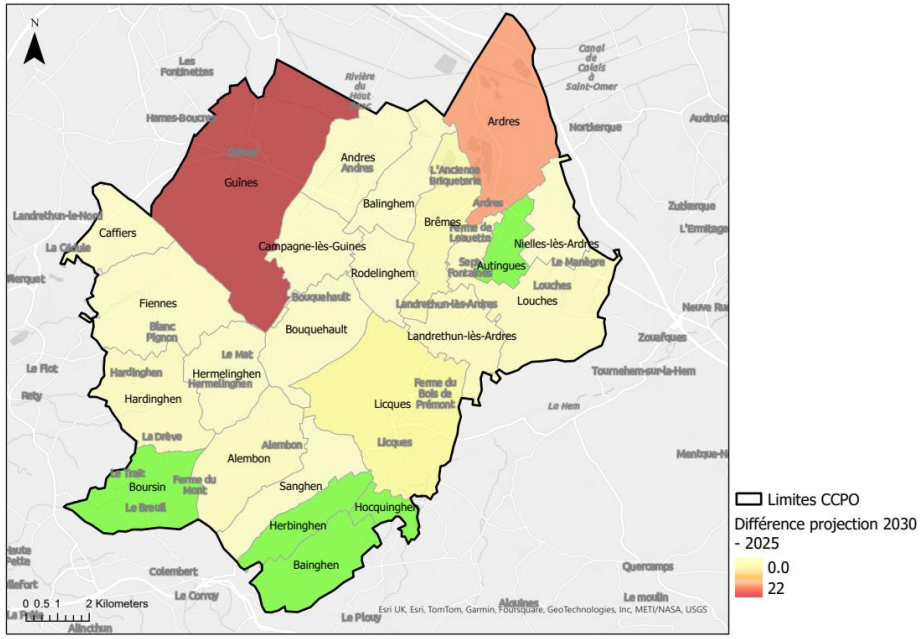
Horizon 2030

Le nombre de bornes à installer entre 2026 et 2030 est calculé avec la différence entre le nombre de bornes projetées en 2030 et le nombre de bornes projetées en 2025. Au total, 63 bornes sont nécessaires pour atteindre les objectifs du scénario.

Mott MacDonald Restricted

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC70120625-DE

Figure 1.4: PDC à déployer en 2030



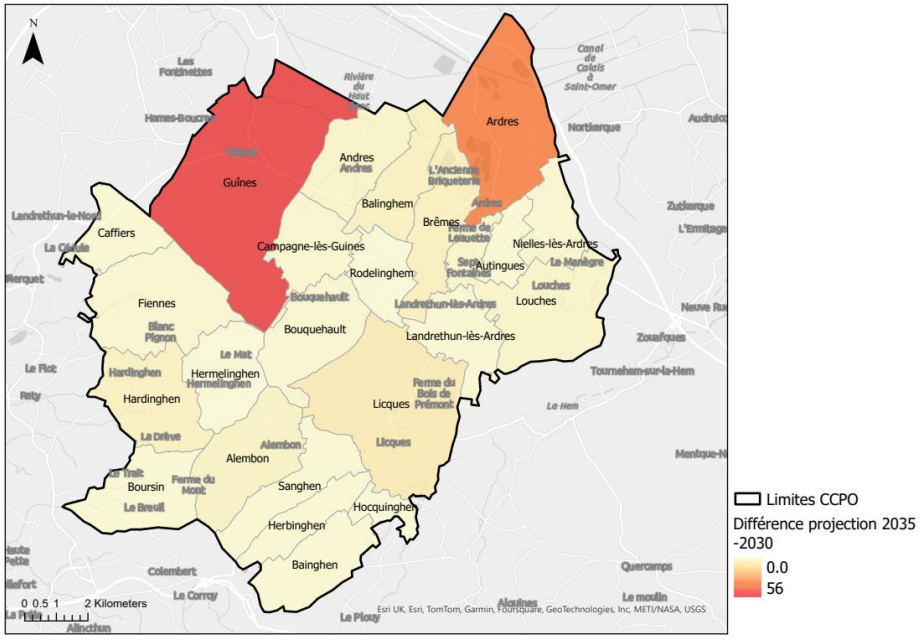
Source: Mott MacDonald, données Enedis

La Figure 1.4 et le Tableau 1.2 révèlent qu'en 2030, les communes de Boursin, Herbinghen, Hocquinghen, Bainghen et Autingues sont les seules communes du territoire à ne pas présenter un besoin de bornes supplémentaires.

Horizon 2035

Le nombre de bornes à installer entre 2031 et 2035 est calculé avec la différence entre le nombre de bornes projetées en 2035 et le nombre de bornes projetées en 2030. Au total, 141 bornes sont nécessaires pour atteindre les objectifs du scénario.

Figure 1.5: PDC à déployer en 2035



Source: Mott MacDonald, données Enedis

La répartition du besoin en PDC sur le territoire en 2035 est décrit sur La Figure 1.5 et dans le Tableau 1.2 avec un besoin hétérogène entre 56 PDC à Guînes et aucun PDC nécessaire à Hermelinghen, Hocquinghen et Rodelinghem.

Tableau 1.2: PDC manquant par commune en 2025, 2030 et 2035

Mott MacDonald Restricted

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC70120625-DE

Communes	Points de charge existants	Projection par commune 2025	Projection par commune 2030	Projection par commune 2035	PDC à installer pour fin 2025	PDC à installer entre 2026 et fin 2030	PDC à installer entre 2031 et fin 2035
Alembon	0	0	2	6	-	2	4
Andres	0	1	2	5	1	1	3
Ardres	7	7	22	58	-	15	36
Autingues	0	0	0	1	-	-	1
Bainghen	0	0	0	1	-	-	1
Balinghem	0	1	2	7	1	1	5
Bouquehault	0	0	1	3	-	1	2
Boursin	0	0	0	1	-	-	1
Brêmes	0	1	4	10	1	3	6
Caffiers	0	0	1	2	-	1	1
Campagne-lès-Guines	0	0	1	3	-	1	2
Fiennes	0	0	1	3	-	1	2
Guînes	12	8	30	86	-	22	56
Hardinghen	2	1	3	8	1	2	5
Herbinghen	0	0	0	1	-	-	1
Hermelinghen	0	0	1	1	-	1	-
Hocquinghen	0	0	0	0	-	-	-
Landrethun-lès-Ardres	0	0	2	3	-	2	1
Licques	2	1	6	14	1	5	8
Louches	0	1	3	6	1	2	3
Nielles-lès-Ardres	0	0	1	3	-	1	2
Rodelinghem	0	0	1	1	-	1	-
Sanghen	0	0	1	2	-	1	1

Mott MacDonald Restricted

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC70120625-DE

2 Cibles prioritaires de la recharge publique

2.1 Types de bornes à déployer

Catégorie de recharge

Le type de borne à déployer dépend du type de recharge ciblé comme décrit dans le Tableau 2.1 ci-dessous. Le tableau décrit également comment chaque catégorie de recharge peut s'appliquer au territoire sur la ligne « organisation recommandée ».

Tableau 2.1: Puissance nécessaire en fonction de la catégorie de recharge ciblée

Catégorie de recharge ciblée	Recharge résidentielle publique	Recharge de destination	Recharge de transit
Cas d'usage	Usage résidentiel : recharge prolongée et régulière à côté du domicile	Usage occasionnel : recharge lors d'un séjour ou lors de courses / usage professionnel : recharge de flottes à usage intensifs (ex.. Taxi)	Usagers traversant le territoire
Puissance nécessaire	De 3,7 kW (pour les deux roues) à 22 kW	De 7,4 kW à 100 kW	De 7,4 à plus de 100 kW (sur les autoroutes et grands axes routiers)
Organisation recommandée	Voirie et parkings à prioriser À mutualiser avec la recharge de destination – centre bourgs étant destinations et centres résidentiels	Parkings à prioriser dans les zones d'intérêt : places principales des communes, zones d'activité et de loisirs (proche du Réseau Enedis)	Éventuellement aux abords des routes nationales et départementales (à mutualiser si possible avec l'usage de destination)

Source: Mott MacDonald

Préconisation du COTECH

La CCPO souhaite privilégier **la recharge de destination** pour les raisons suivantes :

- Le nombre de véhicules rechargeables professionnels sur le territoire est en augmentation (29 % des immatriculés en 2022) ;
- La recharge de destination favorise l'attractivité du territoire et l'emprunt des axes locaux (plutôt que les autoroutes) ;
- La proximité avec la Belgique et le Royaume-Uni.

2.2 Logique territoriale à adopter

Différentes logiques territoriales sont possibles : les bornes de recharge peuvent être installées en hubs concentrés avec de nombreuses bornes ou peuvent être réparties sur le territoire.

Un hub de borne de recharge peut servir plus d'utilisateurs au même endroit et peut aussi permettre de proposer différentes puissances et types de bornes.

Mott MacDonald Restricted

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC70120625-DE

Aujourd'hui, les deux options sont présentes sur le territoire avec des bornes isolées installées par la CCPO dans les communes de Guînes, Ardres, Licques et Hardinghen ainsi qu'un hub concentré sur le parking du Lidl de Guînes installé par un opérateur privé.

Le Tableau 2.2 présente les avantages et inconvénients des deux options possibles.

Tableau 2.2: Avantages et inconvénients des différentes logiques territoriales

	Avantages	Inconvénients
Bornes isolées	● Moins de puissance électrique nécessaire	● Seulement deux points de charge disponibles
Hubs	● Plus d'options de recharge disponibles ● Capacité plus importante ● Coût des travaux par borne moins important car mutualisation	● Plus de puissance électrique nécessaire

Source: Mott MacDonald ?

Préconisation du COTECH

La CCPO souhaite privilégier les hubs étant donné que cela permet de mutualiser les frais de construction des bornes et donc de réduire le coût. Pour les bornes installées par des acteurs privés, le choix sera laissé au promoteur.

2.3 Bornes à la demande

Le système de bornes à la demande permet aux habitants (qu'il s'agisse de particuliers ou d'entreprises) de faire une demande de borne de recharge à un emplacement spécifique s'ils identifient un besoin, notamment pour les habitants sans la possibilité d'avoir une solution de recharge privée.

Les avantages et inconvénients de cette méthode sont présentés dans le Tableau 2.3.

Tableau 2.3: Avantages et inconvénients des bornes à la demande

Avantages	Inconvénients
● Déploiement ciblé ; ● Permet de répondre à un besoin de manière réactive ; ● Utilisation démontrée à court terme.	● Ne répond pas forcément aux besoins au niveau de la collectivité ; ● Si déménagement du demandeur, la borne n'est plus utile ; ● Difficulté de créer des hubs ; ● Installation plus coûteuse car ce n'est pas possible de mutualiser l'installation.

Source: Mott MacDonald

La CCPO fait le choix de ne pas recourir à ce dispositif pour les raisons suivantes :

- Non alignement avec les objectifs stratégiques ;
- Incertitude de la pérennité de la demande et des recettes ;
- Coût d'investissement supérieur.

Point d'attention

Les parkings de plus de 20 places sont d'ailleurs soumis à des obligations réglementaires à partir de 2025 qui obligeront l'installation de nouvelles bornes de recharge (L113-13 du Code de la construction et de l'habitation, obligation applicable au 1er janvier 2025).

Mott MacDonald Restricted

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC70120625-DE

3 Modalités d'installation et d'exploitation

3.1 Présentation des options

La gestion des services de recharge pour véhicules électriques par les collectivités peut se faire de différentes manières, chacune ayant ses propres avantages et inconvénients.

Option 1 : Fonctionnement avec PassPass

La collectivité participe à la centrale organisée par la Région sous le Réseau PassPass : la collectivité identifie un besoin de points de charge, commande ses bornes, sous-traite leur installation, et paye le coût de l'énergie. Un prestataire gère la supervision et la collecte de recettes, qui sont reversées tous les trimestres aux collectivités.

Option 2 : Fonctionnement en régie

La collectivité prend en charge directe le fonctionnement du service de recharge (choix des emplacements, support des coûts, détermination des tarifs et perception des recettes et support des risques d'exploitation) et confie la réalisation et l'exploitation technique et commerciale des infrastructures à des prestataires.

Option 3 : Recours à une concession ou délégation de service public (DSP)

La collectivité confie le service de recharge à un exploitant privé dans l'objectif de l'intéresser au fonctionnement du service à long terme.

3.2 Préconisation du COTECH

La CCPO privilégie le fonctionnement avec PassPass pour les raisons suivantes :

- Organisation connue et avantageuse en termes de fonctionnement et de coût des bornes ;
- Avantage de la participation à un réseau de collectivités voisines pour le partage de bonnes pratiques et l'appartenance à une communauté autour de la mobilité électrique ;
- Travail supplémentaire de supervision et d'organisation géré par le marché commun, sans besoin de marchés supplémentaires.

Mott MacDonald Restricted

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC70120625-DE

4 Niveau d'engagement de la CCPO

4.1 Présentation des niveaux d'engagement possible

La Communauté de Communes du Pays d'Opale (CCPO) a choisi le niveau d'engagement de coordinateur.

Plusieurs options ont été proposées pour varier le niveau d'engagement souhaité. Les niveaux d'engagement possible sont présentés ci-dessous.

Niveau 1 – coordonnateur

- La CCPO coordonne le déploiement et assure la cohérence par une communication annuelle des besoins aux communes et partenaires privés ;
- La CCPO informe les communes des obligations réglementaires en matière de mobilité électrique pour tout nouveau projet d'aménagement.

Niveau 2 – engagement actif

- La CCPO collabore avec le secteur privé et les communes pour déployer les bornes recommandées par le SDIRVE ;
- La CCPO présente ses objectifs annuels de déploiement lors d'ateliers ;
- Chaque acteur partage ses ambitions de déploiement selon les objectifs de la CCPO, et la collectivité comble les lacunes.

Niveau 3 – chef d'orchestre

- La CCPO rédige une charte de coopération avec les parties prenantes pour atteindre les objectifs du SDIRVE ;
- La CCPO organise des ateliers semestriels avec les acteurs privés pour suivre et discuter du déploiement des bornes de recharge.

4.2 Décision du niveau d'engagement

La CCPO recommande un engagement de niveau 1 et reste le point de référence pour les infrastructures de recharge électrique pour tous ses partenaires. Ainsi, la CCPO veillera au respect des obligations dans les projets des communes et assurera une coordination globale du déploiement du SDIRVE.

La CCPO laisse ses partenaires développer les projets. Elle installera des bornes de recharge uniquement si :

1. Les objectifs d'installation ne sont pas atteint.
2. La demande en bornes de recharge est avérée.

Mott MacDonald Restricted

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC70120625-DE

5 Modèle économique

5.1 Tarification

La CCPO recommande la tarification Pass Pass pour les infrastructures de recharge. Cette tarification est imposée avec le déploiement Pass Pass.

5.2 Accès aux stations

Les stations de recharge doivent être accessibles en libre-service, 24h/24 et 7j/7.

5.3 Qualité de service

Pour assurer une qualité de service optimale, la CCPO préconise une disponibilité proche de 100%. Cela signifie que les bornes de recharge doivent être opérationnelles en permanence. Cette disponibilité élevée nécessite un service de maintenance compétent et des opérations de maintenance préventive fréquentes.

Mott MacDonald Restricted

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC70120625-DE

6 Budget

6.1 Coûts d'investissement

Les coûts d'investissement pour les infrastructures de recharge incluent le coût de la borne, la construction, le raccordement et les études.

Par borne

Pour une borne de **22 kW** avec deux points de charge, les coûts moyens d'investissements sont les suivants :

- Coût d'une borne : 6300 € (catalogue PassPass)
- Travaux d'installation et études : 7000 € (benchmark interne)
- Total : 13 300 €.

Pour une borne rapide de **43/50 kW** avec deux points de charge, les coûts d'investissements moyens sont :

- Coût d'une borne : 28 500 € (catalogue PassPass)
- Travaux d'installation et études : 11 300 € (benchmark interne)
- Total : 40 000 €.

Pour 204 points de charge

La répartition sur le territoire à l'horizon 2030 sera de 88 bornes (174 PDC) de 22 kW et de 17 bornes rapides (34 PDC).

Année	Coût d'investissement		
	22 kW	Bornes rapides	Total
D'ici 2025	39 900 €	- €	39 900 €
Entre 2025 et 2030	360 000 €	200 000 €	560 000 €
Entre 2030 et 2035	772 000 €	480 000 €	1 252 000 €
Total (d'ici 2035)	1,2 M€	0,7 M€	1,9 M€

L'investissement pour l'installation de toutes les bornes du scénario médian, d'ici 2035, est de 1,9 M€.

6.2 Coûts de fonctionnement

Les coûts de fonctionnement incluent la maintenance préventive et corrective, les garanties, les coûts de télécommunication et le système de gestion. Selon le catalogue PassPass, ces coûts sont identiques pour les bornes rapides et les bornes de 22 kW et sont estimés autour de 3200 € par opération de maintenance.

Mott MacDonald Restricted

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC70120625-DE

Glossaire

ADEME	Agence de la transition écologique
AOM	Autorité Organisatrice de Mobilité
CCPO	Communauté de communes Pays d'Opale
DSP	Délégation de service public
EPCI	Établissement Public de Coopération communal
FDE	Fédération des Énergéticiens
INSEE	Institut National des Statistique et des Études Économiques
PADD	Projet d'aménagement et de développement durable
PCAET	Plan Climat Air Énergie Territorial
PdMS	Plan de mobilité simplifié
PDC	Point de Charge
PdMS	Plan de mobilité simplifié
SDIRVE	Schéma Directeur Infrastructure de Recharge de Véhicule Électrique
VE	Véhicule électrique
VEH	Véhicule électrique hybride

Mott MacDonald Restricted

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC70120625-DE

Mott MacDonald Restricted

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC70120625-DE

MOTT MACDONALD

FICHES ACTIONS SDIRVE – PAYS D'OPALE

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC70120625-DE

Le Contexte

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC70120625-DE

97%

Part modale de la voiture pour les déplacements professionnels hors du territoire.

(INSEE 2020)

Les comportements, les infrastructures et les modes de vie sont centrés sur l’utilisation systématique de la voiture.

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC70120625-DE

22%

Part modale de la marche pour les déplacements « achats » et « visites (ami, famille) » internes de la CCPO.

(INSEE 2020)

Une pratique de la marche importante au sein de la CCPO sur les distances courtes, au-delà, la voiture redevient le mode de déplacement privilégié.

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC70120625-DE

Trois stratégies adoptées en fin de Phase 2

Document	Scénario retenu	Description
Plan de mobilité simplifié – PdMS	Scénario 3. “Pragmatique”	Actions rapides et simples à mettre en place qui capitalisent sur l’existant, tout en accompagnement la population vers les modes alternatifs
Schéma directeur des mobilités actives – SDMA	Scénario B. “Renforcer les aménagements existants”	Logique de renforcement de l’existant avec des actions d’accompagnement au changement
Schéma directeur des infrastructures de recharge pour véhicules électriques – SDIRVE	Scénario Moyen	• Scénario et phasage en fonction de la demande • Recharge de destination et organisation en *hubs* • Pas de bornes à la demande • Adhésion au dispositif de la Région (Pass Pass) • Niveau d’engagement de la CCPO : coordination simple des communes et des acteurs privés

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC70120625-DE

Le Plan d’Actions

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC70120625-DE

Quelques points communs

Moyens à mobiliser

Responsable Mobilités à la CCPO :

- mettre en place les différentes stratégies et actions
- coordonner les parties prenantes
- assurer le suivi et le retour d'expérience
- proposer des adaptations des actions et stratégies en fonction de l'évolution du contexte

Les partenaires

- La CCPO est souvent, mais pas toujours, le maître d'ouvrage pour la mise en place des actions
- Les communes, leurs services voirie, le Département du Pas de Calais, et la Région doivent souvent être impliqués

Types d'actions

- Des actions de communication sont présentes dans le PdMS et le SDMA pour encourager les changements d'habitude
- Des actions de renforcement de l'infrastructure ou de l'offre existante complètent ces actions
- Le PdMS reprend plusieurs actions du SDMA pour répondre à la priorité de la mobilité active

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC70120625-DE

Le Calendrier

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC70120625-DE

Calendrier des 31 actions

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC70120625-DE

Le Plan de Mobilité Simplifié

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC70120625-DE

Synthèse des actions à mener

Coordination

Action 1 Coordination avec les acteurs

Déploiement

Action 2.1 Déploiement des bornes de 22 kW
Action 2.2 Déploiement pour un usage résidentiel
Action 2.3 Déploiement des bornes rapides

Contrôle qualité

Action 3 Suivi de la qualité de service

Suivi

Action 4 Suivi de la mise en œuvre du SDIRVE

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC70120625-DE

COORDINATION

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC70120625-DE

Action 1 Coordination avec les acteurs

Priorité haute

Contexte et constat

La CCPO préconise un engagement de niveau « coordinateur », assurant la cohérence du déploiement et le respect des obligations réglementaires, tout en laissant ses partenaires développer les projets. Elle n'installera pas de bornes elle-même mais servira de coordinateur pour harmoniser le déploiement sur le territoire des maîtres d'ouvrages publics (les communes) et privés.

Objectifs

- Assurer une coordination efficace entre les différents acteurs impliqués dans la mise en place du SDIRVE.
- Renforcer la cohérence territoriale des infrastructures de recharge.
- Répondre aux besoins des usagers et des acteurs du territoire.

Description de l'action

Il s'agit de coordonner le déploiement des bornes de recharge dans les zones prioritaires du territoire pour atteindre les objectifs de 2035 et répondre au besoin des habitants. Le territoire a fait le choix de prioriser la **recharge de destination** et de suivre l'analyse des besoins pour l'installation des bornes.

Pour coordonner ce développement la CCPO va :

- Organiser des réunions régulières avec les acteurs clés (collectivités territoriales, gestionnaires de réseaux, aménageurs, bailleurs sociaux, etc.) pour discuter des besoins, des stratégies et des étapes de mise en œuvre du SDIRVE.
- Mettre en place des outils de communication et de suivi pour faciliter la coordination et le partage d'informations.

Moyens à mobiliser

- Chargé(e) de mission mobilité

Étapes clés :

1. Identification des acteurs clés sur le territoire
2. Concertation avec les acteurs : réunions de lancement, entretiens individuels, ateliers multi-acteurs.
3. Mise en place des outils de communication et de suivi

Implications financières:

- Temps du chargé(e) de mission
- Mise en place des outils de communication et de suivi

Maitrise d'ouvrage et partenaires

- Opérateurs de bornes de recharge privé
- Gestionnaire de réseau
- Aménageurs
- Bailleurs sociaux
- Département, région (PassPass)
- Communes

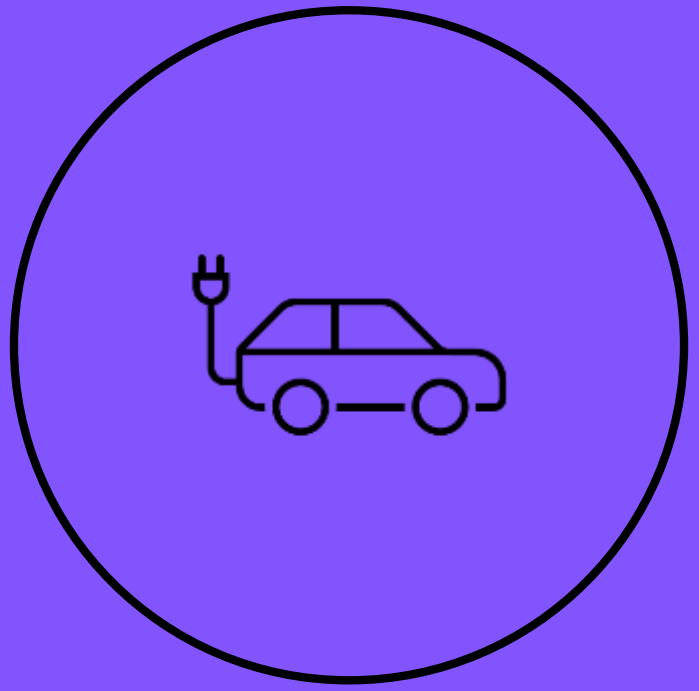
Échéance

Dès 2025 : commencer à identifier les acteurs clés

Indicateurs de suivi

- Nombre de réunions et d'ateliers organisés.
- Niveau de participation des acteurs.
- Avancement des étapes clés.

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC70120625-DE



DÉPLOIEMENT

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC70120625-DE

Action 2.1 Déploiement des bornes de 22kW

Priorité haute

Contexte et constat

Le manque d'infrastructure de recharge peut être un facteur limitant la transition vers la voiture électrique. Installer des bornes de recharge permet de diminuer la barrière relative au kilométrage limité des véhicules électriques.

Objectifs

- Répondre au besoin de recharge électrique
- Assurer une conformité avec les obligations réglementaires pour les parkings publics, et une conformité avec le PLUI de la CCPO

Description de l'action

Il s'agit de coordonner le déploiement des bornes de recharge dans les zones prioritaires du territoire pour atteindre les objectifs de 2035 et répondre au besoin des habitants. Le territoire a fait le choix de prioriser la **recharge de destination** pour un usage occasionnel lors d'un séjour ou lors d'un arrêt court **.** Les zones prioritaires à échéance 2030 sont représentées sur la figure 1.1.

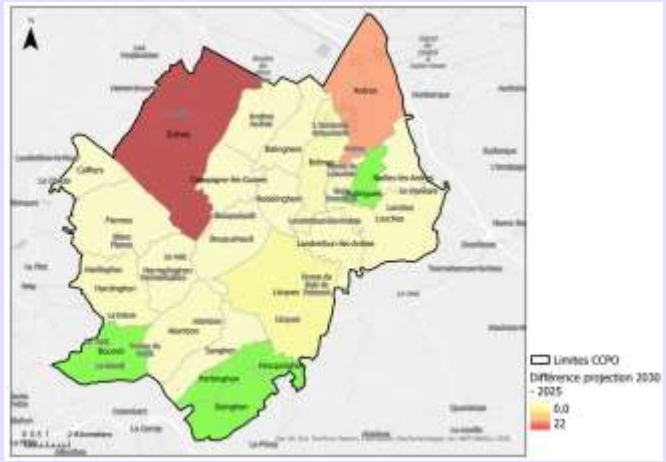


Figure 1.1
Nombre de bornes à installer par commune d'ici 2030

Moyens à mobiliser

- Chargé(e) de mission mobilité pour coordonner l'installation des bornes

Étapes clés :

1. Créer une méthodologie de suivi du déploiement
2. Suivre l'installation des bornes de recharge par les acteurs privés et publics
3. Vérifier la compatibilité avec PassPass
4. Installer des bornes de recharges avec PassPass si la demande est supérieure à l'installation des acteurs du territoire

Attention particulière :

Obligations réglementaires de la loi LOM : à compter du 1er janvier 2025, tous les bâtiments ouverts au public existants disposant d'un parking de plus de vingt places auront l'obligation de mettre à disposition des bornes de recharge pour véhicules électriques.

Coûts approximatifs :

Envrion 12 500 € par borne (Travaux de génie civil inclus)*

Maitrise d'ouvrage et partenaires

Opérateurs de bornes de recharge privés, communes de la CCPO

Échéance (88 bornes de 2 points de charge d'ici 2035, le total de toutes les bornes standard)

D'ici 2025 : 3 bornes à installer
D'ici 2030 : 27 bornes à installer
D'ici 2035 : 58 bornes à installer

Indicateurs de suivi

Taux d'utilisation des bornes

*Les coûts estimatifs correspondent à une estimation réalisée par rapport à un benchmark au moment de l'étude. Les coûts exacts de l'action peuvent donc varier.

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC70120625-DE

Action 2.2 Déploiement pour un usage résidentiel

Priorité basse

Contexte et constat

Le manque d'infrastructure de recharge peut être un facteur limitant la transition vers la voiture électrique. Installer des bornes de recharge permet de diminuer la barrière relative au kilométrage limité des véhicules électriques.

Objectifs

- Répondre au besoin de recharge électrique résidentielle
- Assurer une conformité avec les obligations réglementaires pour les parkings résidentiels et une conformité avec le PLUI de la CCPO

Description de l'action

Coordination du déploiement des bornes de recharge dans les zones résidentielle du territoire pour atteindre les objectifs et répondre au besoin des habitants. La **recharge résidentielle** correspond à un usage prolongé et régulier à proximité du domicile**..** Les zones prioritaires à échéance 2030 sont représentées sur la figure 1.1.

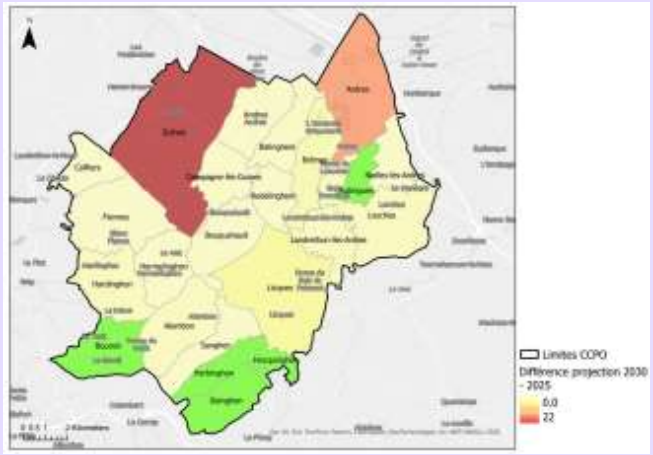


Figure 1.1
Nombre de bornes à installer par commune d'ici 2030

Moyens à mobiliser

- Chargé(e) de mission mobilité pour coordonner l'installation des bornes

Étapes clés :

1. Créer une méthodologie de suivi du déploiement
2. Suivre l'installation des bornes de recharge par les acteurs privés et publics
3. Vérifier la compatibilité avec PassPass
4. Installer des bornes de recharges avec PassPass si la demande est supérieure à l'installation des acteurs du territoire

Attention particulière :

Obligations réglementaires de la loi LOM : à compter du 1er janvier 2025, tous les bâtiments ouverts au public existants disposant d'un parking de plus de vingt places auront l'obligation de mettre à disposition des bornes de recharge pour véhicules électriques.

Coûts approximatifs :

Environ 10 600 € par borne de 3kW (Travaux de génie civil inclus)*
Envrion 12 500 € par borne de 22kW (Travaux de génie civil inclus)*

Maitrise d'ouvrage et partenaires

Opérateurs de bornes de recharge privé, communes de la CCPO

Échéance (88 bornes de 2 points de charge d'ici 2035, le total de toutes les bornes standard)

D'ici 2025 : 3 bornes à installer
D'ici 2030 : 27 bornes à installer
D'ici 2035 : 58 bornes à installer

Indicateurs de suivi

Taux d'utilisation des bornes

*Les coûts estimatifs correspondent à une estimation réalisée par rapport à un benchmark au moment de l'étude. Les coûts exacts de l'action peuvent donc varier.

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC70120625-DE

Action 2.3 Déploiement des bornes rapides

Priorité haute

Contexte et constat

La CCPO est un territoire rural avec des lieux d'attraction divers (centre-bourgs, parc naturel). La voiture électrique apparait comme une solution très adaptée pour réduire les émissions CO2 du territoire. Le lenteur de la recharge peut être un facteur limitant son adoption plus massive, surtout pour des besoins ponctuels. Installer des bornes rapides en recharge de destination permettrait d'attirer des utilisateurs sur le territoire et de de permettre aux usagers de recharger rapidement, augmentant la fiabilité et ainsi l'attractivité de ce mode de déplacement.

Objectifs

- Répondre au besoin de recharge électrique et suivre les obligations réglementaires
- Réduire les temps de recharge pour ls utilisateurs

Description de l'action

Il s'agit de coordonner le déploiement des bornes de recharge dans les zones prioritaires du territoire pour atteindre les objectifs de 2035 et répondre au besoin des habitants. Le territoire a fait le choix de prioriser la **recharge de destination** et de suivre l'analyse des besoins pour l'installation des bornes.

D'ici 2035, 17 bornes rapides seraient nécessaires sur le territoire.

Moyen à mobiliser

- Chargé(e) de mission mobilité pour coordonner l'installation des bornes

Étapes clés :

1. Créer une méthodologie de suivi du déploiement
2. Suivre l'installation des bornes de recharge par les acteurs privés et publics
3. Vérifier la compatibilité avec PassPass
4. Installer des bornes de recharges avec PassPass si la demande est supérieure à l'installation des acteurs du territoire

Attention particulière :

Obligations réglementaires de la loi LOM : à compter du 1er janvier 2025, tous les bâtiments ouverts au public existants disposant d'un parking de plus de vingt places auront l'obligation de mettre à disposition des bornes de recharge pour véhicules électriques.

Coûts approximatifs :

À partir de 50 000 € bornes de 43/50 kW (Travaux de génie civil inclus)*
Coût des bornes (catalogue PassPass) : 28 000€

Maitrise d'ouvrage et partenaire

Opérateurs de bornes de recharge privé, les communes de la CCPO

Échéance

D'ici 2025 : -
D'ici 2030 : 5 bornes rapides à installer
D'ici 2035 : 12 bornes rapides à installer

Indicateurs de suivi

Taux d'utilisation des bornes

*Les coûts estimatifs correspondent à une estimation réalisée par rapport à un benchmark au moment de l'étude. Les coûts exacts de l'action peuvent donc varier.

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC70120625-DE

CONTRÔLE QUALITÉ

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC70120625-DE

Action 3 Suivi de la qualité de service

Priorité moyenne

Contexte et constat

Garantir un haut niveau de service des bornes de recharge est essentiel pour favoriser la mobilité électrique et la satisfaction des utilisateurs. Les bornes doivent être disponibles avec un seuil de saturation maximal pour assurer une facilité d'usage sur l'ensemble du territoire.

Objectifs

- Assurer la disponibilité et la fiabilité des bornes de recharge
- Améliorer l'expérience utilisateur
- Réduire les temps d'indisponibilité des bornes
- Réduire les coûts de maintenance curative

Description de l'action

Mettre en place un système de suivi et de gestion de la qualité des bornes de recharge. Utiliser des indicateurs de performance pour évaluer la disponibilité, la fiabilité et la satisfaction des utilisateurs. Réaliser analyses de données mensuellement pour identifier les problèmes et proposer des améliorations.

Moyens à mobiliser

- Chargé(e) de mission mobilité
- Partenariats avec les opérateurs de recharge et avec PassPass

Étapes clés :

1. Définir les indicateurs de performance clés (disponibilité, fiabilité, satisfaction).
2. Collecter et analyser les données de recharge.
3. Réaliser des enquêtes de satisfaction auprès des utilisateurs.
4. Proposer et mettre en œuvre des améliorations basées sur les résultats

Implications financières :

- Coût de la plate-forme de gestion des indicateurs (PassPass)
- Coût des enquêtes et analyses : Variable selon la fréquence et la méthode utilisée

Maitrise d'ouvrage et partenaire

- Opérateurs de bornes de recharge privé
- Entreprises de gestion de données

Échéance

D'ici 2030 : Avoir une méthodologie de suivi claire et définie

Indicateurs de suivi

- Disponibilité des bornes
- Taux d'utilisation des bornes
- Fiabilité des bornes

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC70120625-DE

SUIVI

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC70120625-DE

Action 4 Suivi du déploiement du SDIRVE

Priorité haute

Contexte et constat

Le SDIRVE vise à structurer et à optimiser le déploiement des infrastructures de recharge pour véhicules électriques sur le territoire. Un suivi rigoureux est nécessaire pour garantir la cohérence et l'efficacité du déploiement, ainsi que pour répondre aux besoins croissants des utilisateurs.

Objectifs

- Assurer la cohérence territoriale du déploiement des bornes de recharge.
- Évaluer l'efficacité et la performance des infrastructures déployées.
- Communiquer les besoins de bornes aux partenaires (communes, aménageurs privés)
- Adapter les stratégies de déploiement en fonction des besoins évolutifs.

Description de l'action

Mettre en place un système de suivi et d'évaluation du déploiement des bornes de recharge. Utiliser des indicateurs de performance pour mesurer la couverture, la disponibilité et la satisfaction des utilisateurs. Réaliser des analyses régulières pour ajuster les stratégies de déploiement et garantir une couverture optimale. L'objectif est d'installer en fonction des besoins et donc de suivre l'évolution des besoins.

Attention particulière :
L'installation devra également se faire en fonction des obligations réglementaires même si les besoins n'atteignent pas le même niveau.

Obligations réglementaires de la loi LOM : à compter du 1er janvier 2025, tous les bâtiments ouverts au public existants disposant d'un parking de plus de vingt places auront l'obligation de mettre à disposition des bornes de recharge pour véhicules électriques.

Moyens à mobiliser

- Chargé(e) de mission mobilité pour assurer le suivi du déploiement

Étapes clés :
1. Collecter et analyser les données des bornes de recharge.
2. Mettre à jour les indicateurs de performance
3. Réaliser des enquêtes de satisfaction auprès des utilisateurs.
4. Proposer et mettre en œuvre des ajustements basés sur les résultats

Coûts approximatifs :
Si réalisé en interne, uniquement les frais de personnel du chargé(e) de mission

Maitrise d'ouvrage et partenaire

Opérateurs de bornes de recharge privé, les communes de la CCPO

Échéance

D'ici 2027 : Avoir une méthodologie de suivi claire et définie notamment pour garantir que les obligations réglementaires sont atteintes

Indicateurs de suivi

- Taux d'utilisation des bornes
- Nombre de voitures électriques sur le territoire

*Les coûts estimatifs correspondent à une estimation réalisée par rapport à un benchmark au moment de l'étude. Les coûts exactes de l'action peuvent donc varier.

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC70120625-DE

MOTT MACDONALD

PAYS d'OPALE
Communauté de communes
Le vert, le vrai, la vie

BROUILLON

Schéma Directeur Mobilités Actives

Partie 1 - Diagnostic

21 mars 2024

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC70120625-DE

Mott MacDonald
15, rue Traversière
75012
Paris
France

T +33 (0)1 8565 2780
mottmac.com/France

Numéro de version et de révision

Révision	Date	Rédigé par	Vérifié par	Approuvé par	Description
1	21 mars 2024	Valentin Bouzigues Valentine Desreumaux	Peter Campobasso		Schéma Directeur des Mobilités Actives – Partie 1 Diagnostic
2	2 avril 2024	Valentin Bouzigues Valentine Desreumaux	Peter Campobasso		Schéma Directeur des Mobilités Actives – Partie 1 Diagnostic

Communauté de Communes Pays d'Opale
9 avenue de la Libération
62340 Guînes - FRANCE

Référence du document: | | |

Ce document est émis pour la partie qui l'a commandité et à des fins spécifiques liées exclusivement au projet susvisé. Aucune autre partie ne peut s'appuyer sur ce document et il ne peut être utilisé à aucune autre fin.

Nous déclinons toute responsabilité quant aux conséquences de l'utilisation de ce document par un tiers ou à toute autre fin, ou quant aux conséquences de la présence d'erreurs ou omissions découlant d'une erreur ou omission dans les données qui nous ont été communiquées par des tiers.

Ce document contient des informations confidentielles et des éléments de propriété intellectuelle exclusive. Il ne doit pas être présenté à des tiers sans notre autorisation et celle de la partie qui l'a commandité.

Mott MacDonald France SAS 523 138 758
RCS Paris. 15, rue Traversière, 75012,
Paris, France

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC70120625-DE

Mott MacDonald
15, rue Traversière
75012
Paris
France

T +33 (0)1 8565 2780
mottmac.com/France

Communauté de
Communes Pays d'Opale
9 avenue de la Libération
62340 Guînes - FRANCE

BROUILLON

Mott MacDonald France SAS 523 138 758
RCS Paris. 15, rue Traversière, 75012,
Paris, France

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC70120625-DE

Sommaire

Synthèse 1

1 Contexte de l'étude 0
1.1 Objectif du schéma 0
1.2 Méthodologie employée 1

2 Politiques publiques et mobilités actives 5
2.1 La Communauté de Communes du Pays d'Opale 5
2.1.1 Le Projet de Territoire 5
2.1.2 Le Plan de Mobilité Simplifié 6
2.1.3 Le Plan Local d'Urbanisme 6
2.1.4 Le Projet de d'Aménagement et de Développement Durable (PADD) 7
2.2 Le département du Nord Pas-de-Calais 8
2.2.1 Le Schéma de Cohérence Territorial (SCoT) du Pays du Calaisis 8
2.2.2 Le Plan Climat Air Énergie Territorial (PCAET) 9
2.2.3 Le Plan Vélo Départemental 10
2.2.4 Le Syndicat Intercommunal des Transports urbains de l'Agglomération du Calaisis (SITAC) 11
2.2.5 Schéma des Modes Doux 13
2.3 La Région Hauts-de-France 13
2.3.1 Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité des Territoires (SRADDET) 13
2.3.2 Diagnostic Bassin Littoral Nord 15
2.4 Conclusion 16

3 Le territoire 18
3.1 Morphologie du territoire 18
3.1.1 Les bassins de mobilité 18
3.1.2 Étalement du territoire 19
3.1.3 La géographie du territoire 22
3.1.4 Flux et mouvement 27
3.1.5 Pôles générateurs de déplacements – Bassin Littoral Nord 30

4 L'état des lieux de la mobilité active 36
4.1 Le réseau routier 36
4.1.1 Hiérarchisation des routes 36
4.1.2 Le trafic routier observé 38
4.2 Les aménagements vélo 41
4.2.1 Eurovéloroute 5 Sud 45
4.2.2 Les parcours cyclables 45
4.3 Les aménagements pédestres 46
4.3.1 Les aménagements en centre-ville et centre bourg 46
4.3.2 Les sentiers 47
4.4 Analyse de l'offre 48
4.4.1 Vélopartage communautaire 48
4.4.2 Vel'In 49
4.4.3 Aide mobilité active de la CCPO 52

5 L'usage de la mobilité active 56

BROUILLON

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC70120625-DE

5.1.1 Les flux de déplacement caractéristiques du territoire 56
5.1.2 Les flux scolaires 58
5.1.3 Les modes de déplacements privilégiés du territoire 60
5.2 L'évaluation des aménagements par les élus et les habitants 64
5.2.1 Présentation des ateliers de concertation 64
5.2.2 Analyse des résultats de l'atelier 65
5.2.3 Présentation de l'enquête mobilité 68

Annexes **Error! Bookmark not defined.**

A. Reportage photo **Error! Bookmark not defined.**

Glossaire 74

Tableaux

Tableau 4.1: Aménagements cyclables nécessaires par vitesse limite et volume de trafic journalier 40

Figures

Figure 1.1: Les points clefs du SDMA 0
Figure 1.1: Le Schéma Directeur Modes Actifs 0
Figure 2.1: Projet de territoire – Orientation 4 6
Figure 2.2: PLUi de la CCPO – La VIE : Démographie, Habitat, Mobilité et équipements 7
Figure 2.3: PADD – Proposer une alternative au transport individuel et promouvoir la ville des courtes distances 8
Figure 2.4: Part de la voiture dans la mobilité domicile-travail du bassin d'emploi du Calaisis 8
Figure 2.5: Transport – Objectifs stratégiques pour 2030 9
Figure 2.6: Plan Vélo – Enjeux 10
Figure 2.7: Exemple fiche action Modes doux – PDU SITAC 12
Figure 2.8: Image de référence et bonnes pratiques – Schéma des Modes Doux 13
Figure 2.9: Objectifs de réduction des consommations d'énergie dans les Hauts-de-France - SRADDET 13
Figure 2.10: Principales infrastructures en 2018 dans les Hauts-de-France - SRADDET 14
Figure 2.11: Synthèse - SRADDET 14
Figure 2.12: État d'avancement des schémas directeurs de développement cyclable ou des modes actifs – Bassin Littoral Nord 15
Figure 2.13: Aménagement de stationnements vélos sécurisés sous MO SNCF G&C – Bassin Littoral Nord 16
Figure 2.14: Éléments clefs du contexte du SDMA 17
Figure 3.1: Les 10 bassins de mobilité en Hauts-de-France 18
Figure 3.2: Exemple de flux journaliers professionnels internes à la CCPO 21
Figure 3.3: Carte du PNRCMO 22
Figure 3.4: Paysage Boulonnais – PNRCMO 22
Figure 3.5: Paysage Bassin Marquise – PNRCMO 23
Figure 3.6: Carte de la forêt domaniale de Guînes 24
Figure 3.7: Intersection cours d'eau 25
Figure 3.8: Topographie territoriale - CCPO 26
Figure 3.9: Topographie territoriale - CCPO 26

PROJET

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC70120625-DE

Figure 3.10: Densité de population - Carreaux 27
Figure 3.11: Densité de population - Communes 27
Figure 3.12: Ménage 0 voiture - Communes 28
Figure 3.13: Médiane niveau de vie - Communes 28
Figure 3.14: Chômage - Communes 29
Figure 3.15: Établissement salariés – Bassin Littoral Nord 30
Figure 3.16: Établissement salariés – Bassin Littoral Nord 30
Figure 3.17: Caractérisation des pôles d'emplois et de leurs interrelations – Bassin Littoral Nord 31
Figure 3.18: Offre de cinémas – Bassin Littoral Nord 31
Figure 3.19: Équipements de loisir au sein de la CCPO 32
Figure 3.20: Commerces et artisanats au sein de la CCPO 32
Figure 3.21: Offre de restaurants au sein de la CCPO 33
Figure 3.22: Offre de santé – Bassin Littoral Nord 33
Figure 3.23: Offre d'hébergements au sein de la CCPO 34
Figure 3.24: Lycées – Bassin Littoral Nord 35
Figure 3.25: Collèges – Bassin Littoral Nord 35
Figure 4.1: Hiérarchisation des routes - CCPO 36
Figure 4.2: Route en état dégradé vers Alembon 37
Figure 4.3: Volume de trafic routier - Ardres 38
Figure 4.4: Volume de trafic routier – Guînes 39
Figure 4.5: Volume de trafic routier - Licques 39
Figure 4.6: Aménagements vélo – Bassin Littoral Nord 41
Figure 4.7: Aménagements vélo – Balinghem 42
Figure 4.8: Chaussée à voie central banalisée à Balinghem 43
Figure 4.9: Signalisation Véloroute 5 sans aménagement vélo 44
Figure 4.10: Chaussée banalisée – Avenue Ernest Ranson, Ardres 44
Figure 4.11: Voies vertes - CCPO 45
Figure 4.12: Passages piétons – CCPO 46
Figure 1.1: Station de recharge vélo – Guînes 48
Figure 1.2: Station Vel'In – Jean Bosco 50
Figure 1.3: Plan des stations Vel'In – SITAC 50
Figure 5.1: Traces mobiles un mardi – Bassin Littoral Nord 56
Figure 5.2: Flux professionnels internes – CCPO 57
Figure 5.3: Flux professionnels sortants – Bassin Littoral Nord 57
Figure 5.4: Flux professionnels entrants – Bassin Littoral Nord 58
Figure 5.5: Flux scolaires internes 11 ans et + – CCPO 59
Figure 5.6: Flux scolaires entrants et sortants, 11 ans et plus – CCPO 59
Figure 5.7: Parts modales déplacements Achats ou Visite, internes à la CCPO 60
Figure 5.8: Parts modales déplacements Achats ou Visite, entrants ou sortants de la CCPO 60
Figure 5.9: Parts modales Mobilités professionnelles internes de la CCPO 61
Figure 5.10: Parts modales Mobilités professionnelles sortantes de la CCPO 61
Figure 5.11: Parts modales Mobilités professionnelles entrantes de la CCPO 62
Figure 5.12: La mobilité active au sein de la CCPO 63
Figure 5.13: Communication questionnaire – Halte ferroviaire Caffiers 64
Figure 5.14: Cas pratiques 1 à 4 67
Figure 5.15: Cas pratique 5 à 8 67
Figure 5.16: Exemple de cartographie participative réalisée 67
Figure 5.17: Raisons des déplacements les plus fréquents 68
Figure 5.18: Raisons des déplacements les plus fréquents 69
Figure 5.19: Points bloquants – Mobilité active 69
Figure 5.20: Attendes – Mobilité active 70

BROUILLON

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC70120625-DE

Figure 5.21: Mise en place d'initiatives dédiées pour le vélo – Mobilité active 71
Figure 5.22: Nuage de mots questionnaire 71

Click or tap here to enter text.

BROUILLON

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC70120625-DE

Synthèse

Contexte

Le territoire de la Communauté de Communes du Pays d'Opale (CCPO) est intrinsèquement rural, avec des mobilités portées vers les aires urbaines littorales de Calais, Boulogne-sur-Mer et Dunkerque notamment. Le premier champ de pertinence de la mobilité active dans le territoire de l'intercommunalité est à trouver dans la complémentarité avec la voiture. Pensée en symbiose avec la voiture, la mobilité active peut être un moyen efficace et pertinent pour atteindre les différents objectifs de décarbonation, d'amélioration de la qualité de l'air et de désenclavement du territoire de l'Établissement Public à Coopération Intercommunale (EPCI). Le dynamisme de la mobilité active au sein de la CCPO se manifeste notamment à travers le développement de la marche à pied et du vélo.

La demande

La part modale de la mobilité active, notamment portée par la marche à pied, est sensible au sein du territoire. Elle atteint en effet 22% pour les déplacements achats / loisirs à l'intérieur du territoire et 14% pour les déplacements professionnels à l'intérieur de la CCPO. Néanmoins, pour ce qui est des déplacements professionnels en dehors de la CCPO, qu'ils soient professionnels ou pour une raison autre, cette part modale se réduit drastiquement pour devenir marginale voire nulle. Or, ces déplacements sont aujourd'hui les plus importants au sein de la CCPO, soulevant la question de la zone de pertinence de la mobilité active au sein du territoire.

Les personnes craignent aujourd'hui pour leur sécurité quand elles utilisent des modes de mobilité active. En effet, l'infrastructure de mobilité active du territoire ne donne pas le sentiment de sécurité aux éventuels utilisateurs, ce qui limite son potentiel de développement à quelques personnes persuadées de son utilité qui ne représentent qu'une part marginale de la population.

L'offre

L'offre de mobilité active est présente sur l'ensemble du territoire, à travers notamment le vélo-partage communautaire (Ardres, Guînes, Hardinghen, Licques), le Vel'In à Guînes ou encore les aides à la mobilités, tant au niveau intercommunal que départemental.

Ces offres restent néanmoins limitées et concentrées à Guînes et gagneraient à s'homogénéiser sur l'ensemble du territoire afin d'offrir des alternatives à la voiture à une plus grande partie de la population de la CCPO.

L'offre de mobilité active est assez diversifiée pour les flux touristiques du territoire, notamment les différents aménagements de randonnées, vélo routes ou encore pistes cyclables au sein de l'intercommunalité.

Néanmoins, l'offre gagnerait à être plus riche avec notamment le développement du vélo-partage communautaire au sein du territoire, plus d'aménagements vélos (pistes cyclables, voies dédiées notamment) et par un meilleur aménagement des trottoirs, pour développer l'usage du vélo mais également de la marche.

Le potentiel

La mobilité active a un potentiel de développement au sein du territoire. En effet, ce mode déplacement représente l'outil privilégié afin de reconnecter la population à son territoire. À travers les ateliers de concertation, les discussions avec le grand public ou encore les réponses de l'enquête de mobilité en ligne, nous avons pu constater une volonté populaire de recourir de manière moins fréquente et moins systématique à la voiture. Les personnes veulent se donner plus de temps pour se déplacer avec des mobilités actives qui réduisent la pollution, améliorent la qualité de l'air, la santé et permettent de redécouvrir les communes et l'environnement de l'intercommunalité.

Néanmoins, les déplacements externes à l'intercommunalité, notamment pour des motifs professionnels, paraissent à l'heure actuelle difficilement

PROJET

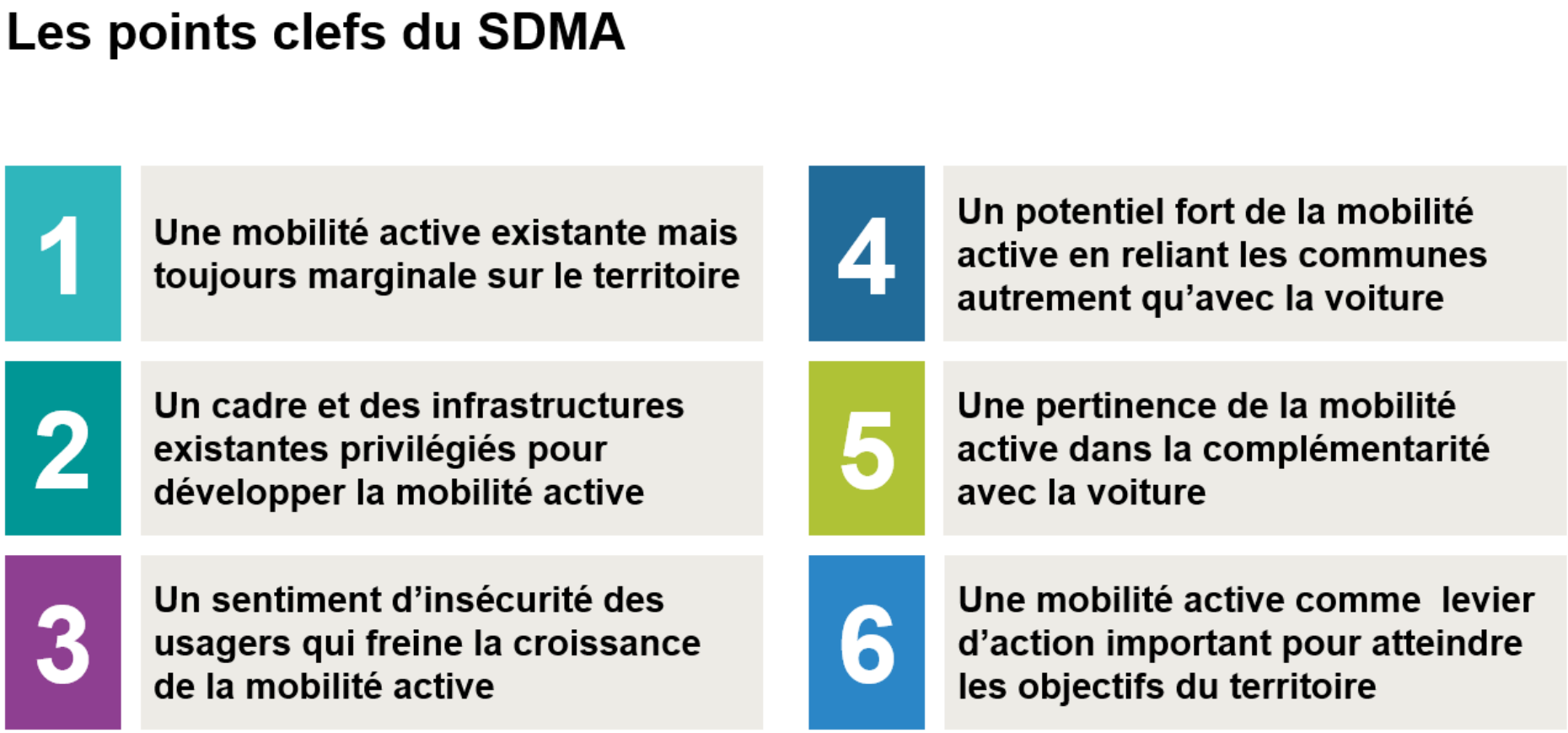
Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC70120625-DE

réalisables avec des modes doux. Il serait intéressant de penser ces déplacements vers les grandes zones urbaines littorales (Calais, Dunkerque, Boulogne-sur-Mer) à travers le prisme de l'intermodalité. Aujourd'hui, les connexions entre les différentes offres de mobilité de la CCPO ne révèlent pas cela, avec des modes actifs qui sont souvent pensés en dehors des autres systèmes de transport.

BROUILLON

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC70120625-DE

Figure 1.1: Les points clefs du SDMA



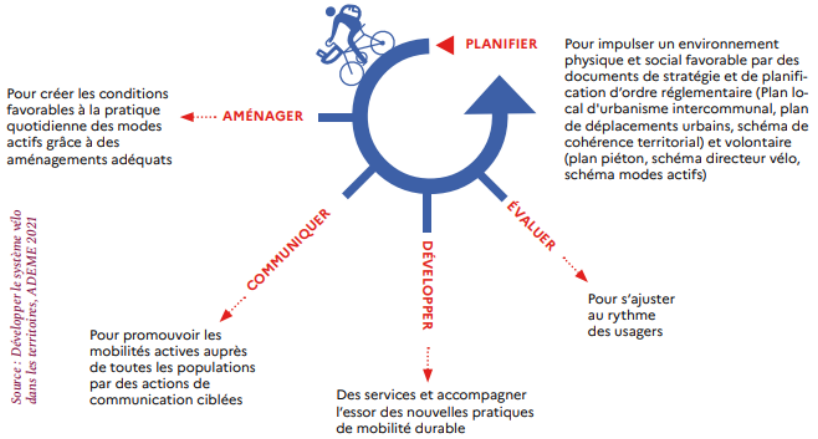
Source: Mott MacDonald

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC70120625-DE

1 Contexte de l'étude

1.1 Objectif du schéma

Figure 1.1: Le Schéma Directeur Modes Actifs



Source: ADEME

Un schéma directeur de mobilités actives est un plan stratégique pour promouvoir et développer les modes de déplacement actifs tels que la marche, le vélo et la trottinette. En effet, la Loi d'orientation sur les Mobilités (LOM) définit en novembre 2018 la Mobilité Active comme étant celle qui « désigne l'ensemble des modes de déplacements où la force motrice humaine est nécessaire, avec ou sans assistance motorisée ».

Le SDMA vise à créer un environnement propice à ces modes de transport en considérant les besoins des usagers, les infrastructures existantes et les objectifs de développement durable. Nous structurons le développement de SDMA autour de 7 étapes :

- Analyse de la situation existante : Évaluation des infrastructures cyclables et piétonnes, des équipements publics, de la sécurité routière, des habitudes de déplacement, etc.
- Identification des objectifs : Définition des objectifs à court, moyen et long terme en matière de mobilités actives, en termes de sécurité, d'accessibilité, de santé publique, de réduction des émissions de CO2, etc.
- Cartographie des besoins : Identification des zones à fort potentiel pour les mobilités actives, des axes à aménager, des points de conflit avec les autres modes de transport, etc.
- Propositions d'aménagements : Élaboration de mesures concrètes pour améliorer les infrastructures existantes (pistes cyclables, trottoirs élargis, zones piétonnes, etc.) et en créer de nouvelles, tout en intégrant des dispositifs de sécurité (séparateurs, signalisation adaptée, etc.).
- Planification des actions : Définition d'un calendrier d'actions prioritaires, budgétisation des projets, coordination avec les autres services de la collectivité ou les partenaires externes, etc.
- Sensibilisation et communication : Mise en place de campagnes de sensibilisation pour encourager l'usage des mobilités actives, information sur les avantages, les itinéraires sécurisés, les services de location de vélos/trottinettes, etc.
- Suivi et évaluation : Mise en place d'indicateurs de suivi pour évaluer l'efficacité des mesures mises en œuvre, collecte de données sur l'évolution des pratiques de déplacement, ajustement des actions en fonction des retours d'expérience.

Ainsi, un schéma directeur de mobilités actives est un outil de planification stratégique visant à promouvoir les déplacements doux en identifiant les besoins, en proposant des solutions adaptées et en assurant leur mise en œuvre et suivi dans une perspective de développement durable.

PROJET

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC70120625-DE

1.2 Méthodologie employée

La méthodologie que nous avons employé se centre sur la réponse aux trois objectifs principaux de la phase de diagnostic, tels que présentés au sein du Cahier des Clauses Techniques Particulières[1] (CCTP) de la CCPO dans son appel d'offre de « Réalisation du PdMS et du SDIRVE » :

- Etablir un recensement des aménagements, services et dispositifs liés aux modes actifs existants sur le territoire ;
- Analyse des flux et des besoins de déplacements liés à la mobilité active ;
- Diagnostic et analyse thématique liée à la mobilité active.

Les différentes actions que nous avons entreprises afin de répondre aux objectifs du CCTP et de réaliser un diagnostic le plus fin possible des mobilités et besoins du territoire sont les suivantes :

BROUILLON

[1] Réalisation du Plan de Mobilité Simplifié Schéma Directeur IRVE Maître d'ouvrage/pouvoir adjudicateur :Communauté de communes Pays d'Opale Cahier des Clauses Techniques et Particulières (CCTP)

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC70120625-DE

Tableau 1 Méthodologie employée durant la phase de diagnostic

Action	Objectifs	Modalités de réalisation
Prise de connaissance et analyse des documents existants	• Identifier l'ensemble des documents de planification et les stratégies territoriales • Comprendre l'articulation entre les différents documents et leurs imbrications • Avoir une vision claire de la gouvernance locale	Prise de connaissance et analyse de : • Projet de territoire de la CCPO • Plan Local d'Urbanisme intercommunal (PLUi) • Documents du SITAC • Projet d'Aménagement et de Développement Durables (PADD) • Plan de Protection de l'Air (PPA) Calais • Plan Vélo Départemental Nord Pas-de-Calais • Schéma de Cohérence Territorial (SCoT) du Pays du Calaisis • Diagnostic Bassin Littoral Nord
Réalisation de cartographies des flux de déplacements et des indicateurs phares socio-démographiques territoriaux	• Comprendre la mobilité du territoire • Comprendre l'offre de services (culture, santé, loisirs notamment) du territoire • Identifier le comportement de mobilité des habitants • Comprendre les alternatives à la voiture de la population • Comprendre le potentiel du territoire en mobilités actives • Comprendre l'offre existante en mobilité électrique du territoire	Réalisation de cartographies du territoire : • Aménagements vélo • Chômage • Cinéma • Collèges • Densité population carreaux • Densité population communes • Établissement salariés • Flux professionnels entrants • Flux professionnels internes • Flux professionnels sortants • Flux scolaires internes • Lycées • Ménages 0 voitures • Niveau de vie • Passages piétons • Réseau ferroviaire • Santé • Transports publics départementaux • Transports publics et ferré

BROUILLON

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC70120625-DE

Action	Objectifs	Modalités de réalisation
Réalisation d'un atelier de concertation avec les élus, le personnel administratif et les professionnels de la mobilité du territoire	• Comprendre la mobilité du territoire • Comprendre l'offre de mobilité du territoire • Identifier les solutions, les points bloquants, les défis, et le ressenti de la population à une mobilité avec moins de voiture • Comprendre les attentes des élus • Comprendre la vision du territoire des élus, du personnel administratifs des communes et de la CCPO ainsi que des professionnels de la mobilité	Réalisation d'un atelier de concertation le 12 février au sein des locaux de la CCPO à Guînes avec deux activités différentes : • Activité de réflexion autour de la problématique « Comment réduire la dépendance à la voiture ? » ; • Activité de cartographie participative avec 8 cas pratiques représentatifs de la population territoriale.
Réalisation d'un atelier de concertation avec le grand public du territoire	• Comprendre le comportement de mobilité de la population • Comprendre les attentes, besoins, difficultés, sentiments et ressentis de la population par rapport à la mobilité • Identifier les flux de mobilité et les grands axes structurants de la mobilité territoriale	Réalisation d'un atelier de concertation le 13 février au sein des locaux de la CCPO à Guînes avec deux activités différentes : • Activité de cartographie participative pour identification des modes et habitudes de déplacements des participants ; • Activité de réflexion autour de la problématique « Comment réduire la dépendance à la voiture ? ».
Réalisation d'un atelier de concertation avec le public jeune du territoire	• Comprendre le comportement de mobilité des jeunes du territoire • Comprendre les attentes, besoins, difficultés, sentiments et ressentis de la population jeune par rapport à la mobilité • Identifier les flux de mobilité et les grands axes structurants de la mobilité territoriale des jeunes	Réalisation d'un atelier de concertation le 14 février au sein des locaux de la CCPO à Guînes avec deux activités différentes : • Activité de cartographie participative pour identification des modes et habitudes de déplacements des participants ; • Activité de réflexion autour de la problématique « Comment réduire la dépendance à la voiture ? ».
Publication d'une enquête en ligne	• Identifier les modes de déplacement principaux de la mobilité du territoire • Identifier les raisons principales de déplacement du territoire • Identifier les points bloquants liés à la mobilité active • Identifier les points bloquants liés à la mobilité en transport en commun • Identifier les points bloquants liés à la mobilité électrique • Comprendre les attentes et besoins de la population	Publication d'une enquête en ligne. Partage de l'enquête mobilité à l'ensemble des maires des communes de la CCPO.Voir Annexe A
Réalisation de cartographie des infrastructures du territoire	• Hiérarchiser les routes • Identifier les axes structurants de la mobilité du territoire • Comprendre les modalités de déploiement de l'offre de mobilité du territoire	Réalisation de : • Aires de covoiturage de la CCPO • Hiérarchisation des routes de la CCPO • Intersection des cours d'eau de la CCPO

BROUILLON

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC70120625-DE

Action	Objectifs	Modalités de réalisation
		• IRVE de la CCPO • Topographie de territoire de la CCPO • Voies vertes de la CCPO
Réalisation d'entretiens qualitatifs	• Affiner notre compréhension de la mobilité du territoire • Comprendre les enjeux de mobilité • Comprendre les offres de mobilité du territoire	Entretiens réalisés avec des représentants du : • Directrice SITAC – 6 mars 2024 • Responsable du service Tourisme, chargée de l'animation et la promotion du Pays d'Opale – 19 mars 2024 • Directeur Maison Aménagement et Développement Territorial du Calaisis – 5 mars 2024 • Responsable de Projet, Service attractivité et proximité Région Hauts-de-France – 31 janvier 2024 • Directeur Maison Département Solidarité du Calaisis – 12 mars 2024 • Manager Territorial, Enedis – 7 février 2024 • Chef du Département Réseaux, Fédération Départementale d'Energie du Pas-de-Calais (FDE 62) – 7 février 2024 • Chargée de mission, Association d'Action Éducative 62 – 27 février 2024
Collecte de données	• Affiner notre compréhension de la mobilité du territoire • Compléter les données qualitatives récolées lors des ateliers de concertation • Compléter les données quantitatives récoltées lors de l'enquête mobilité • Comprendre la demande actuelle de mobilité du territoire • Comprendre la demande potentielle de mobilité du territoire	Récolte de données : • Fréquentation réseau Vel'In Guînes 2023 2024 ; • Données comptage départemental routes ;

Source 1 Mott MacDonald

BROUILLON

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC70120625-DE

2 Politiques publiques et mobilités actives

2.1 La Communauté de Communes du Pays d'Opale

La CCPO, en qualité d'Établissement Public de Coopération Communale (EPCI) à fiscalité propre, exerce de nombreuses compétences à la place des communes notamment dans les domaines de l'aménagement de l'espace, du développement économique ou encore de la gestion de déchets. La CCPO a ainsi élaboré, ou est en cours d'élaborer, de nombreux documents de planification et de stratégies pour le territoire en lien avec la mobilité active.

2.1.1 Le Projet de Territoire

Le Projet de territoire est un guide d'action public locale. Il vise notamment à conduire un diagnostic du territoire en mobilisant les différentes parties prenantes. Il a pour objectif de définir une stratégie territoriale en identifiant les orientations stratégiques et en les priorisant.

La CCPO a adopté son projet de territoire en 2022[2] et a déterminé des objectifs ambitieux, notamment en termes de mobilité active. Il est notamment question de :

- Relier les communes du territoire autrement que par voie routière ;
- Développer les pistes cyclables ;
- Développer les alternatives à l'autosolisme.

L'importance de la mobilité active se retrouve notamment dans l'Enjeu 1 « Aménagement et cadre de vie » à travers l'orientation 4 « Renforcer l'offre de mobilité et l'adapter aux nouveaux besoins du territoire ». L'orientation définit les actions suivantes concernant la mobilité active :

- Reconsidérer les usages du vélopartage au-delà du volet touristique et étudier le développement de l'autopartage ;
- Soutenir l'acquisition de vélos pour les déplacements du quotidien ;
- Favoriser l'intermodalité vers les gares.

La mobilité se retrouve également dans l'Enjeu 2 « Attractivité du territoire », Orientation 4 « Renforcer l'attractivité touristique à travers le patrimoine, l'animation et les équipements », en voulant notamment mettre le vélo au cœur de l'offre touristique du Pays d'Opale (éco-tourisme).

[2] pdtpublique.pdf (paysdopale.fr)

BROUILLON

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC70120625-DE

Figure 2.1: Projet de territoire – Orientation 4

Source: Projet de Territoire CCPO

2.1.2 Le Plan de Mobilité Simplifié

La loi n°2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités[3] fixe les contours du Plan de Mobilité Simplifié (PdMS). En effet, l'article 1214-36-1 indique que le PdMS détermine les principes régissant l'organisation des conditions de mobilité des personnes et du transport de marchandises. Il peut être élaboré par une autorité organisatrice de la mobilité, comme c'est le cas de la CCPO.

Le PdMS poursuit les objectifs de la loi LOM que sont :

- La réduction des inégalités territoriales et la contribution à l'objectif de cohésion des territoires ;
- Le renforcement des offres de déplacements du quotidien, améliorer la qualité et la sécurité des réseaux routiers ;
- L'accélération de la transition énergétique, la diminution des émissions de gaz à effet de serre et la lutte contre la pollution et la congestion routière ;
- L'amélioration de l'efficacité des transports de marchandises pour renforcer la compétitivité des territoires et des ports.

Le PdMS est aujourd'hui en cours d'élaboration et le diagnostic issu du présent document participe à la première phase de son élaboration.

2.1.3 Le Plan Local d'Urbanisme

Le Plan Local d'Urbanisme intercommunal (PLUi) est le document d'urbanisme qui établit un projet global d'urbanisme et d'aménagement en fixant notamment les règles générales d'utilisation du sol sur le territoire. La CCPO a modifié ce document d'urbanisme en juillet 2023[4]. Le document recouvre de nombreux enjeux liés à la mobilité du territoire, notamment :

- Enjeu 1 : Renforcer les polarités :
  - Quelle répartition de l'enveloppe de logements?
  - Comment organise t'on le développement ?
  - Pour quelle consommation foncière ?
- Enjeu 2 : Renforcer la dualité ville / campagne :
  - Quelle typologie architecturale des constructions ?

[3] LOI n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités (1) - Légifrance (legifrance.gouv.fr)

[4] Plan Local d'Urbanisme Intercommunal - Pays d'Opale (paysdopale.fr)

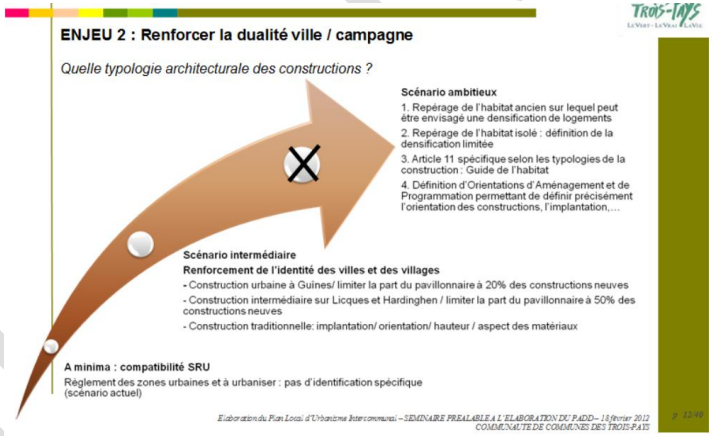
BROUILLON

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC70120625-DE

  - Quelle politique en faveur de la réhabilitation du parc ancien?
- Enjeu 3: Répondre aux besoins de la population :
  - Quelle répartition de l'enveloppe de logements selon le statut d'occupation et leur localisation ?
- Enjeu 4: S'engager pour une réduction des gaz à effets de serre :
  - Quelle performance énergétique des nouveaux logements ?
  - Comment réduire les gaz à effet de serre liés aux déplacements?
- Enjeu 5: Quelle politique d'équipements et de services publics locaux ?
  - Quelle répartition des équipements scolaires ?
  - Quel développement durable d'infrastructures, d'équipements et de services et avec quels moyens ?

Nous comprenons ainsi que l'un des objectifs affichés du PLUi est de promouvoir les liaisons entre Guînes, Ardres, Licques, Bonningues-lès-Ardres et Hardinghen à travers le taxi vert et le rabattement. Le document pose également les bases d'une programmation urbaine rationalisée et limitée, dans le respect du principe de rééquilibre. Ce nouvel urbanisme de localité trouve une résonnance dans la mobilité active qui compte capitaliser sur les proximités du territoire et de ses lieux de vie.

Figure 2.2: PLUi de la CCPO – La VIE : Démographie, Habitat, Mobilité et équipements



Source: PLUi de la CCPO

2.1.4 Le Projet de d'Aménagement et de Développement Durable (PADD)

Le PADD[5] de la CCPO a été adopté parallèlement au PLUI, à savoir en 2019. Le PADD est en effet un document constitutif du PLUi et élargit le document d'urbanisme non plus à un simple outil de politique foncière mais à un document stratégique d'aménagement urbain.

Ce document, intrinsèquement porté sur la manière d'habiter la ville, touche à l'objet de la mobilité active. La mobilité est en effet soulignée notamment dans :

- Engagement n°1 : Renforcer le dynamisme économique des villes centre et s'appuyer sur les villes relais pour créer un maillage du territoire :

[5] PADD-PLUI-V2.pdf.pdf (paysdopale.fr)

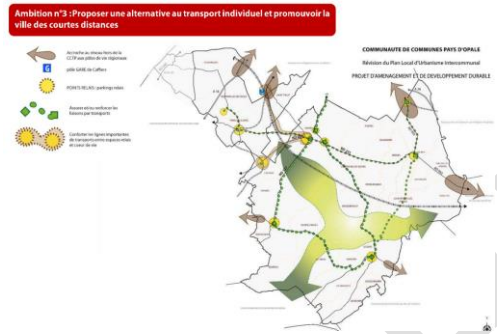
BROUILLON

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC70120625-DE

  - Promouvoir les liaisons entre les villes centre et villages relais : taxi vert / mobilité.
- Engagement n°2 : Œuvrer pour une meilleur protection de la ressource air
  - Par le développement des alternatives à la voiture individuelles ;
  - Par le développement des modes doux : vélo en libre services sur Guînes, véloroute entre le centre de Guînes, le marais de Guînes et Calais sur l'ancienne ligne de chemin de fer.
- Engagement n°3 : Promouvoir le recours au transport en commun et aux modes de déplacements doux : alternatives au « tout voiture »
  - Créer des aires de stationnement : aire de co-voiturage et de rabattement vers les liaisons de transports collectifs ou arrêts taxis verts.

Certaines actions liées à cet engagement ont d'ores et déjà été matérialisés sur le territoire depuis l'élaboration du PADD. Ainsi, il est possible de constater à travers ce PADD l'importance de la mobilité et les nombreux objectifs et enjeux qui y sont liés.

Figure 2.3: PADD – Proposer une alternative au transport individuel et promouvoir la ville des courtes distances



Source: PADD

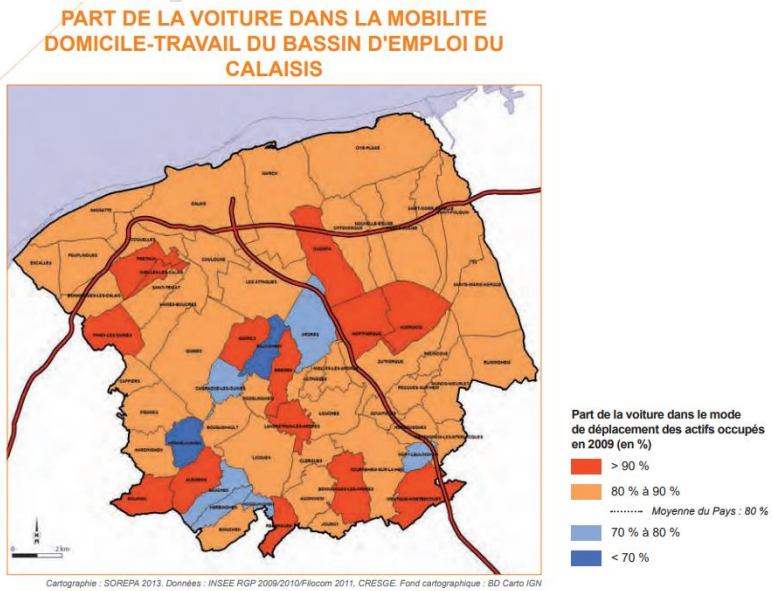
2.2 Le département du Nord Pas-de-Calais

2.2.1 Le Schéma de Cohérence Territorial (SCoT) du Pays du Calaisis

Le SCOT du Pays du Calaisis a été adopté le 28 avril 2017. Le document fait notamment part d'une « mobilité dominée par l'usage de l'automobile et de nombreuses infrastructures de transport ».

Le document se focalise notamment sur l'importance de l'intermodalité. Il s'agit de mieux connecter les infrastructures de transport existantes à l'usage de la voiture afin d'inciter au report modal.

Figure 2.4: Part de la voiture dans la mobilité domicile-travail du bassin d'emploi du Calaisis



Source: ScoT du Pays du Calaisis, Tome_1_-_Rapport_de_presentation_Diagnostic

BROUILLON

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC70120625-DE

La mobilité est également caractérisée par le phénomène de navettes domicile-travail, avec des flux important vers les pôles urbains depuis les zones rurales ou semi-urbaines. Nous aurons l'occasion de revenir sur ce point de manière détaillée au sein de la partie 3.1.4. Le SCoT fait également le constat d'une mobilité dominée par la voiture et qui rend les infrastructures routières et de stationnement d'une importance capitale dans la mobilité territoriale.

Au sein des Orientations et Objectifs du SCoT, il est mention de diversifier les modes de transport alternatif à la voiture, notamment à travers les modes doux (vélo, marche, trottinette), renforcer et optimiser les infrastructures existantes, conforter et développer les pôles multimodaux.

2.2.2 Le Plan Climat Air Énergie Territorial (PCAET)

Le PCAET a été adoptée en 2021 par la CCPO. Il décrit notamment 4 axes majeurs que sont :

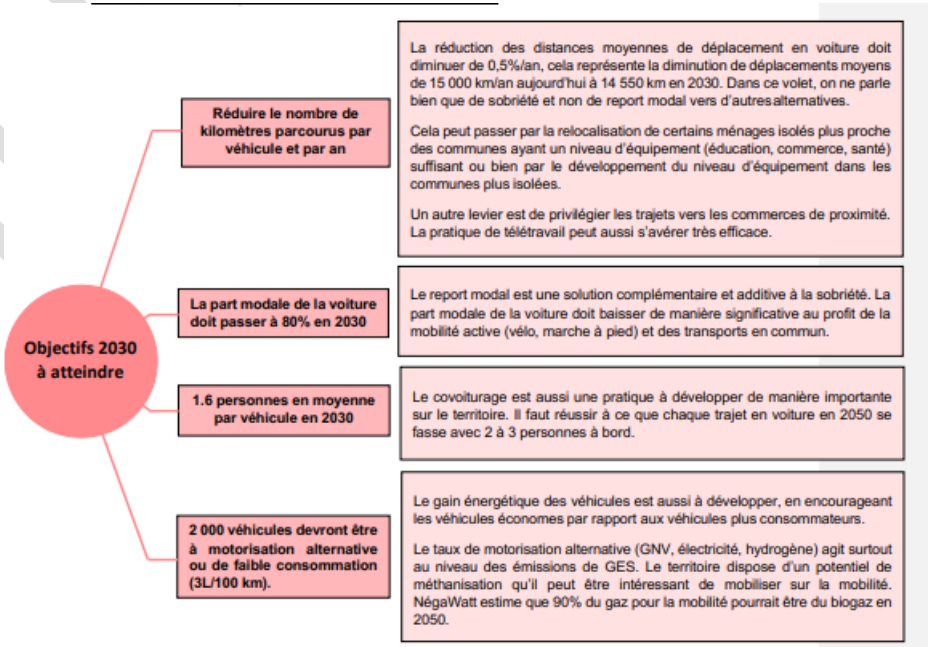
- Axe n°1 : S'engager sur la citoyenneté, l'animation et l'éducation autour du PCAET
- Axe n°2 : Un territoire sobre et moins dépendant
- Axe n°3 : Des territoires robustes valorisant leurs ressources
- Axe n°4 : Exemplarité du territoire

Les enjeux de mobilité figurent dans ces différents axes, avec une volonté affichée « d'augmenter la sobriété énergétique du territoire en agissant notamment sur les mobilités et l'aménagement » et « d'imaginer, renforcer, massifier les nouvelles pratiques de mobilité et s'inspirer de ce qui fonctionne ailleurs. ». L'un des objectifs opérationnels affichés du PCAET est de réduire les besoins de mobilité en rapprochant les habitants, les lieux de travail et les services. Un des objectifs principaux est de promouvoir l'écomobilité afin de répondre au besoin de sobriété énergétique.

L'ensemble des enjeux de mobilité du PCAET s'articule autour de 4 axes majeurs en lien avec la mobilité active :

- Réduire les besoins de mobilité en rapprochant des habitants, les lieux de travail et les services ;
- Accompagner le changement des pratiques de mobilité dans les entreprises et administrations ;
- Faciliter et sécuriser l'usage des modes actifs ;
- Encourager le développement de nouvelles énergies pour la mobilité (vélo électrique, hydrogène).

Figure 2.5: Transport – Objectifs stratégiques pour 2030



Source: PCAET de la CCPO

BROUILLON

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC70120625-DE

2.2.3 Le Plan Vélo Départemental

Le Plan Vélo Départemental du Nord-Pas-de-Calais de 2023 dit « Plan Vélo 62 » affiche comme objectif premier d' « accélérer la transition des infrastructures, des équipements et des mentalités afin de faire du vélo une solution de mobilité accessible et attractive pour le plus grand nombre ». Le Département prévoit notamment 50 millions d'euros d'investissement pour la période de 2021 – 2027 autour quatre grands thèmes :

- Impulser le développement d'un réseau cyclable attractif, sécurisé, maillé et adapté aux enjeux actuels de mobilité :
  - Action 1 : Le Département définit son réseau cyclable structurant ;
  - Action 2 : Le Département poursuit le développement de son réseau cyclable structurant et résorbe les discontinuités cyclables ;
  - Action 3 : Le Département accompagnement les aménagements locaux au service de la mobilité du quotidien ;
  - Action 4 : Définition des modalités et d'un plan d'actions pour l'entretien et la surveillance des aménagements cyclables ;
  - Action 5 : Le Département développe l'équipement et met en valeur les itinéraires cyclables.
- Faire du Département un acteur exemplaire de la mobilité du quotidien à vélo :
  - Action 6 : Le Département : un employeur exemplaire par la mise en œuvre du Plan de Déplacement d'Administration (PDA) sur la mobilité à vélo
  - Action 7 : Aménager des stationnements vélos abrités et sécurisés pour les collèges et les sites départementaux accueillant du public ;
  - Action 8 : Valoriser la place du vélo dans la vie départementale.
- Mettre le vélo au service d'une mobilité plus inclusive et solidaire :
  - Action 9 : Intégrer le vélo comme solution d'accès à l'emploi ;
  - Action 10 : Faire découvrir les vélos adaptés aux publics susceptibles d'en avoir besoin (seniors, PMR, petite enfance).
- Animer une dynamique territoriale pour répondre aux besoins des usagers en matière de vélo :
  - Action 11 : Créer et animer un observatoire de suivi des aménagements réalisés à l'échelle départementale ;
  - Action 12 : Créer et animer un « comité vélo 62 » avec l'ensemble des partenaires ;
  - Action 13 : Assurer un suivi des besoins exprimés par les usagers en matière de développement de la pratique cyclable.

Le Plan Vélo impacte directement la mobilité du territoire et celle de la CCPO en renforçant la promotion des mobilités actives et en animant son utilisation, et en donnant des orientations stratégiques pour déployer cette stratégie au niveau de la CCPO.

Les nombreuses actions décrites dans ce Plan Vélo devront en effet être intégrées dans le SDMA afin de garder de la cohérence entre les différentes actions développées au sein du Bassin de mobilité. Par ailleurs, la mobilité active étant un succès à l'échelle départementale, il paraît intéressant de reprendre des lignes directrices pour tenter de répliquer ce succès.

Figure 2.6: Plan Vélo – Enjeux

Source: Plan Vélo de la CCPO

BROUILLON

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC70120625-DE

2.2.4 Le Syndicat Intercommunal des Transports urbains de l'Agglomération du Calaisis (SITAC)

Le SITAC est une Autorité Organisatrice des Mobilités qui définit l'organisation des services de mobilité sur le territoire de ses collectivités membres. Elle regroupe deux EPCI que constituent la Communauté d'Agglomération Grand Calais Terres et Mers (12 communes) et la CCPO à travers la commune de Guînes. Le SITAC organise notamment le service Vel'In, de vélos en libre-service disponible sur la commune de Guînes.

Le SITAC a élaboré plusieurs documents concernant l'organisation de la mobilité active :

- Le Plan de Déplacement Urbains (PDU) ;
- Le Schéma des Modes Doux.

Ces documents de planification ont notamment souligné les actions suivantes, liées directement ou indirectement à la mobilité de la CCPO :

- Prise en compte des déplacements doux en amont des projets urbains ;
- Utiliser les potentiels fonciers autour des gares et des zones en friche pour densifier ;
- Rédaction d'une charte des bonnes pratiques urbaines pour favoriser l'utilisation des modes alternatifs ;
- Mise en œuvre d'un Pôle d'Echange Multimodal ;
- Faisabilité des parcs relais sur les lignes à fortes fréquences ;
- Développement de l'intermodalité notamment par la billettique intégrée dans le cadre de Hauts de France Mobilités, anciennement Syndicat Mixte Intermodal Régional des Transports (SMIRT) du Nord-Pas de Calais ;
- Promotion et accompagnement des entreprise qui souhaitent mettre en place un Plan de Déplacement d'Entreprise (PDE) ;
- Faisabilité des itinéraires de liaisons entre les pistes cyclables existantes ;
- Amélioration de l'accessibilité des modes doux dans la réflexion globale sur la circulation.

Plan de Déplacement Urbain

Le PDU établit par ailleurs des enjeux pour les modes doux / actifs :

- Articuler les différents projets et maîtres d'ouvrage au sein d'une politique commune et partagée ;
- Fixer des objectifs d'amélioration de la part modale du vélo et de la marche à pied en particulier pour les déplacements de courte distance ;
- Assurer le suivi et l'échelonnement des actions prévues par le schéma des modes doux de Cap Calaisis ;
- Intégrer Guînes et les autres partenaires du SITAC aux actions prévues dans le schéma des modes doux ;
- Définir des prescriptions communes en matière de modes doux qui pourront être intégrées aux documents d'urbanisme communaux.

Le PDU de 2016 a également rédigé des fiches actions qui auront une importance quant au SDMA avec notamment :

- Action n°1.3 : Prise en compte des déplacements doux en amont des projets urbains ;
- Action n°1.5 : Rédaction d'une charte des bonnes pratiques urbaines pour favoriser l'utilisation des modes alternatifs ;
- Action n 2.2 : Mise en œuvre d'un Pôle d'Échange Multimodal (PEM) ;
- Action n°2.6 : Développement de l'intermodalité notamment par la billettique intégrée dans le cadre du Syndicat Mixte Intermodal Régional de Transports (SMIRT) devenu Hauts-de-France Mobilités ;
- Action n°7 : Promotion et accompagnement des entreprises qui souhaitent mettre en place un Plan de Déplacement d'Entreprise (PDE) ;
- Action n°3.1 : Désigner une instance chargée de la mise en place des actions du schéma des modes doux (Cap Calaisis) ;

BROUILLON

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC70120625-DE

- Action n°3.2 : Prise en compte systématique des modes doux dans les futurs aménagements de voirie, traitement des profils en travers existants ;
- Action n°3.3 : Faisabilité des itinéraires de liaisons entre les pistes cyclables existantes ;
- Action n°3.4 : Amélioration de l'accessibilité, réduction des vitesses, réduction des temps de parcours et intégration des modes doux dans la réflexion globale sur la circulation ;
- Action n°3.5 : Traitement des cheminements par la suppression des obstacles, ressauts, qualité des revêtements ;
- Action n°3.6 : Poursuivre le développement du service Vel'In ;
- Action n°3.7 : Développement des pistes cyclables en cohérence avec les vélos routes et développement d'itinéraires touristiques à pied ;
- Action n°3.8 : Action de sensibilisation et de communication autour de l'implantation de zones à vitesses réduites, journée d'action spécifique pour les 2 roues.

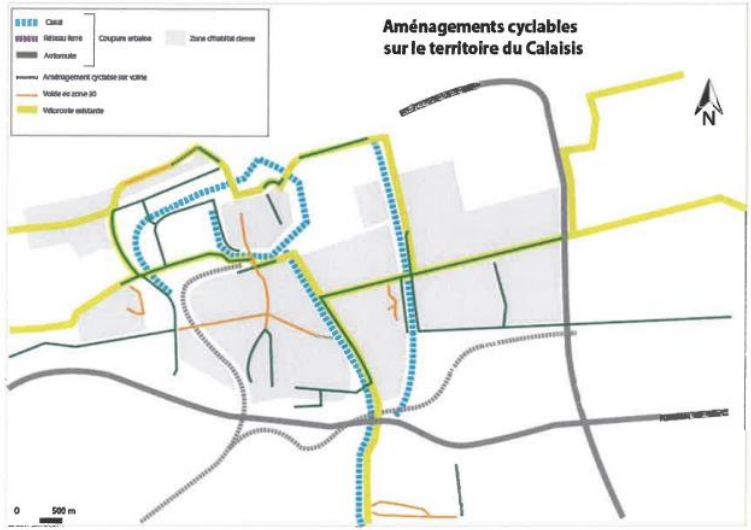
Ces actions, bien que propres au SITAC, devront être intégrées, du moins en substance, au sein du SDMA. En effet, au-delà du partage de compétences entre les deux AOM du SITAC et de la CCPO sur la commune de Guînes, il est important de penser une offre de transport et de mobilité active cohérente et sans discontinuités entre les territoires.

Figure 2.7: Exemple fiche action Modes doux – PDU SITAC

Action n°3.3 : Faisabilité des itinéraires de liaisons entre les pistes cyclables existantes

Constat et enjeux

De nombreux projets de réalisation d'aménagement en faveur des modes doux ont été réalisés par les communes mais ne sont pas forcément reliés entre eux.
Le Département, au travers de sa politique cyclable, poursuit l'aménagement de l'euro-vélo n°4 (Vélo route du Littoral) et l'euro-vélo n°5 dite vélo route des Marais avec la liaison Coulogne – Guînes et son prolongement vers St Omer en cours d'études. Ces aménagements se réalisent en lien avec les EPCI pour leur permettre de rendre cohérents l'ensemble des itinéraires cyclables sur leur territoire d'intervention.



Description de l'action

Suppression des points durs pour la continuité des itinéraires cyclables.

Source: SITAC

BROUILLON

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC70120625-DE

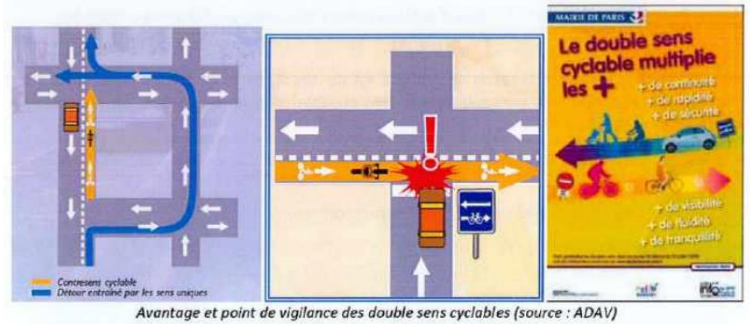
2.2.5 Schéma des Modes Doux

Le Schéma de Modes Doux de 2016, annexe du PDU mené par le SITAC, recouvre des éléments

Ces actions ont une incidence directe sur notre SDMA et sur sa cohérence. En effet, nous devrons intégrer dans l'élaboration du SDMA les différents objectifs et politiques portés par le SITAC dont notamment :

- Développement de nouveaux itinéraires cyclables ;
- Développer une offre de stationnement vélo adaptée ;
- Améliorer la qualité des aménagements cyclables
- Améliorer la qualité des aménagements cyclables ;
- Améliorer la place des piétons en ville ;
- Améliorer les parcours existants et créer de nouveaux parcours pédestres ;
- Promouvoir l'usage et la pratique des modes doux ;
- Expérimenter de nouveaux dispositifs.

Figure 2.8: Image de référence et bonnes pratiques – Schéma des Modes Doux



Avantage et point de vigilance des double sens cyclables (source : ADAV)

Source: PDU SITAC

2.3 La Région Hauts-de-France

2.3.1 Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité des Territoires (SRADDET)

Le SRADDET est un document intégrateur et prospectif porté par la Région. Ses objectifs et ses règles générales s'imposent aux documents locaux de planification.

Figure 2.9: Objectifs de réduction des consommations d'énergie dans les Hauts-de-France - SRADDET

						Total
2031	- 46%	- 25%	- 41%	- 23%	- 32%	- 30%
2050	- 70%	- 44%	- 65%	- 41%	- 54%	- 50%

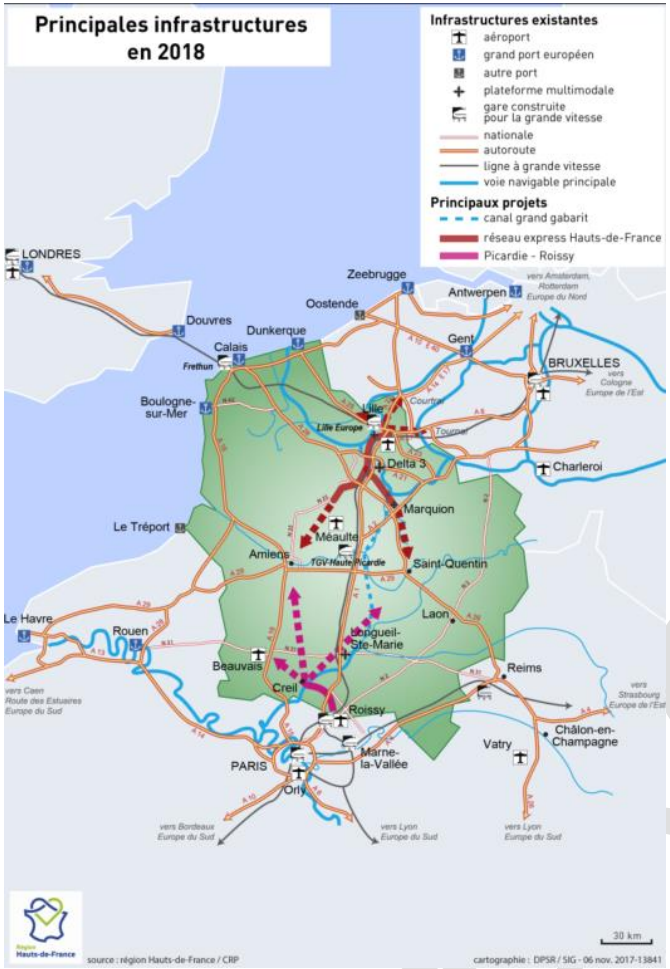
Source: SRADDET des Hauts-de-France

Le document détaille à de nombreuses reprises les différents enjeux de la mobilité à l'échelle régionale. Nous comprenons la dichotomie entre les territoires urbains de la Région (Calais, Dunkerque, et Lille par exemple) et les territoires plus ruraux tels que Guînes. La mobilité du territoire est marquée par une intensification domicile / travail avec une forte attraction de l'Île-de-France. La mobilité active intervient ici dans un cadre compliqué, avec des déplacements professionnels journaliers de longues distances en dehors des limites administratives de l'intercommunalité. Une nouvelle fois, il s'agit de penser la mobilité active en complément de la mobilité actuelle afin qu'elle puisse avoir un impact sur les différents objectifs fixé par le SRADDET. Par exemple, une adoption plus large de la pratique de la mobilité active peut contribuer à l'atténuation des objectifs de réduction de consommation d'énergies prévus par le SRADDET.

BROUILLON

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC70120625-DE

Figure 2.10: Principales infrastructures en 2018 dans les Hauts-de-France - SRADDET



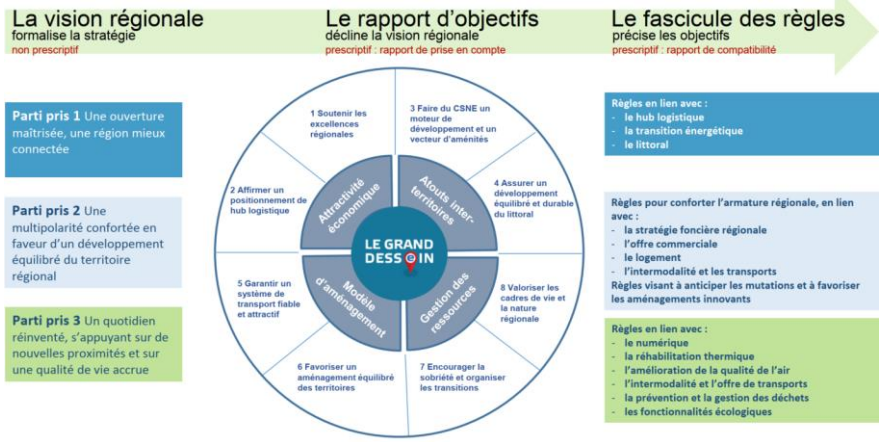
Source: SRADDET des Hauts-de-France

Le document de planification étaye les actions afin de garantir un système de transport fiable et attractif. De nombreuses actions sont en ce sens ainsi suggérées :

- Proposer des conditions de déplacements soutenables ;
- Encourager des solutions de mobilité pour tous les publics et les territoires les plus vulnérables ;
- Développer les pôles d'échanges multimodaux ;
- Favoriser le développement des pratiques alternatives et complémentaires à la voiture individuelle.

La mobilité active est un élément clef dans les différents points avancés, en étant notamment clef dans l'atténuation de la dimension multimodale et réellement connectée des pôles d'échanges. Par ailleurs, les alternatives à la voiture les plus accessibles et facilement déployables sont les solutions de mobilité active (vélo, marche). Elles doivent être ainsi privilégiées pour offre du choix à la population dans sa mobilité.

Figure 2.11: Synthèse - SRADDET



Source: SRADDET des Hauts-de-France

BROUILLON

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC70120625-DE

2.3.2 Diagnostic Bassin Littoral Nord

Nous avons analysé le diagnostic Bassin Littoral Nord. Le document reprend de nombreux éléments tels que les projections démographiques 2040, les offres de mobilité, les services régionaux de transport, les syndicats mixtes de coordination ou encore les pôles générateurs de déplacement.

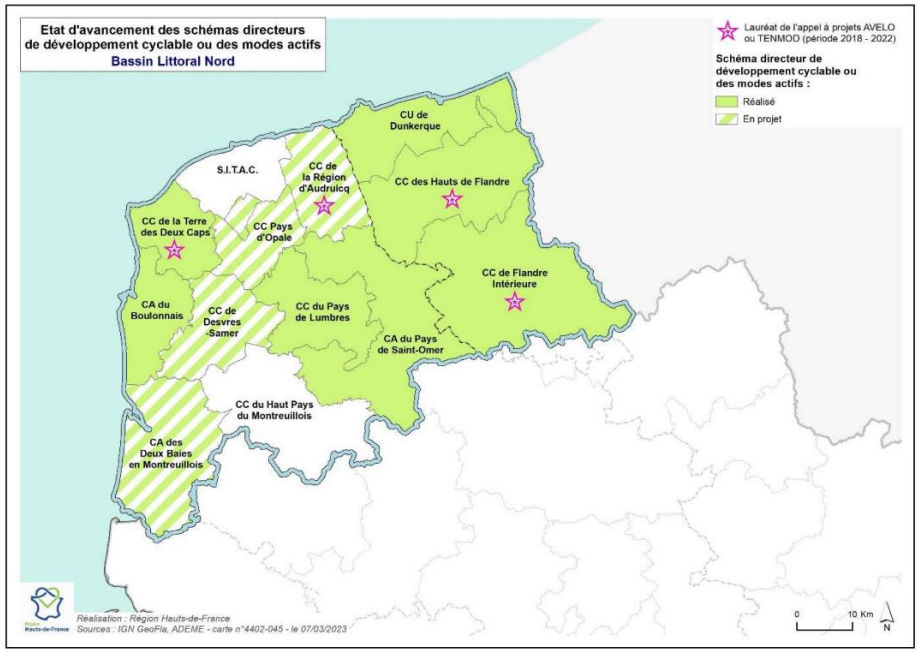
Les huit grands axes du document Diagnostic des mobilités dans le bassin littoral Nord :

- Les bassins de mobilité, nouveaux espaces de collaboration
- Les orientations stratégiques « mobilité » des différents partenaires
- Les déplacements des habitants
- L'offre de services en transports collectifs
- L'intermodalité
- Les vulnérabilités et les dispositifs de mobilité solidaire
- Vers une mobilité durable et décarbonée

Le document présente un diagnostic des mobilités dans le bassin littoral nord, mettant en traite notamment des enjeux de mobilité au sein du chapitre dédiée « Vers une mobilité durable et décarbonée ».

Il y est notamment mention d'une pratique du vélo au sein de la région un peu plus faible qu'en moyenne nationale (4,6% contre 5,2% en moyenne nationale hors Ile-de-France). En revanche, la marche est plus pratiquée en Hauts-de-France (18,1% contre 16,9%). Le développement des modes actifs, tels que le vélo et la marche, s'étend désormais au-delà des grandes villes et présente un potentiel significatif dans tous les types de territoires, surtout là où leur utilisation est encore faible. L'intérêt croissant pour ces modes de transport est évident dans les nombreux schémas directeurs cyclables et modes actifs élaborés par les autorités régionales de mobilité. Le programme AVELO, soutenu par l'ADEME, vise à tripler la part modale du vélo d'ici 2024, conformément à la Loi d'orientation des mobilités (LOM). Les appels à projets et à manifestation d'intérêt (AMI) comme TEN MOD encouragent l'innovation en matière de mobilité quotidienne dans les zones peu denses et financent l'ingénierie nécessaire au développement de solutions durables et solidaires.

Figure 2.12: État d'avancement des schémas directeurs de développement cyclable ou des modes actifs – Bassin Littoral Nord



Source: Documents stratégiques et de planifications locaux – Bassin Littoral Nord

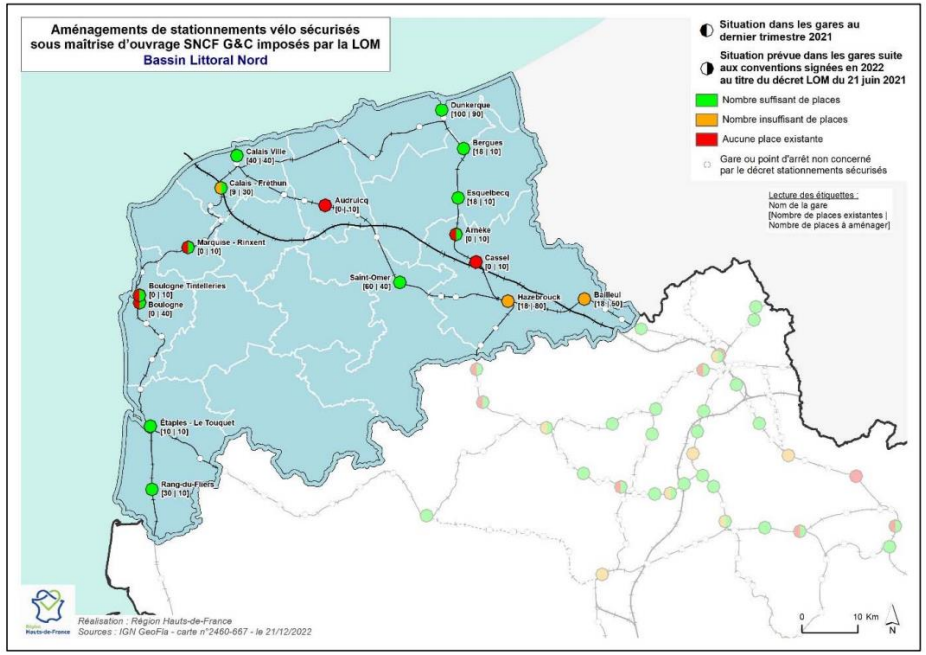
Outre les schémas directeurs de mobilité active, le document fait également mention du stationnement vélo au droit des gares ferroviaires. Le document insiste sur le fait que la mobilité active doit être envisagée dans sa complémentarité avec les autres modes de transport et non dans son seul

BROUILLON

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC70120625-DE

usage. Aujourd'hui, les gares ferroviaires régionales manquent d'infrastructures de stationnement pour les vélos.

Figure 2.13: Aménagement de stationnements vélos sécurisés sous MO SNCF G&C – Bassin Littoral Nord



Source: Documents stratégiques et de planifications locaux – Bassin Littoral Nord

2.4 Conclusion

Le SDMA s'inscrit dans un contexte riche de documents, stratégies et études pour le développement de la mobilité active du territoire.

Le constat aujourd'hui partagé par l'ensemble de ces documents est la nécessité de développer des solutions de mobilité active afin d'offrir une alternative à la voiture individuelle ou, dans une moindre mesure, offrir un complément de mobilité à ce mode aujourd'hui trop dominant dans les déplacements de la population.

Cette nécessité de développement de la mobilité active entraîne une réflexion plus générale sur la manière de la promouvoir. Le développement des infrastructures dédiées, l'animation de nouvelles pratiques, la création d'aides financières dédiées ou encore l'optimisation des aménagements actuellement existants sont les pistes privilégiées dans le développement de la mobilité active sur le territoire.

Les différents diagnostics aujourd'hui existants s'inscrivent le plus souvent dans une échelle géographique dépassant celle de la seule CCPO. Ainsi, il est nécessaire de comprendre comment insérer la mobilité active dans une mobilité qui, aujourd'hui, se vit souvent en dehors de la CCPO.

BROUILLON

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC70120625-DE

Figure 2.14: Éléments clefs du contexte du SDMA

Source: Mott MacDonald

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC70120625-DE

3 Le territoire

3.1 Morphologie du territoire

3.1.1 Les bassins de mobilité

Les bassins de vie sont des éléments structurants pour déterminer la mobilité du territoire et réaliser le diagnostic des mobilités adéquats pour le PdMS. Afin d'identifier les bassins de vie les plus pertinents dans le cadre de la présente réflexion sur les mobilités du territoire, nous nous focaliserons sur le bassin de mobilité Littoral Nord, qui regroupe les EPCI de :

- CU de Dunkerque ;
- CC des Hauts de Flandre ;
- CC de la Région d'Audruicq ;
- CA Grand Calais Terres et Mers ;
- CC Pays d'Opale ;
- CC des Desvres-Samer ;
- CA du Boulonnais ;
- CC de la Terre des Deux Caps.

Nous notons que ce bassin de mobilité couvre une vaste zone avec des territoires urbains et rurales. Cependant, c'est cette zone qui structure les mobilités des populations vivant dans ces territoires. Le diagnostic des pratiques et des problématiques s'appliquent donc à la mobilité au sein de ce bassin, avec un objectif de fluidifier et faciliter les mobilités actives dans cette zone.

Sur le Bassin Littoral nord, la Région Hauts-de-France n'est pas AOM par substitution. Par ailleurs, la Région est également AOM de la mobilité régionale. Elle occupe ainsi les services de mobilité qui sont d'intérêt général.

Aucune des différentes EPCI du Bassin Littoral Nord n'a pas exprimé le souhait de reprendre les services assurés par la Région.

Le Bassin Littoral Nord est ainsi l'échelle territoriale de prédilection afin de comprendre la mobilité de la CCPO. Néanmoins, compte tenu de la distance de pertinence du vélo (<15Km), nous nous concentrerons sur la CCPO.

Figure 3.1: Les 10 bassins de mobilité en Hauts-de-France

Source: Région Hauts-de-France – Le diagnostic des mobilités dans le bassin littoral Nord

BROUILLON

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC70120625-DE

3.1.2 Étalement du territoire

Nous vous présentons ci-dessous un récapitulatif des distances entre les différentes communes de la CCPO avec comme point de départ Guînes. Commune la plus excentrée du territoire en étant au nord du territoire mais également la plus densément peuplée, il nous semblait intéressant pour comprendre la pertinence de la mobilité active d'être confronté aux distances que séparent Guînes du reste du territoire. Guînes concentre également le plus de services de transports en commun qui relient la CCPO à Calais. C'est donc un point de départ pour penser à la multimodalité combinant le vélo et le bus.

Pour juger de la pertinence de la mobilité active pour couvrir la distance entre ces communes, nous sommes partis de la classification suivante, inspirée notamment des différents travaux des Organismes Non-Gouvernementaux (ONG), Think Tank et travaux de recherche[6]:

- Pertinence très faible : Plus de 10Km (Gris) ;
- Pertinence faible : Entre 5 et 10 Km (Vert clair) ;
- Pertinence forte : Moins de 5Km (Vert foncé).

Tableau 2 Distance entre les communes de l'intercommunalité

Communes	Distance (en Km depuis Guînes)	Pertinence des déplacements à vélo
Alembon	13	Très faible
Andres	3,6	Forte
Ardres	9,5	Faible
Autingues	11	Très faible
Bainghen	18,2	Très faible
Balinghem	6,4	Faible
Bouquehault	6,4	Faible
Boursin	14,4	Très faible
Brêmes	8,3	Faible
Caffiers	6,3	Faible
Campagne-lès-Guines	4,9	Forte

[6] A_velo_au_travail_9e925.pdf (declic-mobilites.org)

BROUILLON

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC70120625-DE

Communes	Distance (en Km depuis Guînes)	Pertinence des déplacements à vélo
Fiennes	8,3	Faible
Guînes	/	
Hardinghen	8,8	Faible
Herbinghen	15,1	Très faible
Hermelinghen	10,2	Très faible
Hocquinghen	17,1	Très faible
Landrethun-lès-Ardres	10,4	Très faible
Licques	14,4	Très faible
Louches	13,4	Très faible
Nielles-lès-Ardres	13,4	Très faible
Rodelinghem	8	Faible
Sanghen	14,5	Très faible

Source 2 Mott MacDonald

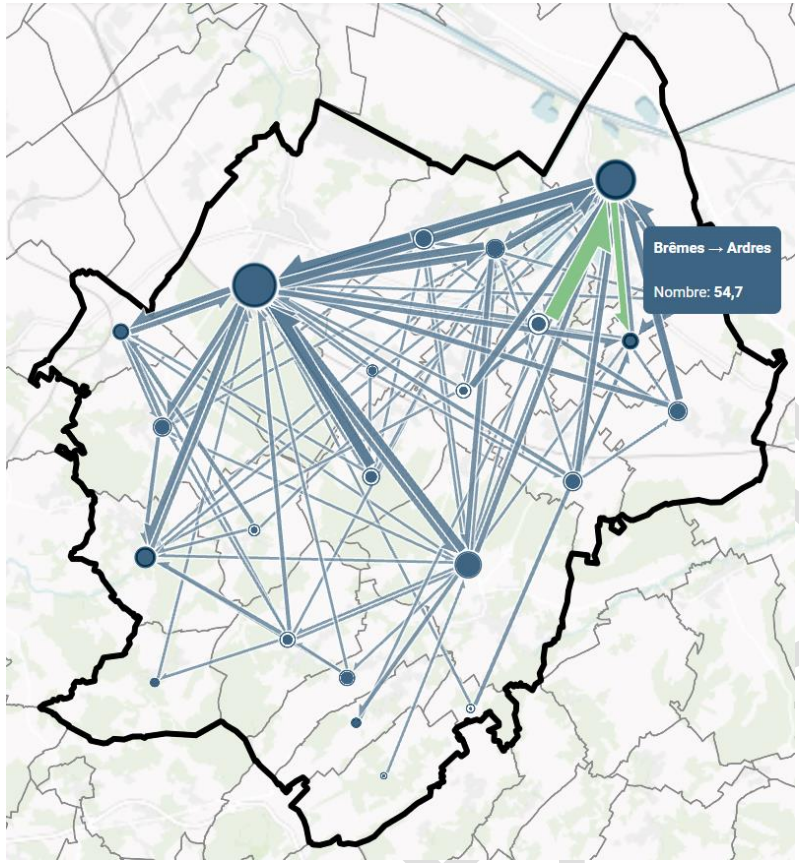
Nous pouvons ainsi voir que la plupart des communes sont difficiles d'accès à vélo depuis Guînes, mais il est intéressant de noter en parallèle que beaucoup de communes au sud du territoire semblent avoir une distance pertinente pour l'usage du vélo.

BROUILLON

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC70120625-DE

Afin d'avoir une vision plus fine de la zone de pertinence de la mobilité active, nous pouvons également tenter de partir du concret que constitue les flux professionnels internes journaliers au sein de la CCPO par exemple.

Figure 3.2: Exemple de flux journaliers professionnels internes à la CCPO



Source: Mott MacDonald

L'intensité des traits correspond à la densité de flux entre les deux pôles. Ainsi, si nous prenons la liaison la plus dense, à savoir Brêmes – Ardres avec plus de 55 déplacements journaliers, nous constatons que ces déplacements peuvent être le terrain privilégié de développement de la mobilité active au sein du territoire. En effet, la distance entre ces deux centres-bourgs représentent moins de 4 km, pouvant ainsi être réalisés en modes doux. Nous avons recensé les déplacements relativement denses (plus de 15 déplacements journaliers) à des distances pertinences pour la mobilité active (autour de 5 km) :

- Caffiers – Guînes (15 personnes, 6 km) ;
- Fiennes – Guînes (15 personnes, 6 km) ;
- Bouquehault – Guînes (35 personnes, 6 km) ;
- Andres – Guînes (29 personnes, 3,4 km) ;
- Andres – Ardres (15 personnes, 6 km) ;
- Nielles-les-Ardres – Ardres (25 personnes, 4 km) ;
- Nielles-les-Adres – Autingues (20 personnes, 3,5 km) ;
- Autingues – Ardres (20 personnes , 1,6 km).

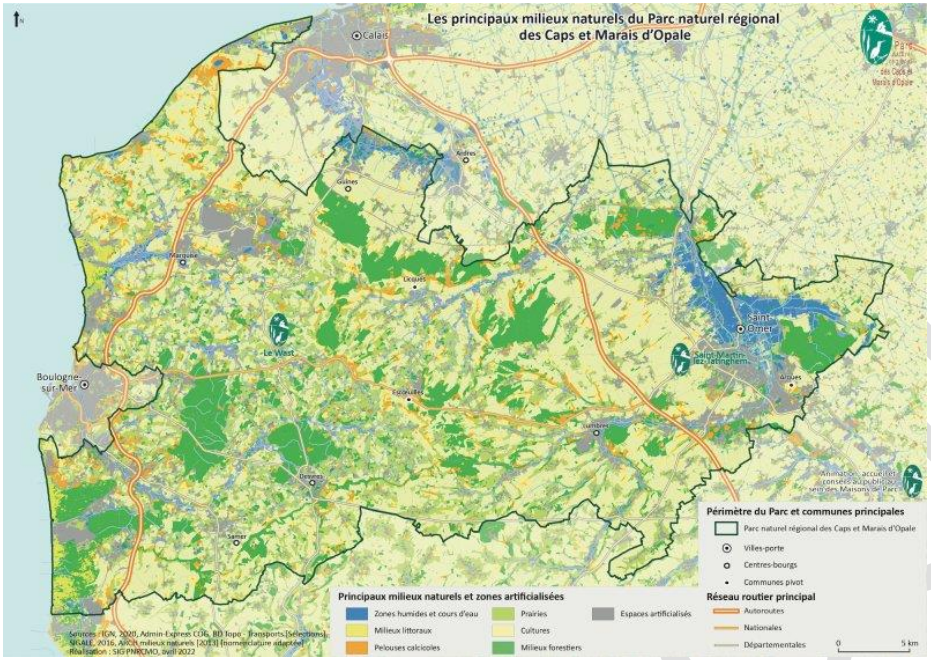
Il est intéressant de voir que le territoire de Licques n'apparaît pas dans les communes listées, avec soit des déplacements aux distances trop longues ou trop faiblement denses

BROUILLON

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC70120625-DE

3.1.3 La géographie du territoire

Figure 3.3: Carte du PNRCMO

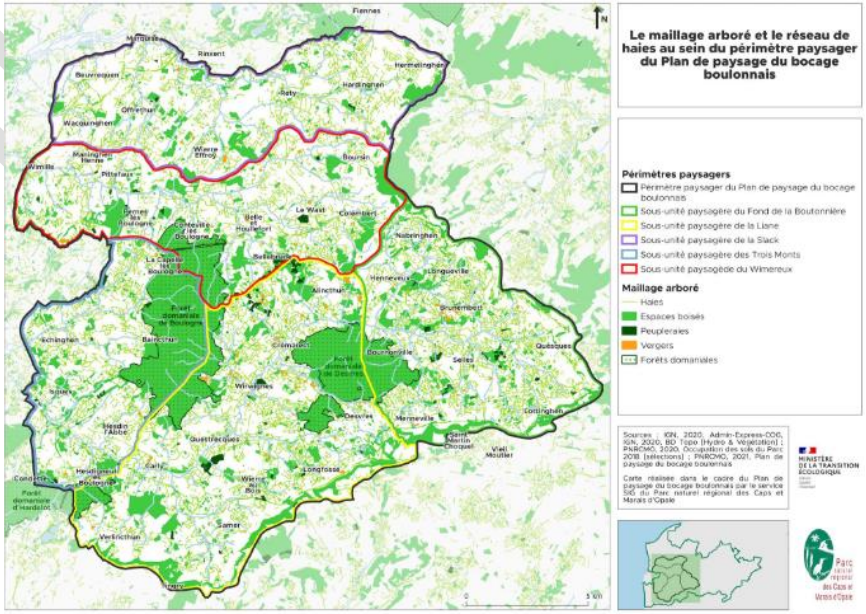


Source: Parc Opale

La CCPO se trouve dans un environnement unique et impactant directement la mobilité territoriale. En effet, l'intercommunalité se trouve dans le Parc naturel régional des Caps et Marais d'Opale. Elle s'étale de Peuplingues à Bainghen du Nord au Sud et de Caffiers à Louches d'Est en Ouest. Depuis l'extrémité le plus au nord-est de la commune d'Ardres jusqu'à l'extrémité le plus loin au sud-ouest de Boursin, nous observons près de 27 kilomètres de route.

Le Parc Naturel Régional Caps et Marais d'Opale (PNRCMO) recouvre l'ensemble des communes à l'exception d'Ardres, Brêmes, Autingues, Louches, et Nielles-lès-Ardres. Le parc est d'une superficie de 132 507 hectares pour environ 200 000 habitants et 154 communes. Il abrite 80% de la biodiversité du Pas-de-Calais y compris avec les Deux Caps sur le littoral près de la CCPO qui sont classés Grand Sites de France. Le parc est constitué de différentes « ambiances », toutes singulières des spécificités de la grande zone que recouvre le PNRCMO. Le bocage boulonnais ainsi que le bassin carrier de Marquise constituent les deux ambiances qui couvrent la CCPO.

Figure 3.4: Paysage Boulonnais – PNRCMO



Source: Parc Opale

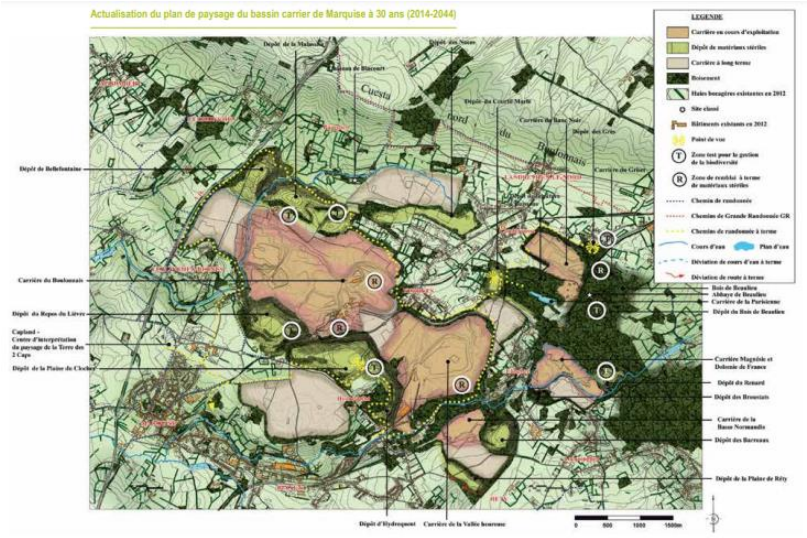
Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC70120625-DE

Le bocage boulonnais comprend les communes de Boursin / Fiennes / Hardinghen de la CCPO, situées au sud de l'intercommunalité. Un Plan d'Actions de paysage régule les actions au sein de ce territoire pour les quinze années à venir. Ce plan prévoit notamment, en lien avec la mobilité active :

- Action III-1 : Renforcer les liaisonnements entre les sentiers de randonnée et créer les conditions pour un véritable maillage du territoire boulonnais ;
- Action III-2 : Identifier et aménager des sites spécifiques et d'accueil.

La deuxième ambiance du PNRCMO présente au sein de la CCPO est le bassin carrier de Marquise. Les communes de Caffiers et Fiennes sont notamment concernées. Le bassin est marqué par des reliefs importants, des sols calcaires et des zones protégées en termes d'urbanisme.

Figure 3.5: Paysage Bassin Marquise – PNRCMO



Source: Parc Opale

Le parc a un potentiel impact sur la mobilité active du territoire, en pouvant tout à la fois représenter une opportunité de développer qu'une contrainte à sa démocratisation :

- Amélioration de l'accessibilité aux zones naturelles : Les parcs naturels offrent des espaces naturels attractifs pour les activités de plein air, ce qui peut encourager les déplacements à pied ou à vélo pour explorer ces zones ;
- Développement des infrastructures pour la mobilité douce : La création de sentiers pédestres et de pistes cyclables dans le parc et ses environs peut favoriser l'utilisation des modes de déplacement actifs ;
- Réduction de la dépendance à l'automobile : En offrant des alternatives de déplacement dans un cadre naturel, les parcs naturels peuvent contribuer à réduire la nécessité de recourir à la voiture pour les loisirs et les déplacements quotidiens ;
- Promotion du tourisme vert : Un parc naturel régional attractif peut attirer les visiteurs intéressés par les activités de plein air, ce qui peut stimuler l'économie locale et encourager les déplacements à pied ou à vélo dans la région ;
- Sensibilisation à l'environnement : La présence d'un parc naturel peut sensibiliser les résidents et les visiteurs à la valeur des écosystèmes naturels, ce qui peut inciter à privilégier des modes de déplacement respectueux de l'environnement ;
- Topographie et obstacles naturels : Les marécages et les zones forestières peuvent présenter des défis topographiques tels que des terrains accidentés, des cours d'eau et des zones humides, ce qui rend la création d'infrastructures de mobilité active plus complexe ;
- Distance et dispersion : Les parcs naturels régionaux peuvent être étendus sur de vastes territoires, ce qui rend parfois les points d'intérêt naturel éloignés et dispersés, rendant difficile l'accès à pied ou à vélo pour certains visiteurs ;

BROUILLON

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC70120625-DE

- Contraintes environnementales : La préservation de l'écosystème naturel peut limiter la construction d'infrastructures de mobilité active ou restreindre l'accès à certaines zones sensibles ;
- Saisonnalité et conditions météorologiques : Les conditions météorologiques changeantes, telles que les périodes de pluie ou de neige, peuvent rendre les déplacements à pied ou à vélo moins attrayants ou plus difficiles dans un parc naturel ;
- Accessibilité et équipements : Les infrastructures de mobilité active telles que les sentiers pédestres et les pistes cyclables nécessitent un entretien régulier pour assurer leur accessibilité et leur sécurité, ce qui peut représenter un défi financier et logistique pour les gestionnaires du parc.

Ce parc fait partie du patrimoine historique et environnemental du territoire et les stratégies de mobilité doivent ainsi composer avec ses singularités et tirer parti de ses avantages et de son attractivité.

Autre zone emblématique du territoire et partie intégrante de la richesse environnementale, la Forêt Domaniale de Guînes s'étend sur plus de 785 hectares. Cet espace de forêt promeut la mobilité active et le tourisme dans le territoire. La forêt couvre le centre du territoire, ce qui influence les déplacements du territoire notamment au sein de l'intercommunalité. Il est essentiel de reconnaître l'impact significatif qu'une forêt peut avoir sur les déplacements en modes doux au sein du territoire. La présence d'une forêt dense et bien entretenue peut servir de poumon vert pour la région, encourageant ainsi les résidents et les visiteurs à opter pour des moyens de transport plus écologiques tels que la marche ou le vélo. Les sentiers forestiers peuvent être aménagés pour faciliter l'accès et la circulation, offrant une expérience agréable et saine qui favorise le bien-être physique et mental. De plus, une forêt peut agir comme un élément de connexion entre différents quartiers ou zones urbaines, créant un réseau de voies vertes qui incite à la mobilité douce et réduit la dépendance aux véhicules motorisés. En intégrant la forêt dans la planification urbaine et territoriale, on peut ainsi développer une stratégie de mobilité durable qui respecte l'environnement tout en répondant aux besoins de déplacement des individus. Les différents sentiers au sein de cette forêt pourraient en effet être imaginés devenir de réelles connexions entre les communes pour les déplacements du quotidien.

Figure 3.6: Carte de la forêt domaniale de Guînes

Source: Office National des Fôrets

Le territoire est également marqué par de nombreux cours d'eau. En effet, comme il est possible de le voir à travers la cartographie ci-dessous, le territoire est environné par des cours d'eau importants qui le traversent notamment au nord du territoire avec le Canal d'Ardres. Ces nombreux cours d'eau représentent des opportunités pour le territoire :

PROJET

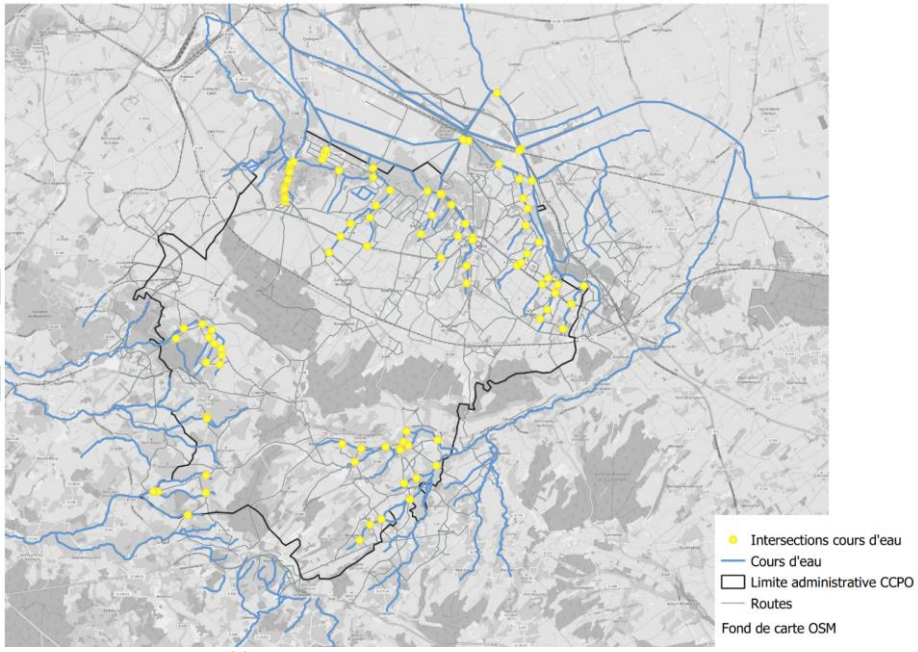
Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC70120625-DE

- Réseau de pistes cyclables le long des rivières : Les cours d'eau offrent souvent des paysages magnifiques et une atmosphère relaxante, ce qui en font des endroits idéaux pour aménager des pistes cyclables. Ces voies cyclables encouragent la mobilité active en offrant aux habitants et aux touristes la possibilité de faire du vélo le long des rivières, favorisant ainsi un mode de déplacement sain et écologique ;
- Promenades et randonnées le long des berges : Les sentiers pédestres le long des cours d'eau attirent les amateurs de randonnée et les touristes en quête de nature. Ces promenades offrent des opportunités de mobilité active tout en permettant aux visiteurs d'apprécier la beauté naturelle des rivières et des paysages environnants ;
- Activités nautiques : Les cours d'eau offrent une gamme d'activités nautiques telles que le kayak, le canoë, le paddle board, et même la navigation de plaisance. Ces activités stimulent le tourisme en attirant les amateurs de sports nautiques et en offrant aux habitants et aux visiteurs des expériences uniques le long des rivières ;
- Développement d'infrastructures touristiques : La présence de cours d'eau peut stimuler le développement d'infrastructures touristiques telles que les aires de pique-nique, les terrains de camping et les équipements de loisirs en plein air. Ces installations créent des destinations attractives pour les touristes et encouragent la mobilité active en offrant des espaces de détente le long des rivières ;
- Eco-tourisme : Les cours d'eau fournissent des habitats naturels diversifiés et sont souvent entourés de zones de conservation et de réserves naturelles. Cela crée des opportunités pour le développement de l'éco-tourisme, où les visiteurs peuvent explorer la biodiversité des écosystèmes fluviaux tout en favorisant la mobilité active à travers des activités telles que l'observation des oiseaux et la randonnée écologique.

Les cours d’eau représentent ainsi une opportunité pour la mobilité active du territoire de la CCPO. Nous notons cependant les contraintes qui vont avec, telles que la nécessite de déployer une infrastructure adéquate type pont afin de pouvoir permettre de relier les différentes zones du territoire entre elles.

Nous notons également que ces cours d’eau ne pourraient pas proposer des alternatives pour la mobilité par voie fluviale vu les ruptures sans continuité qui n’arrivent pas forcément dans les centres bourgs.

Figure 3.7: Intersection cours d’eau



Source: Mott MacDonald

La topographie du territoire de la CCPO est très diversifiée. En effet, sa topographie et son relief sont disséqués en petits vallons parallèles orientés sud-ouest – nord-est (versants en exposition diverses, succession de végétations depuis les hauts de pente décalcifiés jusqu'aux fonds de vallons humides avec écoulement temporaires). L’un des exemples les plus éloquent

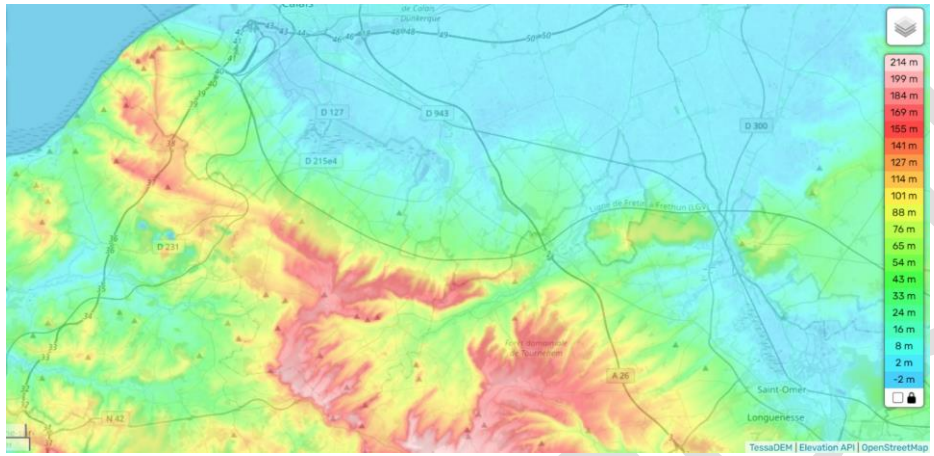
PROJET

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC70120625-DE

de cet état de fait réside dans la différence de granité entre les Vallons du Pays Licquois et Les Prairies d'Hardinghen.

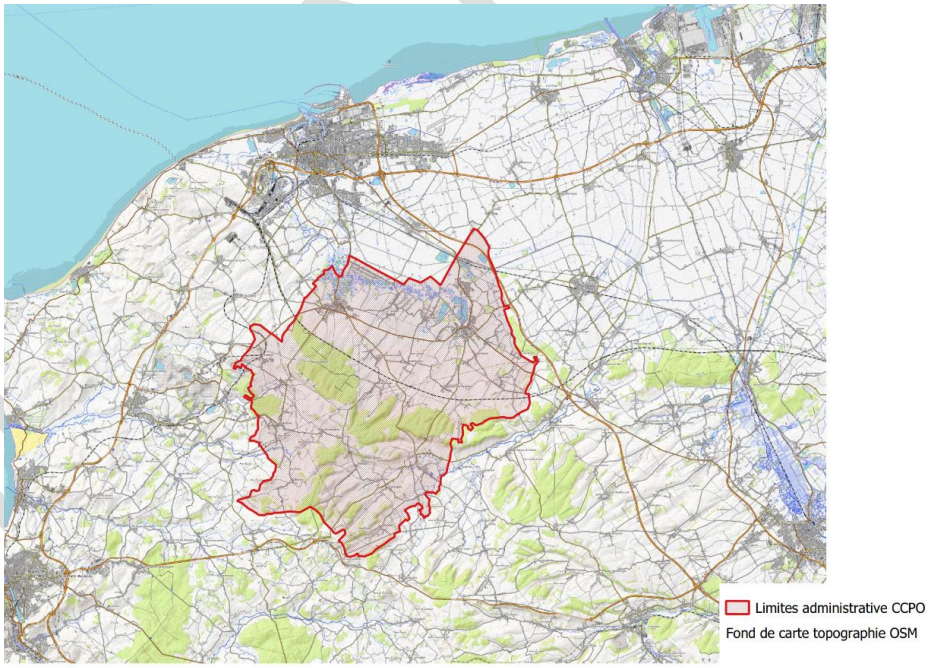
La topographie territoriale contrastée a un impact direct sur la mobilité active du territoire. En effet, la pratique des modes doux tels que le vélo, la marche ou encore la trottinette y est rendue plus difficile avec des efforts physiques pouvant être trop importants pour certaines personnes sur cette topographie. Néanmoins, la variété de paysages et la diversité de reliefs offrent un cadre touristique privilégié qui stimule l'attractivité territoriale.

Figure 3.8: Topographie territoriale - CCPO



Source: Mott MacDonald

Figure 3.9: Topographie territoriale - CCPO



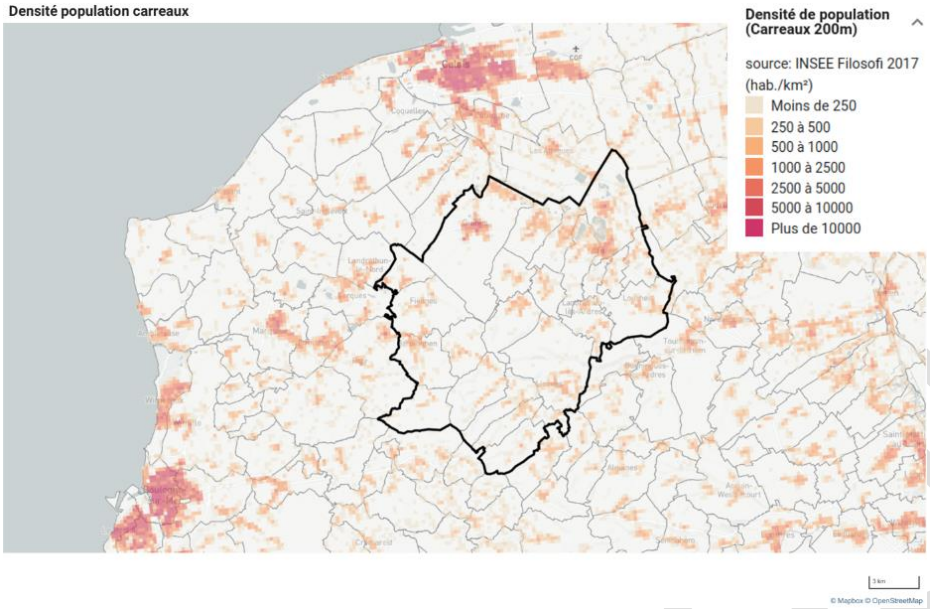
Source: Mott MacDonald

BROUILLON

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC70120625-DE

3.1.4 Flux et mouvement

Figure 3.10: Densité de population - Carreaux



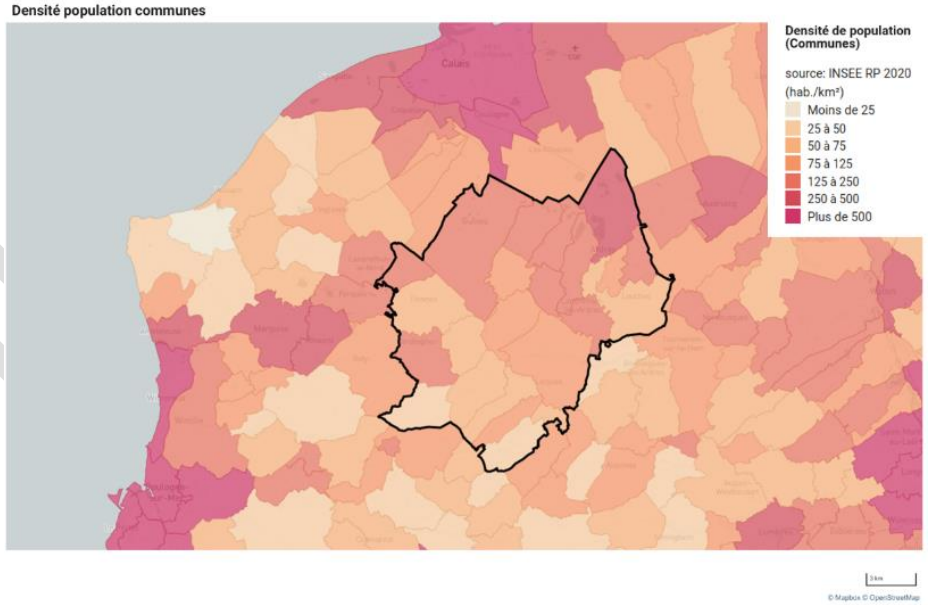
Source: Mott MacDonald

Comme il est possible de le voir à travers la carte ci-dessus, nous pouvons observer que la densité de population la plus élevée correspond aux communes de Guînes et Ardres. La démographie respective de ces villes est de :

- Guînes : 5 542 habitants ;
- Ardres : 4 398 habitants.

La population du territoire de l'intercommunalité est ainsi inégalement répartie en étant plus concentrée au nord qu'au sud. Nous observons également une concentration des habitants autour des centres bourgs avec peu de population dans les zones au centre du territoire ou dans les zones protégées, telles que le forêt de Guînes. Cette tendance peut présenter une opportunité pour certains déplacements de proximité en faveur de la mobilité active.

Figure 3.11: Densité de population - Communes

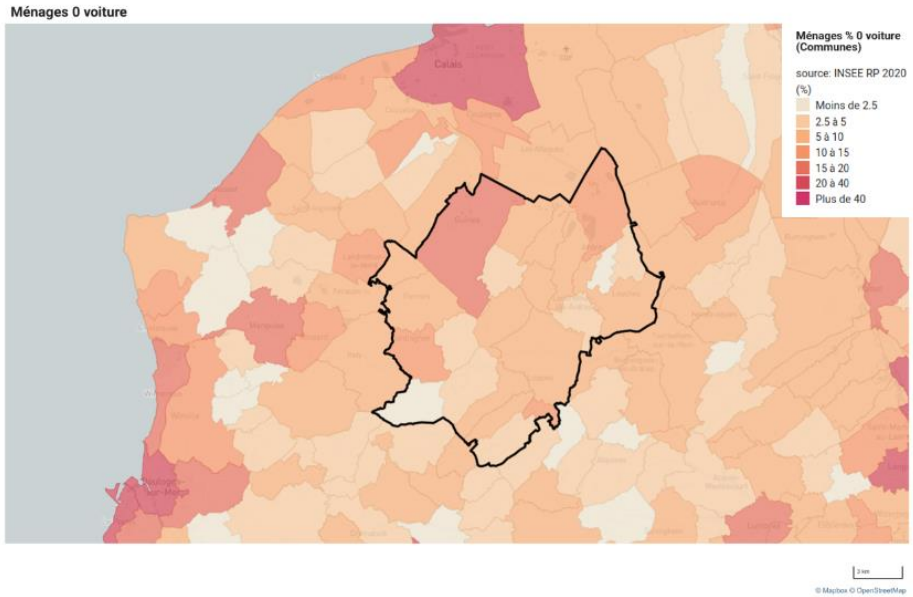


Source: Mott MacDonald

La représentation cartographique de la densité de population de l'intercommunalité confirme cet état de fait, avec des densités de population beaucoup plus importantes au nord de la communauté de communes qu'au sud. Nous pouvons notamment observer une densité de population forte dans les communes de Guînes, Andres, Balinghem, Brêmes ou encore Ardres.

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC70120625-DE

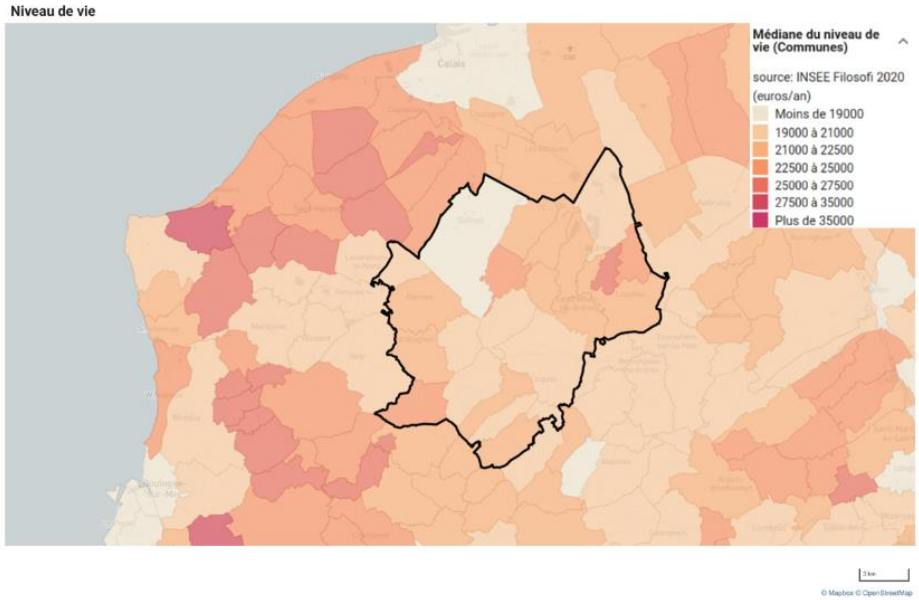
Figure 3.12: Ménage 0 voiture - Communes



Source: Mott MacDonald

Il est également intéressant de constater que les zones où le pourcentage de ménage sans voiture est le plus élevé se retrouve dans les zones urbaines, notamment à Guînes et dans une moindre mesure à Ardres. Nous pouvons ainsi comprendre que les zones les plus densément peuplées sont celles où l'offre de transport alternatif à la voiture est la plus forte. Nous notons donc à l'inverse la grande dépendance à la voiture de la majorité du territoire.

Figure 3.13: Médiane niveau de vie - Communes



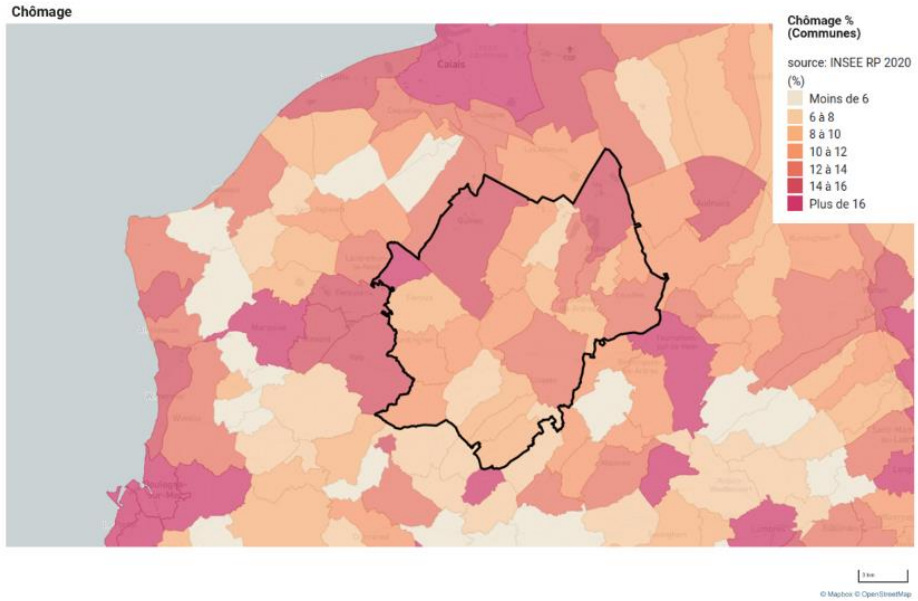
Source: Mott MacDonald

La cartographie de la médiane du niveau de vie des communes du bassin de mobilité nous indique que la population du territoire de la CCPO a un niveau de vie relativement modeste, notamment pour ce qui est la commune de Guînes. La population de la commune recouvre en effet un niveau de vie médian en dessous de 19 000 €, ce qui est inférieur à la moyenne national de 23 160 €[7]. Ainsi, nous pouvons comprendre que l'offre actuelle du territoire de Guînes est très importante pour assurer une mobilité à une population dont le niveau de niveau est plus faible que dans les autres communes.

[7] Insee - Tableau de bord de l'économie française

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC70120625-DE

Figure 3.14: Chômage - Communes



Source: Mott MacDonald

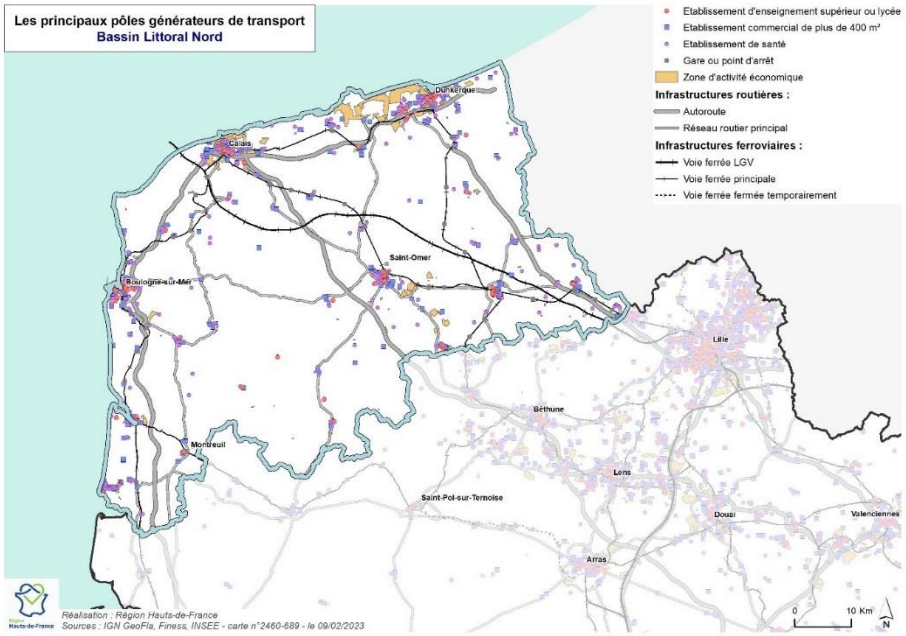
Nous constatons logiquement que le pourcentage du chômage corrobore avec les niveaux de vie décrits dans la précédente cartographie. Ainsi, les territoires les plus touchés au sein de la CCPO sont Guînes, Ardres et Fiennes avec des taux de chômage avoisinant les 14%. Au niveau régional, la répartition du taux de chômage est également similaire à celle du niveau de vie avec des aires urbaines avec un pourcentage de chômage fort à Calais et Boulogne-sur-Mer à plus de 16%. Il est important de développer des alternatives de mobilité active au sein de ces territoires afin d'offrir des moyens de déplacement à une population aux moyens limités et souvent dépendantes à la voiture pour se déplacer. La mobilité dans ces territoires est fondamentalement un connecteur social, en permettant de désenclaver la population et de lui permettre d'accéder aux services des autres communes. Nous pouvons notamment citer l'exemple des ateliers de concertation que nous avons pu mener avec le public jeune du territoire de la CCPO. Nous avons en effet pu discuter avec des étudiantes qui, par manque de moyens de mobilité, ne pouvaient pas se permettre d'aller aux lycées voisins et devait ainsi renoncer à poursuivre leurs études. Par ailleurs, il faudra prendre en compte l'articulation entre mobilités et opportunités professionnelles pour déployer une offre de mobilité en adéquation avec les besoins de la population.

BROUILLON

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC70120625-DE

3.1.5 Pôles générateurs de déplacements – Bassin Littoral Nord

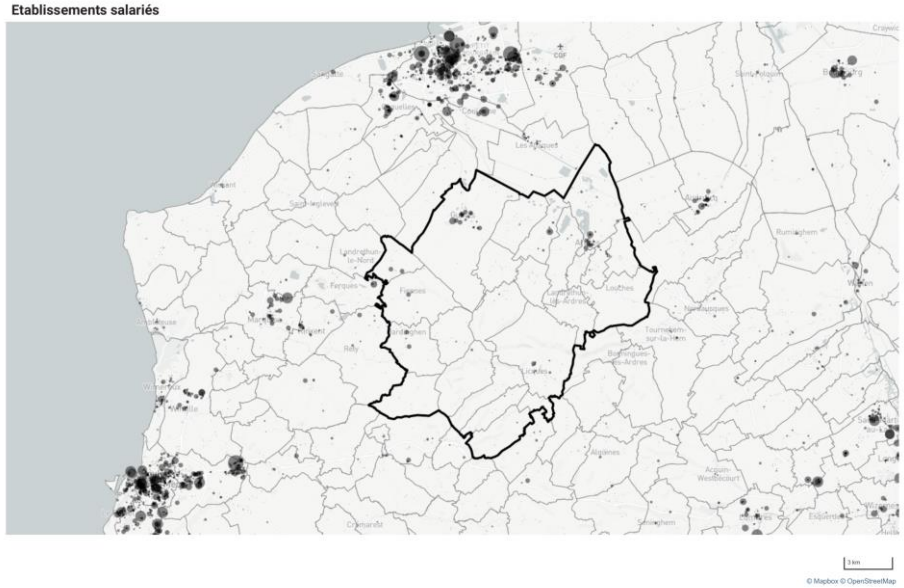
Figure 3.15: Établissement salariés – Bassin Littoral Nord



Source: A5_Littoral Nord_pôles générateurs déplacements

Après avoir analysé les différentes caractéristiques socio-démographiques du territoire, nous nous pencherons maintenant sur les différents pôles générateurs de déplacement internes et externes du territoire. Ces pôles générateurs sont les raisons principales de déplacement de la population et sont clefs afin de comprendre la mobilité du territoire. Nous pouvons tout d'abord constaté l'absence , ou du moins l'offre limitée d'établissements d'enseignement supérieur ou lycées, d'établissements commerciaux de plus de 400 m2 ou encore d'établissement de santé au sein du territoire de la CCPO, échelle géographique pertinente pour penser à la mobilité active.

Figure 3.16: Établissement salariés – Bassin Littoral Nord

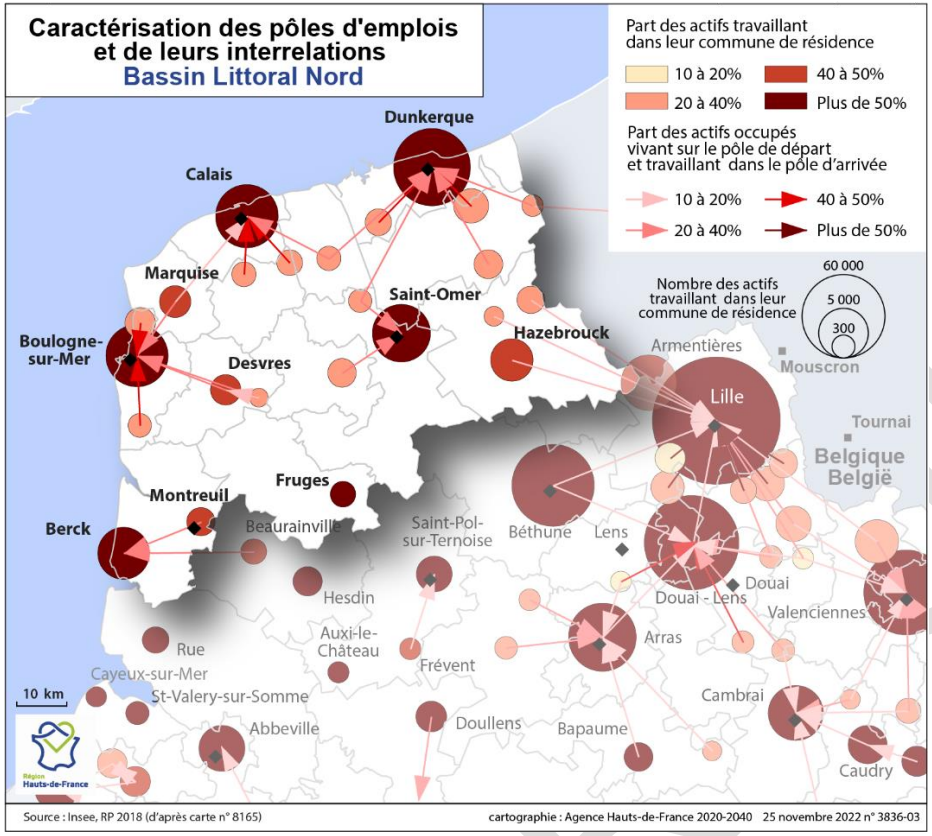


Source: Mott MacDonald

Comme il est possible de le constater à travers la cartographie ci-dessus, les principaux établissements salariés de la CCPO sont au nord du territoire, dans les zones urbaines de Guînes et d'Ardres. Nous notons à l'inverse la très faible présence d'établissements salariés dans le sud de l'intercommunalité.

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC70120625-DE

Figure 3.17: Caractérisation des pôles d'emplois et de leurs interrelations – Bassin Littoral Nord

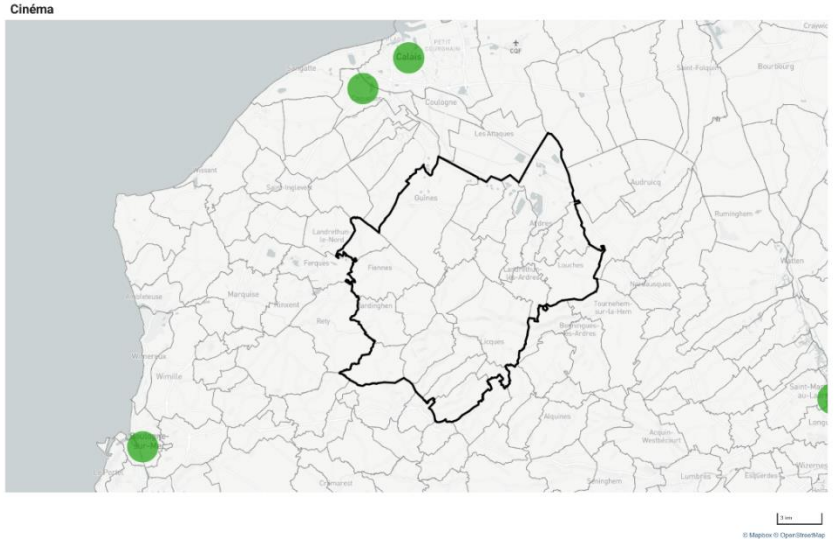


Source: Mott MacDonald

Dans une échelle territoriale plus macroscopique, nous remarquons les pôles d'emplois entourent la CCPO sans la toucher. Notamment, Ardres et Guînes ressortent comme étant des communes déjà avec une part importante des actifs travaillant dans leur commune de résidence à 20 à 40%, même si une autre part encore plus importants des actifs des communes travaillent sur le pôle de Calais. Nous notons donc une part des actifs de ces communes qui peut être concernée par la mobilité active.

Ainsi, les mobilités professionnelles se font principalement hors de l'intercommunalité, représentant des distances trop grandes (Plus de 10 km) pour penser à de la mobilité active. Comme rappelé en introduction, les déplacements à vélo trouvent en effet leur pertinence dans des rayons de déplacement de moins de 6 km selon les recherches des travaux universitaires, académiques et des différentes ONG / Think Tank.

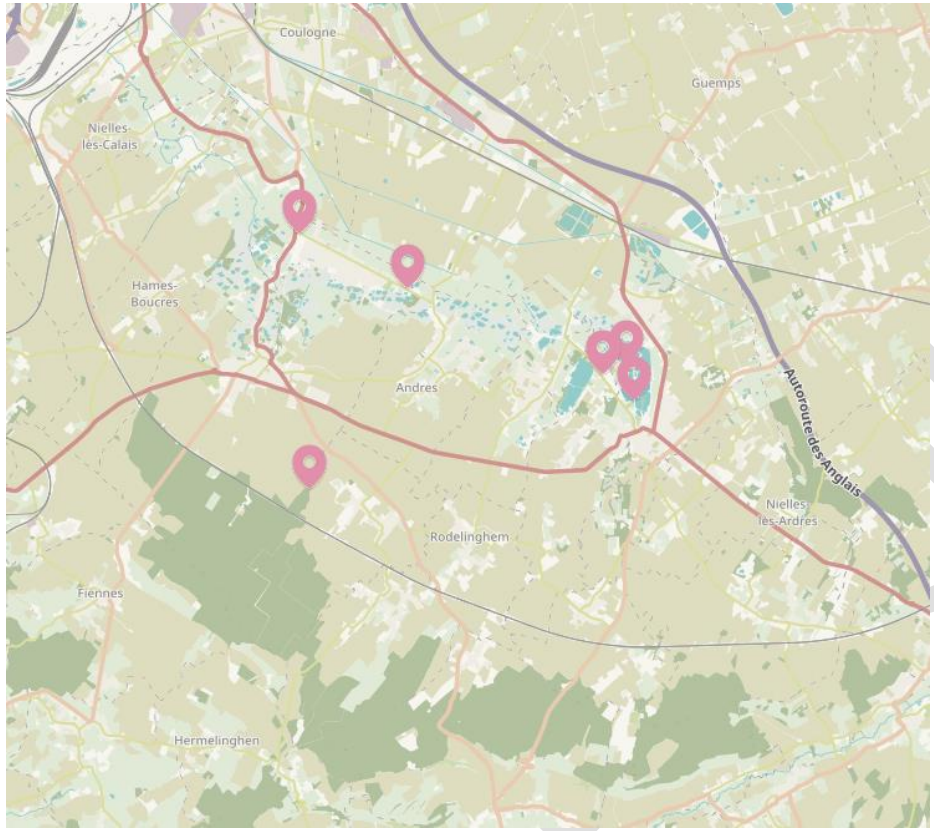
Figure 3.18: Offre de cinémas – Bassin Littoral Nord



Source: Mott MacDonald

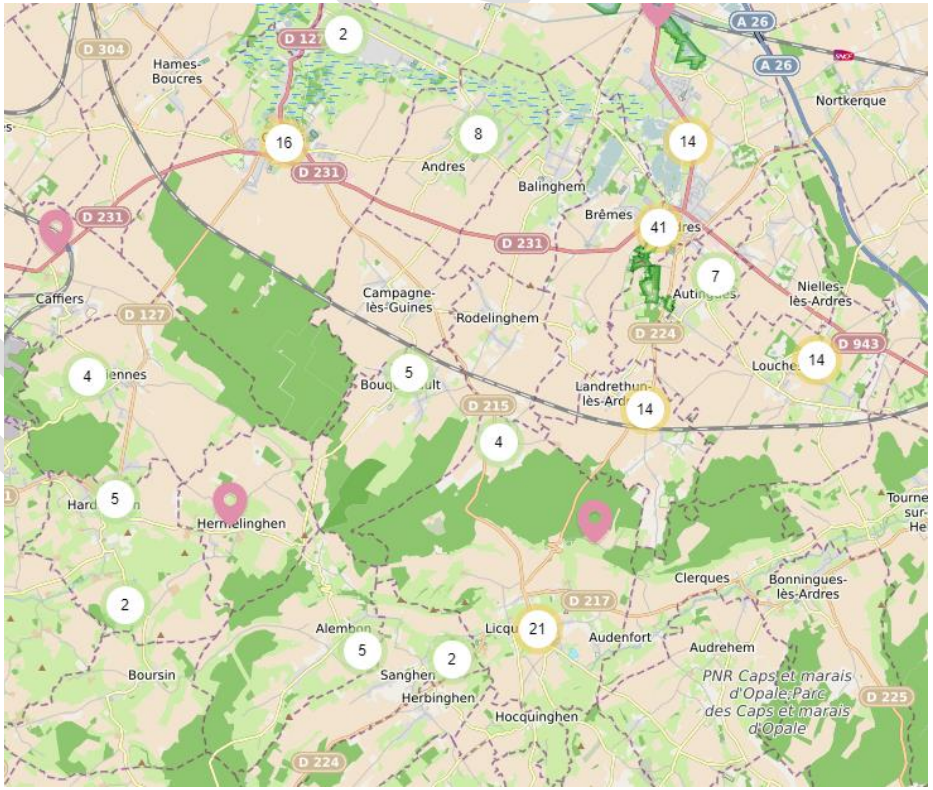
Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC70120625-DE

Figure 3.19: Équipements de loisir au sein de la CCPO



Source: CCPO

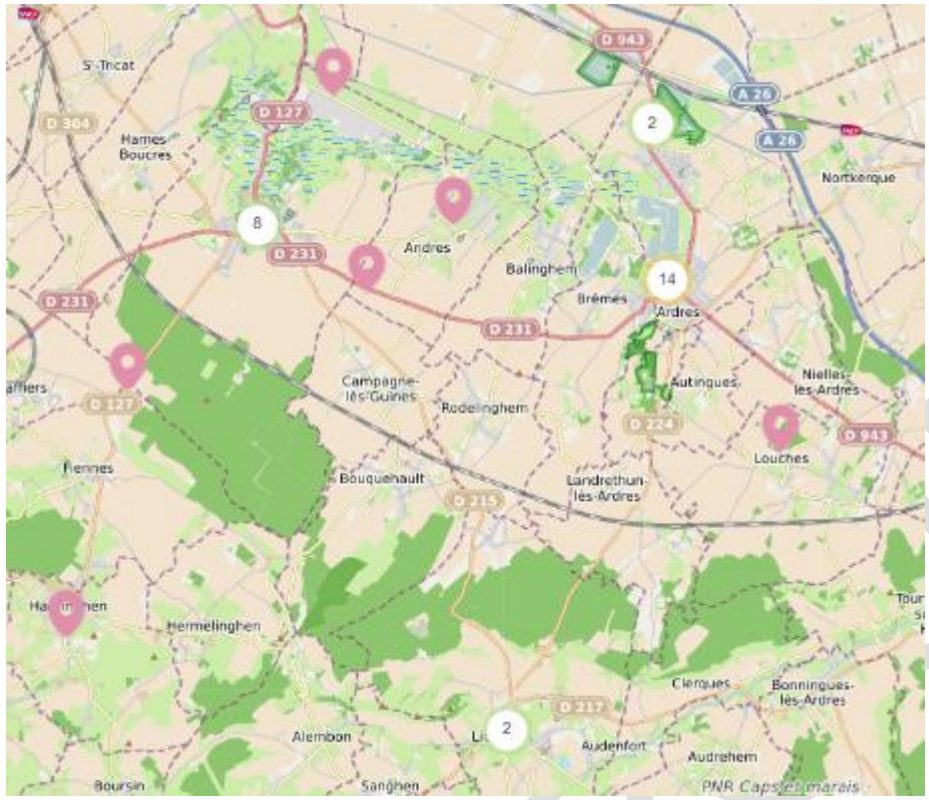
Figure 3.20: Commerces et artisanats au sein de la CCPO



Source: CCPO

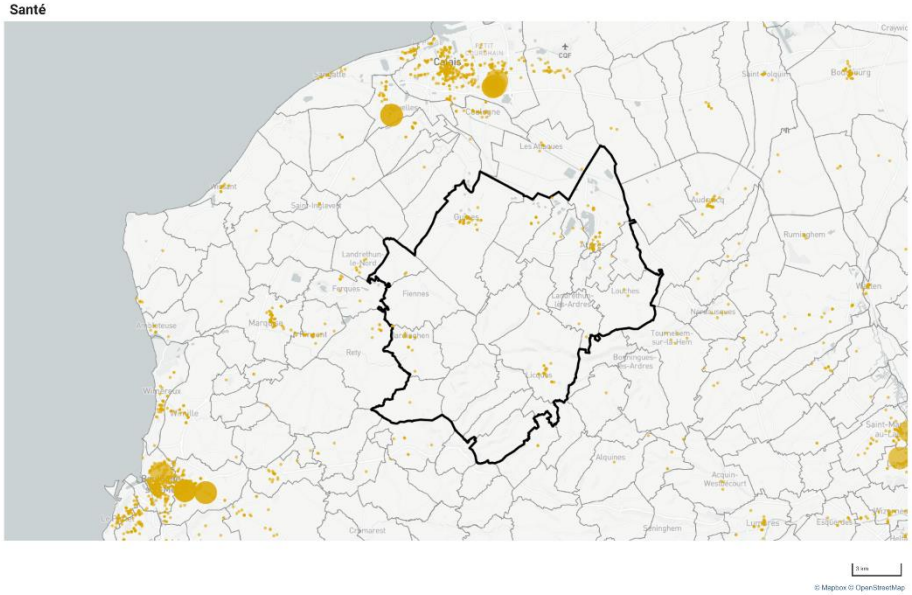
Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC70120625-DE

Figure 3.21: Offre de restaurants au sein de la CCPO



Source: CCPO

Figure 3.22: Offre de santé (Médecins, hôpitaux, cliniques etc.) – Bassin Littoral Nord

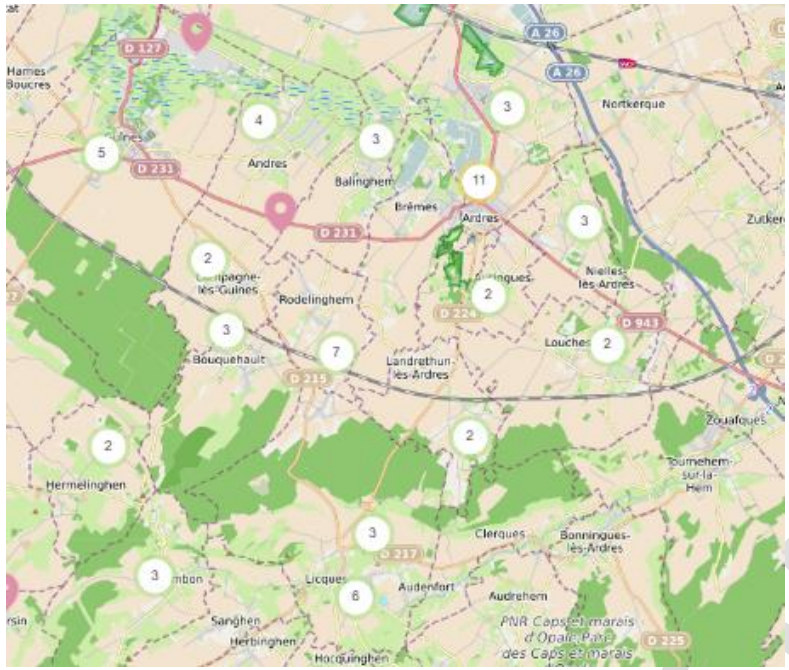


Source: Mott MacDonald

BROUILLON

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC70120625-DE

Figure 3.23: Offre d'hébergements au sein de la CCPO



Source: CCPO

L'offre d'hébergement de la CCPO, principalement tournée vers le tourisme, est riche et répartie sur l'ensemble du territoire. Il est ainsi intéressant de constater que le sud de l'intercommunalité, marquée par ses forêts, présente une offre variée d'hébergement, valorisant le territoire, le tourisme et les flux en son sein.

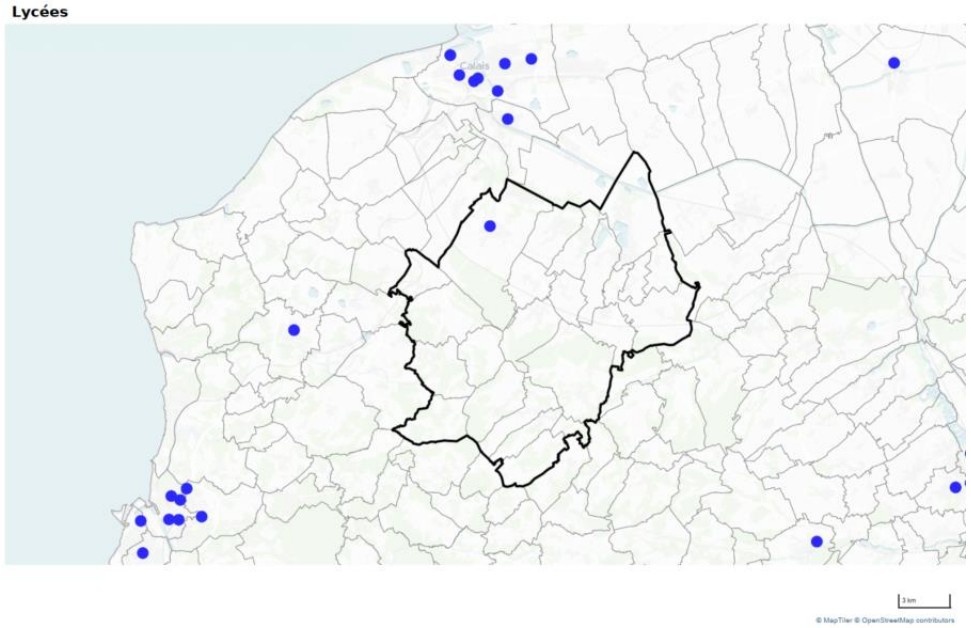
À travers les différentes cartographies présentées ci-dessus, nous pouvons voir que l'offre de santé, de culture ou encore de loisirs est difficilement accessible en seuls modes doux en étant concentrés soit à l'extérieur de l'intercommunalité (Dunkerque, Calais, Boulogne-sur-Mer) ou en étant inégalement répartie au sein de la CCPO, rendant difficile les trajets en mobilité active selon l'endroit de départ.

.

BROUILLON

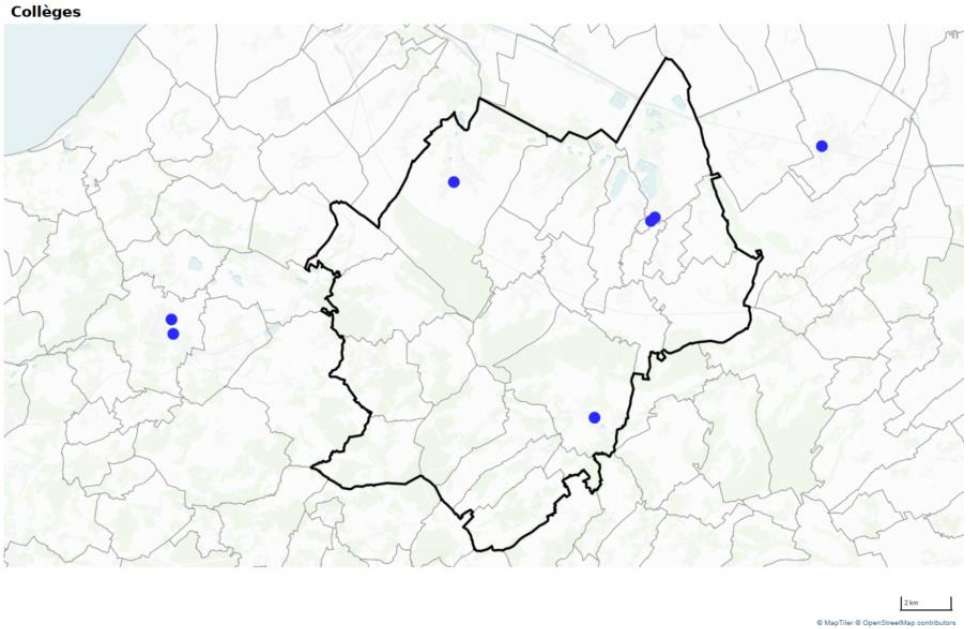
Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC70120625-DE

Figure 3.24: Lycées – Bassin Littoral Nord



Source: Mott MacDonald

Figure 3.25: Collèges – Bassin Littoral Nord



Source: Mott MacDonald

Comme nous pouvons le voir ci-dessus, l'offre en établissements scolaires en termes de collèges et de lycées est répartie au sein du Bassin Littoral Nord sur les aires urbaines de Calais et Boulogne-sur-Mer, notamment en termes de lycée. Nous notons cependant la présence d'un lycée au sein de la commune de Guînes. Il existe également 3 collèges au sein de la CCPO dans les communes de Guînes, de Licques et d'Ardres. Des collèges sont aussi présents dans les communes voisines de Audruicq et de Marquise. Nous pouvons ainsi imaginer qu'il est possible d'envisager la mobilité active comme moyen de déplacement viable au sein de l'intercommunalité, notamment pour l'offre de collèges. Néanmoins, l'offre de lycée étant plus limitée, la mobilité active est réservée aux seuls lycéens du lycée de Guînes.

BROUILLON

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC70120625-DE

4 L'état des lieux de la mobilité active

4.1 Le réseau routier

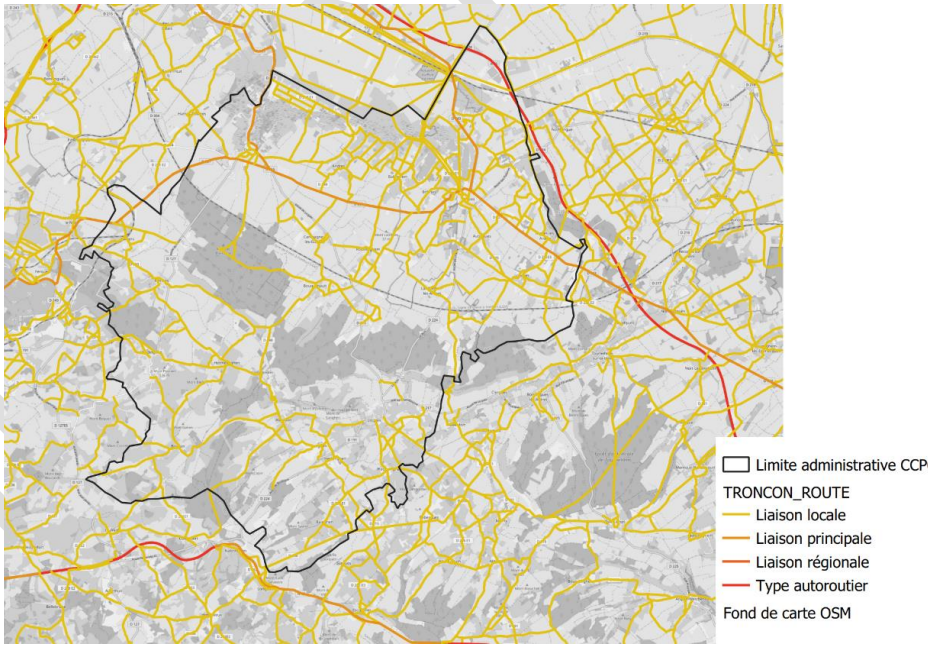
Sur le territoire de la CCPO, le plupart des aménagements cyclables sont partagés avec les routes départementales avec un nombre limité de voies dédiées existantes. Nous proposons donc de commencer l'analyse de l'existant par une contextualisation dans le réseau routier.

4.1.1 Hiérarchisation des routes

L'infrastructure routière du territoire est importante avec notamment une ossature routière qui relie les bourgs principaux des couronnes péri-urbaines de Calais :

  - La RD 943 relie Calais à Saint-Omer via Ardres. Sur un axe Nord-Sud, elle reste une voirie essentielle après les deux axes autoroutiers ;
  - La RD 940 (route de la côte) assure la liaison Boulogne-sur-Mer/Dunkerque par la côte ;
  - Guînes est reliée à Calais par des départementales fréquentées : 217, 305 et 304 ;
- Les RD 231 et 224 jouent le rôle de barreau de liaison entre les pôles de Guînes, Ardres et Audruicq.

Figure 4.1: Hiérarchisation des routes - CCPO



Source: Mott MacDonald

Nous pouvons ainsi constater un réseau dense de liaisons locales. Ce réseau est à mettre en perspective avec les réglementations de vitesse :

- Autoroute : 130 km/h ;
- Autoroute urbaine et route à deux chaussées séparées par un terre-plein central : 100 km/h ;
- Routes à double-sens sans séparateur central : 80 km/h ;
- Agglomération : 50 km/h et 30 km/h.

BROUILLON

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC70120625-DE

Ainsi, les routes qui traversent la CCPO sont principalement limitées à 80 km/h. Les routes les plus locales au sein des communes, dans les centres des villes et des bourgs, sont quant à elles limitées à 30 et 50 km/h. Ces routes en centre-ville et centre bourg sont souvent étroites, parfois des voitures stationnées sur les bords des routes.

Bien que jouissant d'un patrimoine routier conséquent, nous avons pu constater des infrastructures parfois en état de dégradation avancé, notamment dans les territoires les plus ruraux. L'aménagement des routes est clef dans la sécurité et l'attractivité de la mobilité active. Outre l'aménagement des voies et des infrastructures dédiées, qui demeure la priorité des usagers de mobilité active, le bon entretien des routes est l'une des premières conditions pour promouvoir la mobilité et permettre aux gens d'en faire une réalité quotidienne.

Figure 4.2: Route en état dégradé vers Alembon

Source: Mott MacDonald

BROUILLON

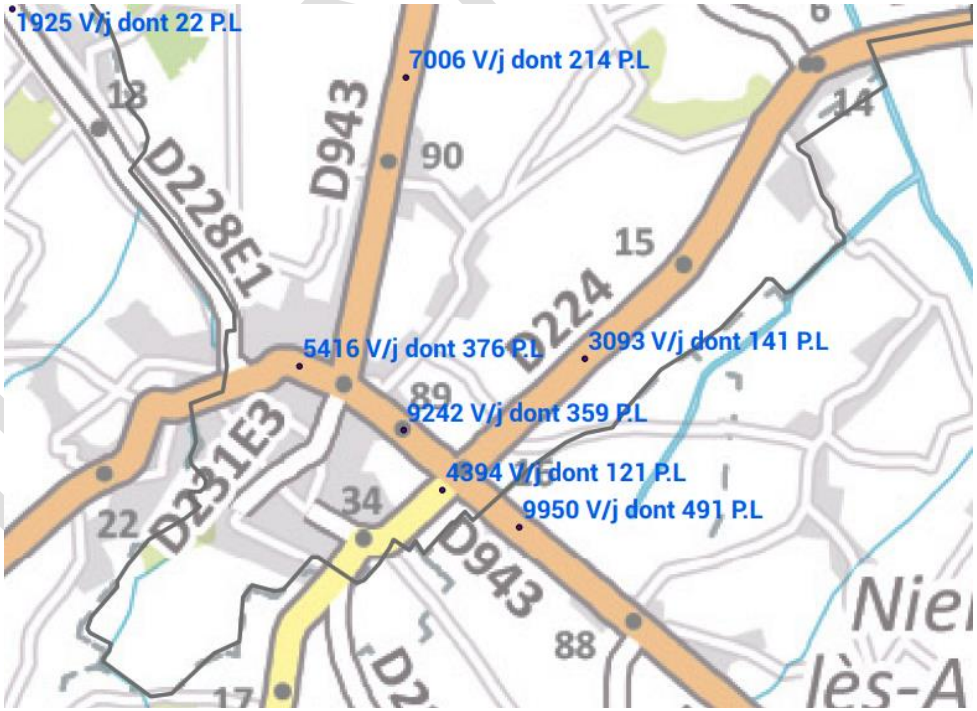
Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC70120625-DE

4.1.2 Le trafic routier observé

Par ailleurs, l'infrastructure routière est utilisée de manière assez intense avec des pics de flux sur le territoire notamment dans les bourgs-centres de Guînes / Ardres.

La répartition des flux de mobilité est inégale au sein de l'intercommunalité. En effet, nous constations que les flux sont très importants entre Ardres et Calais, où certains tronçons de la D943 sont traversés par entre 7 000 et 9 000 véhicules par jours dont 359 poids lourds.

Figure 4.3: Volume de trafic routier - Ardres



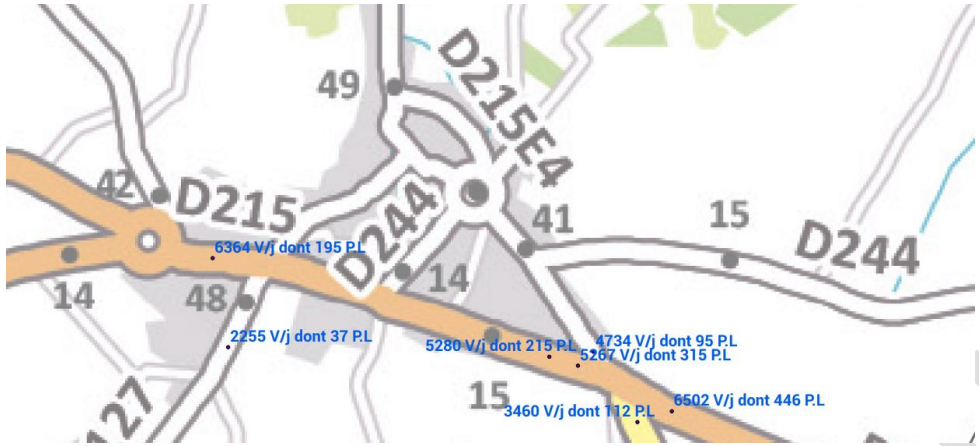
Source: MDADT du Calaisis – CCPO Comptages routiers

À la sortie de Guînes, partant à Calais sur la D215, nous observons une fréquentation de plus de 6 000 véhicules par jour, dont 195 poids lourds. La tendance est similaire sur la commune de Guînes avec des flux en direction de Calais représentant 6 364 véhicules par jour sur la D231.

BROUILLON

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC70120625-DE

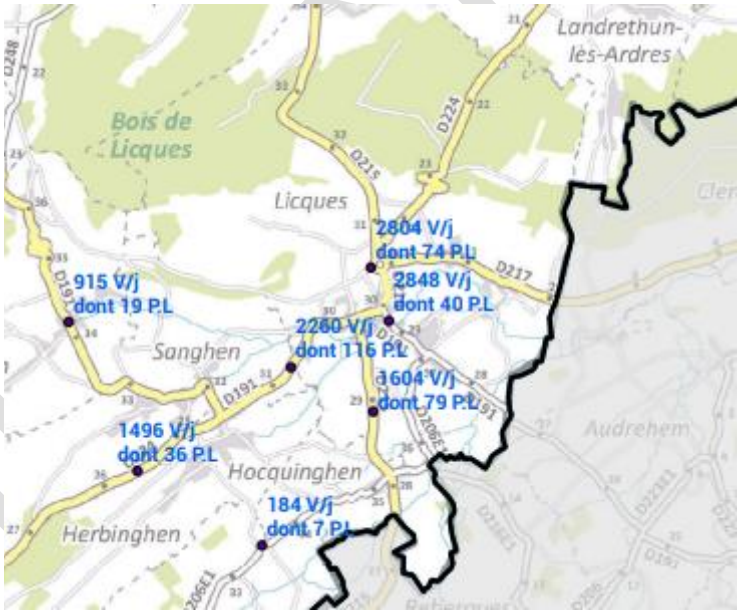
Figure 4.4: Volume de trafic routier – Guînes



Source: MDADT du Calaisis – CCPO Comptages routiers

Nous pouvons également constater une grande disparité de déplacements avec des flux faibles dans le sud du territoire où les habitants sont moins nombreux, avec par exemple moins de 1 000 véhicules par jour traversant les routes. L'exception se trouve à Licques avec certains pics de flux avoisinant les 2 900 véhicules par jour sur la D191.

Figure 4.5: Volume de trafic routier - Licques



Source: MDADT du Calaisis – CCPO Comptages routiers

Ce comptage routier confirme la tendance des flux du territoire à s'orienter vers le nord du territoire du Bassin de mobilité.

Le CEREMA propose les types d'aménagements cyclables à proposer en fonction des la vitesse limite d'une route, le volume de trafic motorisé sur l'axe et le débit cyclable souhaité. Nous proposons dans le Tableau 4.1 un résumé de ces recommandations à considérer dans la section suivante, qui fait état des aménagements cyclables du territoire. Nous notons que presque l'ensemble de ces aménagements partagent la route avec les voitures. .

BROUILLON

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC70120625-DE

Tableau 4.1: Aménagements cyclables nécessaires par vitesse limite et volume de trafic journalier

Vitesse limite	Nombre de véhicules par jour (dans les deux sens)	Aménagement nécessaire pour 500 cyclistes/jour
30 km/h	2 000 à 4 000	Bande cyclable / trafic mixte
	Plus de 4 000	Piste ou bande cyclable
50 km/h	1 500 à 6 000	Piste ou bande cyclable
	Plus de 6 000	Piste cyclable
70/80 km/h	Moins de 1 000	Piste cyclable / bande cyclable
	1 000 à 4 000	Piste cyclable ou voie verte
	Plus de 6 000	Piste cyclable

Source: CEREMA : Le Schéma Directeur des Aménagements Cyclables

BROUILLON

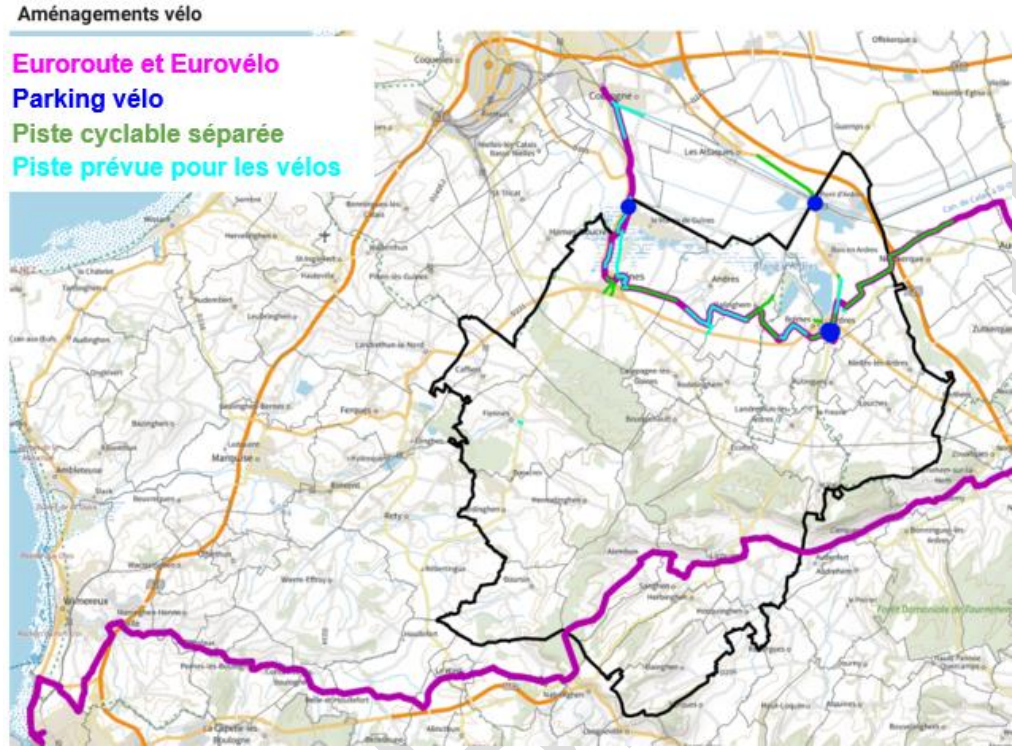
Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC70120625-DE

4.2 Les aménagements vélo

De nombreux aménagements sont prévus pour la mobilité active au sein du territoire de la CCPO. La carte en Figure illustre les aménagements pour le vélo sur l'ensemble du territoire.

Le nord du territoire de la CCPO, traversé par l'Eurovéloroute 5, possède presque l'ensemble aménagements cyclables du territoire. Il traverse également les axes comptant le plus de trafic routier du territoire à Guînes et à Ardres.

Figure 4.6: Aménagements vélo – Bassin Littoral Nord



Source: Mott MacDonald

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC70120625-DE

Parcours de l'Eurovéloroute 5

Le parcours commence par une voie verte cyclable totalement séparée de la route le long du canal dans le Marais de Guînes. Connu sous le nom de Véloroute des Marais, il arrive de Coulogne au nord de Guînes et se situe en parallèle à la D127, de l'autre côté du Canal Calais Guînes. Elle parcourt le marais de Guînes et arrive dans la commune au niveau du Chemin du Tourne Puits, où nous observons une discontinuité sans marquage au sol jusqu'au centre de Guînes. Cette voie verte ne traverse pas la D215 où plus de 6 000 véhicules passent chaque jour.

Nous notons une voie partagée le long du Boulevard Blanchard dans le centre de Guînes entre les D231 et D215 mais sans d'autres continuités jusqu'au début de de la Route d'Andres.

Entre Guînes et Ardres, nous observons les aménagements suivants :

- Sur la Route d'Andres (D244) : une piste cyclable sur le bord de la route, partagée avec les piétons qui, à l'intersection avec la Rue des Lilas, se transforme en bande cyclable partagée avec les voitures ;
- Une voie passe dans un champ reliant Guînes à Andres au niveau de la Rue de l'Eglise. En arrivant dans Andres, les aménagements s'arrêtent et la route est partagée avec les voitures.
- Le centre d'Andres est relié à Balinghem par le Chemin de la Motte, une voie qui peut être partagée avec les voitures. Une bande de la chaussée est à cheval sur des champs.
- Le Chemin de la Motte arrive sur la Route Départementale 228 au niveau de la Rue du Champ du Drap d'Or à Balinghem, où une chaussée à voie central banalisée est installée et illustrée en Figure et **Figure 4.8**. Nous notons un volume de trafic journalier de plus de 1 500 véhicules par jour, dont 65 poids lourds, ce qui répond aux conseils du CEREMA pour favoriser un débit de plus de 500 cyclistes par jour.

Figure 4.7: Aménagements vélo – Balinghem

Source: Mott MacDonald

BROUILLON

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC70120625-DE

Figure 4.8: Chaussée à voie central banalisée à Balinghem

Source: Mott MacDonald

- Cette chaussée partagée continue sur la Rue à Vaches et arrive à Brêmes au niveau de la Rue de l'Eglise. Elle continue sur la Rue de la Chapelle à Brêmes et arrive dans le centre d'Ardres par la Rue de la Tournée. Nous observons des discontinuités avec la chaussée à voie central banalisée sur la Rue de la Tournée en arrivant dans le centre d'Ardres, où la signalisation pour les vélos existe, mais uniquement sur certains tronçons sans marquage au sol pour les vélos.
- Le vélo route continue dans le centre d'Ardres au niveau de la Place d'Armes sans marquage au sol jusqu'à son arrivée à l'Avenue Ernest Ranson.

BRUILLON

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC70120625-DE

Figure 4.9: Signalisation Véloroute 5 sans aménagement vélo

Source: Mott MacDonald

- Une chaussée à voie central banalisée est observée jusqu'à l'intersection avec l'Avenue des Tilleuls.

Figure 4.10: Chaussée banalisée – Avenue Ernest Ranson, Ardres

Source: Mott MacDonald

Au nord de la ville d'Ardres, une piste cyclable séparée de la route le long de la route départementale D943. Cette séparation s'arrête à un rondpoint avant la Rue de Saint Quentin, sans continuité jusqu'à la sortie de la ville. Cette infrastructure cyclable reste l'une des plus séparées du territoire, permettant un trafic vélo bidirectionnel complètement séparé de la route. Elle permet une séparation avec les plus de 7 000 véhicules qui passent chaque jour par la

BROUILLON

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC70120625-DE

D943, ce qui répond également aux conseils du CEREMA pour développer une infrastructure pour plus de 500 cyclistes par jour.

Nous faisons état de d'autres aménagements cyclables en sortant d'Ardres vers la commune de Nortkerque sur la section de l'Eurovéloroute Ardres-Audruicq, avec du marquage au sol sur la Rue de Saint-Omer.

4.2.1 Eurovéloroute 5 Sud

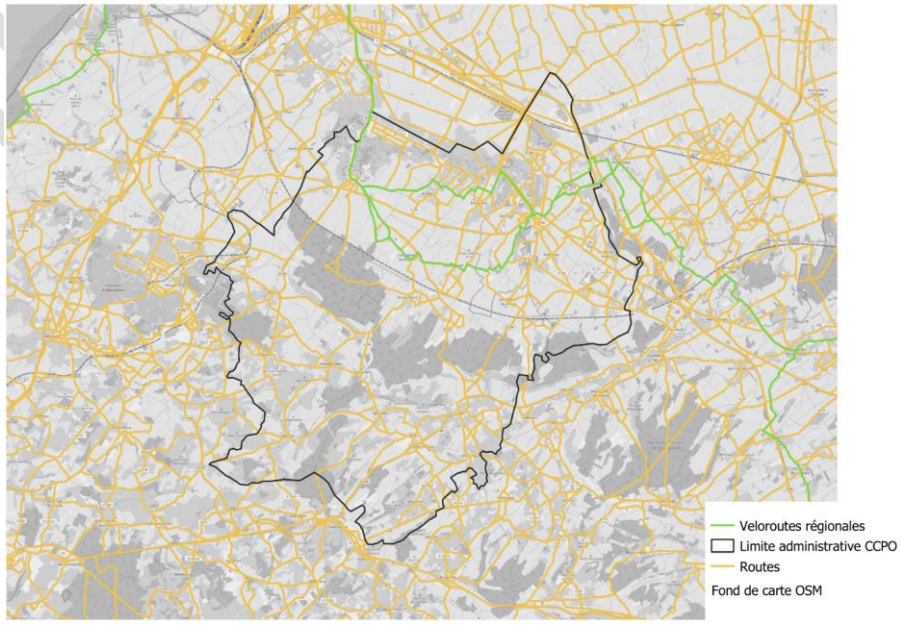
L'Eurovéloroute traverse également le sud du territoire, reliant notamment Licques, Sanghen, et Alembon. Cependant, nous n'avons pas constaté d'aménagements dédiés au vélo sur cet axe de l'Eurovéloroute. En effet, il traverse ces communes passant par des routes départementales telles que la D217 à Licques, mais passe également sur des petites routes à Sanghen et Alembon (Rue de l'Eglise, Route d'Eclemy) de petite largeur sans aménagements prévus pour le vélo.

4.2.2 Les parcours cyclables

La CCPO propose de nombreux parcours vélo plutôt orienté vers une activité de loisirs ou pour les touristes que pour les déplacements du quotidien. Nous faisons état des parcours suivants :

- Véloroute des Marais (Guînes vers le nord) 7 km – voie verte ;
- Sentier de la Colonne Blanchard :
  - Ce parcours traverse Guînes, Fiennes, Hardinghen, Boursin, Alembon, Bouquehault et est de 30 km ;
  - Ce sentier propose un parcours principalement sur les routes départementales du territoire ;
  - Une partie du parcours qui traverse la forêt de Guînes se trouve sur un chemin forestière qui n'est pas partagé avec les voitures.
- Sentier de la Chapelle Saint-Louis 30 km.
  - Ce parcours traverse Ardres, Landrethun-lès-Ardres, Louches, et Autingues, ainsi que les communes de Audenfort, Clerques, Tournehem-sur-la-Hem, et Zouafques, situés en dehors des limites administratives de la CCPO ;
  - Il propose un parcours principalement sur les routes départementales et d'autres chemins partagés avec les voitures.
- Sentier des 5 Ruisseaux 37 km :
  - Ce sentier part de Licques et traverse la commune de Hocquinghen sur le territoire de la CCPO. La majorité du parcours est située en dehors de la CCPO, dans les communes au sud.
  - Il traverse uniquement des routes départementales et rues partagées avec les voitures sur le territoire de la CCPO.

Figure 4.11: Voies vertes - CCPO



Source: Mott MacDonald

BROUILLON

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC70120625-DE

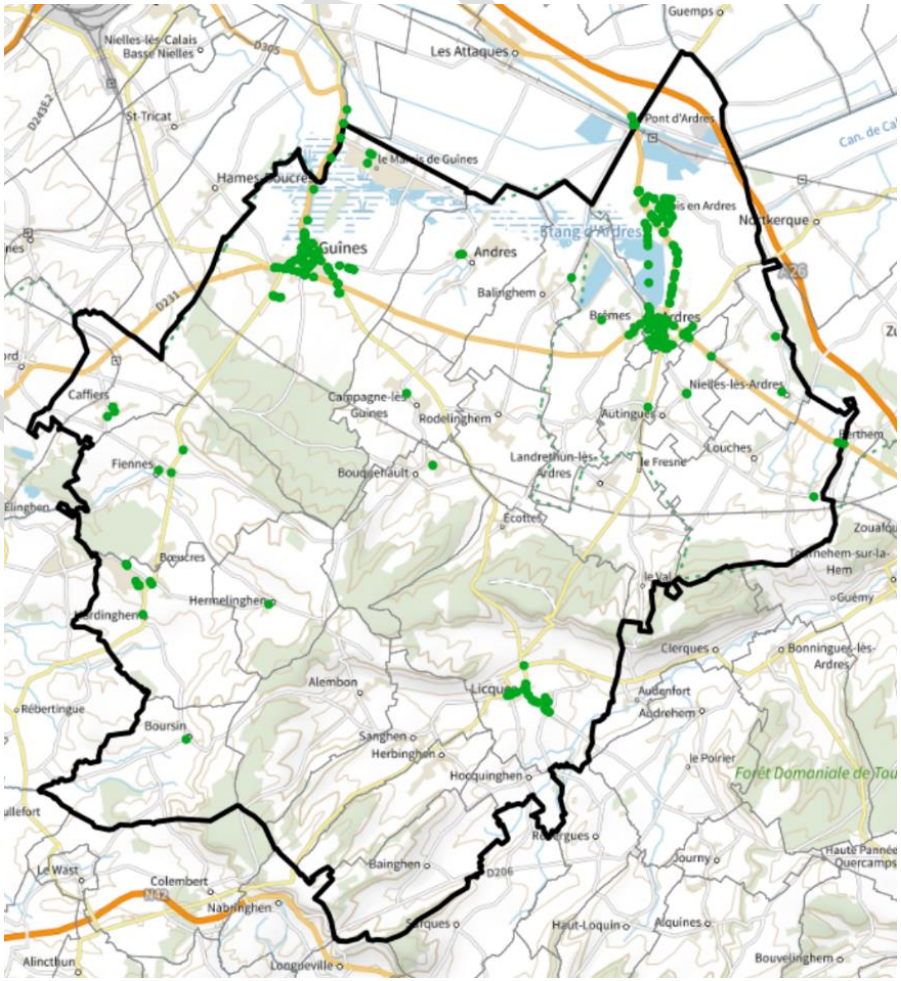
4.3 Les aménagements pédestres

4.3.1 Les aménagements en centre-ville et centre bourg

Les passages piétons du territoire se concentrent notamment dans les communes de Guînes, Ardres et Licques. Ce constat est cohérent avec la densité plus importante de ces communes et la concentration de commerces et de services dans les centres bourgs par rapport au reste du territoire. Cet état de fait peut constituer un point bloquant pour le développement de la mobilité active et notamment de la marche à pied. La sécurité est en effet l'une des priorités de la population dans la pratique de la mobilité active.

Nous constatons également une concentration de trottoirs dans les centres villes et centre bourgs. Ceci reste également cohérent avec la concentration de services et de commerces dans ces zones d'habitation. Dans le reste du territoire sur les routes départementales, régionales, ou d'autres voies liant les communes en dehors des centres bourgs, les trottoirs sont largement absents, ce qui représente un frein à l'essor de la mobilité active.

Figure 4.12: Passages piétons – CCPO



Source: Mott MacDonald

BROUILLON

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC70120625-DE

4.3.2 Les sentiers

Il est possible de trouver près de 18 sentiers orientés principalement pour un usage de randonnée, de loisir ou de tourisme au sein de la CCPO. Cependant, différents tronçons de ces sentiers traversent les champs et les forêts d'une manière séparée de la route. Dans un entretien avec la responsable de l'attractivité et du tourisme de la CCPO, nous avons noté que ces sentiers pouvaient représenter un moyen de déplacement entre certaines communes, par exemple entre Guînes et Campagne-lès-Guines d'une distance de seulement 5 kilomètres.

Cependant, la question de la sécurité revient quand ces sentiers traversent des routes départementales qui n'ont pas de trottoir. Ce potentiel usage quotidien est donc aujourd'hui limité.
FigureSourceFigureSourceFigureSourceFigureSourceFigureSourceFigureSource

BROUILLON

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC70120625-DE

4.4 Analyse de l'offre

En plus des aménagements cyclables, la CCPO propose de nombreuses offres afin de promouvoir l'adoption de la mobilité active dans la mobilité du quotidien.

4.4.1 Vélopartage communautaire

La CCPO propose une plate-forme de vélo-partage communautaire. Ce service est une plate-forme permettant d'accéder aux options de locations et de bénéficier de parcours et de balades thématiques à travers le Pays d'Opale.

Les vélos sont disponibles à la location au sein des sites suivants :

- Ardres : Avenue Charles de Gaulle – à côté de l'école Anne Frank, au démarrage de la vélo-route ;
- Guînes : 9 avenue de la libération – Parking de la Minoterie ;
- Hardinghen : Rue Maurice Broutta – Parking de la maison du bien-être ;
- Licques : Rue Antoine de Lumbres – Stade de foot.

Figure 4.13: Station de recharge vélo – Guînes

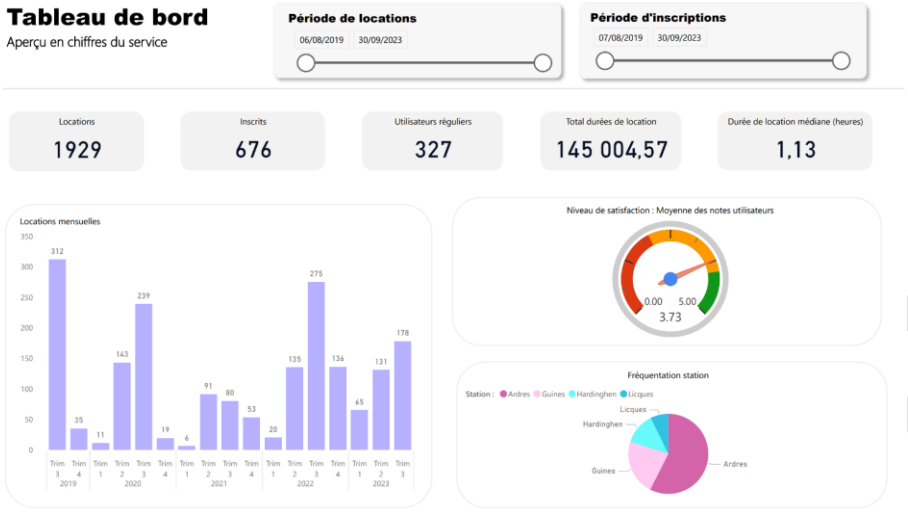
Source: Mott MacDonald

BROUILLON

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC70120625-DE

Nous avons pu récupérer des données d'exploitation de Green'On pour les communes d'Ardres, Guînes, Hardinghen et Licques.

Figure 4.14: Tableau de bord vélopartage communautaire

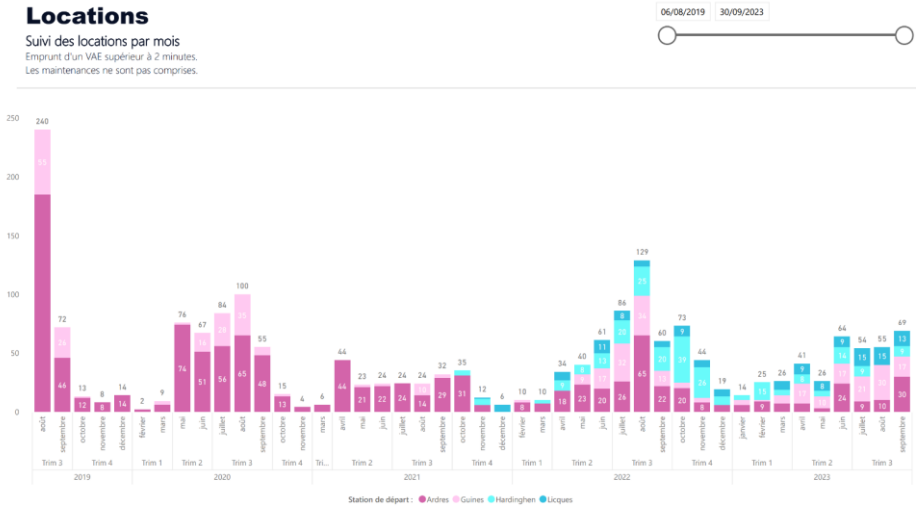


Source: Green On, Solutions Vélo

Nous pouvons ainsi voir le succès du dispositif, avec plus de 676 inscrits en septembre 2023. Par ailleurs, le taux de satisfaction des usagers est plutôt élevé en atteignant 3.73 sur 5. Plus de la moitié de la fréquentation constatée est le fait de la commune d'Ardres, pour environ 25% de la commune de Guînes.

Nous remarquons que l'utilisation des stations est liée aux différentes saisons de l'année. Ainsi, pendant les mois d'été de juillet et août, nous notons des pics d'utilisation, à l'inverse des mois de décembre et janvier qui sont marqués par une utilisation moindre. Cet état de fait vient confirmer l'importance des conditions météorologiques identifiées comme point bloquant majeur au développement de la mobilité active avec l'enquête de mobilité.

Figure 4.15: Location de vélo par mois et par communes CCPO



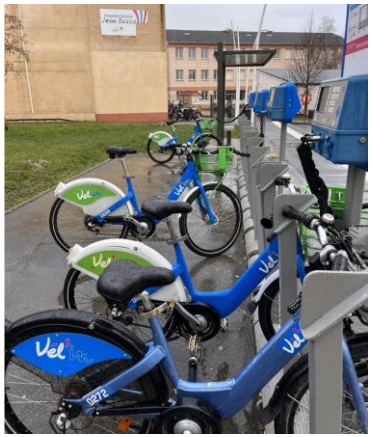
Source: Green On, Solutions Vélo

BROUILLON

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC70120625-DE

4.4.2 Vel'In

Figure 4.16: Station Vel'In – Jean Bosco



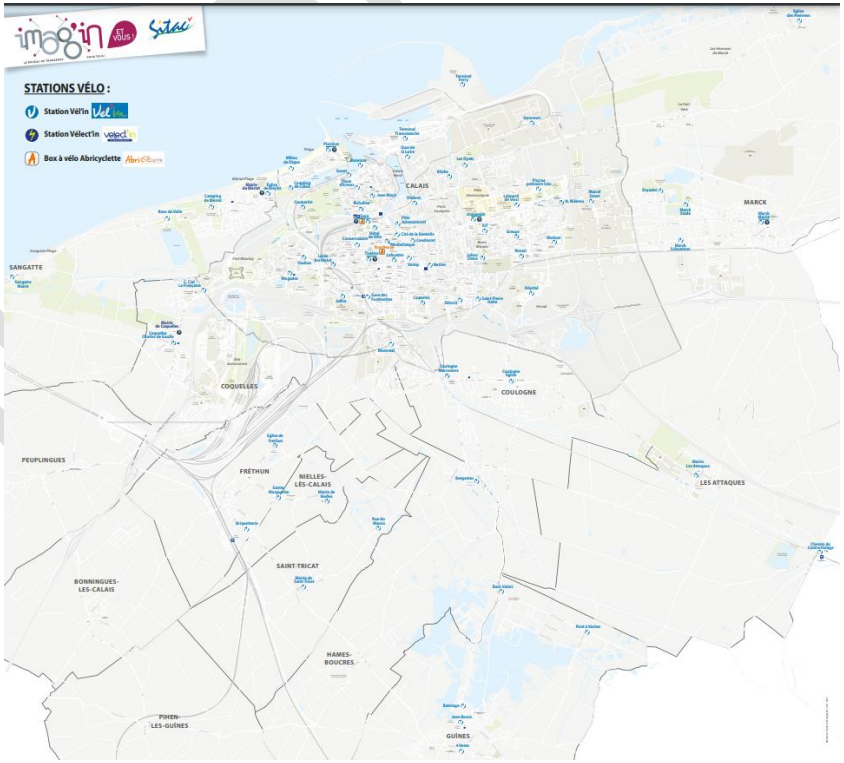
Source: Mott MacDonald

Accessible depuis Guînes, Vel'in est un système de vélos en libre-service du SITAC. C'est un réseau de plus de 50 stations. Le service offre une heure gratuite d'utilisation puis 2€ par heure supplémentaire. Le service est réservé aux abonnés à travers une adhésion en ligne via le site de Vel'In ou via l'espace Vivabus.

Comme il est possible de la voir à travers le plan des stations du réseau Vel'In du SITAC, l'offre est globalement concentrée dans l'aire urbaine de Calais. Nous ne notons en effet que 5 stations au sein de la CCPO et toutes regroupées dans la commune de Guînes, la seule dans le champ d'intervention de l'AOM du SITAC. Les cinq arrêts sont :

- 49 : Banc Valois ;
- 50 : Pont à Vaches ;
- 51 : Jean Bosco ;
- 52 : 4 Vents ;
- 53 : Batelage.

Figure 4.17: Plan des stations Vel'In – SITAC



Source: SITAC

Nous notons un usage significatif de ce service au sein de la commune de Guînes :

BROUILLON

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC70120625-DE

Tableau 3 Utilisateurs Vel'In 2023 - 2024

Station	Jan-23	Feb-23	Mar-23	Apr-23	May-23	Jun-23	Jul-23	Aug-23	Sep-23	Oct-23	Nov-23	Dec-23	Jan-24	Feb-24	Total
49 : Banc Valois	12	17	20	37	55	47	30	18	29	18	16	36	19	12	366
50 : Pont à Vaches	5	4	3	5	12	4	15	22	10	9	10	5	5	7	116
51 : Jean Bosco	20	21	32	45	68	51	40	43	25	53	22	22	6	5	453
52 : 4 Vents	3	2	5	3	14	20	15	5	14	2	4	5	2	0	94
53 : Batelage	3	14	9	23	23	43	18	35	14	11	1	13	9	3	219
Total	43	58	69	113	172	165	118	123	92	93	53	81	41	27	

Source 3 Mott MacDonald d'après les informations du SITAC

BROUILLON

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC70120625-DE

4.4.3 Aide mobilité active

CCPO

La CCPO encourage la pratique du vélo à travers un dispositif d'accompagnement dans l'équipement des ménages des communes de l'intercommunalité (À l'exception de Guînes qui entre dans le champs de compétence du SITAC et bénéficie d'un dispositif dédié). en proposant une subvention à l'achat d'un vélo ou d'un vélo à assistance électrique (VAE).

Les conditions d'obtention de cette aide sont notamment :

- Dossier de demande complété auprès de la CCPO ;
- Justification d'une résidence principale au sein de la CCPO ;
- Rattachement à un foyer fiscal ;
- Couverture d'un besoin personnel ;

La subvention peut être à hauteur de :

- Pour les vélos neufs :
  - 100€ pour les vélos qui ne sont pas à assistance électrique ;
  - 250 € pour les VAE.
- Pour les vélos d'occasion et sur présentation d'une facture valable : 50% du prix du vélo dans la limite de :
- 50€ pour les vélos qui ne sont pas à assistance électrique ;
- 150€ pour les vélos à assistance électrique.

Aides nationales

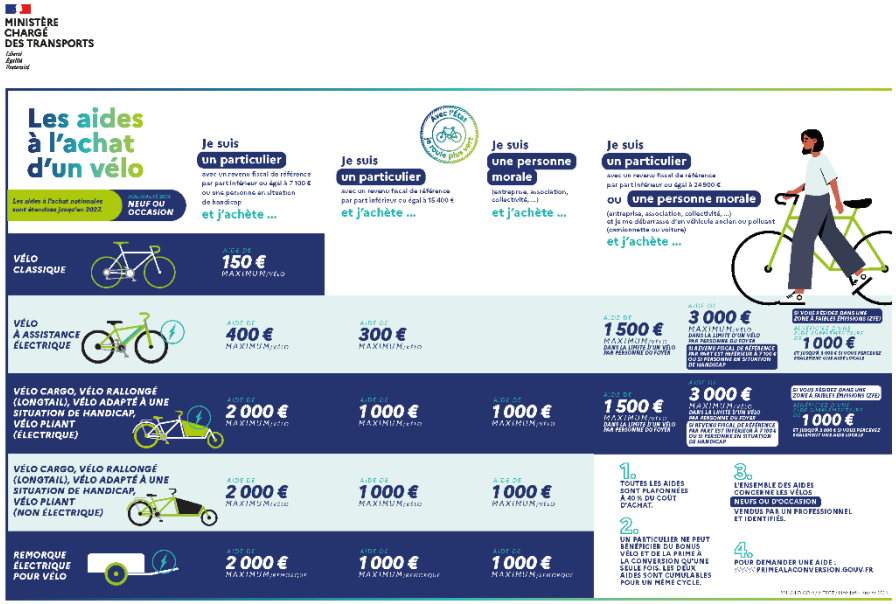
À une échelle plus macroscopique, l'État aide également la population française dans l'acquisition de vélos. Cette aide est notamment financière à travers le Bonus écologique et comprend :

Le bonus écologique « VAE » de 400 € maximum par vélo. Il est accordé sous condition de revenu pour l'achat d'un vélo à assistance électrique neuf ou d'occasion.

Le bonus écologique « vélo-cargo » de 2000 € maximum, sous condition de ressources, pour l'achat d'un vélo cargo, d'une remorque électrique pour vélo, ou d'un vélo adapté aux situations de handicap. Pour les personnes morales, il est de 1000 €.

La prime à la conversion, est de 3000 € maximum. Elle est accordée pour l'achat d'un vélo à assistance électrique neuf ou d'occasion, en échange de la mise au rebut d'un vieux véhicule motorisé. Vélos cargos et adaptés sont éligibles.

Figure 18: Aide au permis – Département Pas-de-Calais



Source: Ministère de la Transition écologique et de la Cohésion des territoires

BROUILLON

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC70120625-DE

Bilan

Afin de comprendre de manière macroscopique les différentes offres de mobilité actives de votre territoire, nous vous proposons un tableau récapitulatif reprenant 6 grandes thématiques :

- Le transport des travailleurs vers les sites d'emplois ;
- L'interconnexion entre les différents modes de transport ;
- La démobilité et les centralités du territoire ;
- La mobilité, son impact sur l'environnement et le cadre de vie ;
- L'offre de transport dans les communes rurales ;
- Le tourisme et l'attractivité du territoire.

BROUILLON

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC70120625-DE

Tableau 4 Offre de mobilité de la CCPO

Thématique	Description	Offre disponible	Remarques
Le transport des travailleurs vers les sites d'emplois	Nous avons pu observer que les flux professionnels étaient essentiellement tirés vers l'extérieur de la CCPO vers Calais, Boulogne-sur-Mer et Dunkerque. Pour ce qui est de l'intérieur de l'intercommunalité, les flux professionnels sont majoritairement tirés vers Guînes, Ardres et Licques.	• Vélopartage communautaire dans la CCPO (Ardres, Guînes, Hardinghen, Licques) • Aménagement cyclables au sein de la CCPO (Eurovélo Guînes Calais	Concentration de l'offre de mobilité dans la commune de Guînes Manque d'offre structurée pour les voyages pendulaires Bassins d'emplois desservis mais de manière insuffisante et pas cadencés
L'interconnexion entre les différents modes de transport	L'interconnexion, ou intermodalité, désigne l'aptitude d'un système de transport à permettre l'utilisation successive d'au moins deux modes, intégrés dans une chaîne de déplacement.	• Vélopartage communautaire dans la CCPO (Ardres, Guînes, Hardinghen, Licques) • Gares du territoire (Caffiers, Calais-Fréthun et Pont d'Ardres)	Concentration trop forte de l'offre de mobilité à Guînes pour faire des choix de mobilités de vrais alternatives à la voiture individuelle sans offre robuste de rabattement vers Guînes depuis les autres communes, surtout du sud et ouest du territoire Manque de connexion entre les différentes mobilités
La démobilité et les centralités du territoire	La démobilité correspond aux solutions pour réduire les mobilités pénibles (professionnelles) au profit des mobilités choisies.	• Offre de mobilité pour le tourisme (randonnées) • Aménagement cyclables au sein de la CCPO	Attractivité très forte et croissante des pôles urbains de Calais, Boulogne-sur-Mer et Dunkerque avec une distance trop importante pour être couverte par la mobilité active
La mobilité, son impact sur l'environnement et le cadre de vie	Il s'agit ici de comprendre comment l'offre de mobilité s'intègre dans l'environnement de la CCPO et dans son cadre de vie singulier	Offre vélo : vélopartage communautaire / Vel'In Aménagements mobilité décarbonée (passages piétons, sentiers de randonnée, pistes cyclables)	Offre de mobilité du territoire dans la ligne directrice de décarbonation du secteur des transports telle que prévue par les documents de planification Offre encore trop limitée pour assurer un report modal conséquent de la voiture vers d'autres modes et assurer ainsi une décarbonation véritable
L'offre de transport dans les communes rurales	Une commune rurale est une commune peu dense au sens de la grille communale de densité à 3 niveaux (bourgs ruraux, rural à habitat dispersé et rural à habitat très dispersé).	L'ensemble de l'offre de mobilité de la CCPO (bus, TAD, covoiturage, mobilité active, ferroviaire, électrique notamment)	Absence de liaisons entre les différentes communes de la CCPO (seul TAD et mobilités actives) Centre du territoire de la CCPO dépourvu d'infrastructures
Le tourisme et l'attractivité du territoire	Nous chercherons ici à comprendre l'offre de mobilité destinée au tourisme et à l'attractivité du territoire.	• Mobilité actives : • Vélopartage / Vel'In • Infrastructures ! • Randonnées pédestres • Marche Nordique	Offre touristique assez bien développée avec de nombreux aménagements de mobilité active prévus pour les flux touristiques Offre touristique limitée aux mobilités actives, question de la pertinence d'autres modes

BROUILLON

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC70120625-DE

Thématique	Description	Offre disponible	Remarques
		• Parcours VTT • Parcours Cyclo • Parcours équestre • Infrastructures piétonnes	

Source 4 Mott MacDonald

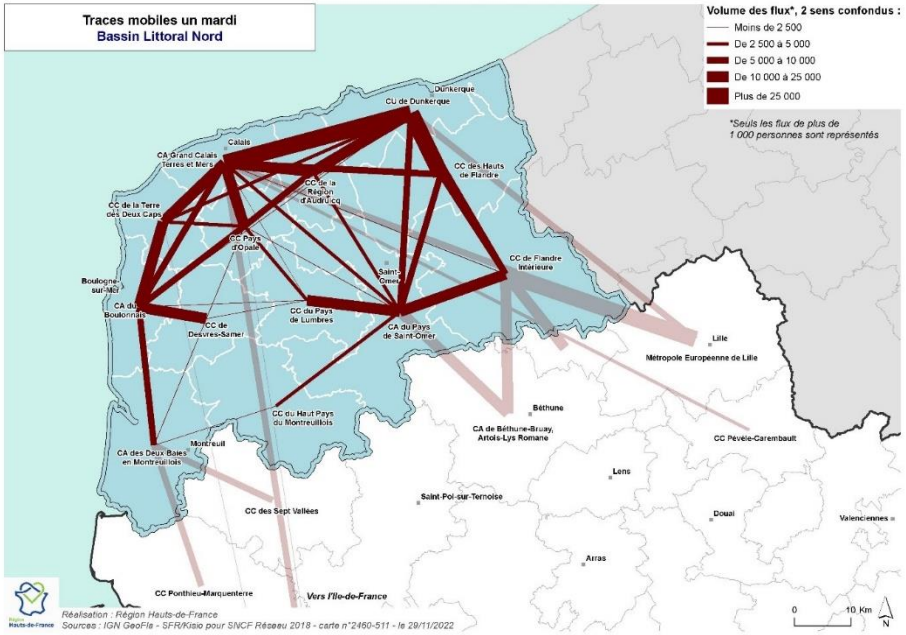
BROUILLON

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC70120625-DE

5 L’usage de la mobilité active

La section suivante présente la demande de mobilité à travers les flux observés entre les différents pôles générateurs du territoire.

Figure 5.1: Traces mobiles un mardi – Bassin Littoral Nord



Source: C1_Littoral Nord_demande en déplacements

5.1.1 Les flux de déplacement caractéristiques du territoire

Les flux professionnels

Les flux professionnels figurent parmi les flux de déplacement les plus importants du territoire. En effet, les mobilités professionnelles au sein de la CCPO sont caractérisées de la manière suivante :

Tableau 5 Caractérisation des flux professionnels de la CCPO

Destination	Total	Pourcentage
Internes EPCI	**2 916**	
dont Guînes	898	31%
dont Ardres	706	24%
Entrants EPCI	**2 090**	
dont Calais	363	17%
dont Mark	102	5%
Sortants EPCI	**7 399**	
dont Calais	2 601	35%
dont Coquelles	802	11%
dont Mark	120	2%
dont Boulogne-sur-Mer	337	5%
dont Marquise	191	3%
dont Dunkerque	285	4%
dont Grande Synthe	123	2%

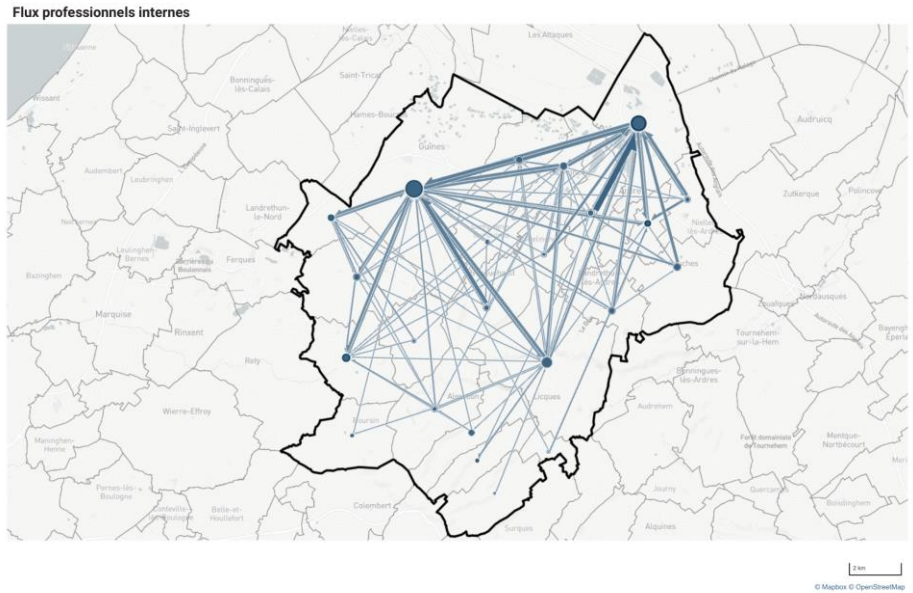
BROUILLON

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC70120625-DE

Destination	Total	Pourcentage
Total	**12 405**	

Source 5 Mott MacDonald

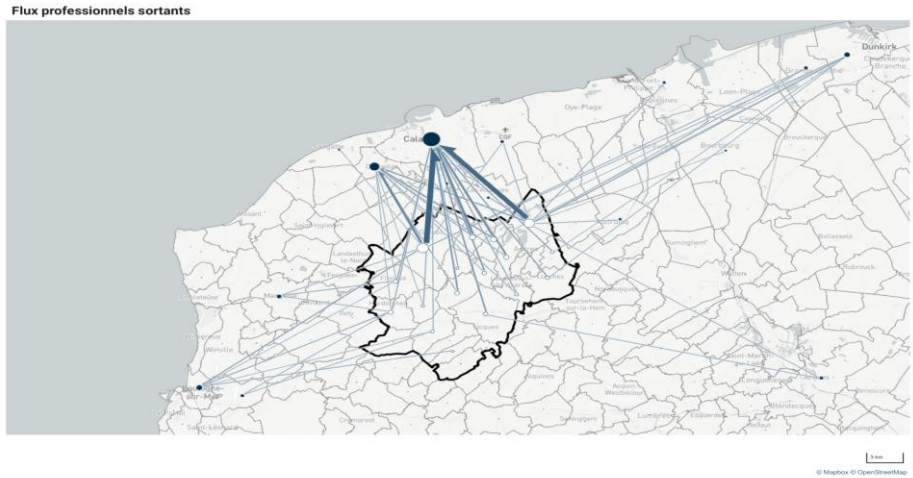
Figure 5.2: Flux professionnels internes – CCPO



Source: Mott MacDonald

Nous pouvons facilement identifier deux communes structurantes de la mobilité du territoire que constituent Ardres et Guînes. En effet, ces deux communes concentrent la grande majorité des flux. Nous pouvons également noter Licques comme génératrice de déplacement. Il est intéressant de constater une certaine disparité dans la densité des flux de mobilité entre un nord de la CCPO aux flux professionnels relativement denses et un sud où ces mêmes flux sont plus réduits. Nous pouvons corroborer cette carte avec celle des établissements salariés et du pourcentage de chômage du Bassin de Mobilité pour comprendre que cette moindre importance de flux est principalement due à une population et, de fait, une activité économique moins importante que dans le reste du territoire.

Figure 5.3: Flux professionnels sortants – Bassin Littoral Nord



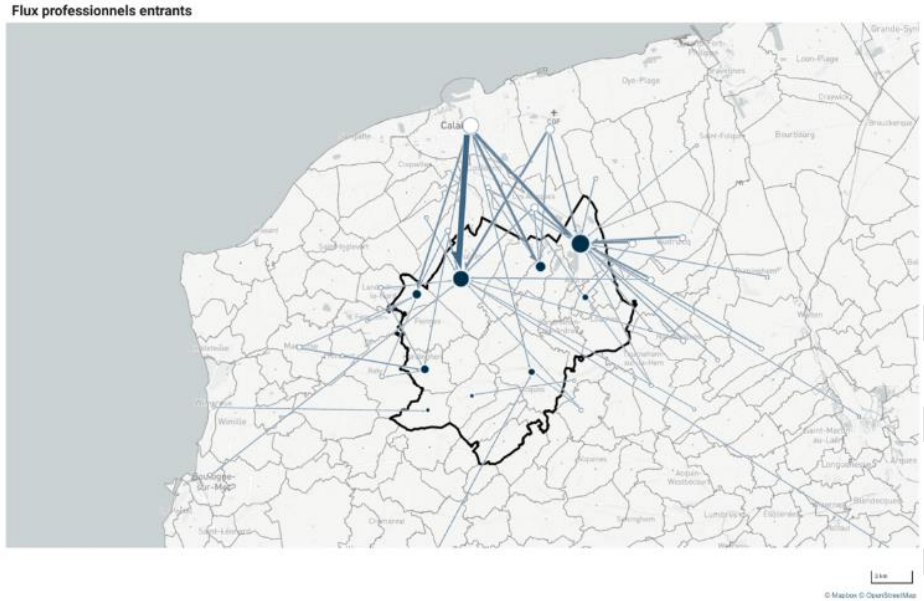
Source: Mott MacDonald

Les flux professionnels sortants sont d'une grande majorité orientés vers Calais à 35%. 11% de ces flux professionnels sortants partent vers Coquelles, où un centre commercial concentre un grand nombre d'emplois.. Nous notons également des flux conséquents vers Dunkerque et Boulogne-

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC70120625-DE

sur-Mer. Nous notons également que les flux professionnels sortants sont plus importants en termes de densité que ceux internes.

Figure 5.4: Flux professionnels entrants – Bassin Littoral Nord



Source: Mott MacDonald

Les flux professionnels entrants au sein de la CCPO sont assez fidèles aux flux sortants dans la mesure où ils se concentrent sur les deux principales communes de la CCPO de Guînes et d'Ardres. Nous notons également que la majorité des flux entrants proviennent de Calais et de l'Ouest du territoire avec les communes voisines de Audruicq, Ruminghem et Nordausques notamment.

De manière générale, pour ce qui est des flux professionnels, une minorité de déplacements professionnels sont effectués à l'intérieur de la CCPO. En chiffres absolus, le plus grand flux de déplacements professionnels à l'intérieur de la CCPO est observé de Brêmes à Ardres à près de 55 déplacements. Entre Guînes et Ardres, entre 25 et 30 déplacements sont effectués. Dans le sud du territoire, Licques attire qu'une petite part des flux avec seulement une quinzaine de déplacements depuis Guînes alors que près de 25 déplacements sont effectués vers Guînes.

Ces chiffres montrent l'importance des communes de Guînes et d'Ardres non seulement au sein de la CCPO, mais également pour les déplacements vers la CCPO pour les motifs professionnels. Cependant, les déplacements vers l'extérieur de la CCPO sont d'une dimension importante et représente la majorité écrasante de ces déplacements. Comme observée précédemment, ces déplacements sont également effectués en grande majorité en véhicule particulier (plus de 95%), ce qui illustre la dominance de la voiture pour les mobilités de la population.

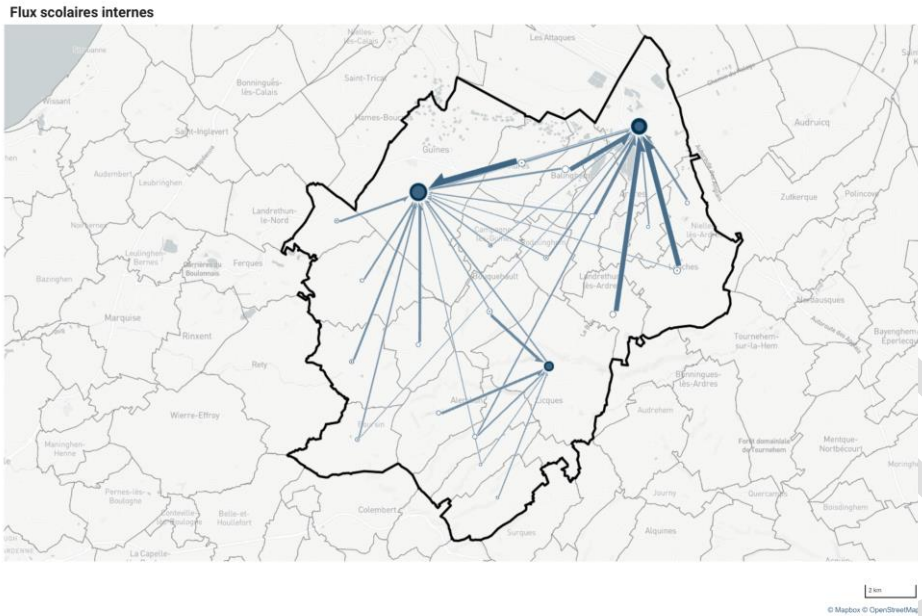
5.1.2 Les flux scolaires

Les flux scolaires sont également d'une grande importance au sein du territoire. Porté par l'offre scolaire en termes d'écoles, de collèges et de lycées notamment, ces flux sont conditionnant de la mobilité et peuvent représenter une opportunité pour le développement de la mobilité active.

BROUILLON

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC70120625-DE

Figure 5.5: Flux scolaires internes 11 ans et + – CCPO

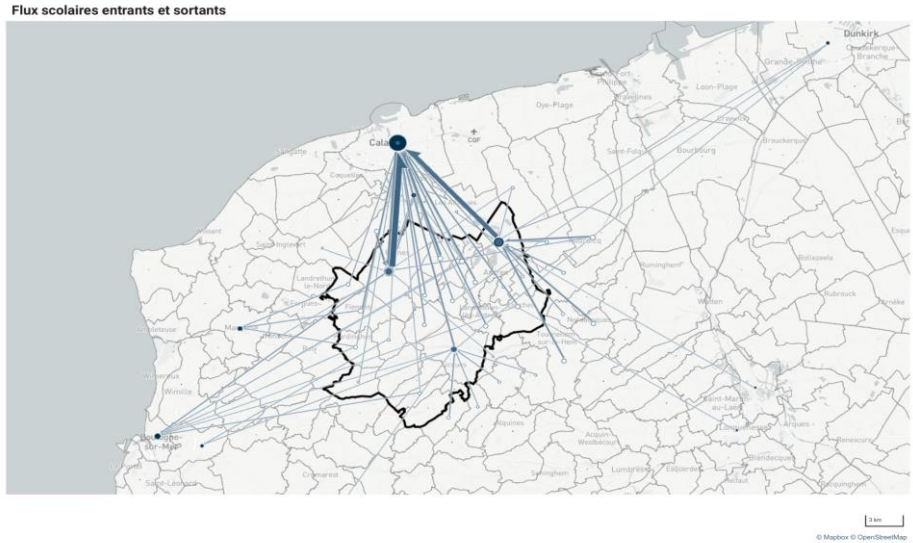


Source: Mott MacDonald

À travers la cartographie ci-dessus, il est aisé de distinguer trois pôles majeurs d'échange que constituent Ardres, Licques et Guînes. La majorité des flux est également concentrée au nord du territoire, avec une offre scolaire plus importante dans ces communes (collèges et lycée notamment). Les distances entre ces différents pôles générateur de flux scolaires sont généralement pertinentes pour être réalisées à travers des modes doux :

- Guînes – Ardres : 9,5 km ;
- Guînes – Licques : 11,4 km ;
- Ardres – Licques : 9,7 km.

Figure 5.6: Flux scolaires entrants et sortants, 11 ans et plus – CCPO



Source: Mott MacDonald

Les flux scolaires entrants et sortants sont majoritairement concentrés vers l'aire urbaine de Calais. Nous pouvons également noter des flux vers Boulogne-sur-Mer et Dunkerque. Cet état de fait est principalement dû à l'offre diversifiée de collèges et de lycées qu'offrent ces villes. Ces flux semblent difficilement captables par la mobilité active en représentant de trop longues distances.

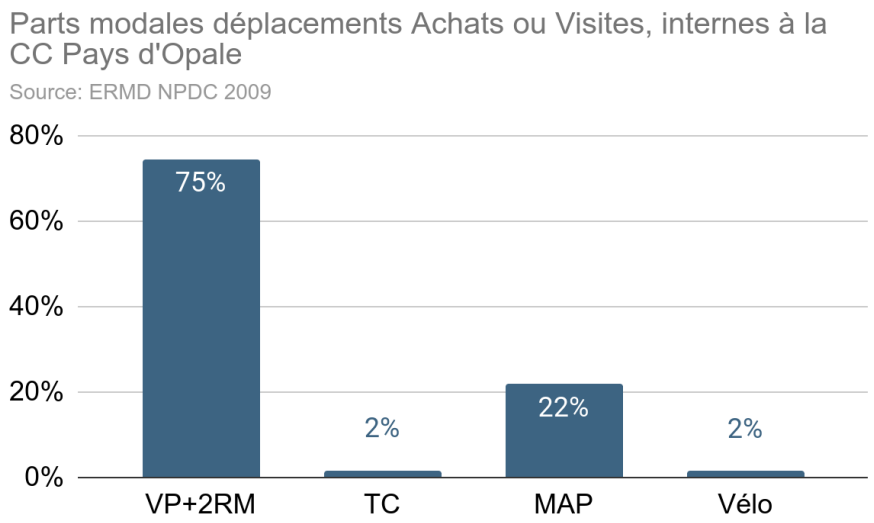
Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC70120625-DE

5.1.3 Les modes de déplacements privilégiés du territoire

Les analyses sont produites à l'aide de l'ERMD 2009. A l'aide de cette enquête, il est possible d'analyser les parts modales des déplacements non liés au travail ou à l'école.

L'usage de la voiture est largement dominant. Pour les déplacements internes, la Marche à Pied (MAP) est également observée avec une part moindre mais notable en raison de la faible distance des déplacements intra-communaux.

Figure 5.7: Parts modales déplacements Achats ou Visite, internes à la CCPO

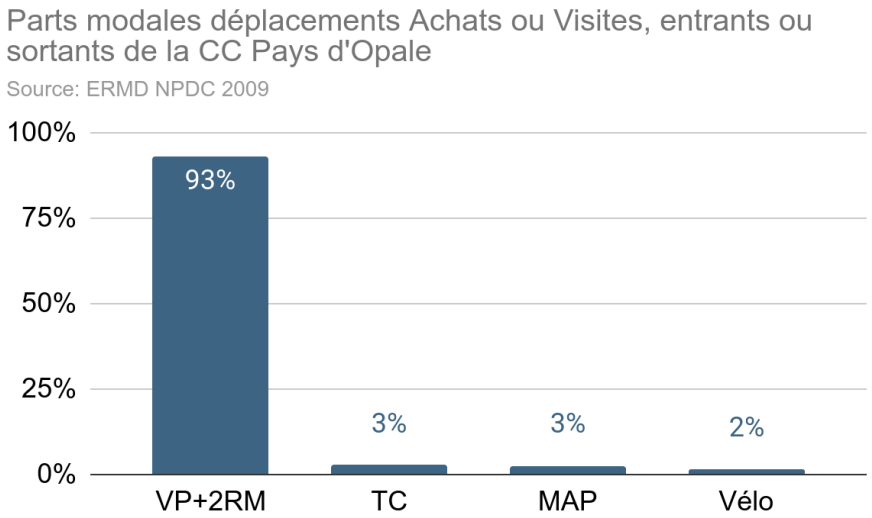


Source: Mott MacDonald

Comme il est possible de le voir pour les déplacements internes, l'automobile est la reine des déplacements pour les déplacements au sein de la CCPO.

Nous notons toutefois un usage significatif de la marche à pied qui représente 22% de cette part modale. Nous notons à l'inverse une très faible part modale du vélo, ne représentant que 2%.

Figure 5.8: Parts modales déplacements Achats ou Visite, entrants ou sortants de la CCPO

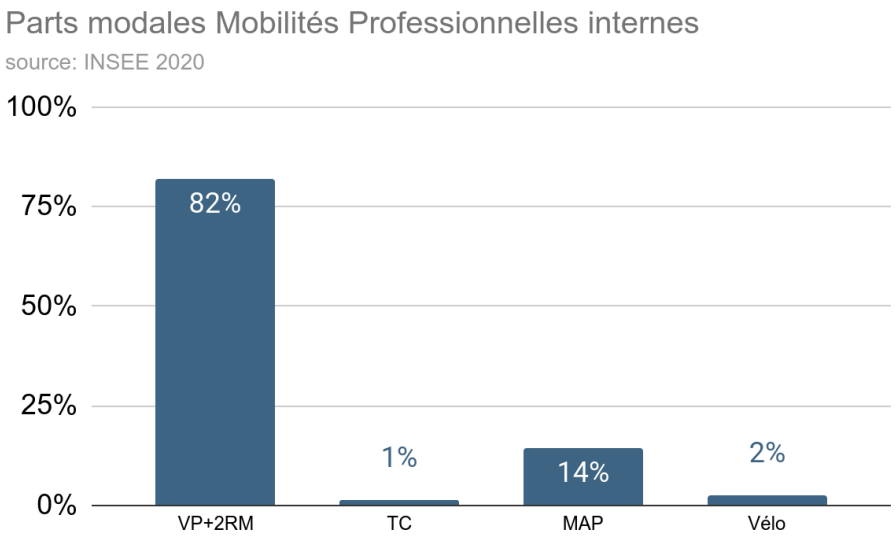


Source: Mott MacDonald

Nous notons la baisse de la pertinence des mobilités actives dans les déplacements « Achats / Visite » entrants et sortants, avec une part modale très faible de la marche à pied et du vélo de respectivement de 3% et 2%. La voiture individuelle demeure le moyen de déplacement privilégié à hauteur de 93%.

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC70120625-DE

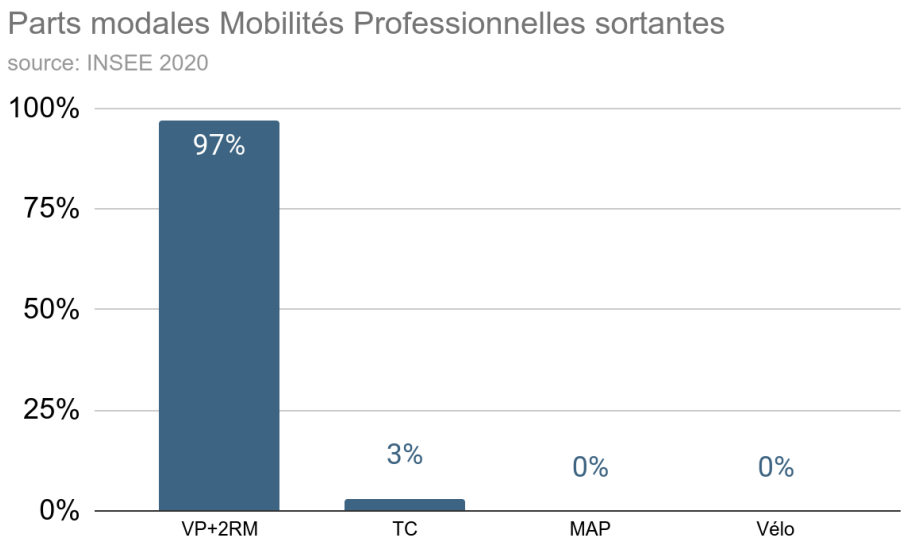
Figure 5.9: Parts modales Mobilités professionnelles internes de la CCPO



Source: Mott MacDonald

Les déplacements pour des motifs professionnels au sein de la CCPO s'effectuent là encore de manière majoritaire en voiture (82%) mais nous pouvons noter une part modale significative de la marche à pied qui représentant 14% de part modale. L'usage du vélo reste marginal, en représentant respectivement 2% des parts modales.

Figure 5.10: Parts modales Mobilités professionnelles sortantes de la CCPO



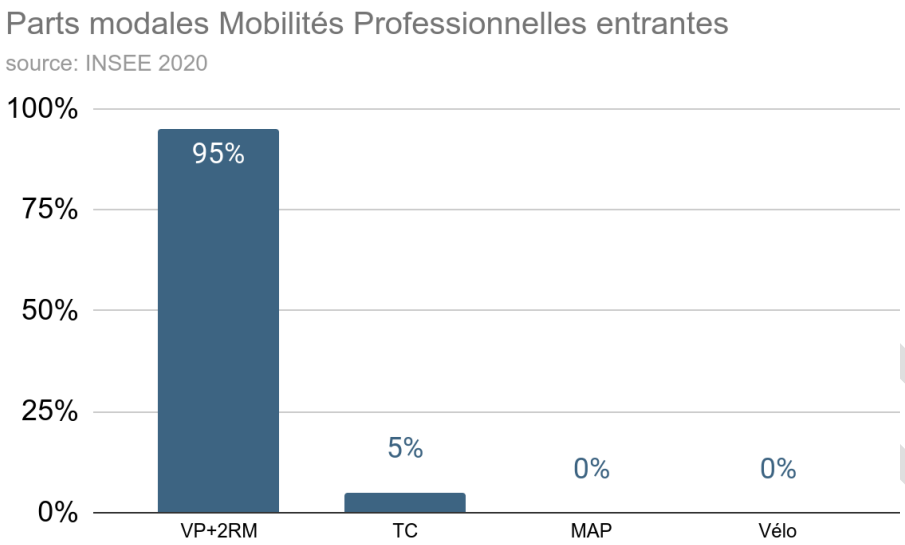
Source: Mott MacDonald

Les parts modales des mobilités professionnelles sortantes de la CCPO sont les plus éloquentes de la dépendance globale du territoire à la voiture. En effet, la part modale de la voiture représente 97% des déplacements et les mobilités actives ne sont plus utilisées.

BROUILLON

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC70120625-DE

Figure 5.11: Parts modales Mobilités professionnelles entrantes de la CCPO



Source: Mott MacDonald

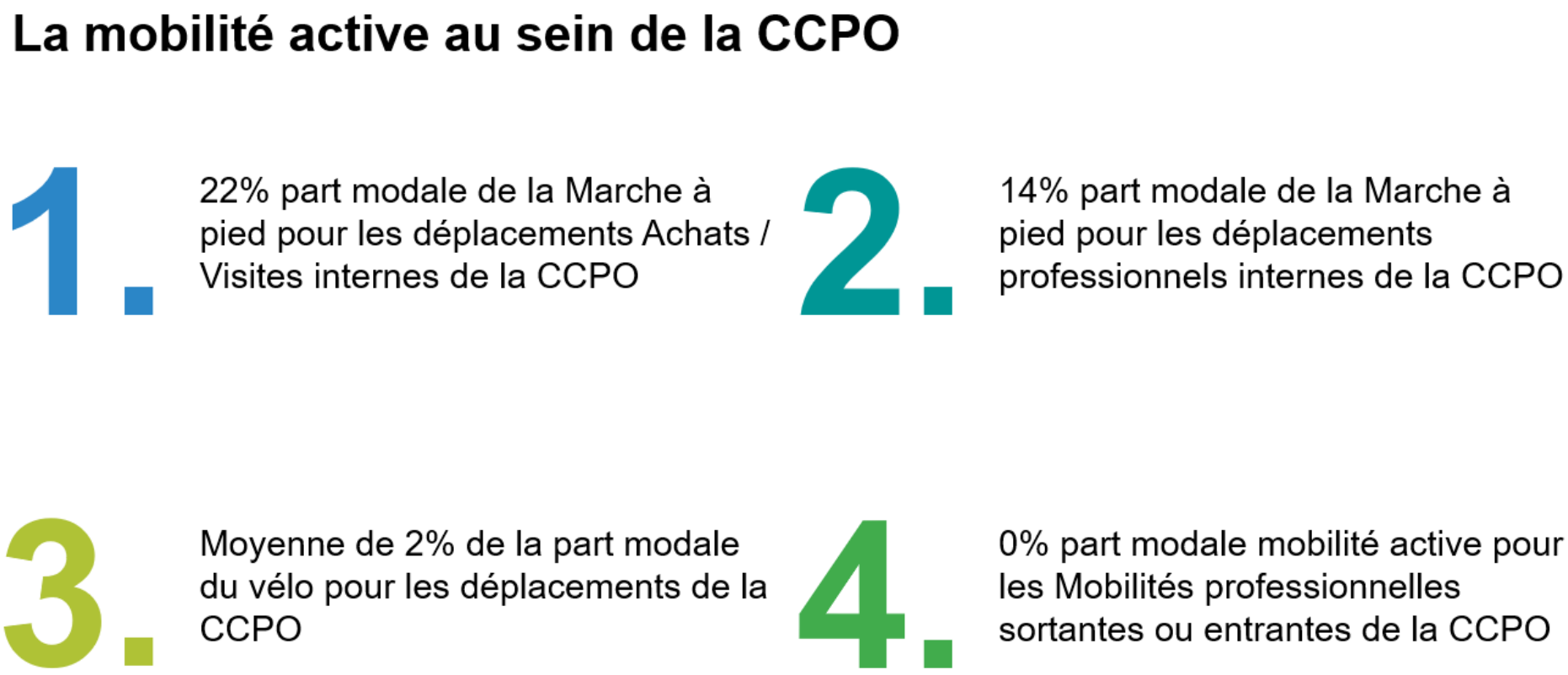
La dynamique est similaire pour les mobilités professionnelles entrantes de la CCPO, avec une part modale qui demeure écrasante pour la voiture (95%). La part modale des mobilités actives est nulle.

Il est ainsi intéressant de noter que lorsque des alternatives existent à la voiture, par exemple pour se rendre à Calais depuis Ardres et Guînes, l'usage de ces dernières reste marginale, alors qu'au sein de la CCPO, où les alternatives sont moins disponible à toute la population, la marche à pied est notamment utilisée pour près de 15% des déplacements, plutôt de proximité.

BROUILLON

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC70120625-DE

Figure 5.12: La mobilité active au sein de la CCPO



Source: Mott MacDonald

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC70120625-DE

5.2 L'évaluation des aménagements par les élus et les habitants

Afin de faire participer les élus et la population dans le diagnostic du territoire, deux outils ont été utilisé :

- Une série d'ateliers organisés dans les locaux de la Communauté de Communes à Guînes ;
- Une enquête en ligne.

Figure 5.13: Communication questionnaire – Halte ferroviaire Caffiers

Source: Mott MacDonald

5.2.1 Présentation des ateliers de concertation

L'approche des ateliers

Trois ateliers ont été organisés les soirs du 12 au 14 février avec trois cibles différents :

- 1er soir : les élus des communes et les partenaires de mobilité ;
- 2ème soir : le grand public ;
- 3ème soir : la jeunesse.

Les ateliers ont permis d'informer les habitants de l'élaboration du nouveau Programme de mobilité de la Communauté de Communes et de les faire participer dans le diagnostic. Les élus et partenaires de mobilité, déjà informés de la démarche, ont pu également contribuer leurs constats sur la mobilité du territoire, leurs avis sur les difficultés pour l'améliorer, et de commencer à esquisser les solutions possibles pour répondre aux problématiques identifiées.

Deux activités ont été proposées :

- La cartographie participative du territoire
- Une réflexion autour de la question « comment réduire la dépendance à la voiture ? »

La cartographie participative du territoire consistait à demander aux participants de dessiner sur une carte du territoire leurs destinations sur une semaine type, à la fois au sein de la Communauté de Communes comme vers l'extérieur, tout en indiquant le moyen de transport utilisé pour faire le déplacement. Lors de l'atelier avec les élus et partenaires de mobilité, les participants ont été invités à faire la même exercice mais avec des profils types proposés qui représentaient les habitants et les usagers des services du territoire.

La deuxième activité consistait en une réflexion autour du thème « comment réduire la dépendance à la voiture » avec cinq sous-questions :

BROUILLON

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC70120625-DE

- Quels moyens de transport sont disponibles pour effectuer les déplacements et vers quelles destinations ?
- Quels freins existent à réduire la dépendance à la voiture ?
- Que ressent la population à l'idée de moins utiliser la voiture ?
- Que gagneraient la population à moins dépendre de la voiture ?
- Quelles sont les idées pour prendre moins la voiture ?

Nous notons la participation dominante d'utilisateurs de mobilité active lors de l'atelier grand public qui, même si n'a pas un comportement de mobilité représentatif de celui de la population du territoire, a permis de récolter des retours critiques à ce diagnostic sur les mobilités actives.

5.2.2 Analyse des résultats de l'atelier

Origines et destinations

Les principaux pôles générateurs de mobilité sur le territoire incluent les centre villes d'Ardres, de Guînes, et de Calais. Sur ces pôles, nous retrouvons les principaux sites d'emploi du territoire, ainsi que les principales offres de services comme la santé et les commerces. Certains participants ont également souligné la présence à Calais d'une piscine, et dans les trois zones la pratique d'autres sports comme le basket. Ces centres représentent donc des zones importantes pour les motifs professionnels, de loisirs et scolaires. Cette analyse reste cohérente avec leur classification comme emprise de l'ossature régionale par la SRADDET de la Région les Hauts-de-France.

L'usage des modes actifs

Les participants ont souligné plusieurs points concernant l'usage de la mobilité active sur leur territoire :

- L'offre limitée en infrastructures pour les déplacements actifs ;
- La marche à pied est principalement utilisée pour les déplacements de loisirs ;
- L'utilisation de la trottinette et du vélo comme alternatives à la voiture individuelle ;
- Le besoin d'abris vélos pour les garder au sec et en sécurité ;
- La demande de plus de sécurité pour les cyclistes, avec des voies partagées sur les petites routes, des pistes dédiées et des routes sécurisées ;
- L'intérêt pour le pédibus, un système de bus à pied ;
- L'importance de l'incitation positive à la mobilité active, notamment en encourageant la marche à pied pour des trajets de moins de 30 minutes et en favorisant l'usage du vélo ;
- Le besoin de plus d'abris sécurisés pour les vélos au centre des villages ;
- La nécessité de pistes cyclables sécurisées.

Les points bloquants à l'utilisation de la mobilité active

Les participants ont identifié plusieurs points bloquants pour l'utilisation de la mobilité active sur leur territoire. La sécurité ressort comme l'obstacle majeur à une pratique plus répandue de la mobilité active aujourd'hui. Les participants nous ont en effet partagés leur sentiment d'insécurité à rouler à vélo sur une infrastructure qui ne leur était bien souvent pas dédiée mais qui devait être partagée avec les automobilistes. Dans la même optique, les pratiquants de mobilité active nous ont fait part de leur sentiment d'insécurité dans les voies partagées du territoire. Bien que plus larges que les voies classiques, ces infrastructures ne sont aujourd'hui pas suffisantes pour assurer à ces usagers des modes doux un confort dans la pratique. Cet état de fait se retrouve également dans la marche à pied, qui peine à être pratiquée dans des conditions adéquates avec un manque global de trottoirs au sein du territoire. D'autres points bloquants ont été relevés :

- Les distances de déplacement importantes qui rendent la voiture nécessaire ;
- Le relief dans certaines zones du territoire et le climat défavorable qui rendent difficile la mobilité active ;

BROUILLON

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC70120625-DE

- Les longues distances à parcourir ;
- Le besoin de transporter des charges importantes lors des courses. ;
- Les mauvaises habitudes en matière de déplacement ;
- L'investissement important nécessaire pour peu d'utilisation des nouvelles liaisons entre les villages ;
- La perception que les transports doux sont moins rapides que les autres modes de transport.

Opportunités à un usage plus important de modes actifs

Les participants ont identifié plusieurs opportunités pour utiliser davantage la mobilité active sur leur territoire :

- Réaliser des gains financiers et environnementaux en réduisant l'utilisation des véhicules thermiques.
- Profiter de nombreuses opportunités en termes d'urbanisme et d'aménagement pour revaloriser les centres-villes et les cœurs de village en réduisant l'emprise foncière des places de parking.
- Remettre en question le rapport au temps associé à la voiture, en favorisant une approche plus détendue et moins contrainte temporellement.
- Améliorer la santé en pratiquant plus d'activité physique, en prenant l'air et en réduisant la pollution.
- Réaliser des économies financières en termes de carburant et d'entretien des véhicules.
- Favoriser le contact avec les gens et accroître l'autonomie en réduisant la dépendance à l'égard des parents.
- Contribuer à la préservation de l'environnement en réduisant les émissions de gaz à effet de serre.
- Profiter de la liberté et de l'activité physique offertes par les modes de déplacement doux.
- Anticiper la transition vers un monde post-pétrole en adoptant dès aujourd'hui des modes de déplacement durables.

Se séparer de la voiture

Les participants ont souligné plusieurs difficultés à se séparer de la voiture :

- La privation de liberté perçue avec moins d'accès à la voiture ;
- L'anxiété et le stress liés à la recherche d'alternatives de déplacement ;
- La crainte pour la sûreté et la sécurité lors des déplacements autres qu'en voiture ;
- La perte de confort associée à d'autres modes de transport ;
- La perte d'un moyen de se différencier de la population, en particulier en raison de la valeur ostentatoire de la voiture ;
- La praticité de la voiture en tant que moyen de déplacement individuel ;
- La perception que la voiture est plus rapide et pratique que d'autres modes de transport ;
- Le fait que la voiture confère une certaine autonomie à la population ;
- L'ancrage profond de la voiture dans les mœurs et les habitudes ;
- La symbolique ostentatoire importante associée à la voiture ;
- La problématique du dernier kilomètre en zone rurale, où les alternatives de transport sont souvent limitées.

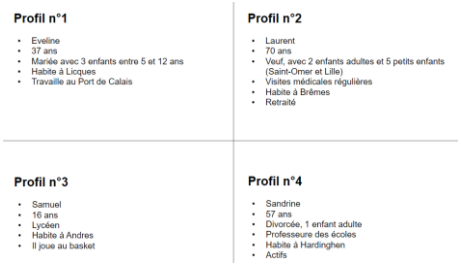
Cas pratique

Lors du premier atelier avec les élus, le personnel administratif de l'intercommunalité et des communes, et les professionnels de la mobilité territoriale, nous avons pu réaliser un exercice autour de 8 cas pratiques que représentaient 8 scénarios fictifs de personne du territoire avec des problématiques de mobilité différente. Ces mises en situation étaient l'occasion pour les participants se projeter dans la réalité opérationnelle de la mobilité du territoire.

BROUILLON

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC70120625-DE

Figure 5.14: Cas pratiques 1 à 4



Source: Atelier de concertation Mott MacDonald

Figure 5.15: Cas pratique 5 à 8

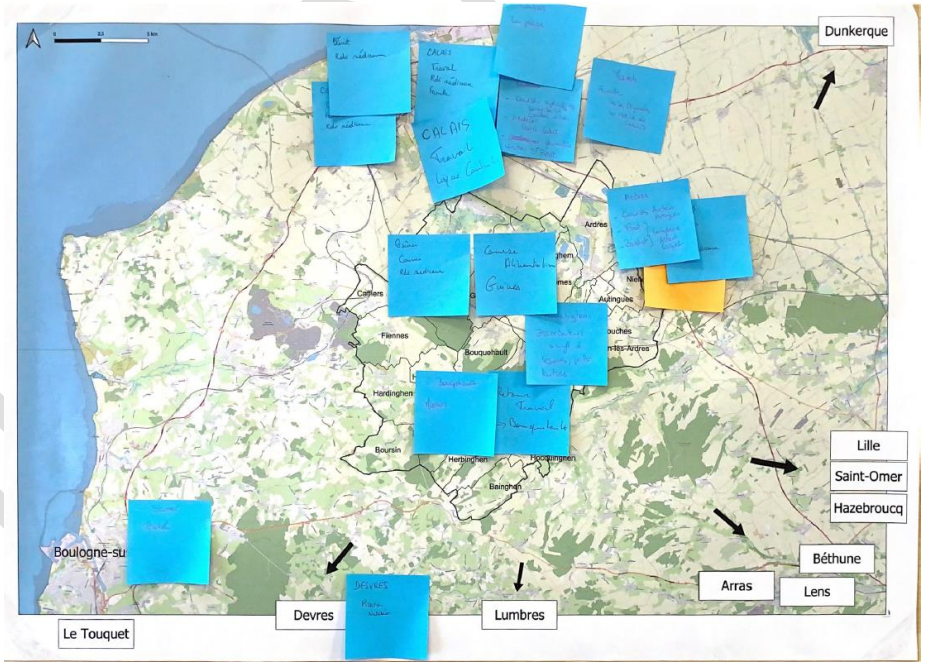
Source: Atelier de concertation Mott MacDonald

La mobilité active n'a été que très rarement citée comme une solution aujourd'hui viable pour assurer les différents déplacements des personnes. La marche à pied a été la solution la plus suggérée, notamment pour les personnes ayant des activités au sein de leur commune (professionnels ou de loisirs). Le vélo n'est très rarement que cité en raison du manque d'infrastructure aujourd'hui et des distances souvent importantes à couvrir

Cartographie participative

L'atelier de cartographie participe a été réalisé deux fois avec le grand public et un public plus orienté vers les jeunes du territoire. L'exercice consistait à indiquait sur une carte du territoire les différents déplacements que les participants réalisés sur une semaine type en indiquant notamment le moyen de transport.

Figure 5.16: Exemple de cartographie participative réalisée



Source: Atelier de concertation Mott MacDonald

Pour ce qui est la mobilité, la marche à pied est souvent privilégiée pour les déplacements à l'intérieur du territoire, surtout pour les jeunes sans voiture vivant à Guînes où cette pratique est adaptée. La pertinence de la mobilité douce a été soulignée notamment pour les petits trajets, les déplacements pour le loisir et pour les personnes qui ne travaillent pas. Néanmoins, la mobilité active est globalement marginale dans les habitudes de déplacement de la population.

Nous notons que lors de cette activité, certains participants ont évoqué un temps de déplacement en vélo maximal acceptable qui oscillait entre 30 et 40 minutes. Nous notons l'orientation genrée de cette réponse, avec les

BROUILLON

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC70120625-DE

participants féminins préférant un temps de déplacement en mobilité active plus court tandis que les participants masculins voyaient moins de problèmes avec des déplacements en vélo plus longs. Cela donne un rayon potentiellement important pour ces utilisateurs à explorer dans un deuxième temps

5.2.3 Présentation de l'enquête mobilité

L'enquête en ligne

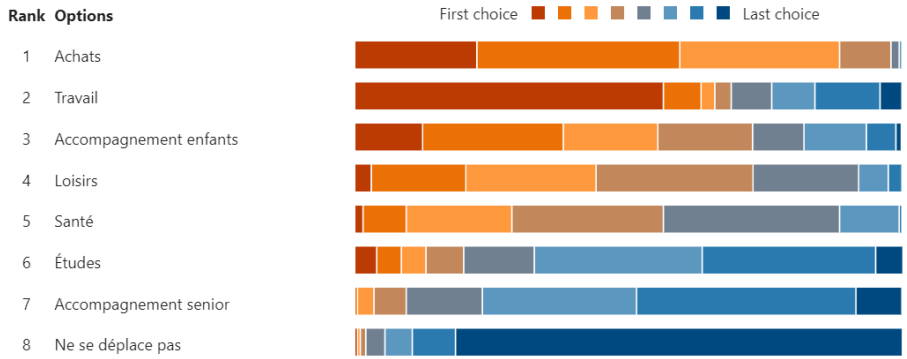
Une enquête en ligne d'une quinzaine de questions a été mise en ligne pour une durée d'un mois. L'objectif était d'avoir une vision sur les pratiques et attentes des habitants sur leurs déplacements, et de connaître leurs problématiques principales. La valeur de ces réponses est qualitative pour faire une analyse, et ne peut pas être redressée selon un échantillonnage calculé. Nous nous focaliserons ici sur les résultats ici en termes de mobilité active.

Nous avons reçu un total de 202 réponses représentant toutes les tranches d'âges, une majorité de communes, et des profils variés. Ces réponses nous permettent de mieux comprendre les déplacements des habitants. Moins d'un pourcent de la population a répondu, mais l'éventail de réponse semble couvrir un grand nombre de cas. Néanmoins, les résultats de cette enquête reflètent les tendances observées dans l'analyse des flux et dans les retours des participants aux ateliers.

Les déplacements les plus fréquents

Les répondants ont indiqué que leur déplacement les plus fréquents sont pour le travail (en premier choix pour plus de 50% des habitants) et pour les achats (la première raison de déplacement pour 22,3% des habitants et le deuxième et troisième choix de plus de 60% des habitants). Les déplacements pour accompagner les enfants et les loisirs arrivent juste derrière. Nous notons également que peu de gens ne se déplacent pas avec cette option en dernier choix pour 82% des répondants.

Figure 5.17: Raisons des déplacements les plus fréquents



Source: Enquête de mobilité Mott MacDonald

La destination géographique des trajets quotidiens est également bien répartie avec 45% des déplacement à destination de l'intérieur de la CCPO, 53% des déplacements à l'extérieur proche de la CCPO et 2% des déplacements quotidiens.

Mobilité active

La mobilité active occupe une part importante dans les déplacements de la population. Nous notons en effet que la marche et les modes doux sont assez bien représentants dans les choix de réponse, avec 9% des personnes identifiant la marché comme le mode de déplacement privilégié, 42% en deuxième place et 20% en troisième place. Ainsi, la marche est centrale dans la mobilité du territoire, ce qui n'est pas forcément observable en analysant seuls les flux.

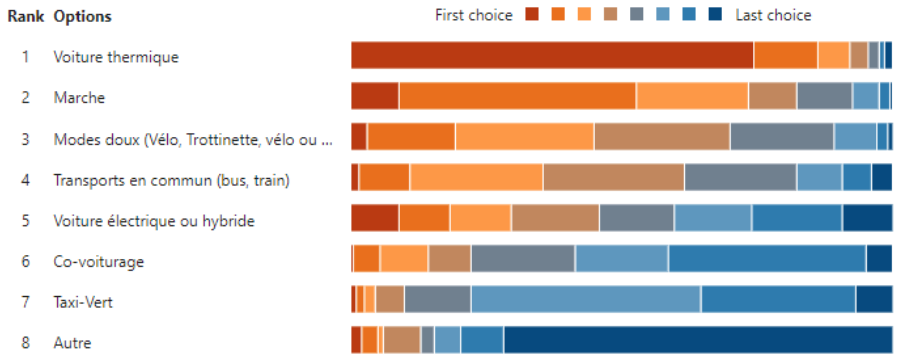
Les modes doux (vélo, vélo électrique, trottinette, trottinette électrique) sont également assez bien représentés, bien que ne représentant que 3% des personnes en premier choix de déplacement, contre 16% en deuxième choix

BROUILLON

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC70120625-DE

et 25% comme troisième et quatrième choix. Les modes doux sont donc également une réalité au sein du territoire.

Figure 5.18: Raisons des déplacements les plus fréquents



Source: Enquête de mobilité Mott MacDonald

Les points bloquants

Nous avons pu appréhender à travers l'enquête les points bloquants pour passer à un mode de doux chez les répondants. Nous avons regroupé l'importance des points bloquants et vous trouverez ainsi en vert les points les moins bloquants (moins de 20 réponses), en orange ceux moyennement bloquants (entre 20 et 70 réponses) et en rouge les points les plus bloquants (Plus de 70 réponses).

Tableau 6 Classification des points bloquants

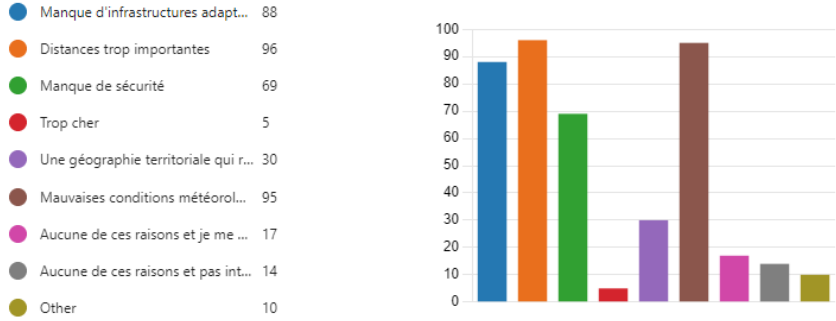
Réponse	Nombre de réponses	Degré de blocage
Manque d'infrastructures adaptées (pistes cyclables, trottoirs)	88	Important
Distances trop importantes	96	Important
Manque de sécurité	69	Moyennement important
Trop cher	5	Pas important
Une géographie territoriale qui rend difficile la pratique du vélo (vallonnée)	17	Pas important
Mauvaises conditions météorologiques (pluie, vent, froid)	95	Important

Source 6 Mott MacDonald

Nous pouvons ainsi voir que les répondants à l'enquête estiment comme fondamental une infrastructure adaptée à la pratique des modes doux. Il y a aujourd'hui un sentiment de manque d'infrastructures dédiées et de distances trop importantes pour être couvertes à vélo.

Nous notons également que seulement 14 réponses disent ne pas être intéressées par la question, montrant une préoccupation générale sur l'enjeu de la mobilité active.

Figure 5.19: Points bloquants – Mobilité active



Source: Enquête de mobilité Mott MacDonald

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC70120625-DE

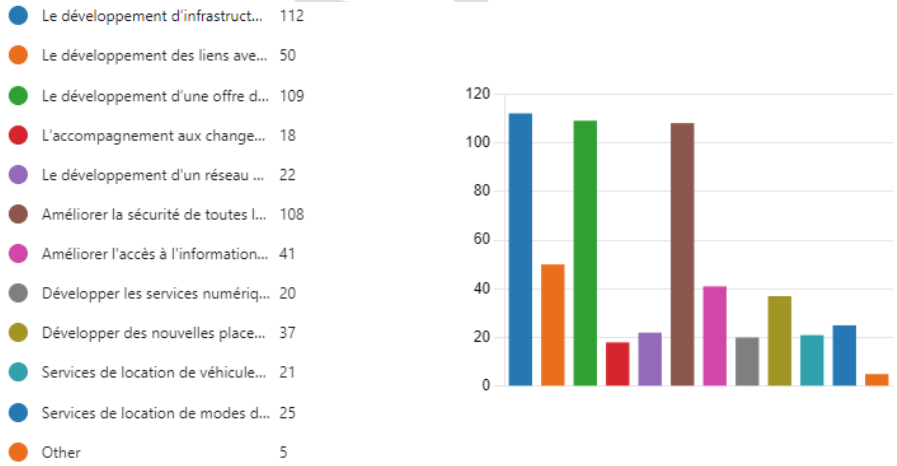
Les attentes

Parmi les suggestion de priorisation pour le développement de la mobilité au sein de la CCPO, les réponses en lien avec la mobilité active ont notamment été :

- Le développement d'infrastructures sécurisées pour les modes doux (vélo, vélo cargo, trottinette, vélo ou trottinette électrique, marche) : 112 réponses ;
- Le développement des liens avec les gares : 50 (aménagement d'abris vélo, de stationnement pour les modes doux, d'augmentation des connexions avec les autres modes de transport) ;
- L'accompagnement aux changements de pratique : 18 ;
- Améliorer la sécurité de toutes les infrastructures du territoire (routes, pistes cyclables, passages piétons et trottoirs, etc.) : 108 ;
- Services de location de modes doux (vélo, vélo électrique, vélo cargo, trottinette, trottinette électrique, etc.) : 25.

Nous notons ainsi que les attentes principales des enquêtés concernant les modes actifs sont notamment le développement de nouvelles infrastructures et l'augmentation de la sécurité de ces infrastructures. Cela démure la préoccupation principale des habitants sur le sujet de la mobilité active, qui démontre également l'inadéquation des pistes partagées qui existent aujourd'hui.

Figure 5.20: Attendes – Mobilité active



Source: Enquête de mobilité Mott MacDonald

Initiatives dédiées aux développements de la pratique du vélo

Nous avons demandé aux enquêtés si ils souhaitaient voir la collectivité de la CCPO encourager la pratique du vélo en mettant des initiatives dédiées telles que la location de vélos y compris électriques et vélos cargos ou par le développement de pistes cyclables. Les réponses sont nuancées :

- Pour le loisir : 55 ;
- Pour le travail : 17 ;
- Les deux : 91 ;
- Aucune de ces raisons et pas intéressés : 60

Nous notons ainsi que la majorité des personnes ayant répondu souhaite que les initiatives dédiées le soient pour le loisir et le travail, 55 prioritairement pour le loisir et 17 pour le travail. Cependant, nous notons que 60 personnes ne souhaitent pas ou du moins ne sont pas intéressées par la mise en place

BROUILLON

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC70120625-DE

d'initiatives dédiées. Nous pouvons comprendre que ces personnes ne sont pas intéressées par la mobilité active, qu'elles ne souhaitent pas la mise en place d'initiatives dédiées pour la mobilité. Néanmoins, une part importante de la population serait potentiellement susceptible d'adopter la pratique avec d'autres initiatives dédiées et adaptées, vu le nombre de réponses en faveur de ces initiatives dans l'enquête.

Figure 5.21: Mise en place d'initiatives dédiées pour le vélo – Mobilité active

Source: Enquête de mobilité Mott MacDonald

Suggestions libres

Nous avons demandé au sein du questionnaire des suggestions spécifiques pour améliorer la mobilité au sein du territoire. Il est intéressant de noter que parmi le nuage de mots représentant les occurrences les plus fortes, nous pouvons retrouver les mots de « vélo », « trottoir », « pistes cyclables » et « piste » liés à la mobilité active.

Figure 5.22: Nuage de mots questionnaire

Source: Enquête de mobilité Mott MacDonald

Pour rentrer dans une analyse plus fine, nous avons notamment noté les suggestions suivantes en lien avec la mobilité active :

- « Développer les pistes cyclables des villages entre Guînes et les villages » ;
- « Développer encore les liaisons douces pour favoriser et sécuriser l'utilisation de vélo, trottinette et marche Exemple concret : création d'une voie piétonne et cyclable entre Ardres et pont d'Ardres. Bon nombre d'étudiants ou autre font ce chemin à pieds sans sécurité » ;
- « Manque de pistes cyclables et piétons le long des routes départementales et entre les communes, trop dangereux » ;
- « L'amélioration des trottoirs et chemin de randonnée afin de faciliter le déplacement au sein du village et également » ;
- « Prévoir des trottoirs sur les grandes voies de circulation telles que rue de Courtebourne par exemple car très dangereux pour nos jeunes enfants Et nous parents ! » ;
- « Location de vélos électriques à Caffiers Passage de bus » ;
- « Un atelier de petites réparations de vélos, de recyclage de pièces et de sensibilisation aux risques routiers à destination des ados et jeunes

BROUILLON

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC70120625-DE

adultes en complément d'un réseau de pistes cyclables entre toutes les communes de la CCPO » ;

- « Mise en place de vélo route » ;
- « Nettoyage des vélo route : j'ai crevé plusieurs fois en peu de temps (malgré le pneu changé) Favoriser les "garages" à vélo pour les stationner à l'abri et des intempéries et des dégradations » ;
- « Amélioration des trottoirs qui sont souvent pas accessibles (voiture stationnée) Trop ou pas assez large pour les personnes à mobilité réduite et ou en fauteuil » ;
- « Plus d'accès piétons plus sécurisés entretenus pour les piétons que cela soit pour se rendre à Ardres nielles les Ardres Balinghem etc. Pour le lac accès piéton plus sécurisé trop dangereux ainsi que les chemins » ;
- « Une piste cyclable sécuritaire (séparée de la route) pour rejoindre Les Attaques, Calais » ;
- « Je suggère une piste piétonne et cyclable sur le lac , Ardres ça serait très utile » ;
- « Favoriser de grand parking à proximité des villes comme Ardres Guînes et avoir assez sur le même parking soit à un vélo électrique ou trottinette (pour circuler tranquillement en ville) » ;
- « Favoriser les déplacements en vélo » ;
- « Nécessité que les villages réalisent des trottoirs pour inciter les personnes à se déplacer sans risque. A Sanghen, aucun trottoir sauf devant la mairie » ;
- « Trottoir impraticable même avec une poussette obligé de marcher sur la route. Pourquoi ne pas essayer la location de vélo » ;
- « Aménagement de postes cyclables au marais de Guînes » ;
- « Pas de trottoir à Courtebourne, impossible de sortir avec la poussette en sécurité vu la rapidité des voitures qui passent a côté de nous » ;
- « Réaliser en priorité de véritables pistes cyclables « ;
- « Une voie piétonne/cyclable sur la départementale jusqu'à Ardres serait utile pour les habitants de Lostebarne afin de pouvoir se déplacer autrement qu'en voiture jusque sur Ardres » ;
- « Mes 2 enfants (15 et 17 ans) aimeraient être autonomes pour aller à Calais tous les jours mais ne peuvent pas aller prendre le bus à Pont d'Ardres. Trop dangereux. Il faudrait une piste cyclable de Brêmes à Pont d'Ardres. Ou que les bus de Calais arrivent jusqu'à Brêmes » ;
- « Des trottoirs plus sécurisés. Des espaces pour stationner son vélo, si possible à l'abri des intempéries » ;
- « Également protéger mieux des intempéries la vélo route (haies, brise-vent) » ;
- « Créer des chemins cyclo et piétons entre les communes afin de pouvoir circuler en sécurité « ;
- « Sécuriser la route qui mène jusqu'au collège pour que les enfants qui habitent à la limite de Guînes (route de Calais/ Le Tahonet) puissent s'y rendre en vélo ou trottinette voire à pieds avec un agent de la mairie ou même en véhicule type baladin à Calais en toute sécurité » ;
- « Réparer les trottoirs Certain deviennent impraticable » ;
- « Améliorer les trottoirs c'est une priorité » ;
- « Sécuriser les routes pour les cyclistes » ;
- « Développer les pistes cyclables en réseau cohérent et sécurisé (en lieu et place des morceaux éparpillés et accidentogènes) ainsi que les infrastructures adaptées au stationnement des vélos (pour attacher le cadre et non simplement la roue avant). plus de la sensibilisation des autres usagers de la route sur le partage de l'espace » ;
- « Créer des stations vélo Sécurisé Ou les gens pourraient les mettre le temps qu'il fasse leurs courses ou sur des sites touristique » ;
- « Sécurisation des routes et veille au respect de chaque utilisateurs (voiture mais aussi usager trottinette et surtout vélo qui ne respectent rien et qui ne sont ni sensibilise ni sanctionnés …) » ;

BROUILLON

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC70120625-DE

- « Faire du vélo de loisir, ou sportif devient de plus en plus dangereux,. Notamment à cause de la vitesse, des véhicules à 150 km /h en agglomération n'est pas très rassurant.... Et tout le monde s'en fout, commune comme département ! » ;
- « Mettre en sécurité les vélo , trottinette » ;
- « Des trottoirs pour la sécurité des enfants pour aller à l'école des bus pour aller en ville » ;
- « Agrandir les routes où cela est nécessaire et mettre en place plus de chemin sécurisés pour ceux se déplaçant à pieds » ;
- « Mettre en place des tricycles pour personne à mobilité réduire ou handicapé serait un plus » ;
- « Beaucoup plus de pistes cyclables dans la commune de Guînes et aux alentours et sécurisés ».

Ainsi, nous pouvons noter que les thèmes les plus récurrents sont l'aménagement des trottoirs, l'augmentation de la sécurité des infrastructures cyclables, le développement de nouvelles infrastructures et le développement d'aménagements dédiés (abris-vélo, location notamment).

Bilan de l'enquête

Nous tenons à rappeler que les résultats de l'enquête ne sont en aucun cas représentatifs de la mobilité de la CCPO mais constituent seulement une indication sur les grandes tendances.

Ainsi, la mobilité active que comprend la marche à pied, le vélo, le vélo électrique, la trottinette et la trottinette électrique occupe une place importante au sein de la mobilité. En effet, les déplacements de la population de la CCPO sont souvent effectués en marchant ou à l'aide d'un mode de déplacement doux.

Nous notons également que les principaux points bloquants pour que la population passe à des modes de déplacements actifs. Le manque de sécurité demeure l'obstacle le plus important, avec un ressenti global d'insécurité même sur les aménagements pensés pour favoriser la mobilité active, comme les voies partagées notamment. Le partage de l'infrastructure avec les voitures, le manque de voies dédiées, le manque de trottoirs, le manque de visibilité sur la route sont les principales raisons de ce sentiment d'insécurité dans la pratique des modes doux. Les mauvaises conditions météorologiques ont également été citées à de nombreuses reprises comme bloquantes pour le développement de la mobilité active.

Les attentes de la population pour le développement de la mobilité active du territoire sont principalement orientées vers la massification d'infrastructures cyclables, le développement de laissons entre les gares ainsi que le renforcement de la sécurité pour les différents aménagements existants au sein du territoire.

La population est globalement en demande de développement d'initiatives dédiées pour promouvoir la pratique du vélo de la part de la collectivité, notamment pour le loisir et le travail.

Enfin, les suggestions que nous avons pu récupérer concernent principalement des problématiques liées à un mauvais aménagement ou à une absence de trottoirs, ainsi qu'à un manque de sécurité et une insuffisance de pistes cyclables sur le territoire.

BROUILLON

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC70120625-DE

Glossaire

AOM	Autorité Organisatrice de Mobilités
CC	Communauté de Communes
CCPO	Communauté de Communes du Pays d'Opale
CHH	Centre Hospitalier d'Hesdin
DSP	Délégation de Service Public
EPCI	Etablissement Public de Coopération Intercommunale
EMD	Enquête Ménage Déplacements
FEDER	Fonds Européen de Développement Régional
IRVE	Infrastructures de Recharge de Véhicule Électrique
LOM	Loi d'Orientation des Mobilités
MADT	Maison Aménagement Développement Territorial
MAP	Marche à Pied
PADD	Projet d'Aménagement et de Développement Durable
PLUi	Plan Local Urbanisme intercommunal
PPA	Plan de Protection de l'Air
SCOT	Schéma de Cohérence et d'Organisation Territorial
SITAC	Syndicat Intercommunal des Transports Urbains du Calaisis
SNCF	Société Nationale des Chemins de Fer
TAD	Transport à la Demande
TER	Train Express Régional
VAE	Vélo à Assistance Électrique
VTT	Vélo Tout Terrain

BROUILLON

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC70120625-DE

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC70120625-DE

Schéma Directeur Mobilités Actives

Scénarios

Mars 2025

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC70120625-DE

Mott MacDonald
15, rue Traversière
75012
Paris
France

T +33 (0)1 8565 2780
mottmac.com/France

Numéro de version et de révision

Révision	Date	Rédigé par	Vérifié par	Approuvé par	Description
1	2 septembre 2024	Filip Kucera Valentin Bouzigues Valentine Desreumaux	Peter Campobasso	Stéphane Bouche Osochowski	SDIRVE PMS Pays d'Opale – SDMA - Scénarios
2	20 mars 2025	Valentine Desreumaux Marcoul Robin	Peter Campobasso	Stéphane Bouche Osochowski	Version finale

Communauté de Communes Pays d'Opale

Référence du document: | 1 | A |

Mott MacDonald France SAS 523 138 758
RCS Paris. 15, rue Traversière, 75012,
Paris, France

Mott MacDonald Restricted

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC70120625-DE

Mott MacDonald
15, rue Traversière
75012
Paris
France

T +33 (0)1 8565 2780
mottmac.com/France

Ce document est émis pour la partie qui l'a commandité et à des fins spécifiques liées exclusivement au projet susvisé. Aucune autre partie ne peut s'appuyer sur ce document et il ne peut être utilisé à aucune autre fin.

Nous déclinons toute responsabilité quant aux conséquences de l'utilisation de ce document par un tiers ou à toute autre fin, ou quant aux conséquences de la présence d'erreurs ou omissions découlant d'une erreur ou omission dans les données qui nous ont été communiquées par des tiers.

Ce document contient des informations confidentielles et des éléments de propriété intellectuelle exclusive. Il ne doit pas être présenté à des tiers sans notre autorisation et celle de la partie qui l'a commandité.

Communauté de
Communes Pays d'Opale

Mott MacDonald France SAS 523 138 758
RCS Paris. 15, rue Traversière, 75012,
Paris, France

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC70120625-DE

Sommaire

Synthèse 1

1 Contexte 2
1.1 Les objectifs 2
1.2 La démarche 2

2 Méthodologie 3
2.1 Des stratégies fondées sur les analyses en phase de diagnostic… 3
2.2 Appuyées par des visites de terrain… 3
2.3 et renforcées par l'opinion de la population 4
2.3.1 Choix des solutions et budget participatif 4
2.3.2 Affinage des solutions 5
2.3.3 Une enquête en ligne 5
2.3.4 Le résultat 5
2.3.5 L'affinage des actions de mobilité active 7
2.4 Le report modal et l'impact environnemental 7
2.4.1 Report modal 7
2.4.2 Impact environnemental 9

3 Scénarios 10
3.1 Scénario 1 – La CCPO Active 10
3.1.1 Présentation du scénario 10
3.1.2 Contenu du scénario 11
3.1.3 Bilan 11
3.1.4 Estimation des impacts financiers et environnementaux 12
3.2 Scénario 2 – La CCPO renforcée 13
3.2.1 Présentation du scénario 13
3.2.2 Contenu du scénario 13
3.2.3 Bilan 14
3.2.4 Estimation des impacts financiers et environnementaux 14
3.3 Scénario 3 – La CCPO maillée 16
3.3.1 Objectifs 16
3.3.2 Contenu du scénario 16
3.3.3 Bilan 17
3.3.4 Estimation des impacts financiers et environnementaux 17

4 Comparaison des scénarios 18
4.1 L'approche 18

5 Scénario arrêté 20

Annexes 21

A. Support concertation 22

Glossaire 23

Mott MacDonald Restricted

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC70120625-DE

Figures

Figure 2.1: Route en état dégradé vers Fiennes 4
Figure 2.2: Route en état dégradé vers Alembon 4
Figure 2.3: Introduction enquête mobilité élaboration de scénarios 5
Figure 2.4: Réponses enquête mobilité élaboration de scénarios 5
Figure 2.5: Résultat atelier de concertation – Actions priorisées 6
Figure 2.6: Résultat atelier de concertation – Actions étayées 6
Figure 2.7: Résultat enquête mobilité Phase 2 - 1 6
Figure 2.8: Résultat enquête mobilité Phase 2 - 2 6
Figure 4.1: Comparatif des scénarios 18
Figure 5.1: Support pour les participants pour coller les gommettes1 22

Mott MacDonald Restricted

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC70120625-DE

Synthèse

Le Schéma Directeur de Mobilités Actives (SDMA) pour la Communauté de Communes du Pays d'Opale (CCPO) est une initiative stratégique visant à **améliorer la mobilité dans le territoire**. Après une première phase d'évaluation des mobilités existantes, nous nous concentrons durant la phase deux sur **l'élaboration de stratégies adaptées** aux besoins des usagers et à la mobilité territoriale en termes de mobilité active. Ces stratégies incluent l'amélioration des infrastructures pour les cyclistes et les piétons, avec des cartographies détaillées et des propositions d'aménagements. De plus, des **campagnes de sensibilisation**, le **renforcement de l'infrastructure existante**, et un **focus sur les connexions manquantes** sont envisagés pour encourager une mobilité active. L'objectif est de créer un environnement sûr et agréable, favorisant une mobilité durable et efficace pour tous les résidents de la CCPO.

Trois scénarios pour répondre aux besoins du territoire ont été développés et proposés au COPIL :

- **Scénario 1 - Faire connaître l'offre de mobilité active et accompagner la population dans son adoption**
- **Scénario 2 - Améliorer les conditions de pratique de la mobilité active et l'infrastructure existante pour inciter au report modal** :.
- **Scénario 3 – Palier les connexions manquantes de mobilité active au sein du territoire pour faire de la mobilité active une alternative crédible à la voiture individuelle :**

Le COPIL a sélectionné le Scénario 2 en date du 10 octobre 2024. Ce deuxième scénario exige une planification stratégique et la collaboration entre différents niveaux d'administration, tels que le Département et la Région. En renforçant l'infrastructure existante et en ajoutant quelques services, le scénario permet le développement de services semi-complets. L'impact environnemental est modéré, car la mobilité active est rendue plus attrayante sans toutefois réduire l'emprise des infrastructures routières actuelles. D'un point de vue budget, les coûts sont plus élevés que dans le premier scénario, notamment en raison des frais de maintenance et de renforcement de l'infrastructure (comme le marquage au sol et l'ajout de racks à vélos). Le report modal est quant à lui meilleur qu'avec les campagnes de communication seules, mais il reste limité, car sans création de nouvelles infrastructures, l'alternative à la voiture reste insuffisamment développée.

Son impact en termes de report modal est estimé à 2,3%, ainsi potentiellement réduisant les émissions de CO2 du territoire par 930 teqCO2 par an. Son coût d'investissement s'élèverait autour de 1,2 € millions avec un coût annuel d'exploitation autour de 0,3 € millions. Ces hypothèses de coût doivent être validées par des études de faisabilité préalables.

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC70120625-DE

1 Contexte

1.1 Les objectifs

La phase 2 consiste en l'élaboration d'une stratégie de mobilité, ici dans le cadre du Schéma Directeur de Mobilités Actives (SDMA). L'objectif est de concevoir des stratégies qui répondent aux besoins des usagers tout en favorisant une mobilité durable et efficace. En se basant sur une analyse comparative approfondie et les objectifs établis lors de la première phase, la CCPO poursuivra l'identification et la sélection de scénarios optimaux pour chaque axe de développement des mobilités. Ces scénarios sont conçus pour être en adéquation avec les attentes des habitants et les impacts environnementaux et sociaux anticipés.

1.2 La démarche

Ce rapport examine les avantages, les inconvénients, les coûts, ainsi que les raisons déterminantes des stratégies adoptées. Il comprend également des cartographies détaillées des itinéraires cyclables et piétons, accompagnées de propositions d'aménagements tels que des voies vertes, des pistes cyclables et des routes partagées. Les sites stratégiques pour l'installation de stationnements pour vélos sont également identifiés. De plus, une stratégie spécifique axée sur les services, l'animation et la sensibilisation a été développée pour promouvoir activement les mobilités actives au sein de la CCPO. Cette démarche vise à créer un environnement favorable à la mobilité active, sécuritaire, pratique et agréable pour tous les usagers.

Ainsi, les 3 stratégies sont présentées ci-après :

- Scénario 1 – CCPO Active : Cette stratégie vise à axer les actions sur de la communication et de la sensibilisation sur la mobilité active du territoire et ses bien faits. Les actions de cette stratégie sont souvent relativement faciles à mettre en place et économiquement sobre mais ont un impact sur le report modal de la voiture individuelle à la mobilité active limité ;
- Scénario 2 – CCPO Renforcée : À travers cette stratégie, l'objet est de capitaliser sur l'existant en intervenant le moins possible dans la création de nouvelles infrastructures mais en se concentrant sur l'amélioration de l'existant. Les actions présentent souvent un coût relativement élevé, ont un degré de complexité moyen et ont un impact tangible sur le report modal en faveur de la mobilité active ;
- Scénario 3 – CCPO Maillée : Cette dernière stratégie vise à créer les infrastructures de mobilité active pour pallier le manque de connexion aujourd'hui observé. Les actions sont généralement assez onéreuses et complexes à déployer mais recouvrent un impact fort sur le report modal de la mobilité carbonée à la mobilité active.

Ces stratégies ont été conçues pour répondre aux problématiques identifiées lors de la phase 1 du SDMA. Elles visent à renforcer la connexion entre la population et son environnement, favorisant ainsi une appropriation plus intime et respectueuse de l'espace commun. L'objectif est également de réduire la dépendance à l'automobile, ce qui pourrait entraîner une diminution significative de la pollution et une amélioration de la qualité de l'air et de la santé publique. Enfin, les stratégies sont orientées de manière à ce que la mobilité active devienne un outil et une opportunité de revitaliser les communes en redécouvrant et en valorisant les espaces locaux.

Le scénario 2, la CCPO Renforcée, a été sélectionné en COPIL le 10 octobre 2024. Nous détaillons les actions et impacts associés dans la section 3.2.

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC70120625-DE

2 Méthodologie

2.1 Des stratégies fondées sur les analyses en phase de diagnostic…

Un diagnostic de la mobilité active du territoire a été réalisé lors de la phase de diagnostic. Ce diagnostic révèle que les habitants n'ont pas de sentiment de sécurité lorsqu'ils utilisent des modes de transport actifs, tels que la marche et le vélo, ce qui limite son utilisation à une minorité d'habitants. Pour développer la mobilité active, il est nécessaire d'enrichir l'offre en introduisant des systèmes de vélo-partage communautaire, en aménageant davantage de pistes cyclables et de voies dédiées, et en améliorant les trottoirs.

Malgré ces défis, la mobilité active possède un fort potentiel de développement. Elle est perçue comme un moyen privilégié pour reconnecter la population à son territoire. Les ateliers de concertation, les discussions publiques et les enquêtes en ligne montrent une volonté populaire de réduire l'utilisation de la voiture. Les habitants souhaitent prendre plus de temps pour se déplacer de manière active, ce qui contribuerait à réduire la pollution, améliorer la qualité de l'air et la santé, et redécouvrir les communes et l'environnement de l'intercommunalité.

Ainsi, trois scénarios ont été identifiés pour répondre aux problématiques de mobilité active du territoire. La promotion de l'offre existante, le renforcement de l'infrastructure actuelle et la création de nouvelles infrastructures pourraient en effet permettre aux habitants de développer de nouvelles habitudes de déplacement.

2.2 Appuyées par des visites de terrain…

Plusieurs visites de terrain ont été réalisées, notamment lors des différents ateliers de concertation menés durant les phases 1 et 2. Le rapport de diagnostic de la phase 1 détaille la méthodologie et les résultats de ces premières concertations. Ces visites ont enrichi l'état des lieux et permis de remarquer les traits saillants suivants concernant la mobilité active du territoire : :

- Infrastructures dégradées : Aujourd'hui, beaucoup de pistes cyclables souffrent d'un état de dégradation avancé, avec des marquages au sol qui sont difficilement lisibles, une chaussée qui, par endroits, présente d'importants nids-de-poule, ou encore une végétalisation qui obstrue complétement la pratique du vélo sur certaines portions de pistes cyclables (notamment sur certaines tronçons de l'Eurovéloroute 5) ;
- Infrastructures non-sécurisées : Les différentes infrastructures pensées pour la pratique de la mobilité active (eurovéloroute, pistes cyclables, routes partagées) sont souvent trop étroites et non-adaptées à une pratique du vélo dans des conditions de sécurité optimales, partageant parfois des routes départementales avec des voitures qui roulent à une vitesse élevée ;
- Infrastructures manquantes : Les aménagements cyclables sont concentrés principalement au nord du territoire entre Guînes et Ardres et que le sud du territoire n'en étaient que très peu pourvus. Par ailleurs, il manque aujourd'hui des aménagements afin d'inciter à la pratique de la mobilité active, tels que des racks à vélo sécurisés, des abris vélos ou encore des trottoirs partagés ;
- Manque de visibilité sur l'offre de mobilité active : Il n'y a aujourd'hui que trop peu de panneaux de signalisation, d'affiches ou d'éléments visuels pour traduire la présence des infrastructures et services de mobilité active.

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC70120625-DE

Figure 2.1: Route en état dégradé vers Fiennes

Source: Mott MacDonald

Figure 2.2: Route en état dégradé vers Alembon

Source: Mott MacDonald

2.3 et renforcées par l'opinion de la population

À l'instar de la phase 1, quatre ateliers de concertation ont eu lieu afin de comprendre l'opinion, les attentes et les priorités des habitants de la CCPO dans les quatre pays composant le territoire, à savoir :

- Pays 1 : Pays de Guînes (Guînes) ;
- Pays 2 : Pays d'Hardinghen (Hardinghen) ;
- Pays 3 : Pays de Licques (Licques) ;
- Pays 4 : Pays de l'Ardrésis (Ardres).

Chaque atelier était divisé en deux temps. Le premier exercice est dédié au choix des solutions, tandis que le second consiste à affiner les solutions sélectionnées.

2.3.1 Choix des solutions et budget participatif

Des petits groupes d'environ cinq personnes ont été formés et un livret contenant des fiches descriptives des différentes solutions leur a été remis (voir Annexe A). Chaque action présentait une ou plusieurs problématiques cibles ainsi qu'un budget basé sur le coût réel de l'action, symbolisé ici par un coût en gommettes..

Les solutions que pouvaient sélectionner les participants concernant la mobilité active étaient :

- Aménager les trottoirs dans les zones déficitaires ;
- Augmenter le nombre de passages piétons ;
- Créer de nouvelles stations de vélo-partage communautaires au sud du territoire ;
- Créer une piste cyclable du centre d'Ardres à Bois en Ardres, en passant par le lac d'Ardres ;
- Développer des plates-formes de mobilité dans les centres-bourgs ;
- Développer des services de mobilité pour le dernier kilomètre ;
- Développer une piste cyclable de Fiennes à Hardinghen ;
- Développer une piste cyclable de Guînes à Andres ;
- Développer une piste cyclable de Guînes à Fiennes ;
- Installer des panneaux pour signaler les infrastructures de mobilité active ;
- Mieux afficher l'offre de mobilité sur le territoire ;
- Prolonger la piste cyclable de Bois en Ardres à Pont d'Ardres ;
- Réaliser une campagne de sensibilisation auprès de la population ;
- Réparer les routes dégradées du territoire ;
- Sécuriser et améliorer l'accès aux sentiers de randonnée ;
- Sécuriser l'accès aux collèges à vélo.

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC70120625-DE

La consigne de l'exercice était, pour chacun des groupes, de se mettre à la place de la collectivité, avec un budget limité de 30 gommettes, et de choisir les solutions en fonction des problématiques qu'ils privilégieraient.

Après un temps de réflexion et de sélection, chacun des groupes a restitué à l'ensemble des participants les actions choisies et notamment les explications qui avaient motivé leurs choix.

2.3.2 Affinage des solutions

Dans un second temps, les participants ont pu affiner les solutions sélectionnées dans l'exercice n°1. L'intérêt pour était de comprendre comment organiser les actions, comprendre les besoins des participants mais également les facteurs de succès des actions.

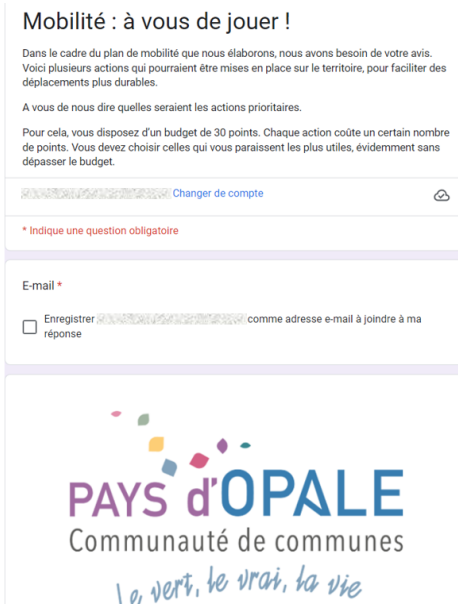
Les participants ont été invité à choisir, individuellement, une action qu'il souhaiterait en priorité développer avec un guide à compléter :

- « Ce que je comprends de l'action » : L'objectif de cette section était d'appréhender ce que les participants se figuraient derrière l'action, ce qu'ils avaient à l'esprit comme actions sous-jacentes ;
- « Le service me sera utile si… » : L'intérêt de cette section était de comprendre comment l'action pouvait opérationnellement et concrètement être utile aux participants ;
- « Le service ne me sera pas utile si… » : À l'inverse, l'idée de cette section était d'avoir l'ensemble des facteurs qui pourraient faire qu'une action ne soit pas in fine utile à la population.

2.3.3 Une enquête en ligne

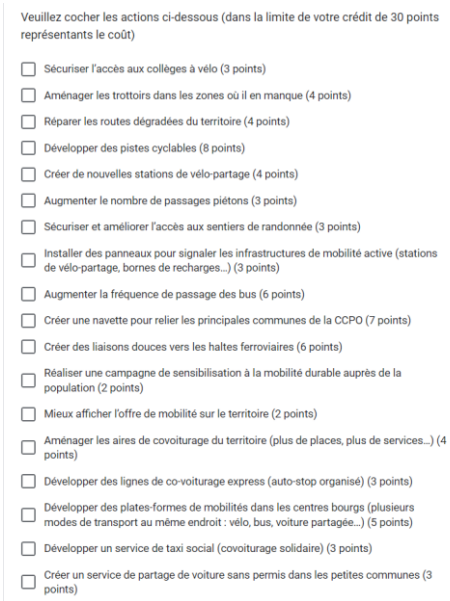
La participation lors des ateliers était très faible (Voir 2.3.4.1). Ainsi, pour pallier le peu de retours récoltés, la CCPO a partagé un questionnaire en ligne sur ses réseaux sociaux. L'objectif était le même que celui de l'exercice de sélection des actions, à savoir comprendre les priorités du grand public.

Figure 2.3: Introduction enquête mobilité élaboration de scénarios



Source: Mott MacDonald

Figure 2.4: Réponses enquête mobilité élaboration de scénarios



Source: Mott MacDonald

2.3.4 Le résultat

2.3.4.1 Des éléments de contexte dans l'interprétation des résultats

Il convient de rappeler certains éléments de contexte pour l'interprétation des résultats présentés. La participation a été mitigée, avec une absence de participants pour les deux premiers ateliers de Licques et d'Ardres. De plus, un seul participant a assisté à l'atelier d'Ardres et cinq à celui d'Hardinghen. Par conséquent, le potentiel des exercices n'a pas pu être pleinement exploité, le nombre de participants étant trop limité pour permettre une

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC70120625-DE

véritable idéation et stimulation de l'intelligence collective.Les actions privilégiées

Les points majeurs qui sont remontés de la concertation à Ardres sont :

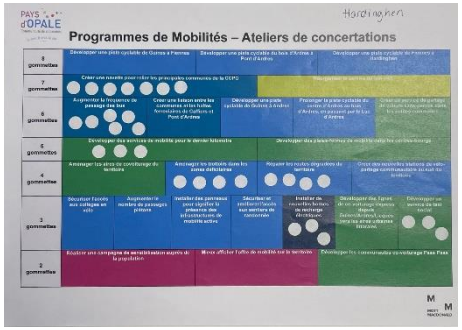
- L'importance de protéger les cyclistes à l'aide de pistes cyclables séparée et l'importance de la signalisation pour indiquer les routes conseillées et déconseillées aux vélos ;
- L'importance de communiquer sur les solutions de mobilité existantes et de cibler les campagnes de communication pour donner envie aux habitants de changer leurs habitudes ;
- Les stations vélo partage communautaire qui ne permettent pas l'interopérabilité entre stations.

Pour ce qui est de la concertation à Hardinghen, les actions retenues sont notamment :

- Développer une piste cyclable de Guînes à Fiennes ;
- Développer des plates-formes de mobilité dans les centres-bourgs ;
- Aménager les trottoirs dans les zones déficitaires ;
- Sécuriser l'accès aux collèges en vélo ;
- Développer un service de taxi social ;
- Mieux afficher l'offre de mobilité sur le territoire ;
- Développer des services de mobilité pour le dernier kilomètre ;
- Réparer les routes dégradées du territoire.

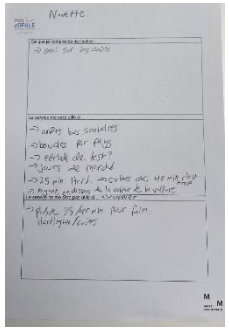
L'aménagement des trottoirs, l'affichage de l'offre de la mobilité ou encore la création de nouvelles connexions cyclables demeurent les actions les plus populaires concernant la mobilité active.

Figure 2.5: Résultat atelier de concertation – Actions priorisées



Source: Mott MacDonald

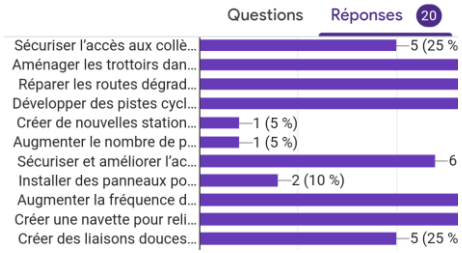
Figure 2.6: Résultat atelier de concertation – Actions étayées



Source: Mott MacDonald

L'enquête en ligne a collecté 20 réponses.

Figure 2.7: Résultat enquête mobilité Phase 2 - 1



Source: Résultats de l'enquête en ligne partagés par la CCPO

Figure 2.8: Résultat enquête mobilité Phase 2 - 2

Source: Résultats de l'enquête en ligne partagés par la CCPO

Selon les résultats de cette enquête, les actions privilégiées en termes de mobilités actives sont notamment :

- Aménager les trottoirs dans les zones déficitaires ;

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC70120625-DE

- Réparer les routes dégradées du territoire ;
- Développer des pistes cyclables ou aménagements cyclables qui favorisent la sécurité des cyclistes.

Ainsi, les réponses de l'enquête en ligne corroborent de manière plutôt juste aux résultats des ateliers.

2.3.5 L'affinage des actions de mobilité active

Le tableau ci-dessous reprend les différents points abordés par les participants, ce qui permet une appréciation de leurs priorités et besoins :

Tableau 1 Points critiques pour les actions et services mentionnés

Services	Points critiques
Communication	• Besoin de plus de communication que juste sur les réseaux sociaux
Vélo	• Le vélo est aujourd'hui très dangereux sur l'intercommunalité à cause du manque d'infrastructure : importance de sécuriser les pistes cyclables (pas de voies partagées sur les grands axes) ; • Le vélo peut être utilisé comme un outil touristique ; • Les barrières face au vélo restent nombreuses : météo, élévation : cela pose la question de la priorisation du vélo comme mode de transport
Trottoirs	• Des trottoirs semblent nécessaires dans les endroits suivants : ▪ Le bas de Hardinghen ; ▪ Le hameau de L'Eau Courte ; ▪ Autour de la maison de l'enfant à Hardinghen ; ▪ Le Hameau d'Escottes à Licques. • Les trottoirs ne sont pas continus dans certaines communes et il n'y a pas de passages piétons pour traverser la rue ; • De nombreuses voitures se garent sur le trottoirs.

Source Mott MacDonald

Les participants ont accordé une attention particulière à l'accès aux gares. Ils ont souligné l'importance des gares de Rinxent et de Calais Fréthun, toutes les deux situées hors du périmètre administratif de l'intercommunalité, mais identifiées comme étant importantes pour se rendre aux pôles structurants de Calais, Boulogne-sur-Mer, et au-delà. La gare de Rinxent permet un accès direct à Boulogne-sur-Mer, contrairement aux gares de Pont d'Ardres et de Caffiers. Cette gare pourrait également bénéficier aux lycéens dont l'établissement scolaire est situé à Marquise. Les deux gares du territoire, Caffiers et Pont d'Ardres, sont éloignées et difficiles d'accès pour les habitants d'Hardinghen.

2.4 Le report modal et l'impact environnemental

2.4.1 Report modal

Le report modal correspond au transfert de la part modale d'un mode à un autre. Par exemple, cela peut impliquer le passage du transport en véhicule personnel à un transport en mode doux tel que le vélo. L'hypothèse que le report modal s'effectue seulement depuis la voiture individuelle vers les autres modes de transport est utilisé.

Afin de mesurer le report modal potentiel de chacun des scénarios, le report modal potentiel de chaque action proposée a été d'abord calculé. Le report modal de chaque action est calculé à l'aide de critères qui impactent le nombre de personnes potentiel qui changeraient de mode.

Pour chaque action, des facteurs qui décrivent la sensibilité de l'action aux différents critères suivants ont été estimés :

- La distance ;
- La durée du déplacement total
- Le temps de marche ;

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC70120625-DE

- Le nombre de correspondance ;
- La facilité d'usage ;
- La météo ;
- Les reliefs ;
- Le motif et le chaînage du déplacement ;
- La possibilité de sortir de l'intercommunalité ;
- Le développement des véhicules électriques.

Ces facteurs sont évalués entre 0 et 1 pour chaque action. Un facteur de 0 indique qu'aucun utilisateur potentiel ne va sa reporter sur le mode de transport promu par l'action en raison du critère évalué lorsqu'un facteur de 1 indique que 100% des usagers changeront leurs habitudes. Tous les critères ne sont pas pertinents pour toutes les actions et lorsque le critère n'est pas approprié, le facteur de ce critère est égal à 1. Le facteur diminue au plus l'impact du critère est important ce qui diminue le potentiel report modal.

Par exemple, pour l'action « Aménager les trottoirs pour sécuriser la pratique de la marche dans les zones déficitaires », le facteur distance est de 0.1 : c'est-à-dire que seulement 10% des usagers accepteraient de se reporter vers la marche grâce à cette action en prenant en compte la distance de leur déplacement. En suivant les facteurs présentés dans le Tableau 2.1 pour les autres critères et en multipliant les facteurs entre eux on obtient un report modal de 0.45% de la voiture vers la marche à pieds associé à cette action.

Tableau 2.1: Critères de report modal pour l'action « aménagement des trottoirs »

Critère	Facteur	Explication
La distance	0.10 (estimation du nombre de trajet de moins d'un kilomètre)	Trajets de moins d'un kilomètre
La durée du déplacement total	0.5 (considéré partiellement dans la distance, la majorité des trajets de moins d'1 km peuvent se faire en moins de 30 minutes)	Trajet total de moins de 30 minutes
Le temps de marche	1 (compté dans la durée du déplacement)	Moins de 30 minutes de marche
Le nombre de correspondance	1	Non applicable
La facilité d'usage	1	Les nouveaux trottoirs rendront la pratique de la marche facile
La météo	0.3	Pour utiliser la marche comme moyen de transport journalier, un climat adapté est nécessaire pour la majorité des habitants.
Les reliefs	0.6	Le relief impact la marche à pied mais pas autant que la pratique du vélo.
Le motif et le chaînage du déplacement	0.5	Les déplacements avec des choses à porter ou lorsque plusieurs déplacements sont fait à la suite ne pourront être réalisé à pied.
La possibilité de sortir de l'intercommunalité	1	Non applicable
Le développement des véhicules électriques	1	Non applicable
Report modal potentiel total	**0.45%**	

Source 1 Mott MacDonald

Le report modal potentiel total a été calculé de la même manière pour chaque action. Le report modal de chaque scénario peut ensuite être calculé par scénario en additionnant le report modal par mode de chaque action comme présenté dans le Tableau 2.1

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC70120625-DE

2.4.2 Impact environnemental

L'impact environnemental peut être calculé grâce au report modal potentiel toujours en faisant l'hypothèse que ce report a toujours lieu depuis la voiture individuelle.

Le calcul de la réduction annuelle de GES se base sur le report modal associé à chaque scénario. Les données du PCAET et du ministère du développement durable permettent de connaitre le parc automobile de la CCPO et le nombre moyen de kilomètres parcourus par véhicule en un an. L'ADEME fournit l'empreinte carbone de chaque moyen de transport par kilomètre parcouru et par voyageur. On peut ainsi estimer les émissions évitées en faisant la différence entre les émissions de la voiture individuelle et celles d'un moyen de transport alternatif, multipliée par le pourcentage de report modal vers ce moyen de transport et le nombre total de km parcourus par les véhicules de la CCPO en un an.

Il est à noter que dans cette méthodologie, les chiffres de l'intensité carbone pour chaque moyen de transport sont utilisés, incluant les émissions de la combustion du carburant mais également de sa production. Par exemple l'intensité carbone kilométrique associée à la voiture électrique prend en compte les émissions liées directement à la combustion (qui sont donc nulles) mais également celles de la production de l'électricité directement liées à l'intensité carbone moyenne du mix électrique français. Néanmoins les émission liées à la fabrication même du véhicules (et donc des batteries électriques pas exemple) ne sont pas incluses dans la méthodologie.

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC70120625-DE

3 Scénarios

Les trois scénarios suivants sont proposés afin de répondre aux problématiques du territoire :

- Scénario 1 : La CCPO active - Faire connaître l'offre de mobilité active et accompagner la population dans son adoption ;
- Scénario 2 : La CCPO renforcée – Améliorer les conditions de pratique de la mobilité active et l'infrastructure existante pour inciter au report modal ;
- Scénario 3 : La CCPO maillée – Palier les connexions manquantes de mobilité active au sein du territoire pour faire de la mobilité active une alternative crédible à la voiture individuelle.

Ces scénarios représentent des actions, des coûts, des impacts et des degrés de complexité différents. Une présentation est proposée allant du scénario le moins coûteux (Information et accompagnement) jusqu'au plus coûteux (Palier les connexions manquantes de mobilité active).Par ailleurs, ces scénarios ne sont pas appréciés dans leur singularité mais dans leur complémentarité.

3.1 Scénario 1 – La CCPO Active

3.1.1 Présentation du scénario

La CCPO bénéficie d'un territoire riche en patrimoine naturel, notamment via son appartenance au parc Naturel Régional des Caps et du Marais d'Opale. Entre la véloroute des marais, le lac d'Ardres, les Prairies d'Hardinghen et les Vallons du Pays Licquois, nombreux sont les sites remarquables dont les habitants et visiteurs peuvent profiter au quotidien durant leurs déplacements, notamment en utilisant d'avantage les modes actifs. Un report modal vers les modes actifs en capitalisant sur les infrastructures et l'offre existantes pourrait permettre en effet aux habitants de profiter mieux au quotidien d'une expérience de loisirs dans ces différents chemins verts et dans les espaces naturels pour se rendre au travail, pour effectuer ses achats, ou pour tout autre motif de déplacement.

Le territoire de la CCPO jouit déjà de nombreuses offres et infrastructures de mobilité active (vélopartage, vélo en libre-service, subventions et acquisitions de vélos). Néanmoins, la population exprime une méconnaissance de cette offre. Il serait donc nécessaire de faire connaître l'offre de mobilité active territoriale et d'accompagner la population dans l'appropriation des modes de mobilité active dans leur quotidien afin de réellement encourager son adoption.

Ainsi, le scénario est principalement centré sur des actions de communication, de sensibilisation et d'accompagnement de la population. L'objectif principal est le développement de la part modale de la mobilité active au sein du territoire et vise principalement à :

- Promouvoir les mobilités actives : Informer et sensibiliser la population sur les avantages des modes de transport actifs (marche, vélo) pour encourager leur adoption ;
- Changer les habitudes de déplacement : Accompagner la population dans le changement de leurs habitudes de déplacement en mettant en avant les bénéfices pour la santé, l'environnement et la qualité de vie ;
- Créer un esprit communautaire : Favoriser un sentiment d'appartenance et de communauté autour des pratiques de mobilité active, en organisant des événements et des campagnes de sensibilisation ;
- Améliorer la sécurité : Sensibiliser les citoyens aux bonnes pratiques de sécurité pour les déplacements actifs, afin de réduire les accidents et d'augmenter la confiance dans ces modes de transport ;
- Renforcer l'intermodalité : Encourager l'utilisation combinée des modes de transport actifs avec d'autres moyens de transport, comme les transports en commun, pour offrir des solutions de déplacement intégrées et efficaces.

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC70120625-DE

Ces objectifs visent à transformer durablement les comportements de mobilité, à améliorer la qualité de vie et à réduire l'empreinte écologique des déplacements quotidiens.

3.1.2 Contenu du scénario

Les actions du scénario 1 se focalisent principalement sur la communication, la sensibilisation et l'accompagnement. Le tableau ci-dessous présente des actions qui pourraient être réalisées dans le cadre de ce scénario :

Tableau 2 Liste des actions - Scénario 1 Faire connaître l'offre de mobilité active et accompagner la population dans le changement d'habitudes

Nom des actions
Campagne d'accompagnement pour inciter au report modal (ambassadeurs mobilités au sein des stations de vélo partage)
Campagnes de sensibilisation multimédias sur la mobilité active (publicités télévisions, articles journaux, émissions radios, podcasts sur les réseaux sociaux)
Campagne de sensibilisation auprès de la population autour des enjeux de la mobilité (bienfaits économiques, santé)
Développer une application mobile de Mobilité par Association de Service (MAS) pour réunir les offres de transport de l'intercommunalité
Installer des panneaux pour signaler les infrastructures de mobilité active (pistes cyclables, sentiers de randonnée notamment)
Mieux afficher et communiquer autour de l'offre de mobilité
Prolonger les aides pour l'acquisition d'un vélo ou trottinette

Source Mott MacDonald

Ainsi, l'ensemble des actions vise à promouvoir la mobilité active, à changer les habitudes de déplacement, à améliorer l'intermodalité, à renforcer la communauté et à utiliser la technologie pour rendre les déplacements plus pratiques et attractifs. Les actions visent à transformer durablement les comportements de mobilité, à améliorer la qualité de vie et à réduire l'empreinte écologique des déplacements quotidiens, en combinant sensibilisation, accompagnement, développement d'infrastructures, utilisation de la technologie et renforcement de la communauté.

Cohésion avec Le Plan Vélo Départemental

- Action 5 : Le Département développe l'équipement et met en valeur les itinéraires cyclables ;
- Action 8 : Valoriser la place du vélo dans la vie départementale ;
- Action 9 : Intégrer le vélo comme solution d'accès à l'emploi ;
- Action 10 : Faire découvrir les vélos adaptés aux publics susceptibles d'en avoir besoin (seniors, PMR, petite enfance) ;
- Action 11 : Créer et animer un observatoire de suivi des aménagements réalisés à l'échelle départementale ;
- Action 13 : Assurer un suivi des besoins exprimés par les usagers en matière de développement de la pratique cyclable.

3.1.3 Bilan

- Simplicité : les actions sont relativement faciles à déployer car elles sont majoritairement du ressort de la CCPO, et ne nécessitent pas une coopération avancée entre plusieurs parties prenantes. Cela permet une mise en place rapide des actions.
- Coûts : Le coût est en effet limité car la stratégie ne recouvre pas de créations de nouvelles infrastructures, de nouveaux moyens de locomotion ou encore de travaux de réaménagement. Les actions relèvent principalement de la communication et de la sensibilisation, tout en capitalisant sur l'existant ;
- Orientation forte vers un changement de comportements : L'usage de la voiture individuelle est aujourd'hui fortement ancré dans les habitudes des habitants de la CCPO. Les actions de ce scénario visent en grande partie à accompagner les habitants vers les modes actifs pour leurs déplacements, tout en sensibilisant les utilisateurs de d'autres modes de

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC70120625-DE

leur présence afin de mieux sécuriser les déplacements pour l'ensemble de la population.

- Impact sur le report modal : Dans une vision maximaliste qui prend en compte la quasi-totalité des actions listées au sein de la stratégie « Campagnes de sensibilisation et de communication », l'impact sur le report modal de la voiture individuelle à la mobilité active serait limité. En effet, les actions proposées n'adressent pas de front au problème de fond du report modal qui est l'extrême praticité de la voiture, notamment en milieu rural. Les actions de communication favorisent la pédagogie et permettent néanmoins de travailler sur le changement de mœurs, vital pour un report modal durable et efficace.

3.1.4 Estimation des impacts financiers et environnementaux

Les budget nécessaire pour la réalisation de ce scénario est estimé à 500 000€. Cela comprend :

- Une estimation de 420 000€ en coûts d'investissement au total ;
- Une estimation de 80 000€ en coûts de fonctionnement par an après la réalisation de l'ensemble des actions du scénario.

Pour ces investissements, l'impact territorial est décomposé de la manière suivante :

- Potentiel de report modal : 2%, ou près de 320 trajets journaliers vers les modes actifs ;
- Potentiel de réduction d'émissions de CO2 : près de 710 tonnes équivalent de CO2 par an.

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC70120625-DE

3.2 Scénario 2 – La CCPO renforcée

3.2.1 Présentation du scénario

De nombreuses infrastructures de mobilité active traversent le territoire de la CCPO. En effet, sentiers de randonnée, pistes cyclables ou encore eurovéloroutes sont pléthores sur le territoire, notamment dans les différents espaces naturels dont le territoire bénéficie. Ils offrent un cadre privilégié de pratique de la mobilité active.

Cependant, ces infrastructures peuvent parfois être considérées comme inadaptées pour assurer des conditions de sécurité raisonnable aux usagers. C'est notamment le cas pour certains aménagements cyclables autour des collèges du territoire, démontré par une étude du Département du Pas de Calais en 2018.

Le deuxième scénario vise ainsi à renforcer les infrastructures actuelles de mobilité active afin d'encourager sa pratique avec des actions ciblées. L'objectif principal recherché est de, par un degré d'investissement limité, de :

- Démocratiser l'accès aux infrastructures de mobilité active ;
- Augmenter la part modale de la mobilité active ;
- Sécuriser l'utilisation des infrastructures ;
- Décarboner la mobilité territoriale ;
- Augmenter l'attractivité touristique du territoire ;
- Améliorer le cadre de vie.

Cette stratégie s'accompagne également de la mise en place de certains services complémentaires afin d'améliorer l'attractivité de la mobilité active au sein de la CCPO.

3.2.2 Contenu du scénario

Les actions du scénario 2 se focalisent principalement sur la capitalisation de l'existant en aménageant l'infrastructure pour qu'elle soit plus adaptée à la pratique de la mobilité active. Le tableau ci-dessous présente des actions qui pourraient être réalisées dans le cadre de ce scénario :

Tableau 3 Liste des actions - Scénario 2 Améliorer les conditions de pratique de la mobilité active et l'infrastructure existante pour inciter au report modal

Nom des actions
Amélioration de la sécurité routière (passages piétons surélevés ou lumineux, déploiement de panneaux lumineux et de marquages au sol, rétrécissement des voies de circulation, installation de mobilier urbain comme des bacs à fleurs et barrières pour protéger les trottoirs)
Aménager les trottoirs pour sécuriser la pratique de la marche dans les zones déficitaires
Faire un audit des routes du territoire afin de repérer les routes dont l'état de dégradation est le plus fort afin d'appliquer des mesures correctives
Promotion du stationnement sécurisé
Reconsidérer les usages du vélopartage pour un usage quotidien
Renforcement des pistes cyclables existantes (ajout de nouveaux tronçons par exemple)
Sécurisation de l'accès mobilité active aux collèges

Source Mott MacDonald

Les actions visant à améliorer les conditions de la pratique de la mobilité active et l'infrastructure existante partagent plusieurs points communs. Elles cherchent toutes à renforcer et sécuriser les infrastructures existantes, comme les pistes cyclables et les trottoirs, pour les rendre plus accessibles et sûres pour les usagers. Par exemple, le renforcement des pistes cyclables par l'élargissement du marquage au sol ou par l'entretien des bords des routes pour garantir la présence de la bande cyclable, ainsi que l'aménagement des trottoirs dans certaines communes facilitent la pratique de la mobilité active en offrant des parcours continus et sécurisés.

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC70120625-DE

De plus, ces actions mettent un fort accent sur la sécurité, tant par des mesures physiques que par des campagnes de sensibilisation. L'amélioration de la sécurité routière est abordée à travers des campagnes de communication ciblées visant à éduquer et à sensibiliser le public aux bonnes pratiques de sécurité. La sécurisation de l'accès aux collèges pour les modes de mobilité active est une autre mesure clé, garantissant que les jeunes puissent se déplacer en toute sécurité.

La promotion du stationnement sécurisé est également cruciale, car elle encourage les usagers à utiliser des modes de transport actifs en leur offrant des solutions de stationnement sûres et pratiques. Reconsidérer les usages du vélopartage pour un usage quotidien vise à intégrer davantage ce mode de transport dans les habitudes quotidiennes des citoyens, en le rendant plus accessible et pratique.

Enfin, une meilleure communication autour de l'offre de mobilité active est essentielle pour informer les citoyens des options disponibles et les inciter à les utiliser. Cela inclut des efforts pour mieux afficher et communiquer les infrastructures et services de mobilité active, rendant l'information plus visible et accessible.

En résumé, ces actions convergent vers un objectif commun : améliorer les infrastructures et les conditions de sécurité pour la mobilité active, tout en sensibilisant et en informant le public pour encourager un changement durable des habitudes de déplacement.

Cohésion avec Le Plan Vélo Départemental

- Action 3 : Le Département développe l'équipement et met en valeur les itinéraires cyclables ;
- Action 8 : Valoriser la place du vélo dans la vie départementale ;
- Action 9 : Intégrer le vélo comme solution d'accès à l'emploi ;
- Action 10 : Faire découvrir les vélos adaptés aux publics susceptibles d'en avoir besoin (seniors, PMR, petite enfance) ;
- Action 11 : Créer et animer un observatoire de suivi des aménagements réalisés à l'échelle départementale ;

3.2.3 Bilan

- Actions capitalisant sur l'existant : les actions proposent un renforcement de l'existant, ainsi enlevant un degré de complexité dans leur planification ;
- Actions couvrant l'ensemble du territoire : des actions seront menées dans l'ensemble des quatre pays de la CCPO, notamment en répondant aux problématiques locales identifiées avec les habitants. Cette couverture de l'ensemble du territoire répond ainsi au besoin de mieux répartir l'offre de mobilité.
- Réponse au besoin de plus de sécurité : le renforcement des pistes cyclables et l'aménagement de nouveaux trottoirs répondent au souhait des habitants d'améliorer la sécurité des déplacements en modes actifs.
- Coûts : Les actions proposées, telles que l'ajout de tronçons de pistes cyclables et l'amélioration de la sécurité routière, sont généralement moins coûteuses que la construction de nouvelles infrastructures. Elles utilisent les infrastructures existantes, réduisant ainsi les dépenses.

3.2.4 Estimation des impacts financiers et environnementaux

Les budget nécessaire pour la réalisation de ce scénario est estimé à 1,5 millions €. Cela comprend :

- Une estimation de 1,2 millions € en coûts d'investissement au total ;
- Une estimation de 300 000€ en coûts de fonctionnement par an après la réalisation de l'ensemble des actions du scénario.

Pour ces investissements, l'impact territorial est décomposé de la manière suivante :

- Potentiel de report modal : 2,3%, ou près de 360 trajets journaliers vers les modes actifs ;

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC70120625-DE

- Potentiel de réduction d'émissions de CO2 : près de 930 tonnes équivalente de CO2 par an.

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC70120625-DE

3.3 Scénario 3 – La CCPO maillée

3.3.1 Objectifs

Les habitants de la CCPO constatent un manque de maillage d'aménagements cyclables suffisants pour sécuriser la pratique d'une manière qui assurerait un report modal massif vers les modes actifs. Entre les vitesses élevées pratiquées sur les routes départementales et le manque de séparation entre cyclistes et automobilistes, le manque de sécurité est un facteur fondamental qui dissuade les habitants de pratiquer d'avantage le vélo.

La CCPO est structurée par des flux importants intra-intercommunalités, entre les villes de Guînes, Ardres, Licques et Hardinghen. Ainsi, ce scénario se concentre sur les connexions manquantes au sein du territoire afin de pallier le manque d'alternatives à la voiture individuelle. Ce scénario vise à faire de la mobilité active une véritable alternative pour les déplacements quotidiens et à la rendre utile, pratique et réellement bénéfique pour la population.

Les objectifs poursuivis sont :

- Renforcer l'accessibilité et la continuité des infrastructures de mobilité active, comme les pistes cyclables et les trottoirs, afin de créer un réseau cohérent et sécurisé. Cela permet aux usagers de se déplacer facilement et en toute sécurité, sans interruption, ce qui est essentiel pour encourager l'adoption de ces modes de transport.
- Sécuriser les trajets, notamment aux abords des écoles et des collèges, pour rassurer les parents et les élèves sur la sécurité des déplacements à pied ou à vélo. La promotion du stationnement sécurisé pour les vélos est également cruciale pour éviter les vols et les dégradations, rendant ainsi la mobilité active plus pratique et attrayante.
- Développer des services et des équipements qui facilitent l'intermodalité, comme des parkings relais (P+R), des bornes de recharge pour vélos électriques. Cela permet de combiner différents modes de transport de manière fluide et efficace.

En résumé, ces objectifs visent à créer un environnement favorable à la mobilité active, en améliorant les infrastructures, en sécurisant les trajets et en sensibilisant la population. Cela permettra de positionner la mobilité active comme une alternative crédible et durable à la voiture individuelle.

3.3.2 Contenu du scénario

Les actions du scénario 3 se focalisent principalement sur la capitalisation de l'existant en aménageant l'infrastructure pour qu'elle soit plus adaptée à la pratique de la mobilité active. Le tableau ci-dessous présente des actions qui pourraient être réalisées dans le cadre de ce scénario :

Tableau 4 Liste des actions – Scénario 3 Palier les connexions manquantes de mobilité active au sein du territoire pour faire de la mobilité active une alternative crédible à la voiture individuelle

Nom des actions
Aménager une infrastructure de mobilité active de Fiennes à Hardinghen
Aménager une infrastructure de mobilité active de Guînes à Fiennes
Aménager une infrastructure de mobilité active du centre d'Ardres à Bois en Ardres, en passant par le Lac d'Ardres
Aménager une infrastructure de mobilité active du marais de Guînes à Andres
Développer des équipements favorisant l'intermodalité dans les haltes ferroviaires de Caffiers et Pont d'Ardres (aménagements vélo sécurisés, trottoirs pour usages mixes, nudges)
Développer des services de mobilité pour le dernier kilomètre
Développer des stations de vélo-partage dans les communes à travers l'ensemble du territoire, avec un focus particulier porté sur le sud du territoire
Renforcement des aménagements de l'Eurovéloroute 5 nord en lien avec les préconisations du SDMA notamment à travers un meilleur entretien et harmonisation des aménagements
Développer des hubs de mobilité dans les centres bourgs regroupant des véhicules d'autopartage, de vélo électrique, et équipés pour la recharge électrique de voitures personnelles et d'entretien de vélos

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC70120625-DE

Source Mott MacDonald

Les actions visant à pallier les connexions manquantes de mobilité active au sein du territoire partagent plusieurs points communs. Elles cherchent toutes à créer un réseau continu et sécurisé de mobilité active, en aménageant des infrastructures reliant différents endroits stratégiques, comme les deux gares du territoire aux centre villes de Guînes et d'Ardres, et de mieux connecter les centres de population entre eux. Ces aménagements visent à offrir des parcours sans interruption et mieux sécurisés, facilitant ainsi les déplacements à pied ou à vélo.

En parallèle, ces actions mettent un fort accent sur l'intermodalité, en développant des équipements dans les haltes ferroviaires de Caffiers et Pont d'Ardres, comme des aménagements pour vélos sécurisés et des trottoirs pour usages mixtes. Cela permet de combiner différents modes de transport de manière fluide et efficace, rendant la mobilité active plus pratique et attractive.

Enfin, le renforcement des aménagements de l'Eurovéloroute 5 nord, , vise à améliorer la qualité et la cohérence du réseau de mobilité active. Ces actions convergent vers un objectif commun : faire de la mobilité active une alternative crédible à la voiture individuelle, en améliorant les infrastructures, en sécurisant les trajets, et en facilitant l'intermodalité et l'accès aux services de mobilité.

Cohésion avec Le Plan Vélo Départemental

- Action 1 : Le Département définit son réseau cyclable structurant ;
- Action 2 : Le Département poursuit le développement de son réseau cyclable structurant et résorbe les discontinuités cyclables ;
- Action 3 : Le Département accompagnement les aménagements locaux au service de la mobilité du quotidien
- Action 5 : Le Département développe l'équipement et met en valeur les itinéraires cyclables.
- Action 8 : Valoriser la place du vélo dans la vie départementale.
- Action 9 : Intégrer le vélo comme solution d'accès à l'emploi ;
- Action 13 : Assurer un suivi des besoins exprimés par les usagers en matière de développement de la pratique cyclable

3.3.3 Bilan

- Création d'un véritable réseau cyclable : de vrais corridors cyclables mailleraient le territoire afin de créer un véritable réseau continu et sécurisé pour le vélo.
- Réponse forte à la sécurité : l'aménagement de nouvelles pistes séparées permettrait de répondre aux demandes des habitants pour une augmentation importante de la sécurité cyclable, ce qui pourrait .
- Une couverture de l'ensemble du territoire : des aménagements de mobilité active seront construits dans les quatre pays de la CCPO.

3.3.4 Estimation des impacts financiers et environnementaux

Les budget nécessaire pour la réalisation de ce scénario est estimé à 7,3 millions €. Cela comprend :

- Une estimation de 7 millions € en coûts d'investissement au total ;
- Une estimation de 300 000€ en coûts de fonctionnement par an après la réalisation de l'ensemble des actions du scénario.

Pour ces investissements, l'impact territorial est décomposé de la manière suivante :

- Potentiel de report modal : 2,6%, ou près de 420 trajets journaliers vers les modes actifs ;
- Potentiel de réduction d'émissions de CO2 : près de 1 020 tonnes équivalente de CO2 par an.

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC70120625-DE

4 Comparaison des scénarios

4.1 L'approche

Trois scénarios sont proposés. Chacun de ces scénarios représentent des niveaux d'investissement différents, des impacts hétérogènes ainsi que des degrés de complexité, des temps de réalisation ou encore des niveaux d'acceptabilité sociale différents. Ainsi, le tableau ci-dessous un comparatif de ces scénarios.

Figure 4.1: Comparatif des scénarios

	Scénario A. "Capitaliser sur l'existant"	Scénario B. "Renforcer les aménagements existants"	Scénario C. "Construire de nouveaux aménagements"
Avantages	Simplicité de déploiement Des actions qui capitalisent sur l'existant Actions orientées pour mener un changement de comportements	Actions menées dans les quatre pays du territoire Réponse à la sécurité Réponse à la sécurité des piétons dans les secteurs prioritaires Actions simples à mettre en place	Création d'un véritable réseau cyclable dans les zones prioritaires Réponse forte à la demande de plus de sécurité Meilleur maillage du territoire en faveur de l'intermodalité Solutions à déployer dans les quatre pays du territoire
Inconvénients	Réponse faible à la demande de plus de sécurité Sans nouvel aménagement cyclable ou de marche à pied pour mieux mailler le territoire	Succès dépend de l'efficacité de la conduite du changement des comportements Sans construction de nouveaux aménagements cyclables	Solutions complexes à mettre en œuvre à un investissement élevé Sans nouveaux aménagements cyclables à Licques
Potentiel de report modal	2%	2,3%	2,6%
Potentiel de réduction de CO2	710 teqCO_2/an	930 teqCO_2/an	1020 teqCO_2/an
Investissement	0,4 million euros	1,2 million euros	7 millions euros
Exploitation	0,1 million euros par an	0,3 million euros par an	0,4 million euros par an

Source: Mott MacDonald

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC70120625-DE

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC70120625-DE

5 Scénario arrêté

Lors du COPIL tenu le 10 octobre 2024 à Guînes dans la présence notamment du Président de la Communauté de Communes, **le COPIL a choisi le scénario 2, « La CCPO Renforcée ».** La volonté serait donc de renforcer les aménagements existants et de cibler la construction de nouveaux aménagements dans des zones déficitaires. A la suite de la réalisation du Plan d'Actions, les études de faisabilité plus approfondies pour ces futurs aménagements pourront être priorisées et programmées.

Les membres du COPIL présents ont exprimé le besoin d'identifier des axes touristiques et chemins piétons pour améliorer la signalisation vers ces aménagements, ainsi augmentant leur visibilité et fréquentation. Les membres du COPIL ont également évoqué le besoin de sensibiliser les communes autour des enjeux juridiques et réglementaires qui concernent des différents projets d'aménagement. Ce besoin est souligné par le non-équipement de la place de l'hôtel de ville dans le centre de Guînes avec des bornes de recharge, malgré l'obligation réglementaire pour des bornes sur les parkings de plus de 20 places à partir de janvier 2025. La CCPO souhaite se positionner au centre de tous ces différents projets afin de coordonner mieux les actions. Le déploiement du SDMA pourrait, selon le COPIL, représenter une opportunité pour sécuriser au mieux ce positionnement.

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC70120625-DE

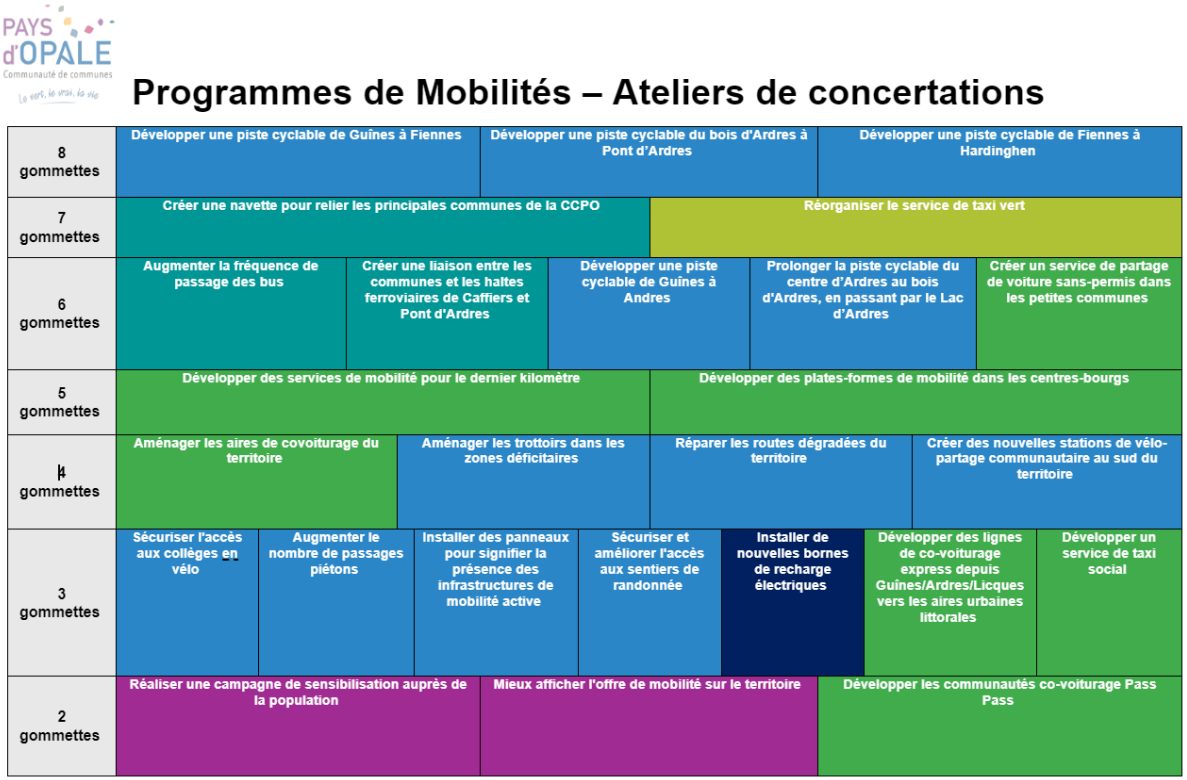
Annexes

A. Fiches actions 22

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC70120625-DE

A. Support concertation

Figure 5.1: Support pour les participants pour coller les gommettes1



Source: Mott MacDonald

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC70120625-DE

Glossaire

AMO	Assistance à Maîtrise d'Ouvrage
AOM	Autorité Organisatrice de Mobilité
BHNS	Bus à Haut Niveau de Service
CCPO	Communauté de Communes du Pays d'Opale
COPIL	Comité de Pilotage
COTECH	Comité Technique
GES	Gaz à Effet de Serre
MAS	Mobilité par Association de Service
PCAET	Plan Climat Aire Energie et Territoire
SDIRVE	Schéma Directeur Infrastructure de Recharge de Véhicule Électrique
SDMA	Schéma Directeur Mobilité Active
SRADDET	Schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires
TAD	Transport à la Demande
TC	Transport en commun

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC70120625-DE

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC70120625-DE

MOTT MACDONALD

FICHES ACTIONS SDMA – PAYS D'OPALE

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC70120625-DE

Le Contexte

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC70120625-DE

97%

Part modale de la voiture pour les déplacements professionnels hors du territoire.

(INSEE 2020)

Les comportements, les infrastructures et les modes de vie sont centrés sur l’utilisation systématique de la voiture.

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC70120625-DE

22%

Part modale de la marche pour les déplacements « achats » et « visites (ami, famille) » internes de la CCPO.

(INSEE 2020)

Une pratique de la marche importante au sein de la CCPO sur les distances courtes, au-delà, la voiture redevient le mode de déplacement privilégié.

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC70120625-DE

Trois stratégies adoptées en fin de Phase 2

Document	Scénario retenu	Description
Plan de mobilité simplifié – PdMS	Scénario 3. “Pragmatique”	Actions rapides et simples à mettre en place qui capitalisent sur l’existant, tout en accompagnement la population vers les modes alternatifs
Schéma directeur des mobilités actives – SDMA	Scénario B. “Renforcer les aménagements existants”	Logique de renforcement de l’existant avec des actions d’accompagnement au changement
Schéma directeur des infrastructures de recharge pour véhicules électriques – SDIRVE	Scénario Moyen	• Scénario et phasage en fonction de la demande • Recharge de destination et organisation en *hubs* • Pas de bornes à la demande • Adhésion au dispositif de la Région (Pass Pass) • Niveau d’engagement de la CCPO : coordination simple des communes et des acteurs privés

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC70120625-DE

Le Plan d’Actions

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC70120625-DE

Quelques points communs

Moyens à mobiliser

Responsable Mobilités à la CCPO :

- mettre en place les différentes stratégies et actions
- coordonner les parties prenantes
- assurer le suivi et le retour d'expérience
- proposer des adaptations des actions et stratégies en fonction de l'évolution du contexte

Les partenaires

- La CCPO est souvent, mais pas toujours, le maître d'ouvrage pour la mise en place des actions
- Les communes, leurs services voirie, le Département du Pas de Calais, et la Région doivent souvent être impliqués

Types d'actions

- Des actions de communication sont présentes dans le PdMS et le SDMA pour encourager les changements d'habitude
- Des actions de renforcement de l'infrastructure ou de l'offre existante complètent ces actions
- Le PdMS reprend plusieurs actions du SDMA pour répondre à la priorité de la mobilité active

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC70120625-DE

Le Calendrier

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC70120625-DE

Calendrier des 31 actions

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC70120625-DE

Le Plan de Mobilité Simplifié

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC70120625-DE

Synthèses des actions à mener

1 Communications

1.1 Campagne d'accompagnement pour inciter au report modal

1.2 Campagnes de sensibilisation multimédias sur la mobilité active

1.3 Campagne de sensibilisation auprès de la population autour des enjeux de la mobilité

1.5 Prolonger les aides pour l'acquisition d'un vélo ou trottinette

1.6 Promotion du stationnement vélo sécurisé

2 Infrastructures

2.1 Installer des panneaux pour signaler les infrastructures de mobilité active

2.2 Amélioration de la sécurité routière

2.3 Aménager les trottoirs pour sécuriser la pratique de la marche dans les zones déficitaires

2.4 Faire un audit des routes du territoire

2.5 Renforcement des pistes cyclables existantes

2.6 Sécuriser l'accès aux établissements scolaires en modes actifs

2.7 Installation d'équipements de stationnement de vélo sécurisé

2.8 Reconsidérer les usages du vélo-partage pour un usage quotidien

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC70120625-DE

COMMUNICATION

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC70120625-DE

Action 1.1 Campagne d'accompagnement pour inciter au report modal

Priorité haute

Description de l'action

Contexte et constat

La voiture thermique individuelle est le mode de transport dominant sur le territoire. La communauté de communes souhaite que la part modale de la voiture diminue sur le territoire et que la part des modes actifs augmente. Ces évolutions nécessitent un accompagement des habitants vers ces nouveaux comportements.

Objectifs

- Augmenter la visibilité des services disponibles
- Augmenter la part modale des modes actifs

Description de l'action

Cette campagne se concentre sur l'accompagnement des habitants grâces à des ambassadeurs mobilité qui encourageront la pratique des différents modes de transport sur le territoire :

- Ambassadeur vélo-partage
- Ambassadeur bus
- Ambassadeur location de vélo longue durée
- Ambassadeur trajets multi-modaux
- Ambassadeur TAD PassPass

Les ambassadeurs profiteront d'avantages financiers sur les services de mobilité alternatifs concernés et auront pour mission de promouvoir leur mode de transport attitré par le biais des réseaux sociaux et d'organisation d'événement.

Un programme de financement est en court pour apprendre à utiliser un vélo en lien avec l'association Générations Vélo jusque fin 2025. Ce programme pourrait être reconduit pour sensibiliser à l'utilisation du vélo.

Mise en place opérationnelle

Moyens à mobiliser

- Chargé(e) de mission mobilité durable pour accompagner les ambassadeurs
- Ambassadeurs

Étapes clés :

1. Choisir des ambassadeurs adaptés sur le territoire
2. Former les ambassadeurs
3. Supporter les ambassadeurs dans l'organisation d'événement
4. Suivi des actions des ambassadeurs

Implications financières :

- Formation des ambassadeurs (ordre de grandeur 1000 € par ambassadeur)*
- Support financier lors de l'organisation d'événement (enveloppe de 3000 € par an)*

Maitrise d'ouvrage et partenaires

- Associations locales pour disséminer les informations (ex. Générations Vélo)
- Citoyens pour participer aux événements

Échéance

2030 : Mise en place de la campagne d'ambassadeurs (choix et formation)

Indicateurs de suivi

- Attendance aux événements
- Réactions aux posts sur les réseaux sociaux

*Les coûts estimatifs correspondent à une estimation réalisée par rapport à un benchmark au moment de l'étude. Les coûts exacts de l'action peuvent donc varier.

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC70120625-DE

Action 1.2 Campagnes de sensibilisation multimédias sur la mobilité active

Priorité haute

Description de l'action

Contexte et constat

Les déplacements en mode actifs sont peu coûteux et nécessitent peu d'infrastructure. Ils restent pourtant minoritaires sur le territoire. Des campagnes de publicité semblent donc nécessaire pour informer et convaincre les habitants.

Objectifs

- Promouvoir les avantages de la mobilité active.
- Informer le public sur les infrastructures disponibles.
- Encourager un changement de comportement en faveur de la marche et du vélo.

Description de l'action

Lancer des campagnes de sensibilisation utilisant divers médias (affiches, vidéos, réseaux sociaux) pour informer et motiver le public. Mettre en avant les bénéfices pour la santé, l'environnement et la communauté. Utiliser des témoignages, les ambassadeurs de mobilité, des statistiques et des événements locaux pour renforcer le message.

Des idées de campagnes adaptées au territoire :

- Du contenu visuel pour comparer les coûts entre la voiture individuelle et les modes actifs ;
- Des animations et des challenges autour de la marche et du vélo ;
- Des opérations d'urbanisme temporaire telles que la piétonnisation des rues plusieurs fois par an ;
- Du contenu visuel pour promouvoir l'aspect sportif des déplacements en vélo.

Mise en place opérationnelle

Moyens à mobiliser

- Chargé(e) de mission mobilité durable pour organiser la campagne en interne
- Création de contenu graphique
- Organisation d'événements

Étapes clés :

1. Définir les canaux les plus efficaces pour toucher les habitants
2. Préparer des contenus graphiques à publier ou à afficher
3. Disséminer les contenus sur les différentes plates-formes
4. Organiser l'événement (si la campagne contient un événement)

Coûts approximatifs :
Enveloppe de 2,000€ - 3,000€ par an

Maitrise d'ouvrage et partenaires

- Associations locales pour disséminer les informations
- Citoyens pour participer aux événements et relayer l'information

Échéance

2026 : mise en place de campagnes de sensibilisation sur les différentes plate-formes (en lien avec les ambassadeurs de mobilité)

Indicateurs de suivi

- Nombre de campagnes de sensibilisation et engagement
- Nombre d'événements et nombre de participants

*Les coûts estimatifs correspondent à une estimation réalisée par rapport à un benchmark au moment de l'étude. Les coûts exacts de l'action peuvent donc varier.

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC70120625-DE

Action 1.3 Campagne de sensibilisation auprès de la population autour des enjeux de la mobilité

Priorité haute

Description de l'action

Contexte et constat

La voiture thermique individuelle est le mode de transport dominant sur le territoire. Promouvoir les modes alternatifs peut permettre aux habitants de reconnaître les avantages des modes alternatifs et les adopter.

Objectifs

- Encourager et accompagner un changement d'habitudes via la sensibilisation aux modes alternatifs disponibles et les enjeux autour de la mobilité.
- Promouvoir les bien-faits (santé, coût, environnement) des mobilités alternatives à la voiture individuelle

Description de l'action

Organiser des campagnes de sensibilisation régulière afin de communiquer sur les avantages des modes alternatifs. Le but est que les habitants prennent conscience que la voiture ne doit pas être systématiquement le mode de transport sur le territoire.

Les campagnes de sensibilisation peuvent prendre de différents formats tels que une newsletter, des publications sur les réseaux sociaux, l'organisation d'événement ou de challenge, des affiches et des contenu visuels dans les communes.

Des idées de campagnes adaptées au territoire :

- Du contenu visuel pour comparer les coûts entre la voiture individuelle et les modes alternatifs ;
- Des animations et des challenges autour de la marche et du vélo ;
- Des rues piétonnes pour des opérations d'urbanisme temporaires plusieurs fois par an ;
- Du contenu visuel pour promouvoir l'aspect sportif des déplacements en vélo.

Mise en place opérationnelle

Moyens à mobiliser

- Chargé(e) de mission mobilité durable pour organiser la campagne en interne
- Création de contenu graphique
- Organisation d'événements

Étapes clés :

1. Définir les canaux les plus efficaces pour toucher les habitants
2. Préparer des contenus graphiques à publier ou à afficher
3. Disséminer les contenus sur les différentes plates-formes
4. Organiser l'événement (si la campagne contient un événement)

Coûts approximatifs :
Enveloppe de 2,000€ - 3,000€ par an

Maitrise d'ouvrage et partenaires

- **MOD :** CCPO
- **Partenaires :** Associations locales pour disséminer les informations, citoyens pour participer aux événements et relayer l'information

Échéance

2026 : Organisation de la première campagne de sensibilisation
2027 : Deuxième campagne et organisation d'un événement à vocation récurrente
2028 : Campagne de sensibiliation et événement organisé de manière régulière

Indicateurs de suivi

- Nombre de campagnes de sensibilisation et engagement
- Nombre d'événements et nombre de participants

*Les coûts estimatifs correspondent à une estimation réalisée par rapport à un benchmark au moment de l'étude. Les coûts exactes de l'action peuvent donc varier.

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC70120625-DE

Action 1.4 Prolonger les aides pour l'acquisition d'un vélo ou d'un autre mode doux

Priorité haute

Description de l'action

Contexte et constat

La promotion des modes de transport alternatifs tels que les vélos électriques est essentielle pour réduire les émissions de CO2 et améliorer la qualité de vie. Les aides financières existantes ont déjà encouragé de nombreux citoyens à adopter ces modes de transport. Cependant, pour maintenir cette dynamique et atteindre des objectifs environnementaux plus ambitieux, il est nécessaire de prolonger ces aides. Les aides existantes concernent uniquement la pratique du vélo.

Objectifs

- Permettre à tous les habitants d'avoir accès à un vélo
- Augmenter l'attractivité de la pratique du vélo et des autres modes doux

Description de l'action

L'action consiste à prolonger les aides financières existantes.

Les aides disponibles initialement entre le 1er janvier et le 31 octobre 2024 :

- Pour les vélos neufs :
  - 100€ pour les vélos qui ne sont pas à assistance électrique
  - 250 € pour les VAE
- Pour les vélos d'occasion et sur présentation d'une facture valable : 50% du prix du vélo dans la limite de :
  - 50€ pour les vélos qui ne sont pas à assistance électrique
  - 150€ pour les vélos à assistance électrique

Mise en place opérationnelle

Moyens à mobiliser

- Personnel administratif de la CCPO pour gérer les demandes et les distributions des aides.

<u>Coûts approximatifs :</u>

- Montant des aides financières (montant total à limiter pour réduire les coûts)
  - 100€ par vélo classique
  - 250€ par vélo à assistance électrique
  - Enveloppe de 20,000€ par an
- Salaire pour le personnel administratif

Maitrise d'ouvrage et partenaires

- **MOD :** CCPO
- **Partenaires :**
  - Associations de cyclistes
  - Magasins de vélos

Échéance

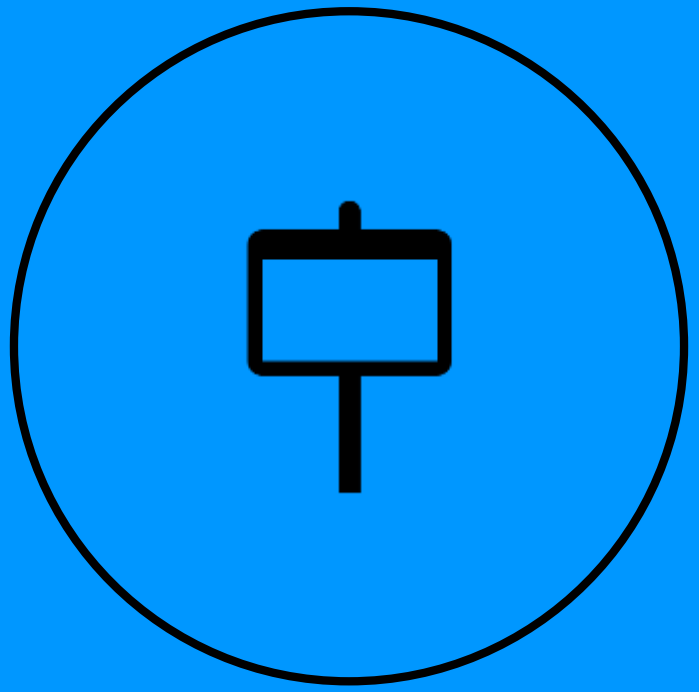
2025 : mettre en place la subvention en fixant un budget maximum pour l'année et refuser les demandes suivantes.

Indicateurs de suivi

- Nombre de vélos subventionné
- Questionnaire d'utilisation pour les usagers ayant bénéficiés d'une aide

*Le coût de l'aide financière pour l'achat d'une trottinette est une proposition au moment de la réalisation des fiches. Ce montant peut être adapté lors de la mise en place de l'action.

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC70120625-DE



INFRASTRUCTURES

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC70120625-DE

Action 2.1 – Recenser l'existant et signaler davantage les infrastructures de mobilité active

Priorité moyenne

Description de l'action

Contexte et constat

Développer la mobilité active est essentielle dans les zones rurales où les transports en commun ne peuvent pas être le mode privilégié. Cependant, les infrastructures dédiées à ces modes de transport sont sous-utilisées sur le territoire en raison notamment d'un manque de visibilité. Il est donc crucial de renforcer la signalisation pour encourager leur utilisation.

Objectifs

- Améliorer la visibilité des infrastructures de mobilité active pour les usagers et les automobilistes.
- Améliorer la sécurité des usagers des infrastructures de mobilité active.

Description de l'action

Cette action consiste en le renforcement de signalisation de mobilité active : l'installation de panneaux de signalisation (réseau point nœud par exemple), de dispositifs lumineux et plus de marquage au sol pour indiquer les infrastructures de mobilité active, dans les zones du territoire déficitaires en signalisation horizontale et verticale.

Figure 4.2 Signalisation vélo route 5

Photo prise par Mott MacDonald

Mise en place opérationnelle

Moyens à mobiliser

- Chargé(e) de mission mobilité pour coordonner l'installation de la signalisation

Étapes clés :

1. Identifier les infrastructures cyclables qui manquent de signalisation
2. Définir le type de signalisation adapté
3. Devis pour l'installation des infrastructures nécessaires
4. Coordonner avec le Département pour les subventions possibles
5. Suivre l'installation et les travaux

Coûts approximatifs :

- Réalisation de paneaux bois par les services techniques de la CCPO

Maitrise d'ouvrage et partenaire

- **MOA** : Les communes et le Département, en fonction de la route et qui est le propriétaire
- **Partenaires** :
  - Associations de cyclistes
  - Entreprise de signalisation
  - Communes et département en fonction des routes

Échéance

- 2025 : recenser les zones où la signalisation manque
- 2027 : Initier la mise en place de plus de signalisation

Indicateurs de suivi

- Nombre de panneaux de signalisation installés.

*Les coûts estimatifs correspondent à une estimation réalisée par rapport à un benchmark au moment de l'étude. Les coûts exacts de l'action peuvent donc varier.

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC70120625-DE

Action 2.2 – Aménager les trottoirs pour sécuriser la pratique de la marche dans les zones déficitaires

Priorité moyenne

Description de l'action

Contexte et constat

Le terriroire est rural et possède peu d'infrastructure piétonne séparée ce qui rend la pratique de la marche dangeureuse et peu attrayante. Aménager les trottoirs dans ces zones est essentiel pour améliorer la sécurité et encourager les déplacements de courte distance à pied.

Objectifs

- Sécuriser la pratique de la marche à pied
- Encourager la marche à pied pour les trajets courts

Description de l'action

L'action consiste à en priorité la création de nouveaux trottoirs dans les zones où ils sont absents. Les habitants ont identifié en priorité des zones la rue de l'Eau Courte à Hardinghen et la rue de Courtebourne à Licques nécessitant des aménagements.

Cette action prévoit également d'améliorer l'accessibilité des personnes à mobilité réduite et des personnes malvoyantes à travers d'infrastructures adéquates et libres d'obstacles (voitures, déchets ou autre).

Cette action peut être réalisé en lien avec la sécurisation des accès aux écoles. Il est important de noter que le Département priorise des solutions qui ne pose pas de sujet d'imperméabilité des sols, ce qui doit être pris en compte.

Mise en place opérationnelle

Moyens à mobiliser

- Service de la voirie des communes et des infrastructures et les partenaires du Département du Pas de Calais

Étapes clés :

1. Identifier les zones déficitaires nécessitant des aménagements.
2. Communiquer les besoins avec les maîtres d'œuvre (département ou commune)
3. Suivre la conception des plans d'aménagement des trottoirs.
4. Suivre la réalisation des travaux

Implications financières :

- Diverses études préalables
- Coûts des travaux (bétons et mains d'oeuvre) : entre 3000€ et 15000€ par 100 mètres*

Maitrise d'ouvrage et partenaires

- **MOA :** Département du Pas de Calais pour les routes départementales
- **Partenaires :** Communes pour les routes qui dépendent des communes

Échéance

2030 : Réalisation des études pour définir les besoins exactes
2031 – 2035 : réalisation des travaux par phase

Indicateurs de suivi

- Longueur de trottoirs rénovés ou créés

*Les coûts estimatifs correspondent à une estimation réalisée par rapport à un benchmark au moment de l'étude. Les coûts exacts de l'action peuvent donc varier.

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC70120625-DE

Action 2.3 – Recenser les routes endommagées pour améliorer la sécurité routière et des modes actifs

Priorité moyenne

Description de l'action

Contexte et constat

La qualité des routes impacte tous les utilisateurs notamment les cyclistes et les piétons. Un recensement des routes du territoire, surtout à suite des inondations en automne 2023 permettrait non seulement d'améliorer la qualité de la route pour les automobilistes mais renforcerait également la sécurité des usagers en modes actifs. Les routes immédiatement touchées ont fait l'objet d'une aide de l'Etat, mais plusieurs routes se sont dégradées depuis. Il serait important de connaître l'état des routes sur l'ensemble du territoire.

Objectifs

- Améliorer la qualité des infrastructures routières

Description de l'action

Réaliser un recensement complet des routes du territoire en évaluant la sécurité, l'accessibilité et l'attractivité pour les modes actifs. Élaborer un plan d'amélioration basé sur les résultats de ce recensement. Cette action prévoit que lors de travaux d'amélioration des infrastructures cyclables et piétonnes seront prévues. Des concertations peuvent également être incluses dans le processus.

Figure 4.2 Route en état dégradé aux alentours d'Alembon

Photo prise par Mott MacDonald

Mise en place opérationnelle

Moyens à mobiliser

- Service de la voirie et des infrastructures des communes, en partenariat avec le Département du Pas de Calais

Étapes clés :

1. Coordonner l'ensemble des services voirie des communes et le Département pour recenser l'ensemble des routes endommagées au niveau de la CCPO
2. Réaliser le recensement
3. Mettre en place les actions recommandées, en faisant attention d'inclure la faisabilité cyclable des routes à refaire

Implications financières :

- Coût des travaux d'amélioration et des infrastructures (à définir en fonction de l'étude)

Maitrise d'ouvrage et partenaire

- **MOA :** CCPO
- **Partenaires :** les communes et le Département du Pas de Calais, bureau d'étude spécialisé

Échéance

2028 : lancement de l'étude

Indicateurs de suivi

- Nombre de routes auditées
- Nombre d'améliorations mise en oeuvre

*Les coûts estimatifs correspondent à une estimation réalisée par rapport à un benchmark au moment de l'étude. Les coûts exacts de l'action peuvent donc varier.

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC70120625-DE

Action 2.4 Entretien des pistes cyclables existantes

Priorité moyenne

Description de l'action

Contexte et constat

Des pistes cyclables sont présentes sur le territoire, mais certaines ne sont pas entretenues ce qui les rend impraticables et réduit la largeur de sécurité offert par la piste, par exemple par la présence d'herbe. Maintenir les pistes cyclables en bonne condition est essentiel pour garantir la sécurité des usagers et favoriser l'utilisation du vélo.

Objectifs

- Augmenter l'attractivité du vélo
- Assurer la sécurité des usagers des pistes cyclables.
- Maintenir la qualité et la praticabilité des pistes cyclables.
- Prolonger la durée de vie des infrastructures cyclables.

Description de l'action

Mettre en place un programme d'entretien régulier des pistes cyclables, incluant le nettoyage, la réparation des surfaces endommagées, l'enlèvement de pelouse et de mauvaises herbes et la mise à jour de la signalisation. Utiliser des outils de suivi pour identifier les zones nécessitant des interventions et planifier les travaux de manière efficace.

La charte d'entretien du Département pourrait servir de base pour répartir les différentes exigences d'entretien entre le Département et les communes, et guider les actions à prioriser dans l'entretien de ces aménagements.

Mise en place opérationnelle

Moyens à mobiliser

- Chargé(e) de mission mobilité
- Service de la voirie et des infrastructures des communes
- Département du Pas de Calais

Étapes clés :

1. Réaliser un diagnostic initial des pistes cyclables pour identifier les besoins d'entretien.
2. Mettre en place un calendrier d'entretien régulier.
3. Effectuer les travaux de nettoyage, réparation et mise à jour de la signalisation.
4. Planifier les interventions futures.
5. Sensibiliser les usagers à l'importance de l'entretien des pistes cyclables.

Implications financières :
Environ 1 500 € par km par mois* mais variable en fonction du tronçon de route

Maitrise d'ouvrage et partenaires

- **MOA :** Département du Pas de Calais et les communes de la CCPO pour certains tronçons
- **Partenaires :** Associations de cyclistes et entreprise de maintenance

Échéance

- D'ici 2030 : les campagnes de maintenance sont mises en place de façon régulière

Indicateurs de suivi

- Nombre de kilomètre de pistes cyclables entretenu

*Les coûts estimatifs correspondent à une estimation réalisée par rapport à un benchmark au moment de l'étude. Les coûts exacts de l'action peuvent donc varier.

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC70120625-DE

Action 2.5 Renforcement des pistes cyclables existantes

Priorité basse

Description de l'action

Contexte et constat

Certaines pistes cyclables existantes sont trop étroites pour accueillir confortablement et en toute sécurité le flux de cyclistes sur certains axes majeurs. L'élargissement de ces pistes est nécessaire pour améliorer la sécurité, la praticabilité et encourager l'utilisation du vélo. De plus, des voitures se stationnent sur de nombreuses bandes cyclables dans les bourgs-centres, ainsi réduisant leur continuité.

Objectifs

- Augmenter la largeur des pistes cyclables pour améliorer la sécurité et le confort des usagers via un marquage au sol renforcé
- Encourager l'utilisation du vélo en rendant les pistes cyclables plus attractives.
- Réduire les conflits entre cyclistes et autres usagers de la route.

Description de l'action

Élargir les pistes cyclables existantes en augmentant leur largeur minimale à 1,5 mètres, conformément aux recommandations de sécurité. Réaliser des travaux de création de tracés cyclables et marquer ces bandes dans les zones à renforcer.

Les Communes ont également un rôle à jouer pour réduire et limiter le stationnement sur les bandes cyclables. Notamment, les contrôles peuvent être augmentés afin de donner plus d'amendes pour ce type de stationnement ce qui dissuaderait les voitures de se stationner sur les pistes.

Mise en place opérationnelle

Moyens à mobiliser

- Chargé(e) de mission mobilité
- Service de la voirie et des infrastructures des communes et du Département du Pas de Calais

Étapes clés :

1. Identifier les bandes cyclables nécessitant un élargissement et les bandes à contrôler d'avantage pour le stationnement interdit.
2. Concevoir les plans d'élargissement des bandes et les actions pour sécuriser les bandes contre le stationnement.
3. Réaliser les nouveaux marquages au sol.
4. Sensibiliser les usagers aux nouvelles infrastructures et les conséquences de se stationner sur les bandes cyclables.

Implications financières :

Pour uniquement le marquage au sol : entre 2000 € et 4000 € par kilomètre*

Maitrise d'ouvrage et partenaires

- **MOA :** Les communes
- **Partenaires :** Associations de cyclistes et entreprise de maintenance

Échéance

- D'ici 2035 : les travaux d'élargissement ont été réalisés

Indicateurs de suivi

- Nombre de kilomètre de pistes cyclables élargi

*Les coûts estimatifs correspondent à une estimation réalisée par rapport à un benchmark au moment de l'étude. Les coûts exacts de l'action peuvent donc varier.

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC70120625-DE

Action 2.6 – Sécuriser l'accès aux établissements scolaires en modes actifs

Priorité haute

Description de l'action

Contexte et constat

Les jeunes sont les premiers publics à sensibiliser à se déplacer autrement. Il paraît donc important de garantir l'accessibilité et la sécurité à vélo autour des établissements scolaires du territoire pour permettre des déplacements en toute sécurité vers les établissements scolaires. Cependant, cet accès sécurisé n'est pas encore totalement réalisé.

Objectifs

- Garantir la sécurité des trajets à vélo des élèves
- Augmenter l'attractivité du vélo
- Favoriser l'activité sportive chez les jeunes
- Garantir l'accès aux établissements scolaires à pied

Description de l'action

L'action consiste en appliquant l'ensemble des recommandations de l'étude du Département du Pas de Calais concernant l'accès aux Collèges à vélo, et en étudiant l'accès en modes actifs à l'ensemble d'établissements scolaires de la CCPO.

Figure 4.2 Panneau de signalisation à Balinghem

Photo prise par Mott MacDonald

Mise en place opérationnelle

Moyens à mobiliser

- Chargé(e) de mission mobilité, service de la voirie des communes

Étapes clés :

1. Identifier les aménagements nécessaires pour sécuriser l'accès aux établissements scolaires en coordonnant avec les études préalables pour les trottoirs et le renforcement des voies cyclables
2. Réaliser les travaux

Coûts approximatifs :

- À partir de 40 € pour l'achat d'un panneau de signalisation d'itinéraire vélo*
- Entre 150 € et 700 € pour l'installation du panneau (génie civil)*
- Panneaux en bois réalisés par les services techniques
- Entre 15 000 € et 40 000 € pour une étude sur l'accès aux établissements scolaires de l'ensemble du territoire

Maitrise d'ouvrage et partenaire

- **MOA :** CCPO
- **Partenaires :** Les établissements scolaires du territoire et leurs parties prenantes associées (écoles primaires, collèges, Lycée Jean Bosco)

Échéance

- A partir de 2027 : lancement des études préalables au niveau des établissements scolaires

Indicateurs de suivi

- Nombre de panneaux et marquages

*Les coûts estimatifs correspondent à une estimation réalisée par rapport à un benchmark au moment de l'étude. Les coûts exacts de l'action peuvent donc varier.

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC70120625-DE

Action 2.7 Installation d'équipements de stationnement de vélo sécurisé

Priorité moyenne

Description de l'action

Contexte et constat

Le manque d'équipements de stationnement sécurisé pour les vélos peut décourager l'usage de ce mode de transport. Des aménagements adaptés sont nécessaires pour garantir la sécurité des vélos et encourager les déplacements à vélo.

Objectifs

- Augmenter la sécurité des vélos stationnés.
- Encourager l'utilisation du vélo comme mode de transport quotidien.
- Réduire les vols de vélos.

Description de l'action

Installer des équipements de stationnement sécurisé pour les vélos dans des emplacements stratégiques tels que les gares, les centre-bourgs, autour des équipements sportifs et dans les établissements scolaires.

Les équipements qui peuvent être installé sont :

- Des arceaux (à installer en centre-ville)
- Des racks à double étage (les gares)
- Des consignes sécurisées (parkings des centre-ville et gares)

Ces équipements permettent de répondre aux différents besoins des usagers.

De plus, des équipements de maintenance et de rechargement pourront être installés au niveau de certains parkings vélos tels que des pompes, des outils de réparation, ou des stations de recharge à vélo.

Mise en place opérationnelle

Moyens à mobiliser

- Chargé(e) de mission mobilité
- Services de la voirie des communes et des infrastructures

Étapes clés:

1. Identifier les emplacements stratégiques pour l'installation des équipements.
2. Installer les équipements et assurer leur connexion au réseau électrique au besoin.
3. Mettre en place un système de gestion et de maintenance.
4. Sensibiliser le public à l'utilisation des équipements de stationnement sécurisé.

<u>Implications financières :</u>

- Les coûts peuvent varier en fonction des équipements :
  - Environ 1 000 € par arceau*
  - Entre 2 500 € et 4500 € pour des racks à double étages pour 5 places*
  - Environ 10 000 € pour des consignes sécurisées pour 5 places*
  - Entre 600€ et 3 000€ pour une station de maintenance de vélos

Maitrise d'ouvrage et partenaires

- **MOA :** Les communes de la CCPO
- **Partenaires :** Associations de cyclistes et fournisseurs d'équipement

Échéance

D'ici 2030 : mettre en place les installations

Indicateurs de suivi

- Nombre d'installations mises en place

*Les coûts estimatifs correspondent à une estimation réalisée par rapport à un benchmark au moment de l'étude. Les coûts exacts de l'action peuvent donc varier.

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC70120625-DE

Action 2.8 Promouvoir les usages du vélo-partage pour un usage quotidien

Priorité moyenne

Description de l'action

Contexte et constat

L'accès à un vélo électrique est primordial pour l'adoption de ce mode de déplacement au vu de la nature du territoire. La CCPO a déjà mis en place un vélopartage communautaire pour l'usage de vélos électriques, limité aux quatre communes de Guînes, Licques, Hardinghen, et Ardres, qui a récemment permis l'interoperabilité entre ces stations. Un accès plus élargi à ce service pourrait encourager son adoption plus large.

Objectifs

- Promouvoir l'utilisation du système de vélopartage communautaire
- Etendre le service de vélopartage communautaire à plus de communes de la CCPO

Description de l'action

- Etudier les besoins de stations de vélopartage et les communes à plus fort potentiel pour l'installation de nouvelles stations – accès aux infrastructures cyclables, densité, distances de parcours ;
- Construire plus de stations de vélopartage ;
- Organiser la redistribution et maintenance de vélos par la CCPO
- Communiquer sur les évolutions du service

Mise en place opérationnelle

Moyens à mobiliser

- Chargé(e) de mission mobilité

Étapes clés :

1. Etude de faisabilité et de définition de besoins
2. Construction et organisation interne de gestion du service
3. Communication autour du service

Coûts approximatifs :

- Coûts d'installation de 5 nouvelles stations Incitations financières potentielles (25,000€ pour une station à 6 places, 6,000€ coûts de fonctionnement par an par station, hors coûts de maintenance)

Maitrise d'ouvrage et partenaires

- **MOA :** Services techniques de la CCPO
- **Partenaires :** les communes

Échéance

2027 : Etude de faisabilité
2028 : Construction de nouvelles stations

Indicateurs de suivi

- Nombre de vélos loués
- Nombre de participation aux événements

*Les coûts estimatifs correspondent à une estimation réalisée par rapport à un benchmark au moment de l'étude. Les coûts exacts de l'action peuvent donc varier.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
Liberté
Égalité
Fraternité

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC72120625-DE

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC72120625-DE

LES DÉCHETS

En forêt, je veille à

Emporter mes déchets.
Les poubelles ont été supprimées volontairement car les animaux, en les fouillant, se blessaient ou s'étouffaient.

Éviter tous les types de dépôts sauvages. Même les déchets verts et alimentaires ! Les uns favorisent le développement de plantes envahissantes, les autres sont un danger pour les animaux qui perdent leur instinct sauvage et risquent de s'empoisonner.

Signaler les dépôts sauvages aux forestiers en contactant l'agence locale ONF près de chez vous.

Trier mes déchets.
Cela favorise leur recyclage.

Déposer mes encombrants dans une déchèterie ou une recyclerie.
Trouvez celle proche de chez vous.

https://www.sinoe.org/thematiques/consult/ss-theme/4

Abandonner des déchets en forêt est passible d'une amende pouvant aller jusqu'à 1 500 €.

QUIZ

Combien de temps mettent-ils pour se dégrader ?

1- sac plastique	2- canette en aluminium	3- chewing-gum
☐ 20 à 50 ans	☐ 10 à 45 ans	☐ 5 à 10 ans
☐ 80 à 250 ans	☐ 100 à 500 ans	☐ 15 à 20 ans
☐ 100 à 450 ans	☐ 600 à 750 ans	☐ 35 à 60 ans

**Réponses en dernière page*

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC72120625-DE

LES FEUX

En forêt, je veille à

Laisser les routes forestières accessibles pour les secours.

Réaliser travaux et bricolage loin de toute végétation.

Respecter les interdictions d'accès. Tout particulièrement en période à haut risque.

Bannir toute cigarette, feu de camp et barbecue.

Fumer, allumer un feu de camp ou faire un barbecue en forêt est passible d'amende et/ou de peine d'emprisonnement en cas d'incendie.

Des réglementations plus strictes peuvent s'appliquer localement, notamment dans le sud de la France.

DONNER L'ALERTE

- 112 appel d'urgence européen
- 18 sapeurs-pompiers
- 114 personnes malentendantes

QUIZ

1- 3 000 feux de forêt se déclarent chaque année en France.
☐ Vrai ☐ Faux

2- 17 000 hectares de forêt brûlent chaque année.
☐ Vrai ☐ Faux

3- 90 % des incendies sont d'origine humaine.
☐ Vrai ☐ Faux

**Réponses en dernière page*

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC72120625-DE

LES CUEILLETTES

En forêt, je veille à

Respecter les espèces protégées.

Ramasser maximum 5 litres (1 panier) de baies, fruits, champignons…

Cueillir les fleurs avec modération. Au maximum le contenu d'une main.

Saisir les fleurs et les fruits à la main. L'utilisation de râteaux ou de peignes abîme les pousses.

Faire attention à tous les champignons. Même les non comestibles ne doivent pas être piétinés.

BON À SAVOIR

Si vous cueillez des baies près du sol, n'oubliez pas de les cuire pour éliminer les éventuels parasites.

Dans les forêts publiques, la cueillette en forêt domaniale est tolérée. Pour les forêts communales, il faut se rapprocher de la mairie. La cueillette en forêt domaniale au-delà des limites autorisées est passible d'une amende pouvant aller jusqu'à 45 000 € et d'une peine d'emprisonnement.

Les sanctions sont plus lourdes dans certains espaces et pour les espèces protégées.

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC72120625-DE

LES SENTIERS

En forêt, je veille à

Rester sur les sentiers.
Sortir des chemins autorisés accélère l'érosion des terrains fragiles et dégrade la végétation du sous-bois.

Faire attention aux jeunes pousses. Tout particulièrement les jeunes plants des parcelles en renouvellement.

Ne pas entrer dans les réserves biologiques intégrales.
Ces espaces sont laissés en libre évolution sans intervention de l'homme pour favoriser la biodiversité.

LE SAVIEZ-VOUS ?

Les parcelles forestières abritent du bois mort et une végétation masquant les irrégularités du sol : ces facteurs rendent la marche difficile pour les promeneurs et constituent un risque pour leur sécurité.

QUIZ

En explorant l'ensemble des sentiers balisés par l'ONF, vous aurez parcouru l'équivalent de la moitié d'un tour de la terre. Combien de km aurez-vous fait ?

☐ 10 000 km ☐ 20 000 km ☐ 40 000 km

**Réponse en dernière page*

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC72120625-DE

LES ZONES DE CHASSE

En forêt, je veille à

Consulter le calendrier des jours de chasse.
Il est disponible sur onf.fr

Respecter les panneaux de signalisation liés à une chasse en cours.

LE SAVIEZ-VOUS ?

En trop grand nombre, cerfs, chevreuils et sangliers compromettent le renouvellement de la forêt en broutant ou en détruisant les jeunes pousses.

QUIZ

1- Depuis 1973, en quelle proportion a augmenté : la population des sangliers
☐ 2x ☐ 5x ☐ 20x

et celle des cerfs et des chevreuils ?
☐ 8x ☐ 11x ☐ 15x

2- Combien d'hectares sont en déséquilibre forêts-ongulés ?
☐ 500 000 ☐ 850 000 ☐ 1 million

**Réponses en dernière page*

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC72120625-DE

LA FAUNE SAUVAGE

En forêt, je veille à

Respecter la tranquillité des animaux. Les approcher de trop près pourrait modifier leurs comportements et se révéler dangereux.

Me garder de les nourrir. Ils perdraient leur instinct sauvage.

Préserver les petits. Leur mère pourrait les abandonner s'ils ont été touchés.

ASTUCE

À défaut de les voir ou de les approcher, apprenez à décrypter les traces des animaux grâce à l'appli **Clés de forêt**, développée par l'ONF.

!

La perturbation volontaire de la faune protégée est passible d'une amende de 750 €.

Consulter la liste rouge des espèces protégées sur *www.uicn.fr/liste-rouge-france.html*

QUIZ

Cochez la case des espèces qui sont protégées :

☐ Bouquetin des Alpes ☐ Lapin de Garenne ☐ Ours brun

**Réponse en dernière page*

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC72120625-DE

LE BOIS MORT

En forêt, je veille à

Préserver le bois mort en le laissant au sol.
Sa décomposition permet le retour des minéraux dans le sol, nécessaire à la bonne santé des arbres. C'est pourquoi il est préférable de renoncer à le ramasser même pour construire des cabanes en famille.

QUIZ

1- Quel est le % de biodiversité forestière (insectes, champignons, oiseaux, lichens, mousses…) hébergé par le bois mort ?
☐ 5 % ☐ 25 % ☐ 65 %

2- L'ONF s'engage à conserver des vieux arbres isolés, des arbres à cavités et des arbres morts debout. Combien d'arbres par hectare cela représente-t-il ?
☐ 1 arbre ☐ 2 arbres ☐ 3 arbres

**Réponses en dernière page*

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC72120625-DE

LES CHANTIERS FORESTIERS & LES TAS DE BOIS

En forêt, je veille à

Respecter la signalisation des chantiers. Elle balise les zones dangereuses (risques de chutes d'arbres, circulation d'engins...) et marque l'interdiction d'entrer.

Considérer le travail des forestiers. Ils trient et entreposent les bois sur les bords des routes forestières.
Ces empilements très lourds (plusieurs tonnes) s'ils sont déséquilibrés, peuvent s'écrouler et écraser tout sur leur passage.
C'est pourquoi il est important de ne pas les escalader.

QUIZ

1- Utiliser des produits en bois permet de stocker combien de millions de tonnes de carbone ?

☐ 25 ☐ 58 ☐ 91

2- La forêt constitue le 2e puits de carbone de la planète. Combien de milliards de tonnes de carbone absorbe-t-elle ?

☐ 1,5 ☐ 10 ☐ 25

3- Quelle est la part du bois dans les énergies renouvelables utilisées en France ?

☐ 15 % ☐ 28 % ☐ 47 %

**Réponses en dernière page*

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC72120625-DE

LES ANIMAUX DE COMPAGNIE

En forêt, je veille à

Garder mon animal de compagnie à moins de 100 m de moi et sous contrôle direct.

Tenir mon chien en laisse du 15 avril au 30 juin.
C'est la saison des naissances, les nouveaux-nés sont des proies faciles pour les chiens.

Laisser tranquille les troupeaux. Les chiens qui assurent la protection des troupeaux peuvent considérer les autres chiens comme une menace.

Des interdictions spécifiques peuvent exister localement ou dans les espaces protégés (parcs nationaux, réserves naturelles, réserves biologiques, etc.).

QUIZ

1. Il est possible de promener son chien sans laisse en forêt sauf à une exception ? Laquelle ?

2. Quel est le surnom des chiens de montagne des Pyrénées qui gardent les troupeaux

**Réponses en dernière page*

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC72120625-DE

LES CYCLISTES & CAVALIERS

En forêt, je veille à

Circuler exclusivement sur les routes et les chemins forestiers. Attention toutefois, dans les sites très fréquentés, vélos et chevaux peuvent être autorisés uniquement sur les chemins larges (au moins 2,50 m) et les itinéraires balisés.

Bannir les balades sur les chemins non balisés et improvisés. La circulation des VTT et des cavaliers y détériore la végétation, entraîne le tassement des sols, accélère l'érosion et dérange les animaux de la forêt.

Respecter les indications fournies sur le terrain. Certains chemins sont parfois interdits d'accès afin de préserver les milieux fragiles et assurer la sécurité des usagers.

Consulter les panneaux d'information.

Faire attention aux piétons. Ceux-ci ont toujours la priorité.

Ne pas respecter la réglementation est passible d'une amende maximale de 1 500 €.

QUIZ

Qui définit les modalités de pratique des sports en forêt domaniale ?

☐ L'ONF en partenariat avec les acteurs locaux ☐ Les usagers ☐ L'État

**Réponse en dernière page*

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC72120625-DE

LES VÉHICULES À MOTEUR

VOITURES, QUADS, MOTOS, 4X4...

En forêt, je veille à

Circuler uniquement sur les routes autorisées. Les routes fermées à la circulation sont signalées par un panneau d'interdiction ou une barrière. Même ouverte, elle équivaut à une interdiction de circuler.

Préserver les milieux naturels et les chemins non carrossables. Y circuler érode les sols, dérange la faune, est dangereux, engendre des nuisances sonores et de la pollution.

Prendre garde à éviter tout stationnement devant les barrières.

Ne pas respecter la réglementation est passible d'une amende maximale de 1500 € et d'une suspension du permis de conduire pouvant aller jusqu'à 3 ans. Le véhicule peut être saisi.

QUIZ

Dans quelle(s) situation(s) pouvez-vous rouler en forêt avec votre véhicule motorisé ?

- ☐ La route est carrossable (goudronnée ou empierrée) et il n'y a pas de barrière
- ☐ La route est non carrossable
- ☐ La route est carrossable, il y a une barrière et elle est ouverte

*Réponse en dernière page

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC72120625-DE

LES BIVOUACS & CAMPINGS SAUVAGES

En forêt, je veille à

M'informer de la réglementation en vigueur. En fonction de chaque site, le bivouac (1 nuit sur place) peut être autorisé mais pas le camping (campement de plusieurs jours), et selon des horaires précis.

Prendre le moins de place possible. Au maximum prévoir des tentes légères à faible encombrement.

Respecter les aires de parkings. Certaines sont dédiées aux camping-cars.

M'assurer d'emporter tous mes déchets avant de repartir.

Ne pas respecter la réglementation est passible d'une amende maximale de 1 500 € et de la suspension du permis de conduire.

QUIZ

Quels sont les lieux dans lesquels bivouac et camping sauvage nécessitent une autorisation ?

- [ ] Dans les forêts, bois et espaces classés comme « espaces boisés à conserver »
- [ ] Sur les voies, routes et chemins
- [ ] En bords de mer ou d'océan
- [ ] Dans des zones de « protection du patrimoine de la nature et des sites »
- [ ] À moins de 500 mètres d'un monument classé comme « historique »

Réponse en dernière page

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC72120625-DE

VIVRE ENSEMBLE

En forêt, je veille à

Être attentif aux autres.
Afin de maintenir la diversité des pratiques en forêt (détente, sports, cueillette, chasse, pratique artistique...) la tolérance de chacun est requise.

Respecter le travail des professionnels de la forêt : techniciens, bûcherons, naturalistes, chercheurs, éducateurs...

QUIZ

Combien de visiteurs, les forêts françaises accueillent-elles chaque année ?

☐ 5 ☐ 50 ☐ 700 millions

**Réponse en dernière page*

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC72120625-DE

5 CONSEILS

AVANT DE PARTIR EN BALADE

1. **Consulter la météo : la forêt est dangereuse en cas d'intempéries, avec des risques accrus de chutes de branches ou d'arbres.**
2. **S'équiper de bonnes chaussures, d'eau et d'un en-cas.**
3. **Porter des vêtements couvrant bras et jambes pour limiter les risques (tiques ou chenilles qui peuvent être urticantes). En cas de piqûre de tique, utiliser un tire-tique ou aller chez le pharmacien. Consulter son médecin si une rougeur apparaît autour de la zone piquée.**
4. **Emporter une carte et apprendre à se repérer pour plus de sécurité. Le réseau téléphonique ne passe pas partout.**
5. **Respecter les zones protégées, les parcelles en renouvellement, les chantiers forestiers et les zones de chasse en n'y pénétrant pas.**

EN CAS D'URGENCE

15	17	18	112	114
SAMU	Police secours	Pompiers	Secours européens	Malentendants / par visio, tchat, sms

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC72120625-DE

L'ONF EN BREF

Acteur majeur de la filière forêt-bois, l'ONF gère près de onze millions d'hectares de forêts publiques en métropole et en Outre-mer. Au quotidien, l'action des forestiers s'articule autour de quatre objectifs indissociables : la production de bois, la préservation de la biodiversité, l'accueil du public et la gestion des risques naturels. Des missions essentielles pour la planète et la société, au service d'un développement durable.

Les activités en forêt sont réglementées : Code forestier, Code de l'environnement…

Le non-respect des interdits expose le contrevenant à des sanctions. Des arrêtés communaux ou préfectoraux viennent parfois compléter les règles générales.
À noter : le forestier est doté d'un pouvoir de police.

SUIVEZ L'ONF

- facebook.com/Officenationaldesforets
- onf_officiel
- office national des forêts
- @officenationaldesforets

onf.fr

Réponses quiz :

LES DÉCHETS *1. De 100 à 450 ans. 2. De 100 à 500 ans. 3. De 5 à 10 ans.*
LES FEUX *1. Faux. En 2022, ce sont plus de 7 000 feux déclarés. 2. Faux. En 2022, 63 000 hectares de forêt ont été brûlés en France, dont 17 000 ha sur le seul bassin méditerranéen. 3. Vrai.*
LES SENTIERS *20 000 km.*
LES ZONES DE CHASSE *1.20 x plus de sangliers et 11x plus de cerfs et de chevreuils. 2. 850 000 hectares sont actuellement en déséquilibre forêts-ongulés sur les 1,7 million que comptent les forêts propriétés de l'État.*
LA FAUNE *Le Bouquetin des Alpes et l'Ours Brun*
LE BOIS MORT *1. 25 %. 2. 2 arbres par hectares.*
LES CHANTIERS FORESTIERS *1. 91 millions de tonnes de carbone. 2. 10 milliards de tonnes de CO_2. 3. 47 %.*
ANIMAUX DE COMPAGNIE *1. Entre le 15 avril et le 30 juin, la laisse est obligatoire car c'est la période de reproduction de la faune sauvage. 2. Les chiens « Patous ».*
CYCLISTES & CAVALIERS *L'ONF en partenariat avec les acteurs locaux.*
VÉHICULES À MOTEUR *Uniquement lorsque la route est carrossable sans barrière ni panneau d'interdiction.*
BIVOUAC & CAMPING SAUVAGE *Tous.*
VIVRE ENSEMBLE *700 millions de visiteurs.*

Mentions légales :
10-4-4 / Promouvoir la gestion durable de la forêt / pefc-france.org / Office national des forêts - Direction générale
2 bis avenue du Général Leclerc - CS 30042, 94704 Maisons-Alfort Cedex
Illustrations @ Clod Illustrateur
Mars 2025

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC72120625-DE

CONVENTION 2025-2029

relative à l'accès du public, à l'aménagement et à l'entretien des sentiers de randonnée en forêt domaniale du Guînes sur le territoire de la communauté de communes Pays d'Opale

ENTRE

D'une part,

La Communauté de Communes Pays d'Opale
Domiciliée 9 avenue de la Libération – 62 340 Guînes
Représentée par M. Ludovic LOQUET, Président; dûment habilité par le Conseil Communautaire réuni le 12 juin 2025 (délibération n°XX)
Ci-après désigné «la CCPO»

ET

D'autre part,

L'Office National des Forêts - Agence territoriale de Lille
107, avenue de la Liberté, 59 000 LILLE
Représenté par sa directrice d'agence Mme Aude Tessier
Ci-après désigné « *l'ONF* »

Préambule

Le territoire de la Communauté de Communes **Pays d'Opale**, entre lacs, forêts et marais, est largement reconnu pour la qualité de ses activités de pleine nature, ce qui lui vaut le titre de Pôle d'Excellence Randonnée. La forêt domaniale de Guînes joue un rôle important dans cette reconnaissance au travers des nombreux sentiers qui la sillonnent. Elle accueille également le premier parcours de Marche Nordique du Département du Pas-de-Calais. Ces sentiers sont en cours d'inscription au Plan Départemental des Espaces, Sites et Itinéraires (PDESI). De nombreux événements sportifs sont organisés chaque année en forêt par la CCPO ou des associations du territoire.

L'Office national des forêts, établissement public national à caractère industriel et commercial, exerce un mandat de gestionnaire et d'opérateur dans les forêts publiques. A ce titre, il intervient :

- En son nom propre, en tant que gestionnaire des forêts domaniales, et pour assurer les missions d'intérêt général que l'Etat lui confie,
- En tant que service public chargé de la mise en œuvre du régime forestier dans les forêts et terrains appartenant aux collectivités et personnes morales visées au 2° de l'article L. 211-1 du code forestier,

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC72120625-DE

- En tant que prestataire de services dans le domaine de la gestion durable et de la mise en valeur d'espaces naturels, auprès de maîtres d'ouvrage publics et privés,
- Plus globalement, en participant aux politiques d'aménagement durable des territoires.

En application du code forestier, en particulier ses articles L. 121-1, L. 121-2, L. 121-3, L. 122-9 et L. 122-10, et des circulaires du Ministre chargé des forêts, l'ONF organise l'accueil du public en forêt dans le double souci de préserver la qualité de nature et de calme des forêts et de faire en sorte qu'aucune activité particulière n'entraîne l'exclusion des autres usagers de la forêt. Les forêts domaniales sont donc ouvertes au public dans le respect des autres fonctions de la forêt : protection des milieux naturels, production de bois.

L'aménagement des sites d'accueil et leur équipement relèvent à la fois d'une politique sociale et du développement local. Un partenariat étroit entre l'ONF et les collectivités locales est noué dans ce sens.

L'ONF et la CCPO, soucieux de répondre à la demande citoyenne d'espace de nature de qualité et de proposer aux populations locales des forêts durables, diversifiées et accueillantes, décident de s'associer pour entretenir les sentiers de randonnée balisés pédestres, V.T.T., équestre et de marche nordique de la forêt domaniale de Guînes. Cette convention fixe les conditions et modalités d'entretien et de signalisation des itinéraires mises en œuvre à la charge de la CCPO.

ART 1 : Objet de la convention

La présente convention a pour objet :

- De déterminer les modalités d'autorisation de passage, d'aménagement et d'entretien des sentiers retenus par la CCPO situés en forêt domaniale de Guînes ;
- De préciser les rôles de l'ONF et de la CCPO, ainsi que les responsabilités de chacun.

ART 2 : Identification des sentiers objet de la convention

Les sentiers répertoriés sur la forêt domaniale de Guînes sont exclusivement réservés à la fréquentation piétonne, VTT et équestre (voir tableau ci-dessous), à l'exclusion de tout autre mode de fréquentation. Toute utilisation de véhicules motorisés est strictement interdite sauf cas particuliers pour la gestion des sentiers et la gestion forestière.
La carte des différents sentiers concernés par la convention est fournie par la CCPO et figure en annexe 1.

VTT					
Nom du sentier	**Linéaire en forêt**	**Variante chasse**	**Longueur total**	**Inscription PEDSI**	**Couleur Balisage**
Entre les bois	6,7 km	Oui pour le petit gibier	20 km	Non	Jaune
Pédestre					
Bois du ballon	3 km	Non	3 km	Non	Jaune

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC72120625-DE

Camp du drap d'or	2,3 km	Non	6/12 km	Oui	Jaune
Des croisettes	4,5 km	Non	10,5 km	Non	Jaune
Marche nordique FFA					
	3 km	Non	3 km	Oui	Vert
	5 km	Non	5 km	Oui	Bleu
	10 km	Non	10 km	Oui	Rouge
Equestre					
De l'Epinette	10 km	Non	10 km	Non	
TOTAL	**44,5 km**		**67,5 km /73,5 Km**		

ART 3 : Balisage et équipements

Balisage

Afin d'offrir aux promeneurs des conditions d'accueil agréables et sécurisées, **la CCPO s'engage** à aménager et baliser les sentiers de randonnée répertoriés avec l'ONF.

Les modalités de balisage des itinéraires sont celles de la charte officielle du balisage et de la signalisation de la Fédération française de randonnée. Ce document de 61 pages est disponible sur le site de la FFRP :

Charte-technique-graphique-Balisage-FFRandonnee-2019.pdf

Le balisage des sentiers est indiqué uniquement sur des poteaux en bois et limité aux stricts besoins de l'orientation du randonneur (dans des hypothèses de bifurcations, de fausses pistes, de virages répétés, etc.)

Aucun balisage ne doit être apposé sur des éléments du patrimoine tels que les arbres remarquables identifiés sur le terrain, le patrimoine culturel, etc.

L'ONF consent expressément à ne réclamer aucune indemnité ou avantage financier quelconque en contrepartie de l'autorisation présentement consentie. Il délègue gratuitement l'entretien des sentiers situés sur le terrain domanial. Il s'engage à :

- Laisser le libre passage des randonneurs sur l'itinéraire,
- Respecter le balisage et les aménagements effectués sur le chemin,

Cependant, l'ONF se réserve la possibilité de restreindre ou de soumettre à conditions particulières la possibilité d'accès pour tous motifs liés à des enjeux environnementaux, lors des chantiers d'exploitations et paysagers ou pour des impératifs de sécurité du public : il devra alors proposer un itinéraire de substitution si cela est possible.

En cas de fermeture durable ou définitive, l'ONF en informe, 3 mois en avance, la CCPO et propose un sentier de substitution.

Équipements

Aucun équipement ne peut être implanté en forêt domaniale sans l'accord préalable de l'ONF.

Aucun équipement mobilier, relatif tant à l'information qu'à la signalétique directionnelle et au balisage, ne doit être fixé directement sur les arbres.

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC72120625-DE

La CCPO s'engage à concevoir des aménagements clairs, visibles, intégrés au milieu naturel et correspondant à « l'esprit des lieux » (panneaux, escaliers, signalétique, panneaux d'information : mobiliers en bois et robustes) et à retirer les anciens panneaux.

Art 4 : Entretien et programmation des interventions

Entretien

La CCPO s'engage à effectuer ou à faire exécuter à ses frais et sous sa responsabilité les travaux d'entretien courant sur l'emprise des sentiers de son réseau, objet de la présente convention, pour permettre le passage des randonneurs : entretien du balisage, dégagement de branches mortes tombées sur le sentier, élagage de jeunes pousses, ronces, orties, dégagement de pierres, débroussaillage, etc.

Cet entretien s'effectue sur 1 mètre de large et jusqu'à 2 mètres de hauteur. Il comprend le ramassage des déchets.

La communauté de communes s'engage à supprimer les dangers potentiels et à en informer le public et l'ONF.

L'ONF s'engage à :

- Autoriser les opérations d'entretien et d'aménagement rendues nécessaires pour mettre en conformité et en sécurité l'itinéraire de randonnée ;
- Ne pas interdire, entraver ou gêner le passage du public et le déroulement des travaux ;
- À effectuer leur entretien forestier, c'est-à-dire l'enlèvement ou l'élagage des arbres présentant un danger pour le public ;
- À informer la CCPO des dégradations dont elle a connaissance sur les sentiers.

Le cahier national d'exploitation forestière regroupe l'ensemble des prescriptions techniques relatives à l'exploitation des bois et s'impose à tous les intervenants en forêt publique. Il prévoit notamment que l'organisation des chantiers forestiers doit s'adapter au fait que la forêt est un espace ouvert au public et oblige l'intervenant à prendre toutes les mesures de sécurité nécessaires à cet état de fait particulier.

Ainsi, l'ONF s'engage à étudier toutes les mesures possibles pour préserver l'accessibilité et la praticabilité des sentiers.

Néanmoins, dans le cas où, pour les besoins de la gestion forestière, l'ONF devrait réaliser des travaux interrompant provisoirement le passage sur l'itinéraire, il s'oblige, sauf en cas d'urgence, à en prévenir la CCPO un mois au moins avant leur commencement. Une signalisation adéquate et un itinéraire de substitution sont alors mis en place pendant la période d'exploitation par la CCPO en accord avec l'ONF.

Programmation des interventions

Un programme annuel des interventions et des équipements envisagés avec indication du calendrier d'intervention sera fourni par la CCPO à l'ONF au 30 novembre de l'année n pour l'année suivante n+1.

Les dates d'interventions devront tenir compte des calendriers de chasse (publiés sur onf.fr) et des parcelles en exploitation de manière à garantir la sécurité des intervenants et des usagers.

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC72120625-DE

ART 5 : Responsabilités

La responsabilité des parties liées par la présente convention est établie comme suit :

La communauté de communes a une responsabilité en tant que préconisateur d'itinéraires. Elle dispose d'une assurance en responsabilité civile.

L'ONF a une responsabilité en tant que gestionnaire des forêts domaniales. Il dispose d'une assurance en responsabilité civile.

Les randonneurs sont responsables des dommages provoqués de leur fait aux personnes et aux biens, et qu'ils supportent la responsabilité des dommages résultants de l'inadaptation de leur comportement à l'état naturel des lieux et aux dangers normalement prévisibles dans les milieux traversés.

ART 6 : Informations aux randonneurs

Les participants ont un comportement respectueux de la nature et des autres usagers et s'engagent à respecter la charte ONF du promeneur « J'agis en forêt » (en annexe)

ART 7 : Communication

Lorsqu'une des parties envisage au plan local des actions d'information, de relations publiques ou de communication autour des itinéraires pédestres objet du présent titre, et de la pratique de la randonnée dans le territoire concerné, elle en informe au préalable l'autre partie, recueille son accord sur les termes de l'action et lui propose de s'y associer.

Les contacts sont :

Pour la CCPO :

Isabelle Prud'homme, directrice générale adjointe – dga1@cc-paysdopale.fr – 03 21 00 28 80

Nolwene Henquez, animatrice sport de nature – anim-rando@paysdopale.fr – 03 21 .35 73 73

Pour l'ONF :

François Guillot, technicien forestier territorial ONF sur la forêt domaniale de Guînes – francois.guillot@onf.fr – 06 77 28 21 07

Yann Bienaimé, responsable ONF de l'Unité territoriale Somme Côte d'Opale – yann.bienaime@onf.fr – 06 20 01 16 89

Emmanuelle Spailier, chargée de mission Accueil du Public et Education à l'environnement – emmanuelle.spailier@onf.fr – 06 09 21 11 53

Adresse agence de Lille : agence.lille@onf.fr

ART 8 : Durée de la convention

La convention est prévue pour une durée de cinq ans. Elle pourra être reconduite tacitement sauf dénonciation ou résiliation de celle-ci 6 mois avant l'échéance, envoyée par lettre recommandée avec accusé de réception.

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC72120625-DE

ART 9 : Modification et résiliation de la présente convention

Pendant son exécution, la convention pourra faire l'objet de modifications à la demande de l'une ou l'autre des parties. Celles-ci s'effectueront par le biais d'un avenant.

La présente convention est résiliée de plein droit en cas de manquement à une obligation contractuelle, 60 jours après la réception d'une mise en demeure, envoyée en recommandée avec accusé de réception et demeurée vaine.

À compter de la résiliation normale ou anticipée du contrat, la CCPO dispose d'un délai de six mois pour procéder au débalisage nécessaire et dont elle est responsable en qualité de préconisateur d'itinéraire.

En cas de litige survenant pour l'interprétation et l'exécution de la présente convention, les parties conviennent de mettre tout en œuvre afin de trouver un accord amiable et sollicite, si nécessaire, l'arbitrage de représentants de l'agence régionale de l'ONF et de la Fédération française de la randonnée pédestre. Cette sollicitation doit impérativement être opérée, à l'initiative de la partie la plus diligente, lorsqu'une action judiciaire est envisagée par l'une ou l'autre des parties.

Signatures précédées de la mention « Lu et approuvé »

Fait à Guines, le

En 2 exemplaires

Pour la Communauté de Communes Pays d'Opale	**Pour l'Office National des Forêts**
Le Président	Agence territoriale de Lille
Ludovic Loquet	La Directrice
	Aude Tessier

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC74120625-DE

Nom du CRTE	Orientations et ou axes stratégiques	Intitulé de l'opération	Identifiant de l'opération		Année d'inscription au CRTE (initiale ou avenant année X…)	Maître d'ouvrage	Localisation - commune(s)	Fiche action OU fiche projet	Etat d'avancement de l'opération	Année prévisionnelle de démarrage	Thématique(s) d'action publique	Si concerné, action prévue dans un plan local et/ou dans un programme de l'Etat	Levier de référence de la planification écologique	Montant total de l'opération (ou prévisionnel) (HT)	Etat et ses opérateurs	Autres financements		Observations
															Global	Détail autre partenariats	EPCI (ou PETR)	
	Actions transversales	Engager les réflexions et actions inter-EPCI sur les sujets de la transition	0-1	*PCAET - fiche action Orientation 11 - 86*	Initiale	CCPO	CCPO	PCAET 2024 - 2030			Gouvernance de la transition		PCAET	Sensibiliser et mobiliser les acteurs de la transition	à définir	*non défini*	*non défini*	*non défini*	
		Former les habitants aux éco-gestes et impulser une dynamique	0-2	*PCAET - fiche action Orientation 14 - 94*	Initiale	CCPO	CCPO	PCAET 2024 - 2030			Sensibilisation à l'environnement		PCAET	Sensibiliser et mobiliser les acteurs de la transition	1000	*non défini*	*non défini*	*non défini*	
	Orientation n°1 - Valoriser la biodiversité, les paysages et les atouts locaux clés de la qualité de vie et de l'attractivité du territoire	Aménagement paysager : Eau et biodiversité	1-1	CRTE initial -fiche action 18	2021	Rodelinghem	Rodelinghem	CRTE 2021 - 2024			Biodiversité, Gestion de l'eau	/	Restaurer et préserver la biodiversité et les ressources naturelles	65901	20000	29667	16234	
		Requalifier la place des Tilleuls	1-2	CRTE initial -fiche action 38	2021	Guînes	Guînes	CRTE 2021 - 2024			Aménagement urbain durable	PVD	Adapter les territoires aux effets du changement climatique	650000	non défini	non défini	non défini	
		Requalifier le parvis de l'église Saint Pierre ès Liens	1-3	CRTE initial -fiche action 39	2021	Guînes	Guînes	CRTE 2021 - 2024			Aménagement urbain durable	PVD	Adapter les territoires aux effets du changement climatique	300000	non défini	non défini	non défini	
		Requalifier la place Sidney Bowin	1-4	CRTE initial -fiche action 40	2021	Guînes	Guînes	CRTE 2021 - 2024			Aménagement urbain durable	PVD	Adapter les territoires aux effets du changement climatique	300000	non défini	non défini	non défini	
		Création d'une OAP sur le secteur 1 - Ville de Guînes	1-5	CRTE initial - fiche action 51	2021	CCPO	Guînes	CRTE 2021 - 2024			Aménagement urbain durable, Planification territoriale	/	Adapter les territoires aux effets du changement climatique	à définir	non défini	non défini	non défini	
		Création d'une OAP sur le secteur 2 - Ville de Guînes	1-6	CRTE initial - fiche action 52	2021	CCPO	Guînes	CRTE 2021 - 2024			Aménagement urbain durable, Planification territoriale	/	Adapter les territoires aux effets du changement climatique	à définir	non défini	non défini	non défini	
		Création d'une OAP sur le secteur 3 - Ville de Guînes	1-7	CRTE initial -fiche action 53	2021	CCPO	Guînes	CRTE 2021 - 2024			Aménagement urbain durable, Planification territoriale	/	Adapter les territoires aux effets du changement climatique	à définir	non défini	non défini	non défini	
		Création d'une OAP sur le secteur 5 - Ville de Guînes	1-8	CRTE initial -fiche action 55	2021	CCPO	Guînes	CRTE 2021 - 2024			Aménagement urbain durable, Planification territoriale	/	Adapter les territoires aux effets du changement climatique	à définir	non défini	non défini	non défini	
		Rénovation et extension de la médiathèque municipale	1-9	CRTE initial -fiche action 56	2021	Guînes	Guînes	CRTE 2021 - 2024			Rénovation énergétique des bâtiments, Culture et accès au savoir	PVD	Rénover les bâtiments pour réduire les consommations d'énergie	2000000	non défini	non défini	non défini	
		Transformation de la friche SIDER	1-10	CRTE initial -fiche action 59	2021	Guînes	Guînes	CRTE 2021 - 2024			Renaturation des friches, Aménagement urbain durable	PVD	Restaurer et préserver la biodiversité et les ressources naturelles	20000	non défini	non défini	non défini	
		Réhabilitation friche Vandewaele	1-11	CRTE initial -fiche action 60	2021	CCPO	Guînes	CRTE 2021 - 2024	concours de MOE en 2025		Renaturation des friches, Aménagement urbain durable	/	Restaurer et préserver la biodiversité et les ressources naturelles	à définir	non défini	non défini	non défini	
		Organisation d'une fresque du sol	1-12	*PCAET - fiche action Orientation 1 - 1*	Initiale	APAD	CCPO	*PCAET 2024 - 2030*			Sensibilisation à l'environnement, Sols	PCAET	Sensibiliser et mobiliser les acteurs de la transition	450	non défini	non défini	non défini	
		Organisation de « Journées Patrimoine Sol » lors des journées européennes du patrimoine	1-13	*PCAET - fiche action Orientation 1 - 3*	Initiale	APAD	CCPO	*PCAET 2024 - 2030*			Sensibilisation à l'environnement, Sols	PCAET	Sensibiliser et mobiliser les acteurs de la transition	à définir	*non défini*	*non défini*	*non défini*	
		Sensibiliser à la géodiversité et au patrimoine géologique	1-14	*PCAET - fiche action Orientation 1 - 4*	Initiale	*Conservatoire d'Espaces Naturels Hauts-de-France, DREAL*	CCPO	*PCAET 2024 - 2030*			Sensibilisation à l'environnement, Sols	PCAET	Sensibiliser et mobiliser les acteurs de la transition	à définir	*non défini*	*non défini*	*non défini*	
		Sensibiliser à la nature et à la valorisation des espaces naturels du territoire	1-15	*PCAET - fiche action Orientation 1 - 5*	Initiale	*Conservatoire des Espaces Naturels (CEN) Hauts-de-France*	CCPO	*PCAET 2024 - 2030*			Biodiversité, Sensibilisation à l'environnement	PCAET	Restaurer et préserver la biodiversité et les ressources naturelles	à définir	*non défini*	*non défini*	*non défini*	
		Réalisation d'animations de sensibilisation à la nature	1-16	*PCAET - fiche action Orientation 1 - 6*	Initiale	*Maison de la nature / Ville d'Andres*	CCPO	*PCAET 2024 - 2030*			Biodiversité, Sensibilisation à l'environnement	PCAET	Restaurer et préserver la biodiversité et les ressources naturelles	*1350*	*non défini*	*non défini*	*non défini*	
		Sensibiliser à l'environnement au travers d'évenements tels que"Hauts de France Propres"	1-17	*PCAET - fiche action Orientation 1 - 9*	Initiale	CCPO /Communes	CCPO	*PCAET 2024 - 2030*			Sensibilisation à l'environnement, Lutte contre les déchets	PCAET	Sensibiliser et mobiliser les acteurs de la transition	*1000*	*non défini*	*non défini*	*non défini*	
		Sensibilisation sur la qualité de l'air	1-18	*PCAET - fiche action Orientation 1 - 10*	Initiale	CCPO	CCPO	*PCAET 2024 - 2030*			Santé environnementale, Sensibilisation à l'environnement	PCAET	Sensibiliser et mobiliser les acteurs de la transition	à définir	*non défini*	*non défini*	*non défini*	
		Capsules vidéo biodiversité	1-19	*PCAET - fiche action Orientation 1 - 13*	Initiale	CCPO	CCPO	*PCAET 2024 - 2030*			Biodiversité, Sensibilisation à l'environnement	PCAET	Restaurer et préserver la biodiversité et les ressources naturelles	à définir	*non défini*	*non défini*	*non défini*	
		Contractualiser des partenariats avec les agriculteurs dans le cadre de l'entretien des espaces naturels du territoire	1-20	*PCAET - fiche action Orientation 2 - 16*	Initiale	*Conservatoire des Espaces Naturels Hauts-de-France, Préfecture de la région Hauts-de-France*	CCPO	*PCAET 2024 - 2030*			Agriculture durable, Biodiversité	PCAET	Restaurer et préserver la biodiversité et les ressources naturelles	à définir	*non défini*	*non défini*	*non défini*	
		Espaces Naturels et biodiversité	1-21	*PCAET - fiche action Orientation 2 - 17*	Initiale	*Département du Pas-de-Calais*	CCPO	*PCAET 2024 - 2030*			Biodiversité	PCAET	Restaurer et préserver la biodiversité et les ressources naturelles	à définir	*non défini*	*non défini*	*non défini*	
		S'adapter au changement climatique en préservant les milieux naturels	1-22	*PCAET - fiche action Orientation 2 - 18*	Initiale	*Syndicat mixte du Parc naturel régional des Caps et Marais d'Opale - Mission patrimoine naturel*	CCPO	*PCAET 2024 - 2030*			Adaptation au changement climatique, Biodiversité	PCAET	Adapter les territoires aux effets du changement climatique	à définir	*non défini*	*non défini*	*non défini*	
		Assurer le bon fonctionnement des corridors écologiques	1-23	*PCAET - fiche action Orientation 2 - 19*	Initiale	*Syndicat mixte du Parc naturel régional des Caps et Marais d'Opale – Mission Patrimoine naturel*	CCPO	*PCAET 2024 - 2030*			Biodiversité, Trame verte et bleue	PCAET	Restaurer et préserver la biodiversité et les ressources naturelles	à définir	*non défini*	*non défini*	*non défini*	
		Phasage amont pour le soutien à l'élaboration d'un ABC (Atlas de la Biodiversité Communale)	1-24	*PCAET - fiche action Orientation 2 - 21*	Initiale	CCPO	CCPO	*PCAET 2024 - 2030*			Biodiversité, Connaissance de l'environnement	PCAET	Restaurer et préserver la biodiversité et les ressources naturelles	à définir	*non défini*	*non défini*	*non défini*	
		Programme de protections d'espèces	1-25	*PCAET - fiche action Orientation 2 - 22*	Initiale	CCPO	CCPO	*PCAET 2024 - 2030*			Biodiversité	PCAET	Restaurer et préserver la biodiversité et les ressources naturelles	*500*	*non défini*	*non défini*	*non défini*	
		Trame verte le long des chemins ruraux	1-26	*PCAET - fiche action Orientation 2 - 23*	Initiale	CCPO	CCPO	*PCAET 2024 - 2030*			Biodiversité, Trame verte	PCAET	Restaurer et préserver la biodiversité et les ressources naturelles	39500	*non défini*	*non défini*	*non défini*	
		Mettre en place une stratégie d'intervention foncière pour faciliter les programmes d'actions visant à la protection des ressources	1-27	*PCAET - fiche action Orientation 7 - 83*	Initiale	CCPO	CCPO	PCAET 2024 - 2030			Gestion du foncier	PCAET	Restaurer et préserver la biodiversité et les ressources naturelles	à définir	*non défini*	*non défini*	*non défini*	
		Lutter contre la pollution lumineuse dans une optique de sobriété énergétique et de préservation de la biodiversité	1-28	*PCAET - fiche action Orientation 7 - 84*	Initiale	Syndicat mixte du Parc naturel régional des Caps et Marais d'Opale	CCPO	PCAET 2024 - 2030			Sobriété énergétique, Biodiversité	PCAET	Restaurer et préserver la biodiversité et les ressources naturelles	à définir	*non défini*	*non défini*	*non défini*	
		Aménagements écologiques des cours d'écoles	1-29	*PCAET - fiche action Orientation 7 - 86*	Initiale	CCPO	CCPO	PCAET 2024 - 2030			Aménagement durable, Education	PCAET	Adapter les territoires aux effets du changement climatique	à définir	*non défini*	*non défini*	*non défini*	
		Accompagner les acteurs locaux dans la définition, la mise en œuvre et la gestion de solutions d'aménagement adaptées au changement climatique et à la préservation de la biodiversité	1-30	*PCAET - fiche action Orientation 7 - 87*	Initiale	Syndicat mixte du Parc naturel régional des Caps et Marais d'Opale – Mission Aménagement et Paysages	CCPO	PCAET 2024 - 2030			Aménagement durable, Résilience	PCAET	Adapter les territoires aux effets du changement climatique	à définir	*non défini*	*non défini*	*non défini*	
		Valorisation des artisans et des hébergeurs locaux	1-31	*PCAET - fiche action Orientation 12 - 88*	Initiale	Syndicat mixte du Parc naturel régional des Caps et Marais d'Opale – Mission Production et Savoir faire Locaux	CCPO	PCAET 2024 - 2030			Economie locale	PCAET	Développer une économie locale bas carbone et résiliente	à définir	*non défini*	*non défini*	*non défini*	
		Affirmer le rôle de la CCPO dans l'animation du réseau économique local et la valorisation des savoir-faire	1-32	*PCAET - fiche action Orientation 13 - 90*	Initiale	CCPO	CCPO	PCAET 2024 - 2030			Economie locale	PCAET	Développer une économie locale bas carbone et résiliente	24222.75	*non défini*	*non défini*	*non défini*	
		Accompagner les actions en faveur de l'animation et du maintien du commerce local	1-33	*PCAET - fiche action Orientation 13 - 91*	Initiale	CCPO	CCPO	PCAET 2024 - 2030			Economie locale, Commerce de proximité	PCAET	Développer une économie locale bas carbone et résiliente	30000	*non défini*	*non défini*	*non défini*	
		Plantation d'un arbre par inscription d'un jeune enfant à la crèche	1-34	*PCAET - fiche action Orientation 15 - 97*	Initiale	CCPO	CCPO	PCAET 2024 - 2030			Biodiversité, Petite enfance	PCAET	Restaurer et préserver la biodiversité et les ressources naturelles	800		*non défini*	*non défini*	
		Poursuivre l'engagement du service petite enfance en faveur du développement durable	1-35	*PCAET - fiche action Orientation 15 - 99*	Initiale	CCPO	CCPO	PCAET 2024 - 2030			Petite enfance, Développement durable	PCAET	Réduire les inégalités et renforcer la cohésion sociale	à définir	*non défini*	*non défini*	*non défini*	
		Poursuivre les actions dans le cadre du label territoire engagé pour la nature	1-36	*PCAET - fiche action Orientation 15 - 100*	Initiale	CCPO	CCPO	PCAET 2024 - 2030			Biodiversité, Gouvernance	PCAET	Restaurer et préserver la biodiversité et les ressources naturelles	à définir	*non défini*	*non défini*	*non défini*	
		création d'un espace de loisirs avec parking perméable et espaces de verdure en centre bourg	1-37	*Nouveau projet*	2025	Liques	Liques				aménagement urbain durable		Adapter les territoires aux effets du changement climatique	606634.37	151658.59	197500	7500	
		Requalification centre village	1-38	Nouveau projet	2023	Landrethun les Ardres	Landrethun les Ard	CRTE 2021 - 2024			Aménagement urbain durable	/	Adapter les territoires aux effets du changement climatique	à définir	non défini	non défini	non défini	
		ARARAT - Lutte contre les inondations	2-1	CRTE initial -fiche action 3	2022	CCPO	Andres - Campagn	CRTE 2021 - 2024			Gestion de l'eau, Adaptation au changement climatique	/	Adapter les territoires aux effets du changement climatique	894708	238831	457883.2	178941.8	
		Bassin de retention	2-2	CRTE initial -fiche action 26		Andres	Andres	CRTE 2021 - 2024			Gestion de l'eau, Adaptation au changement climatique	/	Adapter les territoires aux effets du changement climatique	à définir	non défini	non défini	non défini	
		Réparation des berges du canal de Guînes	2-3	CRTE initial -fiche action 61	2021	Guînes	Guînes	CRTE 2021 - 2024			Gestion de l'eau, Biodiversité aquatique	/	Restaurer et préserver la biodiversité et les ressources naturelles	180000	non défini	non défini	non défini	
		Création d'une exposition sur les zones humides du territoire avec un zoom sur les lacs d'Ardres	2-4	*PCAET - fiche action Orientation 1 - 7*	Initiale	*Maison de la nature / Ville d'Ardres*	CCPO	*PCAET 2024 - 2030*			Biodiversité, Gestion de l'eau	PCAET	Restaurer et préserver la biodiversité et les ressources naturelles	à définir	*non défini*	*non défini*	*non défini*	
		Sensibiliser les habitants à la problématique de la sécheresse	2-5	*PCAET - fiche action Orientation 1 - 8*	Initiale	*CCPO – service Urbanisme et service Communication / Communes*	CCPO	*PCAET 2024 - 2030*			Sensibilisation à l'environnement, Gestion de l'eau	PCAET	Adapter les territoires aux effets du changement climatique	à définir	*non défini*	*non défini*	*non défini*	
		Réalisation d'animations en lien avec la thématique eau	2-6	*PCAET - fiche action Orientation 1 - 11*	Initiale	*SYMSAGEB / IWW / SYMVAHEM / CCPO*	CCPO	*PCAET 2024 - 2030*			Gestion de l'eau, Sensibilisation à l'environnement	PCAET	Restaurer et préserver la biodiversité et les ressources naturelles	*38000*	*non défini*	*non défini*	*non défini*	
		Sensibilisation à la gestion des milieux aquatiques et à la prévention des inondations	2-7	*PCAET - fiche action Orientation 1 - 12*	Initiale	*CCPO / Communes*	CCPO	*PCAET 2024 - 2030*			Gestion de l'eau, Sensibilisation à l'environnement	PCAET	Adapter les territoires aux effets du changement climatique	à définir	*non défini*	*non défini*	*non défini*	
		Préservation des libellules dans le cadre du Plan Régional d'Actions Libellules	2-8	*PCAET - fiche action Orientation 2 - 14*	Initiale	*Conservatoire des Espaces Naturels Hauts-de-France, Préfecture de la région Hauts-de-France*	CCPO	*PCAET 2024 - 2030*			Biodiversité	PCAET	Restaurer et préserver la biodiversité et les ressources naturelles	à définir	*non défini*	*non défini*	*non défini*	
		Préservation des bruyères dans le cadre du plan régional d'actions en faveur des tourbières des Hauts-de-France	2-9	*PCAET - fiche action Orientation 2 - 15*	Initiale	*Conservatoire des Espaces Naturels Hauts-de-France, Préfecture de la région Hauts-de-France*	CCPO	*PCAET 2024 - 2030*			Biodiversité, Milieux humides	PCAET	Restaurer et préserver la biodiversité et les ressources naturelles	à définir	*non défini*	*non défini*	*non défini*	
		Réaliser un inventaire des zones humides	2-10	*PCAET - fiche action Orientation 2 - 20*	Initiale	*SYMSAGEB / SYMVAHEM /IWW*	CCPO	*PCAET 2024 - 2030*			Biodiversité, Milieux humides	PCAET	Restaurer et préserver la biodiversité et les ressources naturelles	*30069*	*19034*	*19034*	*non défini*	
		Ouvrage bassin versant champ de tir	2-11	*PCAET - fiche action Orientation 3 - 24*	Initiale	CCPO	CCPO	*PCAET 2024 - 2030*			Gestion de l'eau, Lutte contre les inondations	PCAET	Adapter les territoires aux effets du changement climatique	à définir	*non défini*	*non défini*	*non défini*	
	Orientation n°2 - Faire de la protection des sols, des habitats, de la ressource en eau et de la préservation des milieux aquatiques l'atout de la qualité de vie du territoire	Poursuivre le programme de lutte contre le ruissellement et l'érosion des sols	2-12	*PCAET - fiche action Orientation 3 - 25*	Initiale	CCPO	CCPO	*PCAET 2024 - 2030*			Gestion de l'eau, Sols	PCAET	Adapter les territoires aux effets du changement climatique	*4353935.61*	*non défini*	*non défini*	*non défini*	
		Réhabilitation des zones humides	2-13	*PCAET - fiche action Orientation 3 - 26*	Initiale	CCPO	CCPO	*PCAET 2024 - 2030*			Biodiversité, Milieux humides	PCAET	Restaurer et préserver la biodiversité et les ressources naturelles	*100000*	*non défini*	*non défini*	*non défini*	
		Plan de gestion et d'entretien des fossés en zone habitable	2-14	*PCAET - fiche action Orientation 3 - 27*	Initiale	CCPO	CCPO	*PCAET 2024 - 2030*			Gestion de l'eau	PCAET	Adapter les territoires aux effets du changement climatique	*60000*	*30000*	*30000*	*18000*	
		Schéma directeur des eaux pluviales	2-15	*PCAET - fiche action Orientation 3 - 28*	Initiale	CCPO	CCPO	*PCAET 2024 - 2030*			Gestion de l'eau	PCAET	Adapter les territoires aux effets du changement climatique	*110000*	*55000*	*non défini*	*55000*	
		Réduire la vulnérabilité du bâti aux inondations	2-16	*PCAET - fiche action Orientation 3 - 29*	Initiale	CCPO	CCPO	*PCAET 2024 - 2030*			Résilience du bâti, Gestion de l'eau	PCAET	Adapter les territoires aux effets du changement climatique	*14000*	*non défini*	*non défini*	*14000*	
		Favoriser les aménagements perméables et les espaces végétalisés	2-17	*PCAET - fiche action Orientation 3 - 30*	Initiale	*CCPO – service Environnement / Communes*	CCPO	*PCAET 2024 - 2030*			Gestion de l'eau, Aménagement urbain durable	PCAET	Adapter les territoires aux effets du changement climatique	à définir	*non défini*	*non défini*	*non défini*	
		Opération mécénat	2-18	*PCAET - fiche action Orientation 3 - 31*	Initiale	*ONF Seine-Nord*	CCPO	*PCAET 2024 - 2030*			Financement de projets durables	PCAET	Sensibiliser et mobiliser les acteurs de la transition	*23840*	*0*	*non défini*	*non défini*	
		Mise en œuvre de l'axe 5 du PAPI	2-19	*PCAET - fiche action Orientation 3 - 32*	Initiale	*SYMSAGEB / IWW*	CCPO	*PCAET 2024 - 2030*			Gestion des risques d'inondation	PCAET	Adapter les territoires aux effets du changement climatique	*selon quantité*	*non défini*	*non défini*	*non défini*	
		Accompagnement à la réalisation du Plan Communal de Sauvegarde et du Plan Intercommunal de Sauvegarde	2-20	*PCAET - fiche action Orientation 3 - 33*	Initiale	*SYMSAGEB / SYMVAHEM /IWW / CCPO*	CCPO	*PCAET 2024 - 2030*			Résilience territoriale, Gestion des risques	PCAET	Adapter les territoires aux effets du changement climatique	à définir	*non défini*	*non défini*	*non défini*	
		Ralentir les écoulements sur la colline de l'Artois avec des solutions fondées sur la nature	2-21	*PCAET - fiche action Orientation 3 - 34*	Initiale	CCPO	CCPO	*PCAET 2024 - 2030*			Gestion de l'eau, Solutions fondées sur la nature	PCAET	Adapter les territoires aux effets du changement climatique	*1340140*	*non défini*	*non défini*	*non défini*	
		Réduire le risque inondation	2-22	*PCAET - fiche action Orientation 3 - 35*	Initiale	CCPO	CCPO	*PCAET 2024 - 2030*			Gestion de l'eau, Résilience	PCAET	Adapter les territoires aux effets du changement climatique	à définir	*non défini*	*non défini*	*non défini*	
		Soutenir les actions de préservation et d'économie de la ressource en eau	2-23	*PCAET - fiche action Orientation 11 - 84*	Initiale	CCPO	CCPO	PCAET 2024 - 2030			Gestion de l'eau	PCAET	Restaurer et préserver la biodiversité et les ressources naturelles	5000	non défini	non défini	non défini	
		Réalisation d'études portant sur les volumes prélevables	2-24	*PCAET - fiche action Orientation 11 - 86*	Initiale	SYMSAGEB	CCPO	PCAET 2024 - 2030			Gestion de l'eau	PCAET	Restaurer et préserver la biodiversité et les ressources naturelles	à définir	*non défini*	*non défini*	*non défini*	
		réalisation d'un assainissement autonome performant pour la mairie, l'école et la cantine	Feb-25	Nouveau projet		Landrethun les Ardres	Landrethun les Ardres				Gestion de l'eau		Restaurer et préserver la biodiversité et les ressources nat	64330.84	20,000	25000	15000	
		Audit énergétique et réhabilitation MDE	3-1	CRTE initial -fiche action 5	2022	CCPO	Guînes	CRTE 2021 - 2024			Rénovation énergétique des bâtiments	/	Rénover les bâtiments pour réduire les consommations d'énergie	10000	0	8000	2000	
		Développement d'une unité de production SCORA	3-2	CRTE initial -fiche action 23	2021	Mix Privée - ICL SCORA	Caffiers	CRTE 2021 - 2024	action achevée		Transition énergétique, Développement économique durable	/	Fruduire de l'énergie renouvelable	3675425	0	10.000	10.000	
		Rénovation Cantine scolaire	3-3	CRTE initial -fiche action 25	2022	Andres	Andres	CRTE 2021 - 2024			Rénovation énergétique des bâtiments, Alimentation durable	/	Rénover les bâtiments pour réduire les consommations d'énergie	60000	non défini	non défini	non défini	
		Aides à la rénovation des façades, rénovation thermique et accessibilité des logements	3-4	CRTE initial -fiche action 35	2021	Guînes	Guînes	CRTE 2021 - 2024			Rénovation énergétique des bâtiments, Habitat durable	PVD	Rénover les bâtiments pour réduire les consommations d'énergie	37000	non défini	non défini	non défini	
		Réhabilitation énergétique de la salle des filles de Rodelinghem	3-5	CRTE initial -fiche action 67	2021	Rodelinghem	Rodelinghem	CRTE 2021 - 2024			Rénovation énergétique des bâtiments	/	Rénover les bâtiments pour réduire les consommations d'énergie	à définir	non défini	non défini	non défini	
		Rénovation énergétique – salle des filles Pierre Bonningues	3-6	CRTE initial -fiche action 73	2021	Hardinghen	Hardinghen	CRTE 2021 - 2024			Rénovation énergétique des bâtiments	/	Rénover les bâtiments pour réduire les consommations d'énergie	41200	non défini	non défini	non défini	
		Rehabilitation Salle Pierre Sueur	3-7	CRTE initial -fiche action 74	2021	Hardinghen	Hardinghen	CRTE 2021 - 2024			Rénovation énergétique des bâtiments	/	Rénover les bâtiments pour réduire les consommations d'énergie	à définir	non défini	non défini	non défini	
		Favoriser le développement durable dans les projets d'accueil du jeune enfant	3-8	*PCAET - fiche action Orientation 8 - 58*	Initiale	Caf du Pas-de-Calais – Antenne de développement social du Calaisis	CCPO	PCAET 2024 - 2030			Développement durable, Petite enfance	PCAET	Réduire les inégalités et renforcer la cohésion sociale	à définir	*non défini*	*non défini*	*non défini*	
		Aide à la transition énergétique pour les établissements d'accueil du jeune enfant	3-9	*PCAET - fiche action Orientation 8 - 59*	Initiale	Caf du Pas-de-Calais – Antenne de développement social du Calaisis	CCPO	PCAET 2024 - 2030			Transition énergétique, Petite enfance	PCAET	Réduire les inégalités et renforcer la cohésion sociale	à définir	*non défini*	*non défini*	*non défini*	
		Amélioration de la qualité environnementale des bâtiments publics	3-10	*PCAET - fiche action Orientation 8 - 60*	Initiale	CDC2	CCPO	PCAET 2024 - 2030			Transition énergétique, Bâtiment	PCAET	Rénover massivement les bâtiments publics	2000000	*non défini*	*non défini*	*non défini*	
		Bilan de l'OPAH (Opération Programmée d'Amélioration de l'Habitat)sur la période 2019-2023	3-11	*PCAET - fiche action Orientation 8 - 61*	Initiale	CCPO – Service Urbanisme	CCPO	PCAET 2024 - 2030			Habitat, Transition énergétique	PCAET	Rénover massivement le parc bâti	à définir	*non défini*	*non défini*	*non défini*	
		Déployer le Guichet Unique de l'Habitat, porte d'entrée de conseil et d'appui des porteurs de projets publics ou privés, des artisans et du grand public pour la réhabilitation énergétique et écologique du bâti	3-12	*PCAET - fiche action Orientation 8 - 62*	Initiale	Syndicat mixte du Parc naturel régional des Caps et Marais d'Opale – Mission transition énergétique.	CCPO	PCAET 2024 - 2030			Habitat, Transition énergétique	PCAET	Rénover massivement le parc bâti	à définir	*non défini*	*non défini*	*non défini*	
		Sauvegarder le patrimoine bâti et construire les patrimoines de demain pour s'adapter au changement climatique	3-13	*PCAET - fiche action Orientation 8 - 63*	Initiale	Syndicat mixte du Parc naturel régional des Caps et Marais d'Opale – Mission Aménagement et Paysages	CCPO	PCAET 2024 - 2030			Patrimoine, Résilience	PCAET	Adapter les territoires aux effets du changement climatique	à définir	*non défini*	*non défini*	*non défini*	
		Participation au dispositif ACTEE ACTEE +	3-14	*PCAET - fiche action Orientation 8 - 64*	Initiale	SYMPAC	CCPO	PCAET 2024 - 2030			Transition énergétique, Bâtiments publics	PCAET	Rénover massivement les bâtiments publics	157200		62067	4980	
		Réaliser une ou plusieurs études de planification énergétique	3-15	*PCAET - fiche action Orientation 8 - 65*	Initiale	SyMPaC	CCPO	PCAET 2024 - 2030			Planification énergétique	PCAET	Accompagner la transition énergétique	112500	70000	42500	non défini	
		Appui au développement des ENR dans les exploitations agricoles	3-16	*PCAET - fiche action Orientation 10 - 79*	Initiale	Chambre d'agriculture Nord – Pas de Calais	CCPO	PCAET 2024 - 2030			Energies renouvelables, Agriculture durable	PCAET	Développer une économie locale bas carbone et résiliente	à définir	*non défini*	*non défini*	*non défini*	
		Accompagner le développement et la massification des Energies Renouvelables	3-17	*PCAET - fiche action Orientation 10 - 80*	Initiale	Syndicat mixte du Parc naturel régional des Caps et Marais d'Opale – Mission Transition énergétique	CCPO	PCAET 2024 - 2030			Energies renouvelables	PCAET	Accompagner la transition énergétique	à définir	*non défini*	*non défini*	*non défini*	
		Apporter une aide financière aux artisans et aux entreprises qui portent des actions en faveur du développement durable	3-18	*PCAET - fiche action Orientation 11 - 81*	Initiale	CCPO	CCPO	PCAET 2024 - 2030			Economie locale durable	PCAET	Développer une économie locale bas carbone et résiliente	50000	*non défini*	*non défini*	50000	
		Label Bas Carbone	3-19	*PCAET - fiche action Orientation 11 - 82*	Initiale	APAD	CCPO	PCAET 2024 - 2030			Transition bas carbone	PCAET	Développer une économie locale bas carbone et résiliente	90000	*non défini*	90000	*non défini*	
		Gér'énergie	3-20	*PCAET - fiche action Orientation 14 - 95*	Initiale	CIAS PAYS D'OPALE	CCPO	PCAET 2024 - 2030			Transition énergétique, Sensibilisation	PCAET	Sensibiliser et mobiliser les acteurs de la transition	à définir	*non défini*	*non défini*	*non défini*	
	Orientation n°3 - Réduire la consommation d'énergie et développer la production d'énergies renouvelables	Changement du système chauffage salle des filles pompe à chaleur air air et isolation plafond	3-21	Nouveau projet	2025	Alembon	Alembon				Transition énergétique		Rénover massivement les bâtiments publics	à définir	non défini	non défini	non défini	
		Chauffage mairie et école à changer pour pompe à chaleur air eau + isolation mairie	3-22	Nouveau projet	2025	Alembon	Alembon			3A-25	Transition énergétique		Rénover massivement les bâtiments publics	21453.37	0	12872.02	8581.35	
		rénovation de l'entrée de la mairie	3-23	Nouveau projet	2025	Andres	Andres			2025	Transition énergétique		Rénover massivement les bâtiments publics	7500	0	4000	2100	
		Isolation et chauffage de la mairie et bâtiment communal attenant	3-24	Nouveau projet	2026	Bonnighen	Bonnighen				Transition énergétique		Rénover massivement les bâtiments publics	à définir	non défini	non défini	non défini	

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC74120625-DE

	Audit Energétiques de l'école sera suivie d'une rénovation globale (En option géothermie)	3-25	Nouveau projet	2025	Bouquehault	Bouquehault				Transition énergétique		Rénover massivement les bâtiments publics	à définir	non défini	non défini	non défini				
	Remplacement d'une chaudière FUEL	3-26	Nouveau projet	2025	Boursin	Boursin				Transition énergétique		Rénover massivement les bâtiments publics	à définir	non défini	non défini	non défini				
	Rénovation du parc éolien et installation d'un champ de panneaux photovoltaïques sur une friche communale, en partenariat avec EDF	3-27	Nouveau projet	2025	Fiennes, EDF	Fiennes				Energies renouvelables		Accompagner la transition énergétique	à définir	non défini	non défini	non défini				
	Rénovation de l'école	3-28	Nouveau projet	2025	Guînes	Guînes				Transition énergétique		Rénover massivement les bâtiments publics	à définir	non défini	non défini	non défini				
	Audits énergétiques projet global autour de l'école & salle polyvalente	3-29	Nouveau projet	2025	Hardinghem	Hardinghem				Transition énergétique		Rénover massivement les bâtiments publics	à définir	non défini	non défini	non défini				
	Isolation de la mairie	3-30	Nouveau projet	2025	Hocquinghen	Hocquinghen				Transition énergétique		Rénover massivement les bâtiments publics	à définir	non défini	non défini	non défini				
	Isolation des combles de la Mairie	3-31	Nouveau projet	2025	Landrethun-lès-Ardres	Landrethun-lès-Ardres			Travaux en cours	Transition énergétique		Rénover massivement les bâtiments publics	20,990.60	non défini	12594.36	8396.24				
	Changement du système de chauffage de l'école	3-32	Nouveau projet	2025	Licques	Licques				Transition énergétique		Rénover massivement les bâtiments publics	à définir	non défini	non défini	non défini				
	Changement du système de chauffage de la mairie	3-33	Nouveau projet	2026	Nielles-les-Ardres	Nielles-les-Ardres				Transition énergétique		Rénover massivement les bâtiments publics	à définir	non défini	non défini	non défini				
	Rénovation de la salle des fêtes	3-34	Nouveau projet	2025	Rodelinghem	Rodelinghem				Transition énergétique		Rénover massivement les bâtiments publics	à définir	non défini	non défini	non défini				
	rénovation de l'entrée de la mairie	3-35	Nouveau projet	2025	Autingues	Autingues			travaux en cours	Transition énergétique		Rénover massivement les bâtiments publics	23144.68	1157	11572.34	10415.34				
	Isolation de la salle des fêtes et du préau	3-36	Nouveau projet	2025	Boursin	Boursin		Projet en cours de finalisation		transition énergétique		Rénover massivement les bâtiments publics	53762.5	10752.5	25752.5	15000				
	Remplacement de la chaudière de l'école maternelle	3-37	Nouveau projet	2025	Brêmes	Brêmes		Projet en cours de finalisation		transition énergétique		Rénover massivement les bâtiments publics	27396.06	0	15000	7500				
	changement de la porte de l'église	3-38	Nouveau projet	2025	Hardinghen	Hardinghen				transition énergétique		Rénover massivement les bâtiments publics	8449	0	5791.85	2967.15				
	Modification de l'éclairage de l'église	3-39	Nouveau projet	2026	Senghen	Senghen				Transition énergétique, Sobriété énergétique		Rénover massivement les bâtiments publics	à définir	non défini	non défini	non défini				
Orientation n°4 - Renforcer l'offre de mobilité et l'adapter aux nouveaux besoins du territoire	Tourisme à vélo - acquisition vélo électrique et application mobile	4-1	CRTE initial -fiche action 6	2022	OT	CCPO	CRTE 2021 - 2024			Mobilités durables, Tourisme durable	/	Développer une mobilité décarbonée	10045	1004.5	7031.5	2009				
	Promouvoir et aménager la ville pour la pratique du vélo	4-2	CRTE initial -fiche action 44	2021	Guînes	Guînes	CRTE 2021 - 2024			Mobilités durables	PVD	Développer une mobilité décarbonée	à définir	non défini	non défini	non défini				
	Mettre en place un pédibus	4-3	CRTE initial -fiche action 45	2021	Guînes	Guînes	CRTE 2021 - 2024			Mobilités durables, Education et sensibilisation	PVD	Développer une mobilité décarbonée	à définir	non défini	non défini	non défini				
	Sécuriser, mettre en valeur et développer les cheminements piétons	4-4	CRTE initial -fiche action 47	2021	Guînes	Guînes	CRTE 2021 - 2024			Mobilités durables, Aménagement urbain durable	PVD	Développer une mobilité décarbonée	à définir	non défini	non défini	non défini				
	Action de promotion du vélo électrique auprès des séniors	4-5	CRTE initial -fiche action 69	2021	CIAS	CCPO	CRTE 2021 - 2024			Mobilités durables, Sensibilisation à la transition écologique	/	Développer une mobilité décarbonée	12540	non défini	2040	10500				
	Mobilité usage du vélo	4-6	CRTE initial -fiche action 79	2022	CCPO	CCPO	CRTE 2021 - 2024			Mobilités durables	/	Développer une mobilité décarbonée	à définir	non défini	non défini	non défini				
	Mobilité durable	4-7	PCAET - fiche action Orientation 9 - 66	Initiale	Département du Pas-de-Calais – Direction de la Mobilité	CCPO	PCAET 2024 - 2030			Mobilité	PCAET	Réduire les émissions liées à la mobilité	à définir	non défini	non défini	non défini				
	Etudier le développement de l'autopartage	4-8	PCAET - fiche action Orientation 9 - 67	Initiale	CITIZ ou autre prestataire	CCPO	PCAET 2024 - 2030			Mobilité partagée	PCAET	Réduire les émissions liées à la mobilité	45000	non défini	non défini	non défini				
	Développer le covoiturage local à travers l'outil passpasscovoiturage.fr	4-9	PCAET - fiche action Orientation 9 - 68	Initiale	Hauts-de-France Mobilités	CCPO	PCAET 2024 - 2030			Mobilité partagée	PCAET	Réduire les émissions liées à la mobilité	80000	non défini	non défini	non défini				
	Organisation d'ateliers techniques sur le vélopartage	4-10	PCAET - fiche action Orientation 9 - 70	Initiale	Hauts-de-France Mobilités	CCPO	PCAET 2024 - 2030			Mobilité active	PCAET	Réduire les émissions liées à la mobilité	à définir	non défini	non défini	non défini				
	Remettre en état, développer et promouvoir les itinéraires de randonnées sur le territoire et favoriser le maillage entre eux et avec les sentiers des territoires voisins	4-11	PCAET - fiche action Orientation 9 - 71	Initiale	CCPO	CCPO	PCAET 2024 - 2030			Mobilité douce, Tourisme durable	PCAET	Développer une économie locale bas carbone et résiliente	à définir	non défini	non défini	non défini				
	Poursuivre le déploiement de bornes de recharge de véhicules électriques	4-12	PCAET - fiche action Orientation 9 - 72	Initiale	CCPO / communes	CCPO	PCAET 2024 - 2030		adoption du SDRIVE en CC du 12 juin 2025	Mobilité électrique	PCAET	Réduire les émissions liées à la mobilité	à définir	non défini	non défini	non défini				
	Améliorer les conditions de mobilité quotidienne des publics vulnérables	4-13	PCAET - fiche action Orientation 9 - 73	Initiale	CCPO / communes	CCPO	PCAET 2024 - 2030			Mobilité solidaire	PCAET	Réduire les inégalités et renforcer la cohésion sociale	à définir	non défini	non défini	non défini				
	Mettre en œuvre le Plan de mobilité simplifié à l'échelle de la communauté de communes Pays d'Opale	4-14	PCAET - fiche action Orientation 9 - 74	Initiale	CCPO / communes	CCPO	PCAET 2024 - 2030		Validation du PDMS en CC du 12 juin 2025	Mobilité durable	PCAET	Réduire les émissions liées à la mobilité	à définir	non défini	non défini	non défini				
	Créer des aménagements pour les modes actifs	4-15	PCAET - fiche action Orientation 9 - 75	Initiale	CCPO / communes	CCPO	PCAET 2024 - 2030			Mobilité active	PCAET	Réduire les émissions liées à la mobilité	à définir	non défini	non défini	non défini				
	Encourager le covoiturage	4-16	PCAET - fiche action Orientation 9 - 76	Initiale	CCPO	CCPO	PCAET 2024 - 2030			Mobilité partagée	PCAET	Réduire les émissions liées à la mobilité	1000	non défini	non défini	non défini				
	Schémas d'accueil en forêt de Guînes	4-17	PCAET - fiche action Orientation 9 - 77	Initiale	CCPO	CCPO	PCAET 2024 - 2030			Biodiversité, Tourisme durable	PCAET	Restaurer et préserver la biodiversité et les ressources naturelles	25000	non défini	non défini	non défini				
	Soutenir l'acquisition de vélos pour les déplacements au quotidien	4-18	PCAET - fiche action Orientation 9 - 78	Initiale	CCPO	CCPO	PCAET 2024 - 2030			Mobilité active	PCAET	Réduire les émissions liées à la mobilité	20000	non défini	non défini	20000				
Orientation n°5 - Réduire la productionde déchets, lutter contre la gaspillage, favoriser le réemploi	Point conseil Budget - personne en difficulté	5-1	CRTE initial -fiche action 68	2021	CIAS	CCPO	CRTE 2021 - 2024			Lutte contre la précarité, Inclusion sociale	/	Développer une gouvernance locale de la transition	20760	15000	non défini	5760				
	SOLIDAIR'TRI	5-2	PCAET - fiche action Orientation 8 - 45	Initiale	CIAS PAYS D'OPALE	CCPO	PCAET 2024 - 2030			Déchets, Economie circulaire	PCAET	Réduire les déchets et développer l'économie circulaire	2362	non défini	non défini	non défini				
	Ateliers sur la thématique « zéro déchet »	5-3	PCAET - fiche action Orientation 8 - 46	Initiale	Maison de la nature / CCPO	CCPO	PCAET 2024 - 2030			Déchets, Sensibilisation	PCAET	Réduire les déchets et développer l'économie circulaire	à définir	non défini	non défini	non défini				
	Annuaire de l'économie circulaire	5-4	PCAET - fiche action Orientation 8 - 47	Initiale	SEVADEC, Syndicat d'Elimination et de Valorisation des Déchets du Calaisis (3 E.P.C.I. adhérentes : CCRA+CCPO+GCTM)	CCPO	PCAET 2024 - 2030			Economie circulaire	PCAET	Réduire les déchets et développer l'économie circulaire	à définir	non défini	non défini	non défini				
	Création et déploiement d'une mallette pédagogique numérique	5-5	PCAET - fiche action Orientation 8 - 48	Initiale	SEVADEC, Syndicat d'Elimination et de Valorisation des Déchets du Calaisis (3 E.P.C.I. adhérentes : CCRA+CCPO+GCTM), Service Animation du Territoire	CCPO	PCAET 2024 - 2030			Education au développement durable	PCAET	Sensibiliser et mobiliser les acteurs de la transition	600	non défini	non défini	non défini				
	Plan Local de Prévention des déchets Ménagers et Assimilés	5-6	PCAET - fiche action Orientation 8 - 49	Initiale	SEVADEC, Syndicat d'Elimination et de Valorisation des Déchets du Calaisis (3 E.P.C.I. adhérentes : CCRA+CCPO+GCTM)	CCPO	PCAET 2024 - 2030			Déchets	PCAET	Réduire les déchets et développer l'économie circulaire	à définir	non défini	non défini	non défini				
	Etude diagnostic des pertes et du gaspillage alimentaire du Pays du Calaisis	5-7	PCAET - fiche action Orientation 8 - 50	Initiale	SyMPaC	CCPO	PCAET 2024 - 2030			Déchets alimentaires, Economie circulaire	PCAET	Réduire les déchets et développer l'économie circulaire	à définir	non défini	non défini	non défini				
	Encourager la pratique du compostage	5-8	PCAET - fiche action Orientation 8 - 51	Initiale		CCPO	PCAET 2024 - 2030			Déchets organiques	PCAET	Réduire les déchets et développer l'économie circulaire	25000	non défini	non défini	non défini				
	Programme REGAL (« Réseaux pour Eviter le Gaspillage Alimentaire »)	5-9	PCAET - fiche action Orientation 8 - 52	Initiale	SyMPaC	CCPO	PCAET 2024 - 2030	projet en cours		Déchets alimentaires, Economie circulaire	PCAET	Réduire les déchets et développer l'économie circulaire	309220	156333	152887	non défini				
Orientation n°6 - accompagner et valoriser une agriculture et une alimentation durable au plus près des bassins locaux	Projet Alimentation durable	6-1	CRTE initial -fiche action 7	2021	CIAS	CCPO	CRTE 2021 - 2024			Alimentation durable	/	Renforcer la résilience alimentaire locale	13779.37	1899.33	9124.17	2755.87				
	Création d'une unité de transformation de pommes de terre et conditionnement de légumes en circuits courts	6-2	CRTE initial -fiche action 80	2022	MO Privée - M. Dusaudoir	Licques	CRTE 2021 - 2024	action achevée	démarrage de l'activité en 2022	Alimentation durable, Développement économique local	/	Renforcer la résilience alimentaire locale	300000	non défini	non défini	non défini				
	Formation des agriculteurs au bilan carbone	6-3	PCAET - fiche action Orientation 1 - 1	Initiale	APAD	CCPO	PCAET 2024 - 2030			Agriculture durable, Transition écologique	PCAET	Développer une économie locale bas carbone et résilientie	à définir	non défini	non défini	non défini				
	Promotion de l'agriculture de conservation des sols	6-4	PCAET - fiche action Orientation 4 - 36	Initiale	APAD	CCPO	PCAET 2024 - 2030			Agriculture durable, Sols	PCAET	Développer une économie locale bas carbone et résilientie	à définir	non défini	non défini	non défini				
	Alimentation durable	6-5	PCAET - fiche action Orientation 4 - 37	Initiale	Direction du Développement, de l'Aménagement et de l'Environnement / MDADT du Calaisis	CCPO	PCAET 2024 - 2030			Agriculture durable, Alimentation	PCAET	Développer une économie locale bas carbone et résilientie	à définir	non défini	non défini	non défini				
	Développer l'agriculture Biologique et favoriser son accès et sa connaissance par le grand public	6-6	PCAET - fiche action Orientation 4 - 38	Initiale	Syndicat mixte du Parc naturel régional des Caps et Marais d'Opale	CCPO	PCAET 2024 - 2030			Agriculture biologique, Alimentation durable	PCAET	Développer une économie locale bas carbone et résilientie	à définir	non défini	non défini	non défini				
	Soutenir et développer de nouvelles pratiques agricoles	6-7	PCAET - fiche action Orientation 4 - 39	Initiale	CCPO	CCPO	PCAET 2024 - 2030			Agriculture durable	PCAET	Développer une économie locale bas carbone et résilientie	à définir	non défini	non défini	non défini				
	Développer l'agro-écologie et faire connaitre ces pratiques au sein du monde agricole et auprès du grand public	6-8	PCAET - fiche action Orientation 4 - 40	Initiale	Syndicat mixte du Parc naturel régional des Caps et Marais d'Opale	CCPO	PCAET 2024 - 2030			Agro-écologie, Sensibilisation	PCAET	Développer une économie locale bas carbone et résilientie	à définir	non défini	non défini	non défini				
	Projet d'itinérance « Épicerie solidaire mixte » France services	6-9	PCAET - fiche action Orientation 8 - 41	Initiale	CCPO	CCPO	PCAET 2024 - 2030	Réalisation du projet	Démarrage de l'action en octobre 2025	Solidarité, Alimentation durable	PCAET	Réduire les inégalités et renforcer la cohésion sociale	163685	non défini	37157.06	non défini				
	Faire la promotion des produits locaux sur le territoire	6-10	PCAET - fiche action Orientation 8 - 42	Initiale	CCPO	CCPO	PCAET 2024 - 2030			Agriculture durable, Circuits courts	PCAET	Développer une économie locale bas carbone et résilientie	8000	non défini	non défini	non défini				
	Promouvoir et valoriser les produits locaux et biologiques	6-11	PCAET - fiche action Orientation 8 - 43	Initiale	Syndicat mixte du Parc naturel régional des Caps et Marais d'Opale – Mission Production et Savoir /Saire locaux	CCPO	PCAET 2024 - 2030			Agriculture biologique, Circuits courts	PCAET	Développer une économie locale bas carbone et résilientie	à définir	non défini	non défini	non défini				
	Site internet dédié aux Fruits et Légumes produits sur le territoire	6-12	PCAET - fiche action Orientation 8 - 44	Initiale	SEVADEC, Syndicat d'Elimination et de Valorisation des Déchets du Calaisis (3 E.P.C.I. adhérentes : CCRA+CCPO+GCTM)	CCPO	PCAET 2024 - 2030			Agriculture locale, Circuits courts	PCAET	Développer une économie locale bas carbone et résilientie	à définir	non défini	non défini	non défini				
	Appui au développement d'activités agricoles liées aux circuits courts	6-13	PCAET - fiche action Orientation 12 - 87	Initiale	Chambre d'agriculture Nord – Pas de Calais	CCPO	PCAET 2024 - 2030			Agriculture durable, Circuits courts	PCAET	Développer une économie locale bas carbone et résilientie	à définir	non défini	non défini	non défini				

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC74120625-DE

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
PREFECTURE
DU PAS-DE-CALAIS

PAYS d'OPALE
Communauté de communes
Le vert, le vrai, la vie

PRÉFECTURE DU PAS-DE-CALAIS

AVENANT 2024/2026
RELATIF AU CONTRAT POUR LA RÉUSSITE DE LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE

ENTRE

La/Le Préfète/Préfet du département de XXXX
Ci-après désigné par « l'État » ;

d'une part,

ET

La Communauté de Communes Pays d'Opale, représentée par Monsieur Ludovic LOQUET, son président

ET

Cosignataire XX…(Région, Département, Commune(s), Pays/PETR, opérateurs…)

d'autre part,

dénommés les parties prenantes.

En présence de XX (maires, représentant de la Région, du Département, du Pays/PETR….)

Préambule :

Afin d'accélérer la transition écologique du pays, le Président de la République a annoncé le 25 septembre 2023 l'engagement d'une démarche de planification écologique. Pour atteindre, à l'horizon 2030 les objectifs de décarbonation, de préservation et de restauration de la biodiversité, de gestion durable des ressources et d'adaptation au changement climatique, la mobilisation coordonnée de l'Etat, des collectivités territoriales, déjà actives en la matière, du monde économique et de la société civile est nécessaire.

Conformément à la circulaire de la Première ministre du 29 septembre 2023 relative à la mise en œuvre de la territorialisation de la planification écologique, la conférence des parties (COP) de la région XX *et/ou du département YY*, après une phase de diagnostic et de débat, a établi en date du XX/XX/202X une feuille de route présentant *une série de leviers concrets et des engagements d'actions et de projets à mener dans les territoires (à adapter).*

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC74120625-DE

Les contrats de relance et de transition écologique, évoluent en « contrats pour la réussite de la transition écologique » pour enrichir le partenariat local, poursuivre et accélérer la mise en œuvre des actions du projet de territoire à l'échelle du bassin de vie en renforçant les ambitions écologiques selon les orientations des COP régionales et les déclinaisons départementales.

Comme rappelé dans l'instruction du 30 avril 2024 relative à la relance des CRTE, ce contrat constitue un cadre d'échanges avec les partenaires pour identifier les priorités d'action et un vivier de projets portés par les collectivités avec le soutien potentiel financier et en ingénierie de l'État, de ses opérateurs et des autres partenaires publics ou privés. Les outils comme la boussole de la transition écologique, permettant d'apprécier l'impact environnemental de tout projet, et Mon espace collectivité, plateforme d'accompagnement de projets, appuient la démarche. Le contrat est susceptible d'être actualisé annuellement.

Les actions retenues pourront être cofinancées par l'État, par le biais de subventions qui seront demandées par les maîtres d'ouvrage, au titre des dotations et crédits ministériels disponibles, et pour lesquels elles seraient éligibles. La part minimale des projets favorables à l'environnement au sens du budget vert financés au titre de la DSIL, DSID, DETR et FNADT, est précisée annuellement dans l'instruction relative aux règles d'emploi des dotations à l'investissement des collectivités territoriales.

Conformément à l'instruction relative à la programmation pluriannuelle des dotations de soutien à l'investissement des collectivités locales (DETR, DSIL, DSID) du 31 mai 2024, le préfet peut programmer pour 2025 des engagements à hauteur de 50% du montant des crédits qui lui ont été notifiés au titre de 2024, et pour 2026, à hauteur de 25% du montant de ces mêmes crédits. Cette programmation pluriannuelle est glissante et peut être ajustée chaque année dans la limite de ces mêmes plafonds.

Les parties prenantes, signataires du contrat pour la réussite de la transition écologique, conviennent :

ARTICLE 1 : Objet

Après un travail en revue de projets et sur proposition du Comité de pilotage, le présent avenant a pour objet d'actualiser le CRTE signé en 2021, entre la Communauté de Communes Pays d'Opale et l'État, pour les années 2024 à 2026.

ARTICLE 2 : Orientations stratégiques du CRTE

Le présent avenant actualise et complète les orientations stratégiques indiquées ci-après pour l'accélération de la transition écologique du projet de territoire *approuvé le 01/12/2022, orientations confirmées par délibération du 12 juin 2025 validant le présent avenant* :

- Orientation n°1 : Valoriser la biodiversité, les paysages et les atouts locaux clés de la qualité de vie et de l'attractivité
- Orientation n°2 : faire de la protection des sols, des habitats, de la ressource en eau et de la préservation des milieux aquatiques l'atout de la qualité de vie du territoire
- Orientation n°3 : Réduite la consommation d'énergie et développer la production d'énergies renouvelables
- Orientation n°4 : Renforcer l'offre de mobilité et l'adapter aux nouveaux besoins du territoire
- Orientation n°5 : Réduire la production de déchets, lutter contre le gaspillage, favoriser le réemploi
- Orientation n°6 : Accompagner et valoriser une agriculture et une alimentation durable au plus près des besoins locaux

Toute évolution du contenu de ces orientations en cours de contrat sera validée par le comité de pilotage.

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC74120625-DE

ARTICLE 3 : Descriptif des actions à engager

Au regard des priorités du territoire et des enjeux de transition écologique, l'avenant traduit les évolutions suivantes :

- Les projets à retirer du contrat
- les actions à maintenir avec évolution,
- les nouvelles actions prêtes à démarrer d'ici 2026 à inscrire, dont celles mettant en œuvre la feuille de route de la COP,
- les projets encore à travailler, voire à accompagner en ingénierie

Le reste du contrat est inchangé.

L'ensemble des actions est décliné en fiche-action disponible en annexe 1 du présent avenant.

Des fiches projets peuvent être établies pour les projets identifiés restant à travailler collectivement, voire à orienter vers le guichet local de l'ingénierie.

Article 4 : Maquette financière prévisionnelle pluriannuelle

La présente convention ne constitue pas une demande ou une notification de subvention au sens de l'article R. 2334-22 du code général des collectivités territoriales. De ce fait, elle ne vaut pas engagement au sens de l'article 30 du décret n° 2012-1246 du 7 novembre 2012 relatif à la gestion budgétaire et comptable publique.

La maquette financière reprend l'ensemble des engagements prévisionnels des partenaires. Elle est annexée au présent avenant et est susceptible d'évoluer.

Elle précise les montants :

- des crédits de l'État et de ses opérateurs (DETR,DSIL,FNADT, fonds vert, crédits ministériels…) sollicités et contractualisés, notamment selon les modalités de l'instruction du 31 mai 2024, sous réserve des dispositions des lois de finances et de la disponibilité budgétaire des crédits;
- le rappel des actions financées au titre du « fonds vert » en 2023 et 2024 qui ne figuraient pas déjà dans le CRTE (circulaire 28 décembre 2023 relative à la gestion 2024 du fonds d'accélération de la transition écologique dans les territoires) ;
- les financements des collectivités territoriales (Région, Département, communes et leurs groupements…) ;
- les financements des autres partenaires publics et privés ;

ARTICLE 5 : Durée

Le présent avenant est effectif à sa date de signature et jusqu'en 2026. Il peut être modifié annuellement.

ARTICLE 6 : Suivi

Le comité de pilotage du contrat pour la réussite de la transition écologique assure le suivi des engagements des signataires et des partenaires, de la réalisation des actions et leur évaluation. Il se réunit au moins une fois par an.

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC74120625-DE

Fait à Guînes le	
Le/la Président de la Communauté de Communes Pays d'Opale	Pour la/le Préfète/Préfet
Prénom NOM	Prénom NOM

Cosignataire XX…(Région, Département, Commune(s), Pays/PETR, opérateurs…)	Cosignataire XY…(Région, Département, Commune(s), Pays/PETR, opérateurs…)
Prénom NOM	Prénom NOM

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC75120625-DE

Réponses à l'avis de la MRAE et de la région

Diagnostic

1. *L'autorité environnementale recommande :*
   - ⇨ *De chiffrer les potentiels de développement pour l'éolien, la géothermie et la récupération de la chaleur fatale ;*

Potentiel éolien terrestre :

L'instruction du gouvernement du 26 mai 2021 demande aux préfets de réaliser une cartographie des zones favorables au développement éolien afin de sécuriser l'atteinte des objectifs de la programmation pluriannuelle de l'énergie. Cette cartographie n'a pas de portée réglementaire. Elle permet de mieux identifier les enjeux liés au développement de l'éolien.

Le territoire est concerné par 4 niveaux d'enjeux différents : 0 pour les zones rédhibitoires où l'éolien est réglementairement interdit, 1 pour les zones non potentiellement favorables du fait de forts enjeux avérés, 2 pour les zones potentiellement favorables sous réserve de la prise en compte d'enjeux et 3 pour les zones potentiellement favorables sous réserve de la prise en compte d'enjeux locaux.

Chaque enjeu a été classé dans une zone et lors de la superposition des enjeux, c'est l'enjeu de niveau le plus bas qui s'impose. Ainsi s'il existe un enjeu rédhibitoire, lors de la superposition, la zone sera classée en rédhibitoire.

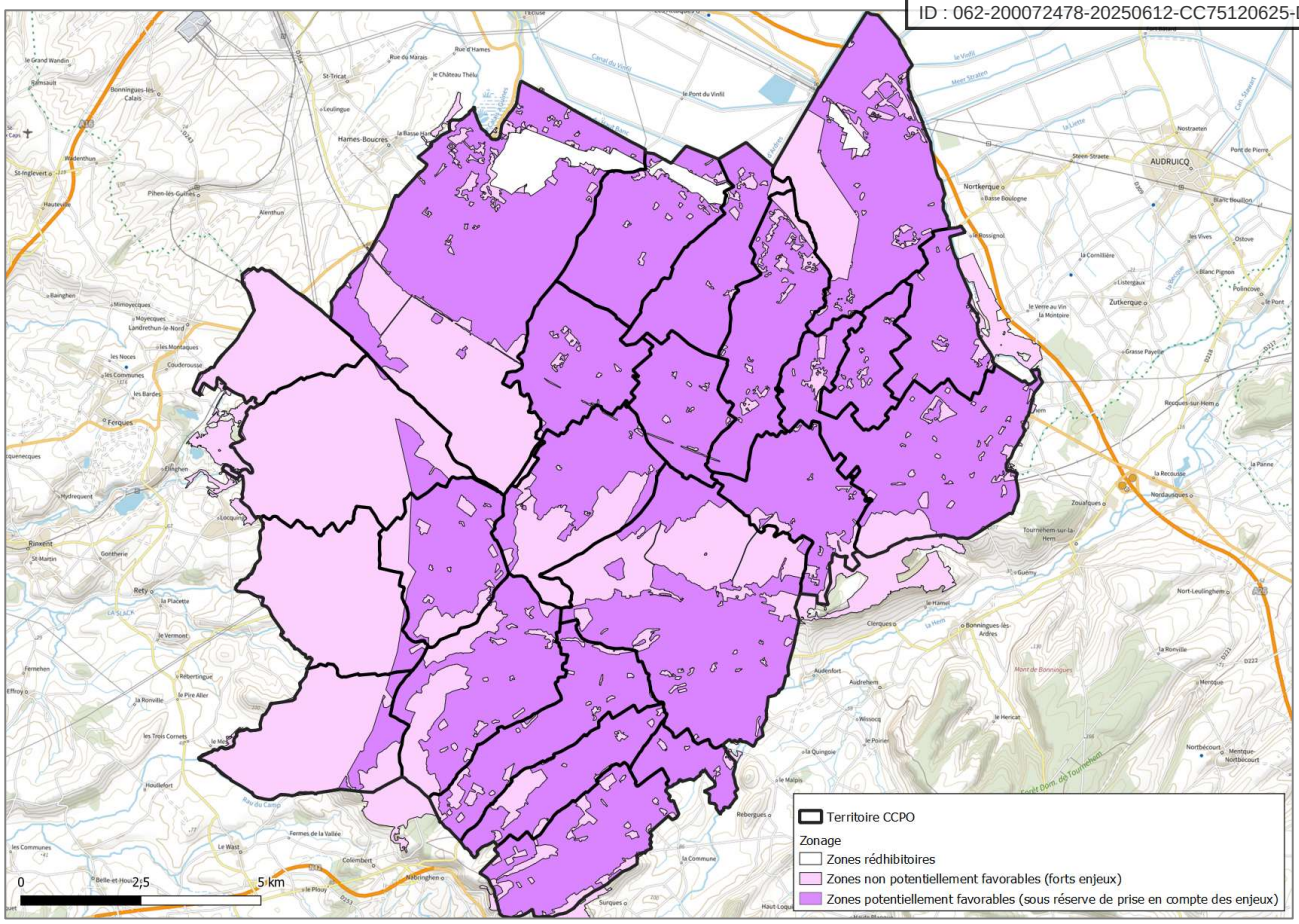
Les enjeux ont été regroupés en 4 thématiques :

- La thématique Biodiversité prend en compte les données de protections et d'inventaires avec une actualisation faite en 2020. Un travail d'analyse des données d'inventaires a permis de mettre en évidence l'état des lieux des sensibilités de portées régionale et départementales. Il ne s'agit pas d'une vision locale des enjeux.
- La thématique Paysages concerne les sites classés et inscrits selon la loi du 2 mai 1930 ainsi que les différents ensembles paysagers identifiés lors des travaux réalisés lors de l'élaboration des schémas régionaux éoliens. Elle intègre également les réflexions issues de l'étude de la DREAL de 2019 sur la saturation visuelle et prend en compte les démarches telles que les Grands Sites de France ou les plans paysages.
- La thématique Patrimoine historique et architectural comprend l'ensemble des protections au titre des monuments historiques, des sites patrimoniaux remarquables ainsi que du patrimoine mondial de l'Unesco. Elle prend en compte également les abords, perspectives et cônes de vues.
- La thématique Servitudes et contraintes comprend les contraintes liées aux activités humaines ainsi que les contraintes civiles et militaires. Toutes n'ont pas été intégrées dans la cartographie, certaines n'étant pas publiques ou ne pouvant être cartographiées facilement. Il s'agit majoritairement des couches produites par le niveau national

L'échelle de restitution est le département. De ce fait, il serait erroné de projeter les informations contenues dans les cartes à une échelle plus fine, par la réalisation d'un simple zoom de l'information produite. Ainsi, toute connaissance à l'échelle du territoire du projet nécessite et exige la réalisation d'un état des lieux adapté en termes de détails de prospections.

Au regard de l'ensemble des éléments, on obtient le zonage suivant à l'échelle du territoire :

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC75120625-DE



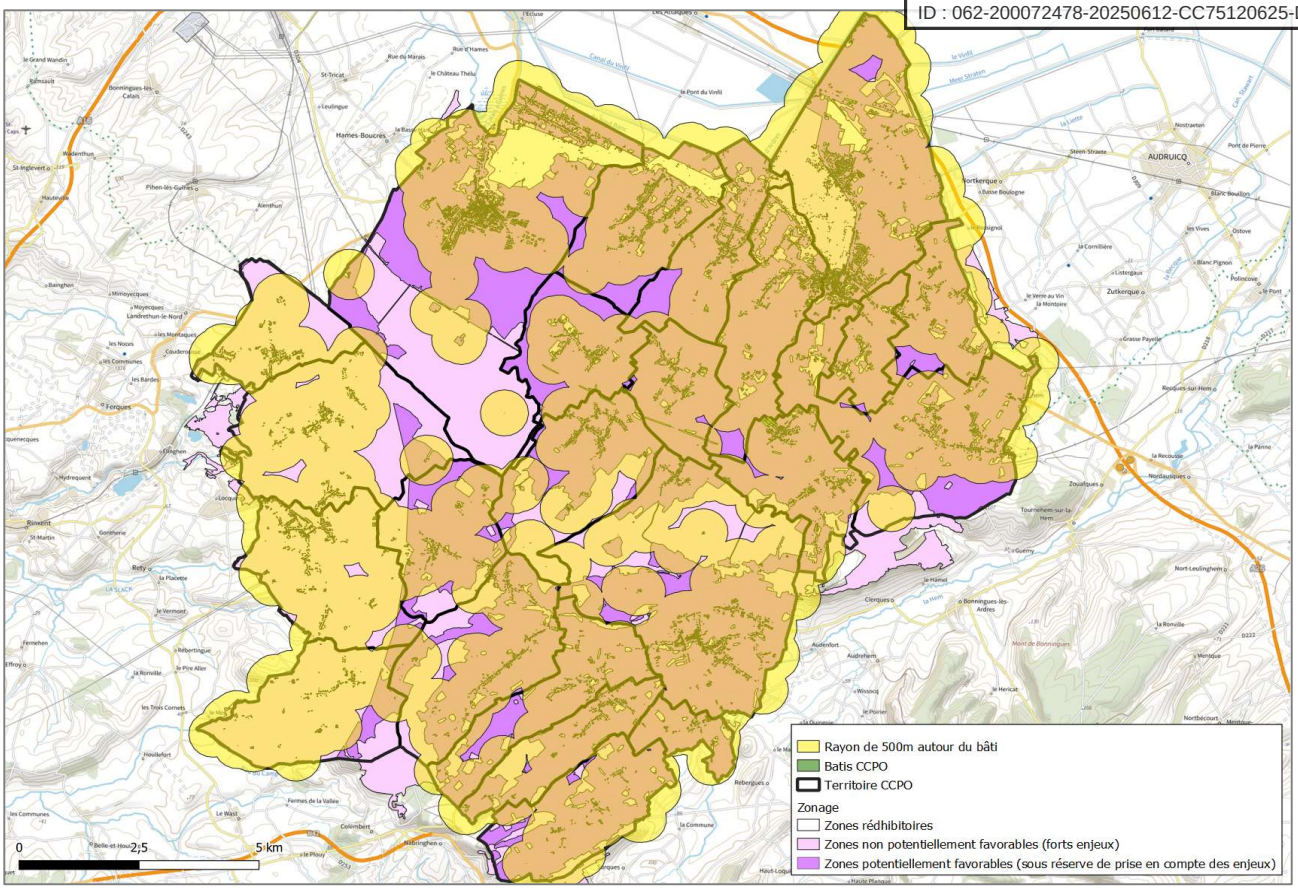
Document n°1 : Zonage du potentiel éolien sur le territoire de la CCPO

- Surface de zones rédhibitoires : 222,7 ha
- Surface de zones non potentiellement favorables (forts enjeux) : 7 676,5 ha
- Zones potentiellement favorables (sous réserve de prise en compte des enjeux) : 11 199,5 ha

En plus de ces éléments, il faut également prendre en compte un périmètre de 500m autour des habitations. Périmètre dans lequel il est interdit d'installer des éoliennes.

Ainsi, une fois ce périmètre pris en compte, la surface des zones potentiellement favorables (sous réserve de prise en compte des enjeux) est de l'ordre de **1 199 ha**.

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC75120625-DE



Document n°2 : Zonage du potentiel éolien sur le territoire de la CCPO et périmètre de 500m autour des habitations

Selon une fiche de l'Ademe « Énergies renouvelables : l'éolien terrestre – Réussir la transition énergétique de mon territoire » les données relatives à l'éolien sont les suivantes :

- Émissions de CO_2 : 12,7 g CO_2/kWh (sur le cycle de vie) – 93% du poids est totalement recyclable (acier, béton, cuivre et aluminium)
- Emprise au sol : 0,12 à 0,19 ha / MW (surface artificialisée)
- Coût du MWh produit :
  - 66 € ht/MWh pendant 20 ans (coût complet moyen en 2022)
  - Inférieur à 55 € ht/MWH (coût complet à horizon 2030)

Ainsi, sachant qu'il faut entre 0,12 et 0,19 ha pour produire 1 MW, et que la surface des zones potentiellement favorables (sous réserve de prise en compte des enjeux) est de l'ordre de 1 199 ha, le territoire de la CCPO pourrait donc produire au maximum entre **9 992 et 6311 MW**.

Potentiel géothermique :

Plusieurs outils sur le territoire sont disponibles pour cerner les zones ou le potentiel géothermique est intéressant. Dans le cadre de la construction de la plateforme de conseil sur la géothermie (www.geothermie-perspectives.fr), le BRGM (Bureau de Recherches géologiques et Minières) et l'ADEME ont cartographié pour la région Hauts-de-France le potentiel du meilleur aquifère. Cette cartographie est relativement succincte où le potentiel est décrit de faible à fort. Certaines zones sont indiquées comme non connues alors qu'il s'agit de zones en bordure de cours d'eau pour lesquelles la nappe alluviale est a priori présente. Les couches sédimentaires en bordure du lit des cours d'eau sont en effet généralement des zones porteuses.

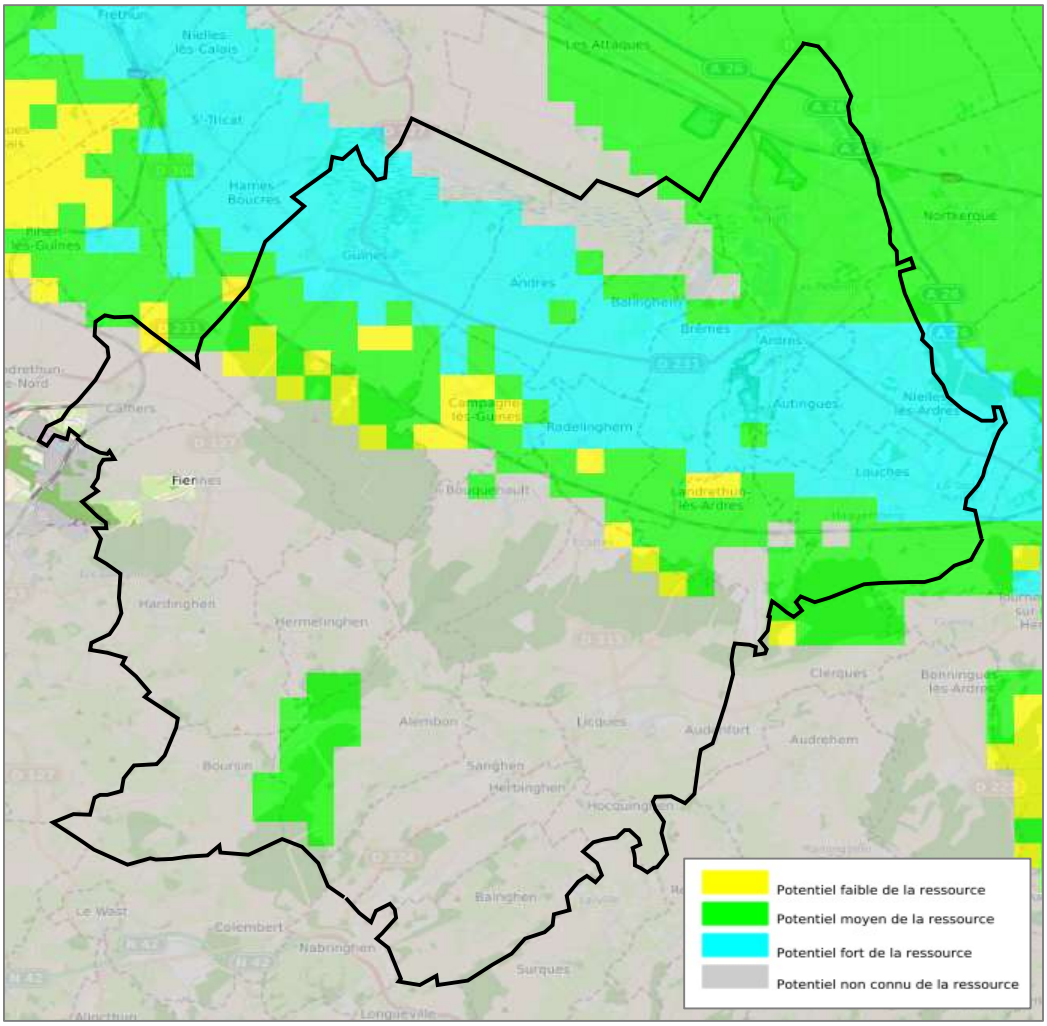
Cette carte permet de déterminer un ordre de grandeur du potentiel de géothermie de surface sur le territoire.

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC75120625-DE

A noter qu'il sera nécessaire de se faire accompagner pour réaliser les études nécessaires (chargé de mission chaleur renouvelable, animateur régional géothermie, bureaux d'études, AMO) afin d'affiner le potentiel géothermique au droit d'un site.

A l'échelle du territoire on recense donc pour la géothermie de surface les potentiels suivants :

- 39,74 km² de potentiel fort (soit 3 974 ha)
- 40,55 km² de potentiel moyen (soit 4 055 ha)
- 5,31 km² de potentiel faible (soit 531 ha)



Document n°3 : Potentiel géothermique sur la CCPO (www.geothermies.fr)

Selon une fiche de l'Ademe « Énergies renouvelables : la géothermie de surface – Réussir la transition énergétique de mon territoire » les données relatives à la géothermie de surface sont les suivantes :

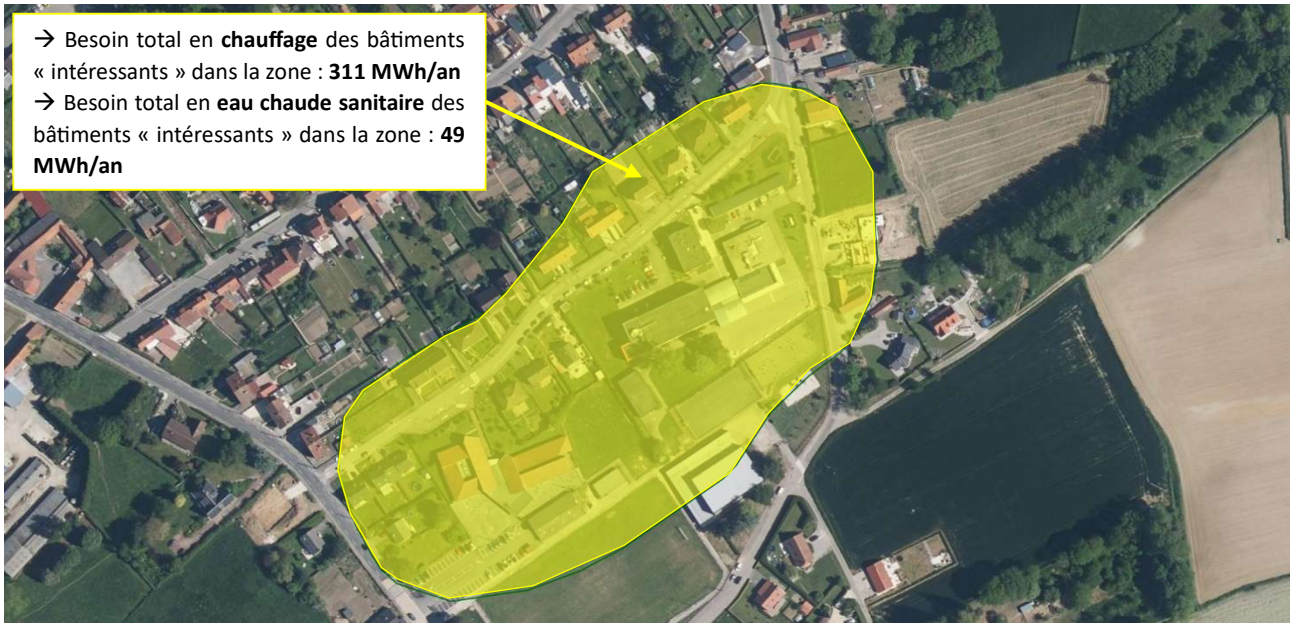
- Émissions de CO_2 : 15 g CO_2/kWh_{th} en phase d'exploitation
- Emprise au sol : 100 à 1 900 ha / MWh.an (surface artificialisée)
- Coût du MWh produit :
  - 86 à 122 € ht/MWh (coût complet moyen des pompes à chaleur sur champ de sondes)
  - 95 € ht/MWH (coût complet moyen des pompes à chaleur sur aquifère superficiel)

Ainsi, sachant qu'il faut entre 100 et 1 900 ha pour produire 1 MWh.an, et que la surface présentant un potentiel géothermique fort est de l'ordre de 3 974 ha, le territoire de la CCPO pourrait donc produire au maximum entre **39,74 et 2,1 MWh.an**.

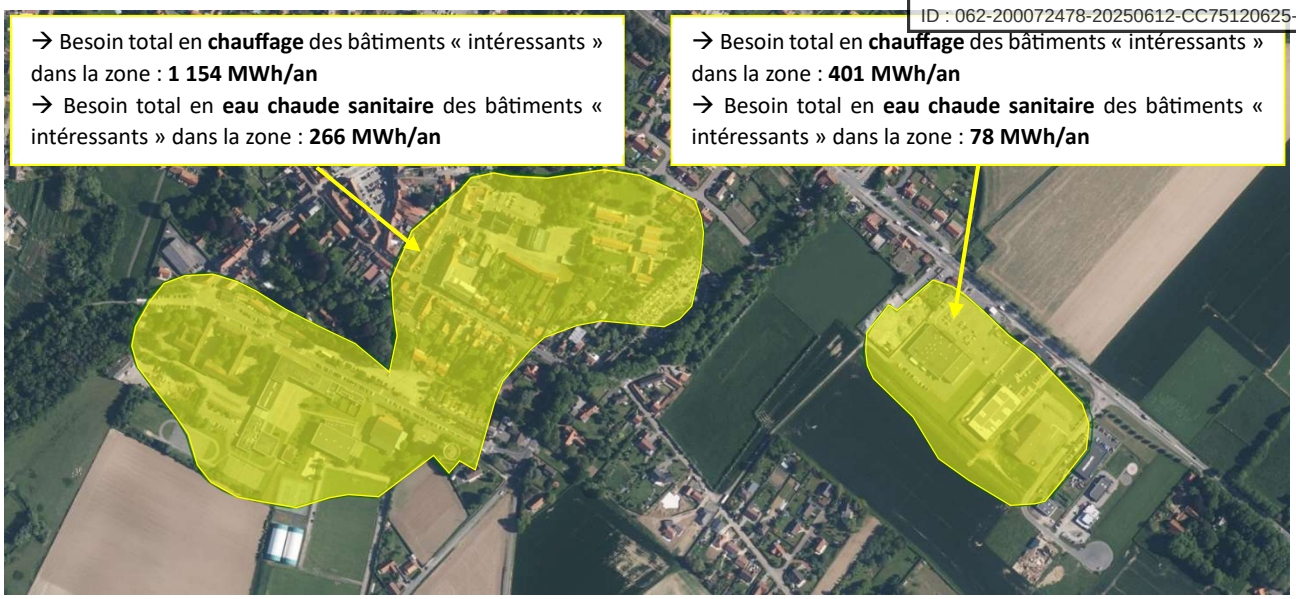
Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC75120625-DE

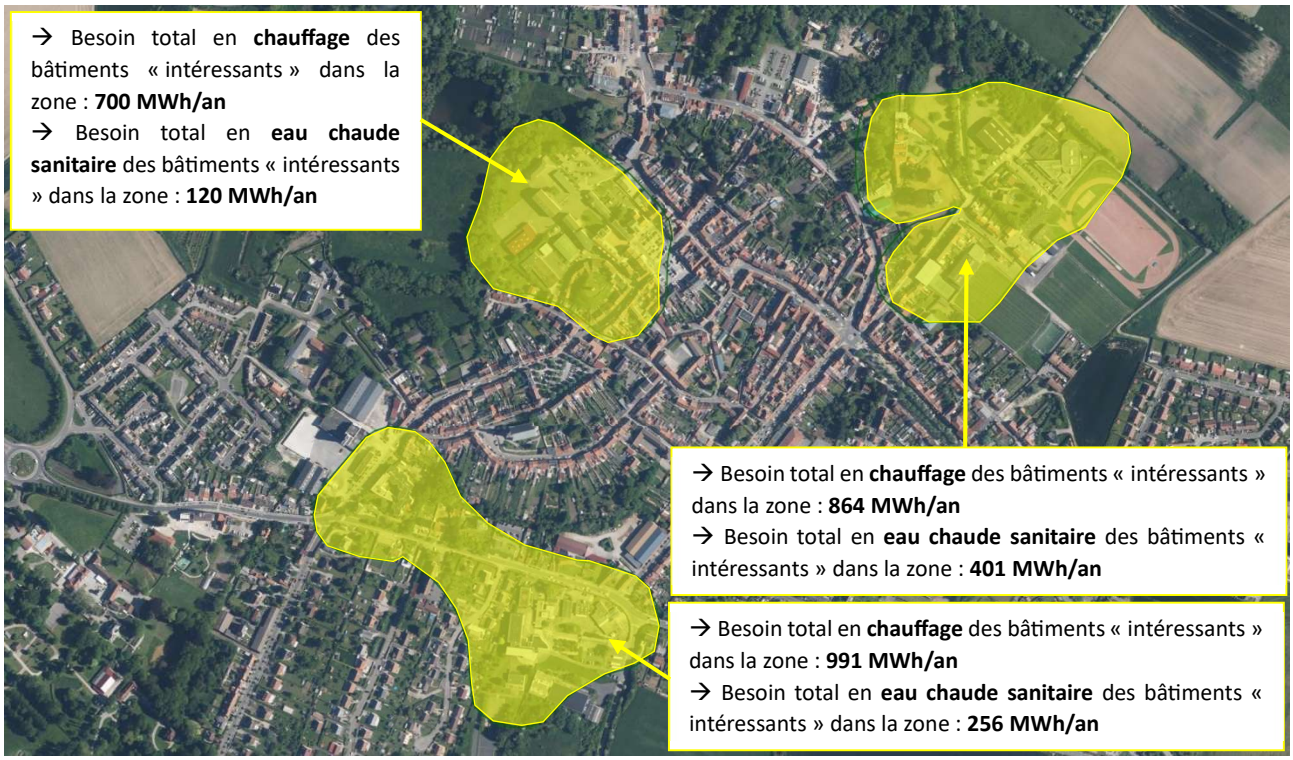
Potentiel de récupération de la chaleur fatale :

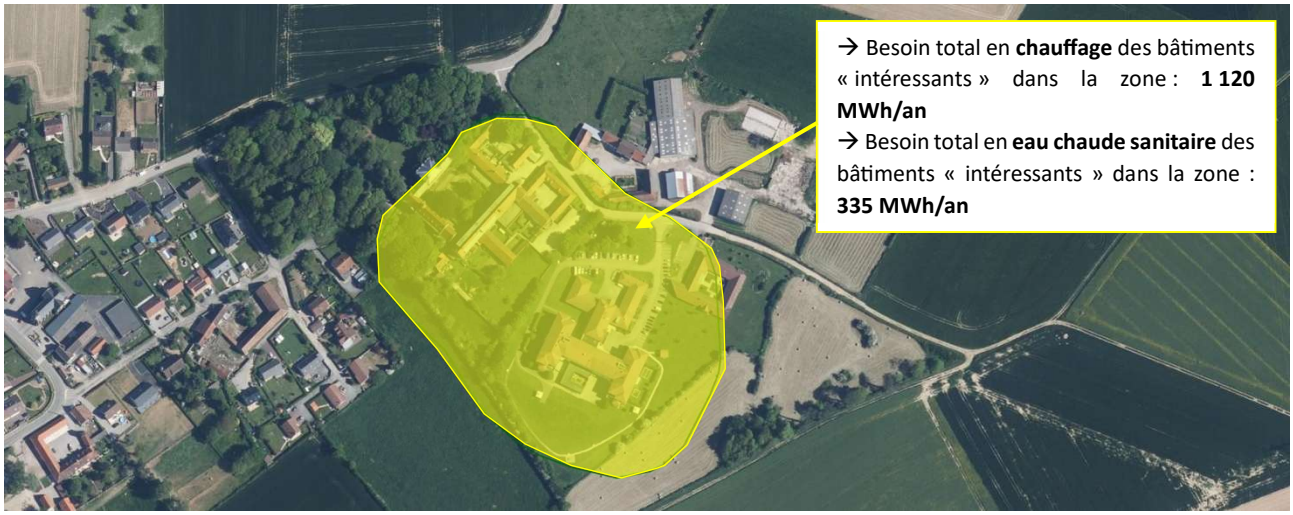
Dans un premier temps, la carte suivante (source : Cerema) illustre les zones d'opportunités « à potentiel » pour la création ou l'extension de réseau de chaleur sur le territoire de la CCPO :



Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC75120625-DE



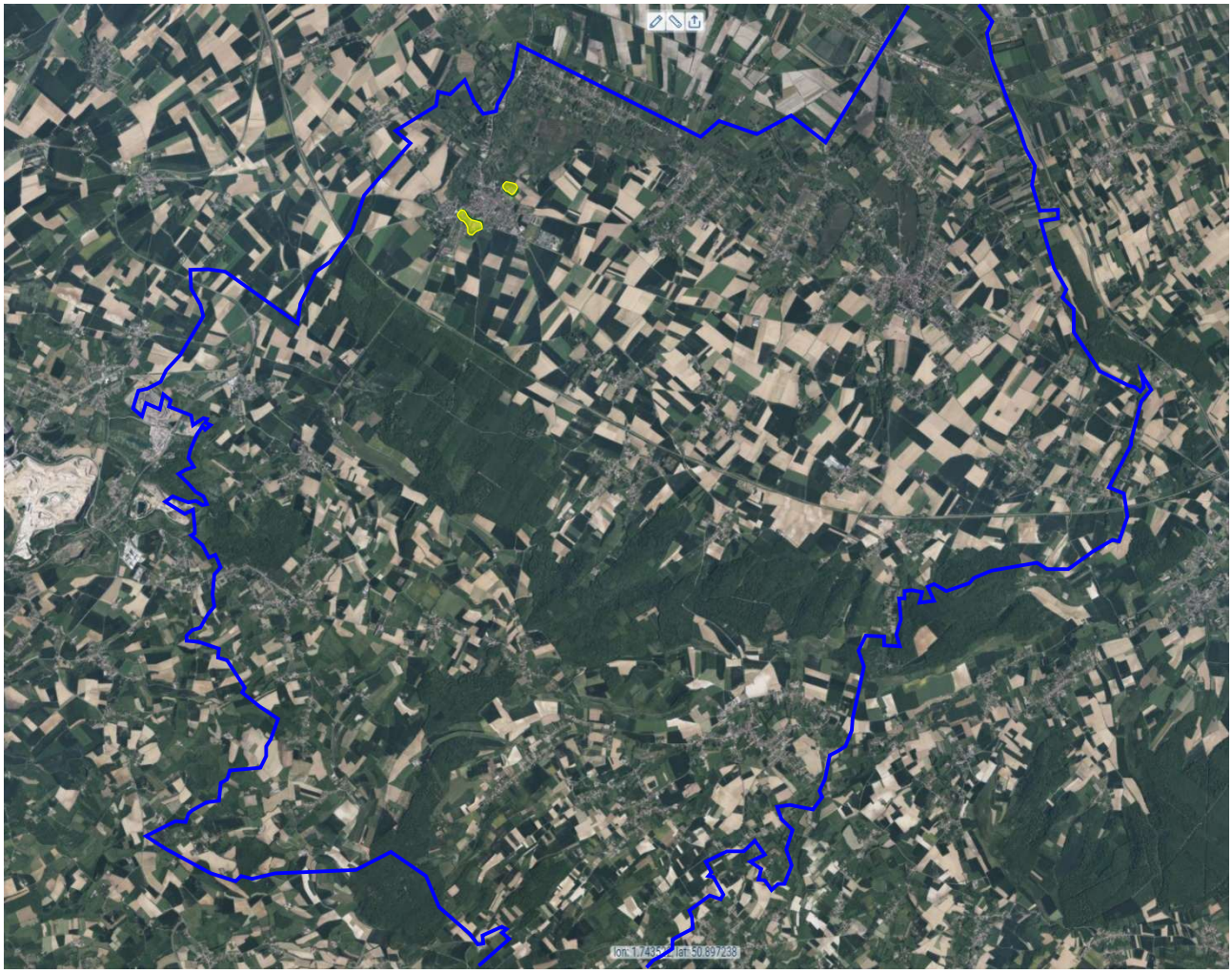


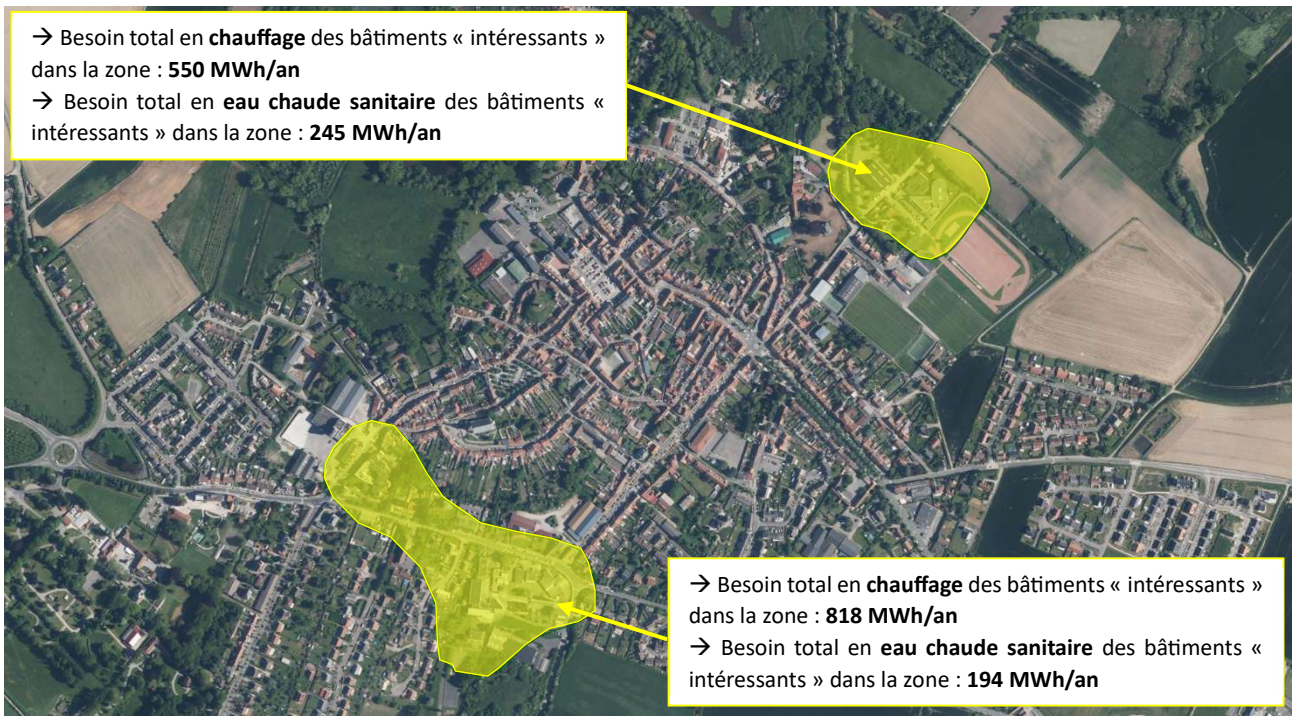


Document n°4 : Zones d'opportunités « à potentiel » pour la création ou l'extension de réseau de chaleur

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC75120625-DE

En complément, la carte suivante illustre les zones d'opportunités « à fort potentiel » pour la création ou l'extension de réseau de chaleur sur le territoire de la CCPO :

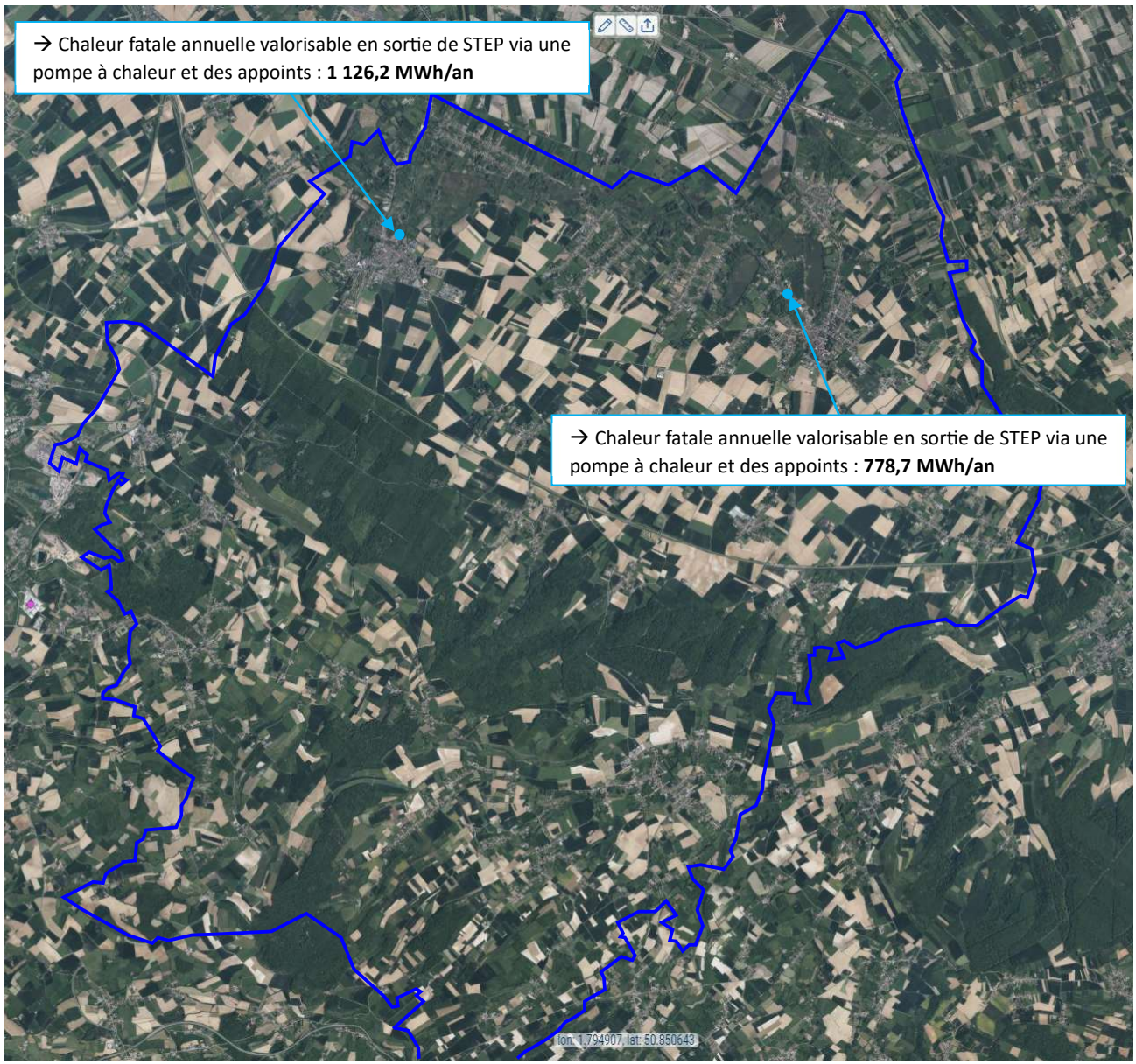




Document n°5 : Zones d'opportunités « à fort potentiel » pour la création ou l'extension de réseau de chaleur

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC75120625-DE

En l'absence de données sur la chaleur fatale produite par les industriels du territoire, nous ne pouvons estimer le potentiel de production de ces derniers. En revanche, le portail cartographique ENR renseigne la chaleur fatale annuelle valorisable en sortie de STEP via une pompe à chaleur et appoints :



Document n°6 : Carte des STEP pour lesquelles de la chaleur fatale est valorisable en sortie

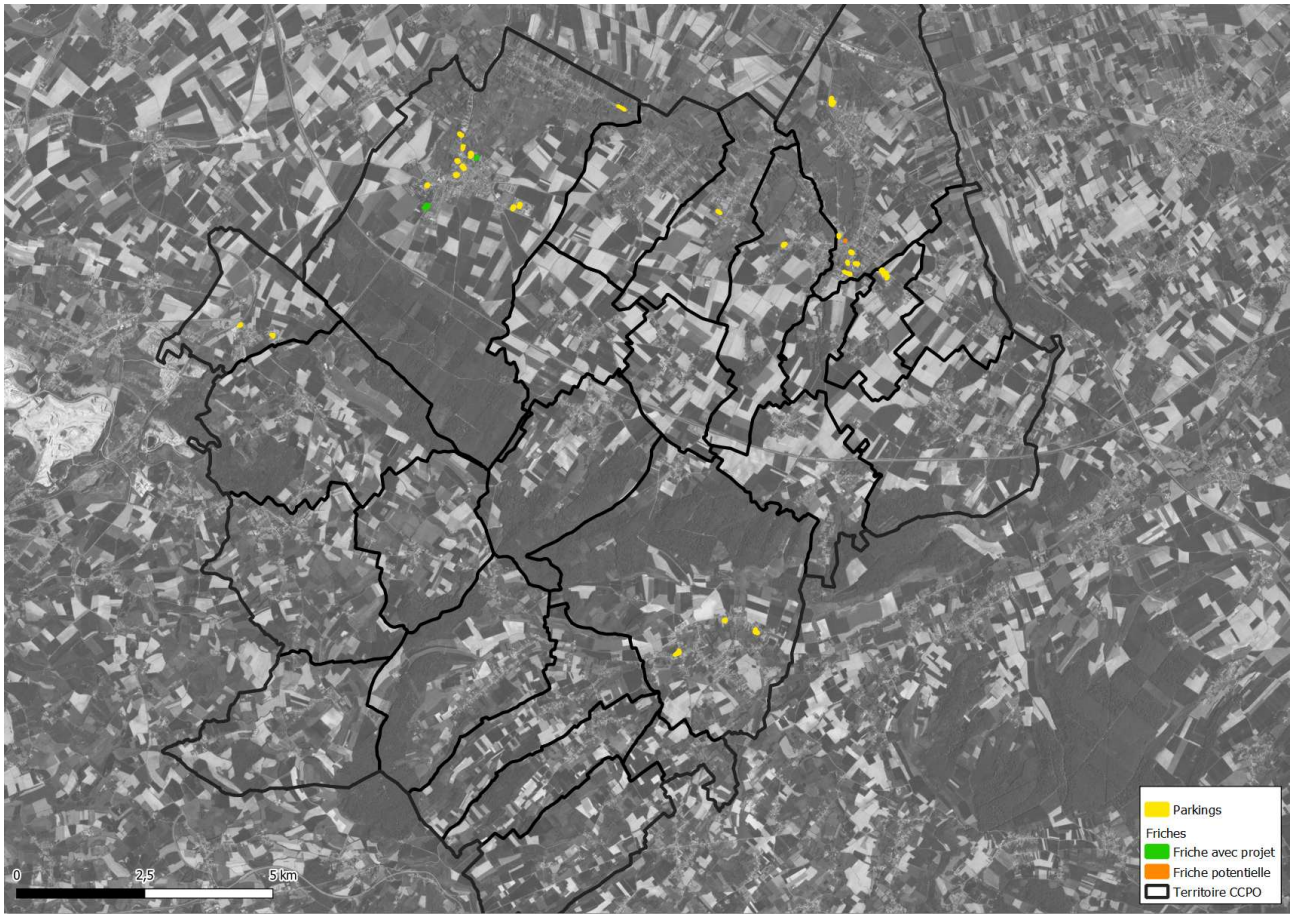
Enfin une fiche de l'Ademe « Énergies renouvelables : la récupération de la chaleur fatale – Réussir la transition énergétique de mon territoire » les données relatives à cette énergie sont les suivantes :

- Émissions de CO_2 : 0 g CO_2/kWh_{th} en phase d'exploitation
- Coût du MWh produit :
  - 25 € ht/MWh (chaleur fatale issue des unités d'incinération des ordures ménagères – UIOM)
  - 30 € ht/MWH (chaleur fatale industrielle)

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC75120625-DE

⇨ *De compléter l'étude du potentiel de développement du photovoltaïque, par exemple en ombrières et au sol, en relation avec les terrains artificialisés favorables et mobilisables et / ou l'agriphotovoltaïsme.*

Dans un premier temps, nous avons recensés les friches ainsi que les parkings d'une superficie supérieure à 1500 m². La loi relative à l'accélération de la production d'énergies renouvelables (loi APER) du 10 mars 2023 précise la loi CliRé sur le dispositif d'ombrage, en imposant l'installation d'ombrières photovoltaïques sur au moins la moitié de la surface des parkings de plus de 1 500 m².



Document n°7 : Carte des friches et des parkings d'une superficie > 1500 m²

- Surface de parkings : 86 633 m² (soit à minima 43 317 m² pour installer des ombrières de parking (à minima 50% de la surface)
- Surface de friches : 9 684 m²

La surface minimale disponible est donc de 53 001 m². Sachant que la surface moyenne d'un panneau solaire est de 1,6 m² (source : Engie), alors le nombre de panneaux installable sur les friches et les parkings est à minima de 33 126. Soit une puissance installable de l'ordre de 4 638 kWc.

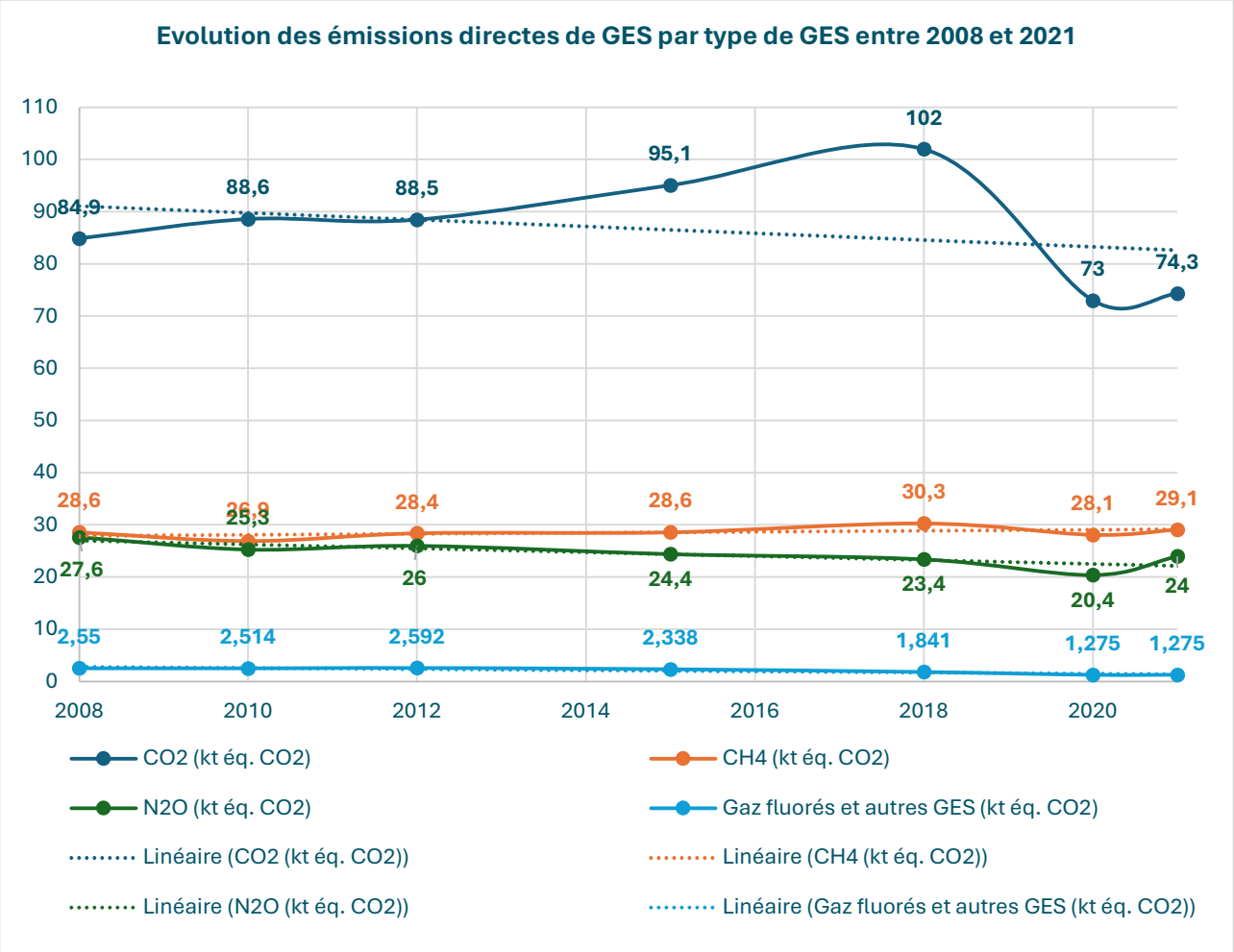
Ce gisement brut, exprimé en surface de panneaux puis en puissance installable, a été traduit en production annuelle d'électricité en utilisant le rayonnement solaire reçu sur le territoire de la CCPO qui pour rappel est estimé à 1710 heures par an. L'énergie produite sera donc de 7 930 980 kWh soit 7,93 GWh.

2. *L'autorité environnementale recommande de :*
   ⇨ *Présenter les émissions territoriales et les potentiels de réductions pour les principaux gaz à effet de serre (CO_2, CH_4, CFC, N_2O, HFC et SF_6) ;*

Le bilan représenté ici est celui des émissions directes de gaz à effet de serre - par type de GES, pour le territoire de la CCPO selon un format de rapportage par secteur PCAET.

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC75120625-DE

Il s'agit d'une approche cadastrale c'est-à-dire que l'on considère les émissions produites sur le périmètre d'un territoire par ses différents secteurs d'activités. Les émissions sont détaillées selon les types de GES : CO2 (scope 1 et scope 2) - CH4 - N2O - gaz fluorées et autres GES (HFC, PFC, SF6).



Le principal gaz à effet de serre est le dioxyde de carbone (CO2), qui représente 54,74% des émissions de GES sur le territoire de la CCPO en 2021 avec 74,3 kt éq.CO2. Sur la même année, le méthane (CH4) représente 22,62% des émissions (29,1 kt éq.CO2), le protoxyde d'azote (N2O) 18,65% des émissions (24 kt éq.CO2) et les gaz fluorés (SF6, HFCs, PFCs) 0,99% des émissions (1,275 kt éq.CO2).

Sur la période 2008 – 2018 :

- Les émissions de CO2 ont augmenté de 20,1%
- Les émissions de CH4 ont augmenté de 5,9%
- Les émissions de N2O ont diminué de 15,2%
- Les gaz fluorés ont connu une baisse de 27,8%

Sur la période 2018 – 2021 :

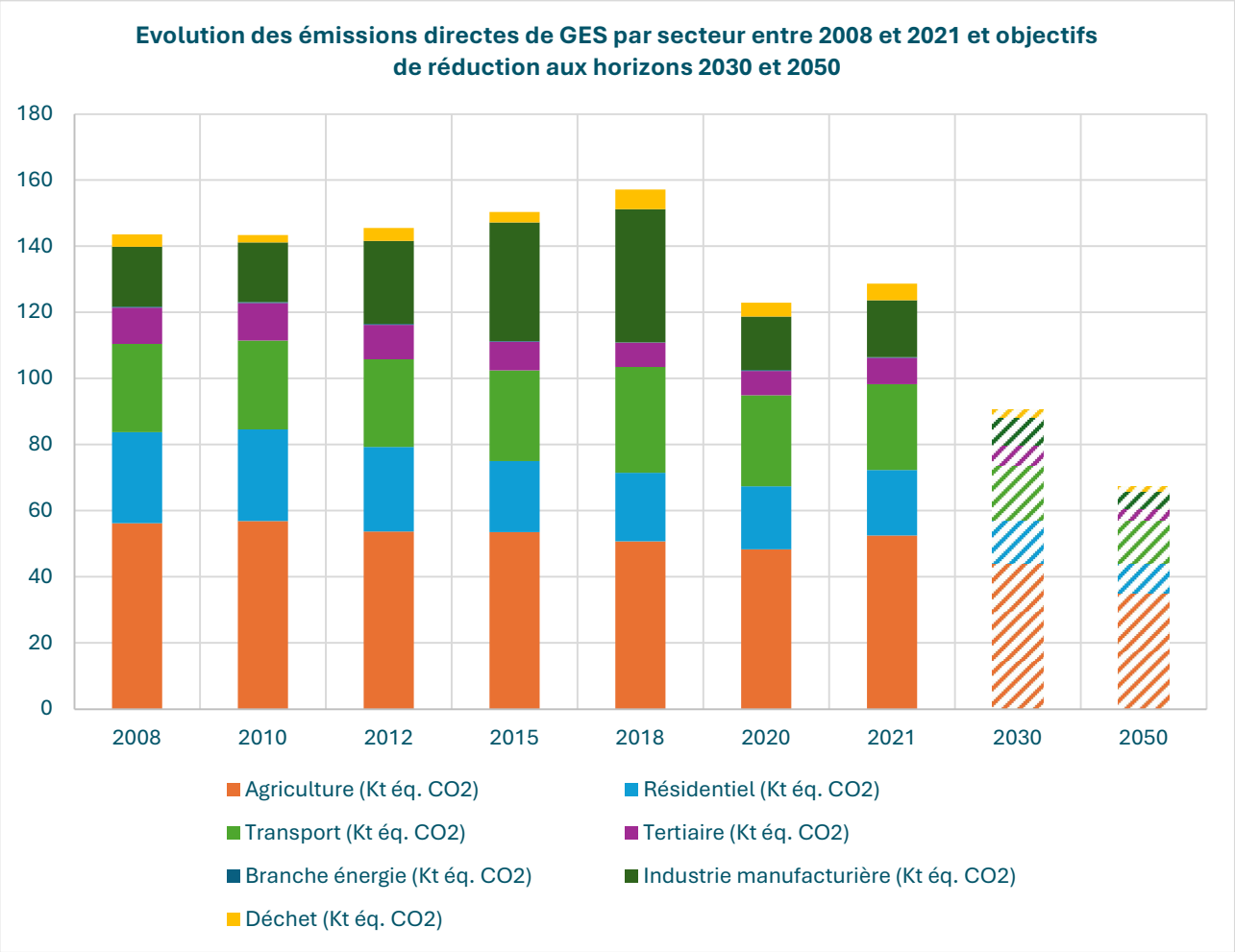
- Les émissions de CO2 ont diminué de 27,2%
- Les émissions de CH4 ont diminué de 4,0%
- Les émissions de N2O ont augmenté de 2,6%
- Les gaz fluorés ont connu une baisse de 30,7%

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC75120625-DE

⇨ *Détailler et quantifier les potentiels de réduction des gaz à effet de serre du territoire de la CCPO et les comparer avec les objectifs d'émission de gaz à effet de serre aux horizons 2030 et 2050 par secteur dans une synthèse ;*

Les émissions directes de GES par secteur d'activité ne sont pas disponibles par type de polluant. En effet, les données de l'Observatoire Climat Hauts-de-France relatives à la décomposition par secteur d'activité sont uniquement présentées en tonnes de dioxyde de carbone équivalent. Ces valeurs regroupent les GES renseignés ci-dessus à savoir : CH4, CO2, NO2 et autres gaz fluorés.

Le graphique ci-dessous illustre les évolutions des émissions directes de GES mesurées entre 2008 et 2021 suer le territoire de la CCPO ainsi que les objectifs à atteindre aux horizons 2030 et 2050.



⇨ *prendre en compte le développement des énergies renouvelables dans l'estimation du potentiel de réduction des émissions de gaz à effet de serre ;*

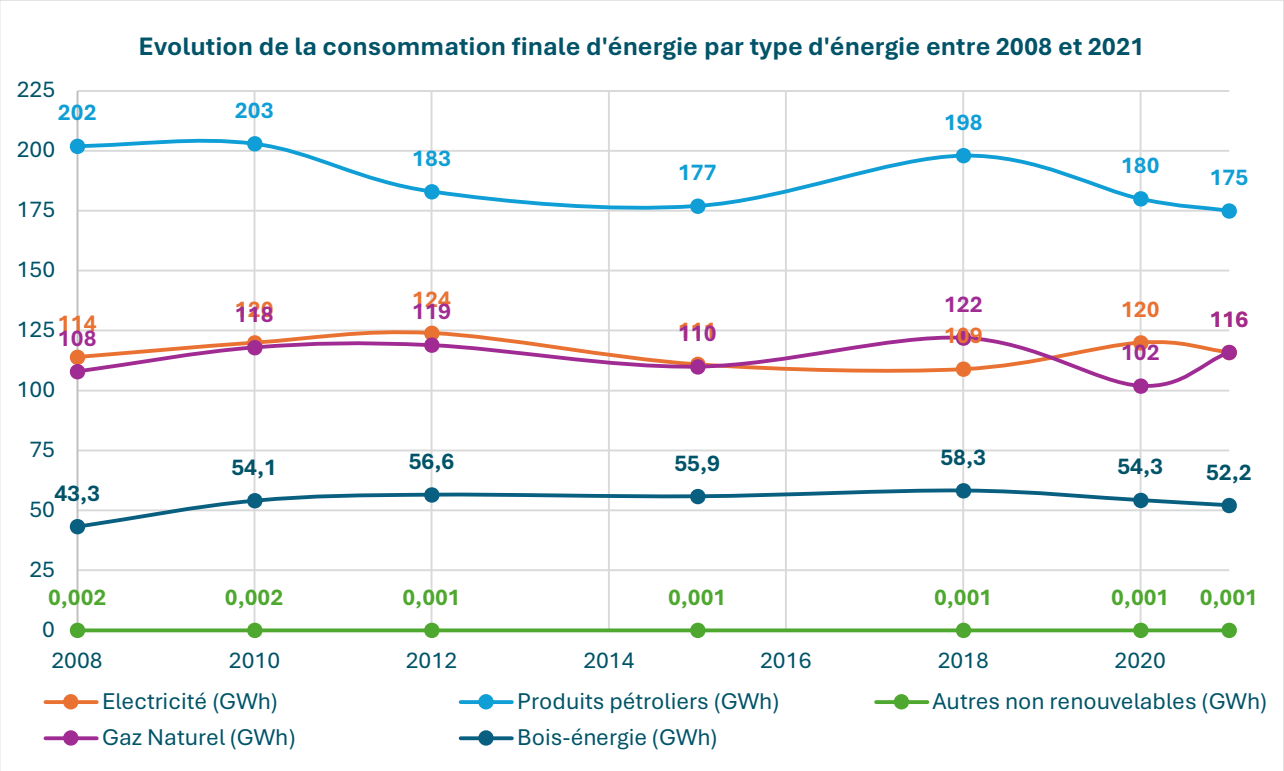
Dans un premier temps, nous nous sommes intéressés à l'évolution de la consommation finale d'énergie entre 2008 et 2021 sur le territoire de la CCPO.

Sur le territoire de la CCPO, les énergies fossiles représentent 63,4% du mix énergétique en 2021. Il s'agit des énergies : produits pétroliers (fioul, gazole, essence, etc.), gaz naturel, et autres non renouvelables (gaz de haut fourneau, gaz de cokerie, etc.).

Cette part des énergies fossiles a diminuée sur la période 2008-2021, passant de 66,3% du mix à 63,4%. Dans le même temps on observe une augmentation de la part de l'électricité passant de 24,4% à 25,3% du mix, et du bois-énergie passant de 9,3% à 11,4% du mix énergétique.

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC75120625-DE

Ainsi, avant la mise en œuvre du PCAET, on observe un début de changement de mix énergétique avec une baisse des énergies fossiles conjuguée à une hausse de l'électricité et du bois-énergie. Cependant les énergies fossiles dominent encore le mix.



Dans un second temps, nous nous sommes intéressés à l'évolution des émissions directes de GES par type d'énergie entre 2008 et 2021 sur le territoire de la CCPO.

Sur le territoire de la CCPO, en 2021, 59% des émissions sont dues à la consommation d'énergie. Le reste des émissions (41%), non énergétiques, sont principalement émises par les procédés industriels et agricoles.

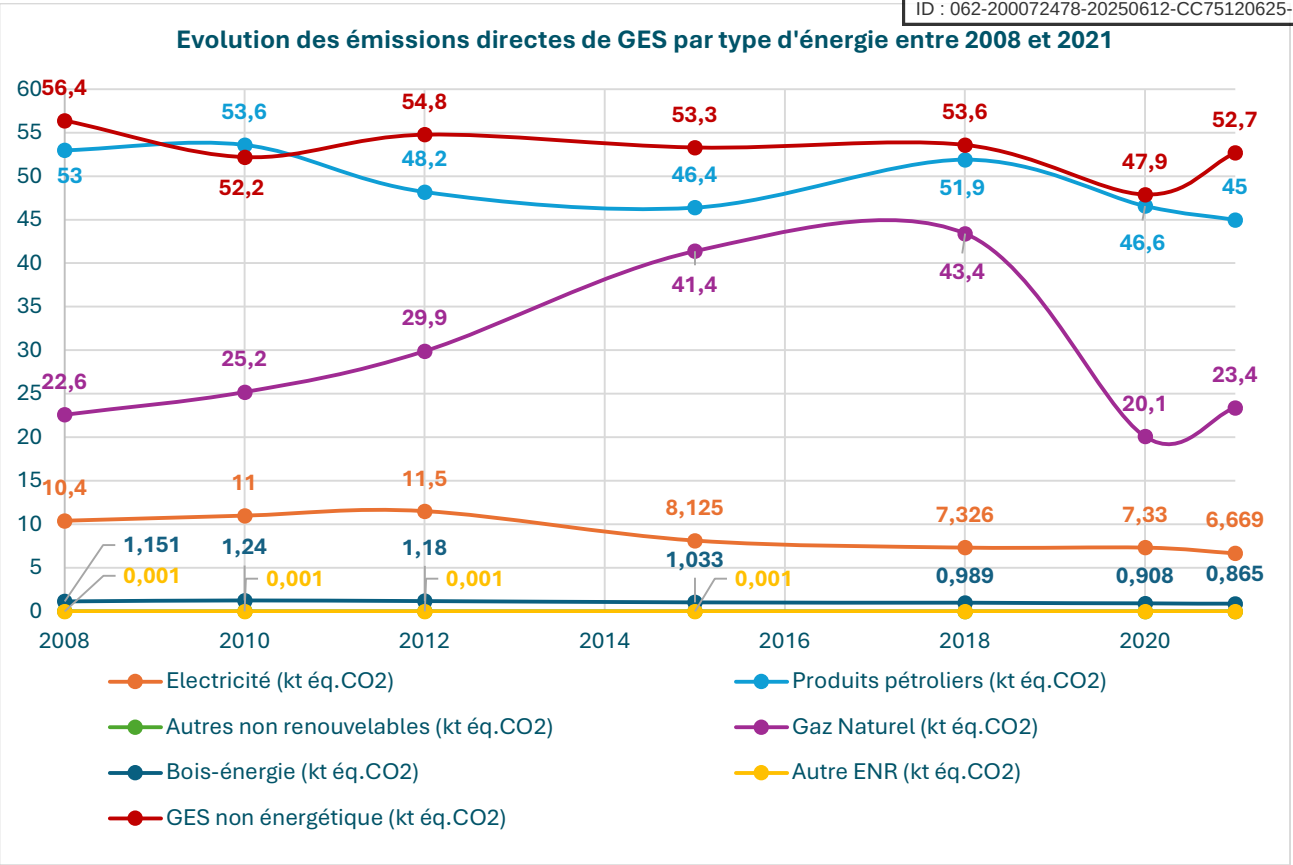
Les principales énergies émettrices de GES sont les produits pétroliers avec 35% des émissions, et le gaz naturel avec 18,2%. Les autres énergies représentent, en part des émissions, 5,2% pour l'électricité et 0,7% pour le bois-énergie.

Au global les émissions énergétiques baissent de 10,4% entre 2008 et 2021. Dans le détail selon les types d'énergie, les émissions liées à la consommation ont baissé entre 2008 et 2021 de 35,9% pour l'électricité et de 15,1% pour les produits pétroliers et ont augmenté de 3,5% pour le gaz naturel.

Cette baisse des émissions de GES liées à la consommation d'énergie, peut être en partie expliquée par l'évolution du mix énergétique. En effet, comme expliqué ci-dessus, la part des énergies fossiles est passée de 66,3% à 63,4% des consommations totales, au profit d'une électrification (passage de 24,5% à 25,3%) et d'une diversification (passage de 9,3% à 11,4% pour le bois énergie) du mix énergétique.

D'autre part sur les émissions non énergétiques (qui représentent 41% des émissions globales de GES), on observe une baisse 6,6% entre 2008 et 2021. Ces émissions non énergétiques proviennent essentiellement des procédés industriels et des pratiques agricoles. Les autres émissions non énergétiques proviennent du traitement des déchets et des eaux, et des solvants utilisés dans le résidentiel et le tertiaire.

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC75120625-DE



Ainsi, à partir de ces données, nous pouvons établir les ratios suivants :

- 1 GWh d'électricité → 0,06 kt éq.CO2
- 1 GWh de produits pétrolier → 0,26 kt éq.CO2
- 1 GWh de gaz naturel → 0,20 kt éq.CO2
- 1 GWH de bois énergie → 0,02 kt éq.CO2
- 1 GWH d'autres ENR → 0,3 kt éq.CO2*

* Pour ce ratio nous nous sommes basés sur des données de la région Hauts-de-France.

Enfin, le tableau ci-dessous indique les objectifs de développement des énergies renouvelables fixés aux horizons 2030 et 2050 et les émissions directes de GES qui y seront associées :

Energies renouvelables	Cible 2030 (en GWh)	Emissions directes de GES (en kt éq.CO2)	Cible 2050 (en GWh)	Emissions directes de GES (en kt éq.CO2)
Biogaz	13,71	4,113	32,00	9,6
Solaire thermique	0,00	0,00	1,00	0,3
Solaire Photovoltaïque	29,50	1,77	68,00	4,1
Eolien	32,97	1,98	48,00	2,9
Géothermie	9,46	2,84	22,00	6,6
Bois énergie	64,94	1,30	77,00	1,54
Pompes à chaleur	7,71	2,31	18,00	5,4
Déchets et Agrocarburants	9,52	2,86	12,00	3,6
	167,81	**17,173**	**278,00**	**34,04**

Ainsi, 167,81 GWh d'énergies renouvelables consommés entrainera l'émissions de 17,173 kt éq.CO2 en 2030 (soit 1 GWh ≈ 0,10 kt éq.CO2) et 278 GWh d'énergies renouvelables consommés entrainera l'émissions de 34,04 kt éq.CO2 en 2050 (soit 1 GWh ≈ 0,12 kt éq.CO2).

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC75120625-DE

En comparaison, les 459,2 GWh d'énergie finale consommés en 2021 sont à l'origine de l'émission de 75,99 kt éq.CO2 (soit 1 GWh ≈ 0,17 kt éq.CO2).

⇨ *Décrire les leviers d'action par secteur pour réduire les émissions de gaz à effets de serre, en distinguant ceux relevant du niveau local*.

Un document intitulé « Fiches pratiques pour la réduction des émissions de GES » a été publié par le ministère de la transition écologique et solidaire en juin 2018. Parmi les fiches proposées, on retrouve des actions réalisables à l'échelle locale :

Certificats d'économies d'énergie	▪ Remplacement des chaudières ▪ Isolation du thermique du bâtiment : plafond, mur, plancher ▪ Ventilation performante
Climatisation	▪ S'assurer de la présence des compétences techniques internes pour le pilotage du système de climatisation ▪ Charte d'engagement des locaux ▪ Optimisation des systèmes de climatisation ▪ Sensibilisation des occupants de sites ▪ Utiliser les énergies renouvelables
Gestion du parc immobilier	▪ Améliorer la connaissance de son parc immobilier ▪ Travaux (construction, rénovation …) ▪ Amélioration de l'exploitation et de la gestion technique ▪ Sensibilisation des utilisateurs : communiquer sur les résultats / multiplier les supports de communication
Gestion du papier	▪ Accord d'intéressement ▪ Grammage papier ▪ Intégrer à l'offre de papier une gamme de papier recyclé ▪ Impression responsable ▪ Parc d'impression : étude comparative achat / location (calibrage en fonction du besoin) ▪ Dématérialisation des supports papier ▪ Sensibilisation des salariés : communiquer sur les résultats / multiplier les supports de communication
Achats responsables	▪ Formation des acheteurs sur le développement durable ▪ Réflexion sur les besoins de consommation et les émissions que l'on peut éviter ▪ Insérer des critères d'attribution et des clauses d'exécution permettant la réduction des GES ▪ Identifier pour mieux quantifier l'impact des émissions de GES dans les achats ▪ Hiérarchiser les segments d'achats prioritaires en fonction de leur impacts sur le bilan carbone
Matériel informatique	▪ Achat responsable du produit ▪ La réduction de la consommation énergétique ▪ Le réemploi du produit ▪ La fin de vie d'un produit
Déplacements domicile-travail	▪ Mise en place d'un PDE ▪ Mise en place de solutions alternatives ▪ Utilisation des nouvelles technologies numériques pour faciliter les déplacements des salariés ▪ Sensibilisation des salariés ▪ Promouvoir les transports en commun
Déplacements professionnels	▪ Extension des moyens de conférence à distance ▪ Réduire le nombre de missions à l'étranger

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC75120625-DE

	▪ Accord d'intéressement / attribution de primes intégrant des critères d'éco-responsables ▪ Privilégier le train à l'avion pour des déplacements dont le temps de trajet est égal ou inférieur à 3h ▪ Participation à un système d'autopartage ▪ Ecoconduite ▪ Achat de véhicules électriques ▪ Elaborer un plan de déplacements entreprise
Télétravail	▪ Dialogue social préalable à organiser avec le service RH ▪ Information des agents et des managers sur le télétravail ▪ Implication des différents services : informatique … ▪ Optimisation des espaces de bureaux nécessaires ▪ Sensibilisation des agents retenus au télétravail

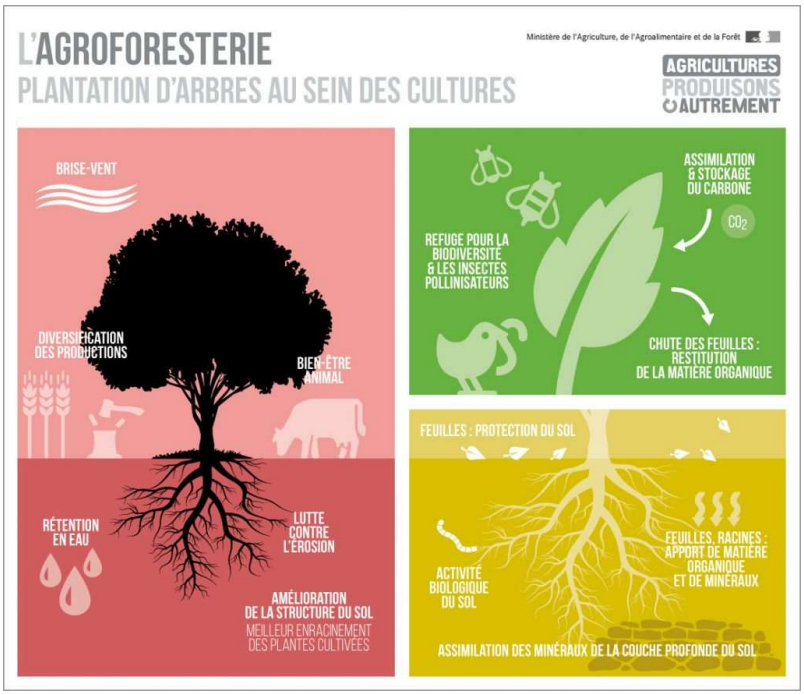
3. *L'autorité environnementale recommande d'étudier plus finement les possibilités de développement de la séquestration de dioxyde de carbone sur le territoire et de fixer des objectifs quantifiés pour permettre au PCAET un effet utile*.

Séquestration naturelle :

Les possibilités de développement de la séquestration naturelle ont développé dans la stratégie :

- **Développement de l'agroforesterie**

Une autre piste intéressante est l'agroforesterie, qui consiste à associer des arbres avec des cultures annuelles ou de la prairie, soit en même temps, soit en alternance dans le cadre d'une rotation. Outre la séquestration accrue de carbone, les avantages de l'agroforesterie sont importants : augmentation de la biodiversité, protection contre le vent, protection des animaux contre le soleil, amélioration des paysages, augmentation de la production totale sur une surface donnée.



Dans tous les cas, le moyen le plus efficace pour renforcer le stockage de carbone est de limiter le retournement de prairies en vue d'y implanter des cultures annuelles et/ou transformer une partie des terres labourées en prairies permanentes ou en forêt.

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC75120625-DE

L'Agroforesterie est un terme générique qui désigne un mode d'exploitation des terres agricoles associant des arbres et des cultures ou des pâturages :

- ✓ association de sylviculture et agriculture sur les mêmes superficies ;
- ✓ densité d'arbres comprise entre 30 et 50 arbres par hectare ;
- ✓ positionnement des arbres compatible avec l'exploitation agricole, notamment cohérent avec les surfaces parcellaires

La plantation d'arbres, soit entre 30 et 50 arbres par hectare, permettrait de stocker 3,8 teq.CO2 par an et par hectare grâce à la pousse des arbres. Ceci correspond à :

45 991,4 teq.CO2 stockées par an si l'intégralité des surfaces de cultures est concernée (12 103 ha)

10 902,2 teq.CO2 stockées par an si l'intégralité des surfaces de prairies est concernée (2 869 ha)

- **Plantation de haies**

La plantation de haies en bordures de parcelles sur 100 mètres linéaires par ha de prairies et 60 mètres linéaires par ha de cultures permettrait de stocker annuellement l'équivalent de :

- ✓ 0,55 teq.CO2/ha de culture et par an, soit 6 656,7 teq.CO2 par an si l'ensemble des cultures sont concernées
- ✓ 0,92 teq.CO2/ha de culture et par an, soit 2 639,5 teq.CO2 par an si l'ensemble des prairies sont concernées.

Cette démarche sera couplée avec le développement de la filière bois locale permettant un débouché pour les tailles de haies.

- **Filière bois**

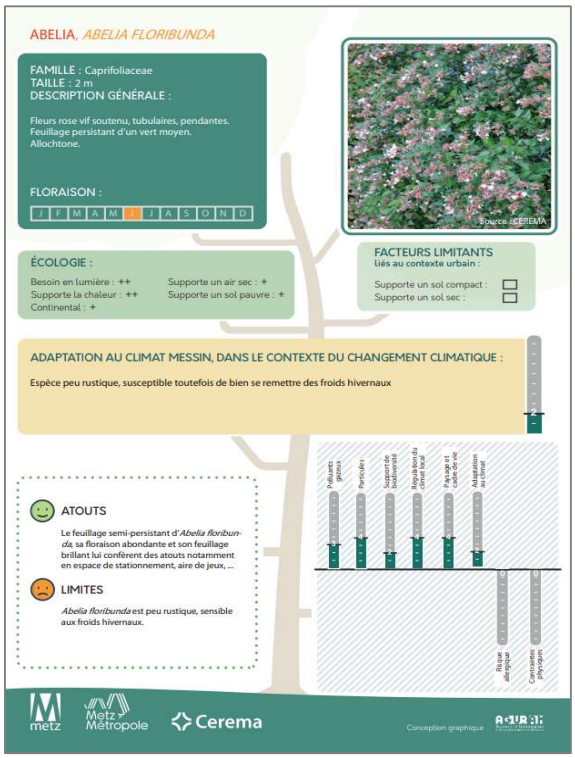
Le bois de construction, d'aménagement et de décoration est issu de bois arrivé à maturité, dont la coupe permettra la plantation de nouveaux arbres (renforcement de l'effet "puits de carbone" des forêts). En France métropolitaine, des potentialités non négligeables existent pour un usage plus important du bois dans le secteur du bâtiment. En effet, la récolte de bois est aujourd'hui nettement inférieure à l'accroissement biologique des forêts (en France, les prélèvements de bois en forêt représentent 61% de l'accroissement biologique des arbres sur la période 2010-2018, source : naturefrance.fr). On peut donc augmenter les prélèvements et accroître l'utilisation du bois sans mettre en péril les ressources forestières.

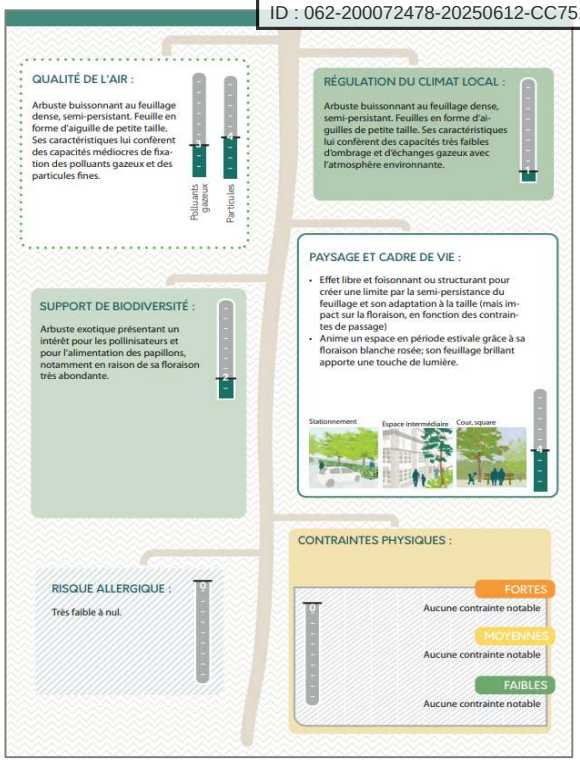
- **Plantation d'arbres en ville**

Il est estimé que chaque hectare d'arbre supplémentaire permettrait de stocker 4,8 tCO2/ha et par an, due à la croissance des végétaux (photosynthèse). Plusieurs outils pourront être utilisés par la CCPO afin de se projeter :

- ✓ ARBOCLIMAT : afin de réaliser un scénario de plantation et d'estimer les services rendus
- ✓ SESAME : permet, une fois les services rendus identifiés de choisir les essences d'arbres adaptées au projet

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC75120625-DE





<u>Séquestration industrielle</u> :

- **Séquestration liée aux constructions neuves en produit bois**

D'après l'association bâtiment bas carbone (ABBCA) il est estimé qu'une construction en biosourcée (ossature et charpente en bois) mobiliserait l'équivalent de 10m^3 de bois. Chaque construction neuve permettrait de stocker **1,1 tCO2e**.

À la suite de la mise en place de la réglementation environnementale RE2020 le 1er janvier 2022 (qui succède à plusieurs réglementations thermiques qui ont été mises en place depuis 1974), toutes nouvelles constructions devront faire l'objet d'une analyse de cycle de vie. Autrement dit, les bâtiments neufs devront prendre en compte l'ensemble des émissions du bâtiment sur son cycle de vie, de la phase de construction à la fin de vie (matériaux de construction, équipements), en passant par la phase d'exploitation (chauffage, eau chaude sanitaire, climatisation, éclairage …). Ces nouveaux bâtiments devront également réduire leur consommation énergétique.

Ainsi, pour atteindre ces objectifs, l'emploi du bois comme matériaux et comme source d'énergie pourrait être une solution. En effet, selon une étude réalisée par l'ADEME en juin 2015 « Forêt et atténuation au changement climatique », l'utilisation de produits bois évite d'avoir recours à d'autres matériaux plus énergivores comme le PVC, l'aluminium, le béton ou l'acier et permet ainsi d'éviter des émissions de CO2.

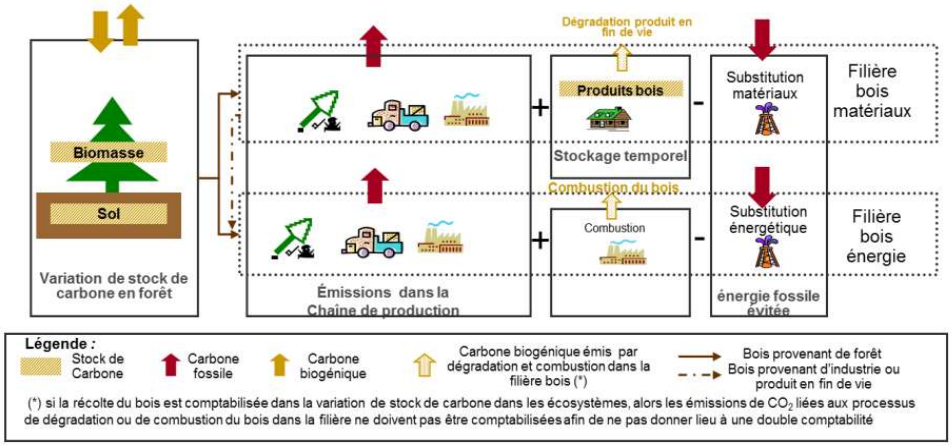
Des études scientifiques réalisées dans différents pays ont constaté l'importance de l'effet de substitution d'une augmentation de l'utilisation du bois matériau : en moyenne **1,1 tCO2 sont évités par m^3 de bois contenu dans les produits finis** (excluant la comptabilisation de la valorisation énergétique des co-produits et produits en fin de vie). Cet effet comporte cependant de nombreuses sources d'incertitude et de variabilité.

L'utilisation de bois pour produire de l'énergie permet d'éviter des émissions issues de la combustion d'énergies fossiles, c'est l'effet de substitution énergétique. **1m^3 de bois rond** utilisé directement pour la production de chaleur dans l'industrie et le secteur collectif en substitution d'énergies fossiles permet d'éviter environ **0,5 tCO2** (cette valeur est variable selon les hypothèses retenues).

L'ampleur des effets de substitution varie selon les systèmes de production (émissions dans la chaine de production, rendement et efficacité énergétique du système) et l'intensité des émissions de gaz à effet de

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC75120625-DE

serre émises par le matériau ou la source d'énergie remplacée. En général, l'effet de substitution matériau est plus important que le seul effet de substitution énergétique. Ces deux effets peuvent se cumuler dans le cas d'une valorisation énergétique du bois ayant été, au préalable, utilisé comme matériau. Au contraire de l'effet séquestration qui trouve, à terme, une limite, les effets de substitution ne sont pas limités : le maintien d'une production optimisée du bois permet d'éviter des émissions fossiles qui se cumulent dans le temps. En outre, l'effet séquestration a un caractère réversible (par exemple, les stocks de carbone sont vulnérables aux aléas climatiques) alors que l'effet de substitution est irréversible. Les émissions fossiles évitées via la génération de chaleur et de froid par la biomasse ont été estimées à 17,24 MtCO2eq en 2012. L'ampleur de l'effet substitution matériau n'est, actuellement, pas encore précisément évalué.



Document n°8 : Représentation des émissions et absorptions de carbone de la filière forêt bois (ADEME 2015)

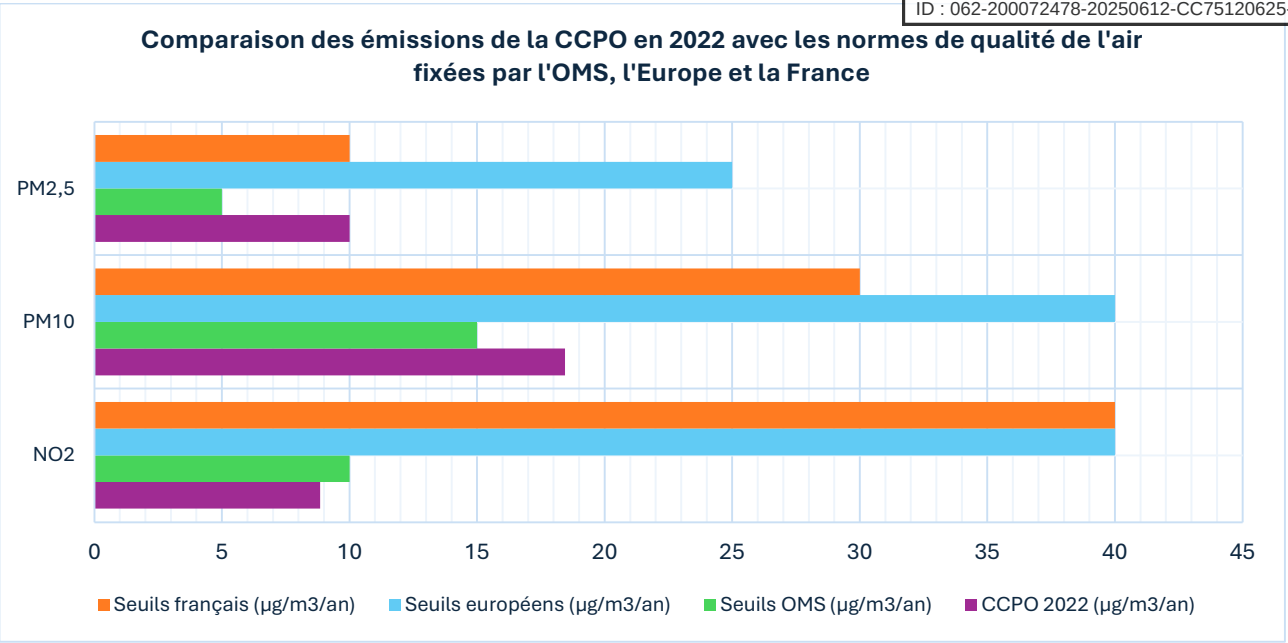
Ainsi, dans le cadre de la réhabilitation de logements sur le territoire, une partie du parc pourrait faire l'objet d'une déconstruction puis d'une reconstruction en respectant la norme RE 2020. De plus, le territoire a de nombreux atouts pour développer la filière bois de construction sur son territoire (cf diagnostic).

A noter que pour les autres process présentés, en raison de l'absence de données (techniques en cours de développement), le potentiel de séquestration ne peut être estimé.

4. *L'autorité environnementale recommande de compléter l'état initial sur la qualité de l'air en présentant les concentrations des polluants observées sur le territoire et en les comparant avec les seuils de concentrations des polluants fixés au niveau français et européen et selon les dernières lignes directrices de l'OMS.*

Le graphique ci-dessous, compare les concentrations des polluants observées sur le territoire avec les seuils de concentrations des polluants fixés par l'OMS, l'Europe et la France.

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC75120625-DE



A noter que les concentrations en polluants recueillies ne sont disponibles que pour les PM2,5, les PM10, le NO2 sur le site d'Atmo Hauts-de-France.

5. *L'autorité environnementale recommande de compléter le volet sur la vulnérabilité au changement climatique afin qu'il soit plus opérationnel, en particulier sur les priorités à traiter*.

Pour cette partie, nous nous sommes basés sur un guide de l'Ademe « Indicateurs de vulnérabilité d'un territoire au changement climatique ».

Les différents types de vulnérabilités

La vulnérabilité au changement climatique n'est pas uniforme, elle présente plusieurs facettes, et varie dans le temps et l'espace. Les différents aspects de la vulnérabilité au changement climatique peuvent être abordés par une classification thématique, selon le secteur sur lequel des effets sont observés. Ainsi, le projet MOVE (Methods for the improvement of vulnerability assessment in Europepropose) propose une typologie des vulnérabilités selon six axes. Un septième (l'aspect sanitaire) peut être ajouté pour obtenir une couverture plus large des problématiques liées au changement climatique. On distinguera alors :

- La **vulnérabilité physique**, qui concerne les dégâts matériels affectant les constructions (bâtiments, infrastructures). Par exemple, l'endommagement de digues à la suite de la hausse du niveau de la mer, ou la déformation du revêtement d'une route due à des températures extrêmes ;
- La **vulnérabilité environnementale**, qui concerne les effets sur l'environnement naturel. Par exemple, la migration d'espèces animales ou végétales à la suite de l'augmentation de la température d'un cours d'eau, ou la prolifération de moustiques favorisée par les épisodes pluvieux pendant les saisons chaudes ;
- La **vulnérabilité économique**, qui concerne les effets sur les activités économiques à court ou long terme. Par exemple, une hausse des températures en hiver risquant d'entraîner une diminution de la couverture neigeuse dommageable pour les stations de sport d'hiver de moyenne montagne, ou les coûts de remise en état, de rachat de stock, et de perte d'activité après l'inondation d'un supermarché pendant quelques jours ;
- La **vulnérabilité sociale**, qui concerne les conséquences sur les populations et le lien social. Par exemple, l'isolation de personnes vivant seules à la suite d'une inondation, ou les difficultés rencontrées par les personnes âgées fragiles pendant les épisodes de canicule ;

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC75120625-DE

- La **vulnérabilité sanitaire**, qui concerne les effets sur la santé publique. Par exemple, la propagation de maladies due à la présence d'eaux stagnantes à la suite d'une inondation, ou l'excès de décès observé lors des épisodes de canicule ;
- La **vulnérabilité culturelle**, qui concerne à la fois les dégâts matériels infligés au patrimoine culturel (monuments) et les effets sur la culture (traditions). Par exemple, la destruction d'un marché traditionnel par une tempête d'hiver, ou l'abandon de cultures fruitières régionales à la suite de l'évolution du climat ;
- La **vulnérabilité institutionnelle**, qui concerne l'organisation et le fonctionnement des sociétés et des institutions (autorités en place, familles, tissu entrepreneurial, vie associative). Par exemple, la dégradation de l'image des autorités locales à la suite d'une catastrophe naturelle mal gérée, ou la réduction de la disponibilité des secours lorsqu'une caserne de pompiers subit des inondations.

Ces vulnérabilités sont variables dans l'espace et en fonction de l'échelle d'analyse considérée. De plus, tous les types de vulnérabilité évoluent dans le temps. Les éléments qui les constituent ne sont pas figés : le bâti est modifié, la situation économique subit des changements, les institutions adoptent des politiques et stratégies nouvelles, les populations s'adaptent aux nouveaux risques qu'elles rencontrent.

La vulnérabilité au changement climatique est une notion particulièrement complexe ; pour une collectivité, s'engager dans une analyse de vulnérabilité peut se révéler très long et coûteux en termes humains voire financiers (études, collecte de données…). Face à ce constat, il peut être décidé « d'approcher » la vulnérabilité par un travail basé sur des indicateurs. Cela permet d'obtenir une vision d'ensemble d'une partie de la problématique sans recourir à de trop lourds travaux.

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC75120625-DE

6. *L'autorité environnementale recommande d'étudier un scénario plus ambitieux pour la prise en compte de la réduction de la consommation d'énergie pour les transports et l'agriculture.*
7. *L'autorité environnementale recommande de :*
   - ⇨ *Viser des objectifs plus ambitieux de réduction des émissions de gaz à effet de serre cohérents avec les objectifs de la stratégie nationale bas carbone et à défaut, de préciser les spécificités du territoire qui justifient des objectifs moindres et d'apporter des éléments sur la circonstance que les objectifs moins ambitieux du territoire ne remettront pas en cause la stratégie nationale bas carbone ;*
   - ⇨ *Réaliser une analyse selon la méthode des prévisions rétrospectives20 (backcasting), permettant d'estimer les efforts qui seraient nécessaires pour respecter ces objectifs et ensuite, le cas échéant, expliciter les écarts entre cette trajectoire théorique et celle choisie dans la stratégie ;*
   - ⇨ *Apporter des précisions chiffrées sur les objectifs opérationnels arrêtés, ainsi que des éléments sur la méthode de construction et les moyens attachés, quand cela est possible*.
8. *La Région indique que les objectifs de réduction des émissions de Gaz à Effet de Serre sont inférieurs à ceux du SRADDET aux horizons 2030 et 2050 et ne sont pas suffisants*

Le territoire de la Communauté de Communes Pays d'Opale souhaite s'engager dans une démarche ambitieuse et souhaitable de transition énergétique, par la réduction de ses besoins énergétiques d'une part, et le développement des énergies renouvelables d'autre part. L'ensemble des acteurs locaux ont ainsi souhaité mettre une en place une stratégie ambitieuse mais réalisable. C'est pourquoi, les élus locaux par délibération ont retenu la stratégie territoriale élaborée dans le cadre du scénario « Destination TEPOS » et restituée dans ce document.

Dans la mesure où cette stratégie a été co-construite dans le cadre d'ateliers dédiés ayant réunis élus et techniciens autour de la thématique, elle dispose d'un vrai poids qui permettra de poser les jalons d'une stratégie réellement ambitieuse puisque élaborée et portée politiquement.

Au gré des réussites et des partenariats élaborés, les techniciens seront force de proposition pour proposer d'aller au-delà des objectifs identifiés.

Il faut enfin rappeler que la CCPO est engagée dans un Plan de mobilité simplifié / Schéma Directeur des Mobilités Actives / Schéma Directeur des Infrastructures de Recharge pour Véhicule Electrique, qui doit permettre d'engager des actions concrètes en faveur d'une baisse de la consommation énergétique dans le secteur des transports. Et qu'elle engagée également dans un Projet Alimentaire Territorial, destiné lui aussi à favoriser d'autres modes de consommation et de production sur le territoire.

La mise en œuvre de ces politiques prend du temps, des liens sont à créer, des comportements sont à modifier, des moyens financiers sont à allouer, mais la CCPO est pleinement engagée dans ces démarches, portées par le service environnement, en transversalité avec les services portant d'autres compétences pour lesquelles des ponts sont à créer, enrichir, consolider.

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC75120625-DE

Plan d'actions

9. *L'autorité environnementale recommande :*
   - ⇨ *De distinguer parmi les 101 actions, celles pour lesquelles des résultats concrets et quantifiables sont attendus et qui auront en conséquence des effets mesurables sur la qualité de l'air, le climat et l'énergie afin d'évaluer l'efficacité du PCAET ;*
   - ⇨ *De préciser les gains attendus des actions, à différentes échéances pour la réduction de la consommation énergétique, le développement des énergies renouvelables, l'amélioration de la qualité de l'air ainsi que de réduction des émissions de gaz à effet de serre, à l'échéance de fin de mise en œuvre du plan climat-air-énergie territorial et de comparer les gains attendus au regard des objectifs opposables au territoire (SRADDET, SNBC…) ;*
   - ⇨ *D'afficher pour toutes les actions et sous-actions un calendrier prévisionnel de mise en œuvre;*
   - ⇨ *D'apporter des éléments concernant le financement du programme d'actions et les dispositifs et cofinancement envisageables*.
10. *La Région indique*
   - ⇨ *qu'il faut renforcer la communication des actions auprès de la population en particulier leurs résultats attendus à court et moyen termes*
   - ⇨ *qu'il faut énoncer plus clairement les objectifs quantitatifs assignés dans le programme d'actions afin de relier les résultats obtenus aux objectifs stratégiques fixés (notamment concernant la production d'énergies renouvelables et la réhabilitation thermique des bâtiments)*

Le PCAET a été construit sur un temps long, et le choix a été fait d'y intégrer de nombreuses actions, menées en collaboration avec de nombreux partenaires. C'est un document désormais appelé à entrer dans sa phase action, ce qui va permettre d'ajuster, d'affiner les projets qui y sont développés.

L'exemple des actions liées à la mobilité et à l'alimentation durables est parlant. Ces sujets font actuellement l'objet d'une réflexion collective qui permet d'identifier les pistes d'action possibles, en y associant toutes les parties prenantes. Il est impossible à ce jour de fixer des objectifs chiffrés, ceux-ci sont définis lors de la préfiguration de chaque projet associé.

Ainsi la CCPO va déployer prochainement un service de location de vélos longue durée. Avec le nombre de vélos disponibles, et le règlement de location tel qu'il est préfiguré, des objectifs chiffrés (nombre de vélos loués, temps de location) peuvent être établis, d'autres calculés (impact sur les émissions de gaz à effet de serre en fonction du nombre de kilomètres effectués, de la typologie des trajets…).

Le Plan de mobilité simplifié, accompagné d'un schéma directeur des modes actifs et d'un schéma directeur des infrastructures de recharge de véhicules électriques, entrent dans la dernière phase de leur élaboration. Les plans d'actions associés, ainsi que les financements disponibles vont être détaillés et ainsi venir enrichir les fiches actions associées à ces thématiques.

Le projet alimentaire territorial s'affine dans son contenu, grâce à la contribution des partenaires associés, et là aussi un premier lot d'actions possible, consistant à fédérer les acteurs du projet autour d'actions concrètes, a été identifié et va être déployé au cours de l'année.

Une revue des projets de production d'énergie renouvelable est également en cours avec l'économe de flux du Syndicat Mixte du Pays du Calaisis, afin d'identifier les sources de déploiement, et de favoriser l'investissement des territoires dans cette transition, malgré les complications financières qui les touchent.

Ainsi le plan d'actions continue à s'écrire, s'adapter, s'étoffer et comporte une dimension partenariale et d'engagement qui rend complexe la quantification des effets mesurables. Il s'agit dès lors de consacrer le temps humain disponible à la mise en œuvre concrète des actions listées.

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC75120625-DE

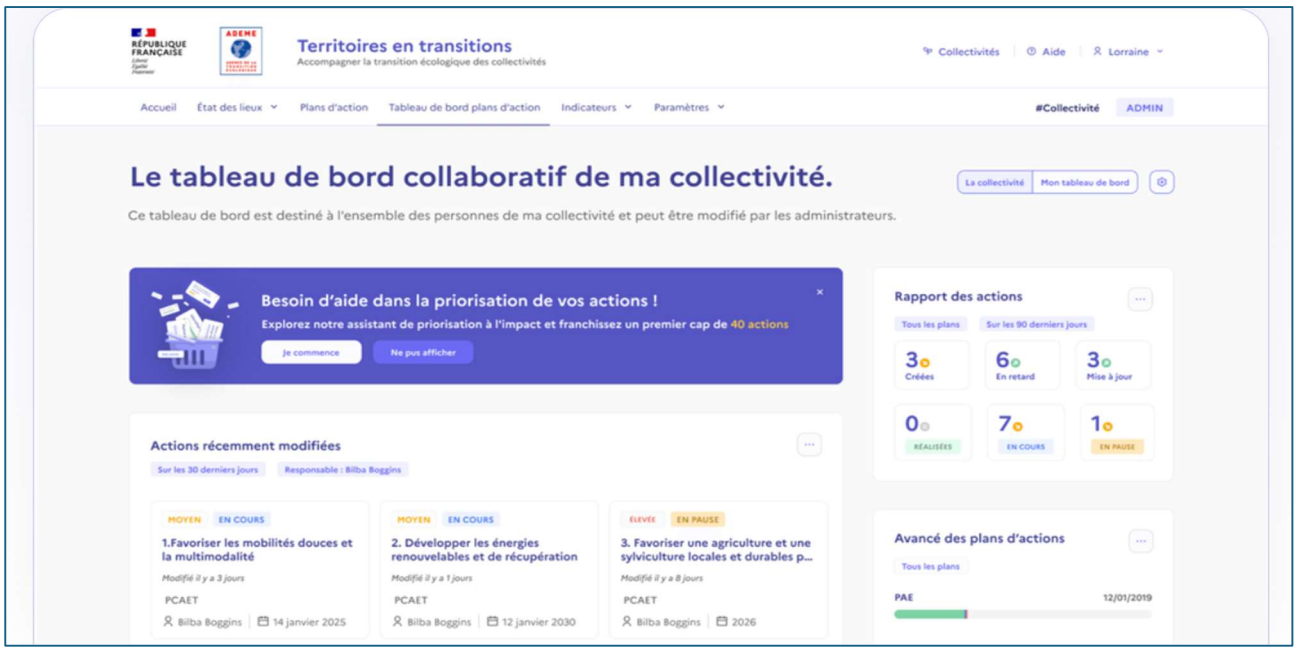
Dispositifs de suivi et d'évaluation

11. *L'autorité environnementale recommande :*
    - ⇨ *D'associer des objectifs chiffrés aux indicateurs de suivi et d'impact, utiles pour le pilotage ainsi que l'établissement des bilans de réalisation du PCAET (à mi-parcours et à 6 ans) ;*
    - ⇨ *De préciser les modalités de recueil des éléments de suivi auprès des contributeurs à identifier, fréquence de recueil des données…*
12. *La région indique :*
    - ⇨ *Qu'il faut tenir compte des objectifs du SRADDET dans le domaine de la réhabilitation du bâti et qu'il faut mettre en place des indicateurs quantitatifs de réalisation lorsque les actions inscrites dans votre PCAET dans ce domaine auront été mises en place*
    - ⇨ *Qu'il faut mettre en place une gouvernance de pilotage du PCAET, élargie à l'ensemble des acteurs du territoire*

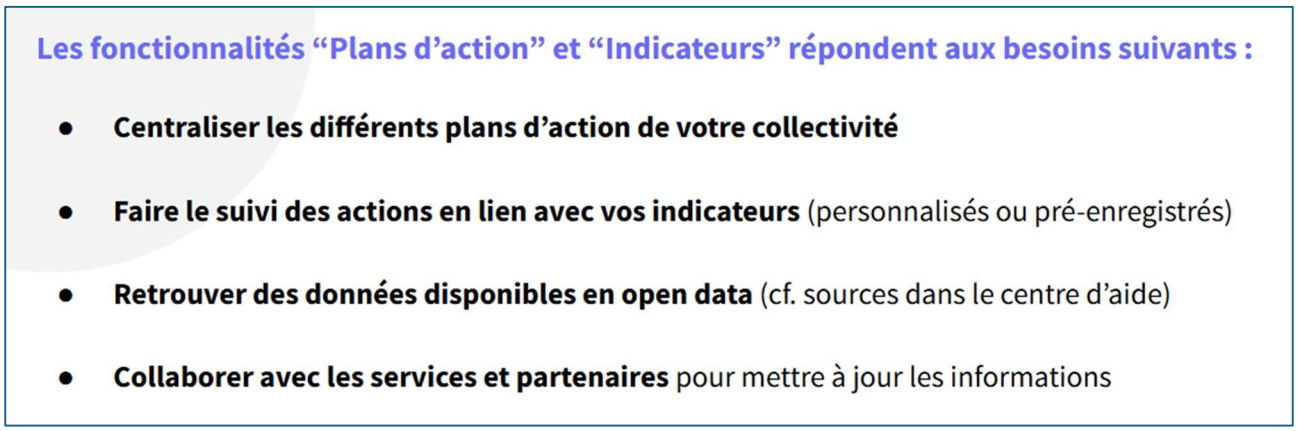
La CC Pays d'Opale compte élaborer sur la plateforme de l'ADEME « Territoires en transitions » une version numérique du PCAET qui va permettre de disposer d'un tableau de bord collaboratif, auquel chaque référent des structures partenaires pourra être associé pour le suivi des actions et la complétude des indicateurs identifiés.

L'objectif est également, via cette plateforme, de redonner toute sa fonctionnalité au plan d'actions, pour en faciliter la mise en œuvre et le suivi.

Les indicateurs listés dans le tableau de suivi seront ainsi requestionnés, afin de permettre une lisibilité de l'efficacité de l'action menée, et revus selon les données disponibles en open data et indicateurs préétablis par la plateforme numérique.



Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC75120625-DE



13. *L'autorité environnementale recommande de compléter l'état initial de l'environnement par une partie spécifique à la thématique climat, présentant l'évolution des tendances climatiques constatées sur le territoire et ses conséquences*

Pour cette partie, nous allons nous appuyer sur une série d'indicateurs issus de Climadiag. Cet outil décrit les évolutions potentielles du climat et leurs impacts dans chaque commune. Lancé début 2023, cet outil a été décliné sur la base la trajectoire de réchauffement de référence pour l'adaptation au changement climatique (TRACC) pour fournir des indicateurs climatiques de référence pour 2030, 2050 et 2100 (températures moyennes et cumuls de précipitation au pas de temps annuel et saisonnier, indicateurs sur les extrêmes et les impacts, etc.).

Les indicateurs climatiques présentés ci-dessous sont organisés en cinq familles :

- **Climat** → quatre indicateurs météorologiques généraux susceptibles d'intéresser toutes les communes(température moyenne, jours de gel, cumul de pluie, jours avec pluie) ;
- **Risques naturels** → cinq indicateurs concernant les risques naturels liés à des événements intenses (jours avec pluies intenses, pluie exceptionnelle, sécheresse du sol, risque de feu de forêt, niveau de la mer) ;

Note : L'indicateur présenté pour le niveau de la mer émane de travaux du GIEC pour des horizons et niveaux de réchauffement proches de ceux de la TRACC. Des travaux sont actuellement menés par le BRGM pour documenter l'évolution des niveaux de la mer selon la TRACC. Les résultats seront intégrés dans Climadiag Commune dès leur disponibilité.

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC75120625-DE

- **Santé** → quatre indicateurs concernant des risques spécifiques pour la santé (jours très chauds, nuits chaude vagues de chaleur, vagues de froid) ;
- **Agriculture** → quatre indicateurs concernant l'agriculture (jours consécutifs sans pluie, reprise de la végétation, disponibilité thermique pour le blé, jours échaudant).
- **Tourisme** → trois indicateurs concernant le tourisme (jours estivaux, enneigement à basse altitude, enneigement à haute altitude).

Température moyenne par saison (en °C) :

A l'échelle de la France, la température moyenne annuelle augmentera de plus de 3.5 °C d'ici l'horizon 2100 par rapport au climat récent, ce réchauffement étant plus marqué l'été que l'hiver.

Nombre annuel de jours de gel :

Est considéré comme jour de gel un jour où la température descend en dessous de 0 °C.

A l'échelle de la France, le nombre annuel de jours de gel baissera fortement dans le climat futur.

Cumul de précipitations par saison (en mm) :

Les cumuls de précipitations sont calculés en mm : 1 mm de précipitations correspond au recueil d'un litre d'eau par mètre-carré de surface au sol.

A l'échelle de la France, les cumuls annuels de précipitations évolueront peu d'ici l'horizon 2100, mais une baisse modérée à forte en été et une hausse modérée à forte en hiver sont cependant probables sur la majorité du pays.

Nombre de jours par saison avec précipitations :

Un jour est considéré avec précipitations si la quantité d'eau recueillie est supérieure à 1 mm (c'est-à-dire supérieure à un litre d'eau par mètre-carré).

A l'échelle de la France, le nombre annuel de jours avec précipitations évolue peu d'ici l'horizon 2100, mais une baisse modérée à forte en été et une légère hausse en hiver sont cependant probables sur la majorité du pays.

Nombre de jours par saison avec fortes précipitations :

Un jour pluvieux est considéré jour avec fortes précipitations dès lors que la quantité d'eau recueillie est supérieure à 20 mm (c'est-à-dire supérieure à 20 litres d'eau par mètre-carré).

Hors reliefs et zone méditerranéenne, le nombre de jours avec fortes précipitations était assez faible en climat récent. D'ici l'horizon 2100, il évoluera peu en été mais augmentera légèrement en hiver sur certaines régions. Toute augmentation, même faible, est à considérer cependant comme une aggravation potentielle du risque d'inondation par ruissellement.

Cumul de précipitations quotidiennes remarquables (en mm) :

Le cumul de précipitations quotidiennes remarquables correspond à la valeur qui n'est dépassée en moyenne qu'un jour sur 100, soit 3 à 4 jours par an.

Sur la majorité du territoire, les cumuls de précipitations quotidiennes remarquables augmenteront modérément d'ici l'horizon 2100. Toute augmentation, même faible, est à considérer toutefois comme une aggravation potentielle du risque d'inondation par ruissellement.

Nombre de jours avec risque significatif de feu de végétation :

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC75120625-DE

Un jour est considéré à risque significatif de feu de végétation lorsque l'Indice Foret Météo (IFM) est supérieur à 40. Cet indice permet d'évaluer dans quelle mesure les conditions météorologiques sont favorables au déclenchement et à la propagation des feux

D'ici l'horizon 2050, les conditions climatiques plus sèches conduiront à une augmentation du nombre de jours avec un risque significatif de feu de végétation : ce risque se renforcera là où il était déjà présent et apparaîtra dans de nouvelles régions.

Nombre de jours par saison avec sol sec :

Un jour est considéré avec sol sec lorsque l'indice d'humidité des sol superficiels (SWI) est inférieur à 0,4.

D'ici l'horizon 2100, l'élévation de la température sur l'ensemble du territoire entraînera l'augmentation du nombre de jours avec sol sec. Une conséquence parmi d'autres sera l'aggravation des risques de dommages aux bâtiments en lien au retrait/gonflement des argiles.

Nombre annuel de jours très chaud (>35°C) :

Un jour est considéré comme très chaud si la température dépasse 35 °C au cours de la journée.

Dans beaucoup de régions, les jours très chauds étaient relativement rares dans le climat récent. A l'horizon 2100, ce nombre de jours augmentera très fortement induisant un accroissement des risques sanitaire.

Nombre annuel de nuits chaudes (>20°C) :

Une nuit est considérée comme chaude si la température durant cette nuit ne descend pas en dessous de 20 °C.

D'ici l'horizon 2100, ces nuits deviendront beaucoup plus fréquentes dans toutes les régions. Dans les villes, souvent sujettes au phénomène d'îlot de chaleur urbain, l'accroissement du nombre de nuits chaudes exacerbera les problèmes sanitaires.

Nombre annuel de jours en vague de chaleur :

Un jour est considéré en vague de chaleur s'il s'inscrit dans un épisode, se produisant l'été, d'au moins cinq jours consécutifs pour lesquels la température maximale quotidienne excède la normale de plus de cinq degrés.

L'augmentation du nombre de jours en vagues de chaleur est déjà perceptible et se poursuivra sur l'ensemble du pays d'ici l'horizon 2100.

Nombre annuel de jours en vague de froid :

Un jour est considéré en vague de froid s'il s'inscrit dans un épisode, se produisant l'hiver, d'au moins cinq jours consécutifs pour lesquels la température minimale quotidienne est inférieure de plus de cinq degrés à la normale.

La diminution du nombre de jours en vagues de froid est déjà perceptible et se poursuivra sur l'ensemble du pays d'ici l'horizon 2100.

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC75120625-DE

Nombre de jours consécutifs par saison sans précipitations :

Un jour est considéré sans pluie si les précipitations quotidiennes correspondantes sont inférieures à 1 mm, c'est-à-dire inférieures à 1 litre d'eau par mètre-carré.

L'augmentation du nombre de jours consécutifs sans pluie contribue, avec le renforcement de l'évaporation associée aux températures élevées, à l'aggravation du risque de sécheresse.

Date de reprise de la végétation (en jour / mois) :

La date de reprise de végétation est déterminée à partir du cumul thermique (somme de température quotidienne en base 0 °C) depuis le 1er janvier de chaque année et correspond à la date à laquelle le seuil de 200 °C est atteint.

Cette date va devenir plus précoce sur l'ensemble du pays avec le réchauffement climatique. Une conséquence pourrait être une plus grande vulnérabilité aux épisodes de gel tardif qui deviendront certes plus rares, mais ne disparaîtront pas complètement pour autant.

Disponibilité thermique pour le blé (en jours) :

La disponibilité thermique pour le blé est approchée au travers des jours pour lesquels, la température moyenne quotidienne est positive. Pour un exercice donné, la somme des températures moyennes quotidiennes supérieures à 0 °C, durant la période d'octobre à juillet, est un bon indicateur de conditions thermiques favorables ou non à croissance du blé.

La disponibilité thermique pour le blé va augmenter avec la hausse des températures, ce qui constitue en tant que tel un élément favorable pour la culture du blé. Mais ces conditions thermiques ne préjugent pas des éléments relatifs à la ressource en eau, autre élément clé pour l'agriculture.

Nombre de jours échaudant entre avril et juin :

Un jour est considéré comme échaudant si la température maximale de cette journée dépasse 25 °C. Les jours échaudant entre avril et juin ont un impact négatif pour les grandes cultures.

A l'échelle de la France, le nombre de jours échaudant va augmenter en lien avec les occurrences de chaleur, voire de forte chaleur, plus précoces dans la saison.

14. *L'autorité environnementale recommande d'approfondir l'analyse des émissions de gaz à effet de serre induites par certaines actions (création d'aménagements pour les modes actifs…), afin de définir des mesures permettant de limiter les éventuels effets antagonistes et d'assurer leur impact résiduel positif.*

Certaines actions peuvent être à l'origine d'émission de GES lors de leur mise en œuvre. Dans ce cadre nous allons déterminer (selon la disponibilité des données) les émissions de gaz à effet de serre potentiellement induites par ces actions. La finalité de cette opération étant de définir les mesures permettant de limiter les éventuels effets antagonistes et d'assurer leur impact résiduel positif.

A noter que, certaines actions seront affinées avec le temps. De ce fait, les données présentées ci-dessous pourront faire l'objet d'une mise à jour dans le cadre de l'évaluation du PCAET à mi-parcours.

15. *L'autorité environnementale recommande de justifier les possibilités de financement pour les actions de réduction de la vulnérabilité du bâti aux inondations.*

Le Fonds de Prévention des Risques Naturels Majeurs (FPRNM)

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC75120625-DE

Le fonds de prévention des risques naturels majeurs (FPRNM), dit « fonds Barnier », permet de soutenir des mesures de prévention ou de protection des personnes et des biens exposés aux risques naturels majeurs.

Ce fonds peut être mobilisé par les collectivités territoriales, les petites entreprises, les particuliers, les établissements publics fonciers et les services de l'Etat afin de garantir la préservation des vies humaines et de mettre en place des démarches de prévention des dommages selon le cadre fixé par la loi.

Le FPRNM intervient également pour permettre à des personnes résidant dans des zones particulièrement exposées de se réinstaller en dehors des zones à risques et assurer la mise en sécurité des sites libérés.

Plusieurs conditions doivent être remplies pour bénéficier d'une acquisition à l'amiable :

- seuls les aléas suivants sont éligibles car ils sont brutaux, dangereux et imprévisibles: mouvements de terrain, affaissements de terrain, avalanches, crues torrentielles ou à montée rapide ou la submersion marine ;
- le bien doit être couvert par un contrat d'assurance ;
- le bien est situé dans une zone où la connaissance de l'aléa indique une menace grave pour les vies humaines ;
- il n'existe aucune mesure alternative de sauvegarde et de protection moins coûteuse (système d'alerte, surveillance, travaux de prévention inférieurs au coût d'acquisition…).

Le fonds vient toujours en complément des éventuelles indemnités versées par les assurances et dans la limite de la valeur vénale du bien. Dans certaines situations, une démarche d'expropriation peut être retenue : elle intervient en dernier recours, si aucune démarche d'acquisition à l'amiable n'a pu aboutir.

Le fonds intervient également au titre du relogement des personnes concernées par ces types de procédure.

A noter : Tous les terrains relatifs aux biens acquis par une collectivité territoriale avec le soutien du FPRNM devront être rendus inconstructibles dans un délai de 3 ans.

Quelles études, travaux, équipements peuvent être co-financés ?

Les collectivités peuvent bénéficier du fonds pour :

Exemples d'études	Exemples de travaux et d'équipements
Acquisition de connaissances	Création ou confortement de systèmes d'endiguements ou aménagements hydrauliques
Prise en compte des risques dans l'élaboration et la révision des documents d'urbanisme	Confortement de berge pour protéger des bâtiments
Définition des conditions d'aménagement, d'affectation et d'usage des terrains en secteur exposé	Aménagement de cours d'eaux visant à réduire le risque d'inondation (reméandrage...)
Diagnostics de vulnérabilité de bâtiments (notamment sismique).	Stabilisation de glissement de terrain ou protection contre les chutes de blocs.

Quel est le taux de soutien pour les collectivités ?

Si la commune est couverte par un plan de prévention des risques naturels (PPRN) approuvé, la prise en charge est de :

- 50 % pour les études ;
- 40 à 50 % pour les travaux ou équipements

Si la commune est couverte par un plan de prévention des risques naturels (PPRN) prescrit, la prise en charge est de :

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC75120625-DE

- 50 % pour les études ;
- 25 à 40 % pour les travaux ou équipements.

En complément du FPRNM et des crédits mobilisés par les collectivités locales au travers de contrat de plan Etat-régions, un financement européen peut être mobilisé (Fonds européen de développement régional (FEDER)).

Exemples de particulier ou d'entreprise souhaitant réaliser des travaux de réduction de la vulnérabilité

Particulier
Eligibilité au fonds Barnier : Ma commune est dotée d'un plan de prévention des risques d'inondation (PPRI) avec prescriptions. 1. Calcul du plafond : La valeur de mon habitation est estimée à 200 000 €. Je peux bénéficier d'une aide calculée sur un montant plafonné à 20 000 € soit 10% de la valeur vénale du bien. 2. Réalisation du devis : Je souhaite aménager ma maison en rehaussant les planchers et les circuits électriques. Coût des travaux : 5 000 € 3. Bénéfice du fonds : Le fonds pourra subventionner 80% de cette somme, soit une aide de 4 000€. Mon reste à charge sera de 1000 €.
Eligibilité au fonds Barnier : Ma commune bénéficie d'un programme d'actions de prévention des inondations (PAPI). 1. Calcul du plafond : La valeur de mon habitation est estimée à 200 000 €. Je peux bénéficier d'une aide calculée sur un montant plafonné à 36 000 € soit la limite maximum. 2. Réalisation du devis : Je souhaite aménager ma maison par un étage refuge. Coût des travaux : 40 000 €. 3. Bénéfice du fonds : Le fonds pourra subventionner 80% de cette somme, soit une aide de 32 000 €. Mon reste à charge sera de 8 000 €.

Entreprise de moins de 20 salariés
Eligibilité au fonds Barnier : Ma commune est dotée d'un plan de prévention des risques d'inondation (PPRI) avec prescriptions ou bénéficie d'un programme d'action de prévention des inondations (PAPI). 1. Calcul du plafond : La valeur de mon local est estimée à 75 000 €, je peux bénéficier d'une aide calculée sur un montant plafonné de 7 500 €, soit 10% de la valeur de mon bien. 2. Réalisation du devis : Je souhaite aménager mon local professionnel en rehaussant les planchers. Le coût des travaux est estimé à 3 000 €. 3. Bénéfice du fonds : Le fonds pourra subventionner 40% de cette somme, soit une aide de 1 200€. Cette somme ne dépasse pas le plafond auquel je suis éligible (7 500 €). Mon reste à charge sera de 1 800€.

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC75120625-DE

Dispositif expérimental « Mieux reconstruire après inondation » - MIRAPI :

Compte-tenu des conséquences des inondations que le département du Pas-de-Calais a connu en fin d'année 2023 et début 2024, l'État a mis en place un dispositif exceptionnel de soutien financier bonifié aux propriétaires afin de réduire la vulnérabilité de leurs habitations en s'équipant par exemple de batardeaux. Ce dispositif dénommé « Mieux reconstruire après inondations » (MIRAPI)fait intervenir le Fonds de Prévention des Risques Naturels Majeurs (FPRNM) plus souvent appelé« Fonds Barnier ».

Quelles sont les conditions cumulatives ?

- Je suis propriétaire d'un bien à usage d'habitation
- Mon bien a été sinistré par les inondations de fin 2023 et/ou début 2024.
- Ma commune fait partie de la liste définie par arrêtés ministériels des 1er décembre 2023, 19 décembre 2023 et 26 janvier 2024 portant désignation des communes dans lesquels s'applique le dispositif "Mieux reconstruire après inondation".

Cela concerne donc les communes de Guînes, Fiennes, Boursin, Alembon, Sanghen, Herbinghen, Bainghen, Licques, Campagne-lès-Guînes, Andres, Balinghem, Brêmes, Ardres, Nielles-lès-Ardres, Louches et Rodelinghem.

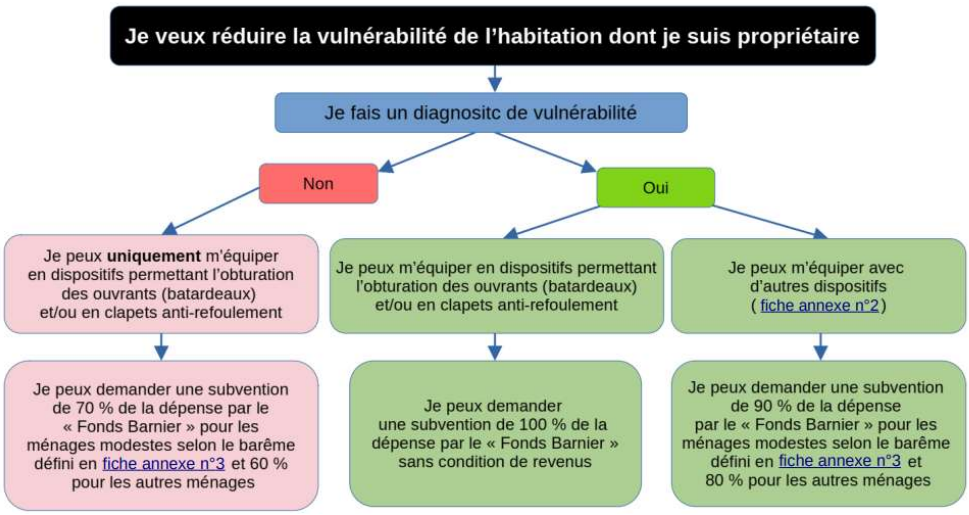
Quels sont les travaux subventionnables ?

Les travaux subventionnables dans le cadre de ce dispositif comprennent:

- Les dispositifs permettant l'obturation des ouvrants des constructions (batardeaux) et les clapets anti-refoulement
- D'autres travaux (réhausse des prises électriques, achat de pompe…) pour réduire la vulnérabilité du bien

Quel est le taux du subvention ?

Le taux de subvention est dépendant de la nature des travaux et de la réalisation ou non d'un diagnostic de vulnérabilité préalable aux travaux.



Important !

- *Lorsque je fais un diagnostic de vulnérabilité, seuls les travaux qui y sont préconisés sont subventionnables par le « Fonds Barnier ».*
- *Si j'ai déjà reçu une indemnisation par mon assurance pour faire les mêmes travaux, celle-ci est déduite du montant de la subvention « Fonds Barnier »*
- *Le montant maximal de la subvention est de 36 000 € par bien*

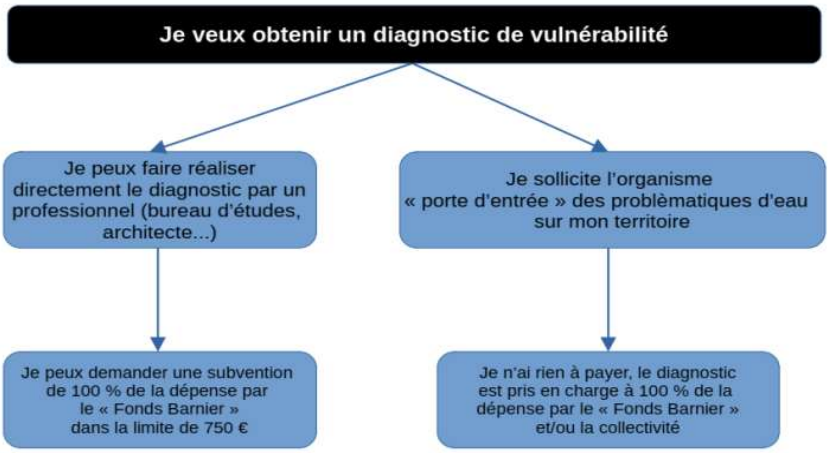
Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC75120625-DE

Les modalités du dispositif

Les modalités pratiques de mise en œuvre de ce dispositif sont reprises dans l'arrêté ministériel du 31 janvier 2024 fixant les modalités de l'expérimentation « Mieux reconstruire après inondation » créée par l'article 224 de la loi n° 2020-1721 du 29 décembre 2020 de finances pour 2021 dans les départements du Nord et du Pas-de-Calais.

Comment obtenir le diagnostic de vulnérabilité de son habitation ?

Si je souhaite faire réaliser un diagnostic de vulnérabilité préalablement aux travaux afin de bénéficier d'un taux de subvention majoré, j'ai 2 options.



Important !
Dans tous les cas, le diagnostic doit répondre à certains attendus. A défaut, la subvention pourra être refusée et les sommes déjà versées pourront être réclamées.

Comment demander sa subvention ?

Quel que soit l'objet de ma demande de subvention (financement d'un diagnostic par mes propres moyens, de batardeaux avec ou sans diagnostic…), je fais établir les devis correspondants et je saisis ma demande de subvention en fournissant l'ensemble des pièces demandées à l'adresse suivante : DDTM 62 - Demande de subvention au titre du FPRNM - Expérimentation MIRAPI · démarches-simplifiees.fr

Lorsque ma demande est acceptée, je reçois une décision attributive de subvention et je touche une avance de 60 % du montant de la subvention automatiquement.

Pour obtenir le solde de ma subvention, je saisis ma demande en fournissant l'ensemble des pièces demandées à l'adresse suivante :DDTM 62 - Demande de paiement de subvention au titre du FPRNM -MIRAPI · démarches-simplifiees.fr

Important !
- *Pour pouvoir bénéficier de la subvention, je ne signe aucun devis avant de déposer ma demande de subvention. Je peux commencer les travaux dès réception de l'accusé réception de ma demande.*
- *Le montant de subvention indiqué dans la décision attributive est le montant maximal. Si les travaux que j'ai réalisés sont moins chers que prévus, le montant de la subvention est adapté en conséquence.*
- *Si besoin et en fonction du territoire, je peux être accompagné pour la préparation du dossier de demande de subvention. Je m'adresse à mon organisme « porte d'entrée » le cas échéant.*

Pour plus de renseignements, je peux adresser toute question par message électronique à l'adresse suivante : ddtm-subventions-fprnm@pas-de-calais.gouv.fr

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC75120625-DE

16. *L'autorité environnementale recommande de compléter l'état initial de l'environnement par un point sur l'impact actuel des polluants atmosphériques sur la santé des habitants du territoire rapporté aux valeurs régionales et nationales, ainsi que sur l'état des écosystèmes naturels.*

Les données qui suivent sont issues du site de Santé Publique France. Elles illustrent l'impact de la réduction du NO2 et des PM2,5 sur l'espérance de vie :

A l'échelle de la région

- Gain en espérance de vie si NO2 réduit à 10 µg/m^3 (2016 – 2019) → 1,2 mois
- Nombre de décès évitables si NO2 réduit 10 µg/m^3 (2016 – 2019) → 722
- Part décès évitable si NO2 réduit 10 µg/m^3 (2016 – 2019) → 1,3%
- Gain en espérance de vie si PM2,5 réduit à 5 µg/m^3 (2016 – 2019) → 10,3 mois
- Nombre de décès évitables si PM2,5 réduit à 5 µg/m^3 (2016 – 2019) →5 013
- Part de décès évitable si PM2,5 réduit à 5 µg/m^3 (2016 – 2019) → 9,3%

A l'échelle nationale

- Gain en espérance de vie si NO2 réduit à 10 µg/m^3 (2016 – 2019) → 1,6 mois
- Nombre de décès évitables si NO2 réduit 10 µg/m^3 (2016 – 2019) → 6 790
- Part décès évitable si NO2 réduit 10 µg/m^3 (2016 – 2019) → 1,2%
- Gain en espérance de vie si PM2,5 réduit à 5 µg/m^3 (2016 – 2019) → 7,6 mois
- Nombre de décès évitables si PM2,5 réduit à 5 µg/m^3 (2016 – 2019) →39 541
- Part de décès évitable si PM2,5 réduit à 5 µg/m^3 (2016 – 2019) → 7,1%

Concernant l'impact de la pollution atmosphérique sur les écosystèmes, nous nous sommes appuyés sur des données de l'INERIS.

Modélisation des impacts de l'ozone sur les végétaux

De fortes concentrations de certains polluants atmosphériques peuvent par exemple conduire à des nécroses visibles sur les plantes. La pollution de l'air peut également entraîner une réduction de la croissance des plantes, même sans dommages visibles, ou une résistance amoindrie des plantes à certains agents infectieux.

Ainsi, l'ozone (composé secondaire et oxydant puissant de l'atmosphère) réagit directement avec les composés chimiques présents à la surface des cellules végétales (parois et membranes). Il pénètre dans les feuilles par les stomates (minuscules orifices situés au niveau de l'épiderme des végétaux et servant aux échanges gazeux) et se dégrade instantanément au contact des cellules, entraînant des réactions en chaîne et aboutissant à la mort de celles-ci. Sur les plantes les plus sensibles, les symptômes sont identifiables dans un premier temps par la présence de nécroses foliaires, puis par la chute prématurée des feuilles. Ces pertes foliaires entraînent des diminutions de la croissance et un affaiblissement des plantes, les rendant plus sensibles aux attaques parasitaires (insectes, champignons) et aux aléas climatiques (sécheresse) (www.onf.fr).

Les impacts de l'ozone sur la végétation sont quantifiés dans la réglementation européenne par un indicateur : l'AOT (Accumulated Ozone over Threshold). Cet indicateur ne prend pas en compte les mécanismes d'exposition, dont l'état de stress hydrique de la plante (souvent concomitant aux pics de pollutions à l'O3) qui conduit cette dernière à réduire ses flux stomatiques. Pour pallier cette limite, un nouvel indicateur, le POD (Phytotoxic Ozone Dose) a été proposé par la communauté de de recherche dans les années 2000. Le projet APollO (Analyse économique des impacts de la POLLution atmosphérique de l'ozone sur la production agricole et sylvicole, 2017-2021) coordonné par l'Ineris et financé par l'Ademe (dans le cadre du programme Primequal) et impliquant l'APCA (association fédérant les chambres d'agriculture) avait pour objectif de renouveler les études d'impact de l'ozone sur les écosystèmes agricoles à l'aide de ce nouvel indicateur.

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC75120625-DE

Les résultats ont montré une tendance à la baisse des impacts de l'ozone en France et en Europe, qui cache toutefois des augmentations localisées dans certaines régions en fonction de l'espèce végétale, entraînant des pertes économiques importantes sur la France.

Les impacts économiques de l'ozone sur les cultures et prairies en France représentent ainsi environ 8 % des coûts sanitaires dus à l'ozone, les particules fines et le dioxyde d'azote estimés pour 2030.

Polluants organiques persistants

Les polluants organiques persistants (POP) appartiennent aux substances les plus préoccupantes en raison dans leur persistance dans les milieux et justifient d'une réglementation internationale qui passe par la Convention de Stockholm (22 mai 2001) en raison leur transport sur de longues distances, notamment par l'air. Les POPs possèdent des propriétés toxiques, résistent à la dégradation, s'accumulent dans les organismes vivants, les sols et les sédiments et sont propagés par l'air, l'eau et les espèces migratrices par-delà les frontières internationales et déposés loin de leur site d'origine, où ils s'accumulent dans les écosystèmes terrestres et aquatiques et peuvent de se transférer dans la chaîne alimentaire. L'écosystème arctique et les populations autochtones qui y vivent sont particulièrement menacés par ces substances qui y sont transportées.

17. *L'autorité environnementale recommande de :*
    - ⇨ *Réévaluer les impacts du développement des énergies renouvelables sur la qualité de l'air (notamment la méthanisation, la filière énergie-bois) et de présenter les mesures favorables à la qualité de l'air ;*

Méthanisation

Concernant la méthanisation, l'étude AQAMETHA a été réalisée afin d'estimer l'impact de la méthanisation sur la qualité de l'air et les odeurs en France.

Objectifs :

Le projet AQAMETHA s'étend sur une période de trois ans (2021-2024). Sa finalité est d'établir et de partager un premier panorama à l'échelle nationale des niveaux de polluants et d'odeurs dans l'environnement des unités de méthanisation et d'évaluer en quoi l'implication précoce des riverains sur le sujet de l'environnement atmosphérique permettrait de contribuer à améliorer leur acceptabilité vis-à-vis de cette activité.

Plus concrètement, il a pour objectifs principaux :

- ✓ Améliorer les connaissances sur les niveaux de pollution de l'air et les odeurs dans l'enceinte et autour d'unités de méthanisation ;
- ✓ Objectiver les éventuels désagréments et craintes (passer du ressenti à une caractérisation objectivée) et répondre aux interrogations des acteurs de la filière (promoteurs, associations, opposants…) ;
- ✓ Capitaliser les résultats de l'étude et les valoriser auprès des porteurs de projets, des exploitants, des collectivités, des riverains et du grand-public ;
- ✓ Mettre en lumière via un dispositif de formation et d'un accompagnement personnalisé l'évolution de la perception des riverains vis-à-vis d'un projet de méthaniseur et de la qualité de l'air et des odeurs.

Territoires étudiés :

12 unités de méthanisation seront étudiées : 6 en 2022 et 6 en 2023. Ces dernières ont été sélectionnées selon :

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC75120625-DE

- La typologie de l'exploitation (à la ferme, collective, centralisée ou industrielle) ;
- Les types d'intrants (déchets agricoles, agroalimentaires, verts…) et leurs modes de stockage (à l'air libre ou bâtiment fermé) ;
- Le mode de valorisation (injection ou cogénération) ;
- La présence ou non d'un système de traitement de l'air ;
- Le contexte local.

Les exploitants sont volontaires pour participer à cette expérimentation.

En 2022 la répartition géographique est :

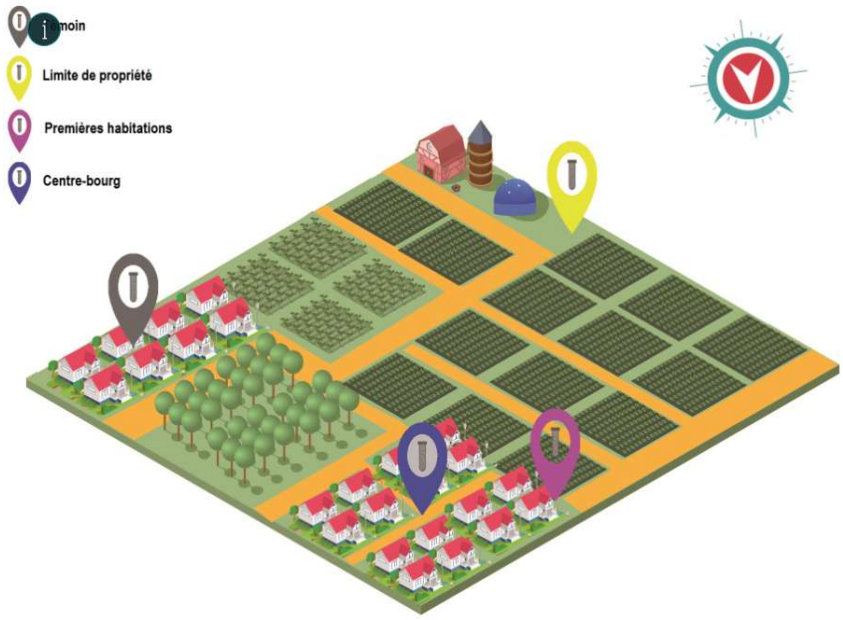
- Auvergne-Rhône-Alpes : Haute-Loire (43) ;
- Grand Est : Aube (10) ;
- Hauts-de-France : Somme (80) ;
- Nouvelle-Aquitaine : Pyrénées-Atlantiques (64) ;
- Normandie Eure (27) ;
- Pays de la Loire : Mayenne (53).

<u>Campagnes de mesures de polluants</u> :

Les campagnes de mesures portent sur les polluants ammoniac (NH 3) et l'hydrogène sulfuré (H2S), traceurs de l'activité de méthanisation. Ces polluants présentent un potentiel odorant important, mais aussi des enjeux sanitaires avérés, pouvant conduire à des symptômes d'irritations du système respiratoire chez les personnes exposées.

Par ailleurs, le NH3 est une source de particules secondaires* responsables des épisodes de pollution particulaire en France, principalement au printemps. Les gaz à effet de serre ont été écartés du projet d'étude en raison de la priorité donnée aux polluants à effet sanitaire.

Les mesures sont effectuées sur 4 zones différentes.



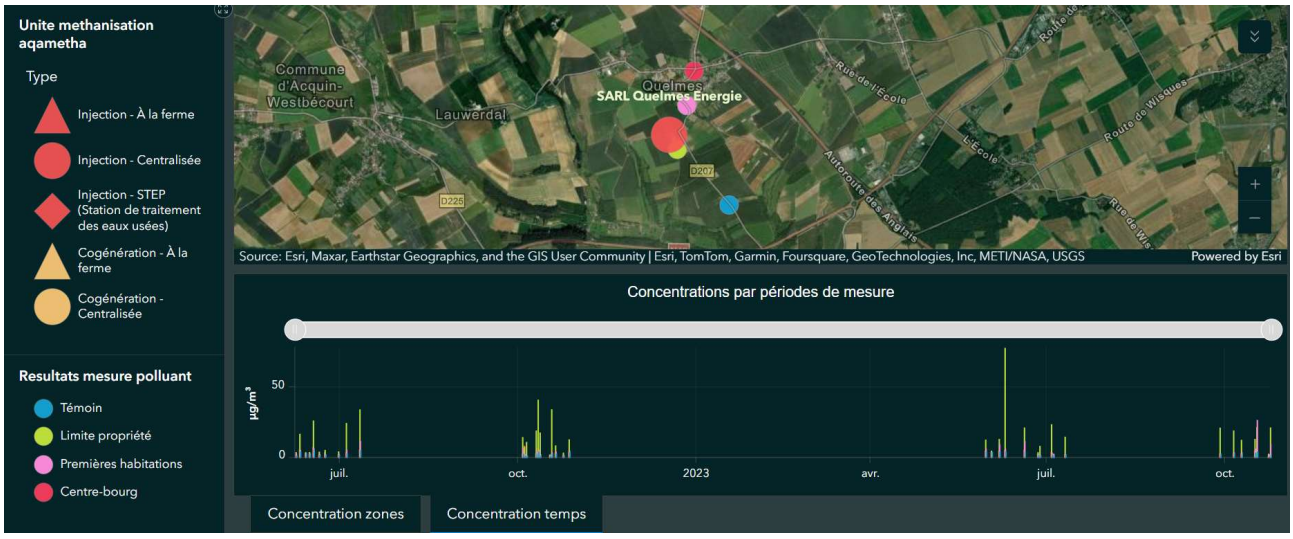
En parallèle des tournées olfactives, une campagne de mesures est réalisée en été et une en automne. Cette répartition permet de prendre en compte la saisonnalité, qui peut influencer la formation et la dispersion des polluants. Chaque campagne est effectuée sur une durée de 2 semaines, à raison d'un prélèvement par semaine.

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC75120625-DE

Les mesures seront assurées au moyen de tubes passifs de type Radiello contenant une cartouche adsorbante du polluant. Les cartouches sont ensuite envoyées au laboratoire d'analyse.

Exemples de résultats :

- Unité de méthanisation : SARL Quelmes Energie
- Distance 1ères habitations : 400 m
- Année de mise en service : 2020
- Commune : Quelmes
- Département : Pas-de-Calais
- Région : Hauts-de-France



Bilan campagne polluants :

- **NH3**

Au global, les concentrations les plus élevées en NH3 sont observées en limite de propriété et diminuent rapidement avec la distance au niveau des 1ères habitations sous les vents des méthaniseurs (distance entre 20 et 474 m).

Les concentrations hebdomadaires mesurées en limite de propriété s'échelonnent entre 2 µg/m^3 et 78 µg/m^3, et sont bien en dessous de la valeur toxicologique de référence de 500 µg/m^3 pour une exposition chronique à partir de 365 jours, fixée par l'Anses.

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC75120625-DE

Les concentrations mesurées au centre du village sont très proches de celles des sites « Témoin » situés en dehors de l'influence des méthaniseurs et sont comprises dans la fourchette de celles habituellement observées hors influence méthaniseur par les AASQA (entre 1 µg/m^3 et 19 µg/m^3 2015-2022).

- **H2S**

Au global, les concentrations les plus élevées en H2S sont observées en limite de propriété et diminuent rapidement avec la distance au niveau des 1 ères habitations sous les vents des méthaniseurs.

Les concentrations maximales mesurées en limite de propriété s'échelonnent entre 0,4 µg/m^3 (limite de quantification) et 5 µg/m^3, et sont bien en dessous de la valeur guide pour prévenir les effets sur la santé fixée par l'OMS* à 150 µg/m^3 en moyenne 24h.

Les concentrations observées au centre du village et au niveau des 1ères habitations sont bien souvent inférieures à la limite de quantification du laboratoire (0,4 µg/m^3). Ces concentrations sont comprises dans la fourchette des valeurs ubiquitaires* déterminées par le LCSQA (entre 0,1 et 1 µg/m^3 2012).

Limites de l'étude : Un échantillonnage a été réalisé lors de l'étude afin d'obtenir une certaine représentativité de l'année. Mais la pollution atmosphérique peut être fluctuante selon l'activité des unités et peut donc faire évoluer les niveaux de concentrations.

Préconisations à destination des exploitants d'unités de méthanisation :

D'après les résultats, il faut suivre précisément les « points d'échappement » au niveau des secteurs les plus odorants :

- Minimiser les durées de stockage
- Limiter les durées d'ouverture des portes des bâtiments de stockage d'intrants
- Couvrir les fosses
- Lors des opérations occasionnelles tells qu'un curage, maîtriser les échappements d'odeurs potentielles et informer en amont les riverains
- Garantir le bon état de fonctionnement des systèmes de traitements (biofiltre, cuve à hygiénisation…)
- Maintenir des bonnes pratiques comme le nettoyage régulier des sols de l'unité
- Mettre en œuvre une gestion des eaux pluviales
- Communiquer auprès de la municipalité et/ou des riverains lors d'évènements exceptionnels susceptibles de générer des odeurs

Filière bois-énergie

Concernant la filière bois-énergie, nous nous somme appuyer sur les données de l'Ineris.

Chauffage au bois domestique et polluants atmosphériques :

Le phénomène de combustion qui permet la transformation du bois en énergie produit essentiellement un dégagement de chaleur, des gaz (dioxyde de carbone CO2 et vapeur d'eau) et des résidus solides (cendres et poussières). La combustion est également susceptible de former des polluants qui se dispersent dans l'atmosphère par le biais des fumées. Ces polluants sont principalement générés par de mauvaises conditions de combustion (la combustion est dite « incomplète »). Ces mauvaises conditions sont surtout rencontrées pour des foyers domestiques : les températures ne sont souvent pas assez élevées et les gaz produits ne séjournent pas assez longtemps dans le foyer pour rendre la combustion efficace et limiter les émissions.

Le chauffage au bois contribue notamment à la pollution particulaire, qui crée des risques pour la santé des populations (maladies respiratoires et cardio-vasculaires). Le chauffage est à l'origine de l'émission de particules primaires, qui sont directement émises dans l'air par la source de pollution. Il est également responsable de l'émission de polluants (appelés « précurseurs ») qui donnent naissance, par réactions chimiques et photochimiques dans l'air à des particules « secondaires » différentes des émissions d'origine.

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC75120625-DE

Les émissions de chauffage au bois représentent pour le secteur résidentiel / tertiaire environ un tiers des émissions totales de particules (PM10), près de la moitié des émissions totales de particules fines (PM2,5), et les deux tiers des émissions totales d'hydrocarbures aromatiques polycycliques dont le Benzo(a)pyrène (BaP), reconnu cancérigène pour l'homme (source Citepa). Par ailleurs, la combustion de bois émet du monoxyde de carbone (CO), des composés organiques volatils (COV) tel que le benzène également reconnu cancérigène pour l'homme, des oxydes d'azote (NOx).

Pour être durable, le développement de la filière bois-énergie doit se faire en cohérence avec les directives européennes de qualité de l'air qui fixent des seuils de niveaux maximum pour certains polluants.

Priorité au renouvellement des appareils de chauffage domestique :

Lors de la période hivernale, d'octobre à avril, et en particulier dans certaines zones, l'utilisation du bois comme ressource énergétique contribue donc de façon significative à la pollution de l'air. Aussi, il est donc indispensable de réduire les émissions de polluants, en particulier les émissions du chauffage domestique. La moitié du parc domestique d'appareils de chauffage au bois se composent d'appareils anciens (plus de quinze ans) ou de foyers ouverts (cheminée) qui ont des rendements énergétiques faibles et contribuent majoritairement aux particules fines (PM2,5) issues du chauffage individuel. Le renouvellement de ces appareils par des appareils plus performants sur le plan de l'efficacité énergétique apparaît donc comme une priorité. La directive européenne 2009/125/CE dite « Eco Design » définit les valeurs limites que devront respecter les appareils mis sur le marché à partir de 2022.

Les installations collectives (chaudières collectives, réseau de chaleur urbain) et industrielles sont beaucoup moins émettrices de polluants, notamment parce que la règlementation leur impose de respecter des seuils d'émissions.

⇨ *Revoir l'évaluation des incidences notables de la mise en œuvre du plan sur la qualité de l'air*.

Selon un guide portant sur l'évaluation environnementale publié par la MRAE Normandie, les incidences notables d'un projet sur la qualité de l'air peuvent être les suivantes :

- Émission de polluants chimiques, biologiques...
- Émission de champs électromagnétiques
- Émission de bruit
- Émission de radioactivité

A noter que dans le cadre du PCAET les deux incidences notables potentielles susceptibles de survenir sont l'émission de polluants et de bruit.

Ces incidences ont été analysées dans les questions précédentes.

18. *L'autorité environnementale recommande d'approfondir la thématique « énergie » dans l'évaluation environnementale, éventuellement en la traitant spécifiquement à la suite des choix opérés, sous ses composantes ressource et consommation en soulignant les gains environnementaux et sur la santé et aussi les effets négatifs.*

Cf réponses précédentes.

19. *L'autorité environnementale recommande de :*
    ⇨ *Mieux identifier les impacts négatifs sur les milieux naturels ;*

Certaines actions peuvent être à l'origine d'émission de GES lors de leur mise en œuvre.

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC75120625-DE

20. *L'autorité environnementale recommande, dans le cadre d'une démarche de définition via le PCAET de secteurs favorables aux énergies renouvelables telles que l'éolien, d'identifier les secteurs où l'évitement devrait être privilégié au titre de la biodiversité*

Cf les réponses apportées aux questions 1 et 2.

Résumé non technique

21. *L'autorité environnementale recommande de compléter le résumé non technique avec les éléments relatifs à l'état initial et les indicateurs de suivis des mesures, et de mettre à jour le résumé non technique, après compléments de l'évaluation environnementale à la suite du présent avis*

Le résumé non technique a été modifié en ce sens.

Justification des choix retenus et des solutions de substitutions envisagées

22. *L'autorité environnementale recommande de compléter l'argumentation concernant la pertinence du scénario retenu par rapport à d'autres scénarios, considérant les gains attendus sur la qualité de l'air, le climat et l'énergie d'une part et les impacts attendus sur les enjeux environnementaux d'autre part.*

Une analyse a été réalisée en ce sens au sein du paragraphe 8 de la stratégie.

Critères pour le suivi des conséquences de la mise en œuvre du plan sur l'environnement

23. *L'autorité environnementale recommande de proposer des indicateurs de suivi environnemental pour les actions dont la mise en œuvre aura des incidences (positives ou négatives) sur l'environnement et la santé humaine.*

Cf les réponses apportées à la question 9 dans la partie dispositifs de suivi et d'évaluation.

24. *L'autorité environnementale recommande de recenser l'ensemble des co-bénéfices et des effets antagonistes du plan, et d'analyser ces derniers afin d'assurer qu'ils sont maîtrisés et de réduire les impacts autant que possible.*

Cf les réponses apportées aux questions précédentes.

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC75120625-DE

Réponses à l'avis de l'État

Diagnostic

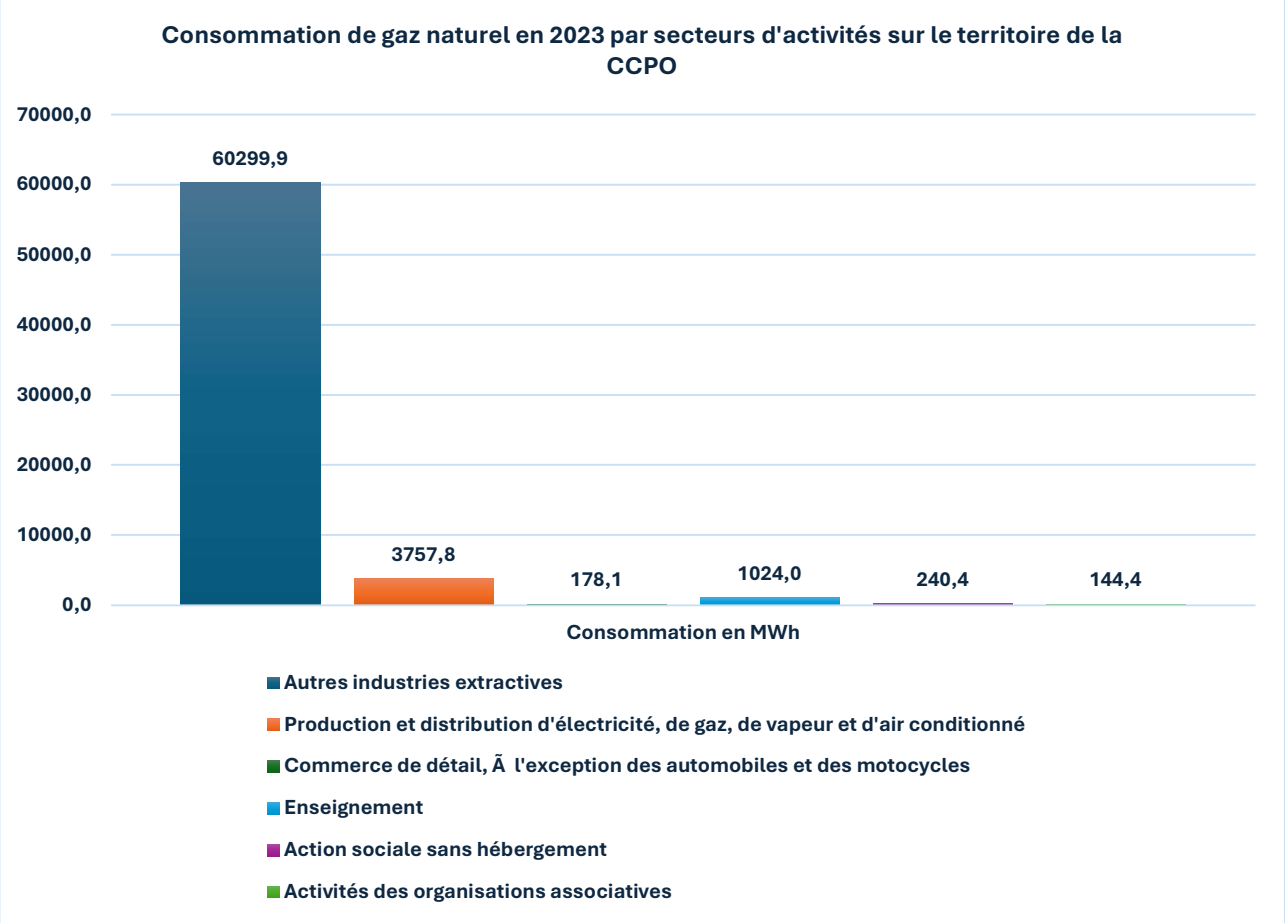
1. *D'une manière générale, le diagnostic ne précise pas si un outil tel que Climat Pratic a été utilisé pour élaborer ce diagnostic.*

L'outil Climat Pratic n'a pas été utilisé dans le cadre de la réalisation du diagnostic.

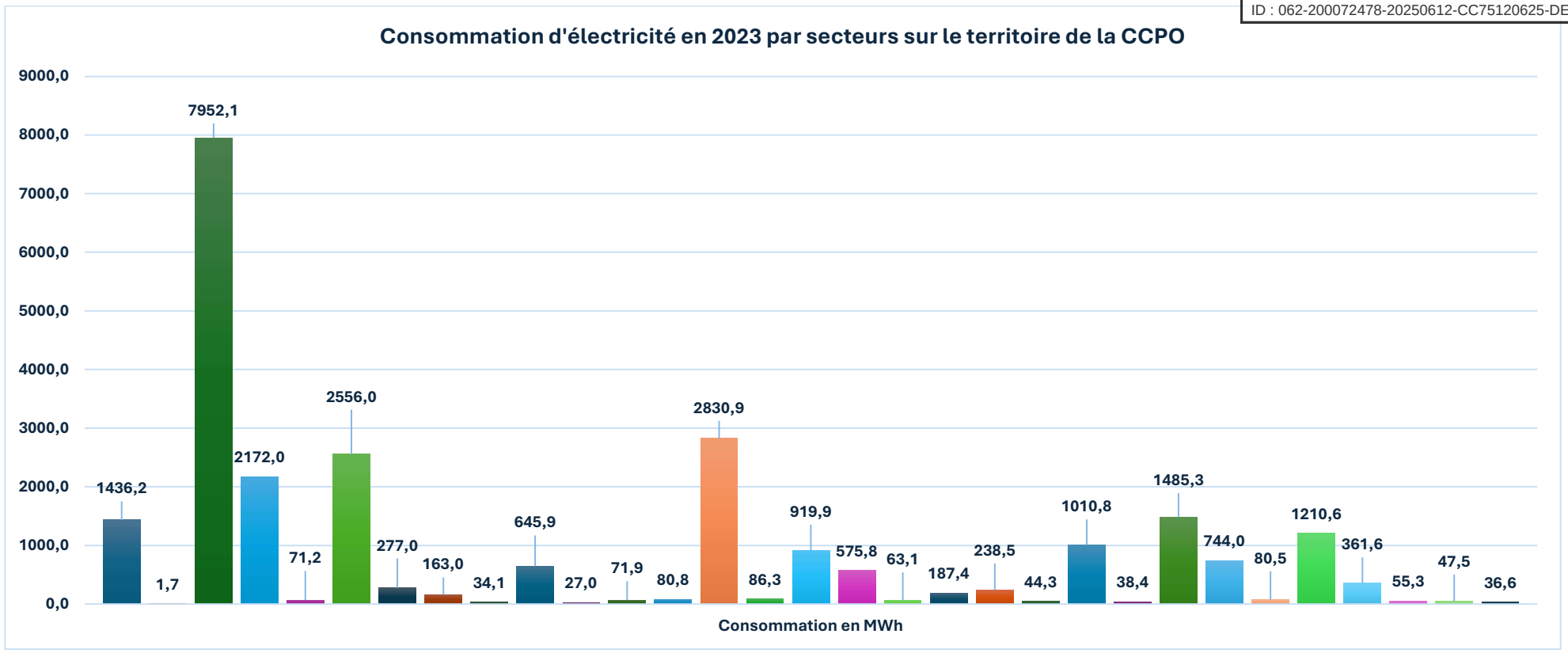
2. *D'un point de vue formel, la déclinaison des données de consommation par secteurs d'activité ne correspond pas à l'ensemble des secteurs réglementaires. Le secteur de l'industrie ne distingue pas les secteurs « industrie hors branche énergie » et « branche énergie » et celui des transports ne différencie pas les « transports routiers » des « autres transports ». Il est donc nécessaire de compléter le bilan pour permettre le renseignement de la plateforme nationale de dépôt des PCAET.*

Les données ont été collectées sur le site de l'Observatoire Climat Hauts-de-France. Cependant, les données disponibles ne font pas la distinction sur le secteur de « l'énergie » entre les données de « industrie hors branche énergie » et de la « branche énergie » et sur celui des « transports » entre les données des « transports routiers » des « autres transports ». En effet, le secteur de « l'énergie » correspond à la somme de « l'industrie hors branche énergie » et de la « branche énergie ». Il en va de même pour le secteur des « transports ».

En revanche, certaines données peuvent être collectées sur le site des Ministères d'Aménagement du Territoire Transition Écologique (Catalogue Dido | Données et études statistiques) à savoir : la consommation d'électricité et de gaz naturel par EPCI pour l'année 2023 par secteur d'activité.



Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC75120625-DE

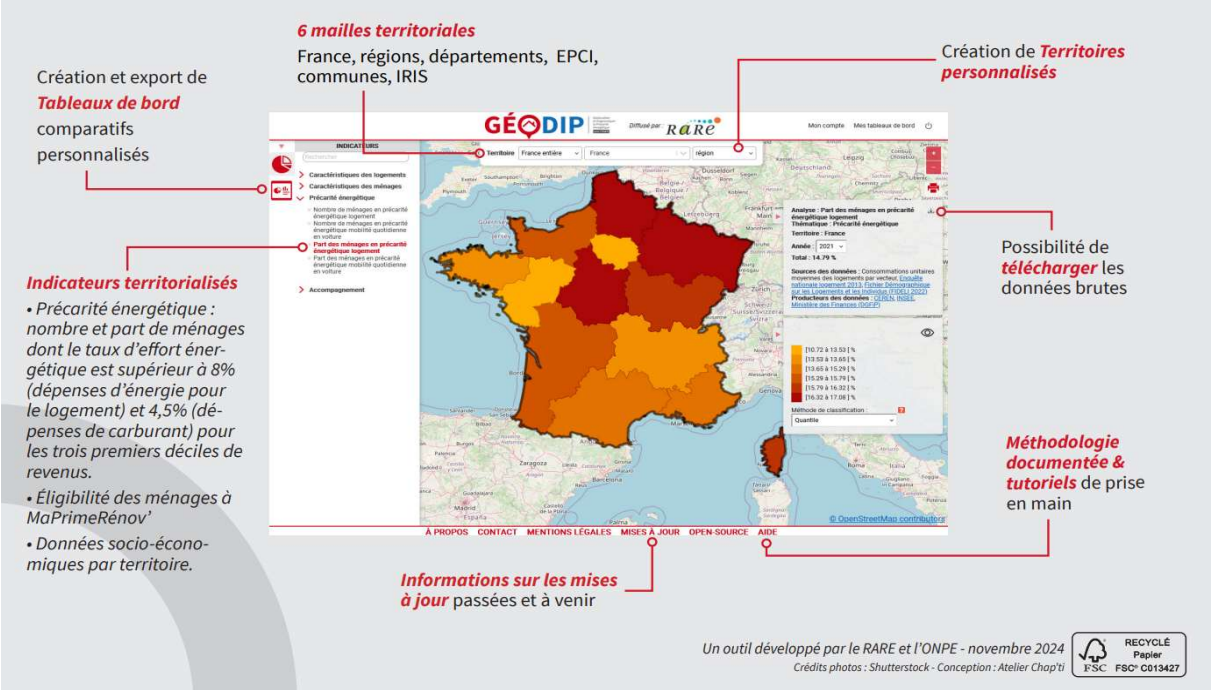


- Culture et production animale, chasse et services annexes
- Pêche et aquaculture
- Autres industries extractives
- Industries alimentaires
- Travail du bois et fabrication d'articles en bois et en liège, à l'exception des meubles : fabrication d'articles en vannerie et sparterie
- Imprimerie et reproduction d'enregistrements
- Production et distribution d'électricité, de gaz, de vapeur et d'air conditionné
- Génie civil
- Travaux de construction spécialisés
- Captage, traitement et distribution d'eau
- Collecte, traitement et élimination des déchets ; récupération
- Commerce et réparation d'automobiles et de motocycles
- Commerce de gros, Ã l'exception des automobiles et des motocycles
- Commerce de détail, Ã l'exception des automobiles et des motocycles
- Transports terrestres et transport par conduites
- Entreposage et services auxiliaires des transports
- Hébergement
- Restauration
- Télécommunications
- Activités immobilières
- Activités juridiques et comptables
- Activités des sièges sociaux ; conseil de gestion
- Activités administratives et autres activités de soutien aux entreprises
- Administration publique et défense ; sécurité sociale obligatoire
- Enseignement
- Activités pour la santé humaine
- Hébergement médico-social et social
- Action sociale sans hébergement
- Activités créatives, artistiques et de spectacle
- Bibliothèques, archives, musées et autres activités culturelles
- Activités sportives, récréatives et de loisirs
- Autres secteurs

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC75120625-DE

3. *Pour compléter l'analyse de la précarité énergétique, une analyse fine des ménages qui se trouvent déjà ou risquent de se trouver en situation de précarité énergétique permettrait un accompagnement de ces derniers notamment en les ciblant pour les opérations de rénovation énergétique.*

Afin de réaliser une analyse de la précarité énergétique sur le territoire, la CCPO pourra employer l'outil de cartographie de référence de l'Observatoire National de la Précarité Energétique (ONPE). Depuis 2021, l'ONPE pilote l'outil de cartographie GEODIP permettant aux acteurs territoriaux (collectivités territoriales, agences de l'énergie, agences d'urbanisme…) de cartographier des indicateurs de précarité énergétique liée aux dépenses d'énergie du logement et du carburant voiture. LE RARE, soutenu par l'ONPE et le Ministère des Solidarités-DIPLP, a réalisé une nouvelle version de GEODIP actualisée et améliorée. GEODIP est accessible gratuitement pour les collectivités territoriales et les acteurs publics locaux.



4. *Le diagnostic de séquestration du carbone est réalisé grâce à l'utilisation de l'outil ALDO mais sans préciser l'année sur laquelle se base sur les données.*

Les données utilisées sur l'outil ALDO datent de l'année 2020.

5. *Les pistes de développement des puits de carbone tendent vers l'évolution des pratiques agricoles et forestières, la limitation de l'artificialisation des sols et la valorisation industrielle du CO2. Le diagnostic ne chiffre pas les potentiels de réduction alors que cela représente une obligation réglementaire. Également, au regard de la part que représente le changement d'affectation des sols (45 %) sur la diminution de la séquestration brute de carbone, il aurait été pertinent de développer davantage les leviers potentiels de réduction dans ce domaine.*

Les potentiels de réduction ont été estimés dans le rapport de la stratégie.

Dans un rapport publié par France Stratégie en juillet 2019 intitulé « Objectif : « Zéro artificialisation nette » quels levier pour protéger les sols », quelques recommandations ont été formulées pour ralentir l'artificialisation et se rapprocher de l'objectif de « zéro artificialisation nette » :

- Améliorer le suivi statistique, en partant des fichiers fonciers, et définir l'artificialisation de sorte à pouvoir fonder une politique créatrice de droits et de devoirs.
- Freiner l'artificialisation brute, en densifiant davantage les nouvelles constructions. Parmi les mesures possibles, fixer des densités de construction minimales dans les PLU (plans locaux d'urbanisme)

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC75120625-DE

semble la plus prometteuse. Les politiques de soutien au logement neuf devraient par ailleurs être réservées aux constructions sur des zones déjà artificialisées.

- L'artificialisation résiduelle devra s'accompagner d'opérations de renaturation pour atteindre le ZAN. En théorie, il faudrait fixer une cible d'artificialisation brute, pour laquelle le coût d'une réduction supplémentaire de l'artificialisation serait équivalent au coût de renaturations supplémentaires. Cela suppose d'améliorer la connaissance, aujourd'hui quasi nulle, sur les coûts et les gisements de renaturation, via des appels à projet et le cas échéant par la mise en place d'un marché de droits à artificialiser.

A ce titre, la CCPO s'appuiera sur le portail des données foncières du Cerema qui calcule la consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers (ENAF) à partir des changements d'usage des sols. Les données des fichiers fonciers étant enregistrées à l'échelle de la parcelle cadastrale, cet outil présente le niveau d'analyse le plus fin et permet à ce titre de mesurer précisément les dynamiques de changement d'occupation des sols.

6. *Le diagnostic présente de manière détaillée les enjeux sanitaires, environnementaux, économiques et réglementaires, même si l'impact néfaste de l'ozone sur le rendement des productions agricoles n'est pas mentionné.*

L'ozone : un polluant caniculaire à fort impact sur la production agricole (source : Atmo Hauts-de-France)

Qu'est-ce-que l'ozone :

L'ozone est un polluant « secondaire » qui résulte de la transformation chimique de polluants « primaires » présents dans l'atmosphère (en particulier le NO, le NO2 et les composés organiques volatils (COV)) sous l'action des rayonnements solaires et de températures chaudes. Ces polluants primaires sont issus essentiellement des transports routiers et de l'industrie.

Contrairement à ce que l'on pourrait penser, les concentrations d'ozone les plus importantes ne sont pas nécessairement mesurées dans les centres des agglomérations et dans les zones industrielles, qui sont pourtant les lieux principaux d'émission des polluants précurseurs d'ozone, mais parfois à 50, 100 ou 150 km de là, dans des zones rurales, en fonction de la puissance et du sens du vent dominant.

L'intensité du rayonnement solaire jouant un rôle majeur dans les processus de formation de l'ozone, certaines parties de la région (zone de montagne et au sud) sont plus particulièrement touchées.

Un « bon » et un « mauvais » ozone

Dans la stratosphère (entre 12 et 50 km au-dessus du sol) se trouve le « bon » ozone. Une partie de ces molécules forme la "couche d'ozone" qui absorbe certains rayonnements ultraviolets nocifs émis par le soleil. Dans la troposphère (entre 0 et 15 km d'altitude), c'est le « mauvais » ozone. À cette altitude, il est nocif pour la santé et les écosystèmes à cause de son caractère oxydant.

Un polluant à fort impact sur les productions agricoles :

Oxydant puissant, l'ozone agit sur les processus physiologiques des végétaux, notamment sur la photosynthèse, ce qui provoque des pertes de rendement de 3 à 20 % selon les cultures. Ces baisses de production ont des impacts économiques importants pour les agriculteurs. Ils constituent aussi une menace supplémentaire sur le prix des denrées agricoles, et dans certains pays, sur l'approvisionnement alimentaire.

Des expérimentations menées en Île-de-France, par des équipes INRAE, ont montré qu'une augmentation de la concentration d'ozone dans l'atmosphère de 27 % (de 30 à 38 ppb - ppb signifie "part per billion (ou partie par milliard en français)") entre la montaison du blé et sa récolte induit une perte de rendements de 20 %. A l'échelle européenne, une démarche similaire a révélé que les concentrations d'ozone observées en l'an 2000 ont entraîné une perte de rendements des cultures de blé de 13 % soit un manque à gagner de 3,2 milliards d'euros.

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC75120625-DE

Une autre étude menée par l'ADEME et publiée en octobre 2020 (étude APollO) a chiffré les pertes économiques en France pour la décennie 2010 à près d'1 milliard d'euros pour le blé tendre, à plus d'1 milliard d'euros pour les prairies et à plus de 200 millions d'euros pour les pommes de terre (chiffres annuels).

Des impacts sanitaires :

La pollution à l'ozone a aussi des impacts sanitaires dont le coût a été estimé, pour l'année 2004 en France, entre 7,4 et 8,8 milliards d'euros. L'ozone est, en effet, un gaz agressif qui pénètre facilement jusqu'aux voies respiratoires les plus profondes. Une exposition à l'ozone est ainsi susceptible d'entrainer à court terme la survenue de problèmes respiratoires tels que toux sèche, déclenchement de crises d'asthme, diminution de la fonction pulmonaire.

Par ailleurs, l'augmentation des niveaux d'ozone est corrélée à une augmentation à court terme de la mortalité et des hospitalisations comme la canicule de 2003 l'a montré. A l'échelle européenne, 25 000 décès en 2005 sont attribués à la pollution à l'ozone.

Quelles solutions pour limiter l'ozone ?

Le premier levier est de réduire les polluants précurseurs de l'ozone en agissant sur le long terme sur les secteurs du transport et de l'industrie. Le deuxième levier est de limiter l'augmentation des températures dans les villes avec, par exemple, des politiques volontaristes pour les végétaliser. Le troisième levier est de limiter le dérèglement climatique en lui-même en diminuant les émissions de gaz à effet de serre.

Les perspectives d'évolution de l'ozone dans les prochaines années sont toutefois défavorables. Selon une étude conduite par l'INERIS pour l'Agence Européenne de l'Environnement (AEE) « le changement climatique aura un effet pénalisant sur la pollution à l'ozone pour une grande partie de l'Europe continentale, avec une augmentation prévisionnelle des concentrations d'ozone en été. »

Stratégie

7. *La stratégie territoriale aborde les émissions de GES, la réduction de la consommation énergétique, la production d'énergie renouvelable, la réduction des émissions de polluants atmosphériques, le stockage de carbone et l'adaptation au changement climatique. En revanche, elle mentionne mais ne développe pas suffisamment l'évolution des réseaux énergétiques. Il est important que ce point puisse être complété dans la version finale du PCAET.*

L'adaptation et l'évolution des réseaux énergétiques constituent un levier majeur pour permettre la transition énergétique du territoire. Ces infrastructures sont à la fois un support indispensable au développement des énergies renouvelables, à la maîtrise de la demande en énergie, à l'émergence de nouveaux usages, et à l'adaptation aux impacts du changement climatique.

État des lieux des réseaux énergétiques

Le territoire est actuellement desservi par :

- Un réseau électrique dont la structure est adaptée à une production centralisée, mais qui doit évoluer pour intégrer une production locale d'électricité renouvelable (photovoltaïque, éolien, méthanisation).
- Un réseau de gaz majoritairement fossile, à adapter progressivement à l'injection de gaz renouvelables (biogaz).
- Quelques réseaux de chaleur, en développement, pouvant être alimentés par des ressources locales renouvelables ou de récupération.
- Une infrastructure de distribution d'énergie qui nécessite des investissements pour répondre aux nouveaux besoins (mobilité électrique, autoconsommation, gestion de la pointe).

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC75120625-DE

Enjeux et orientations

- **Modernisation et flexibilité** : Les réseaux doivent évoluer vers plus d'intelligence (smart grids) pour mieux intégrer la production décentralisée et gérer en temps réel les flux d'énergie.
- **Développement de réseaux de chaleur** : Renforcer l'implantation de réseaux de chaleur alimentés par des sources renouvelables, en particulier dans les zones denses.
- **Infrastructures pour la mobilité électrique** : Déployer un maillage cohérent et équilibré de bornes de recharge électrique, compatible avec les capacités du réseau local.
- **Optimisation du dimensionnement** : Coordonner l'aménagement du territoire et la planification énergétique pour éviter des surdimensionnements coûteux.
- **Sécurité et résilience** : Adapter les réseaux aux risques accrus liés au changement climatique (canicules, tempêtes, inondations) pour garantir la continuité de service.

Actions proposées

- Réaliser un **diagnostic énergétique des réseaux** (capacités, points de congestion, besoins d'adaptation).
- Mettre en place un **schéma directeur énergétique local**, en lien avec les gestionnaires de réseaux (Enedis, GRDF, exploitants de réseaux de chaleur).
- Soutenir les projets d'**autoconsommation collective**, qui nécessitent une adaptation réglementaire et technique du réseau.
- Identifier les zones à fort potentiel pour la **création ou l'extension de réseaux de chaleur**.
- Anticiper les besoins en **mobilité électrique** et adapter les réseaux en conséquence.
- Intégrer la **gestion de la demande énergétique** (effacement, stockage, pilotage des usages) pour une meilleure résilience.

8. *Des leviers et potentiels additionnels de séquestration du carbone tels que des pratiques agricoles vertueuses (labour occasionnel, agroforesterie), la plantation de haies, la limitation de l'artificialisation des sols sont proposés. Toutefois, la stratégie ne fixe pas d'objectif en ce qui concerne les zones humides qui sont des puits de carbone importants. Il est important que dans la version finale du PCAET, le territoire indique clairement ses objectifs de séquestration carbone aux échéances 2030 et 2050.*

Pour la Communauté de communes Pays d'Opale, il est essentiel de fixer des objectifs clairs et ambitieux en matière de séquestration carbone à l'horizon 2030 et 2050, en particulier concernant les zones humides, qui jouent un rôle crucial en tant que puits de carbone.

Objectifs de séquestration carbone pour le territoire

Horizon 2030

- **Augmentation de la séquestration carbone** : Viser une augmentation de la séquestration carbone de **10 %** par rapport à la situation de référence actuelle, en mettant l'accent sur la préservation et la restauration des zones humides existantes.
- **Restauration des zones humides** : Identifier et restaurer au moins **50 hectares** de zones humides dégradées, en collaboration avec les acteurs locaux et les propriétaires fonciers.

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC75120625-DE

- **Sensibilisation et formation** : Mettre en place des programmes de sensibilisation et de formation pour les agriculteurs et les gestionnaires de terres sur les pratiques favorables à la séquestration carbone, notamment en lien avec les zones humides.

Horizon 2050

- **Neutralité carbone** : Contribuer à l'objectif de neutralité carbone en augmentant la capacité de séquestration du territoire de **30 %** par rapport à la situation de référence, en intégrant pleinement les zones humides dans la stratégie territoriale.
- **Extension des zones humides** : Restaurer et protéger un total de **150 hectares** de zones humides, en priorisant les zones à fort potentiel de séquestration et de biodiversité.
- **Suivi et évaluation** : Mettre en place un système de suivi et d'évaluation de la séquestration carbone des zones humides, en utilisant des indicateurs reconnus et en s'appuyant sur des partenariats scientifiques.

Actions recommandées

- **Cartographie des zones humides** : Réaliser une cartographie détaillée des zones humides existantes et potentielles sur le territoire, en identifiant les zones prioritaires pour la restauration et la protection.
- **Partenariats locaux** : Établir des partenariats avec des associations locales, des agriculteurs et des experts pour mettre en œuvre des projets de restauration des zones humides.
- **Intégration dans les documents d'urbanisme** : Assurer la cohérence des objectifs de séquestration carbone avec les documents d'urbanisme locaux, en intégrant des mesures de protection des zones humides.

Ces objectifs et actions permettront à la Communauté de communes Pays d'Opale de renforcer sa stratégie territoriale en matière de séquestration carbone, en valorisant le rôle des zones humides et en contribuant activement à la lutte contre le changement climatique.

9. *De plus, il serait utile de rappeler que l'ammoniac (très majoritairement émis par l'agriculture) est également un précurseur notable de PM10.*

L'ammoniac, également connu sous le nom de gaz ammoniacal, est un composé chimique présent naturellement dans l'atmosphère. En condition ambiante, ce gaz se caractérise par une absence de couleur et une odeur piquante, qui dans le cas de concentration élevée peut provoquer des irritations sévères des voies respiratoires et des yeux (INRS, 2021).

L'ammoniac est également hydrosoluble, ce qui signifie qu'il peut se dissoudre dans l'eau et former de l'ammonium, ce qui en fait un composé très réactif dans les milieux aqueux tels que l'atmosphère (ANSES,2021). En conséquence, l'ammoniac réagit facilement avec les acides atmosphériques pour former des particules fines à base d'ammonium. Son temps de résidence dans l'atmosphère est estimé à quelques heures seulement.

10. *La stratégie met en avant des leviers dans les secteurs résidentiel-tertiaire, notamment grâce à la rénovation énergétique des bâtiments, ou le renouvellement des appareils de chauffage, ainsi que dans le secteur des déchets, mais sans présenter d'action concrète de compétence communautaire.*

Actions possibles contre les émissions de PM10 dans le champ des compétences communautaires

Chauffage au bois et qualité de l'air

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC75120625-DE

- Campagnes de sensibilisation sur le bon usage du chauffage au bois (bois sec, entretien des appareils, allumage par le haut).
- Aides à la modernisation des appareils de chauffage : mise en place ou relais de dispositifs d'aide au remplacement des foyers ouverts ou anciens poêles (type Fonds Air Bois).
- Inventaire des appareils de chauffage individuels pour cibler les zones à fort impact et prioriser les actions.
- Règlement local ou charte incitative pour limiter l'usage des foyers ouverts en période de pics de pollution.

Urbanisme et voirie

- Aménagements limitant la remise en suspension des poussières (revêtement des parkings et zones de stationnement, arrosage ponctuel, végétalisation).
- Plans de déplacement intercommunaux pour favoriser les mobilités douces (réduction du trafic routier, donc des émissions).
- Végétalisation urbaine : développement de haies, arbres, bandes végétalisées pour capter les particules en suspension.

Gestion des déchets

- Lutte contre le brûlage des déchets verts, strictement interdit mais parfois encore pratiqué : renforcer la sensibilisation, développer les services de collecte ou de broyage à domicile.
- Mise à disposition de broyeurs de végétaux pour les particuliers ou les communes (avec animations sur le compostage).
- Amélioration de la gestion des déchèteries : revêtement des sols, optimisation des circulations pour limiter les envols de poussières.

Rénovation énergétique (résidentiel-tertiaire)

- Accompagnement renforcé à la rénovation incluant un volet sur la qualité de l'air intérieur et extérieur.
- Formation des artisans locaux à la rénovation performante et aux équipements de chauffage propres (granulés, PAC, etc.).

11. *Concernant les leviers dans le secteur agricole, il aurait été utile de rappeler l'importance du secteur agricole dans les émissions de PM10 et d'en citer des actions présentées dans le diagnostic, comme la sensibilisation aux méthodes d'épandage.*

Au printemps, les épisodes de pollution aux particules PM10 sont en partie liés aux activités agricoles (épandage d'engrais). La fiche ci-dessous exprime le lien entre la pollution et l'activité agricole :

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC75120625-DE

12. *En revanche, aucun objectif en matière de concentration n'est évoqué, alors que certaines parties du territoire présentent des concentrations supérieures aux nouvelles valeurs limites, issues de la directive européenne sur la qualité de l'air révisée et approuvée le 14 octobre 2024, en particulier sur les PM2,5 et les PM10.*

La directive révisée sur la qualité de l'air ambiant et un air pur pour l'Europe, directive (UE) 2024/2881 en date du 23 octobre 2024 entrée en vigueur le 10 décembre 2024, aligne plus étroitement les normes de qualité de l'air de l'Union européenne sur les recommandations scientifiques.

Ce texte déterminant qui fixe des objectifs en termes de qualité de l'air à atteindre en 2030 plus stricts pour plusieurs polluants à l'origine de troubles respiratoires dont les particules PM10 et PM2,5, le dioxyde d'azote (NO2) et le dioxyde de soufre (SO2).

Le tableau ci-dessous correspond aux nouvelles normes de la qualité de l'air pour la protection de la santé humaine :

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC75120625-DE

Polluant	Périodicité	Type de norme	Norme en vigueur		Norme révisée adoptée pour 2030	Dépassements autorisés	Niveaux guides de l'OMS (2021)
$PM_{2,5}$	Annuelle	Valeur limite	25 µg/m^3	↘	10 µg/m3	-	5 µg/m3
	24h	Valeur limite	*pas de norme*	↓	25 µg/m3	18 fois/an	15 µg/m3
PM_{10}	Annuelle	Valeur limite	40 µg/m^3	↘	20 µg/m3	-	15 µg/m3
	24h	Valeur limite	50 µg/m^3	↘	45 µg/m3	18 fois/an	45 µg/m3
O_3	Moy. jour. max. sur 8h	Valeur cible	120 µg/m3	→	120 µg/m3	18 j/an (moy. sur 3 ans)	100 µg/m3
	Moy. jour. max. sur 8h	Objectif à long terme	120 µg/m3	↘	100 µg/m3**	3 j./an	
NO_2	Annuelle	Valeur limite	40 µg/m3	↘	20 µg/m3	-	10 µg/m3
	24h	Valeur limite	*pas de norme*	↓	50 µg/m3	18 fois/an	25 µg/m3
	1h	Valeur limite	200 µg/m3	→	200 µg/m3	3 fois/an	-
SO_2	Annuelle	Valeur limite	*pas de norme*	↓	20 µg/m3	-	-
	24h	Valeur limite	125 µg/m3	↘	50 µg/m3	18 fois/an	40 µg/m3
	1h	Valeur limite	350 µg/m3	→	350 µg/m3	3 fois/an	-
CO	24h	Valeur limite	*pas de norme*	↓	4 µg/m3	18 fois/an	4 µg/m3
	Moy. jour. max. sur 8h	Valeur limite	10 µg/m3	→	10 µg/m3	-	-
Benzène	Annuelle	Valeur limite	5 µg/m3	↘	3,4 µg/m3	-	-
Plomb	Annuelle	Valeur limite	0,5 µg/m3*	→	0,5 µg/m3	-	-
Arsenic	Annuelle	Valeur limite	6 ng/m3*	→	6 ng/m3	-	-
Cadmium	Annuelle	Valeur limite	5 ng/m3*	→	5 ng/m3	-	-
Nickel	Annuelle	Valeur limite	20 ng/m3*	→	20 ng/m3	-	-
BaP	Annuelle	Valeur limite	1 ng/m3*	→	1 ng/m3	-	-

* valeurs cibles (et non valeurs limites) fixées par la directive 2004/107/CE (toutes les autres normes ayant été fixées par la directive 2008/50/CE)

** à atteindre en 2050 et non 2030.

Sources : directive (UE) 2024/2881 (annexe I), directives 2008/50/CE (annexe VII [ozone], annexe XI [PM_{10}, NO_2, SO_2, CO, benzène et plomb] et annexe XIV [$PM_{2,5}$]) et 2004/107/CE (annexe I) et OMS, 2021.

Ainsi, l'objectif de la CCPO sera d'atteindre ces nouvelles normes de qualité.

13. *De plus, les objectifs de réduction des émissions à horizon 2030 ne sont pas chiffrés par secteur alors que cela représente une obligation réglementaire.*

Cette étape a été réalisée dans le rapport de la stratégie (page 57).

14. *Il faudrait également cibler les actions principales qui permettraient d'atteindre les objectifs du PREPA pour les polluants qui dépassent les objectifs 2020 estimés (de manière cohérente avec le potentiel de réduction des émissions, présenté dans le diagnostic) (V2R)*

Dans le cadre du plan d'actions plusieurs actions vont permettre de manière indirecte de réduire les émissions en polluants, comme par exemples : formations des agriculteurs au bilan carbone, organisation d'une fresque du sol, la mobilité durable, apporter une aide financière aux artisans et aux entreprises qui portent des actions en faveur du développement durable, appui au développement d'activités agricoles liées aux circuits courts, etc.

15. *Enfin, l'adaptation du territoire au changement climatique est abordée dans la stratégie. Une première partie rappelle judicieusement les enjeux et les niveaux élevés de vulnérabilité du territoire. La CCPO propose un plan d'adaptation de son territoire au changement climatique organisé en quatre axes pertinents. En complément, il aurait été intéressant de fixer des objectifs à cette stratégie comme sur le nombre et le type des acteurs sensibilisés.*

- **Élus et agents des collectivités**
  - Sensibiliser 100 % des élus communautaires via au moins 2 sessions de formation ou d'information sur les impacts du changement climatique et les leviers d'adaptation locaux.
  - Former au moins 50 agents des communes et de la communauté de communes aux enjeux d'adaptation (gestion de l'eau, urbanisme, risques naturels, etc.).

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC75120625-DE

- **Agriculteurs**
  - Sensibiliser au moins 40 exploitations agricoles (≈ 50 % du territoire agricole) sur les pratiques résilientes : gestion de l'eau, adaptation des cultures, agroécologie, etc.
  - Organiser 1 à 2 journées techniques/an en partenariat avec la Chambre d'agriculture.
- **Entreprises et artisans**
  - Informer au moins 100 entreprises locales via des actions collectives (petits-déjeuners, webinaires, guides pratiques) sur la gestion des risques climatiques (canicules, inondations, approvisionnement, etc.).
- **Habitants et jeunes publics**
  - Atteindre 30 % des foyers du territoire via des campagnes de sensibilisation (ateliers, infolettres, événements).
  - Intégrer des modules sur le climat dans au moins 5 établissements scolaires du territoire (écoles, collèges).

Programme d'actions

16. *En revanche, le plan d'action n'évoque pas la valorisation des déchets comme la méthanisation*

Cela reste une thématique sur laquelle la formation et l'information des élus doit se poursuivre pour être considérée comme une voie d'action avec un soutien financier adapté.

17. *Au sein de l'orientation 8, le plan d'action propose de réaliser des études de planification énergétiques pour, entre autres, identifier les projets structurants de développement des EnR&R dans les secteurs résidentiels et tertiaires aux différentes échelles de temps (action 65). Or, cette action aurait dû faire partie du PCAET pour faire émerger des projets et fédérer les acteurs du territoire notamment dans les domaines du résidentiel et du tertiaire.*
18. *En revanche, le plan d'action ne propose pas de rénover massivement le bâti résidentiel et tertiaire.*
19. *Les bailleurs sociaux ne sont que rarement évoqués pourtant la stratégie fixe un objectif chiffré et un rythme de rénovations des logements à l'horizon 2050 soit 107 maisons individuelles par an jusqu'en 2050 qui ne sont pas repris dans le plan d'action*

La stratégie évoluera en conséquence de ces remarques pertinentes.

20. *Concernant la réhabilitation thermique, le plan d'action n'identifie pas de secteurs prioritaires d'intervention comme prévu dans le SRADDET Hauts-de-France.*

N° objectif	Objectif	N° règle	Règle du SRADDET
35	Réhabiliter thermiquement le bâti tertiaire et résidentiel	33	Afin de traduire sur leur territoire les objectifs chiffrés du SRADDET, les PCAET, en lien avec les SCOT, développent une stratégie visant une réhabilitation thermique performante du parc public et privé de logements et du parc tertiaire, comportant : ✓ une identification des secteurs prioritaires d'intervention ; ✓ un niveau de performance énergétique et environnementale à atteindre, cohérent avec l'objectif de réduction des émissions de GES fixé par les objectifs du SRADDET ; ✓ une gouvernance multi-acteurs qui assurera l'animation et le suivi de la stratégie

Afin d'identifier les secteurs prioritaires d'intervention, un diagnostic préalable devra être réalisé.

21. *Le plan d'action ne propose que peu de mesures en faveur de la rénovation et la construction des locaux des acteurs du tertiaire. Cette partie développe des actions d'information sur les enjeux climat-air-énergie, mais n'aborde pas les notions de rationalisation des consommations d'énergie, d'espace et de mutualisation des constructions. Cette partie doit faire écho aux ambitions du décret n°2019-*

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC75120625-DE

771 du 23 juillet 2019 relatif aux obligations de réduction de la consommation d'énergie finale dans les bâtiments à usage tertiaire. Il impose des réductions des consommations d'énergie finale des bâtiments tertiaires respectivement de 40 %, 50 % et 60 % aux échéances 2030, 2040 et 2050. Comme pour le secteur du résidentiel, le plan d'action ne mentionne aucun objectif chiffré, ni rythme des rénovations de ce secteur.

La CCPO se veut exemplaire dans la construction des bâtiments communautaires, et se montre en fer de lance des stratégies à adopter dans ce cadre. L'action partenariale, nécessaire pour atteindre ces objectifs, est très difficilement quantifiable, mais sera mise en œuvre en lien avec la stratégie fixée.

22. *Par contre, le plan d'action pourrait être complété par une mention envers les nouvelles exigences relatives à la réglementation environnementale RE2020, entrée en vigueur au 1er janvier 2022 et qui a remplacé la réglementation thermique RT2012.*

La RE2020 c'est :

- ✓ **La première réglementation énergétique et environnementale**

Elle poursuit des objectifs d'amélioration de la performance énergétique des bâtiments neufs, de réduction de leur impact sur le climat (prise en compte des émissions de gaz à effet de serre sur l'ensemble du cycle de vie des bâtiments) et de leur adaptation aux conditions climatiques futures (renforcement du confort d'été).

Ainsi, elle amène à une amélioration de la conception bioclimatique des bâtiments, elle renforce la performance de l'enveloppement du bâti, elle favorise le recours aux énergies renouvelables et peu carbonées et aux matériaux ayant une faible empreinte carbone, notamment ceux qui stockent du carbone.

- ✓ **À destination**

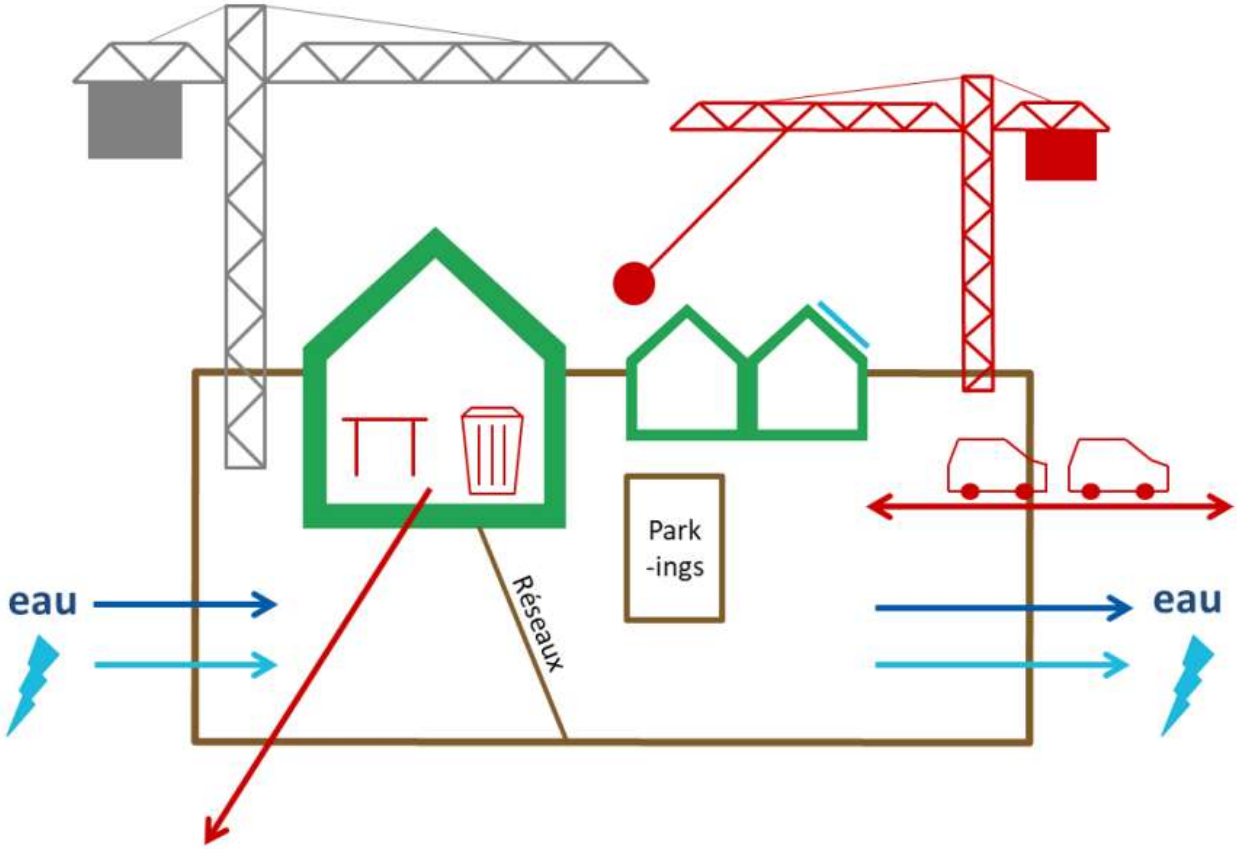
Des bâtiments à usage d'habitation, de bureaux et d'enseignement primaire ou secondaire, puis étendu aux autres usages de bâtiments. Elle est entrée en vigueur à compter du 1er janvier 2022 pour l'habitation et au 1er juillet 2022 pour les bâtiments de bureaux et d'enseignement primaire ou secondaire. Enfin, elle s'applique complètement ou avec des exigences adaptées, en fonction des configurations exactes, aux extensions de ces constructions, aux constructions et extensions de petite surface à partir du 1er janvier 2023, et aux constructions provisoires et aux habitations légères de loisirs (HLL) exonérées de permis de construire ou de déclaration préalable à partir du 1er juillet 2023.

- ✓ **Basée sur une évaluation de 6 indicateurs répondant à des exigences minimales**

Energie	**Bbio** [points]	Besoins bioclimatiques	Évaluation des besoins de chaud, de froid **(que le bâtiment soit climatisé ou pas)** et d'éclairage.	
Energie	**Cep** [kWhep/(m².an)]	Consommations d'énergie primaire totale	Évaluation des consommations d'énergie renouvelable et non renouvelable des 5 usages RT 2012 : chauffage, refroidissement, eau chaude sanitaire, éclairage, ventilation et auxiliaires + 1. éclairage et/ou de ventilation des parkings 2. éclairage des circulations en collectif 3. électricité ascenseurs et/ou escalators	EVOLUTION
Energie	**Cep,nr** [kWhep/(m².an)]	Consommations d'énergie primaire non renouvelable		NOUVEAU
Carbone	**Ic énergie** [kg eq. CO_2/m²]	Impact sur le changement climatique associé aux consommations d'énergie	Introduction de la méthode d'analyse du cycle de vie pour l'évaluation des émissions de gaz à effet de serre des énergies consommées **pendant** le fonctionnement du bâtiment, soit **50 ans**.	NOUVEAU
Carbone	**Ic constrcution** [kg eq. CO_2/m²]	Impact sur le changement climatique associé aux « composants » + « chantier »	Généralisation de la méthode d'analyse du cycle de vie pour l'évaluation des émissions de gaz à effet de serre des produits de construction et équipements et leur mise en œuvre : l'impact des contributions « Composants » et « Chantier ».	NOUVEAU
Confort d'été	**DH** [°C.h]	Degré-heure d'inconfort : niveau d'inconfort perçu par les occupants sur l'ensemble de la saison chaude	Évaluation des écarts entre température du bâtiment et température de confort (température adaptée en fonction des températures des jours précédents, elle varie entre 26 et 28°C).	NOUVEAU

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC75120625-DE

✓ **Réalisée sur un périmètre d'étude physique (établit par le Permis de construire) et temporel qui inclut ou exclut les éléments suivants**



	Inclus	Exclus
Temporel	▶ Fabrication des composants du bâtiment ▶ Chantier de construction et de terrassement ▶ L'utilisation du bâtiment et sa maintenance ▶ La déconstruction ou démolition du bâtiment	▶ Démolition préalable à la construction ▶ Dépollution et remise en état de la parcelle
Physique	▶ Tous les éléments du permis de construire : bâtiment et parcelle* ▶ Les usages de l'énergie de la méthode de calcul énergétique ▶ Les usages de l'eau prévus par le permis de construire	▶ Les déplacements des acteurs du chantier ▶ Les déplacements des usagers ▶ Les déchets d'activités ▶ Les équipements mobiliers

** Dans le calcul des indicateurs de la RE 2020, on ne compte pour la parcelle que les parkings aériens et réseaux*

23. *Par ailleurs, le plan d'actions aurait pu s'engager dans une démarche pour inciter notamment les bailleurs à réhabiliter thermiquement l'ensemble des « passoires thermiques » (étiquette E, F ou G) de leurs parcs de logements. Cette démarche aurait été d'autant plus pertinente que la loi Climat et Résilience interdit à la location à compter de 2025, les logements les plus énergivores dont l'étiquette énergétique est classée G. Il en sera de même pour les logements dont l'étiquette énergivore est classée F en 2028 et E en 2034.*

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC75120625-DE

Nous prenons pleinement en compte votre remarque. Une action spécifique sera ajoutée au plan pour engager un dialogue avec les bailleurs sociaux et privés, les inciter à programmer la réhabilitation des logements classés E, F et G, et les accompagner dans la mise en conformité avec les échéances de la loi Climat et Résilience. Cette action viendra renforcer les dispositifs existants de rénovation énergétique sur le territoire.

24. *Enfin, la collectivité souhaite également rénover son patrimoine bâti pour réduire ses propres consommations énergétiques. Ces actions sont cohérentes avec la loi portant évolution du logement, de l'aménagement et du numérique (ELAN) du 23 novembre 2018 et le décret éco-énergie tertiaire du 24 novembre 2020 qui oblige à déclarer les consommations d'énergie des surfaces tertiaires publiques ou privées de plus de 1 000 m2 cumulées et à les réduire de 40 % d'ici 2030. Par contre, pour être opérationnelles, ces actions devraient définir l'objectif du nombre de rénovations et du niveau de performance énergétique à atteindre, ainsi que le rythme des rénovations envisagées pour les 6 prochaines années.*

Le patrimoine bâti communautaire est déjà relativement vertueux en matière de consommation énergétique. La remarque est toutefois prise en compte et un calendrier d'actions sera établi en ce sens.

25. *Par ailleurs, au regard des risques inondations mis en évidence sur le territoire et des faibles ambitions en matière de stockage de carbone, il aurait été intéressant de définir une stratégie dans le domaine pour viser une réelle réduction de la consommation foncière d'ici 2030, et pour préparer le « zéro artificialisation nette » à un horizon lointain en 2050.*

Le travail lié à la révision actuelle du SCOT permet en partie la définition de cette stratégie, en lien avec les communes du territoire, et en préparation de l'échéance du ZAN.

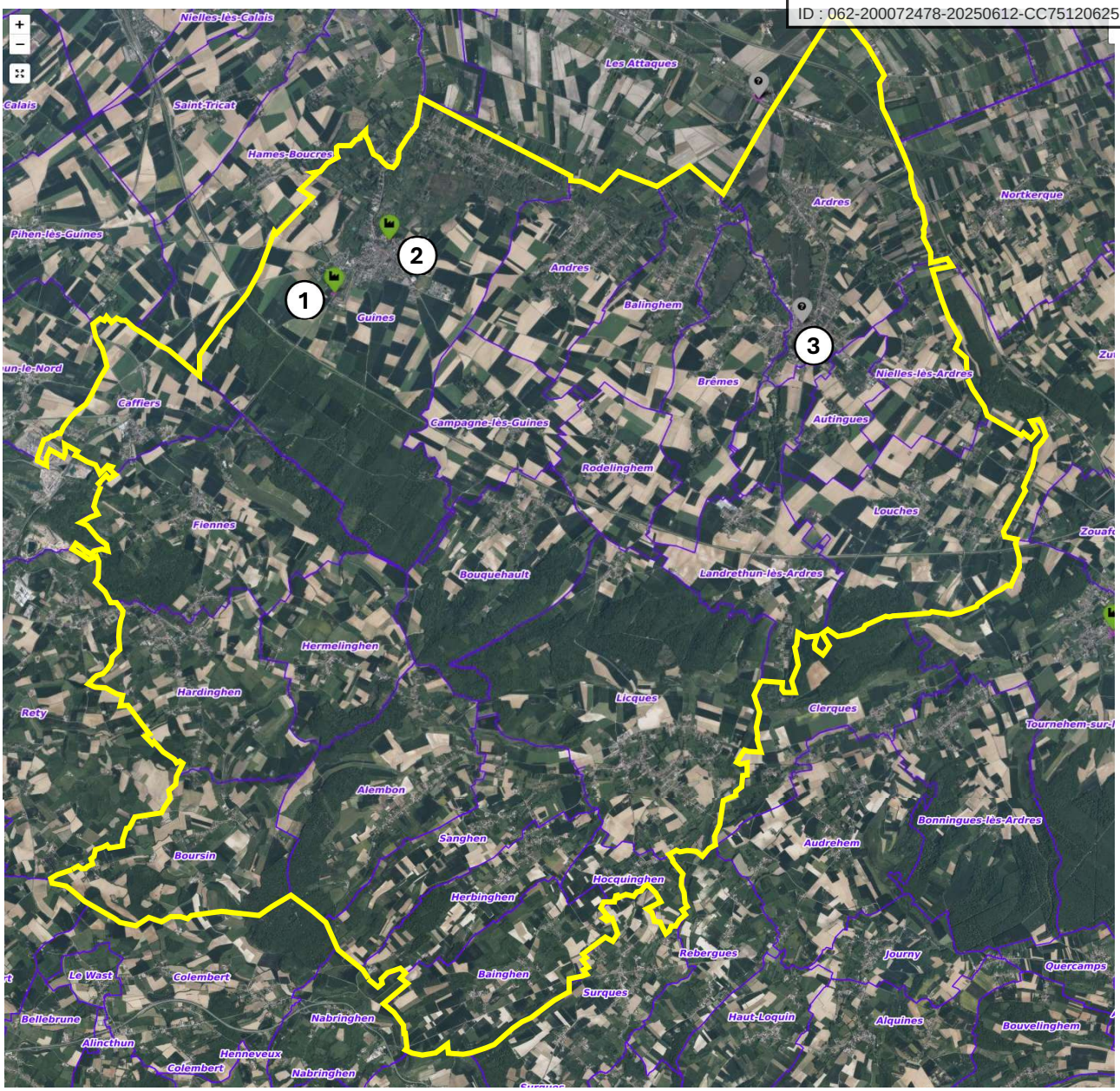
26. *Par ailleurs, les friches, industrielles ou urbaines, sont peu évoquées dans le plan d'action. Il aurait été intéressant de réaliser un diagnostic des friches industrielles ou sites à fort potentiel foncier sur le territoire et de proposer des pistes d'action pour les valoriser.*

Pour cette partie, nous nous sommes appuyés sur l'outil « Cartofriches » développé par le Cerema. Cet outil recense les friches (industrielles, commerciales, d'habitat…) pour aider les collectivités et l'ensemble des porteurs de projets à les localiser et les caractériser afin de les réutiliser et ainsi de réduire l'artificialisation des sols.

Elaboré par le Cerema à la demande du ministère de la Transition écologique, il recense plus de 11 900 sites, essentiellement à partir de la remontée d'observatoires locaux de friches.

Plus d'une vingtaine de caractéristiques (enjeux environnementaux, zonage d'urbanisme, etc.) sont calculés par Cartofriches, apportant une plus-value aux observatoires locaux. Ces données sont intégrées dans l'outil UrbanSIMUL, ouvert gratuitement aux collectivités et acteurs publics, afin de mieux connaître le foncier et faciliter l'élaboration de stratégies opérationnelles.

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC75120625-DE



Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC75120625-DE

Friche n°1 :

Informations générales :

- Identifiant du site : 62397_25347
- Nom du site : Appel à projet Fonds Vert 2023 -Friche Vandewalle
- Statut du site (projet en cours) : friche avec projet
- Projet en cours : équipement public
- Type de friche (avant-projet de reconversion) : friche industrielle
- Surface de la friche : 6 817 m²
- Surface (de l'unité(s) de propriété) : 6 817 m²
- Taux d'espace urbanisé (de l'unité(s) de propriété) : 100 %
- Date d'identification de la friche : 31/12/1991
- Date d'actualisation de la friche : 2024-02-13

Localisation :

- Commune : GUINES
- Adresse : 42 Avenue de Verdun

Bâti :

- Emprise au sol des bâtis : 2076 m²
- Nombre de bâtiments : 1
- Type de bâtiments : inconnu
- Surface de plancher totale des bâtiments : Non renseignée
- Présence de logements vacants : Aucun logement sur la friche
- Présence de bâtiment de valeur patrimoniale : inconnu
- Etat de dégration des bâtiments : inconnu
- Année de construction du local le plus ancien : 2019

Propriété :

- Personne physique ou morale : Personne Morale
- Type de propriétaire : "EPF – ETABLISSEMENT PUBLIC FONCIER D ETAT"
- Nom du propriétaire : "ETABLISSEMENT PUBLIC FONCIER DE HAUTS-DE-FRANCE"
- Date de la dernière mutation : 2019
- Références des unités foncières : uf623970341253
- Références cadastrales : 62397000AE0056, 62397000AE0142, 62397000AE0168

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC75120625-DE

Friche n°2 :

Informations générales :

- Identifiant du site : 62397_25363
- Nom du site : Appel à projet Fonds Vert 2023 -Ancien site des Abattoirs de la ville de Guînes situé rue Narcisse Boulanger
- Statut du site (projet en cours) : friche avec projet
- Projet en cours : habitat
- Type de friche (avant-projet de reconversion) : friche industrielle
- Surface de la friche : 2 044 m²
- Surface (de l'unité(s) de propriété) : 2 044 m²
- Taux d'espace urbanisé (de l'unité(s) de propriété) : 100 %
- Date d'identification de la friche : 31/12/1990
- Date d'actualisation de la friche : 2024-02-13

Localisation :

- Commune : GUINES
- Adresse : 4 Impasse de l’Abattoir

Bâti :

- Emprise au sol des bâtis : 456 m²
- Nombre de bâtiments : 1
- Type de bâtiments : inconnu
- Surface de plancher totale des bâtiments : Non renseignée
- Présence de logements vacants : Moins de 3 logements dans la friche
- Présence de bâtiment de valeur patrimoniale : inconnu
- Etat de dégration des bâtiments : inconnu
- Année de construction du local le plus ancien : 1970

Propriété :

- Personne physique ou morale : Personne Morale
- Type de propriétaire : COMMUNE
- Nom du propriétaire : « COMMUNE DE GUINES »
- Date de la dernière mutation : 1970
- Références des unités foncières : 62397000AC0054
- Références cadastrales : 62397000AC0054

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC75120625-DE

Friche n°3 (potentielle) :

Informations générales :

- Identifiant du site : 62038_8648
- Nom du site : Fabrique d'objets en plastique
- Statut du site (projet en cours) : friche potentielle
- Type de friche : inconnu
- Surface de la friche : 797 m²
- Surface (de l'unité(s) de propriété) : 797 m²
- Taux d'espace urbanisé (de l'unité(s) de propriété) : 100 %
- Date d'identification de la friche : 10/10/2022

Localisation :

- Commune : ARDRES
- Adresse : 37 Rue Basse

Bâti :

- Emprise au sol des bâtis : 269 m²
- Nombre de bâtiments : 1
- Type de bâtiments : inconnu
- Surface de plancher totale des bâtiments : Non renseignée
- Présence de logements vacants : Moins de 3 logements dans la friche
- Présence de bâtiment de valeur patrimoniale : inconnu
- Etat de dégration des bâtiments : inconnu
- Année de construction du local le plus ancien : 2010

Propriété :

- Personne physique ou morale : Personne Physique
- Type de propriétaire : « PERSONNE PHYSIQUE »
- Nom du propriétaire : _X_
- Date de la dernière mutation : 2010
- Références des unités foncières : 62038000AS0490
- Références cadastrales : 62038000AS0490

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC75120625-DE

27. *Sur le plan de l'urbanisme, le plan d'action ne démontre pas comment il compte faire le lien entre les EnR&R et les documents d'urbanisme. Il ne propose pas l'intégration des objectifs de développement des EnR&R dans le SCoT du Calaisis et des PLU/PLUi lors de leur révision. Le plan d'action n'aborde pas non plus l'intégration future des zones de développement des énergies renouvelables prévues par la loi relative à l'accélération de la production d'énergies renouvelables, d'autant que cette même loi impose une planification territoriale et une spatialisation du développement des EnR&R à l'échelle des communes et des intercommunalités.*

Extrait du SCOT du Pays du Calaisis :

« **Exploiter les gisements de ressources renouvelables du territoire** :

Les énergies renouvelables constituent un levier d'action important dans la lutte contre le réchauffement climatique et sont sources d'emplois. Le territoire est pourvu d'un certain nombre de ressources (éoliennes, géothermiques, biomasse) qui peuvent être exploitées dans le cadre d'une stratégie coordonnée. Les orientations prises par le Pays doivent permettre le développement et l'exploitation de ces ressources renouvelables.

Le pays du Calaisis élabore une stratégie économique de développement d'une filière bois à des fins énergétiques. Cette filière base son développement sur les ressources forestières, économiques et humaines présentes sur le territoire du Calaisis. Elle peut s'appuyer, le cas échéant, sur les ressources présentes sur les territoires limitrophes à des fins de synergie et de mutualisation des moyens.

Les prescriptions du SCOT :

L'exploitation de la ressource forestière doit se faire en adéquation avec les principes, orientations et mesures de protection de l'environnement et de gestion des risques définis par le SCoT et par la Charte du PNR Caps et Marais d'Opale.

Le développement de l'énergie éolienne est autorisé sur le territoire du Pays du Calaisis dans le respect du Schéma Régional du Climat de l'Air et de l'Energie du Nord - Pas-de-Calais, de la charte du PNR Caps et Marais d'Opale et de la Trame Verte et Bleue du Pays du Calaisis (hors des "Cœurs de Nature" et des "Corridors" délimités du DOO).

Les recommandations du SCOT :

Les documents locaux de planification peuvent autoriser l'installation de dispositifs de production d'énergie éolienne, solaire ou thermique au sein des constructions ou à la parcelle et à des fins d'usage domestique ou local, en conformité avec les dispositions du SCoT en matière de protection du patrimoine et des paysages (ils devront être compatibles avec les milieux naturels, s'établir en dehors des espaces répertoriés dans le SCOT comme à protéger : cœurs de nature et corridors). Les communes s'appuieront sur le plan forêt régional dans l'objectif du développement de la ressource forestière.

28. *Le plan d'action ne reflète pas les ambitions élevées du territoire en matière de développement des EnR&R. Les énergies que la CCPO souhaite développer dans sa stratégie telles que le bois-énergie et l'éolien ne sont pas développées dans le plan d'action. Les énergies de récupération ne sont pas non plus développées. Le plan d'actions ne précise pas quelles seront les modalités de développement des pompes à chaleur sur le territoire. Au regard de ces lacunes, il apparaît indispensable que le PCAET mentionne les ressources qu'il compte mobiliser afin d'atteindre les objectifs stratégiques qu'il s'est fixé.*

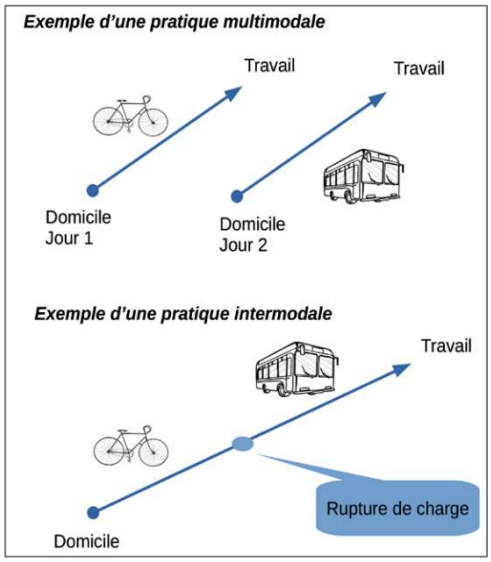
Dans la version finale du PCAET, une attention particulière sera portée à :

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC75120625-DE

- la déclinaison opérationnelle des filières prioritaires identifiées (bois-énergie, éolien, pompes à chaleur, etc.) ;
- l'identification des gisements mobilisables et des porteurs de projets potentiels ;
- les modalités d'accompagnement du développement des énergies de récupération, notamment en lien avec les réseaux de chaleur ;
- et les dispositifs d'appui mobilisables (contrats de transition énergétique, appels à projets, partenariats avec les acteurs de l'énergie).

Ces éléments permettront de garantir la cohérence entre les objectifs stratégiques affichés et les moyens concrets déployés pour leur atteinte.

29. Par ailleurs, la notion d'intermodalité n'est pas développée.



L'intermodalité est un concept qui renvoie à la possibilité pour les personnes ou les marchandises de passer d'un mode de transport à un autre au cours d'un même déplacement.

Au sens plus opérationnel pour les voyageurs, l'intermodalité apparaît comme une pratique de mobilité caractérisée par l'utilisation successive de deux ou plusieurs modes de transports au cours d'un même déplacement.

Ce concept se distingue de celui de la multimodalité, qui est la possibilité d'utiliser alternativement différents modes de transport pour réaliser un déplacement.

Un des enjeux d'une politique intermodale consiste en conséquence à faciliter l'intermodalité en s'appuyant sur différents leviers permettant de fluidifier, voire valoriser les correspondances pour l'usager. L'objectif est de rendre le déplacement, y compris la rupture de charge, utile et agréable à l'usager.

En outre la pénibilité des conditions d'attente et de cheminements à pied peut également constituer une contrainte forte. Elle peut être due à l'absence de trottoirs, d'espaces d'attente aménagés et abrités ou à leur encombrement par du mobilier urbain par exemple.

Les pratiques intermodales sont également pénalisées par un manque de lisibilité et de simplicité des informations et des tarifications : pas d'information sur les horaires, voire information peu fiable, tarifs complexes, non intégration des services (informations voyageurs, billettique, tarification…).

Afin de coordonner les offres de mobilité pour faciliter l'intermodalité, les pistes suivantes peuvent être envisagées (source : Fiche « Coordonner les offres de mobilité pour faciliter l'intermodalité » du Cerema) :

- Définir un réseau de transports collectifs hiérarchisé comme armature du système de mobilité d'un territoire
- Coordonner les modalités d'exploitation des services de transport
    - Agir sur l'exploitation pour fiabiliser les correspondances
        - ⇨ Un temps de correspondance réduit
        - ⇨ Une garantie de la correspondance en tout temps
    - Agir sur le matériel roulant et les infrastructures pour fluidifier les correspondances
        - ⇨ Adapter la capacité du matériel roulant (taille des bus, etc.)

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC75120625-DE

- ⇨ Autoriser, dans certains cas, le transport de vélo par autocar
- ⇨ Assurer la coordination des transports publics et privés (ex : cars de tourisme)

- Lier les services de mobilité active et partagée au réseau TC (covoiturage, autopartage, locations de vélos, etc.).
  - Compléter l'offre de transport collectif par des services de mobilité
  - Remplacer l'offre de TC par un service de mobilité active ou partagée
  - Les « hubs » ruraux pour l'accès aux services de mobilité en zones peu denses. Un hub est un lieu où l'usager bénéficie par exemple d'un arrêt TC (gare, bus et/ou car), d'une station de covoiturage, d'une station d'autopartage, d'une offre dédiée à l'utilisation du vélo stationnements sécurisés, location) et d'une possibilité d'information sur l'offre et les conditions de mobilité du territoire
- Coordonner les offres sur le territoire
  - Coordonner les offres à l'échelle des bassins de mobilité

30. *En revanche, le plan d'action ne développe pas suffisamment de mesures de sensibilisation et d'information des habitants aux modes de déplacements doux incluant des « séances de remise en selle ». La fiche action 73 le mentionne, mais ne précise pas les modalités de mise en œuvre. Le plan d'action ne précise pas les objectifs de part modale du vélo et de marche. Pour rappel, le SRADDET fixe à 5 % l'objectif de la part modale du vélo.*
31. *L'action dédiée au covoiturage (fiche 76) ne propose pas de modalités concrètes de développement et se réfère au plan de mobilité simplifié qui sera réalisé par la collectivité.*

Le plan de mobilité simplifié et le schéma directeur des mobilités actives en cours d'élaboration apporteront les éléments nécessaires à la précision de ces actions.

32. *La CCPO propose, dans le cadre de l'élaboration du schéma directeur pour les infrastructures de recharge pour véhicules électriques, le déploiement de bornes de recharge de véhicules électriques sur son territoire. En revanche, les autres sources d'énergies alternatives aux carburants fossiles comme le bioGnV n'ont pas été étudiées*.

Source « Fiche : le bioGnv, une solution de mobilité durable »

Le BioGNV (bio gaz naturel véhicule), est la version renouvelable du Gaz naturel véhicule (GNV). Contrairement au GNV qui utilise du gaz naturel d'origine fossile, le BioGNV est issu du biométhane, produit de trois manières principales :

- la méthanisation: procédé de fermentation anaérobie de déchets organiques (effluents agricoles, déchets organiques de l'industrie agroalimentaires, boues de stations d'épurations, biodéchets) ;
- la pyrogazéification : procédé thermochimique permettant la production d'un gaz de synthèse à partir de biomasse ou de déchets préparés (combustibles solides de récupération) ;
- le power to gas : procédé de conversion d'électricité en gaz de synthèse (d'abord en hydrogène par électrolyse, puis en biométhane par réaction de méthanation de ce même hydrogène). L'électricité doit être d'origine renouvelable pour considérer le gaz produit comme énergie renouvelable

<u>Comparaison des émissions de GES et de polluants atmosphériques du GNV et du BioGNV</u> :

Le tableau ci-après, présente le bilan en termes d'émissions de GES sur le cycle de vie du véhicule et le cycle de production du carburant. Nota : cela ne prend pas en compte l'effet d'éventuelles fuites sur les sites de méthanisation, qui sont estimées par l'Ademe de l'ordre de 0,3 %.

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC75120625-DE

Type de carburants	**Émissions de GES sur le cycle de vie du véhicule et le cycle de production des carburants pour un poids lourd de livraison 12 tonnes** (ordre de grandeur en gCO2eq/tonne.km, à l'horizon 2030)
BioGNV	60
GNV	275
Essence	300

Rôle possible des collectivités dans le développement du bioGNV :

- **Soutenir la production locale du biométhane, pouvant ensuite être valorisé localement comme carburant bioGNV**

Le développement du biométhane. Elles peuvent par exemple inscrire dans leurs documents de planification énergétique (SRADDET …) des objectifs de développement de nouvelles unités de méthanisation.

Ces objectifs peuvent être précisés grâce à une étude d'opportunité qui permet d'identifier les principaux gisements, les possibilités techniques et les acteurs mobilisables. Elles peuvent également participer à l'animation de la filière biométhane locale, en lien avec les acteurs sectoriels : agriculteurs, chambre d'agriculture, syndicats d'énergie, représentants de l'État ou de collectivités, etc. Elles ont enfin la possibilité de soutenir financièrement des sociétés de projets de production de biométhane.

Le biométhane produit localement pourra alimenter les usages locaux, notamment en matière de mobilité. Sur la base d'un contrat avec le fournisseur de gaz auquel est vendu le biogaz, la collectivité productrice de biométhane peut inciter à ce que le biométhane soit valorisé sur son territoire, ou valorisé comme carburant pour les véhicules de sa flotte et de ses organismes associés. Ceci permet ainsi d'avoir une logique d'économie circulaire, permettant d'assurer une cohérence et une viabilité économique à un projet de production de biogaz valorisé localement comme carburant bioGNV.

- **Soutenir la conversion des flottes privées et publiques du territoire**

Les collectivités locales peuvent mettre en place des dispositifs de soutien ou d'avantages financiers afin d'inciter les entreprises du territoire à convertir leur flotte de véhicules vers le BioGNV.

Le soutien des collectivités, via des aides à l'achat et ou des avantages fiscaux permet aux entreprises d'investir dans ces véhicules à faible émission. À noter s'ils présentent un surcoût à l'achat, les véhicules GNV possèdent un coût total de possession* (ou total cost of ownership) inférieur à celui du diesel.

Les dispositifs d'aide à l'achat de véhicules sont d'autant plus efficaces qu'ils sont ciblés, correctement dimensionnés et concertés avec les acteurs du territoire. Le soutien financier doit également être coordonné avec les dispositifs pouvant exister aux niveaux national et régional. Un système de guichet unique, permettant d'accéder à la fois aux subventions nationales, régionales et locales peut être envisagé afin d'améliorer la lisibilité et la distribution des subventions.

- **Introduire des clauses environnementales dans les marchés publics**

Les collectivités ont la possibilité d'utiliser les marchés publics comme levier pour décarboner les flux générés par leurs activités. Pour cela elles peuvent introduire des clauses environnementales dans les cahiers des charges de leurs marchés publics pour favoriser ou imposer le recours à des véhicules à faibles émissions dans le cadre de la prestation demandée. Ces clauses environnementales peuvent porter sur :

⇨ l'objet du marché (exemple : achat de véhicules à faibles émissions, fournitures de véhicules GNV) ;
⇨ les spécifications techniques que doit respecter le titulaire (exemple : véhicules respectant un certain niveau d'émission, véhicules obligatoirement à motorisation GNV).

Ces clauses seront d'autant plus pertinentes que l'utilisation de véhicules constituera une part importante de la prestation.

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC75120625-DE

Ainsi, les marchés de travaux, de collecte des déchets, de livraison de cantines, de nettoyage, de transport de personnes ou d'entretien des espaces verts sont particulièrement adaptés à l'insertion de clauses spécifiques sur le recours à des véhicules GNV.

- **Faciliter l'émergence opérationnelle des stations**

Faire émerger de nouvelles stations sur un territoire n'implique pas seulement de libérer de l'espace. Les collectivités peuvent également concrétiser l'implantation d'une station en s'engageant directement ou indirectement dans le projet. Elles peuvent par exemple signer un contrat d'avitaillement auprès du futur opérateur de la station stipulant que la collectivité s'engage à procéder au remplissage d'un nombre convenu de véhicules BioGNV appartenant à sa flotte. Cette disposition permet ainsi de sécuriser une part de marché donnée pour l'opérateur en facilitant par conséquent l'atteinte d'un équilibre économique pour le projet de stations. Plus directement, les collectivités peuvent aussi devenir elles-mêmes opératrices ou mettre à disposition pour le projet du foncier leur appartenant.

33. *Les principales mesures consistent à sensibiliser les agents de la collectivité aux déplacements en transport en commun ou par les modes doux. En revanche, il n'est pas mentionné de plan de mobilité interne de la collectivité qui viserait, entre autres, une meilleure organisation des déplacements professionnels et une réduction des déplacements autosolistes et domicile-travail.*

Celui-ci sera effectivement à construire, en lien avec le PDMS en cours d'achèvement.

34. *Par ailleurs, l'action 96 se borne à mentionner la volonté d'« investir dans les véhicules de service moins polluants » sans préciser le nombre ou le rythme d'acquisition de ces véhicules. Or, depuis 2015, les collectivités territoriales sont tenues d'incorporer dans leurs flottes une part de véhicules à faibles émissions carbone. Depuis juillet 2021, cette part est de 30 %. À partir du 1er janvier 2026, 37,4 % des véhicules légers renouvelés devront être des véhicules électriques ou à hydrogène. Une réflexion autour d'un Plan de Déplacements Inter-Administration (PdiA) qui centraliserait l'ensemble des actions vertueuses dans ce domaine pourrait donner une ambition encore supérieure au projet de PCAET.*

Les obligations légales liées à ce point seront observées et respectées.

35. *Les mesures du plan d'action général évaluent très brièvement les co-bénéfices sur la qualité de l'air, en indiquant les émissions du secteur concerné. Ce mode d'évaluation est trop peu précis pour apporter des informations utilisables dans le cadre du PCAET : il faudrait au moins estimer qualitativement l'importance des impacts de la mesure, et proposer des indicateurs d'impact prenant en compte la composante air.*

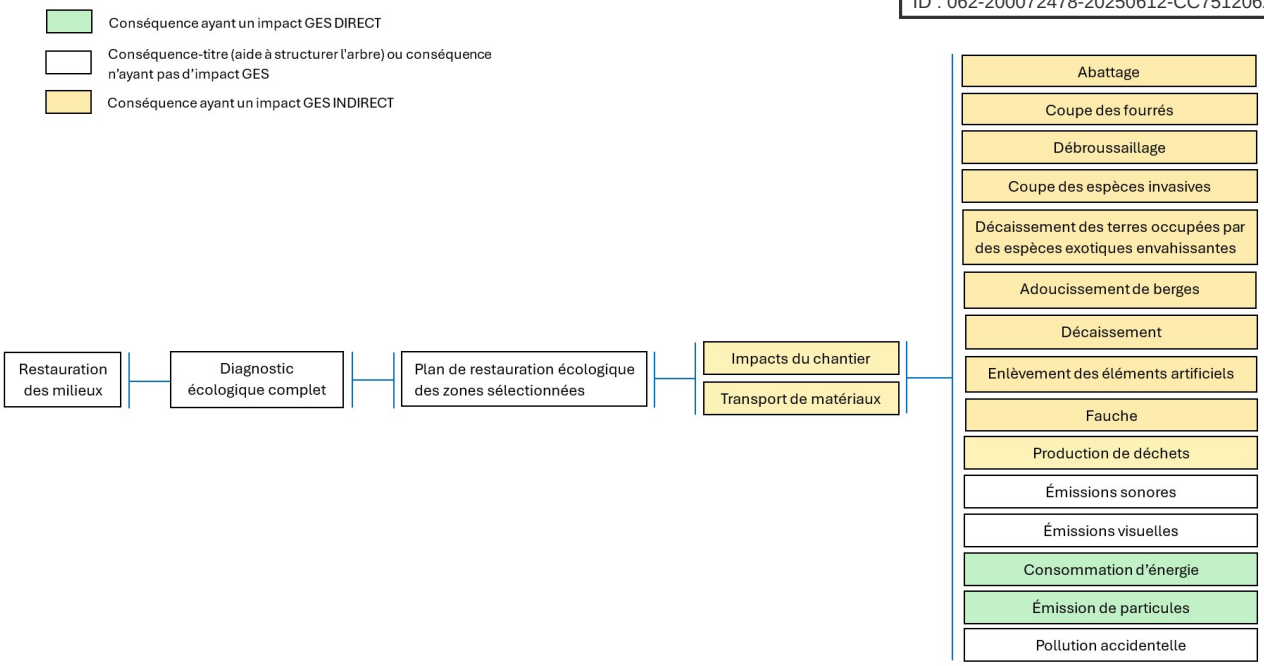
Dans le cadre de la réponse à l'avis de la MRAE et afin de déterminer les effets de la mises en œuvre de certaines actions du plan d'actions du PCAET sur les émissions de gaz à effet de serre, des arbres de conséquences ont été réalisés pour ces actions (cf exemple ci-dessous).

Ces « arbres » permettent de déterminer selon la disponibilité des données, les émissions de gaz à effet de serre potentiellement induites par ces actions.

A noter que, certaines actions seront affinées avec le temps. De ce fait, les données présentées ci-dessous pourront faire l'objet d'une mise à jour dans le cadre de l'évaluation du PCAET à mi-parcours.

Exemple : « Action 19 : Assurer le bon fonctionnement des corridors écologiques »

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC75120625-DE



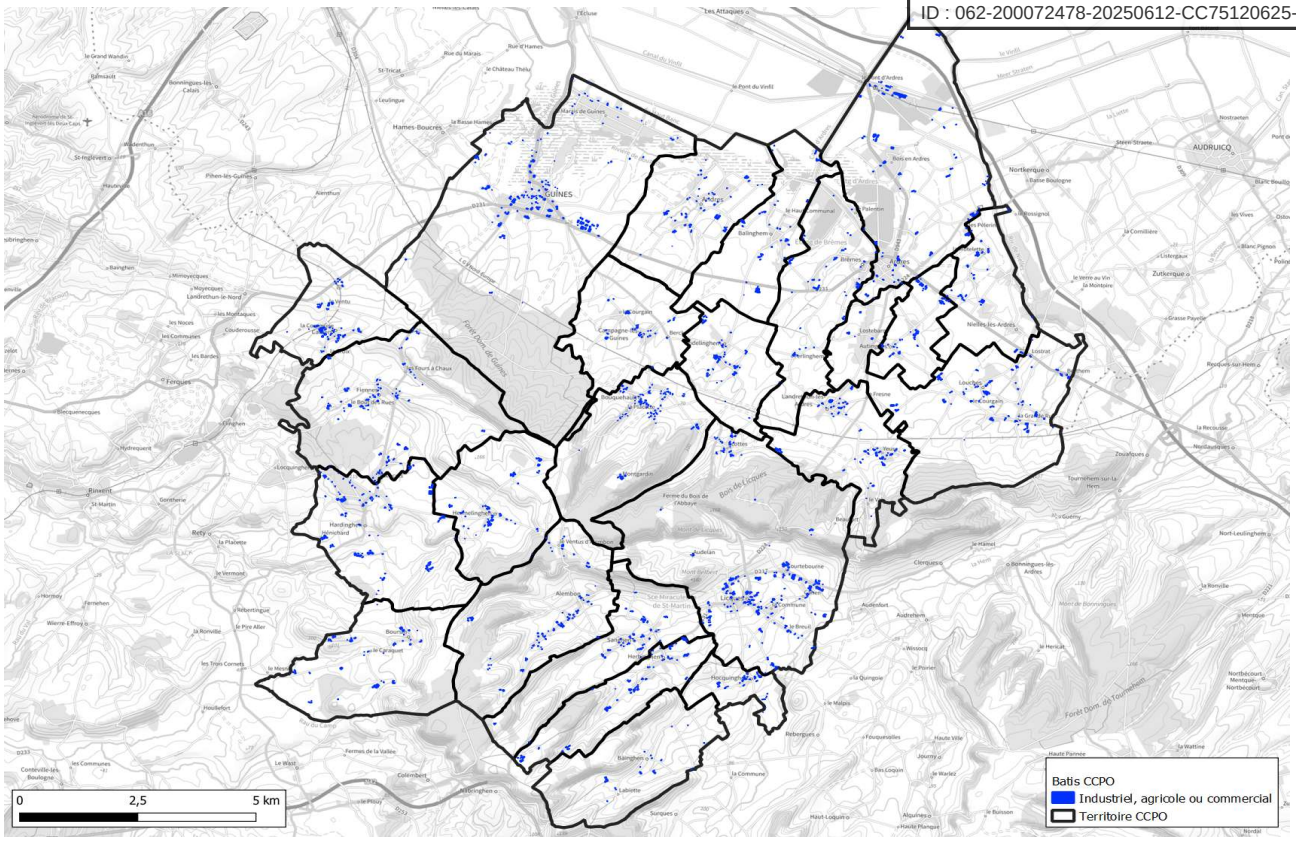
36. Le PCAET, qui vise les objectifs du PREPA, ne démontre pas comment les actions proposées permettront de les atteindre. Depuis la loi TECV, tout PCAET doit contenir une analyse de la qualité de l'air, et d'objectifs stratégiques et opérationnels en cohérence avec les ambitions du PREPA.

Voir réponse à la question précédente concernant les cobénéfices des actions mises en œuvre sur la qualité de l'air.

37. Le PCAET devra également comprendre des objectifs biennaux, apporter davantage de précisions quant aux actions en faveur de l'amélioration de la qualité de l'air afin d'atteindre les objectifs qu'il s'est fixés, ainsi que fournir des solutions spécifiques pour réduire l'exposition chronique pour les populations sensibles dans les ERP (à identifier au préalable). Ces points sont à améliorer dans la version définitive du document. (V2R/CCPO)

Dans un premier temps, il s'agit d'identifier les établissements recevant du public sur le territoire. La carte suivante met en évidence les bâtis de nature industriel, agricole ou commercial et qui sont donc susceptible d'accueillir du public :

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC75120625-DE



Dans un second temps, voici quelques exemples de solutions qui peuvent être mises en œuvre pour améliorer la qualité de l'air intérieur dans ces bâtiments :

- **Epuration de l'air intérieur par photocatalyse**

La technique de photocatalyse, appliquée au traitement de l'air, consiste à dégrader des polluants gazeux tels que COV (formaldéhyde, solvants organiques, hydrocarbures dont le benzène par exemple), oxydes d'azote, ozone…, grâce à l'action de la lumière sur un support appelé « photocatalyseur ». On trouve ainsi dans le commerce des épurateurs fixes ou mobiles (systèmes actifs) ainsi que des matériaux passifs (peintures, tissus…). Dans l'état actuel des connaissances, il n'est pas possible d'assurer l'efficacité et l'innocuité des appareils d'épuration par photocatalyse dans toutes les conditions d'usages réels. L'ADEME, en s'appuyant sur quelques projets de recherche et thèses récents, a pu démontrer l'efficacité et l'innocuité de certains dispositifs d'épuration de l'air intérieur par photocatalyse pour certaines situations d'essais au laboratoire simulant des conditions réalistes.

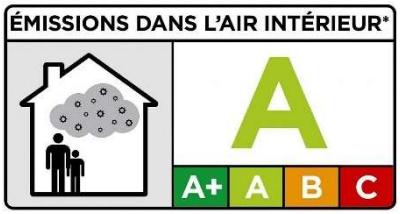
- **Filtres pour purificateurs d'air intérieur**

Le filtre développé par cette start-up utilise les propriétés photocatalytiques du dioxyde de titane (TiO2). Sous l'effet des UV, ce composé détruit tout ce qui est organique : les composés organiques volatils (COV), mais aussi les virus et les bactéries. Ainsi, contrairement aux filtres au charbon actif des purificateurs d'air classiques, qui stockent les polluants, ils restent efficaces sans qu'il soit nécessaire de les remplacer très régulièrement et ils ont un effet antiseptique. L'idée d'utiliser le TiO2 n'est pas nouvelle. Sauf que les premiers filtres qui avaient été commercialisés sur cette base – des textiles imprégnés de nanoparticules de TiO2 – avaient dû être retirés du marché. Le TiO2 avait tendance à se détacher de son support avec le temps, générant une nouvelle pollution de l'air. Natacha Kinadjian Caplat, cofondatrice de Purenat, a résolu ce problème en s'appuyant sur les connaissances acquises lors de sa thèse au Centre de recherche Paul Pascal (CRPP). Elle a mis au point des fils intégrants en leur sein le TiO2. « Performants sur la durée, ils ne relarguent pas de sous-produits polluants, seulement d'infimes quantités de CO2 et d'eau, explique-t-elle. Comme nos filtres sont textiles, donc légers et pliables, ils pourront par ailleurs être utilisés dans des purificateurs plus petits. »

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC75120625-DE

- **Sélectionner les produits de construction et de décoration**

Depuis le 1er janvier 2012, les nouveaux produits de construction et de décoration mis à disposition sur le marché doivent porter une étiquette, placée sur le produit ou son emballage indiquant leur niveau d'émission en polluants volatils une fois mis en œuvre. Cette obligation, étendue à l'ensemble des produits mis sur le marché depuis le 1er janvier 2013, couvre les revêtements de sol, mur ou plafond, les cloisons et faux plafonds, les produits d'isolation, les portes et fenêtres ainsi que les produits destinés à leur pose ou préparation.



Les caractéristiques d'émissions de substances sont formalisées selon une échelle de quatre classes, de A+ à C, la classe A+ indiquant un niveau d'émission très peu élevé et la classe C un niveau d'émission élevé.

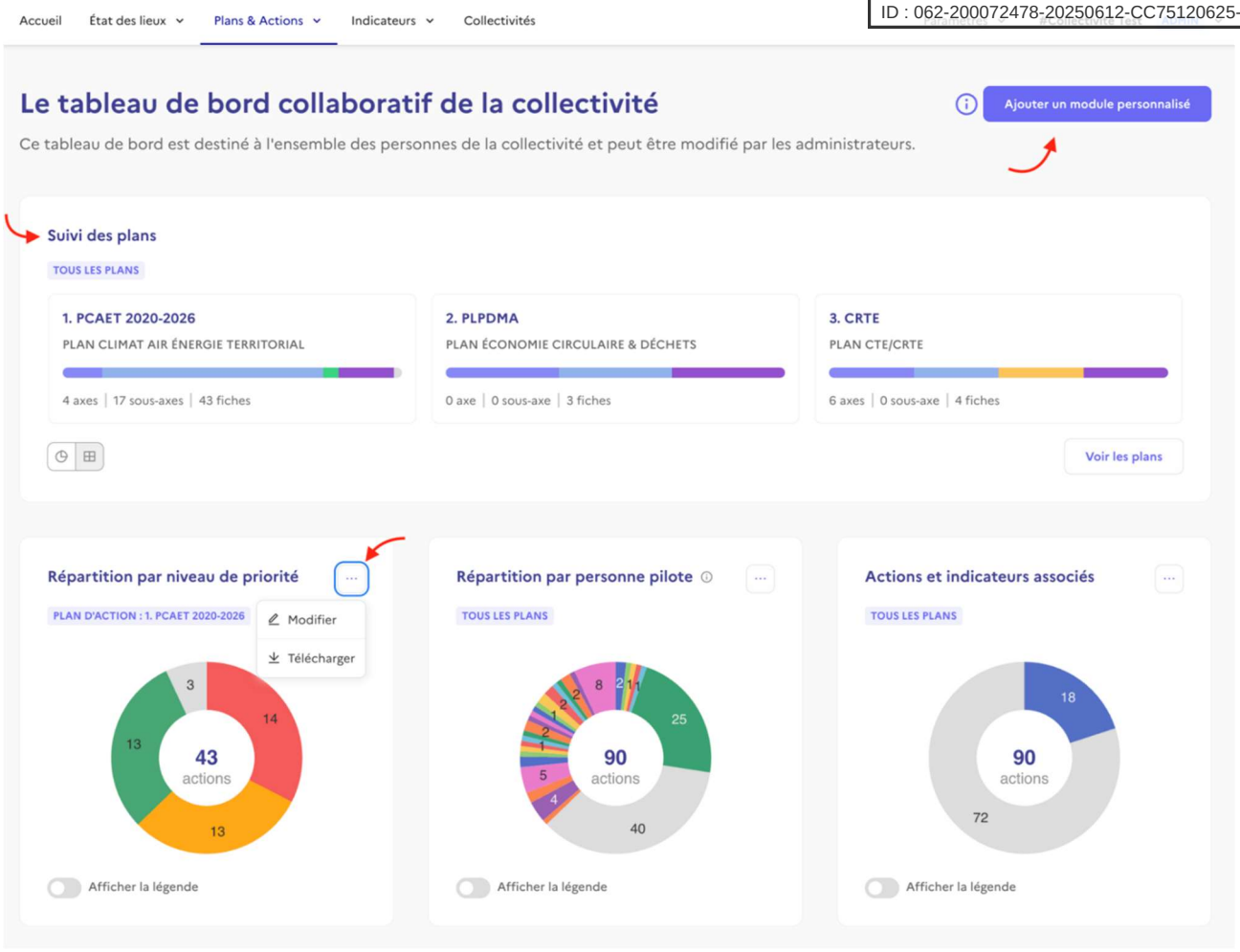
38. *Concernant la gouvernance, le projet de PCAET présente les modalités dans la fiche action 101. Cette fiche présente les missions du chargé de mission PCAET qui assurera le suivi et l'évaluation de la démarche pour la CCPO. Or, le plan d'action ne présente pas les modalités de rencontre des parties prenantes du plan. Les moyens que la collectivité envisage pour mobiliser l'ensemble des parties prenantes du PCAET, les entreprises et les habitants en particulier, ne sont pas abordés. Les actions de sensibilisation et de formation des agents de la collectivité aux enjeux climat-air-énergie n'apparaissent pas.*

Les modalités de gouvernance partenariale se feront à travers la mise en place d'un dispositif de concertation et de suivi associant les principales parties prenantes du territoire (entreprises, citoyens, associations, agriculteurs, etc.). Une plateforme dédiée permettra la communication entre agents publics concernés par les actions menées, et la complétude des critères de suivi.

Des temps d'échange réguliers seront organisés (comités de suivi, ateliers thématiques, rencontres territoriales) afin d'assurer une mobilisation continue et adaptée des acteurs.

Par ailleurs, une action spécifique sera intégrée au plan d'action afin de renforcer la **formation et la sensibilisation des agents** et élus de la collectivité aux enjeux climat-air-énergie, notamment via des modules de formation et l'animation d'un réseau d'ambassadeurs internes.

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC75120625-DE



39. *Pour établir un ordre de mise en œuvre des actions du plan, le plan d'action attribue un niveau de priorité à chacune des actions. Les critères de hiérarchisation sont précisés en préambule du plan d'actions. Parmi ces critères, le plan d'action propose, entre autres, la performance de l'action, le budget et les aspects techniques et environnementaux. Toutefois, les enjeux majeurs du territoire ne sont pas mentionnés. Il serait intéressant que le rapport propose de qualifier la contribution de chaque action à l'objectif final et ceci pour différents volets du PCAET (réduction des consommations énergétiques et des émissions de GES, amélioration de la qualité de l'air, etc.).*

Dans les fiches actions les contributions attendues à l'atteinte des objectifs du PCAET ont été renseignées dans la mesure du possible.

Exemple pour la fiche action 1 « Formation des agriculteurs au bilan carbone » :

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC75120625-DE

	Thématiques	Précisions et données chiffrées
X	Adaptation au changement climatique	
X	Réduction des émissions de gaz à effet de serre	▪ Les grandes cultures pures sont à l'origine d'un déstockage moyen de -91kgC/ha/an (soit 333 kg d'éqCO2) ▪ A contrario, de grandes cultures incluant des prairies temporaires permettent le stockage de +259kgC/ha/an (soit 948 kg d'éq CO2) dans les sols. ▪ Enfin, le stockage moyen sur les parcelles Agriculture de Conservation des Sols (ACS) est de l'ordre de 1200 kgC/ha/an ou 4 500kq d'éq CO2/ha/an. Cela met donc en évidence que les parcelles ACS ont une capacité de stockage du carbone dans les sols qui est très importante par rapport à des grandes cultures pures.
X	Amélioration de la qualité de l'air / réduction des émissions de polluants	A la suite de la réalisation du bilan carbone de sa ferme, l'agriculteur pourra mettre en œuvre diverses actions afin de réduire ce dernier (ex : installations de panneaux photovoltaïques sur ses hangars, changement des pratiques culturales, etc.).
X	Réduction de la consommation d'énergie	
X	Production/consommation d'énergie renouvelable et de récupération	
X	Séquestration/stockage du carbone	Évolution du stock de C organique du sol
X	Autres effets sur l'environnement	▪ Ajustement des pratiques culturales pour mieux gérer l'état organique du sol en testant l'impact de nouvelles pratiques ▪ Amélioration de la qualité des eaux souterraines et superficielles via la réduction de l'emploi d'intrants

40. *Par ailleurs, il serait important de détailler le contenu des sous-actions et pour certaines faire apparaître plus explicitement le rôle des partenaires pour chacune des actions. En outre, quelques fiches actions nécessiteront d'être complétées pour chaque sous-action en précisant :*
    - ⇨ *les moyens financiers précis affectés à chaque « sous action » ;*
    - ⇨ *un calendrier précis de réalisation ;*
    - ⇨ *la contribution de la sous-action aux objectifs stratégiques.*

Le PCAET reste un document vivant, et dans le cadre des actions précitées, des éléments restent évidemment à affiner en fonction des potentialités d'action, des logiques partenariales, des moyens à disposition pour avancer dans le cadre défini par la fiche-action.

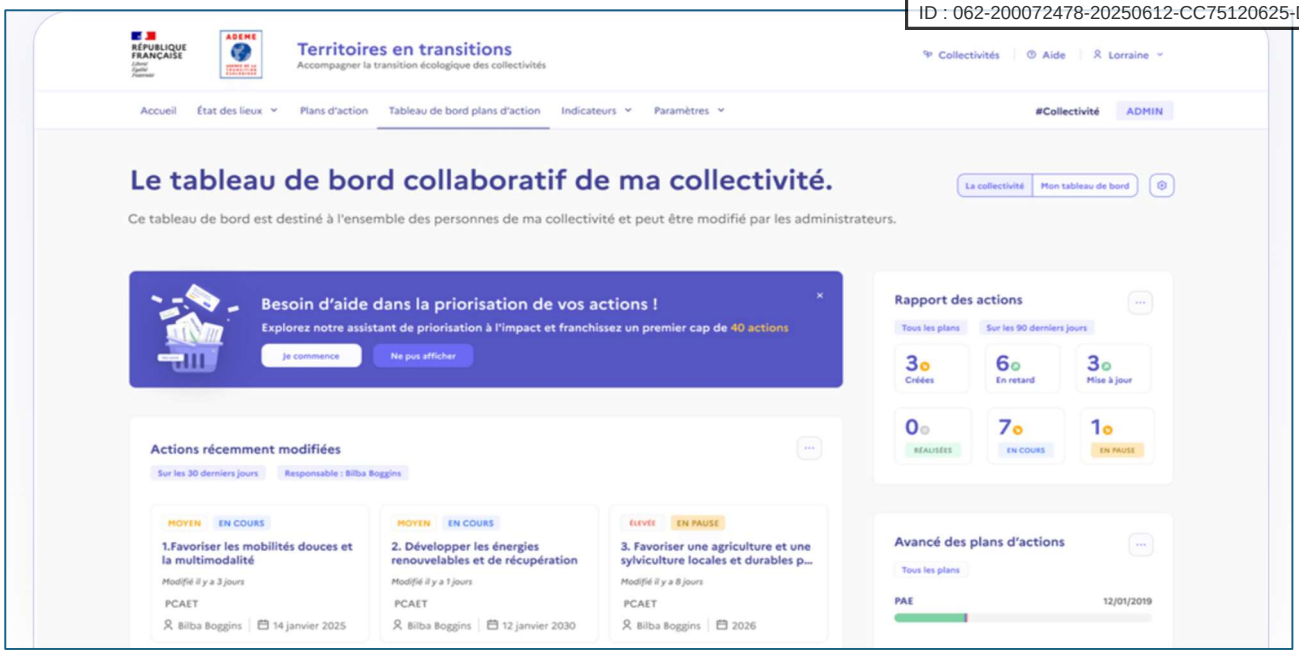
41. *Le projet de PCAET transmis comprend un dispositif de suivi et d'évaluation de sa mise en œuvre, conformément aux articles L.229-26 et R.229-51 du code de l'environnement. Il est composé d'indicateurs de mise en œuvre de chacune des 101 actions du PCAET, mais ne propose pas d'indicateurs de résultats lorsque cela est possible. Les indicateurs proposés ne précisent pas non plus les valeurs de référence, les objectifs à atteindre et la fréquence du suivi du PCAET. Pour que tous les indicateurs puissent être plus opérationnels, ils devront être complétés des éléments suivants (liste non exhaustive) :*
    - ⇨ *de valeurs de références pour chaque indicateur ;*
    - ⇨ *des objectifs réglementaires existants ou normes ;*
    - ⇨ *de la structure disposant des données et ayant la possibilité de mettre à jour le tableau;*
    - ⇨ *de mesures correctives en cas de non atteinte des objectifs fixés ;*
    - ⇨ *la fréquence du suivi du PCAET.*

La CC Pays d'Opale compte élaborer sur la plateforme de l'ADEME « Territoires en transitions » une version numérique du PCAET qui va permettre de disposer d'un tableau de bord collaboratif, auquel chaque référent des structures partenaires pourra être associé pour le suivi des actions et la complétude des indicateurs identifiés.

L'objectif est également, via cette plateforme, de redonner toute sa fonctionnalité au plan d'actions, pour en faciliter la mise en œuvre et le suivi.

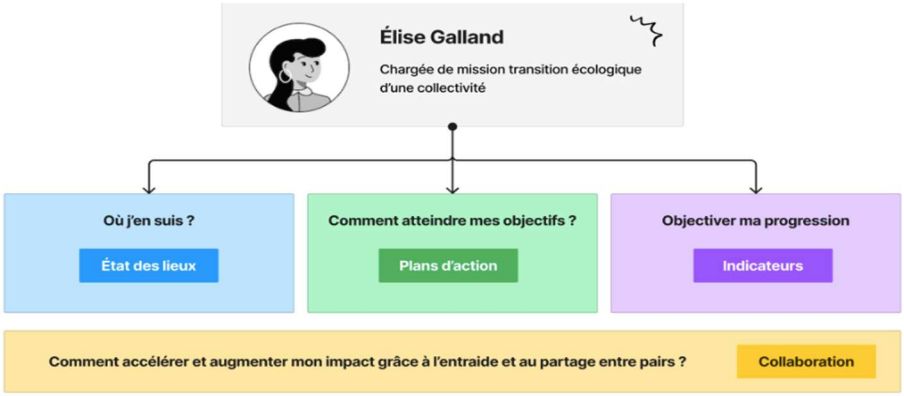
Les indicateurs listés dans le tableau de suivi seront ainsi requestionnés, afin de permettre une lisibilité de l'efficacité de l'action menée, et revus selon les données disponibles en open data et indicateurs préétablis par la plateforme numérique.

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC75120625-DE



Introduction

Un service numérique pour aider les collectivités à accélérer la transition écologique



Les fonctionnalités "Plans d'action" et "Indicateurs" répondent aux besoins suivants :

- **Centraliser les différents plans d'action de votre collectivité**
- **Faire le suivi des actions en lien avec vos indicateurs** (personnalisés ou pré-enregistrés)
- **Retrouver des données disponibles en open data** (cf. sources dans le centre d'aide)
- **Collaborer avec les services et partenaires** pour mettre à jour les informations

42. *Par ailleurs, il est important de rappeler que l'un des facteurs de réussite de la mise en œuvre du plan climat repose sur la mobilisation effective des pilotes des actions qu'ils soient internes à la collectivité ou extérieurs à celle-ci. Ce travail de mobilisation nécessitera d'affecter dès à présent des moyens substantiels à l'animation, mais aussi de les confirmer sur le long terme pour s'assurer de maintenir*

Envoyé en préfecture le 18/06/2025
Reçu en préfecture le 18/06/2025
Publié le
ID : 062-200072478-20250612-CC75120625-DE

la dynamique engagée. Par ailleurs, il apparaît pertinent que la collectivité s'engage avec ses partenaires dans une charte afin de créer une dynamique continue pour le territoire, d'échanger et partager leurs expériences et évaluer leurs actions

Cette remarque pertinente est prise en compte.

43. *Enfin, le plan devant faire l'objet d'un rapport à mi-parcours puis d'une mise à jour six ans après son adoption. Le projet devra mentionner que cette évaluation à mi-parcours devra avoir lieu trois ans après son adoption.*

Cet élément a été renseigné dans le rapport de phase 1 « Diagnostic » (page 17).