

La Mobilité, un enjeu majeur sur le territoire Chaunois

Etude 2024





La mobilité, un enjeu majeur

Contexte général

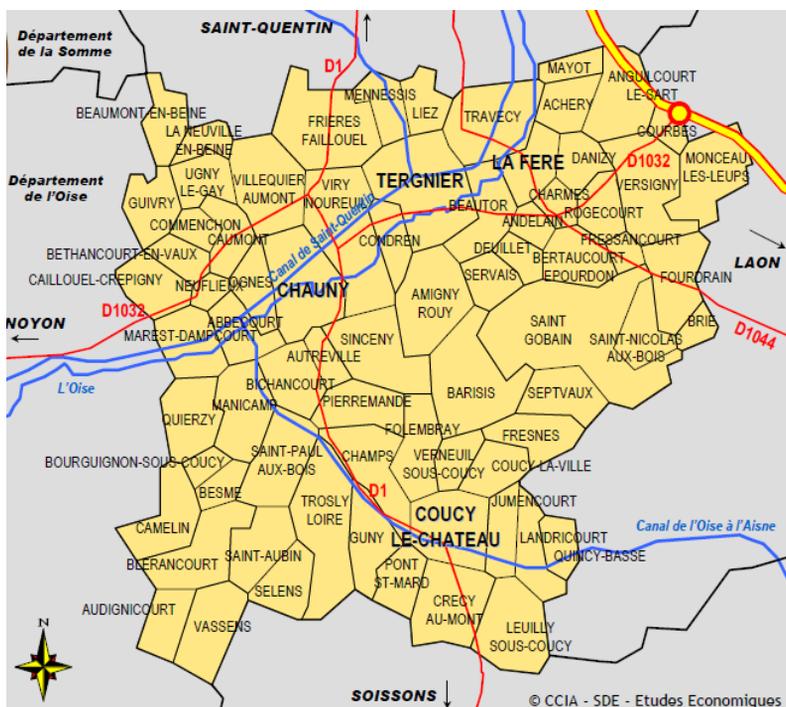
Dans les territoires excentrés des bassins de vie et d'emploi, les **transports constituent un vecteur essentiel de l'accès à l'emploi, aux services et aux loisirs**. Mais les quartiers prioritaires de la politique de la ville, les zones périurbaines, comme les zones rurales souffrent d'un déficit d'offres en la matière.

Pour de nombreux ménages, la **faiblesse de leur revenu associée à un lieu de résidence excentré** génère des problèmes d'accès aux emplois et aux services. Dans les quartiers prioritaires de la politique de la ville (QPV), le taux de motorisation des ménages est faible et si, en zone rurale, il est en augmentation, il demeure insuffisant pour répondre aux besoins étant donné la forte dépendance des ménages à l'automobile dans ces territoires. Quant aux transports publics, l'offre n'est pas toujours adaptée, en termes de niveau et de qualité de service.

Ces **offres de transport répondent imparfaitement aux besoins spécifiques des habitants**, particulièrement pour accéder aux emplois à horaires décalés, fragmentés ou localisés en zones mal desservies. En effet, une proportion toujours croissante des emplois à très faible niveau de qualification est délocalisée en périphérie et devient inaccessible par les transports en commun.

La mobilité doit être considérée comme un capital social, cognitif, de compétences, autant que financier ou matériel, que la personne se constitue et gère au cours de sa vie.

Caractéristiques du bassin d'emploi de CHAUNY



Superficie : 585 km²

Nombres de communes : 73

Population : 63 069 habitants

Située au centre-ouest de l'Aisne, la zone d'emploi de Chauny-Tergnier-La Fère est structurée autour de la Vallée de l'Oise et du massif forestier de Saint-Gobain.

La taille relativement modeste de la zone (594 km²), combinée à la présence des 3 villes et de leurs banlieues, en fait l'un des territoires les plus urbanisés de L'ex Picardie

Le sud de la zone, notamment le sud-est, est plus boisé et compte plus de communes rurales.

Les infrastructures

Aéroports : Roissy à 1h20, Lille à 1h15, Beauvais Tillé à 1h25 (distances indiquées à partir de Tergnier)

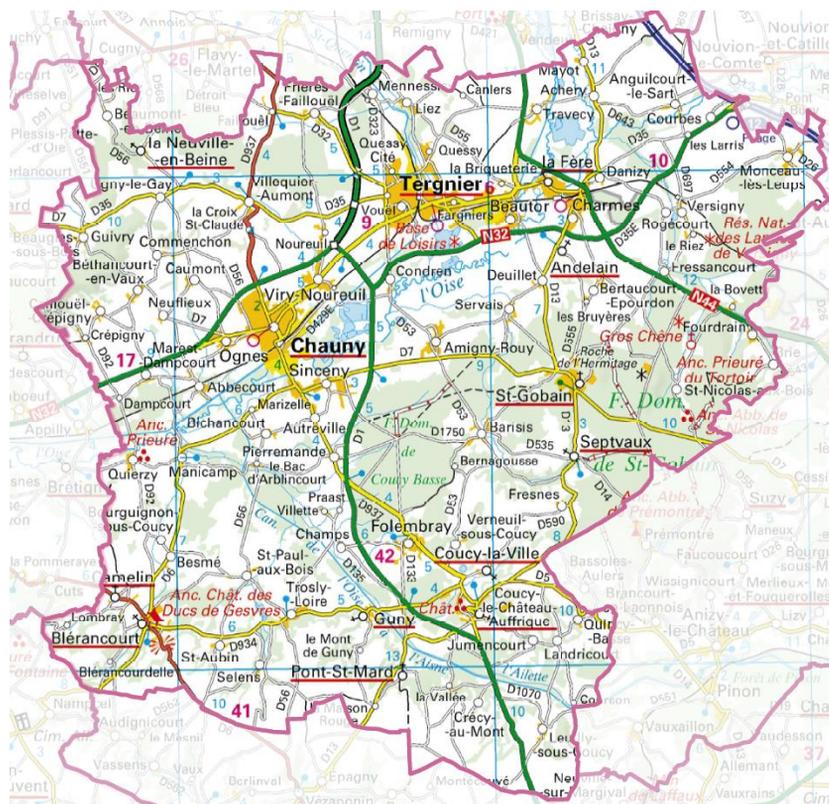
Gares : Gares SNCF à Tergnier (2 lignes), TGV Haute Picardie à 35 mn

Autoroutes : A26 (Calais/Reims)

A proximité : A1 (Paris/Lille) - A29 (St Quentin/Amiens)

Zoom sur les infrastructures

Les principaux axes routiers



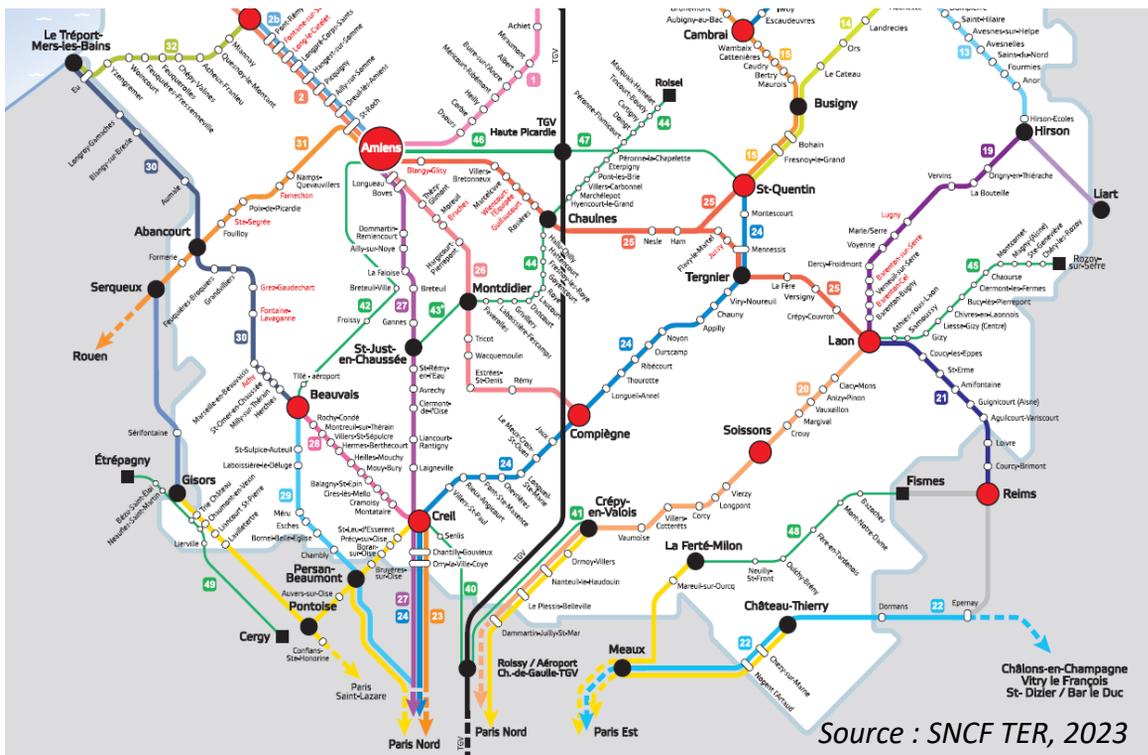
Le territoire bénéficie d'un accès à l'autoroute A26 au nord-est avec la sortie n°12, située sur la commune de Courbes

Les principaux axes de déplacements sont :

- La RD1, axe nord-sud, qui relie les deux principales villes de l'Aisne (St-Quentin et Soissons).
- La RD1032, axe est-ouest, qui permet d'accéder au département de l'Oise, via Noyon.
- La RD1044, axe parallèle à l'A26, qui mène vers St-Quentin au nord et vers Laon à l'est.
- Un maillage secondaire de routes, relativement dense, complète cette desserte.

Zoom sur les infrastructures

Le réseau TER



Ce territoire est desservi par le **nœud ferroviaire majeur de Tergnier** (gare fret, ateliers SNCF, dépôt de conducteurs)

SNCF / 2 lignes

- Ligne Laon – Amiens **via TERGNIER**
- Ligne St Quentin – Paris **via TERGNIER**

La desserte ferroviaire, sans réelle concurrence routière, ni en nord-sud ni en ouest-est, propose donc une alternative modale dans le Pays Chaunois, sans irriguer cependant finement la totalité de son territoire vu le **faible nombre de gares et points d'arrêts** et leur localisation (6).



La mobilité, un enjeu majeur

Zoom sur les infrastructures

Le réseau de car

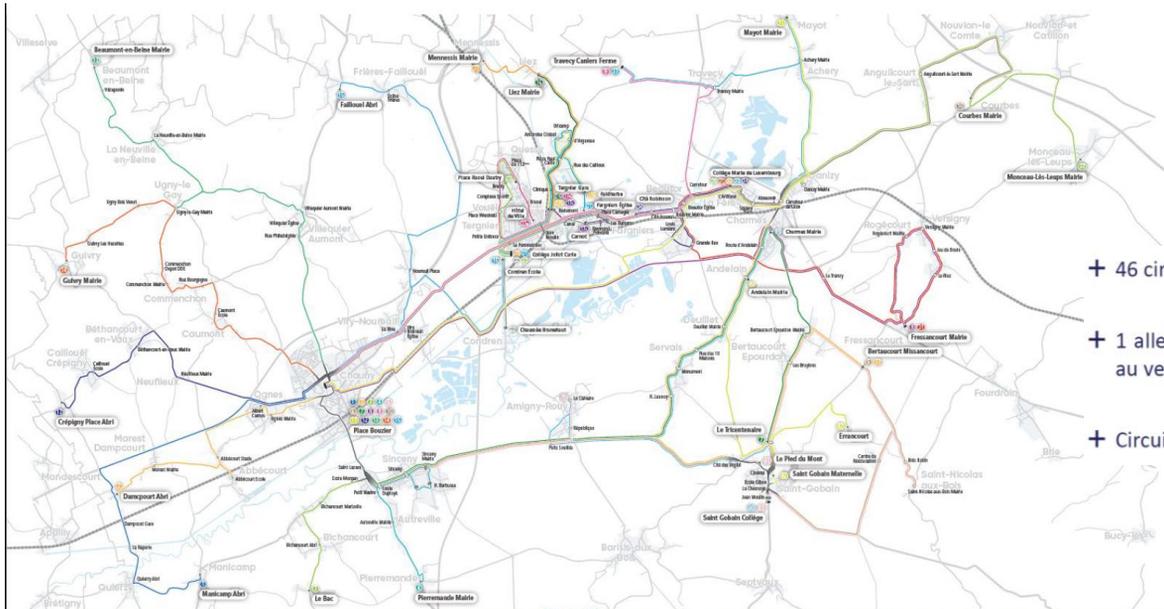
Les lignes RTA sur le territoire de Chauny :

- LR 556 - LA FERRE → ST QUENTIN
- LR 556 - ST QUENTIN → MEZIERES SUR OISE → MOY DE L' AISNE → LA FERRE
- LR 513 - LAON → ST QUENTIN
- LR 516 - LA FERRE ↔ LA FERRE
- LR 531 - NOUVION LE COMTE ↔ CHAUNY
- LR 533 - SOISSONS → ST QUENTIN

Le réseau de lignes d'autocar dessert très peu de communes. De plus, il est à noter que les lignes de transport collectif non urbaines sont majoritairement destinées au transport scolaire et pour les lignes « régulières », il y a peu départs dans la journée

➡ répond imparfaitement aux besoins spécifiques, particulièrement pour accéder aux emplois à horaires décalés ou fragmentés

Les lignes Lynéo (transport scolaire) sur le territoire de Chauny :



- + 46 circuits à vocation scolaire
- + 1 aller-retour par jour du lundi au vendredi
- + Circuits ouverts à tous

Lignes scolaires

1 Manikamp - Abri ↔ Chauny - Place	17 Fresnois - Maille ↔ Chauny - Place Bouzier	33 Falloual Abri / Condren Ecole ↔ Chauny - Place Bouzier	27 Terrier - Collège Joliot Curie ↔ Condren - Chausse Brunshaut	10 Chamers - Maille ↔ Saint-Gobain - Collège
2 Damcourt - Abri ↔ Chauny - Place Bouzier	18 Trocy - Caniers Ferme ↔ Chauny - Place Bouzier	34 Terrier - Gare ↔ Lier - Maille	28 Terrier - Pl. Raoul Dastry ↔ Terrier - Collège Joliot Curie	11 Saint-Nicolas-sous-Bois ↔ Saint-Gobain - Collège
3 La Bac ↔ Chauny - Place Bouzier	19 Coulter - Maille ↔ Chauny - Place Bouzier	29 Terrier - Vieux de Wils ↔ Terrier - Gare	29 Fresnois - Maille ↔ La Ferre - Maille de Luxembourg	12 Ansdain - Maille ↔ Ermencourt / Saint-Gobain - Maternelle
4 Pierremande - Place Abri ↔ Chauny - Place Bouzier	20 Moyet - Maille ↔ Chauny - Place Bouzier	30 Terrier - Faldesbeis ↔ Terrier - Gare	30 Bercourt - Missancourt ↔ La Ferre - Maille de Luxembourg	13 Travy - Caniers Ferme ↔ La Ferre - Maille de Luxembourg
5 Amigny Roy - La Calaine ↔ Chauny - Place Bouzier	21 Crépigny - Place Abri ↔ Chauny - Place Bouzier	31 Terrier - Carnot ↔ Terrier - Gare	31 Bercourt - Missancourt ↔ La Ferre - Maille de Luxembourg	14 Travy - Caniers Ferme ↔ La Ferre - Maille de Luxembourg
6 Bercourt - Missancourt ↔ Chauny - Place Bouzier	22 Bouvament-en-Baie - Maille ↔ Chauny - Place Bouzier	32 Monsois - Maille ↔ Terrier - Collège Joliot Curie	32 Bercourt - Missancourt ↔ La Ferre - Maille de Luxembourg	15 Travy - Caniers Ferme ↔ La Ferre - Maille de Luxembourg
7 St Gobain - Le Tricentenaire ↔ Chauny - Place Bouzier	23 Guiry - Maille ↔ Chauny - Place Bouzier	33 Fargniers - Epilise ↔ Terrier - Collège Joliot Curie	33 Bercourt - Missancourt ↔ La Ferre - Maille de Luxembourg	16 Bercourt - Châ Robbeson ↔ La Ferre - Maille de Luxembourg

Zoom sur les infrastructures

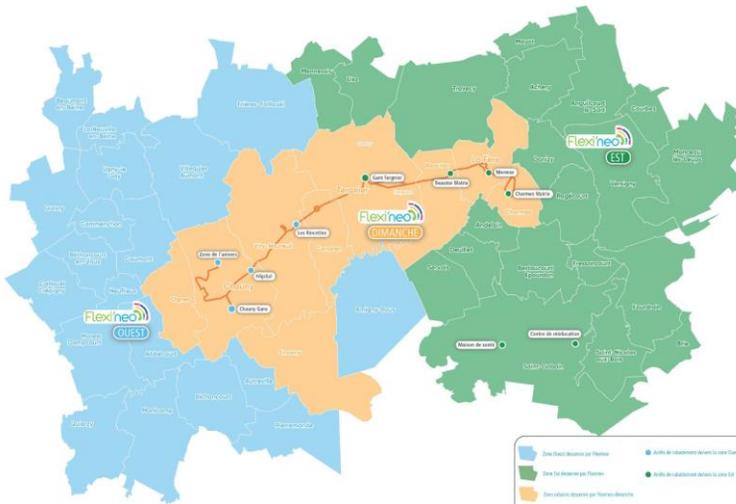
Le transport à la demande

RTA:

Ligne 533TAD - St Quentin → Soissons qui passe par Chauny et Coucy

Lynéo:

1 service pour les communes rurales (2 AR par jour)

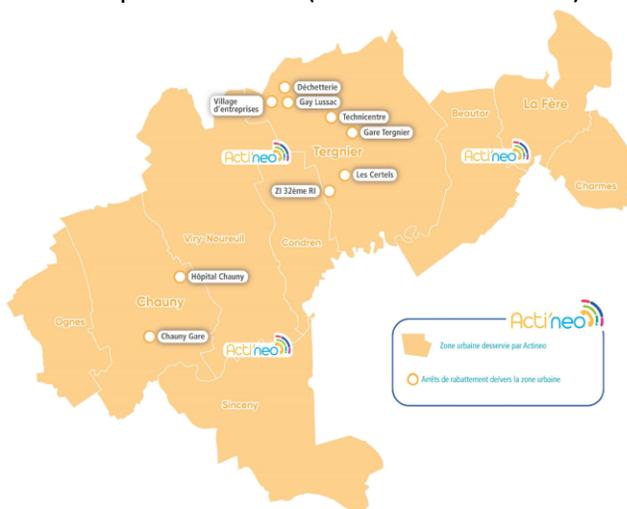


+ 2 allers-retours par jour du lundi au samedi

- 9h30
- 11h30
- 13h30
- 16h30

+ Réservation 45 minutes avant l'heure de départ

1 service pour les actifs (4h-6h et 20h-21h30)



+ Du lundi au samedi, arrivées et départs possibles à :

- 5h00
- 6h00
- 20h00
- 21h30

+ Réservation au plus tard la veille avant 18h



La mobilité, un enjeu majeur

Zoom sur les infrastructures

Le covoiturage



Malgré la promotion du covoiturage, celui-ci reste très peu utilisé sur le territoire de Chauny. Il y a des besoins mais actuellement très peu d'offres

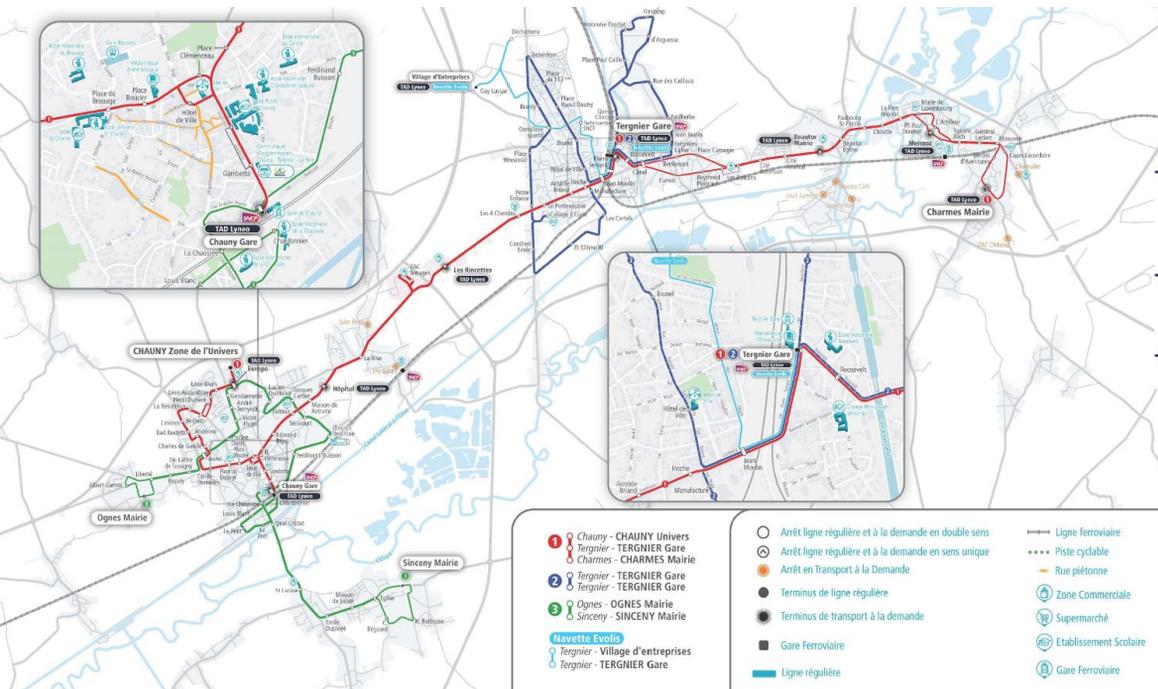
Accompagnement à l'utilisation de la plateforme **Pass Pass covoiturage** en partenariat avec le syndicat Hauts-de-France Mobilités



Zoom sur les infrastructures

Le réseau urbain de la Communauté d'Agglomération Chauny-Tergnier-La Fère

Plan du réseau Lyneo :



- + 1 ligne structurante entre Chauny et Charnes (30 à 60 minutes)
- + 2 lignes maillantes sur Chauny et Tergnier (45 minutes)
- + 1 navette à destination de la Zone Evolis (heures de pointe)

Bon réseau urbain avec des lignes qui desservent l'ensemble des villes de Chauny Tergnier et la Fère (en moyenne 1 bus toutes 15-20 minutes)

Les spécificités territoriales qui impactent la mobilité

Un bassin à dominance rurale structuré autour d'un axe périurbain

Si le bassin se caractérise par une **forte ruralité** et l'absence de communes urbaines denses, il s'organise presque exclusivement autour d'un **axe périurbain de densité intermédiaire** : Chauny – Tergnier – La Fère

Au Sud, des communes rurales :

- Eloignés des pôles de formation et d'emploi, impliquant des distances longues
- Une offre de transports plus faible que sur le reste du bassin (cars, réseaux urbains)

Des communes diversement influencées

En matière d'accès au marché du travail dans le bassin, **l'axe Chauny – Tergnier – La Fère concentre la majorité des emplois**, ce qui attire de nombreux actifs résidants dans les communes périphériques ou rurales avoisinantes. Bien que l'on trouve de petits pôles d'emploi (St Gobain, Coucy), une part non négligeable de leurs actifs occupés se rendent sur Chauny Tergnier La Fère pour travailler (entre 10 à 20%).

Les communes à l'ouest du bassin se retrouvent sous **l'influence de l'aire urbaine de Noyon** tandis que celles du nord sont sous **l'influence St Quentinnoise**

Des communes rurales peu denses et isolées cumulant les vulnérabilités

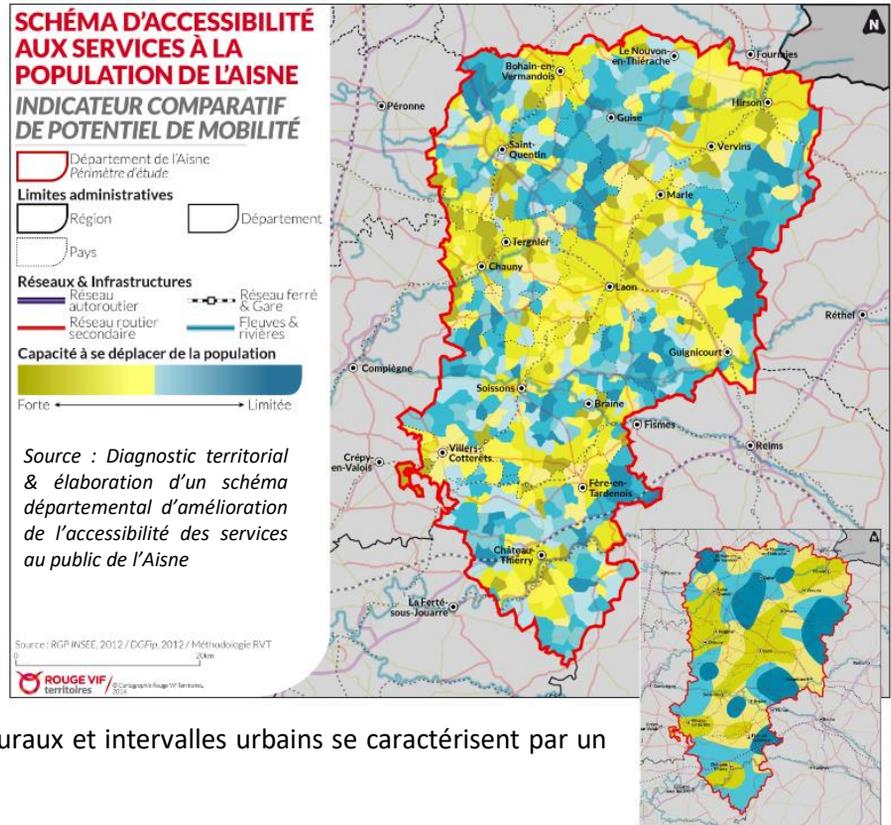
Les communes rurales peu denses sont principalement regroupées au sud de Chauny. Elles souffrent d'un éloignement généralisé et cumulent les difficultés pour accéder aux activités et services. Elles sont éloignées des pôles de formation et d'emploi, ce qui pénalise leurs habitants qui sont amenés à parcourir de plus grandes distances.

La mobilité, un enjeu majeur

- Le croisement des différents potentiels de mobilité de la population (motorisation, réseaux collectifs, niveaux de dessertes, etc.) permet de dresser un indicateur comparatif de mobilité des territoires axonais.

- Les secteurs les mieux dotés en infrastructures et les espaces les mieux motorisés (espaces périurbains des grands pôles, etc.) apparaissent comme les secteurs les plus mobiles.

- A l'inverse différents espaces ruraux et intervalles urbains se caractérisent par un potentiel de mobilité limité.



Outre la question de la disponibilité de l'offre, les Hauts-de-France se caractérisent par une **culture de la mobilité particulièrement faible**, laquelle articulent différents freins cognitifs et psychosociaux.

Cela renvoie d'abord à la notion de **projection dans l'espace**. 43% des demandeurs d'emploi estiment ne pas être prêts à faire de concessions géographiques pour trouver un emploi. Pour les jeunes, le choix des formations est généralement restreint par la proximité géographique : un des leviers est la prise en charge financière de l'hébergement dans l'internat de la structure de formation, mais cela se heurte également à un frein psychologique.

Une grande variété de publics en difficulté de mobilité

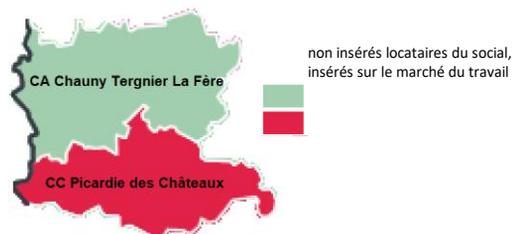
- **Une population plus faiblement diplômée qu'en région**

Le niveau de formation sur la zone d'emploi de Chauny est peu élevé. Plus de 60% de la population a au plus un niveau V (CAP, BEP ou équivalent).

Le niveau de formation de la population est très inégal. Il est plus faible dans la CA Chauny Tergnier La Fère qui comprend 3 quartiers prioritaires de la ville.

- **Un taux de pauvreté très élevé**

Le territoire est également confronté à un taux de pauvreté élevé : 20,5% pour la CA Chauny Tergnier La Fère en 2021 qui monte à 33,4% pour les moins de 30 ans. Les prestations sociales représentent 8,8% des revenus disponibles sur l'année 2021.



Sur l'ensemble du territoire, les 2 profils de pauvreté sur le territoire : non insérés locataires du social, insérés sur le marché du travail mais faible salaire

Source : Insee, Les multiples visages de la pauvreté dans les Hauts-de-France, 2023

- **Les habitudes de mobilités des habitants**

83% des ménages de la CA Chauny Tergnier La Fère possèdent au moins une voiture (CC Picardie des Châteaux : 91,1%)

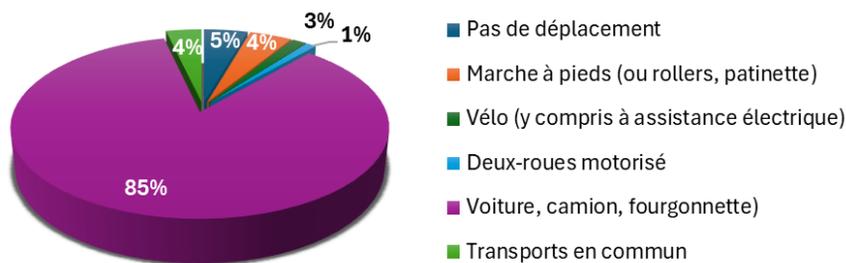
Si des transports collectifs existent sur le territoire, les mobilités en voiture individuelle sont largement privilégiées dans les territoires ruraux et périurbains pour l'accès à l'emploi ou aux services. Le taux de motorisation constitue en ce sens un critère déterminant dans la capacité des ménages à accéder aux services. Globalement, le taux de motorisation est en cohérence avec les densités de population observées, c'est-à-dire qu'il est plus élevé dans les secteurs ruraux que dans les secteurs urbains (Source : Insee, RP2021, exploitations principales, géographie au 01/01/2024).

Zone du lieu de travail		2015	%	2021	%
Travaillent :					
CA Chauny Tergnier La Fère	◦ dans la commune de résidence	5 436	28,0	4 829	24,7
	◦ dans une commune autre que la commune de résidence	14 002	72,0	14 756	75,3
	Ensemble	19 438	100	19 586	100
Travaillent :					
CC Picardie des Châteaux	◦ dans la commune de résidence	1 436	22,0	1 086	16,5
	◦ dans une commune autre que la commune de résidence	5 099	78,0	5 515	83,5
	Ensemble	6 536	100	6 601	100

Source : Insee, 2021

En 2021, par rapport à 2015, la mobilité domicile-travail a nettement augmenté. La taille modeste de la zone d'emploi, combinée à la proximité de plusieurs pôles d'emplois importants (St-Quentin, Compiègne et Laon) incite la population active résidente de la zone à plus de mobilité.

Part des moyens de transport utilisés pour se rendre au travail en 2021



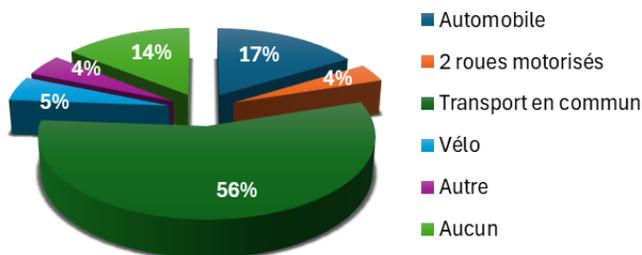
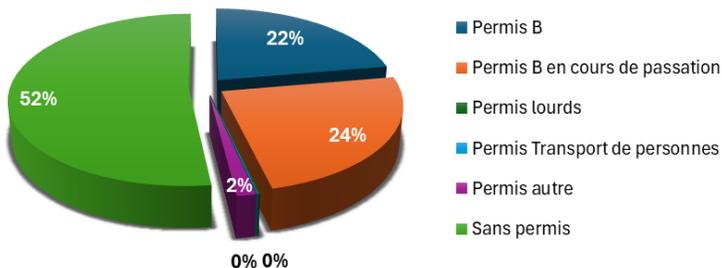
La dominance rurale de l'Aisne explique en grande partie la **dépendance à la voiture** de ses habitants, visible à travers l'analyse du taux de motorisation des ménages, qui donne une indication relativement fiable du recours ou non à la voiture en fonction des territoires.

85% des travailleurs utilisent la voiture pour se rendre au travail. Cela signifie qu'en dehors des principales agglomérations du bassin qui sont dotées de réseaux de transports urbains, la dépendance à la voiture individuelle est très forte en l'absence de solutions de mobilité alternatives.

Même lorsqu'une offre de transports collectifs existe, de nombreux emplois nécessitent la possession d'un véhicule et du permis de conduire en raison de leur positionnement externe mais aussi des horaires ne correspondant pas

- Les habitudes de mobilités des jeunes accompagnés par la mission locale

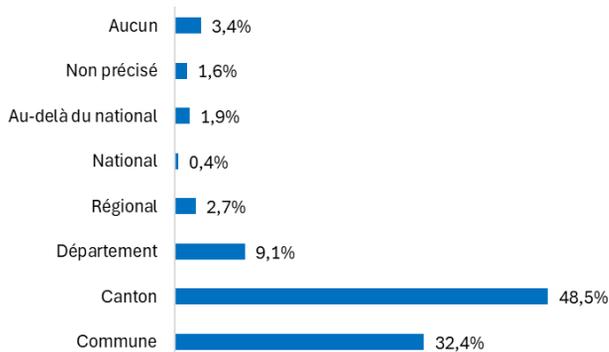
Permis et moyen de transport



Source : I Milo , 2023

Plus de la moitié des jeunes accompagnés par la mission locale en 2023 n'ont pas le permis. 24% sont en cours de passation et seulement 22% ont le permis. Par conséquent plus de la moitié des jeunes utilisent les transports en commun pour se déplacer.

Rayon de mobilité



Source : I Milo , 2023

81% des jeunes accompagnés par la mission locale ont un rayon de mobilité restreint (commune ou canton) du fait de l'utilisation des transports en commun pour se déplacer

La mobilité pose par ailleurs la **question des compétences et de rapport psychologique à l'échec**. Ce frein est particulièrement prégnant pour les jeunes qui rencontrent des **difficultés à passer le code et le permis**

Enfin, l'accès à une offre de mobilité, individuelle ou collective, pour les jeunes, si elle repose avant tout sur des facteurs objectifs, dépend également de représentations sociales liées aux différents modes et à leur coût. Globalement, ces représentations ont tendance à renforcer la dépendance à la voiture individuelle perçue comme un idéal à atteindre.



La mobilité, un enjeu majeur

Les nombreux freins à la mobilité

Le **taux de chômage** reste l'un des plus élevés de la Région avec un **nombre important d'offres d'emploi non pourvues**. Les entreprises soulignent avoir rencontré ou anticipé des difficultés de recrutement pour 46 % des projets d'embauche prévus en 2024, et ce essentiellement pour des **motifs de mobilité ou de compétences**

La mobilité est un des problèmes majeurs dans l'accès à l'emploi et le maintien dans l'emploi. Qu'il s'agisse de la possession d'un véhicule individuel (voiture, vélo, deux roues motorisées) ou de l'accès à un transport collectif (train, car et bus, covoiturage, transport solidaire), de nombreux **freins (difficultés financières, matérielles et sociales)** empêchent la mobilité des personnes vulnérables et plus largement de l'ensemble des usagers.

L'**illettrisme** s'ajoute à ces freins psychosociaux. Il est particulièrement important dans l'Aisne où 13% de la population axonaise est en situation d'illettrisme contre 11% pour les Hauts-de-France et 7% au niveau national. **Les jeunes de moins de 16 ans en difficulté de lecture sont particulièrement nombreux**, puisqu'ils représentent environ 17% de la population dans l'Aisne contre 11,5% en France en 2019. Le sujet de l'**illectronisme**, avec la grande diversité de situation qu'il recouvre (non-possession, non-maîtrise, mauvais état des outils numériques) est particulièrement fort pour les personnes vulnérables. Il concerne le recours aux outils d'aide à la mobilité (calculateur d'itinéraire, géolocalisation, réservation de trajets) mais également les procédures administratives périphériques (accès aux aides, abonnements). La maîtrise du numérique est plutôt dévolue aux actifs, ce qui explique le non-recours aux aides, très fréquent pour les personnes en situation de précarité.

➔ Pour dépasser ces freins (financiers, matériels, de disponibilité et d'adéquation de l'offre et psychosociaux), un **accompagnement humain et personnalisé est nécessaire**.



La mobilité, un enjeu majeur

Une solution pour le territoire : la mise en place d'une plateforme mobilité sur l'arrondissement de Laon

Une plateforme mobilité a été mise en place en 2022 sur l'arrondissement de Laon pour combattre les problématiques de mobilité que rencontrent les personnes en insertion.

Ces difficultés de mobilité ont des causes diverses : économiques, sociales, psychologiques, cognitives

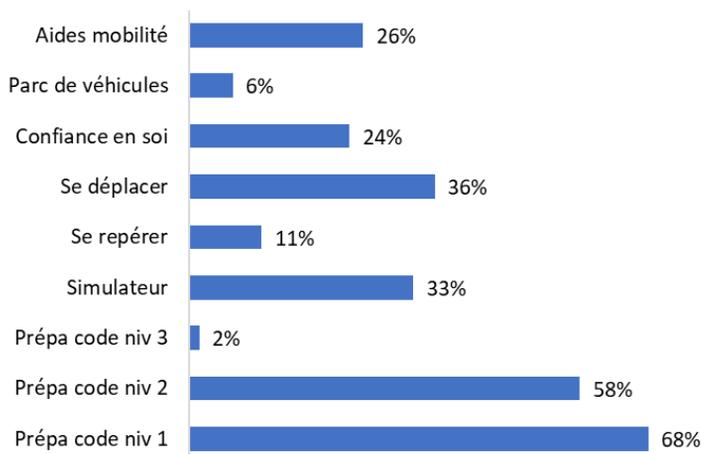
La plateforme mobilité a vocation à :

- Centraliser l'ensemble des aides existantes touchant la mobilité et les solutions de mobilité existantes,
- Informer et orienter vers les aides à la mobilité disponibles,
- Réaliser un diagnostic de la situation spécifique de la personne et établir un plan d'actions,
- Accompagner et former la personne vers une mobilité autonome
- Mettre à disposition des moyens de déplacement : déplacement à la demande, deux roues, voitures
- Recenser les besoins non couverts
- Travailler en réseau avec les acteurs de l'insertion et de la mobilité

Sur 2022-2023, **836** personnes ont pu bénéficier de la Plateforme Mobilité

- 25% des participants sollicitent la plateforme pour **reprendre confiance en eux** vis-à-vis de l'apprentissage du code ou de la conduite
- Les 2/3 souhaitent être accompagnés dans la **préparation du code (67%)** et **43%** pour la **préparation de la conduite**
- Pour près de la moitié d'entre eux, le périmètre de mobilité personnel ou de recherche d'emploi/formation est restreint
- 28% des participants ont des difficultés d'apprentissage ou de compréhension
- Seulement un peu plus de la moitié des participants se déplacent en dehors du département (54%) et certains ne dépassent pas la limite de leur ville ou village (10%)
- 57% des participants a déjà refusé une offre d'emploi ou n'a pas postulé parce qu'il fallait avoir le permis

- Un diagnostic mobilité approfondi est réalisé pour permettre d'appréhender la situation individuelle des personnes, d'identifier des difficultés mais surtout des potentiels, et de proposer un parcours mobilité adapté.
- Suite au diagnostic, les participants sont positionnés sur les ateliers répondant à leurs besoins



Le suivi permet ensuite de maintenir le participant dans la démarche de changement en matière de mobilité et de tenter que les déplacements entravent de moins en moins le projet professionnel.

A l'issue de l'accompagnement:

- **231 participants sont maintenant en capacité d'assumer leurs démarches**
- **341 participants ont gagné l'autonomie nécessaire pour suivre les cours de code en autoécole**
- **185 ont validé la compétence 1 (connaître des principaux organes et commandes du véhicule, maîtriser le maniement du véhicule dans un trafic faible ou nul...)**

ATOUTS

- Présence d'une plateforme de mobilité sur le bassin
- Couverture de l'ensemble des EPCI, à minima, par une offre de diagnostic et d'accompagnement mobilité
- Des aides financières nombreuses

FAIBLESSES

- Des infrastructures de transport inégalement réparties faisant apparaître des zones blanches
- Freins financiers
- Freins cognitifs et psychosociaux, en particulier chez les jeunes déscolarisés

OPPORTUNITES

- Des projets cherchant à faire évoluer les offres de mobilité de droit commun et solidaire
- Une conscience élevée des liens entre mobilité et insertion/accès à l'emploi avec des dispositifs en adéquation avec celle-ci

RISQUES

- Illisibilité et inaccessibilité de l'offre de mobilité solidaire
- Non-recours aux aides financières du fait de leur lisibilité complexe



La mobilité, un enjeu majeur

Conclusion

Sur le territoire de Chauny, le faible niveau de qualification, le faible niveau de revenu associés à un lieu de résidence excentré (ruralité du territoire) génère des problèmes d'accès aux emplois particulièrement chez les jeunes.

Malgré l'offre de transport déployée sur le territoire, le manque de mobilité des jeunes demandeurs d'emploi est un véritable frein sur le marché du travail et constitue une problématique majeure sur le territoire. Celle-ci se pose à plusieurs niveaux :

- L'absence de permis de conduire pour des personnes en âge de l'avoir ;
- L'absence de véhicule particulier pour des personnes possédant le permis de conduire ;
- L'incapacité financière à payer un titre de transport ;
- La faible efficacité des réseaux collectifs dans les communes rurales.

Ainsi, un certain nombre de demandeurs d'emploi, non mobiles, sont exclus du marché du travail par leur impossibilité d'atteindre les pôles d'attractivité locaux et régionaux, et de saisir les opportunités d'emploi ou de formation que ceux-ci offrent.

Sur 2022-2023, la plateforme mobilité a permis d'aider de nombreux bénéficiaires dans leur autonomie sur le plan de la mobilité. Au vu des résultats obtenus, l'action sera reconduite sur 2024 et 2025.