

PARTIE 5

MOBILITÉ ET ÉQUIPEMENTS

*LES BESOINS EN MATIÈRE DE MOBILITÉ,
D'ÉQUIPEMENTS ET DE MAÎTRISE DES FLUX DE
PERSONNES*

Table des matières

1.	Une offre complète de déplacements	5
1.1.	Un réseau routier développé	5
1.1.1.	<i>Deux autoroutes qui irriguent le territoire</i>	<i>5</i>
1.1.2.	<i>Un réseau complémentaire de routes nationales et départementales.....</i>	<i>6</i>
1.1.3.	<i>Certains axes particulièrement fréquentés</i>	<i>7</i>
1.2.	Le transport de marchandise	8
1.2.1.	<i>Un réseau fluvial de marchandise principalement tourné vers l'Europe</i>	<i>8</i>
1.2.2.	<i>Un trafic de fret ferroviaire de transit.....</i>	<i>9</i>
1.2.3.	<i>Un trafic poids lourd « saturé » sur certains axes.....</i>	<i>11</i>
1.3.	Une forte dépendance à la voiture	12
1.3.1.	<i>Une majorité de déplacements en voiture.....</i>	<i>12</i>
1.3.2.	<i>Un taux de motorisation encore faible, mais des secteurs très dépendants de la voiture</i>	<i>13</i>
1.3.3.	<i>Une offre de stationnement privée relativement faible :.....</i>	<i>14</i>
1.3.4.	<i>Un maillage complet de bornes électriques.....</i>	<i>14</i>
1.3.5.	<i>Covoiturage : une faible offre formelle</i>	<i>15</i>
1.4.	Les transports collectifs	16
1.4.1.	<i>Une offre complète de bus urbain au cœur du SCoT.....</i>	<i>16</i>
1.4.2.	<i>Une offre ferrée stratégique</i>	<i>17</i>
1.4.3.	<i>Un réseau de bus complémentaire encore fragmentaire</i>	<i>20</i>
1.5.	La pratique des modes doux.....	21
1.5.1.	<i>Une pratique du vélo tournée vers les loisirs</i>	<i>22</i>
1.5.2.	<i>... mais plus quotidienne dans les zones les plus urbaines</i>	<i>22</i>
1.6.	Les échanges intermodaux	22
1.6.1.	<i>Des aménagements concentrés</i>	<i>22</i>
1.6.2.	<i>Un potentiel et des projets.....</i>	<i>23</i>
2.	LES DYNAMIQUES A L'OEUVRE.....	24
2.1.	Les pratiques quotidiennes essentiellement internes au SCoT :	24
2.2.	Une aire d'influence qui s'étend vers le Sud du département	27
2.3.	<i>Peu de coordination des politiques de mobilité</i>	<i>28</i>
2.4.	Le travail transfrontalier, une pratique encore peu « organisée ».....	28
2.4.1.	<i>Des flux déséquilibrés avec les pays voisins</i>	<i>28</i>
2.4.2.	<i>Vers une mutualisation des équipements de transport ?</i>	<i>30</i>
2.5.	Les déplacements domicile-étude : un public moins autonome dans les déplacements	31
3	Un accompagnement des publics fragiles.....	34
3.1.	Une dépendance à la voiture qui fragilise certains publics	34
3.1.1.	<i>Les mineurs et les seniors.....</i>	<i>34</i>
3.1.2.	<i>L'autonomie à la conduite, principalement chez les jeunes adultes.....</i>	<i>35</i>
3.1.3.	<i>Des solutions pour la mobilité quotidienne encore peu coordonnées</i>	<i>36</i>

3.2	Un risque de vulnérabilité concernant certains publics	36
3.2.1	<i>Une fragilité potentielle pour certains actifs des territoires isolés</i>	<i>36</i>
3.2.2	<i>Des quartiers qui concentrent les fragilités.....</i>	<i>37</i>
3.2.3	<i>Des structures d'accompagnement qui ne couvrent pas l'ensemble du territoire.....</i>	<i>40</i>
4	Un niveau d'équipement spécifique à « chaque âge de la vie ».....	41
4.1	Une large gamme d'équipements à destination des parents et des familles	41
4.1.1	<i>Des équipements de proximité nombreux et disponibles sur l'ensemble du territoire</i>	<i>42</i>
4.1.2	<i>Des équipements intermédiaires à distance raisonnable des familles</i>	<i>43</i>
4.1.3	<i>Un accès aux soins et aux lycées plus compliqués dans certaines zones</i>	<i>44</i>
4.2	De nombreux équipements destinés aux jeunes.....	44
4.3	L'offre à destination des seniors.....	46
4.3.1	<i>Un niveau de proximité qualitatif</i>	<i>47</i>
4.3.2	<i>Un territoire prêt à accompagner le vieillissement de la population.....</i>	<i>48</i>
4.3.3	<i>Une offre supérieure plus difficilement accessible aux seniors les moins mobiles.....</i>	<i>49</i>
5	Un enjeu sur la question de la santé.....	49
5.1	Une offre de soins de 1 ^{er} niveau assez satisfaisante.....	49
5.2	Une offre de soins de 2 ^{ème} niveau un peu plus faible	50
5.3	Une offre de soins spécialisée plus rare	51
6	Une richesse en matière d'équipements culturels et touristiques	53
6.1	Une offre culturelle complète au service des habitants comme des touristes	53
6.1.1	<i>Une concentration de l'offre culturelle au sein de plusieurs pôles.....</i>	<i>53</i>
6.1.2	<i>Une identité culturelle de renommée internationale.....</i>	<i>54</i>
6.1.3	<i>Une offre patrimoniale répartie sur l'ensemble du territoire</i>	<i>55</i>
6.2	Une offre en hébergement touristique développée et diversifiée.....	56
6.3	Une offre de loisir importante	59
6.4	Une situation géographique privilégiée mais un potentiel touristique restant à exploiter	60
6.5	Un potentiel à exploiter autour des modes doux ?	61
7	Zoom sur les relations avec la Belgique	63
7.1	Des pôles belges d'ampleur à proximité.....	63
7.2	Des équipements spécifiques complémentaires	64
7.3	Une stratégie de coopération en construction.....	64
8	Répondre aux défis du numérique :	66
8.1	Une bonne couverture numérique	66
8.2	Les nouveaux modes de travail : les Tiers Lieux	67

1. UNE OFFRE COMPLETE DE DEPLACEMENTS

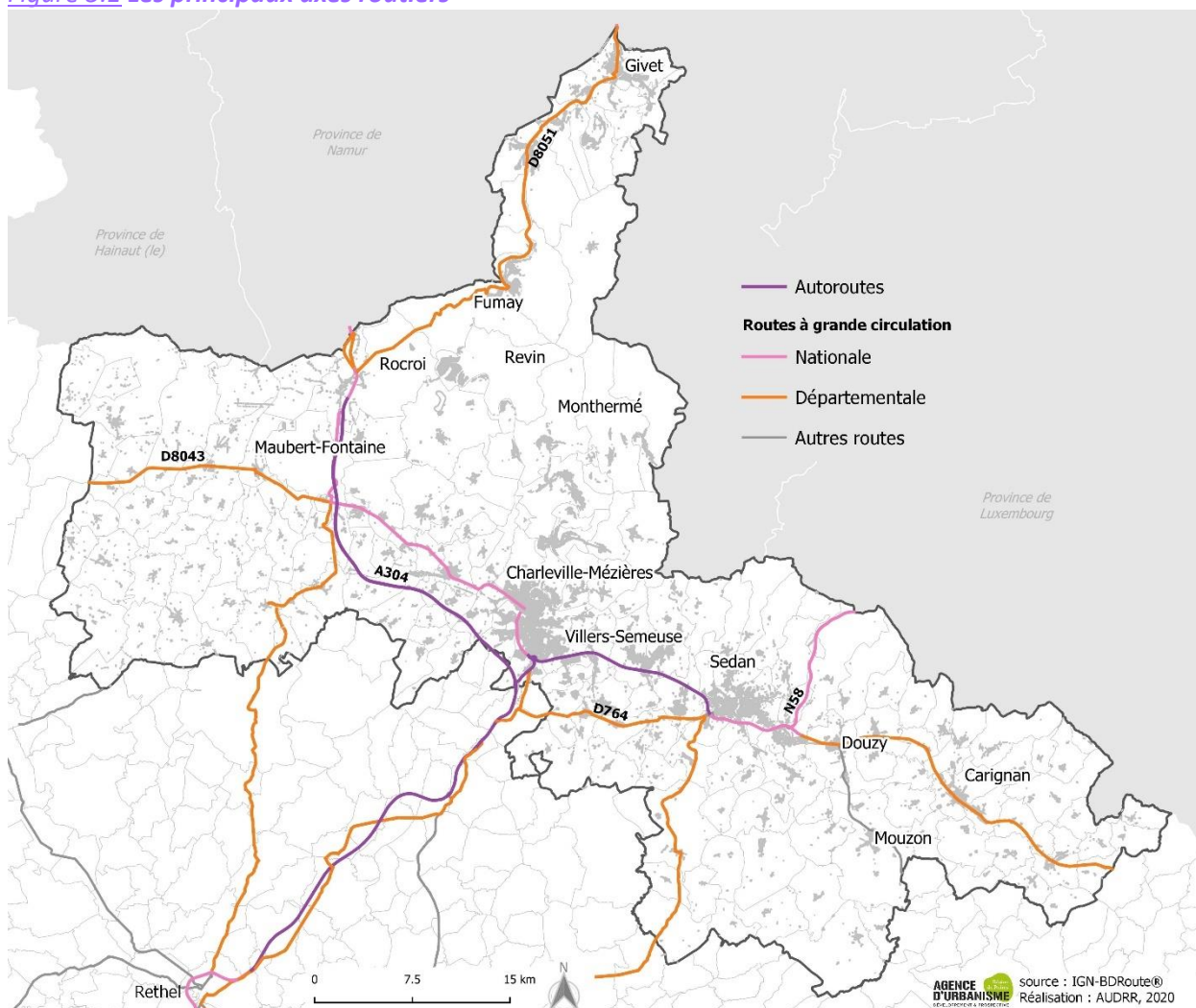
1.1. Un réseau routier développé

Au carrefour de la Belgique et de 2 grandes régions que sont le Grand-Est et les Hauts-de-France, le territoire du SCoT Nord Ardennes s'inscrit dans un vaste réseau routier transfrontalier.

Entouré des 2 grands pôles urbains de Charleroi et de Namur au nord de la frontière qu'il partage avec la Belgique, il avoisine également des zones beaucoup moins peuplées, appartenant à la province du Luxembourg Belge, accessibles via le réseau routier complémentaire.

Au Sud, le pôle urbain le plus proche, accessible via l'autoroute A34 puis par la Route Nationale 51 en moins d'1h, reste la commune de Reims.

Figure 5.1 Les principaux axes routiers



1.1.1. Deux autoroutes qui irriguent le territoire

Depuis l'ouverture de la nouvelle portion de l'autoroute A304 en juillet 2018, le territoire s'est inscrit dans l'itinéraire Marseille-Rotterdam, intégralement relié par voie rapide. Le territoire s'est ainsi offert un accès à la très densément peuplée Europe du Nord, ses réseaux routiers et ses ports.

Sur le plan local, ce nouvel axe structurant apporte une possibilité de contournement à Charleville-Mézières dans le prolongement de l'autoroute A 304 en provenance de Reims, en offrant par la même occasion un accès aux communes de la Thiérache.

Un second tronçon autoroutier reliant les 2 pôles urbains de Charleville-Mézières et de Sedan structure le territoire du SCoT et offre un accès rapide aux communes des Portes du Luxembourg. Il se poursuit ensuite par un réseau de nationales qui permettent de rejoindre la province Belge du Luxembourg (via Bouillon) puis le Luxembourg.

En 2018, la DIR-Est a dénombré chaque jour, plus de 22 000 véhicules circulant sur l'autoroute entre Sedan et Charleville-Mézières, ce qui en fait **le 2^{ème} axe le plus fréquenté du département**, derrière la rocade de Charleville-Mézières (43 000 véhicules/jours).

1.1.2. Un réseau complémentaire de routes nationales et départementales

En complément des autoroutes reliant les principales polarités et le territoire aux zones d'influence extérieures, un réseau de nationales et départementales structurent le SCoT Nord.

Ces infrastructures permettent la desserte locale des communes de moindre envergure mais également de communes ayant une influence sur leur environnement proche.

Ainsi Givet, commune au rayonnement certain sur de nombreuses communes du secteur de la pointe, est accessible depuis le Sud uniquement par une départementale (D8051) qui traverse par ailleurs de nombreuses localités le long de la Meuse. La topographie du territoire rend cette route particulièrement fréquentée, avec en moyenne 4 000 véhicules par jour et jusqu'à 8 000 véhicules aux abords de Givet, sans réseau alternatif majeur permettant de la désengorger.

Dans son prolongement, le tronçon entre Givet et la Belgique, sur la D949 est encore plus fréquenté puisqu'on y relève en moyenne chaque jour 10 000 véhicules selon les comptages du Conseil Départemental en 2018.

On retrouve ce constat sur la frange Est du territoire du SCoT. En effet, si l'autoroute et la nationale 58 qui la prolonge desservent Sedan et ses environs, le réseau se poursuit à l'Est uniquement via des départementales. Et ce, alors que d'importantes communes sont présentes dans ce secteur, tel que Carignan et ses 2 885 habitants et Mouzon peuplé de 2 305 résidents selon l'INSEE. Ainsi la D8043 reliant Sedan et Carignan accueille un trafic soutenu de presque 14 000 véhicules/jour sur le tronçon Sedan-Douzy et encore 8 000 aux abords de Carignan.

C'est pourquoi, les routes nationales ainsi que **certaines départementales du SCoT, mentionnée sur la carte ci-dessus sont classés comme étant à grande circulation** (liste fixée par le décret n° 2010-578 du 31 mai 2010).

Conformément à l'article L110-3 du Code de la route, ces axes à grande circulation, quelle que soit leur appartenance domaniale, sont les routes qui permettent d'assurer la continuité des itinéraires principaux et, notamment, le délestage du trafic, la circulation des transports exceptionnels, des convois et des transports militaires et la desserte économique du territoire, et justifient, à ce titre, des règles particulières en matière de police de la circulation.

Zoom sur les routes à grande circulation

Une ouverture à l'urbanisation à proximité de ces axes est soumise au code de l'urbanisme (article L.111-6) :

En dehors des espaces urbanisés des communes, les constructions ou installations sont interdites dans une bande de 100 mètres de part et d'autre de l'axe des autoroutes, des routes express et des déviations au sens du code de la voirie routière et de 75 mètres de part et d'autre de l'axe des autres routes classées à grande circulation.

Cette interdiction ne s'applique pas :

- *aux constructions ou installations liées ou nécessaires aux infrastructures routières ;*
- *aux services publics exigeant la proximité immédiate des infrastructures routières ;*
- *aux bâtiments d'exploitation agricole ;*
- *aux réseaux d'intérêt public.*

Elle ne s'applique pas non plus à l'adaptation, au changement de destination, à la réfection ou à l'extension de constructions existantes.

1.1.3. Certains axes particulièrement fréquentés

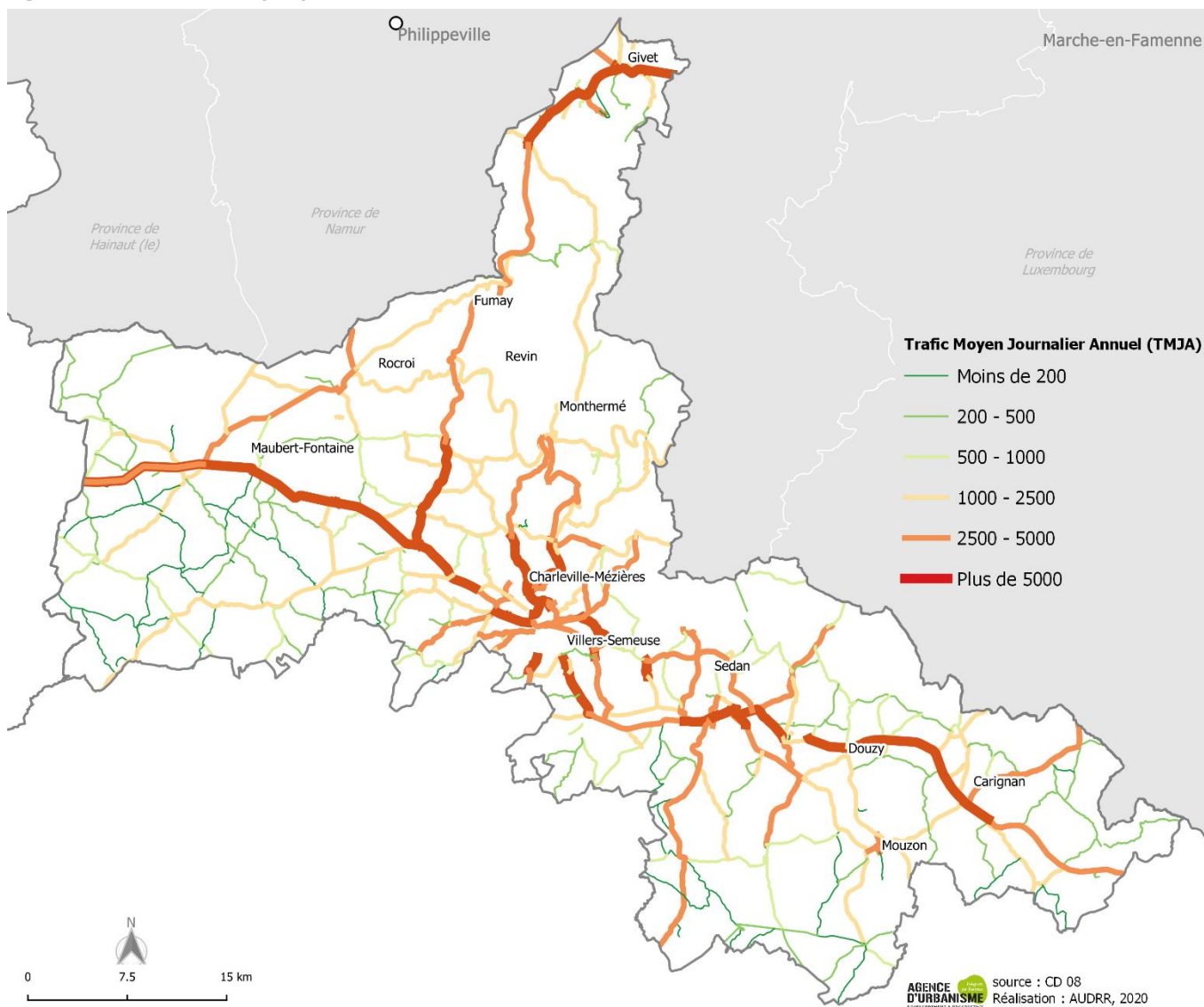
Entre 2015 et 2018, la fréquentation des routes est restée assez stable sur l'ensemble du département, on constate cependant une augmentation sur certains axes.

Ainsi, le trafic s'est accru de plus de 25 % entre Rocroi et Fumay (soit +200 véh/jours), dans le prolongement de la nouvelle autoroute, ce qui n'est pas sans nuisance pour les riverains, au vu de la fréquentation des poids lourds, comme exposé plus tard dans ce diagnostic.

Les barreaux parallèles aux deux axes structurants au Nord du SCoT que sont l'A304 et la D988 ont également vu leur fréquentation augmenter, notamment entre Revin et Rocroi.

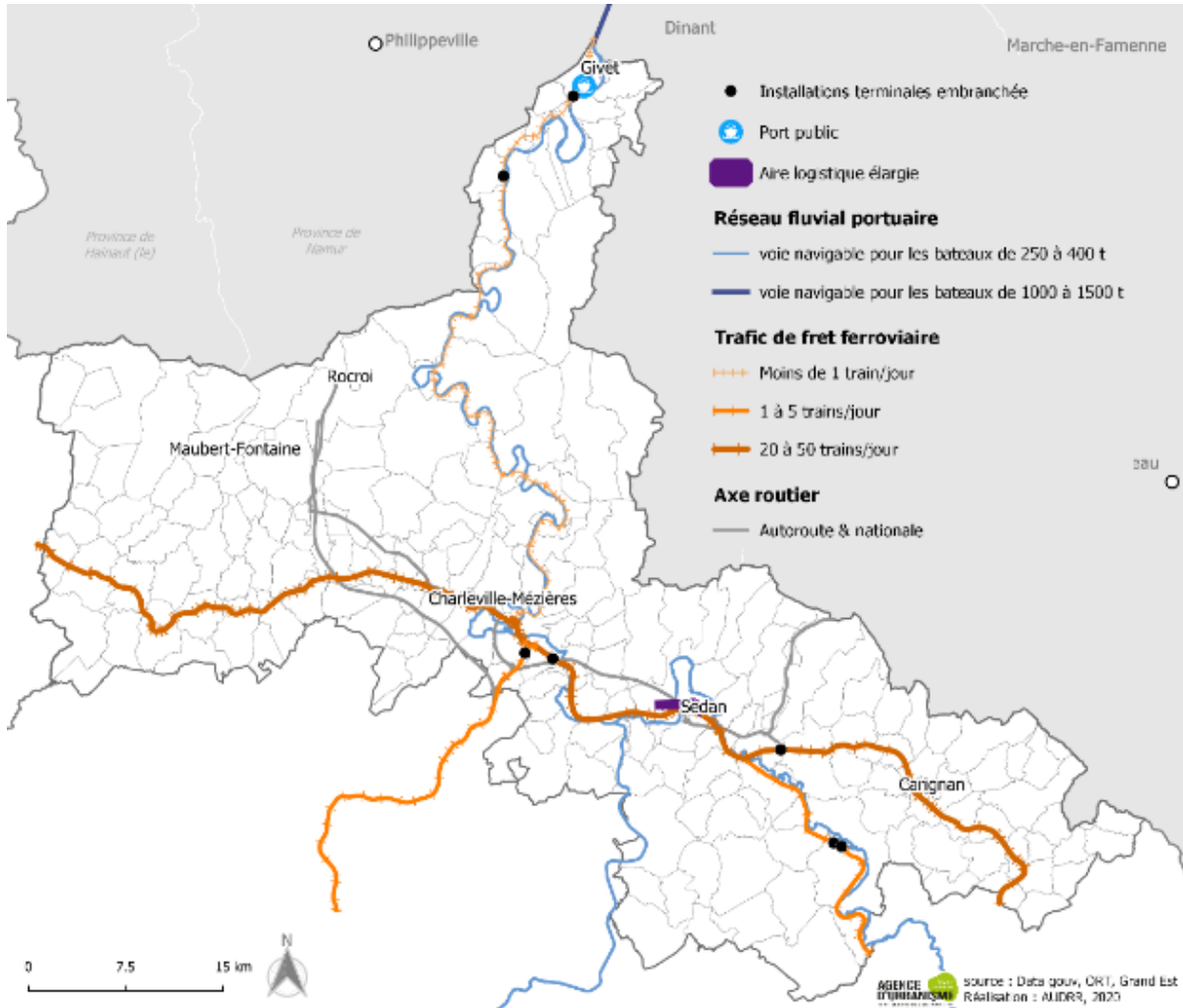
L'autoroute A304 doit permettre d'alléger la fréquentation de certains axes où l'impact des poids lourds est important. Cependant, certaines départementales restent particulièrement surchargées. Ainsi les poids lourds représentent 15% du trafic sur l'axe Rocroi-Givet via Fumay, et 10% sur l'axe Carignan-Sedan. Ces volumes importants dégradent les conditions de circulation des communes concernées, **ceci alors que l'infrastructure logistique alternative à la route reste absente aux alentours de Rocroi.**

Figure 5.2 Des axes très fréquentés



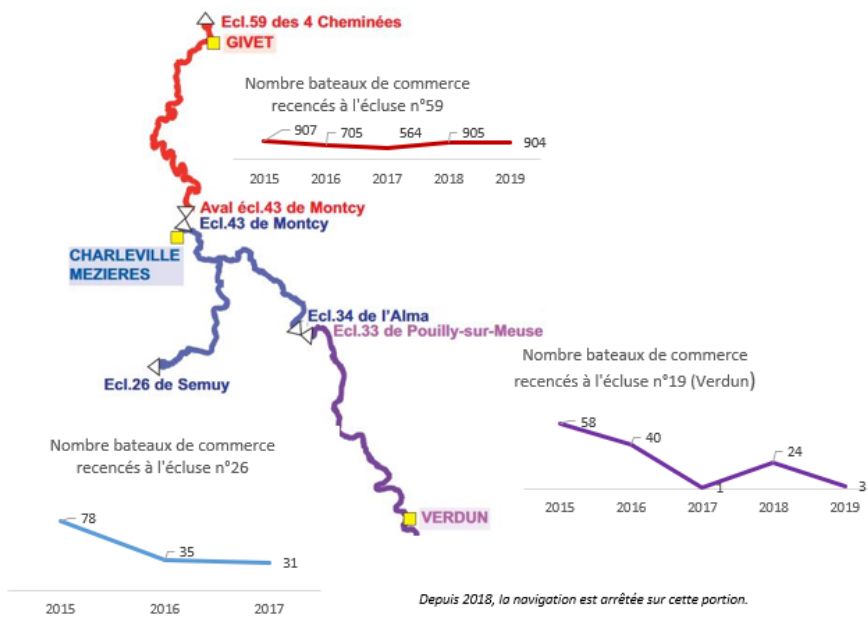
1.2. Le transport de marchandise

Figure 5.3 Les infrastructures dédiées au transport de marchandise en 2020



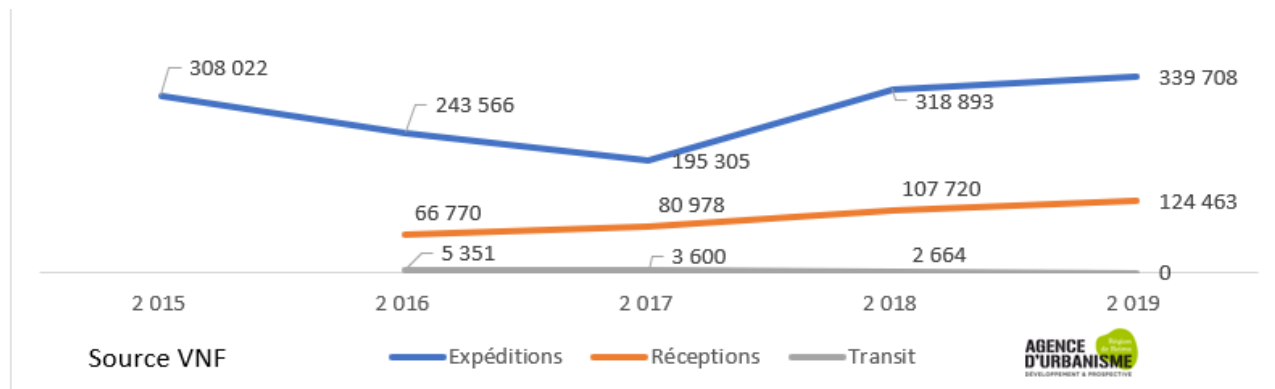
1.2.1. Un réseau fluvial de marchandise principalement tourné vers l'Europe

Figure 5.4 Flux de navires de commerces entre 2015 et 2019 (source VNF)



Au Nord de Givet, le SCoT est connecté au réseau fluvial Européen de grand gabarit (péniches de plus de 1 000 tonnes). Il est ainsi possible de rallier les grands ports d'Europe sans rupture de charge à partir de Givet. La ville profite d'ailleurs d'une plateforme multimodale (route-rail-fluvial) que le pacte-Ardenne prévoit de moderniser (action 38) afin de permettre l'accueil de bateaux plus longs.

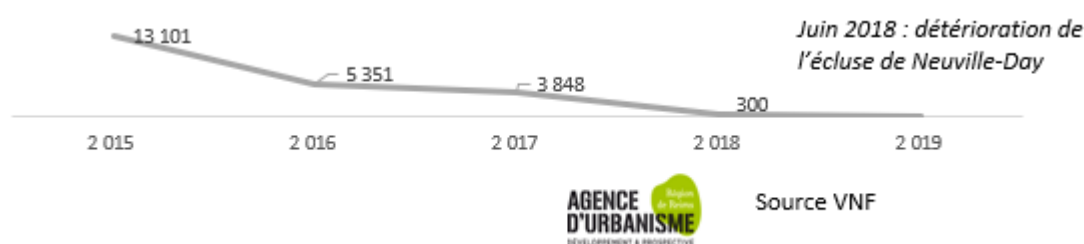
Figure 5.5 Trafic entre Givet et l'écluse n°59 (en tonnes) entre 2015 et 2019



Pour l'heure, il est intéressant de constater que le territoire exporte plus de marchandises qu'il n'en reçoit, via ses voies fluviales. Si le trafic est globalement en hausse depuis quelques années, le volume de marchandises réceptionnées a quant à lui presque doublé, passant de 66 770 tonnes en 2016 à près de 125 000 en 2019.

Sur le reste du territoire, les navires effectuant des voyages de transit restent peu nombreux. En effet, le gabarit et la moindre capacité d'accueil du canal des Ardennes conditionnent les volumes transportés à maximum 250 tonnes, ce qui confère aux canaux du territoire une destination davantage touristique.

Figure 5.6 Trafic de transit entre Givet et Pont à Bar (en tonnes) entre 2015 et 2019



1.2.2. Un trafic de fret ferroviaire de transit

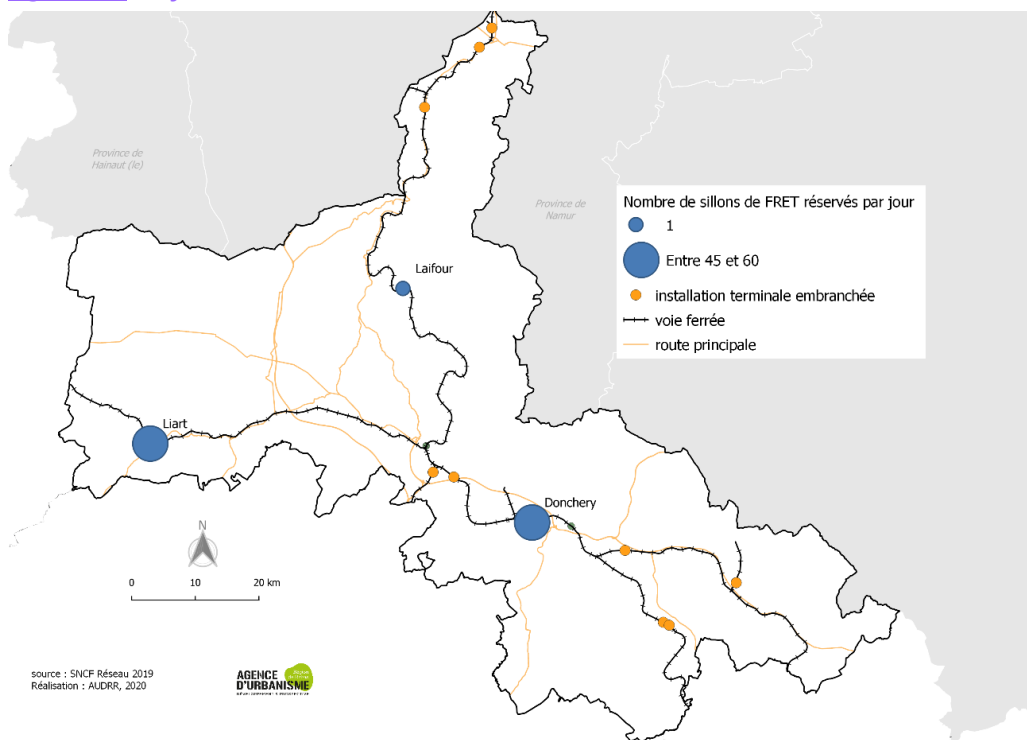
Comme le rappelle la carte plus haut, l'essentiel du trafic de marchandise par fret ferroviaire se concentre sur les lignes qui traversent le SCoT d'Est en Ouest, dans le cadre du corridor Mer du Nord-Méditerranée inauguré en 2007. Comme pour le trafic routier, cet itinéraire relie les ports de la Mer du Nord et l'Angleterre à la Méditerranée mais cette fois via Metz puis Lyon. Ainsi, plus de 20 trains circulent chaque jour sur cet axe, alors que la ligne Charleville-Givet accueille moins d'un convoi quotidien.

Ce trafic de transit explique le faible nombre d'équipements permettant de connecter des entreprises ou zones d'activité directement à la voie ferrée, évitant les ruptures de charges entre les modes de transport. En effet, seules 7 installations terminales embranchées, visibles sur la carte ci-dessous, permettent cela, concentrées sur le Nord ou l'Est du territoire.

Aussi, malgré la présence d'une plateforme multimodale à Givet, la ligne Givet-Charleville-Mézières reste peu utilisée. A noter que la réhabilitation de la ligne doit permettre d'augmenter ce trafic.

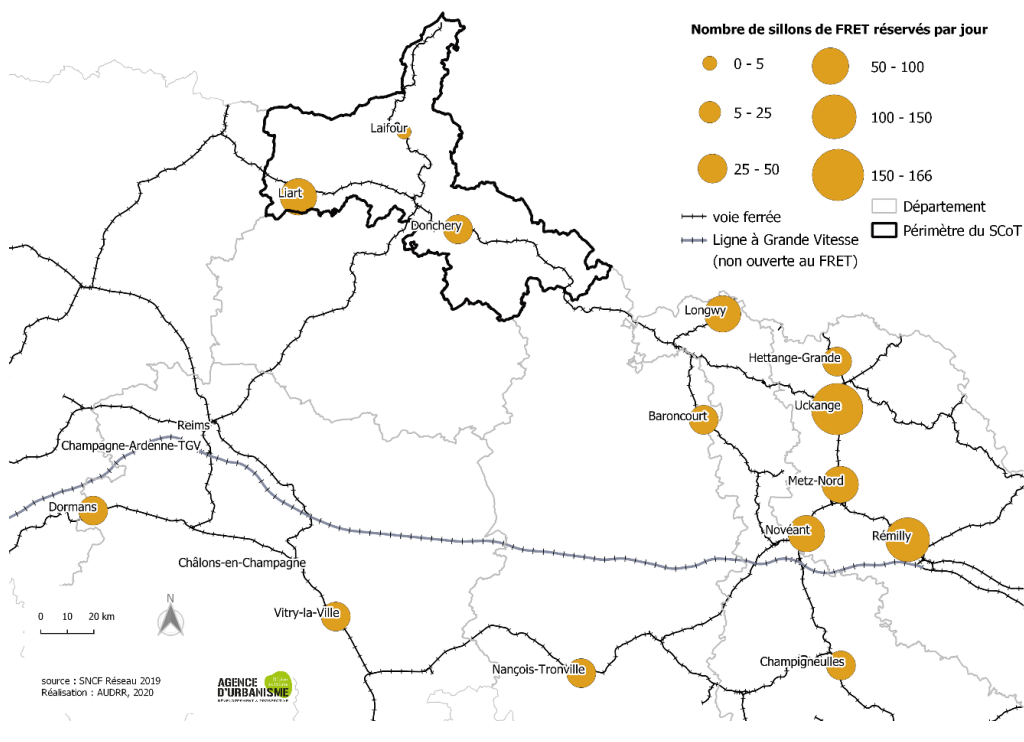
Plus précisément, 3 points de comptages sont disponibles sur le réseau ardennais, à Liart, Laifour et Donchery. Les sillons horaires, qui correspondent à des créneaux de passage réservés, permettent de connaître le volume de trafic prévu¹.

Figure 5.7 Trafic de FRET en 2019



Un jour ordinaire, 1 seul sillon est réservé en 2019 à Laifour, situé au nord du SCoT, alors qu'il y en a plus de 50 à Liart, pour rejoindre ensuite les Hauts-de-France et 49 recensés à Donchery, en direction de la Moselle et de la plateforme multimodale Thionville-Uckange qui accueille 160 convois/jours comme le montre la carte qui suit.

Figure 5.8 Un axe stratégique pour le trafic ferroviaire



¹ Du fait d'annulations de trajets, une différence peut exister entre le nombre de convois prévus et le nombre de convois qui a effectivement été affrété.

A noter que la ligne Longwy-Liart, passant par le SCoT nord ardennais accueillait en 2019 légèrement plus de convois que l'axe Bar-le-Duc, Châlons-en-Champagne, Epernay qui passe par la Marne et permet également de relier la Moselle au sud des Hauts de France. Cela conforte la position stratégique des voies ferrées du territoire en tant que liaison entre les pôles de Metz et ceux de la mer du Nord.

1.2.3. Un trafic poids lourd « saturé » sur certains axes

Du fait de leurs dimensions et leurs localisations, les voies rapides accueillent nécessairement des flux conséquents de poids lourds. C'est également le cas de certaines départementales qui, à défaut d'axe à gabarit plus important, jouent un rôle structurant sur de nombreux secteurs du SCoT.

Les services de l'état disposent de 6 points de comptages dans le périmètre du SCoT, permettant de connaître les flux sur les nationales et autoroute.

Au vu des contraintes liées au recueil de données, l'année de référence varie selon le point de comptage. En effet, certains événements peuvent affecter circulation ou la remontée technique d'information, impactant directement la fiabilité des données. Pour la même raison, ces chiffres révèlent un nombre de passage sur l'ensemble de l'année, la part de poids lourds par jour ouvré n'est pas fiabilisée mais est probablement supérieures.

Concernant le trafic de poids lourds, chaque point de comptage enregistre plus de 500 passages par jour et par sens avec des pics à 1 000 poids lourds pour la station de la Croisette. Sur certains axes, plus d'un véhicule sur 5 est un poids lourd, comme c'est le cas au point de comptage de la Croisette (20%) et de Rocroi (27%). Ces données restent stables chaque année mais également entre chaque sens de circulation.

Une autoroute gratuite, et un nouveau tronçon facilitant le transit ?

A noter que l'axe Charleville-Mézières-Reims voit passer plus de 1 000 camions par jour et par sens, soit un peu moins de 20 % du trafic total sur la portion au nord de Rethel et 12% au sud. La gratuité de cet axe entre différents pôles économiques en fait un itinéraire de transit relativement utilisé.

L'ouverture du nouveau tronçon autoroutier peut permettre de délester une partie du trafic aux alentours de Charleville-Mézières, notamment pour le transit. La nouveauté de l'aménagement ouvert fin 2019, l'absence de point de comptage spécifique sur cet axe et la baisse de la circulation liées à la crise sanitaire ne permettent pas, pour le moment de tirer des enseignements sur les éventuels changements d'itinéraires pour les poids lourds.

Des départementales structurantes au nord du SCoT

Concernant les départementales, le Conseil Départemental effectue des comptages permettant de connaître les routes les plus empruntées.

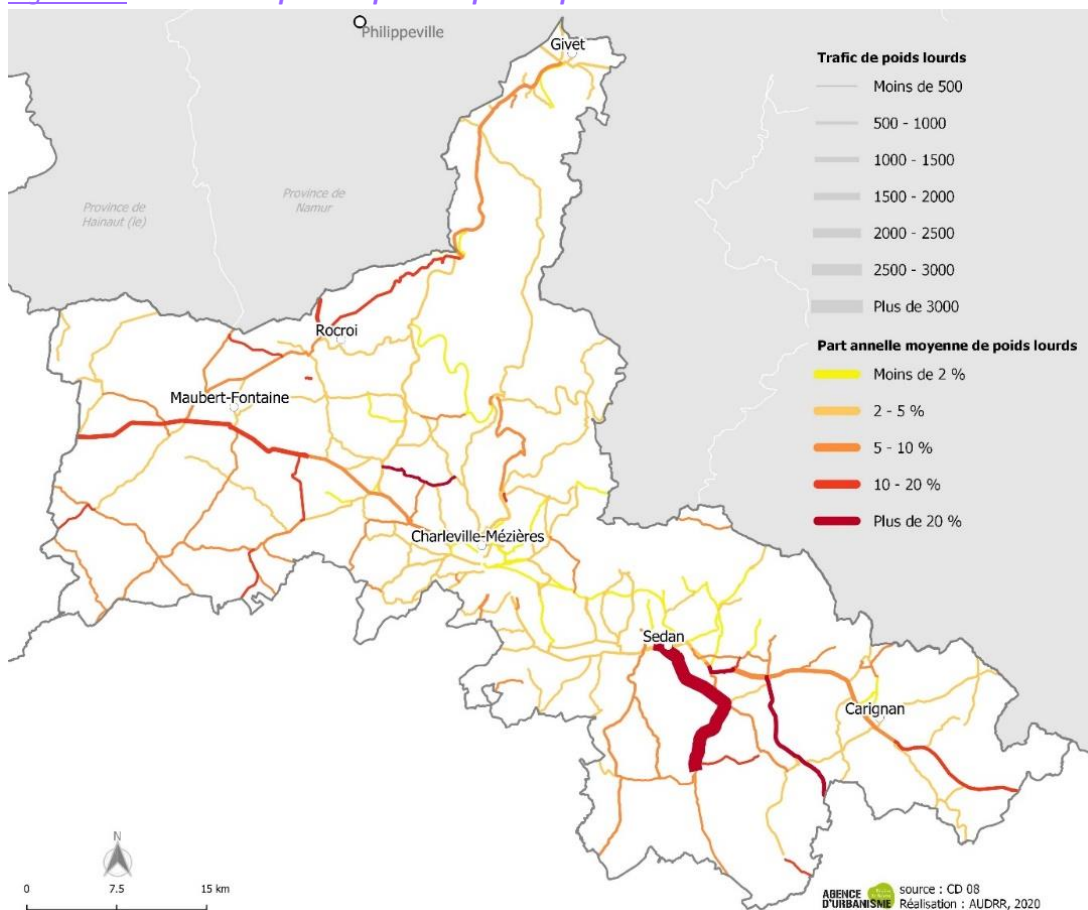
C'est notamment le cas de la D8051, via Rocroi et Fumay et de la D988 via Revin, qui constituent les seules liaisons disponibles entre Charleville-Mézières et Givet. En conséquence, elles font partie des axes les plus fréquentés avec plus de 600 poids lourds par jour selon le Conseil Départemental en 2018.

Dans ce contexte, l'impact de l'ouverture du nouveau tronçon autoroutier n'est pas encore connu. L'objectif est de permettre de détourner une partie du trafic poids-lourd, notamment pour le transit.

Concernant le trafic interne, cet axe présente un gain de temps sur la portion entre Charleville-Mézières et Rocroi. Cependant, le trajet entre Givet, port principal, et Charleville-Mézières, pôle économique, n'est pas plus rapide (1h) que via les anciens itinéraires qui empruntaient la D8051 entre Rocroi et Fumay ou la D988, plus court de 20 km. Des restrictions de circulation des véhicules poids lourds peuvent permettre un report de trafic sur l'autoroute, mais sans garantie au préalable. Cela permettrait de désengorger des routes, notamment entre Monthermé et Charleville-Mézières et ainsi limiter les nuisances potentielles pour les communes concernées et leurs riverains. Ceci en sachant que les possibilités de contournement restent très limitées sur ce territoire particulièrement contraint par sa topographie.

A noter que la départementale 8043 entre Maubert-Fontaine et Cambrai, seule axe permettant de relier le territoire du SCoT à la Région Hauts-de-France, est également concerné par ce type de nuisances puisqu'il s'agit d'un point de passage très emprunté par les poids lourds, qui représentent 20% du trafic.

Figure 5.9 Les axes les plus empruntés par les poids lourds en 2018



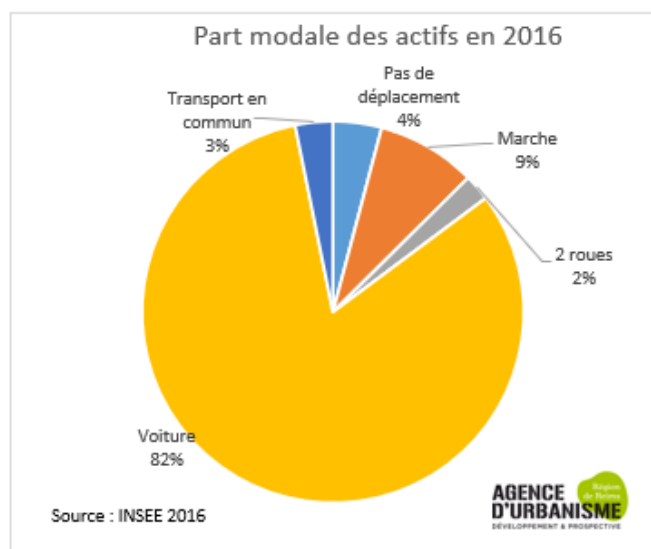
1.3. Une forte dépendance à la voiture

1.3.1. Une majorité de déplacements en voiture

En France métropolitaine (hors Ile-de-France) en 2016, 78% des actifs utilisaient la voiture pour se rendre au travail selon l'INSEE, un taux comparable à la région Grand Est.

Dans le SCoT, du fait de la typologie du territoire et des distances parcourues, le mode de transport privilégié reste également la voiture, déjà majoritaire et le **seul mode de transport dont la part augmente ces dernières années, passant de 78 % en 2006 à 82 % en 2016.**

Figure 5.10 Part modale des actifs en 2016 et évolution du nombre de déplacements par mode depuis 10 ans



	Evolution	
	2016	2006-2016
Pas de déplacements	3 066	-9%
Marche	6 277	-31%
2 roues	1 671	-34%
Voiture	61 016	-3%
Transport en commun	2 369	-20%
Total	74 399	-8%

Source : INSEE 2016

AGENCE D'URBANISME

Par conséquent, les modes de déplacements doux (marche et deux roues), sont en net recul. Le nombre d'actifs qui marchent pour se rendre au travail a diminué de 30% en 10 ans. Par nature, la marche est réservée aux trajets courts puisque 95% des marcheurs ne sortent pas de leur commune de résidence. Cas d'exception, les EPCI d'Ardenne Métropole et d'Ardenne Rives de Meuse, présentent une part de marcheurs plus élevée : 10% des actifs se rendent au travail en marchant sur ces 2 EPCI. Une particularité qui s'explique notamment par la proximité entre lieu d'habitat et lieu de travail sur 2 secteurs considéré comme des pôles d'emploi.

Sur ces secteurs comme ailleurs, le développement d'itinéraires sécurisés et continus peut contribuer à favoriser l'usage des modes actifs, sur l'ensemble des trajets du quotidien, pour le travail et les loisirs.

1.3.2. Un taux de motorisation encore faible, mais des secteurs très dépendants de la voiture

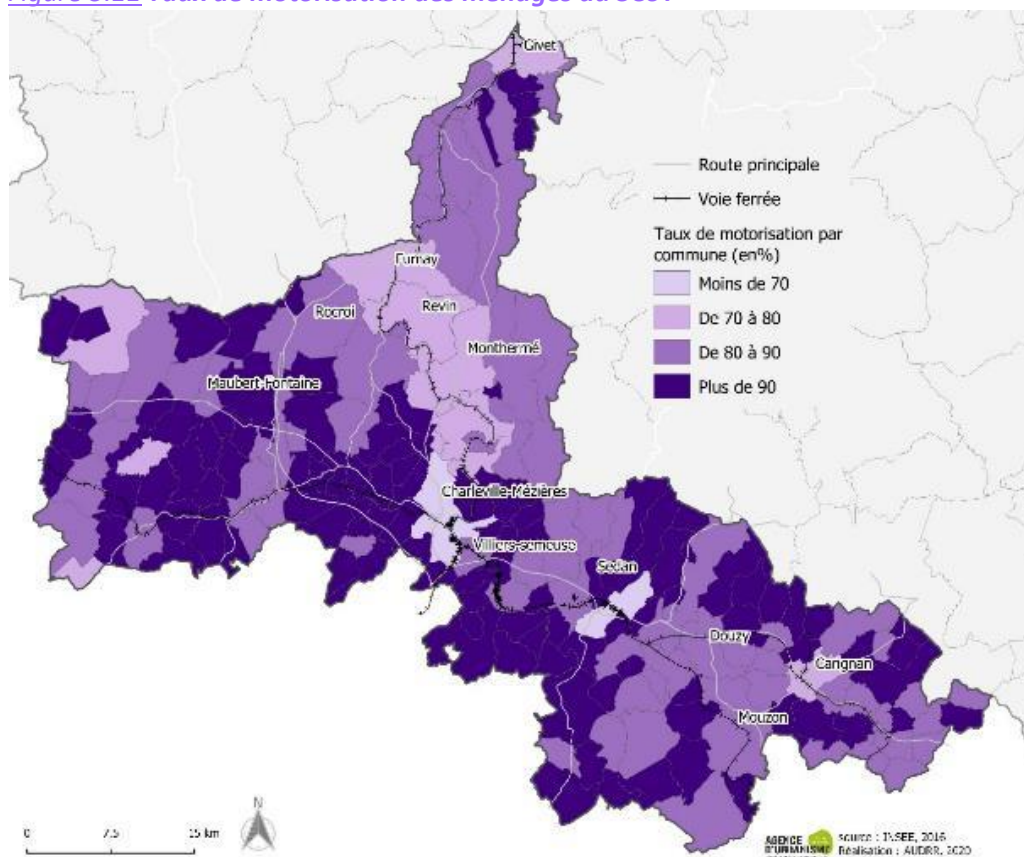
D'après l'INSEE, **8 ménages sur 10 possèdent au moins une voiture sur le SCoT Nord Ardennes** en 2016. Malgré une augmentation de ce taux depuis 2006, c'est toujours moins qu'aux niveaux national (81%) et régional (84%). De plus, il révèle certaines problématiques propres au territoire. Aussi, l'absence de véhicule et plus généralement **de permis reste un facteur d'exclusion**, notamment pour les jeunes des territoires ruraux. Le Pacte Ardenne prévoit d'ailleurs une mesure d'accompagnement pour ce public spécifique (FP120).

Comme le montre la carte ci-dessous, plus on s'éloigne des zones les plus urbanisées, plus le taux de motorisation est élevé.

En effet, la dépendance à la voiture reste particulièrement prégnante et **les taux de motorisation par nécessité plus élevés** sur certaines parties du territoire, les plus rurales, sur lesquelles l'offre alternative est encore inexistante, notamment parce que le nombre d'habitants est particulièrement faible. Ainsi par exemple, 88% des ménages des communes d'Ardenne Thiérache et 87% des ménages des Portes du Luxembourg possèdent au moins une voiture en 2016. Ce constat vaut également assez logiquement pour les secteurs les plus excentrés du SCoT, où l'utilisation de la voiture reste nécessaire à tout type d'activité.

Ainsi, on retrouve également des taux plus élevés dans les communes périphériques, plus résidentielles, de Charleville-Mézières et de Sedan, à **proximité de l'autoroute** notamment

Figure 5.11 Taux de motorisation des ménages du SCoT



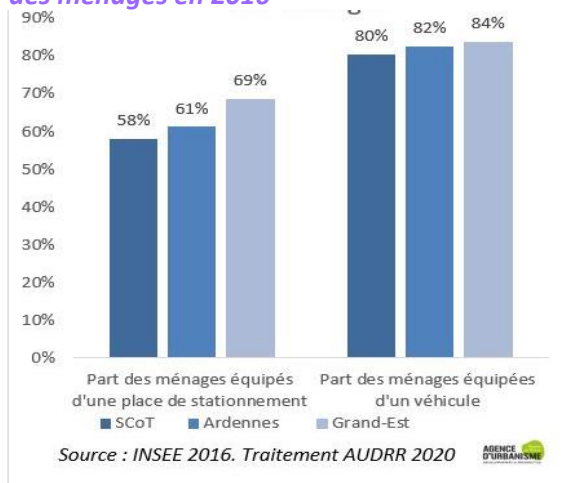
A l'inverse, les taux sont logiquement les plus faibles dans les communes les plus peuplées du territoire, disposant de modes actifs, voir les transports urbains pour Ardenne Métropole, et réunissant de nombreux emplois et

équipements. A cela s'ajoute certaines politiques de stationnement qui contraignent l'utilisation d'un véhicule personnel dans certains secteurs, ainsi que la présence plus forte de populations en difficulté sociale, pour lesquelles l'accès au véhicule personnel reste complexe.

À noter néanmoins des taux de motorisations assez faibles parmi les ménages résidants sur **certains pôles urbains**, comme Givet, Revin ou Fumay, le signe d'une proportion importante de ménages en difficultés, pour lesquels la mobilité reste assez contrainte.

1.3.3. Une offre de stationnement privée relativement faible :

Figure 5.12 Stationnement privé et véhicules des ménages en 2016



En 2016, selon l'INSEE, **58 % des ménages du SCoT possèdent une place privée de stationnement**, une proportion beaucoup plus faible qu'en moyenne dans le Grand Est. Les zones rurales sont les mieux pourvues puisque la part d'habitat individuel y est le plus développé.

Ainsi, ce taux grimpe jusqu'à 78% pour les ménages de l'Ardenne Thiérache par exemple.

De la même manière, l'écart entre le nombre de places disponibles par logement et le nombre de voitures possédées s'avère plus élevée dans les zones les plus urbaines, Ardenne Métropole et Ardenne Rive de Meuse notamment. Sur ces territoires, 55 % des logements disposent d'une place privée alors que presque 80% des ménages possèdent d'un véhicule.

Le fait de pouvoir stationner son véhicule sur les espaces privés permet de libérer des places pour les personnes de passage dans la commune. Cela limite également le stationnement sauvage qui survient lorsque l'offre légale est saturée, venant localement empiéter sur les cheminements dédiés aux piétons et personnes à mobilité réduites.

La majorité des communes du SCoT proposent une offre de stationnement sur voirie ou dans de petits parkings dédiés.

Des alternatives à la voiture thermique individuelle qui émergent

La majeure partie du territoire reste dépendante à l'utilisation de la voiture, pour les déplacements quotidiens ou professionnels. La transition vers une mobilité décarbonée passe par une nouvelle utilisation des véhicules individuels. Comme détaillé plus loin, des projets émergent sur le territoire pour mutualiser les véhicules ou développer l'utilisation de voitures électriques, porté par chaque EPCI. Les bassins de mobilité créée par la Région doivent permettre une harmonisation des politiques sur le sujet. Le projet d'un schéma directeur des mobilités alternatives fait également l'objet d'une action du Pacte Ardenne (fiche projet 86).

1.3.4. Un maillage complet de bornes électriques

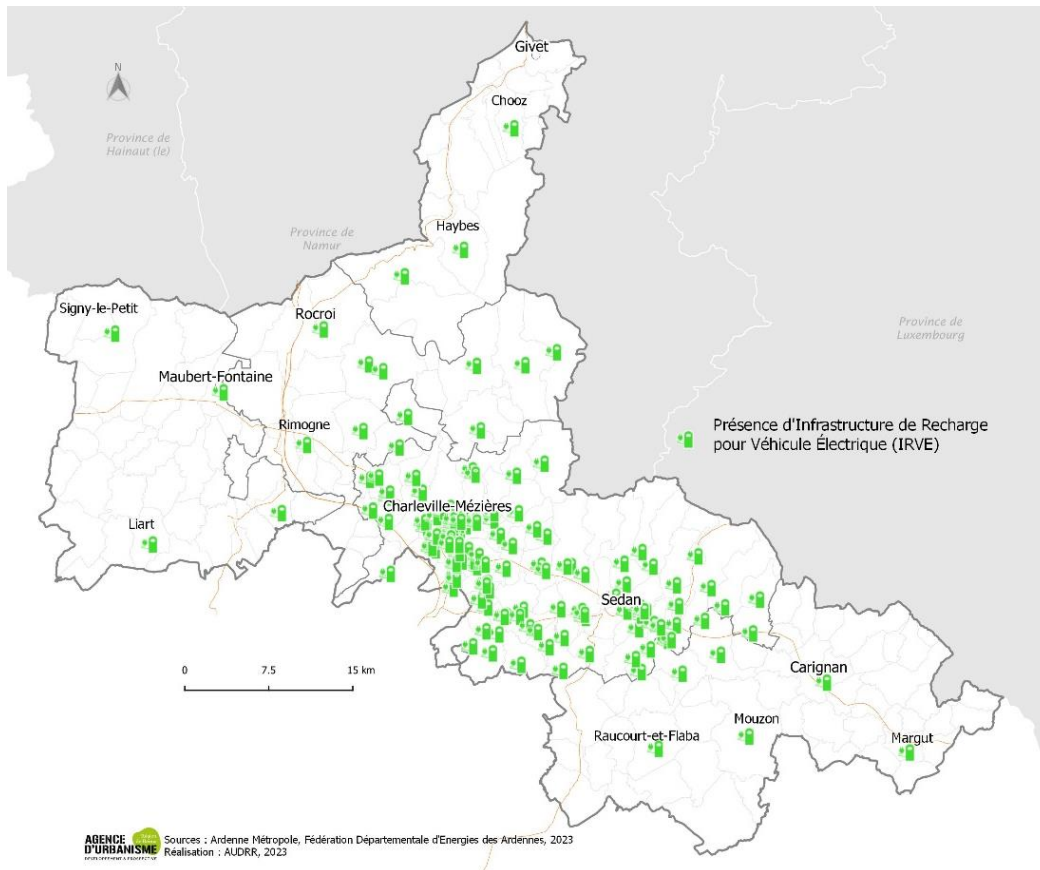
Ardenne Métropole a déployé 149 bornes de recharge électriques, accessibles au grand public. Ce projet a été couplé à la mise en place de 32 véhicules électriques en autopartage, disponibles dans 19 communes entre septembre 2018 et janvier 2022. Ce projet, innovant pour une collectivité de cette taille a été valorisé nationalement par la plateforme France-Mobilité et le Trophée des territoires écomobiles de l'AVERE.

Si l'autopartage a été arrêté, l'ensemble des bornes de recharges subsiste.

Un service similaire a été développé dans la pointe de Givet, notamment à destination des salariés de la centrale de Chooz, mais le système a été désactivé en 2018.

Hors du territoire d'Ardenne Métropole, l'ensemble des EPCI sont fédérés dans un schéma départemental des IRVE porté par la **Fédération Départementale de l'Énergie des Ardennes**. Il prévoit 1 borne tous les 20km, déployées depuis début 2021 dans tout le département selon la localisation décrite sur la carte ci-dessous.

Figure 5.13 Localisation des bornes de recharge électrique en 2023



Le déploiement s'est achevé en 2022 et permet d'offrir à tous une continuité et une complémentarité de service, sur l'ensemble du territoire. Une offre de bornes sur un territoire trop restreint est un frein au développement des véhicules électriques.

Bien que ces véhicules ne représentent actuellement que 2% des immatriculations, leur proportion est en croissance continue ici comme ailleurs. La population étant de plus en plus sensible à l'impact carbone de ses déplacements, cette nouvelle offre complète adaptée au département et à son étendue, permettra d'encourager et d'accompagner cette pratique en la rendant accessible au plus grand nombre, et ainsi d'améliorer la mobilité des ménages les plus en difficultés ou les plus isolés.

Elle permet également de répondre à une partie des besoins présents et futurs des habitants et des entreprises dont la flotte est déjà équipée. L'attractivité pour les personnes de passage en est également renforcée.

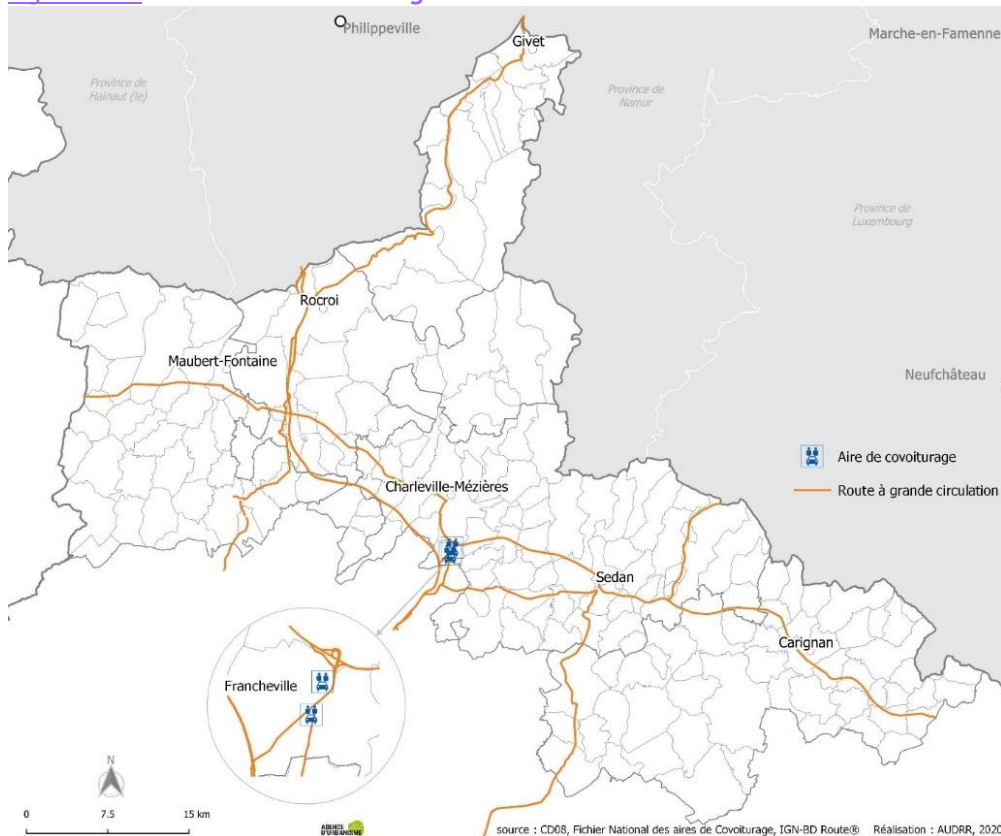
1.3.5. Covoiturage : une faible offre formelle

Comme le montre la carte ci-dessous, seulement 2 aires aménagées sont présentes à La Francheville, à proximité de Charleville-Mézières. 80 places sont ainsi disponibles aux abords de l'A34, sur la porte d'entrée Sud du SCoT.

Cette localisation proche des grands axes favorise un covoiturage « moyenne distance », mais l'accès reste difficile aux personnes ne disposant pas d'un moyen de locomotion pour se rendre sur l'aire. Aucune aire de covoiturage n'est pour le moment aménagée au cœur des zones à forte densité résidentielle ou aux abords des gares, visant à offrir une solution alternative et complémentaire à d'autres modes, notamment aux ménages dépourvus de véhicules et aux personnes de passage.

En substitution, de nombreux points de rencontre informels se sont développés sur l'ensemble du territoire, répartis et localisés selon les usages des habitants, comme sur la zone industrielle de Mouzon, au Palais des Congrès de Charleville-Mézières, à Sedan, Signy-l'Abbaye ou Revin ...

Figure 5.14 Les aires de covoiturage matérialisées en 2023



Peu de lignes de covoiturage

Aucun service de covoiturage organisé n'existe dans le SCoT Nord Ardennais pour le grand public. Ce type d'offre destinée à sécuriser les déplacements courts et réguliers peut participer aux changements de comportements et répondre de manière rapide, sans aménagements lourds, aux besoins de mobilité régulière. En complément d'autres modes, ce type de service paraît adapté à la morphologie de ce vaste territoire, qui reste de fait, dépendant à la voiture. Seul Ardenne Métropole a mis en place un système pour les déplacements domicile-travail, via l'opérateur Klaxit, depuis 2021, mais sans subventionnement des trajets depuis janvier 2023. Actuellement, aucune ligne de covoiturage n'existe entre deux EPCI.

1.4. Les transports collectifs

1.4.1. Une offre complète de bus urbain au cœur du SCoT

Ardenne Métropole étant l'Autorité Organisatrice de la Mobilité pour le transport urbain sur son périmètre de 60 communes, le territoire dispose de 25 lignes du réseau urbain TAC, destinées aux trajets du quotidien, autour des principales centralités urbaines que sont Charleville-Mézières et Sedan.

Ainsi, ce sont 6 lignes urbaines, avec parfois un bus toutes les 10 minutes et au moins un par heure, qui desservent les équipements principaux de Charleville Mézières et notamment son Campus, ses collèges, les centres commerciaux et les quartiers les plus peuplés. Avec une fréquence légèrement moindre, le principe est similaire à Sedan avec cette fois 4 lignes.

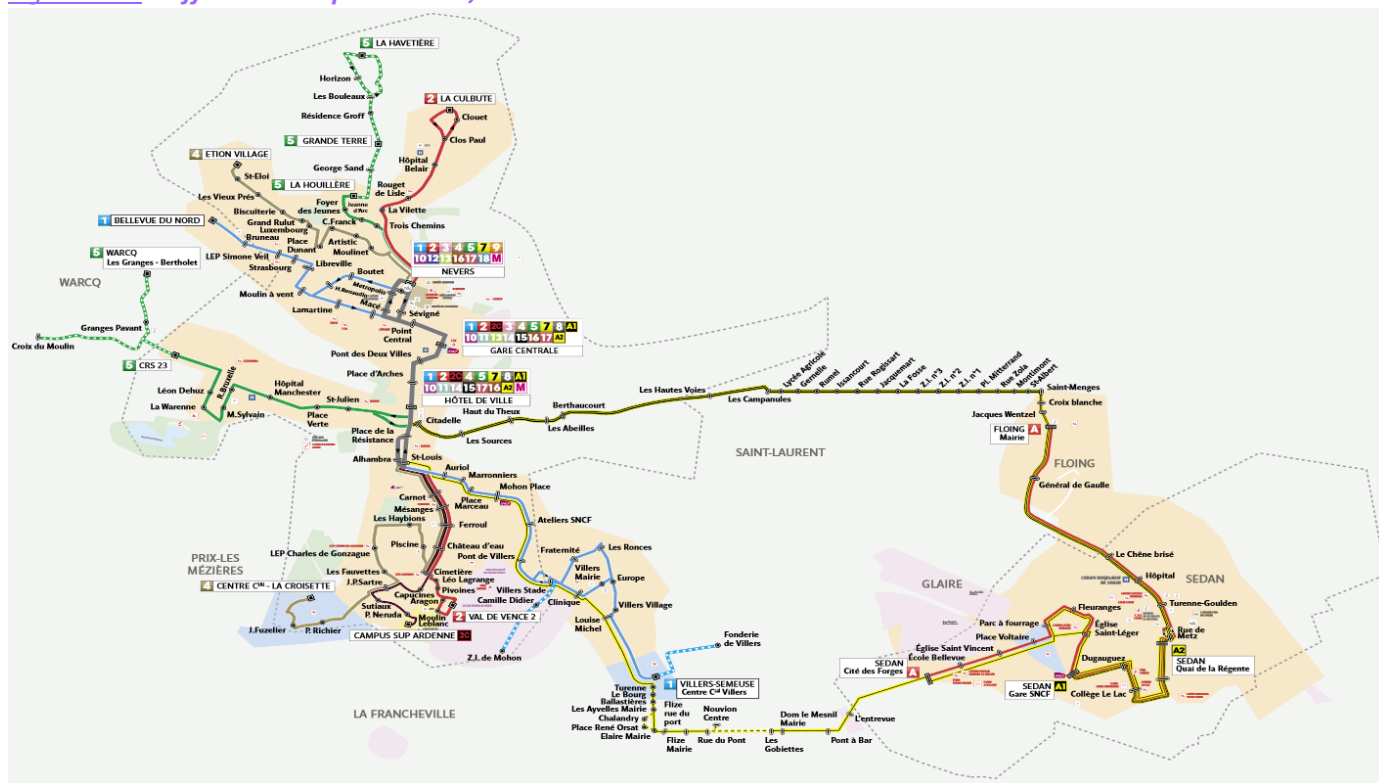
Cette offre permet de répondre aux besoins locaux de déplacements de proximité dans chacune des deux communes principales du SCoT, leurs équipements, et à destination des communes environnantes, en s'adressant également tout particulièrement aux populations les plus fragiles, en difficulté sur le plan de la mobilité, de même qu'aux étudiants. Côté desserte, entre les 2 pôles de Charleville-Mézières et de Sedan, 2 lignes ont été mises en place avec des fréquences rares de l'ordre de 7 allers-retours maximum par jour. L'offre ferrée étant développée et rapide entre ces deux villes, ces trajets apportent un complément de service en desservant des communes dépourvues de gares, comme Vrignes aux bois et Flize par exemple.

Enfin, 15 lignes de proximité complètent ce réseau et desservent les communes les plus périphériques de l'agglomération d'Ardenne Métropole, offrant des possibilités de rabattement vers les deux communes principales

aux habitants des communes limitrophes. Ces trajets s’effectuent entre 2 et 4 fois par jour, permettant de répondre à une partie des besoins quotidiens.

Un service de transport à la demande permet en complément de répondre aux besoins ponctuels d’une partie de la population (personnes âgées, handicapées etc.) dans les communes plus petites, comme Arreux et Sécheval par exemple.

Figure 5.15 L’offre en transport urbain, au cœur du SCoT en 2019



Source : TAC 2019.

La fréquentation est contrastée selon l’importance de la ligne puisqu’elle varie d’une moyenne de 98 voyages mensuels à 67 000 entre juillet 2017 et juillet 2018 selon l’exploitant du réseau.

L’offre d’Ardenne Métropole en transport semble avoir trouvé son public : passant de 2,53 millions de voyages en 2015 à 2,78 en 2017. Elle est dimensionnée pour répondre aux besoins des déplacements en termes de volume, via ses lignes principales, et en termes de services rendus, via son réseau secondaire. Toutefois, la fréquentation des lignes secondaires reste faible.

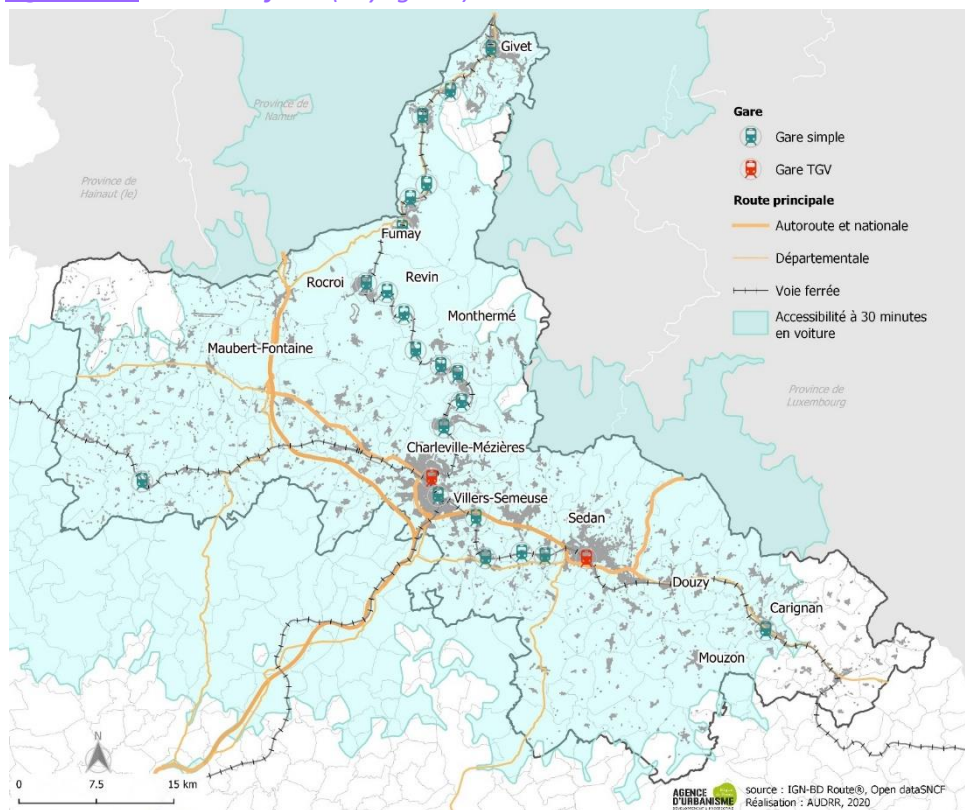
1.4.2. Une offre ferrée stratégique

Une forte densité de gares et 2 gares TGV :

Plus de 20 gares TER et haltes ferroviaires irriguent le territoire (21), principalement le long de la Vallée de la Meuse entre Givet et Sedan, à savoir le secteur le plus urbain du territoire du SCoT. En effet, 60% des habitants du SCoT (environ 110 000 habitants en 2016 selon l’INSEE) habitent une commune disposant d’une gare ou d’une halte. Cette densité de gares au cœur du territoire apporte une réponse concrète aux besoins de mobilité quotidienne pour les trajets réguliers.

Ce service est renforcé dans les communes de Charleville-Mézières et de Sedan par l’accueil de TGV, à destination de Paris. Cette offre en transport à grande vitesse, disponible à partir du territoire le plus peuplé du SCoT est **un véritable atout d’ordre stratégique et économique pour le territoire** qui permet notamment de promouvoir les déplacements alternatifs aux véhicules thermiques, mais également de relier le territoire à Paris à moins de 2h.

Figure 5.16 Le réseau ferré (voyageurs) du SCoT Nord



Si les 5 lignes présentes sur le territoire offrent un accès facilité au département de la Marne, aux Haut-de-France au Nord-Ouest ou même vers les pays limitrophes, le réseau reste principalement tourné vers le Sud/Sud-Ouest. En effet, Paris n'est qu'à 1h46 en TGV et Reims est reliée au territoire du SCoT avec une fréquence de 54 trains/jour, via un trajet d'environ 1h passant également par la gare de Rethel sur le SCoT Sud. A l'ouest, l'accès à la métropole lilloise se fait en 2h30 depuis Charleville-Mézières, avec une fréquence de 7 trains par jour. Ce trajet direct et sa fréquence sont essentiels pour la pérennité des liens avec la Région Haut-de-France, et notamment pour les voyages d'affaire. De l'autre côté du territoire, il est également possible de rejoindre le Luxembourg en moins de deux heures, via Longwy où une correspondance est assurée pour 8 trains par jour.

Des lignes internes et vers Reims particulièrement fréquentées ...

La ligne la plus utilisée reste celle en direction du Sud des Ardennes et vers la Marne avec près d'1M de voyages en 2018.

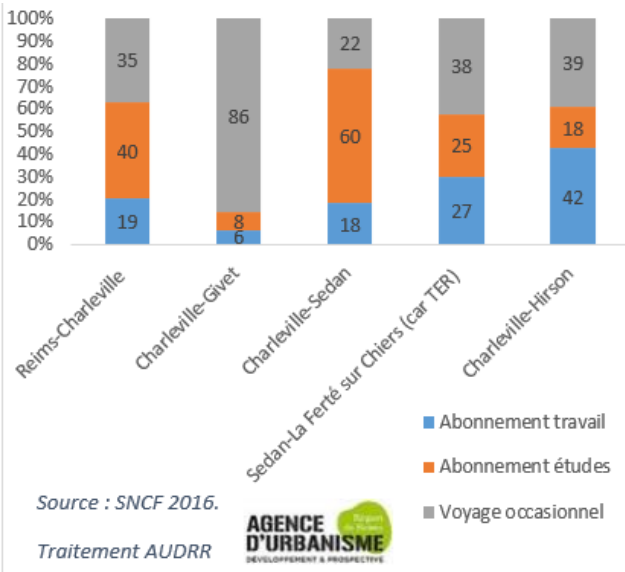
Ensuite, viennent les lignes internes au SCoT, qui à elles deux représentent autant de voyages sur l'année 2018 que celle en direction du Sud, avec d'abord la portion Charleville-Mézières-Givet, et ses 523 000 voyages, puis la portion entre Sedan et Charleville-Mézières, principalement fréquentées par les étudiants.

A noter que si la fréquentation se maintient sur la portion Sedan-Charleville, ça n'est pas le cas de la portion Nord, en chute de 20% depuis 2015, notamment en raison de travaux importants sur la ligne.

Figure 5.17 Fréquentation des 5 lignes SNCF du SCoT en 2018



Figure 5.18 Répartition des titres de transports en 2016



... en particulier par des étudiants sur l'axe Charleville-Sedan

Si l'ensemble des lignes TER du territoire ont connu une baisse de fréquentation depuis 2015, la ligne Charleville-Mézières-Sedan (stable), fait exception. Cet axe est particulièrement emprunté pour des déplacements quotidiens entre les 2 plus grandes villes du SCoT. 78 % des voyageurs ont un abonnement, pour effectuer des déplacements domicile-travail mais surtout domicile-étude qui représentent 60% de la fréquentation en 2016. En effet, sur cette portion, le trajet en train reste compétitif vis-à-vis de la voiture, la densité des communes complexifiant l'usage d'un véhicule individuel, notamment pour le stationnement, ou vis-à-vis de publics étudiants, plus captif des transports en communs car sans alternative. A noter que la ligne Charleville-Reims est également particulièrement fréquentée par les étudiants. La ligne entre Charleville-Mézières et Givet a connu une baisse de fréquentation de plus de 20% depuis 2015,

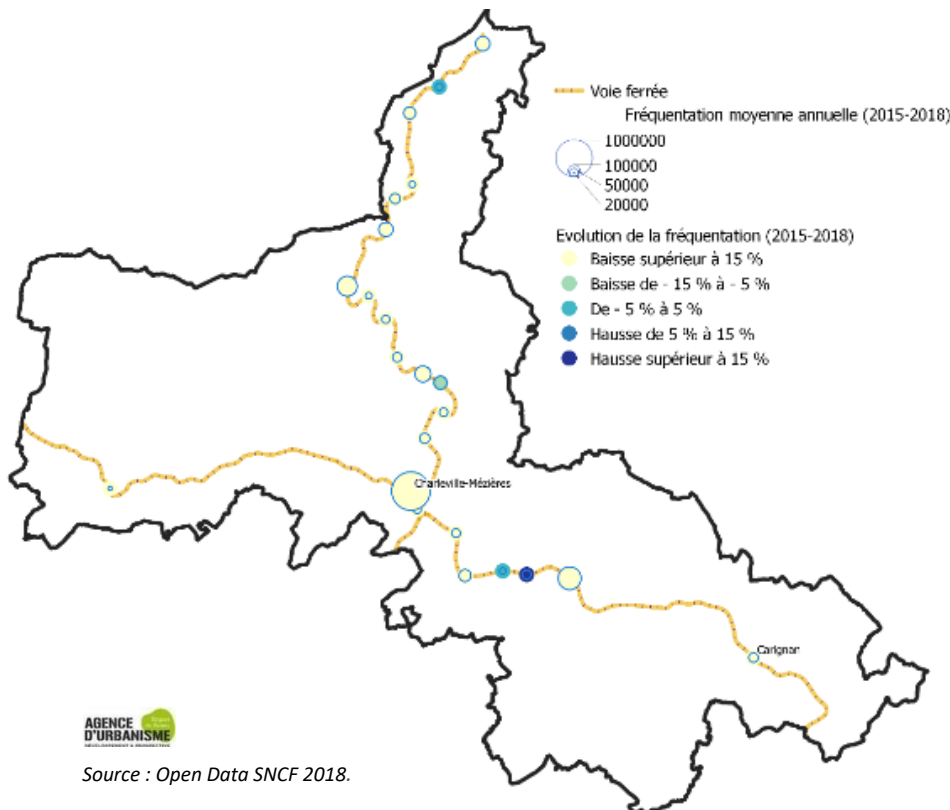
notamment du fait d'infrastructures vieillissantes, dont une réhabilitation est programmée. Celle-ci s'avère d'ailleurs essentiellement fréquentée par des « voyageurs occasionnels » (86%).

Enfin, les lignes tournées vers l'extérieur du territoire sont particulièrement prisées par les actifs dans le cadre d'abonnement travail. Il semble que pour aller travailler vers les Hauts-de-France ou la Lorraine et le Luxembourg, la solution ferrée soit appréciée.

Une baisse de fréquentation, dans la majorité des gares

Si l'ensemble des gares est impacté par la baisse de fréquentation décrite plus tôt, les plus fortes variations sont mécaniquement perceptibles dans les établissements accueillant les flux les plus faibles. Seules les gares de Donchery et Nouvion sur Meuse, situés sur la ligne Sedan-Charleville voient le nombre de voyageurs augmenter.

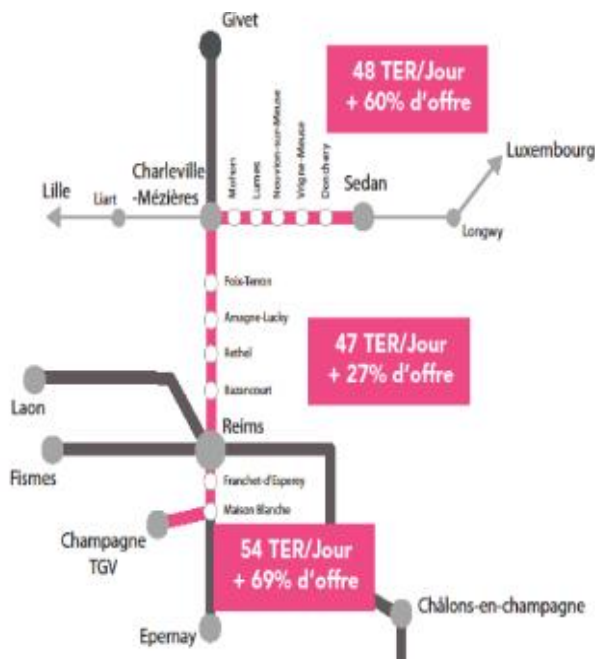
Figure 5.19 Fréquentation des gares entre 2015 et 2018



Une offre en développement :

Afin d'améliorer la fréquentation, le cadencement a été adopté fin 2019, avec des départs de trains à intervalles réguliers sur la ligne. Généralement, les départs se font toutes les 30 mn en heure de pointe et toutes les heures durant le reste de la journée.

Figure 5.20 Schéma du cadencement adopté fin 2019



Source : SNCF 2020

Cela permet aux usagers réguliers de retenir facilement les horaires et facilite les correspondances avec les autres trains. L'augmentation de l'offre, associée au cadencement peut permettre d'améliorer la fréquentation, notamment des voyageurs réguliers que sont les travailleurs.

En parallèle, le nombre de trains roulant sur les lignes Charleville-Mézières-Reims et Charleville-Mézières-Sedan a été augmenté. Le trajet Sedan-Reims est désormais possible sans correspondance, en 1h20 et avec 13 trains/jours.

Le réseau est principalement tourné vers les territoires voisins situés au Sud. La gare de Reims est à 30mn de Charleville-Mézières et celle de Reims à 1h. avec une offre de 54 trains/jours alors que Paris-Est est à 1h46 (en TGV).

Le nombre de train circulant sur la ligne Givet-Charleville-Mézières reste en revanche quasiment inchangé avec 30 trains/jours en semaine. Une refonte de l'offre est étudiée après la fin des travaux de modernisation sur la ligne.

Cette augmentation de l'offre s'inscrit dans l'objectif d'une augmentation de la fréquentation et de l'objectif du SRADDET de faire du Grand Est une « région connectée et attractive ».

Des infrastructures en cours de modernisation :

Cette hausse du nombre de train s'accompagne d'un plan de modernisation des gares et un agenda de mise en accessibilité du réseau et des gares portées par la Région Grand Est. La mise en accessibilité des gares de Charleville-Mézières, Monthermé et Donchery pour les personnes à mobilité réduite est programmée depuis 2021.

Au Nord, la ligne ferroviaire Dinant-Givet fait l'objet d'une étude de revalorisation menée par Infrabel et cofinancé par Ardenne Rives de Meuse. L'étude porte sur la possibilité de réhabilitation de la voie et des cheminements aux abords immédiats.

A noter qu'un projet global de développement d'une offre ferroviaire entre Namur et Reims, via Givet, fait également l'objet d'une action du Pacte Ardenne (n°33).

L'ensemble de ces mesures doit donc permettre de répondre aux besoins de mobilité quotidienne des habitants proches de cette ligne mais revêt également une importance dans la chaîne de déplacement à plus grande échelle.

Cette liaison permet de relier une partie de la Belgique à la gare TGV de Charleville-Mézières, donnant ensuite accès à Paris. Comme évoqué dans la partie dédiée aux équipements, les gares TGV du SCoT compensent en effet le faible nombre de gare grande vitesse en Belgique, présentes uniquement à Bruxelles, Liège et Anvers.

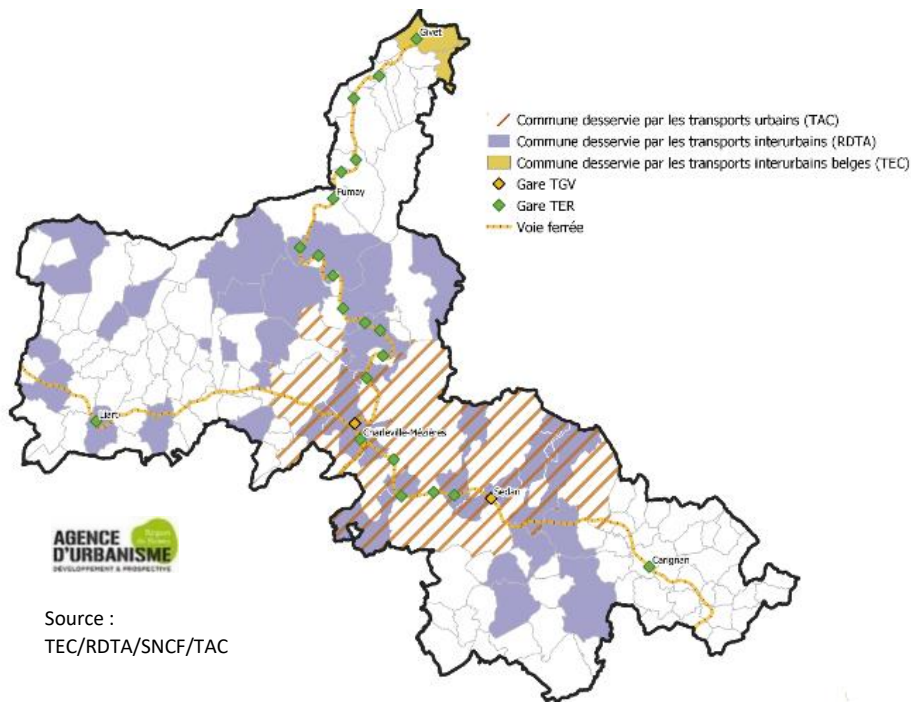
1.4.3. Un réseau de bus complémentaire encore fragmentaire

Les transports collectifs urbains et le réseau ferré sont complétés par le réseau interurbain, qui vient desservir les communes plus rurales et/ou dépourvu de gares, notamment sur certaines communes des Portes du Luxembourg et de la Thiérache et sur de nombreuses communes de Vallées et Plateau d'Ardenne.

La possibilité d'utiliser les transports publics reste néanmoins encore très inégale sur le territoire du SCoT. Si, sur la totalité des communes d'Ardenne Métropole, les déplacements peuvent se faire en transport en commun, l'offre reste beaucoup plus discrète sur la Thiérache ou les Portes du Luxembourg, où à l'exception des gares de Liart ou de Carignan, seuls les transports interurbains desservent certaines communes, avec des fréquences de passage faibles de 2 à 4 bus par jour, à destination de Charleville-Mézières.

Au Nord du SCoT, l'offre publique est assurée par le train, permettant des déplacements plus lointains mais limitant les déplacements de proximité, dans les communes environnantes.

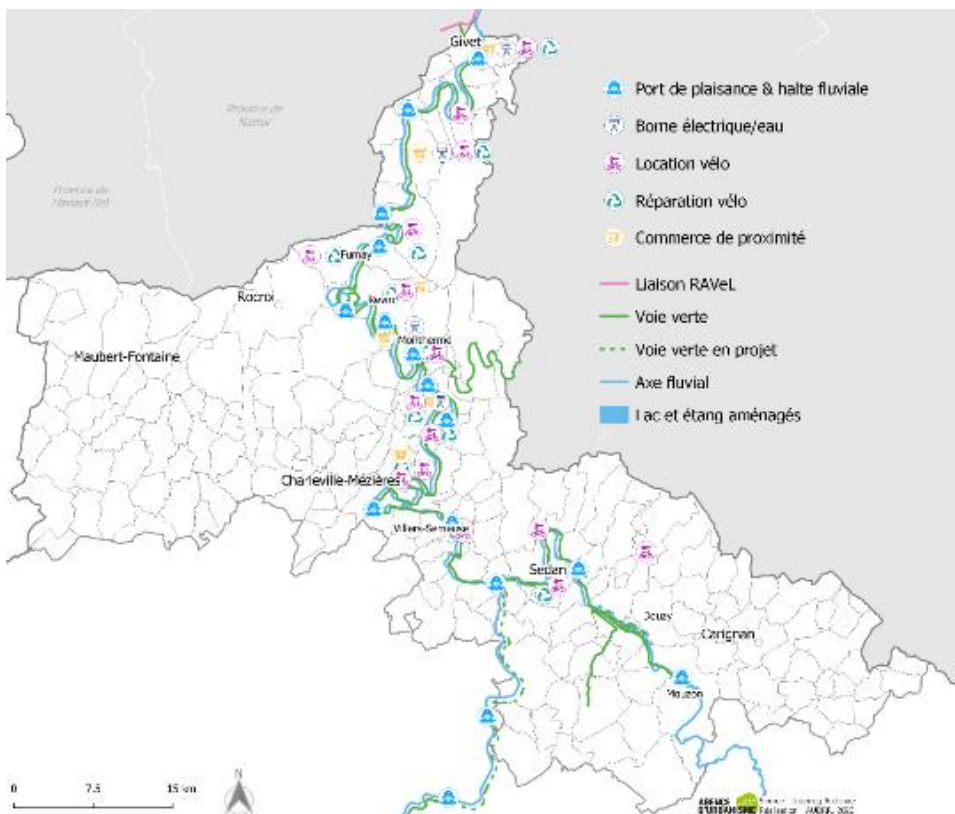
Figure 5.21 Desserte des communes par l'ensemble des transports en commun en 2022



Enfin, à noter que 2 lignes du réseau belge sont disponibles par Givet, offrant des liaisons vers Dinan et Bauroing, particulièrement fréquentées par les scolaires. A l'Est, un projet de ligne de bus reliant Carignan à Florenville est prévu pour fin 2023. L'objectif est d'assurer trois services vers la Belgique le matin et trois retour le soir, répondant notamment aux besoins des travailleurs transfrontaliers.

1.5. La pratique des modes doux

Figure 5.22 Les itinéraires dédiés aux modes doux en 2022



1.5.1. Une pratique du vélo tournée vers les loisirs ...

L'itinéraire cyclable « La Meuse à Vélo » est labellisé EuroVelo (n°19) depuis le 8 mars 2019. Cette récente labellisation offre une visibilité supplémentaire à un tracé reconnu de niveau européen qui s'inscrit dans un parcours de 1100 km de Langres à Rotterdam. Il est principalement destiné aux longues distances et au tourisme.

5 compteurs permanents, intégrés à la Plateforme Nationale des Fréquentations sont répartis le long de la voie verte et permettent d'observer la pratique du vélo sur le territoire. Celle-ci reste essentiellement liée à la pratique de loisirs avec une **hausse de fréquentation le week-end et l'été sur les secteurs de Givet** (102 cyclistes/jours en 2018) et **Haybes** (101 /jours) où du reste 40% des passages se font sur les mois de juillet et août.

L'offre structurante à destination des touristes à vélo, notamment flamand, néerlandais et allemands, **devrait continuer de s'étoffer en 2022 avec le projet Ardennes-cyclo**. Il prévoit la création de 2 itinéraires transfrontaliers reliés aux EuroVelo 19 et EuroVelo 5 et desservant les sites touristiques. Parallèlement, et comme évoqué dans la partie « équipements », des équipements dédiés aux cyclotouristes sont en cours de développement le long de la Meuse.

1.5.2. ... mais plus quotidienne dans les zones les plus urbaines

À proximité des principales agglomérations et sur certaines portions, **la voie verte est utilisée plus régulièrement tout au long de l'année et avec des flux plus conséquents**. Ainsi, en 2018, on dénombrait 218 cyclistes/jours à Montcy Notre Dame et 148/jours à Sedan, avec une circulation estivale qui représente 30% de la fréquentation annuelle. Le même phénomène se constate à Bogny-sur-Meuse, où 130 personnes /jours circulent sur la portion cyclable, distante de 500m de la gare.

Une pratique dans les déplacements domiciles-travail encouragée par les aménagements

Naturellement, le développement de la pratique des modes actifs et notamment de l'utilisation du vélo pour accomplir les tâches quotidiennes (travail et autres) restent conditionnés par la structuration du réseau cyclable, sa séparation de la voirie et sa sécurisation.

Actuellement, seul le territoire de Charleville-Mézières est couvert par un schéma cyclable, qui permet de relier les principaux équipements de la ville (Campus, Hôtel de Ville et Place Ducale). La Pacte Ardenne prévoit également la facilitation de la circulation des cyclistes à Sedan dans le cadre du développement des voies vertes (action29). Le Schéma Directeur cyclable d'Ardenne Métropole est quant à lui en cours d'élaboration, avec pour objectif est de favoriser la mobilité du quotidien, en développant un réseau primaire entre les communes et un réseau capillaire au sein des localités.

En parallèle, des collectivités soutiennent financièrement l'achat de vélos par les ménages afin de favoriser la pratique. C'est le cas d'Ardenne métropole et des Portes du Luxembourg par exemple, avec des modalités différentes.

Si en France, seuls 3% des actifs utilisent actuellement un deux-roues pour se rendre au travail, l'objectif du Plan Vélo National est de tripler cette part avant 2024.

Étant donné ses caractéristiques topographiques et démographiques, le territoire du SCoT présente pour le moment une part modale des vélos plus faible qu'en moyenne en France. En effet, circuler à vélo pour se rendre au travail lorsqu'on habite un territoire plutôt rural, dépourvu d'infrastructures cyclables, à forte distance des pôles d'emploi, reste particulièrement difficile, voire inapproprié. Ainsi, alors que la part d'actifs utilisant le vélo pour se rendre à leur travail se situe entre 2.9% et 3.4% sur les Portes du Luxembourg et Vallées et Plateau d'Ardenne, la proportion baisse même à 1.4 % sur d'Ardenne Thiérache.

1.6. Les échanges intermodaux

1.6.1. Des aménagements concentrés

Certains points, à proximité des axes à grande vitesse ou du réseau ferré, permettent une offre de mobilité départementale, voire régionale, nécessitant une accessibilité à de nombreux modes de transport.

Les gares sont les lieux naturels de rencontre entre différents modes de transports, mais réussir l'intermodalité (vélo, bus, train, car interurbain), c'est optimiser l'accessibilité et la visibilité des infrastructures puis organiser un

stationnement sécurisé. Selon le Groupement des Autorités Responsables de Transport ², l'aire d'attraction d'une station de transport public peut ainsi être multipliée par 5 à 10, ne serait-ce qu'avec une politique vélo adaptée. Si, sur le territoire, l'EuroVelo traverse la majorité des communes disposant d'une gare, **les aménagements qui favorisent l'intermodalité restent encore peu développés sur certains secteurs.**

3 plateformes intermodales donnant accès à l'ensemble des modes ...

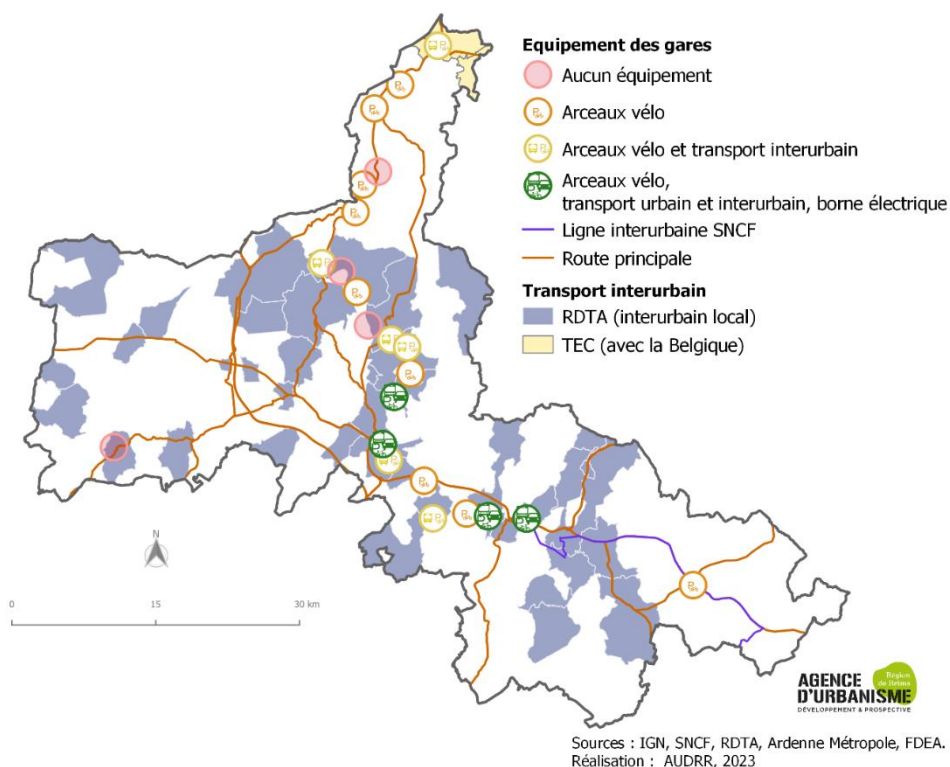
Seules les plateformes intermodales des communes de Nouzonville, Sedan et Charleville-Mézières proposent une offre complète avec des stationnements vélo et voiture, borne de recharges, véhicules en autopartage, arrêts de transports en commun urbains, interurbain et ferrés.

Cependant, l'accès au lieu d'échange intermodal doit être sécurisé pour que le maximum de voyageurs l'utilise. Alors que la distance entre ces gares et l'EuroVelo n°19 n'excède pas 1 km, seule la gare de Charleville-Mézières est accessible directement en site propre cyclable, certains passages restant parfois compliqués à Sedan (carrefour) ou Nouzonville (route départementale).

... et une concentration de plateformes d'envergure locale

Le rabattement depuis les communes périphériques ou isolées s'effectue ensuite via des pôles d'ampleur moindre. Cette mobilité locale s'articule autour des lignes de train internes que sont Sedan-Charleville-Mézières et Charleville-Mézières-Givet. Les aménagements présents permettent ensuite de rejoindre les axes secondaires.

Figure 5.23 Les aménagements intermodaux aux abords des gares en 2023



1.6.2. Un potentiel et des projets

Des pistes d'amélioration internes

Le territoire situé au Nord du SCoT, entre Givet et Fumay, bien que relativement peuplé dispose de peu d'aménagements intermodaux, excepté dans le pôle de Givet, porte d'entrée depuis la Belgique.

En effet, l'ensemble des gares situées au Nord de Fumay proposent uniquement le stationnement vélo comme mode complémentaire au train et à la voiture, sans aménagements sécurisés pour les modes actifs aux abords. À cette absence, s'ajoute le fait qu'il n'est pas prévu d'installations pour l'accès aux modes alternatifs que sont par exemple

² https://www.gart.org/wp-content/uploads/2016/06/Etude-GART_Pratiques-intermodalit%C3%A9-velo-TC_Ao%C3%BBt-2015.pdf

les bornes de recharge électrique. Ces dernières sont plus souvent localisées à proximité du centre des communes, ce qui les place à distance raisonnable de la gare dans quelques cas.

Certaines entrées sur le territoire encore délaissées

Sur la porte d'entrée Nord du territoire qu'est la gare de Givet, l'offre TER est complétée de cars interurbains à destination de la Belgique et de stationnements vélos. Du côté de Charleville-Mézières et la porte d'entrée Sud du territoire, l'offre est parmi la plus complète, avec en complément, les transports urbains et les bornes électriques.

En revanche, les portes d'entrées Est ou Ouest du territoire ne bénéficient pas de plateforme intermodale d'envergure permettant ensuite un rabattement efficace sur les axes internes, qu'il s'agisse de Signy-le-Petit et de Liart à l'Ouest, ou de Carignan à l'Est, qui ne propose que des arceaux vélos comme offre complémentaire à la gare TER. Ces communes, au carrefour d'axes routiers locaux et desservis par des lignes de transports interurbains peuvent être les lieux privilégiés d'implantation de plateforme intermodales.

L'articulation des modes de transport entre eux permet de participer aux changements de comportements et de rendre l'utilisation de la voiture individuelle moins incontournable pour les habitants. Cela passe par des infrastructures adaptées et une facilité d'utilisation, limitant les correspondances, les temps d'attentes et les complexités tarifaires.

Conscient d'une partie de ces enjeux, la Région Grand Est prévoit le développement de pôles multimodaux. Le Pacte Ardenne prévoit également d'étudier la création de pôles d'échanges multimodaux transfrontaliers à Givet et Tournes-Belval (Fiche Projet 37).

2. LES DYNAMIQUES A L'OEUVRE

2.1. Les pratiques quotidiennes essentiellement internes au SCoT :

Un territoire quasi autosuffisant ?

Le territoire du SCoT Nord Ardennes, très proche des contours de la zone d'emploi de Charleville-Mézières définie par l'INSEE, constitue de fait un pôle d'emploi local à part entière.

Avec 90 % des actifs habitant le SCoT qui y travaillent également (INSEE 2016), le SCoT Nord Ardenne est un territoire au sein duquel les actifs peuvent vivre pleinement leur quotidien, habiter, accéder à leur lieu de travail et trouver un emploi.

Figure 5.24 Les flux domicile-travail en 2016

Origine	Destination	Nombre d'actifs	Dont
SCoT Nord	SCoT Nord	66 843	Vers Charleville-Mézières 35 % Vers Sedan : 10 % Vers Givet : 3 %
SCoT Nord	Extérieur	7 555	Vers Reims : 9 % Arlon (Belgique) : 6 % Vers Couvin (Belgique) : 5 % Vers Florenville (Belgique) : 4 %
Extérieur	SCoT Nord	4217	

Source : INSEE 2016. Traitement AUDRR



Assez logiquement, plus les communes concentrent un volume important d'actifs, plus elles génèrent des déplacements. Aussi, près de la moitié des flux domicile-travail du SCoT ont pour destination les 3 plus grandes communes pourvoyeuses d'emplois que sont Charleville-Mézières (23 134 actifs), Sedan (6 532) et Givet (2 122).

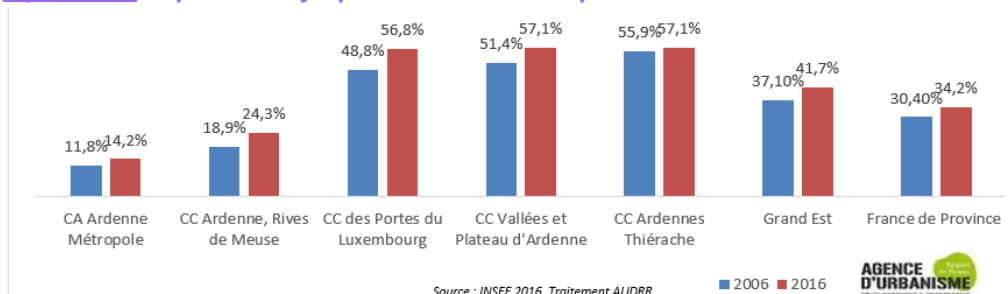
A noter que parmi les 7555 actifs qui travaillent à l'extérieur du territoire, 669 se dirigent vers Reims, principalement depuis Charleville-Mézières et plus de 3000 se dirigent vers la Belgique, en majorité à Arlon, Couvin et Florenville qui attirent environ 380 actifs chacune.

2 zones urbanisées assez autonomes

Au sein du SCoT Nord Ardennes, les 2 EPCI d'Ardenne Métropole et d'Ardenne, Rives de Meuse paraissent assez autonomes sur le plan des flux domicile-travail, laissant à penser qu'ils répondent aux besoins quotidiens de leurs habitants, ne serait-ce qu'en matière d'accès à leur lieu de travail.

En effet, comme le montre le graphique ci-dessous, moins d'1/4 des actifs habitant ces 2 secteurs les plus urbanisés du SCoT se rendent chaque jour hors de ces secteurs pour rejoindre leur lieu de travail. L'absence de tension sur le marché du logement associé à la présence d'emplois dans ces deux pôles locaux contribue à l'évidence à limiter les déplacements vers l'extérieur.

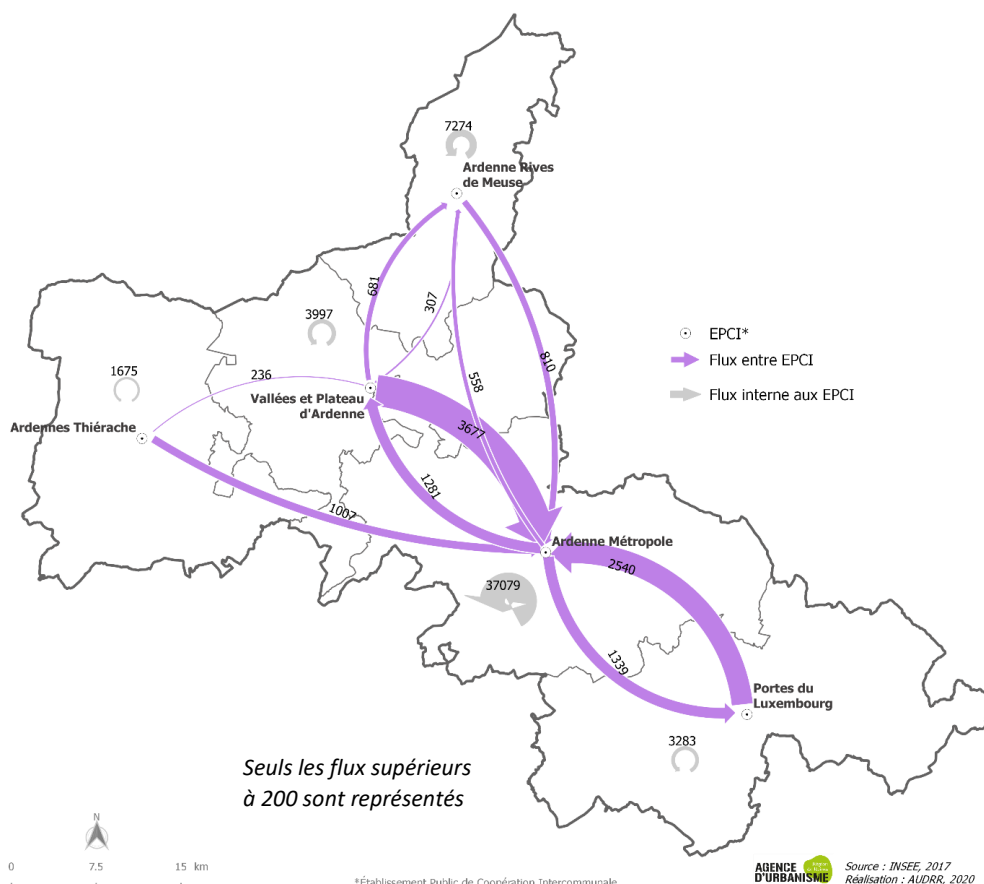
Figure 5.25 La part d'actifs qui sortent de l'EPCI pour travailler en 2016



Un cœur urbain particulièrement attractif

La moitié des actifs habitants les 3 autres EPCI du territoire du SCoT, à savoir les Portes du Luxembourg, Vallées et Plateau d'Ardenne ainsi qu'Ardenne Métropole, se rendent chaque jour sur une commune d'Ardenne Métropole pour travailler, ce qui fait de l'agglomération le cœur urbain du SCoT. En effet, chaque jour, en plus de 37 000 actifs qui habitent et travaillent sur l'agglomération, celle-ci attire plus **Ainsi, les 3 EPCI les moins pourvus en emplois sont ceux où la part de navetteurs dépasse les 50 %**, confirmant ainsi le rôle de pôle d'attraction majeur d'Ardenne Métropole et de pôle local de la pointe de Givet.

Figure 5.26 Les principaux flux domicile-travail internes au SCoT en 2016



Des déplacements de proximité

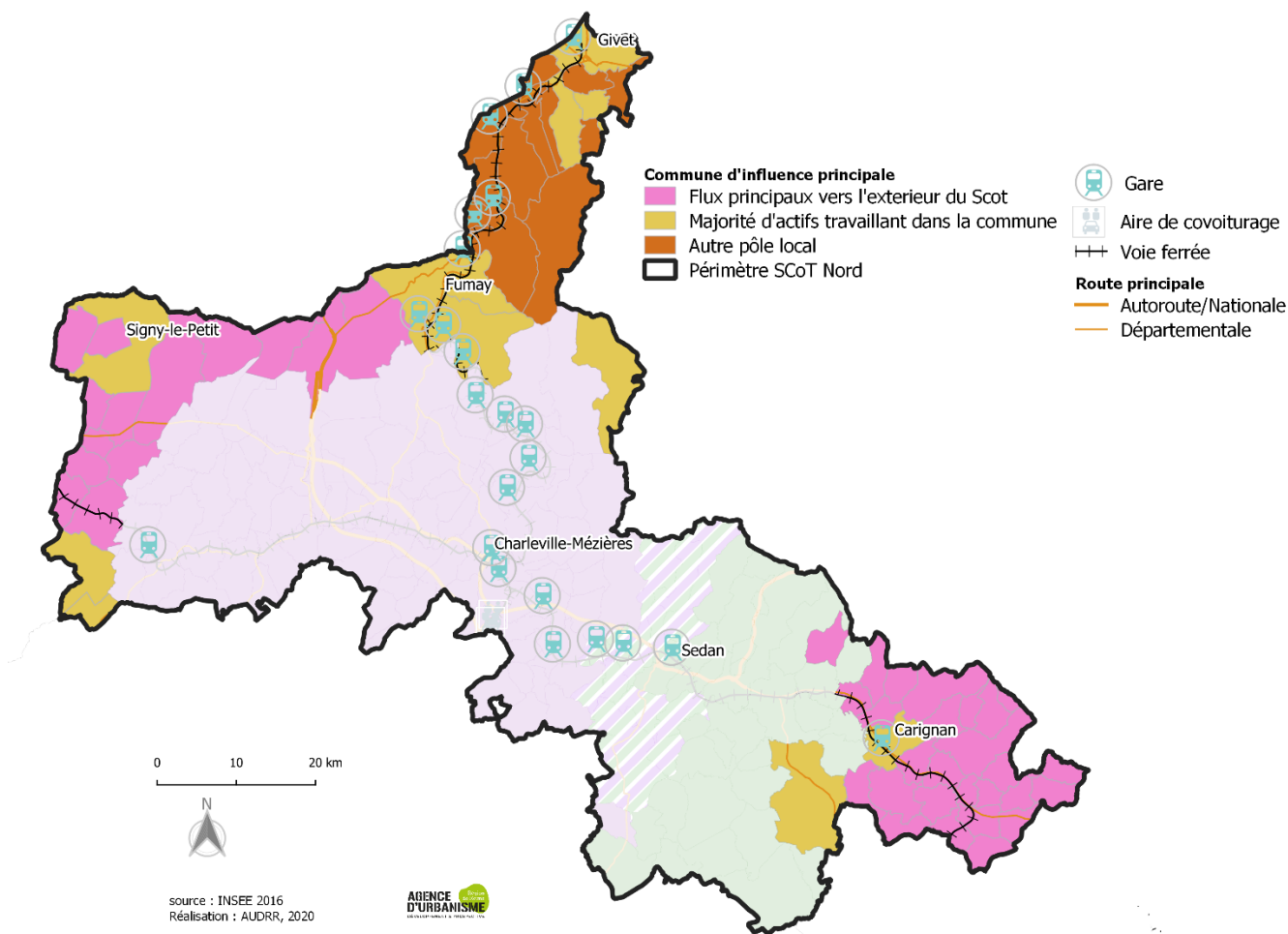
Hormis les actifs travaillant à Ardenne Métropole, dont la zone d'influence s'étend sur la majeure partie du territoire, les déplacements entre les autres EPCI se font majoritairement dans leurs zones de contact, avec un volume plus élevé depuis Vallées et Plateaux d'Ardenne à destination d'Ardenne Rives de Meuse avec presque 700 navetteurs, soit le double de ceux qui font le trajet inverse.

A noter que 3 178 actifs sortent chaque jour du territoire d'Ardenne Métropole pour travailler sur un autre territoire, avec des flux conséquents de plus de 1 200 travailleurs vers les Portes du Luxembourg et Vallées et Plateaux d'Ardenne mais également à destination d'Ardenne Rives de Meuse, confortant l'aire d'influence de ce dernier.

Une hausse généralisée du nombre de navetteurs...

L'augmentation du nombre de navetteurs sur le SCoT suit la tendance nationale et régionale observée depuis 2006, le Grand-Est étant la région où la part de navetteurs qui sortent de leur EPCI est la plus forte (41.7% selon l'INSEE), notamment du fait de nombreux frontaliers (18% des navetteurs) dans la partie Est de la Région.

Figure 5.27 Les « bassins de vie » du SCoT Nord Ardenne



Les franges du territoire hors de l'influence d'Ardenne Métropole

Comme le montre la carte ci-dessus, certaines communes conservent une grande partie de leurs actifs y résidant, c'est le cas des localités de Signy-le-Petit et Carignan pour les principales. Toutefois, l'influence peine à s'étendre à d'autres communes, contrairement à Fumay et Givet, qui constituent un bassin local d'emploi pour les communes du secteur. Les communes où la majorité des actifs travaillent hors du SCoT sont localisées sur les périphéries Ouest, à proximité de l'Aisne et à l'Est, vers la Meuse, la Belgique et le Luxembourg. A noter que les flux concernés sont très faibles. Du fait de la proximité avec Charleville-Mézières et Sedan, la frange sud du territoire est dans la zone d'attractivité de ces communes, de même qu'un grand nombre de localités du SCoT Sud ardennais.

2.2. Une aire d'influence qui s'étend vers le Sud du département

Chaque jour, environ 4000 actifs viennent travailler dans le SCoT Nord depuis le reste des Ardennes, et plus de 600 depuis le Grand Reims.

C'est Ardenne Métropole et plus précisément Charleville-Mézières, accessible par voie rapide et ferrée depuis le Sud du département, qui au sein du territoire du SCoT, attire l'essentiel des actifs habitant l'extérieur. Comme le montre la carte ci-dessous, c'est le cas notamment pour les Crêtes Pré ardennaise, dont 1/3 des actifs travaillent à Charleville-Mézières, soit 3 143 individus et dans une moindre mesure du Rethélois, accessible par voie rapide, voire de l'Argonne Ardennaise, plus éloignée.

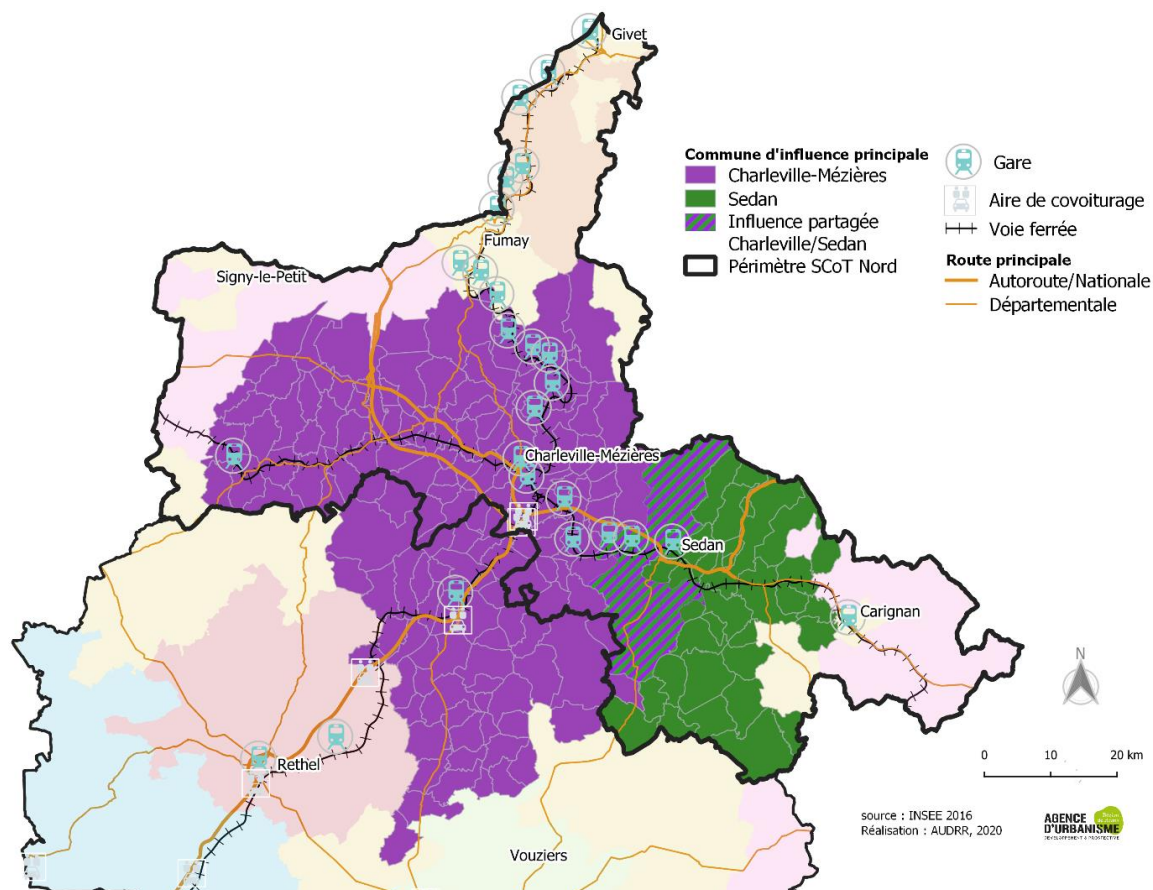
S'agissant des échanges entre le Grand Reims et Ardenne Métropole, assez nombreux au vu de la distance qui sépare les 2 entités, il convient de rappeler qu'ils demeurent relativement équilibrés.

Figure 5.28 Les liens avec les territoires au Sud



Plus précisément, la carte des « bassins de vie » ci-dessous montre que la « zone d'influence » de Charleville-Mézières s'étend au Sud, le long de l'autoroute la reliant à Rethel, puis Reims. Si les volumes restent assez faibles, de nombreuses communes du territoire du SCoT Sud possèdent ainsi plus de 40% de leurs actifs travaillant sur le SCoT Nord.

Figure 5.29 Les « bassins de vie » du SCoT Nord Ardenne et leur étendu au Sud du territoire



Commune de destination d'au moins 40% des actifs. Pour plus de clarté, les communes sont regroupées par zone d'influence. Source : INSEE 2016. Traitement AUDRR.

2.3 Peu de coordination des politiques de mobilité

Depuis 2021, les CC des Portes du Luxembourg, Ardenne Thiérache et Vallées et Plateau d'Ardenne sont devenus Autorité Organisatrices de la Mobilité (AOM), rejoignant ainsi Ardenne Métropole qui l'était en tant que communauté d'agglomération. Ainsi 4 collectivités du SCoT ont la compétence pour organiser la mobilité sur leur territoire et chacune met ainsi en place ses propres projet. Pour l'heure, seule Ardenne Métropole dispose d'un document global d'organisation des mobilités, via son plan de mobilité simplifié (PdMS), document volontaire approuvé en 2021. Cependant, les flux quotidiens s'affranchissent largement des limites administratives.

Si, comme évoqué précédemment, les bassins de mobilité instaurés par la Région dans le cadre de la loi d'orientation des mobilités de 2019 visent à apporter davantage de coordination entre les différentes politiques publiques et fluidifier les déplacements en offrant des alternatives à la voiture individuelle tout au long du trajet des usagers, peu de projets sont aujourd'hui conçus pour accompagner les mobilités alternatives à la voiture, que ce soit entre EPCI du territoire du SCoT, ou au-delà de ses frontières. Ceci, à l'exception néanmoins d'initiatives pouvant être mises en œuvre par le « privé », comme par exemple le réseau de bus proposé par l'entreprise Ferrero en Belgique à destination de la France.

2.4 Le travail transfrontalier, une pratique encore peu « organisée »

2.4.1 Des flux déséquilibrés avec les pays voisins

Des flux localisés de travailleurs transfrontaliers français vers la Belgique puis le Luxembourg

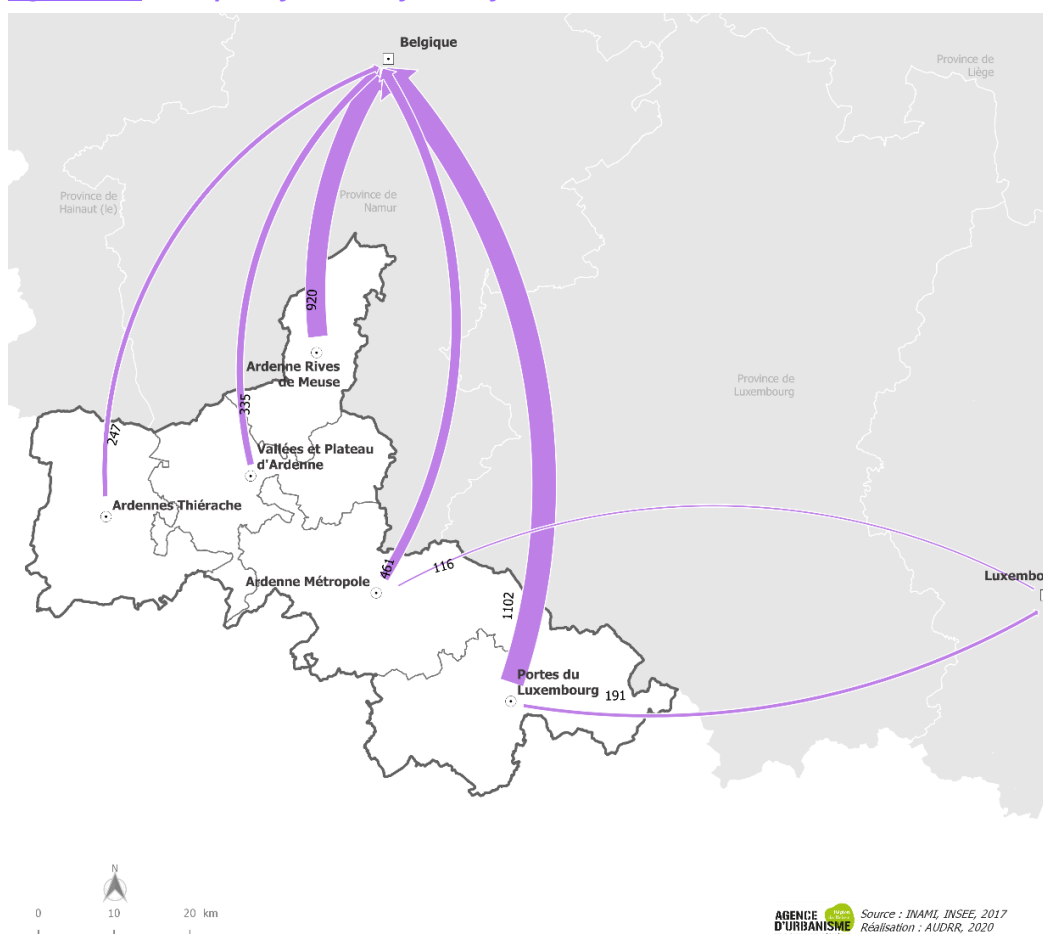
Chaque jour, environ 3 500 actifs quittent le SCoT pour travailler à l'étranger, dont 85 % vers la Belgique et 10% vers le Luxembourg. S'ils ne représentent que 5% des actifs du territoire, le phénomène transfrontalier concerne davantage certains secteurs du SCoT Nord.

Figure 5.30 Les déplacements domicile-travail en direction de l'étranger en 2016

EPCI de résidence \ Pays de travail	Pays de travail			Total actifs travaillant à l'étranger	Total actifs de l'EPCI	Part actifs travaillent étranger
	Belgique	Luxembourg	Autre			
CA Ardenne Métropole	461	116	13	589	43 410	1%
CC Ardenne, Rives de Meuse	920	26	15	960	9 897	10%
CC Ardennes Thiérache	247	5	0	252	3 789	7%
CC des Portes du Luxembourg	1 102	191	0	1293	7 762	17%
CC Vallées et Plateau d'Ardenne	335	35	10	380	9 541	4%
Total général	3 064	372	38	3 474	74 399	5%

Source : INSEE 2016, Traitement AUDRR.

Figure 5.31 Principaux flux d'actifs transfrontaliers en 2017



Les Communautés de Communes Ardenne, Rives de Meuse et des Portes du Luxembourg concentrent 2/3 des travailleurs transfrontaliers habitant le territoire du SCoT, avec respectivement 1 000 et 1 300 actifs en 2016 selon l'INSEE.

Ainsi, par exemple 17% des actifs des Portes du Luxembourg se rendent chaque jour en Belgique, voire jusqu'au Luxembourg pour travailler. Ce taux s'approche d'ailleurs de la moyenne régionale (18% de frontaliers en 2016), elle-même particulièrement élevée en raison des pratiques transfrontalières intenses sur les départements alsacien et mosellan.

Localement, 5 communes du SCoT sont particulièrement concernées dans la mesure où plus de 100 actifs vont travailler quotidiennement en Belgique (tableau ci-après). À noter que Givet, qui concentre la moitié des travailleurs transfrontaliers de son EPCI, est desservi par 2 lignes des transports interurbains belges, en direction de Beauraing et Dinant. Ce n'est pas le cas des portes du Luxembourg, où aucune desserte transfrontalière n'est assurée.

Figure 5.32 Zoom sur les principaux flux vers l'étranger en 2016

Commune	Travailleurs transfrontaliers	Nombre d'actifs de la commune	Part de frontaliers
Givet	449	2537	18%
Carignan	171	1037	17%
Rocroi	124	867	14%
Margut	120	357	34%
Sedan	106	5076	2%

Source : INSEE 2016. Traitement AUDRR



3 pôles d'emplois Belges principalement concernés

Dans le détail, selon l'INSEE en 2016, 11 communes belges accueillent plus de 100 actifs français et 70 % des travailleurs du SCoT à destination de ce pays.

3 communes se distinguent néanmoins puisqu'elles attirent plus de 300 actifs français :

- Il s'agit à l'Est, d'**Arlon**, première destination avec 427 travailleurs et de **Florenville** (316 travailleurs transfrontaliers). Les principaux flux vers ces destinations sont assez logiquement issus de Carignan, Margut et Pure, avec plus de 15% de travailleurs concernés et jusqu'à 35 % pour Margut comme le montre le tableau ci-dessus. Cette zone belge constitue donc un pôle d'emploi local pour l'est du SCoT.
- A l'ouest du territoire, **Couvin** accueille chaque jour 377 travailleurs habitant dans le SCoT Nord Ardennes, dont un ¼ depuis Rocroi et 12% depuis Regniowez, deux communes distantes de 15 minutes seulement.

Un pôle émetteur principal

Comme évoqué précédemment, la part d'actifs transfrontaliers habitant à Givet est conséquente puisqu'elle représente 18 % des travailleurs avec des communes de destination variées en premier lieu, Beauraing (96 actifs) suivie de Dinant (50) et Charleroi (30).

Des trajets en voiture vers le Luxembourg

En 2016, 372 actifs du SCoT travaillaient au Luxembourg. Parmi eux, 181 se rendent dans la capitale Luxembourg-Ville dont 54 % depuis les Portes du Luxembourg, en particulier depuis Carignan et 30 % depuis l'est d'Ardenne Métropole, principalement Sedan.

Malgré la distance conséquente, avec plus d'1h30 de trajet, la quasi-totalité de ces déplacements se font en voiture. Les chiffres fournis par l'Inspection Générale de la Sécurité Sociale (IGSS) au Luxembourg confirment ces données puisqu'au 31 mars 2020, 490 habitants du Scot Nord Ardennes travaillaient dans le Grand- Duché, dont 270 depuis les Portes du Luxembourg. Ce chiffre est en augmentation progressive depuis quelques années, probablement en raison de la dynamique économique de ce pays.

Le SCoT reste encore très peu attractif pour les voisins européens

Dans le sens contraire, peu de frontaliers travaillent en France puisque le nombre d'actifs belges franchissant la frontière entre la Province voisine de Namur et la France était de 213 au 30 juin 2019 selon l'Institut National d'Assurance Maladie Invalidité belge (INAMI).

La sous-utilisation des transports alternatifs à la voiture

Seuls 2 % des actifs français travaillant à l'étranger déclarent prendre les transports en commun, le train ou les cars interurbains belges qui desservent la pointe de Givet. **97% des flux domicile-travail à destination de l'étranger s'effectuent en voiture**, quel que soit le pays de destination.

Concernant la Belgique, cela représentait presque 3 000 véhicules en 2016 selon l'INSEE. A ces flux s'ajoute la mobilité quotidienne de loisirs, ce qui, à certains moments, peut engorger les routes frontalières.

2.4.2 Vers une mutualisation des équipements de transport ?

Les principales infrastructures de transport se concentrent et se développent au Nord du SCoT avec la voie ferrée Givet-Dinant et au Nord-Ouest avec l'autoroute A 304. En effet, l'A304 finalisée fin 2019, permet un gain de temps

pour accéder à la Belgique. Le lien avec l'Europe du Nord, accessible intégralement par voie rapide, en est ainsi renforcé.

Cependant, peu de projets transfrontaliers sont actuellement développés sur le territoire, que ce soit en matière de mutualisation des véhicules thermiques ou de transports en commun.

Il est à noter toutefois que les transports interurbains belges desservent la commune de Givet et que la voie ferrée reliant Givet à Dinant fait l'objet d'une étude en vue de sa réhabilitation, comme évoqué plus haut. En complément, une nouvelle ligne de bus doit relier Carignan et Pure à Florenville fin 2023.

Cependant des équipements de transport d'envergures, pour des longs trajets (avion et TGV) sont présents d'un côté ou de l'autre de la frontière, permettant une complémentarité entre les territoires.

Un aéroport d'envergure dans la Belgique proche

Ainsi, en Belgique l'aéroport de Charleroi situé à seulement 1h de Rocroi et Givet bénéficie d'une zone d'influence étendue et accueille chaque année 8 million de passagers (64^{ème} aéroport européen en nombre de voyageurs selon Eurostat). Depuis cet équipement des trajets vers 115 destinations, dans 35 pays sont proposés.

Cette offre de transport aérien compense la faiblesse du SCoT dans ce domaine puisque seulement deux aérodromes dédiés principalement aux voyages d'affaires et à la pratique du loisir sont installés Une coopération entre l'aérodrome de Charleville-Belval, géré par le Conseil Général et l'aéroport de Charleroi est en place notamment pour la formation des pilotes et l'acheminement de voyageurs via des navettes.

Une offre TGV ardennaise qui attire des voyageurs belges

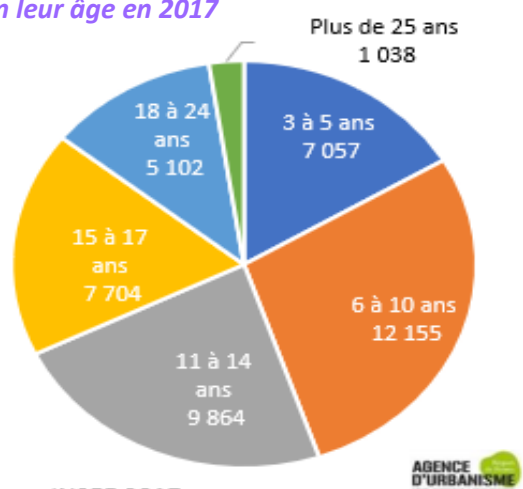
Inversement, les gares TGV de Sedan et Charleville-Mézières sont accessibles rapidement depuis la Belgique permettant notamment un accès à Paris en peu de temps (1h46 depuis Charleville-Mézières soit autant que depuis Bruxelles). Les gares TGV en Belgique étant en effet rares (uniquement Lièges, Anvers et Bruxelles), les équipements du SCoT attirent des voyageurs au-delà des frontières du territoire.

2.5 Les déplacements domicile-étude : un public moins autonome dans les déplacements

Le recensement de l'INSEE permet d'identifier les effectifs d'élèves et étudiants de plus de deux ans, selon le lieu de domicile et le lieu d'étude. Une grande majorité des élèves, principalement de moins de 18 ans dépendant d'un tiers pour se déplacer. Cela concerne les parents aux âges les plus bas puis le réseau de transport public à partir de l'école primaire et ce, jusqu'au lycée.

En 2017, 42 919 habitants du SCoT avaient un statut d'élève ou d'étudiant, **soit 20 % de la population totale**, avec la répartition suivante :

Figure 5.33 Répartition des élèves du SCoT selon leur âge en 2017



Source INSEE 2017

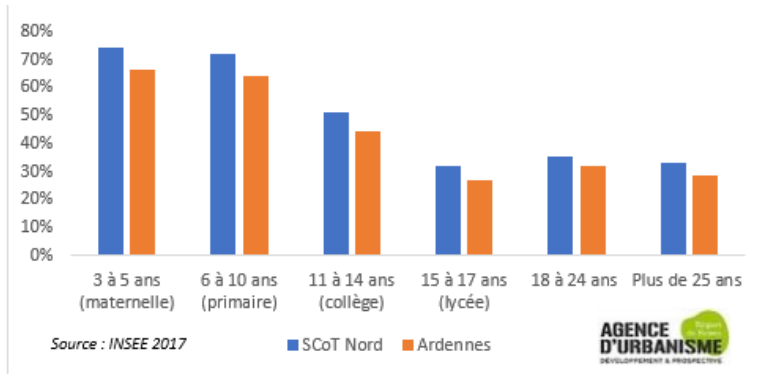


Plus de la moitié des élèves ont entre 6 et 14 ans, si on ajoute les moins de 5 ans, la part passe à 68 %. Cette période d'apprentissage correspond à des déplacements relativement courts, comme développé ci-après. En effet, l'enseignement dispensé jusqu'au collège restant généraliste, le lieu d'enseignement le plus proche du domicile étant, généralement celui fréquenté par les élèves. Des secteurs prédéfinis déterminent l'établissement de rattachement, facilitant la création des circuits de ramassage scolaire.

Au-delà, le choix de l'établissement pour les 15-17 ans et plus encore pour les étudiants majeurs se fait en fonction de l'enseignement souhaité, en s'affranchissant du critère de proximité au lieu de domicile.

Les modes d'accès et de déplacement à ces lieux d'études est par conséquent rendu plus difficile à organiser de manière systématique.

Figure 5.34 Part des élèves qui étudient dans leur commune de résidence en 2017



La part d'élèves étudiant dans leur commune de résidence suit l'évolution nationale en fonction de l'âge des individus, à savoir :

- Une forte majorité d'élève des écoles primaires et maternelles qui restent dans leur commune et à plus forte raison encore pour les élèves habitants le territoire du SCoT.
- La rareté des collèges, et plus encore des lycées, entraîne mécaniquement une hausse du nombre d'élèves navetteurs, qui sortent de leur commune, à ces âges.
- Après le bac, la part d'étudiants habitant dans leur ville d'étude remonte, souvent suite à un déménagement et le départ du domicile familial.

La part d'élèves habitant dans leur commune d'étude est toujours plus élevée dans le SCoT Nord Ardennais que dans le reste du département, et ce, quel que soit l'âge. Cela prouve la relative bonne répartition des équipements scolaires vis-à-vis des besoins de la population, comme évoqué dans la partie dédiée aux équipements.

Des déplacements internes à destination des collèges

Bien qu'étant plus long que pour les écoles, les déplacements à destination des collèges du SCoT se font en interne, excepté pour les établissements de Villers-Semeuse, Raucourt-et-Flaba et le collège Scamaroni de Charleville-Mézières, dont les secteurs s'étendent vers le Sud du département. A l'inverse, le collège de Signy-l'Abbaye, situé hors du territoire du SCoT attire les élèves de 4 communes du SCoT Nord Ardennais, avec des flux relativement faibles.

Une concentration des lycées ardennais sur le territoire du SCoT

Concernant les lycées généraux, l'influence s'étend sur un territoire plus vaste **puisque 6 des 8 lycées ardennais se situent dans le SCoT Nord**, avec précisément deux établissements dans Ardenne Rives de Meuse (à Revin et Givet) et 4 au sein d'Ardenne Métropole.

Concernant les lycées d'enseignement professionnels la concentration est encore plus forte, avec uniquement l'établissement de Rocroi qui est situé hors d'Ardenne Métropole. Les autres communes d'accueil étant Sedan et Charleville-Mézières, accessibles via les réseaux de transport principaux mais également Bazeilles et Saint Laurent, plus isolés en termes de desserte en transport en commun, et ce, même si des circuits scolaires spécifiques existent. L'analyse des flux domicile-études des élèves de 15 à 17 ans étudiant dans le SCoT confirme la prédominance d'Ardenne Métropole dans l'offre de formation.

Figure 5.35 Principales destinations des élèves de 14 à 17 ans en 201

Commune de résidence	Nombre d'élèves	Part d'élèves étudiants dans l'EPCI	Part d'élèves étudiant à Ardenne Métropole	Part d'élèves étudiant à l'extérieur du SCoT
Ardenne Métropole	4467	93%	NC	6%
Ardenne, Rives de Meuse	936	60%	29%	10%
Ardennes Thiérache	453	14%	47%	35%
Portes du Luxembourg	854	12%	66%	23%
Vallées et Plateau d'Ardenne	995	11%	65%	8%

Source INSEE 2017. Traitement AUDRR



Mécaniquement, les territoires dépourvus de lycées général ou technologique retiennent moins de 15 % des élèves âgés de 14 à 17 ans.

Bien que les volumes restent relativement faibles, il est à noter que plus d'un tiers des élèves de la Thiérache se dirigent vers un établissement situé hors du SCoT Nord Ardennais. Plus précisément, les établissements de destination se situent essentiellement dans l'Aisne avec 12 % des 14-17 ans de l'EPCI, principalement vers Hirson et Fontaine lès-

Vervins, situé à 30 mn et accueillant un lycée agricole. Viennent ensuite la Belgique (8%), principalement Chimay, et la Marne (6%), majoritairement vers Reims.

Concernant les élèves des Portes du Luxembourg, environ ¼ des élèves étudient hors du SCoT. Ce volume est notamment porté par le fait que le lycée de Stenay, situé dans la Meuse, à environ 20 km, accueille les personnes du secteur de Blagny. Ces élèves représentent environ 10% de l'ensemble des 14-17 ans résidant dans la Cc des Portes du Luxembourg.

A noter que l'influence d'Ardenne Métropole s'étend au-delà des contours du SCoT puisque 44 % des élèves de 14 à 17 ans résidant dans les Crêtes pré ardennaises s'y déplacent pour étudier.

Un public moins captif des transports en commun après le bac

Jusqu'au lycée, les élèves sont dépendants des circuits spécifiques qui complètent l'offre de transport urbain ou interurbain, lorsque celle-ci existe. Concernant les formations postbac, les élèves utilisent plus souvent leur propre moyen de locomotion, ou les transports publics, disponibles au cœur du SCoT. Des difficultés de déplacement peuvent alors survenir pour les personnes les plus fragiles, ou dans les communes isolées.

Comme vu précédemment, l'offre ferroviaire semble correspondre aux besoins des élèves de l'axe Charleville-Sedan puisque 60 % des abonnements concernent ce public. En 2017, 6 139 étudiants majeurs résidaient dans le SCoT Nord, dont 5 102 avaient moins de 25 ans. **Parmi eux, 15 % vivent dans un ménage dépourvu de véhicule** selon l'INSEE, les rendant dépendants de l'offre publique de transport ou d'un tiers pour accéder au lieu d'étude.

L'agglomération d'Ardenne Métropole, principale destination des étudiants

La distance aux pôles majeurs de formation, notamment celui de Reims, rend complexe les navettes quotidiennes. Par conséquent la majorité des étudiants qui habitent le territoire du SCoT étudient sur le territoire.

Figure 5.36 Principales destinations des élèves majeurs du SCoT

Age de l'étudiant	Nombre d'étudiants	Vers Charleville-Mézières	Vers Reims	Vers Sedan
18-24 ans	5 102	46 %	10%	12 %
25-29 ans	272	44 %	23%	2 %
Plus de 30 ans	765	31 %	18%	7 %

Source : INSEE 2017

Traitement AUDRR



Plus précisément, 75% des élèves majeurs du SCoT se rendent dans les communes de Charleville, Sedan et dans une moindre mesure Bazeilles.

Ardenne Métropole est le lieu principal d'habitation des étudiants majeurs puisque 67% d'entre eux y résident, principalement à Charleville-Mézières qui accueille 1/3 de cette population. Viennent ensuite les EPCI Ardenne Rive de Meuse, Vallées et Plateau d'Ardenne et les Portes du Luxembourg avec chacun environ 10 %

des élèves. Les étudiants majeurs sont peu nombreux dans la Thiérache, avec seulement 221 individus en 2017, soit 4 % de l'ensemble du SCoT.

Un territoire éloigné des grands pôles universitaires ...

Les seuls volumes conséquents depuis le SCoT vers l'extérieur se font depuis Ardenne Métropole à destination du Grand Reims, pôle universitaire complet le plus proche. L'accès se fait en voiture ou en train, en 1h environ.

A noter cependant que 522 élèves de 18 à 24 ans déclarent faire le trajet jusqu'à Reims, **en faisant la deuxième destination** de cette population après Ardenne Métropole. Cela représente tout de même 10 % des étudiants qui habitent sur le territoire du SCoT.

Au vu des distances, la majorité des étudiants issus du SCoT Nord et étudiant à Reims préférant déménager le temps de leurs études. L'éloignement du SCoT ne permet pas de bénéficier de l'attractivité du Campus de Reims dont l'influence s'étend sur le Sud des Ardennes où certains étudiants continuent de résider durant leur formation. Ainsi, selon l'INSEE, pour la seule année 2016, 349 habitants du SCoT de plus de 15 ans ont quitté le territoire pour étudier dans le Grand Reims. Ce volume reste stable tous les ans et représente 43 % de l'ensemble des départs du SCoT sur la période

La majorité des migrations d'étudiants se fait à l'âge du début des études supérieures, en effet 80 % de ces étudiants avaient entre 15 et 19 ans, soit 263 personnes.

... mais une nouvelle offre est aujourd'hui à disposition

A noter **l'ouverture fin 2019 récente du Campus-Sup Ardenne** qui dispense une cinquantaine de formation, pour 2 900 étudiants en 2023, comblant un manque sur le territoire ardennais. Le rayonnement de ce campus peut

contribuer à l'attractivité de l'ensemble du Nord Ardenne en maintenant des jeunes actifs sur le territoire à l'issue de leurs études.

Figure 5.37 Synthèse des principaux flux domicile-étude en 2017



3 UN ACCOMPAGNEMENT DES PUBLICS FRAGILES

Si la réduction des obligations de déplacements, notamment en véhicule thermique individuel est un enjeu, il apparaît également important aux yeux des collectivités de diminuer l'immobilité contrainte, lorsqu'une personne renonce à effectuer un trajet, faute de moyen de transport disponible.

Une partie de la population, dépourvue de voiture, ou ne pouvant s'en servir de manière autonome, par contrainte physique ou financière, est alors victime de ces renoncements, le cas échéant accentués par l'absence de moyens de transport alternatif. Ces alternatives peuvent prendre différentes formes selon les besoins et les caractéristiques territoriales, que ce soit le vélo, les transports collectifs ou le partage de véhicules individuels.

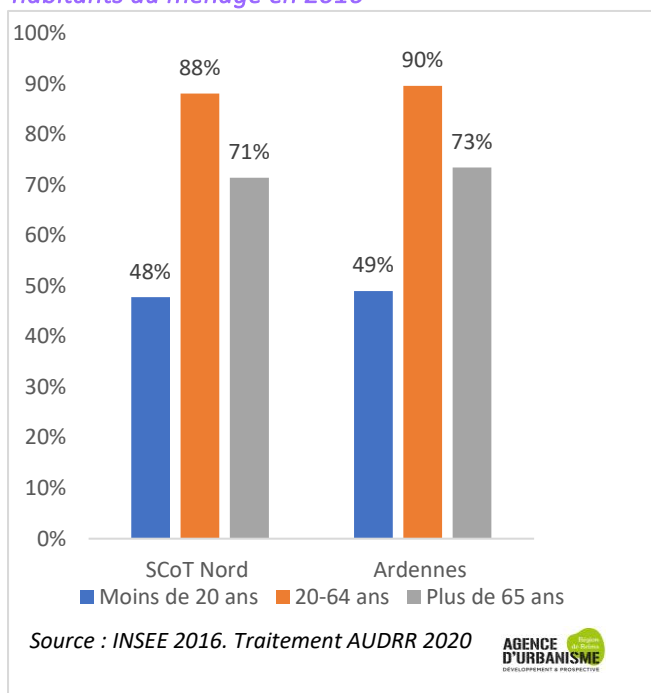
3.1 Une dépendance à la voiture qui fragilise certains publics

3.1.1 Les mineurs et les seniors

Comme évoqué précédemment, le territoire, du fait de sa morphologie et de la répartition de la population, reste en grande partie dépendant de la voiture, faute d'alternative d'ampleur. Dans certains secteurs, la dépendance de certaines personnes pour leurs trajets en est ainsi renforcée.

C'est particulièrement le cas pour les personnes mineures qui, sans permis, sont mécaniquement dépendantes d'un tiers pour des déplacements longs mais également des seniors dont l'autonomie est souvent plus faible.

Figure 5.38 Taux de motorisation selon l'âge des habitants du ménage en 2016



Preuve de cette baisse d'autonomie aux âges les plus élevés, les ménages les plus âgés du territoire comme du département sont peu équipés et ce quel que soit la taille de la commune de résidence.

En effet, dans le SCoT en 2016, 30% des ménages de plus de 65 ans étaient dépourvus de véhicule d'après les données de l'INSEE.

A ces ménages non équipés, s'ajoute ceux qui possèdent un véhicule mais ne le conduisent plus, par incapacité physique ou à cause de craintes psychologiques.

Cette situation peut être notamment préjudiciable dans les zones mal desservies par les transports en commun. Des solutions sont alors à envisager particulièrement pour les jeunes et les seniors qui, majoritairement et indépendamment de leurs ressources, effectuent leurs déplacements grâce à un tiers.

3.1.2 L'autonomie à la conduite, principalement chez les jeunes adultes

Comme décrit dans ce diagnostic, l'utilisation d'un véhicule reste déterminante dans une majorité de déplacement. L'objectif étant de mutualiser les véhicules et privilégier la mobilité décarbonée, notamment électrique. A cette fin, des solutions de mutualisation des véhicules existent, à l'image de l'autopartage ou du covoiturage ainsi qu'un programme de développement du réseau de recharges électriques.

Pour que l'autonomie soit totale, il est donc important que les personnes puissent conduire elles-mêmes lorsqu'elles en ont besoin, même sans posséder leur propre véhicule. L'obtention du permis de conduire reste un gage d'indépendance pour les habitants, notamment dans les territoires isolés.

Mécaniquement, cet examen concerne principalement les jeunes majeurs puisque 80 % des 5705 candidats ardennais en 2019 avaient moins de 25 ans selon la DDT. Ce taux monte à 87% si on considère les personnes de moins de 30 ans. Le taux de réussite diminue légèrement avec l'âge du candidat pour passer de 80 % chez les candidats mineurs à 65 % pour les 18 ans et 55 % pour les 19-30 ans. Le passage du permis avant 18 ans concerne le cursus d'apprentissage anticipé (dit conduite accompagnée), qui garantit, de par sa nature un taux de succès élevé. La possibilité d'accéder à une auto-école, dès l'âge légal d'inscription est donc un élément essentiel dans le processus d'indépendance.

Certains dispositifs permettent d'aider les jeunes à passer le permis via des aides financières. C'est le cas par exemple à Givet où, pour les 18-25 ans, il est possible de se faire financer 50% du permis en échange de services rendus à la collectivité.

Certains secteurs éloignés des écoles de conduites

Ce besoin d'autonomie est d'autant plus prégnant dans les zones dépourvues de réseaux de transports en commun que sont la Thiérache et les Portes du Luxembourg. Or, comme décrit dans la partie dédiée aux équipements, les moyens de formation à la conduite sont rares sur la partie ouest du territoire.

D'après l'INSEE, **40 auto-écoles étaient présentes dans le SCoT en 2016**, dont 24 pour Ardenne Métropole. La Thiérache compte elle, une seule école de conduite, située à Maubert-Fontaine, les 3 autres intercommunalités disposant chacune de 5 établissements.

Parmi les structures d'enseignement de la conduite, on distingue également des associations dispensant une pédagogie adaptée à destination du public exclu de la formation classique. Elles accompagnent les personnes pour qui

la non-possession du permis de conduire est un frein à l'insertion professionnelle et dont l'admission se fait via prescription de structures d'accompagnement partenaires.

Ainsi, 130 personnes sont accompagnées par l'association Mobilité Insertion Emploi, principalement dans les quartiers prioritaires de la Ville évoqués plus bas. Une autre structure associative, Assim-il dispose de trois antennes, à Charleville-Mézières, Revin et Auvillers-les-Forges.

3.1.3 Des solutions pour la mobilité quotidienne encore peu coordonnées

En complément du transport urbain au cœur du SCoT et des lignes de transport interurbaines, l'offre alternative à la voiture individuelle se développe dans certains secteurs.

Sans investir dans des modes lourds de transport que sont les lignes de bus régulières, des alternatives existent, souvent à destination d'un public ciblé. Ces projets coexistent sans coordination intercommunale.

C'est le cas par exemple via les « Taxis à la demande » sur le territoire d'Ardenne Rives de Meuse, le « Mobi-service » de Bogny-sur-Meuse pour transporter les personnes de plus de 65 ans qui ne peuvent pas se déplacer ou la « Transcaille » de Fumay pour les enfants des zones isolés et les seniors. Si les dispositifs permettent souvent des trajets « sur mesure » avec des véhicules légers de 7 place, certaines actions mobilisent des bus classiques, sur des trajets prédéfinis. C'est le cas par exemple dans le secteur de Bazeilles, où le CCAS met en place, une fois par semaine, un bus pour les seniors désirant se rendre au centre commercial. Enfin, des services hybrides combinant chauffeurs bénévoles et minibus émergent. C'est le cas notamment dans les Portes du Luxembourg depuis octobre 2022 où des bénévoles assurent un TAD vers les bourgs centres alors qu'un mini-bus relie Mouzon à Sedan une fois par semaine. Ce service s'adresse aux personnes avec peu de ressources ou dans l'incapacité physique ou légale de conduire.

Ce type de services peut être coordonné et étendus afin de permettre une zone de déplacement plus large. La plateforme départementale de mobilité « Mobil'Ardenne », que le Pacte Ardenne entend développer (Fiche Projet 85), a pour objectif le développement et la coordination des actions de mobilité solidaire et durable sur l'ensemble du département.

3.2 Un risque de vulnérabilité concernant certains publics

En moyenne, les ménages français dépensent 18 % de leur budget pour leurs déplacements (INSEE, 2017), en faisant le deuxième poste après le logement. Cette proportion augmente à mesure que l'on s'éloigne des pôles. Cela s'explique par l'éloignement vis-à-vis des services et lieux d'emplois ainsi que la moindre pression du budget-logement pour les habitants des zones rurales. Pour ces derniers, les trajets se font le plus souvent en voiture, les dépenses peuvent donc varier fortement selon les évolutions de prix des carburants.

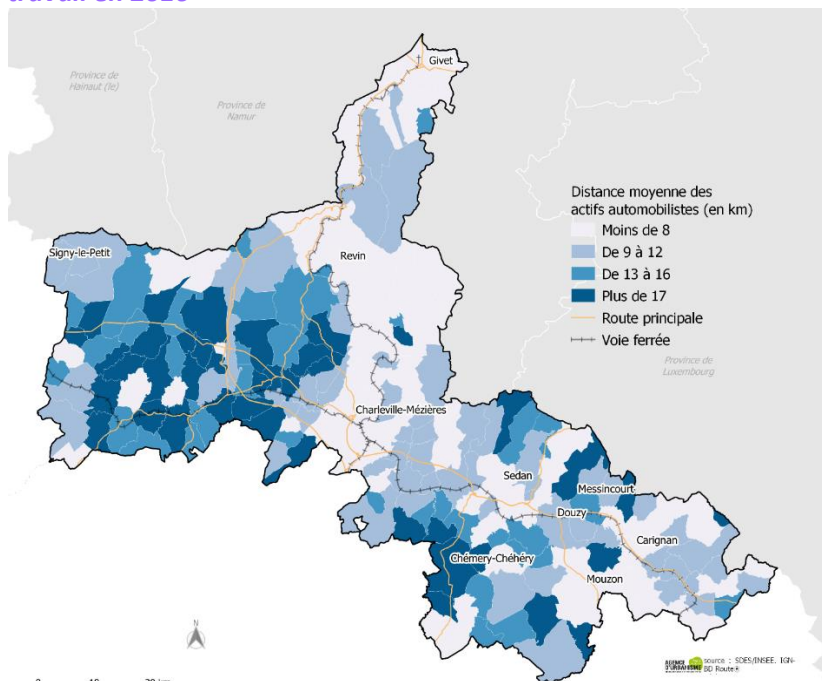
3.2.1 Une fragilité potentielle pour certains actifs des territoires isolés

L'utilisation d'un véhicule individuel pour se rendre au travail a un impact financier sur les ménages qui peut fragiliser les personnes les plus vulnérables.

Ainsi, comme le montre la carte ci-dessous, et comme déjà évoqué, la Thiérache est le territoire où les déplacements en voiture sont les plus longs en moyenne, avec peu d'alternatives. Bien que les distances restent courtes, elles s'allongent, renforçant la dépendance des ménages à ce mode de transport et de fait, la fragilité potentielle des ménages.

Le phénomène similaire se retrouve dans les Portes du Luxembourg, avec des disparités plus fortes. La distance moyenne des actifs automobilistes dans certaines communes est en effet relativement faible, notamment dans certaines communes d'importance, tel Douzy, Carignan et Mouzon où elle est de 8 km. En revanche, la distance est plus élevée dans d'autres communes, dont les principales sont Chémery-Chéhéry avec 24km, puis Messincourt avec 17km.

Figure 5.39 Distances moyennes parcourues par les automobilistes dans le cadre de leurs déplacements domicile-travail en 2016



Bien que partielle, l’analyse des distances parcourues en voiture révèle des zones de fragilité potentielle et de dépendance aux fluctuations du coût du carburant, notamment celles parmi les plus éloignées de l’emploi et des modes de transports alternatifs.

3.2.2 Des quartiers qui concentrent les fragilités

Lorsque certains ménages renoncent à l’achat d’un véhicule individuel, quel que soit la raison, l’offre publique doit alors prendre le relais, ou à défaut les alternatives privées.

Certains quartiers, identifiés comme Quartiers Prioritaires de la Ville (QPV) et définis notamment selon le revenu des ménages, concentrent les difficultés et les habitants sont plus à même de rencontrer des restrictions dans leur volonté de déplacements.

Ainsi, faute de données spécifiques disponibles dans le recensement de l’INSEE, le CEREMA a mené une étude sur la mobilité dans les QPV. Dans les aires urbaines de moins de 50 000 habitants, il ressort que 30 % des ménages des QPV ne sont pas motorisés, contre 12 % dans les autres quartiers.

Concernant le permis de conduire, 13 % des habitants de plus de 18 ans en sont dépourvus hors QPV contre 37 % dans les quartiers prioritaires.

Les recours à cette absence de voiture sont dans l’ordre la marche, puis les transports en communs, alors que la pratique du vélo est très faible.

De fait, les distances parcourues sont faibles, nécessitant une offre d’équipement conséquente pour compenser cette mobilité contrainte.

10 % de la population dans un quartier prioritaire

Dans le SCoT, 7 quartiers sont identifiés comme étant prioritaires dans le cadre de la politique de la ville, répartis comme suit, selon le décret n°2014-1750 :

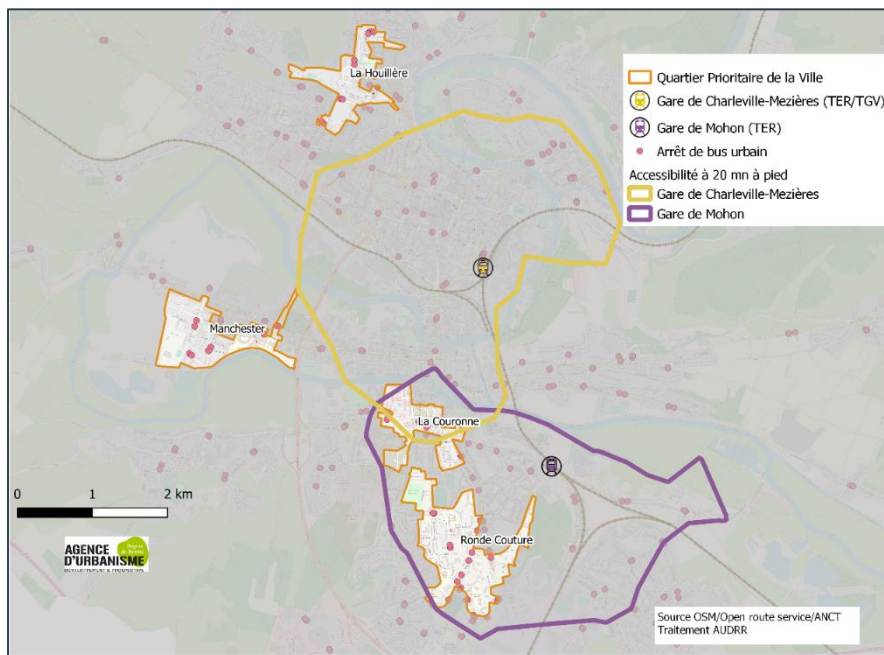
- 4 quartiers à Charleville-Mézières, regroupant 13 773 habitants (en 2013)
- 3 quartiers à Sedan, regroupant 7 384 habitants (en 2013)

Ainsi, ces quartiers regroupent environ 10 % des habitants du SCoT. A cela s’ajoute des quartiers de veille active (QVA), identifiés par les collectivités locales et où l’intervention publique reste nécessaire. Les communes de Nouzonville, Bogny-sur-Meuse, Vivier au Court sont concernées ainsi que des quartiers de Revin et Fumay.

Accessibilité des quartiers

Une attention particulière est portée sur l'accessibilité des QPV, desservis par des lignes principales du réseau urbain. En revanche, certains de ces quartiers sont éloignés des gares principales, situées à plus de 20mn à pied.

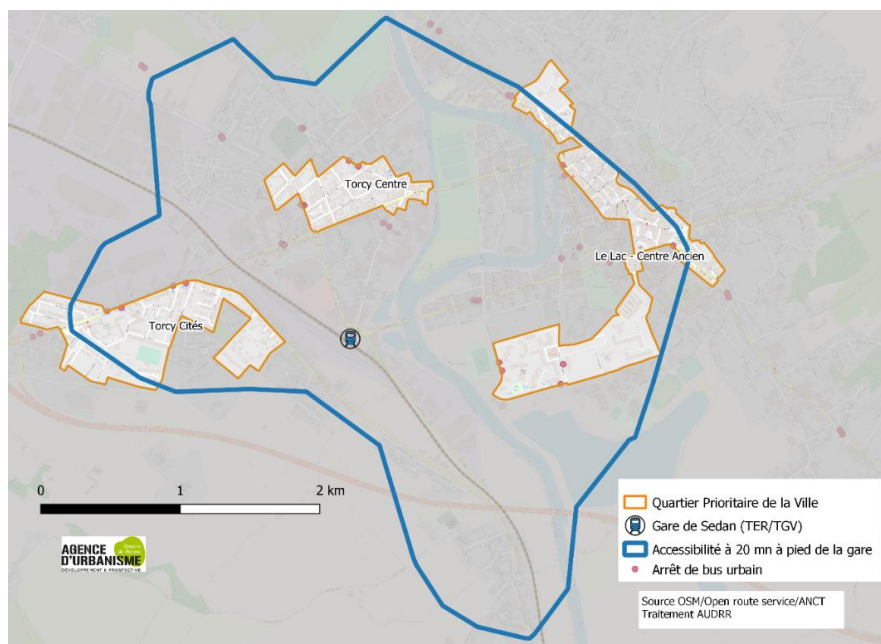
Figure 5.40 Accessibilité en TC des quartiers prioritaires de Charleville-Mézières



Les quartiers prioritaires de Charleville-Mézières sont relativement excentrés vis-à-vis de la gare et par conséquent du centre-ville, seule La Couronne est à moins de 20mn à pied de la gare centrale. Le principal quartier de la ville, Ronde Couture et ses 7 000 habitants à accès à la gare TER de Mohon, située sur la ligne vers Sedan.

Les deux autres quartiers, Manchester et La Houillère sont éloignés de la gare et du cœur de ville, rendant les habitants non motorisés dépendant du réseau de bus urbain, voir des véhicules électriques en autopartage, pour effectuer leurs déplacements.

Figure 5.41 Accessibilité en TC des quartiers prioritaires de Sedan



Si peu d'arrêts de transport urbains sont présents au cœur des quartiers, ceux-ci sont néanmoins desservis par les lignes urbaines structurantes, donnant accès à l'ensemble de la commune, avec une fréquence élevée.

La ligne interurbaine Charleville-Mézières-Sedan s'arrête également un milieu du quartier du Lac, offrant un cadencement supérieur à l'offre TER, au plus près des habitants.

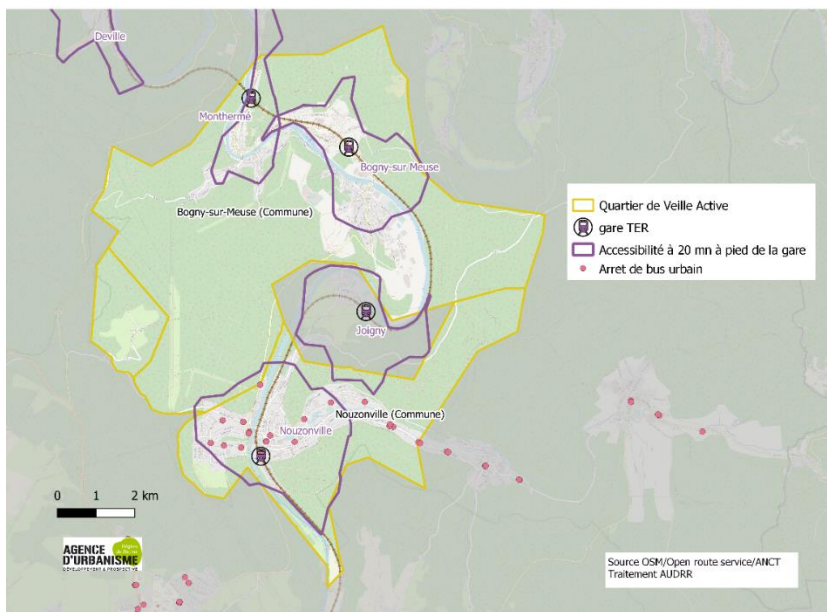
Au vu de la configuration de la commune, la quasi-totalité des habitants des QPV ont accès à la gare de Sedan en moins de 20 minutes à pied, excepté les franges des quartiers Torcy-Cité et Le Lac. Cette proximité, couplée

à l'offre de transport en commun, permet de pallier l'éventuel manque de véhicules pour les déplacements longs, au-delà du cœur urbain, avec une offre rapide et fréquente.

Des quartiers de veille active plus isolé

Si les alternatives existent pour les communes de Charleville et Sedan, elles sont plus difficiles d'accès pour les quartiers de veille active, situées en territoire moins urbain. Par conséquent, les services sont plus éloignés et les réseaux de transport moins développés, comme le montre les plans ci-dessous.

Figure 5.42 Zoom sur les quartiers de veille active de Bogny-sur-Meuse et Nouzonville

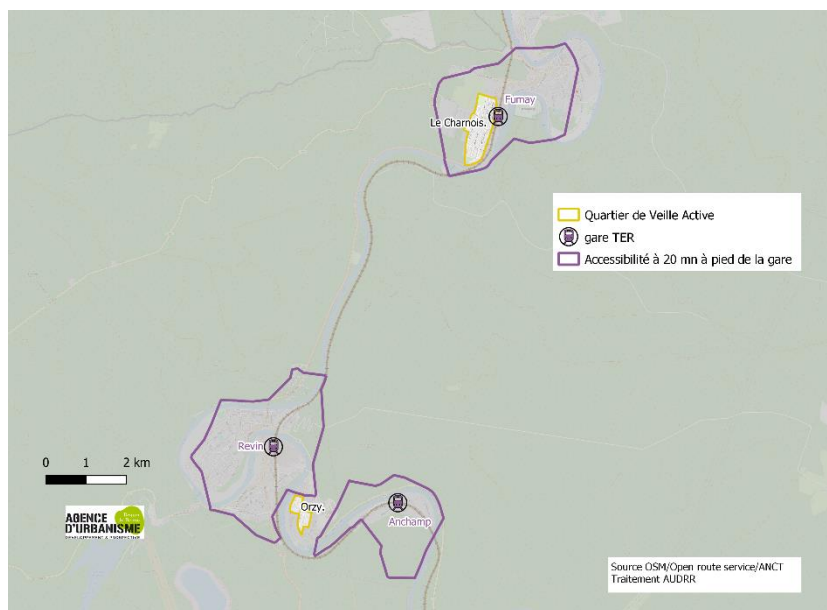


L'ensemble des communes de Bogny-sur-Meuse et Nouzonville sont classées quartiers de veille active.

Les ménages sont peu véhiculés puisque le taux de motorisation reste en deça de 80 % alors qu'il dépasse les 85% dans certaines communes voisines, notamment Joigny-sur-Meuse.

La majorité des habitants de ces 2 communes se trouve à moins de 20 minutes d'une gare TER permettant de rejoindre Charleville-Mézières en 10 minutes et Givet en 50 minutes. En complément, des lignes de bus urbaines parcourent Nouzonville et une ligne permet de rejoindre Charleville-Mézières.

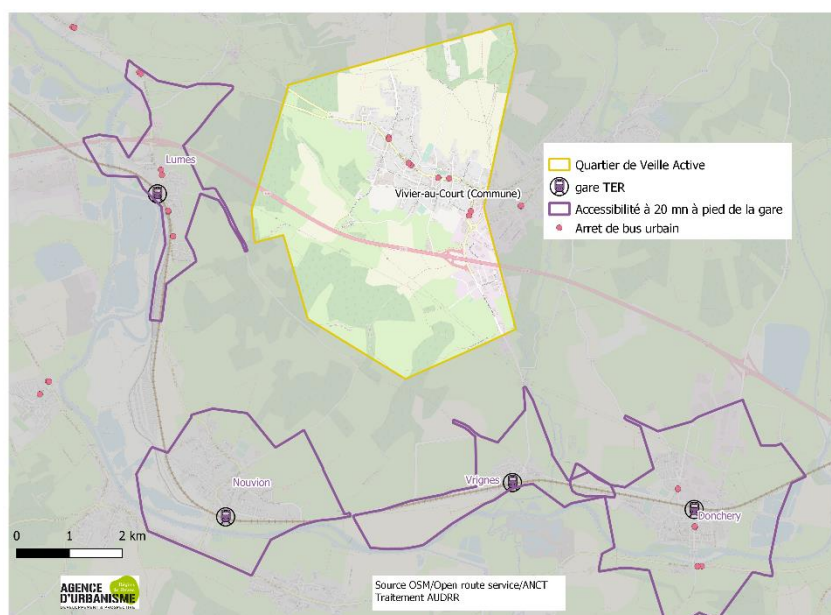
Figure 5.43 Zoom sur les quartiers de veille active de Fumay et Revin



L'ensemble du quartier « Le Charnois », situé à Fumay est accessible en moins de 20 mn depuis la gare. En revanche le QVA « d'Orzy » est situé entre les gares de Revin et d'Anchamp, en est relativement éloigné malgré la possibilité d'emprunter en partie la Voie Verte, qui offre un accès sécurisé.

L'ensemble de ces gares est situé sur la ligne Charleville-Mézières-Givet et bénéficient donc d'une fréquence semblable à celle des dernières années avec environ 30 trains/jours.

Figure 5.44 Accessibilité de la commune de Vivier-au-Court (QVA)



La commune de Vivier au Court est également considérée comme une zone de fragilité. La ligne inter-urbaine de bus entre Charleville-Mézières et Sedan passe au cœur de la localité. Cela compense l'absence de gares dans le secteur, l'établissements le plus proches étant celui de Lumes, sur la ligne Charleville-Mézières-Sedan.

83 % des ménages de la commune étaient motorisés en 2017 selon l'INSEE. Ce taux est élevé, à l'image de l'ensemble des communes situées le long de l'autoroute A 34, Vivier-au-Court possédait même un échangeur sur son territoire communal.

Ainsi les ménages les plus fragiles, faute d'alternative et de véhicule personnel peuvent être contraints de renoncer à

certaines activités économiques ou de loisirs.

Pour répondre aux besoins des personnes les plus éloignées de l'emploi, certaines structures mènent des actions d'insertion, via un travail sur la mobilité notamment.

3.2.3 Des structures d'accompagnement qui ne couvrent pas l'ensemble du territoire

L'absence de moyen de transport peut être un frein à l'accès à l'activité professionnelle. Il est alors essentiel de trouver des solutions adaptées à chaque situation. Au frein économique, d'autres contraintes peuvent être cumulées dans les difficultés pour accéder à un emploi. Ces restrictions peuvent être d'ordre psychologiques ou familiales (horaires contraints etc.) Des dispositifs existent en différents endroits, sans toutefois couvrir l'ensemble du territoire. La plateforme de mobilité Mobil'Ardenne joue également un rôle de coordination.

Figure 5.45 Des structures d'accompagnement à l'insertion via le volet mobilité en 2020 *

Structure	Action	Localisation	Modalités d'accès
Association Travail Partage	Accompagnement vers l'emploi. Formation au code et au permis de conduire	Charleville-Mézières <i>Action sur toutes les Ardennes</i>	Personnes éloignées de l'emploi
Assim'il	Auto-école associative. Accès à l'insertion sociale et professionnelle grâce au permis de conduire.	3 agences : Charleville-Mézières Revin Auvillers-les-Forges	Un organisme partenaire d'accompagnement doit orienter les demandeurs vers le dispositif
ARENAM	Garage solidaire Location de vélo	Charleville-Mézières	Ouvert à tous, sans conditions (adhésion 25€/an par foyer)
AMI-e	Location de véhicules (voitures, scooters, vélos électriques) Garage solidaire (40 à 50 personnes/an) Auto-école solidaire (130 personnes/an) Micro-crédit mobilité (20 personnes/an)	Charleville-Mézières/ Sedan/Carignan <i>Action sur toutes les Ardennes</i>	Tarif différencié selon les ressources

*Les dispositifs cités s'inscrivent dans une démarche d'accompagnement, principalement pour trouver ou conserver un emploi. Sont exclus du tableau les réseaux de covoiturage solidaire.

Source : Mobil'Ardenne.

A noter que même si certaines associations agissent sur l'ensemble du territoire ardennais, des secteurs restent dépourvus de locaux. Cela peut nuire à la visibilité des dispositifs bien que la majorité des bénéficiaires soit orientée dans un parcours personnalisé par des prescripteurs. Ainsi, l'aide est difficilement accessible aux habitants exclus du dispositif, que cette aide soit financière ou en termes d'information sur les modes de transports disponibles.

Des manques ont ainsi été identifiés. Les principaux sont l'absence d'auto-école solidaire dans les Portes du Luxembourg ainsi que le manque de service de location de véhicules sur le nord du territoire.

Une valorisation de l'ensemble des dispositifs, notamment est un moyen de centraliser l'information et d'offrir le service le plus adapté à chaque besoin. Cela contribue à garantir ainsi une liberté qui, faute de moyens ou de connaissances de l'offre, peut être réduite.

4 UN NIVEAU D'ÉQUIPEMENT SPECIFIQUE A « CHAQUE AGE DE LA VIE »

La présence d'équipements sur un territoire est un enjeu en terme de qualité et de conditions de vie. C'est pourquoi elle peut être déterminante dans les choix d'installation des ménages dans le cadre de leur parcours résidentiel, aussi bien pour ceux qui y résident depuis un certain temps que pour en attirer de nouveaux.

Le niveau d'offre d'équipements sur un territoire est certes hérité de son histoire, il n'en demeure pas moins que, lorsqu'elle fait défaut, l'absence d'équipement peut être synonyme d'inéquité d'accès.

Les ménages ayant des besoins différents à chaque étape de la vie, **l'analyse des équipements est structurée autour de 3 grands moments de leur parcours, qui correspondent à 3 groupes sociaux : les familles, les jeunes et les seniors.** À chacun de ces groupes est associé un « panier » d'équipements, défini par l'Insee, dont le contenu est détaillé au début de chacune des 3 sous-parties.

Dans sa classification, l'Insee distingue en 2018 les équipements dits de « **proximité** », des équipements « **intermédiaires** » et « **supérieurs** ». Le niveau d'équipement d'une commune est alors déterminé de la manière suivante :

- **Niveau de proximité** : La commune compte au moins un équipement de la gamme de proximité. Ces équipements sont les plus fréquemment utilisés. Ces lieux sont nombreux sur le territoire et ont une aire d'influence assez faible (pharmacie, terrains de sport etc.).
- **Niveau intermédiaire** : La commune compte au moins un équipement de la gamme intermédiaire. Ces équipements sont présents dans un nombre plus restreint de communes et sont utilisés moins régulièrement que les équipements de proximité (école de conduite, magasin d'optique etc.).
- **Niveau supérieur** : La commune compte au moins un équipement de la gamme supérieure. Ces équipements sont plus rares et ont pour vocation un rayonnement plus large (gares, cinéma etc.).
- **Pas d'équipements** : La commune ne compte aucun équipement du panier.

4.1 Une large gamme d'équipements à destination des parents et des familles

28 633 familles avec au moins un enfant de moins de 25 ans vivent sur le territoire du SCoT Nord Ardennes. Selon l'Insee, les 23 équipements suivants s'adressent particulièrement aux familles, ils couvrent les domaines de l'enseignement, de la santé, des services aux particuliers, des transports ou encore des sports, loisirs et culture.

Figure 5.46 Le panier familles INSEE en détail

	Proximité	Intermédiaire	Supérieure
Enseignement	École élémentaire	École maternelle Collège	Lycée général et/ou technologique Lycée professionnel
Santé	-	Orthophoniste Sage-femme Crèche	Urgences Maternité Pédiatre Gynécologue Orthoptiste Services à domicile pour enfants handicapés
Sports, loisirs et culture	Tennis Salle ou terrain multisports Terrain de grands jeux	Salle de sport spécialisée Athlétisme Bassin de natation	Cinéma
Services aux particuliers	-	-	Pôle emploi
Transports et déplacements	-	-	Gare



4.1.1 Des équipements de proximité nombreux et disponibles sur l'ensemble du territoire

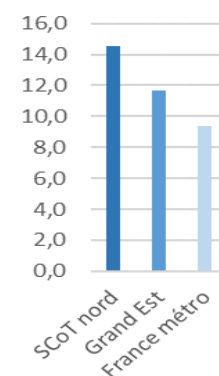
Les équipements de proximité recouvrent les écoles élémentaires et certains équipements sportifs : les terrains de tennis, les gymnases et les terrains de grands jeux³. Sur le territoire du SCoT, on en dénombre 417, ce qui correspond à un taux d'équipement de **14,6 pour 1 000 familles**. Comparé aux niveaux régionaux et nationaux, le territoire est donc plutôt bien doté (respectivement 2,9 et 5,2 points de plus ; Cf. graphique ci-contre).

Ayant vocation à être au plus proche des utilisateurs, donc relativement fréquents et répartis sur le territoire, on dénombre ces équipements dans de nombreuses communes, y compris dans des zones géographiques peu peuplées : par exemple, ce sont 81 communes qui disposent d'au moins une école élémentaire, et 48 sont en mesure d'accueillir des activités sportives dans un gymnase.

Comme l'indique la carte qui suit, aucun secteur géographique n'est dépourvu de ce type d'équipement de base.

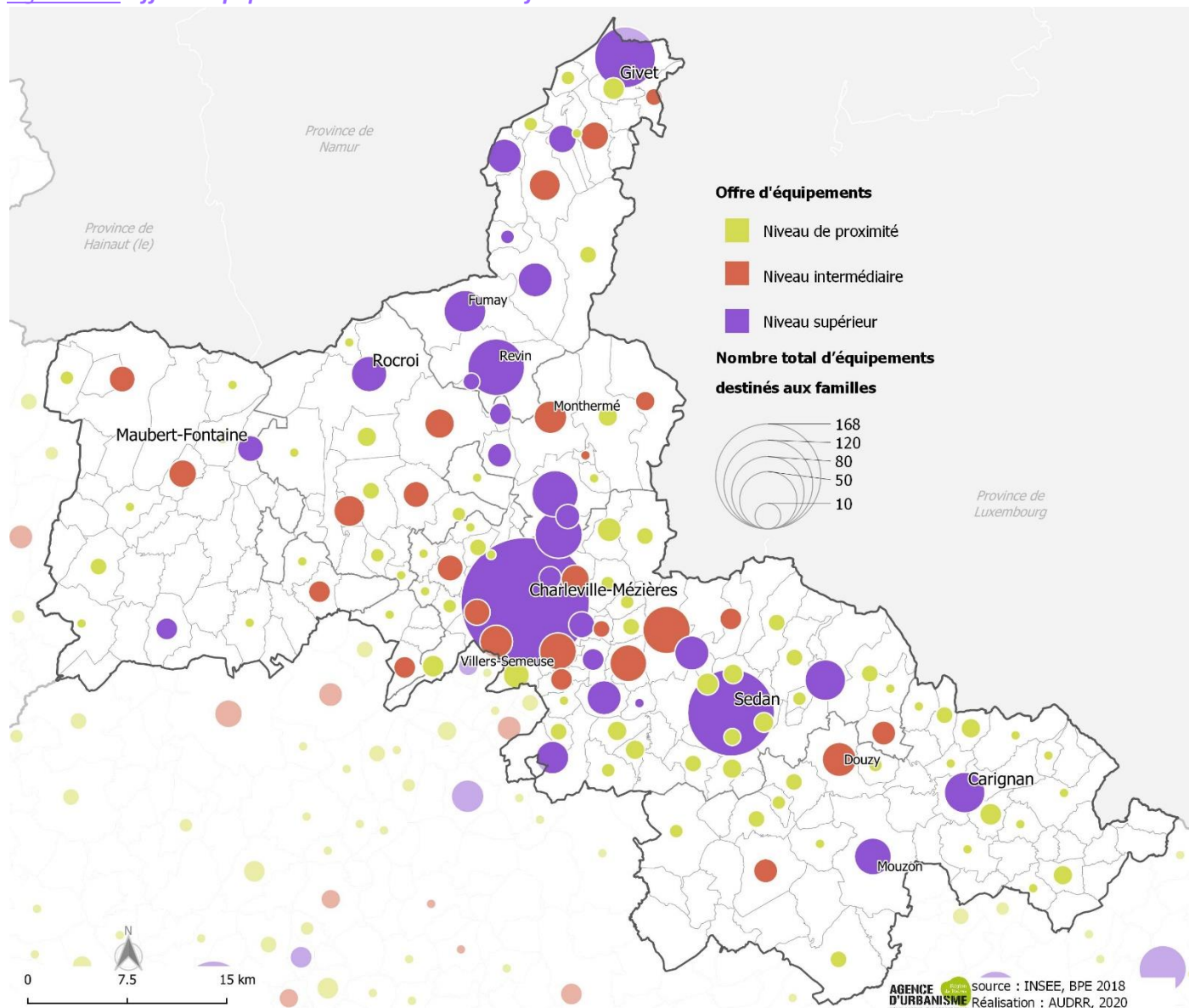
Ainsi, le territoire du SCoT garantit aux familles la possibilité de jouir des équipements de proximité, avec un niveau d'équipements relativement élevé.

Figure 5.47 Taux d'équipements de proximité (INSEE 2018)



³ Dans la région Grand Est, la quasi-totalité des terrains de grands jeux permettent la pratique du football (95 %). Viennent ensuite le rugby, praticable sur 3 % des terrains et le basket-ball sur 2 % des terrains.

Figure 5.48 Offre d'équipements à destination des familles



4.1.2 Des équipements intermédiaires à distance raisonnable des familles

Les équipements de la gamme intermédiaires sont par définition moins nombreux que ceux de proximité, et s'adressent aux habitants de plusieurs communes. Cette gamme couvre les domaines de la santé (orthophoniste, sages-femmes et crèches), de l'enseignement (écoles maternelles et collèges) et du sport/loisirs/culture (bassin de natation, piste d'athlétisme et salle de sport spécialisée).

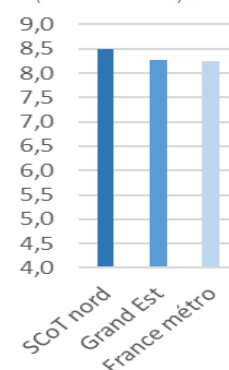
Dans le nord ardennais, ils sont au nombre de 243, pour un **taux d'équipements de 8,5 pour 1 000 familles**, très légèrement supérieur à celui de la région Grand Est (8,3 ‰) et de France métropolitaine (8,2 ‰).

Au total, 42 communes disposent d'une offre de niveau intermédiaire, 26 d'entre elles étant notamment dotées d'une crèche et/ou d'une école maternelle, deux des structures les plus recherchées par les familles avec jeunes enfants.

La répartition spatiale des équipements intermédiaires est globalement satisfaisante, bien que la zone géographique située autour de la commune de Flaignes-Havys, dans la Thiérache, en soit dépourvue.

Ainsi, la majorité des familles du territoire vit à une distance proche, tout du moins raisonnable, d'une commune qualifiée d'intermédiaire en matière d'équipement.

Figure 5.49 Taux d'équipements intermédiaires (INSEE 2018)



4.1.3 Un accès aux soins et aux lycées plus compliqués dans certaines zones

Par rapport aux équipements de la gamme intermédiaire, la gamme supérieure comprend notamment les agences Pôle emploi et les gares, deux structures particulièrement liées à la population active. Les équipements en santé sont également plus étoffés dans cette gamme, qui compte aussi les lycées. L'ensemble des équipements de cette gamme ont vocation à s'adresser aux habitants d'un périmètre géographique encore plus large que celui des équipements de la gamme intermédiaire.

Répartis sur 28 communes du territoire, les 75 équipements dénombrés permettent au SCoT d'afficher **un taux d'équipements de 2,6 pour 1 000 familles, presque équivalent au niveaux régionaux et nationaux.**

La moitié des communes classées dans cette gamme ne dispose que d'une gare, contrairement à Sedan, Revin ou Givet par exemple, qui proposent une offre relativement diversifiée. Ainsi, seule la commune de Charleville-Mézières dispose de l'ensemble des équipements supérieurs.

En revanche, les familles qui résident dans la Thiérache ou dans le secteur de Chémery-Chéhéry (Portes du Luxembourg) en sont relativement éloignées. **Pour ces familles, cela signifie que les enfants scolarisés en lycée ont des trajets quotidiens non négligeables à réaliser, ou encore que l'accès aux urgences ou les soins et suivis d'une grossesse (maternité et gynécologie) sont sensiblement plus compliqués que dans les autres secteurs géographiques du SCoT.**

La proximité avec un service d'urgences est un critère important pour les familles, les enfants de moins de 15 ans représentant plus du quart des patients⁴. Sedan, Charleville-Mézières et Fumay disposent de ce type d'établissements, et comme le montre le zoom sur la carte précédente des « équipements à destination des familles », seules quelques communes périphériques du SCoT en sont à plus de 30 m. Excepté pour les communes à l'ouest de la vallée de la Meuse, cette absence est compensée par l'accès à des établissements extérieurs au SCoT, notamment en Belgique pour les communes de la pointe de Givet.

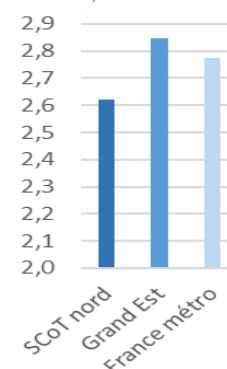
4.2 De nombreux équipements destinés aux jeunes

Dans le territoire du SCoT Nord Ardennes, 34 % de la population est âgée de moins de 30 ans, soit 70 732 personnes en 2016. Selon l'Insee, le panier suivant de 13 équipements s'adresse particulièrement à ce public de jeunes adultes : il couvre notamment des équipements favorisant une activité professionnelle (agence Pôle emploi et de travail temporaire, et gare pour accéder au lieu de travail) et un certain nombre d'équipements sportifs ou de loisirs et culturels, pour le divertissement. Les jeunes parents sont également ciblés par cette analyse, puisque les maternités et les gynécologues y sont intégrés.

Figure 5.51 Le panier jeunes INSEE en détail

	Proximité	Intermédiaire	Supérieure
Enseignement	-	-	Centre de formation d'apprentis (hors agriculture)
Santé	-	-	Maternité Spécialiste en gynécologie
Sports, loisirs et culture	Tennis Salle ou terrain multisports	Salle de sport spécialisée Bassin de natation Athlétisme	Cinéma
Services aux particuliers	-	École de conduite	Pôle emploi Agence de travail temporaire
Transports et déplacements	-	-	Gare

Figure 5.50 Taux d'équipements supérieurs (INSEE 2018)

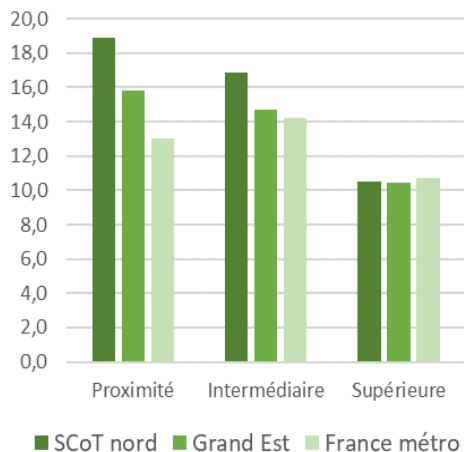


⁴ Enquête nationale sur les structures d'urgences hospitalières, DREES 2013



En termes de quantité, l'offre d'équipements destinés au public des moins de 30 ans est globalement satisfaisante : quel que soit le niveau de gamme considéré, **les taux d'équipements affichés par le territoire du SCoT sont supérieurs à ceux de la région et de la France métropolitaine**, à l'exception du taux d'équipements supérieurs, légèrement plus élevé pour le niveau national (Cf. graphique ci-dessous).

Figure 5.52 Taux d'équipements jeunes (INSEE 2018)

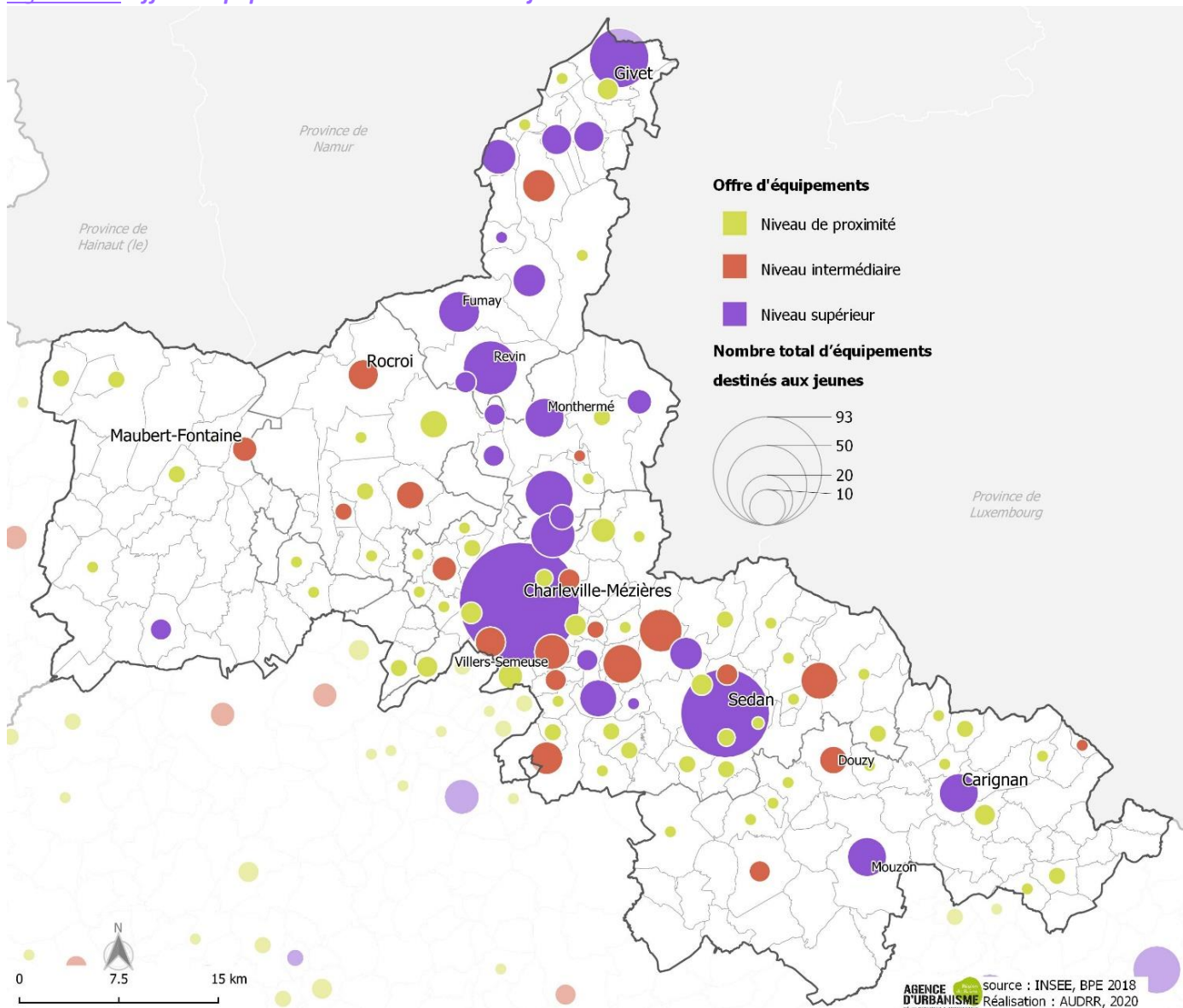


En revanche, l'analyse de la répartition géographique de certains équipements révèle quelques déséquilibres, pouvant potentiellement être source de fragilité pour les populations locales concernées.

En effet, la présence d'une seule école de conduite dans la CC Ardennes Thiérache (à Maubert-Fontaine) **complique l'accès à une forme importante d'autonomie pour les jeunes qui grandissent dans ce secteur** du territoire.

Par ailleurs, la concentration des 3 seuls centres de formation sur les 2 communes de Charleville-Mézières et Sedan, peut constituer un frein dans les parcours professionnels d'une partie de la jeunesse qui réside dans les zones les plus éloignées de ces deux polarités.

Figure 5.53 Offre d'équipements à destination des jeunes



À noter : Une nouvelle offre d'enseignement supérieure sur le territoire

Depuis septembre 2019, l'ouverture du campus d'enseignement supérieur de Charleville-Mézières est venue compléter l'offre existante. Avec une capacité d'accueil de 2 900 étudiants (2023), cette offre doit permettre de maintenir et d'attirer de nouveaux étudiants sur le territoire avec un objectif fixé à 4 000 étudiants. En ce sens, le nouveau campus constitue un rouage essentiel de la dynamique à l'œuvre sur le territoire du SCOt.

4.3 L'offre à destination des seniors

Plus d'un quart de la population (27 %) du SCOt Nord Ardennes est âgée de 60 ans ou plus, ce qui représente 55 780 personnes en 2016. Cette proportion s'avère relativement élevée, ce taux de vieillissement étant de 25,4 % en France métropolitaine. De plus, le vieillissement de population en cours et à venir (*Cf. partie 1 du diagnostic sur « la démographie et l'habitat »*) nécessitent que l'on anticipe les besoins de cette population, notamment en matière d'équipements. En effet, en 2035, au moins **7 200 ménages de personnes de plus de 75 ans vivront dans le SCOt** d'après les projections de l'Insee, avec des besoins spécifiques à ces âges : accès aux équipements sanitaires, aux commerces de proximité, aux structures de transport en commun.

Selon l'Insee, le panier suivant de 16 équipements s'adresse particulièrement aux seniors ; il comprend notamment de nombreux équipements sanitaires (y compris des professionnels de santé de 1^{er} recours), dont les services de soins à domicile et les magasins d'optique.

Figure 5.54 Le panier sénior INSEE en détail

	Proximité	Intermédiaire	Supérieure
Santé	Médecin généraliste Infirmier Pharmacie Masseur kinésithérapeute	Personnes âgées : services d'aide Personnes âgées : hébergement Laboratoire d'analyses et de biologie médicale	Urgences Personnes âgées : soins à domicile Spécialiste en cardiologie
Sports, loisirs et culture	Boulodrome Salle ou terrain multisports Tennis	Bassin de natation	Cinéma
Commerce		Magasin d'optique	



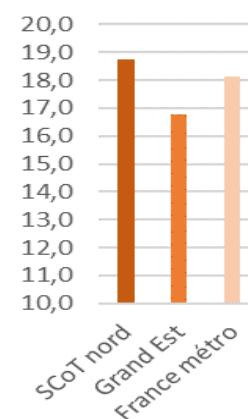
4.3.1 Un niveau de proximité qualitatif

Sur le territoire du SCoT, on dénombre 1 046 équipements de proximité pour les seniors, dont 683 professionnels de santé (médecins généralistes, infirmiers et masseurs-kinésithérapeutes). Cela équivaut à un taux d'équipement de **18,8 pour 1 000 personnes d'au moins 60 ans, soit un niveau légèrement avantageux comparé aux niveaux régionaux et nationaux** (Cf. graphique ci-contre).

Globalement, le nombre d'équipements de proximité est donc suffisant et couvre, comme l'indique la carte ci-dessous, l'ensemble des différents secteurs géographiques du Nord ardennais.

Cela dit, comme développé dans la sous-partie consacrée aux équipements en santé (Cf. *infra*), deux tiers des communes du territoire n'accueillent aucun professionnel de santé de proximité, y compris dans des communes où le nombre d'habitants n'est pas moindre, comme à Givonne (1 053 hab.) ou Thilay (1 064 hab.). Pour les personnes vivant dans ces communes, cela implique de parcourir à minima plusieurs kilomètres et donc de disposer d'un moyen de transport, essentiellement de type particulier, ce qui n'est pas toujours le cas chez un nombre croissant de seniors.

Figure 5.55 Taux d'équipements de proximité (INSEE)



4.3.2 Un territoire prêt à accompagner le vieillissement de la population

Les équipements de niveau intermédiaire, dont le rayonnement est plus important que celui des équipements de proximité, intègrent notamment les structures d'hébergement et les magasins d'optique. Ils se situent principalement sur les communes d'Ardenne Métropole, entre Sedan et Charleville-Mézières, mais ils sont également présents à Carignan, Rocroi, ou encore Signy-le-Petit. De fait, **assez peu de communes se situent à plus de 15 minutes par la route des équipements de niveau intermédiaire.**

Le taux d'équipement global est de 1,9 pour 1 000 personnes d'au moins 60 ans, soit **un niveau d'équipement comparable à celui déployé dans le Grand Est (2,1 ‰), mais en retrait par rapport à la situation nationale (2,4 ‰).**

Dans le détail, on relèvera l'absence de magasin d'optique dans la CC Ardennes Thiérache, pouvant engendrer un inconfort, voire un handicap, pour les personnes les moins mobiles.

Figure 5.56 Taux d'équipements intermédiaires (INSEE 2018)

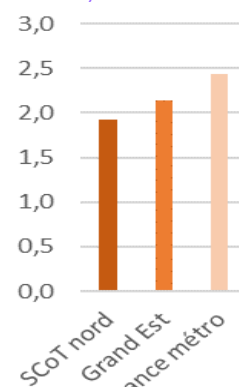
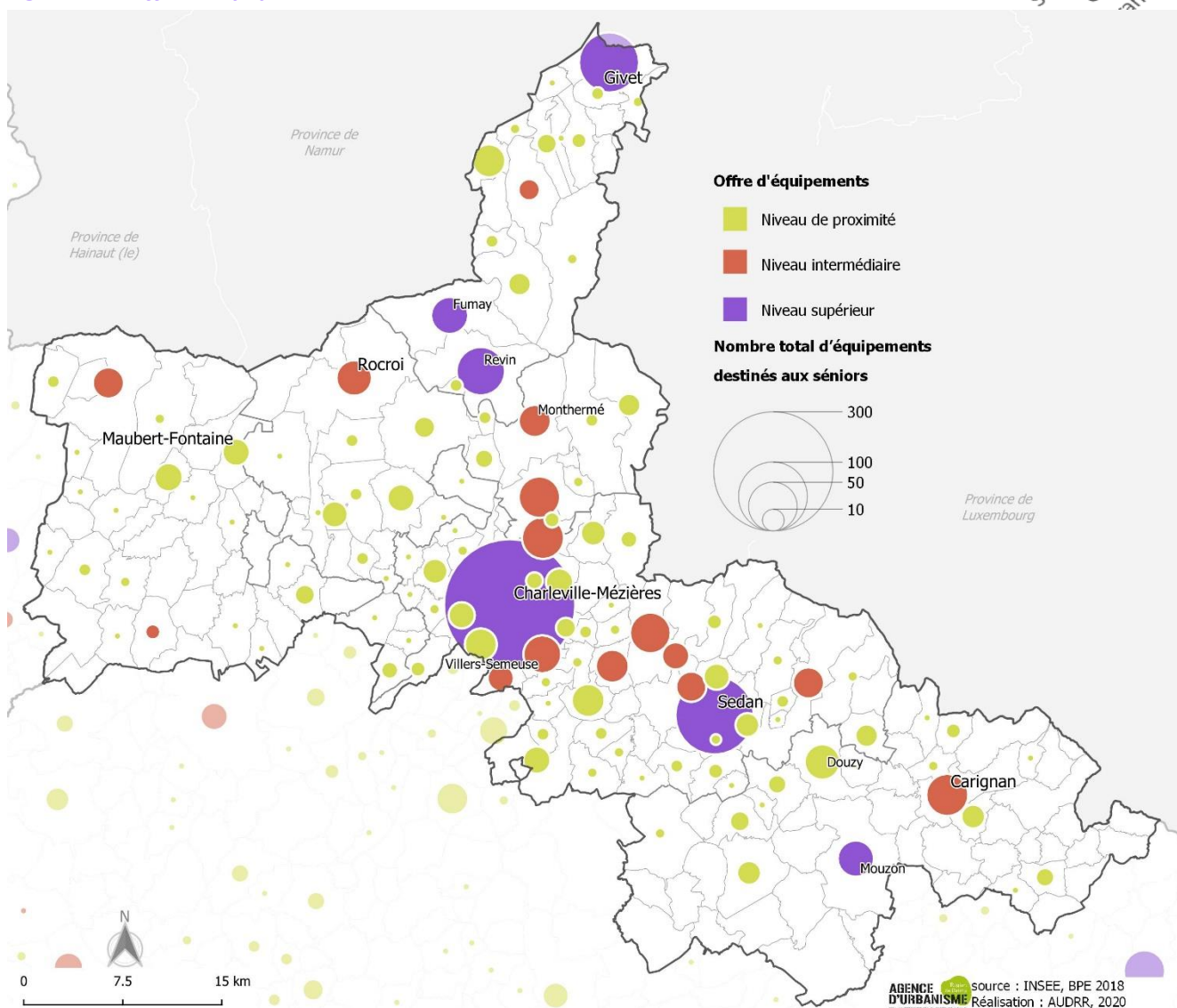


Figure 5.57 Offre d'équipements à destination des séniors



4.3.3 Une offre supérieure plus difficilement accessible aux seniors les moins mobiles

Les équipements de niveau supérieur concernent essentiellement le domaine de la santé (cardiologue, soins à domicile et urgences), associé au cinéma comme unique équipement culturel.

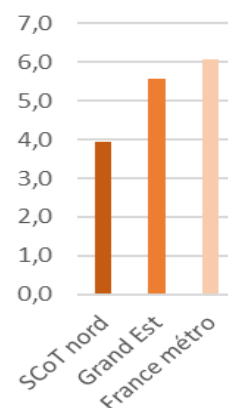
Dans le nord ardennais, la présence de 22 équipements (dont 11 cardiologues) correspond à **un taux d'équipements de 3,9 pour 10 000 personnes d'au moins 60 ans, soit un niveau en retrait en comparaison du Grand Est (5,6) et de la France de métropole (6,1).**

S'ils sont, logiquement de par leur nature, principalement déployés dans les polarités, ces équipements de la gamme supérieure sont, dans le SCoT, exclusivement concentrés sur un axe allant de Mouzon à Givet.

La possibilité d'accès à un service d'urgence est également un critère pour cette population fragile.

Certaines communes périphériques sont situées à plus de 30 minutes des trois établissements d'urgences du SCoT (Fumay, Charleville-Mézières et Sedan).

Figure 5.58 Taux d'équipements supérieurs (INSEE 2018)



En résumé, **les seniors habitants dans les secteurs les plus éloignés de cet axe sont contraints de parcourir des distances significatives lorsqu'ils souhaitent par exemple se divertir dans un cinéma.** A l'éloignement géographique, s'ajoute la contrainte en termes de mobilité. De nombreux seniors sont dépendants d'une personne extérieure au ménage pour leurs déplacements. Cela les oblige à anticiper leurs déplacements et utiliser des solutions alternatives à la voiture individuelle.

5 UN ENJEU SUR LA QUESTION DE LA SANTE

La possibilité d'accéder à une offre de soins revêt une importance particulière pour les territoires. Aux différents âges de la vie, cette offre doit évoluer et peut devenir un facteur déterminant en matière de stratégie individuelle de départ ou de maintien sur un lieu de vie donné.

Les équipements spécifiquement consacrés à la santé sont, comme tout autre type d'équipement, ventilés entre une gamme dite de « proximité » (1^{er} niveau), une gamme dite « intermédiaire » (2^{ème} niveau) et une gamme dite « supérieure » (3^{ème} niveau), en fonction de la fréquence théorique d'usage qui leur est associée. Dans le cadre de ce diagnostic, un certain nombre d'équipements de santé ont été sélectionnés :

Figure 5.59 Le panier santé en détail

	1 ^{er} NIVEAU	2 ^{ème} NIVEAU	3 ^{ème} NIVEAU
Professionnels de santé	Médecin généraliste Chirurgien-dentiste Infirmier Masseur kinésithérapeute	Sage-femme Orthophoniste Pédicure-podologue Psychologue	Spécialiste en : cardiologie, dermatologie, néphrologie, gastro-entérologie, hépatologie, psychiatrie, ophtalmologie, oto-rhino-laryngologie, pédiatrie, pneumologie, radiodiagnostic et imagerie médicale, stomatologie, gynécologie
Etablissements	Pharmacie	Laboratoire d'analyses et de biologie médicales	Etablissement santé court séjour
Public-s cible-s	Tout public Seniors en particulier	Tout public Femmes et enfants en particulier	Tout public

5.1 Une offre de soins de 1^{er} niveau assez satisfaisante

Dans le 1^{er} niveau, les professionnels de santé concernés sont, comme les pharmacies, **ceux que les habitants d'un territoire sollicitent le plus.** En effet, pour les seniors, une infirmière libérale ou un masseur-kinésithérapeute peut être consulté plusieurs fois par semaine.

Le territoire du SCoT bénéficie ainsi de la présence de **774 professionnels de santé** de 1^{er} niveau, ce qui correspond à une densité médicale de 3,79 pour 1 000 habitants, soit un niveau d'équipement global légèrement inférieur à celui

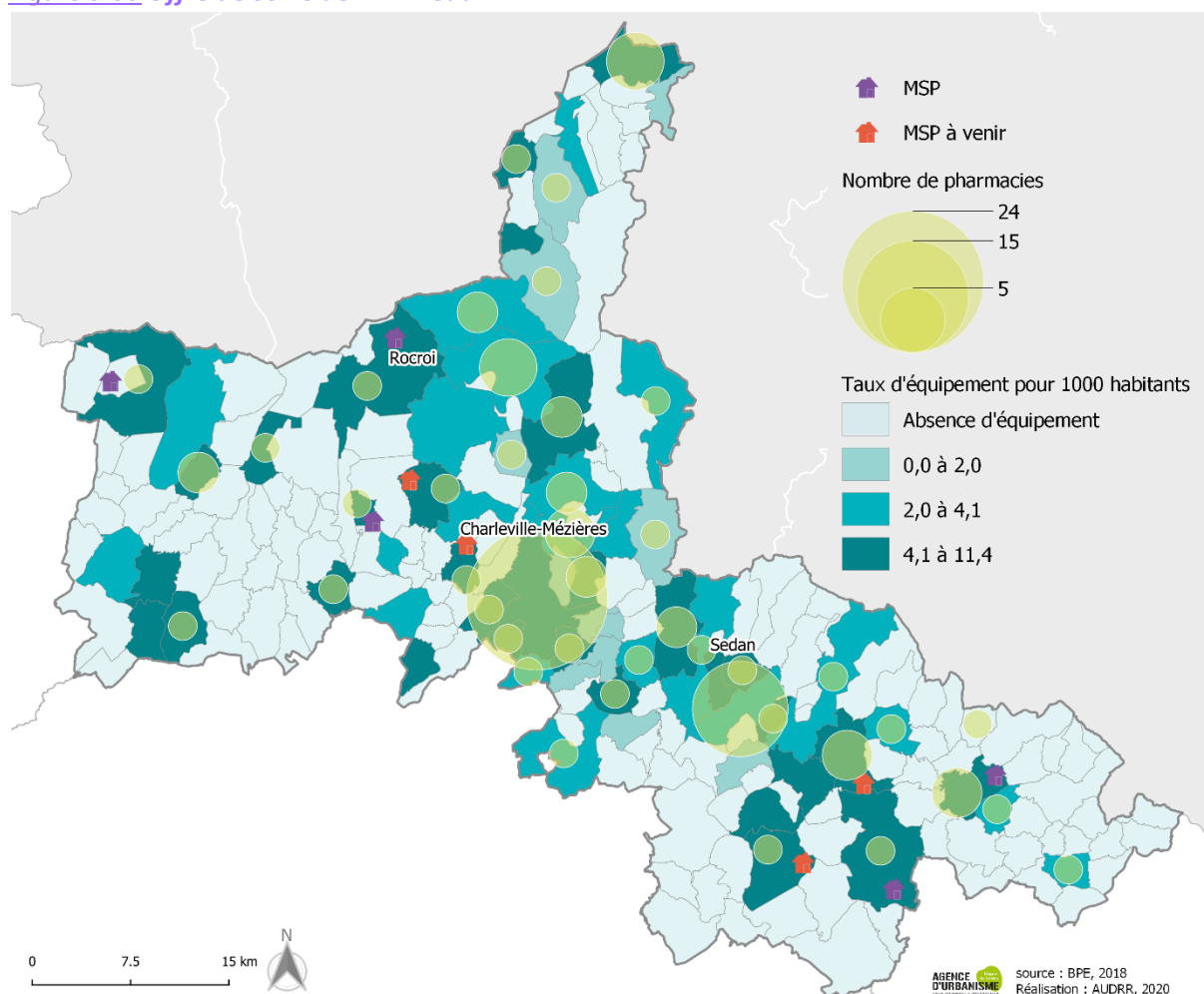
déployé en France métropolitaine (4,06 %). Globalement, le nombre de professionnels semble suffisant et couvre, comme l'indique la carte suivante, l'ensemble des différents secteurs géographiques du Nord ardennais.

L'implantation de Maisons de Santé Pluriprofessionnelles (MSP) permet de compenser certains manques en accueillant différentes activités de soin de proximité. A noter qu'à Signy-le Petit, il existe une MSP Universitaire, conventionnée avec l'Université de Reims. Cela permet de d'accueillir des étudiants en stage et de développer la formation continue des praticiens. La carte ci-dessous permet d'avoir un aperçu des MSP en fonctionnement et des projets sur le territoire.

Cela dit, deux tiers des communes du SCoT n'accueillent aucun professionnel de santé de 1er niveau, y compris dans des communes où le nombre d'habitants n'est pas moindre, comme à Givonne (1 053 hab.) ou Thilay (1 064 hab.). Pour les personnes vivant dans ces communes, cela implique de parcourir à minima plusieurs kilomètres et donc de disposer d'un moyen de transport, essentiellement de type particulier, ce qui n'est pas toujours le cas chez un nombre croissant de seniors.

Ces réflexions sont transposables à l'analyse de la situation géographique des pharmacies exerçant sur le territoire, puisque qu'aucun établissement n'est présent dans les communes sans professionnels de santé de 1er niveau.

Figure 5.60 Offre de soins de 1^{er} niveau



5.2 Une offre de soins de 2^{ème} niveau un peu plus faible

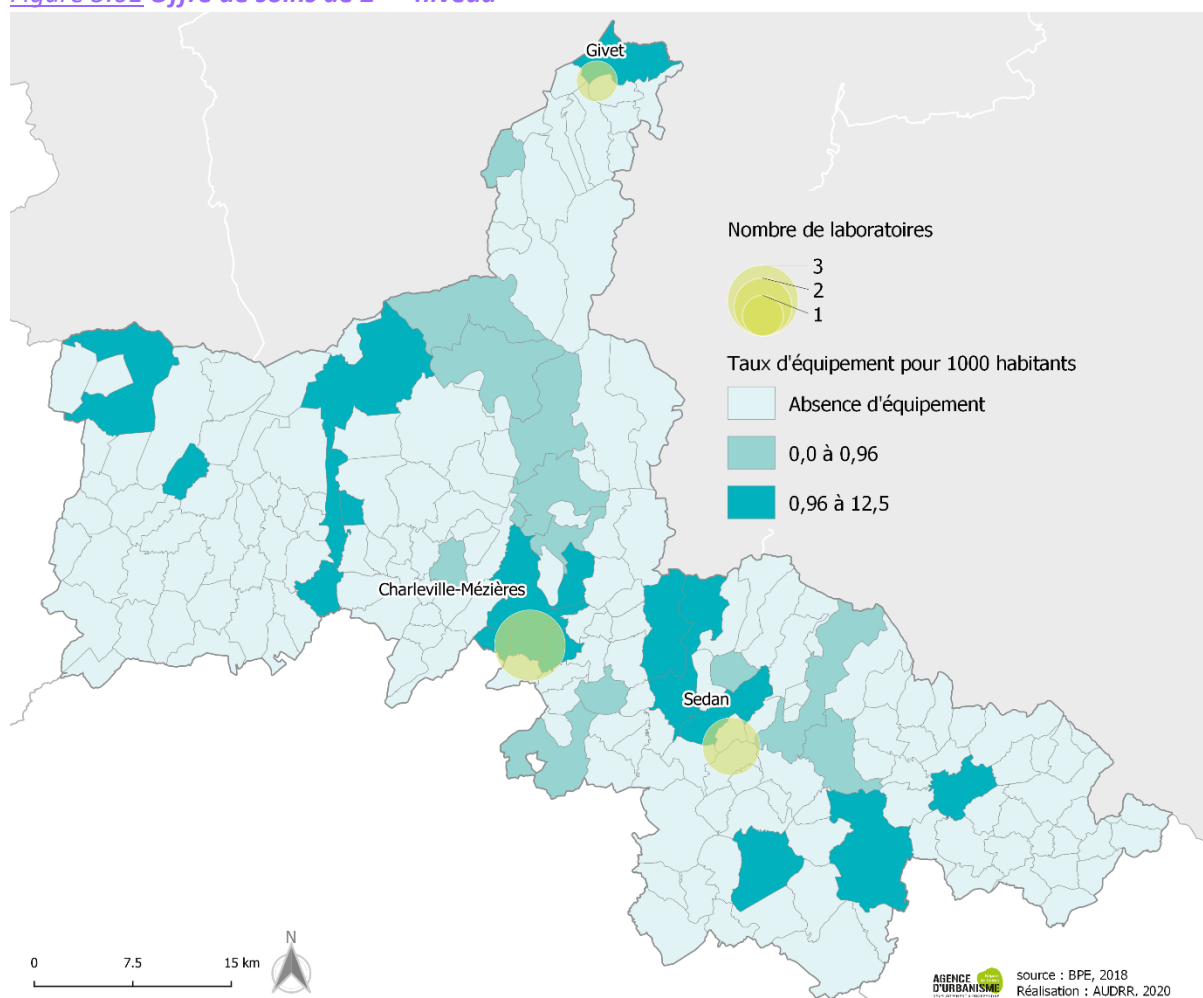
Dans le 2^{ème} niveau, les professionnels de santé concernés sont, comme les laboratoires d'analyses et de biologie médicales, ceux que les habitants d'un territoire sollicitent un peu moins que ceux du 1^{er} niveau (1 fois par semaine ou moins). Pour les enfants mais aussi les adultes, un orthophoniste ou un psychologue peut cependant être consulté plusieurs fois par mois, ce qui nécessite que le service de soins ne soit pas trop éloigné du lieu de domiciliation.

Le nombre de professionnels de santé du 2^{ème} niveau par habitant est un peu en retrait par rapport au niveau national : 0,70 ‰ contre 0,96 ‰. De plus, outre ce déficit numérique, il apparaît que **plusieurs secteurs**

géographiques se retrouve plutôt éloignés de cette offre, notamment la Thiérache. Ce contexte est clairement un désavantage pour la prise en charge et le suivi de certains enfants (suivis par exemple pour des troubles du langage) et des femmes enceintes devant être suivis par une sage-femme lors de la grossesse.

Les établissements correspondant à ce niveau sont les laboratoires d'analyses et de biologie médicale : le SCoT en dénombre 6 au total, dont 5 sur Charleville-Mézières et Sedan. Le dernier étant localisé à Givet, **une part significative de la population locale se trouve plutôt éloignée de cet équipement**. Ce constat renforce le précédent, et démontre que la qualité et la rapidité (lorsqu'il s'agit par exemple d'acheminer des prélèvements dans un laboratoire pour être analysés) de l'offre de soins présente un risque d'iniquité territoriale et représente un possible facteur d'inégale prise en charge sanitaire des populations de certaines localités, notamment celle de la Thiérache.

Figure 5.61 Offre de soins de 2^{ème} niveau

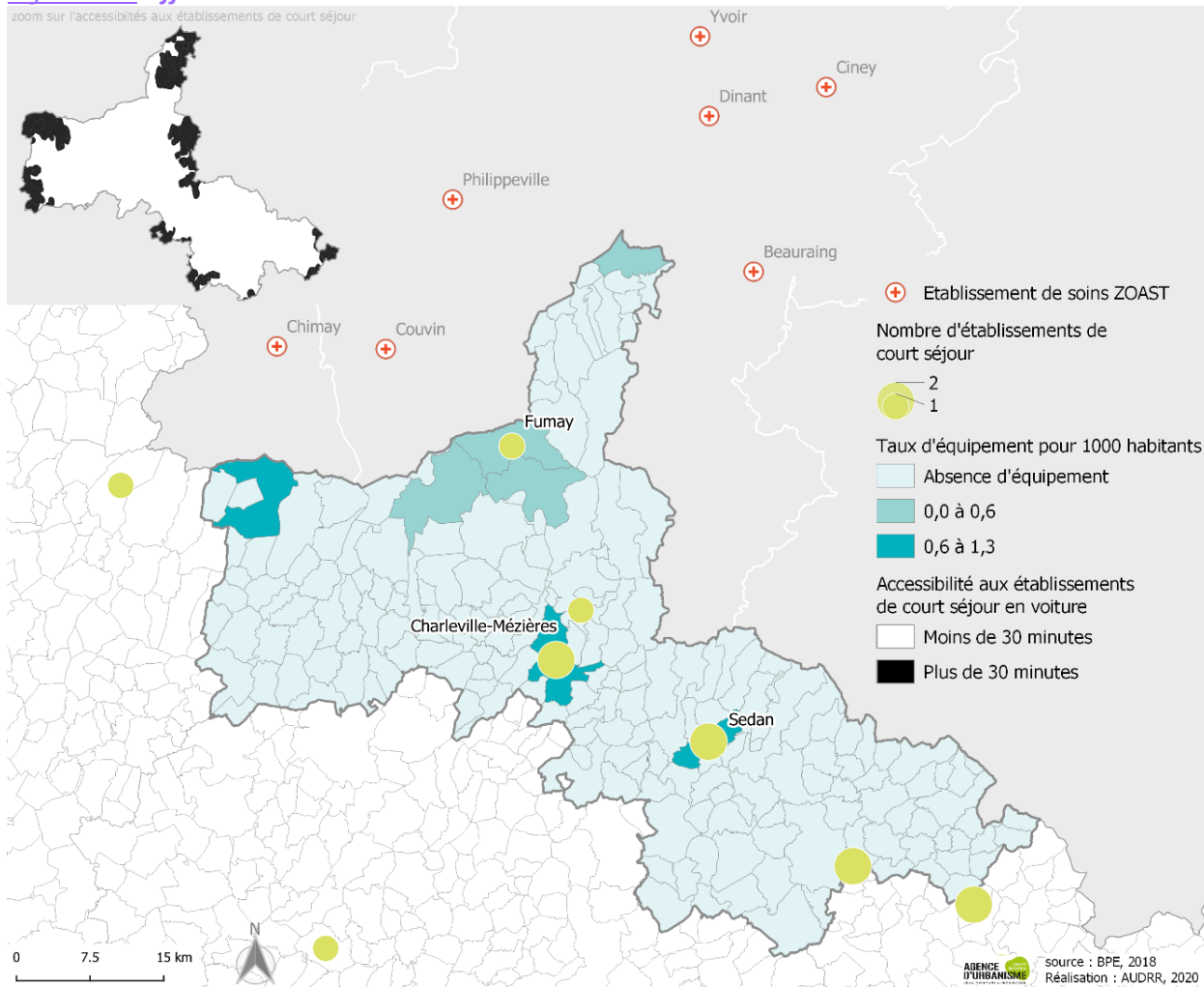


5.3 Une offre de soins spécialisée plus rare

Dans le 3^{ème} niveau, les professionnels de santé concernés sont les « spécialistes », c'est-à-dire les médecins les moins consultés en général, sauf exception. De fait, il s'agit d'y avoir accès dans un certain laps de temps, plutôt que d'en disposer de manière proche. Ce 3^{ème} niveau comprend également les services hospitaliers de « court séjour », qui concernent des affections graves, pendant leur phase aiguë. L'ensemble de l'offre de soins de ce dernier niveau ne s'adresse pas à un public en particulier.

Avec **80 médecins spécialistes**, le territoire du SCoT affiche une **densité assez faible** en comparaison des réalités observées en France métropolitaine : **0,39 % contre 0,68 %**. S'agissant de médecins spécialistes, cela se traduit concrètement par des **délais d'attente avant de pouvoir être admis en consultation plus longs**, par rapport à la moyenne nationale.

Figure 5.62 Offre de soins de 3^{ème} niveau

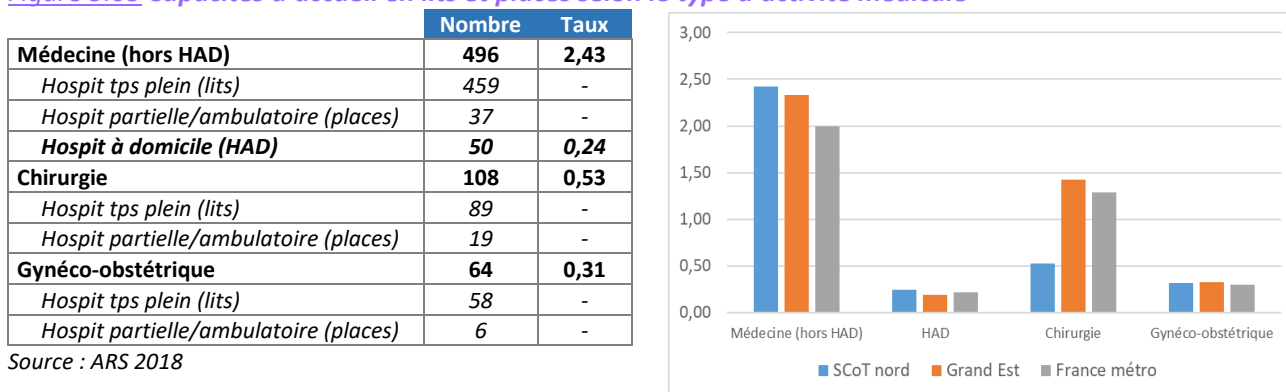


Dans le nord des Ardennes, les services hospitaliers de court séjour sont assurés par **6 établissements**, répartis sur 4 communes.

Pour rendre compte du niveau d'équipement que cela représente, le tableau suivant présente le détail des capacités totales installées en lits et places, selon le type d'activité médicale (médecine, chirurgie et gynéco-obstétrique⁵).

Le territoire du SCoT apparaît ainsi **relativement bien équipé** pour ce qui est des activités de **médecine** (y compris en HAD) et de **gynéco-obstétrique**, mais assez **nettement sous-équipé** en comparaison des niveaux régionaux et nationaux en ce qui concerne l'activité de **chirurgie**. Ce constat rejoint le précédent et alimente l'idée d'un risque plus élevé de voir la population locale être pris en charge et soignée dans des délais comparativement plus longs par rapport à la situation nationale.

Figure 5.63 Capacités d'accueil en lits et places selon le type d'activité médicale



⁵ Une activité médicale est définie en fonction des actes médicaux auxquels elle correspond, et non en fonction de la spécialité disciplinaire des praticiens.

Outre les équipements hospitaliers situés dans les Ardennes, une partie de la population nord ardennaise peut également se rendre dans **plusieurs établissements de soins belges (7 structures)**, afin de bénéficier de soins sans que cela demande une autorisation médicale préalable, et avec des conditions de remboursement inchangées, les formalités administratives étant simplifiées. Ces établissements sont situés dans une **Zone Organisée d'Accès Aux Soins Transfrontaliers (ZOAST)** et sont positionnés sur la carte ci-dessus.

Ainsi, les habitants de Givet peuvent par exemple accéder au service d'urgence de Dinant, situé à environ 20 minutes

En termes d'accès, cette convention permet ainsi d'offrir des possibilités de soins supplémentaires aux habitants des intercommunalités septentrionales du département. Ce qui n'est pas le cas pour les deux autres EPCI du SCoT Nord.

A noter que dans l'Aisne, le centre hospitalier d'Hirson permet de compenser l'absence d'établissements ardennais proches de la Thiérache, notamment concernant les urgences.

6 UNE RICHESSE EN MATIERE D'EQUIPEMENTS CULTURELS ET TOURISTIQUES

6.1 Une offre culturelle complète au service des habitants comme des touristes

6.1.1 *Une concentration de l'offre culturelle au sein de plusieurs pôles*

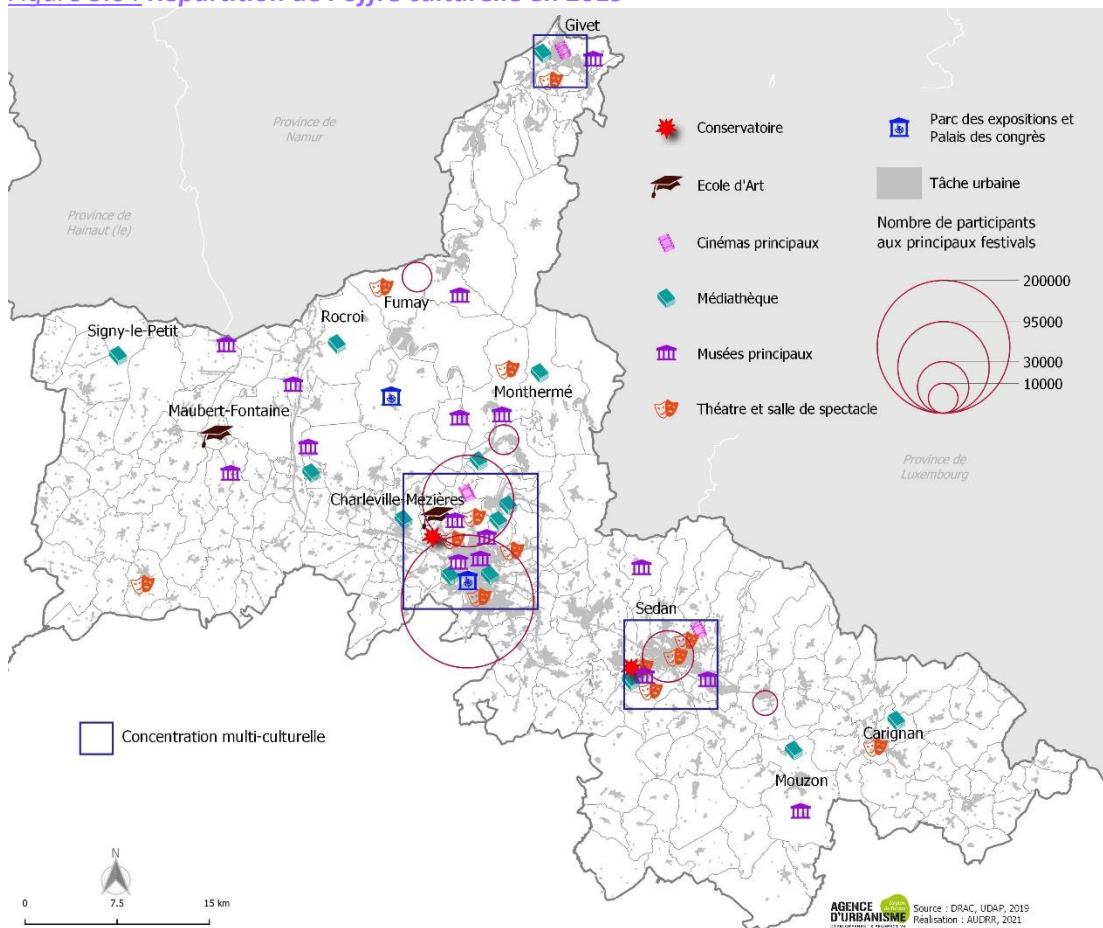
L'offre culturelle est globalement très complète sur le territoire du SCoT Nord Ardennes. Dans le détail, le territoire possède 16 musées de thématiques multiples, historique, militaire et textile, dont 6 musées label de France, de plusieurs médiathèques principales, de nombreuses salles de spectacle ou de théâtre, de 3 cinémas de centre-ville à Charleville-Mézières, à Sedan et Givet, d'un conservatoire de Musique et de Danse à rayonnement départemental à Charleville-Mézières et de 2 écoles d'arts (l'Institut International de la Marionnette à Charleville-Mézières et école des arts vivants intercommunale de Signy-le-Petit), d'un centre des expositions et d'un centre des Congrès.

Si le SCoT Nord Ardennes dispose d'une offre muséale et de médiathèques d'envergure, assez bien répartie sur l'ensemble du territoire, il s'avère qu'au vue de la concentration d'équipements culturels ainsi que de leur nature, une typologie se dégage très nettement.

La diffusion de la culture s'organise ainsi principalement à partir de deux polarités multi-culturelles de dimension métropolitaine, situées à Charleville-Mézières et Sedan. En effet, les 2 communes les plus peuplées du territoire présentent une densité d'équipements remarquable, dont une partie d'entre eux rayonnent fortement, comme les musées, les théâtres ou l'école d'art par exemple.

Dans un second temps, les pôles culturels de Givet et de Mouzon disposent dans le premier cas d'une offre diverse et dans le deuxième d'un rayonnement certain. Incontestablement, ces deux polarités culturelles à rayonnement plus faible que Charleville-Mézières ou Sedan, jouent un rôle de relais pour les territoires plus éloignés des grandes villes ou attirent occasionnellement une population plus spécifique.

Figure 5.64 Répartition de l'offre culturelle en 2019



6.1.2 Une identité culturelle de renommée internationale

La forte identité culturelle propre aux Ardennes trouve notamment ses origines dans la richesse historique de la partie Nord du département.

Cette identité provient d'au moins 3 particularités historiques et culturelles locales, à la fois « matérielles » et « immatérielles » bénéficiant d'un rayonnement transfrontalier et international.

En complément des nombreux équipements culturels et touristiques présents sur le territoire, elles constituent des marqueurs locaux forts, vecteurs de communication, et représentent les supports de développements futurs, que ce soit en termes économique, culturel ou touristique.

- **L'Institut international de la Marionnette** contribue au développement des arts de la marionnette à travers un pôle de formation et de recherche. Il regroupe une école nationale supérieure des Arts de la marionnette, un centre de documentation, des résidences de recherche au sein de la villa d'Aubilly, des laboratoires et le grand magasin dédié aux espaces d'expositions et de rencontre. L'institut organise également le **Festival Mondial des Théâtres de Marionnettes**, un évènement culturel majeur et unique générant une forte attractivité de Charleville-Mézières.
- Le personnage **d'Arthur Rimbaud**, écrivain de renommée internationale, a fortement marqué la culture ardennaise. Charleville-Mézières garde d'ailleurs de nombreuses empreintes de son histoire (ancien moulin ducal actuellement musée Rimbaud, Maison des Ailleurs labellisée Maison des Illustres, quai Rimbaud, monument érigé à sa mémoire dans le square de la gare, sa sépulture et la route Verlaine-Rimbaud de 300 km).



Figure 5.65 Institut international de la Marionnette (source wepa.unima.org)



Figure 5.66 Musée Rimbaud (auteur Ad Meskens)



Figure 5.67 Maison des Ailleurs de Arthur Rimbaud (source maisoncrivain.canalblog.com)

- **Des festivals d'ampleur**, autour des arts vivants et de la musique, ont lieu dans les communes du territoire (Sedan, Charleville-Mézières, Fumay, et Bogny-sur-Meuse principalement) et réunissent un nombre conséquent de festivaliers, dont les plus importants sont :
 - Le festival mondial des Marionnettes accueillant près de 200 000 visiteurs tous les 2 ans à Charleville-Mézières,
 - Le festival Rock et territoire Le Cabaret Vert avec 95 000 festivaliers, représentant le 7^{ème} festival de France de par sa fréquentation annuelle,
 - Le festival médiéval de Sedan rassemblant 30 000 spectateurs,
 - Le festival Aymon Folk réunissant 10 000 personnes à Bogny-sur-Meuse,

6.1.3 Une offre patrimoniale répartie sur l'ensemble du territoire

A l'image des équipements culturels, **la commune de Charleville-Mézières présente la plus grande concentration de patrimoine bâti du territoire du SCoT** dont certains éléments sont de grande envergure. On y recense 25% des édifices classées du département (62 édifices classés ou inscrits), un Site de Patrimoine Remarquable, une maison des Illustres, huit édifices au label patrimoine du XXe siècle à l'architecture plus moderne et le label de ville d'art et d'histoire.

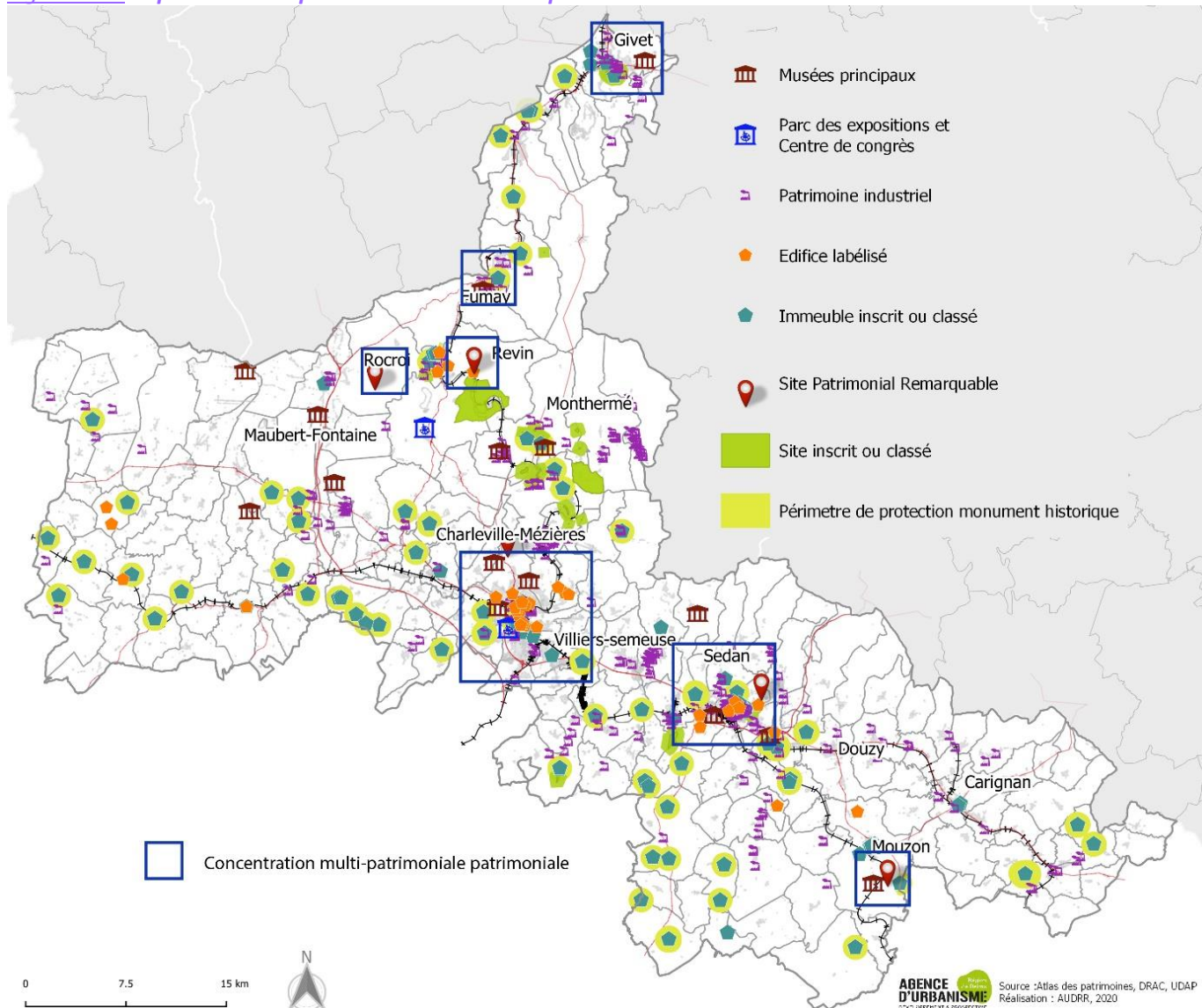
Situé à proximité de la frontière belge et luxembourgeoise, Charleville-Mézières constitue un pôle multithématique et culturel, lisible à l'échelle européenne et internationale.

La deuxième ville patrimoniale du territoire, **Sedan, bénéficie également d'une visibilité internationale** grâce à son château fort médiéval et ses 10 autres édifices protégés (5% du département), ainsi que le label de « ville d'art et d'histoire », l'ensemble étant réuni au sein d'un Site de Patrimoine Remarquable.

Ensuite, 5 communes présentent une concentration patrimoniale notable à l'image de Givet, Fumay, Revin, Rocroi et Mouzon.

Enfin, les secteurs plus ruraux comme les CC de la Thiérache, des Portes du Luxembourg au même du Sud d'Ardenne Métropole disposent de nombreux immeubles classés ou édifice labélisés, caractéristiques sur ce type de territoire.

Figure 5.68 Répartition des pôles de concentration patrimoniale



6.2 Une offre en hébergement touristique développée et diversifiée

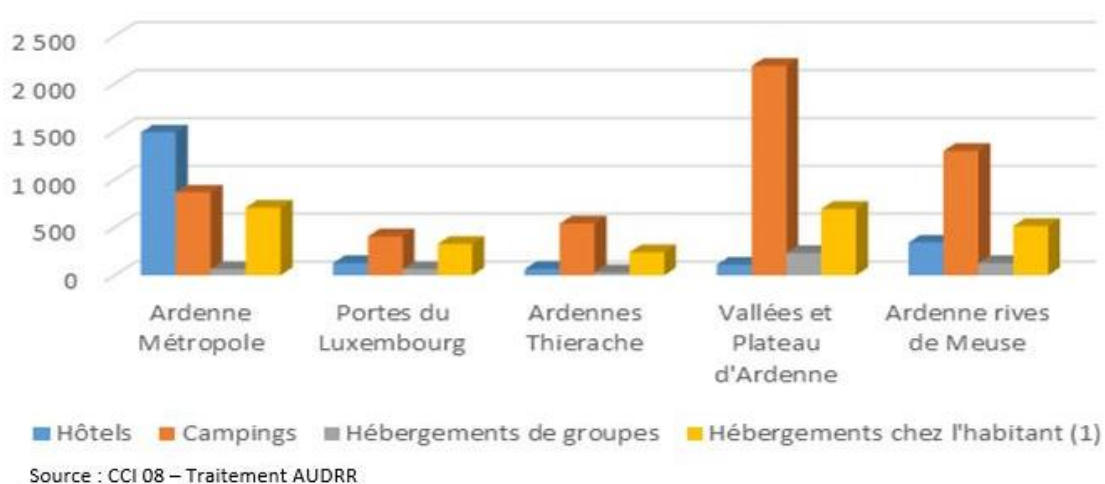
Bien qu'étant distribuée sur l'ensemble du territoire, l'offre en hébergement marchand reste principalement **portée par les ECPI d'Ardenne Métropole et de Vallées et Plateau d'Ardenne**. En effet, on y recense 45% de l'offre en hôtels, campings, hébergements de groupe ou chez l'habitant.

Figure 5.69 L'offre d'hébergements par territoire en lits en 2018 (tableau et graphique)

	Ardennes Métropole	Portes du Luxembourg	Ardennes Thiérache	Vallées et plateau d'Ardenne	Ardenne rives de Meuse
Hôtels	1 492	126	66	110	342
Campings	865	405	539	2 187	1 298
Hébergements de groupes	64	63	30	231	126
Hébergements chez l'habitant (1)	706	327	241	694	515
Total	3 107	921	876	3 260	2 281

(1) Sources : Relais Clévacances et Gites de France. Estimations réalisées par l'ADT par absence de retour des hébergements commercialisés sur les plateformes. CCI 08

Le pourcentage indiqué dans le tableau représente la part des EPCI du SCoT Nord comparé à la totalité des EPCI des Ardennes.



Dans le détail, l'offre en hébergement touristique présente des particularités spatiales au sein du territoire du SCoT. En effet, si celle-ci semble davantage portée par l'hôtellerie sur Ardenne Métropole (1 492 lits en hôtels sur 3107 lits), probablement en raison du caractère plus urbain de l'agglomération, elle est assez naturellement tournée vers le camping ou l'hébergement chez l'habitant sur les EPCI de Vallées et Plateau d'Ardenne et d'Ardenne Rives de Meuse, où la nature occupe une place plus importante. Les CC Ardennes Thiérache ou des Portes du Luxembourg disposent d'une offre en hébergement plus faible, où l'hébergement chez l'habitant occupe une place quasiment aussi importante que l'hôtellerie.

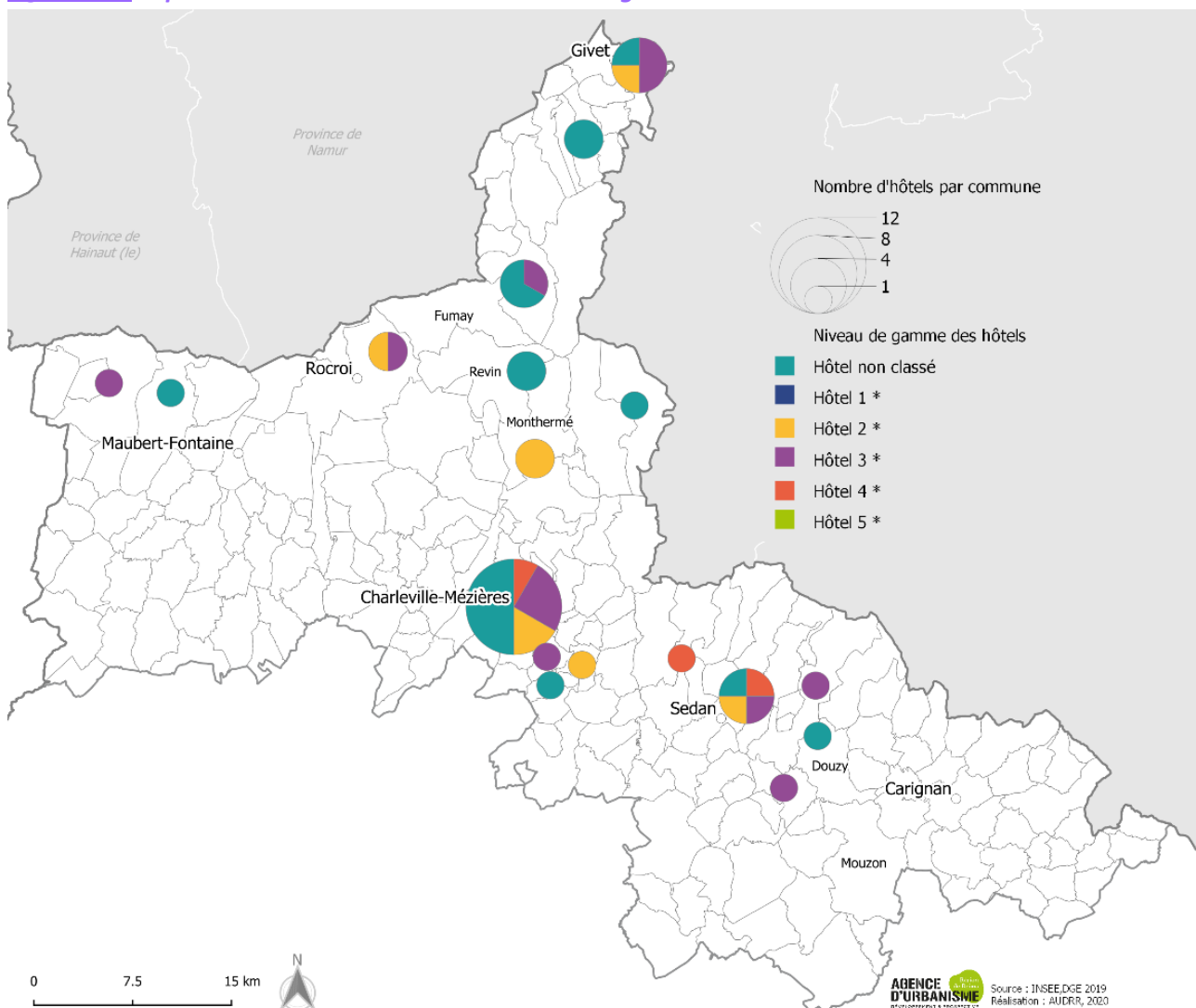
Enfin, l'hébergement de groupes reste sous représenté sur l'ensemble du territoire, hormis pour CC Vallées et Plateau d'Ardenne qui compte près de la moitié de l'offre du SCoT.

Une hôtellerie de « milieu de gamme » :

L'hébergement hôtelier du Nord ardennais est essentiellement représenté par les offres « milieu de gamme » et « gamme économique », portée en majorité par les intercommunalités d'Ardenne Métropole et la CC Vallées et Plateau d'Ardenne, comme évoqué plus tôt. Charleville-Mézières dispose de la capacité d'accueil la plus forte et relativement diversifiée. À noter d'ailleurs l'ouverture prochaine d'un hôtel 4 étoiles sur la place Ducale.

Sedan et Givet, puis Donchery et Signy-Le-Petit disposent d'une capacité d'accueil certes un peu plus faible, mais dans laquelle l'hôtellerie de luxe occupe une place privilégiée. Enfin, l'itinéraire Monthermé-Givet semble caractérisé par une offre plutôt « économique ».

Figure 5.70 Répartition des hôtels et de leur niveau de gamme en 2018

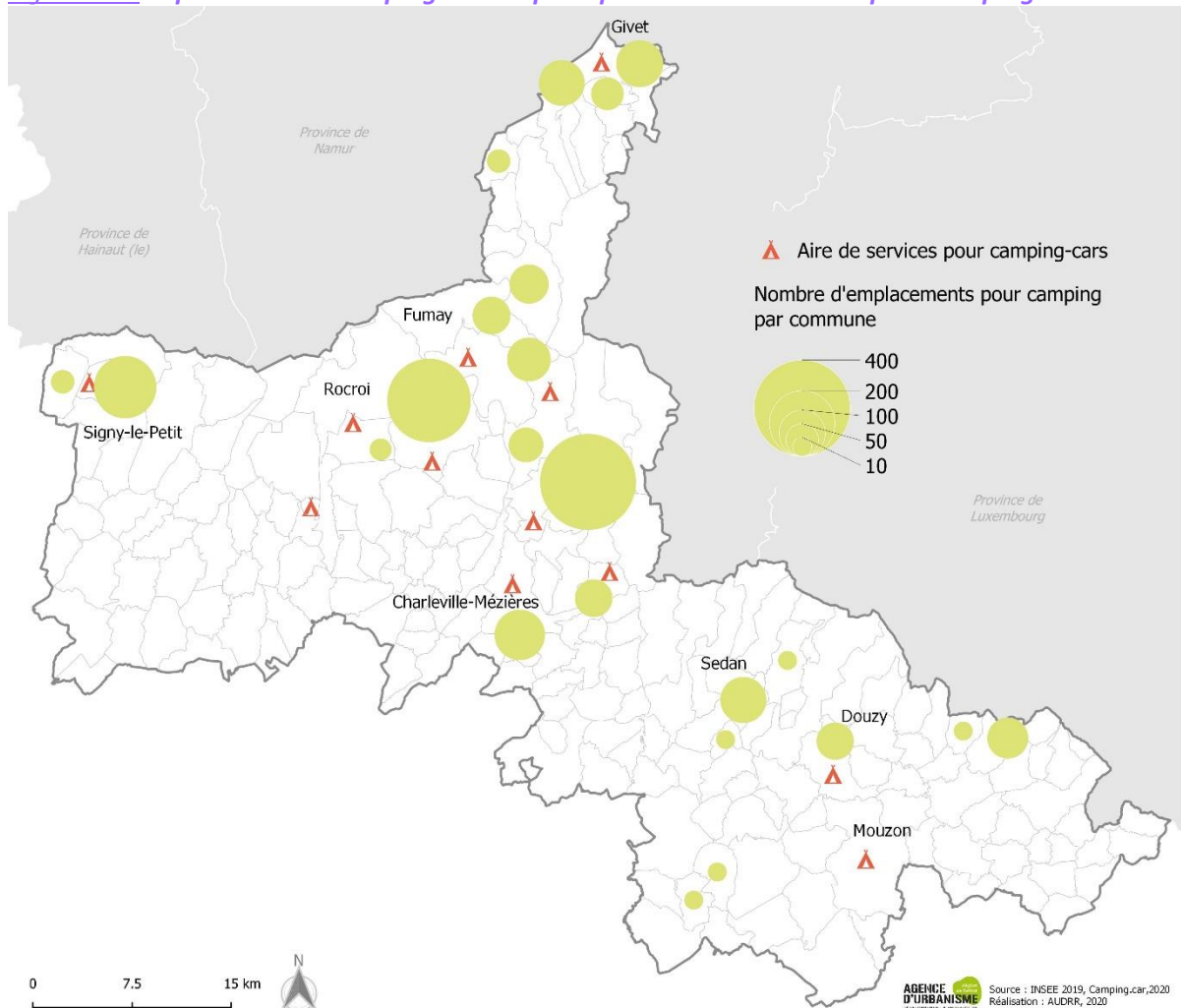


Un hébergement de plein air développé :

Sur les 36 campings recensés dans le département des Ardennes en 2018 (emplacements en plein air et habitation légère de loisirs confondues), 27 se trouvent sur le SCoT Nord Ardennes. Une aubaine puisque selon l'Agence de Développement Touristique du département (ADT), l'hôtellerie de plein air (campings) est en plein essor.

Comme le démontre la carte ci-dessous, les 19 campings et les 8 campings HLL (habitation légère de loisirs) sont répartis sur l'ensemble du territoire, à l'image de l'hôtellerie précédemment, à l'exception faite que les CC Vallées et Plateau d'Ardenne et Ardenne Rive de Meuse concentrent cette fois la majorité des équipements de ce type.

Figure 5.71 Répartition des campings et des principales aires de services pour camping-cars en 2018



Zoom sur le phénomène du camping-carisme :

En parallèle, le plein-air connaît une mutation au travers du boom du camping-carisme. Les autocaravaniers peuvent être accueillis en camping, sur des aires autonomes (ne faisant pas partie d'une infrastructure d'hôtellerie) ou encore à demeure de particuliers. Dans le détail, l'ADT estime que le département des Ardennes compte en 2020 environ 42 sites équipés pour l'accueil des camping-caristes dont 9 présents dans les campings et 3 liés à des parkings du SCoT Nord, tous symbolisés sur la carte ci-dessus. Enfin, les camping-caristes étant aussi multi-itinérants, ils intéressent de fait les nouvelles formes de tourisme comme le vélotourisme par exemple.

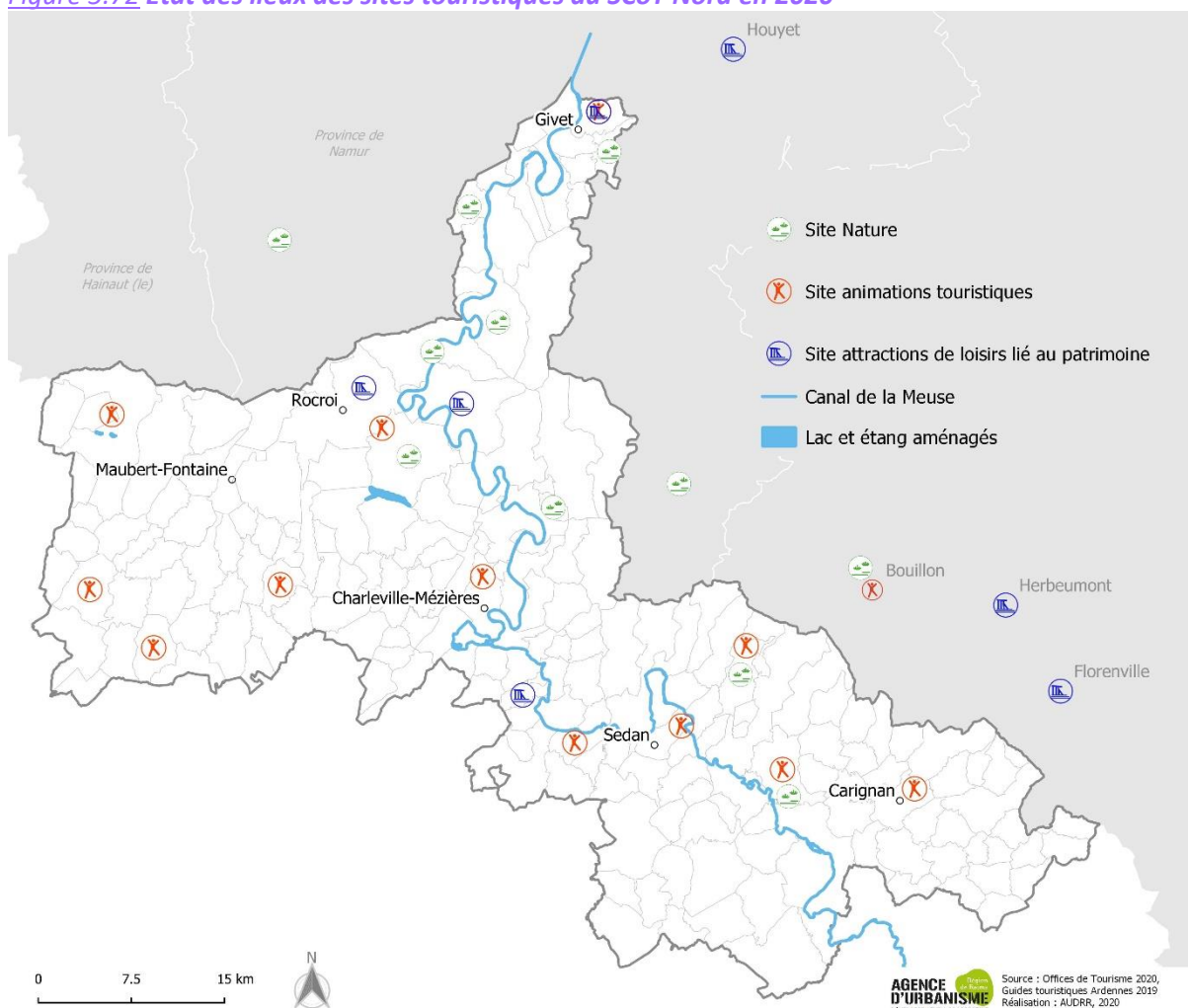
6.3 Une offre de loisir importante

Le SCoT Nord Ardennes dispose d'une offre substantielle en sites de loisirs, répartie sur l'ensemble du territoire. S'il semble que cette offre ne soit pas concurrencée par le nombre de sites présents de l'autre côté de la frontière, certains d'entre eux, comme le château de Bouillon, attirent néanmoins de nombreux touristes. Le territoire dispose ainsi d'un potentiel qu'il paraît nécessaire de soutenir.

On recense 3 types de sites de loisirs sur le territoire du SCoT :

- Les sites nature, essentiellement présents le long de la Meuse, à proximité de points d'intérêt touristique et du patrimoine naturel, tels que la location de canoë-kayak à Vireux-Molhain par exemple ou TerrAltitude (activité d'accrobranche et de tyrolienne) à Fumay.
- Les nombreux sites animations touristiques, tels que le parc animalier de Charleville-Mézières, le parc d'attractions « Elfy Parc » ou les bases de loisirs à Les Mazures, Douzy et Signy-le-petit.
- Les sites attractions de loisirs liés au patrimoine, plus rares, situés à Montcornet, Rocroy ou Givet.

Figure 5.72 Etat des lieux des sites touristiques du SCot Nord en 2020



6.4 Une situation géographique privilégiée mais un potentiel touristique restant à exploiter

Le SCot Nord Ardennes profite d'une situation géographique privilégiée. Situé entre 2 territoires très fréquentés par les touristes que sont l'espace viticole marnais au Sud et les Ardennes Belges au Nord-Est, il est doté d'un patrimoine historique, culturel et gastronomique remarquable. Disposant de nombreux sites naturels et d'un réseau fluvial développé, véritables marqueurs du territoire, il présente notamment les qualités nécessaires à l'accueil d'activités de type randonnées « PCF » (Pédestre, Cyclable, Fluvial), en pleine essor.

À ce jour, il apparaît que le territoire reste majoritairement fréquenté par des touristes français. Viennent ensuite les néerlandais privilégiant le camping, les belges et les britanniques préférant l'hébergement hôtelier.

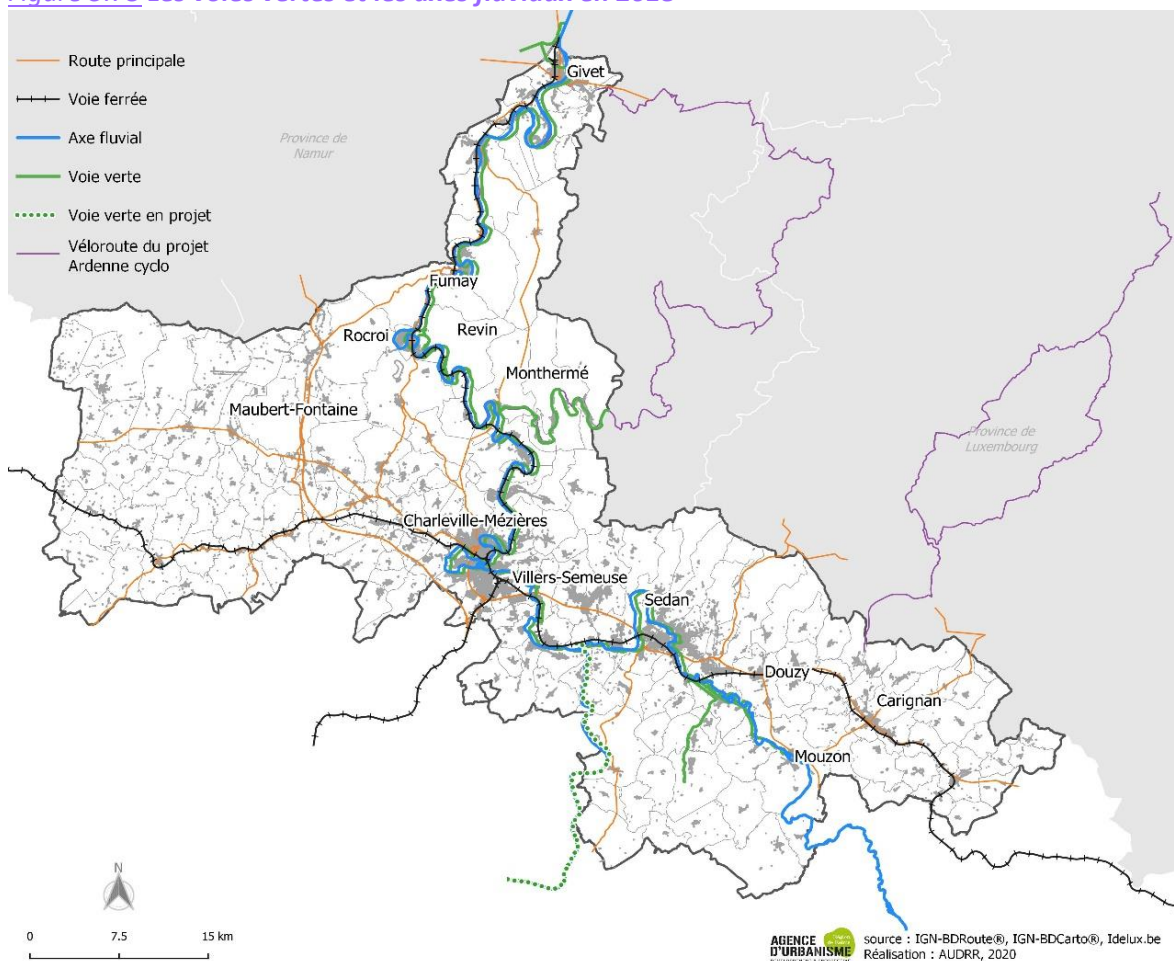
On constate également que l'activité touristique côté Ardennes françaises reste visiblement en deçà des pays voisins frontaliers. En effet, l'étude réalisée par l'INSEE en 2018 intitulée « Un tourisme peu développé dans les Ardennes », révèle que **le dynamisme touristique est plus marqué au versant belge des Ardennes**. Les tendances observées sont les suivantes :

- La fréquentation de la clientèle étrangère est plus importante côté Belge puisqu'elle représente 37 % des nuitées dans les hôtels et 2/3 des réservations en campings, contre 22% pour les hôtels et 50% des campings français.
- Une offre en hébergements plus développée sur les provinces concernées du versant Belge, avec 7 fois plus d'hôtels et près de 5 fois plus de campings, mais sur un territoire plus vaste.

Bien que disposant d'une offre touristique assez développée et d'un fort potentiel dû aux spécificités géographiques, culturelles et patrimoniales locales évoquées plus tôt, la lisibilité de l'offre semble encore à ce jour faire défaut, au regard des nombreux acteurs du tourisme présent sur le vaste territoire du SCot Nord Ardenne, et de la faible

transversalité des parcours et offres proposées entre les différents secteurs qui le composent. Un réel potentiel demeure, à condition de fédérer une offre touristique lisible à l'échelle de SCoT.

Figure 5.73 Les voies vertes et les axes fluviaux en 2018



6.5 Un potentiel à exploiter autour des modes doux ?

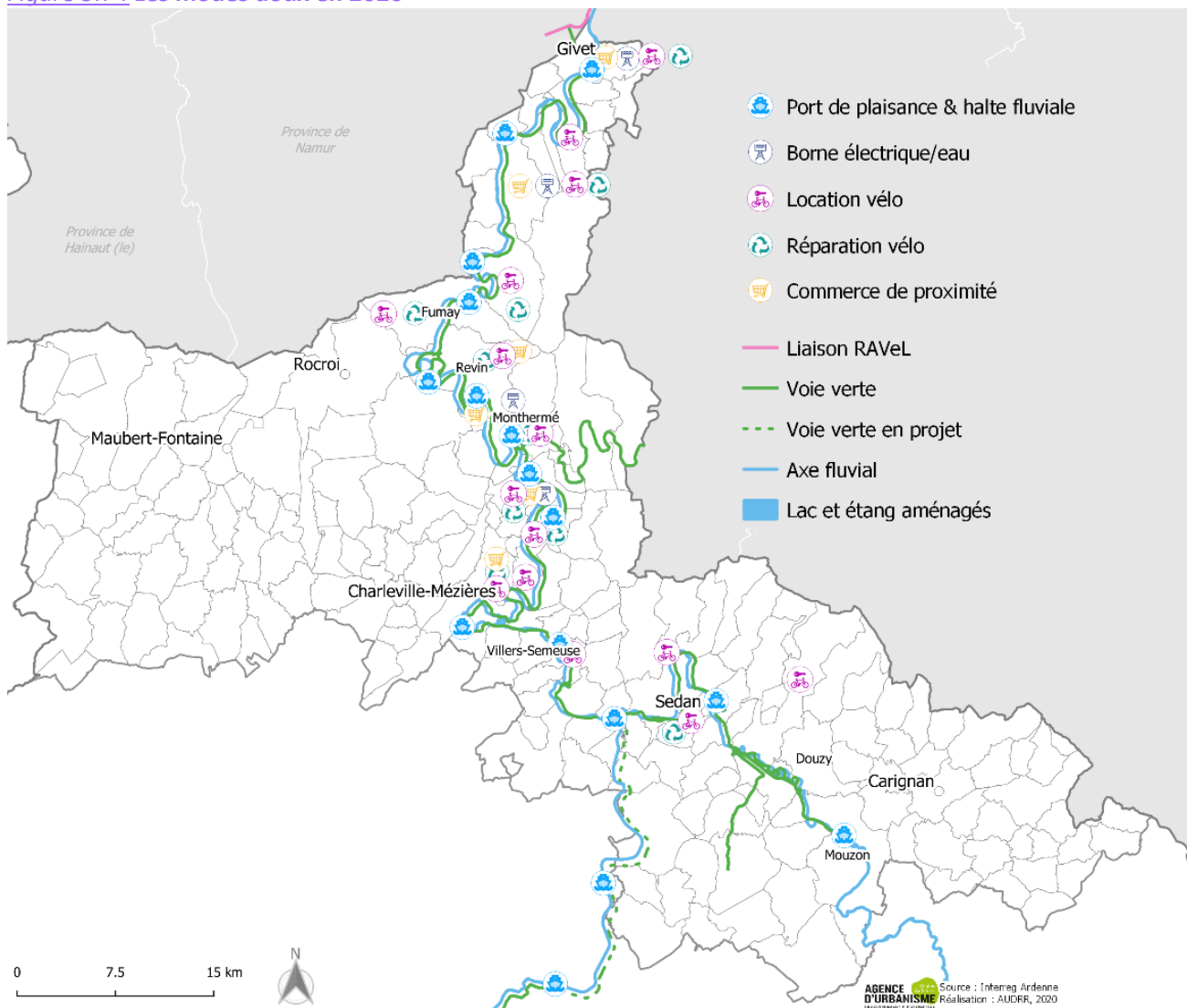
Toutes les conditions (Voie verte, axe fluvial, services liés) sont réunies pour dynamiser et promouvoir le tourisme « nature » sur le territoire du SCoT Nord.

Comme le démontre la carte ci-dessus, celui-ci se prête naturellement aux promenades à pied, à vélo ou en bateau, puisqu'il profite d'un axe fluvial de 40km entre Givet et Sedan, aménagé par une voie verte (piétonne et cyclable) et équipé d'une 20^{aine} d'espaces d'accueils, de 14 ports de plaisance et de 6 haltes fluviales. L'itinéraire cyclable « La Meuse à Vélo » est labellisé EuroVelo (n°19) depuis le 8 mars 2019. Cette récente labellisation offre une visibilité supplémentaire à un tracé reconnu de niveau européen qui s'inscrit dans un parcours de 1100 km de Langres à Rotterdam. Il est principalement destiné aux longues distances et au tourisme.

En complément, des projets au plan transfrontalier et interdépartemental favorisant leur développement sont à l'œuvre, tels que le projet « Ardenne Cyclo » (projet INTERREG), le projet d'aménagement et de prolongation au Sud de la voie verte ainsi que l'adhésion depuis le mois de janvier 2020 de VNF (Voies Navigables de France) au collège des partenaires de Vélo & Territoires. **Ces démarches complémentaires témoignent du potentiel du territoire en matière de tourisme d'itinérance en modes doux, et contribuent à façonner une identité « nature », convenant à l'ensemble du SCoT Nord, et de plus en plus prisée.**

Enfin, le développement d'un itinéraire navigable suppose le déploiement et la poursuite d'une stratégie d'accès et de mise en valeur du fleuve compatible avec ses enjeux environnementaux, ainsi qu'une stratégie d'aménagement de ses berges dans ses traversées urbaines. En outre, dans le cadre de la promotion de l'attractivité du tourisme nature (PCF), il est possible de développer ou d'harmoniser une communication basée sur une signalétique locale, complétée de dispositifs d'informations (locaux et frontaliers).

Figure 5.74 Les modes doux en 2020



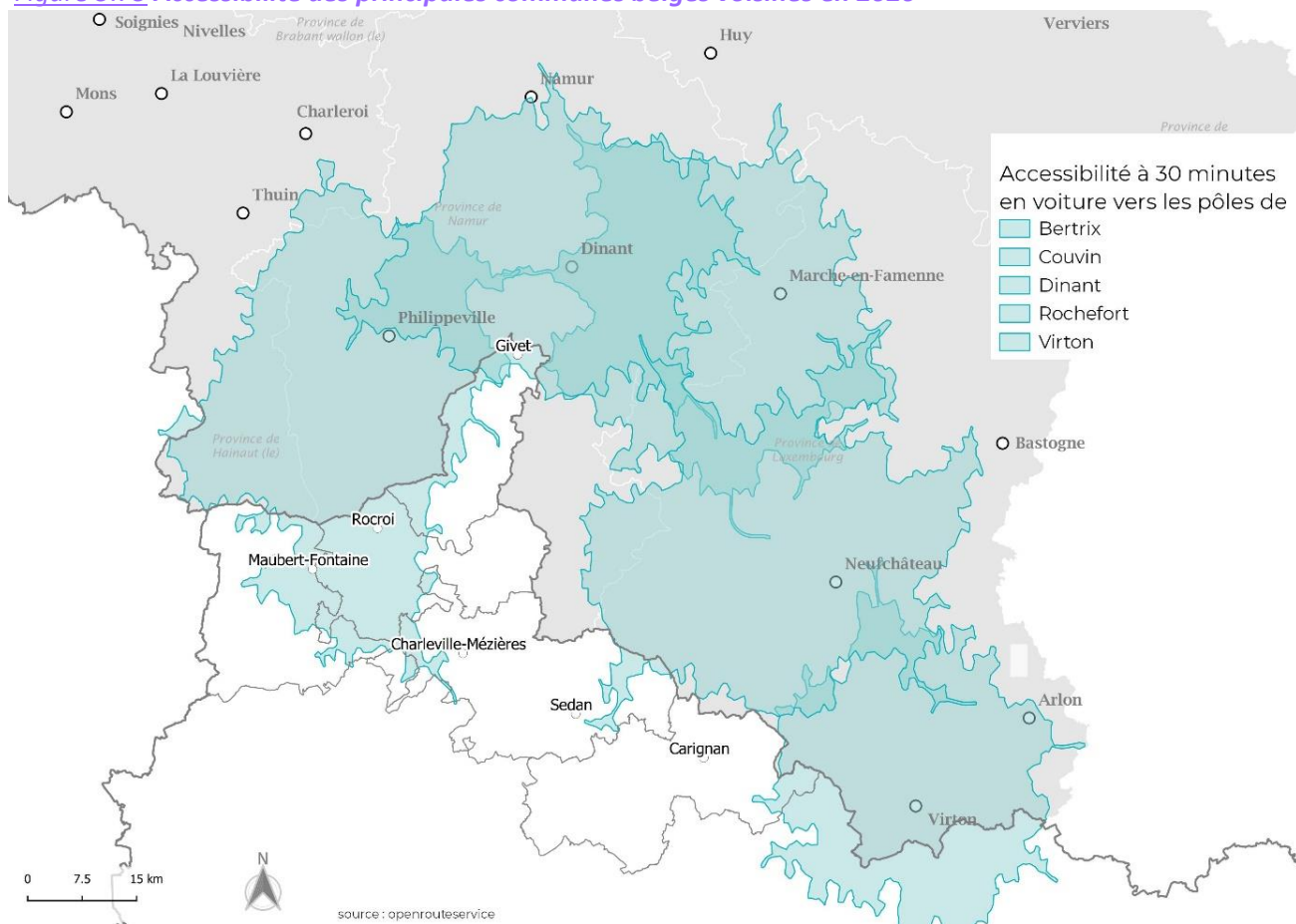
Un complément de l'offre de service à destination des cyclotouristes en cours

En complément des itinéraires, offrir des équipements et services à destination des cyclistes contribue à l'attractivité du territoire vis-à-vis de ce public. Le label « accueil vélo », développé par France Vélo Tourisme garanti une qualité de service pour les cyclistes. Les sites (loisirs, office de tourisme, réparateurs, loueurs, restauration, hébergement) doivent être situés à moins de 5km d'un itinéraire inscrit à un schéma cyclable régional ou national. Dans le SCOT, seule l'EuroVelo 19 « la Meuse à Vélo » est éligible, avec une majorité de l'offre labellisée en hébergement et loueurs, comme le montre la carte ci-dessus.

Parallèlement, certains aménagements de services à destination des cyclistes sont en cours de réalisation. C'est le cas notamment sur le périmètre d'Ardenne Rive de Meuse qui, avec le Parc Naturel Régional et des financements européens, prévoit un fond pour aider les communes dans leurs aménagements. Ainsi des projets à Fumay, Revin, Givet et Vireux-Wallerand ont déjà été engagés avec l'installations de bornes de recharges de vélos électriques, de stations de réparation et de commodités. Le développement de cette offre de service, selon un maillage cohérent et une lisibilité tout au long de l'itinéraire peut contribuer à l'attractivité du territoire pour les cyclotouristes.

7.1 Des pôles belges d'ampleur à proximité

Figure 5.75 Accessibilité des principales communes belges voisines en 2020



Le SCoT partage 120 km de frontières avec la Belgique, le lien avec ce pays et ses équipements est particulièrement fort autour de la pointe de Givet, longue de 25km et large de 10 km.

La partie frontalière du SCoT située en Belgique est une des moins denses de ce pays. De nombreuses communes ont moins de 100 habitants au km² en 2020 selon l'Autorité Statistique de la Région wallonne contre 374 au niveau national.

Ce taux est semblable à la partie française, notamment dans la pointe de Givet où il est de 100 habitants/km² mais où la répartition est plus homogène.

Les communes de Philippeville, Dinant, Rochefort et Virton, peuplées de plus de 10 000 habitants chacune, sont accessibles à moins de 30 mn de la pointe de Givet et de la Thiérache. Au vu de la configuration territoriale, ces pôles locaux peuvent servir de relais pour pallier l'absence de certains équipements en France, notamment commerciaux.

Un nouvel axe routier qui modifie les usages ?

Bien qu'il soit trop tôt pour évaluer les changements, l'ouverture fin 2019 de l'itinéraire européen E420 peut faire évoluer les pratiques des habitants du territoire. Il permet de relier Charleville-Mézières et Charleroi plus rapidement. Pour des trajets plus longs, Reims et Bruxelles sont également accessible en un temps similaire. Ainsi, l'ensemble des zones situées à proximité de cet axe peuvent bénéficier de pôles d'équipements qui deviennent équidistant et plus accessibles. C'est le cas pour les secteurs de Revin côté français et de l'arrondissement entre Sambre et Meuse côté belge, dont la commune principale est Philippeville. La Thiérache bénéficie également d'une réduction des temps de parcours à destination des principales localités voisines. Cet axe peut encore être valorisé conjointement par les structures belges et françaises concernés dans le cadre d'une perspective d'amélioration de l'accès aux différents équipements.

7.2 Des équipements spécifiques complémentaires

Certains équipements d'envergure supérieure sont disponibles dans un périmètre plus large, à moins d'1h. C'est le cas notamment à Namur (110 000 habitants) et surtout Charleroi, 3^{ème} ville la plus peuplée de Belgique avec 200 000 habitants et certains pôles commerciaux attractifs.

Notamment pour les déplacements

Charleroi dispose également **d'un aéroport** accueillant 8 million de voyageurs par an et desservant 115 destinations. Le plan stratégique « Essaimage » développé sur le territoire entre Sambre et Meuse (Belgique) doit permettre de développer ce territoire, en lien avec les zones frontalières ardennaises. Dans le cadre de ce projet, la coopération déjà en place entre l'aéroport de Charleroi et les aérodromes ardennais peut être renforcée. Cela doit permettre de favoriser les synergies, en s'appuyant sur les spécificités de chaque structure. Ainsi l'offre de loisirs et d'affaire peut s'effectuer côté français alors que l'aéroport belge permet de pallier l'absence d'offre de transport aérien grand public dans le SCoT nord ardennais. Une coopération est actuellement en place, notamment pour la formation de pilotes et l'acheminement de voyageurs depuis la France.

Concernant l'offre ferrée, c'est en France que se trouvent les lignes TGV les plus proches de certains secteurs belges. En effet, dans ce pays, seules les gares de Bruxelles, Anvers et Liège peuvent accueillir des TGV.

Ainsi, les gares TGV de Sedan et Charleville-Mézières sont relativement proches de certaines provinces belges frontalières. Cela permet notamment un accès plus rapide à Paris que via les gares TGV belges.

Une offre éducative belge attractive pour certains secteurs frontaliers

En 2017, selon l'Insee, 726 élèves et étudiants étaient scolarisés à l'étranger, en grande majorité en Belgique. Cela représente 1,7% de l'ensemble des élèves du SCoT. Localement, les flux les plus conséquents concernent Ardenne Rive de Meuse avec 271 personnes et les Portes du Luxembourg avec 210 étudiants. Cela représente pour ces deux EPCI 5% de l'ensemble des élèves.

Concernant la destination, les flux les plus importants sont à destination de Beauraing, située à proximité de Givet et accueillant 109 élèves français, tous issus du périmètre d'Ardenne Rive de Meuse. Chimay est la deuxième ville de destination avec 75 élèves transfrontaliers issus exclusivement des communes de Brognon, La Neuville aux Joutes et Regniowez situées en Thiérache et dont 55 avait entre 11 et 18 ans.

Plus de 75 % des élèves transfrontaliers ont plus de 11 ans et 1/3 sont même des majeurs de moins de 24 ans. **L'offre complète de formation dispensée en Belgique semble donc pouvoir répondre à un besoin local complémentaire.** À noter que le Campus Sud Ardenne évoqué plus haut n'était pas ouvert lorsque ces données ont été constituées.

Figure 5.76 6 communes avec plus de 30 étudiants transfrontaliers en 2017

Commune de résidence	Nombre d'élèves dans la commune	Nombre d'élèves étudiant en Belgique	Part d'élèves transfrontaliers	Commune principale de destination en Belgique
Regniowez	121	91	75%	Chimay : 45 élèves
Givet	1324	75	6%	Beauraing : 34
Carignan	605	45	7%	Libramont : 20 Virton : 20
Fromelennes	213	41	19%	Beauraing : 20
Rancennes	165	40	24%	Beauraing : 30
Vireux-Molhain	244	36	15%	Dinant : 35

Source : INSEE 2017, Traitement AUDRR



Localement, les flux d'écoliers peuvent être conséquents puisque dans 6 communes, plus de 30 étudiants sont scolarisés en Belgique. Cela représente parfois $\frac{3}{4}$ des élèves, comme c'est le cas notamment à Regniowez.

A noter que 75 % des élèves habitant à Carignan sont majeurs. Cette proportion est de plus de 50 % à Givet.

7.3 Une stratégie de coopération en construction

Pour accompagner les travailleurs frontaliers, le Pacte Ardenne prévoit la création d'un point d'information transfrontalier (fiche action 118) mis en œuvre par l'Association Frontaliers Grand Est. Cette structure doit permettre d'offrir une lisibilité aux citoyens sur les services et démarches accessibles dans chaque pays.

Parallèlement, plusieurs programmes de coopération sont également développés entre les structures belges, françaises et luxembourgeoises, dans différents domaines, afin de renforcer la cohésion transfrontalière.

Un programme européen de coopération

Le programme Interreg France-Wallonie-Vlaanderen a été mis en œuvre sur la période 2014-2020 entre les Hauts-de-France et le Grand-Est côté français ainsi que la Wallonie et la Flandre occidentale et orientale en Belgique. 230 projets d'ampleur différentes ont été sélectionnés et mis en place pour renforcer la coopération transfrontalière.

C'est le cas par exemple du **Groupement Européen d'Intérêt Economique (GEIE) Destination Ardenne** permettant la mise en réseau des sites touristiques à proximité de la frontière. L'objectif est d'améliorer l'attractivité globale du territoire et de renforcer le réseau transfrontalier. Cela renforce des liens déjà existant entre des structures culturelles de chaque côté de la frontière. C'est le cas notamment pour les citadelles de Givet et de Namur qui coopèrent sur certains projets comme des spectacles mutualisés. On peut également citer les routes transfrontalières, à l'image de la route de l'Ardoise qui relie 6 sites français et belges entre Rimogne et Haut-Martelange dans un parcours commun.

Concernant les équipements à destination des actifs du SCoT Nord ardennais, **des programmes d'amélioration d'accès aux services de santé sont mis en œuvre**, en complément du dispositif ZOAST décrit précédemment.

Ainsi, l'un deux, le projet MOSAN, propose de renforcer la mise en réseau et l'offre de service en matière sanitaire, en s'appuyant notamment sur la structure du CHU de Namur.

Parallèlement, une coordination est mise en place entre les acteurs ouvrant dans le domaine de la santé mentale de chaque côté de la frontière. Cela permet d'échanger sur les méthodes, les besoins en formation et de créer des diagnostics croisés et des actions communes.

Concernant la formation, certains secteurs identifiés comme ayant un potentiel de développement sont ciblés. Il s'agit principalement des domaines de l'économie verte, la rénovation et le numérique.

Il s'agit de former des professionnels via la coopération entre centres de formations et de favoriser la mobilité des apprenants et des actifs tout en offrant une reconnaissance des cursus suivis.

Des programmes d'insertion transfrontalière sont également à l'œuvre. Ainsi le projet « estime » du programme Interreg vise à développer l'accès à l'emploi notamment via des plans de formations transfrontaliers.

Parallèlement une école du numérique a été mise en place à Fourmies avec pour objectif de former des élèves belges et français aux métiers du numérique tout en développant l'écosystème transfrontalier (entreprises, formation).

La construction d'une stratégie de l'Ardenne transfrontalière

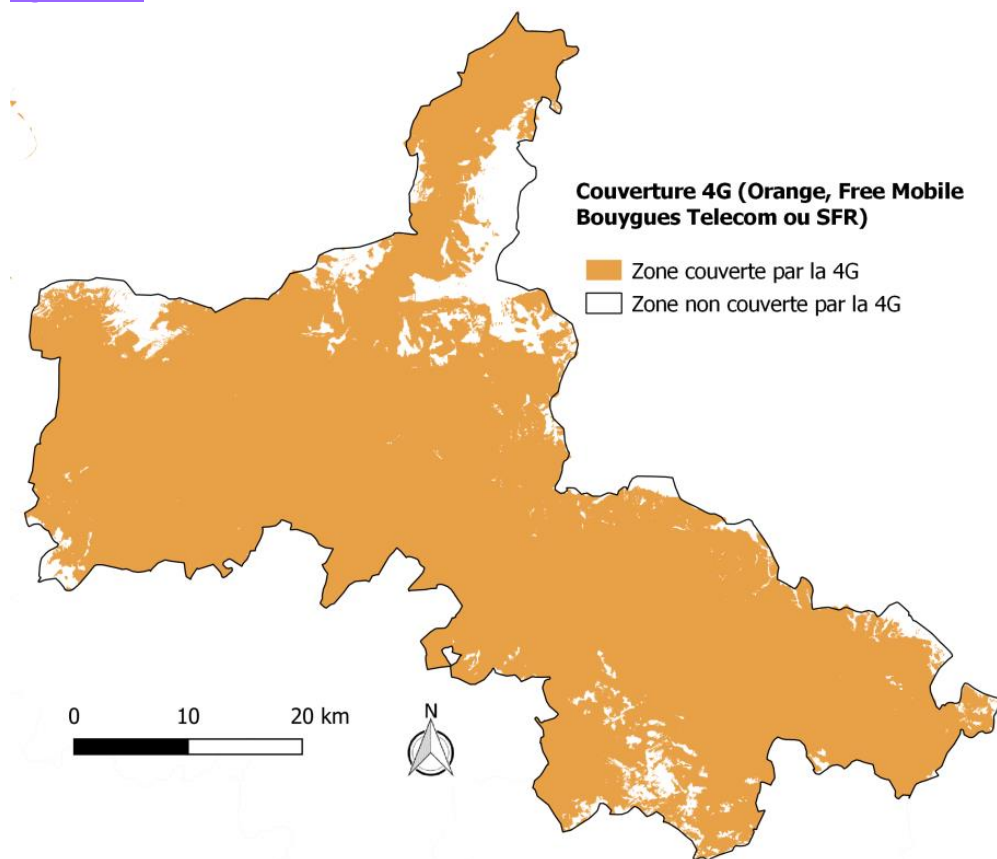
Une mission menée par la Mission Opérationnelle Transfrontalière (MOT) et IDELUX en lien avec de nombreux acteurs s'est déroulée en 2019 et 2020 pour préfigurer une stratégie de l'Ardenne Transfrontalière.

Un diagnostic a permis de faire émerger des préconisations, notamment en vue du programme Interreg à venir pour la période 2021-2027. Ainsi, concernant les équipements, une coordination et un renforcement de l'offre en formation professionnelle, en offre de soins et le développement de polarités économique semble préconisé, avec des moyens qui restent à définir. En complément, une réflexion sur les modes de transports transfrontaliers, permettant l'accès à ces services semble essentielle.

8.1 Une bonne couverture numérique

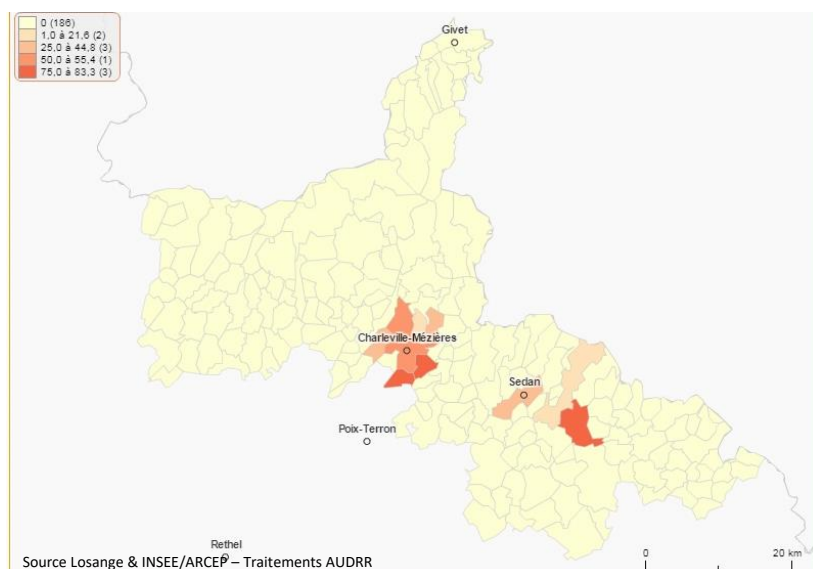
L'accès au numérique fait partie des conditions permettant de réduire les distances tout en maintenant l'activité sur l'ensemble du territoire.

Figure 5.76 Couverture 4G en 2020



Hormis quelques zones blanches principalement situées dans les zones boisées, le territoire est en très grande majorité couvert par la 4G : les communes couvertes regroupent la quasi-totalité des emplois.

Figure 5.77 Couverture fibre optique en 2019 (part des locaux raccordables)



En Juin 2019, seules neuf communes bénéficiaient d'un raccordement à la fibre optique selon l'ARCEP.

Pour trois d'entre elles, plus des trois quarts des locaux (logements et locaux à usage professionnel) sont raccordables : Douzy, Francheville et Villers-Semeuse.

Charleville-Mézières affiche un taux de raccordement de 55,4%, devant Sedan (44,8%), Warcq (30,5%), Aiglemont (26,4%) et Montcy Notre Dame (21,6%). Enfin, Bazeilles ferme la marche avec un taux de 6,1%.

D'ici février 2023, les 183 communes du SCOT Nord relevant du raccordement par Losange bénéficieront de la fibre optique. Ces communes

sont celles qui ne relèvent pas de l'investissement privé ou n'ayant pas encore de réseau qualifié Très Haut Débit.

Plus précisément, 40,7% de la population et 45,2% des emplois des communes relevant de Losange devraient être couverts d'ici août 2020, ces taux passant respectivement à 70,2% et 75,8% à fin août 2021 et 92,6% et 93,8% à fin août 2022.

Figure 5.78 Le déploiement de la fibre optique

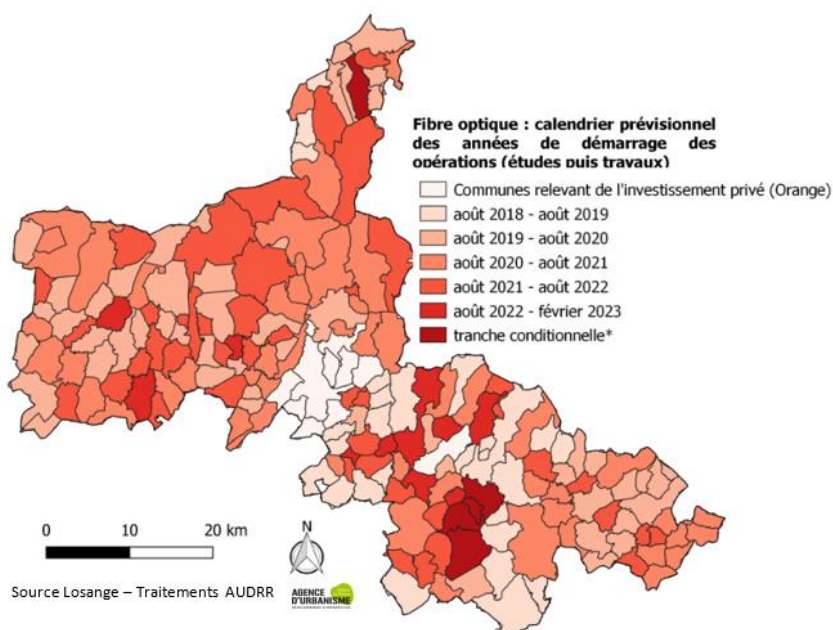


Figure 5.79 Calendrier prévisionnel de déploiement de la fibre optique

Calendrier prévisionnel des années de démarrage opérations	Population 2016	Couverture cumulée	Emplois 2016	Couverture cumulée
août 2018 - août 2019	19 321	15,9%	6 544	20,1%
août 2019 - août 2020	29 972	40,7%	8 210	45,2%
août 2020 - août 2021	35 740	70,2%	9 988	75,8%
août 2021 - août 2022	27 180	92,6%	5 857	93,8%
août 2022 - février 2023	8 997	100,0%	2 022	100,0%
Total	121 210		32 620	

Source : Losange – Traitement AUDRR

8.2 Les nouveaux modes de travail : les Tiers Lieux

Si le déploiement du réseau n'est pas du ressort du SCoT, les implications qui découlent peuvent avoir un impact réel sur l'organisation territoriale. Cela se traduit notamment par une offre de services mutualisés à destination des entreprises et habitants, comme le sont les Tiers-Lieux qui permettent :

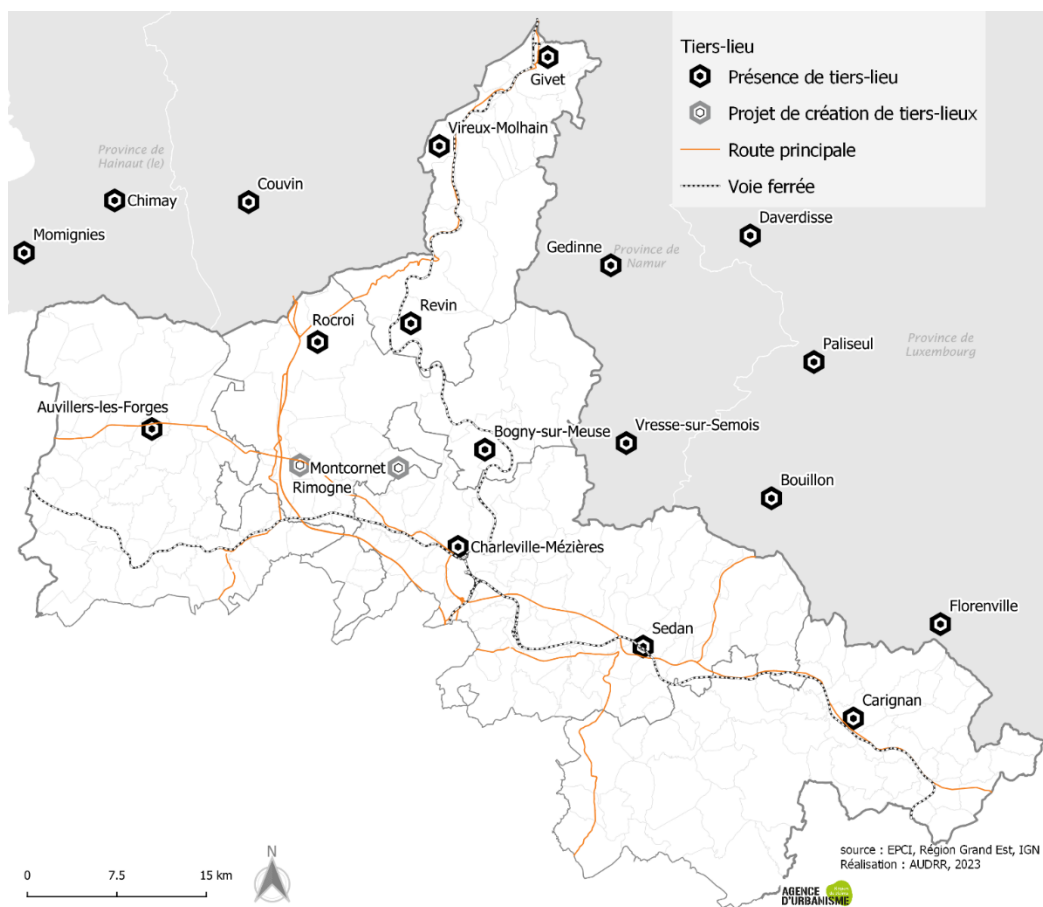
- de faciliter localement la vie des entreprises en mutualisant des ressources,
- à des actifs (salariés ou indépendants) de travailler proche de leur lieu de vie en offrant des conditions de travail optimum,
- De réduire les obligations de déplacements.

La présence de cette offre sur le territoire permet à certains habitants de travailler proche de leur lieu de vie. Cela limite les obligations de déplacements ainsi que leur longueur et participe au maintien de l'activité dans certaines communes, notamment les plus éloignées des pôles d'emplois.

Ils répondent également à de nouvelles formes de travail de même qu'aux évolutions des modes de vie. De nombreuses ouvertures sont récentes, ne permettant pas une analyse sur l'utilisation de ses espaces. Par ailleurs, les modalités et services disponibles varient selon les Tiers-lieux, certains offrant également des antennes de services publics. Si les premières ouvertures concernaient les plus grosses communes, cela se diffuse dans des plus petites localités, permettant d'offrir ce service à proximité de la majeure partie des habitants.

Des projets sont à l'étude sur de nouvelles communes, leur concrétisation permettrait éventuellement de couvrir les zones qui restent actuellement isolées.

Figure 5.80 Répartition des tiers lieux en 2023



Vers une mise en réseau des Tiers-lieux

La Région Grand Est « labellise » certains Tiers-lieux qui en font la demande. Ils doivent répondre à certains critères en offrant des conditions matérielles confortables et des services variés, avec des objectifs de développement. Parallèlement, une mise en réseau des Tiers-lieux labellisés est facilitée, via un recensement et une communauté d'échange. En 2023, les lieux de Revin et Charleville-Mézières sont labellisés tandis que celui d'Auvillers-les-Forges étant en cours d'agrément. Cela ne signifie pas nécessairement que les autres lieux sont dépourvus des critères requis, la démarche étant volontaire.

Une volonté de mutualisation transfrontalière

Une mutualisation des ressources est prévue dans le cadre du dépôt d'un projet INTERREG baptisé « Hacktiv'Ardenne ». 5 Tiers lieux d'activité seraient mis en réseau afin de favoriser la mobilité et l'emploi sur le territoire transfrontalier. Sont ainsi concernés « La Ferme » à Chimay et « Coworking E420 » à Mariembourg côté Belgique ainsi que 3 lieux de Charleville-Mézières (Pépinière Val de Vence, Rimbaud'tech et la Maison de étudiants du Campus).