

# Mille idées Mobilité !

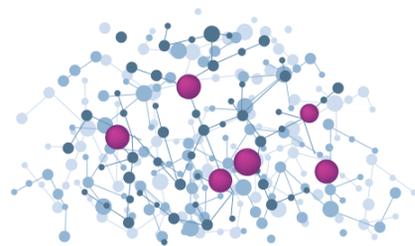
## Syndicat Mixte des Transports Artois-Gohelle

77, rue Jules Verne, BP 168,  
62253 Hénin-Beaumont cedex  
[www.smt-artois-gohelle.fr](http://www.smt-artois-gohelle.fr)

## Le Plan de Déplacements Urbains

du Syndicat Mixte des Transports Artois-Gohelle 2015/2025

# SYNTHÈSE



# Mille idées Mobilité !

Réalisation : [www.tigreblanc.fr](http://www.tigreblanc.fr)



Syndicat Mixte des Transports Artois-Gohelle

Faire des transports en commun une seconde nature !

# EN RÉSUMÉ

## Le diagnostic

Voici l'état des lieux non exhaustif des déplacements urbains :

- Un territoire maillé par un réseau de pôles d'échanges
- **Des zones d'habitat de densités moyennes alternant avec des zones de densités faibles**
- **600 000 habitants** et un total de **2 200 000 déplacements par jour**
- **90% des déplacements faits à l'intérieur du territoire**
- Une urbanisation qui favorise l'usage de l'automobile et pénalise les transports en commun
- La croissance d'une frange de **population dépendante de l'usage de la voiture**
- Un potentiel important pour les modes alternatifs
- Une part importante des ménages non motorisés en situation de précarité qui sera limité.

## Les enjeux

Les habitants du PTU du SMT Artois-Gohelle réalisent environ **2 200 000 déplacements chaque jour**, dont 65,5% en automobile.

Les enjeux sont donc les suivants :

- Donner de la **cohérence entre aménagement du territoire et développement des transports collectifs**
- Faciliter les échanges avec les territoires voisins
- Penser **intermodalité** pour le transport de marchandises
- Conforter la pratique de la **marche et du vélo**
  - Garantir un droit à la **mobilité pour tous**
  - Communiquer et simplifier l'information



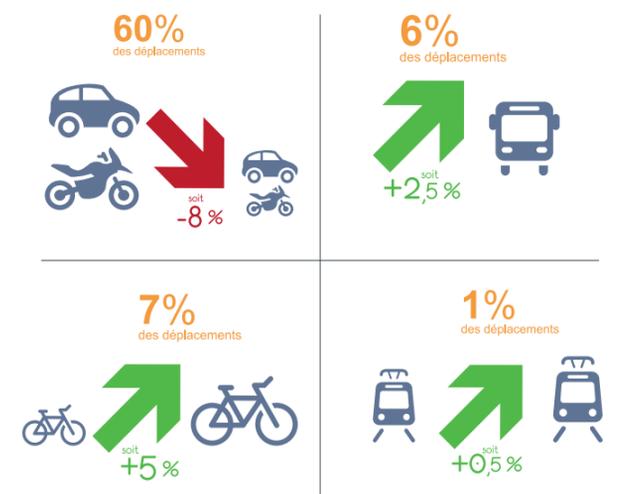
## Les actions

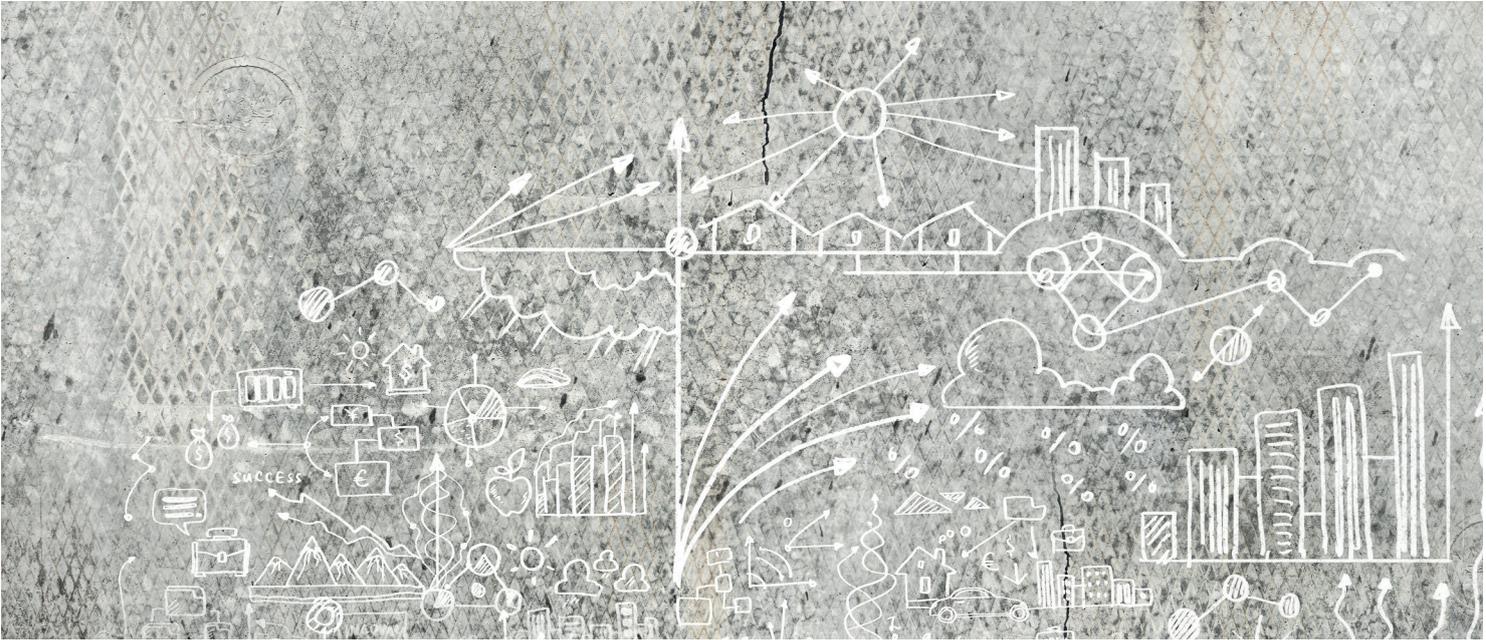
30 "fiches actions" réparties en 5 axes :

- Articuler les politiques de transport et d'urbanisme pour **faciliter les mobilités alternatives**
- **Favoriser de nouveaux usages de l'automobile** complémentaires aux autres modes
- **Valoriser la voie d'eau, le fer et l'intermodalité** pour le transport de marchandises
- **Communiquer** auprès du public **et accompagner les initiatives pour faciliter** la mise en œuvre du PDU
- **Assurer un suivi des objectifs** en vue d'une évaluation du PDU

## Les objectifs

Traduction des enjeux en objectifs (parts modales)





# 01 | INTRODUCTION

- | Qu'est-ce qu'un Plan de Déplacements Urbains (PDU) ?
- | Le Plan de Déplacements Urbains du Syndicat Mixte des Transports Artois-Gohelle



Mille idées Mobilité !

# 01 INTRODUCTION

## Edito

Bien plus qu'un document administratif, le Plan de Déplacements Urbains approuvé par le Comité Syndical du 25 juin 2015 concrétise notre engagement en faveur d'une mobilité plus durable et accessible à tous.

Le Syndicat Mixte des Transports Artois-Gohelle doit accompagner le développement de cette mobilité, laquelle est une chance pour nos sociétés. Elle dynamise nos économies, crée du lien social et favorise l'insertion des ménages les plus vulnérables.

Cette mobilité est également le liant de notre organisation urbaine unique en France. Pour autant, il est essentiel de veiller à ce que le développement de cette mobilité s'inscrive dans une logique d'ensemble, un cadre structuré afin de hiérarchiser nos actions. C'est l'objet de ce Plan de Déplacements Urbains que d'organiser l'action du SMT Artois-Gohelle dans un cadre global à l'échelle des trois agglomérations qui le constituent.



Le PDU est élaboré par le Syndicat Mixte des Transports Artois-Gohelle, qui réunit 3 Communautés d'agglomération : **Artois-Comm.**, **Lens-Liévin** et **Hénin-Carvin**, soit 115 communes. Avec plus de 600 000 habitants concernés, il s'agit du 7<sup>e</sup> Périmètre de Transports Urbains (PTU) de France.

## Qu'est-ce qu'un Plan de Déplacements Urbains (PDU) ?

Les PDU ont été créés par Loi d'Orientation des Transports Intérieurs (LOTI) du 30 décembre 1982. Ils définissent les principes d'organisation du transport et du stationnement des personnes et des marchandises, tous modes confondus pour les dix prochaines années. Depuis 1996, les agglomérations de plus de 100 000 habitants, comme la nôtre, ont l'obligation de réaliser un PDU.

## Le Plan de Déplacements Urbains du Syndicat Mixte des Transports Artois-Gohelle

Le Syndicat Mixte des Transports Artois-Gohelle en tant qu'Autorité Organisatrice des Transports a en charge la réalisation et la mise en œuvre du PDU. Le PDU est élaboré sur le Périmètre de Transports Urbains (PTU) qui regroupe 115 communes.

Pour la réalisation de son Plan de Déplacements Urbains, le Syndicat Mixte des Transports a souhaité mettre en place une méthode et une organisation permettant de mener une démarche participative, à l'échelle des agglomérations, mais aussi en lien avec les différents bassins de déplacements en associant plusieurs partenaires institutionnels et acteurs du territoire.

### Ainsi, le Plan de Déplacements Urbains est issu d'un travail collectif :

#### • Les élus du territoire

Ils ont participé à 2 séminaires : "mobilités" organisés par le SMT AG en avril et novembre 2013 et ont été conviés aux réunions organisées par bassin de déplacements en février 2013. Enfin, de nombreuses présentations du projet de PDU ont eu lieu lors des bureaux et Comités Syndicaux du SMT.

#### • Les associations et les citoyens

Ils ont participé à 1 forum des acteurs de la vie locale, organisé par le SMT AG en octobre 2013. Une concertation préalable a également été réalisée au cours du mois de juin 2014.

# 01 | INTRODUCTION

## • Les personnes publiques

Elles ont participé à des réunions de travail régulières organisées par le SMT AG.

Le Plan de Déplacements Urbains du SMT Artois-Gohelle présente une particularité. En effet, en parallèle à son élaboration, une approche environnementale de l'urbanisme a été menée. Il s'agissait de repenser le PDU de manière à ce qu'il participe à une vision intégrée de l'aménagement urbain, de la mobilité et de la lutte contre le changement climatique.

## Ainsi, le PDU est composé des documents suivants :

- **Le projet de PDU** (2014 - 2024) ; document cadre approuvé le 25 juin 2015 qui comprend différentes pièces : diagnostic, scénarios et plan d'actions.
- **Les annexes comprennent :**
  - L'état initial de l'environnement et l'évaluation environnementale
  - Le schéma directeur d'accessibilité
  - Le schéma cyclable et piéton d'agglomération

**Le Plan de Déplacements Urbains a été élaboré de la manière suivante :**

## 2013

### 1/ DRESSER LE DIAGNOSTIC

Observer le fonctionnement actuel du territoire sous tous les angles : mobilité, aménagement du territoire, paysages, environnement, etc.

### 2/ SE FIXER UN CAP COMMUN

Formuler des objectifs pour atteindre le futur souhaité.

### 3/ DÉFINIR UN PLAN D' ACTIONS

Traduire en actions concrètes les objectifs fixés.

## 2014

### 4/ VALIDER LE PROJET

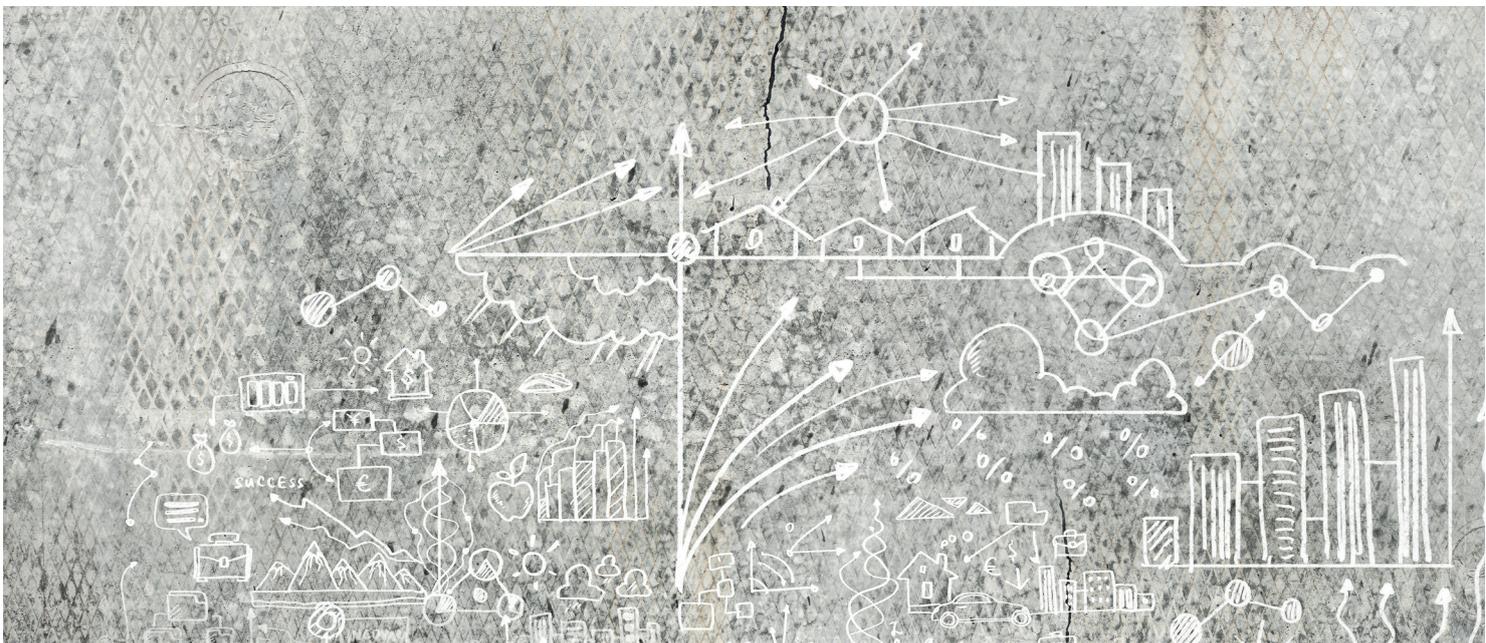
- Arrêt du projet par les élus du Comité Syndical.
- Consultation des personnes publiques associées
- Concertation auprès de la population

## 2015

### 4/ VALIDER LE PROJET

- Enquête publique
- Modification du document

### 5/ APPROBATION



## 02 | DIAGNOSTIC

- | Une organisation spatiale qui impacte la mobilité
- | L'automobile reine
- | Des routes fréquentées
- | Des transports collectifs en progression
- | La marche à pied et le vélo
- | L'environnement, le parent pauvre



Mille idées Mobilité !

# 02 | DIAGNOSTIC

Le diagnostic permet de dresser un état des lieux et de dégager les principaux enjeux liés au transport et la mobilité des personnes et des marchandises sur le territoire du SMT. Cette thématique a été croisée avec les problématiques d'aménagement du territoire et de préservation de l'environnement dans le cadre de l'Approche Environnementale de l'Urbanisme.

Celui-ci a mis en évidence les points forts et les dysfonctionnements des modes de déplacements sur le territoire du SMT, leur complémentarité ainsi que la difficulté de répondre aux spécificités du territoire. Voici quelques grandes tendances et particularités du territoire Artois-Gohelle qui ressortent de ce diagnostic.

## Une organisation spatiale qui impacte la mobilité

- Entre 1999 et 2010, le territoire a perdu 6 000 habitants alors que l'urbanisation a augmenté de 8% entraînant un étalement urbain qui accroît les besoins de mobilité des habitants.
- 2 200 000 déplacements sont effectués quotidiennement, soit 3,72 déplacements par jour et par personne en moyenne.
- 90% des déplacements se font à l'intérieur du territoire.
- Dans certaines anciennes communes minières, 33 à 45% des ménages n'ont pas de voiture.

## L'automobile reine

- 65,5% des déplacements sont réalisés en voiture.
- 1,44 personne en moyenne par véhicule.
- 80% des déplacements de plus de 1,5 kilomètre sont réalisés en voiture.

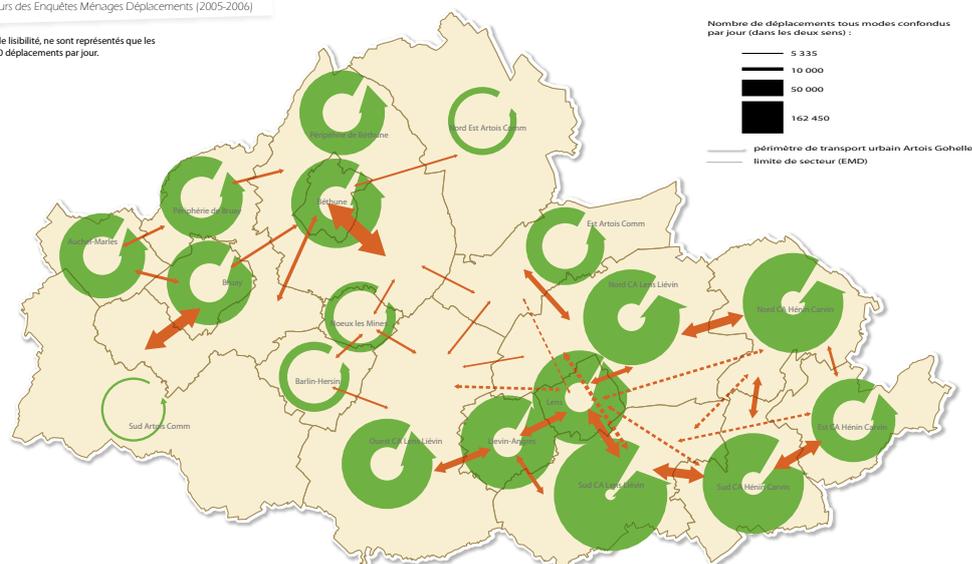
## Des routes fréquentées

- Un trafic automobile interne au territoire de près de 870 000 véhicules par jour.
- 30 000 déplacements poids lourds ont lieu chaque jour entre le territoire et l'extérieur.
- Un réseau accidentogène : 109 personnes sont décédées entre 2008 et 2012 sur les routes.

### DÉPLACEMENTS TOUS MODES\*

à l'échelle des secteurs des Enquêtes Ménages Déplacements (2005-2006)

\* Pour des questions de lisibilité, ne sont représentés que les flux supérieurs à 5 000 déplacements par jour.



## 02 DIAGNOSTIC



### Des transports collectifs en progression

- Une fréquentation des transports collectifs urbains relativement faible : 2,1% de l'ensemble des déplacements (EMD 2006)
- Le nombre de voyageurs a augmenté de 18% depuis 2006
- Le réseau TADAO : 54 lignes de bus et 2 800 points d'arrêt
- Le réseau TER : 5 axes ferroviaires desservant 28 gares et haltes sur le territoire
- Le réseau départemental OSCAR et Arc-en-Ciel : 6 lignes OSCAR et 6 lignes Arc-en-ciel.



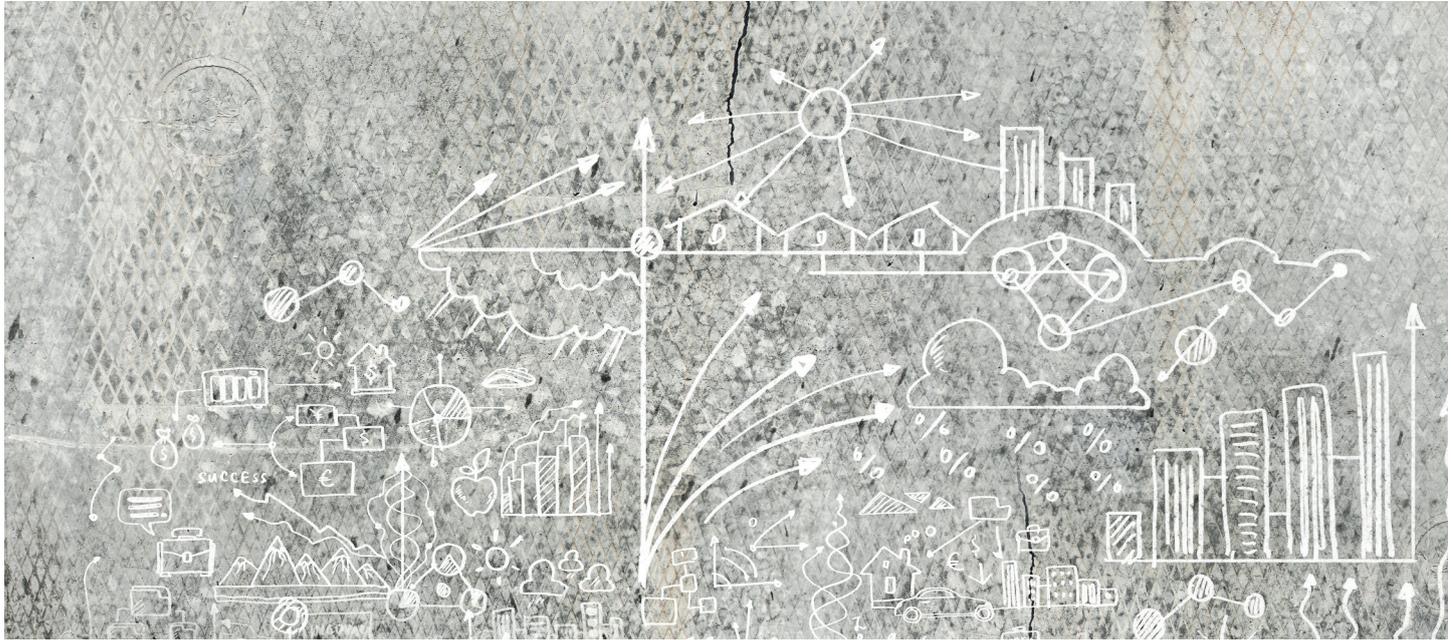
### La marche à pied et le vélo

- Avec 26% de l'ensemble des déplacements, la marche à pied est le 2<sup>e</sup> mode de déplacements le plus utilisé
- 76% des déplacements de moins de 1km se font à pied
- Un usage très faible du vélo, même pour des temps de parcours inférieurs à 15 minutes
- Un manque d'aménagements cyclables sécurisés



### L'environnement, le parent pauvre

- 848 tonnes équivalent CO<sup>2</sup> de Gaz à effet de serre (GES) sont émises chaque jour dans l'atmosphère à cause des déplacements
- 92% de ces émissions de GES proviennent de l'automobile
- 13,6% des habitants du territoire sont impactés par le bruit généré par les infrastructures de transport
- Des paysages fortement marqués par les infrastructures de transport.



## 03 | LES ENJEUX

- | Une organisation spatiale qui impacte la mobilité
- | Cohérence entre aménagement du territoire et le développement des transports collectifs
- | Faciliter les échanges vers les territoires voisins
- | Pensez intermodalité pour le transport de marchandises
- | Conforter la pratique de la marche à pied et du vélo
- | Garantir un droit à la mobilité pour tous
- | Communiquer et simplifier l'information



Mille idées Mobilité !

# 03 LES ENJEUX

## Rappel des enjeux

---

Chaque jour, les habitants du PTU du SMT Artois Gohelle réalisent environ 2 200 000 déplacements dont 65,5% en automobile. Cet usage important de l'automobile est à la fois lié à la multipolarité du tissu urbain et au développement de l'habitat en milieu rural et périurbain.

Ainsi, depuis le début des années 80, on peut dire que le développement de l'habitat et la localisation des activités ont été fortement liés au développement du réseau routier.

En revanche, les réseaux de transports collectifs ont eu un impact récent limité sur la structuration du territoire, en particulier pour les transports collectifs urbains.

---

## Cohérence entre aménagement du territoire et le développement des transports collectifs

Si l'usage de l'automobile est important, il est loin d'être uniforme avec des disparités entre les ménages et les secteurs géographiques du territoire : la part des ménages non motorisés atteint jusqu'à 50% sur certains secteurs où l'on compte également le plus de ménages en situation de précarité. Par ailleurs, dans un contexte de renchérissement du prix des énergies et des carburants, l'usage de l'automobile occupe une part toujours plus importante dans le budget des ménages confrontés également à des frais croissant liés au logement.

### Enjeu :

Pour limiter le coût de la mobilité pour les habitants et mieux desservir le tissu économique, il s'agit de trouver une meilleure cohérence entre l'aménagement du territoire et le développement des réseaux de transports collectifs.

---

## Faciliter les échanges vers les territoires voisins

Outre les nuisances engendrées (pollution atmosphérique, détérioration du cadre de vie, impact sur la santé), la congestion du réseau routier et l'allongement des heures de pointe pénalisent au quotidien le fonctionnement du territoire et ont un impact non négligeable sur le plan économique. Cette situation est à la fois liée au fonctionnement interne du territoire mais également à son appartenance à l'aire métropolitaine de Lille génératrice de déplacements d'échanges et de transit.

### Enjeu :

Pour faciliter les échanges vers les territoires voisins et le reste de l'aire métropolitaine, il convient d'améliorer l'accessibilité multimodale du territoire pour limiter la congestion du réseau routier en heures de pointe.

# 03 | LES ENJEUX

---

## Pensez intermodalité pour le transport de marchandises

Le territoire du SMT Artois Gohelle présente la particularité de comporter de grandes zones d'activités et parcs industriels. Il assure un rôle majeur dans le fonctionnement logistique de l'aire métropolitaine de Lille. Malgré un maillage de qualité par les réseaux fluvial et ferré, le transport des marchandises se fait très majoritairement par la route.

### **Enjeu :**

Valoriser la voie d'eau, le rail et l'intermodalité pour le transport de marchandises.

---

## Conforter la pratique de la marche à pied et du vélo

La marche à pied est le deuxième mode de déplacements le plus utilisé (26% des déplacements des habitants) et on peut noter que 76% des déplacements des habitants de moins de 1 km sont faits à pied. En revanche, même pour des temps de parcours inférieurs à 15 minutes, l'usage du vélo est très faible. Ce faible usage est principalement dû au manque d'aménagements cyclables et à l'absence de continuité des aménagements existants qui créent un problème d'insécurité.

### **Enjeu :**

Conforter la pratique de la marche à pied et du vélo par des cheminements sécurisés et contribuer à l'amélioration de la santé des habitants.

---

## Garantir un droit à la mobilité pour tous

Le réseau de transports collectifs urbains a profondément évolué suite à l'élargissement du PTU Artois-Gohelle mais également suite à la restructuration du réseau en janvier 2012. Il n'en demeure pas moins que la clientèle du réseau reste essentiellement composée de "captifs". Pour attirer de nouveaux clients, une nouvelle offre performante et compétitive doit être développée nécessitant des aménagements spécifiques (emprise dédiée, priorité...) et de meilleurs services. Les retours d'expérience de territoires qui se sont engagés dans la mise en œuvre d'une offre à haut niveau de service démontrent également qu'il est également important de mener une action sur les lignes classiques qui doivent être attractives pour mailler l'ensemble du territoire et éviter de donner l'impression à l'utilisateur d'un réseau à "deux vitesses".

### **Enjeu :**

Garantir un droit à la mobilité pour tous en développant une offre maillée de transports collectifs urbains organisée autour d'axes structurants et reposant sur les principes de complémentarité des offres et l'intermodalité.

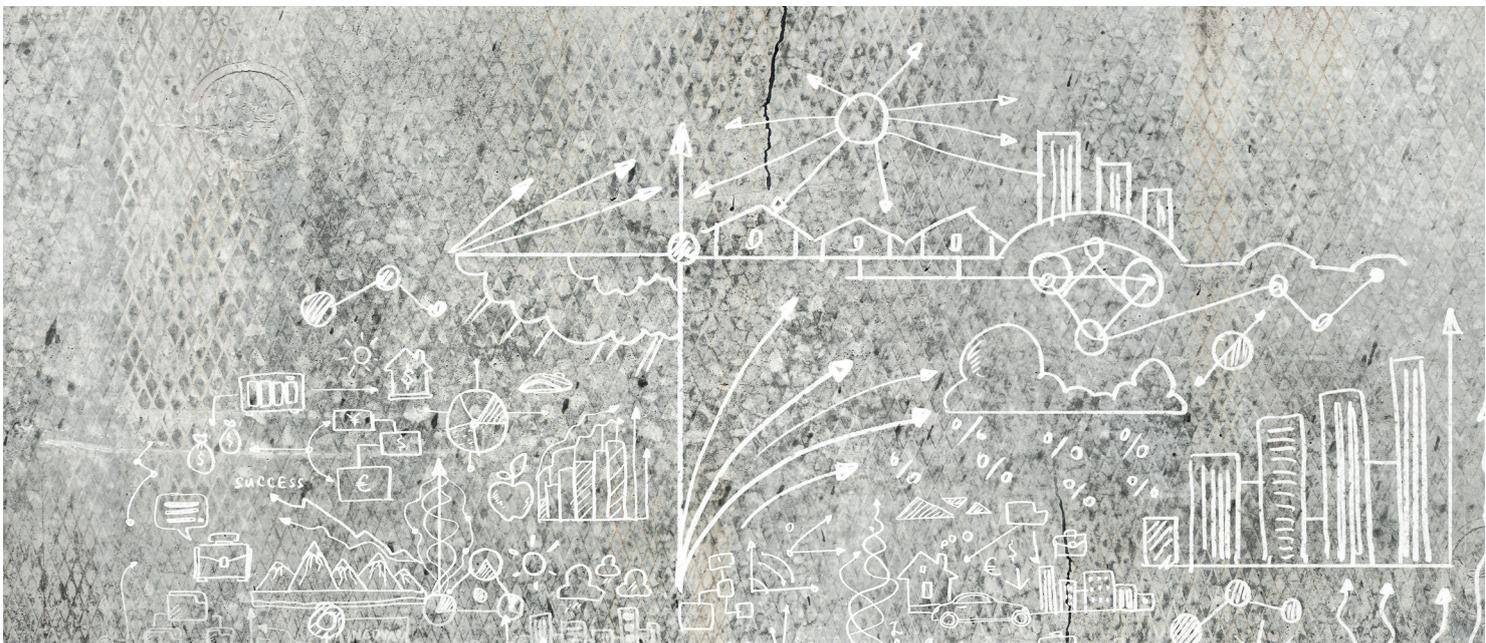
---

## Communiquer et simplifier l'information

Les différentes autorités organisatrices des transports ont mis en place des tarifications attractives pour les usagers, que ce soit pour les déplacements domicile-travail ou pour les usagers aux faibles revenus. Lorsqu'on souhaite utiliser les transports en commun ou faire du co-voiturage, il peut être difficile pour un non initié d'avoir accès à une information exhaustive sur l'ensemble des possibilités offertes. Cette difficulté peut être accrue lorsqu'on souhaite en plus utiliser plusieurs réseaux de transports collectifs.

### **Enjeu :**

Communiquer sur les services et les tarifications existantes et simplifier l'information à destination des usagers.



## 04 | LES SCÉNARIOS

- | Une organisation spatiale qui impacte la mobilité
- | Cohérence entre aménagement du territoire et le développement des transports collectifs
- | Faciliter les échanges vers les territoires voisins
- | Pensez intermodalité pour le transport de marchandises
- | Conforter la pratique de la marche à pied et du vélo
- | Garantir un droit à la mobilité pour tous
- | Communiquer et simplifier l'information



Mille idées Mobilité !

# 04 | LES SCÉNARIOS

Fondés sur le diagnostic, le choix du scénario est un point majeur de la démarche du PDU. En effet, ce dernier établit les prévisions de part modale pour 2023. Trois scénarios sont proposés dans le PDU. Un scénario dit réaliste a été retenu. En voici les contours :



## Le scénario réaliste : une transition vers une mobilité durable

### Maintenir en volume la mobilité à son niveau actuel

Compte tenu de la part importante des ménages non motorisés et de la sédentarité de certains publics en difficulté, en misant sur un développement des transports collectifs, des modes doux et de nouveaux usages de l'automobile, le Plan de Déplacements Urbains vise un maintien de la mobilité à son niveau actuel. La mobilité étant le reflet du dynamisme économique et social du territoire, grâce au développement des transports collectifs urbains et des modes doux, le PDU a pour ambition de garantir à chacun un droit à la mobilité comme vecteur d'accès à l'emploi et aux services pour les ménages les plus en difficulté mais également comme un vecteur de lien social et de maintien de l'autonomie avec le vieillissement de la population.

### Doubler l'usage des transports collectifs en 10 ans

Le SMT s'engage à travers le PDU à développer un nouveau réseau de transports collectifs urbains articulé autour de lignes fortes à haut niveau de service reposant sur un développement de liaisons en site propre sur les axes les plus structurants.

Relevant directement de la compétence du SMT, ce projet a fait l'objet d'hypothèses de fréquentations réalistes et raisonnables et d'un plan de financement. Grâce à cette nouvelle offre, l'objectif affiché est de doubler la fréquentation globale du réseau urbain en 10 ans.

A travers le volet transport du SRADT et à travers les schémas de mobilité, la Région et les Conseils Généraux du Nord et du Pas de Calais se fixent comme objectif de développer l'usage des transports collectifs pour les déplacements interurbains (TER, cars Oscar et Arc en Ciel). En raison de l'élargissement du périmètre du SMT depuis 2006, l'offre de transports collectifs interurbains gérée par le Conseil Général du Pas de Calais a diminué, certaines lignes se trouvant complètement intégrées dans la desserte urbaine.

Exprimé en part modale, le doublement de l'usage des transports collectifs urbains et interurbains correspond à 7% de l'ensemble des déplacements des habitants du territoire Artois-Gohelle à l'horizon du PDU. Cet objectif est conforme aux objectifs du Schéma Régional Climat Air Energie qui fixe comme objectif d'augmenter de 50% la part des transports collectifs à l'échelle de la région.

### Maintenir la part de la marche à pied et développer l'usage du vélo

En 2005-2006, la marche à pied représentait 26% des déplacements des habitants du territoire Artois Gohelle, le vélo à peine 2% des déplacements. Le SRCAE fixe comme objectif régional d'atteindre 100% de part modale pour les modes doux pour les déplacements de moins d 1 km, 70% pour les déplacements de 2 à 3 km, 35% pour les déplacements de 3 à 5 km.

Appliqués au territoire Artois Gohelle, les objectifs régionaux du SRCAE conduiraient à une part modale de 58% pour les modes doux (34% pour la marche à pied, 24% pour le vélo) contre 28% en 2005/2006, ce qui supposerait une baisse de la part de l'automobile de 30% du fait du report modal. Ces objectifs semblent inatteignables à l'horizon du PDU.

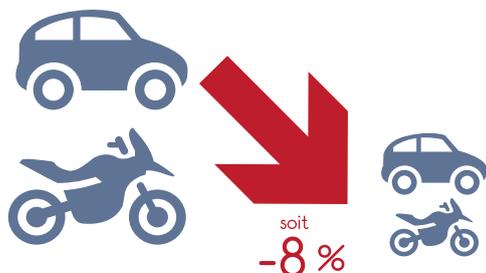
Les enquêtes ménages déplacements ont montré que lorsqu'une agglomération développe une offre de transports collectifs à haut niveau de service, la part de la marche à pied a tendance à baisser si aucune action n'est engagée pour encourager son usage. Dans le cadre du PDU, **le maintien de la part de la marche à pied au niveau de 2005-2006 est donc un objectif déjà ambitieux qui nécessitera des actions pour encourager ce mode de déplacement en agissant notamment sur les cheminements.**

Concernant l'usage du vélo, la part modale observée en 2005-2006 est relativement faible (2%) et cela principalement en raison de l'absence d'aménagements pour réaliser

# 04 | LES SCÉNARIOS

Auto/moto

60%  
des déplacements



Bus

6%  
des déplacements



Train

1%  
des déplacements



Vélo

7%  
des déplacements



des déplacements sécurisés : la part modale du vélo était de 3% pour des déplacements de 1 à 2 km, de 2% de 2 à 3 km et de 1% de 3 à 5 km, tranches kilométriques pour lesquels l'usage du vélo est pourtant pertinent.

Compte tenu des pratiques actuelles, des aménagements à réaliser mais également des contraintes propres au territoire (tissu urbain multipolaire, forte circulation automobile sur le réseau secondaire, relief sur la partie sud et ouest du territoire...), le PDU fixe comme objectif d'atteindre :

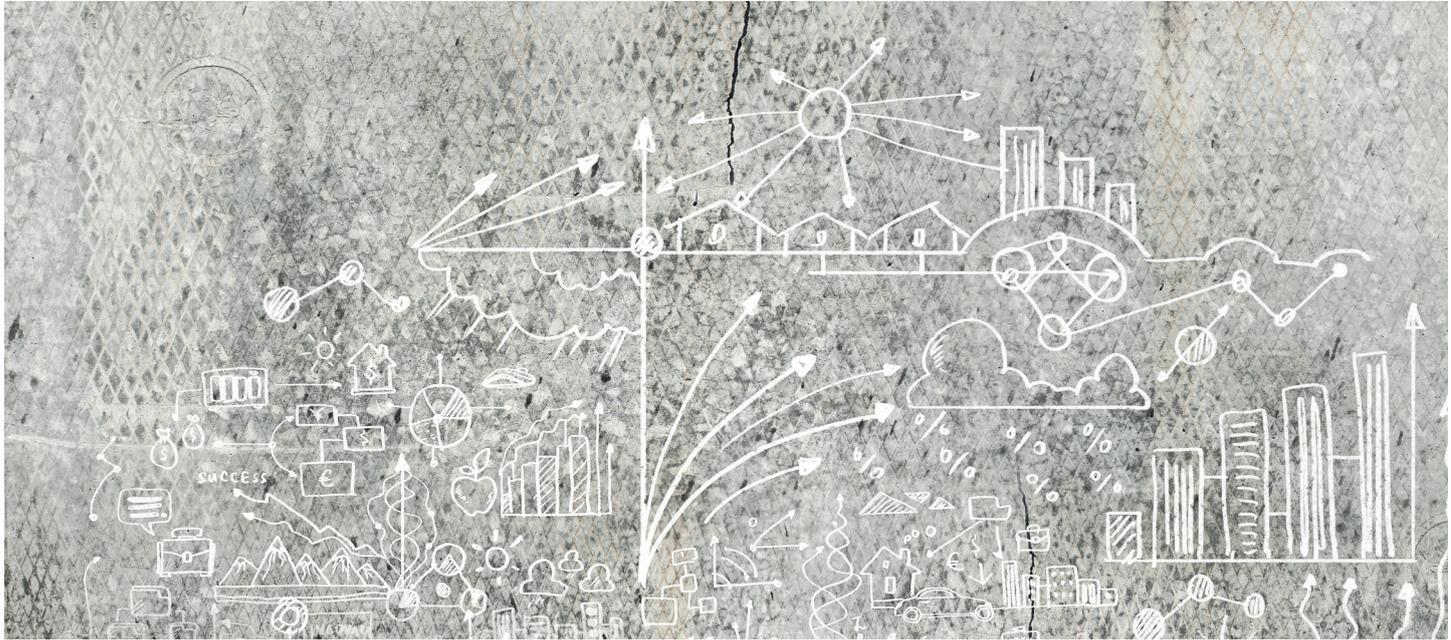
- **20% de part modale pour les déplacements de 2 à 3 km** (temps de parcours théorique inférieur à 15 minutes) ;
- **15% des déplacements de 3 à 4 km** ;
- **5% de 4 à 5 km** (temps de parcours compris entre 15 et 20 min).

Ces objectifs supposent une approche volontariste de la part des collectivités, ambition qui se traduira par la mise en œuvre d'un plan vélo et du schéma cyclable adopté par le Comité syndical du SMT le 15 mars 2012.

## Réduire la dépendance à l'égard de l'automobile et promouvoir une nouvelle auto mobilité plus économe et respectueuse de l'environnement

En 2005/2006, l'usage de l'automobile et des deux roues motorisés représentait 68% des déplacements des habitants du territoire. Si les objectifs du PDU concernant les transports collectifs et les modes doux sont atteints, l'automobile et les deux roues motorisées devraient représenter encore **60% des déplacements des habitants du territoire** dans 10 ans, soit une baisse de 8 points par rapport à 2005/2006.

Ainsi, il ne s'agit pas d'opposer automobile et autres modes mais plutôt de développer les complémentarités modales, les nouveaux usages de l'automobile (co-voiturage) et de soutenir le développement des nouveaux modes de propulsion notamment le développement de l'automobile électrique.



## 05 | ACTIONS

- | Un droit à la mobilité pour tous
- | Se déplacer à pied et à vélo !
- | Associer transport et urbanisme
- | Faciliter les échanges vers les territoires voisins
- | Mieux informer les habitants et assurer un suivi des actions
- | Penser à l'intermodalité pour le transport de marchandises



Mille idées Mobilité !

# 05 | ACTIONS

Pour se donner les moyens de répondre au scénario choisi, le Plan de Déplacements Urbains liste les actions à entreprendre à l'horizon 2024, par les acteurs publics concernés. Celles-ci ont été réparties en 6 défis à relever.



## Un droit à la mobilité pour tous

### Les constats d'aujourd'hui

Chaque jour, c'est plus de 2 200 000 déplacements qui sont réalisés par les habitants du territoire d'Artois-Gohelle. La plupart des habitants n'a pas d'autre choix que d'utiliser leur voiture pour leurs déplacements quotidiens.

### Les défis à relever

Pour remédier à cette situation de dépendance à la voiture, le PDU propose de développer l'offre de transports collectifs et de l'organiser autour d'axes structurants, tout en favorisant la complémentarité des offres et les déplacements multimodaux.

### Les actions à mettre en œuvre

- Mettre en place des axes structurants de transports collectifs
- Donner une nouvelle image au réseau de transport collectif
- Veiller à une amélioration continue des lignes classiques
- Desservir la campagne grâce au Transport A la Demande (TAD)
- Mettre en place une tarification attractive
- Penser un réseau accessible aux Personnes à Mobilité Réduite (PMR)
- Intégrer le stationnement dans la politique globale de mobilité

## Se déplacer à pied et à vélo !

### Les constats d'aujourd'hui

Si la marche à pied est le deuxième mode de déplacement le plus utilisé sur le territoire (26% des déplacements des habitants), l'usage du vélo reste très faible, principalement à cause du manque d'aménagements cyclables et de l'absence de continuité dans le réseau de pistes existantes.

# 05 | ACTIONS

## Les défis à relever

Pour conforter la pratique de la marche à pied et développer celle du vélo, il s'agira d'aménager des cheminements piétons et vélos sécurisés sur l'ensemble du territoire. En plus, cela contribuera à améliorer la santé de tous !

## Les actions à mettre en œuvre

- Animer et appuyer la mise en œuvre d'un plan vélo
- Mettre en œuvre le schéma piéton sur le territoire

## Associer transport et urbanisme

### Les constats d'aujourd'hui

Dans certaines communes la part des ménages non motorisés est importante, atteignant jusqu'à 45% dans certains quartiers. En outre, dans un contexte de hausse des prix des carburants, l'usage de l'automobile occupe une part toujours plus importante dans le budget des ménages.

### Les défis à relever

Pour réduire l'usage de la voiture, c'est l'aménagement global du territoire qu'il faut repenser en combinant de manière plus cohérente urbanisme et transport. Comment ? Il s'agit tout simplement de construire des logements en priorité là où il existe des transports en commun, et vice-versa, de développer des modes de transports alternatifs là où il y a le plus de logements. En trouvant ainsi une meilleure cohérence entre l'aménagement du territoire et le développement des réseaux de transports collectifs, c'est le coût de la mobilité pour les habitants qui sera limité.

### Les actions à mettre en œuvre

- Densifier l'urbanisation autour des nœuds stratégiques du réseau de transport collectif
- Faire des quartiers des gares des lieux d'intensification urbaine
- Privilégier la densification de l'habitat en milieu rural à proximité des arrêts de bus
- Penser la mobilité comme une des composantes à part entière du projet

## Faciliter les échanges vers les territoires voisins

### Les constats d'aujourd'hui

Beaucoup d'habitants travaillent loin de chez eux. Tous les jours, ils sont obligés de faire beaucoup de kilomètres en voiture pour aller travailler, par exemple, sur Arras, Douai ou la métropole lilloise. Ces flux de circulation importants et concentrés sur une courte période, entraînent des embouteillages aux heures de pointe qui pénalisent encore plus au quotidien ces "navetteurs".

### Les défis à relever

Pour limiter la congestion aux heures de pointe et faciliter les échanges vers les territoires voisins et le reste de l'aire métropolitaine, il s'agira d'offrir la possibilité aux habitants d'utiliser d'autres modes de transport que la voiture pour se déplacer sur de longues distances.

### Les actions à mettre en œuvre

- Créer et conforter les lieux d'intermodalité
- Hiérarchiser les voiries
- Adapter le jalonnement et étudier des outils de gestion des flux sur le réseau magistral
- Expérimenter de nouveaux usages sur le réseau magistral (covoiturage...)
- Étudier et soutenir l'émergence de véhicules propres et de bornes de recharge pour les véhicules électriques.

## Mieux informer les habitants et assurer un suivi des actions

### Les constats d'aujourd'hui

Les différentes autorités organisatrices des transports ont mis en place des tarifications attractives pour les usagers, que ce soit pour les déplacements domicile-travail ou pour les usagers aux faibles revenus. Lorsqu'on souhaite utiliser les transports en commun ou faire du covoiturage, il peut être difficile pour un non initié d'avoir accès à une information exhaustive sur l'ensemble des possibilités offertes. Cette difficulté peut être accrue lorsqu'on souhaite

# 05 | ACTIONS



en plus utiliser plusieurs réseaux de transports collectifs ou lorsque l'on souffre d'un handicap ou d'une entrave permanente ou momentanée à sa capacité de mobilité.

## Les défis à relever

Pour favoriser la mobilité, il s'agit avant tout de mieux communiquer sur les services et les tarifications existantes et de simplifier l'information à destination des usagers.

## Les actions à mettre en œuvre

- Communiquer auprès des publics cibles pour les sensibiliser aux nouvelles mobilités (Utiliser le TER gratuitement sur le territoire si l'on est abonné TADAO, ...)
- Communiquer sur une offre à destination des touristes et autres personnes extérieures
- Mettre en place un observatoire des déplacements sur le territoire
- Mettre des instances de concertation pour le suivi et l'évaluation du PDU
- Promouvoir les démarches de Plan de Déplacements Entreprises (PDE).

## Penser à l'intermodalité pour le transport de marchandises

### Les défis à relever

Notre territoire accueille de grandes zones d'activités. Il assure un rôle majeur dans le fonctionnement logistique de l'aire métropolitaine lilloise, avec un flux important de transport de marchandises. Mais malgré un maillage de qualité par les réseaux fluvial et ferré, le transport des marchandises se fait très majoritairement par la route.

### Les défis à relever

Dans le futur, il s'agira de valoriser la voie d'eau, le rail et l'intermodalité pour le transport de marchandises afin de diminuer le transport routier, produisant des nuisances importantes sur le bien-être des habitants et sur l'environnement.

### Les actions à mettre en œuvre

- Étudier la rationalisation des livraisons en ville
- Promouvoir l'intermodalité, l'usage du rail et de la voie d'eau
- Renforcer le dialogue entre les acteurs économiques et les collectivités pour faire progresser la performance des chaînes logistiques