

# Mille idées Mobilité !



## **LE PLAN DE DÉPLACEMENTS URBAINS 2019-2030**

---

**Version approuvée le 20 décembre 2018**



Syndicat Mixte  
des Transports  
Artois-Gohelle

Faire des transports en commun  
une seconde nature !

# SOMMAIRE

## PLAN DE DÉPLACEMENTS URBAINS

<b>AVANT-PROPOS</b>	<b>5</b>		
<b>1 : INTRODUCTION</b>	<b>7</b>		
1. Le cadre juridique du PDU	8		
2. Le PDU "Artois-Gohelle"	10		
3. La démarche du SMT	11		
3.1. Les consultations dans le projet de PDU dans le projet de PDU de 2015	11		
3.2. La concertation dans le projet de PDU	12		
3.3. La démarche AEU	12		
<b>2 : DIAGNOSTIC</b>	<b>15</b>		
I. Un territoire multipolaire dans le Bassin Minier et dans la dynamique métropolitaine de Lille	16		
1. Une structure urbaine particulière	17		
2. La persistance de l'urbanisation linéaire et du développement tentaculaire	19		
3. Une dynamique démographique contrastée	20		
4. Un déficit migratoire à l'origine de la diminution de la population sur certains secteurs	21		
5. Un nombre d'emplois globalement en baisse et un taux de chômage en augmentation	22		
6. Un niveau de vie plus faible que la moyenne	23		
7. 40% du parc de logements du département sur le territoire du SMTAG	24		
8. Des populations en situation de précarité nécessitant un accompagnement dans le cadre de la politique de la ville	27		
9. Consommation d'espace et déplacements, un lien indéniable	28		
II. La mobilité des habitants du territoire Artois-Gohelle	31		
1. La mobilité quotidienne : une moyenne comparable aux tendances nationale et régionale	31		
2. Une mobilité qui n'est pas uniforme	31		
3. Une population peu motorisée dans les anciennes communes minières et dans les principales polarités urbaines	35		
4. Les flux de déplacements : une organisation qui reflète fortement la multipolarité du territoire	34		
5. Une forte dépendance à l'usage de l'automobile	36		
6. 8 déplacements sur 10 se font depuis ou vers le domicile	37		
7. Un usage de l'automobile, y compris pour les déplacements courts	37		
8. Des déplacements automobiles deux fois plus rapides qu'en transports collectifs	38		
III. Les transports alternatifs à la voiture individuelle	39		
1. Les transports urbains	39		
1.1. Présentation du réseau	39		
1.2. Performance du réseau	41		
1.3. Une nouvelle gamme tarifaire depuis septembre 2014	43		
1.4. L'usage du TER dans le cadre de l'intégration tarifaire	44		
1.5. Temps de parcours sur le réseau urbain	46		
1.6. La mise en accessibilité des points d'arrêts de bus	47		
2. Les transports interurbains	48		
2.1. Le réseau interurbain Oscar	48		
2.2. Le réseau Arc en ciel	48		
2.3. Le TER	50		
2.4. Le Syndicat Mixte Intermodal Régional de Transport (S.M.I.R.T)	54		
3. L'intermodalité	56		
4. État des lieux de l'intermodalité au sein des principales gares du territoire	60		
4.1. Hénin-Beaumont	60		
4.2. La Bassée	63		
4.3. Lens	65		
4.4. Béthune	68		
4.5. Libercourt	71		
4.6. Lillers	74		
4.7. Isbergues	76		
5. Les modes actifs	79		
5.1. La mobilité douce : des contrastes entre marche et vélos	79		
5.2. Le réseau cyclable à l'échelle du SMT : un maillage discontinu	81		

# SOMMAIRE

## PLAN DE DÉPLACEMENTS URBAINS

5.3. Le réseau piéton : une accessibilité à améliorer	87	secteurs d'activité	123
5.4. Le partage des espaces de circulation	89	4. Un territoire qui échange avec ses territoires voisins mais également support de flux de transit	124
<hr/>		5. Fréquentation et usage des différents réseaux et infrastructures de transport	126
IV. Les déplacements individuels motorisés	93	5.1. Le réseau routier	126
1. Un réseau routier saturé par la superposition des trafics	93	5.2. Congestion et conflits d'usage sur le réseau routier	127
1.1. 1323000 déplacements automobiles internes au territoire	93	5.3. Les enjeux du développement des carburants alternatifs au diesel pour le transport routier de marchandises	129
1.2. 218000 déplacements automobiles liés aux échanges avec les territoires limitrophes	93	5.4. Les modes alternatifs à la route	130
1.3. Un réseau routier structurant saturé	94	5.4.1 La voie d'eau	130
1.4. Évolution du trafic sur les principales infrastructures routières du territoire	97	5.4.2 Le réseau ferré	133
2. Les nouveaux usages de la voiture individuelle : le covoiturage	99	VI L'accessibilité des Parcs d'Activités	137
3. Un réseau routier accidentogène	103	1. Le Parc des Industries Artois-Flandres	137
3.1. 954 accidents corporels sur la période 2013-2015	103	2. La zone industrielle de Ruitz	140
3.2. Les usagers impliqués et les victimes: une sur-représentation des cyclomotoristes	104	3. Parcs Washington et Fleming	142
3.3. Une situation qui globalement s'améliore	106	4. La zone industrielle d'Annezin	143
4. Le stationnement	107	5. La zone industrielle de Nœux-Labourse	145
4.1. Lens	109	6. ZA du Plantin à Lillers	147
4.2. Béthune	110	7. Terreos à Lillers	147
4.3. Bruay-La-Buissière	111	8. Thyssenkrupp/Aperam à Isbergues	148
4.4. Liévin	111	9. Loisinord	149
4.5. Hénin-Beaumont	111	10. Parc de la Porte Nord	150
4.6. Carvin	111	11. La Rotonde	151
4.7. Lillers	111	12. Actipolis	152
4.8. Isbergues	111	13. Porte des Flandres	154
<hr/>		14. Plate-forme multimodale Delta 3	156
V. Le transport de marchandises	113	15. Entreprises réseau	158
1. De quoi parle-t-on quand on évoque les flux de marchandises ?	114	16. Parc d'Activités de la Motte du Bois	161
2. Un contexte territorial propice aux flux de marchandises	115	17. Parc d'activités des Renardières, de la Croisette, du Bois Rigault, et Cora Lens 2	162
2.1. Une forte densité de population et de réseaux de transport	115	18. Zone d'activités de l'Alouette	166
2.2. Une spécialisation industrielle et logistique du tissu économique, génératrice de flux de marchandises	117	19. Zone commerciale Auchan/Maison+	167
3. Nature et origine des flux routiers de marchandises générés par le territoire du SMT AG	120	20. Centre commercial de Liévin	168
3.1. Chiffres clés des flux inter-établissements	120	<hr/>	
3.2. Répartition des flux routiers par		VII. Les impacts environnementaux des transports et de la mobilité	169

# SOMMAIRE

## PLAN DE DÉPLACEMENTS URBAINS

2. Impact de la mobilité sur la qualité de l'air	171	AXE 1 : Articuler les politiques de transport et d'urbanisme pour faciliter les mobilités alternatives	199
2.1. La qualité de l'air sur le territoire Artois-Gohelle	171	<i>Fiche Action 1</i> : Contribuer à l'organisation du territoire par la mise en place d'axes structurants de transports collectifs	199
2.2. Effet sanitaire et économique d'une mauvaise qualité de l'air	173	<i>Fiche Action 2</i> : Garantir les performances des axes structurants pour garantir leur attractivité	213
3. Le bruit	175	<i>Fiche Action 3</i> : Donner une nouvelle image au réseau de transport collectif	215
3.1. Le classement des infrastructures bruyantes	175	<i>Fiche Action 4</i> : Articuler l'offre classique avec les lignes structurantes	218
3.2. Des infrastructures traversant des zones densément peuplées	177	<i>Fiche Action 5</i> : Veiller à une amélioration continue des lignes classiques	220
4. Impacts paysagers	178	<i>Fiche Action 6</i> : Assurer un service, y compris dans les zones peu denses grâce au Transport A la Demande (TAD)	222
4.1. La trame verte et bleue	178	<i>Fiche Action 7</i> : Mettre en place une tarification attractive	224
4.2. L'insertion paysagère et urbaine au profit des usages	178	<i>Fiche Action 8</i> : Connecter le territoire au réseau de transport métropolitain	226
4.3. Les déplacements "au service" du grand paysage	180	<i>Fiche Action 9</i> : Faciliter la mobilité en Région	230
4.4. Les impacts de la mobilité sur le petit patrimoine	182	<i>Fiche Action 10</i> : Penser un réseau accessible aux Personnes à Mobilité Réduite (PMR)	232
4.5. Insertion urbaine et paysagère des axes structurants	182	<i>Fiche Action 11</i> : Créer et conforter les lieux d'intermodalité	234
4.6. Rôle et qualité des espaces de circulation desservant les espaces publics structurants	182	<i>Fiche Action 12</i> : Densifier autour des points stratégiques du réseau de transport collectif	240
		<i>Fiche Action 13</i> : Faire des pôles d'échanges des éléments de dynamisation urbaine	246
		<i>Fiche Action 14</i> : Lier urbanisation et mobilité en milieu rural et périurbain	248
		<i>Fiche Action 15</i> : Penser la mobilité comme une des bases du projet urbain	250
		AXE 2 : Favoriser de nouveaux usages de l'automobile complémentaires aux autres modes	252
		<i>Fiche Action 16</i> : Hiérarchiser les voiries	252
		<i>Fiches Action 17</i> : Adapter le jalonnement et étudier des outils de gestion des flux sur le réseau magistral	257
		<i>Fiche Action 18</i> : Expérimenter de nouveaux usages	
<b>03. SCENARI</b>	<b>188</b>		
I. Rappel des enjeux	189		
II. Les objectifs de mobilité à horizon du PDU	190		
1. Un scénario fil de l'eau peu souhaitable qui placerait le territoire et ses habitants en situation de vulnérabilité	190		
2. Le scénario réaliste : une transition vers une mobilité durable	191		
<b>04. PLAN D'ACTIONS</b>	<b>195</b>		
I. Un plan d'actions articulé en 5 grands axes	196		
II. Un PDU qui répond aux objectifs fixés par la loi	197		

# SOMMAIRE

## PLAN DE DÉPLACEMENTS URBAINS

sur le réseau magistral	256	extérieures	296
<i>Fiche Action 19</i> : Suivre et soutenir l'émergence de véhicules propres et de bornes de charge pour les véhicules électriques	260	<b>AXE 5</b> : Assurer un suivi des objectifs en vue d'une évaluation du PDU	298
<i>Fiche Action 20</i> : Intégrer le stationnement dans la politique globale de mobilité	262	<i>Fiche Action 37</i> : Mise en place d'un observatoire des déplacements sur le territoire	298
<i>Fiche Action 21</i> : Fédérer les initiatives locales afin de créer un pack de solutions de mobilité pour les territoires peu denses	264	<i>Fiche Action 38</i> : Mise en place d'instances de concertation pour le suivi et l'évaluation du PDU	310
<i>Fiche Action 22</i> : Expérimenter des mobilités innovantes sur le territoire	265		
<i>Fiche Action 23</i> : Animer et appuyer la mise en œuvre d'un plan vélo	266	<b>05 : SYNTHÈSE ET PROGRAMMATION DES ACTIONS 2019 &gt; 2030</b>	312
<i>Fiche Action 24</i> : Mettre en œuvre le schéma piéton sur le territoire	270		
<b>AXE 3</b> : La logistique et le transport de marchandises : concilier vitalité économique et mobilité durable	272	<b>06 : LE COÛT ET LE FINANCEMENT DU PDU</b>	320
<i>Fiche Action 25</i> : Créer et animer une instance de concertation	270		
<i>Fiche Action 26</i> : Prendre en compte le transport de marchandises dans les documents de planification	275	<b>07 : GLOSSAIRE</b>	330
<i>Fiche Action 27</i> : Mettre en cohérence les arrêtés municipaux	276		
<i>Fiche Action 28</i> : Développer/adapter l'offre de stationnement liée aux livraisons de marchandises	278		
<i>Fiche Action 29</i> : Aménager des consignes automatiques	280		
<i>Fiche Action 30</i> : Réaliser un inventaire des zones d'activités	282		
<i>Fiche Action 31</i> : Promouvoir l'intermodalité, l'usage du rail et de la voie d'eau	284		
<i>Fiche Action 32</i> : Favoriser l'acquisition et l'usage des «véhicules propres» pour le transport de marchandises	286		
<b>AXE 4</b> : Communiquer auprès des différents publics et accompagner les initiatives pour faciliter la mise en œuvre du PDU	288		
<i>Fiche Action 33</i> : Promouvoir les démarches de Plan de Déplacements Entreprises (PDE) et d'Administrations (PDA)	288		
<i>Fiche Action 34</i> : Promouvoir les démarches de Plan de Déplacements Établissements Scolaires (PDES)	292		
<i>Fiche Action 35</i> : Communiquer auprès des publics cibles pour les sensibiliser aux nouvelles mobilités	294		
<i>Fiche Action 36</i> : Communiquer sur une offre à destination des touristes et autres personnes			

# AVANT-PROPOS

---

Les évolutions constatées au cours de la décennie 2000 dans les comportements de mobilité marquent une inflexion avec les tendances passées, tant dans le nombre de déplacements que dans l'utilisation des modes. La mobilité tous modes a augmenté de 15.6% entre 1975 et 2004. Depuis, on observe une légère baisse.

Au niveau du périmètre du Syndicat Mixte des Transports Artois-Gohelle, les habitants réalisent en moyenne 3,72 déplacements par jour et par personne ce qui est comparable à la moyenne nationale.

Les Autorités Organisatrices des Transports Urbains comme le Syndicat Mixte des Transports Artois-Gohelle doivent assurément accompagner le développement de cette mobilité, laquelle est une chance pour nos sociétés. Elle dynamise en effet nos économies, crée du lien social et favorise l'insertion sociale des ménages les plus vulnérables.

Cette mobilité est également le liant de notre organisation urbaine unique en France : les zones urbaines alternent densités d'habitats très fortes, moyennes et faibles, le tout en l'espace de seulement quelques kilomètres parfois. L'urbanisation est étalée dans et autour de l'ex-bassin minier où plusieurs pôles cohabitent. Si l'on pense immédiatement à Lens, il y a aussi Béthune, Hénin-Beaumont, Bruay-La-Buissière, Libercourt et Carvin qui représentent des pôles générateurs de déplacements importants. Le réseau de transport urbain devient un formidable outil au service de cette structure urbaine spécifique.

Pour autant, il est essentiel de veiller à ce que le développement de la 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.

Pour cela le PDU définit une ambition à long terme : ce temps est celui de l'urbanisme, du renouvellement de l'espace public et du changement des comportements en profondeur ; il définit aussi un plan d'actions à moyen terme : 2018. Cette échéance coïncide avec l'objectif de mise en service des lignes de Transport Collectif en Site Propre. Pour le secteur CALL-CAHC, une première phase converge vers Lens ; nouvelle centralité autour de laquelle se met en œuvre ce projet de maillage multimodal qui sera en cohérence avec les grands nœuds urbains.

Pour le secteur de Béthune-Bruay-La-Buissière une première phase permettra de créer un axe structurant entre ces deux nœuds urbains.

Ainsi, cette unité nouvelle par son réseau de transport confortera l'attractivité globale du réseau et du territoire. Enfin, des actions doivent être mises en œuvre dès à présent afin de doter le territoire de véritables outils pour penser la mobilité de demain à échéance du PDU.

Je tiens également à préciser qu'en parallèle à l'élaboration de ce document a été menée une Approche Environnementale de l'Urbanisme dont l'objectif est de faciliter la prise en compte de l'environnement dans les projets d'aménagement du territoire afin de développer des espaces urbains et ruraux économes en ressources, en déplacements et en gestion.

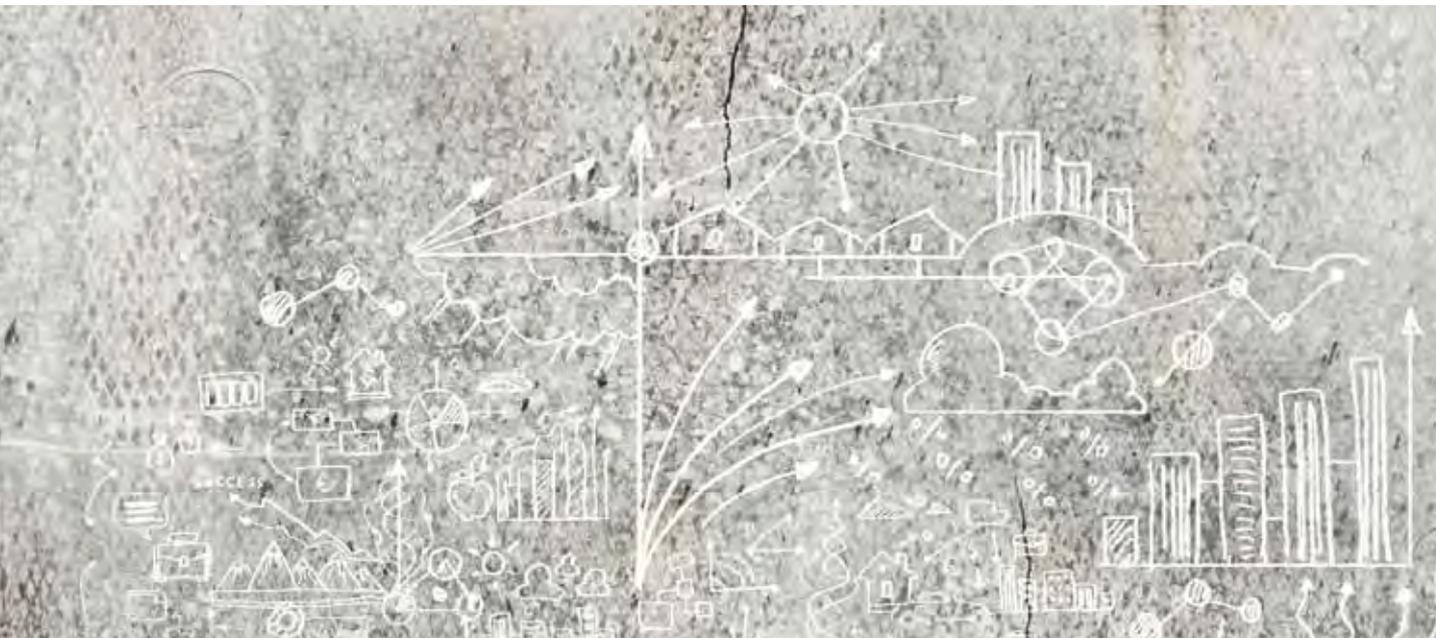
Il s'agit donc de repenser le PDU de manière à ce qu'il intègre ces aspects et qu'il participe à une vision intégrée de l'aménagement urbain, de la mobilité et de la lutte contre le changement climatique.

Je forme le vœu que la vision proposée dans ce PDU soit partagée le plus largement possible, comme l'a été sa construction : par chacune des communes, par les partenaires institutionnels et associatifs et l'ensemble des habitants de nos agglomérations ; car elle ne pourra être mise en œuvre que collectivement.

Laurent DUPORGE

Président du Syndicat Mixte des Transports Artois-Gohelle





# 01 INTRODUCTION



Mille idées Mobilité !

# 01 INTRODUCTION

## 1. Le cadre juridique du PDU

Le Syndicat Mixte des Transports Artois-Gohelle (SMT AG) inscrit la démarche de son Plan de Déplacements Urbains (PDU) dans un contexte riche et évolutif depuis bientôt 30 ans.

Les PDU ont été créés par la loi du 30 décembre 1982 dite Loi d'Orientation des Transports Intérieurs (LOTI), mais ont connu de nombreuses évolutions législatives depuis, les dernières étant apportées par la loi Grenelle II en 2010.

LOTI	1982	Création des PDU de 1 <sup>ère</sup> génération, non obligatoires
LAURE	1996	Les PDU sont rendus obligatoires pour les PTU inclus dans les agglomérations de plus de 100 000 habitants. Ce sont les PDU de 2 <sup>ème</sup> génération
Loi SRU	2000	8 prescriptions pour le PDU sont définies
Ordonnance EIPPE	2004	Les PDU sont soumis à une évaluation environnementale
Loi sur l'accessibilité	2005	Les AOT doivent rendre accessible leur réseau sous 10 ans. Création des Schémas Directeurs d'Accessibilité (SDA)
Loi Grenelle II	2010	Les PDU doivent contribuer à la diminution des émissions de gaz à effet de serre.

Le PDU définit les principes de l'organisation des transports de personnes et de marchandises, de la circulation et du stationnement, dans le périmètre des transports urbains en visant à assurer un équilibre durable entre les besoins de mobilité et de facilité d'accès d'une part et la protection de l'environnement et de la santé, d'autre part.

Selon les termes de l'article L 1214-2 du Code des transports, le PDU vise à assurer :

- L'équilibre durable entre les besoins en matière de mobilité et de facilités d'accès, d'une part, et la protection de l'environnement et de la santé, d'autre part ;
- Le renforcement de la cohésion sociale et urbaine, notamment l'amélioration de l'accès aux réseaux de transports publics des personnes handicapées ou dont la mobilité est réduite ;
- L'amélioration de la sécurité de tous les déplacements, en opérant, pour chacune des catégories d'usagers, un

partage de la voirie équilibré entre les différents modes de transport et en effectuant le suivi des accidents impliquant au moins un piéton ou un cycliste ;

- La diminution du trafic automobile ;
- Le développement des transports collectifs et des moyens de déplacement les moins consommateurs d'énergie et les moins polluants, notamment l'usage de la bicyclette et la marche à pied ;
- L'amélioration de l'usage du réseau principal de voirie dans l'agglomération, y compris les infrastructures routières nationales et départementales, par une répartition de son affectation entre les différents modes de transport et des mesures d'information sur la circulation ;
- L'organisation du stationnement sur la voirie et dans les parcs publics de stationnement, notamment en définissant les zones ou la durée maximale de stationnement est réglementée, les zones de stationnement payant, les emplacements réservés aux personnes handicapées ou dont la mobilité est réduite, la politique de tarification du stationnement sur voirie et dans les parcs publics corrélée à la politique de l'usage de la voirie, la localisation des parcs de rabattement à proximité des gares ou aux entrées de villes, les modalités particulières de stationnement et d'arrêt des véhicules de transport public, des taxis et des véhicules de livraison de marchandises, les mesures spécifiques susceptibles d'être prises pour certaines catégories d'usagers, notamment tendant à favoriser le stationnement des résidents et des véhicules bénéficiant du label "autopartage" tel que défini par voie réglementaire ;
- L'organisation des conditions d'approvisionnement de l'agglomération nécessaires aux activités commerciales et artisanales, en mettant en cohérence les horaires de livraison et les poids et dimensions des véhicules de livraison au sein du périmètre des transports urbains, en prenant en compte les besoins en surfaces nécessaires aux livraisons pour limiter la congestion des voies et aires de stationnement, en améliorant l'utilisation des infrastructures logistiques existantes, notamment celles situées sur les voies de pénétration autres que routières et en précisant la localisation des infrastructures à venir, dans une perspective multimodale ;
- L'amélioration du transport des personnels des entreprises et des collectivités publiques en incitant ces dernières à prévoir un plan de mobilité et à encourager l'utilisation par leur personnel des transports en commun et le recours au covoiturage ;
- L'organisation d'une tarification et d'une billettique intégrées pour l'ensemble des déplacements, incluant sur option le stationnement en périphérie et favorisant l'utilisation des transports collectifs par les familles et

# 01 INTRODUCTION

les groupes ;

- La réalisation, la configuration et la localisation d'infrastructures de charge destinées à favoriser l'usage de véhicules électriques ou hybrides rechargeables.

Remarque : la Loi de Transition Energétique pour la Croissance Verte, entrée en vigueur le 17 août 2015, impose à toutes les entreprises implantées en milieu urbain ou périurbain et dont l'effectif est supérieur à 100 salariés sur un même site, la réalisation d'un « Plan de Mobilité » depuis le 1er janvier 2018.

Le PDU est également à la "croisée" de nombreux documents de prospective et/ou de planification urbaine ou transport.

La Loi NOTRe (Nouvelle Organisation Territoriale de la République n°2015-991 du 7 août 2015) renforce la compétence d'aménagement du territoire des Régions en les désignant chef de file et en leur confiant l'élaboration du Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité des Territoires (SRADDET). Le PDU

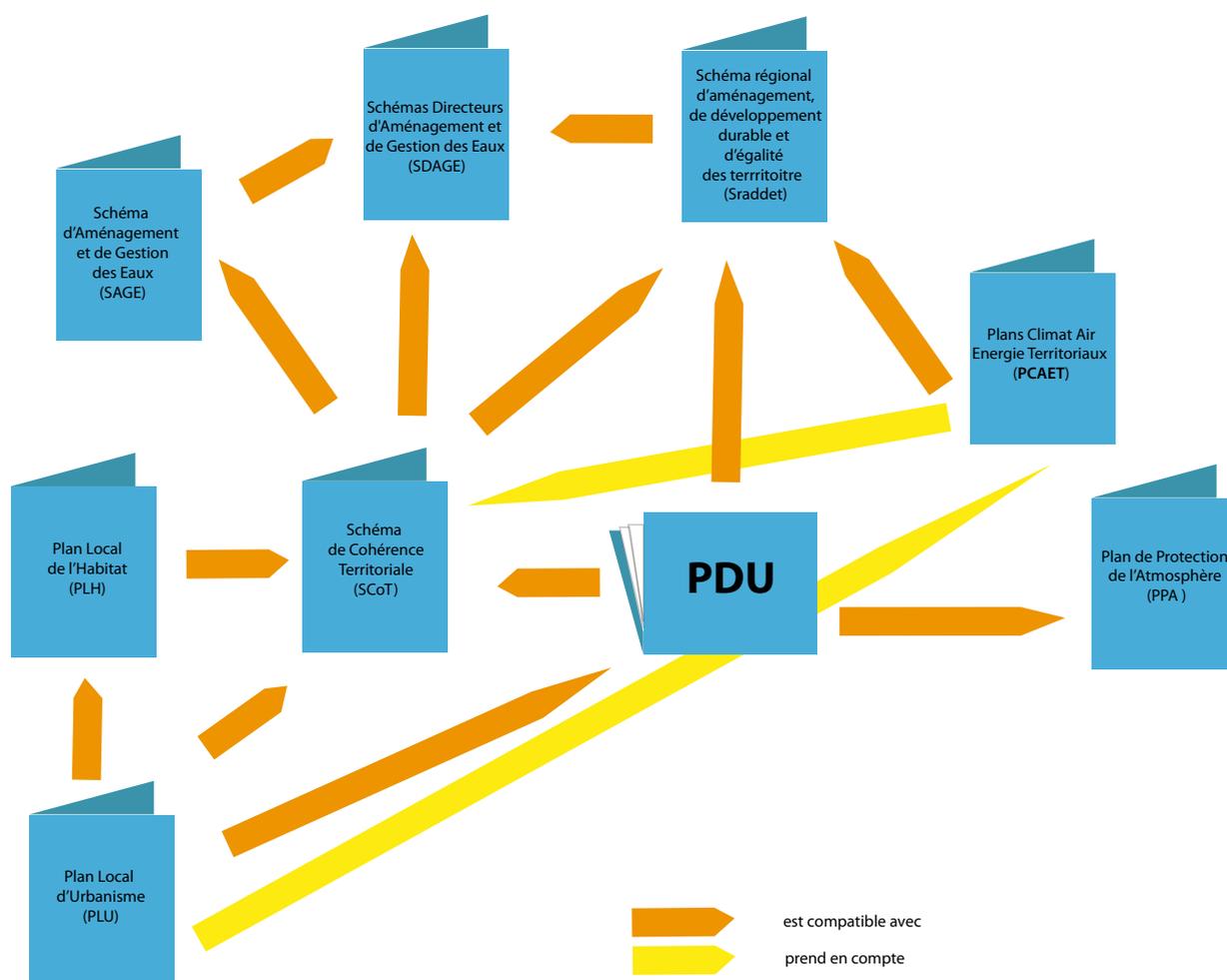
prend en compte les objectifs du SRADDET et est compatible avec les règles générales du fascicule de ce schéma.

Une fois approuvé, le SRADDET se substitue aux schémas existants qu'il intègre (Schéma Régional Climat, Air, Énergie (SRCAE), Schéma Régional de Cohérence Écologique (SRCE), Schéma Directeur Territorial d'Aménagement Numérique (SDTAN), Schémas Régional des Infrastructures de Transport (SRIT). Le SRADDET des Hauts de France étant en cours d'élaboration, le PDU se réfère donc aux documents mentionnés ci-dessus qui restent en vigueur.

Le PDU est compatible avec le Plan de Protection de l'Atmosphère (PPA) qui fixe des objectifs en matière d'amélioration de la qualité de l'air.

Le PDU est compatible avec les orientations des Schémas de Cohérence Territoriale (SCoT).

Concernant les Plans Locaux d'Urbanisme (PLU), le lien avec le PDU a été renforcé par la loi SRU car il doit désormais être compatible avec le PDU, notamment sur les questions relatives au stationnement.



# 01 INTRODUCTION

## 2. Le PDU «Artois-Gohelle»

Le Syndicat Mixte des Transports Artois-Gohelle, en tant qu'Autorité Organisatrice des Mobilité (AOM), a en charge la réalisation et la mise en œuvre du Plan de Déplacements Urbains (PDU).

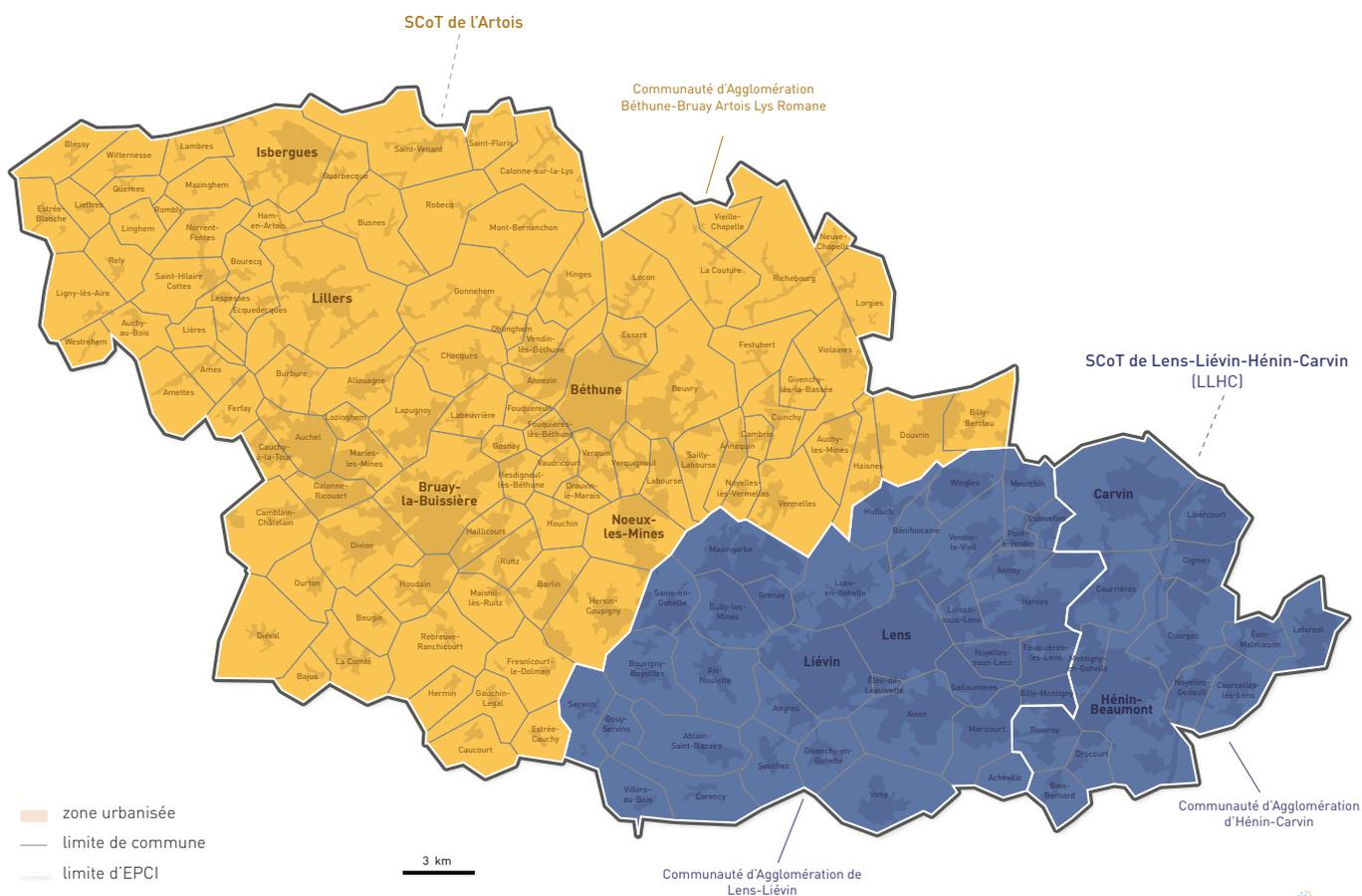
En 2015, le SMT a approuvé un PDU sur un périmètre couvrant les Communautés d'Agglomération de Lens-Liévin, de Hénin-Carvin et d'Artois Comm.

Depuis le 1er janvier 2017, le périmètre du SMT AG a été modifié suite à la fusion de la Communauté d'Agglomération de l'Artois (Artois Comm.) avec les Communautés de Communes Artois-Flandres et Artois-Lys. La nouvelle intercommunalité formée a pris le nom de Communauté d'Agglomération Béthune-Bruay-Artois-Lys-Romane.

Selon le code des transports (article L1214-22 du code des Transports), « En cas de modification d'un périmètre de transports urbains concerné par l'obligation d'élaboration d'un plan de déplacements urbains prévue par l'article

L. 1214-3, l'autorité organisatrice des mobilités est tenue d'élaborer un plan de déplacements urbains dans un délai fixé par voie réglementaire ». Par ailleurs, le code des transports précise que « s'il n'est pas porté atteinte à son économie générale, le plan de déplacements urbains peut être modifié.»

Ainsi, suite à l'extension de son ressort territorial, le SMT engage une modification du Plan de Déplacements Urbains (PDU) approuvé en 2015.



Réalisation : AULA, juin 2016.  
Source : AULA 2016, BD CARTO® - ©IGN Paris 2007 - reproduction interdite.

# 01 INTRODUCTION

## 3. La démarche du SMT AG

Pour la réalisation du PDU, le SMT AG 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.

### 3.1. Les consultations et la concertation pour le PDU de 2015

L'article L1214-14 du code des transports prévoit que soient associés à l'élaboration du PDU " les services de l'État, de même que les régions et les départements au titre de leur qualité d'autorités organisatrices des mobilités ou de gestionnaires d'un réseau routier et, le cas échéant, le président de l'établissement public mentionné aux articles L. 122-4 et L. 122-4-1 du code de l'urbanisme".

Conformément aux dispositions du code des transports,

le SMT AG a associé l'ensemble des personnes publiques énumérées à l'élaboration du PDU dans le cadre de réunions régulières visant à partager l'avancement du projet et à recueillir leurs avis.

Pour la première version du PDU approuvé en juin 2015, des réunions avaient été organisées par « bassin de déplacements » avec l'ensemble des communes de l'ex-périmètre du SMT AG.

Remarque :

Dans le cadre de la modification du document, des réunions regroupant les communes nouvellement intégrées au ressort territorial du SMTAG ont été organisées (regroupement des communes en tenant compte des périmètres des ex Communautés Artois-Lys et Artois-Flandres).

### RÉPARTITION DES COMMUNES PAR BASSIN DE DÉPLACEMENTS



# 01 INTRODUCTION

L'objectif des réunions organisées avec les acteurs territoriaux était double :

- Mobiliser et sensibiliser les Élus du territoire autour de la démarche PDU ;
- Recueillir des informations auprès des Élus et techniciens ayant une vision fine des problématiques de leur commune.

Le code des transports prévoit également que "les représentants des professions et des usagers des transports ainsi que des associations de personnes handicapées ou dont la mobilité est réduite, les chambres de commerce et d'industrie et les associations agréées de protection de l'environnement mentionnées à l'article L. 141-1 du code de l'environnement sont consultés, à leur demande, sur le projet".

Le SMT AG a souhaité les rencontrer autour d'un "forum" dont l'objectif était d'initier une dynamique de réflexion collective autour des enjeux du projet de PDU et de sensibiliser aux questions d'environnement et d'énergie. Ce forum regroupant les représentants de la vie locale a eu lieu en octobre 2013.

Outre ces consultations obligatoires à la demande, il est recommandé à l'AOTU de consulter le plus largement possible afin d'identifier les besoins des usagers et d'associer étroitement la population autour du projet de PDU pour qu'elle s'approprie la démarche. Une phase de concertation a donc été organisée du 10 juin au 5 juillet 2014.

Une exposition itinérante portant sur le projet de PDU Artois-Gohelle a été réalisée et présentée au public dans les communes de Carvin, Hénin-Beaumont, Lens, Liévin, Béthune et Bruay-la-Buissière.

En parallèle, trois conférences thématiques ont été organisées :

- Une conférence sur l'accessibilité des personnes à mobilité réduite à Bruay-La-Buissière
- Une conférence "Comment les transports collectifs intègrent l'évolution des projets urbains ?" à Lens
- Une conférence "Le système vélo" à Hénin-Beaumont

Le bilan de concertation est présent sur le dvd joint au document.

## 3.2. Les consultations et la concertation dans le projet de PDU

Pour la modification du Plan de Déplacements Urbains, nous avons opté pour un regroupement des comités techniques et des comités de pilotage pour chaque phase de l'étude. Les 35 nouvelles communes (Lys Romane) étaient

systematiquement conviées. Etaient également invitées les trois Communautés d'Agglomérations membres du SMT Artois-Gohelle : la Communauté d'Agglomération d'Hénin-Carvin, la Communauté d'Agglomération de Lens-Liévin et la Communauté d'Agglomération Béthune-Bruay Artois Lys Romane.

Les personnes publiques associées étaient également sollicitées. Enfin, nous avons invité divers acteurs du territoire : les AOM des territoires voisins, les SCOT, l'ADEME, la Mission Bassin Minier, la CCI, les Conseils de Développement présents sur le ressort territorial ainsi que notre délégataire exploitant le réseau de transport urbain (Tadao).

## 3.3. La démarche AEU

Dans le cadre de l'élaboration du PDU approuvé en 2015, afin de renforcer l'intégration des politiques de transport et d'aménagement du territoire, l'Agence d'Urbanisme de l'Artois (AULA) a lancé une Approche Environnementale de l'Urbanisme (AEU). Tout au long de la démarche d'élaboration, l'AEU avait permis de ré-interroger le projet de 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.

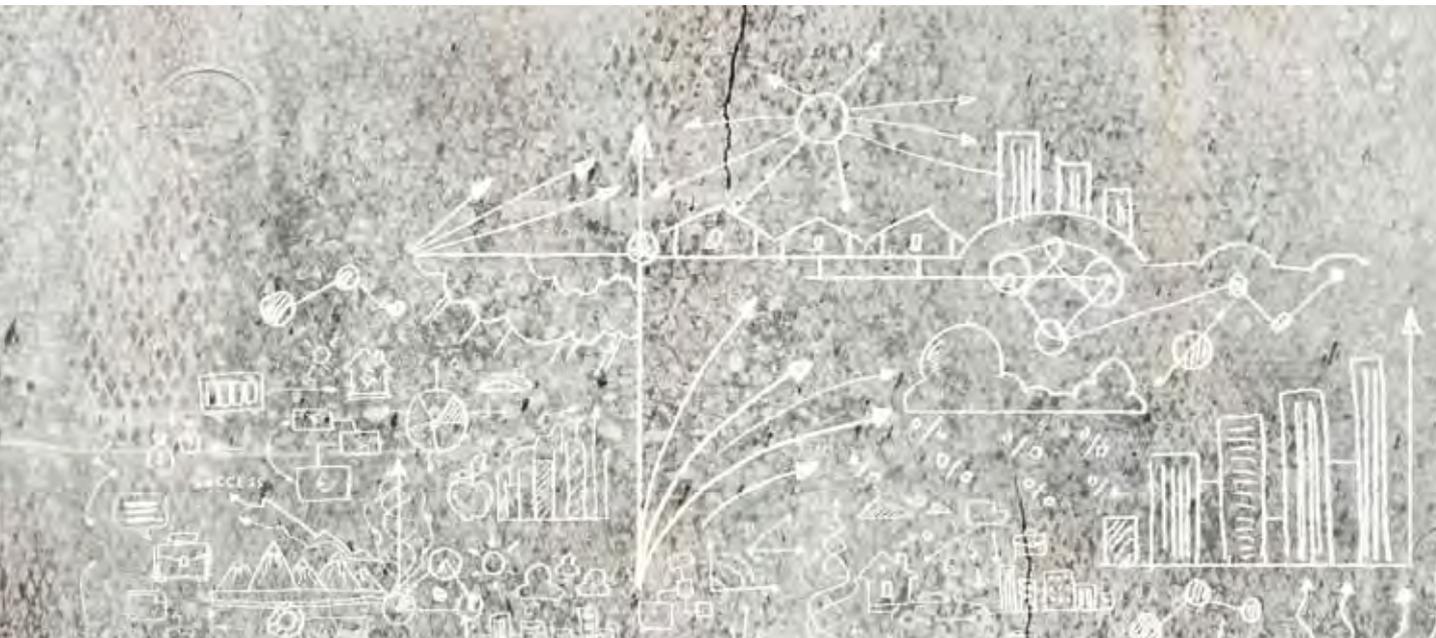
Réalisée selon une méthodologie spécifique et cofinancée par la Région Nord - Pas-de-Calais et l'ADEME, l'Approche Environnementale de l'Urbanisme (AEU) permet d'assurer la prise en compte des aspects environnementaux et énergétiques de manière globale et transversale.

C'est sur la base de l'AEU qu'avaient également été bâtis l'État Initial de l'Environnement et l'Évaluation Environnementale du PDU.

Pour la modification du PDU, les enseignements de l'AEU ont été conservés, l'État Initial de l'Environnement et l'Évaluation Environnementale ont été mis à jour pour intégrer l'extension du périmètre du SMT Artois-Gohelle.







## 02IDIAGNOSTIC

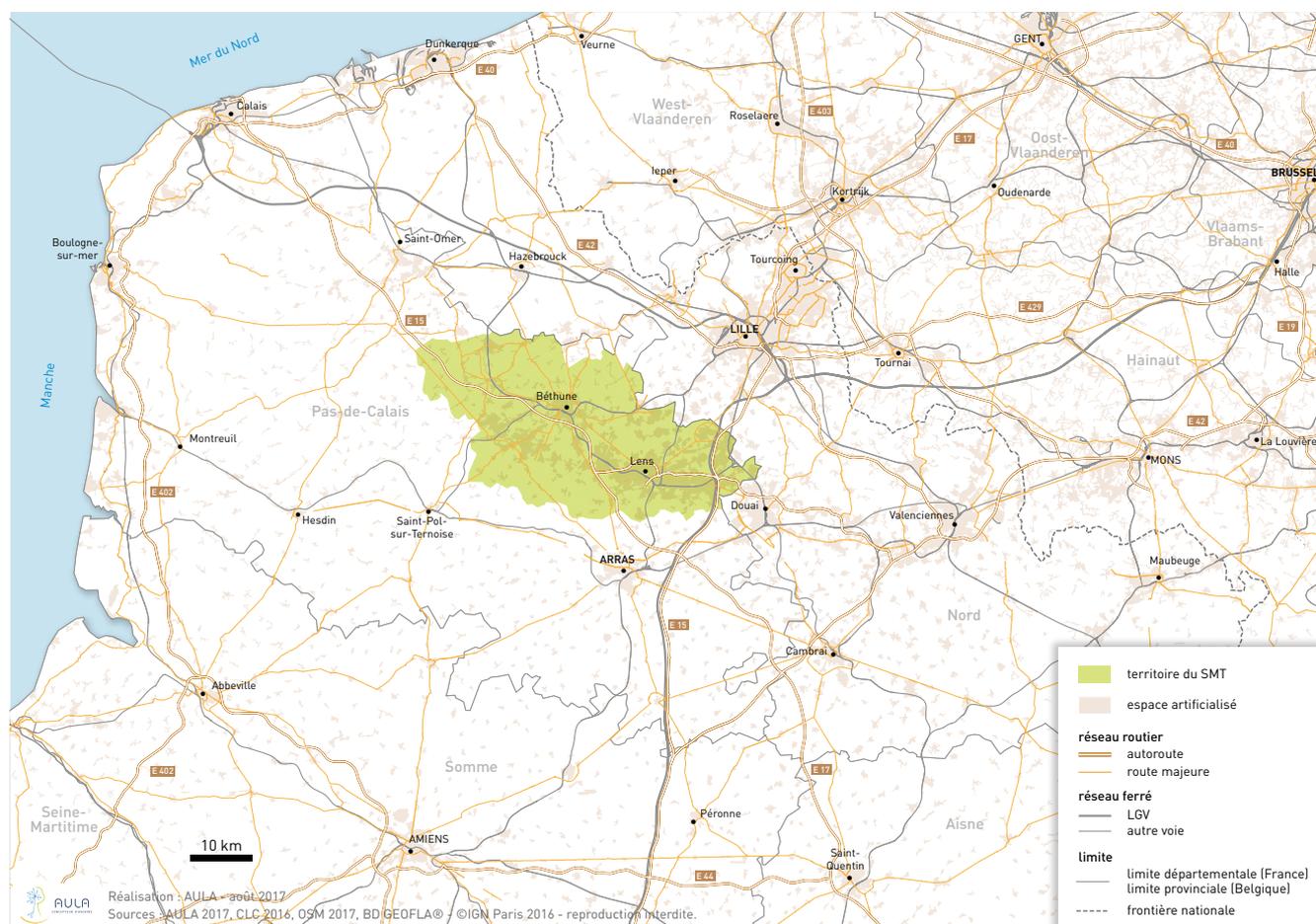


Mille idées Mobilité !

# 02IDIAGNOSTIC

## I. Un territoire multipolaire dans le Bassin Minier et dans la dynamique métropolitaine de Lille

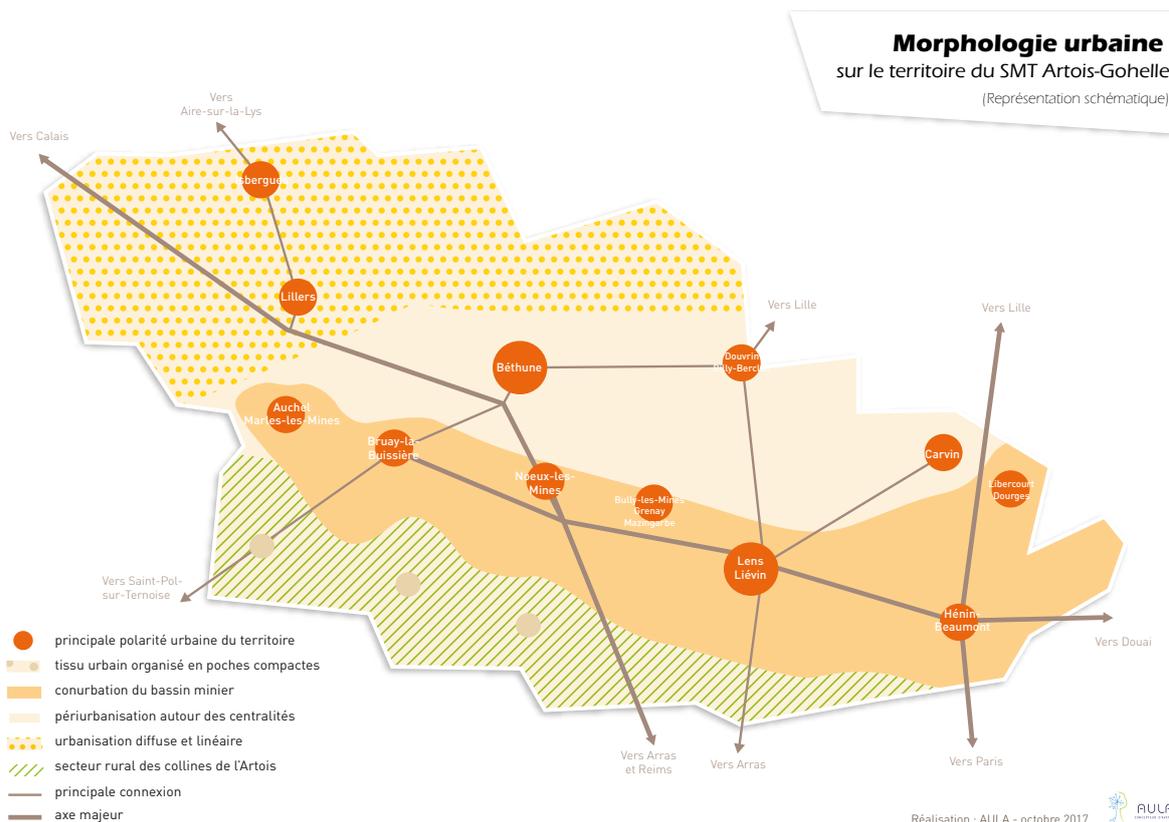
### LE TERRITOIRE AU SEIN DE L'ESPACE REGIONAL



# 02IDIAGNOSTIC

Territoire comptant 645 800 habitants en 2014, le Périmètre d'intervention du SMT Artois Gohelle regroupe trois agglomérations (CA de Béthune-Bruay Lys-Romane, CA de Lens-Liévin, CA de Hénin-Carvin). Son organisation spatiale est caractérisée par un réseau de villes moyennes hérité en grande partie de l'épopée minière, ancien bassin minier qui se poursuivait vers le Valenciennois et au delà de la frontière belge. Le territoire s'inscrit également, avec la Métropole Européenne de Lille, dans ce qui fut jadis appelé l'aire urbaine centrale du Nord-Pas-de-Calais.

Les trois agglomérations de Béthune-Bruay Artois Lys-Romane, de Lens-Liévin, et d'Hénin-Carvin sont également regroupées au sein du Pôle Métropolitain de l'Artois (PMA).



## 1. Une structure urbaine particulière

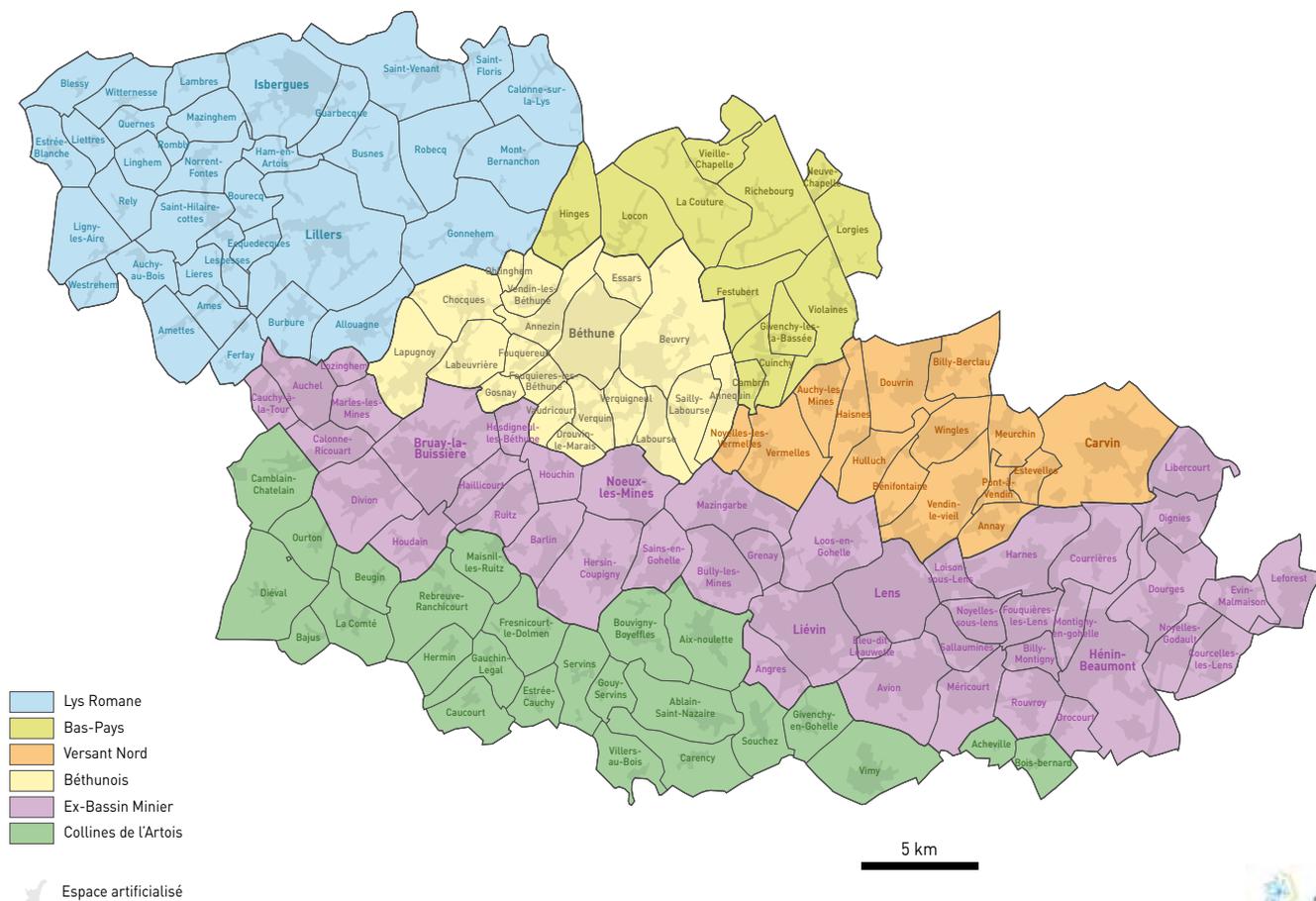
Le territoire du SMT AG s'inscrit dans une organisation urbaine unique en France, qui se caractérise par une densité élevée organisée autour d'un réseau multipolaire de villes moyennes héritage du passé minier et industriel du territoire.

Dans ce réseau urbain multipolaire, qui n'est ainsi pas organisé selon le modèle classique ville centre/pôle urbain/périphérie, se détachent 5 polarités principales : Lens/Liévin - Hénin-Beaumont - Carvin - Béthune - Bruay-La-Buissière.

Sur le territoire du SMT AG, le tissu urbain revêt donc différentes formes avec trois dominantes :

- Au nord, un habitat diffus et une urbanisation linéaire ;
- Sur la partie centrale, des villes et des bourgs-centres plus ou moins compacts, caractérisés par l'importance des cités minières, accompagnés d'une périurbanisation tentaculaire le long des axes de communication, conduisant notamment à la conurbation de l'ancien bassin minier ;
- au sud du territoire, un habitat plus regroupé dans un tissu urbain plus compact et mieux délimité,
- au nord-ouest, deux pôles urbains détachés du tissu urbain minier : Lillers et Isbergues.

# 02IDIAGNOSTIC



Réalisation : AULA, Août 2017.  
 Sources : BD GEOFLA®, BD CARTO® - ©IGN Paris 2016 / reproduction interdite/PPIGE



A l'échelle du territoire, plusieurs secteurs se distinguent :

Le cœur de l'ex bassin minier : (Auchel ; Cauchy-à-la-Tour ; Lozinghem ; Marles-les-Mines ; Calonne-Ricouart ; Divion ; Bruay-La-Buissière ; Hésdigneul-les-Béthune ; Haillicourt ; Houdain ; Ruitz ; Houchin ; Barlin ; Hersin-Coupigny ; Nœux-les-Mines ; Sains-en-Gohelle ; Mazingarbe ; Grenay ; Bully-les-Mines ; Loos-en-Gohelle ; Angres ; Liévin ; Lens ; Eleu-dit-Leauwette ; Avion ; Sallaumines ; Noyelles-sous-Lens ; Loison-sous-Lens ; Harnes ; Fouquières-lez-Lens ; Montigny-en-Gohelle ; Billy-Montigny ; Méricourt ; Rouvroy ; Drocourt ; Courrières ; Oignies ; Libercourt ; Dourges ; Henin-Beaumont ; Noyelles-Godault ; Courcelles-les-Lens ; Evin-Malmaison ; Leforest)

Cet ensemble constitue la zone la plus dense du territoire. Orientée selon un axe est-ouest, la morphologie urbaine est marquée par l'importance des cités minières et la présence d'espaces anciennement industriels aujourd'hui requalifiés ou en voie de requalification (anciennes voies

ferrées, carreaux de fosse comme celui du 11-19, terrils).

Sur la partie ouest, se développe une polarité urbaine d'environ 70 000 habitants, dont la ville principale est Bruay-La-Buissière (23 441 habitants).

Au centre du territoire, Lens forme avec Liévin et Loos-en-Gohelle, un ensemble de près de 80 000 habitants.

Sur la partie est, se développe une continuité urbaine sous la forme d'une conurbation qui s'étend de Lens à Hénin-Beaumont.

Le bassin minier est concerné par un fort enjeu de requalification urbaine et d'accroissement de son attractivité.

Le Béthunois : (Lapugny ; Chocques ; Obblinghem ; Vendin-les-Béthune ; Annezin ; Essars ; Béthune ; Beuvry ; Annequin ; Sailly-Labourse ; Labourse ; Verquigneul ; Verquin ; Drouvin-le-Marais

# 02IDIAGNOSTIC

; Vaudricourt ; Fouquières-les-Béthune ; Gosnay ; Fouquereuil ; Labeuvrière).

Le Béthunois est un secteur relativement dense, possédant de nombreux générateurs de flux. Cette polarité regroupe environ 75 000 habitants, avec une ville centre, Béthune. La perte de population y est plus faible que dans les anciennes communes minières.

Le Bas-Pays : (Hinges ; Locon ; La Couture ; Vieille-Chapelle ; Richebourg ; Festubert ; Givenchy-lès-la-Bassée ; Cambrin ; Cuinchy ; Violaines ; Lorgies ; Neuve-Chapelle).

Ce secteur à l'habitat individuel dispersé connaît une croissance démographique importante du fait de la proximité directe de la métropole lilloise au nord. La faible densité du bâti peu propice aux transports collectifs fait que l'usage de la voiture y est très important.

Le Versant Nord : (Noyelles-les-Vermelles ; Vermelles ; Auchy-les-Mines ; Haisnes ; Hulluch ; Douvrin ; Billy-Berclau ; Vendin-le-Vieil ; Benifontaine ; Wingles ; Meurchin ; Pont-à-Vendin ; Estevelles ; Annay ; Carvin)

Ce secteur se distingue de la conurbation minière par la présence des ceintures naturelles et agricoles autour des noyaux urbains. Il regroupe des communes de taille moyenne et un pôle intermédiaire (Carvin : environ 17 000 habitants) ainsi que d'importants générateurs avec des pôles économiques comme le Parc des Industries Artois-Flandres à Douvrin (près de 6 000 emplois) et la zone commerciale de Vendin-le-Vieil (1500 salariés).

Les collines de l'Artois : (Camblain-Chatelain ; Diéval ; Ourton ; Beugin ; La Comté ; Bajus ; Rebreuve-Ranchicourt ; Maisnil-les-Ruitz ; Fresnicourt-le-Dolmen ; Hermin ; Gauchin-Legal ; Caucourt ; Estrée-Cauchy ; Servins ; Gouy-Servins ; Bouvigny-Boyeffles ; Aix-Noulette ; Ablain-Saint-Nazaire ; Carency ; Villers-au-Bois ; Souchez ; Givenchy-en-Gohelle ; Vimy ; Acheville ; Bois-Bernard)

Ce territoire rural est situé entre le cœur urbain du bassin minier, au nord, et l'agglomération d'Arras et le Ternois, au sud. Ce secteur connaît un important phénomène de périurbanisation. Les nouvelles populations qui s'installent dans ces communes sont très mobiles, relativement aisées et possèdent généralement plusieurs véhicules.

La Lys Romane : (Allouagne, Ames, Amettes, Auchy-au-Bois, Bourecq, Burbure, Busnes, Calonne-sur-la-Lys, Ecquedecques, Ferfay, Gonnehem, Ham-en-Artois, Lespesses, Lières, Lillers, Mont-Bernanchon, Norrent-Fontes, Robecq, Saint-Floris, Saint-Venant, Westrehem, Blessy, Estrée-Blanche, Guarbecque, Isbergues, Lambres, Liettes, Ligny-lès-Aire, Lingham, Mazinghem, Quernes, Rely, Rombly, Saint-Hilaire-Cottes, Witternesse)

Ayant intégré le territoire de compétence du SMT Artois-

Gohelle en 2017, la Lys Romane est un territoire à dominante rurale organisé autour de deux villes principales : Lillers et Isbergues.

## 2. La persistance de l'urbanisation linéaire et du développement tentaculaire

Encore aujourd'hui, on constate une tendance à l'urbanisation linéaire sur le territoire, notamment dans les communes rurales du Bas-Pays où se pratique encore une urbanisation le long des axes de communication, ce qui induit une accentuation des phénomènes de mitage de l'espace agricole.

Le développement urbain tentaculaire se poursuit le long du réseau routier et tend à développer un tissu urbain continu dans lequel les repères et l'identité des lieux disparaissent.

Ainsi, la mise en place de nouvelles formes d'urbanisation privilégiant la densification de l'existant est indispensable au maintien d'une cohérence territoriale.

Depuis quelques années, les SCoT de l'Artois et de Lens-Liévin/Hénin-Carvin ont impulsé une dynamique d'urbanisation plus raisonnée en tentant de contenir cette urbanisation linéaire et en privilégiant les principes d'une urbanisation "intense".

Cette évolution des modes d'urbanisation impulsée par les SCoT et relayée dans les PLU doit être confortée et parfois recadrée par la mise en œuvre de principes de déplacements raisonnés et de systèmes de desserte contribuant à intensifier les tissus urbains en des zones stratégiques.

# 02IDIAGNOSTIC

## 3. Une dynamique démographique contrastée

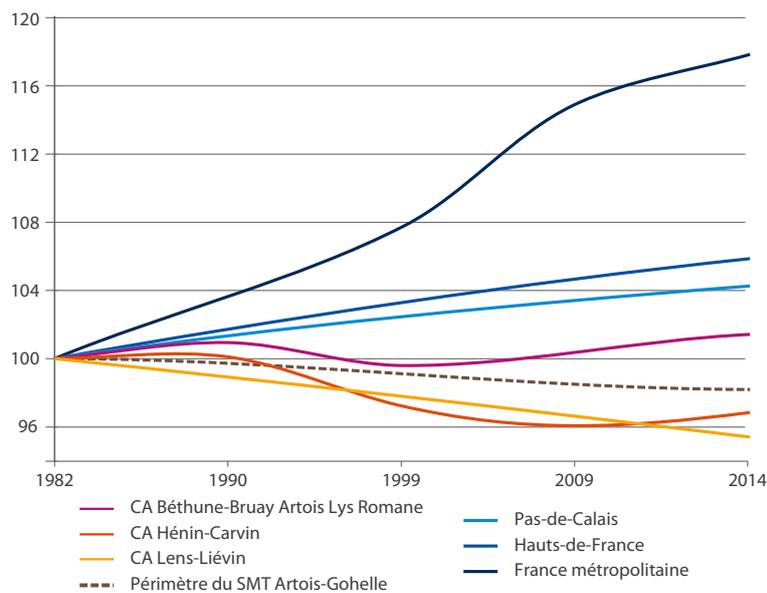
En 2014, 645 800 personnes vivent sur le territoire du SMT AG. Depuis 1982, la population du territoire est en baisse, cette décroissance démographique s'accroît à partir de 1990. En une dizaine d'années, le territoire perd presque 9 000 habitants, passant ainsi de 657 700 habitants en 1990 à 648 900 en 1999. Depuis, cette décroissance ralentit, pour se stabiliser entre 2009 et 2014, période pendant laquelle on observe une perte de seulement 176 habitants.

Le SCoT de l'Artois (périmètre identique à la CABBALR), compte en 2014 une population de 278 400 habitants. Depuis 1982, le SCoT de l'Artois n'a connu qu'une seule période de décroissance : entre 1990 et 1999 où le territoire du SCoT perd 3600 habitants. Depuis 1999, le territoire a repris sa croissance démographique et retrouve dès 2009 le niveau de population de 1990.

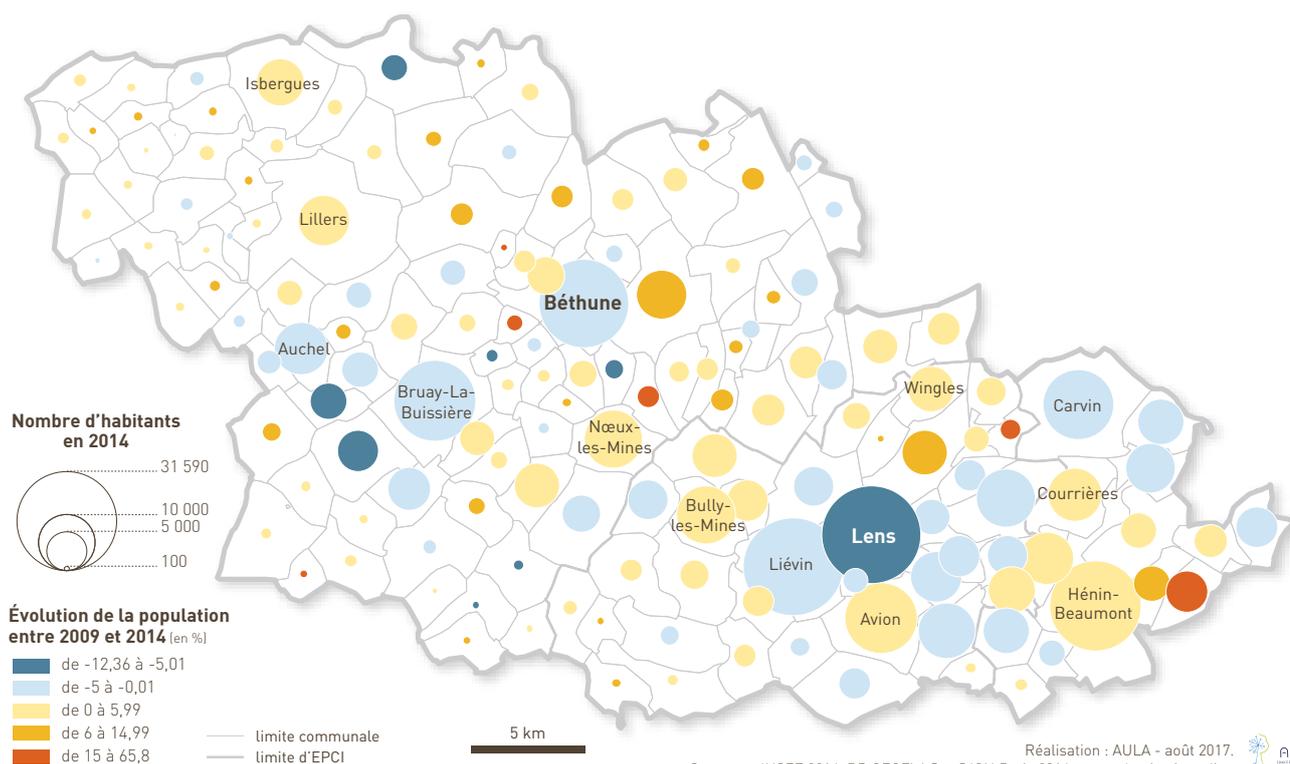
Le SCoT de Lens-Liévin-Hénin-Carvin est en décroissance démographique depuis 1982, le territoire a ainsi perdu 15 760 habitants en un peu plus de 30 ans et compte 367 500 habitants en 2014. On observe néanmoins depuis 2009 deux tendances sur ce SCoT. La population de l'agglomération de Lens-Liévin connaît depuis 1982 une baisse continue. En 30 ans, l'agglomération a perdu 11

700 habitants, dont plus de la moitié sur ces 15 dernières années (-7 600 habitants entre 1999 et 2014). Pour l'agglomération d'Hénin-Carvin, après une chute brutale de son niveau de population entre 1990 et 2009, la population augmente de nouveau depuis 2009 et a presque retrouvé son niveau de 1999 avec 124 841 habitants en 2014 pour 125 313 en 1999.

EVOLUTIONS DE POPULATION DEPUIS 1982



### POPULATIONS COMMUNALES ET EVOLUTIONS



# 02IDIAGNOSTIC

## 4. Un déficit migratoire à l'origine de la diminution de la population sur certains secteurs

Comme dans le département ou dans la région Hauts-de-France, le territoire du SMTAG connaît un déficit migratoire important de ses habitants à l'image des tendances observées au niveau départemental et régional. Ce solde migratoire déficitaire, qui n'est pas compensé par le solde naturel, participe à la décroissance démographique du territoire. En effet, on compte 11 850 départs d'habitants, pour une variation naturelle positive de la population de 11 650.

Si le solde naturel du territoire est dans la moyenne française, il n'est pas suffisant pour permettre une croissance démographique sur l'ensemble du périmètre métropolitain.

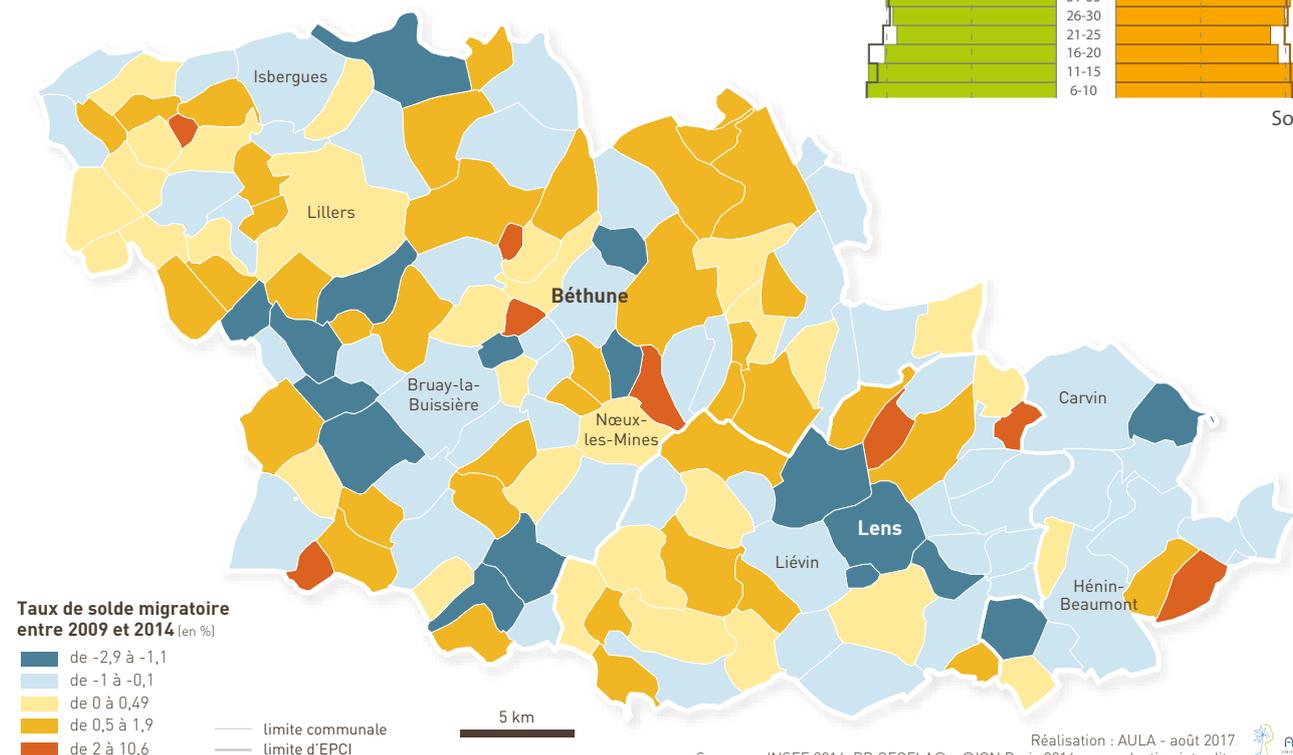
Avec son solde naturel dynamique, la population du territoire du SMTAG est plus jeune que dans les autres territoires avec 218 000 individus de moins de 25 ans, représentant un tiers de sa population.

On observe un vieillissement de la population légèrement supérieur aux moyennes départementale et régionale. En comparaison avec 2009, on observe une baisse considérable des 16-30 ans. Cela peut s'expliquer par le départ des

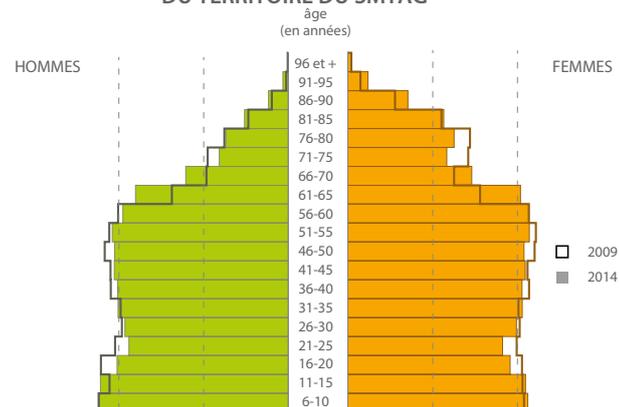
jeunes habitants pour effectuer leurs études en dehors du territoire, qui une fois rentrés dans la vie active ne reviennent pas y vivre. On note une légère augmentation des 30 - 40 ans et donc des ménages correspondant aux familles avec enfants.

Les ménages du territoire sont plus grands que la moyenne avec 2,4 personnes par ménages alors que la moyenne française est de 2,2. Les ménages du SMTAG sont composés à 68% de familles, dont 46% de couples avec enfants, 38% de couples sans enfants, et 16% de familles monoparentales. On observe à la fois une hausse très importante des familles monoparentales : +11% du nombre de ces familles, représentant 16% des familles du territoire ; ainsi que des ménages sans familles (composés des personnes seules et d'autres personnes cohabitant mais ne formant pas une famille) : +3% pour 32% des ménages ; participant ainsi au desserrement intense des ménages en cours sur le territoire.

### SOLDE MIGRATOIRE A L'ÉCHELON COMMUNAL



### EVOLUTION DE LA PYRAMIDE DES AGES DE LA POPULATION DU TERRITOIRE DU SMTAG



Source : INSEE

# 02IDIAGNOSTIC

## 5. Un nombre d'emplois globalement en baisse et un taux de chômage en augmentation

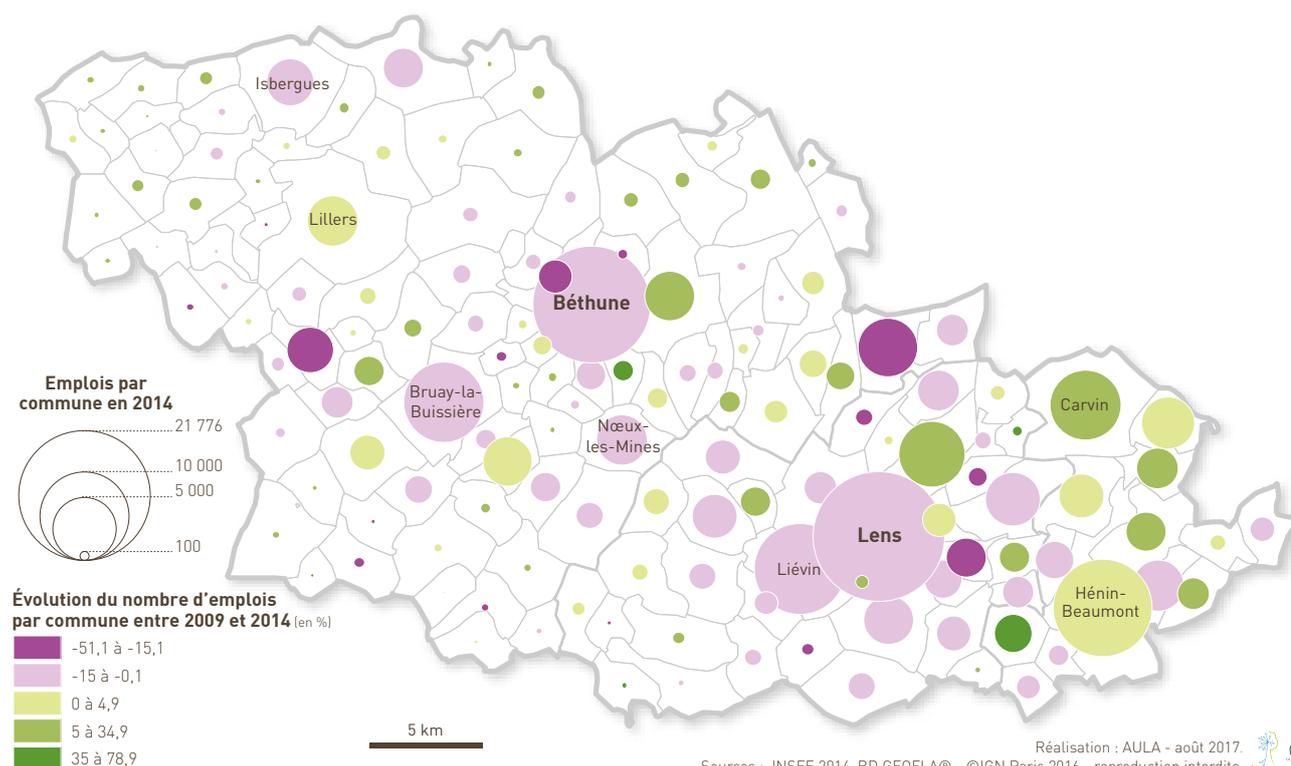
Le territoire du SMT AG regroupe près de 40% des emplois du département du Pas de Calais. En 2014, on recense 210 042 emplois soit une baisse de 2,5% par rapport à 2009. À l'exception de la CAHC, dont le nombre d'emplois a augmenté de 4,6% et dont la situation économique semble plutôt favorable, la tendance est au déficit sur les deux autres agglomérations.

Le poids de l'emploi industriel est nettement supérieur aux moyennes régionale et nationale dans les territoires des SCoT. Ces zones d'emploi connaissent une dégradation de l'emploi salarié privé industriel équivalente ou inférieure à celle observée dans la Région. L'emploi de services prend de l'importance. Ces dynamiques témoignent à la fois d'un processus de tertiarisation et d'un certain maintien du tissu industriel dans ces zones. La zone d'emploi de Lens-Hénin se distingue nettement des autres zones d'emplois de l'ex-bassin minier car elle présente une proportion d'emplois de services supérieure et une part de l'emploi industriel plus faible.

En 2014, on dénombre 276 898 actifs sur le territoire du SMT AG dont 54,5% recensés dans la catégorie actif occupé, le taux de chômage s'élevant à 19,4% (+17,3% depuis 2009).

Le chômage en croissance coexiste également avec une hausse de la création d'emploi alors que la population stagne voir diminue sur certaines communes. Ce décalage s'explique par un problème d'employabilité lié à l'inadéquation entre besoins du territoire et offre de formation mais également par le fait qu'une part des emplois créés ne profite pas aux habitants du territoire en raison de la mobilité géographique des actifs. La déconnexion entre le lieu de résidence et le lieu d'emploi est de plus en plus importante au sein de la population active. Pour autant il y a également un effet inverse. Le nombre des actifs résidant mais travaillant ailleurs en particulier dans la métropole lilloise est significatif. Développer l'emploi sur les territoires ne constitue donc pas une condition suffisante pour offrir des emplois aux actifs résidents mais il s'agit également de faire face à l'absence ou l'inadéquation des qualifications des actifs par rapport aux emplois proposés.

L'EMPLOI A LA COMMUNE EN 2014 ET SON ÉVOLUTION DEPUIS 2009



# 02IDIAGNOSTIC

## 6. Un niveau de vie plus faible que la moyenne

Le revenu moyen des habitants du territoire est très faible et inférieur à celui du département. La quasi-totalité des communes du territoire a un revenu médian par unité de consommation (UC) inférieur à 16 000 € (INSEE 2014). La proportion importante (plus de 2/3 dans les 3 EPCI) de CSP ouvriers, employés et des retraités (notamment des ayants droit des mines), liée au passé industriel et minier du territoire, explique en partie ce faible niveau des revenus.

Toutefois d'autres facteurs rentrent en ligne de compte. Le taux d'effectifs sans emploi, qui bénéficient du chômage et des minimas sociaux (14,7% pour la CALL, 13,1% pour la CAHC et 12,1% pour la CABBALR) permet d'expliquer les bas revenus et les disparités existantes entre les trois EPCI, qui s'expliquent par la présence dans les CA Lens Liévin et Hénin Carvin d'une part de ménages, respectivement de 20% et 18 %, disposant de revenus mensuels inférieurs à 1 000€.

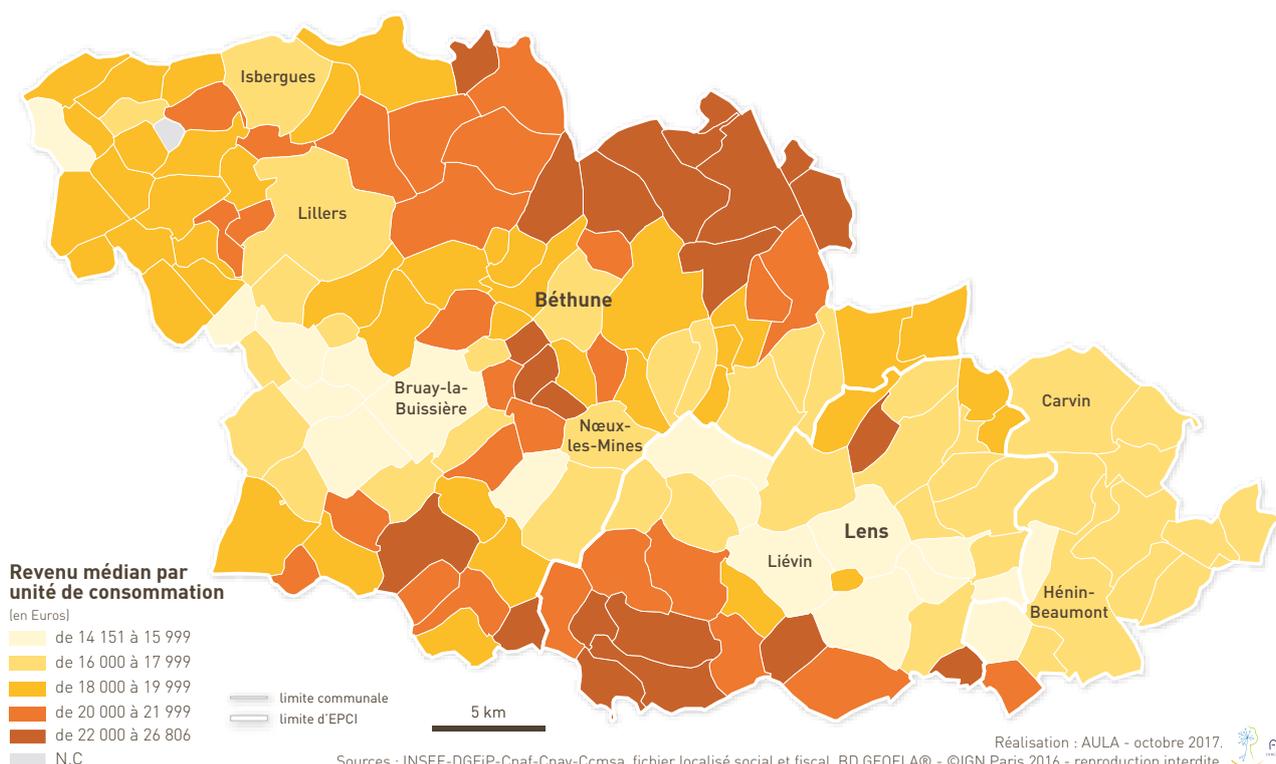
Dans l'ensemble du territoire « les franges », situées respectivement au Nord et au Sud, présentent une situation plus favorisée avec un revenu médian par UC supérieur au niveau départemental. À noter qu'entre Béthune et Bruay-la-Buissière, les communes périurbaines se détachent des villes centres avec un revenu médian supérieur à ces dernières.

Remarque : Sur le territoire, sur la base des résultats des EMD, le budget carburant des ménages motorisés est estimé à 1350 euros par an (hypothèse avec un prix du carburant à 1,40 le litre). Ce montant équivaut approximativement à 12% du revenu médian des ménages du territoire du SMT Artois-Gohelle et signifie qu'une partie non négligeable de la population se trouve en situation de précarité énergétique, tant pour le logement que pour la mobilité.

Par ailleurs, même pour un ménage qui ne serait pas en situation de précarité, le poste « carburant » représente une part non négligeable des dépenses, part qui est susceptible d'évoluer fortement avec les cours mondiaux du pétrole.

A titre de comparaison, le coût d'achat d'un véhicule électrique, hors location des batteries, est équivalent au revenu médian annuel d'un ménage du territoire. Le véhicule électrique, s'il règle une partie de l'impact environnemental de l'usage quotidien de l'automobile, ne règle pas la situation de dépendance des ménages à l'égard de ce mode de déplacements et reste donc un poste de dépense majeur pour les ménages.

LE REVENU MÉDIAN DES MÉNAGES EN 2014



# 02IDIAGNOSTIC

## 7. 40% du parc de logements du département sur le territoire du SMTAG

D'après l'INSEE, on dénombre 285 034 logements sur le territoire du SMTAG soit 40% du parc départemental. Le volume de logements a augmenté de 4,1% entre 2009 et 2014 à l'échelle du PMA. 9 logements sur 10 sont occupés comme résidence principale. 56% du parc de logements se situe sur le territoire du SCoT LLHC.

Un ménage sur deux est propriétaire de son logement sur le PMA. Le poids des propriétaires demeure plus important sur la CABBALR (58%, soit 66 420 logements), traduction d'une frange territoriale résidentialisée et multipolarisée. 70% du parc locatif du SCoT de l'Artois se trouve dans le parc public, soit 31 867 logements. Un logement social sur trois est construit sur les communes de Bruay-la-Buissière et Béthune.

Sur le SCoT LLHC, le poids des locataires est plus important (54%, soit environ 74 900 logements). Le parc social représente plus de 93% des logements locatifs de la CALL et de la CAHC, soit 69 708 logements. Il est le reflet de l'histoire minière du territoire (environ 45% des logements sociaux sont issus du patrimoine minier). Cette dernière s'est notamment traduite par une plus forte conurbation. En dehors de Lens et Liévin concentrant 25% de l'offre HLM du SCoT, la répartition est ainsi plus homogène sur l'ensemble du territoire.

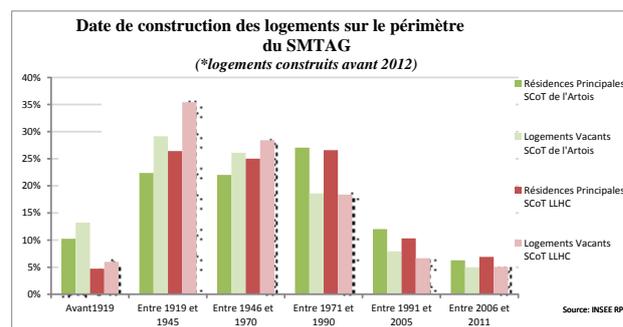
38 510 logements ont été déclarés comme commencés dans le cadre d'un permis de construire entre 2001 et

2016. À l'image du parc de résidences principale, 54% d'entre eux ont été construits sur le territoire du SCoT LLHC. Après une relative stabilité entre 2001 et 2008, le volume de logements commencés annuellement a été en constante diminution à l'échelle du territoire du SMTAG. Une nouvelle hausse est cependant à noter depuis 2015 et traduit la dynamique de construction observée sur la CAHC.

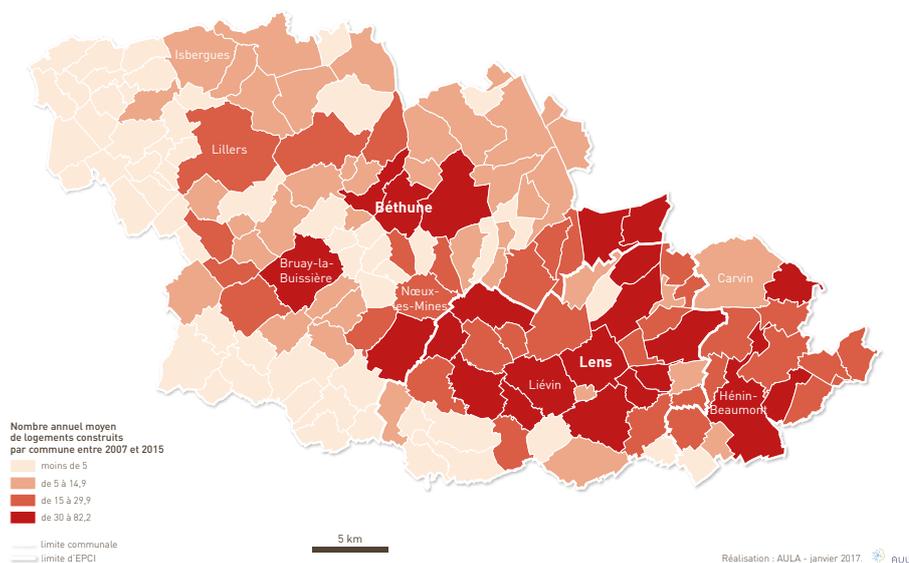
La qualité des constructions érigées sur le territoire national a été marquée par des périodes législatives successives en faveur de nouvelles réglementations thermiques : 1974, 1982, 1988, 2000, 2005, 2012 et 2020.

Plus de la moitié du parc des résidences principales a été construite avant la première réglementation thermique sur le territoire du SMTAG. Ce taux est similaire à l'échelle des deux SCoT du territoire.

Si un logement ancien n'est pas forcément en mauvais état sur le plan thermique, cela signifie néanmoins un investissement des particuliers ou des bailleurs.



Nombre annuel moyen de logements construits par commune sur les territoires des agglomérations de Béthune-Bruay, Lens-Liévin et Hénin-Carvin entre 2007 et 2015.



# 02IDIAGNOSTIC

Le territoire d'étude est caractérisé par une présence extrêmement dense de logements sociaux, rapportée aux résidences principales : on dénombre en effet 101 575 logements locatifs sociaux soit 36% du parc.

Par rapport à d'autres régions, le parc social a une identité fortement marquée : L'habitat minier représente environ 45% de l'offre du territoire (source : patrimoine soginorpa-maison et cité). L'histoire minière se traduit également au regard de la forme de l'habitat social sur le territoire. La maison individuelle, mitoyenne ou non, représente ainsi entre 70%, sur le SCoT LLHC, et 74%, sur le SCoT de l'Artois, de l'offre HLM du territoire.

Depuis 2000, la répartition structurelle des typologies de logements sociaux produits annuellement sur le SCoT de l'Artois n'évolue que très peu, malgré quelques variations annuelles. La baisse de la taille moyenne des ménages ne semble pas impacter l'évolution de la taille des logements construits à l'échelle du SCoT.

Sur le SCoT LLHC, le poids des types 3 représente la majorité des logements produits et a structurellement augmenté depuis les années 2000. Cette croissance relative s'est notamment traduite par une baisse du poids des très petits logements (T1/T2).

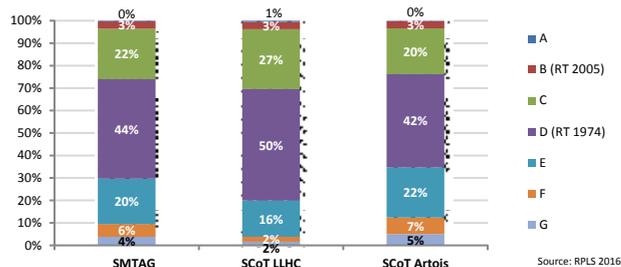
Plus de la moitié du parc HLM du périmètre du SMT AG a été construite avant la première réglementation ther-

mique (environ 58 000 logements). Ce taux oscille entre 53% sur le SCoT de l'Artois et 59% sur le SCoT LLHC.

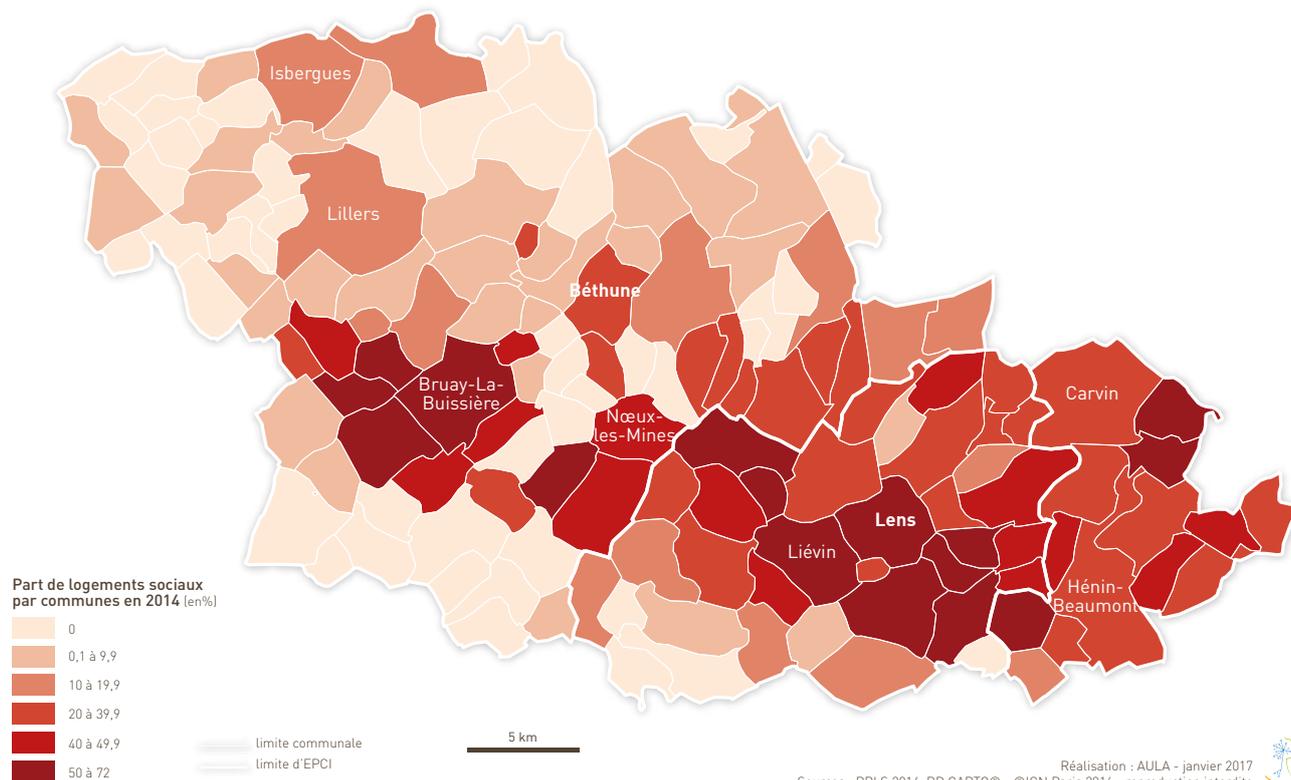
63% des logements HLM du territoire du SMT AG ont fait l'objet d'un Diagnostic de Performance Énergétique soit 63 720 logements. Sur l'ensemble des logements audités, seuls 3% des logements sont conformes à la norme RT 2005, la part des logements atteignant la RT 2012 n'étant pas significative à l'échelle du parc.

Ce sont donc les ménages les plus précaires en terme de revenus qui ont également les budgets énergétiques liés au logement les plus impactant.

**Performance Énergétique des logements HLM\***  
(\*sur les logements sociaux audités)

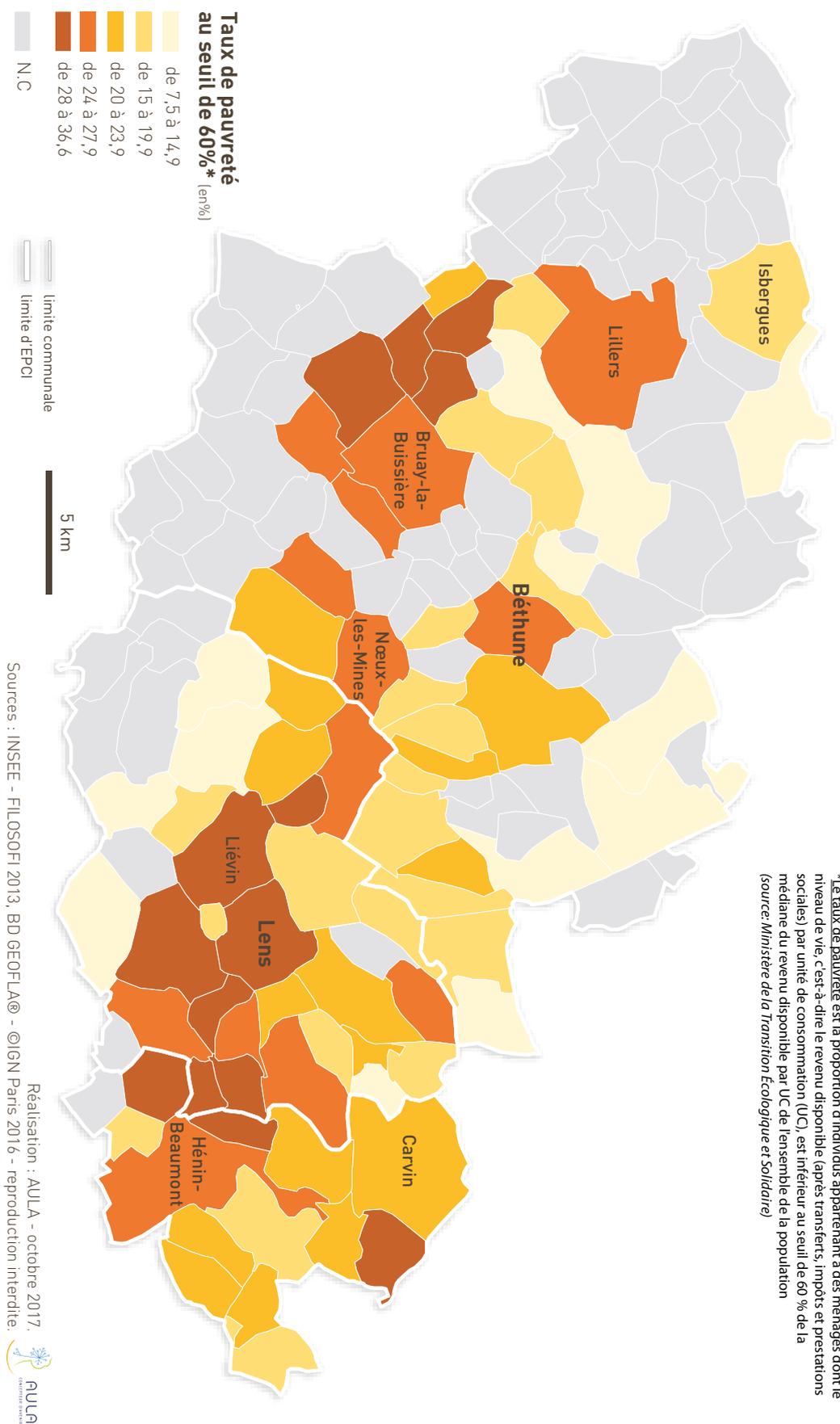


## LA PART DE LOGEMENTS SOCIAUX EN 2014



# 02IDIAGNOSTIC

## PAUVRETE ET PRECARITE



\*Le taux de pauvreté est la proportion d'individus appartenant à des ménages dont le niveau de vie, c'est-à-dire le revenu disponible (après transferts, impôts et prestations sociales) par unité de consommation (UC), est inférieur au seuil de 60 % de la médiane du revenu disponible par UC de l'ensemble de la population (source: Ministère de la Transition Écologique et Solidaire)



# 02IDIAGNOSTIC

## 9. Consommation d'espace et déplacements, un lien indéniable

En France métropolitaine, l'artificialisation des sols est tendanciellement en croissance, mais on observe un ralentissement du rythme : entre 2000 et 2006, le poids des territoires artificialisés a augmenté de 0,40 point (correspondant à un surcroît de 221 000 ha sur 6 ans) ; l'augmentation est de 0,16 point entre 2006 et 2012 (87 000 ha) (source : Commissariat général au développement durable).

A l'échelle de l'ex région Nord Pas-de-Calais, en 2009, 16,5% du territoire est artificialisé, contre seulement 13% en 1998, l'évolution la plus significative s'est produite entre 1998 et 2005 avec une hausse des surfaces urbanisées de plus 5,6% soit environ 10 000 ha.

10% du sol du Nord - Pas-de-Calais est à vocation d'habitat (dont 8,5% pour de l'individuel), 1,7% est artificialisé pour l'industrie, 0,16% pour le commerce et 0,3% pour des équipements. Le potentiel mutable était estimé en 2005 à 0,7% (friche industrielle).

Sur le territoire de l'Artois Gohelle, les surfaces artificialisées ont augmenté de près de 2000 ha entre 2005 et 2015\*.

Le SCoT de l'Artois avait fixé un objectif de consommation

maximale de la surface agricole utile à 1,5% sur 10 ans, soit 600 ha (SCoT de 2008). La surface artificialisée a en réalité augmenté d'environ 900 ha entre 2005 et 2015 sur ce même territoire.

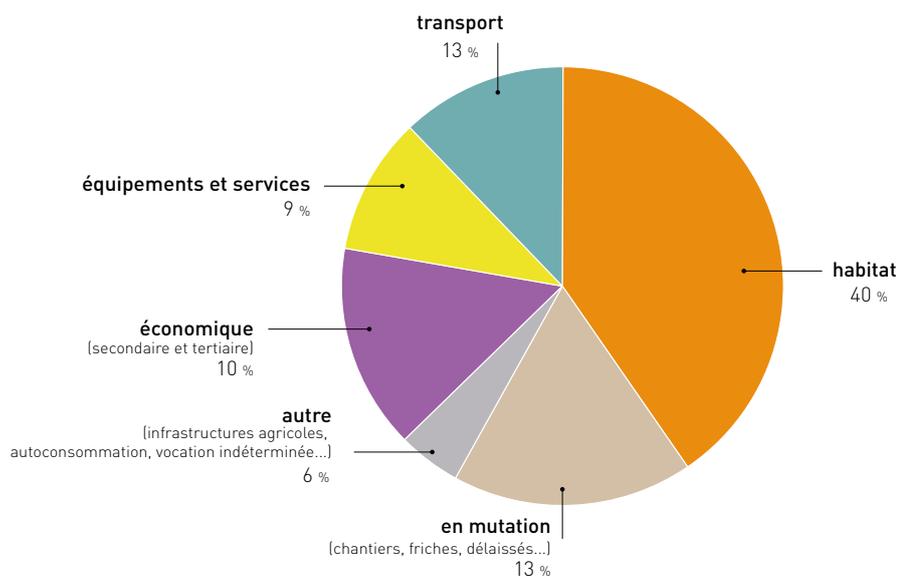
Le SCoT de Lens-Liévin Hénin-Carvin préconisait une artificialisation des sols limitée aux zones actuellement ouvertes à l'urbanisation dans les PLU, soit 1000 ha pour l'habitat et 1 100 ha pour l'activité. On constate que plus de 1000 ha ont été artificialisés entre 2005 et 2015 à l'échelle de ce même territoire, soit environ 5% des terres agricoles et naturelles.

Parmi les 2000 ha nouvellement artificialisés entre 2005 et 2015 sur le territoire du SMT AG, environ 12% sont liés aux infrastructures de transport, la vocation principale des espaces nouvellement artificialisés étant l'habitat (40%).

Au cours des prochaines années, les différents projets de transport inscrits impliqueront également une augmentation de la surface artificialisée qui devra faire l'objet d'éventuelles mesures compensatoires.

\* Résultats provisoires provenant de l'exploitation de la donnée occupation du sol régionale PPIGE OCS 2D 2005-2015, actuellement en cours de finalisation. Ils indiquent une tendance.

Vocation des espaces artificialisés sur le territoire du **Syndicat Mixte des Transports Artois-Gohelle** entre 2005 et 2015



 résultats provisoires provenant de l'exploitation de la donnée occupation du sol OCS 2D 2005-2015

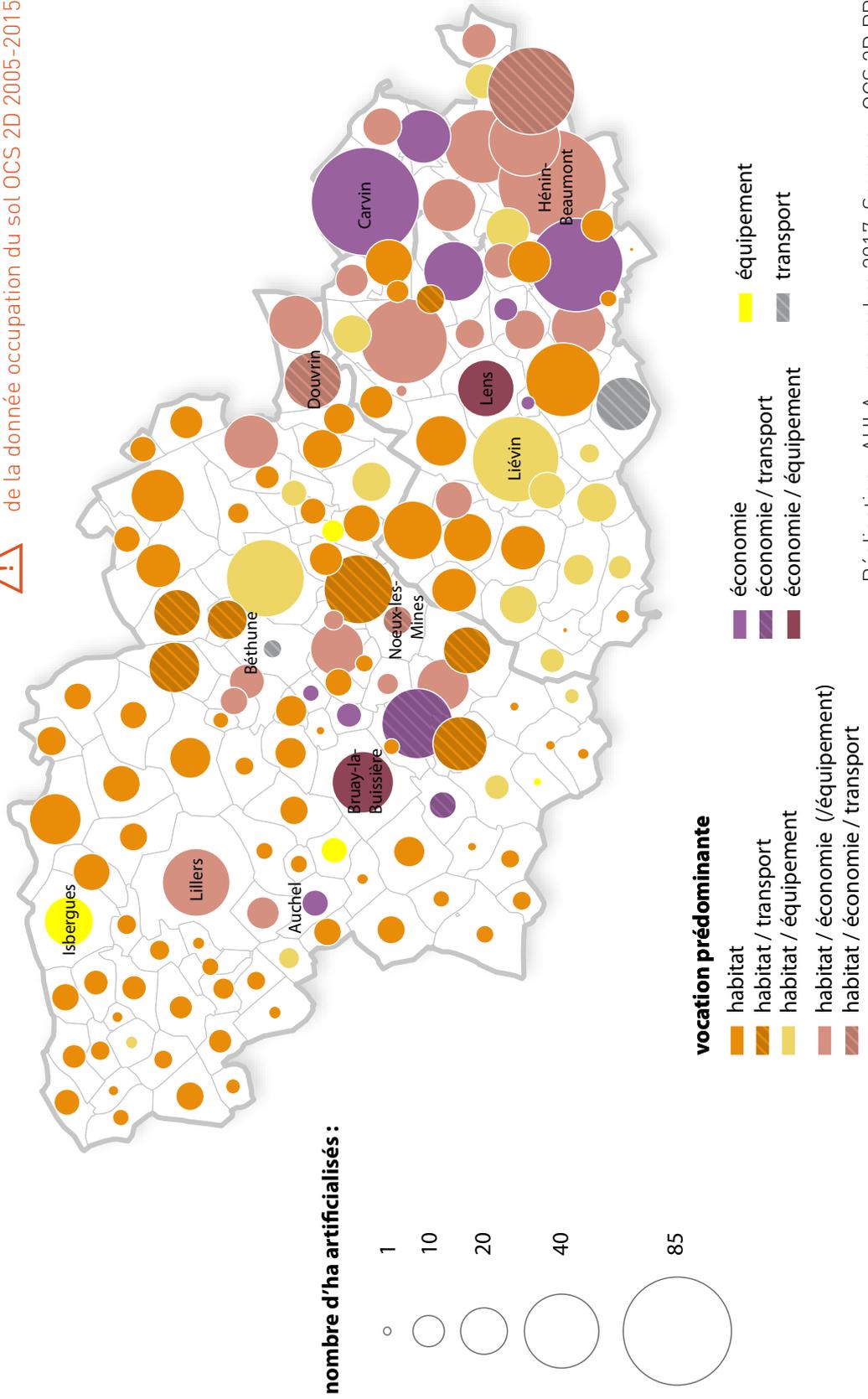
Réalisation : AULA 2017.  
Source : OCS 2D PPIGE 2017.

# 02IDIAGNOSTIC

## L'artificialisation entre 2005 et 2015

typologie par commune sur les territoires des SCoT de l'Artois et de Lens-Liévin-Hénin-Carvin

⚠️ résultats provisoires provenant de l'exploitation de la donnée occupation du sol OCS 2D 2005-2015



Réalisation : AULA - novembre 2017. Sources : OCS 2D PPIGE.

# 02IDIAGNOSTIC

## Enjeux I

- Contenir l'urbanisation linéaire et la périurbanisation tentaculaire
- Respecter les caractéristiques de chaque territoire en adaptant les pistes d'action à la morphologie du secteur concerné
- Adapter l'offre à la diversité des territoires
- Adapter l'offre aux besoins des populations
- Assurer l'articulation des projets de transports avec les projets d'habitat, d'équipements et d'extension des zones d'activités
- Optimiser le foncier desservi pour préserver les espaces naturels et agricoles
- Favoriser l'usage des modes actifs via l'intensité urbaine
- Encourager une politique de densification et d'intermodalité autour des gares voyageurs et des arrêts de transport en commun
- Limiter l'artificialisation des sols liée aux infrastructures de transport
- Lutter contre la précarité énergétique des ménages

# 02IDIAGNOSTIC

## II. La mobilité des habitants du territoire Artois-Gohelle

### 1. La mobilité quotidienne : une moyenne comparable aux tendances nationale et régionale

Un déplacement est l'action de se rendre d'un lieu à un autre pour y réaliser une activité, en utilisant un ou plusieurs modes de transport sur la voie publique.

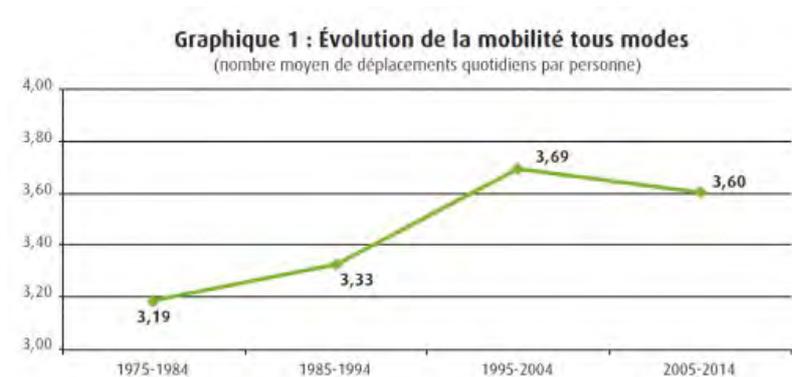
Chaque jour, les habitants du ressort territorial du SMT AG réalisent environ 2 380 000 déplacements soit 3,72 déplacements par jour et par personne, une mobilité moyenne comparable à ce qu'on observe à l'échelle nationale. Cette mobilité moyenne, établie sur la base des résultats des Enquêtes Ménages Déplacements de 2005 et 2006, est

supérieure aux observations des enquêtes réalisées dans le Valenciennois (3,43 en 2011) et sur le SCoT du Douaisis (3,64 en 2012).

On peut noter que sur la Métropole Européenne de Lille (MEL), la mobilité est passée de 4,03 déplacements par jour et par personne en 2006 à 3,99 en 2016.

Les récents résultats de l'enquête de la MEL tout comme ceux de l'aire métropolitaine lyonnaise confirment les tendances à une stagnation voire une diminution de la mobilité quotidienne (en nombre de déplacements/jour et par personne), la tendance étant par contre à un allongement des distances parcourues.

#### ÉVOLUTION DE LA MOBILITÉ TOUS MODES : GRANDES TENDANCES NATIONALES

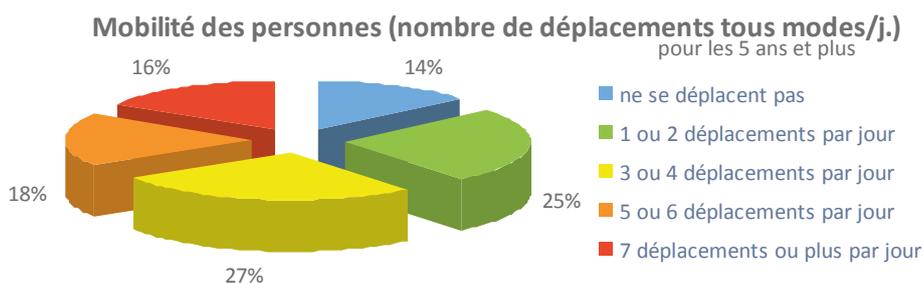


source : CEREMA.

### 2. Une mobilité qui n'est pas uniforme...

#### ...Entre les individus

A l'échelle du ressort territorial du SMT AG, la mobilité moyenne cache des disparités entre les individus : 14% des personnes âgées de 5 ans et plus ne se sont pas déplacés alors que 16% réalisent plus de 7 déplacements quotidiens.



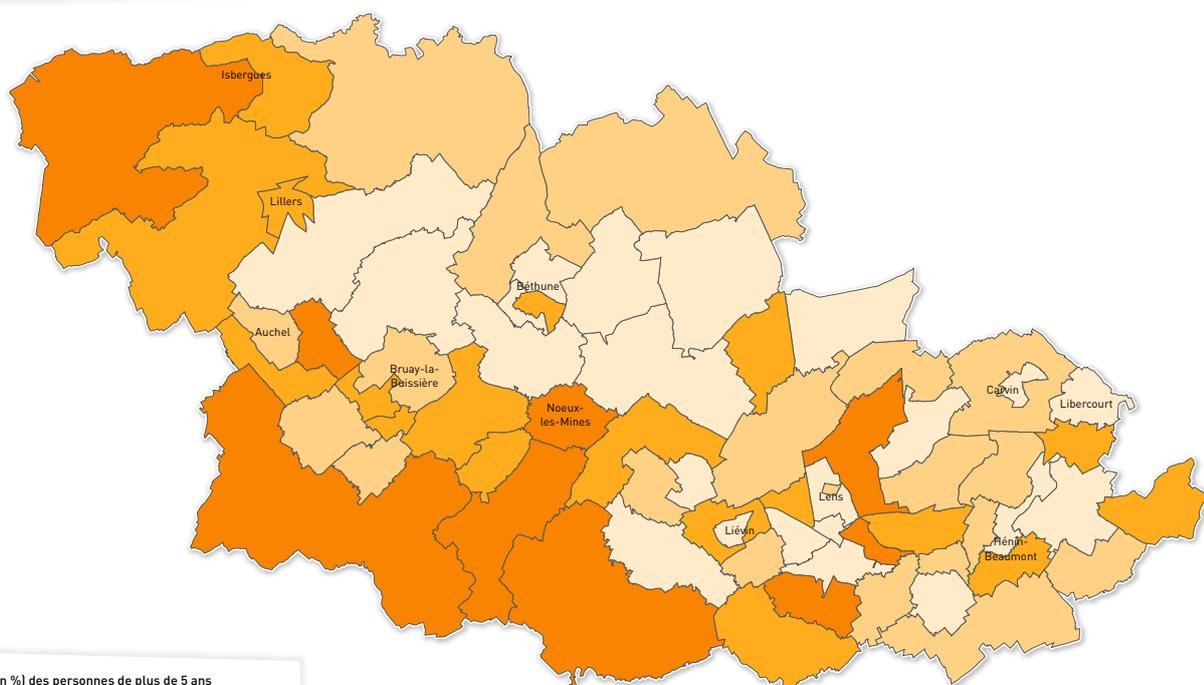
source : EMDs 2005 et 2006.

# 02IDIAGNOSTIC

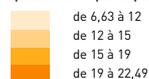
## Entre les secteurs

A l'échelle du territoire, on note également un contraste entre les différents secteurs avec une part des personnes qui ne se sont pas déplacées comprise entre 10 et 23 %. Les taux d'immobilité les plus élevés sont observés sur les secteurs suivants : les communes rurales de la Lys Romane au nord-ouest du territoire, les collines de l'Artois au sud, le secteur de Vendin-le-Vieil et de Loison-sous-Lens, le secteur de Marles-les-Mines et Lozinghem, Nœux-les-Mines et Avion.

### LES PERSONNES QUI NE SE SONT PAS DÉPLACÉES à l'échelle des secteurs des Enquêtes Ménages Déplacements (2005-2006)



#### Part (en %) des personnes de plus de 5 ans qui ne se sont pas déplacées :



— périmètre de transport urbain Artois Gohelle  
— limite de sous secteur (EMD)

Réalisation : AULAB - mai 2017.  
Sources : Enquêtes Ménages Déplacements SMESCOTA 2005 - SMT Artois Gohelle 2006,  
BD CARTO® - ©IGN Paris 2007 - reproduction interdite.



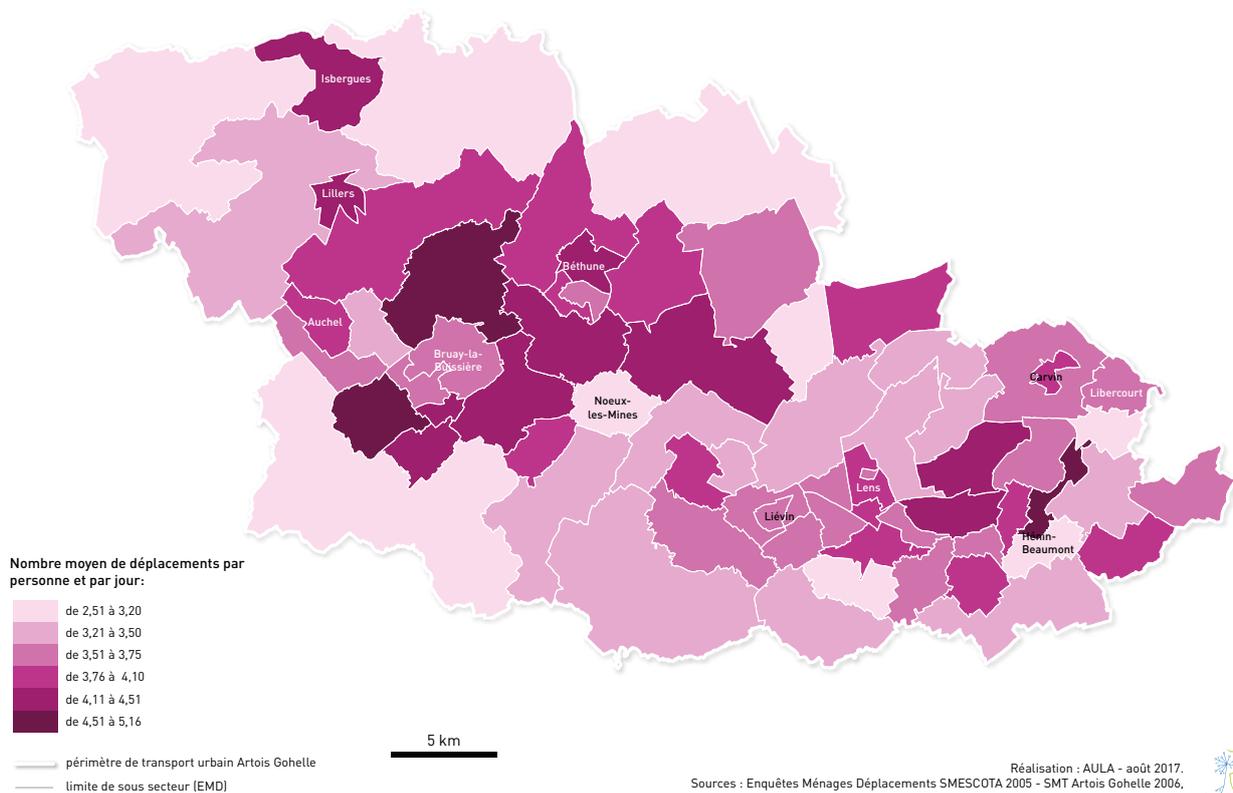
# 02IDIAGNOSTIC

De même, le nombre moyen de déplacements par personne est très variable en fonction des secteurs. Les mobilités moyennes sont plus élevées sur les secteurs urbains et périurbains, en particulier dans le Béthunois et le Bruaisis. On note cependant des mobilités relativement faibles à Noeux-les-Mines, Auchy-les-Mines/Haisnes, Avion, Hénin-Beaumont et Oignies.

Les secteurs ruraux semblent se démarquer par le faible nombre de déplacements de leurs habitants. La faiblesse des résultats pour ces secteurs s'explique à la fois par le taux d'immobilité élevé et en partie car leurs habitants réalisent vraisemblablement des déplacements qui n'ont ni leur origine ni leur destination dans le territoire Artois-Gohelle et qui n'ont donc pas été recensés par les enquêtes ménages déplacements.

## LA MOBILITÉ QUOTIDIENNE

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



# 02IDIAGNOSTIC

## 3. Une population peu motorisée dans les anciennes communes minières et dans les principales polarités urbaines

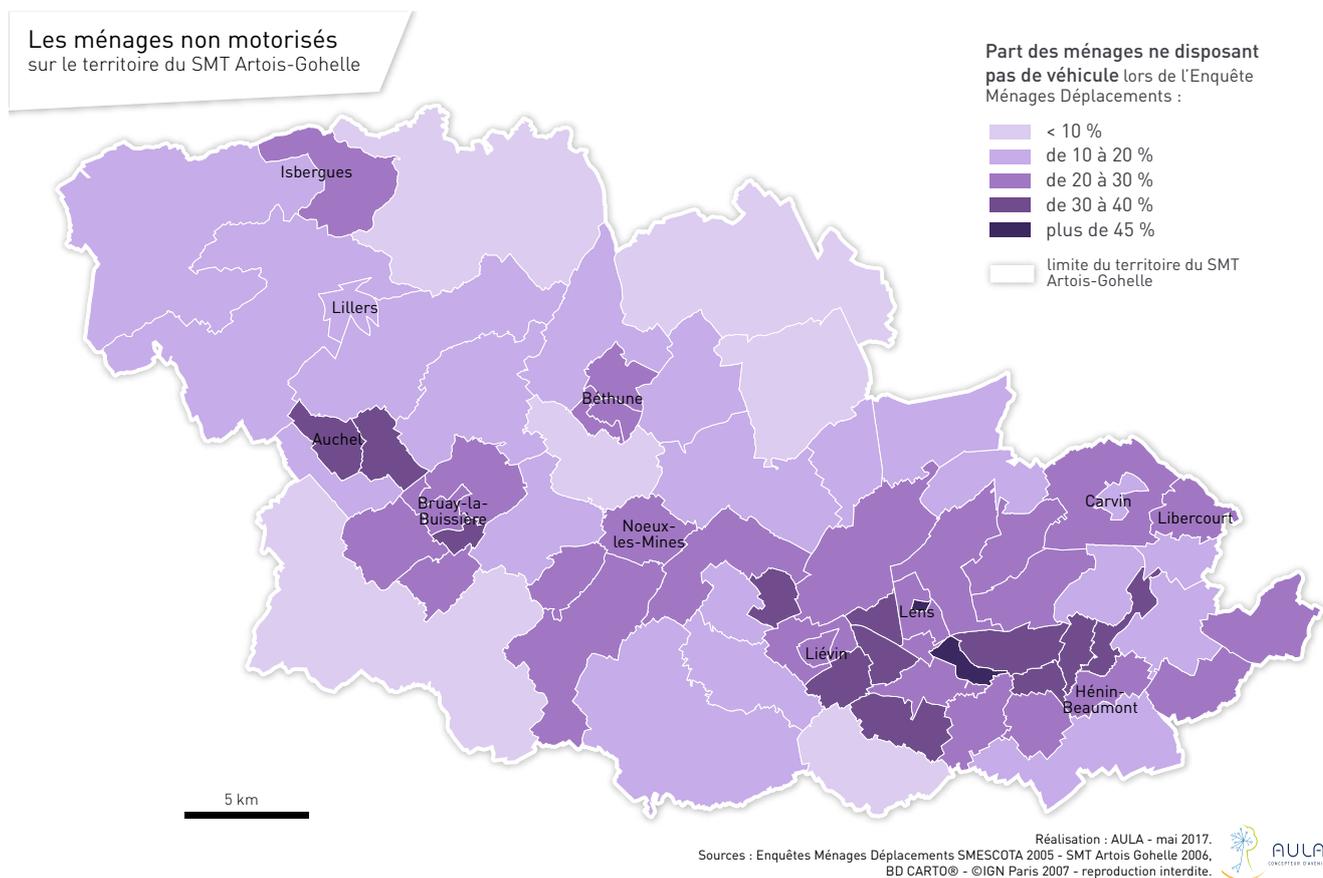
A l'échelle du PTU, la motorisation des ménages est très contrastée : à la multimotorisation des ménages des communes périurbaines où la part des ménages non motorisés est de moins de 10%, s'opposent des secteurs où plus du tiers des ménages ne sont pas motorisés.

C'est notamment le cas des anciennes communes minières et on peut noter une concentration des ménages non motorisés le long de l'ancienne RN43 entre Lens et

Hénin-Beaumont, les valeurs les plus importantes étant observées à Sallaumines et sur le quartier de la Grande Résidence à Lens où 45% des ménages ne possèdent pas de voiture.

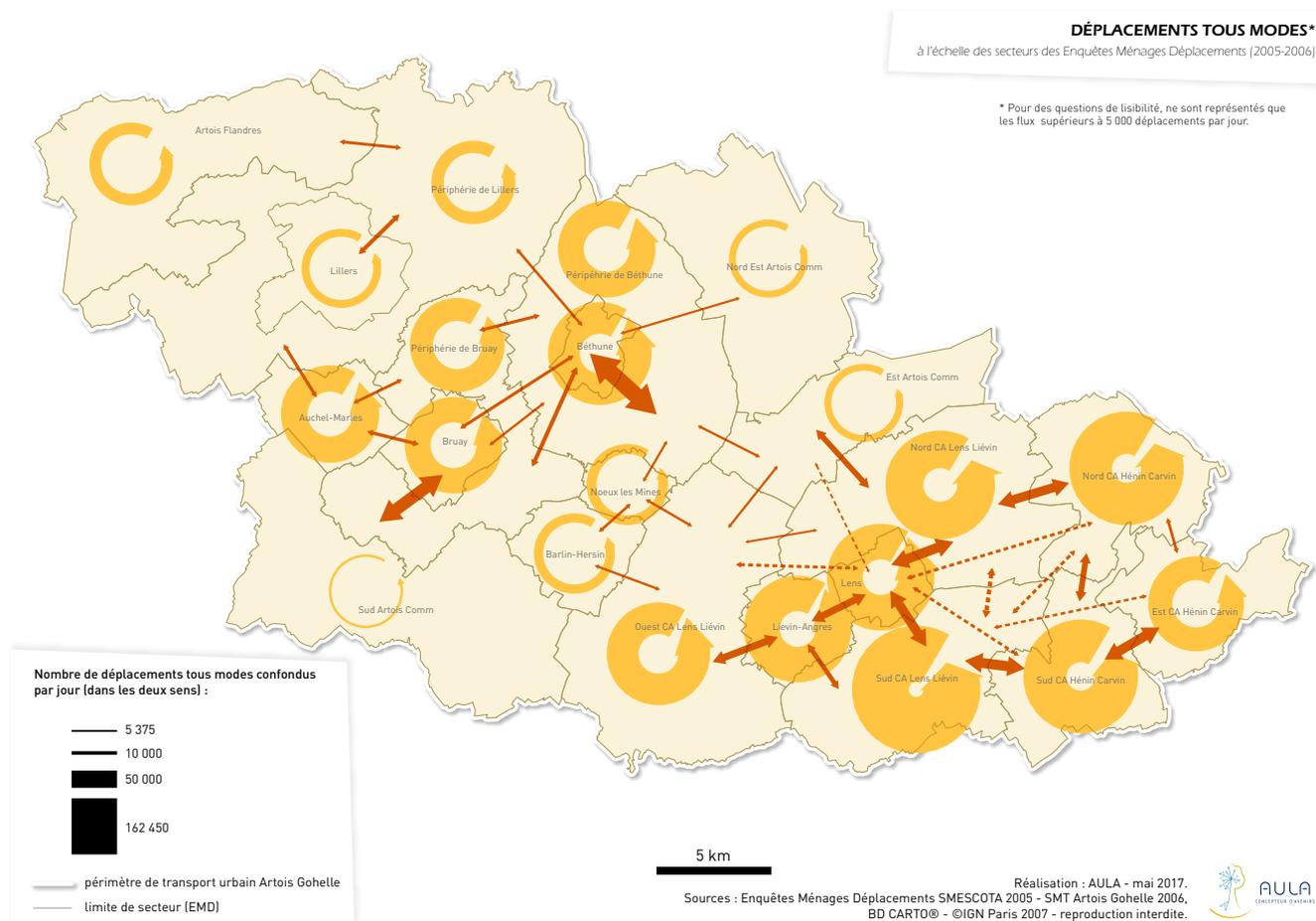
C'est également le cas sur la partie ouest du périmètre dans le Bruaysis et l'Auchellois mais également pour les villes de Lillers et Isbergues sur la Lys Romane.

Au niveau national, on peut noter que la tendance est à une stabilité du nombre de ménages motorisés et au nombre de véhicules possédés par ménages. La tendance est également au vieillissement du parc automobile (source INSEE).



# 02IDIAGNOSTIC

## 4. Les flux de déplacements : une organisation qui reflète fortement la multipolarité du territoire



9 déplacements sur 10 réalisés par les habitants du territoire correspondent à des flux internes au périmètre du SMT AG. Lorsqu'on représente les principaux flux (tous modes confondus) à l'échelle des différents secteurs, ressort fortement la logique de proximité (importance des flux internes aux secteurs notamment aux principaux pôles urbains) et la notion de bassin de vie (importance des flux entre un pôle urbain et sa couronne périurbaine, entre deux secteurs limitrophes).

De manière générale, les flux internes aux secteurs sont supérieurs aux flux d'échanges entre les secteurs. On note des volumes de flux plus importants sur le versant Lens-Liévin/Hénin-Carvin que sur le versant béthunois.

On remarque globalement une polarisation des déplacements entre d'une part le secteur Bethune/Bruay et d'autre part les pôles de Lens, Liévin et Hénin-Beaumont, Carvin. Sur le versant béthunois, c'est Bethune et sa périphérie, mais aussi Bruay-La-Buissière et l'Auchellois qui présentent

le plus de déplacements internes. Les flux les plus importants entre secteurs sont entre les principaux pôles urbains (Bethune et Bruay-La-Buissière) et leurs périphéries.

La Lys Romane constitue un bassin de mobilité relativement autonome, une partie des flux d'échanges se faisant vers l'Auchellois et le Béthunois à l'Est et vers Aire-sur-la-Lys à l'Ouest. Les communes du nord-est du Bas-Pays génèrent des flux vers la métropole lilloise. Enfin, dans une moindre mesure, on peut noter les échanges entre Noeux-les-Mines et la périphérie de Bethune ou vers le secteur de Barlin/Hersin.

Sur le secteur de Lens-Liévin/Hénin-Carvin, les flux d'échanges sont globalement plus équilibrés entre tous les secteurs. Lens, Liévin et Hénin-Beaumont sont les secteurs les plus impliqués dans les échanges. La ville de Lens échange essentiellement avec ses périphéries nord-est et sud-est ainsi qu'avec Liévin/Angres, tandis que Liévin/Angres est plus tourné vers le sud ouest de la CALL. Les

## 02IDIAGNOSTIC

échanges entre le secteur nord CAHC et ses voisins sont moins importants, sauf avec le secteur voisin du nord de la CALL. Le secteur héninois génère principalement des déplacements avec le secteur est CAHC probablement en raison de la présence du centre commercial de Noyelles-Godault. Les flux nord/sud entre tous ces secteurs sont eux, moins importants.

Bilan : La multipolarité du tissu urbain du territoire favorise une multiplication et un éclatement des origines et destinations des flux amplifiés par l'implantation périphérique des activités et la périurbanisation. Cette configuration spatiale est propice à des pratiques individuelles le plus souvent réalisées en automobile et pénalise le développement des transports collectifs.

### 5. Une forte dépendance à l'usage de l'automobile

Sur les 2 380 000 déplacements réalisés quotidiennement sur le territoire, un peu plus de 66 % (1 580 000) sont réalisés en voiture, dont 69,5 % en tant que conducteur et 30,5% en tant que passager. Le taux de remplissage des véhicules est donc de 1,44 personne/véhicule.

Cette part de l'automobile est identique à celles observées sur le Valenciennois en 2011 et le Douaisis en 2012 mais supérieure à celle observée dans la métropole lilloise en 2016 (57,5%).

La marche à pied représente 25% des déplacements (596 000) : cette part est légèrement supérieure aux parts observées dans le Valenciennois (24%) en 2011 et dans le Douaisis (24,5%) en 2012 et inférieure à la part observée à l'échelle de la Métropole Européenne de Lille (30% en 2016). La pratique de la marche à pied est logiquement plus importante en ville où cohabitent les lieux de résidence, de commerces et de services.

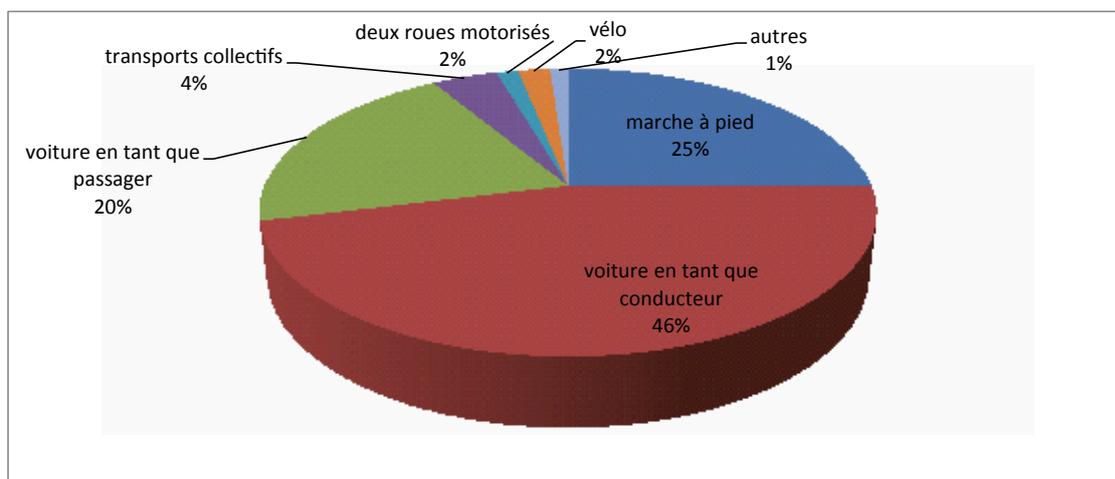
L'usage des transports collectifs (tous modes confondus), représente 4,1% de l'ensemble des déplacements des habitants du territoire. A titre de comparaison la part des transports collectifs est de 4,9% dans le Douaisis en 2012, 7% dans le Valenciennois en 2011 et 11% dans la métropole lilloise en 2016.

Environ 80 000 déplacements sont réalisés en bus ou cars dont environ 30 000 voyages correspondant au transport scolaire et 15 000 déplacements en train.

Sur les 79 000 déplacements réalisés en 2 roues :

- 47 000 le sont à vélo ;
- 32 000 le sont en deux roues motorisés.

Part modale des déplacements réalisés par les habitants du SMT AG



source : EMDs 2005 et 2006.

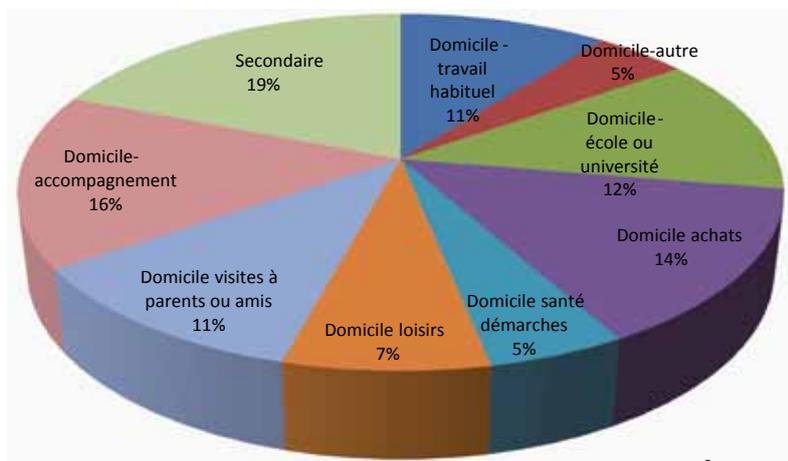
## 02IDIAGNOSTIC

### 6.8 déplacements sur 10 se font depuis ou vers le domicile

81% des déplacements des habitants du territoire Artois-Gohelle s'effectuent soit depuis ou vers le domicile. Comme on l'observe en général, les déplacements secondaires (sans extrémité au domicile) représentent 19% du total. Les déplacements domicile-travail habituels ne représentent que 11% du total, ce qui est faible. Hors déplacements secondaires, l'accompagnement est le premier motif de déplacement suivi des déplacements pour le motif achats.

On constate que l'usage de l'automobile est encore plus fort pour les déplacements vers le lieu de travail : 82% des déplacements vers ou depuis le lieu de travail se font en automobile dont 75% en tant que conducteur et 7% en tant que passager.

PART DES DIFFERENTS MOTIFS



source : EMDs 2005 et 2006.

### 7. Un usage de l'automobile, y compris pour les déplacements courts

La longueur des déplacements n'est pas fournie par l'enquête ménages déplacements. Elle a été reconstituée à l'aide d'une méthode développée par le CERTU et qui ne concerne que les déplacements internes à un périmètre d'enquête des EMD réalisés sur le SCoT de l'Artois et sur le SCoT de Lens/Liévin.

La longueur moyenne des déplacements était de 3,7 kilomètres sur le SCoT de l'Artois 3,1 kilomètres sur le SCoT Lens-Liévin/Hénin-Carvin.

Les déplacements de moins de 1 kilomètre représentent 36% des déplacements sur le SCoT Lens-Liévin/Hénin-Carvin et 30% sur le SCoT de l'Artois. 59% des déplacements font moins de 2 kilomètres sur le SCoT Lens-Liévin/Hénin-Carvin et 54% sur le SCoT de l'Artois.

En termes d'usage, la marche domine jusqu'à un kilomètre

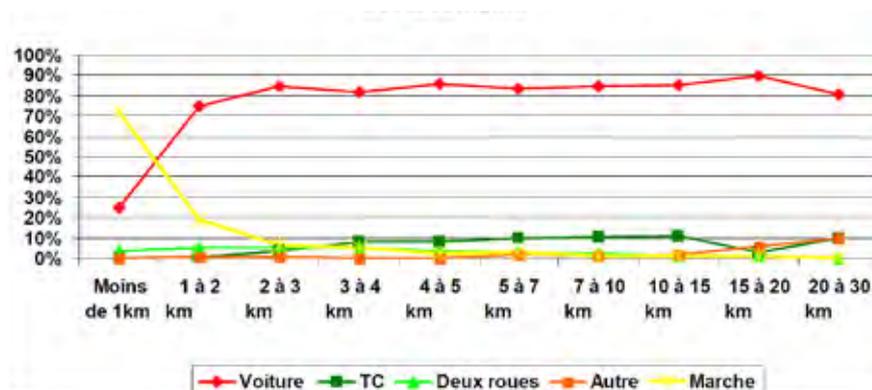
mais la voiture représente déjà 25% des déplacements. Les deux-roues sont un peu plus utilisés (4% à 6%) entre 1 et 4 kilomètres. Le transport collectif est un peu plus présent au-delà de 2,5 à 3 kilomètres.

Fait marquant, à partir de 1,5 km, la part de marché de l'automobile avoisine les 80%.

En nombre de kilomètres parcourus, la domination de la voiture est encore plus écrasante qu'en nombre de déplacements : 86% des kilomètres sont réalisés en voiture (comme conducteur ou comme passager) sur le SCoT de l'Artois et 79% sur le SCoT Lens-Liévin/Hénin-Carvin (toujours en ne comptant que les déplacements internes aux deux périmètres d'enquête).

# 02IDIAGNOSTIC

RÉPARTITION MODALE SELON LA LONGUEUR DU DÉPLACEMENT



source : EMDs 2005 et 2006.

## 8. Des déplacements automobiles deux fois plus rapides qu'en transports collectifs

La vitesse moyenne de déplacement est d'environ 18 km/h sur le SCoT de l'Artois et 15 km/h sur le SCoT de Lens-Liévin/Hénin-Carvin avec, naturellement de grosses différences selon les modes.

On se déplace deux fois plus vite en voiture (24 km/h) qu'en transport urbain (12 km/h) ce qui explique en partie le caractère captif de la clientèle du réseau de bus.

### Enjeux I

- Un enjeu global de développement nécessaire des TC et des modes doux pour réduire la dépendance à l'usage de l'automobile ;
- Développer l'usage des transports collectifs et le covoiturage dans le cadre des déplacements domicile-travail
- Permettre aux personnes les plus vulnérables et non motorisées d'accéder à la mobilité en proposant une offre de transports collectifs adaptée ;
- Un enjeu spécifique de développement des modes doux et particulièrement du vélo pour les déplacements de courte distance ;
- Un développement nécessaire de la vitesse commerciale des transports collectifs urbains pour concurrencer l'automobile.
- Une nécessité de recalibrer l'offre TCU sur les principaux flux de mobilité.
- Tendre vers l'égalité d'accès à la mobilité afin de ne pas contribuer à l'affirmation de territoires à plusieurs vitesses
- Favoriser la mobilité des populations afin d'encourager les interactions sociales et l'ouverture vers l'extérieur.

# 02IDIAGNOSTIC

## III. Les transports alternatifs à la voiture individuelle

### 1. Les transports urbains

#### 1.1. Présentation du réseau

L'organisation des transports collectifs urbains relève directement de la compétence du SMT Artois-Gohelle, les lignes étant opérées dans le cadre d'une délégation de service public. Les chiffres présentés dans ce chapitre concernent le réseau Tadao dans sa configuration actuelle (périmètre contractuel lié à la DSP en cours) et portent donc sur le ressort territorial de 2016 qui regroupait 115 communes et 600 000 habitants avant extension du périmètre à la Lys Romane.

Ce périmètre est très étendu avec des centres urbains attractifs :

- Béthune,
- Bruay-La-Buissière,
- Lens/Liévin ;
- Hénin-Beaumont ;
- Carvin/Libercourt.

Ainsi, toute la difficulté réside dans la prise en compte de la desserte de ces cinq pôles, constituant chacun une entité propre à desservir.

De 2010 à 2016, le délégataire était le groupe KEOLIS. Depuis le 1er janvier 2017, le réseau TADAO est désormais exploité par le groupe Transdev à travers sa filiale locale Transdev Artois-Gohelle.

Le réseau TADAO a connu une profonde restructuration au 1er janvier 2012. Un nouveau réseau plus simple et hiérarchisé a vu le jour afin d'améliorer sa lisibilité. La permanence de l'offre est assurée avec la mise en place d'horaires identiques et cadencés du lundi au samedi et pendant les vacances (sauf pour les lignes Bleues). La desserte a quant à elle été hiérarchisée en fonction du potentiel à desservir :



4 lignes Bulles rapides, directes avec une fréquence de 15 à 20 minutes



8 lignes Bleues qui toutes les 30 minutes desservent plus finement les quartiers à destination des centres urbains et grands équipements du territoire



20 lignes Mozaïc cadencées à l'heure assurant le lien entre les petites et moyennes communes du territoire, mais aussi avec les centres urbains et les grands pôles d'attraction



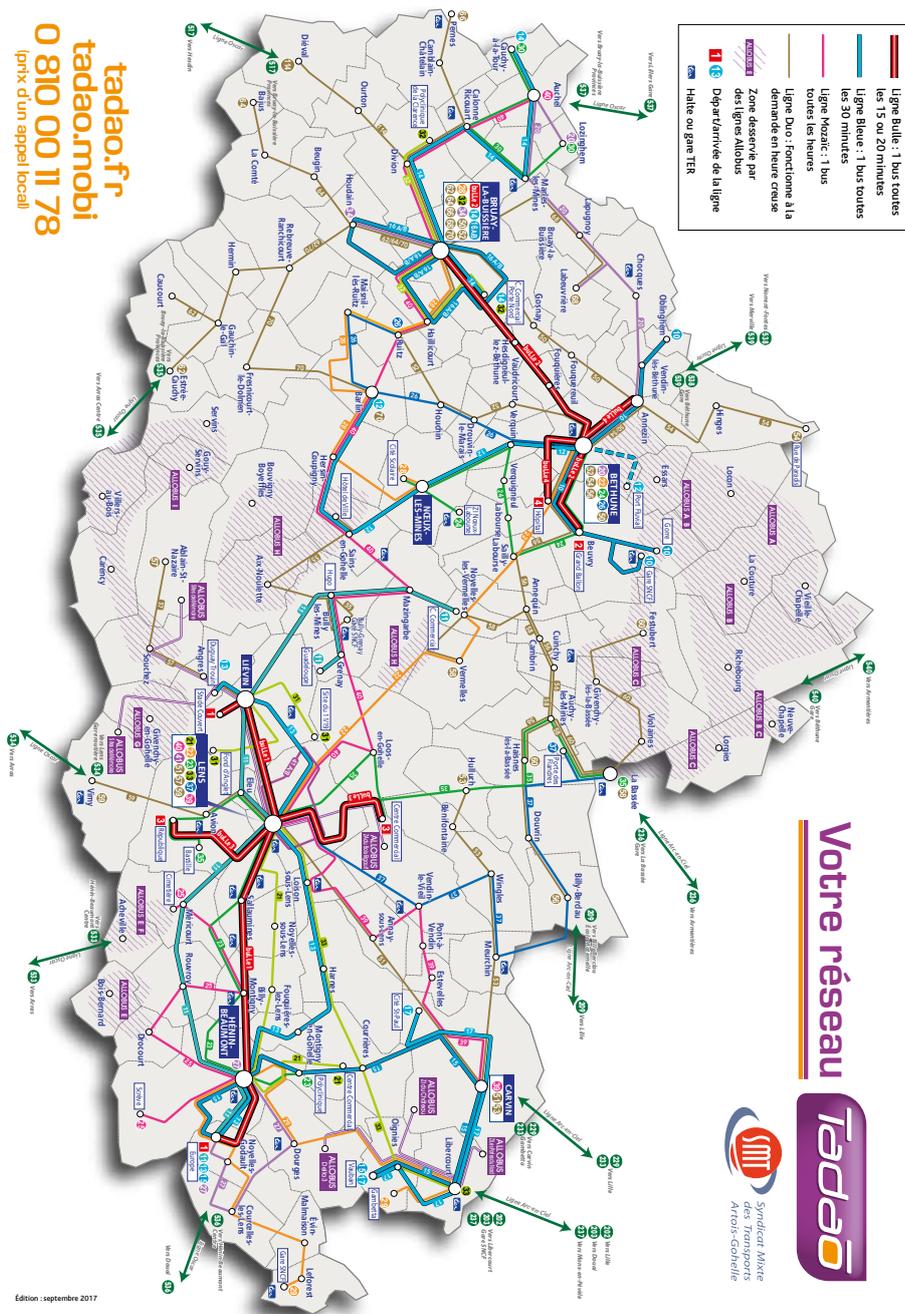
17 lignes Duo répondant à des besoins ciblés pour le travail et les loisirs

Dans les zones moins denses, des solutions de desserte plus souples ont été développées.

Enfin, on retrouve toujours une gamme de services spécifiques : Allobus, Flexo, Proxibus, covoiturage, etc.

# 02IDIAGNOSTIC

tadao.fr  
tadao.mobi  
0 810 00 11 78  
(prix d'un appel local)



Votre réseau



SMT  
Syndicat Mixte  
des Transports  
Artois-Gohelle

Édition : septembre 2017

## LE RÉSEAU TADAO EN QUELQUES CHIFFRES :

- 19,5 millions de voyageurs
- Plus de 12 millions de kilomètres parcourus
- 2 934 points d'arrêt
- 6ème réseau de transport urbain au niveau national en poids de population
- Plus de 400 autobus et autocars mobilisés aux heures de pointe
- 50 lignes régulières; 13 lignes allobus et 5 navettes spéciales
- 200 circuits scolaires pour desservir 205 établissements
- 8 services spécifiques pour desservir les centres villes et les zones d'activités

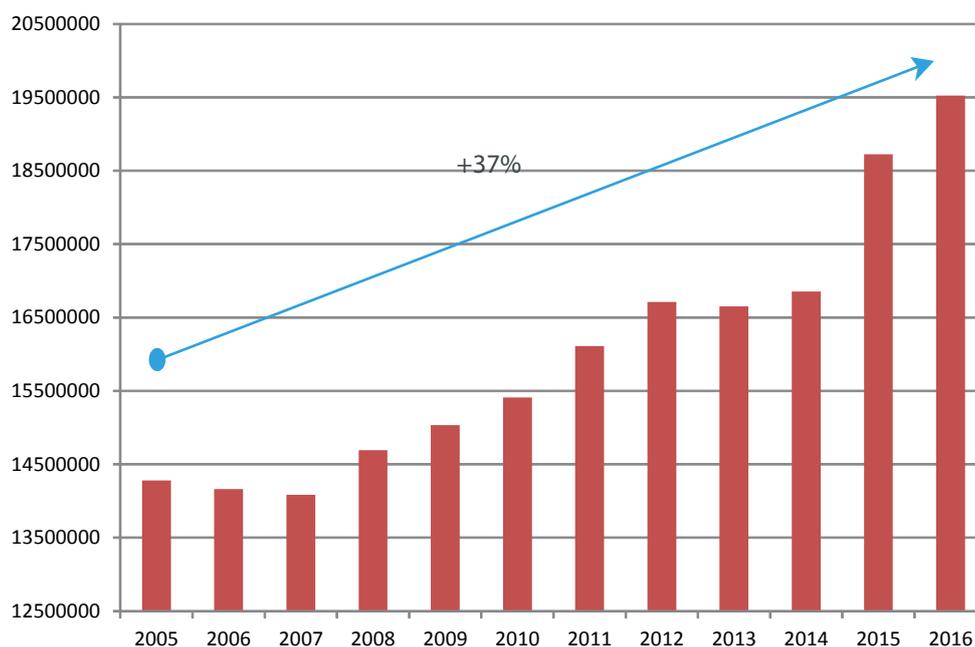
# 02IDIAGNOSTIC

## 1.2. Performance du réseau

L'enquête Ménages Déplacements a mis en avant une part modale TCU à 2,1%. Ne disposant pas d'enquêtes plus récentes, il est intéressant de regarder l'évolution du nombre de voyages\* enregistrés sur le réseau. Ainsi, depuis 2006, on constate une hausse continue de la fréquentation qui atteint 19 522 850 voyages commerciaux en 2016. Cette hausse laisse supposer une augmentation de la part modale des transports en commun.

\* voyage : Un voyage est un trajet effectué par un voyageur sur une ligne de transport sans correspondance. Si un voyageur effectue un parcours comprenant une correspondance, deux voyages sont comptabilisés.

ÉVOLUTION DU NOMBRE DE VOYAGES COMMERCIAUX DEPUIS 2005 (Sources : Rapports annuels du délégataire 2005-2016)



Deux grands éléments majeurs ont accompagné l'évolution de la fréquentation :

- **28 août 2006** : Mise en œuvre du nouveau réseau côté Lensois selon plusieurs principes :

- Hiérarchisation de l'offre
- Cadencement
- Permanence de l'offre
- Lisibilité de l'offre

- **27 août 2007** : Fusion de Keolis Gohelle avec la Compagnie des Transports de l'Artois : Naissance du "Grand TADAO"

En parallèle à cette fusion, plusieurs évolutions ont lieu sur le réseau :

- Nouvelle identité pour le versant artésien (Béthune-Bruay)
- Nouvelle grille tarifaire
- Installation de la billettique

**1er janvier 2017** : nouvelle DSP avec le groupe Transdev

Depuis, au gré d'évolutions lentes mais ciblées, le réseau TADAO affiche une progression régulière du nombre de ses usagers.

Il est d'usage de comparer les réseaux de transport en fonction de leur population desservie. En théorie, le territoire du SMT AG comptant plus de 645 000 habitants depuis le 1er janvier 2017 serait donc comparable aux réseaux de Toulouse ou Bordeaux dont les offres sont structurées autour de TCSP "lourds" de type métro et/ou tramway.

De par la structure du territoire, nous retrouvons dans le réseau de transport en commun du SMT des similitudes avec des réseaux périurbains et interurbains.

Ainsi, il semble plus pertinent de comparer le réseau de transport collectif du SMT AG avec des réseaux d'agglomérations de taille comprise entre 200 000 et 300 000 habitants et disposant d'un projet de TCSP (que ce soit un BHNS ou un tramway).

# 02IDIAGNOSTIC

AOT	SMT Artois-Gohelle	Nîmes Métropole	Communauté de Brest	Metz Métropole	Communauté d'agglomération Toulon-Provence Méditerranée	Grand Dijon	Tours Plus
<b>Présentation générale</b>							
Population desservie	600 447	250 000	213 221	226 000	432 000	254 000	308 000
Superficie PTU (km <sup>2</sup> )	766	688	218	306	366	240	446
Habitants/km <sup>2</sup>	789	363	978	738	1 180	1 058	690
Nombre de communes	115	27	8	44	12	24	22
Déplacements en milliers	16 976	14 740	14 518	26 579	38 111	38 111	25 559
<b>Présentation du réseau</b>							
Délégataire	KEOLIS Artois-Gohelle	KEOLIS Nîmes	KEOLIS Brest	SAEML TAMM	Régie Mixte des Transports Toulonnais	KEOLIS Dijon	KEOLIS Tours
Longueur des lignes (km)	4 392	963	397	726	1 304	545	619
Kilomètres produits/an (milliers)	13 398	8 007	7 672	9 403	12 343	11 292	10 241
Nombre de voyages/an (milliers)	17 926	16 214	25 180	18 728	28 777	47 333	35 527
<b>Indicateurs qualité</b>							
V/Km	1,3	2,0	3,3	2,0	2,3	4,2	3,5
Taux de couverture (R/D)	9,4%	14,5%	35,6%	29,4%	25%	27,6%	34,3%
Kilomètres par habitant	22,3	32	36	41,6	28,6	44,4	33,2
Voyages par habitant	30	65	118	83	67	186	115
Voyages par kilomètre	1.3	2,0	3,3	2,0	2,3	4,2	3,5
<b>Transport en Commun en Site Propre</b>							
Existant ou projet	Projet	Existant et Projet	Existant	Projet	Projet	Existant	Existant
Système	BHNS	BHNS	Tramway	BHNS	BHNS	Tramway	Tramway
Longueur commerciale	Bulle 2 et 6 : 38 km Bulle 1,3,5,7 : 68 km	5 km	14.3 km	17.8 km	9,4 km	19 km	12,4 km

Sources : Les chiffres clés du transport public urbain 2015

# 02IDIAGNOSTIC



### 1.3. Une nouvelle gamme tarifaire depuis septembre 2014

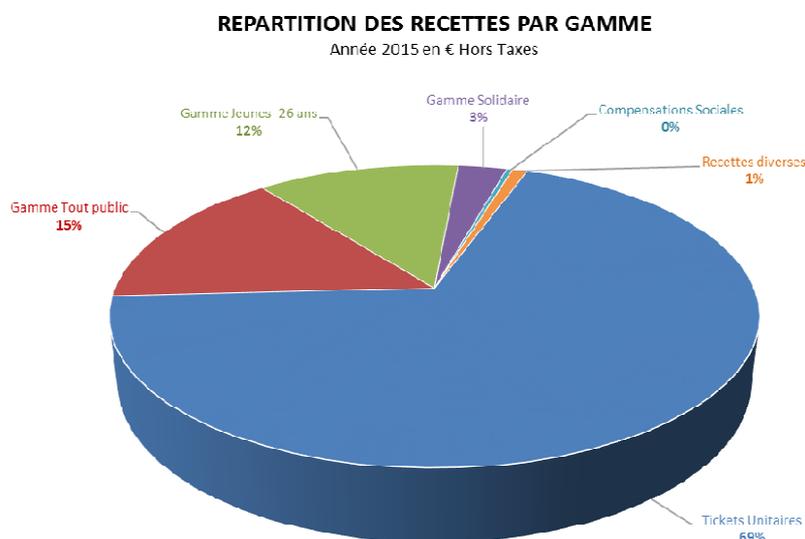
La gamme tarifaire n'avait connu aucune modification depuis 2006. A la rentrée scolaire 2014, une refonte de la gamme a été décidée par les élus du SMT Artois-Gohelle. Cette nouvelle gamme tarifaire se veut plus simple, plus juste et plus lisible afin de fidéliser les usagers en fonction de leur mobilité.

Néanmoins, la structure des recettes reste atypique : 71% des voyageurs ont un abonnement mais 29% utilisent des titres occasionnels (24% utilisent des tickets unitaires). La peur de l'engagement et l'impossibilité pour certains de renouveler leur abonnement en début de mois peuvent être des facteurs explicatifs de cette tendance. Enfin, il faut savoir que le coût réel payé par l'utilisateur est

inférieur au coût réel du transport. En effet, le coût au kilomètre à la charge du SMT AG est de l'ordre de 4,7€/km. L'utilisateur quant à lui paye en moyenne 10% du coût réel de son transport.

Depuis le 2 avril 2012 un nouveau service a été intégré au sein de la gamme tarifaire. Dorénavant avec les abonnements mensuels et annuels les usagers ont accès aux lignes TER desservant le ressort territorial. Cette tarification intégrée répond à trois objectifs :

- Augmenter l'offre sur certains corridors
- Faire bénéficier les usagers de liaisons directes
- Permettre de répondre à la multipolarité du territoire



Source : Rapport mensuel du délégataire, TADAÔ, décembre 2014

# 02IDIAGNOSTIC

## 1.4. L'usage du TER dans le cadre de l'intégration tarifaire

A l'échelle du ressort territorial du SMT, sur la base de la billetterie, il est estimé que 12% du trafic TER est lié à des déplacements internes contre 88% liés à des flux entrants/sortants du ressort territorial du SMT.

Dans le cadre du développement de l'intermodalité des transports, la Région, TADAO, le SMT et la SNCF ont choisi de faciliter les déplacements des usagers du périmètre du SMT. Depuis le 2 avril 2012, les abonnements Tout Public et Jeune (mensuel ou annuel) TADAO permettent d'emprunter les bus, les navettes et le TER dans le ressort territorial du SMT, sans avoir à se munir d'un autre titre de transport.

En décembre 2012, soit 8 mois après la mise en service de cette intégration tarifaire, les 4 acteurs (le SMT, TADAO, le Conseil Régional et l'Activité TER Nord-Pas-de-Calais) s'étaient associés pour mener une enquête visant à mesurer la part respective des titres utilisés à bord des TER (déplacements internes et entrants/sortants du ressort territorial du SMT), et notamment les abonnements TADAO. L'enquête avait révélé que les abonnements TADAO représentaient en 2012, après environ 8 mois de mise en oeuvre, 8% des voyages intra ressort territorial du SMT et 1% de l'ensemble des voyages internes et externes.

Par rapport à 2012, l'usage du TER avec un titre Tadao a

fortement progressé : au global, les abonnements TADAO Jeune et Tout Public représentent en 2015 40% des voyages intra périmètre du SMT AG (contre 8% en 2012). La part des abonnements régionaux SNCF a diminué à l'intérieur du PTU (65% à 37%), Les billets SNCF (Plein tarif/avec carte, Découverte, tarif militaire) représentent une part moins importante qu'en 2012 à l'intérieur du PTU (26% à 22%).

La clientèle interrogée est composée en majorité, comme en 2012, de jeunes (56% de Juniors (15-25 ans)) et de pendulaires :

59% font le déplacement tous les jours ou presque, 74% font soit un déplacement domicile-lieu de travail, soit un déplacement domicile-lieu d'études.

Plus le trajet est régulier, plus les abonnements TADAO sont utilisés ; plus les trajets sont occasionnels, plus la part de billets SNCF est importante :

- 94% d'abonnés (TADAO/régionaux SNCF) chez les voyageurs prennent le TER tous les jours ou presque, dont 49% voyagent avec un abonnement TADAO ;
- 61% d'abonnés TADAO chez les voyageurs prennent le TER 2 à 3 fois par semaine, dont 54% d'abonnements TADAO Jeune ;
- On relève 43% de détenteurs de billets SNCF chez les primo voyageurs, 57% parmi les voyageurs occasionnels



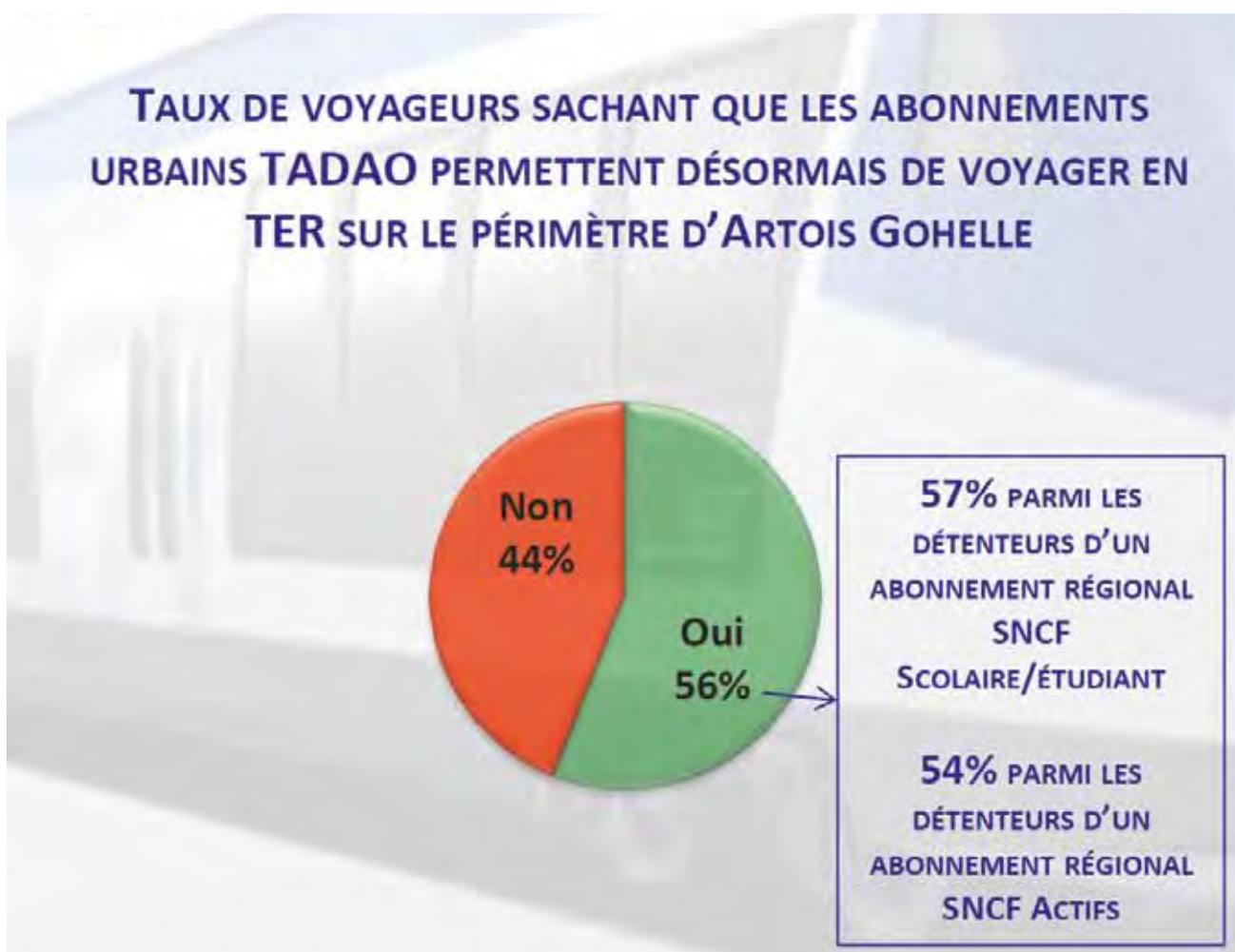
## 02IDIAGNOSTIC

et 60% parmi ceux qui utilisent le TER 1 fois par semaine, pour 7% à 24% d'abonnés TADAO.

62% d'abonnés TADAO utilisant le TER utilisent aussi le réseau urbain TADAO, le titre de transport remplit donc sa fonction d'intermodalité.

65% des abonnés TADAO l'utilisent sur le réseau TER depuis moins d'un an, dont 8% pour la première fois depuis décembre 2015. 8% l'utilisent depuis 2012, soit depuis la date de lancement de l'intégration tarifaire sur le réseau. 66% des voyageurs détenteurs de TADAO dans le TER ont toujours utilisé cet abonnement sur le réseau TER, 18% utilisaient des billets SNCF et 12% utilisaient un abonnement régional TER.

56% des voyageurs détenteurs des Pass régionaux Fideli'TER (ou abonnement de travail) ou TER'Etude et effectuant un trajet à l'intérieur du périmètre du SMT AG-savent que les abonnements urbains TADAO permettent de voyager en TER sur le périmètre d'Artois Gohelle.



# 02IDIAGNOSTIC

## 1.5. Temps de parcours sur le réseau urbain

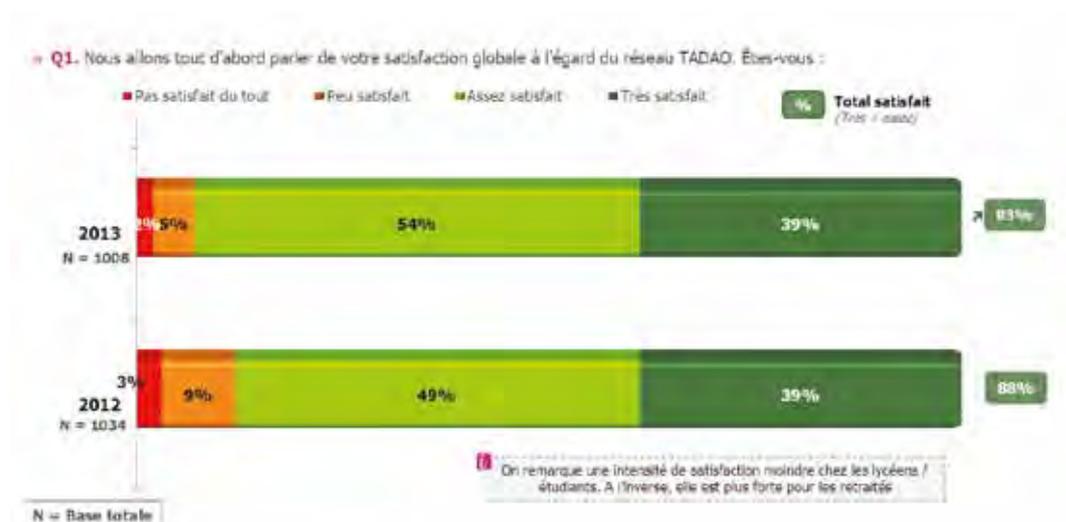
Sur le territoire, les temps de parcours observés sont plus longs en transports en commun qu'en voiture particulière ou en train. Le territoire, très étendu, se prête davantage à des déplacements internes au bassin de vie. Cependant, les dessertes inter-pôles existent mais ne sont pas concurrentielles par rapport à la voiture particulière ou au train.

Ainsi, l'intégration tarifaire permet de répondre à cette demande de déplacements de plus longue distance.

Comment améliorer le réseau de transport collectif urbains ?

Pour les usagers, ce ne sont pas les temps de parcours trop longs qui sont pointés du doigt mais plutôt la fréquence et la ponctualité des passages.

### AMÉLIORATIONS SOUHAITÉES PAR LES USAGERS



Source : Enquête satisfaction TADAO, 2013

93% des clients satisfaits du réseau TADAO. Ce niveau de satisfaction a augmenté sur les 6 dernières années :

- niveau de satisfaction de 85% en 2007
- niveau de satisfaction de 91% en 2009
- niveau de satisfaction de 94% en 2011

Cependant, il est difficile de tirer des conclusions avec cette enquête puisqu'elle cible les captifs du transport, en l'occurrence les moins de 26 ans et les plus de 65 ans.

Il est nécessaire d'attirer les non captifs (notamment les salariés) qui de surcroît n'ont pas une bonne image du réseau (retard, temps de parcours trop important, faible amplitude, faible cadence, etc).

# 02DIAGNOSTIC

## 1.6. La mise en accessibilité des points d'arrêt de bus

Le SMT AG a adopté un Schéma Directeur de mise en Accessibilité des points d'arrêts en 2009 et un Schéma Directeur d'Accessibilité - Agenda d'Accessibilité Programmée (SDA'AAP) en 2015.

Le réseau tadao compte 2934 points d'arrêt pour 50 lignes régulières, 13 lignes allobus et 5 navettes spéciales. Un audit a été réalisé en juillet 2015 sur l'accessibilité des points d'arrêts dans le cadre de la rédaction du SDA'AAP : 162 quais environ étaient accessibles.

Depuis juillet 2015, 160 quais supplémentaires ont été réalisés ou sont en cours de réalisation.

A horizon 2019, l'ensemble des 182 stations associées aux 100 km de lignes de bus à haut niveau de service seront accessibles aux PMR.

Depuis 2006, l'ensemble des bus achetés par le SMT AG pour le renouvellement du parc sont aux normes PMR, la part des bus accessibles étant passée de 32 % en 2008 à 65% en 2015.

Au renouvellement annuel des bus, s'ajoute la commande



©SMT Artois-Gohelle



©SMT Artois-Gohelle



©SMT Artois-Gohelle



©SMT Artois-Gohelle

de 41 bus destinés aux futures lignes Bulles qui viendront également augmenter de manière conséquente la part des bus accessibles.

En plus des efforts en cours pour mettre en accessibilité les points d'arrêt, le SMT AG a mis en place le service Proxibus, offre de transport public opérée par Tadao et destinée aux PMR.

Ainsi, si le véhicule le permet, l'organisation de Proxibus privilégie le recours au groupage (plusieurs personnes à mobilité réduite transportées en même temps).

Le service est réservé aux personnes habitant le territoire et pour des déplacements supérieurs à 500 m, effectués à l'intérieur du périmètre du SMT (l'origine et la destination des déplacements doivent être situées dans ce périmètre). La personne est prise en charge devant son domicile et déposée devant l'endroit souhaité.

Toute personne à mobilité réduite ne pouvant pas utiliser le réseau classique peut avoir accès au service Proxibus sous réserve de l'avis d'une commission spécifique.

# 02 DIAGNOSTIC

## 2. Les transports interurbains

### 2.1 Le réseau interurbain Oscar

10 lignes du réseau Oscar desservent le périmètre du SMT Artois-Gohelle :

- Ligne 511 : Isbergues/ Aire-sur-la-Lys/Saint-Omer
- Ligne 517 : Hesdin /Saint-Pol-sur-Ternoise / Bruay-La-Buissière
- Ligne 533 : Hénin-Beaumont / Arras
- Ligne 534 : Lens / Arras
- Ligne 535 : Bruay-La-Buissière / Arras
- Ligne 536 : Hénin-Beaumont / Douai
- Ligne 537 : Lillers / Bruay-La-Buissière
- Ligne 538 : Norrent-Fontes / Lillers / Béthune
- Ligne 539 : Merville / Béthune
- Ligne 540 : Armentières / Béthune

Depuis le 1er septembre 2017, la Région des Hauts-de-France a repris la gestion de ces lignes.

En fonction de la restructuration de l'offre qui découlera de la mise en oeuvre du PDU, les lignes incluses intégralement dans le ressort territorial du SMT AG seront intégrées au réseau Tadao. Les lignes qui assureront des liaisons vers les territoires extérieurs resteront de compétence régionale.

A noter que l'intégration des lignes internes au ressort territorial du SMT AG ne pourra se faire qu'à la fin des marchés publics en 2021.

Remarque :

Les lignes 511, 537, 538 et 539 jouent un rôle particulier dans la desserte du nouveau périmètre du SMT puisqu'elles desservent le territoire de la Lys Romane qui se trouvait en dehors du périmètre du SMT jusqu'au 31 décembre 2016.

La ligne 511 permet 5 allers/retours entre Isbergues et Aire-sur-la-Lys, commune avec laquelle Isbergues entretient des liens de proximité tant pour la mobilité domicile-travail que pour les déplacements liés aux achats. Pour des déplacements vers Saint-Omer, les temps de parcours en car ne sont pas compétitifs face au TER.

La Ligne 537 assure un rôle important au sein du territoire puisqu'elle permet de relier l'Auchellois à la gare et aux services administratifs localisés à Lillers.

Le principal intérêt de la ligne 538 est à la fois de relier Norrent-Fontes à Lillers d'une part, mais également d'assurer une desserte fine d'un certain nombre de communes rurales vers Béthune. Pour des déplacements entre Lillers et Béthune, le TER est nettement plus compétitif.

La ligne 539 assure un rôle similaire à la 538 en assurant des liaisons vers Béthune pour les communes qui se trouvaient en dehors du PTU en 2016, notamment Saint-Venant.

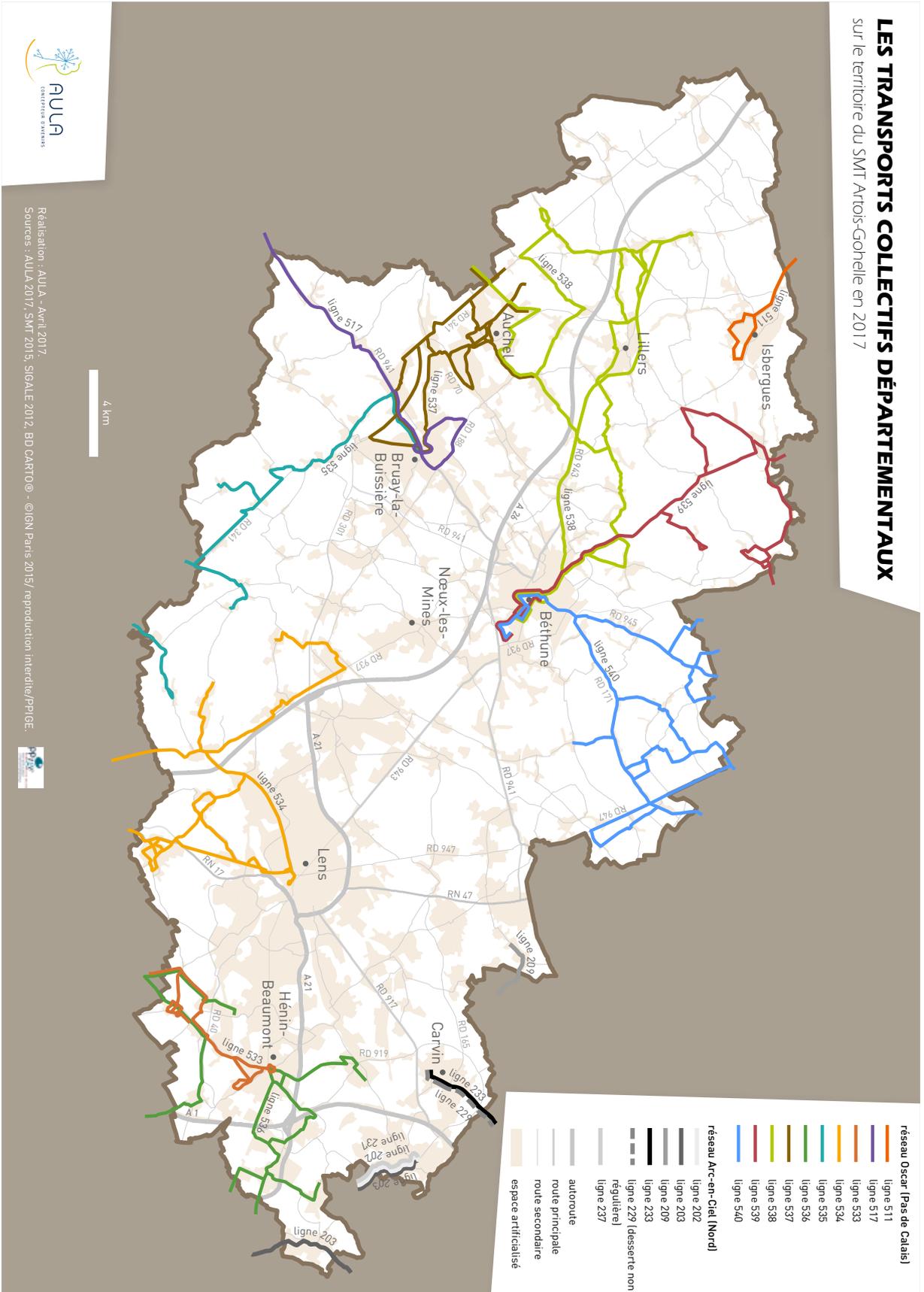
### 2.2. Le réseau Arc en Ciel

Le réseau du département du Nord "Arc-en-Ciel" dessert le territoire du Syndicat Mixte des Transports, au niveau des communes de Libercourt, Oignies, Leforest, Carvin et Billy-Berclau à raison de 70 courses par jour et selon les modalités suivantes :

- Ligne 202, reliant Libercourt à Lille et permettant les correspondances avec le TER à Libercourt, à raison de 10 arrivées et 9 départs par jour ;
- Ligne 203, reliant Libercourt à Douai et permettant les correspondances avec le TER à Libercourt et Leforest, à raison de 5 arrivées et 6 départs par jour ;
- Ligne 209, reliant Billy-Berclau à Lille et permettant les correspondances avec le TER à Bauvin-Provin, à raison de 5 arrivées et 4 départs par jour ;
- Ligne 229, reliant Carvin à Lille et permettant les correspondances avec le TER à Phalempin, à raison de 4 arrivées et 4 départs par jour ;
- Ligne 233, reliant Carvin à Lille et permettant les correspondances avec le TER à Phalempin, à raison de 5 arrivées et 6 départs par jour ;
- Ligne 237, reliant Libercourt à Mons-en-Pévèle et permettant les correspondances avec le TER à Libercourt, à raison de 6 arrivées et 6 départs par jour.

# 02IDIAGNOSTIC

## LES TRANSPORTS COLLECTIFS DÉPARTEMENTAUX sur le territoire du SMT Artois-Gohelle en 2017



# 02IDIAGNOSTIC

## 2.3. Le TER

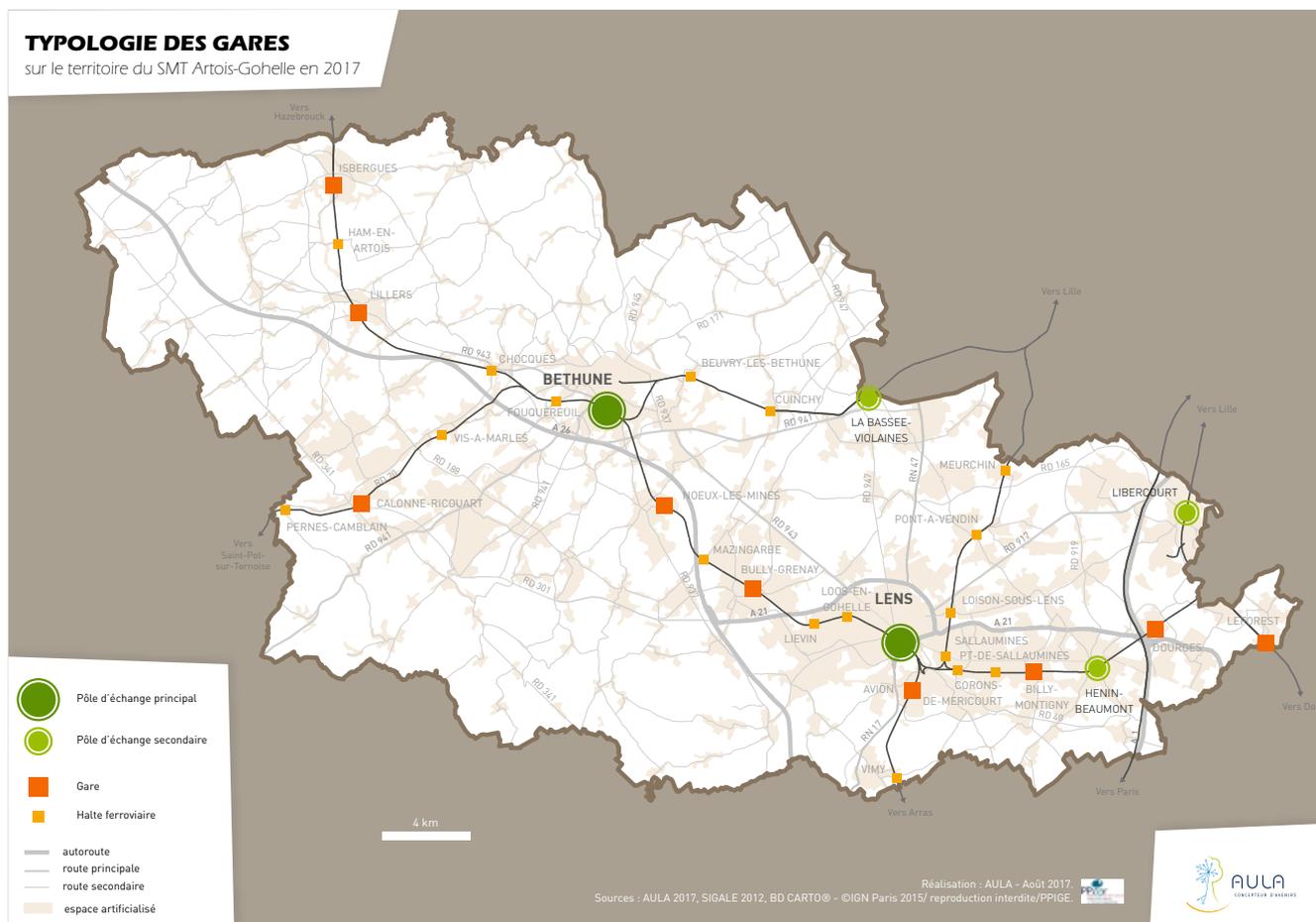
### 2.3.1. Le réseau TER

Le PTU est irrigué par 5 axes ferroviaires desservant 31 gares et haltes. Le réseau maillé permet des liaisons internes au territoire du SMT Artois-Gohelle, mais aussi avec les grands pôles extérieurs comme Lille, Douai, Arras, Dunkerque.

Parmi les 31 points d'arrêts du territoire, en tenant compte de l'offre ferroviaire et de l'intermodalité avec le réseau de transports collectifs urbains, on peut distinguer :

- 2 pôles d'échanges principaux (Bethune et Lens) ;
- 3 pôles d'échanges secondaires (La Bassée, Libercourt et Hénin-Beaumont) ;
- 9 gares ;
- 17 haltes ferroviaires.

Par définition, un pôle d'échanges multimodal est un lieu de connexion entre plusieurs réseaux de transport, où l'aménagement facilite les pratiques intermodales. Le réseau ferroviaire est le réseau de transports collectifs le plus structurant du territoire, les gares SNCF sont les lieux privilégiés pour la connexion des différents modes de transports.



# 02IDIAGNOSTIC

## 2.3.2. La fréquentation

Les gares où l'on compte le plus de montées/descentes sur le territoire sont Béthune et Lens avec respectivement 6 458 et 6 150 montées/descentes par jour en 2015.

Libercourt est la troisième gare la plus fréquentée du territoire avec 2 609 montées/descentes suivi de près au classement par la gare de La Bassée-Violaines (2 382 montées/descentes par jour) qui se trouve en dehors du périmètre du SMTAG mais qui est largement fréquentée par ses habitants.

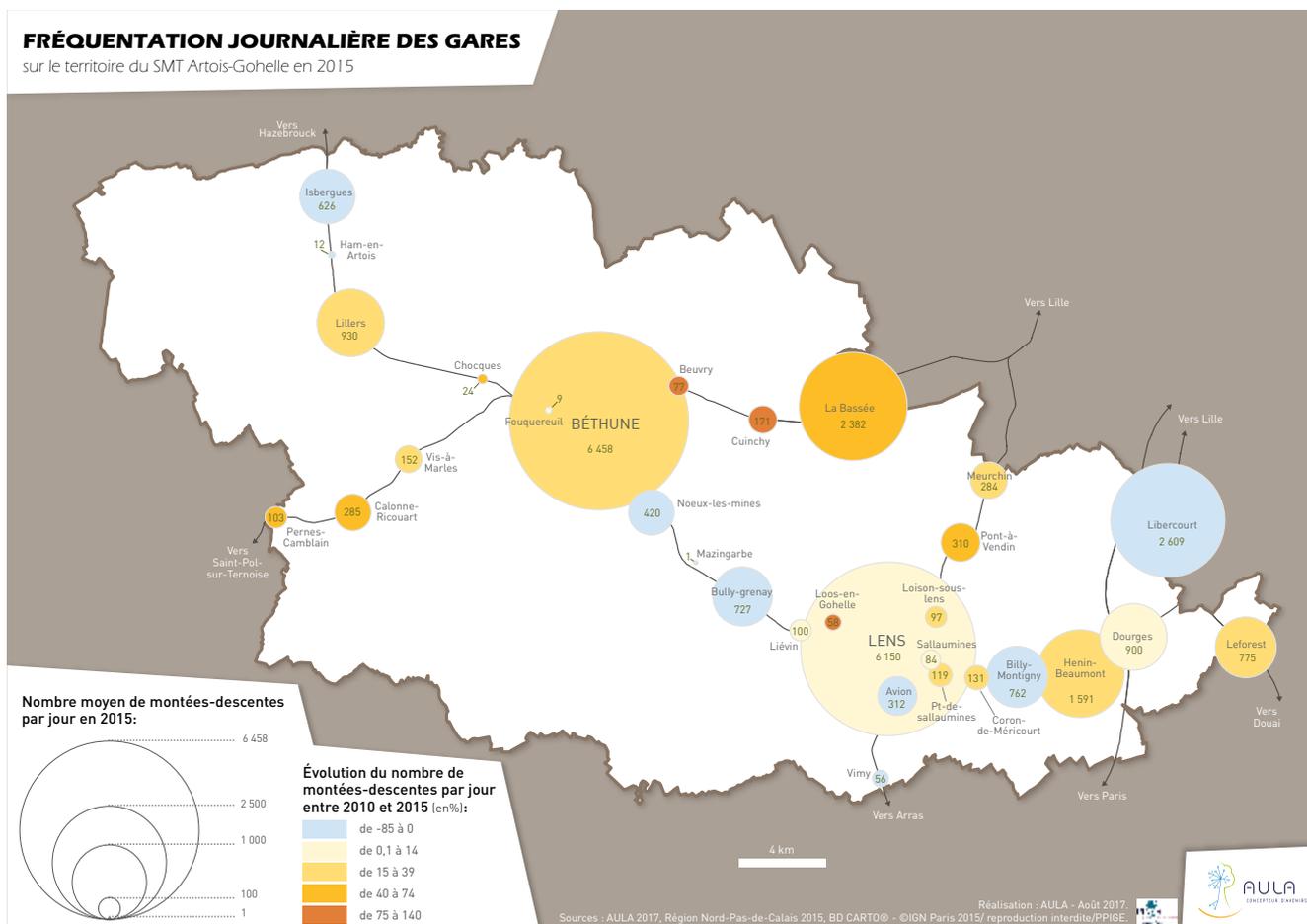
On peut également distinguer la gare de Hénin-Beaumont qui comptabilise 1 591 montées/descentes par jour.

La fréquentation du réseau TER a connu une augmentation de 14% entre 2010 et 2015 sur le territoire du SMT Artois-Gohelle. Parmi les principales gares du territoire, les progressions les plus fortes se constatent au niveau de la gare de Béthune (+33%) mais surtout au niveau de la gare de La Bassée (+63%) .

Le doublement de la fréquentation, entre 2006 et 2020, constitue une ambition régionale, ce qui veut dire viser un doublement du nombre d'usagers réguliers, soit 100 000 usagers et 200 000 voyages par jour en 2020. (Extrait SRT, octobre 2012).

Sur la période 2010-2015, la croissance du trafic a surtout été portée par les gares qui desservent le territoire du SCoT de l'Artois (+27%), un effet bénéfique de la mise en place du cadencement et du doublement de la ligne Béthune Don Sainghin en 2008. Sur la même période, le trafic a augmenté de 3% sur le territoire du SCoT de Lens-Liévin/Hénin-Carvin.

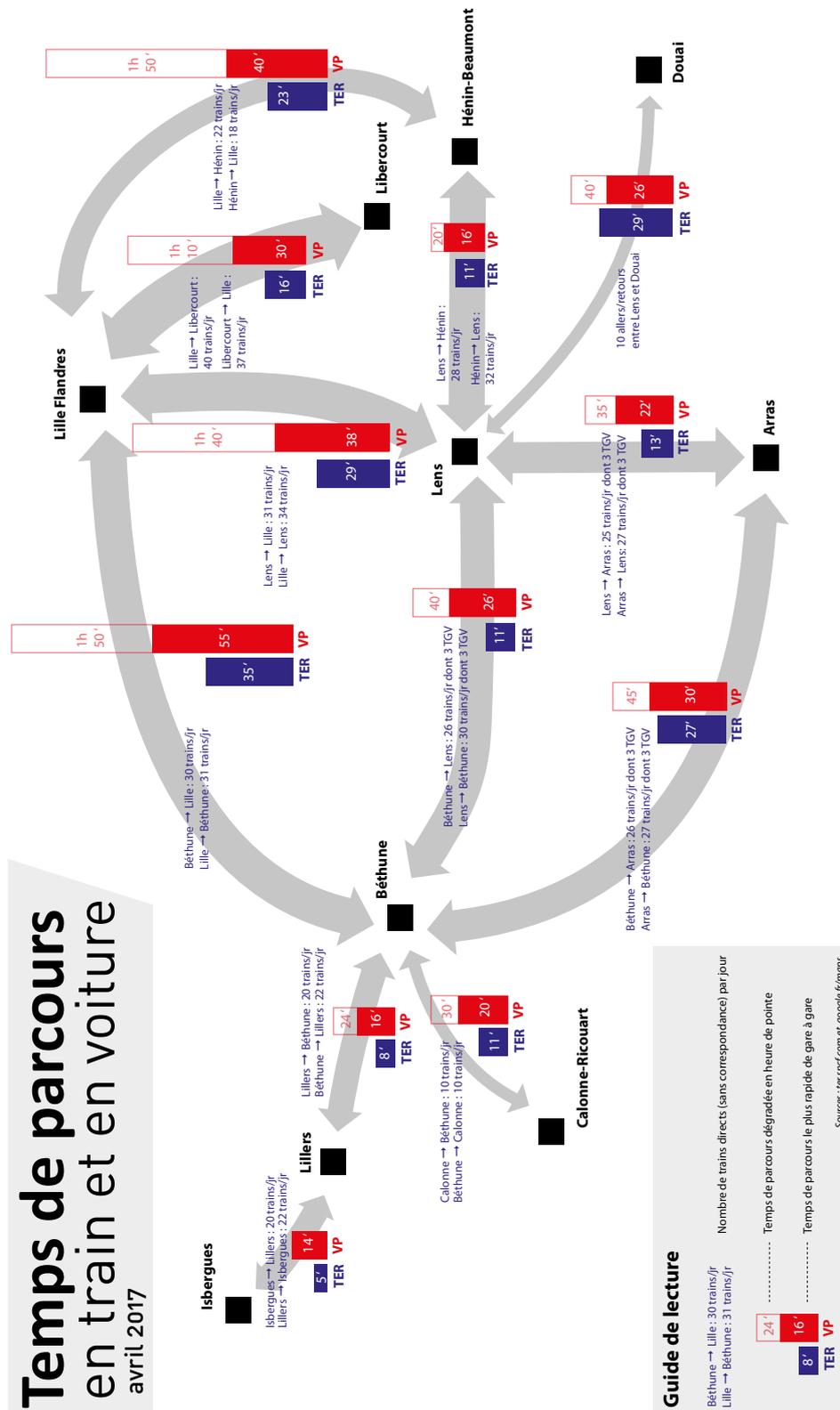
A l'échelle du territoire du SMT, il est à noter que le nombre de montées/descentes enregistré en 2015 est inférieur par rapport à 2014, tendance également observée à l'échelle du Nord et du Pas de calais.



# 02IDIAGNOSTIC

## 2.3.2. Temps de parcours

Si l'on regarde les temps de parcours entre les principales gares du territoire et les principales gares de l'Aire Métropolitaine de Lille, on remarque que pour chaque trajet, hormis Lens - Douai, les parcours les plus directs en TER se font plus rapidement que les trajets en voiture.



# 02IDIAGNOSTIC

Remarque : les temps de parcours en automobile affichés ci-contre correspondent à l'heure de pointe du matin, avec le meilleur temps de parcours et une vision en situation dégradée. Il est à noter que les temps de parcours en pointe du matin sont en général plus longs qu'en pointe du soir.

## Les trajets vers la métropole lilloise

- Les trajets TER les plus rapides entre Béthune et Lille (avec un arrêt en gare de La Bassée) se font en 35 minutes contre 55 minutes à 1h50 en voiture en heures de pointe du matin. On compte 8 trains permettant d'arriver à Lille entre 7 h et 9h et 6 trains en direction de Béthune. En pointe du soir, sur le créneau 16h-18h30 on dénombre 10 trains en direction de Béthune et 8 en direction de Lille.
- Concernant les trajets entre Lens et Lille, le meilleur temps de parcours est 29 minutes. On compte 9 trains permettant d'arriver à Lille entre 7 h et 9h et 6 trains en direction de Lens. En pointe du soir, sur le créneau 16h-18h30, on dénombre 6 trains en direction de Lille et 10 en direction de Lens. En heures de pointe du matin le train est donc également attractif car le temps de parcours en voiture varie de 45 min à 1h40.
- Entre Hénin-Beaumont et Lille, les trajets les plus rapides en train se font en 23 minutes. En pointe du matin, on dénombre 6 trains permettant d'arriver à Lille entre 7h et 9h et 4 trains dans l'autre sens. En pointe du soir, sur le créneau 16h-18h30 on dénombre 7 trains en direction de Hénin-Beaumont et 4 en direction de Lille. De gare à gare, le train est très compétitif car le temps de parcours en voiture est de 40 minutes à 1h50.

Les liaisons TER les plus rapides entre Libercourt et Lille se font en 16 minutes. On compte 8 trains permettant d'arriver à Lille entre 7 h et 9h et 4 trains en direction de Libercourt. En pointe du soir, sur le créneau 16h-18h30, on dénombre 3 trains en direction de Lille et 10 en direction de Libercourt. Là encore, le train permet une garantie de temps de parcours par rapport à l'automobile dont le temps de parcours varie de 30 min à 1h10.

## Les trajets à l'intérieur du territoire du SMTAG

- Entre Béthune et Lens, les trajets les plus rapides en train se font en 11 minutes en TGV et 17 minutes en TER. En pointe du matin, on dénombre 5 trains dans chaque sens permettant d'arriver à destination entre 7h et 9h. En pointe du soir, sur le créneau 16h-18h30 on dénombre 8 trains en direction de Lens et 6 en direction de Béthune. De gare à gare, le train est très compétitif car le temps de parcours en voiture est de 26 minutes.

- Le nombre de trains qui desservent la gare de Lillers et d'Isbergues est identique. En heures de pointe du matin, les deux gares sont desservies par 7 trains entre 7h et 9h. En pointe du soir, les deux gares sont desservies par 7 trains.

-Entre Hénin-Beaumont et Lens, les trajets les plus rapides en train se font en 11 minutes. En pointe du matin, on dénombre 5 trains permettant d'arriver à Lens entre 7h et 9h et 7 trains dans l'autre sens. En pointe du soir, sur le créneau 16h-18h30, on dénombre 5 trains en direction de Hénin-Beaumont et 8 en direction de Lens. De gare à gare, le train est très compétitif car le temps de parcours en voiture est de 16 minutes à 20 minutes.

-Entre Lillers et Béthune, le trajet le plus rapide se fait en 8 minutes (5A/R/J) contre 16 minutes en voiture, soit deux fois plus.

-Entre Isbergues et Béthune, le trajet le plus rapide se fait en 14 minutes (7 A/R/J) contre 19 minutes en voiture de gare en gare.

## Les trajets vers Arras

- Entre Lens et Arras, les liaisons par la voie ferrée les plus rapides se font en 13 minutes que ce soit via le TGV ou le TER, le temps de parcours en voiture étant de 22 minutes à 35 minutes en heures de pointe du matin. On dénombre 4 trains pour une arrivée à Lens entre 7h et 9h et 6 trains dans l'autre sens. En heures de pointe du soir, pour un départ entre 16 h et 18h30, on dénombre 8 trains en direction de Lens et 5 trains en direction d'Arras.
- Entre Béthune et Arras, les liaisons par la voie ferrée les plus rapides se font en 27 minutes en TGV et 31 minutes en TER alors que le temps de parcours en voiture est de 30 à 45 minutes. La fréquence des trains entre Arras et Béthune est la même que pour la relation Lens-Arras.

## Les trajets vers Douai

Entre Lens et Douai, on observe 10 allers-retours directs par jour en TER. En heures de pointe du matin, 2 trains permettent d'arriver à Lens entre 7 et 9h les trajets les plus rapides se font en 29 minutes, contre 26 à 40 minutes en voiture.

## Les trajets vers Hazebrouck

Entre Isbergues et Hazebrouck, le trajet le plus rapide se fait en 11 minutes (14 A/R/J), contre 27 minutes en voiture. Ainsi, le TER apparaît plus compétitif que la voiture en termes de temps de parcours, surtout dans le sens Isbergues-Hazebrouck.

# 02 DIAGNOSTIC

Entre Lillers et Hazebrouck, le trajet le plus rapide se fait en 16 minutes (8 A/R/J) contre 30 minutes en voiture. Sur ce trajet, dans les deux sens, le TER permet un gain de temps de moitié en termes de temps de parcours.

En synthèse, dans de nombreux cas, le train apparaît compétitif par rapport à l'automobile mais ne permet généralement pas de couvrir l'ensemble de la chaîne de déplacements des usagers. L'automobile en revanche permet des déplacements de porte-à-porte.

## 2.4. Le Syndicat Mixte Intermodal Régional de Transports (S.M.I.R.T)

Partageant l'objectif commun de développer l'usage des transports collectifs à l'échelle du territoire régional, les 14 Autorités Organisatrices de Transports du Nord - Pas-de-Calais ont souhaité mettre en place une réflexion commune sur l'intermodalité. Cette collaboration, initiée par la signature d'une Charte Régionale de l'intermodalité en 1999 a pris une nouvelle dimension avec la constitution d'un Syndicat Mixte Intermodal Régional de Transport, en 2009. Le SMIRT est le seul syndicat mixte en France créé à l'échelle régionale.

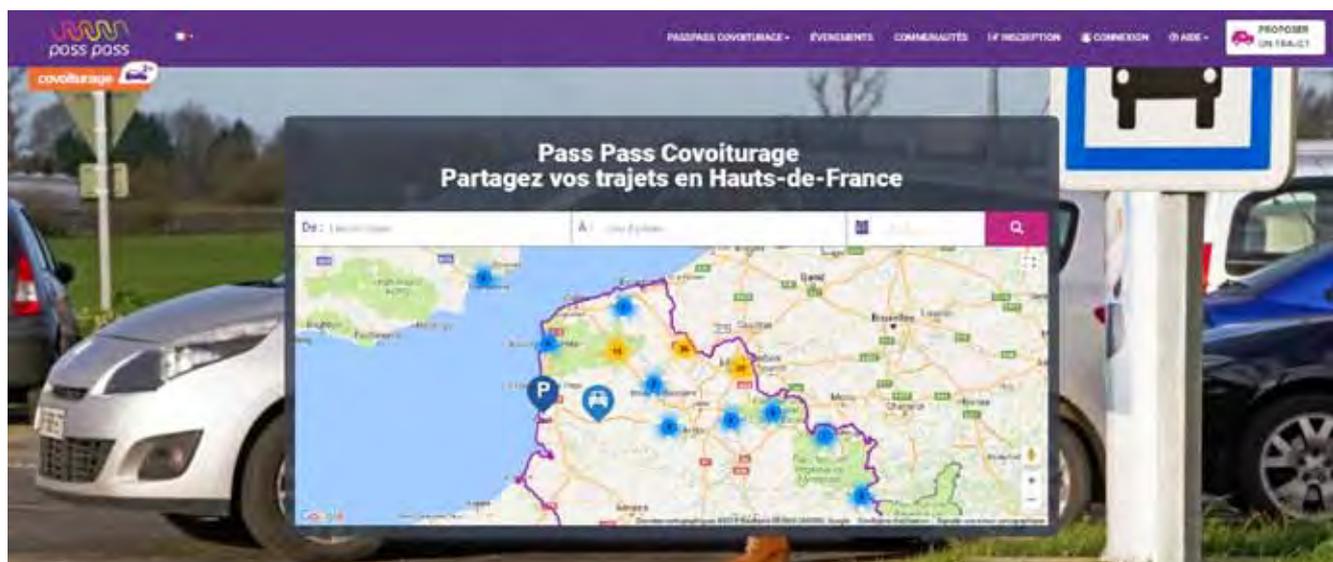
Ses compétences sont celles d'un syndicat mixte de type SRU (Solidarité et Renouvellement Urbains) :

- La coordination des services organisés par ses adhérents ;
- La mise en place d'un système multimodal d'information à l'attention des usagers ;

Face à cela, la régularité et la complémentarité TCU-TER est primordiale pour minimiser les temps de correspondance et offrir des temps de parcours attractifs sur l'ensemble de la chaîne de déplacement permettant de renforcer la compétitivité face à la voiture. En outre, un problème de sur-fréquentation est observé sur certaines liaisons en heures de pointe, impactant négativement la possibilité d'un accroissement du report modal vers le rail.

- La recherche d'une tarification coordonnée et de titres de transports uniques ou unifiés.

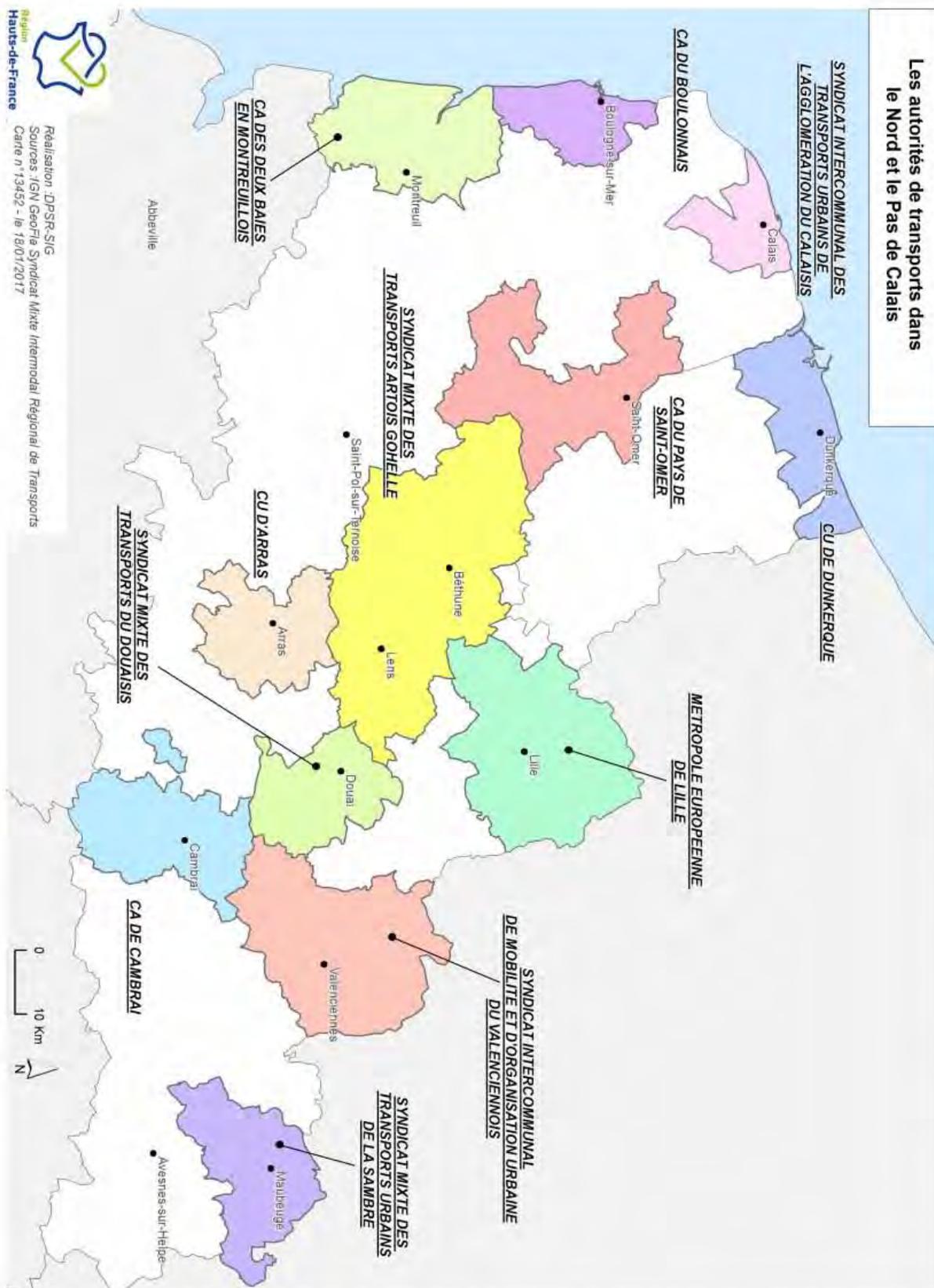
Le SMIRT s'occupe du développement de la plateforme de covoiturage opérationnelle depuis 2017. Par ailleurs, le site d'information multimodale passpass.fr permet de valoriser un certain nombre d'offres de transport (taxi, transports en commun, cars longues distances mais aussi les départs et arrivées par avion). A terme, ce site souhaite afficher une interopérabilité entre les différents modes. Concrètement, cela permettra aux usagers de connaître tous les modes proposés, dans une logique intermodale, pour se rendre d'un lieu à un autre (transports en commun, vélo, covoiturage, etc.).



Bienvenue sur le site de covoiturage quotidien de votre territoire

Source : passpasscovoiturage.fr

# 02IDIAGNOSTIC



# 02IDIAGNOSTIC

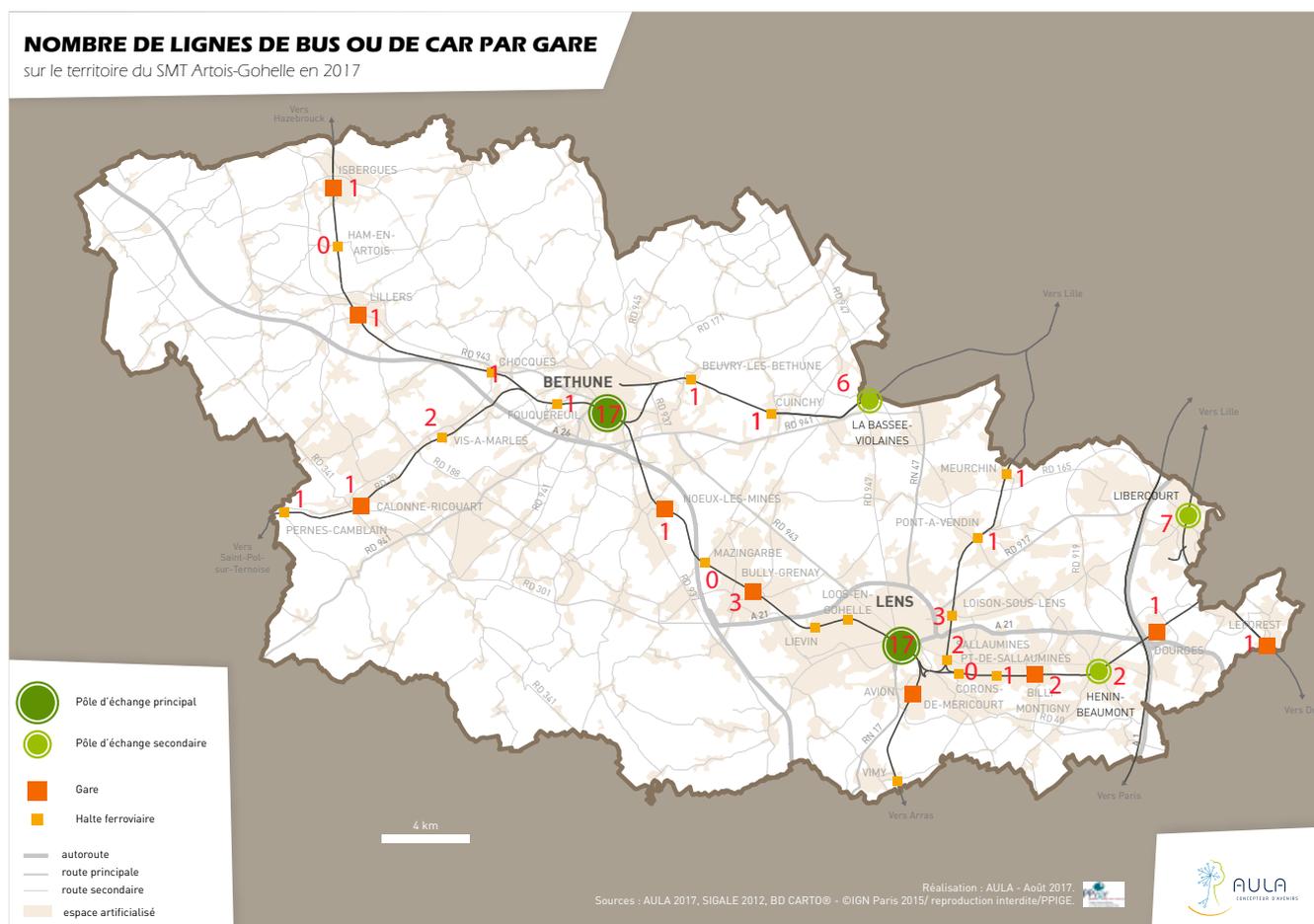
## 3. L'intermodalité

Le système de transport se décompose en modes de transports aux caractéristiques très différentes. L'articulation des modes de transport entre eux constitue une des questions essentielles de l'organisation générale du système de transport. Ainsi, deux modes de transports utilisés dans un même déplacement définissent une pratique intermodale. Si l'intermodalité renvoie à l'articulation des modes de transports collectifs tels que le TER, les bus (TADAO) ou encore les lignes de car interurbain (oscar), elle inclut également les modes doux (vélo, marche à pied) et l'automobile.

D'après le GART (Groupement des autorités responsables de transport), lorsqu'en un même lieu, on est en présence

d'un aménagement impliquant au moins deux modes de transport en commun ou des transporteurs différents, et visant à favoriser les pratiques intermodales de transport, on parle alors de pôle d'échanges. Ce pôle d'échanges implique a minima la matérialisation et l'optimisation du lien entre ces deux modes de transports collectifs. Il doit par ailleurs faciliter l'accès des réseaux de transports en commun aux utilisateurs de tous les autres modes de transports.

28 gares sur les 31 utilisées pour la desserte du territoire du SMT AG le PTU du SMT sont desservies par au moins une ligne de bus/car.



# 02IDIAGNOSTIC

Au-delà de la desserte théorique par les TCU, il est intéressant de regarder les temps de correspondance entre bus et TER dans certaines gares majeures du territoire. Ainsi, les correspondances sont jugées correctes lorsqu'elles sont comprises entre 3 et 10 minutes. Au-delà elles sont jugées moyennes et lorsque le temps de correspondance est supérieur à 15 minutes, alors elles sont jugées mauvaises. Ainsi, à titre d'exemple, pour les TER circulant en heures de pointe du matin depuis Lens et Béthune à destination de Lille ou Arras, seules 18 à 25% des correspondances bus-TER sont jugées correctes.

En gare de Lillers, pour les 22 A/R proposés vers Hazebrouck et vers Béthune, seules 3 ou 4 correspondances sont possibles en heures de pointe et peu d'entre-elles

sont considérées comme correctes. Par exemple, en gare de Lillers pour la ligne 537, la quasi-totalité des correspondances car/TER sont correctes. Si l'on prend au contraire la ligne 538 (Norrent-Fontes-Lillers-Béthune), la majorité des correspondances est soit impossible soit moyenne voire mauvaise.

Enfin, dans la gamme tarifaire, figure une gamme intermodale bus + train. L'intégration tarifaire (évoquée précédemment) vient compléter cette offre intermodale.

GAMME INTERMODALE TRAIN + BUS			
Fideli'TER + Hebdo	Libre circulation sur le réseau TADAO en complément d'un abonnement Fideli'TER	5,30 €	A charger en gare SNCF sur la carte régionale de transport PASS PASS
Fideli'TER + Mensuel		20€	

## TEMPS DE CORRESPONDANCES BUS / TER DANS LES PRINCIPALES GARES DU TERRITOIRE

	CORRESPONDANCES BUS > TER EN GARE DE LENS				
	Vers Lille			Vers Arras	
	TER 7H36	TER 7H44	TER 7H52	TER 7H27	TER 7H48
Bulle 1 > Liévin	20	13	6	11	17
Bulle 1 > Hénin	18	11	4	9	15
Bulle 3 > Avion	13	21	09	24	25
Bulle 3 > Lens	13	21	09	24	25
11 > Grenay	17	25	x	8	29
11 > Noyelles	21	29	7	12	x
13 > Angres	12	20	28	x	24
13 > Noyelles	23	x	9	14	5
21	10	18	26	x	22
22	x	x	x	x	x
23	x	10	18	x	14
33	x	7	15	x	11
35 > Avion	12	20	28	x	24
35 > La Bassée	15	23	x	6	27
37	x	11	19	24	15
39	x	x	4	x	x
40	x	x	4	x	x
41	6	14	22	27	18
51	x	11	19	x	15
133	x	x	6	x	x
191	x	x	9	x	5

	CORRESPONDANCES BUS > TER EN GARE DE BETHUNE					
	Vers Lille			Vers Arras		
	TER 7H21	TER 7H25	TER 7H50	TER 7H13	TER 7H26	TER 7H44
Bulle 2 > Bruay	4	8	13	16	9	7
Bulle 2 > Beuvry	4	8	13	16	9	7
Bulle 4 > Béthune	6	10	15	18	11	9
Bulle 4 > Beuvry	5	9	14	17	10	8
10 > Oblinghem	5	9	x	27	10	28
10 > Beuvry	7	11	6	29	12	x
12	4	8	x	26	9	27
20	x	x	5	28	x	x
22	x	x	8	x	x	x
24	x	x	10	x	x	x
26	x	x	8	x	x	x
50	x	x	16	x	x	10
52	x	x	10	x	x	x
54	x	x	8	x	x	x
56	x	x	x	x	x	x
161	x	x	7	x	x	x
162	x	x	10	x	x	x

Source : www.ter-sncf.com et TADAO 2013



# 02IDIAGNOSTIC



© AULA

# 02IDIAGNOSTIC

## 4. État des lieux de l'intermodalité au sein des principales gares du territoire

### 4.1. Hénin-Beaumont



La gare d'Hénin Beaumont s'inscrit au sein d'une conurbation urbaine dense composée d'un maillage serré de gares SNCF sur l'axe Lens-Dourges. C'est la cinquième gare du territoire en termes de fréquentation : environ 1 500 montées/descentes par jour et 60 trains/jour.

- Une connexion TCU - TER qui s'améliore  
La ligne 15 dessert la gare à raison d'un bus par demi-heure.

Depuis septembre 2015, la Bulle 1 (Liévin - Lens - Hénin-Beaumont - Noyelles-Godault) dessert également la gare (arrêt situé rue Parmentier).

L'arrêt "Girondins", desservi par 4 lignes régulières du réseau TADAO, est situé rue Pasteur à 500 m environ de la gare. Cependant, sa localisation n'est pas indiquée au

niveau de la gare SNCF et le cheminement depuis cet arrêt n'est pas aisé pour le piéton.

- Un accès en voiture valorisé  
Le parvis de la gare est dédié à la circulation et au stationnement des véhicules. On dénombre 25 places en stationnement zone bleue (stationnement de 1h30 maximum) et 180 en stationnement longue durée gratuit, soit un total de 205 places de stationnement avec accès direct au bâtiment voyageurs. Une soixantaine de places a été réalisée à l'ouest de la gare, rue de la Perche, permettant de répondre à la demande.

Cependant, la gare étant en retrait des axes routiers urbains structurants, le cheminement pour y accéder n'est pas optimal et nécessiterait d'être compensé par une signalétique adaptée.

## 02IDIAGNOSTIC

- Un potentiel d'accessibilité par les modes actifs à exploiter

De par sa situation, la gare d'Hénin-Beaumont, possède une aire d'attractivité peu étendue (82% des usagers de la gare résident à moins de 3 km). Un report modal important sur les modes actifs est alors envisageable.

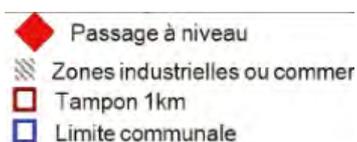
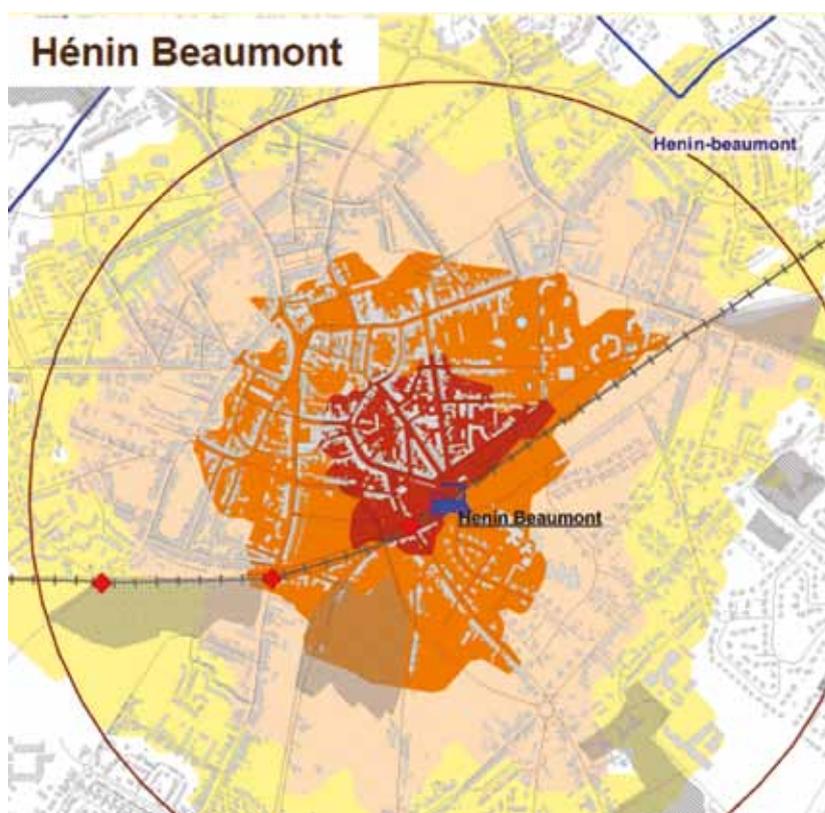
Actuellement, des dysfonctionnements entravent l'accessibilité piétonne ou cycliste (voir photos).

Un parking vélo sécurisé est présent, en retrait de l'espace public central. Celui-ci est peu visible des usagers et de nombreuses dégradations ont été signalées sur des vélos. Aujourd'hui, plus aucun vélo n'y est stationné.

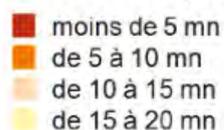
L'accès à la gare depuis la partie sud des voies ferrées

n'est pas propice aux modes actifs, malgré la présence d'une passerelle qui n'est que très peu utilisée et non conforme aux normes PMR. Pour accéder aux quais depuis la partie sud des voies ferrées, les piétons n'hésitent pas à longer ces dernières depuis le passage à niveau, alors qu'aucun aménagement sécurisé ne le permet. En complément du projet de parking rue de la Perche, une liaison douce et sécurisée longeant la voie ferrée jusqu'aux quais est envisagée.

### ACCESSIBILITÉ PIÉTONNE À PARTIR DE LA GARE



#### Accessibilité à pied à la gare c



# 02IDIAGNOSTIC

Rue Parmentier : absence de bande cyclable, et stationnement illicite sur les trottoirs, gênant la progression des piétons.



© AULA

Passage piéton rue Parmentier débouchant sur une place de stationnement.



© AULA

Garage à vélos sécurisé sur le site de la gare. Peu visible depuis le parvis, il est très peu utilisé.



© AULA

Piétons préférant traverser la voie ferrée par le passage à niveau plutôt que par la passerelle.



© AULA

Enjeux généraux I

- Améliorer la desserte de la gare par le réseau TCU ;
- Créer de véritables cheminements doux sécurisés permettant d'accéder à la gare ;
- Valoriser l'usage des modes alternatifs à l'automobile dans l'aménagement du pôle d'échanges.

# 02IDIAGNOSTIC

## 4.2. La Bassée



Situé à la frontière entre le département du Nord et le département du Pas-de-Calais, le pôle d'échanges de La Bassée a connu un réaménagement complet au cours de l'année 2013. Sa situation stratégique au sein de l'Aire Métropolitaine de Lille (au contact entre la communauté urbaine de Lille et le territoire du SMT Artois-Gohelle) et son offre TER (61 trains par jour) nécessitent de porter un regard sur l'accessibilité de la gare via les différents modes de déplacements, dans l'optique d'un report modal vers le rail pour les déplacements interurbains.

- Une gare fréquentée essentiellement par des habitants du Pas-de-Calais

La gare de La Bassée est celle qui a connu l'évolution de fréquentation la plus importante entre 2010 et 2015 : +923 montées-descentes/jour. 75% des usagers viennent de communes du Pas de Calais pour des déplacements vers la métropole lilloise.

- Une nouvelle offre de parking déjà saturée  
Un parking relais surveillé de 160 places a été réalisé

en lieu et place de l'ancien parking de 60 places. Pour lutter contre le stationnement illicite, des places de parking ont également été matérialisées le long de la rue du Marais. On constate que cette nouvelle offre est inférieure à la demande, et qu'elle n'éradique pas le stationnement illicite ou le report de stationnement sur des rues avoisinantes (Boulevard du canal) ou sur le parking d'Intermarché.

Au sud de la voie ferrée, un réaménagement de la Route de Lens est envisagé ainsi que la création d'un parking d'une cinquantaine de places sur le site de l'ancienne station-service.

- Une connexion TCU - TER améliorée  
Six lignes régulières desservent la gare de La Bassée, deux du réseau Transpole et quatre du réseau Tadao. Une navette connectant la gare à la zone industrielle Artois Flandres a également été mise en place par le SMT Artois Gohelle en mars 2013.  
La création d'une gare routière favorise l'intermodalité entre les réseaux de bus urbains et le train.

# 02DIAGNOSTIC

- Accessibilité modes actifs

L'accessibilité par les modes actifs a également été repensée. Un parking vélo sécurisé a été implanté sur le quai de la gare. Des bandes cyclables ont été réalisées sur l'Avenue Jean Baptiste Lebas, ainsi qu'un élargissement des trottoirs au niveau du pont qui enjambe le canal.

Ces aménagements modes doux nécessiteraient d'être complétés au sud de la voie ferrée sur la Route de Lens notamment, où du stationnement sauvage gêne la progression des piétons.

A noter que la gare de La Bassée ne peut être incluse dans l'offre d'intégration tarifaire du SMTAG car en dehors de son périmètre.



© AULA

Report du stationnement des navetteurs sur le Boulevard du Canal et stationnement sauvage à l'entrée du parking de la gare



© AULA



Gare routière de La Bassée

© AULA



© AULA

Rampe d'accès PMR permettant de relier la gare routière et la gare SNCF



© AULA

Parking vélos sécurisé au niveau des quais de la gare SNCF



© AULA

Aménagement des cheminements mode doux sur le pont de l'Avenue Jean Baptiste Lebas menant à la gare



© AULA

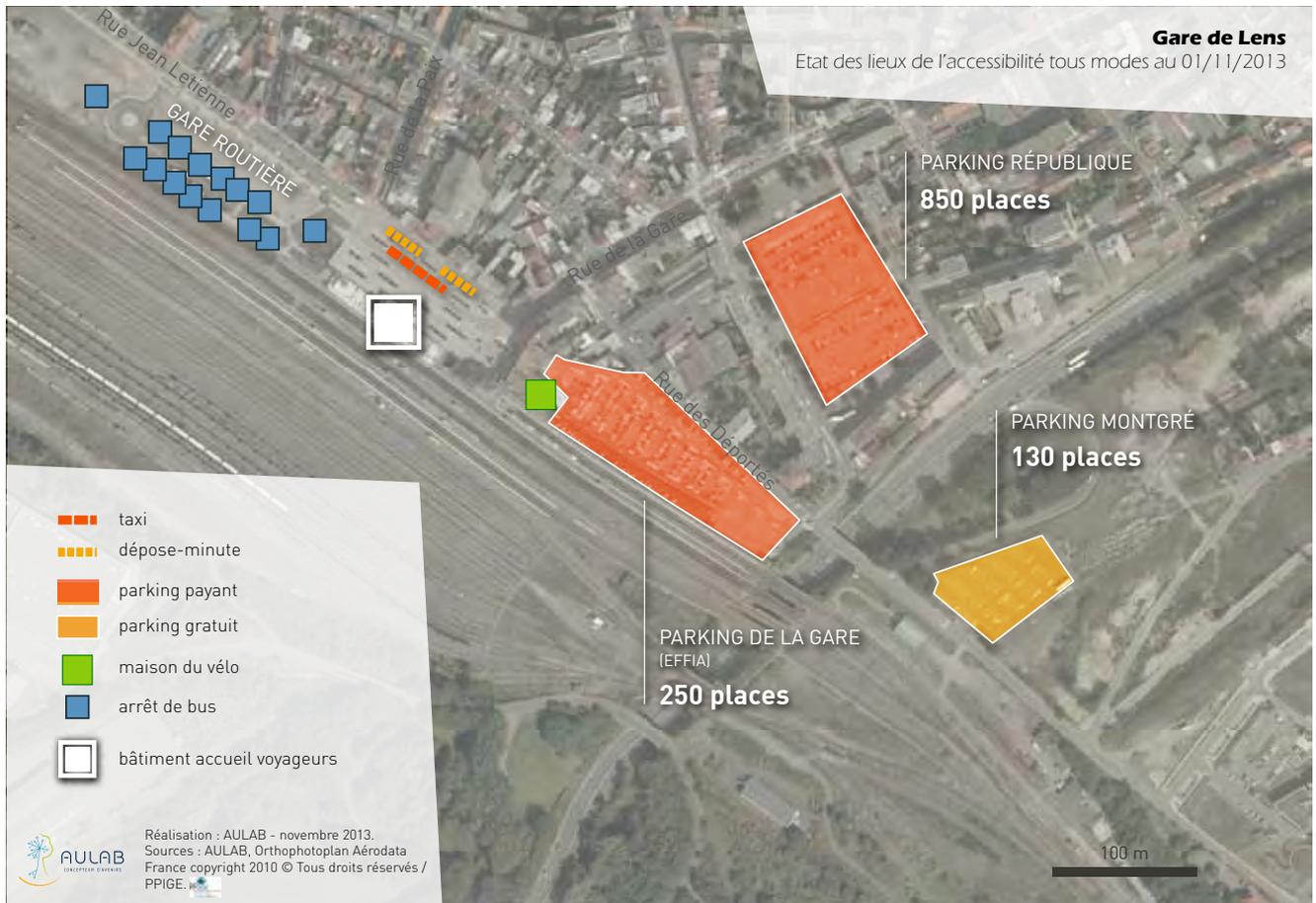
Trottoir de la route de Lens

## Enjeux généraux I

- Développer le réseau de liaisons douces au sud du pôle d'échanges
- Ajuster l'offre de stationnement automobile en fonction de la demande

# 02IDIAGNOSTIC

## 4.3. Lens



Située au sein du principal pôle urbain du territoire, la gare de Lens est la deuxième gare la plus fréquentée du territoire du SMT Artois-Gohelle, avec 6 150 montées-descentes par jour (en 2015).

- Stationnement automobile payant

La municipalité a opté pour la mise en place d'un stationnement payant sur certains secteurs du centre-ville. Cette mesure concerne les rues situées à proximité de la gare telles que la rue Jean Letienne, la rue de la Gare ou encore la rue de la Paix. Elle concerne également les parkings de la gare (géré par Effia et d'une capacité de 250 places), le parking République (capacité de 850 places), le parking Jean Jaurès (capacité de 60 places). Ces parkings payants sont gérés par la société Effia.

On constate que les parkings de la gare et République, sont sous utilisés. Les usagers du TER venant à la gare en voiture - en majorité des navetteurs travaillant sur la métropole lilloise - préfèrent se garer au sein du quartier Montgré où le stationnement est gratuit. Situé à 500m de la gare, le parking Montgré n'a pas la capacité

suffisante (130 places) pour répondre à la demande. On observe alors un report du stationnement dans les rues avoisinantes (stationnement gratuit matérialisé ou stationnement sauvage).



Stationnement sauvage quartier Montgré

© AULA

## 02 DIAGNOSTIC



Signalétique spécifique aux piétons

© AULA

Face à cette situation, on constate que certains usagers TER de la gare de Lens préfèrent se reporter sur les gares avoisinantes telles que Bully-Grenay ou Pont à Vendin par exemple.

- Une offre TCU importante

La gare de Lens bénéficie d'une bonne connexion au réseau de transport urbain. Seize lignes du réseau Tadao ont un point d'arrêt au niveau de la gare routière située à l'ouest du bâtiment voyageur SNCF. Parmi ces seize lignes on trouve les Bulles 1 et 3 d'une fréquence de 15 à 20 minutes, deux lignes Bleues d'une fréquence de 30 minutes, neuf lignes Mozaïc à raison d'un bus par heure et trois lignes Duo aux fréquences adaptées à des besoins ciblés.

En plus du réseau TCU traditionnel, le SMT Artois-Gohelle a mis en place une navette permettant de relier la gare au Louvre-Lens.



Cheminement piéton le long de la rue Jean Letienne

© AULA

- Une réflexion sur les liaisons douces à étendre aux différents itinéraires d'accès à la gare

Autrefois dédié au stationnement, le parvis de la gare de Lens a subi un réaménagement récent au cours duquel la place de la voiture a été réduite à une zone de dépose-minute et à une station réservée aux taxis. Une voie bus traverse également le parvis. Un aménagement qualitatif permet d'affirmer la priorité du piéton. Des cheminements doux ont été réalisés le long de la rue Jean Letienne dans le cadre de la liaison entre la gare et le Louvre-Lens. Ces aménagements permettent d'offrir une accessibilité piétonne de qualité depuis la partie sud des voies ferrées via l'avenue Alfred Maës située à 600m de la gare.

A contrario, le cheminement entre la gare et le quartier Montgré comprend plusieurs dysfonctionnements créant des ruptures dans la chaîne de déplacement. La rue des Déportés qui permet d'accéder à la gare est bordée par du stationnement payant, empiétant en partie sur le trottoir, obligeant les piétons à traverser ou à marcher sur la route.

On peut également noter l'absence de bande cyclable rue de la gare.



Rupture dans la chaîne de déplacement rue des Déportés

© AULA

# 02IDIAGNOSTIC



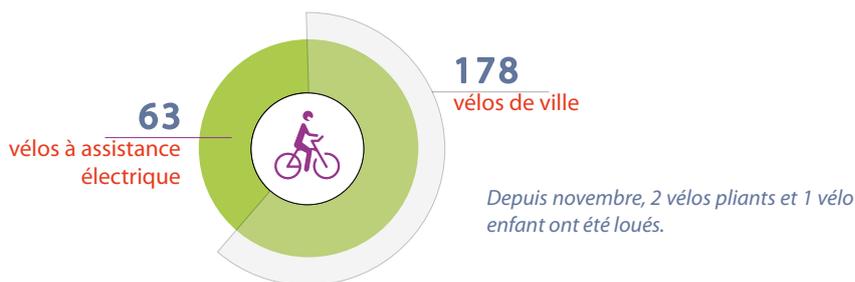
© AULA

- La Maison du vélo : une action en faveur des modes actifs

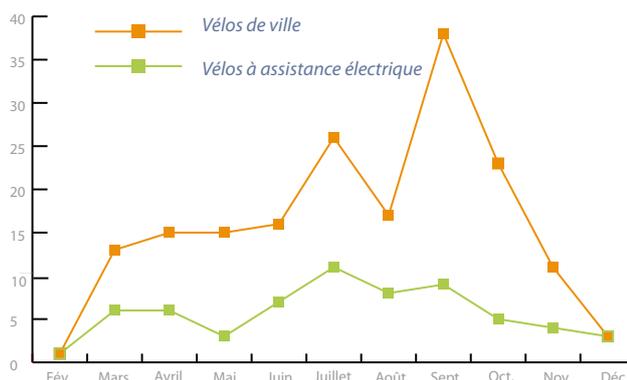
Le SMT Artois Gohelle a ouvert le 13 février 2014 une maison du vélo. Celle-ci offre aux usagers deux types de services :

- Un service de location courte et moyenne durée de vélos de ville, de vélos à assistance électrique, de vélos pliants et de vélos enfants.
- Un service de gardiennage pour les vélos personnels et les vélos biclo, accessible 24h/24 et 7j/7 aux abonnés TER et TADAO.

Au 1<sup>er</sup> janvier 2015, 63 vélos à assistance électrique ont été loués et 178 vélos de ville. Le nombre de locations a connu une progression régulière jusqu'à la fin de l'été.



Source : Rapports mensuels du délégataire - Année 2014



## Enjeux généraux I

- Proposer une offre de stationnement automobile attractive pour les usagers du train, en cohérence avec la demande
- Éviter le report du stationnement automobile des usagers du TER vers les quartiers et les gares avoisinantes par la mise en cohérence des politiques de stationnement
- Développer le réseau de liaisons douces permettant d'accéder à la gare

# 02IDIAGNOSTIC

## 4.4. Béthune



Avec environ 6 458 montées/descentes par jour en 2015, la gare de Béthune est la première gare du territoire du SMT Artois-Gohelle.

- Une offre TC peu lisible et difficilement accessible  
La gare de Béthune est desservie par deux lignes Bulles, une ligne Bleue, quatre lignes Mozaïc, quatre lignes Duo et deux lignes Allobus.

L'absence de gare routière ne permet pas une lisibilité claire de l'offre TC par les usagers. Les arrêts de bus desservant la gare SNCF sont répartis sur les avenues de Lens et Maréchal Juin ainsi que sur le boulevard Poincaré.



Les montées/descentes au niveau de l'arrêt de bus Boulevard Raymond Poincaré se font entre les voitures en stationnement. © AULA

# 02IDIAGNOSTIC



Parking de la gare de Béthune, côté centre-ville

© AULA



Passerelle permettant d'accéder à la gare depuis le secteur au Sud des voies ferrées

© AULA

- Une offre de stationnement VL hétérogène  
Le stationnement longue durée se répartit sur 2 secteurs principaux :

- le parking sur l'ancien site des Autobus Artésiens, composé de 250 places environ. Il ne bénéficie pas d'un revêtement adapté à sa fonction, ce qui le rend peu praticable en cas d'intempéries.
- Les parkings TER A et B, situés au sud des voies ferrées, constituent une offre de stationnement de 290 places.

A noter que le parking de la SERNAM, côté centre-ville, propriété de RFF est ouvert de manière temporaire au stationnement du public. On constate également que le stationnement le long de voiries situées à proximité de la gare, est également utilisé par des usagers de cette dernière.

Une offre de stationnement courte durée est proposée à l'ouest du parvis de la gare, pour une durée limitée de deux heures et une capacité d'une cinquantaine de places.

Au total, on compte une offre de stationnement licite ou tolérée d'environ 840 places.

- Une accessibilité piétonne peu qualitative et non adaptée aux PMR  
La passerelle piétonne permettant de traverser les voies ferrées côté sud ne répond pas aux normes PMR. Son dimensionnement inadapté et sa faible qualité architecturale rend son utilisation peu agréable.

L'absence d'ascenseurs au niveau des quais centraux les rendent inaccessibles aux PMR.

- Absence de parking vélos sécurisé  
L'accessibilité à la gare par le vélo est limitée par l'absence d'un parking vélos sécurisé. Seuls des arceaux vélos peu visibles sont situés au niveau de l'escalier menant à la passerelle piétonne côté centre-ville.

## Enjeux généraux I

- Améliorer la lisibilité et l'accessibilité de l'offre TCU connectée au pôle d'échanges ;
- Améliorer l'accessibilité piétonne à la gare depuis le sud des voies ferrées ;
- Harmoniser et simplifier l'offre de stationnement automobile en cohérence avec la demande

## 02 DIAGNOSTIC

Il est à noter qu'un projet de réaménagement du pôle d'échanges et du quartier de gare est en cours au moment de la rédaction de ce document. Ce projet va reconfigurer les espaces publics, l'offre de stationnement et l'organisation de la desserte TC.



© AULA

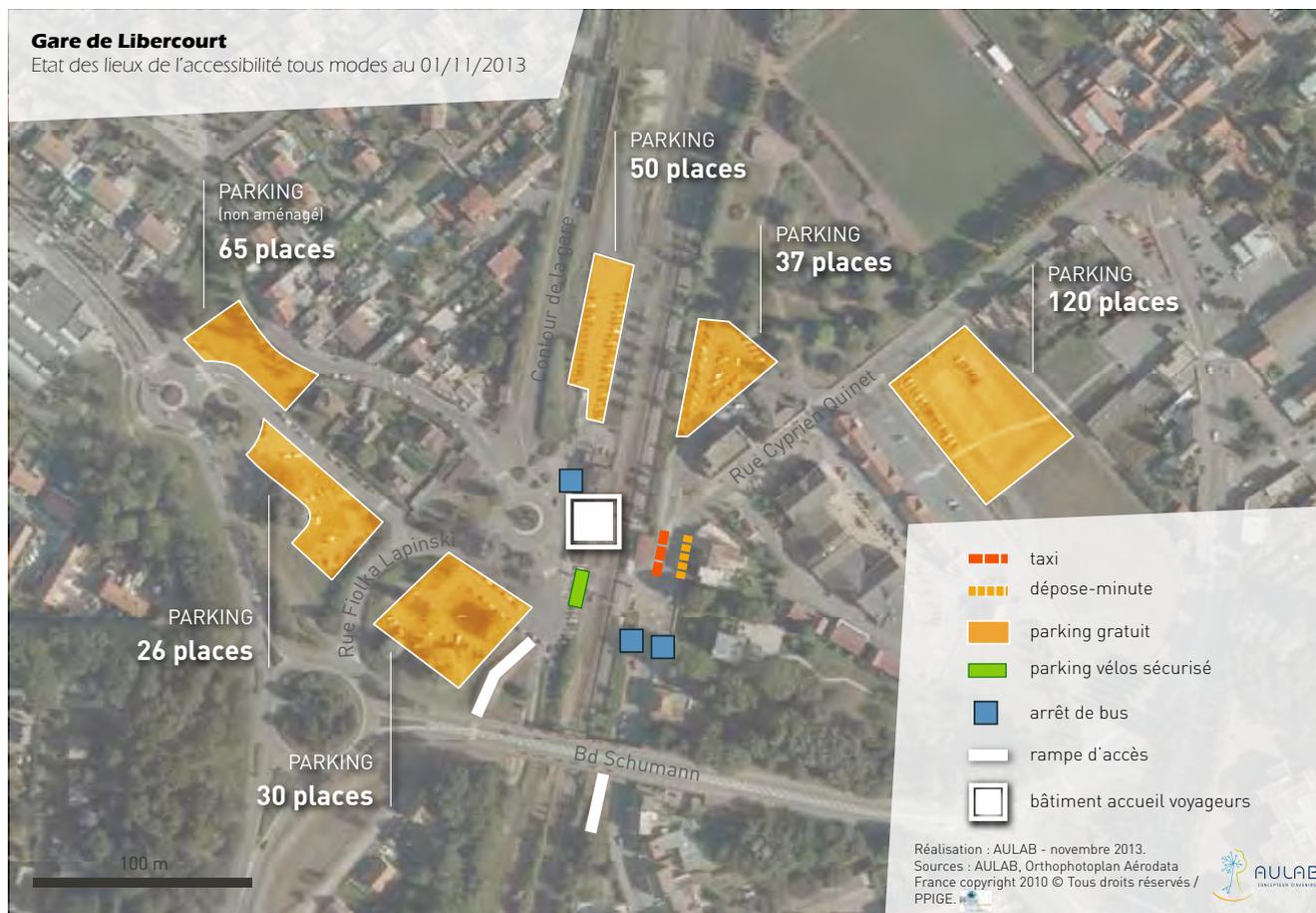
Aménagement d'un pôle bus au niveau de la gare de Béthune : avant/après



© SMT AG

# 02IDIAGNOSTIC

## 4.5. Libercourt



Située au contact de la métropole lilloise, la gare de Libercourt joue un rôle essentiel dans l'objectif de report modal vers le rail pour les déplacements en direction de Lille. Avec 2609 montées/descentes par jour en 2015, la gare de Libercourt est la 3e gare du territoire.

- Une offre de stationnement automobile morcelée et sous-dimensionnée

On observe sur le site de la gare et ses abords un conflit d'usage entre le stationnement automobile et la présence d'espaces végétalisés. Les six parkings recensés sont de tailles moyennes et offrent une capacité totale de stationnement licite d'environ 330 places. Cette offre n'est cependant pas suffisante pour absorber la demande de stationnement. La gare de Libercourt possède une aire d'attraction relativement étendue et la part des abonnés résidant sur la commune est faible. Ceci explique en partie l'importance des flux automobiles en direction de la gare et les problèmes de stationnement constatés. Un stationnement qui se reporte de manière anarchique sur les espaces libres.



Stationnement sauvage

© AULA

# 02IDIAGNOSTIC



Rampe d'accès reliant le pont du Boulevard Schumann et la gare © AULA



Le parvis de la gare SNCF de Libercourt © AULA

- Une accessibilité PMR à repenser  
Traversé par une ancienne voie ferrée et composé d'un revêtement fortement dégradé, le parvis de la gare ne permet pas un usage optimisé par les modes actifs et les PMR. Les rampes d'accès situées de part et d'autre du Boulevard Schumann ne sont pas non plus aux normes PMR.  
Cependant, l'installation récente d'ascenseurs rend la traversée des voies ferrées possible pour les PMR.
- Une connexion au réseau TCU limitée  
La gare de Libercourt est desservie par quatre lignes du réseau TCU. La connexion se fait soit par l'arrière de la gare (ligne 17) soit sur le parvis (ligne 15, 29, 33 et la flexo Delta 3). La desserte des bus urbains sur le parvis est entravée par la présence de voitures en stationnement sauvage entre l'arrêt effectif des bus qui se fait sur le rond-point situé devant la gare, et l'abribus qui est lui situé au niveau du bâtiment voyageur.

	NB DE TRAINS/JR	NB DE MONTÉES-DESCENTES/JR EN 2012	PART D'ABONNÉS RÉSIDANT AU SEIN DE LA COMMUNE DE RATTACHEMENT DE LA GARE	NB DE LIGNES TCU DESSERVANT LA GARE	NOMBRE DE VALIDATIONS MOYENNES PAR ARRÊT (DONNÉES 2012)	NOMBRE DE PLACES VL (HORS STATIONNEMENT SUR VOIRIE)	PARKING VÉLOS
Hénin-Beaumont	59	1 453	Entre 50 et 75%	1	33	205	Abri sécurisé existant
La Bassée	61	2 231	Entre 1 et 25%	6 (TADAO + TRANSPOLE)	68	180	Abri sécurisé existant
Libercourt	77	2 362	Entre 1 et 25%	5	75	330	Abri sécurisé existant
Béthune	97	5 574	Entre 25 et 50%	12	178	850	Abri sécurisé prévu
Lens	107	6782	Entre 25 et 50%	16	157	1 230 (dont 1 100 places payantes)	Abri simple existant + Abri sécurisé prévu

## Enjeux généraux I

- Développer la desserte de la gare par le réseau TCU
- Proposer une offre de stationnement lisible et en cohérence avec la fréquentation de la gare
- Mettre en accessibilité PMR le parvis et les rampes d'accès à la gare

# 02 DIAGNOSTIC

Il est à noter qu'un projet de réaménagement du pôle d'échanges et du quartier de gare est en cours au moment de la rédaction de ce document. Ce projet va reconfigurer les espaces publics, l'offre de stationnement et l'organisation de la desserte TC.



## MODES DOUX

Au-delà des modes doux, les transports en commun sont encouragés en mode alternatif, en mode alternatif.

Il s'agit des modes de transport non motorisés : marche, vélo, roller... Cette catégorie comprend également les transports en commun.

## NOEUD MULTIMODAL

L'objectif de ce document est de créer un espace multimodal, un espace multimodal, un espace multimodal.

Un nœud multimodal est la concentration géographique de plusieurs modes de transport.

La multimodalité apparaît aujourd'hui comme un moyen facile de répondre aux multiples attentes des usagers en permettant à chacun de choisir son meilleur itinéraire et la manière la plus adaptée possible.

## VOIE BUS ET PARVIS

Une voie réservée aux bus dessert directement le parvis de la gare.

## VOIE FERREE - GARE

Avec plus de 2800 voyageurs et descentes à la jour elle est la 1ère à l'échelle régionale.



Le projet présente des flux de multiples déplacements, à court ou à long terme, en fonction des modes alternatifs à la voiture.

Le projet prévoit 150 places pour les usagers du métro le long des voies au nord de la gare. 400 places sont également prévues à l'est des voies dans le cadre du réaménagement urbain du centre-ville. Aussi 17 places de stationnement supplémentaires sont prévues le long des voies nouvelles. Le stationnement résidentiel est géré au sein des îlots bâtis.

En milieu urbain, le temps de stationnement et d'attente du métro est plus rapide que le temps de trajet d'une distance de 500m, et le cycle jusqu'à 40m.



Des provisions doubles, nécessaires et confortables, le confort des usagers de circulation double, de la protection des autres modes et de l'absence des risques de collisions.



## VOIES CARROSSABLES

Renforcement de la route départementale, création de nouvelles voies et réajustement de la rue d'Ugès et Lamine.

Création d'un site de stationnement de plus de 150 places.

Les places d'attente des usagers aux logements sont mieux intégrées aux bâtiments.



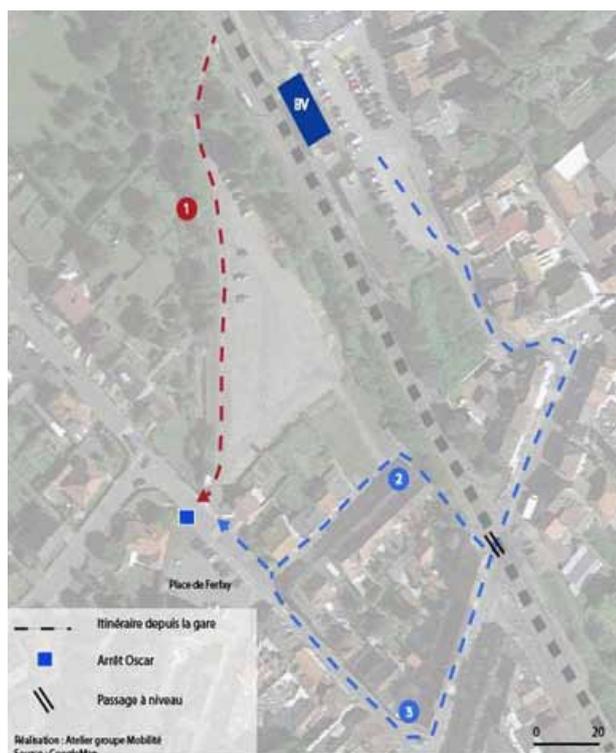
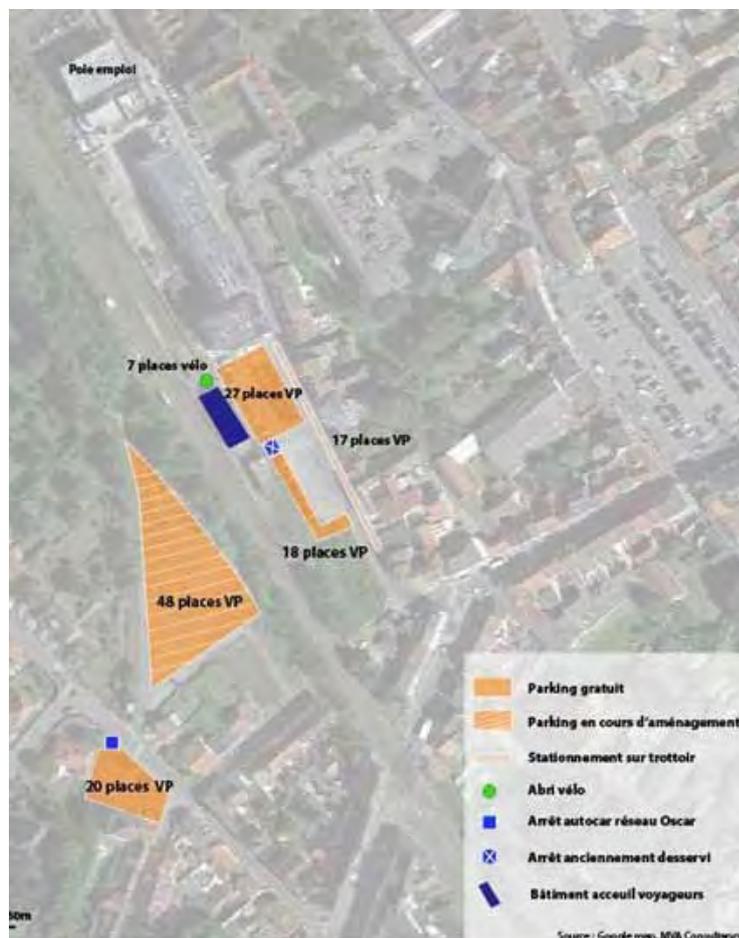
# 02DIAGNOSTIC

## 4.6. Lillers

Située au sein du principal pôle urbain de l'ex Pays de la Lys Romane, la gare de Lillers est la gare la plus fréquentée de ce territoire avec 930 montées-descentes par jour en 2015. Ainsi, elle se place en 6<sup>ème</sup> position sur l'ensemble des gares du périmètre du SMT Artois Gohelle. De 2010 à 2015, la fréquentation de la gare a augmenté d'environ 20%. Selon la typologie de la Région d'août 2008, elle est qualifiée de pôle de rabattement périurbain faiblement interconnectée.

### Intermodalité entre le TER et le réseau Oscar

L'intermodalité entre le TER et l'autocar n'est pas optimale à la gare de Lillers. Deux lignes desservent la gare : la ligne 537 (Lillers-Bruay-la-Buissière) et la ligne 538 (Lillers-Béthune). La première dessert la commune de Lillers 4 à 5 fois par jour, et la deuxième, deux fois par jour. La fréquence de ces lignes départementales est donc plutôt faible, ainsi que leur amplitude horaire qui peut aller d'une à deux heures en heures de pointe, et jusqu'à cinq à six heures aux heures creuses. En termes de correspondance pour la ligne 538, la dernière arrivée en gare de Lillers à 19h06 permet de prendre le TER de 19h18. Il en est de même pour la ligne 537 dont le dernier trajet permet une arrivée à la gare de Lillers à 19h12. De manière générale, les temps de correspondance entre ces deux lignes et le TER sont plutôt corrects (moins de 10 minutes) mais les correspondances sont limitées.



L'arrêt « Gare de Lillers » se situait auparavant sur la place de la gare, ce qui permettait d'assurer la correspondance autocar/TER plutôt aisément à pied. Aujourd'hui, cet arrêt couvert est toujours existant mais il n'est plus desservi et a été déplacé de l'autre côté de la voie ferrée en face de la place de Ferfay. Seul un panneau indiquant un arrêt du réseau Oscar et un zébra jaune permettent d'identifier l'arrêt. Un panneau d'informations sur l'ancien arrêt indique aux usagers le nom de la place où se situe l'arrêt desservant la gare sans pour autant préciser l'itinéraire jusqu'à celui-ci. La chaîne de déplacements PMR n'est pas assurée jusqu'au nouvel arrêt. Pour le rejoindre lorsqu'on est PMR il faut contourner la gare, passer par le passage à niveau, et de là, soit emprunter un chemin piéton pour passer devant le parking et rejoindre la place de Ferfay, soit continuer plus loin pour prendre l'intersection Boulevard de Paris/D69. L'autre alternative est d'emprunter un petit passage menant de la gare au parking, peu visible et accessible uniquement en passant par le souterrain de la gare. De plus, ce passage ne semble pas entretenu et il n'existe pas d'aménagements piétons sur le parking permettant un accès facile à l'arrêt d'autocar.

## 02IDIAGNOSTIC

Aux abords de la gare, on peut dénombrer environ 130 places de stationnement gratuit. On constate une forte pression en terme de stationnement, le parvis faisant office de parking, une partie des usagers stationnant également en centre ville sur la place Jean Jaurès.

L'accès à la gare se fait relativement aisément en voiture puisqu'elle se trouve à proximité de plusieurs axes structurants, permettant par ailleurs à la population des communes alentours de rejoindre la gare facilement en empruntant le réseau départemental. Par exemple, la D69 permet de rejoindre la D916 qui mène de Lillers à Burbure puis Auchel. En effet, il faut savoir que plus de 20% des usagers de la gare résident à Auchel et Burbure. La principale contrainte, en termes de circulation, est le franchissement des passages à niveau fréquemment baissés en heures de pointe, notamment lorsque les trains sont à quai.

Pour limiter la circulation au niveau des passages à niveau, un parking temporaire a été aménagé à l'ouest. Celui-ci ne rencontre qu'un succès limité par rapport au potentiel de véhicules venant de l'ouest. Ce constat est peut être lié à un problème de surveillance des lieux.

L'accessibilité de la gare par les modes doux mise à mal par un manque d'aménagements

La marche à pied est le deuxième mode de rabattement sur la gare d'après l'enquête réalisée en 2009, avec 32% des usagers utilisant ce mode. Quant au vélo, 2% des usagers

seulement rejoignent la gare grâce à ce mode.

Par ailleurs, la moitié des usagers de la gare résident dans la commune de Lillers. 11% environ des usagers de la gare résident à Burbure, une commune limitrophe se situant à 3 kilomètres de la gare. Il existe donc un potentiel de développement de la marche à pied et du vélo comme mode de rabattement sur la gare, à condition que des aménagements soient réalisés.

Il existe un abri vélo au niveau de la gare mais celui-ci n'est pas sécurisé. Il est aussi très peu utilisé (15% de pression sur le stationnement) malgré la présence de seulement 7 arceaux.



© AULA



© AULA

# 02IDIAGNOSTIC

## 4.7.Isbergues

La gare d'Isbergues se situe sur la ligne 6 du réseau TER. Selon la typologie de la Région, elle est qualifiée de pôle de rabattement périurbain faiblement interconnectée. Cette ligne permet, au nord, de rejoindre le littoral, Calais et Dunkerque, en passant par Hazebrouck. Au sud, la ligne 6 permet de rejoindre Arras, en passant par Béthune et Lens. La gare d'Isbergues est la 11ème gare du territoire en termes de fréquentation avec 626 montées et descentes et 46 trains par jour en 2015. De 2010 à 2015, la gare d'Isbergues a connu une baisse de sa fréquentation d'environ 11%.

### Les connexions TC-TER

L'offre TER au départ de la gare d'Isbergues est plutôt importante. En effet, une vingtaine d'aller-retour sont proposés dans le sens Arras-Hazebrouck et Hazebrouck-Arras. En revanche, l'offre de rabattement en autocar est relativement faible, la ligne 511 Isbergues-Saint-Omer desservant la gare à raison d'un autocar toutes les 2 ou 3 heures.

L'arrêt «Molinghem Gare» se situe rue du 8 mai, à l'intersection avec la rue de la Gare. Ce dernier est matérialisé par un abri en dur mais aucune information concernant les horaires, le numéro de ligne ou l'itinéraire ne sont disponibles à cet endroit. On note que l'appellation de l'arrêt «Molinghem gare» plutôt que «gare d'Isbergues» peut porter à confusion. On peut également noter une absence d'indication directionnelle depuis la gare.



© AULA

La place prépondérante de la voiture dans l'accessibilité à la gare :

Le parvis de la gare est presque exclusivement réservé à la circulation et au stationnement des voitures. On peut dénombrer environ 40 places en stationnement sur le parvis et 85 places sur le parking TER au nord du bâtiment voyageurs et 17 places au sud. Selon une enquête réalisée dans le cadre de l'étude de faisabilité sur le réaménagement du pôle d'échanges d'Isbergues, il y a une pression sur le stationnement puisque le taux d'occupation atteint en moyenne 85% en heure de pointe du matin (6h-9h30). De plus, selon cette même étude, le mode de rabattement majoritaire vers la gare est la voiture avec 63%.



# 02IDIAGNOSTIC

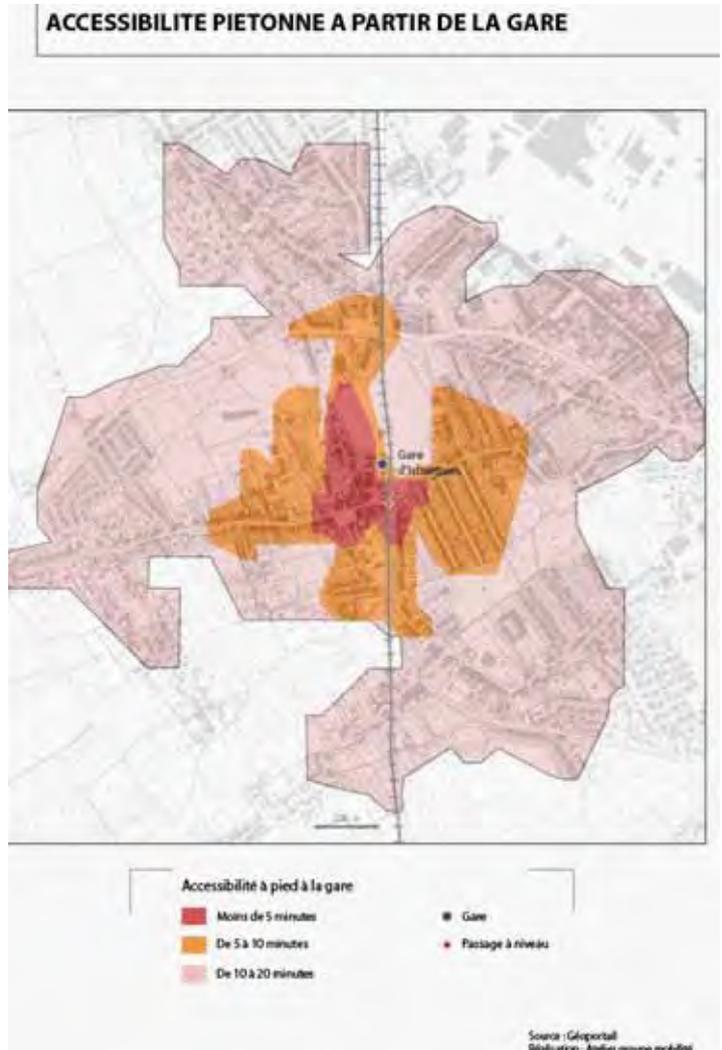
Un potentiel d'accessibilité pour les modes actifs à exploiter

Pour se rendre à la gare d'Isbergues, le mode de rabattement principal est la voiture (63%) mais la marche à pied arrive en deuxième avec 34% des usagers et 3% des usagers utilisent le vélo pour se rendre à la gare. Par ailleurs, 58% des usagers de la gare habitent Isbergues. Dans un rayon de 3 kilomètres autour de la gare, on retrouve aussi la commune de Guarbecque dont viennent 4% des usagers de la gare. 22% des usagers de la gare résident par ailleurs dans la commune d'Aire-sur-la-Lys qui se situe quant à elle à seulement 7 kilomètres de la gare d'Isbergues.

Actuellement, le faible usage du vélo pour se rendre à la gare peut s'expliquer notamment par le manque d'aménagements. Un abri non sécurisé pour vélo avec 18 arceaux est présent près du bâtiment voyageur mais il manque de visibilité. De plus, il est très peu utilisé par les usagers de la gare. Il n'existe pas de bandes ou de pistes cyclables pour se rendre à la gare. Par ailleurs, l'accès à la gare est plus difficile depuis la partie nord et la partie est de la ville, ce qui n'est pas propice aux modes actifs.

A l'ouest, l'existence du passage à niveau et de la voie ferrée crée une coupure entre l'ouest et l'est de la ville. Aucun cheminement pour les modes doux n'est pensé de manière à compenser ce dysfonctionnement.

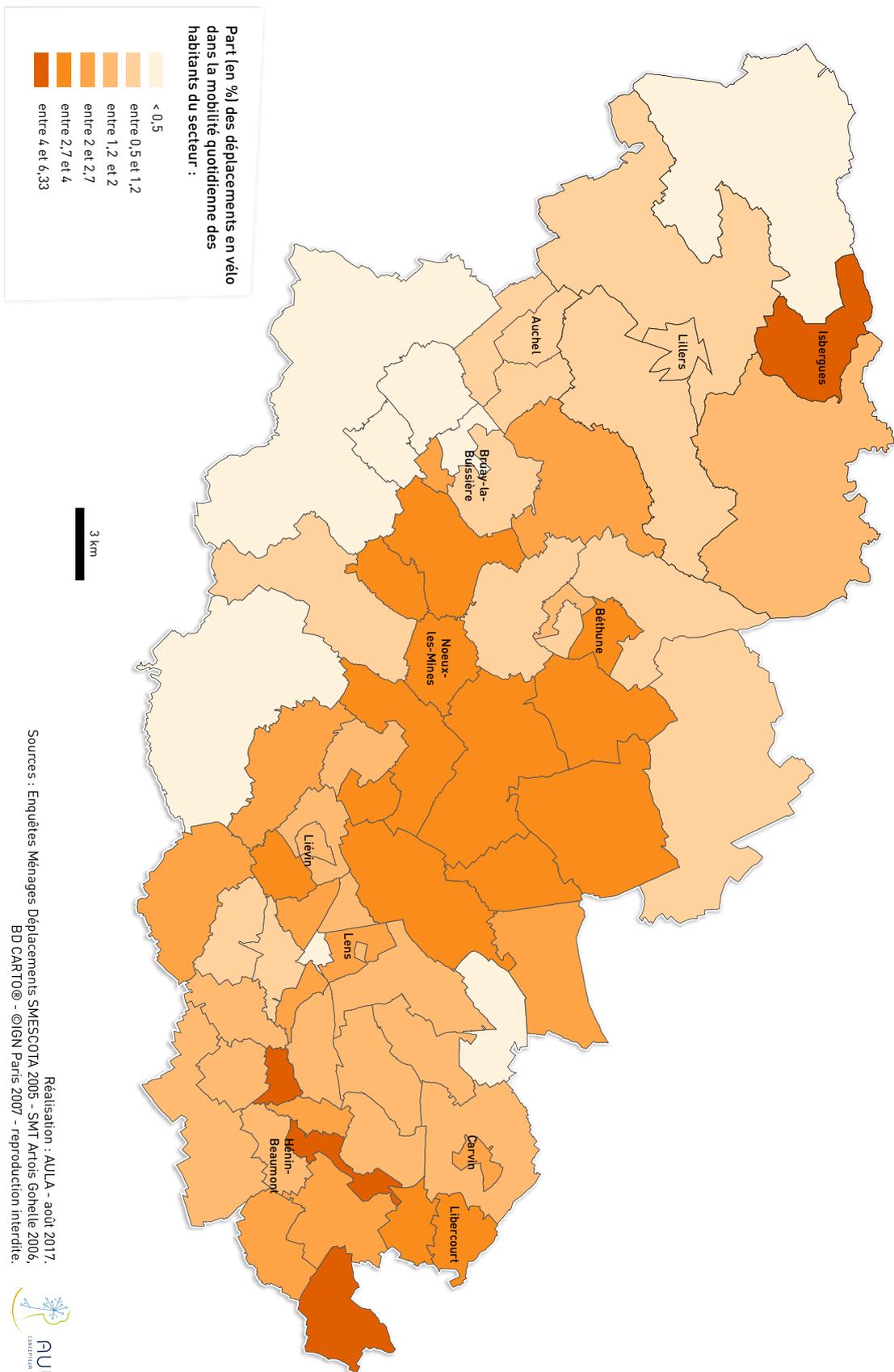
Au nord de la ville, la présence de la départementale constitue aussi un frein à l'utilisation des modes actifs par les usagers pour se rendre à la gare.



© AULA

# 02IDIAGNOSTIC

## PART DES DÉPLACEMENTS EN VÉLO EN FONCTION DU LIEU DE RÉSIDENCE à l'échelle des secteurs des Enquêtes Ménages Déplacements (2005-2006)



Sources : Enquêtes Ménages Déplacements SMESCOTIA 2005 - SMT Artois Gohelle 2006, BD CARTO® - ©IGN Paris 2007 - reproduction interdite.



# 02IDIAGNOSTIC

## 5. Les modes actifs

La moitié des déplacements réalisés par les habitants du SMT AG sont des déplacements de moins de 2 km (59% pour le SCoT Lens-Liévin/Hénin-Carvin et 54% sur le SCoT de l'Artois). Il existe donc un fort potentiel pour l'utilisation des modes doux.

### 5.1. La mobilité douce : des contrastes entre marche et vélo

#### 5.1.1 Un très faible usage du vélo

Quotidiennement, environ 47 000 déplacements sont réalisés à vélo par les habitants du territoire soit environ 2% de l'ensemble des déplacements.

En comparaison, la part modale du vélo sur le territoire de Valenciennes est de 1,80% (soit 20 062 déplacements) et stagne à 1,5% sur la métropole Lilloise entre 2006 et 2016.

La part modale du vélo dans les déplacements est logiquement moins importante pour les habitants des collines de l'Artois (en raison du relief), les usages les plus importants sont relevés sur les communes de l'est du territoire.

On peut noter que 88% des déplacements à vélo font moins de 3 km. Au delà des pratiques existantes, il existe ainsi un enjeu majeur de report modal sur cette distance, notamment pour le rabattement vers les gares, 18% des déplacements faisant moins de 3 km.

#### 5.1.2 La marche à pied : plus d'un quart des déplacements du territoire

La marche à pied est le deuxième mode de transport après la voiture avec une part modale de 25%, soit 596 000 déplacements par jour. Pour comparaison, sur le territoire de Valenciennes, la part de la marche à pied est de 24% et de 30% sur le métropole lilloise en 2016.

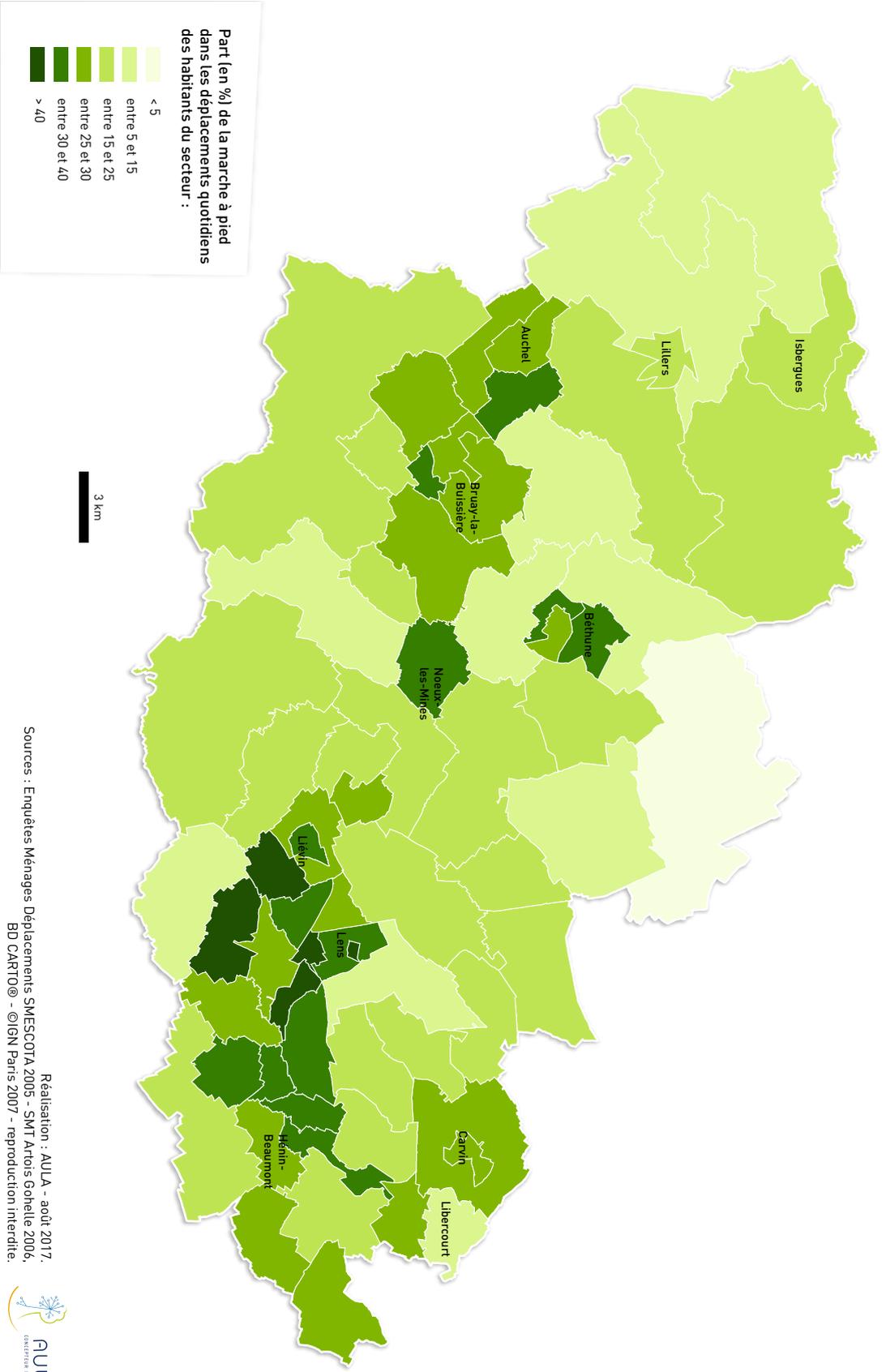
La marche à pied est davantage pratiquée dans les zones plus denses du territoire : la part modale de la marche à pied est fréquemment supérieure à 30% en milieu urbain et peut même dépasser 40% dans certaines anciennes communes minières.



Source : EMD LLHC (2006) et EMD Béthune (2005)

# 02IDIAGNOSTIC

**PRATIQUE DE LA MARCHÉ À PIED EN FONCTION DU LIEU DE RÉSIDENCE**  
à l'échelle des secteurs des Enquêtes Ménages Déplacements (2005-2006)



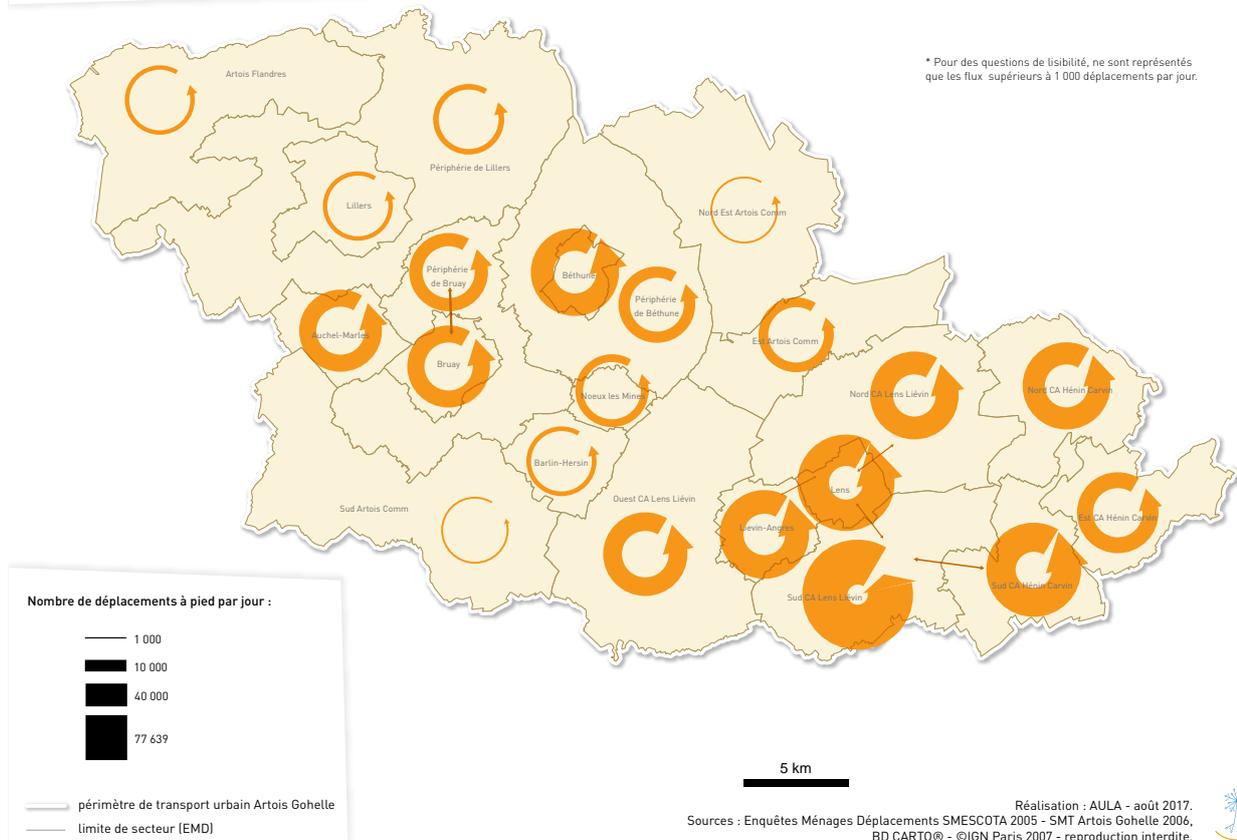
Réalisation : AULA - août 2017.  
Sources : Enquêtes Ménages Déplacements SMESCOJA 2005 - SMT Artois Gohelle 2006, BD CARTO © - ©IGN Paris 2007 - reproduction interdite.



# 02IDIAGNOSTIC

## PRATIQUE DE LA MARCHÉ À PIED\*

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



Les moins de 18 ans, les scolaires, les personnes au foyer et les demandeurs d'emploi utilisent ce mode de déplacement plus que la moyenne sur le territoire du SMT.

La durée moyenne des déplacements à pied est d'environ 12 minutes. A raison d'une vitesse de déplacement de 4 km/h, les déplacements piétons s'effectuent sur une distance moyenne d'environ 800 m en distance réelle (soit environ 500 m à vol d'oiseau) correspondant principalement à des déplacements internes aux différents secteurs.

La part modale de la marche est logiquement majoritaire pour les déplacements inférieurs à 1 km (71% de part modale). En revanche, le fait qu'elle représente encore 2% de 4 à 7 km démontre qu'une partie de l'usage est très probablement subi, faute d'alternative performante.

Les déplacements piétons sont bien représentés sur le SMT AG avec près de 25% des déplacements effectués avec ce mode, chiffre comparable à d'autres zones urbanisées en France.

Les déplacements en vélo sur le SMT AG sont faibles (2%) en part modale, mais ce chiffre est également comparable à d'autres zones urbaines de France.

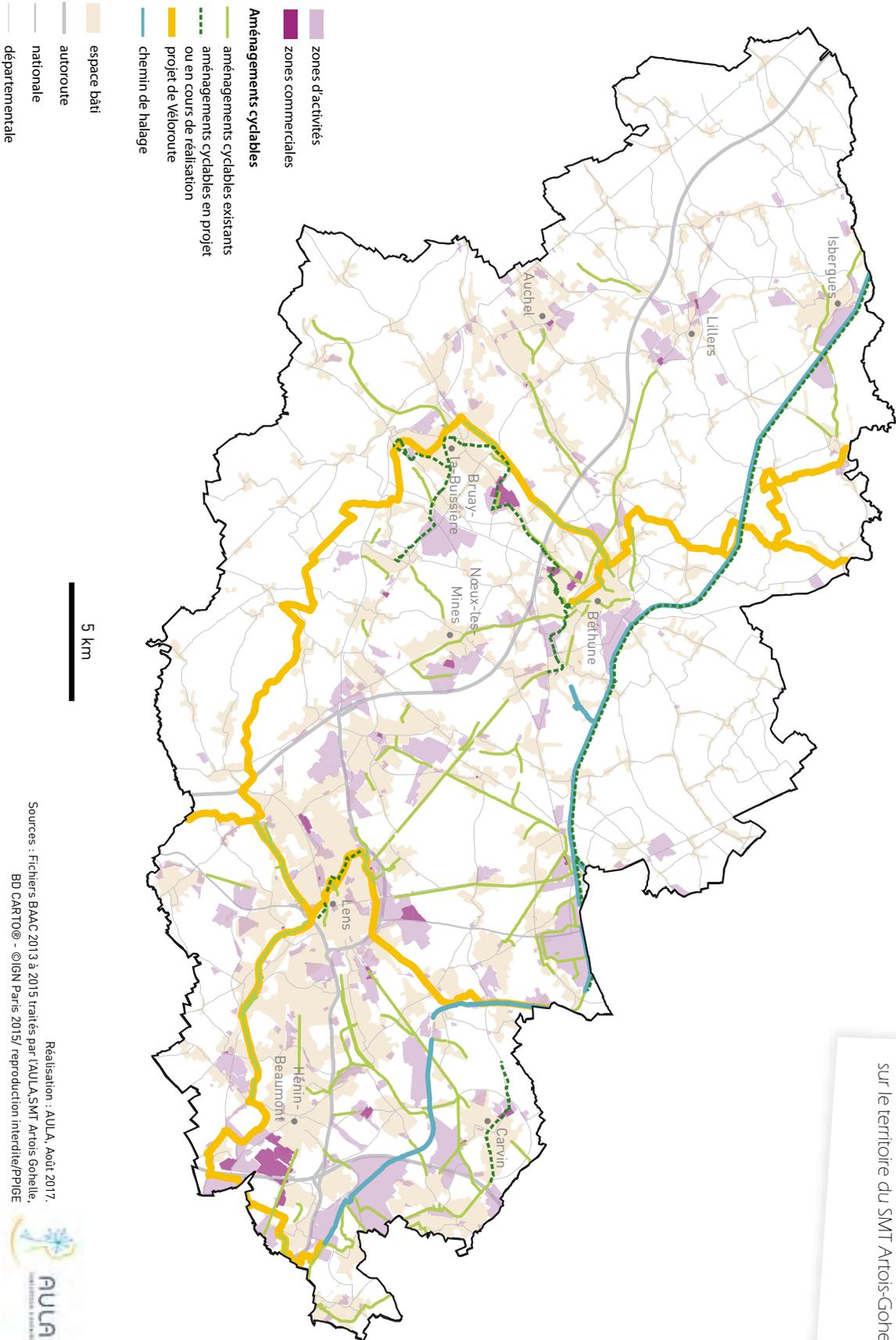
La marge de progression pour l'usage du vélo est relativement importante. En effet, la part modale en voiture des déplacements de moins de 1 km est de l'ordre de 25% et celle des déplacements de moins de 1 à 2 km atteint 86%. Ceci ne prend pas en compte le fait que certains déplacements sont faits les uns à la suite des autres (chaîne complexe de déplacements), mais laisse tout de même présager une forte possibilité de report modal, si l'accompagnement en termes de sensibilisation, d'aménagements et de sécurisation le permet.

## 5.2. Le réseau cyclable à l'échelle du SMT AG : un maillage discontinu

Le réseau cyclable actuel présente de nombreux tronçons aménagés mais aussi de nombreuses discontinuités qui n'incitent pas à l'utilisation du vélo, par le manque de lisibilité, l'inconfort ou même l'insécurité des itinéraires.

# 02IDIAGNOSTIC

## Le réseau cyclable sur le territoire du SMT Artois-Gohelle



# 02IDIAGNOSTIC

A l'échelle régionale, la politique de promotion des "modes doux" s'appuie sur plusieurs dispositifs en interaction :

- Le Conseil Régional du Nord - Pas-de-Calais encourage l'utilisation des modes de transports alternatifs à la voiture, pour les déplacements utilitaires et de loisirs, notamment par le développement des véloroutes-voies vertes (VVV).

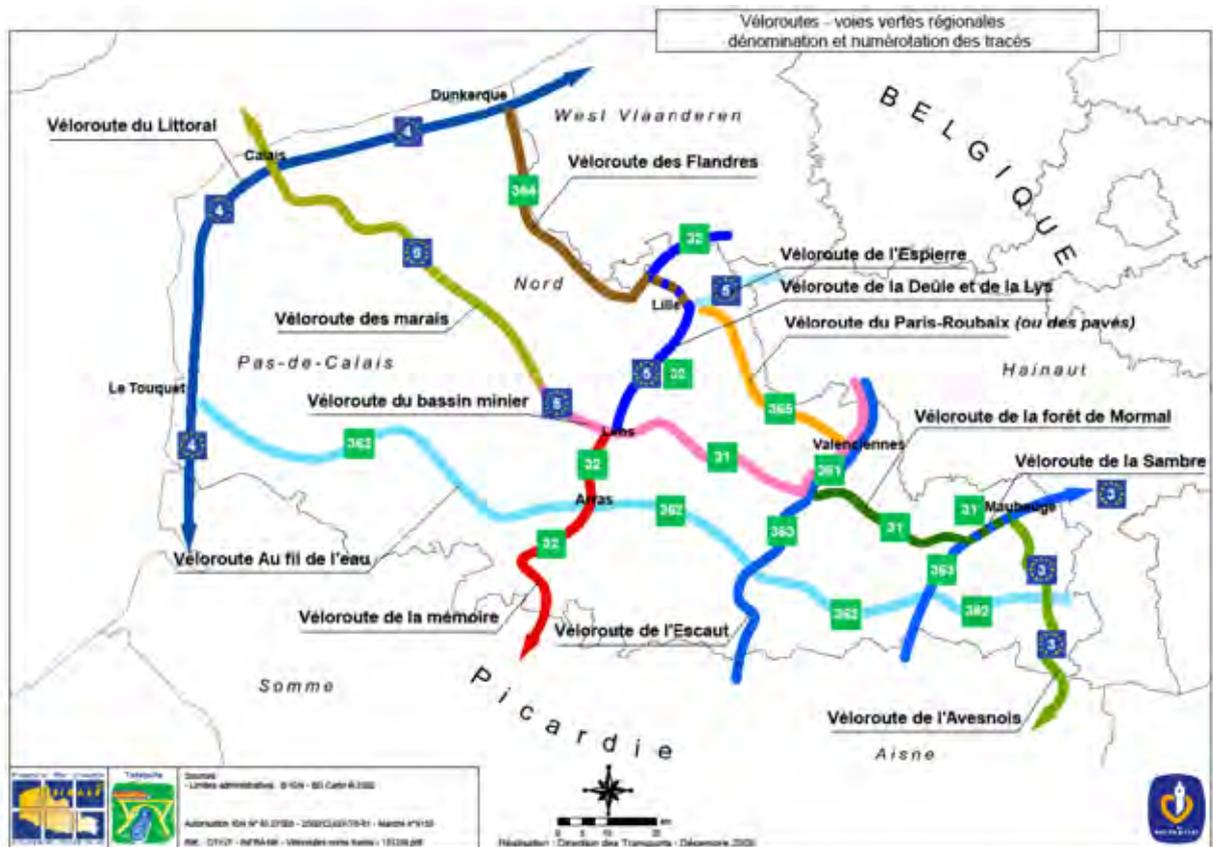
Les Véloroutes-Voies vertes apparaissent dans le schéma régional des transports comme un atout pour le développement durable. Le schéma régional des transports regrette que les portions d'axes accessibles aux bicyclettes soient "discontinues, aménagées de façon disparate et très mal connues". L'objectif du réseau de VVV est de remédier aux défauts du réseau actuel et de mailler le territoire à travers les espaces ruraux jusqu'au cœur des agglomérations.

Les ambitions du réseau régional des VVV sont de permettre le développement d'un tourisme durable articulé autour de la randonnée, de faire découvrir le patrimoine

touristique régional par le biais des circulations douces, de participer à la création de corridors biologiques, de développer les accès aux sites de nature, dans le cadre du Schéma Régional Trame Verte et Bleue.

Le Conseil Régional a ainsi mis en place un Schéma Régional des Véloroutes-Voies Vertes sur son territoire, volet régional du schéma national des VVV. En 2005, le schéma régional VVV a reçu l'agrément national de la Mission Nationale des Véloroutes-Voies Vertes (MN3V). Les 3 enjeux majeurs de cet agrément sont :

- d'assurer la complémentarité du réseau régional avec les réseaux national et international,
- de conforter l'opposabilité du schéma afin d'inscrire les itinéraires dans les Schémas de Cohérence Territoriale (S.C.O.T.),
- et d'inscrire ce schéma régional dans le cadre général du Schéma Régional des Transports, lui-même volet du Schéma Régional d'Aménagement du Territoire.



# 02DIAGNOSTIC



La Région cherche également à encourager l'intermodalité vélo/train. Ainsi, les usagers peuvent laisser leur vélo dans des stationnements spécifiques devant les gares. La Région souhaite développer les abris à vélos sécurisés (local fermé avec un badge personnalisé). Par ailleurs, il est possible pour les usagers de transporter leur vélo dans la plupart des TER de la région à des emplacements précis signalés et sous certaines conditions. Certaines gares proposent également des services de location de vélos.

- la politique du Département du Pas-de-Calais avec le développement des itinéraires de promenades et de randonnées, de circuits cyclotouristiques ou encore l'aménagement du réseau routier départemental.

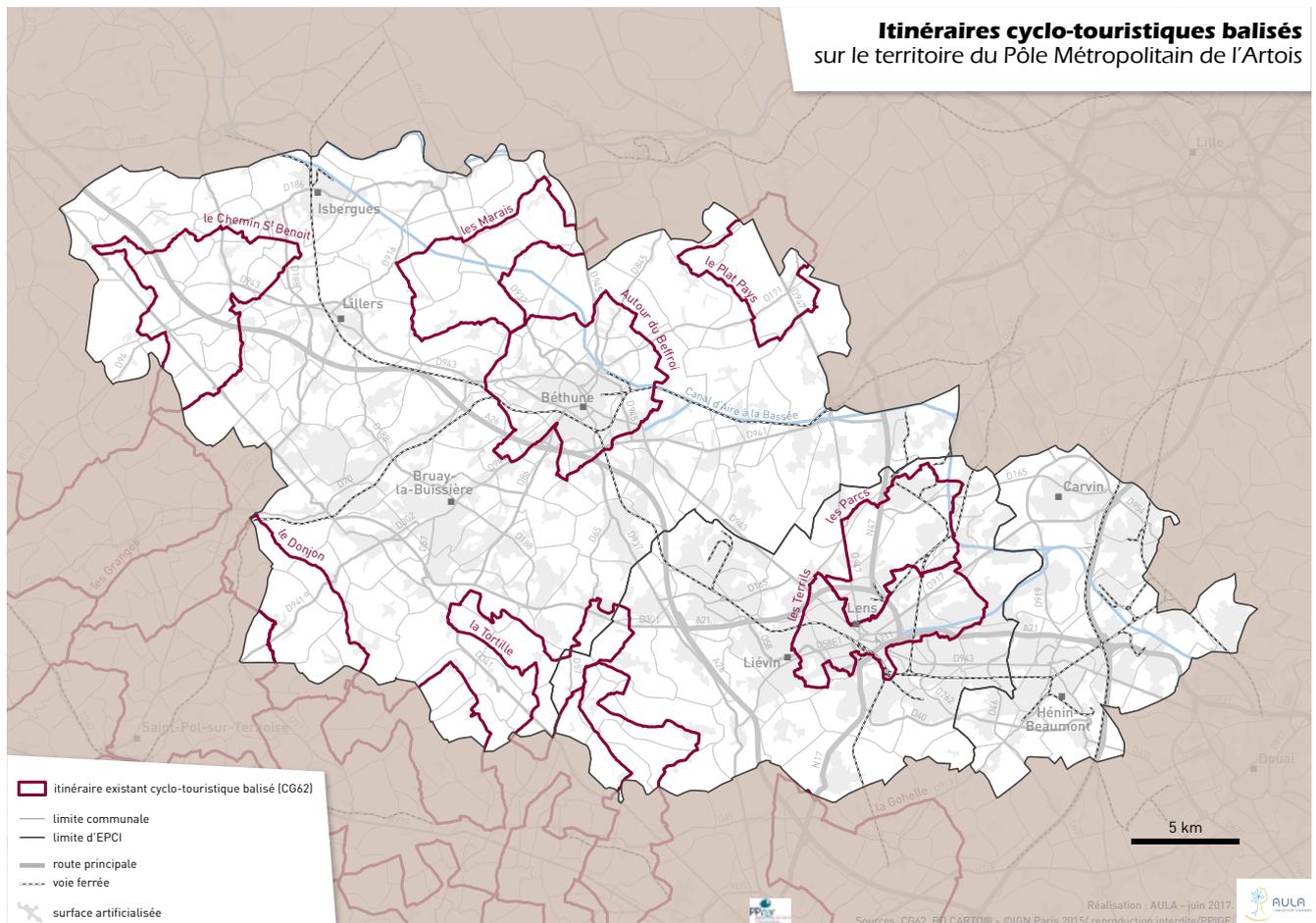
Le département du Pas-de-Calais est membre de l'Association des Départements Cyclables. Il encourage depuis plusieurs années la pratique du cyclisme ou du cyclotourisme, notamment avec l'adoption récente de sa politique cyclable (adoptée le 24 juin 2013) qui regroupe plusieurs priorités :

- Poursuivre l'aménagement des Véloroutes Voies Vertes
- Sécuriser les dessertes en vélo aux abords des collèges et pôles d'échanges multimodaux
- Développer la desserte des lieux touristiques (Notre Dame de Lorette, Stade couvert régional, Mémorial de Vimy, etc).

Le schéma cyclable du Conseil Départemental s'inscrit dans le schéma global de mobilité (accessibilité, transports collectifs, routiers ...). En 2011, le linéaire de pistes cyclables sur le département était estimé à 125 kilomètres, le linéaire de voies vertes était estimé à 142 kilomètres (maîtrise d'ouvrage départementale ou non).

Le Conseil Départemental du Pas-de-Calais propose soixante-deux circuits balisés et aménagés, de longueur et

# 02IDIAGNOSTIC



difficulté diverses, empruntant des routes peu fréquentées, à destination des familles, des sportifs, etc. Les itinéraires sont jalonnés de panneaux directionnels spécifiques mentionnant le nom du circuit. Au point de départ de chacun d'eux, un panneau décrit le trajet et mentionne ses particularités. Les circuits sont classés en huit zones et chaque itinéraire détaille ses caractéristiques, ses curiosités, les adresses utiles pour une randonnée réussie. Le Conseil Départemental a édité une carte et des guides par territoire reprenant les tracés des différents circuits et leurs caractéristiques.

Le territoire du SMT AG est concerné par les boucles suivantes :

- Les Marais
- Autour du Beffroi
- Le Plat Pays
- Les Parcs
- Les Terrils
- La Tortille
- Les Collines de l'Artois
- Les Bosquets

Le CG62 aménage les VVV régionales sur son domaine (RD hors agglomération et acquisitions d'anciennes voies ferrées), principalement le littoral et Amiens-Arras. Le Département réalise également le PDI PR (Plan Départemental des Itinéraires de Promenade et de Randonnée).

- La politique du Département du Nord  
Le Département du Nord a adopté le 25 juin 2013 son Plan Cyclable Départemental. Celui-ci formule des objectifs ambitieux (réaliser 2 000 kilomètres de voies cyclables d'ici à 2030) et identifie un enjeu fort de connexion et de continuité des réseaux entre le Nord et le Pas-de-Calais.
- La Mission Bassin Minier participe également à la mise en œuvre des politiques régionales et départementales en faveur des modes doux. Elle contribue plus particulièrement à la mise en œuvre de la véloroute voie verte du bassin minier, un itinéraire qui traverse le territoire en s'appuyant sur les circuits du schéma de la trame verte et bleue.

# 02IDIAGNOSTIC

Outre les politiques des différentes instances, certains éléments sont essentiels au bon fonctionnement et à une utilisation optimale du vélo comme mode de déplacement.

Ce système repose sur trois éléments essentiels : les aménagements, les services et la communication.

- Les aménagements : le renforcement du maillage du réseau cyclable et la résorption des discontinuités dans les itinéraires sont primordiaux pour répondre aux besoins de déplacements cyclables. Les nombreuses formes d'aménagement (piste, bande, zone et voie partagée, voie verte,...) permettent de s'adapter au contexte territorial.

- Les services : l'intégration du vélo dans l'espace public passe par la mise en place de services et d'équipements dédiés aux cyclistes: aménagement des espaces publics, stationnement (sécurisé ou non), location, ateliers d'entretien,...

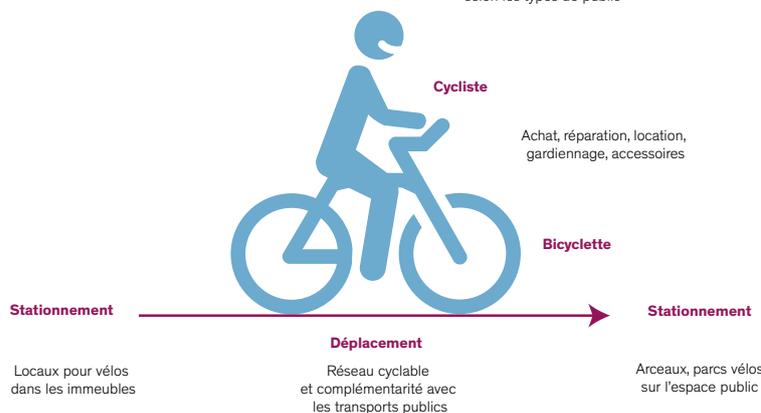
- La communication : la communication sur les aménagements existants et sur les services dédiés contribue également à l'usage du vélo. Cette démarche doit s'appuyer sur des actions de sensibilisation sur l'offre cyclable auprès de la population.

## LE SYSTÈME VÉLO

Quelques éléments de base :

- le cycliste
- la bicyclette
- le déplacement
- le stationnement

Communication / formation sur la sécurité à vélo et les risques de voi selon les types de public



# 02IDIAGNOSTIC

## 5.3. Le réseau piéton : une accessibilité à améliorer

La marche, deuxième mode de déplacement utilisé par les habitants d'Artois-Gohelle est un maillon essentiel de la chaîne de déplacements puisque les autres modes nécessitent un déplacement à pied (pour rejoindre son véhicule, récupérer son vélo, ou même prendre le bus), d'où l'importance d'aménager des itinéraires confortables et des traversées sécurisées aux abords des stations de transports collectifs et à proximité des équipements du territoire.

Le SMT AG a réalisé un schéma piéton qui consiste en une analyse détaillée des cheminements piétons en accès aux pôles supracommunautaires.

Ainsi, on retrouve :

- le parc de loisirs Calonnix (Calonne-Ricouart)
- le parc de loisirs Loisinord (Noeux-les-Mines)
- le parc d'Olhain (Fresnicourt le Dolmen • Maisnil-les-Ruitz)
- le mémorial de Vimy (Vimy)
- Notre Dame de Lorette (Ablain St Lazaire)
- le stade couvert régional (Liévin)
- le stade vélodrome (Lens)
- le Louvre-Lens (Lens)
- le stade Bollaert (Lens)
- le parc de loisirs la Glissoire (Avion)
- le centre technique RCL La Gaillette (Avion)
- le parc des îles (Hénin-Beaumont)
- Fosse 9-9 bis (Oignies)

Ces pôles ont été analysés finement car ils sont destinés à accueillir un nombre important de personnes, qu'elles soient locales ou extérieures au territoire. Ainsi une analyse pointe les fonctionnements et les dysfonctionnements des cheminements piétons en accès au site.

Ainsi, pour les sections ont été observés :

- la praticabilité : type de cheminement, revêtement,
- contraintes géométriques : largeur, pente
- obstacles
- jalonnement

Pour les traversées, l'analyse a porté sur :

- la sécurité : présence de marquage, d'ilôts si la largeur est importante
- accessibilité : présence de bordure à zéro, de bandes d'éveil de la vigilance

Pour les arrêts de transport en commun, l'analyse a porté sur :

- sécurité : présence de passage piéton à proximité, information aux voyageurs
- accessibilité : conformité de l'arrêt à la charte d'accessi-

bilité du SMT AG

Pour les poches de stationnement, l'analyse a porté sur :

- nombre de places si indiqué
- présence de jalonnement vers et depuis le pôle repéré

Ensuite, chaque site fait l'objet d'une synthèse des dysfonctionnements relevés et de préconisations d'aménagement sous la forme d'une carte.

L'ensemble de l'analyse des cheminements piétons autour des pôles supracommunautaires est présent en annexe.

Force est de constater que l'accessibilité aux pôles supracommunautaires du territoire peut être améliorée, mais elle est systématiquement prise en compte dans les nouveaux projets d'aménagements, depuis la loi sur l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées de 2005. De nombreuses actions sont à réaliser pour rattraper les nouvelles normes prescrites (abaissées de trottoirs et bandes podotactiles, largeurs de trottoirs minimales sans obstacles, minimum de places de stationnement ...).

Les Plans d'Accessibilité de la Voirie et des Espaces Publics

La politique d'accessibilité vise plusieurs objectifs. Il s'agit d'adapter progressivement le cadre de vie à l'ensemble de la population, y compris aux personnes handicapées ou à mobilité réduite, afin de :

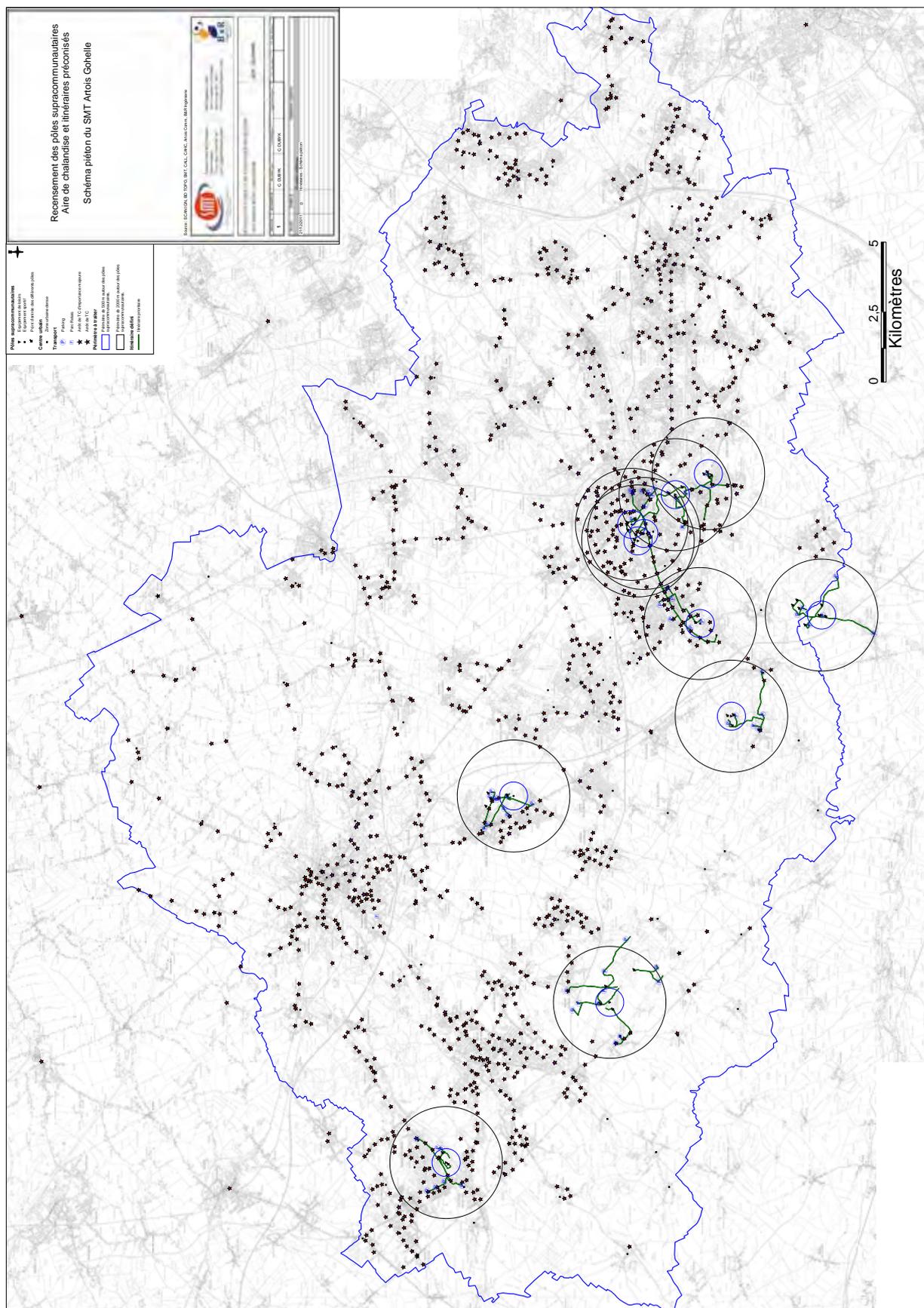
- leur permettre de participer pleinement à la vie sociale, éducative, culturelle et professionnelle ;
- lutter contre toutes les discriminations, même les plus insoupçonnées ;
- lutter contre l'exclusion, l'isolement et la marginalisation ;
- favoriser l'autonomie des personnes et leur permettre de choisir librement leur lieu et leur mode de vie.

Il s'agit également de s'assurer que la chaîne de déplacements (c'est-à-dire le cadre bâti existant, la voirie, les espaces publics, les transports et leur inter-modalité) est accessible dans toute sa continuité aux personnes handicapées ou à mobilité réduite et, en particulier, au niveau des interfaces des différents maillons .

Enfin, il s'agit de favoriser la mobilité, notamment l'usage de la marche des personnes âgées et des modes de déplacements actifs, pour des raisons de santé publique et de maintien de l'autonomie.

Au niveau des Plans d'Accessibilité de la Voirie et des Espaces Publics, seules les communes de l'ex communauté d'agglomération de l'Artois disposent d'un PAVE intercommunal. Pour les secteurs de Lens-Liévin et Hénin-Carvin, leur réalisation est de compétence communale.

# 02IDIAGNOSTIC

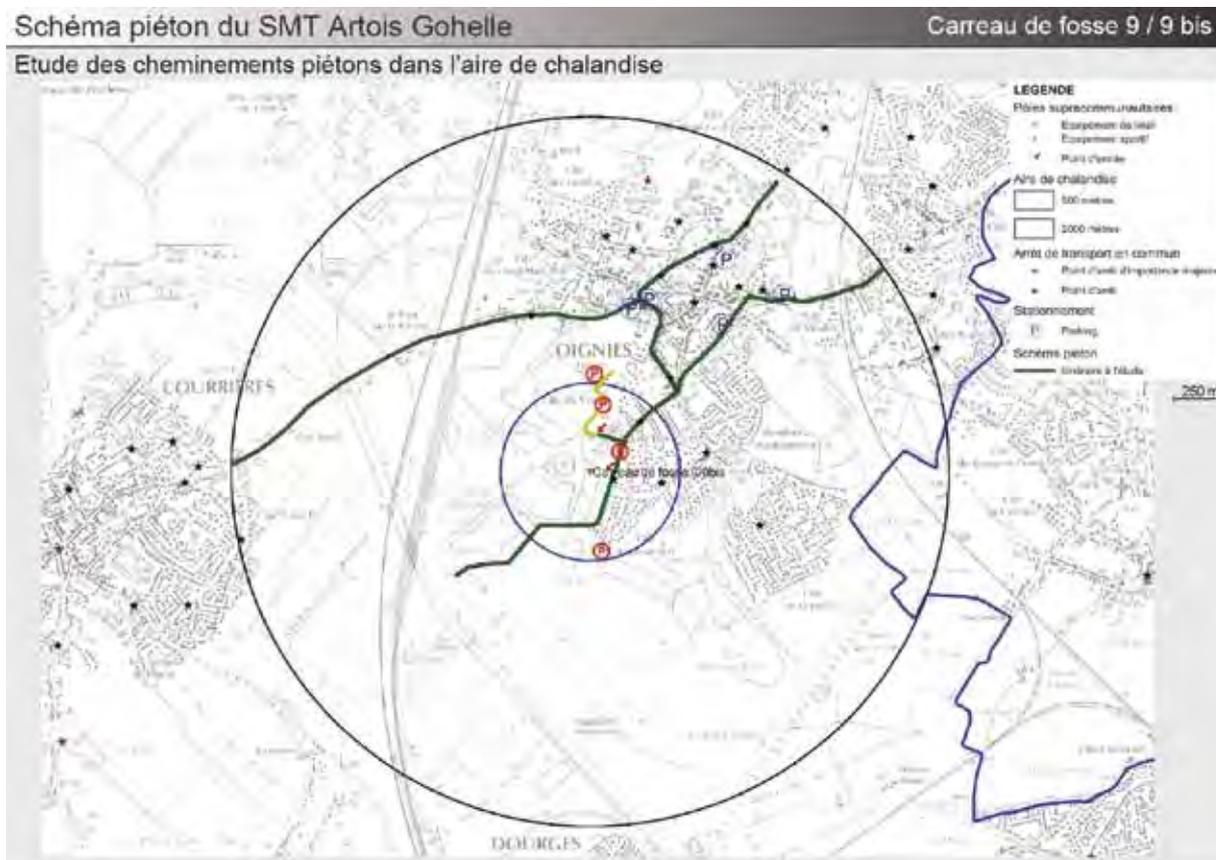


Source : Schéma piéton du SMT AG, 2013

Source : Schéma piéton du SMT AG, 2013

# 02IDIAGNOSTIC

## ÉTUDE DES CHEMINEMENTS PIÉTONS AUTOUR DU CARREAU DE FOSSE DU 9/9 BIS



Source : Schéma piéton du SMT AG, 2013

### 5.4. Le partage des espaces de circulation

Le partage des espaces de circulation répond à plusieurs problématiques :

- La sécurité : un partage clairement défini permet une meilleure sécurisation des modes doux
- La valorisation paysagère : la présence d'espaces pour les modes doux notamment permet de créer un support à la valorisation paysagère de l'axe
- L'intermodalité : un espace partagé intelligemment incite à la pratique de modes alternatifs à la voiture et aux connexions entre les différents modes présents.

En milieu urbain

Le partage des espaces de circulation au cœur du tissu urbain est bien souvent un sujet très sensible, notamment dans les communes structurées autour d'un axe fortement circulé (exemple des communes traversées par la RD70). Le trafic routier associé à des emprises de voiries limitées

par un tissu urbain relativement dense et un besoin de stationnement induit par les commerces ou équipements locaux laissent peu de place à la circulation des modes doux. Des conflits d'usages apparaissent, créant bien souvent des zones accidentogènes. La bonne pratique de l'espace urbain est ainsi mise à mal et n'incite pas au développement des modes doux.

Hors zone urbaine

En dehors des zones urbaines les chaussées sont le plus souvent totalement dépourvues d'espaces de circulation pour modes doux. Pourtant le territoire étant relativement dense, et l'urbanisation souvent étalée le long des voies, ces espaces de circulation trouveraient toute leur légitimité le long des axes structurants non autoroutiers.

## 02 DIAGNOSTIC

Les photos suivantes illustrent ces propos au travers de deux exemples de zones accidentogènes pour les cyclistes :

- la RD165 à proximité de Carvin : il s'agit d'une voirie en dehors du tissu urbain, dépourvue d'espace de circulation pour les modes doux.
- la route de Béthune, à Lens : voirie urbaine qui n'intègre pas les déplacements cyclistes. De plus la présence de stationnement longitudinal engendre des conflits d'usages entre véhicules légers et cyclistes et contribue accentuer le caractère accidentogène de la voirie.

Ces exemples sont représentatifs de la situation globale sur le territoire, quels que soient les modes doux concernés. Pour ce qui est des déplacements piétons, la problématique de partage de la voirie et de conflits d'usage s'illustre particulièrement au niveau des traversées. Pour exemple l'avenue de la République entre Lens et Hénin-Beaumont qui malgré son caractère urbain et la présence de trottoirs concentre un nombre important d'accidents impliquant des piétons.

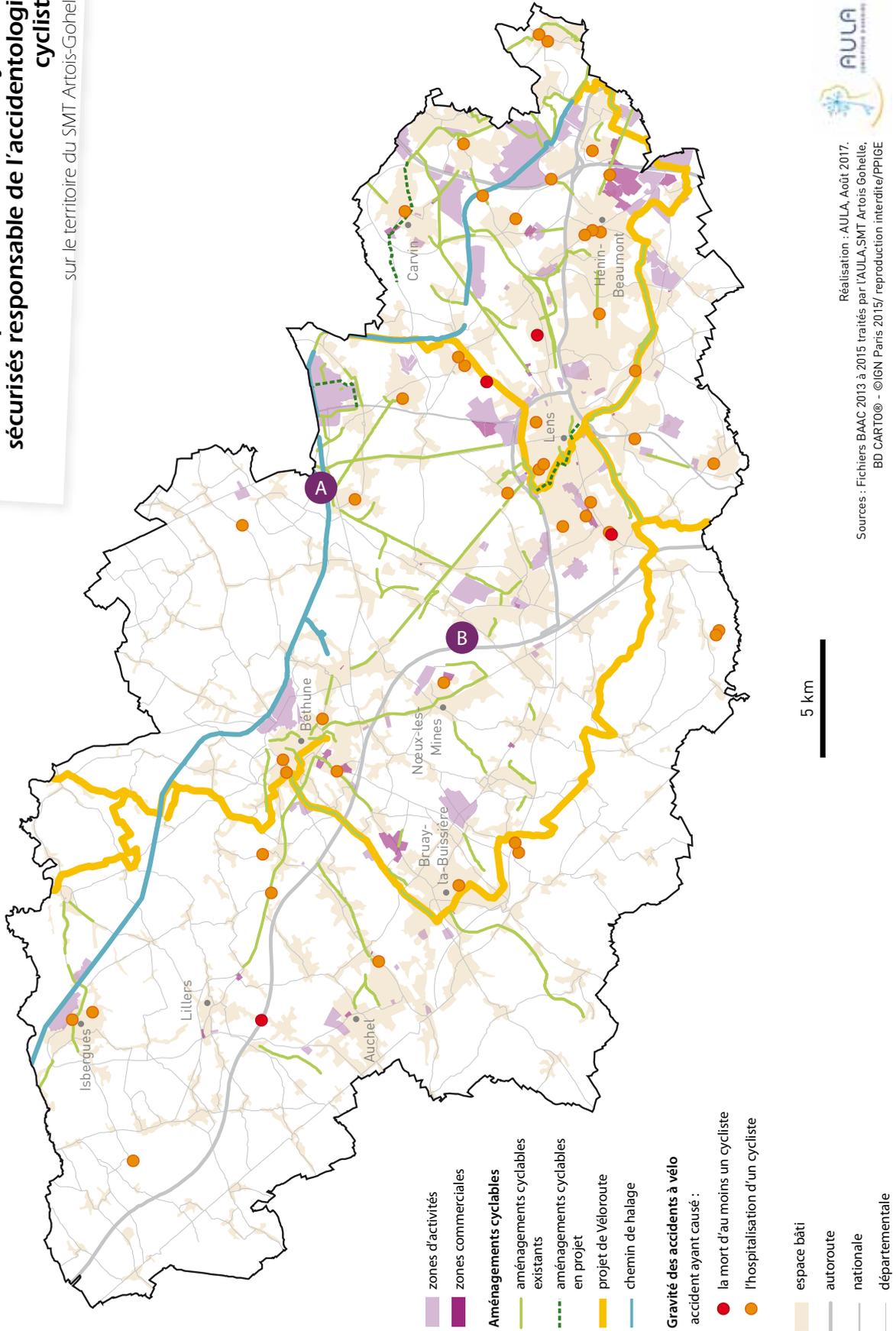
Cette carte illustre également les ruptures qui existent dans le maillage du territoire par les pistes et bandes cyclables.



# 02IDIAGNOSTIC

## Le manque de cheminements cyclables sécurisés responsable de l'accidentologie cycliste

sur le territoire du SMT Artois-Gohelle



Réalisation : AULA, Août 2017.  
Sources : Fichiers BAAC 2013 à 2015 traités par l'AULA, SMT Artois Gohelle, BD CARTO© - ©IGN Paris 2015/ reproduction interdite/PPIGE

# 02 DIAGNOSTIC

## Enjeux généraux I

- Améliorer les communications sur l'utilisation du réseau et sa tarification
- Amorcer le développement d'axes structurants sous la forme de TCSP
- Développer la complémentarité Bus/TER afin d'optimiser la couverture du territoire
- Développer l'usage du train pour les déplacements interurbains au sein du périmètre et vers les territoires voisins
- Développer les connexions avec les territoires voisins pour assurer un développement métropolitain équilibré
- Penser la conception de tout aménagement en prenant en compte la mobilité des PMR pour faciliter la mobilité de tous
- Mettre en place des dispositifs facilitant l'accès physique mais également l'accès à l'information
- Faciliter le passage d'un mode à l'autre
- Améliorer l'accessibilité des cheminements piétons et cyclables aux abords des principales gares du territoire
- Améliorer l'accessibilité cyclable aux abords des principales communes du territoire (Béthune, Bruay, Nœux-les-Mines, Carvin, Libercourt, Hénin-Beaumont, Lens, etc.)
- Améliorer les dessertes autour des pôles générateurs
- Intégrer les modes doux dans la chaîne de déplacement
- Minimiser les effets de coupure du territoire
- Sécuriser les déplacements doux
- Améliorer l'accessibilité des transports en commun

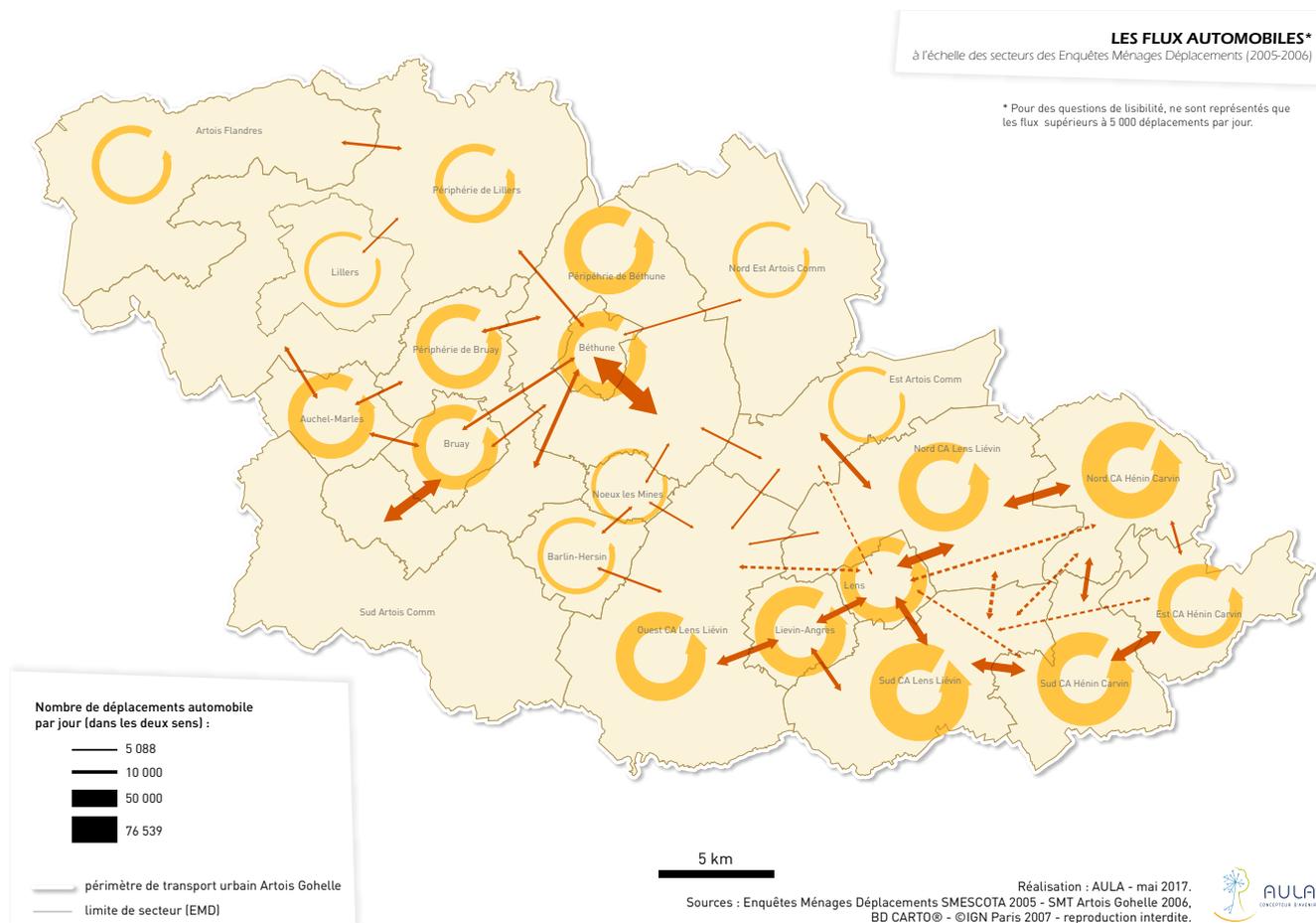
# 02IDIAGNOSTIC

## IV. Les déplacements individuels motorisés

### 1. Un réseau routier saturé par la superposition des trafics

#### 1.1. 1 323 000 déplacements automobiles internes au territoire

Chaque jour, les habitants du territoire du SMT AG réalisent près de 1 323 000 déplacements en automobile à l'intérieur du territoire ce qui représente, en tenant compte des déplacements réalisés en tant que passager, un trafic de près de 902 000 véhicules/jour (source : Enquêtes Ménages Déplacements).1.



#### 1.2. 218 000 déplacements automobiles liés aux échanges avec les territoires limitrophes

En plus de ces déplacements internes, on évalue les flux d'échanges avec l'extérieur à 218 000 véhicules/jour dont 192 000 véhicules/jour liés avec les territoires limitrophes. Les principaux flux se font avec la métropole lilloise (près de 84 000 véhicules/jour soit 38% des flux d'échanges), l'arrondissement d'Arras (plus de 48 500 véhicules/jour soit 22% des flux d'échange), le SCoT du Grand Douaisis (plus de 39 400 véhicules/jour soit 18% des flux d'échanges) (source : Enquête Cordon routière 2007).

# 02IDIAGNOSTIC

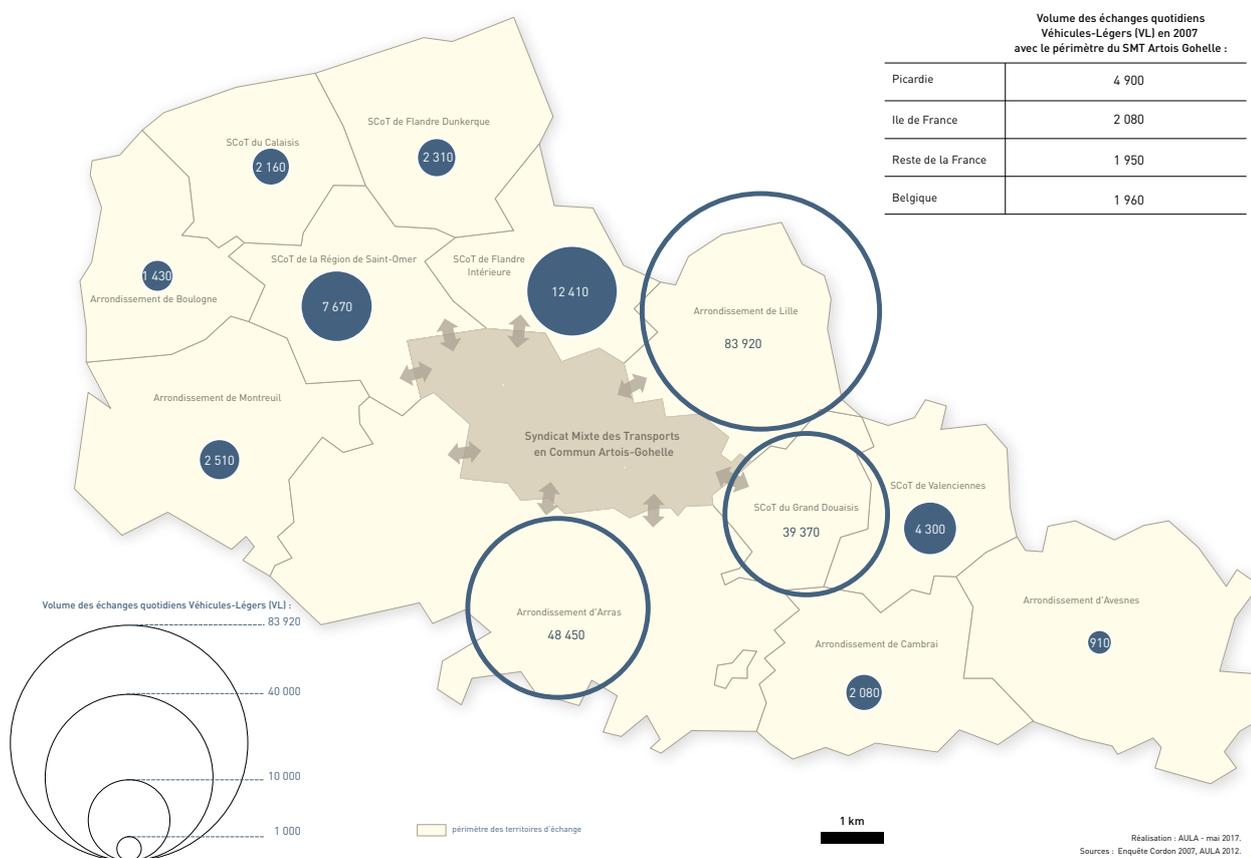
Ces flux routiers sont largement entretenus par la dynamique de métropolisation et de périurbanisation qui s'opère entre la métropole lilloise et l'ancien bassin minier en témoigne l'extension des aires urbaines qui tendent à s'agglomérer.

## Remarque :

Le périmètre du SMT AG n'ayant pas fait l'objet d'un cordon routier unique, il est difficile d'avoir une vision précise du trafic de transit à l'échelle du PTU. A titre d'information, la part du transit était de 25% sur le cordon du SCoT de l'Artois, de 35% sur le Cordon du SCoT de Lens-Lièvin-Hénin-Carvin.

## RÉPARTITION DES FLUX D'ÉCHANGES "VÉHICULES-LÉGERS"

entre le périmètre du Syndicat Mixte des Transports Artois-Gohelle et les territoires extérieurs



### 1.3. Un réseau routier structurant saturé

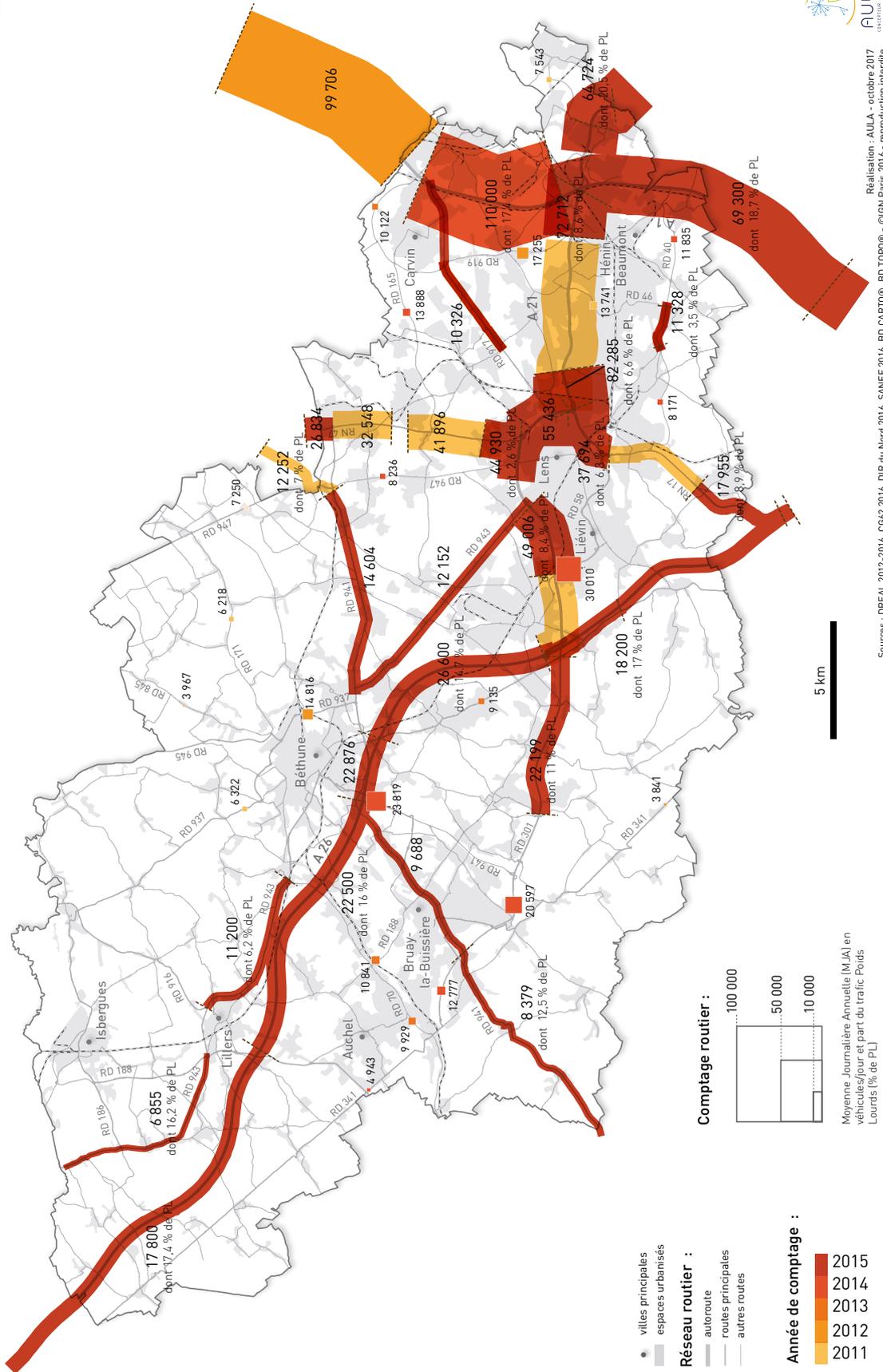
Au quotidien, ces flux se répartissent sur un réseau routier particulièrement développé avec un maillage dense d'autoroutes, de nationales et de départementales structurantes.

L'A21 (autoroute urbaine gratuite aux multiples échangeurs) et la RD301 traversent le territoire d'est-ouest en

desservant les principales communes de l'ancien bassin minier de Calonne-Ricouart à Noyelles-Godault. Avec un trafic qui a doublé depuis 1990 et qui atteint 72 712 véhicules/jour en 2015 au droit de la connexion avec l'A1, l'A21 est fortement saturée en heures de pointe : la circulation est fortement ralentie y compris sur les sections limitées à 110 km/h. Néanmoins, on peut indiquer que depuis 2010, on assiste à une certaine stagnation du trafic.

# 02IDIAGNOSTIC

## TRAFIC SUR LES PRINCIPALES ROUTES sur le territoire du SMT Artois-Gohelle entre 2011-2015





# 02IDIAGNOSTIC

Les liaisons vers le nord et vers la métropole lilloise sont également fortement saturées :

- l'autoroute A1, gratuite dans la traversée du territoire, est fortement saturée (111 418 véhicules/jour entre l'échangeur de Dourges et l'échangeur de Carvin en 2014) en raison de la superposition du trafic de transit vers la Belgique et les Pays Bas aux échanges interurbains entre le bassin minier et la métropole lilloise;
- la RN47, qui permet de relier le Lensois à la métropole lilloise en empruntant la RN41 et l'A25 connaît un trafic élevé occasionnant des difficultés de circulation au niveau de son raccordement avec l'A21 (44 931 véhicules/jour en 2014);
- la RD941 (14 604 véhicules/jour en 2015), qui relie le Béthunois à la métropole lilloise, est également saturée en raison des nombreuses traversées d'agglomération et des intersections associées.

Seule autoroute payante du territoire avec un nombre limité d'échangeurs relativement espacés, l'A26 est globalement sous-utilisée (26 600 véhicules/jour en 2015) même si la traversée du territoire Artois-Gohelle correspond au tronçon le plus fréquenté entre Calais et Reims.

En parallèle des axes autoroutiers, certaines liaisons continuent d'assurer un rôle important dans les échanges interurbains. C'est le cas de la RD943 dont le tracé est parallèle à l'A26 et à l'A21, de la RD917 qui joue le rôle d'itinéraire d'évitement de l'A21 et de l'A1 entre Lens et

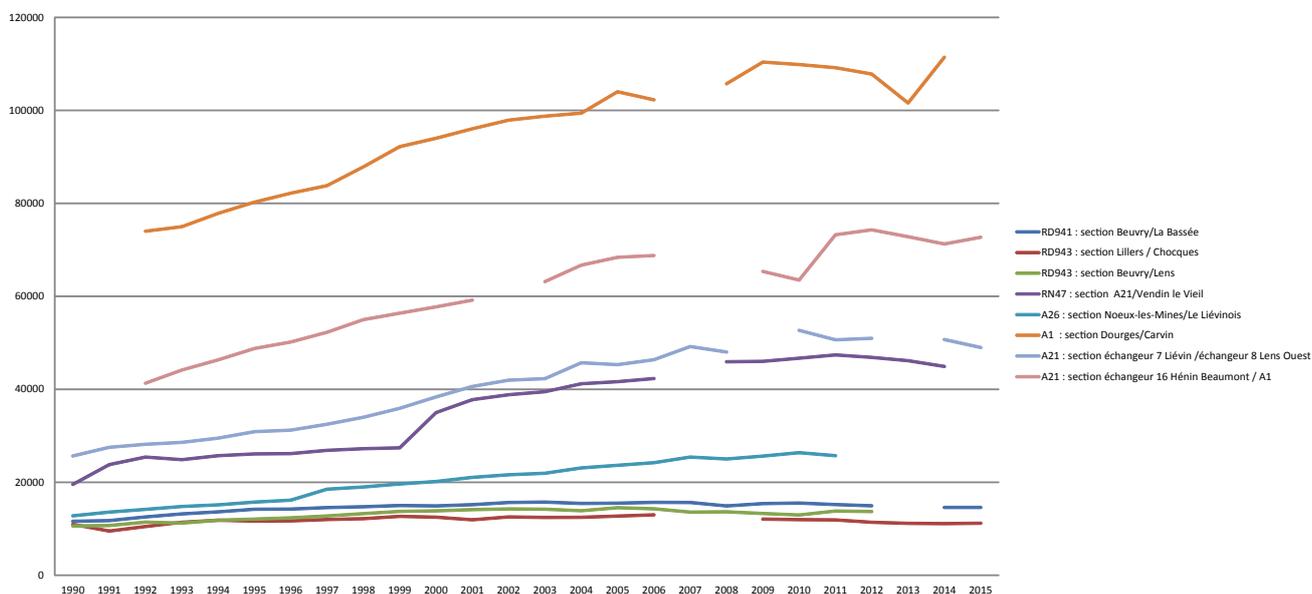
Carvin, de la RN17 et de la RD937 qui assurent des liaisons vers l'Arrageois permettant d'éviter l'A1 et l'A26.

Si le réseau routier est globalement saturé, on peut noter une stagnation du trafic sur les principales liaisons routières du territoire y compris sur l'A1 dont le trafic est proche de 110 000 véhicules/jour depuis 2009. Toutefois, on peut également noter que la stagnation du trafic sur le réseau principal est également en partie liée à une diffusion du trafic sur les axes secondaires, les automobilistes utilisant de nouveaux itinéraires pour éviter les points durs en heures de pointe notamment au niveau des traversées urbaines. Les projets routiers actés permettront de limiter ce phénomène de diffusion.

D'un point de vue réglementaire, le territoire est également concerné par des routes dites à grande circulation, (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).

Les collectivités et groupements propriétaires des voies classées comme routes à grande circulation communiquent au représentant de l'État dans le département, avant leur mise en œuvre, les projets de modification des caractéristiques techniques de ces voies et toutes mesures susceptibles de rendre ces routes impropres à leur destination.

## ÉVOLUTION DU TRAFIC SUR LES PRINCIPALES INFRASTRUCTURES ROUTIÈRES DU TERRITOIRE (MOYENNE JOURNALIÈRE ANNUELLE EN NOMBRE DE VÉHICULES/JOUR)

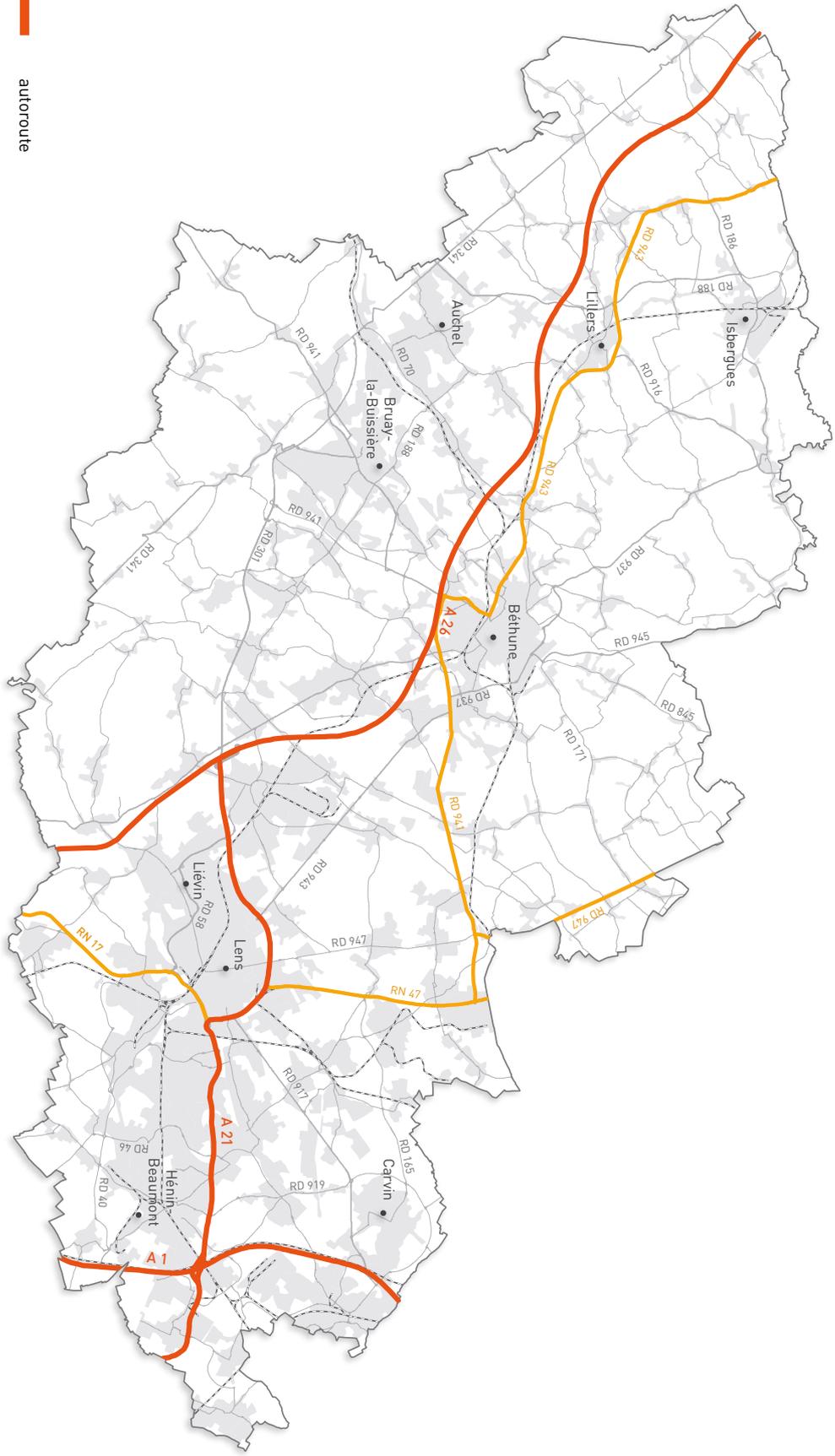


Sources : DREAL, CD62 DIR du Nord

# 02 DIAGNOSTIC

-  autoroute
-  routes à grande circulation
-  autres routes
-  espaces urbanisés

5 km



## AUTOROUTES ET ROUTES À GRANDE CIRCULATION sur le territoire du SMT Artois-Gohelle en 2017

Sources : Décret n° 2010-578 du 31 mai 2010 fixant la liste des routes à grande circulation, AULA 2016, BD CARTO® - ©IGN Paris 2015 - reproduction interdite/PiGE. Réalisation : AULA - Août 2017.



# 02IDIAGNOSTIC

## 2. Les nouveaux usages de la voiture individuelle : le covoiturage

Sur les 2 380 000 déplacements réalisés quotidiennement sur le territoire, un peu plus de 66 % (1 580 000) sont réalisés en voiture, dont 69 % en tant que conducteur et 31% en tant que passager. Le taux de remplissage des véhicules est donc de 1,44 personne/véhicule.

Dans les communes périurbaines et rurales, la part de l'automobile dépasse fréquemment les 75%, atteint 80% dans la couronne périurbaine de Béthune et les communes rurales de la Lys Romane, les valeurs maximales étant relevées dans le Bas Pays avec 90% de part modale.

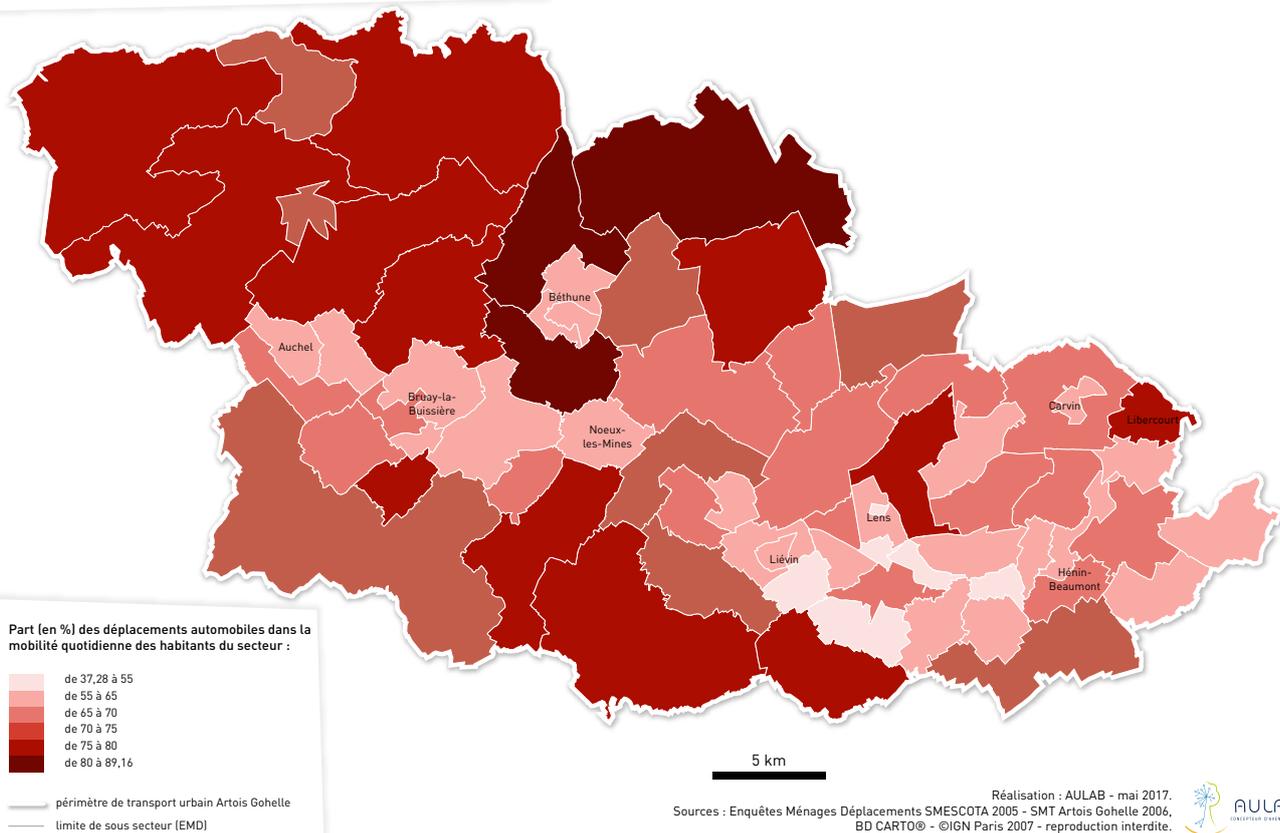
Pour ces territoires difficiles à desservir par les transports collectifs, le covoiturage est une réelle alternative pour limiter le poids de l'automobile sur le budget des ménages notamment pour l'organisation de déplacements et trajets réguliers vers le lieu de travail ou en rabattement vers une gare.

Depuis plusieurs années, un grand nombre d'initiatives en matière de covoiturage a été lancée dans le Nord et le Pas-de-Calais. Ces initiatives s'avèrent sans lien évident et ne parviennent pas à dégager une véritable dynamique à

une échelle pertinente, celle du périmètre régional. C'est dans ce contexte que le SMIRT a lancé une étude pour la mise en place d'une politique de covoiturage commune aux AOT.

En mars 2017, le SMIRT a mis en place le site [passpass.fr](http://passpass.fr) afin de fournir une information multimodale. Un portail de covoiturage a été intégré au site en septembre 2017.

**USAGE DE L'AUTOMOBILE EN FONCTION DU LIEU DE RÉSIDENCE**  
à l'échelle des secteurs des Enquêtes Ménages Déplacements (2005-2006)



# 02IDIAGNOSTIC

Le département du Pas-de-Calais incite à la pratique du covoiturage en développant un réseau d'aires en partenariat avec les collectivités locales. Sur le ressort territorial du SMT AG, il existe à ce jour 5 aires en service.

Ces aires se trouvent à Lillers (65 places), Haisnes (48 places), Noyelles-sous-Lens (57 places sur un parking d'une enseigne de la grande distribution) et Fouquières-les-Béthune (sur un parking d'une enseigne de la grande distribution). A noter qu'une nouvelle aire est en cours de finalisation à Fouquières-les-Béthune (50 places) sur des terrains de l'Etat et de la SANEF, des aires seront également mises en service à Noeux-les-Mines/Labourse (43 places), à Divion (49 places), Barlin (40 places), Noyelles-Godault (155 places) et Aix-Noulette (probablement 100 places en 2020).

Les aires portées par les collectivités sont en général bien visibles des usagers depuis le réseau routier. Elles sont en général équipées d'éclairage public et pré équipées pour l'implantation de bornes de recharge électrique. Celles-ci sont réalisées en partenariat avec le Conseil Départemental.

En plus de ces aires existantes, le schéma directeur de covoiturage du Département identifie également 9 autres sites stratégiques pour implanter des aires de covoiturage. D'autres sites sont également en cours d'étude par les agglomérations.

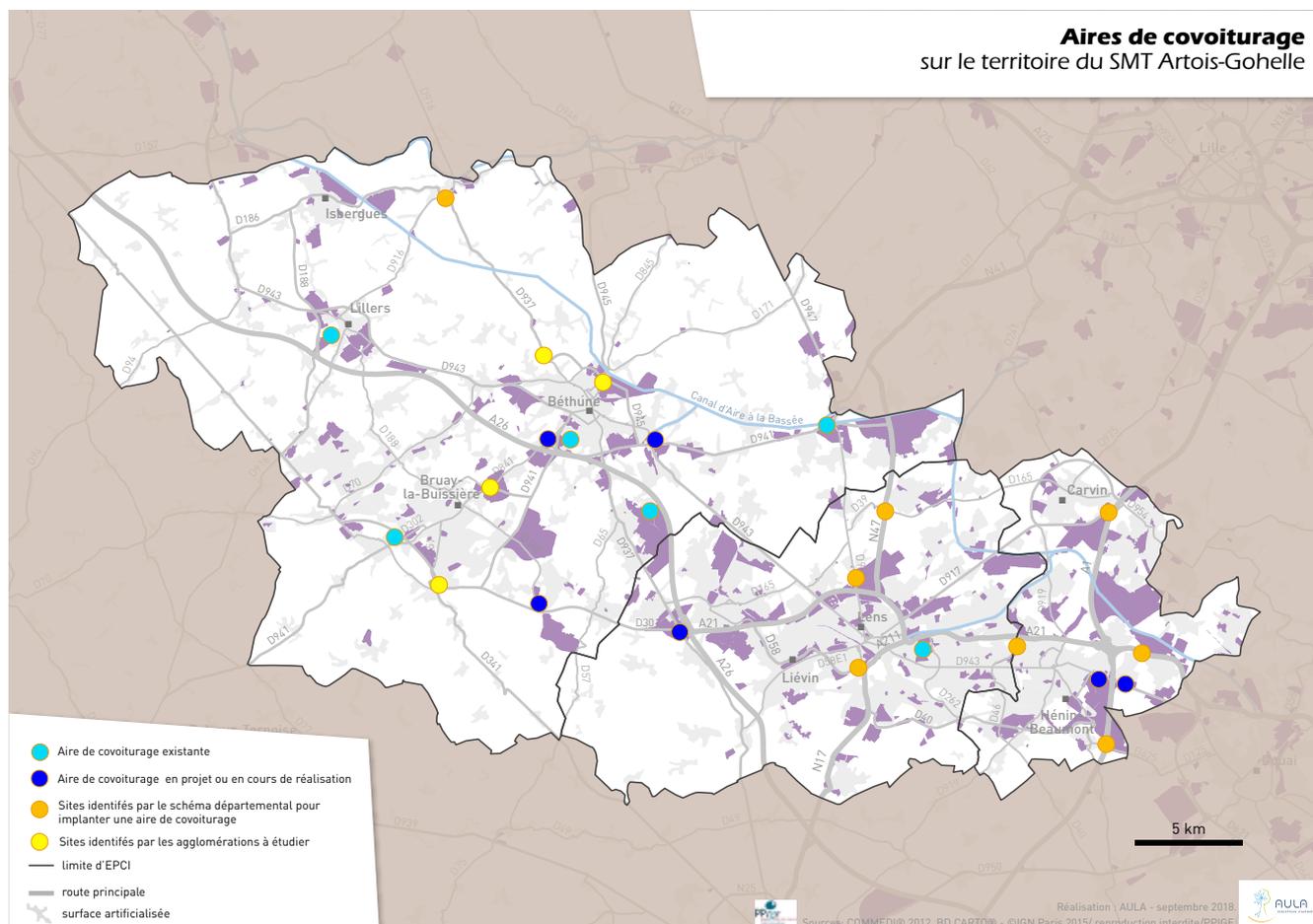
A noter que l'aire de Lillers est arrivée à saturation.

On peut également noter que certains P+R autour des futures lignes de BHNS, comme par exemple à Beuvry, ou autour des gares, sont potentiellement également utilisés par les covoitureurs.



© AULA

**Aires de covoiturage**  
sur le territoire du SMT Artois-Gohelle



# 02IDIAGNOSTIC

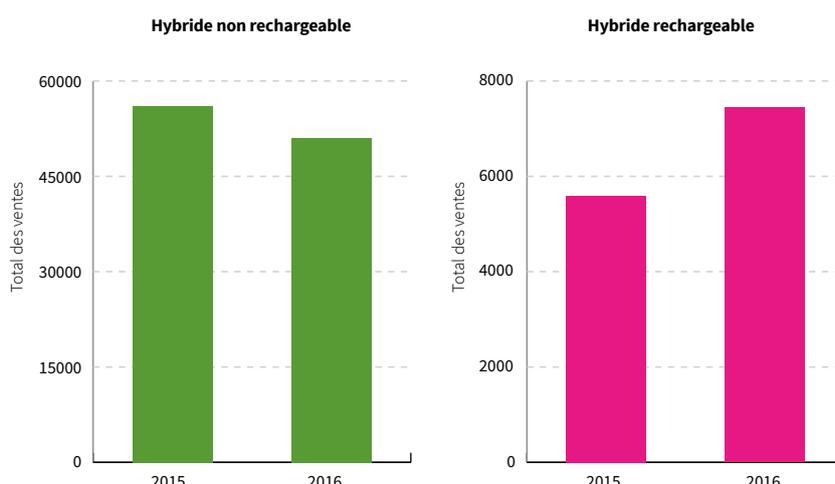
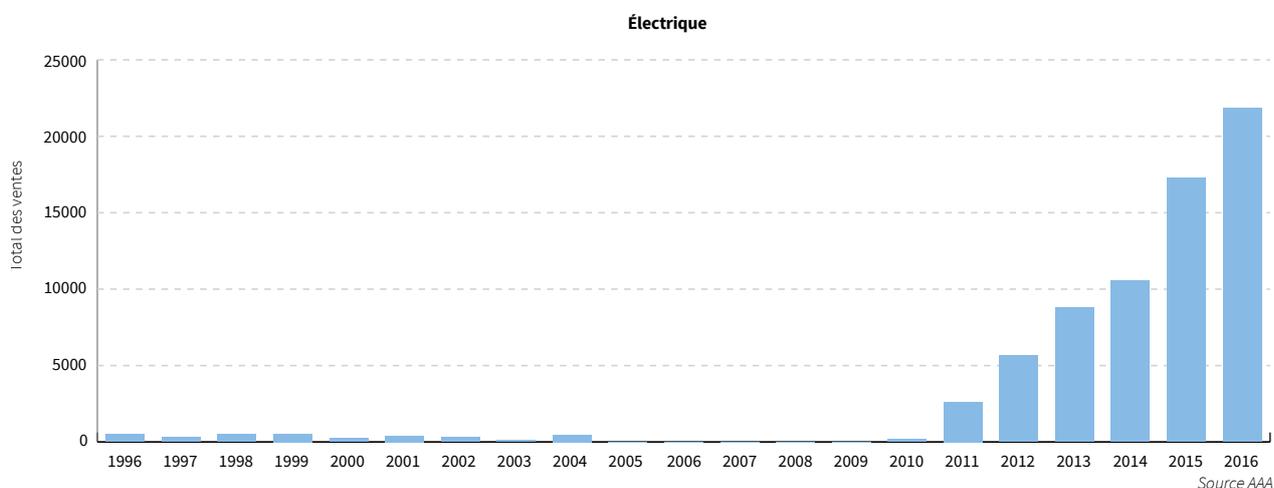
## L'électromobilité

En France, le nombre d'immatriculations de véhicules électriques neufs ne cesse de progresser ces dernières années. Selon l'ADEME, l'essor est dû au renforcement des aides à l'achat pour ce type de véhicule, le niveau des ventes de 2016 étant le plus haut jamais enregistré avec 21 826 véhicules (soit + 26 % par rapport à 2015).

En 2016, l'achat des véhicules hybrides non rechargeables

a baissé de 9 % par rapport à 2015. Sur la même période, les ventes des véhicules hybrides rechargeables ont, elles, augmenté de 33 %.

## ÉVOLUTION DES VENTES DE VÉHICULES ÉLECTRIQUES ET HYBRIDES



Source : ADEME, Évolution du marché, caractéristiques environnementales et techniques, Véhicules particuliers neufs vendus en France, édition 2017.

# 02DIAGNOSTIC

D'après le site chargemap.com, on dénombre en 2017, 33 bornes accessibles au grand public sur le territoire du SMT Artois-Gohelle. Si ce chiffre semble important, celui-ci est à relativiser car seules 9 bornes sont accessibles 24 h / 24. Parmi les 33 bornes accessibles au grand public, 5 bornes ont été implantées par un organisme public (commune, gestionnaire de parc d'activités).

Sur un territoire où l'usage de l'automobile est fort, l'électromobilité est un levier pour diminuer l'impact environnemental local de la mobilité des habitants.

Dans le cadre de la mise en oeuvre des Plans Climat Air Energie Territoriaux (PCAET), la CABBALR a pour objectif d'avoir une flotte de véhicules à 80% décarbonée dans le cadre du Territoire à Energie Positive pour une Croissance Verte (TEPCV). La CAHC équipe également son parc de véhicules électriques en complément du parc GNV.

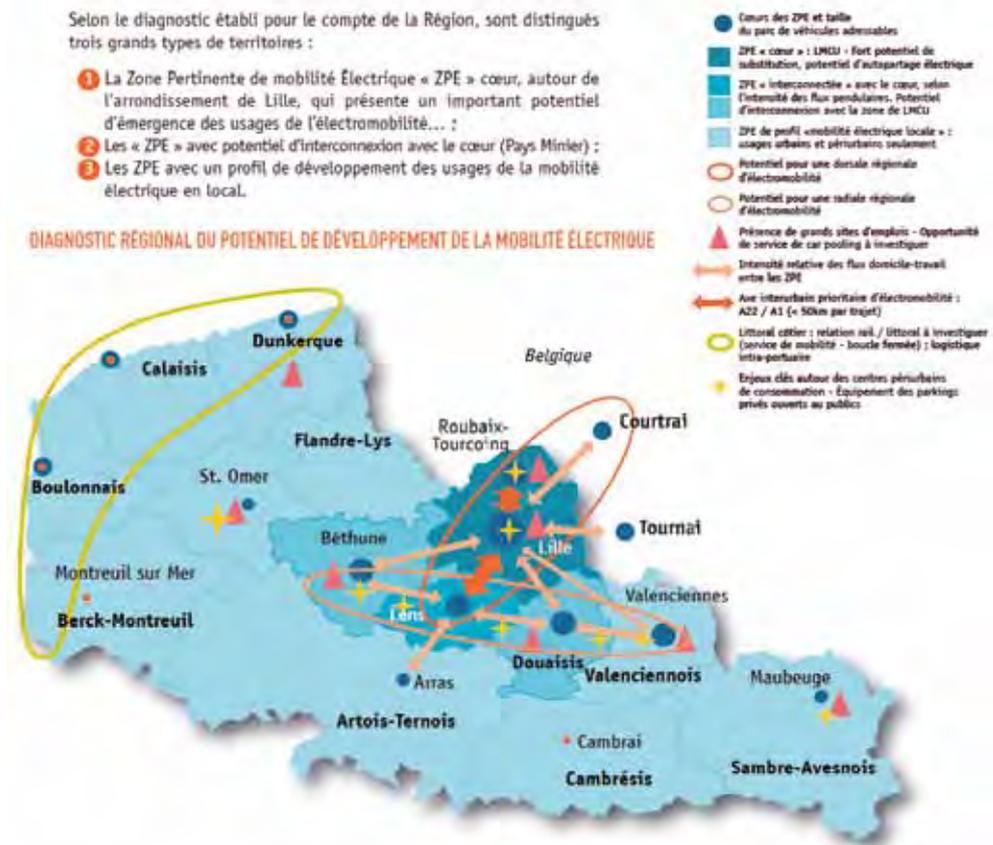
Le déploiement des bornes de recharge sur l'espace public est à la charge des communes depuis la promulgation de la loi Grenelle 2 en 2010. Elles sont donc en principe en charge de la création, de l'entretien et l'exploitation des infrastructures de recharge des véhicules électriques.

Cette compétence peut être transférée, comme c'est le cas sur le territoire de la CABBALR qui déploie un réseau de bornes de recharge pour mailler le territoire de l'agglomération (63 bornes).

La Communauté d'Agglomération de Lens-Liévin/Hénin-Carvin envisage également la mise en place d'un schéma d'implantation de bornes de recharge électrique à l'échelle de son territoire.



© AULA



# 02IDIAGNOSTIC

## 3. Un réseau routier accidentogène

L'étude des accidents, appelée accidentologie, est indispensable pour réduire l'insécurité routière par des aménagements de voirie adaptés. Les principaux éléments concernant l'accidentologie sur le territoire Artois-Gohelle sont issus d'un fichier élaboré par les services de l'État dit "fichier BAAC" (Bulletin d'Analyse d'Accidents Corporels). Ce fichier regroupe l'ensemble des données renseignées par les forces de l'ordre sur les lieux de l'accident.

Quelques définitions :

**Accident corporel :** Accident survenant sur une voie ouverte à la circulation publique, impliquant au moins un véhicule et provoquant au moins une victime (personne décédée ou ayant nécessité des soins médicaux).

**Indemne :** Personne impliquée dans un accident non décédée ou ne nécessitant pas de soins médicaux.

**Tué :** Personne décédée sur le coup ou dans les 30 jours qui suivent l'accident.

**Blessé hospitalisé :** Victime admise comme patient dans

un hôpital plus de 24 heures.

**Blessé non hospitalisé :** Victime ayant fait l'objet de soins médicaux mais n'ayant pas été admise comme patient à l'hôpital plus de 24 heures.

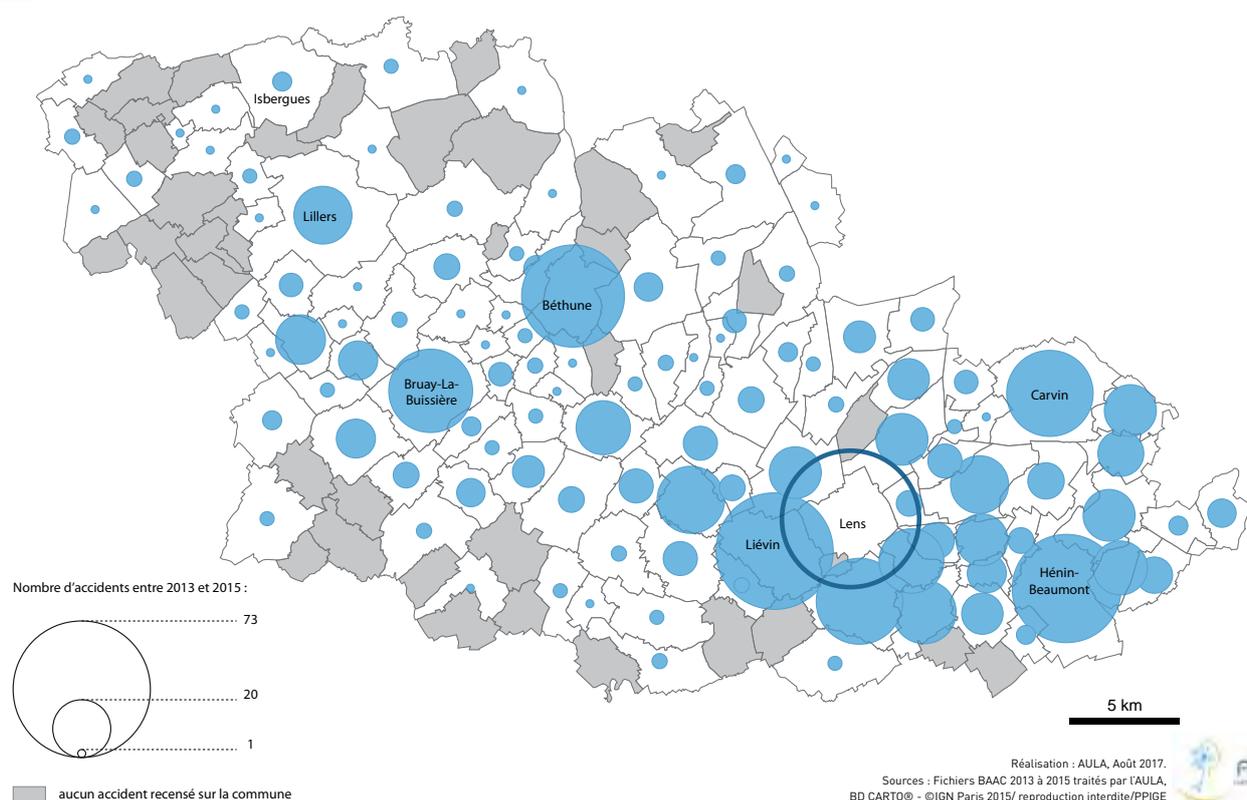
### 3.1. 954 accidents corporels sur la période 2013-2015

Sur la période 2013-2015, on dénombre 954 accidents corporels sur le territoire Artois-Gohelle. 683 accidents (72%) ont eu lieu en agglomération au sens du code la route et 271 hors agglomération (28%). Les accidents se concentrent principalement au niveau des principaux pôles urbains du territoire : la conurbation de Liévin à Hénin-Beaumont, le Béthunois, le Bruaysis, l'Auchellois et le Noeuxois ou encore Carvin-Libercourt. Ce caractère urbain de l'accidentologie est conforme aux tendances observées à l'échelle nationale.

Hors agglomération, on peut noter le nombre important d'accidents graves sur la RD943 entre Béthune et Aire-sur-la-Lys.

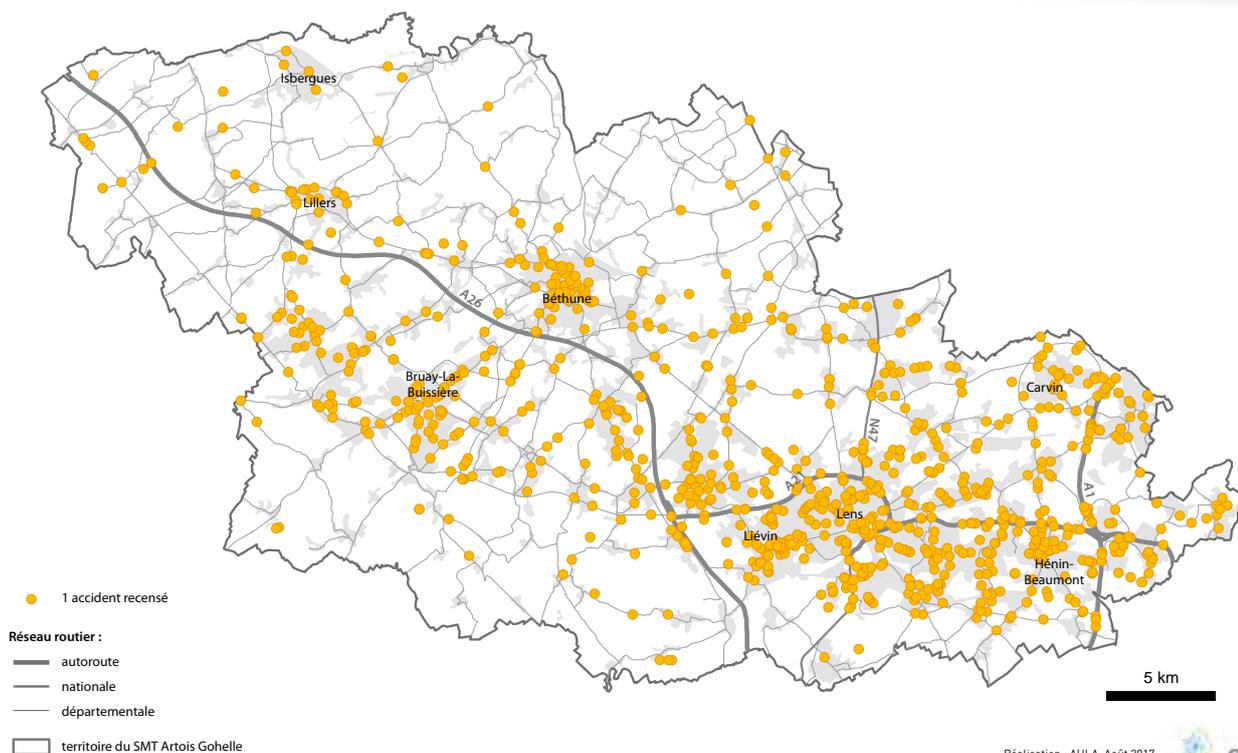
#### Accidents par commune sur la période 2013 - 2015

sur le territoire du SMT Artois-Gohelle



# 02IDIAGNOSTIC

## Accidents sur la période 2013 - 2015 sur le territoire du SMT Artois-Gohelle



Réalisation : AULA, Août 2017.  
Sources : Fichiers BAAC 2013 à 2015 traités par l'AULA,  
BD CARTO® - ©IGN Paris 2015/ reproduction interdite/PPIGE

### Remarque :

79 accidents ont eu lieu sur le réseau autoroutier, 28 sur route nationale, 319 sur le réseau départemental, 517 sur des voiries communales. Sur le réseau autoroutier, on peut noter l'importance du nombre d'accidents sur l'A21 (37 accidents sur l'A21 et 3 sur l'A211) et sur l'A1 où on recense 30 accidents. On peut indiquer que statistiquement, compte tenu de l'importance des flux qui circulent sur l'A1 et l'A21, le risque est moins élevé que sur les principales routes départementales et nationales à profil bidirectionnel sans séparateur physique entre les sens de circulation. Sur les principales routes nationales et départementales, on peut noter une concentration des accidents au niveau des traversées urbaines.

Contrairement aux idées reçues, une grande partie des accidents se produisent alors que les conditions de circulation sont bonnes : environ 80% des accidents ont eu lieu par beau temps, 77% sur une chaussée sèche. On peut

également noter que 66% des accidents ont lieu de jour et 17% de nuit sur une route éclairée soit 83% des accidents dans de relativement bonnes conditions de luminosité.

### 3.2. Les usagers impliqués et les victimes : une sur-représentation des cyclomotoristes

86% des accidents impliquent au moins un véhicule léger ou utilitaire (1 389 accidents), 34% un deux roues-motorisé ou un quad (565 accidents), 25% un piéton (397 accidents) 8% un cycliste (133 accidents) et 4% un poids-lourd (70 accidents).

Sur la période 2013-2015, 67 personnes sont décédées dans un accident de la route sur le territoire Artois-Gohelle soit un tiers de l'ensemble des personnes décédées dans un accident dans le Pas de Calais. On dénombre également 1194 blessées dont 600 ont fait l'objet d'une hospitalisation de plus de 24 heures.

# 02IDIAGNOSTIC

**Tués et blessés hospitalisés  
dans un accident entre 2013 et 2015**  
sur le territoire du SMT Artois-Gohelle

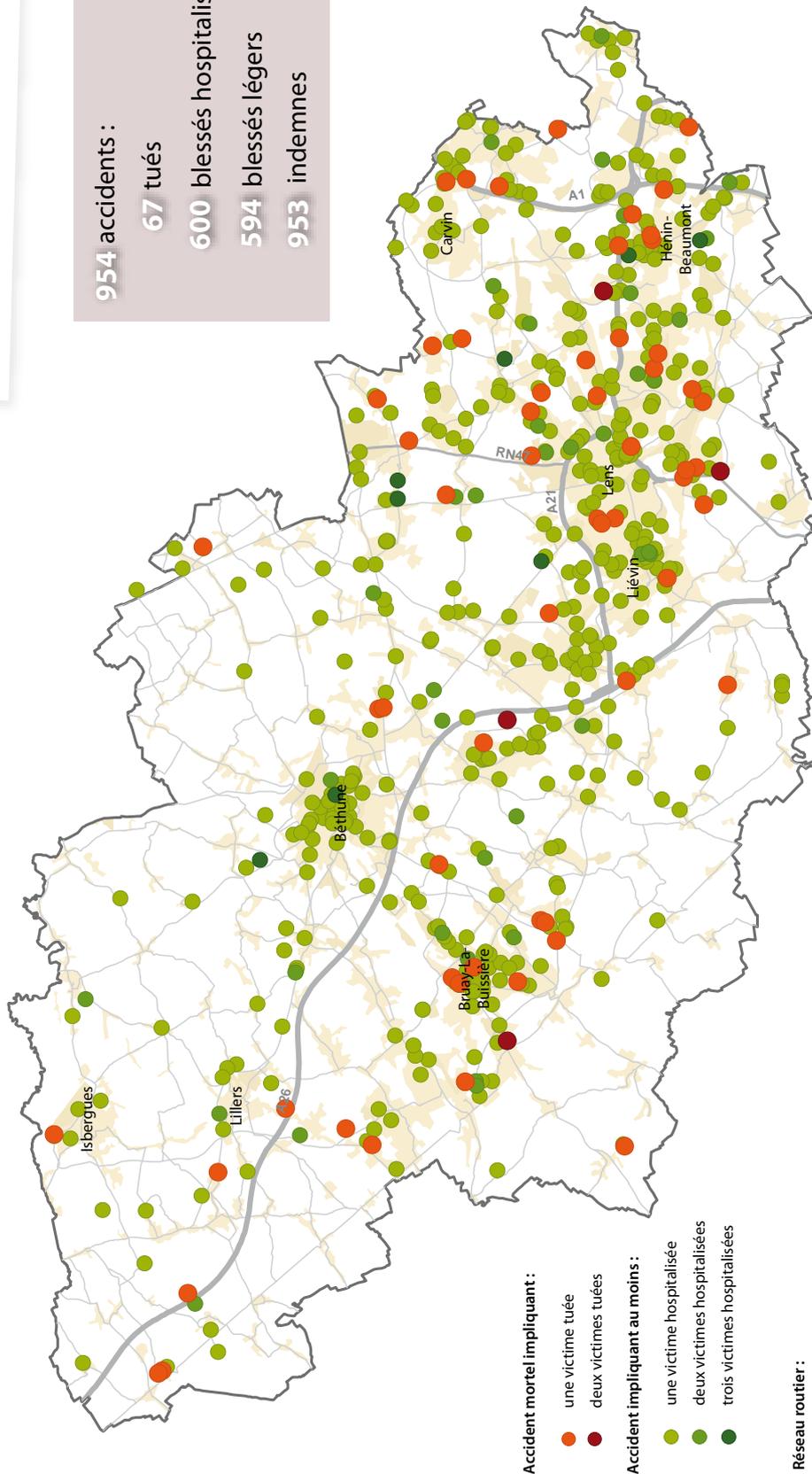
**954 accidents :**

**67 tués**

**600 blessés hospitalisés**

**594 blessés légers**

**953 indemnes**



**Accident mortel impliquant :**

- une victime tuée
- deux victimes tuées

**Accident impliquant au moins :**

- une victime hospitalisée
- deux victimes hospitalisées
- trois victimes hospitalisées

**Réseau routier :**

- autoroute
- nationale
- départementale
- territoire du SMT Artois Gohelle

5 km

Réalisation : AULA, Août 2017.  
Sources : Fichiers BAAC 2013 à 2015 traités par l'AULA,  
BD CARTOO® - ©IGN Paris 2015/ reproduction interdite/PPIGE



# 02IDIAGNOSTIC

Sur les 67 personnes décédées, on dénombre 6 usagers de deux roues-motorisés de moins de 125 cm<sup>3</sup> et 12 usagers de deux roues-motorisés de plus de 125 cm<sup>3</sup>, les deux roues motorisés représentant ainsi 27% des décès. A ces décès, s'ajoutent également 185 blessés hospitalisés soit 31% de l'ensemble de cette catégorie de victimes. Pour rappel, l'usage des deux roues motorisés ne représente que 1,4% de l'ensemble des déplacements des habitants du territoire.

## Remarque :

D'après une étude de l'observatoire national de la sécurité routière : "Si l'on tient compte du kilométrage parcouru, le risque d'être tué lors d'un accident est vingt fois plus élevé pour un motocycliste que pour un utilisateur de voiture de tourisme."

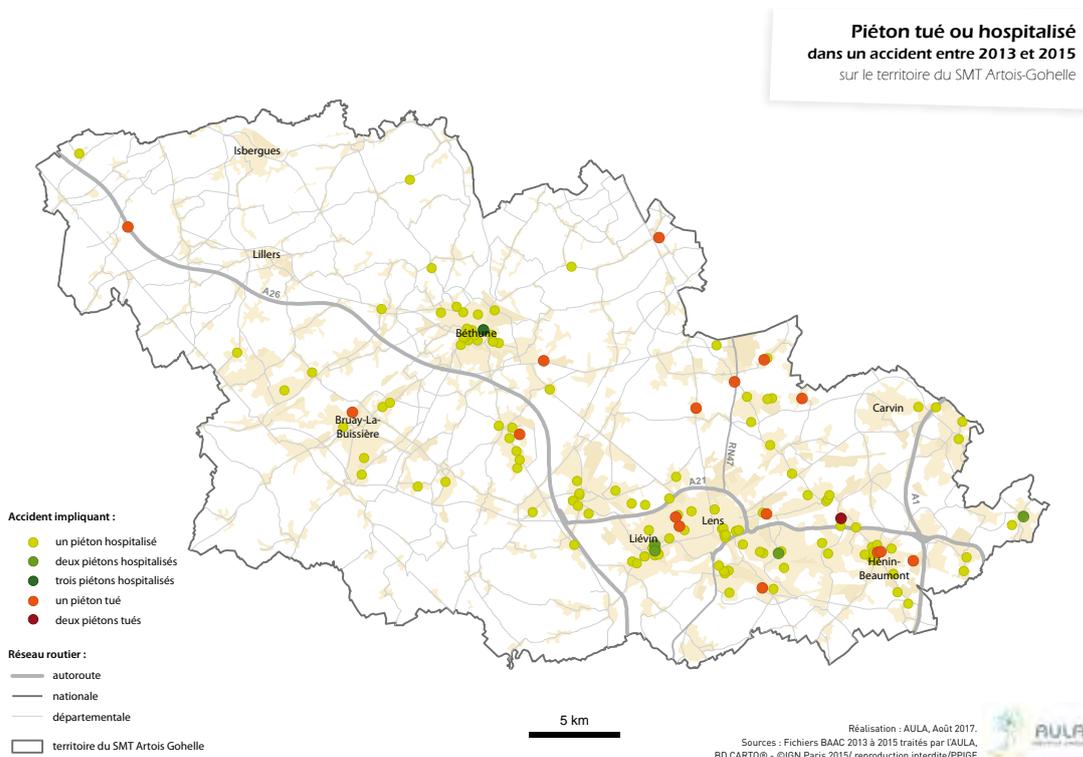
Avec 37 décès, les usagers des véhicules légers/utilitaires représentent 55% des tués et 56% des blessés hospitalisés (336).

Concernant les modes doux, on dénombre 18 tués et 134 blessés hospitalisés parmi les piétons, et 4 tués et 46 blessés hospitalisés parmi les cyclistes.

## 3.3. Une situation qui globalement s'améliore

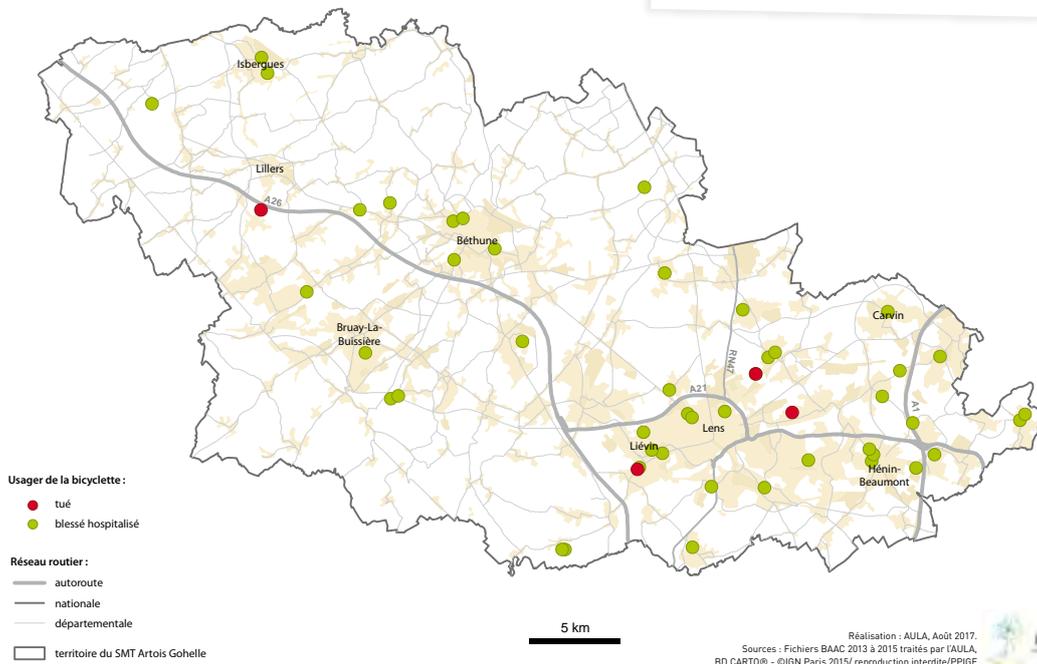
Globalement, on constate que le nombre d'accidents diminue sur le territoire Artois-Gohelle mais le nombre de tués reste élevé : l'indice de gravité est donc élevé.

	ACCIDENTS	VICTIMES	TUÉS	TOTAL BLESSÉS	DONT BLESSÉS HOSPITALISÉS
2011	348	824	21	456	194
2012	308	737	21	404	197
2013	332	500	25	420	194
2014	337	455	24	426	214
2015	285	384	18	348	192



# 02IDIAGNOSTIC

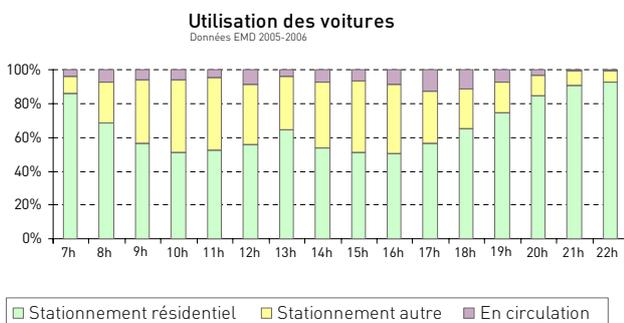
**Usager d'une bicyclette tué ou hospitalisé dans un accident entre 2013 et 2015**  
sur le territoire du SMT Artois-Gohelle



## 4. Le stationnement

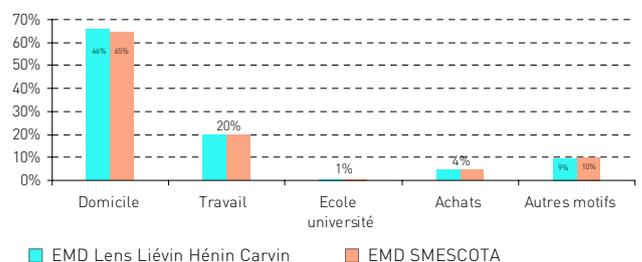
Dans le cadre de la mise en place d'une politique de mobilité durable, la politique du stationnement est un important levier d'action. En effet, le stationnement automobile est un consommateur d'espace public non négligeable, au détriment des autres modes de transport (modes doux, transport en commun, etc.) et de la qualité générale de l'espace urbain. La question du stationnement a une influence directe dans la détermination du choix du mode de transport choisi par les citoyens.

Sur une journée, une voiture passe 2/3 de son temps de stationnement au domicile de l'utilisateur. En fonction des contextes urbains (notamment les logements en cité minière ou maisons de ville non équipées en garage) ce type de stationnement peut représenter une problématique urbaine non négligeable (stationnement gênant, espace public saturé, intégration urbaine, etc.) à traiter au cas par cas, au sein des quartiers.



Sur le territoire du SMT AG, au cours d'une journée, une voiture passe en moyenne moins de 5% de son temps en circulation. Le reste du temps, elle est donc en stationnement soit une immobilisation représentant environ 95% d'une journée.

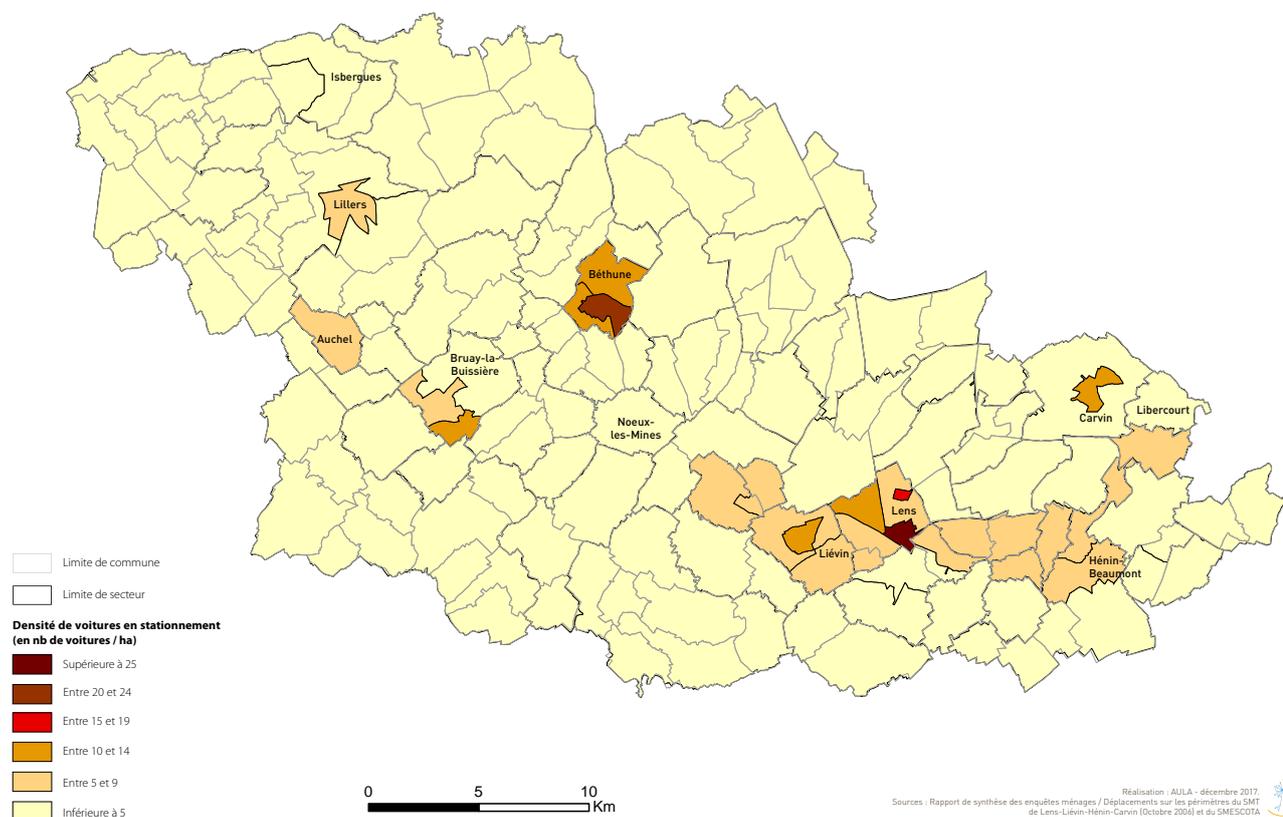
**Motif du stationnement à 16h**  
Données EMD 2005-2006



Le reste du temps passé en stationnement oscille entre les motifs travail, loisirs/achats ou études. La possibilité de stationnement sur le lieu d'emploi ou de loisir influe fortement sur le choix du mode de déplacement des particuliers. Ainsi, le stationnement peut être une variable à activer afin d'encourager au report modal.

# 02IDIAGNOSTIC

## DENSITÉ DE VOITURES EN STATIONNEMENT À 16 H SUR LE SMT DE LENS-LIÉVIN-HÉNING-CARVIN



La densité de stationnement est mesurée sur l'ensemble du territoire. Seuls quelques secteurs en centre-ville sont concernés par des niveaux importants de densité. Cela s'explique par un contexte urbain plus intense qui concentre à la fois les activités (emplois, loisirs, commerces, etc.) et les logiques de déplacements induites, tout en accueillant un nombre important d'habitants.

Ainsi, ces secteurs doivent être traités de façon prioritaire et concertée, afin de construire une politique de stationnement qui soit efficace en termes de report modal, et lisible pour les usagers.

La politique de stationnement est à coordonner avec la politique de mobilité et avec les politiques d'aménagement (normes stationnement dans les PLU, ajustement de la politique de stationnement en fonction du niveau de desserte en TC, etc.) afin de rendre cohérentes les chaînes de déplacements et d'encourager la population à s'orienter vers une mobilité plus durable.

# 02IDIAGNOSTIC

## 4.1. Analyse de l'offre et de la demande de stationnement des principaux centres-villes : LENS

Par délibération du 26/06/2012, la ville de Lens a mis en place le stationnement réglementé sur le centre ville pour :

- Redonner du sens au pôle marchand, lui permettre de se développer et d'accueillir de nouvelles activités,
- Améliorer l'accessibilité au centre ville ;
- Réduire le trafic de transit et pendulaire ;
- Renforcer le partage de l'espace public ;
- Améliorer la qualité de vie ;

Le périmètre de stationnement réglementé comporte deux zones tarifaires :

- la première zone, dite rouge, pour favoriser le stationnement de courte durée ;

- la seconde, dite verte, pour le stationnement de moyenne et longue durée.

La mise en place s'est accompagnée d'un observatoire qui permet à la Municipalité d'ajuster sa politique en fonction des constats et analyses.

La ville de Lens dispose d'environ 4 000 places de stationnements réparties sur les parkings suivants :

- Parking de la gare : 250 places payantes,
- Parking Place Jean Jaurès : 66 places payantes,
- Parking du Stade Bollaert : 2 400 places gratuites,
- Parking rue des Déportés : 130 places gratuites,
- Parking du Cantin, 119 places gratuites,
- Parking Place Roger Salengro : 116 places gratuites,
- Parking Pasteur : 67 places gratuites.

### Tarifs journaliers et abonnements en parkings

**Parking public en zone rouge :**

**Jean Jaurès 66 places**  
Place Jean Jaurès

	Tarifs du Lundi au Samedi de 08h30 à 12h00 et de 14h00 à 18h30	
	Période	Période
De 00h00 à 30mn	gratuit	gratuit
De 30mn à 45mn	1,00 €	1,00 €
De 45mn à 01h00	1,30 €	1,30 €
De 01h00 à 01h15	1,50 €	1,50 €
De 01h15 à 01h30	1,70 €	1,70 €
De 01h30 à 01h45	1,90 €	1,90 €
De 01h45 à 02h00	2,10 €	2,10 €
De 02h00 à 02h15	2,30 €	2,30 €
De 02h15 à 02h30	2,50 €	2,50 €
De 02h30 à 02h45	2,70 €	2,70 €
De 02h45 à 03h00	2,90 €	2,90 €
De 03h00 à 03h15	3,10 €	3,10 €
De 03h15 à 03h30	3,30 €	3,30 €
De 03h30 à 03h45	3,50 €	3,50 €
De 03h45 à 04h00	3,70 €	3,70 €
De 04h00 à 04h15	3,90 €	3,90 €
De 04h15 à 04h30	3,90 €	3,90 €

**Forfaits**

Du Lundi au Samedi de 12h00 à 14h00	0,20 €
Du Lundi au Samedi de 18h30 à 08h30 et Dimanches et jours fériés	1,00 €

### Tarifs journaliers et abonnements en parkings

**Parking public en zone verte :**

**République - 850 places**  
Place de la République

**NOUVEAU**  
Gratuit le mercredi après-midi.

	Tarifs du lundi 08h30 au mercredi 12h00 et du jeudi 08h30 au vendredi 18h30	
	Période	Période
De 00h00 à 01h00	gratuit	gratuit
De 01h00 à 01h15	0,60 €	0,60 €
De 01h15 à 01h30	0,80 €	0,80 €
De 01h30 à 01h45	0,90 €	0,90 €
De 01h45 à 02h00	1,00 €	1,00 €
De 02h00 à 02h15	1,30 €	1,30 €
De 02h15 à 02h30	1,60 €	1,60 €
De 02h30 à 02h45	1,80 €	1,80 €
De 02h45 à 03h00	2,00 €	2,00 €
De 03h00 à 03h15	2,10 €	2,10 €
De 03h15 à 03h30	2,10 €	2,10 €
De 03h30 à 03h45	2,10 €	2,10 €
De 03h45 à 04h00	2,10 €	2,10 €
De 04h00 à 04h15	2,20 €	2,20 €
De 04h15 à 04h30	2,20 €	2,20 €

**Forfaits**

Du lundi, mardi, jeudi au vendredi de 12h00 à 14h00	0,20 €
Du lundi, mardi, jeudi au vendredi de 18h30 à 08h30 et jours fériés	0,60 €

**Abonnements uniquement à la Boutique du Stationnement**

Abonnement semaine	10 €
Abonnement mensuel	40 €
Abonnement annuel	400 €

**Abonnements mensuel salarié à Lens\*\***

Abonnement annuel salarié à Lens**	300 €
Abonnement résidentiel semaine*	7,50 €
Abonnement résidentiel mensuel*	30 €
Abonnement résidentiel annuel*	300 €

\* Conditions d'obtention : renseignements auprès de la boutique du stationnement.  
\*\* Conditions d'obtention : renseignements auprès de la boutique du stationnement.

**À votre écoute et à votre service au bureau d'accueil de la Boutique du Stationnement EFFIA**

**INFO/VENTE**  
Boutique du Stationnement  
Place du Général de Gaulle - 62 300 Lens  
Tél : 03 21 43 31 26  
Ouvert du lundi au samedi de 11h00 à 19h00  
www.resaplace.com / www.jemegare.fr/lens

**Place du Général de Gaulle**  
Boutique du Stationnement

**Pour un bon accueil, la ville se partage. Parkings payants / Parkings gratuits, les Lensois gardent le choix !**

**EFFIA** ville de **LENS**

Jun 2018

# 02DIAGNOSTIC

## 4.2. Analyse de l'offre et de la demande de stationnement des principaux centres-villes : BETHUNE

Le centre ville de Béthune offre environ 2 000 places de stationnement.

Trois types de zones ont été délimitées :

- La zone payante dite de l'hypercentre qui correspond principalement au secteur commerçant autour de la Grand Place ;
- La zone payante dite du centre-ville qui intègre également les grands boulevards qui délimitent et permettent d'accéder au coeur commerçant de la ville et intègre également l'axe du boulevard Poincaré qui assure la connection entre l'hyper centre et la gare ;
- Une zone Bleue, caractérisée par des rues à dominante résidentielle.

Le stationnement payant est une compétence de la ville déléguée, depuis 2006, à la société Q-Park par délégation de service public. Dans ce domaine, la Ville a trouvé un accord avec la société Q-Park pour obtenir 20 minutes de gratuité par jour et par véhicule sur l'ensemble des places

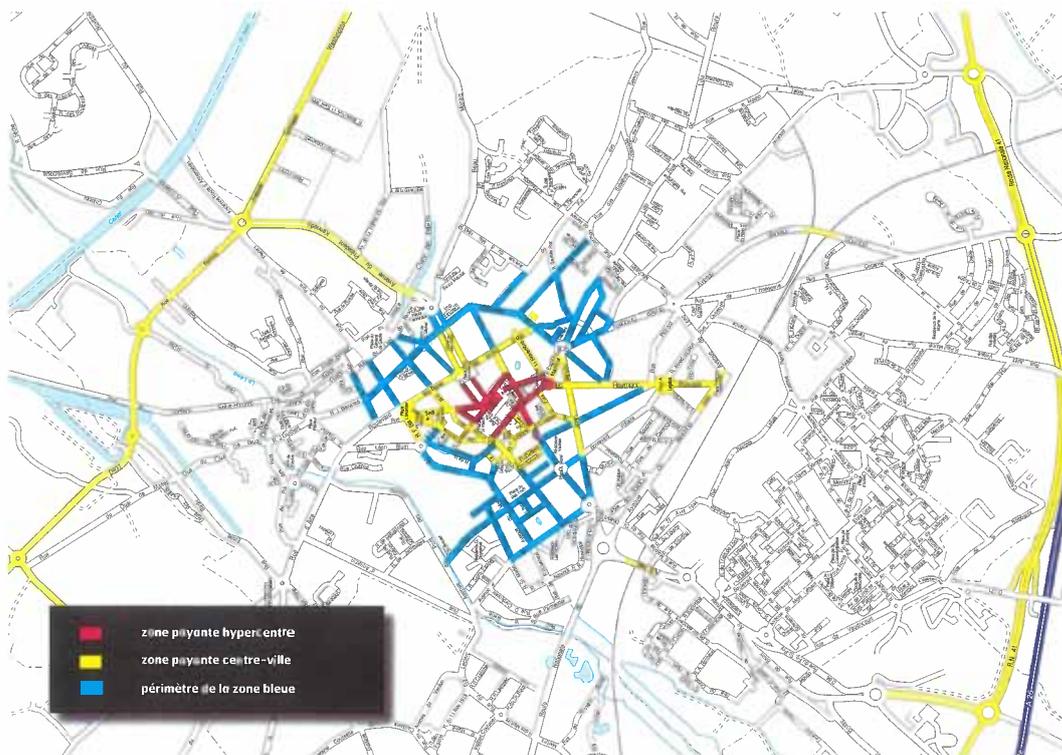
de stationnement payant en surface. Les 1 690 places de stationnement payant (zone rouge et zone jaune) peuvent donc être considérées en arrêt minute afin d'améliorer les rotations de véhicules sur les places de stationnement.

En zone rouge, le stationnement est limité à 2h30 maximum avec une tarification dissuasive au-delà de 2 heures pour éviter les voitures ventouses (10 euros pour 2h15 de stationnement et 15 euros pour 2h30) et inciter à l'usage des parkings souterrains.

Dans la zone jaune, la tarification maximale est de 15 euros pour une durée de 8h30.

En zone jaune, différents types d'abonnements sont proposés aux résidents et commerçants.

La zone bleue constitue un stationnement gratuit et limité dans le temps avec l'utilisation d'un disque de stationnement européen. La zone bleue s'appliquera du lundi au samedi de 8h30 à 18h30.



Source : Ville de Béthune

## 02IDIAGNOSTIC

### 4.3. Analyse de l'offre et de la demande de stationnement des principaux centres-villes : BRUAY-LA-BUISSIÈRE

La ville de Bruay-La-Buissière offre environ 1 600 places de stationnement, dont 370 en zone bleue et présente les caractéristiques suivantes :

- Un hypercentre aux rues étroites dont l'offre de stationnement, essentiellement répartie en 3 parkings, n'arrive à satisfaire ni la demande résidentielle (occupation à 6h : 104% ), ni la demande du milieu de l'après-midi : clients, visiteurs et employés des commerces et services (occupation à 15h : 102%)
- Des rues et des parkings présentant d'importantes réserves de capacité en proche périphérie de l'hypercentre : environ 6 minutes de marche
- Une zone bleue globalement moins saturée que le reste de l'offre sur l'hypercentre : 90% d'occupation à 6h et à 15h.



Source : SMT, 2011

### 4.4. Analyse de l'offre et de la demande en stationnement des principaux centres-villes : LIEVIN

- Offre de stationnement publique de 550 places en centre-ville, le long de la RD58e (Rue du Maréchal de Lattre de Tassigny/Rue Jean Baptiste Defernez/Avenue Jean Jaurès), ainsi que la rue Léon Blum.
- Taux d'occupation de ces places faibles et à peine supérieurs à ceux relevés dans les quartiers d'habitat périphériques.
- Pas de problèmes de stationnement (sauf ponctuels) sur

cette zone essentiellement résidentielle. Les dysfonctionnements de stationnement sont reportés sur le centre-ville de Lens, qui concentre les activités économiques et commerciales.

### 4.5. Analyse de l'offre et de la demande en stationnement des principaux centres-villes : HENIN-BEAUMONT

- Offre publique gratuite : 1 300 places en centre-ville, réparties en de multiples parkings de petite taille, dont une zone bleue d'environ 360 places
- Saturation de l'offre sur l'hypercentre, fruit d'une réglementation inadaptée et/ou d'un manque de contrôle du stationnement en zone bleue

### 4.6. Analyse de l'offre et de la demande en stationnement des principaux centres-villes : CARVIN

- Offre publique de stationnement limitée et répartie le long des principaux axes du centre-ville : environ 700 places sur les rues Florent-Evrard, Francis-de-Pressensé, Edouard Plachez, la place Jean-Jaurès et l'axe est-ouest des rues Zola et Jean-Moulin. Celle-ci est entièrement gratuite, mais limitée dans le temps sur les places J-Jaurès et F-Evrard et E-Zola (243 places en zone bleue).
- Peu de problèmes de stationnement constatés sur la commune

### 4.7. Analyse de l'offre et de la demande en stationnement des principaux centres-villes : LILLERS

- Offre publique de stationnement dans le centre-ville d'environ 245 places dont 120 en zone bleue sur la place Jean Jaurès, dans la rue de Verdun et la rue du Maréchal de Lattre de Tassigny. Il existe également 130 places sur les parkings nord et sud de la gare SnCF. Au total, avec le stationnement sur voirie, la ville compte environ 1000 places de stationnement public.

- La zone bleue permet une rotation des véhicules aux abords des commerces. Un stationnement sauvage est parfois constaté sur les trottoirs et les passages piétons.

### 4.8. Analyse de l'offre et de la demande en stationnement des principaux centres-villes : ISBERGUES

- L'offre publique en stationnement est d'environ 500 places en parking disséminés sur l'ensemble de la commune.

# 02 DIAGNOSTIC

## Enjeux I

- Limiter l'utilisation de l'automobile, notamment pour les déplacements internes aux pôles urbains
- Contenir les flux sur le réseau principal et éviter la diffusion du trafic sur le réseau secondaire
- Limiter la congestion par une réflexion sur les vitesses autorisées
- Développer le covoiturage
- Mettre en place l'autopartage
- Limiter les vitesses de circulation dans les zones denses et sur les voies secondaires longeant les communes
- Protéger davantage les abords des équipements, notamment scolaires
- Renforcer la signalisation au niveau des intersections très fréquentées
- Accompagner la mise en place du stationnement avec des offres alternatives
- Résoudre les problèmes de saturation de l'offre via la mise en place de réglementation plus contraignante pour les usagers
- Privilégier le stationnement comme outil pour encourager le transfert modal

# 02IDIAGNOSTIC

## V. Transport de marchandises

La circulation des marchandises est souvent appréhendée au travers des désagréments qui l'accompagnent, surtout en agglomération. Si le transport routier de marchandises est générateur de polluants atmosphériques et de nuisances sonores, il est nécessaire au fonctionnement du territoire.

L'objectif général est donc de garantir un approvisionnement performant pour l'ensemble des acteurs du territoire tout en réduisant les externalités négatives des flux engendrés.

L'appréhension de cette thématique nécessite une vision d'ensemble de la génération actuelle des flux de marchandises et de ses principales caractéristiques. La définition des enjeux et des solutions à apporter nécessitent ensuite une vision transversale associant les problématiques d'aménagement et de développement économique et commercial aux problématiques de transports et de mobilité.



© AULA

# 02IDIAGNOSTIC

## 1. De quoi parle-t-on quand on évoque les flux de marchandises ?

On réduit souvent le transport de marchandises aux échanges de biens entre les entreprises. Pourtant, les ménages et les services publics sont également concernés et effectuent eux mêmes le transport d'une partie de leurs marchandises :

### LES 3 COMPOSANTES DES FLUX DE MARCHANDISES

Transport de marchandises lors d'achats motorisés par des particuliers



Distribution et enlèvement inter-établissements



Autres flux (chantiers, déchets, livraisons à domicile...)



Source : Etude logistique urbaine AULA - JONCTION (exploitation du fichier SIRENE via FRETURB)

# 02IDIAGNOSTIC

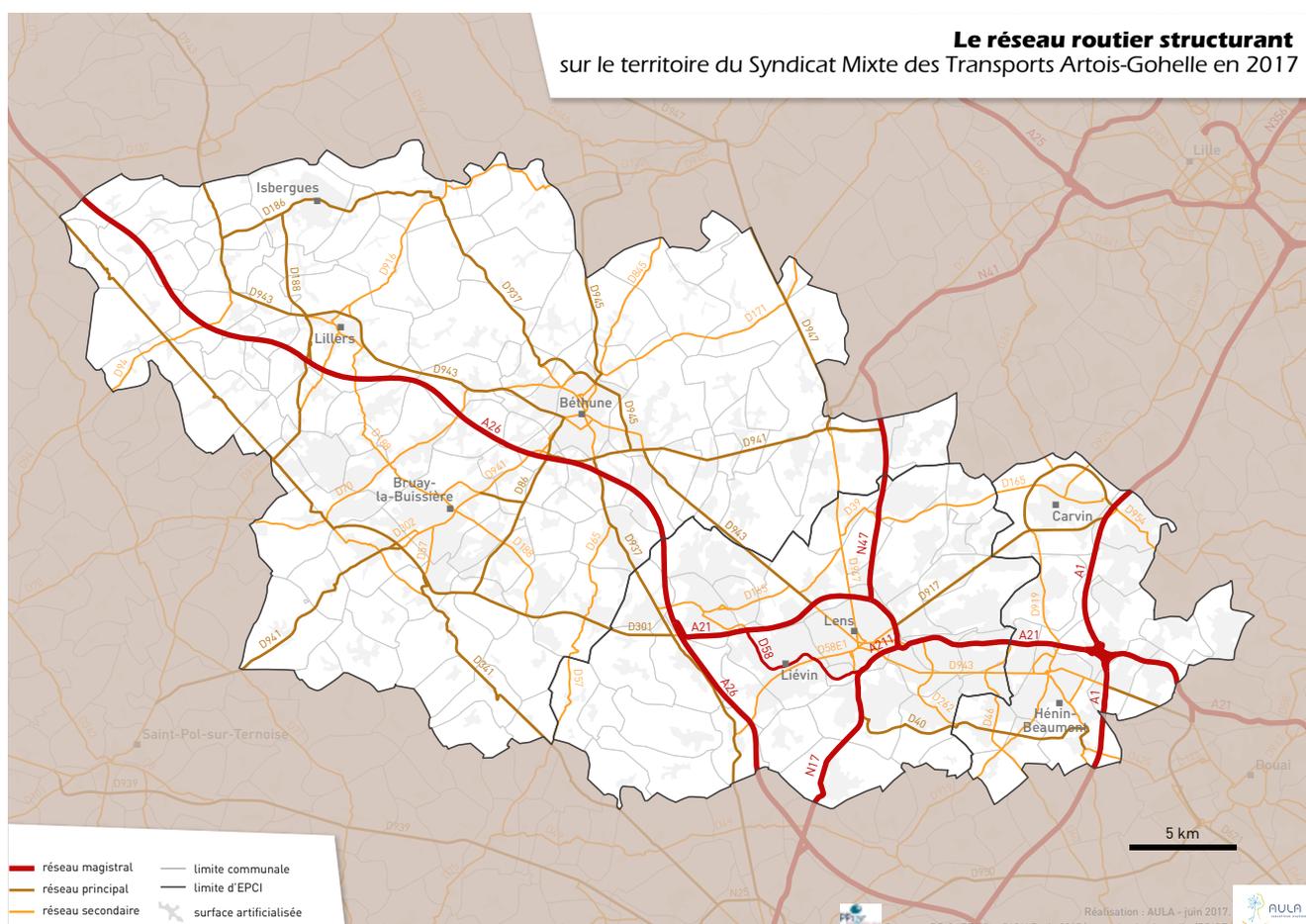
## 2. Un contexte territorial propice aux flux de marchandises

### 2.1. Une forte densité de population et de réseaux de transport :

Le territoire du SMT AG occupe une place stratégique au sein de l'espace régional puisqu'il se trouve à la croisée des grandes infrastructures de transport routier, ferroviaire et fluvial qui assurent l'écoulement des flux d'échange entre l'Europe du Nord-Ouest (Royaume Uni, Benelux), le Bassin parisien, et l'Europe méridionale :

- L'A26, l'A21 et l'A1 pour le réseau routier ;

- Le canal d'Aire à la Bassée et le canal de la Haute-Deûle, tous deux situés sur la liaison Dunkerque-Escout, et représentant environ 64 km de réseaux navigables à grand gabarit sur le territoire d'étude ;
- Le nouvel itinéraire fret de transit (NIFT), offrant une connexion ferroviaire entre la façade littorale du Nord de la France et l'Est du pays contournant Lille et passant par Béthune et Lens.



La carte ci-après illustre la densité de mouvements de marchandises sur le territoire (uniquement flux inter-établissements).

En toute logique, on trouve une concentration des générateurs de flux de marchandises au sein des principales polarités du territoire, réunissant à la fois population et activités économiques.

Si les communes de Béthune et de Lens se démarquent, on distingue également un grand nombre de polarités

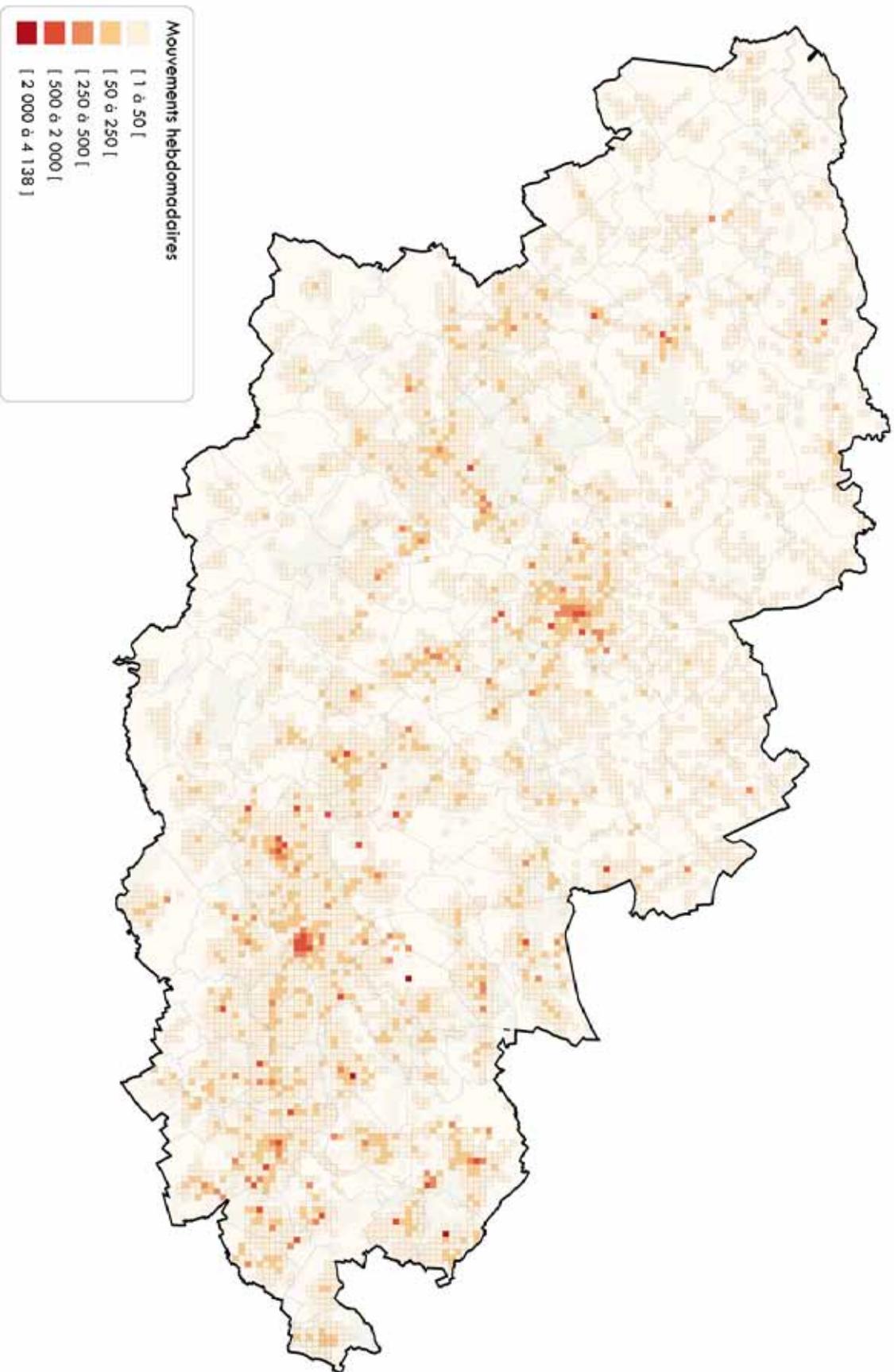
secondaires, notamment sur les agglomérations de Lens-Liévin et d'Hénin-Carvin et plus spécifiquement le long de la dorsale de l'ex bassin minier.

L'absence d'un modèle urbain classique « centre-périphérie » a un impact important sur les flux de marchandises, qui de fait, ont un caractère plus diffus.

# 02IDIAGNOSTIC

## Densité de mouvements de marchandises (flux inter-établissements)

Carroyage de 250 m par 250 m



Fonds cartographiques : GEOFLA - INSEE, 2012 | Données : Freturb, février 2016 | Redirection : Marc Serouge, février 2016

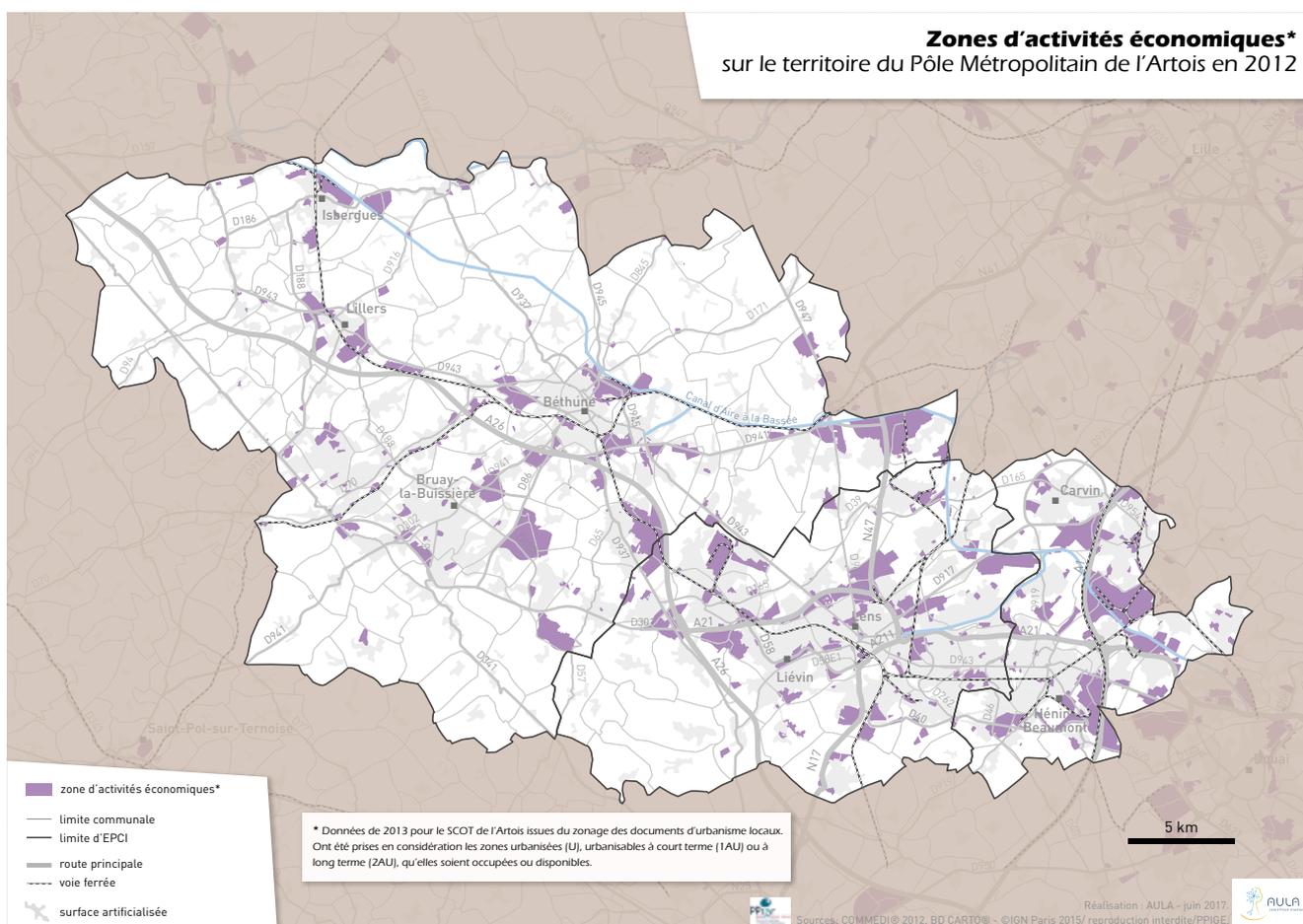
0 1 5 km

# 02IDIAGNOSTIC

## 2.2 Une spécialisation industrielle et logistique du tissu économique, génératrice de flux de marchandises

Le territoire du SMT Artois Gohelle présente la particularité de comporter de nombreuses zones d'activités localisées en périphérie des principaux pôles urbains dont certaines sont très à l'écart des zones agglomérées.

Ce tissu économique est l'héritage de la reconversion minière qui a conduit à la création de grands parcs industriels dans les années 60-70, s'appuyant en grande partie sur le développement du système routier.



# 02IDIAGNOSTIC

Les activités prédominantes au sein de ces zones périphériques sont l'industrie (avec notamment la filière automobile), la grande distribution et la logistique qui a connu un développement important depuis le début des années 90. Cette spécialisation logistique du territoire s'explique en grande partie par son positionnement géographique, au contact d'importants bassins de production et de consom-

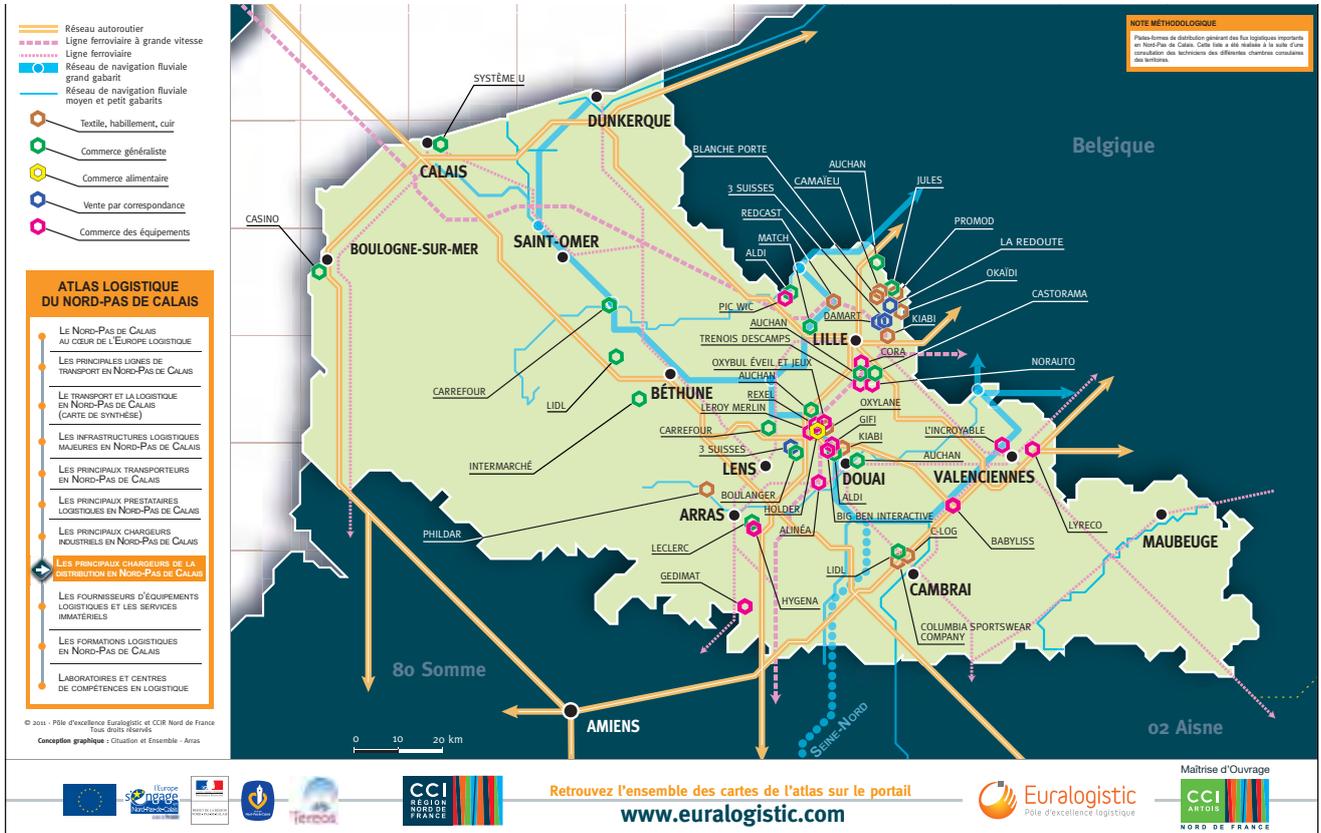
mation et sa connexion à des réseaux de transports supports de flux inter-régionaux. La valorisation de ce positionnement représente un enjeu de développement pour le territoire en particulier sur la mise en oeuvre de solutions alternatives (report modal) permettant de réduire les impacts du trafic routier de marchandises.

## PRINCIPAUX CHARGEURS INDUSTRIELS À L'ÉCHELLE DE L'EX-RÉGION DU NORD - PAS DE CALAIS



# 02DIAGNOSTIC

## FORTE PRÉSENCE DE CHARGEURS DE LA GRANDE DISTRIBUTION DANS LE CORRIDOR DE LA1



## CONCENTRATION DE PRESTATAIRES LOGISTIQUES DANS LE CORRIDOR DE LA1



# 02IDIAGNOSTIC

## 3. Nature et origine des flux routiers de marchandises générés par le territoire du SMT AG

Quand on évoque les flux de marchandises, on évoque surtout le transport routier : environ 85% des flux se font par la route (source : SRCAE).

Parmi les 3 composantes du transport de marchandises, la part des flux réalisés par les ménages est majoritaire.

On trouve ensuite les flux entre établissements commerciaux, industriels ou tertiaires. Ce sont par ailleurs ceux pour lesquels nous avons le plus de données statistiques via l'exploitation du fichier SIRENE et la modélisation FRETURB<sup>1</sup>.

PART EN VEHICULES-KM EQUIVALENTS VEHICULES PARTICULIERS DES FLUX GENERES SUR LE TERRITOIRE (HORS FLUX DE TRANSIT)

Transport de marchandises lors d'achats motorisés par des particuliers



52 %

Distribution et enlèvement inter-établissements



37 %

Autres flux (chantiers, déchets, livraisons à domicile...)

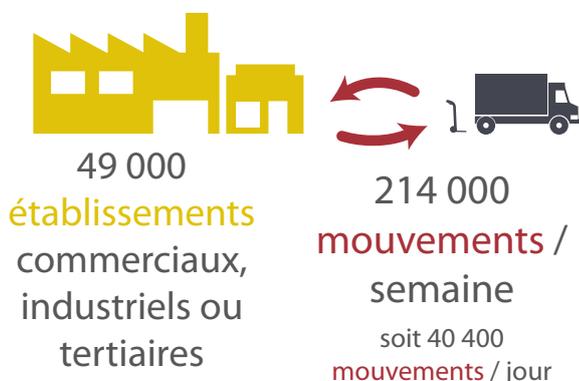


11 %

Source : Etude logistique urbaine AULA - JONCTION (exploitation du fichier SIRENE via FRETURB)

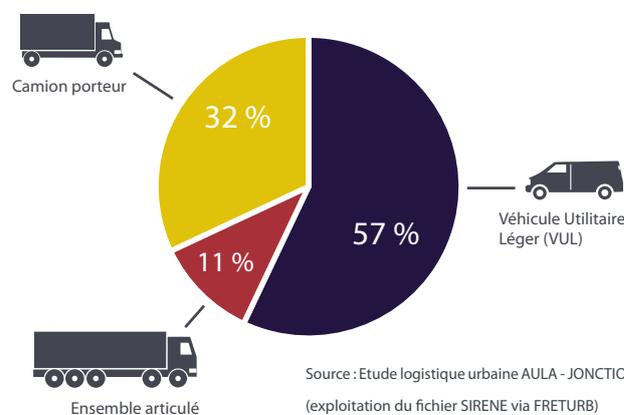
### 3.1. Chiffres clés des flux inter-établissements

NOMBRE DE MOUVEMENTS<sup>2</sup> DE MARCHANDISES PAR SEMAINE



Source : Etude logistique urbaine AULA - JONCTION (exploitation du fichier SIRENE via FRETURB)

VEHICULES UTILISES (TRANSPORT ROUTIER)

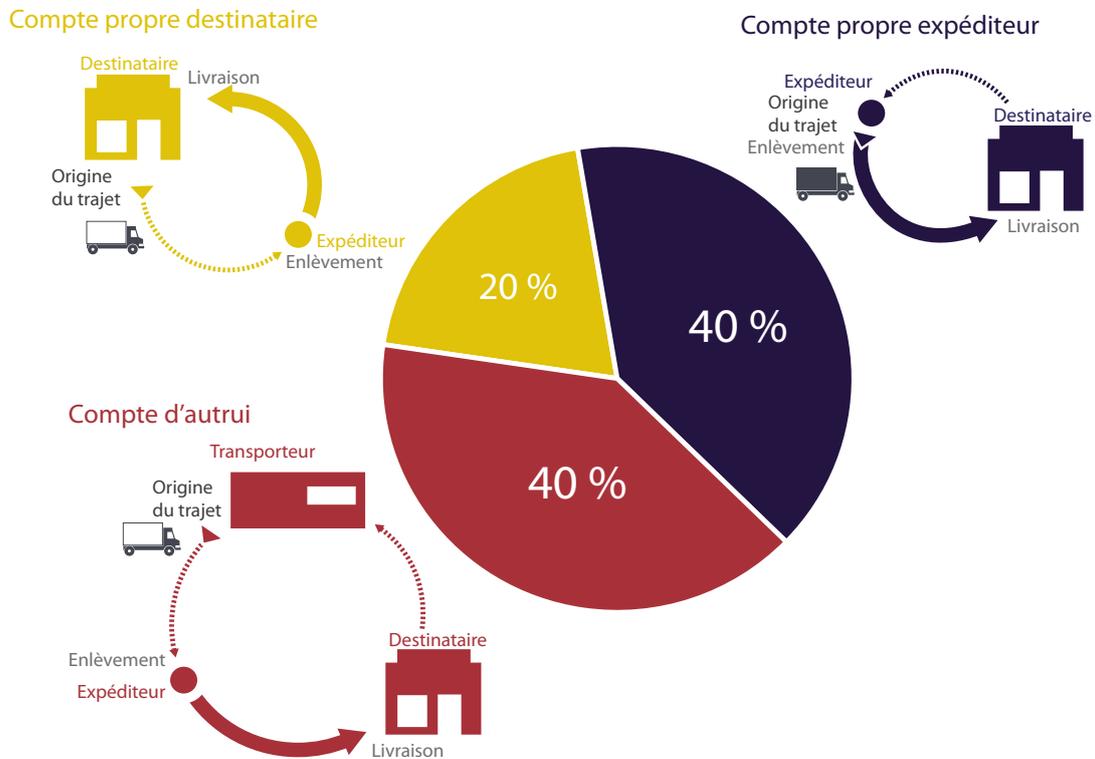


<sup>1</sup> Plusieurs grandes enquêtes nationales sur le transport de marchandises en ville (ETMV) ont été menées au cours des dernières décennies sur différentes agglomérations françaises et ont permis de créer un modèle capable d'estimer le nombre de livraisons et d'enlèvements de marchandises hebdomadaires par établissement, à partir de la nature de l'activité, du nombre de salariés et de sa localisation.

<sup>2</sup> Un mouvement correspond à une livraison ou un enlèvement de marchandises.

# 02IDIAGNOSTIC

## MODE DE GESTION DU TRANSPORT



Source : Etude logistique urbaine AULA - JONCTION (exploitation du fichier SIRENE via FRETURB)

Le mode de gestion du transport de marchandises influe sur l'impact des flux générés. En effet, les mouvements réalisés en compte d'autrui sont réputés plus rationalisés/ optimisés en termes d'occupation de la voirie et de bilan économique et environnemental. Ceci s'explique par le

fait que le transporteur en compte d'autrui va chercher par nature à remplir son véhicule dans une logique de groupage multi-clients et à optimiser sa tournée alors que le compte propre ne concerne qu'un seul opérateur.

## HORAIRES DE LIVRAISONS

Heure de pointe  
du matin : **9h-10h**

Heure de pointe  
du soir : **15h-16h**

Source : Etude logistique urbaine AULA - JONCTION (exploitation du fichier SIRENE via FRETURB)

Concernant les horaires de livraisons, on constate que les heures de pointe d'enlèvement et de livraison de marchandises (9h-10h et 15h-16h) sont légèrement en décalage des horaires de pointe des flux de personnes : le pic «voyageur» du matin intervenant entre 7h et 9h et le pic du soir entre 17h et 18h.

Une situation qui permet de limiter les effets de congestion et les conflits d'usage de la voirie, mais qui pourrait être améliorée, notamment le matin, où l'on observe une superposition de flux importants entre 8h et 9h notamment.

# 02IDIAGNOSTIC

## LIVRAISON EN ZONE URBAINE

La problématique de la livraison et du « dernier kilomètre » en milieu urbain est un véritable casse-tête au sein de toutes les grandes villes françaises. Qu'en est-il sur le territoire du Syndicat Mixte des Transports Artois-Gohelle ?

Le caractère multipolaire du tissu urbain, la taille moyenne des principales polarités et le modèle économique et commercial largement orienté vers les zones d'activités périphériques sont autant de raisons qui expliquent la quasi-absence de difficultés en matière de livraisons en ville sur le territoire.

Cela ne veut pas pour autant dire qu'il n'existe pas d'enjeux. En effet, il y a des problématiques à une échelle très locale, liées par exemple au positionnement et au dimensionnement des aires et places de livraisons ou encore des situations ponctuelles liées par exemple à certains chantiers dégradant l'accès à certaines activités ou commerces.

L'enjeu principal réside dans l'accompagnement des évolutions urbaines et socio-économiques de notre

société. La diffusion des nouvelles technologies de l'information et les changements sociétaux qui en découlent (e-commerce, « nomadisme », ...) contraignent les acteurs à adapter leurs stratégies économiques pour conserver leur attractivité.

La grande distribution est l'un des acteurs les plus réactifs. Elle s'est ainsi adaptée « au numérique » en proposant des prestations de livraisons à domicile et surtout en déployant un réseau de « drives » sur le territoire d'étude.

Ce déploiement concurrence fortement « le petit commerce » des centres villes et accroît leur dévitalisation. Il favorise également l'étalement urbain et par conséquent le recours aux véhicules particuliers.

Le défi des prochaines décennies est de favoriser le maintien et le retour d'activités économiques au sein des principales centralités, en minimisant l'impact environnemental des livraisons et enlèvements de marchandises.



© AULA

# 02IDIAGNOSTIC

## 3.2. Répartition des flux routiers par secteurs d'activité

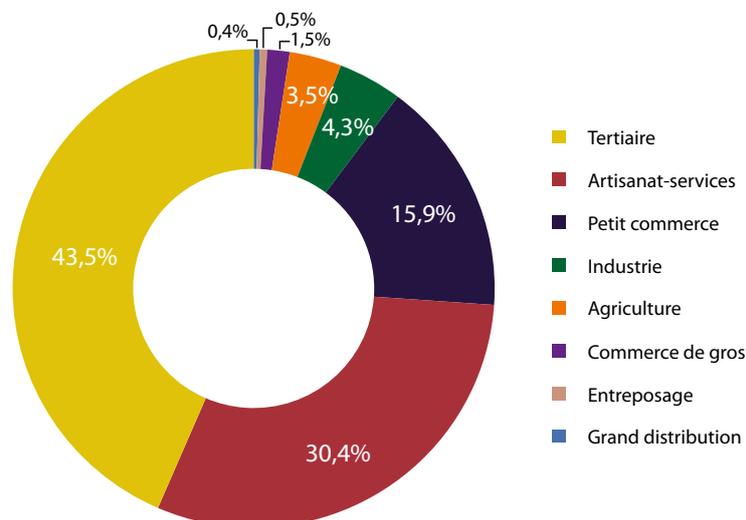
La répartition des établissements par secteur d'activité ne reflète pas leur poids en matière de flux de marchandises. En effet, dans le schéma ci-après, on observe que si le secteur tertiaire représente environ 44% des activités du territoire, ce dernier n'est responsable que de 10% des mouvements de livraisons et d'enlèvement.

A l'inverse, l'industrie (4%), le commerce de gros (1.5%) ou l'entreposage (0.5%) représentent 6% du nombre d'établissements d'activité économique du territoire, mais sont responsables d'environ 35% des mouvements de marchandises.

On peut également noter que le petit commerce et l'artisanat-services génèrent à eux deux environ 50% des mouvements.

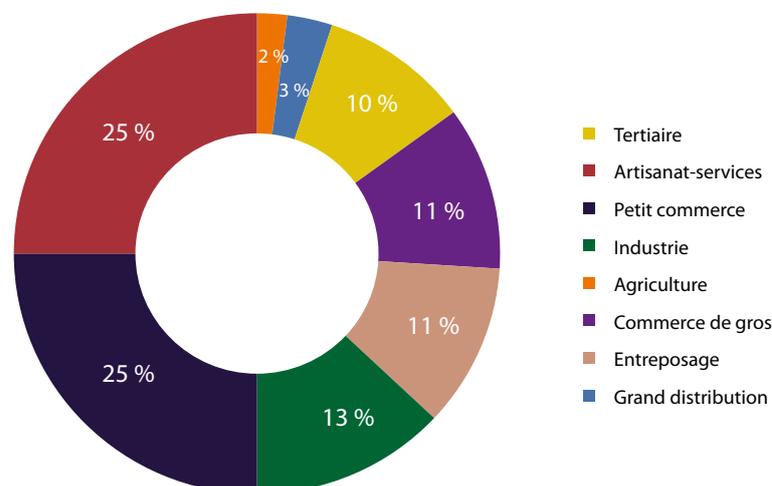
Concernant la grande distribution enfin, elle n'est responsable que de 3% des mouvements de marchandises inter-établissement, mais rappelons que ce chiffre ne prend pas en compte le « dernier kilomètre » effectué par les ménages.

REPARTITION DES ETABLISSEMENTS PAR SECTEUR D'ACTIVITE



Source : Etude logistique urbaine AULA - JONCTION (exploitation du fichier SIRENE via FRETURB)

POIDS DES DIFFERENTS SECTEURS D'ACTIVITE EN MATIERES DE MOUVEMENTS DE MARCHANDISES



Source : Etude logistique urbaine AULA - JONCTION (exploitation du fichier SIRENE via FRETURB)

# 02IDIAGNOSTIC

## L'AUTO-APPROVISIONNEMENT DES MÉNAGES

L'auto-alimentation des ménages représente la majorité des kilomètres parcourus par des véhicules transportant des marchandises sur le territoire du SMT AG.

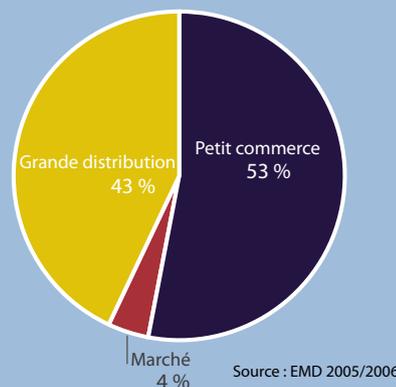
Les données issues de l'Enquête Ménages Déplacements (EMD) indiquent que l'ensemble des flux liés au motif achat représente environ 504 000 déplacements par jour.

53% de ces déplacements se font à destination du petit commerce, 43% sont liés à la grande distribution et seulement 4% concernent les marchés.

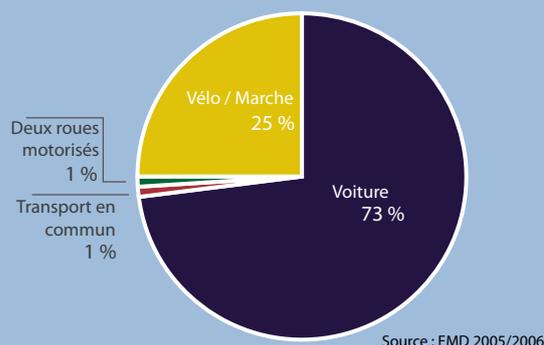
Concernant le mode de transport, la voiture particulière est largement privilégiée pour la grande distribution (85.5%) et dans une moindre mesure pour le petit commerce (64%).

Au total, la voiture particulière représente 73% des déplacements motif achat. Viennent ensuite les modes actifs (vélo, marche) avec 25%. Les deux-roues motorisés et les transports en commun ne représentent que 1% des déplacements chacun.

## REPARTITION DES DEPLACEMENTS D'ACHATS PAR TYPES DE COMMERCES



## REPARTITION PAR MODES DES DEPLACEMENTS D'ACHAT DES MENAGES



## 4. Un territoire qui échange avec ses territoires voisins mais également support de flux de transit

37 000 : C'est le nombre de déplacements poids-lourds qui ont lieu chaque jour entre le territoire du SMT AG et l'extérieur.

Un quart de ces échanges se fait avec la métropole lilloise (9913 poids lourds/jour). Si l'on ajoute les échanges avec les territoires limitrophes du SCoT du Grand Douaisis et de l'arrondissement d'Arras, on obtient 45% des flux routiers

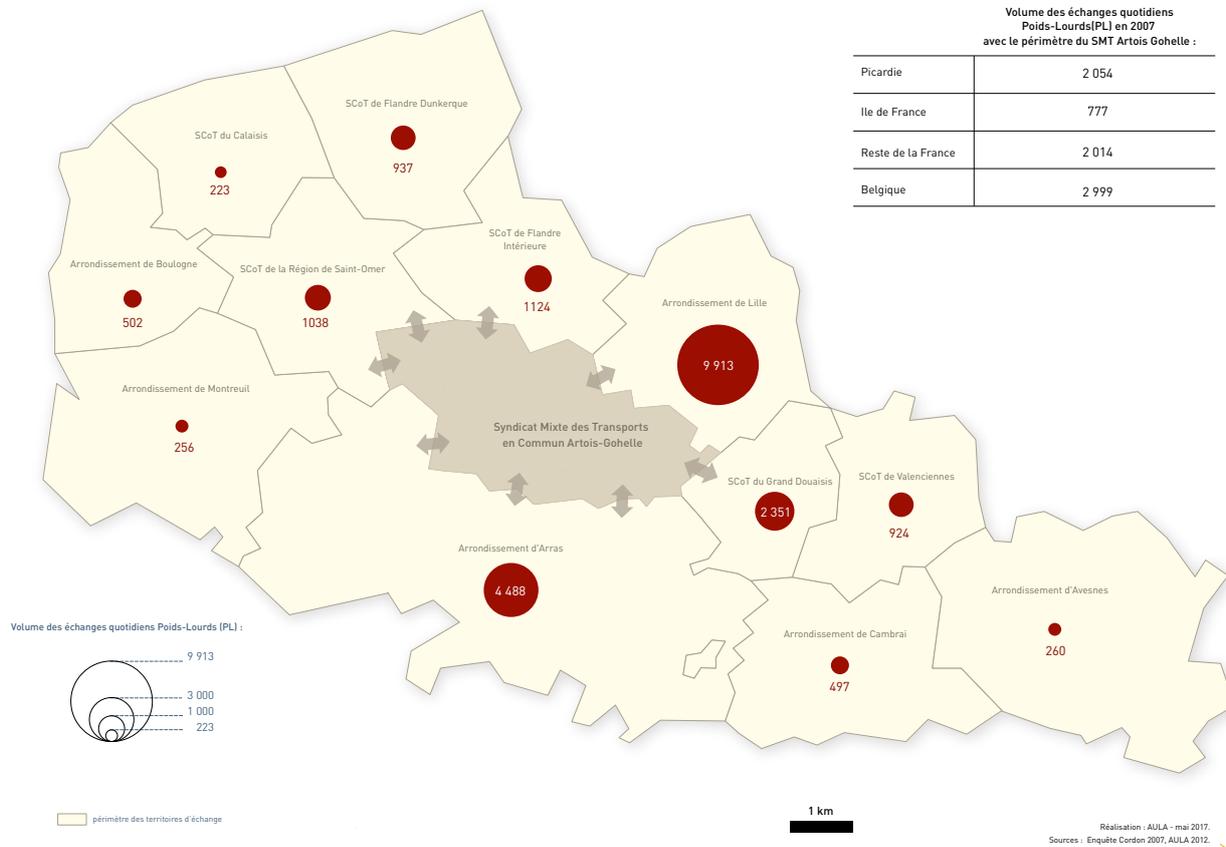
d'échange de marchandises générés par le territoire (16 752 poids lourds/jour).

A titre d'information, le trafic d'échange entre les deux SCoT de l'Artois et de Lens-Liévin/Hénin-Carvin est d'environ 3100 poids lourds/jour.

# 02IDIAGNOSTIC

## RÉPARTITION DES FLUX D'ÉCHANGES "POIDS-LOURDS"

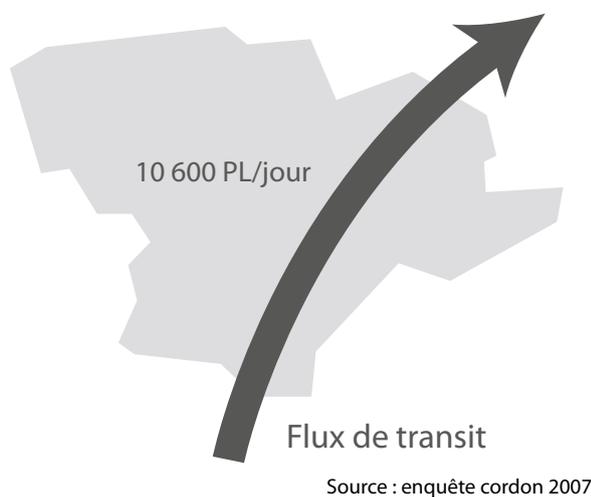
entre le périmètre du Syndicat Mixte des Transports Artois-Gohelle et les territoires extérieurs



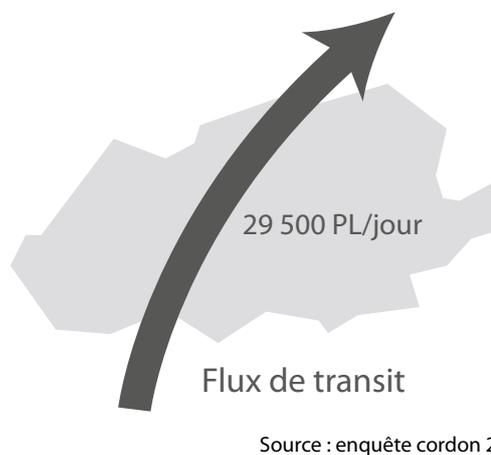
Concernant les flux de transit, le périmètre du SMT AG n'ayant pas fait l'objet d'une délimitation unique lors de l'enquête cordon de 2007, il est difficile d'avoir une vision précise à l'échelle du territoire du PDU.

On dénombre 10 600 poids lourds/jour en transit aux frontières du SCoT de l'Artois, soit 44% des flux entrants ou sortants de ce même périmètre. Aux frontières du SCoT de Lens-Liévin/Hénin-Carvin on en compte 29 500, soit 55% des flux entrants ou sortants.

### FLUX POIDS LOURDS DE TRANSIT A L'ECHELLE DU SCOT DE L'ARTOIS



### FLUX POIDS LOURDS DE TRANSIT A L'ECHELLE DU SCOT DE LENS-LIEVIN-HENIN-CARVIN



# 02IDIAGNOSTIC

## 5. Fréquentation et usage des différents réseaux et infrastructures de transport

Quand on évoque les flux de marchandises, on évoque très majoritairement des flux routiers, puisque plus de 85% des marchandises sont transportées par la route.

### 5.1. Le réseau routier

Sur les principaux axes routiers du territoire du SMT Artois-Gohelle, on constate de manière générale une stabilisation du trafic poids lourds au cours des dernières années :

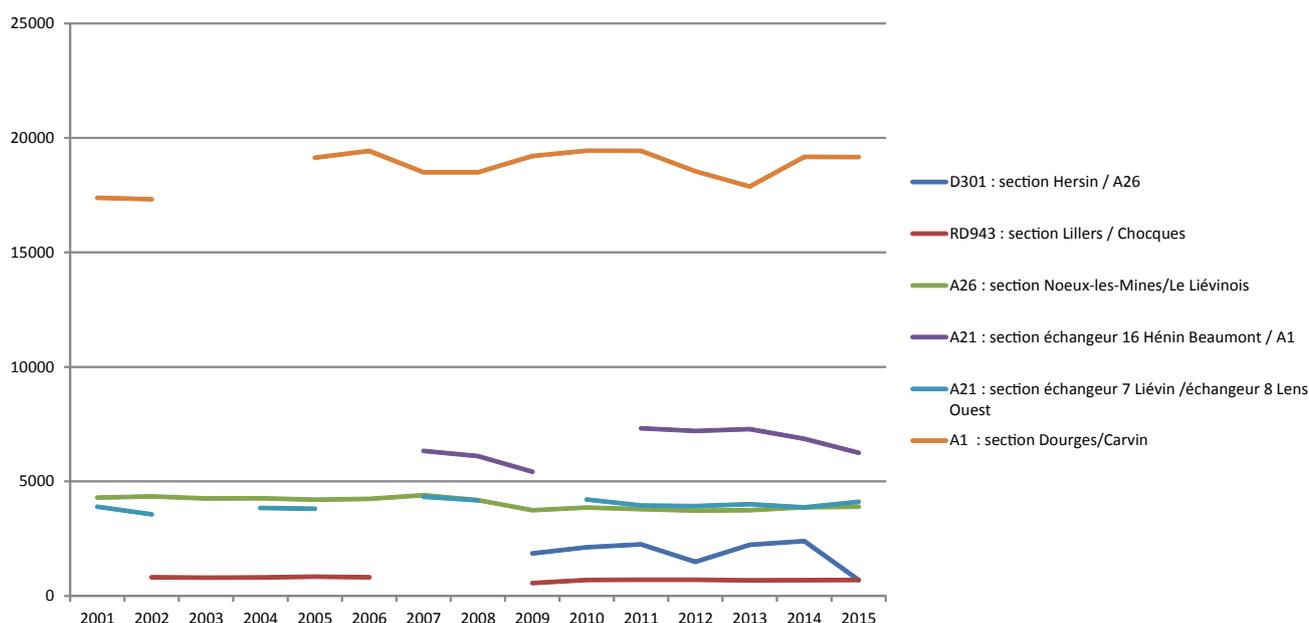
- Sur l'autoroute A1, le trafic est stable entre 2005 et 2015 avec un volume de 19 164 véhicules/jour sur la section Dourges/Carvin. La part du trafic poids lourds sur le trafic tous véhicules est également assez stable : 18,4% en 2005 contre 17,4 en 2015.
- Sur l'A26, on observe une stabilisation du trafic poids lourds autour de 3 900 véhicules/jour sur la section Béthune/Aix-Noulette depuis 2009, le trafic étant inférieur par rapport au début des années 2000. On constate également que la part du trafic poids lourds est à la baisse sur cette autoroute payante passant de 21,5% en 2000 à 14,7% en 2015. La baisse ne semble pas due à un report de trafic sur d'autres axes locaux, le trafic poids lourds sur la RD943 entre Béthune et Lillers stagnant depuis le

début des années 2000 (697 poids lourds/jour en 2015) .  
- On constate également une stagnation sur l'A21 sur la section Liévin/Loos-en-Gohelle depuis 2004, le trafic étant de 4117 poids lourds jour en 2015. La RD301, reliant le Bruaysis et le Lensois via l'A21 est un autre axe routier fortement utilisé par les poids lourds avec 2 435 véhicules/jour en 2015.

Le constat est similaire sur la D941 à hauteur de 1 000 poids lourds/jour entre Bruay et Saint-Pol-sur-Ternoise, sur la N47 avec 3 300 poids lourds/jour à hauteur de Vendin le Vieil.

D'un point de vue réglementaire, le territoire est également concerné par plusieurs itinéraires de convoi exceptionnel, classement qui contraint les aménagements des voiries concernées.

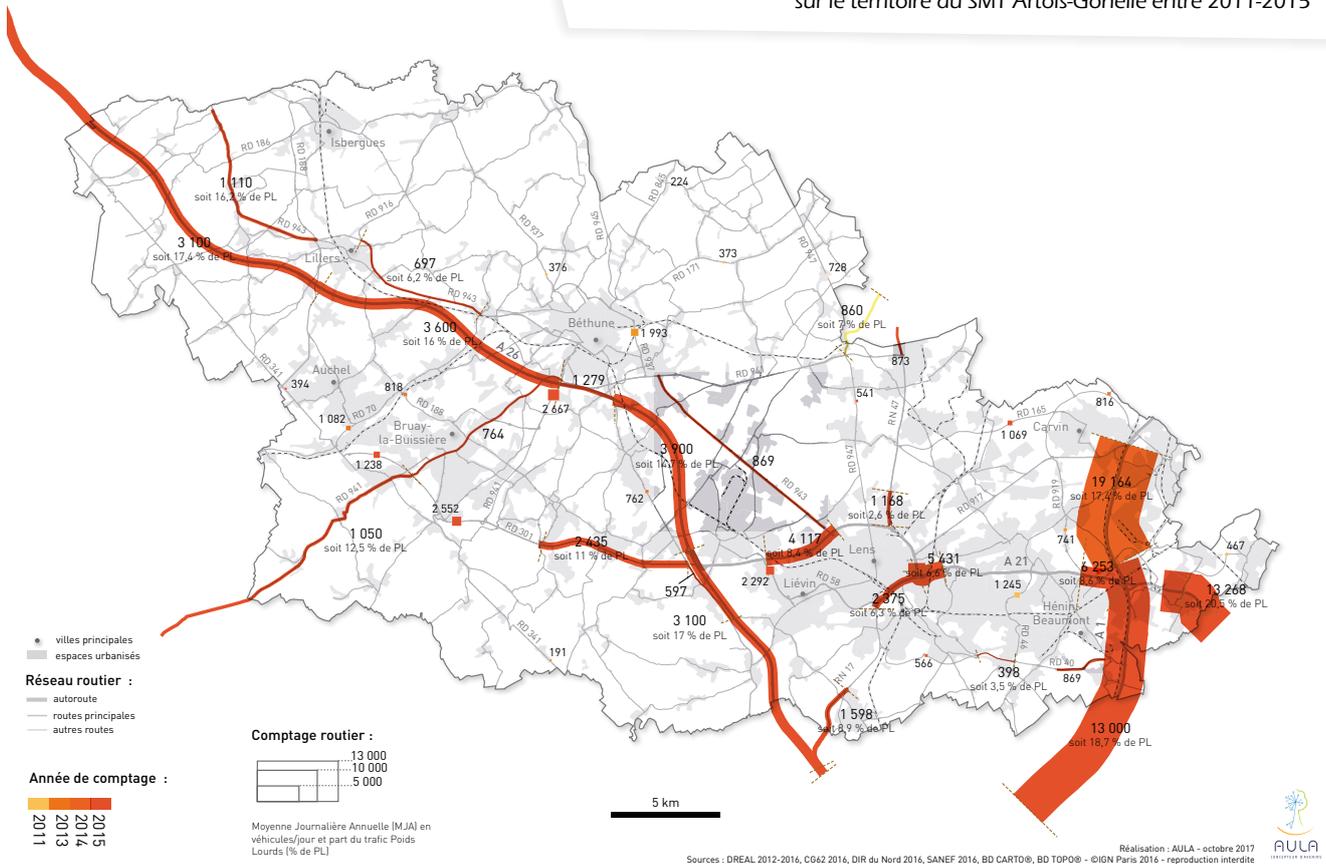
ÉVOLUTION DU TRAFIC POIDS LOURDS SUR LES PRINCIPALES INFRASTRUCTURES ROUTIÈRES DU TERRITOIRE (MOYENNE JOURNALIÈRE ANNUELLE EN NOMBRE DE VÉHICULES/JOUR)



SOURCE : CD62, DIR, DREAL

# 02IDIAGNOSTIC

## TRAFIC DES POIDS LOURDS SUR LES PRINCIPALES ROUTES sur le territoire du SMT Artois-Gohelle entre 2011-2015



## 5.2. Congestion et conflits d'usage sur le réseau routier

On observe des situations régulières de congestion sur l'A1 et l'A21 en heures de pointe. D'autres problématiques plus ponctuelles peuvent également exister sur le reste du réseau structurant, à l'approche des principales polarités urbaines. Ces périodes de pointe sont relativement courtes (hormis sur l'A1) par rapport à ce qui est observable au sein des grandes agglomérations et métropoles.

Des situations de conflits d'usage sont également connues sur certains axes urbains du territoire. Deux raisons principales expliquent ces dysfonctionnements :

- Lors d'incidents de la circulation sur le réseau autoroutier, on observe un report de trafic sur des axes de substitution, amenant des poids-lourds à traverser des zones urbanisées ;
- La dissémination des zones d'activités et de certains gros chargeurs est également un facteur favorisant le transit au niveau local.

# 02IDIAGNOSTIC

## LA RÉGLEMENTATION DE LA CIRCULATION DES POIDS LOURDS

La réglementation de la circulation des poids-lourds relève du pouvoir de police des maires. La grande hétérogénéité des arrêtés de circulation existants sur le territoire alimente les difficultés observées en matière d'itinéraires poids-lourds.

L'analyse non exhaustive des arrêtés de circulation en vigueur réalisée en 2016 nous illustre le manque de cohérence à l'échelle du territoire du SMT AG et fait ressortir certaines erreurs compliquant l'application de la règle et sa bonne compréhension par les usagers.

Premier indice de cette hétérogénéité, le nombre d'arrêtés par commune : on observe deux « pratiques » communales en matière de prise d'arrêtés, l'une visant à légiférer « massivement (exemple : Lens avec 16 arrêtés en vigueur en 2016) et l'autre au contraire très peu (exemple : Loos-en-Gohelle avec 1 arrêté en 2016). Ces pratiques ne reflètent pas pour autant la densité de flux générés par commune.

Au delà des aspects variés et des dates de mises en oeuvre (allant de 1964 à 2016 pour l'échantillon analysé), il existe également des disparités en matière de motivation de l'arrêté. Parmi les arrêtés analysés, les

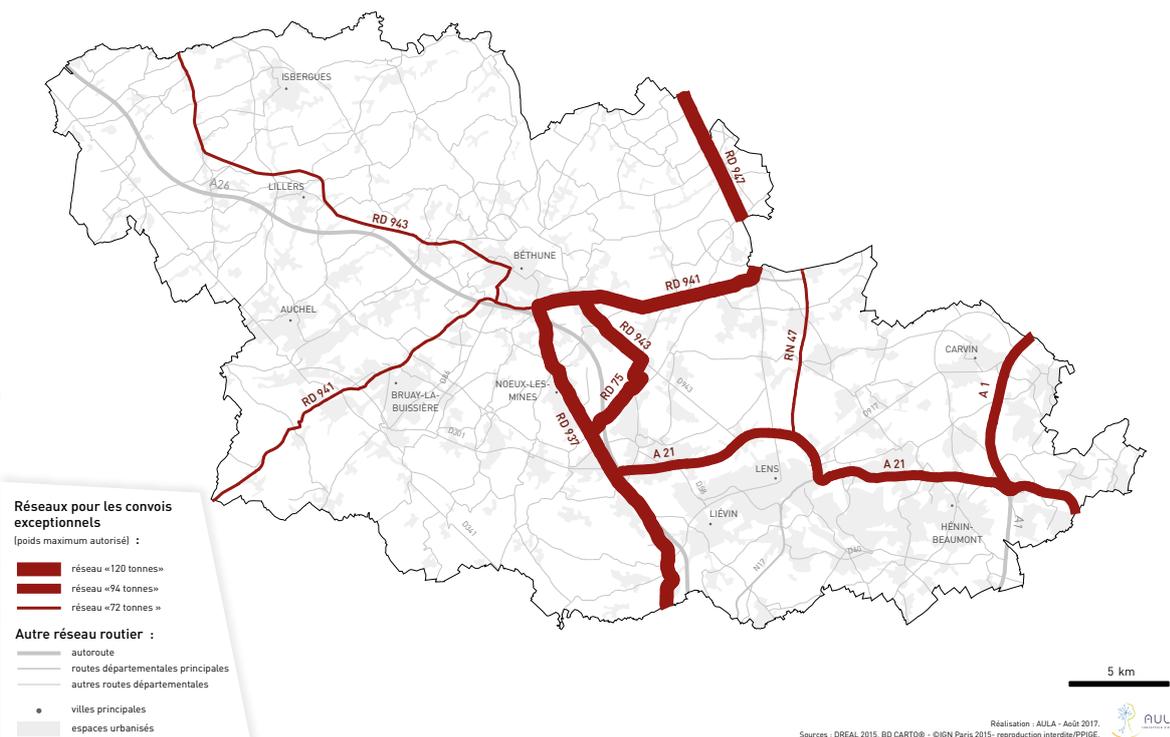
principales motivations sont la sécurité et le cadre de vie. Environ 17% des arrêtés possèdent une motivation non réglementaire ou ne sont pas motivés.

L'arrêté doit également contenir un dispositif et des mesures permettant la mise en oeuvre de la réglementation (limitation/interdiction de la circulation, création d'une aire de livraison, interdiction du stationnement...). La majorité des mesures concernent l'interdiction de circulation basée sur le poids du véhicule.

Autre problématique notable : l'incohérence entre la mesure et la motivation de l'arrêté. Par exemple, les arrêtés limitant la circulation des véhicules de plus de 3,5 tonnes dans certaines rues, motivés par l'étroitesse de ces dernières. Le paramètre retenu est le poids des véhicules ; alors que la largeur serait plus appropriée. Seulement 58% des arrêtés présentent une mesure en cohérence avec la motivation. La validité de 42 % des arrêtés peut-être discutée.

D'un point de vue réglementaire, le territoire est également concerné par plusieurs itinéraires de convoi exceptionnel, classement qui contraint les aménagements des voiries concernées.

### ITINÉRAIRES DES TRANSPORTS ROUTIERS EXCEPTIONNELS sur le territoire du SMT Artois-Gohelle en 2017



# 02IDIAGNOSTIC

## 5.3. Les enjeux du développement des carburants alternatifs au diesel pour le transport routier de marchandises

Compte tenu de l'importance du trafic poids lourds sur le réseau routier et du développement continu de la filière logistique sur le territoire du SMT Artois-Gohelle, le développement des alternatives au diesel est un enjeu majeur pour limiter les émissions de polluants atmosphériques.

Pour les activités de messagerie ou tout autre activité nécessitant le recours à un véhicule utilitaire léger, plusieurs constructeurs proposent à la vente des véhicules électriques ou au gaz suivant le niveau d'autonomie souhaité.

Pour les poids lourds, le gaz, que ce soit sous forme comprimée ou liquéfiée, représente une alternative au gazole avec des niveaux d'autonomie et de puissance équivalents aux tracteurs diesel avec un gain financier sur le cycle d'utilisation du véhicule (renouvellement en général tous les 6- 7 ans).

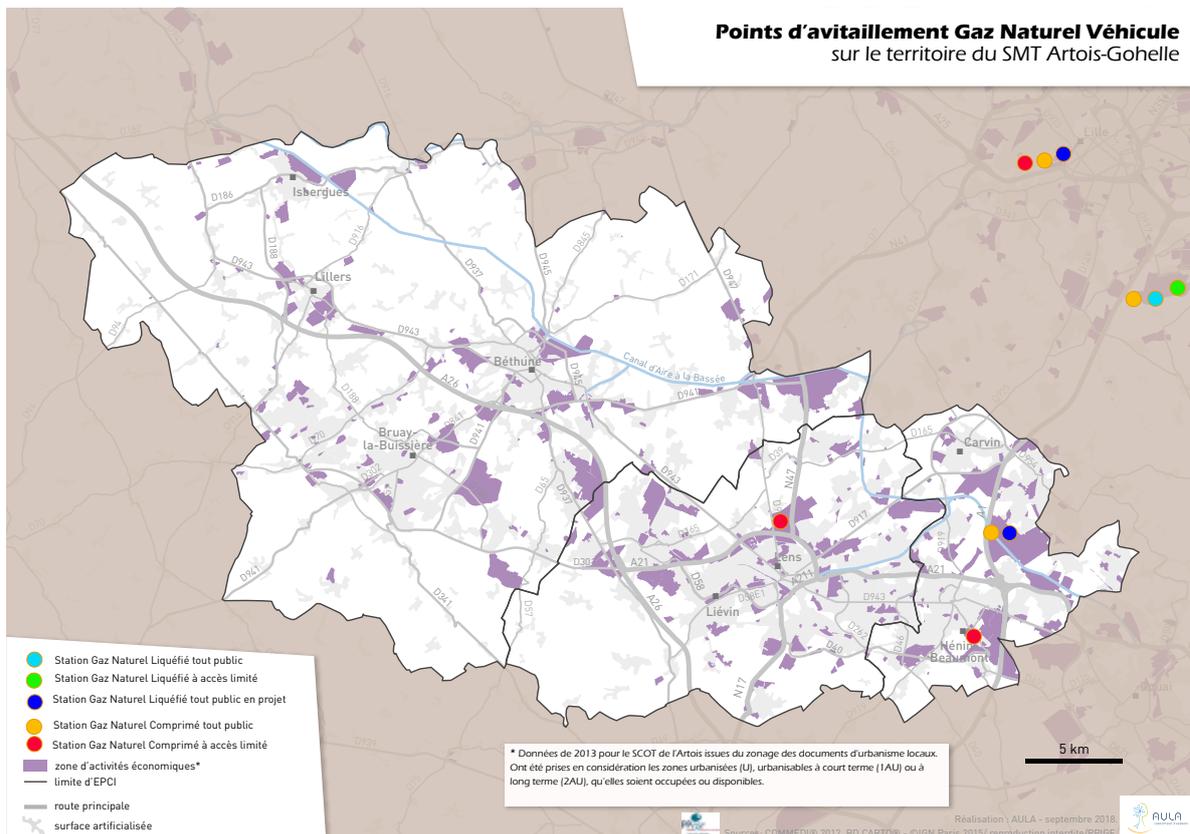
Outre les enjeux économiques, l'enjeu est également environnemental : comparativement aux camions diesel Euro 6, les NOx sont réduits de 70 % et les émissions de particules de 96 % en utilisant le gaz.

Les gains en termes de CO2 peuvent également être majeurs dans le cadre de l'usage de biogaz.

A noter que la technologie a largement dépassé le stade de l'expérimentation, de nombreux modèles sont désormais disponibles, les transporteurs sont en train de faire évoluer leurs flottes pour pouvoir continuer à circuler pendant les pics de pollution, les donneurs d'ordre comme la grande distribution demandent à leurs sous-traitants de s'équiper de véhicules GNv.



© AULA



# 02IDIAGNOSTIC

## 5.4. Les modes alternatifs à la route

### 5.4.1 La voie d'eau

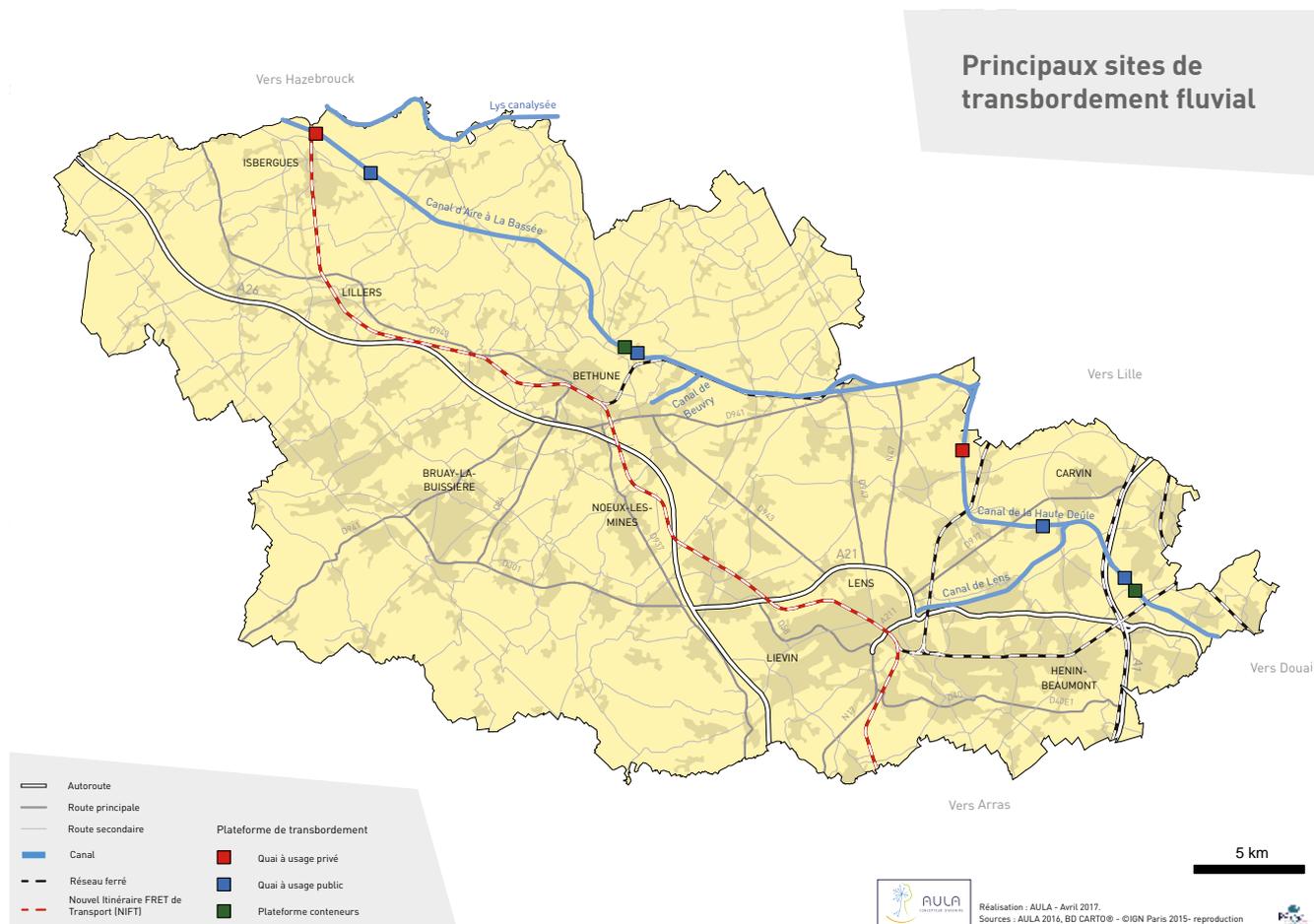
Le territoire du SMT Artois-Gohelle est parcouru par deux canaux à grand gabarit que sont le canal de la Deûle et le canal d'Aire à La Bassée. Ces deux canaux s'inscrivent dans un réseau fluvial dense et connecté au réseau Nord Européen. Le canal d'Aire constitue un axe majeur de développement en lien avec la façade littorale du Nord - Pas-de-Calais. Le canal de la Deûle est quant à lui un maillon essentiel de la liaison Seine-Escaut pour laquelle le projet de canal Seine - Nord Europe pourrait offrir de nouvelles perspectives.

Les possibilités de développement du fret fluvial sont donc réelles. La valorisation de foncier bord à voie d'eau permettant d'accueillir ou de développer des activités utilisatrices du mode fluvial constitue un enjeu pour le

territoire.

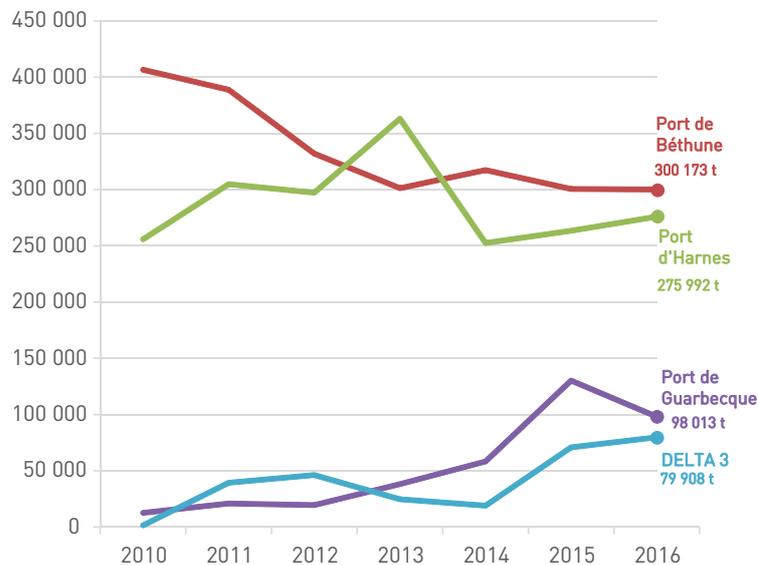
Le territoire possède plusieurs sites de transbordement le long de la voie d'eau. En voici les principaux :

- 1 quai privé à Isbergues
- 1 quai public à Guarbecque
- 1 quai privé et 1 port public tri-modal (avec équipement pour colis lourd et conteneur) à Béthune
- 1 quai privé à Wingles
- 1 port public à Harnes
- 1 plateforme tri-modale (avec équipement pour colis lourd et conteneur) à Dourges



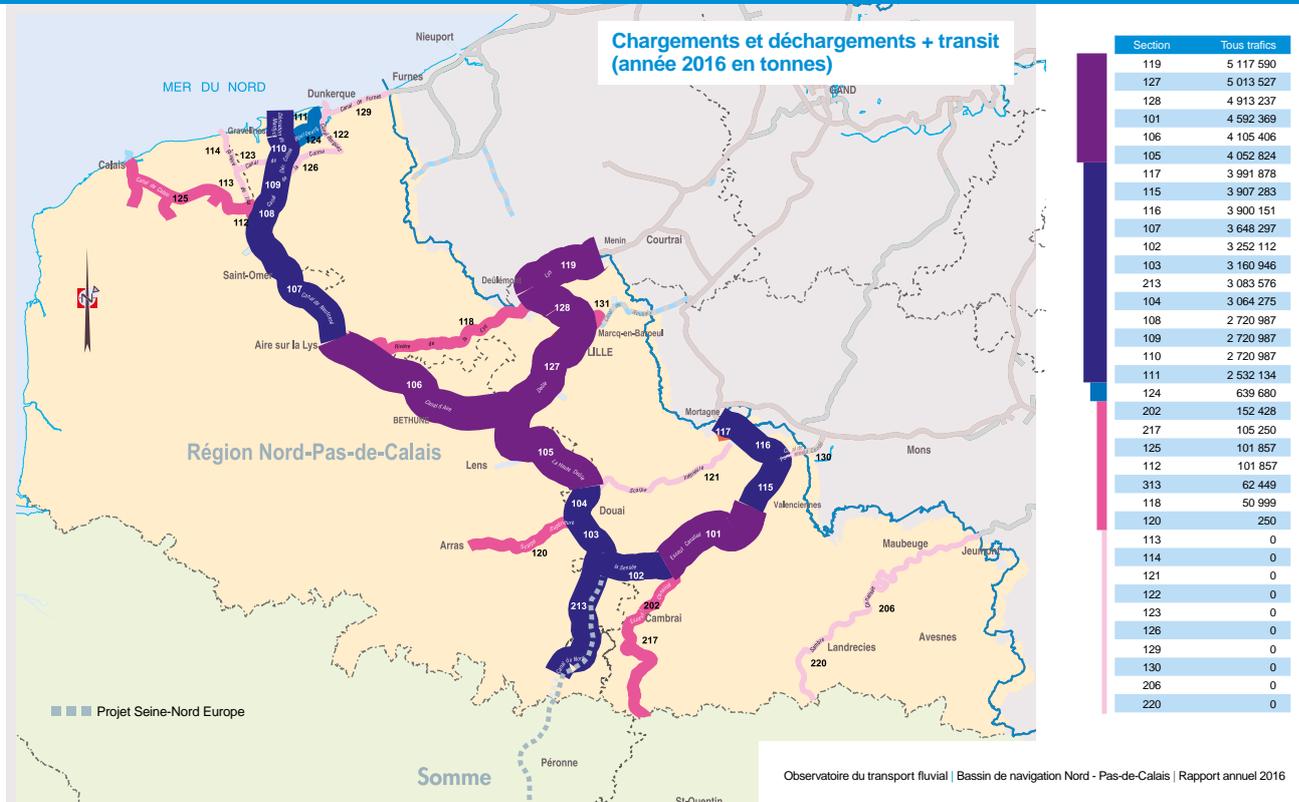
# 02IDIAGNOSTIC

EVOLUTION DU TONNAGE CHARGÉ ET DÉCHARGÉ SUR LES PRINCIPAUX SITES PORTUAIRES DU TERRITOIRE :



SOURCE : VNF.

## Les trafics fluviaux 2016 du bassin de navigation Nord - Pas-de-Calais Trafics par sections navigables Trafics totaux (chargements et déchargements + transit)



Entre 2008 et 2016, on observe une augmentation du trafic fluvial (chargements, déchargements et transit) sur la section 106, correspondant au canal d'Aire entre Aire-sur-La-Lys et La Bassée : + 19%. Sur la section 105,

correspondant au canal de la Haute Deule entre La Bassée et Aubry, on observe une hausse beaucoup plus mesurée sur la même période : + 3%.

# 02IDIAGNOSTIC

## LE CANAL SEINE-NORD EUROPE : UNE OPPORTUNITÉ ÉCONOMIQUE POUR LES TERRITOIRES CONNECTÉS AU RÉSEAU FLUVIAL À GRAND GABARIT

Le projet Canal Seine-Nord-Europe a pour objectif de créer une liaison fluviale à grand gabarit entre les bassins de la Seine et ceux du nord de l'Europe. D'une longueur de 107 km, ce projet représente un investissement financier d'environ 5 milliards d'euros. La mise en service est prévue pour l'année 2025. La réalisation du canal offre des perspectives de développement pour les territoires traversés par ce réseau fluvial à grand gabarit. Les prévisions annoncent une multiplication par 4 ou 5 du tonnage transporté par voie d'eau sur l'axe nord-sud avec l'arrivée du canal, à horizon 2050.

Les principaux impacts du projet sont :

- Réduction des nuisances environnementales du transport de marchandises
- Amélioration de l'attractivité du territoire
- Implantation d'entreprises utilisatrices de la voie d'eau et création d'emplois

Afin de tirer les bénéfices de cette infrastructure, ce projet

doit s'accompagner d'équipements de transbordement permettant le chargement et le déchargement des marchandises. Le développement des plateformes de transbordement le long et en aval du Canal Seine- Nord-Europe sont à l'initiative des collectivités locales. Ainsi, certains territoires ont anticipé les retombées économiques du projet :

- Valenciennes Métropole par exemple, est à l'initiative de la création d'un complexe logistique intermodal au niveau du port Saint-Saulve/ Fresne. Ce projet suscite l'intérêt de plusieurs entreprises qui ont manifesté le souhait de s'implanter dans le Valenciennois.
- Dans le Douaisis, une étude visant à repérer le potentiel foncier valorisable en bord à voie d'eau a été menée.
- A Dourges enfin, la plateforme multimodale Delta 3 attend impatiemment l'arrivée du canal pour accroître l'usage de ses équipements de transbordement liés à la voie d'eau.

## LE TRACÉ DU PROJET

107	km de long
54	mètres de large
4,5	mètres de profondeur
55	millions de m <sup>3</sup> de terre déplacés
	6 écluses
	3 ponts canaux
61	ponts routiers et ferroviaires
	4 plates-formes d'activités
	5 quais céréaliers
	2 quais de transbordement
	5 équipements pour la plaisance
	1 bassins réservoirs d'eau
	tracé du canal après reconfiguration (2014)
	autoroute
	route
	voie d'eau (fleuve, canal...)
	voie ferrée
	futur raccordement ferroviaire





# 02IDIAGNOSTIC

La comparaison entre la charge du réseau ferroviaire de 2000 et celle de 2013 nous illustre la baisse importante du trafic fret ces dernières décennies. Concernant la section située entre Hazebrouck et Lens, le trafic est passé d'environ 130 trains par jour à une trentaine, soit une diminution d'environ 77% du trafic.

Depuis 2000, on observe une concentration des services fret sur certaines gares. A l'échelle de l'ex-région Nord-Pas-de-Calais, l'activité fret a été supprimée dans plusieurs

gares entre 2000 et 2012, mais le territoire bénéficie tout de même d'un niveau d'équipement important au regard de l'offre nationale :

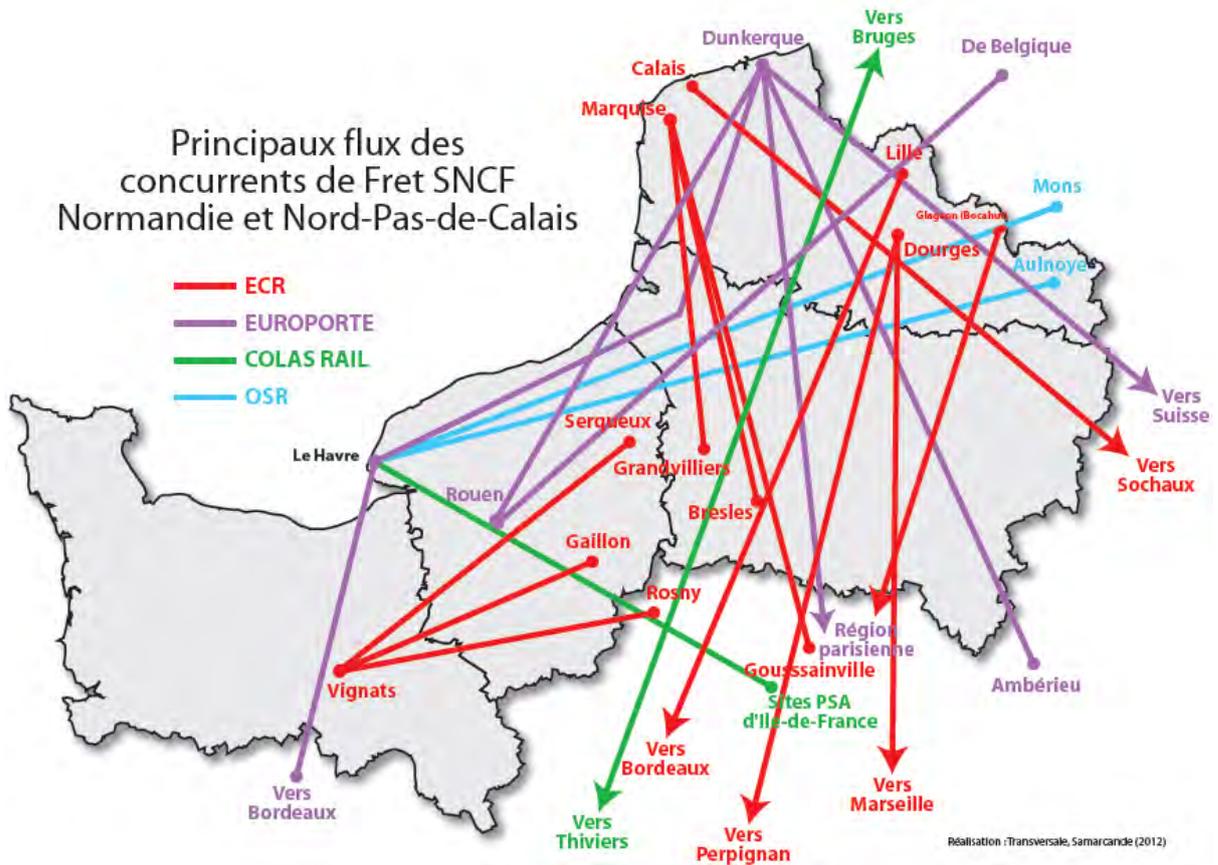
2 gares de triage à Somain et à Dunkerque la plateforme DELTA 3 à Dourges, sur le territoire du SMT AG, qui est un maillon stratégique de l'offre de transport combiné sur la région.



# 02IDIAGNOSTIC

Depuis le 31 mars 2006 le transport ferroviaire de marchandises est une activité qui est entièrement ouverte à la concurrence (fret international et domestique) en France. Les caractéristiques géostratégiques du Nord-Pas-de-Calais, et la qualité de ses infrastructures ferroviaires (relativement à d'autres régions françaises) en font un

territoire très convoité par les entreprises ferroviaires. En 2008, les nouveaux entrants y représentaient environ 10% du trafic ferroviaire contre 8% en national.



En termes d'enjeux, le territoire du SMT AG a un potentiel fret ferroviaire réel lié à ses activités industrielles et logistiques. Mais ce tissu économique est diffus, et la

dynamique actuelle du fret ferroviaire se dirige plutôt vers une concentration et une massification des flux sur certains axes stratégiques.

# 02IDIAGNOSTIC

## Enjeux généraux I

- Favoriser le report modal vers la voie d'eau et le ferroviaire
- Favoriser l'évolution des flottes PL
- Limiter les conflits d'usage du réseau routier liés au trafic de marchandises (en coeur urbain et sur le réseau secondaire)
- Prendre en compte la problématique des flux de marchandises en amont du développement des zones d'activités
- Avoir une vision prospective du foncier stratégique à vocation desservi par le voie d'eau et le fer
- Anticiper les impacts en matière de livraisons de marchandises des évolutions des modes de consommation de la population et des stratégies des acteurs de la grande distribution

# 02IDIAGNOSTIC

## VI. L'accessibilité des Parcs d'Activités

L'attractivité du territoire est étroitement liée à la présence de nombreuses zones d'activités, lieux d'implantation des principaux employeurs privés.

Si l'offre foncière est un critère majeur pour attirer de nouveaux investisseurs, la qualité de l'accessibilité, qu'elle soit routière, ferroviaire ou fluviale pour les marchandises, en transports collectifs ou en modes doux pour les salariés, participe à la promotion d'une zone et d'un territoire.

L'implantation des parcs d'activités se fait principalement en périphérie des agglomérations, ce qui n'est pas favorable à l'utilisation des transports collectifs par les salariés.

### 1. Le parc des Industries Artois-Flandres

- Un site bénéficiant d'une accessibilité automobile de premier choix

Le Parc des Industries Artois-Flandres se situe au sud-est de La Bassée. Depuis 2006, l'accessibilité de la zone s'est améliorée avec la mise à 2x2 voies de la RN 47, la réalisation d'un nouveau giratoire à l'intersection RN41/RN47, la construction d'un nouvel échangeur sur le parc, et par la mise en service de la déviation sud de La Bassée qui améliore l'accessibilité vers Béthune.

De plus, pour faciliter l'orientation des visiteurs et les livraisons/enlèvements de marchandises, de nouveaux points d'information ont été implantés dans le parc.

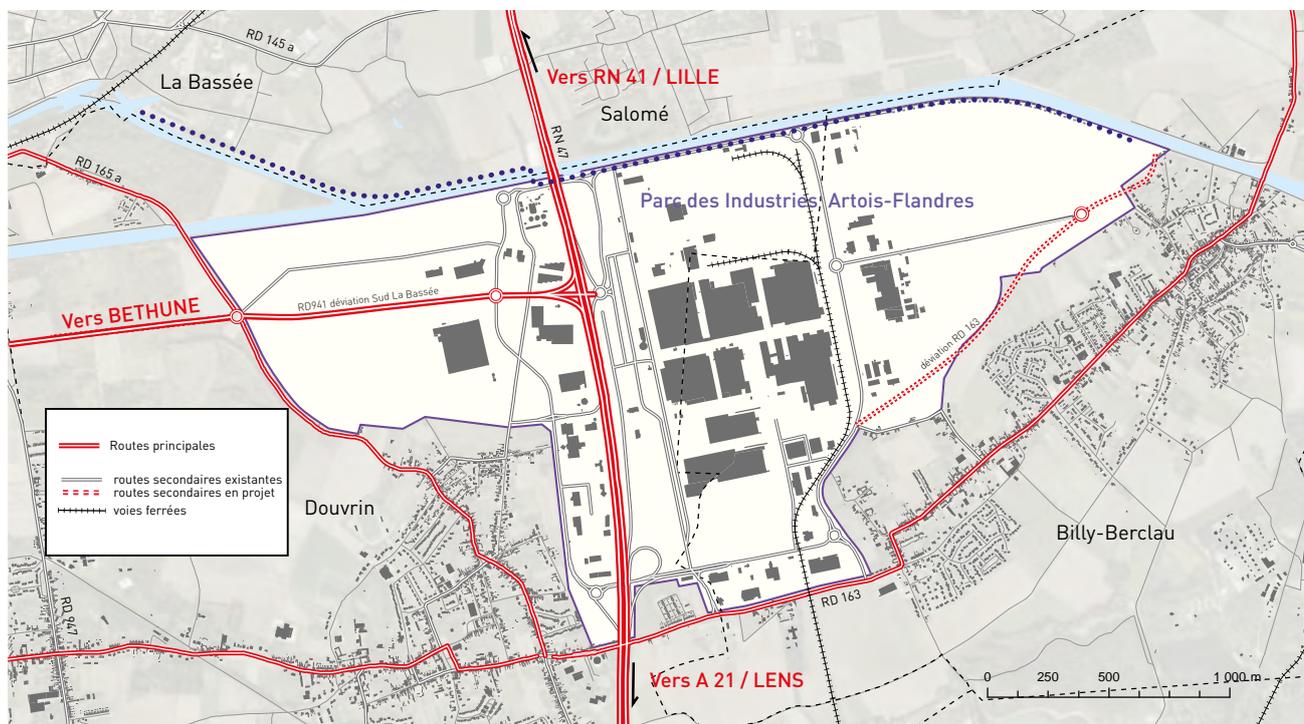


Points d'information implantés sur le parc

© AULA

# 02IDIAGNOSTIC

## ACCESSIBILITÉ AUTOMOBILE DU PARC DES INDUSTRIES ARTOIS-FLANDRES



Réalisation : AULA 2017 / Sources : AULA 2008, CG62, DRE, DGI – Artois Comm. 01/01/2008, Orthophotoplan I2G 2005©I2G Orthophotoplan 2005 / PPIGE, Multinet - © Teleatlas/PPIGE

### • Des liaisons douces qui se développent

Le Parc des Industries Artois-Flandres possède des cheminements piétons et cyclistes de qualité tout autour du parc.

Au Nord, le chemin de halage le long du canal et la passerelle (en cours de réhabilitation) sont des atouts pour développer les liaisons en modes doux vers La Bassée.

Pour le SIZIAF et les communes limitrophes, l'enjeu est de réaliser des sites propres pour les modes doux le long des voiries existantes afin de réaliser un maillage à l'échelle du parc mais également d'étendre ce réseau vers les zones d'habitat voisines.

C'est chose faite sur la quasi totalité des voiries internes à la zone.



Chemin de halage

© AULA

# 02IDIAGNOSTIC

## CHEMINEMENTS "DOUX" AUTOUR DU PARC DES INDUSTRIES ARTOIS-FLANDRES



- Une desserte en transports collectifs par un service spécifique depuis la gare de La Bassée

Jusqu'en 2013, la zone était accessible en utilisant deux lignes qui tangentent la zone et qui desservent les centres villes de Douvrin et Billy-Berclau (les lignes Mozaïc 37 et 56).

Afin d'améliorer la desserte, une navette spécifique a été mise en service entre le parc et la gare de La Bassée. En effet, sont programmés 3 départs de la gare de La Bassée, à 7h10, 7h40 et 8h10, pour rejoindre le parc d'activités et 4 retours vers la gare, entre 16h34 et 18h04.

Ce nouveau service permet des correspondances le matin avec 6 TER depuis Béthune et Lille et le soir avec 5 TER vers Béthune et vers Lille.

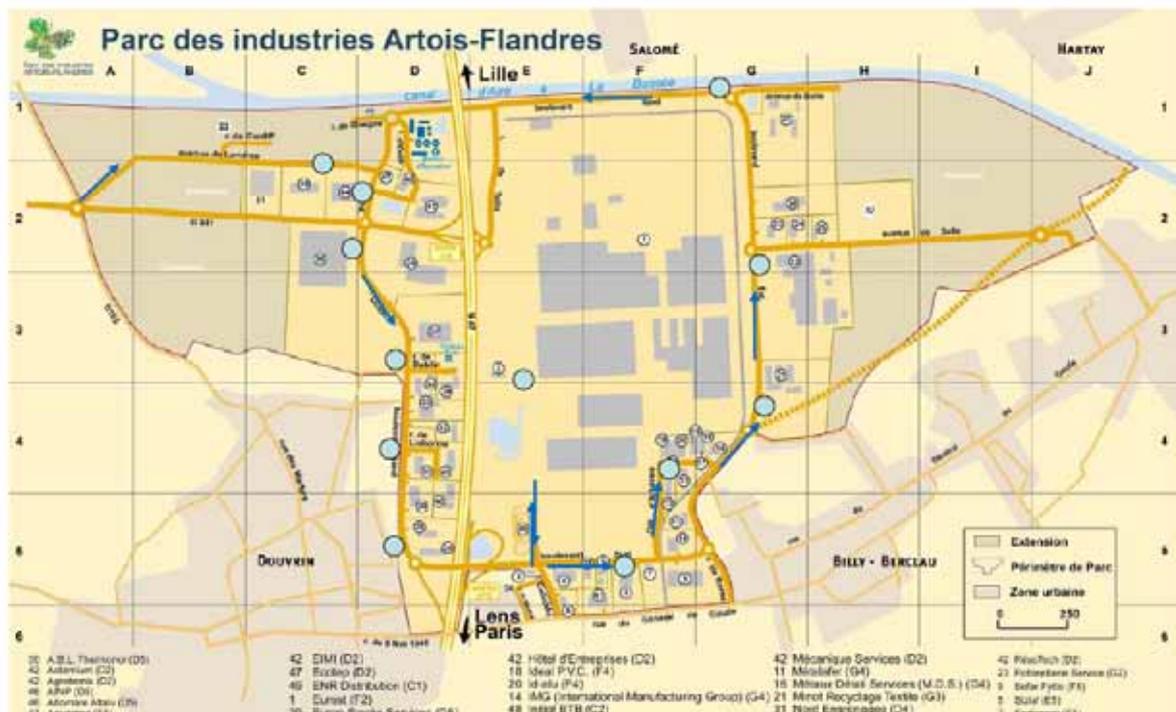
13 Arrêts répartis sur l'ensemble du parc permettent désormais de bien irriguer le parc.

En 2019, l'offre sera assurée sous la forme d'un transport à la demande.



# 02IDIAGNOSTIC

## LOCALISATION DES POINTS D'ARRÊTS DE LA NAVETTE



Source : SMT, 2013

## 2. Zone Industrielle de Ruitz

- Une bonne accessibilité routière

Située à l'Est de Bruay-La-Buissière, la Zone Industrielle de Ruitz est desservie par le réseau départemental qui lui offre une bonne accessibilité :

- Depuis l'A26 grâce à la RD941, récemment réaménagée ;
- Depuis la rocade minière (RD301) via la RD188 qui traverse la zone et la RD941 ;
- Depuis les communes environnantes grâce à la RD188 et à la RD72.

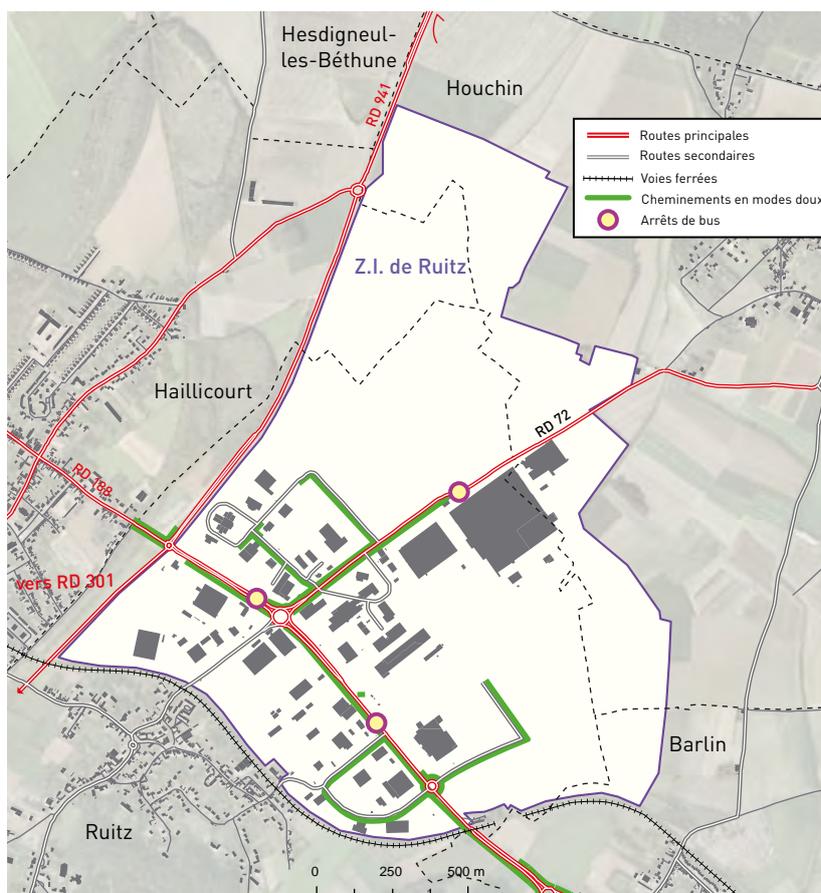
Par rapport aux enjeux identifiés en 2006, on peut noter que la réalisation d'un giratoire sur la RD188, avec l'arrivée de Plastic Omnium, a contribué à sécuriser la traversée de la zone.

La zone a également été équipée d'une signalétique à destination des visiteurs.



© AULA

# 02IDIAGNOSTIC



Réalisation : AULA 2009 mise à jour 2017/ Sources : AULA 2008, CG62, DRE, DGI – Artois Comm.

Amélioration de l'accès aux arrêts de bus le long de la RD188

Avant :



Après :

© AULA



© AULA

- Une zone desservie par la future ligne de BHNS Bulle 2

La zone est actuellement desservie directement par deux lignes de bus (n°52 Beuvry-Bruay-La-Buissière et n°40 Auchel-Lens) du réseau Tadao via trois arrêts. La ligne 52 est une ligne duo à faible fréquence répondant à des besoins ciblés, notamment ceux des salariés de la zone industrielle de Ruitz.

Afin d'améliorer l'accessibilité aux arrêts de bus, des cheminements ont été réalisés en 2014, accompagnés d'aménagements paysagers.

A noter que la zone sera desservie par la future ligne Bulle 2 à haut niveau de service en 2019. Ainsi, l'offre sera fortement renforcée.

# 02DIAGNOSTIC

- Des aménagements piétonniers de qualité mais des continuités à assurer

Le long de la RD188, on peut noter la présence d'un aménagement pour les modes doux. En 2014, une piste cyclable et des aménagements piétonniers ont été réalisés le long de la RD72.

Il s'agit désormais de poursuivre les itinéraires cyclables et piétonniers vers les communes environnantes.

La réalisation du BHNS est l'occasion de réaménager une partie des cheminements le long de la RD188 en direction de Barlin et le long de la RD72 en direction du centre de Ruitz.

A noter que la zone a fait l'objet d'un plan de déplacements porté par l'agglomération.



© AULA



© AULA

## 3. Parcs Washington et Fleming

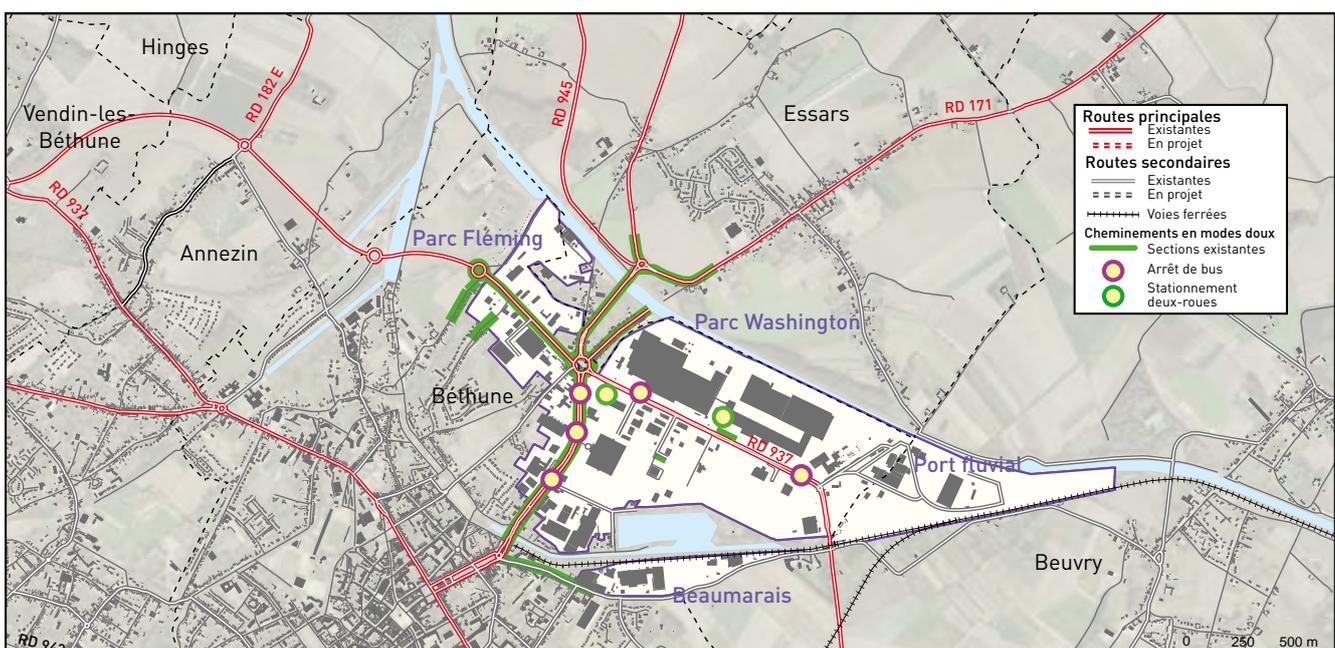
- Une accessibilité routière à améliorer

Les Parcs Washington - Fleming - Beaumarais - Port fluvial se situent sur la commune de Béthune et se prolongent sur Beuvry.

Si la zone est traversée par le contournement Nord de Béthune (RD937), son accessibilité est tributaire des conditions de circulation sur la RD941 pour rejoindre

l'A26 et des conditions de circulation dans Béthune (saturation des rues A-Lamendin, de l'Égalité, M-Berthelot, de Lille...). L'accessibilité en direction de Merville a été améliorée suite à la mise en service de la nouvelle RD945.

Le projet de déviation de la RD941 entre Béthune et La Bassée et le réaménagement du contournement de Béthune entre le port fluvial et le centre hospitalier viendront améliorer l'accessibilité de la zone.



Réalisation : AULA 2009 mise à jour 2017 / Sources : AULA 2008, CG62, DRE, DGI – Artois Comm.

## 02 DIAGNOSTIC

- Une offre TC adaptée

Compte tenu d'un faible usage des transports collectifs, la desserte par des lignes régulières a laissé place à une offre Allobus actionnée à la demande des usagers.

- Des cheminements doux à développer

La partie Ouest du Parc comporte de nombreux cheminements piétons qui permettent de rejoindre le centre-ville de Béthune. On trouve également un début de réseau cyclable.

La 2x2 voies traversant le Parc Fleming possède un terre-plein central qui rend les traversées piétonnes très difficiles.

Sur la partie Est, en particulier vers le port fluvial, on note une absence d'aménagements piétons et cyclistes.

On peut noter la présence de deux parkings deux-roues sur les aires de stationnement de l'entreprise Bridgestone.

La desserte fluviale et ferroviaire :

Le port de Béthune offre une alternative au transport routier exclusif pour la desserte de la zone. Le port est en cours de restructuration et bénéficie également d'un embranchement ferroviaire.



Avenue du Président Kennedy

© AULA



Avenue Fleming

© AULA

### 4. Zone Industrielle d'Annezin

- Un accès routier accidentogène depuis la RD 943

Située à l'Ouest de Béthune, la Zone Industrielle d'Annezin est desservie principalement par la RD943 qui lui assure une connexion aux échangeurs de l'A26 à Béthune et Lillers. Depuis la RD943, l'accès à la zone se fait par une bretelle débouchant directement dans la zone dans le sens Lillers-Béthune et par un échangeur dans le sens Béthune-Lillers.

Au sein de la zone, un giratoire a été réalisé afin de sécuriser la principale intersection sur la RD181E et de faciliter l'accès aux quartiers sud d'Annezin.

- Une desserte en transports collectifs insuffisante

La zone n'est pas desservie par les lignes régulières du réseau tadao, les arrêts les plus proches se trouvant dans le centre d'Annezin. A noter que certains circuits scolaires traversent la zone pour les lycéens et des collégiens qui se rendent à Annezin ou Béthune.

# 02IDIAGNOSTIC

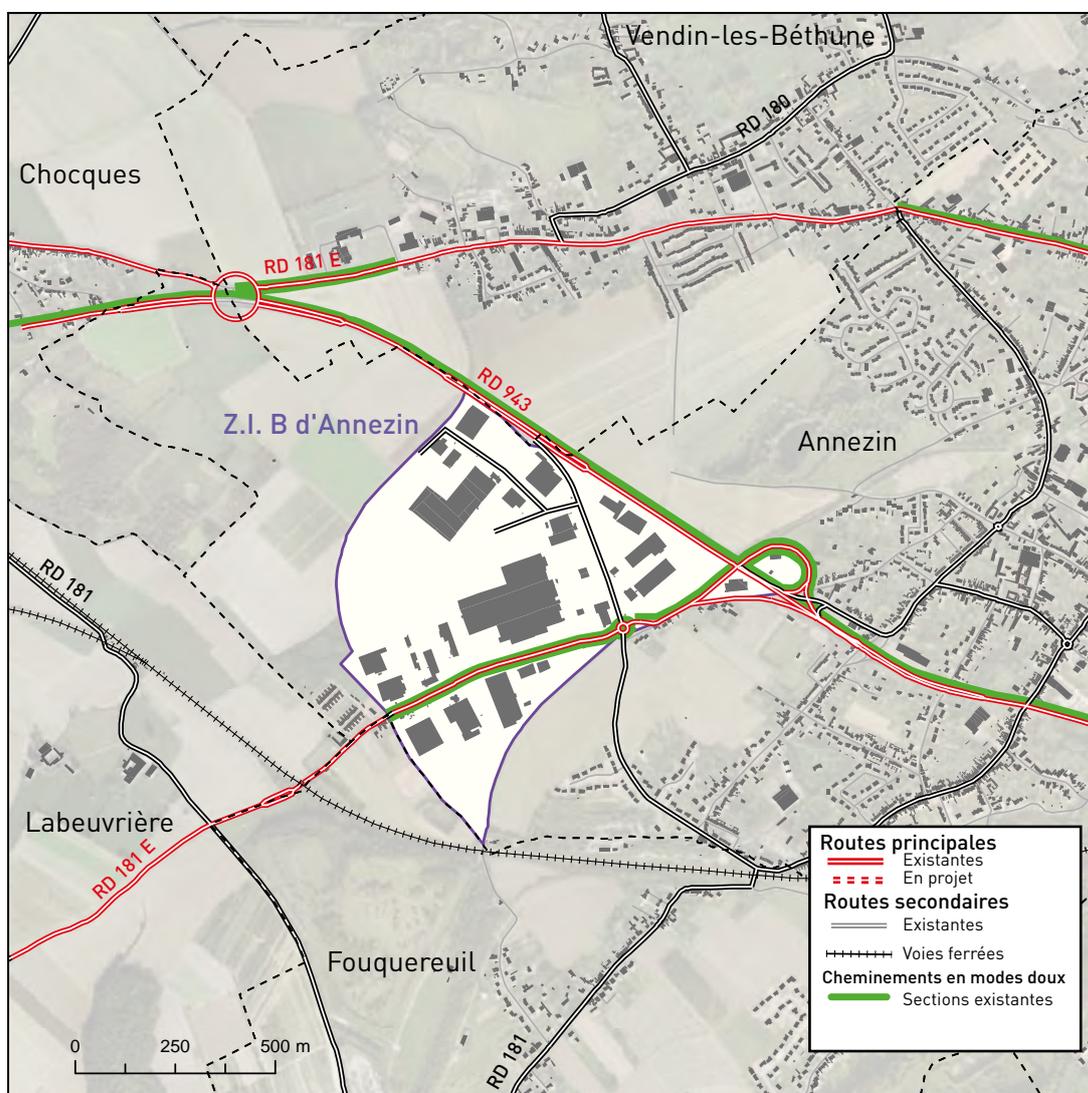
- Des cheminements pour les modes doux uniquement le long de la RD181E

Au sein de la zone, on distingue peu d'aménagements pour les modes doux.

Il existe une bande cyclable le long de la RD181E jusqu'au nouveau rond-point dans le sens Annezin/ ZI (bande en cours d'effacement à peine visible) et un trottoir entre le rond point et le quartier du champ Saint-Eloi.

Au niveau du rond-point, on peut noter un certain manque de lisibilité, la bande cyclable débouchant sur un trottoir en principe uniquement accessible aux piétons.

On peut également regretter que la création du rond-point n'ait pas été accompagnée par un réaménagement global de ses abords.



Réalisation : AULA 2009 mise à jour 2017 / Sources : AULA 2008, CG62, DRE, DGI – Artois Comm.

# 02IDIAGNOSTIC

## 5. Zone Industrielle de Nœux-Labourse

- Une accessibilité routière améliorée par la réalisation d'un diffuseur sur l'A26

Les Zones Industrielles de Nœux-les-Mines/Labourse et du Marais se situent entre l'A26 et la voie ferrée Paris-Dunkerque.

L'entrée des deux zones s'effectue par la RD65 qui permet de rejoindre la RD943 (axe Béthune/Lens) et la RD937 (Axe Béthune/Arras), l'accès à l'A26 se faisant via le diffuseur autoroutier nouvellement réalisé à proximité de la zone industrielle.

La création d'une portion de la déviation de la RD937 a

Absence de cheminement modes doux et conditions d'attente peu confortables au niveau des arrêts de transports collectifs



© AULA

permis d'améliorer l'accessibilité des zones industrielles.

- Des coupures urbaines qui ne facilitent pas l'accès à la zone en transports alternatifs

La zone est desservie par une ligne Duo (ligne 24) à raison d'un bus par heure de 6h à 17h.

Malgré la présence de la gare SNCF à proximité, l'accès piéton depuis cette dernière est fortement pénalisé par l'absence de cheminement formel et sécurisé.

L'aménagement d'un sentier existant sur l'ancien faisceau ferroviaire mettrait la zone à moins de 5 minutes de la gare pour les piétons.

Cheminement à aménager pour assurer la connection vers la gare

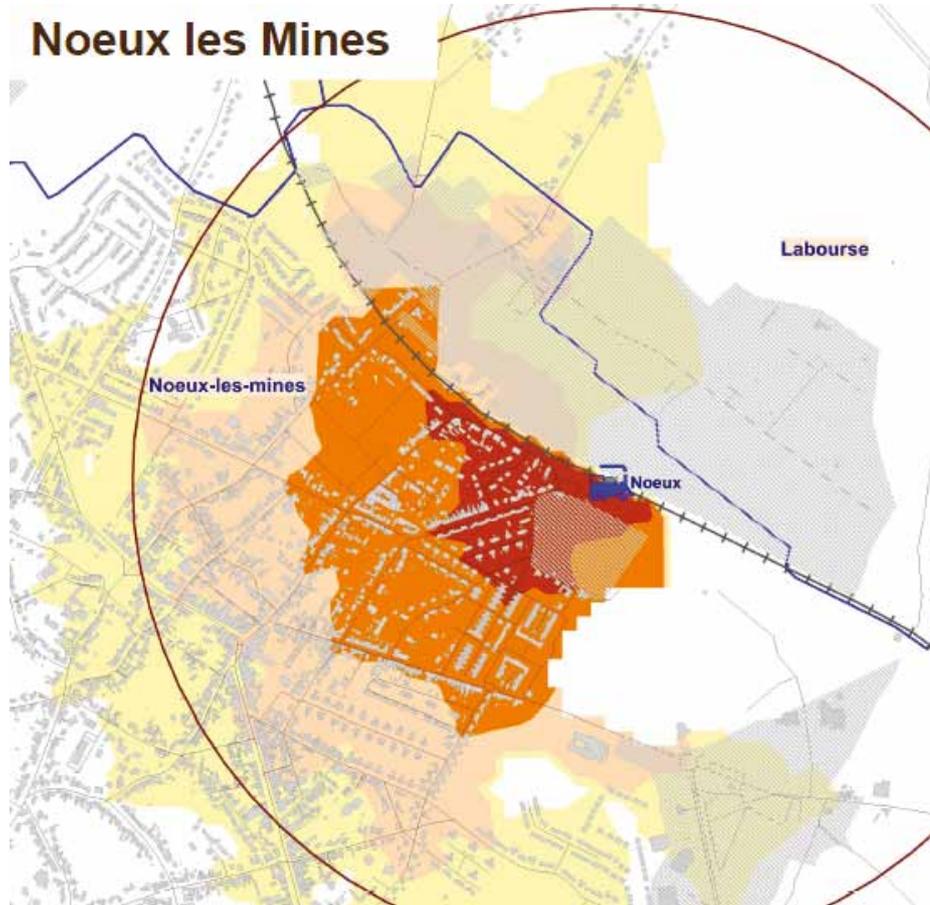


© AULA



Réalisation : AULA 2009 mise à jour 2017/ Sources : AULA 2008, CG62, DRE, DGI - Artois Comm.

# 02IDIAGNOSTIC



Accessibilité piétonne depuis la gare



- Des cheminements piétons uniquement le long de la RD65

La ZI de Noeux-les-Mines possède des cheminements piétons sur une partie de ses voiries internes mais ils sont dans l'ensemble assez anciens et dégradés. On peut noter la présence d'un trottoir le long de la RD65 qui permet de relier la zone à la gare TER et au centre-ville.

Actuellement, il n'existe pas de piste cyclable au niveau de la zone. On note la présence de pistes et bandes cyclables le long de la RD937 et sur la RD943 auxquelles la zone pourrait être connectée par un aménagement sur ou le long de la RD65.



Absence de trottoirs aménagés sur la rue du Marais

# 02IDIAGNOSTIC

## 6 Zone d'activité du Plantin à Lillers

La Zone du Plantin est un parc d'activités mêlant commerce et industrie. Elle s'est développée sur la partie est de la commune de Lillers, au niveau d'un giratoire situé sur le contournement routier du centre-bourg de la commune.

Cette situation permet à la zone d'être directement connectée au centre-bourg via la rue Adolphe Dekeyser et aux principaux axes routiers traversant le territoire (RD 943, A 26 via RD 916). Si l'accessibilité routière est de bonne qualité, le réseau de cheminements doux au sein de la zone se limite à la présence éparse de quelques trottoirs ne permettant pas une continuité des déplacements. Le giratoire et ses abords ne sont pas aménagés de cheminements dédiés aux modes actifs, ce qui rend sa traversée dangereuse.

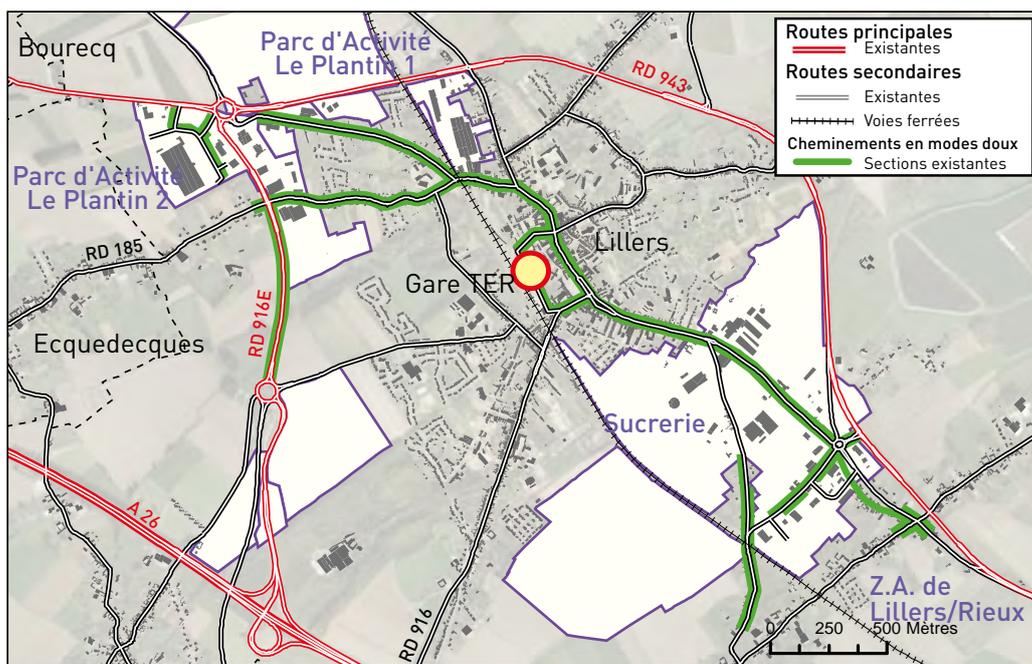
En ce qui concerne les transports en commun, la zone du Plantin est actuellement desservie par une ligne de bus scolaire. Résolument tournée vers l'automobile, l'accessibilité de la zone du Plantin n'offre que peu d'alternatives aux personnes souhaitant se rendre sur la zone commerciale autrement qu'en voiture même si des trottoirs permettent de rejoindre le centre ville.

La sucrerie Tereos est situé le long de la RD 943 , à l'Est de Lillers. Le site est un important générateurs de trafic, notamment lors des campagnes betteravières qui s'allongent dans le temps avec l'extension de l'aire de collecte. L'accès principal au site industriel se fait depuis la rue de Verdun, axe routier principal de la commune.



Sucrerie Tereos, Lillers

Source : <http://www.tereos-coproduits.com>



Réalisation : AULA 2009 / Sources : AULA 2008, CG62, DRE, DGI - Artois Comm.

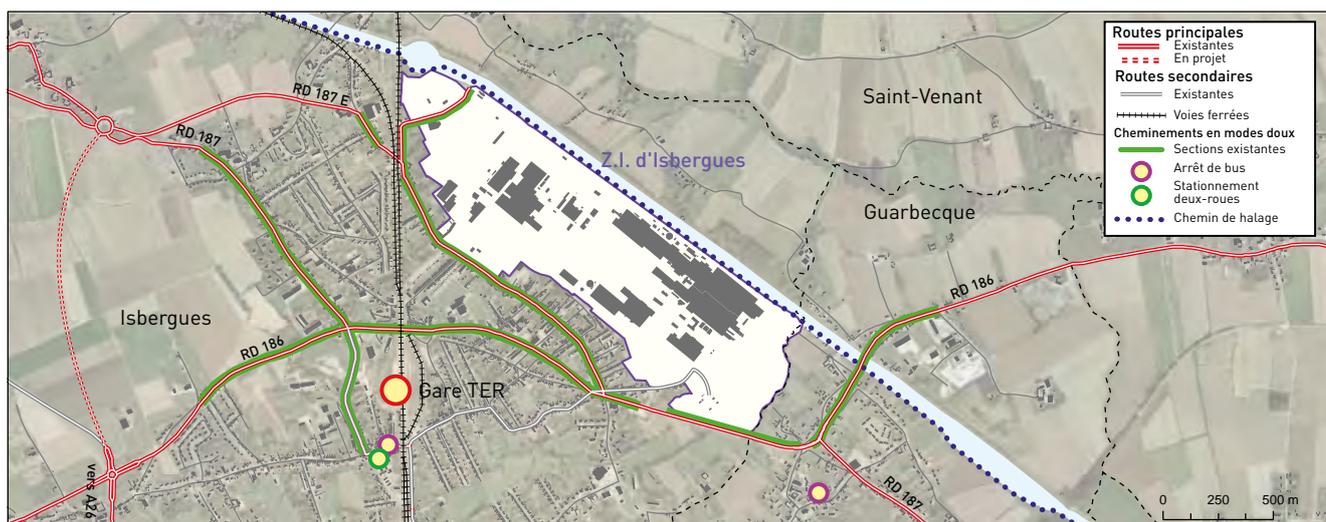
# 02IDIAGNOSTIC

## 8 Site Thyssenkrup / APERAM à Isbergues

Le site d'APERAM/ThyssenKrupp présente la particularité d'être partie intégrante de la ville d'Isbergues ce qui génère une superposition des flux du centre-ville et des usines. L'entrée pour les salariés se fait par la RD187E qui traverse Isbergues en plein centre-ville. L'entrée poids lourds se fait au Sud de la ville par la RD186.

Grâce à la RD188, les sites sont accessibles depuis l'A26 (signalétique depuis le péage de Lillers).

La voie ferrée offre également une alternative importante à la route dans la desserte du site embranché sur l'axe Paris/Dunkerque. Autre atout, la présence du canal à grand gabarit avec un quai à l'usage des industriels de la zone.



Réalisation : AULA 2009 mise à jour 2017. Sources : AULA 2008, CG62, DRE, DGI – Cadastre-droits réservés-01/01/2008-CCAL, DGI – Cadastre-droits réservés-01/01/2008-CCAF, Orthophotoplan I2G 2005©I2G Orthophotoplan2005 /PPIGE,Multinet-©Teleatlas/PPIGE.

# 02IDIAGNOSTIC

## 9. Loisinord

- Située au sud de la voie ferrée Paris-Dunkerque, la zone de commerces et de loisirs dispose d'une desserte TC similaire aux zones industrielles situées au Nord de la voie ferrée, avec le passage de la ligne Duo.

On trouve des cheminements piétons de bonne qualité Rue Léon-Blum, (partie à l'ouest du rond-point) et avenue du Lac. La partie Est de la rue Léon-Blum a vu son

caractère de point d'entrée de la zone commerciale - et de la ville - renforcé depuis la déviation de la RD937. Or les cheminements piétons sont de faible qualité et contiennent des dysfonctionnements créant des ruptures dans la chaîne de déplacements des piétons et PMR. On peut également regretter le fait que les bandes cyclables qui longent la déviation de la RD937 ne soient pas prolongées à l'intérieur de la zone.



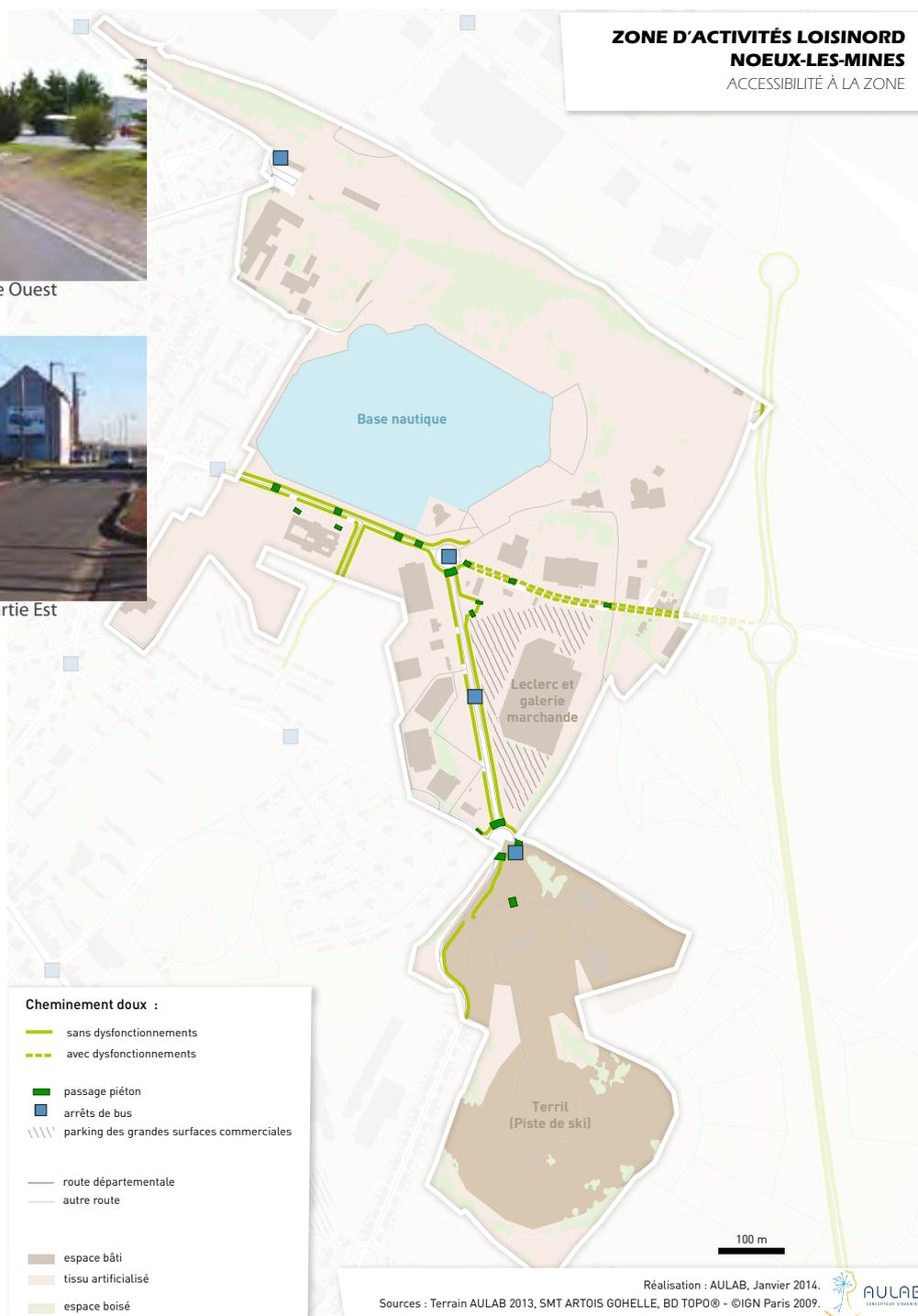
© AULA

Rue Léon Blum, partie Ouest



© AULA

Rue Léon Blum, partie Est



# 02IDIAGNOSTIC

## 10. Parc de la Porte Nord

Aménagement modes doux le long de la RD288



Exemple d'une offre de stationnement vélos de faible qualité présent sur la zone commerciale



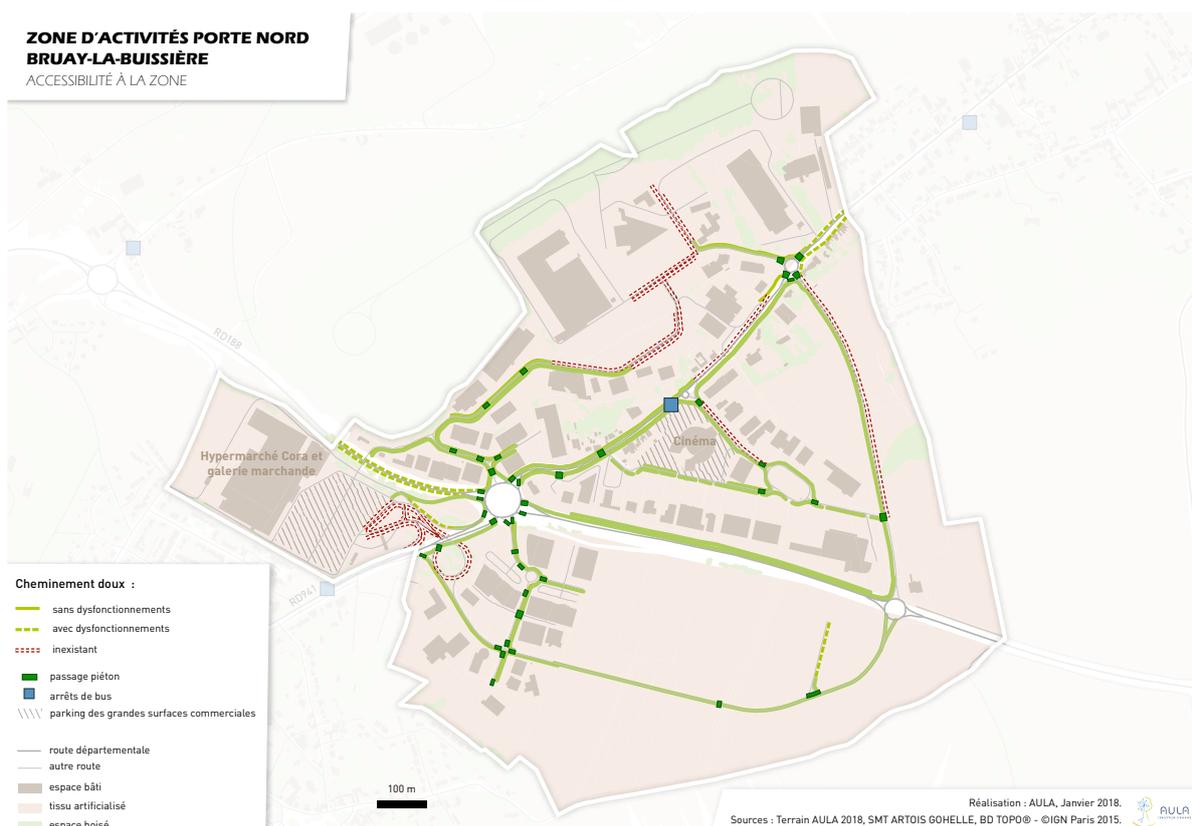
- Un bonne accessibilité routière  
Situé en entrée de ville au Nord de Bruay-La-Buissière, le parc de la Porte Nord constitue la principale zone commerciale de l'arrondissement de Béthune. Cette dernière est accessible par la RD288 et la RD941. L'importante offre de parkings et la superficie de la zone incitent à l'usage de l'automobile.
- Une bonne desserte par les transports collectifs  
La zone commerciale est desservie par quatre lignes de transport en commun régulières dont la ligne Bulle 2 qui traverse l'ensemble de la zone. La transformation de la Bulle 2 en BHNS améliorera l'offre.
- Modes doux  
Progressivement des cheminements piétons sont réalisés sur les parties les plus anciennes de la zone et dans les extensions récentes. Le principal frein à la pratique de la marche à pied est l'étendue de la zone et son organisation autour de deux axes très fréquentés (RD288/RD841).

La liaison entre l'hypermarché à l'Ouest et le reste de la zone est ainsi complexe et peu sécurisante pour le piéton.

On peut également noter l'absence d'aménagements cyclables le long de la RD841 dans la traversée de la zone.

### ZONE D'ACTIVITÉS PORTE NORD BRUAY-LA-BUISSIÈRE

ACCESSIBILITÉ À LA ZONE



# 02IDIAGNOSTIC

## 11. La Rotonde



Avenue de Bruay

La zone commerciale de La Rotonde, située au sud de la voie ferrée Paris-Dunkerque, bénéficie d'une desserte routière structurée autour de l'avenue de Bruay, qui est régulièrement congestionnée en heure de pointe.

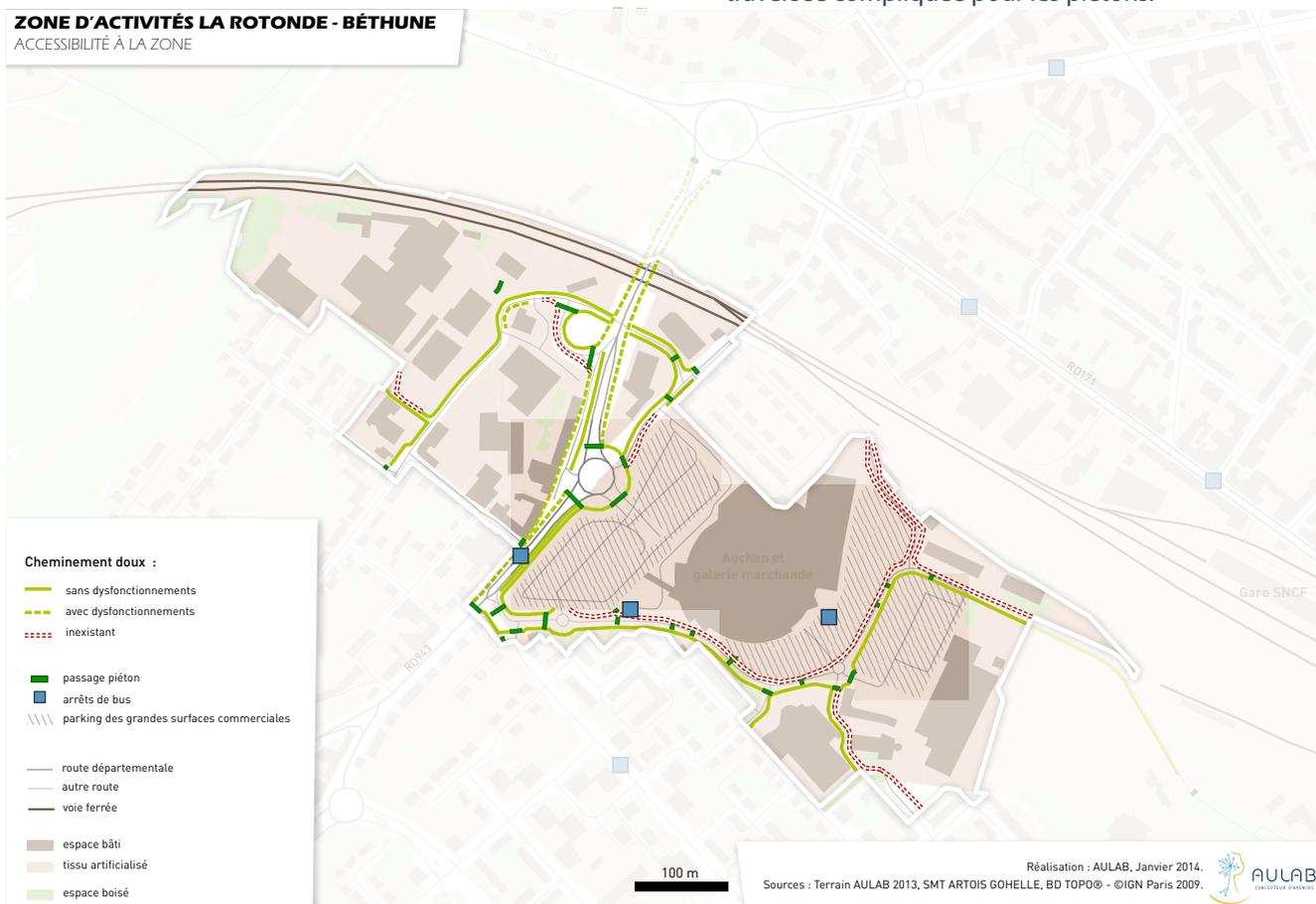
- Une bonne connexion au réseau tadao

La zone est desservie par trois lignes régulières (dont deux lignes Bulles) et trois lignes à la demande. L'offre sera modifiée dans le cadre de la mise en service de la ligne de BHNS Bulle 2.

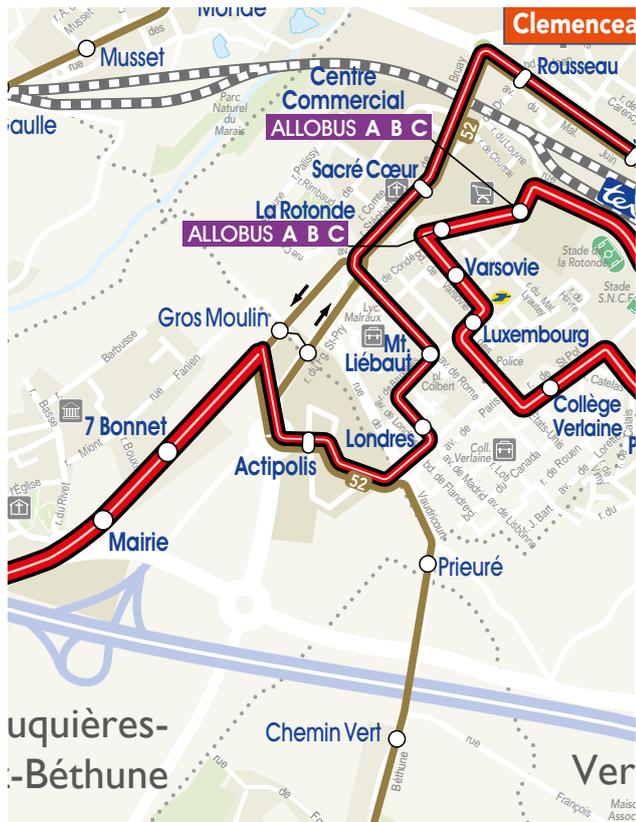
- Des coupures urbaines qui entravent la mobilité douce

Si l'accessibilité depuis le quartier du Mont-Liébaud est propice aux modes doux, ce n'est pas forcément le cas depuis le centre-ville de Béthune. La présence au Nord de la voie ferrée constitue une véritable coupure urbaine. Malgré la présence à proximité de la gare SNCF, l'accessibilité piétonne réelle depuis cette dernière est de l'ordre du quart d'heure.

Au sein de la zone commerciale, on observe la présence de cheminements piétons en bordure de l'avenue de Bruay, mais la densité du trafic sur cet axe rend la traversée compliquée pour les piétons.



# 02IDIAGNOSTIC



## 12. Actipolis

Situé sur le territoire de Fouquières-lès-Béthune, la zone Actipolis, constitue l'entrée Sud de la ville de Béthune.

Contrairement aux zones commerciales précédemment citées, Actipolis ne dispose pas d'une locomotive commerciale type hypermarché. On note cependant la présence de grandes enseignes : Décathlon et But.

- Une accessibilité routière de premier choix

Situé à proximité de la connexion routière entre la RD943 et la RD941 et de l'échangeur autoroutier de l'A26, la zone Actipolis dispose d'une bonne accessibilité routière.

- Une zone desservie par le futur BHNS

La zone commerciale est desservie la ligne 52 mais surtout par la Bulle 2, future ligne de BHNS.

- Les liaisons piétonnes

Le BHNS permet d'améliorer les cheminements doux le long du tracé de la ligne. L'enjeu est désormais d'améliorer les cheminements le long des voiries secondaires pour irriguer l'ensemble de la zone.



# 02IDIAGNOSTIC

Cheminement mixte piétons/cyclistes le long du futur BHNS



© AULA

Parc relais en cours d'aménagement utilisé de manière spontanée pour le covoiturage



© AULA

Cheminements à poursuivre pour irriguer la zone



© AULA

Cheminements à poursuivre pour irriguer la zone



© AULA

Cheminements modes doux à créer pour connecter la zone au centre bourg



© AULA

Réflexion à mener pour gérer le stationnement poids lourds



© AULA

# 02 DIAGNOSTIC

Trottoirs réaménagés dans la partie ancienne de la zone

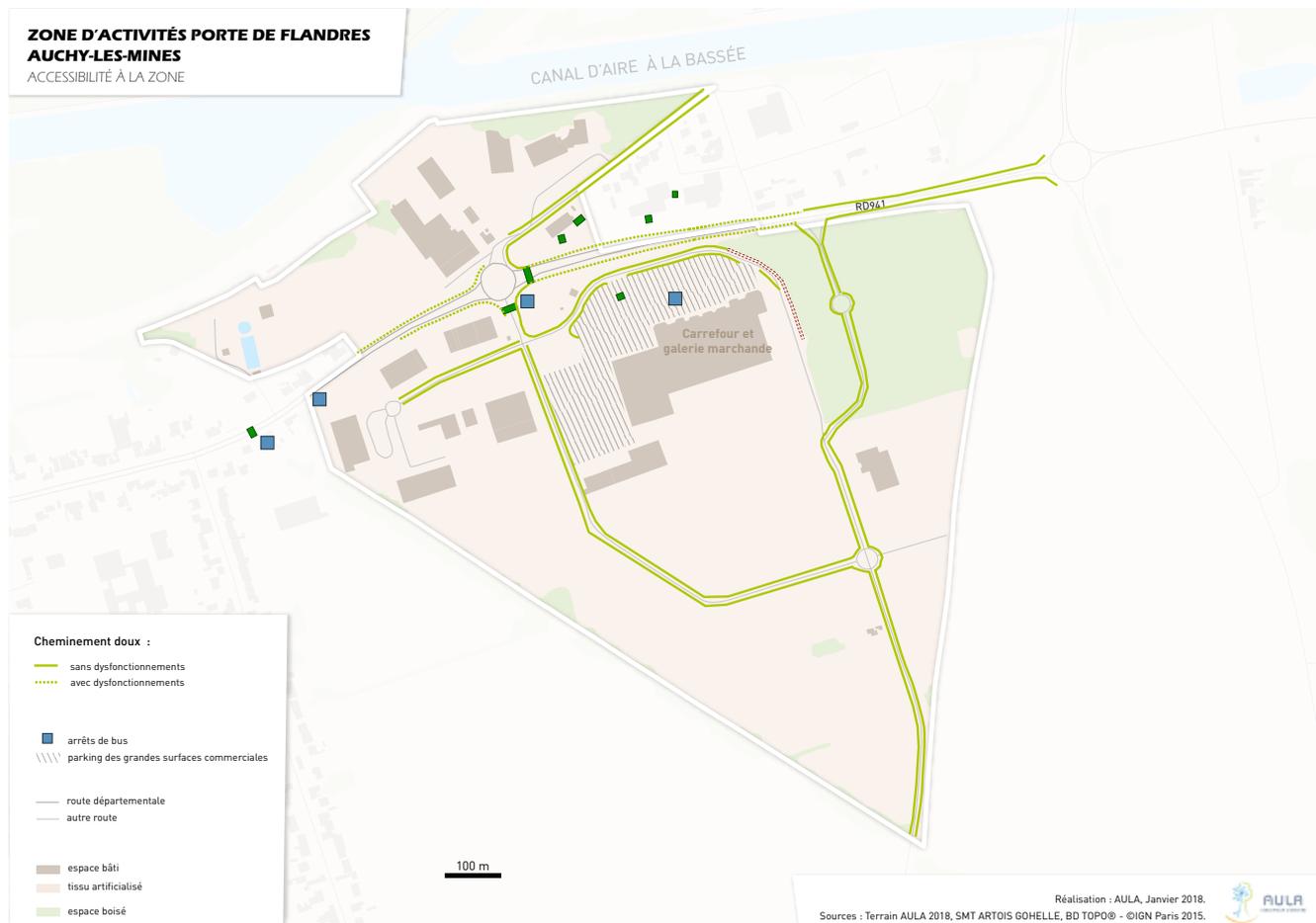


© AULA

Aménagements modes doux dans les extensions de zone



© AULA



## 13. Porte des Flandres

Située à l'entrée de la ville d'Auchy-les-Mines, la zone commerciale Porte des Flandres est traversée par la RD941 qui fait la liaison entre La Bassée et Béthune. Cet axe est emprunté quotidiennement par environ 15 000 véhicules/jour.

Cette zone est à la fois fréquentée par les habitants des communes environnantes mais également par des automobilistes effectuant des déplacements domicile-travail vers la métropole lilloise.

• Des discontinuités dans les liaisons douces

De fin 2016 à fin 2017, la zone a fait l'objet d'un réaménagement des voiries existantes (élargissement de voiries, création de voies douces) et de nouveaux aménagements dans le cadre d'une extension de la zone.

L'extension de la zone a pour objectif d'accueillir de nouvelles enseignes mais également des activités artisanales et industrielles légères.

## 02IDIAGNOSTIC

Si les aménagements au sein de la zone permettent des déplacements piétons et cyclistes sécurisés, il n'en est pas de même le long de la RD941. Malgré un réaménagement récent dans la traversée de la zone, il existe de réels dysfonctionnements le long de l'axe.

En effet, entre le giratoire d'accès principal à la zone et le giratoire marquant l'intersection RD941/RD947, il existe une forte discontinuité des aménagements cyclables et piétonniers qui sont tantôt sur les trottoirs, tantôt dans un espace qui s'apparente plus à un élargissement de chaussée ou à une bande d'arrêt d'urgence.

De même, le jalonnement est pour le moins atypique puisqu'il impose aux cyclistes et aux cyclomoteurs d'emprunter les trottoirs.

- Une bonne desserte par le réseau tadao

4 lignes de bus régulières et une ligne allobus desservent la zone assurant une bonne desserte depuis les communes environnantes.

Le long de la RD941, l'arrêt Saint Elisabeth n'offre pas de conditions satisfaisantes d'attente pour les usagers et n'est pas connecté aux trottoirs.

Une mise en accessibilité de l'arrêt est à envisager dans le cadre d'un aménagement plus global visant également à proposer un cheminement sécurisé pour les cyclistes.

Aménagements modes doux accidentogène le long de la RD941



© AULA



© AULA

Incohérence en termes d'aménagement et de jalonnement



© AULA

Rupture du cheminement piétonnier et arrêt de transport collectif à mettre aux normes



© AULA

# 02IDIAGNOSTIC

## 14. Plateforme multimodale Delta 3

La plate-forme Delta 3 est opérationnelle depuis décembre 2003. Elle s'étend aujourd'hui sur un site de 400 hectares qui associe :

- un terminal de transport multimodal (rail - route - voie d'eau)
- 300 000 m<sup>2</sup> d'entrepôts construits + 350 000 m<sup>2</sup> en développement
- Un centre de services tertiaires (restauration, bâtiments tertiaires, station essence, parking PL, pôle services, Campus Euralogistic de formation en transport et logistique,

hôtellerie).

Les données techniques du terminal multimodal sont les suivantes :

- un équipement trimodal (rail / voie d'eau / route).
- un terminal exploité par LDCT (Lille Dourges Conteneurs Terminal) : société privée de manutention.
- 7 voies ferrées de 750 m
- 1 quai fluvial de 250 m
- 4 portiques rail-route
- 1 portique trimodal
- 1 Zone de stockage de 2 500 EVP
- 1 Faisceau d'attente de 14 voies de 750 m
- 4 Reachstackers
- 32 prises reefer

### ORGANISATION DE LA PLATE-FORME MULTIMODALE DE DELTA 3 ET DES ZONES D'ACTIVITÉS ASSOCIÉS



Source : DELTA 3.

## 02IDIAGNOSTIC

L'accessibilité de la zone se fait principalement depuis un échangeur dédié sur l'A1. Ce choix d'un accès unique (en dehors des accès de secours) a pour objectif de canaliser les flux sur le réseau structurant et ainsi limiter les nuisances sur les zones urbaines proches.

Une zone d'activités de la taille de Delta 3 a un impact non négligeable en termes de transport et de mobilité, tant au niveau du transport de marchandises qu'au niveau des déplacements de personnes (salariés, visiteurs, étudiants).

De 2008 à 2010, un plan de déplacements de zone a été élaboré.

- La desserte en transport collectif

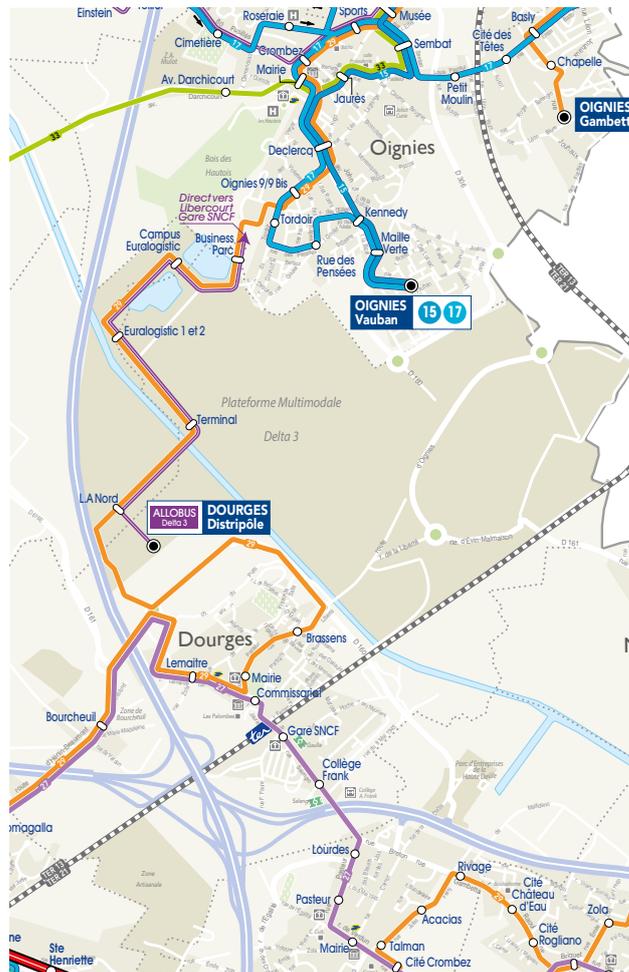
La zone est desservie par la ligne 29 et par le service allobus qui assurent une connexion vers la gare de Libercourt.

La zone est desservie par 6 points d'arrêt.

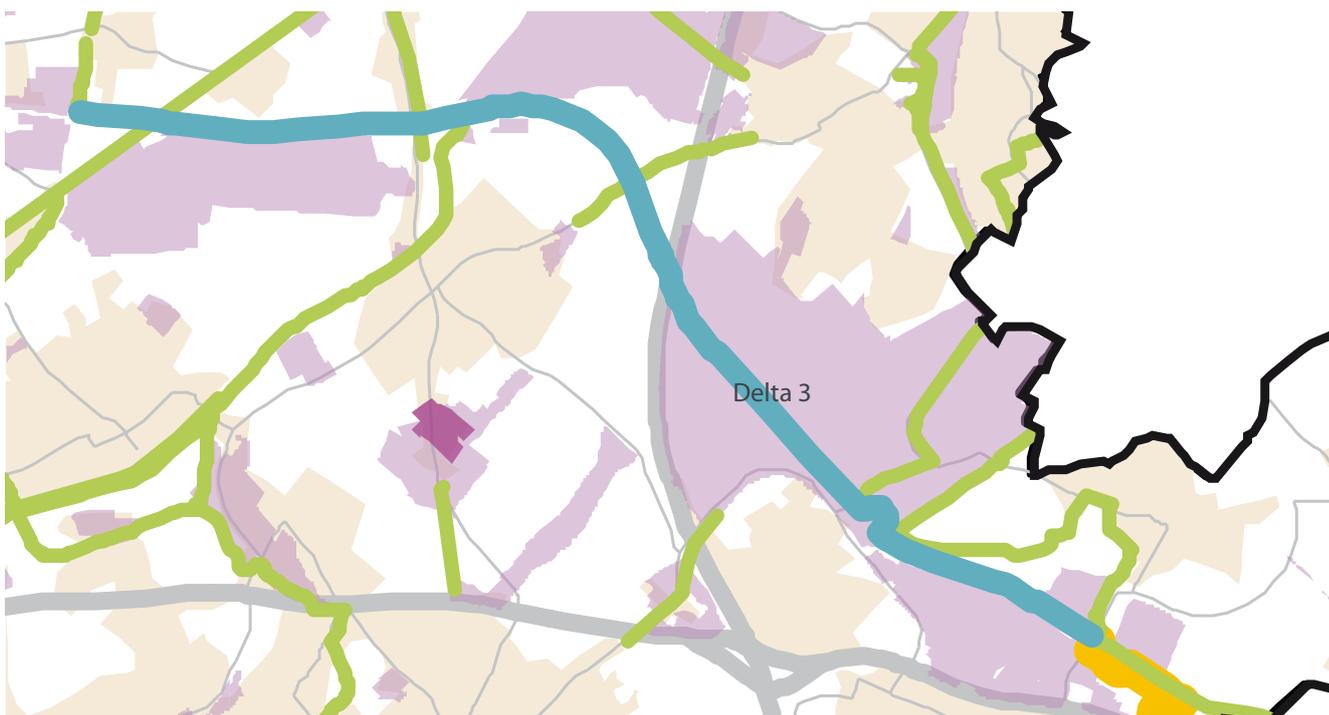
A noter que Delta 3 sera desservie par la future ligne de BHNS Bulle 7 avec une fréquence de 15 minutes par sens en heures de pointe et de 30 minutes en heures creuses.

- Des itinéraires cyclables encore insuffisants

Au niveau des itinéraires cyclables, on peut noter la présence d'aménagements cyclables à proximité de la zone. En revanche, la zone étant entièrement fermée pour des questions de sécurité, ceux-ci ne participent pas à sa desserte.



Source : TADAO, 2014



# 02IDIAGNOSTIC

## 15. Entreprises Réseau (ex Carvin Entreprises)

En novembre 2006, faisant le constat de nombreux dysfonctionnements sur les parcs d'activités, quelques entreprises du Parc d'activité du Château créaient Carvin Entreprises. Aujourd'hui ce club compte 120 adhérents et il s'est étendu sur les villes de Oignies, Libercourt et Courrières, regroupant 6 zones d'activités.

### Carvin :

- Zone du Mont Soleau
- Zone du Château

### Libercourt :

- Zone des Botiaux
- Zone des Portes du Nord
- Zone du Parc à Stock

### Oignies :

- Zone d'activités

L'ensemble des ces zones concentre plus de 2 500 employés.

Un Plan de déplacements inter-entreprises a été élaboré de 2010 à 2011.

- Une accessibilité routière victime d'un encombrement routier en heures de pointe

Les éléments qui suivent sont issus du diagnostic du Plan de déplacements de Zone établi par Helfy Environnement. Ces derniers mettent en évidence un encombrement routier que ce soit au niveau des voiries du réseau principal qu'au niveau des carrefours.

- Une accessibilité en transport en commun pour les principales zones d'activités

Suite à la restructuration du réseau en janvier 2012, certaines lignes ont été repensées afin de desservir au mieux certaines zones d'activités de Carvin Entreprises.



# 02IDIAGNOSTIC



Source : tadao 2017.

Zone d'activités de Carvin : ZI du Château

Cette zone dispose d'une desserte dédiée de type allobus permettant de rejoindre la gare de Libercourt.

Zone industriel des Portes du Nord de Libercourt :

La zone est accessible depuis l'arrêt ZI des Portes du Nord (lignes 15 et 17) qui assure notamment une desserte vers le centre ville de Carvin et vers la gare de Libercourt.

En plus de cette offre régulière, la zone est directement desservie par une ligne allobus dédiée qui assure également une liaison vers la gare de Libercourt.

A noter que l'arrêt ZI des Portes du Nord sera desservie en 2019 par la future ligne de BHNS Bulle 5 avec une fréquence de 15 minutes par sens en heures de pointe et

de 30 minutes en heures creuses.

Zone des Botiaux :

Cette zone ne dispose pas d'une bonne accessibilité avec le réseau de transport urbain TADAO.

Zone d'Activité «ZI du Parc À Stock » et Pierre Loti de Oignies :

La zone est desservie par la ligne 17 qui assure une liaison vers les différents quartiers de Oignies et vers la gare de Libercourt.

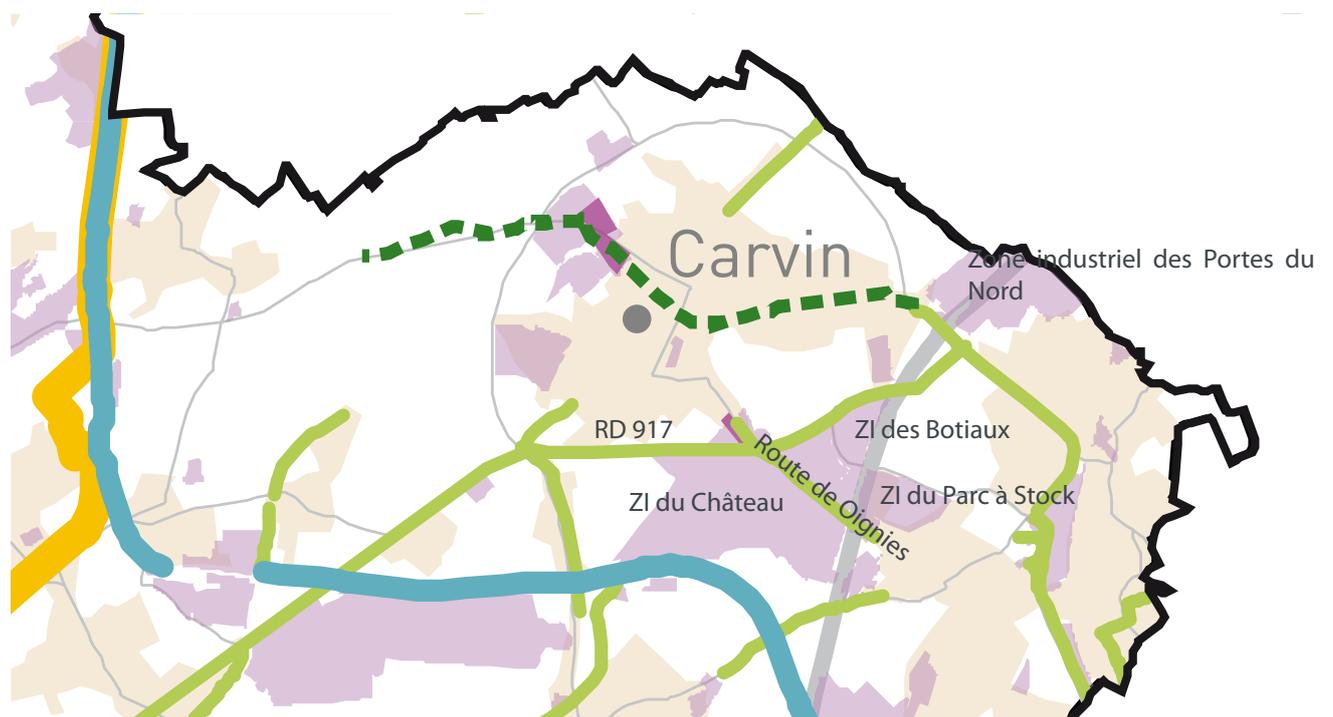
## 02IDIAGNOSTIC

- Une accessibilité en modes actifs faiblement développée

Aux abords des zones, on peut noter la présence de pistes cyclables sur la RD917, sur la route de Oignies. A noter que si ces aménagements ont le mérite d'exister, ils ne sont pas conformes au schéma cyclable du SMT.

A proximité de la ZI des Portes Nord, on peut également noter la présence d'un aménagement cyclable / modes doux le long de la D954 à Libercourt.

En revanche, au sein des zones il n'existe pas ou peu d'aménagements.



# 02IDIAGNOSTIC

## 16. Parc d'Activités de la Motte du Bois

Le parc d'Activités de la Motte du Bois est situé sur la commune de Harnes. Il bénéficie d'une bonne accessibilité routière via la RD 917 qui le connecte à l'A1 et à l'A21.

Le Parc d'activités est également équipé de deux quais fluviaux utilisés principalement pour du vrac en lien avec la filière déchets et BTP.

- Une desserte en transport collectif en cours d'évolution

La zone n'est actuellement pas desservie par le réseau tadao. En revanche, en 2019, elle sera desservie par la future ligne de BHNS Bulle 5 avec une fréquence de 15 minutes par sens en heures de pointe et de 30 minutes en heures creuses.

- Accessibilité modes doux

La zone d'activités s'organise le long d'un axe de près de 2,5 km bordé d'un aménagement cyclable en site propre. Cet aménagement vient se connecter à des aménagements existants le long de la RD 917 peu sécurisants pour les cyclistes en raison de l'absence de protection en dépit d'un trafic poids lourds important.

Au sein de la zone, il n'existe en revanche pas de chemins piétonniers.

Compte tenu du trafic poids lourds élevé, il conviendrait de sécuriser les traversées modes doux au sein de la zone.



# 02IDIAGNOSTIC

Zones d'activités des Renardières, de La Croisette, du Bois-Rigault ainsi que la zone commerciale de Cora Lens 2

Les zones d'activités des Renardières, de La Croisette, de Bois-Rigault ainsi que la zone commerciale de Cora Lens 2 sont situées de part et d'autre de l'autoroute A21 et de la RN47, et s'étendent sur les communes de Lens et Vendin-le-Vieil.

Le Centre Commercial Lens 2 :

- Accessibilité routière

Le centre commercial Cora Lens 2 est situé au Nord de Lens entre la RD947 (axe historique Lens-La Bassée) et la RN47 à partir de laquelle il est accessible depuis un échangeur.

- Accessibilité transport en commun

Le centre commercial bénéficie d'une bonne accessibilité en transport en commun (desserte par la Bulle 3, la ligne Mozaïc 35). La Bulle 3 est une des lignes fortes du réseau, elle dessert la zone toutes les 20 minutes, de 6h à 22h. A horizon 2019, la Bulle 3 sera transformée en ligne de BHNS avec une offre accrue (un bus tous les 8 minutes en heures de pointe et tous les 15 minutes en heures creuses).

- Accessibilité modes doux

Un itinéraire cyclable existe à l'est de la zone le long de la RD 947 assurant un liaison vers Lens au sud et vers Hulluch au Nord.

Au sein de la zone, hormis dans l'extension récente, il n'existe pas d'aménagements cyclables.

La qualité des cheminements piétonniers est également très hétérogène avec des aménagements de qualité au niveau du retail parc inauguré en 2017 et des aménagements inexistant sur certaines parties anciennes.

Piste cyclable le long de la RD947



© AULA

Aménagement récent au sein du retail park



© AULA

Aménagement à poursuivre dans la partie ancienne de la zone



© AULA

Aménagements à requalifier dans la partie ancienne de la zone



© AULA

# 02IDIAGNOSTIC



# 02IDIAGNOSTIC

## Parc d'Activités de la Croisette :

Le Parc d'Activités de la Croisette se situe au nord de l'échangeur n°9 de l'A21 qui lui assure une bonne accessibilité via la RD947. La zone comporte des entreprises de transport et de logistique ainsi que des entreprises de la filière BTP.

La zone se démarque des autres zones d'activités par la présence d'un établissement pénitencier et d'un centre de rééducation pédiatrique.

La zone est équipée d'une station service PL et sera équipée d'une station GNV qui peuvent générer un trafic poids lourds supplémentaire au niveau de l'échangeur 9 ou dans la traversée de la zone cora Lens 2.

### •Accessibilité transport en commun

Le Parc d'Activité de la Croisette bénéficie d'une assez bonne accessibilité en transport en commun puisqu'il est tangenté par la Bulle 3 et la ligne 35.

### •Accessibilité modes doux

Il n'existe pas de cheminements cyclables au sein de la zone de la Croisette. En revanche, l'ensemble des voiries sont équipées d'un trottoir séparé de la circulation par une haie basse.

## Parc d'Activités des Renardières :

Le Parc d'Activités Les Renardières se situe au sud de l'A21 à proximité de l'échangeur 10. Il bénéficie d'une bonne accessibilité théorique qui peut être dégradée en heures de pointe, l'échangeur 9 étant un des accès au centre ville de Lens. Dans le cadre de l'accessibilité du futur CH de Lens, un réaménagement de l'échangeur n°9 viendra améliorer la desserte de la zone. Le passage de la Bulle 3 viendra également apporter une offre à la fréquence élevée à horizon 2019. Les aménagements piétonniers et cyclables sont quasi inexistant.

## Parc d'Activités du Bois Rigault :

## Travaux liés à la création d'une station GNV



© AULA

Absence d'aménagements cyclables



© AULA

Absence d'aménagements cyclables



© AULA

Aménagements à requalifier



© AULA

# 02IDIAGNOSTIC

Le Parc d'activités se situe à proximité immédiate du centre commercial Lens 2 à l'est de la RN47. De fait, il possède une excellente accessibilité routière via l'échangeur commun avec la zone commerciale qui permet également de rejoindre rapidement l'A21.

La zone se caractérise par la forte présence des activités logistiques en lien notamment avec la grande distribution.

La zone est très étendue, la partie sud étant en façade de l'échangeur A21/RN47.

La zone d'Activités du Bois-Rigault est desservie depuis 2015 par une offre de transport à la demande (2 allers et

3 retours par jour du lundi au samedi).

Les voiries de la zone du Bois-Rigault sont équipées de cheminements piétonniers. En revanche, il n'existe pas de cheminements cyclables malgré un trafic poids lourds important et un flux de transit non négligeable depuis les zones habitées situées au sud de l'échangeur d'accès de la RN47.

## Aménagements à requier

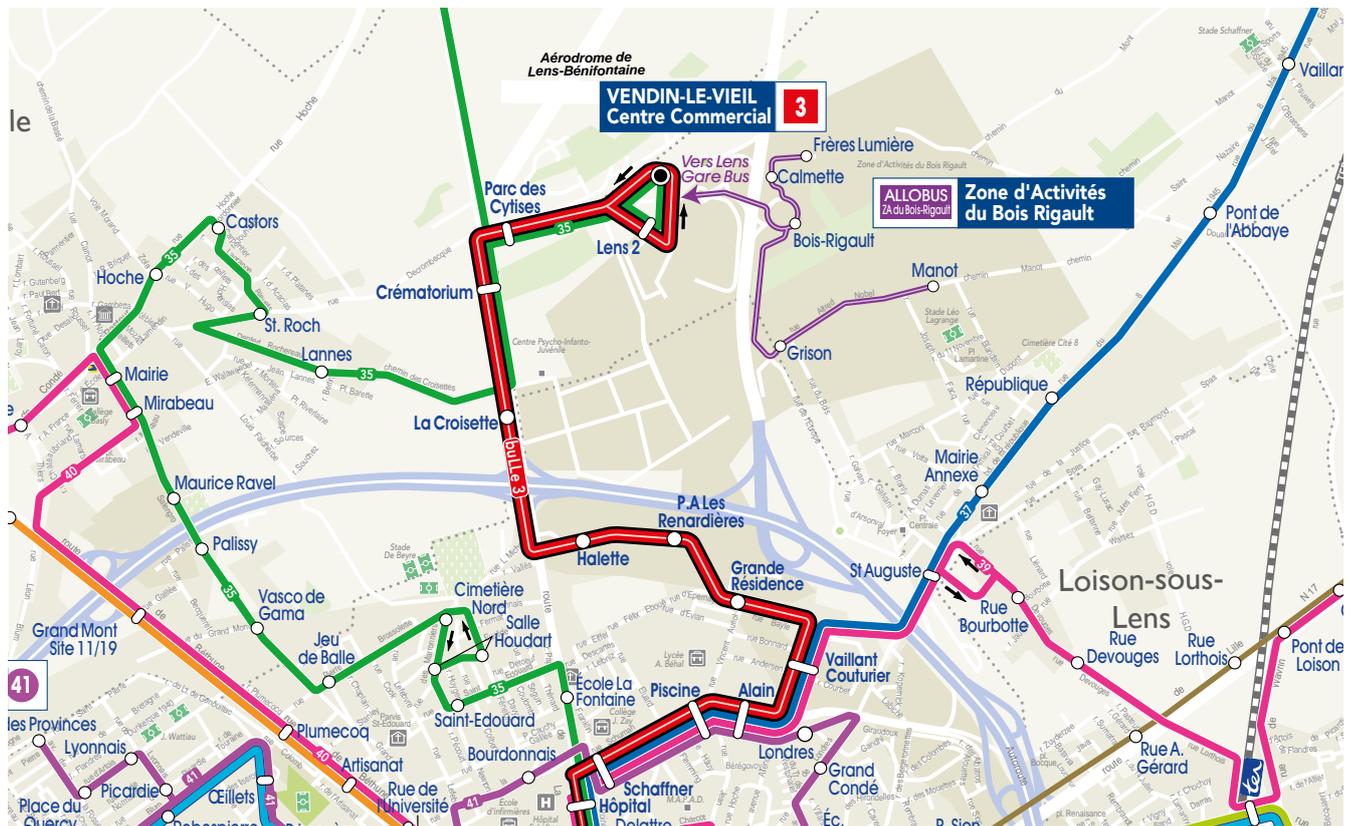


© AULA

## Absence d'aménagements cyclables



© AULA



Source : tadao 2017.

# 02IDIAGNOSTIC

## 18. Zone d'Activités de l'Alouette

Connectée à l'autoroute A21 via la D58, la zone d'activités de l'Alouette est située sur la commune de Liévin.

Cette zone créée dans les années 70 est en cours d'extension (80 hectares) ce qui portera sa superficie à 146 hectares.

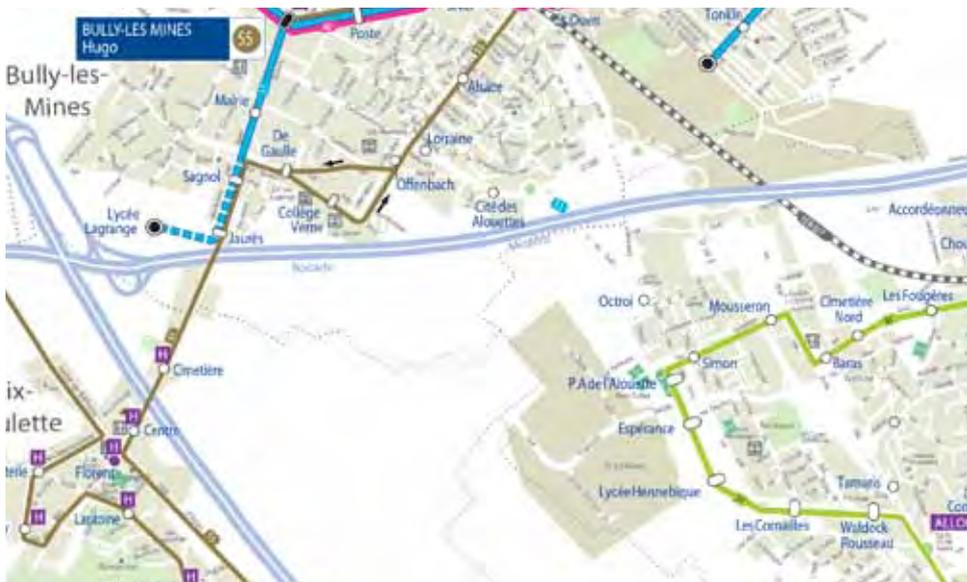
Compte tenu des développements au nord de l'A21 à proximité de l'échangeur 7 (développement au sein de la zone Quadraparc), on peut s'interroger sur la capacité de l'échangeur 7 à absorber l'ensemble des flux générés, notamment les flux des activités logistiques qui devraient être implantées dans l'extension du Parc.

- Accessibilité transport en commun

La Zone d'Activités de l'Alouette est desservie par deux lignes du réseau via un arrêt qui se trouve à environ 500 m de la zone d'activités.

- Des cheminements piétonniers au sein de la zone mais une absence de cheminements cyclables

La zone est équipée de trottoirs ou de cheminements piétonniers séparés de la chaussée par des aménagements paysagers. En revanche, il n'y a pas d'aménagements cyclables.



Source : tadao 2017.

### Aménagements piétonniers au sein de la zone des Alouettes



© AULA

### Absence de prise en compte des cyclistes



© AULA

# 02DIAGNOSTIC

## 19. Zones Commerciales Auchan/Maison+

Les zones commerciales d'Auchan à Noyelles-Godault et Maison+ à Hénin-Beaumont se sont fortement développées ces dernières années avec l'implantation, le long de l'autoroute A1 et autour de ses deux échangeurs (17 et 16.1) ; de nombreuses enseignes commerciales et autres entreprises.

Ce développement se traduit par une forte augmentation des volumes de trafic sur l'ensemble du secteur avec des périodes de saturation ponctuelle sur certains axes et à l'intérieur des zones commerciales.

Aujourd'hui ces deux zones regroupent environ :

- 70 enseignes/entreprises, dont Auchan et IKEA
- 3 000 salariés
- Environ 4 000 véhicules/heure aux périodes les plus fréquentés sur certains carrefours

Un Plan de Déplacements de Zone a été élaboré entre 2009 et 2010.

- Des sites bénéficiant d'une excellente accessibilité routière

Le centre commercial d'Hénin-Beaumont se situe à proximité de l'échangeur A1-A21, carrefour entre les agglomérations de Lens-Hénin, Douai, Lille et Arras.

Deux diffuseurs autoroutiers desservent le centre commercial, il s'agit des accès aux bretelles 16.1 et 17 toutes deux connectées à l'autoroute A1.

Le site de Maison+ avec IKEA est desservi par l'échangeur 16.1

- Une desserte en transport en commun disparate selon les deux zones commerciales

6 lignes de bus (dont la Bulle 1) desservent la zone commerciale AUCHAN de Noyelles-Godault ainsi qu'une ligne allobus au niveau de l'arrêt Noyelles-Godault Europe. Cet arrêt est l'un des plus fréquentés du réseau tadoo.

La zone commerciale Maison+ est desservie par la ligne Mozaïc 25 et l'Allobus E.

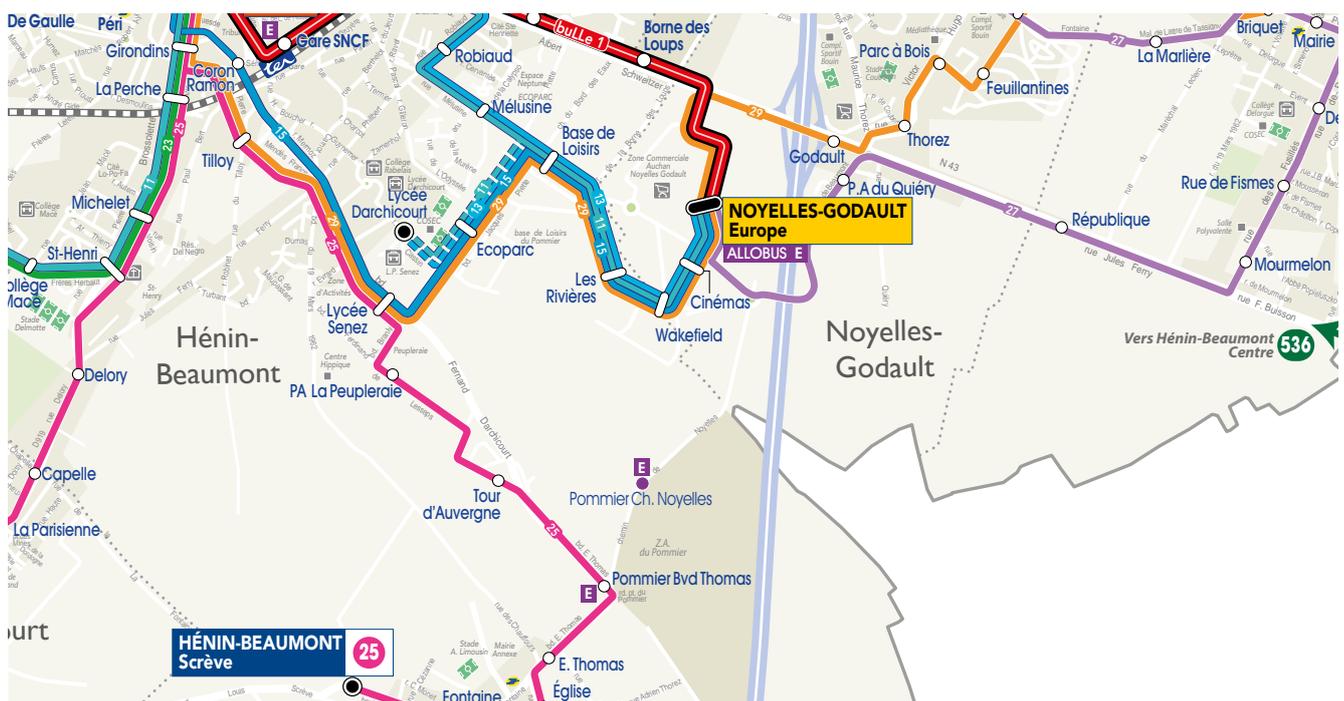
**La ligne Mozaïc 25 :** dessert la zone commerciale Maison+ toutes les heures.

- Une accessibilité modes doux difficile

Les aménagements cyclables sont réduits sur la zone. Une piste cyclable bi-directionnelle longe la RD943 en provenance de Douai vers Lens. Son itinéraire préférentiel s'arrête peu après l'entrée d'Hénin-Beaumont.

Une bande cyclable est également présente aux abords du magasin IKEA. Elle mène au garage à vélo du magasin.

Enfin, sur le reste du site de Maison+, des arceaux réservés pour les modes doux sont à disposition des clients.



Source : tadoo 2017.

# 02IDIAGNOSTIC

## 20. Centre commercial de Liévin

Le centre commercial de Liévin est situé en coeur d'agglomération entre le centre-ville et des quartiers d'habitations au nord composés d'anciennes cités minières. Il regroupe de différentes enseignes de la grande distribution dont un cinéma et un hypermarché.

- Accessibilité routière

Se situant en centre-ville, les enseignes commerciales disposent d'une bonne accessibilité routière. Il est traversé par le boulevard Leclerc et au sud se situe la rue Jean-Jaurès, principale artère de Liévin.

- Accessibilité transport en commun

Le centre commercial est desservi par la ligne Bleue 13, la ligne Mozaïc 31 et 3 lignes Allobus : G, H et I.

La ligne Bleue dessert la zone commerciale toutes les 30 minutes.

La ligne Mozaïc dessert la zone commerciale toutes les heures.

Les lignes Allobus sont des lignes de transport à la demande.

- Des aménagements cyclables inexistants

La zone est relativement bien équipée en aménagements piétonniers. En revanche, aucun aménagement cyclable n'est présent autour de la zone commerciale.



© AULA

### Enjeux I

- Développer la cohérence du transport de marchandises à l'échelle de l'Aire Métropolitaine de Lille
- Valoriser et exploiter le potentiel des infrastructures ferroviaires et fluviales
- Développer l'usage des sites multimodaux
- Rationaliser le transport routier
- Favoriser le développement des zones d'activités situées à proximité des infrastructures de transports alternatifs
- Favoriser le développement de filières de distribution locale
- Améliorer la livraison des marchandises en milieu urbain
- Développer l'accessibilité modes doux vers les ZA



Source : tadao 2017.

# O2IDIAGNOSTIC

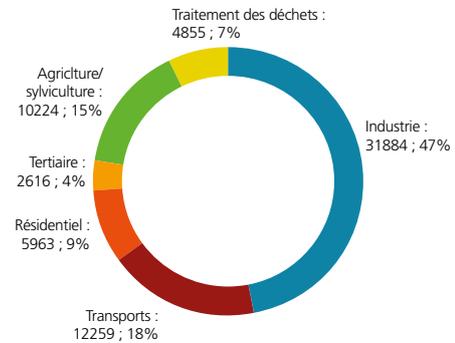
## VI. Les impacts environnementaux des transports et de la mobilité

### 1. Mobilité et émissions de gaz à effet de serre

La réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES) est l'un des enjeux environnementaux majeurs notamment en raison de la nécessité d'agir pour limiter l'impact sur le climat. En signant le protocole de Kyoto, la France s'est engagée à participer à cette réduction en visant pour 2050 une division par 4 des niveaux d'émission de GES par rapport à 1990. Le domaine des transports est indéniablement aujourd'hui l'un des plus préoccupants du point de vue des émissions de GES, compte tenu de sa forte contribution au bilan national (38%) (source : MEDDE, Chiffres clés du climat France et Monde Édition 2016).

D'après l'observatoire climat des Hauts de France, à l'échelle de la Région, le secteur des transports représente 18% des émissions de GES et connaît une augmentation de ses émissions (+7 % entre 2009 et 2014).

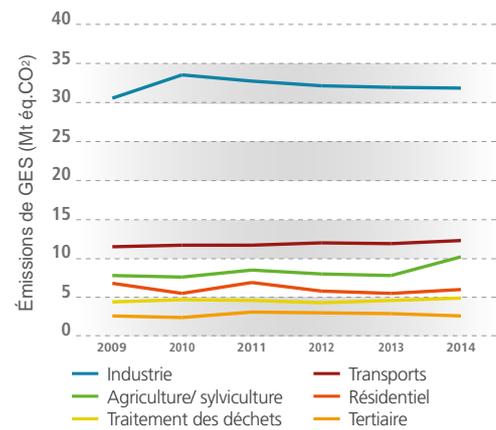
### Émissions directes de gaz à effet de serre par secteur, 2014, HDF (en kt éq CO<sub>2</sub>, hors UTCF\*)



Source : Observatoire Climat HDF - Outil NORCLIMAT, complété avec inventaire Atmo HDF

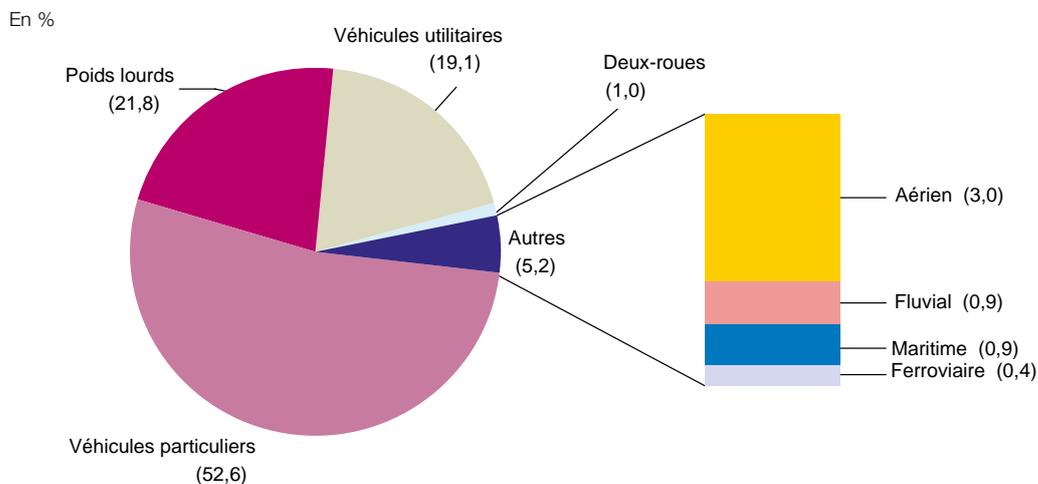
\*UTCFC : Utilisation des Terres, leurs Changements d'affectation et la Forêt

### Émissions directes de gaz à effet de serre par secteur, HDF (en Mt éq CO<sub>2</sub> hors UTCF\*)



Source : Observatoire Climat HDF - Outil NORCLIMAT, complété avec inventaire Atmo HDF

\*UTCFC : Utilisation des Terres, leurs Changements d'affectation et la Forêt



Source : Citepa, juin 2015

1. Émission de GES par tonne-km de marchandises transportées.
2. Émission de GES par km-voyageur transporté.
3. Comprend uniquement les transports à l'intérieur de la métropole.

# 02IDIAGNOSTIC

## 1.1. Impact des déplacements des habitants en termes d'émissions de CO2

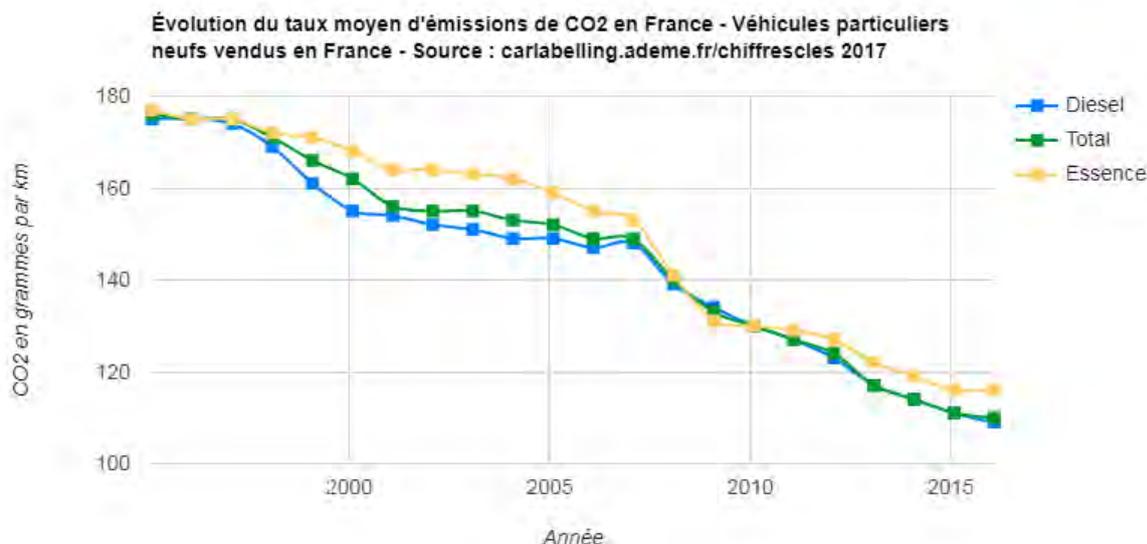
D'après les résultats l'Enquêtes Ménages Déplacements (EMD), l'âge moyen du parc automobile du périmètre du SMT Artois-Gohelle était de 10 ans en 2005/2006. Pour un véhicule immatriculé en 1995 qui correspond à l'âge moyen du parc en 2005/2006, la valeur moyenne était de 176 g de CO<sub>2</sub>/km (175 g pour les véhicules diesel et 177 g pour un véhicule essence) (source ADEME).

En 2016, en faisant l'hypothèse que le parc a toujours un âge moyen proche de 10 ans, il convient de prendre comme référence les émissions de CO<sub>2</sub> correspondant à un véhicule neuf immatriculé en 2006 soit 149 g de CO<sub>2</sub>/km (147 g pour les véhicules diesel et 155 g pour un véhicule essence).

Sur la base de l'EMD et de l'Enquête Cordon, on peut estimer le nombre de km parcourus par les véhicules des ménages du territoire Artois-Gohelle à 10 847 426 kms journaliers. En appliquant les ratios de l'ADEME, la génération de CO<sub>2</sub> liée à l'usage de l'automobile par les habitants du territoire serait de 1 905 tonnes de CO<sub>2</sub>/jour en 2005/2006 et 1 624 tonnes / jour en 2017.

Les bus affectés au fonctionnement du réseau Tadao parcourent en moyenne 12 millions de km par an avec une consommation moyenne de 35l/100 km. En se basant sur les ratios ADEME d'émissions de CO<sub>2</sub> par litre de carburant consommé (3,14 kg de CO<sub>2</sub> par kg de gazole soit 2,65 kg par litre), on peut estimer les émissions de CO<sub>2</sub> liées à la circulation des bus à environ 30,5 tonnes de CO<sub>2</sub>/jour.

## ÉVOLUTION DES ÉMISSIONS DE CO2 DES VÉHICULES NEUFS



Source : ADEME, Évolution du marché, caractéristiques environnementales et techniques, Véhicules particuliers neufs vendus en France, édition 2017.

## 1.2. Impact des transports de marchandises en termes d'émissions de GES

Le Nord - Pas-de-Calais se trouve au croisement de plusieurs corridors routiers importants au niveau international (reliant la péninsule ibérique à l'Europe du Nord, et la Grande-Bretagne au reste de l'Europe) et plusieurs lignes maritimes grâce au port de Dunkerque qui lie la région au reste du monde. Cette situation place la région dans une position stratégique pour le transport de marchandises qui se traduit par des flux de transports très importants.

Au niveau national, on peut estimer que le transport routier de marchandises représente 41% de l'ensemble des émissions de GES (poids lourds + véhicules utilitaires)

liés aux déplacements de personnes et de marchandises, le fluvial représentant environ 1% et le ferroviaire 0,9%.

A l'échelle du territoire du SMT Artois-Gohelle, il est difficile d'estimer précisément les émissions de CO<sub>2</sub> liées au transport de marchandises en raison de l'absence de données précises sur la génération du territoire.

A titre indicatif, l'estimation des consommations énergétiques réalisée à l'échelle du pôle métropolitain de l'Artois indique une part des consommations liées au fret de 9% de l'ensemble des consommations imputables au territoire.

# 02IDIAGNOSTIC

## 2. Impact de la mobilité sur la qualité de l'air

Les enjeux en termes d'émissions ne se limitent à la réduction des émissions de GES, se pose également la question des émissions de polluants qui impactent la qualité de l'air en modifiant la teneur ambiante des gaz ou particules. Selon les niveaux de concentration, ces polluants peuvent avoir des impacts négatifs sur la santé humaine, la végétation et les écosystèmes, influencer le changement climatique et provoquer des nuisances olfactives excessives. L'ampleur de ces conséquences dépend aussi de la fragilité du milieu récepteur.

Une étude réalisée par « Santé Publique France en juin 2016 » précise que la pollution de l'air correspond à une perte d'espérance de vie pouvant dépasser 2 ans dans les villes les plus exposées, plus précisément entre 11 et 16 mois dans les Hauts-de-France selon le type de commune (rurale, moyenne ou grande). De plus, l'étude estime que 48 000 décès par an sont attribuables à la pollution en France, dont 6 500 en Hauts-de-France.

### 2.1. La qualité de l'air sur le territoire Artois Gohelle

Depuis le 1er janvier 2017, Les associations de surveillance de la qualité de l'air de Picardie (Atmo Picardie) et du Nord – Pas-de-Calais (atmo Nord – Pas-de-Calais) ont fusionné suite à la réforme territoriale et à la création de la région Hauts-de-France.

Atmo Hauts-de-France, agréée par le Ministère en charge de l'Environnement, est membre de la Fédération Atmo France, regroupant les 17 organismes agréés.

L'indice Atmo d'une agglomération (au sens Insee) est calculé à partir des mesures des stations urbaines et périurbaines (pollution de fond) des 4 polluants suivants : ozone, dioxyde de soufre, particules PM10 et dioxyde d'azote. Le sous-indice le plus élevé, attribué à chacun de ces polluants, détermine la valeur globale de l'indice de la qualité de l'air, sur une échelle de 1 à 10. L'indisponibilité de quelques mesures peut entraîner un manque d'indices sur certaines agglomérations et des pourcentages peu comparables.

Pour le territoire du SMT Artois-Gohelle, atmo édite deux bilans de qualité de l'air à l'échelle du Béthunois et de Douai-Lens.

Pour la région de Béthune, en 2016, la qualité de l'air a été très bonne 20 jours sans pour autant atteindre l'indice le plus faible (1), bonne 265 jours, moyenne 47 jours et médiocre et mauvaise 33 jours.

Pour le secteur Douai-Lens qui couvre la partie Est du périmètre du SMT Artois Gohelle, l'indice atmo a été très bon 31 jours sans pour autant atteindre l'indice le plus faible (1), bon 246 jours, moyen 43 jours et médiocre et mauvais 41 jours.

Globalement, si l'indice de qualité de l'air est plutôt bon, il n'en demeure pas moins que les populations sont exposées en permanence à une pollution de fond et que les concentrations de polluants varient fortement en fonction de la proximité des grands axes routiers.

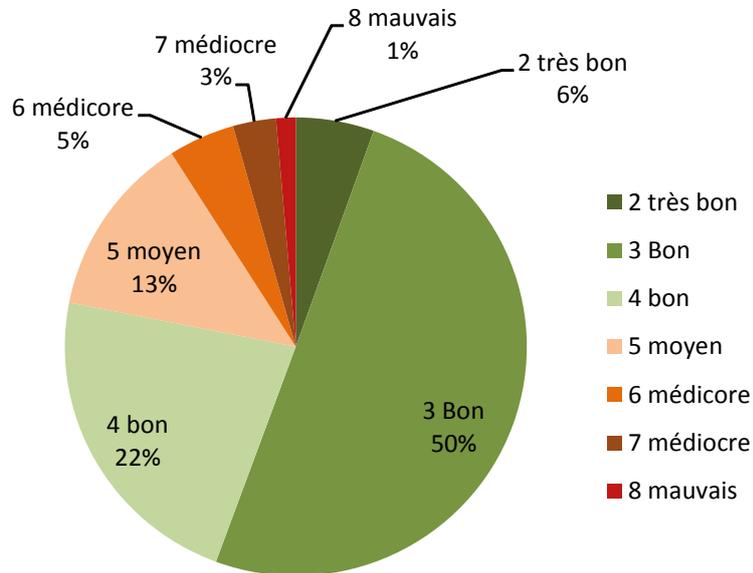
#### INDICE ATMO

10	Très mauvais
9	Mauvais
8	Mauvais
7	Médiocre
6	Médiocre
5	Moyen
4	Bon
3	Bon
2	Très bon
1	Très bon

Source : Atmo Hauts de France.

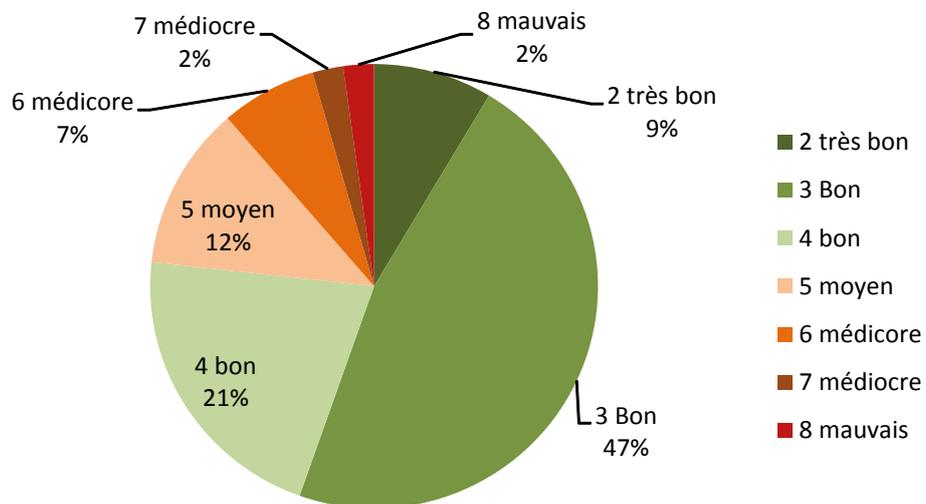
# 02IDIAGNOSTIC

INDICE ATMO 2016 REGION DE BETHUNE



Source : Atmo Hauts de France.

INDICE ATMO 2016 REGION DE DOUAI-LENS



Source : Atmo Hauts de France.

# 02IDIAGNOSTIC

## 2.2 Un usage de l'automobile qui génère des émissions de polluants non négligeables

Avec un usage important de l'automobile, un parc automobile plus âgé que la moyenne (âge moyen d'environ 10 ans en 2005/2006 contre moins de 8 ans au niveau national) et composé à 55% de véhicules diesel (contre 49% en 2005 au niveau national), le territoire est plus impacté que la moyenne par les émissions générées par les déplacements de ses habitants.

Pour estimer les émissions de polluants, le choix a été fait de se baser sur les facteurs d'émissions utilisés par le modèle COPERT (COmputer Program to calculate Emission from Road Transport) qui permettent d'avoir une approche des émissions moyennes des véhicules selon leur mode de propulsion et la norme en vigueur au moment de leur commercialisation.

En croisant ces valeurs de référence avec les observations faites dans le cadre des Enquêtes Ménages Déplacements (âge moyen du parc, répartition essence/diesel et kilométrages parcourus) il est possible d'estimer la génération de polluants pour les années de référence 2005/2006 (âge moyen proche de 10 ans correspondant à des véhicules de normes euro 2) et d'extrapoler pour la situation actuelle (âge moyen de 10 ans correspondant à la norme euro 4 pour la situation actuelle).

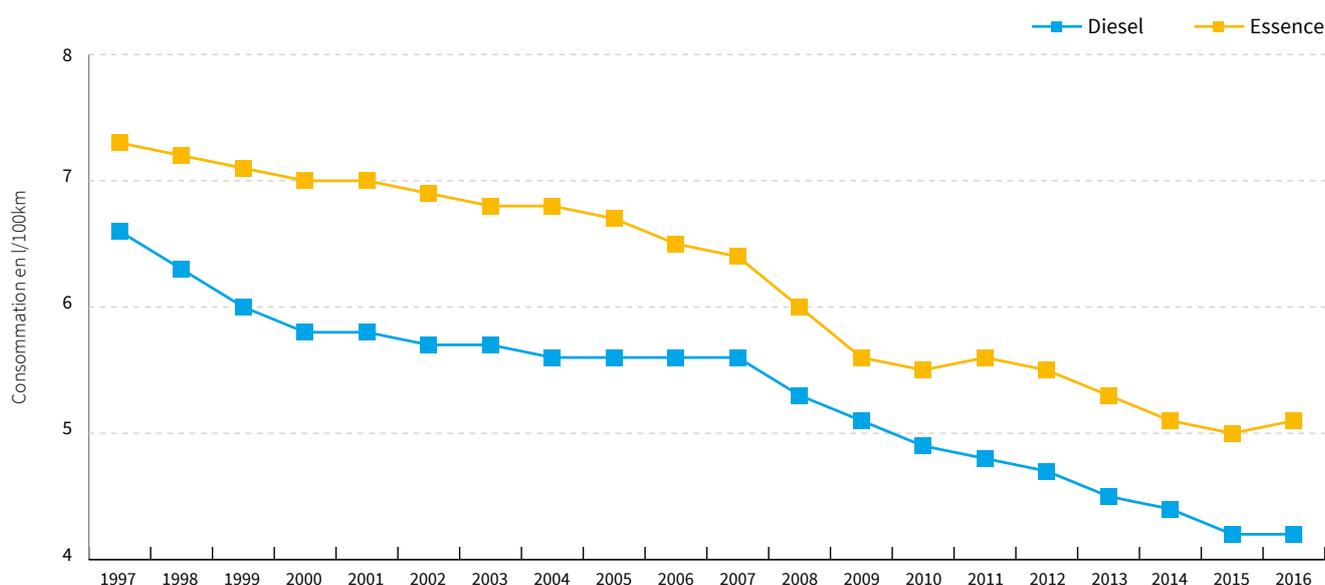
Ce qu'on peut retenir, c'est que du simple fait du renouvellement du parc, le bilan en termes d'émissions de polluants tend à s'améliorer.

Néanmoins, compte tenu de la densité du réseau routier et de l'importance des trafics, la diminution des émissions de polluants liés à l'usage de l'automobile reste un enjeu fort pour le territoire.

BILAN DES ÉMISSIONS DE POLLUANTS LIÉS À L'USAGE DE L'AUTOMOBILE PAR LES HABITANTS DU SMT ARTOIS-GOHELLE (EN GRAMMES)

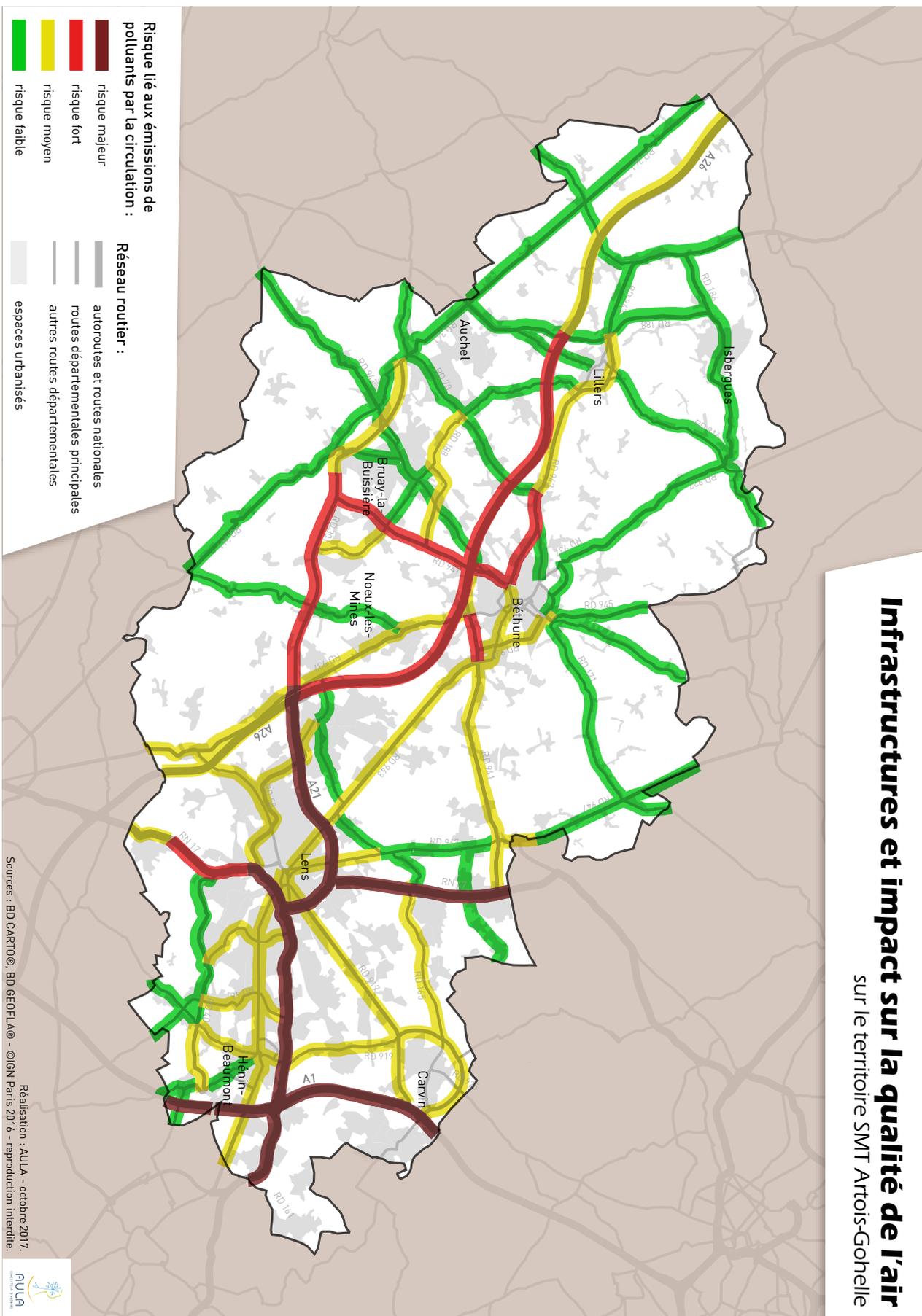
	CO	Hydrocarbures non méthaniques	NOX	PM
bilan 2005/2006	9,8	1,3	6	0,4
bilan 2015/2016	3	0,25	2,4	0,12

## ÉVOLUTION DES CONSOMMATIONS DES VÉHICULES NEUFS



Source : ADEME, Évolution du marché, caractéristiques environnementales et techniques, Véhicules particuliers neufs vendus en France, édition 2017.

# 02IDIAGNOSTIC



# 02IDIAGNOSTIC

## 3. Le bruit

Parmi les nombreuses nuisances répertoriées en France, la plus répandue reste la nuisance sonore, notamment parce qu'elle revêt une grande diversité de formes et de sources. La majorité des bruits provient des transports (routiers, ferroviaires et aériens) et donne lieu à la mise en place de réglementations par les pouvoirs publics afin d'en réduire les impacts.

L'oreille humaine perçoit les bruits compris entre 0 décibel (dB(A)) et 120 dB(A), seuil de la douleur.

Toutefois, certains bruits répétitifs ou intenses (au dessus de 80 dB(A)) peuvent avoir des effets physiques et psychologiques sur la santé.

Les effets physiques les mieux identifiés sont les lésions auditives telles que les acouphènes ou la surdité. Les pathologies cardiovasculaires et la perturbation du sommeil (difficulté d'endormissement, éveils au cours de la nuit et troubles du sommeil) sont également les conséquences possibles d'une exposition prolongée.

Le bruit peut également provoquer des effets psychologiques tels que l'anxiété et la dépression, mais aussi des difficultés de concentration et d'apprentissage, des perturbations de la communication, des troubles du comportement, de l'agressivité...

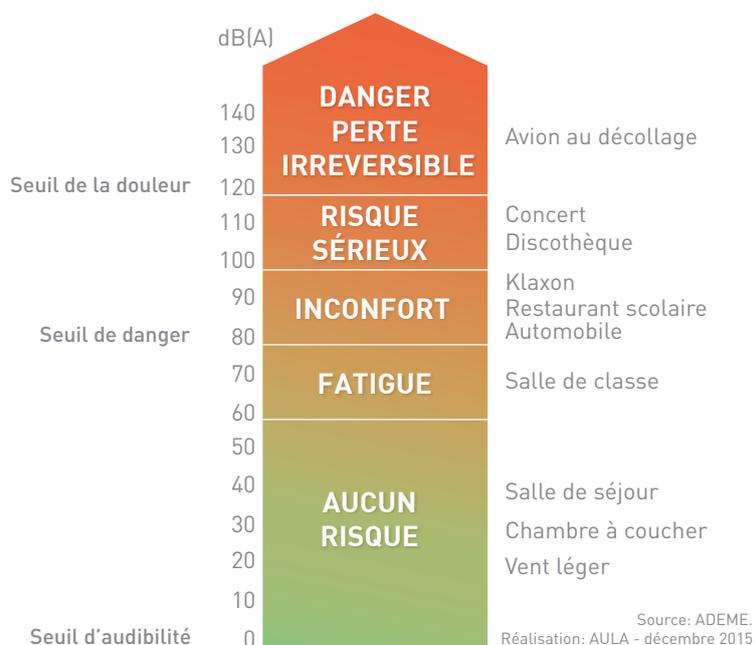
### 3.1. Le Classement des infrastructures bruyantes

Issu de la réglementation française, le classement des infrastructures bruyantes concerne toutes les routes dont le trafic est supérieur à 5 000 véhicules / jour, toutes les voies ferrées interurbaines de plus de 50 trains / jour, ainsi que tous les projets d'infrastructures.

Les catégories sonores des infrastructures sont calculées selon des méthodes normalisées et en fonction des trafics, vitesses ou allures, pourcentage de poids lourds, revêtement de chaussée, géométrie de la voie : profil, largeur...

641 kilomètres d'infrastructures, routes et voies ferrées confondues, sont répertoriées comme bruyantes sur le territoire, selon la réglementation française.

Près de 80% des communes du périmètre d'observation sont concernées par une zone d'incidence autour d'un axe classé bruyant. Sur la CAHC, ce taux monte à 100% des communes impactées par une infrastructure qui sont d'ailleurs les plus fréquentées du territoire. 18% de la surface totale du territoire est couvert par une zone affectée par le bruit des infrastructures. Cette répartition est inégale suivants les territoires.

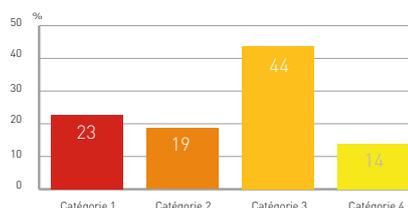


• TABLEAU DE CLASSEMENT DES INFRASTRUCTURES BRUYANTES

Catégorie de l'infrastructure	Zone d'incidence de part et d'autre de l'infrastructure
Catégorie 1 la plus bruyante	300 m
Catégorie 2	250 m
Catégorie 3	100 m
Catégorie 4	30 m
Catégorie 5	10 m

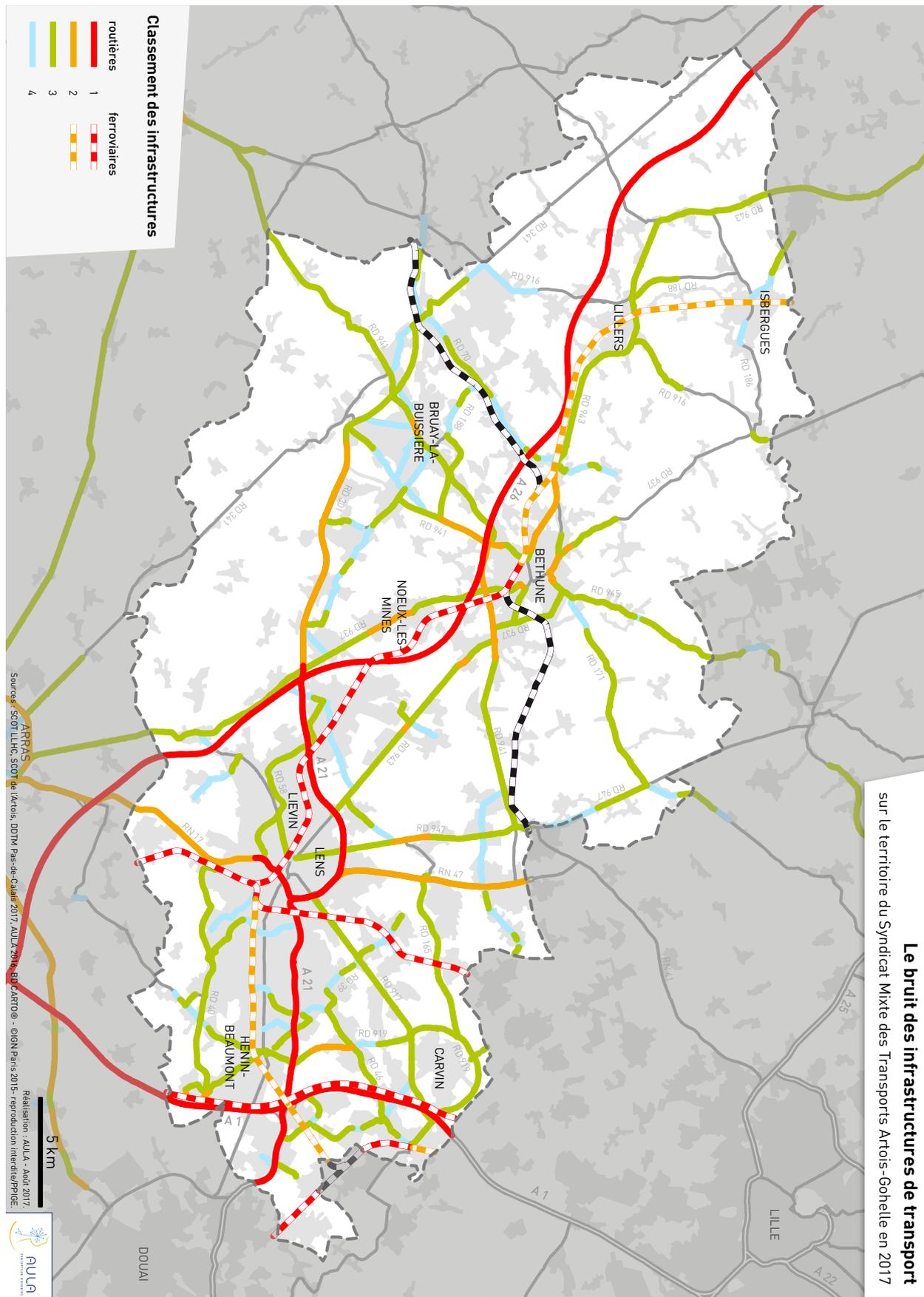
Source : données DDTM 62

• PART DU KILOMÉTRAGE DES AXES EN FONCTION DU CLASSEMENT DES INFRASTRUCTURES



Source : DDTM 2015. Réalisation : AULA - décembre 2015.

# 02IDIAGNOSTIC



## 02IDIAGNOSTIC

### 3.2. Des infrastructures traversant des zones densément habitées

Environ 1/3 de la population du territoire est comprise dans un secteur affecté par le bruit. Toutefois, les populations sont touchées de manière disparate, selon si les territoires sont davantage ruraux ou urbains. La carte ci-dessous illustre la densité de population présente dans les secteurs affectés par une infrastructure classée bruyante. Les autoroutes et routes nationales traversent des territoires urbains très denses notamment autour des agglomérations de Béthune, Lens-Liévin et Hénin-Beaumont, ainsi que les territoires miniers (Bruay-la-Buissière, Noeux-les-Mines, Carvin, Noyelles-sous-Lens...).

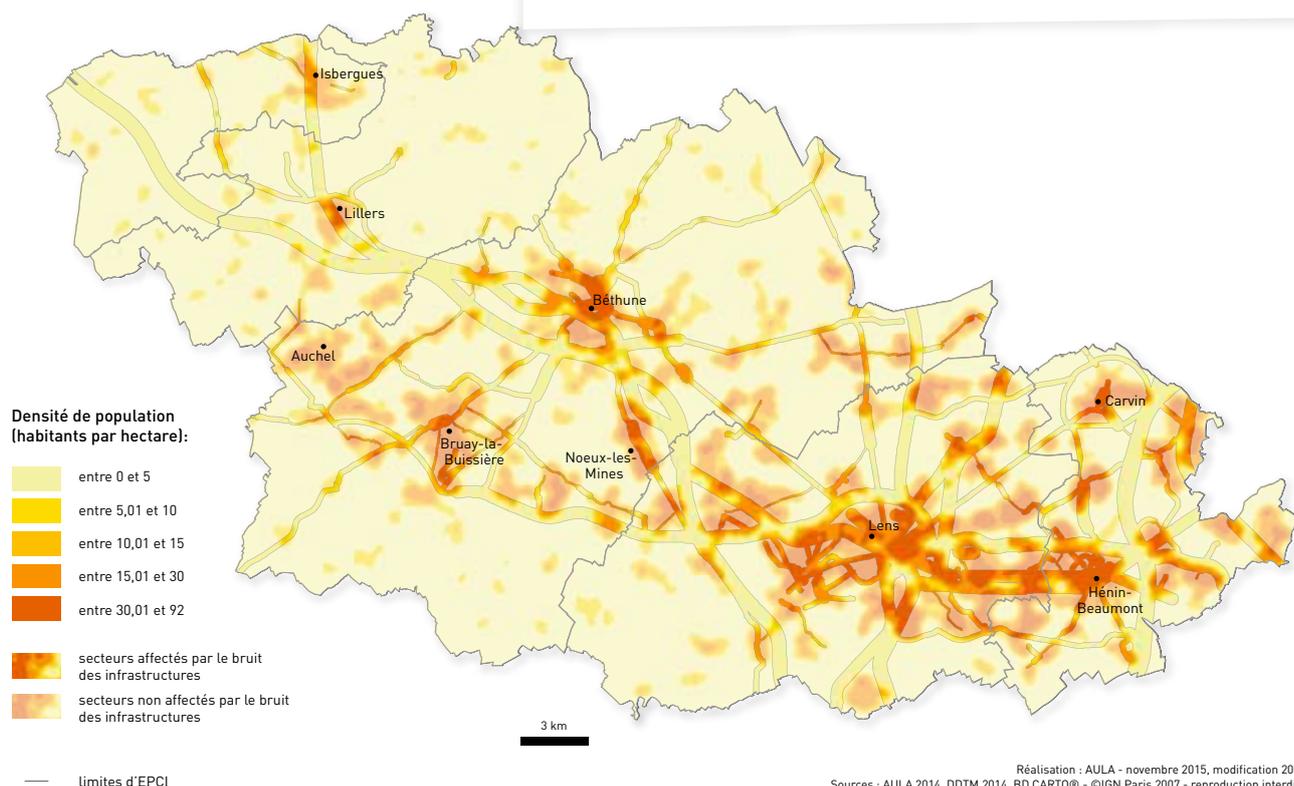
Selon la réglementation française, un PNB est un bâtiment sensible (locaux à usage d'habitation, d'enseignement, de soins, de santé ou d'action sociale), localisé dans une zone urbanisée relativement continue où l'ensemble des infrastructures dépasse la valeur diurne de 70 dB(A). Plus de 1 200 Points Noirs de Bruit (PNB) ont été recensés sur le territoire. Approximativement 40 % des PNB identifiés

entre 1999 et 2002 ont été résorbés depuis. De manière générale, les PNB des transports terrestres sont relativement bien traités pour les voies rapides, mais restent plus problématiques pour les voies nationales, départementales et locales.

#### À SAVOIR :

Pour répondre à la directive européenne, les services de l'État ont réalisé les diagnostics et les PPBE pour les infrastructures routières et ferroviaires majeures (en 2012 et 2015). Les communautés d'agglomérations membres du SMTAG, qui ont la compétence "bruit", réalisent leurs PPBE en intégrant les voiries communales et les Installations Classées pour la Protection de l'Environnement (ICPE).

**Carte des populations impactées par les nuisances sonores sur le territoire du SMT Artois-Gohelle**



Réalisation : AULA - novembre 2015, modification 2017.  
Sources : AULA 2014, DDTM 2014, BD CARTO® - ©IGN Paris 2007 - reproduction interdite.

# 02 DIAGNOSTIC

## 4. Impacts paysagers

Les infrastructures de transport structurantes ont longtemps été synonymes de coupure urbaine ou de rupture paysagère, sans que de réelles solutions à ces problématiques soient recherchées.

L'unique voie d'amélioration qui était explorée consistait à permettre une augmentation du trafic et une diminution des temps de parcours. En matière de transport automobile, confort de l'utilisateur et performance du tracé étaient jusqu'au début des années 80 les objectifs majeurs des projets de transport.

La ville s'est alors adaptée et construite autour de ces axes routiers structurants qui sont devenus la logique de développement jusqu'à la formation de conurbations en dehors de toute échelle raisonnable.

Aujourd'hui la ville cherche à s'affranchir de la voiture, et à retrouver une échelle plus acceptable pour l'individu.

Cette recherche passe par une meilleure prise en compte des différents modes de déplacements et des différents usages des espaces de circulation; mais également par une meilleure intégration urbaine et paysagère de ces espaces dans leur environnement, nécessaire à l'amélioration du cadre de vie.

Les moyens de réconcilier transport, paysage naturel et biodiversité sont devenus une problématique importante dans tout projet de développement de la mobilité.

La trame écologique et paysagère s'installe comme une toile de fond ou les projets de transport doivent s'installer de façon cohérente.

### 4.1. La trame Verte et Bleue :

La densité du maillage viaire sur le territoire implique une fragmentation de la trame Verte et Bleue, et des déplacements d'espèces difficiles. A cela s'ajoute une forte pression de l'urbanisation qui accentue la fragmentation du réseau écologique.

Les continuités des corridors écologiques sont donc largement compromises, et les réservoirs de biodiversités sont souvent directement impactés par les axes de circulation. Toutefois il apparaît que de simples espaces végétalisés le long des infrastructures peuvent contribuer au déplacement des espèces et donc à la préservation de la biodiversité, à l'image de certains talus végétalisés le long des voies ferrées.

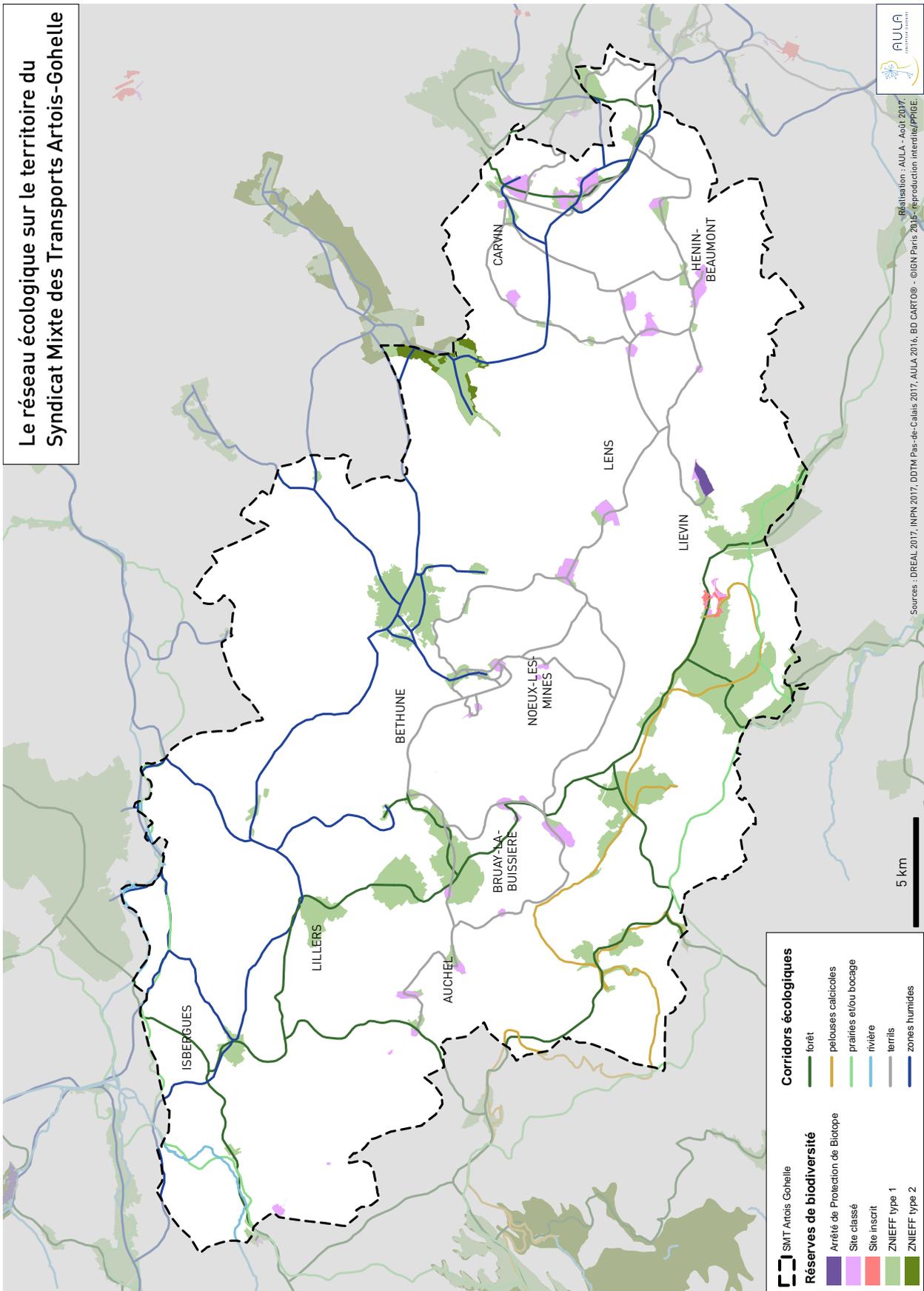
Une meilleure prise en compte du réseau écologique du territoire, notamment par une meilleure intégration paysagère est indispensable à la préservation du potentiel écologique local.

### 4.2. L'insertion paysagère et urbaine au profit des usages

Usage, intégration et insertion sont intimement liés : une amélioration de l'intégration paysagère et une bonne insertion urbaine permettront une meilleure lecture de l'espace et induiront un meilleur fonctionnement, une meilleure appropriation et finalement un meilleur usage de ces espaces.

L'évolution des espaces de circulation ne pouvant se faire sans une évolution de leur usage, l'insertion des axes de circulation dans leur environnement est un élément qui doit être justement considéré pour la réussite d'un projet de déplacement. Il ne s'agit donc pas de créer ou d'améliorer des espaces de circulation superposés au paysage urbain et naturel mais bien d'en faire des morceaux de ville ou de paysage participant à une urbanisation et une pratique plus raisonnée du territoire.

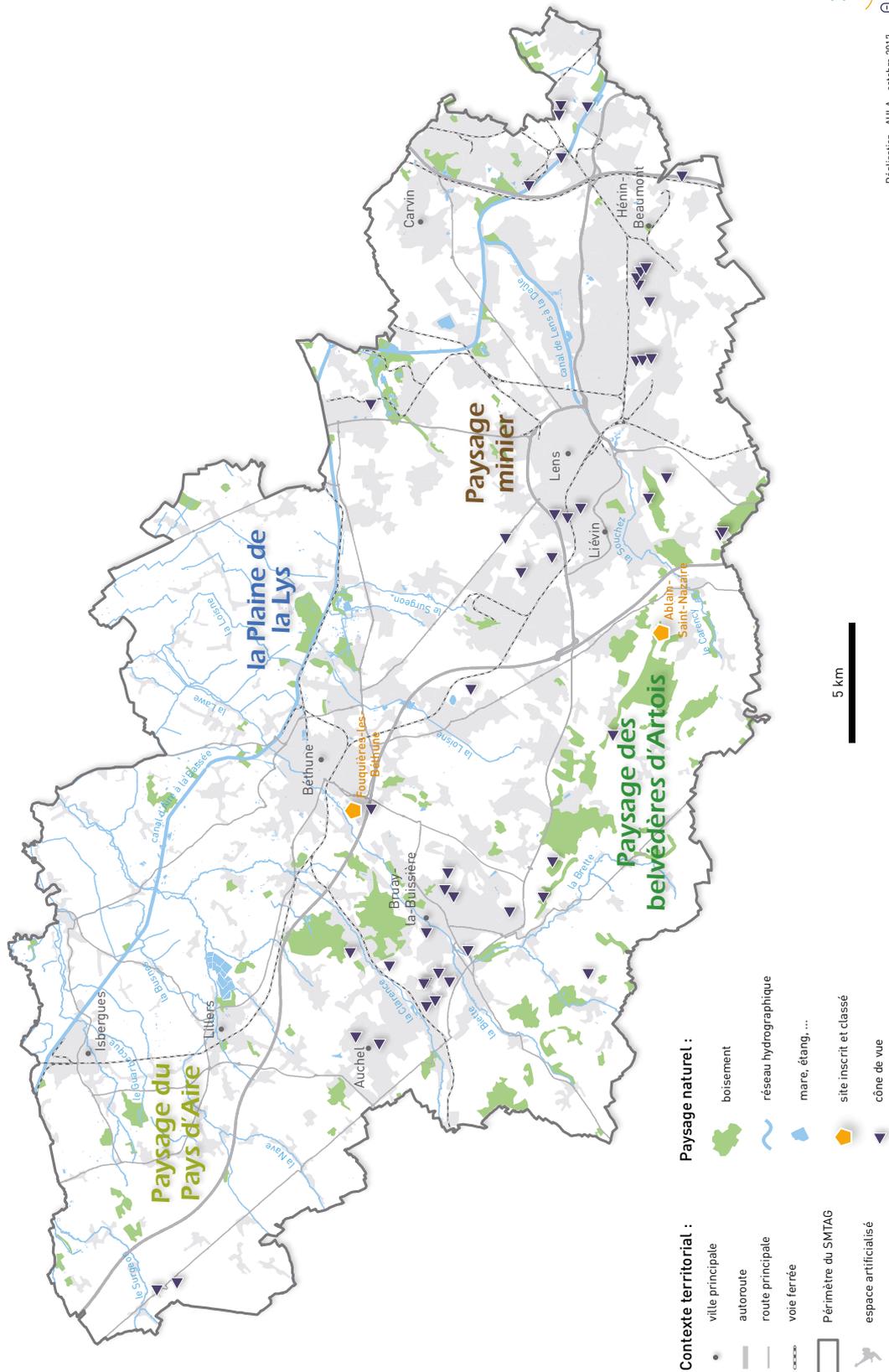
# 02IDIAGNOSTIC





# 02IDIAGNOSTIC

## PRINCIPAUX ELEMENTS PAYSAGERS sur le territoire du SMT Artois-Gohelle



# 02IDIAGNOSTIC

## 4.4. Les impacts de la mobilité sur le petit patrimoine

Au-delà de la pratique du paysage, les axes de déplacements s'inscrivent dans une problématique patrimoniale. Le territoire est, en effet, riche d'une multitude d'éléments patrimoniaux rendus accessibles ou visibles par les axes de circulation. Il s'agit ici d'un impact positif de la mobilité sur l'environnement dans lequel elle s'effectue.

Ainsi ces axes de déplacements, et notamment les axes de transports en commun et les axes de déplacements doux, sont les vecteurs du patrimoine local et servent la découverte du territoire.

Ce rôle de découverte patrimoniale est accentué par les spécificités locales avec la présence d'éléments patrimoniaux de circulation : les cavaliers, qui sont une clé d'entrée importante pour cette mémoire du territoire et du paysage.

## 4.5. Insertion urbaine et paysagère des axes structurants

Sur le territoire du PDU, les axes structurants sont, dans l'ensemble, très peu intégrés à leur environnement, notamment d'un point de vue paysager, et les usages par tous les modes de déplacements souvent problématiques du fait de la large prédominance de la voiture.

Les espaces dédiés aux modes doux sur les voies hors agglomération sont rares et quand ils existent sont souvent non sécurisés (bandes cyclables).

En milieu urbain, le constat est similaire pour ce qui est des cycles. L'intégration urbaine et paysagère est quant à elle réduite au minimum et, dans une majorité des cas, ne permet pas une lecture instinctive de l'espace urbain (hiérarchisation des voies, matérialisation des axes structurants)

Les besoins de hiérarchisation des voies structurantes et de développement des espaces de circulation des modes doux avaient déjà été identifiés dans le SCOT de l'Artois approuvé en 2008 ainsi que dans le PDU de Lens-Liévin-Hénin-Carvin approuvé en 2005.

## 4.6. Rôle et qualité des espaces de circulation desservant les espaces publics structurants.

L'insertion et la valorisation urbaine et paysagère d'un axe de circulation est d'autant plus importante quand il s'agit de connecter un équipement ou un espace public fédérateur à un autre équipement ou réseau existant.

Ainsi, le traitement d'un axe de circulation de même que l'organisation des espaces dédiés aux différents modes de transports peuvent être déterminants dans la mise en perspective d'un équipement et dans sa fréquentation. Plus qu'un moyen d'accès à l'équipement, l'espace de circulation doit faire partie de la scénographie du lieu, améliorer sa lecture et contribuer à son usage.

Le manque de lisibilité du tissu urbain sur le territoire résulte généralement d'un manque de valorisation de ces axes, qu'il s'agisse de valorisation paysagère ou de valorisation "fonctionnelle". Une uniformisation des rues et routes nuit à la lecture de la séquence urbaine, aussi la hiérarchisation de ces voies via, notamment, leur traitement paysager revêt une importance particulière pour la cohérence du tissu urbain.

# 02IDIAGNOSTIC

## EXEMPLES ET CONTRE-EXEMPLES EN MATIÈRE D'INTÉGRATION URBAINE ET PAYSAGÈRE



### AUCUNE INTÉGRATION

Hors zone urbaine  
L'A26 à proximité de Béthune

Certaines séquences de l'infrastructure ne bénéficient d'aucun traitement paysager. En termes d'insertion urbaine, la problématique est difficilement applicable à ce contexte, l'axe autoroutier fonctionnant ici comme une entité indépendante du tissu urbain, qui ne peut y être reliée directement.



### INTÉGRATION PAYSAGÈRE (Sans traitement fonctionnel)

Hors zone urbaine :  
Bruay-La-Buissière, rue d'Aire.

En milieu rural  
La chaussée Brunehaut à proximité d'Auchel

Des axes bien intégrés d'un point de vue paysager, mais pas du tout d'un point de vue fonctionnel : aucune insertion urbaine n'a été travaillée : les voies ne sont accessibles qu'aux modes motorisés.



## 02 DIAGNOSTIC



### INTÉGRATION PAYSAGÈRE ET URBAINE PARTIELLE

Hors zone urbaine :  
Hénin-Beaumont, rue de Laennec

En milieu urbain :  
Lens, avenue du 4-septembre

Ces voiries illustrent un souci d'insertion paysagère et de continuité des espaces de circulation. Les aménagements mériteraient toutefois d'être améliorés pour une intégration optimale (d'un point de vue paysager à Hénin-Beaumont, et d'un point de vue fonctionnel à Lens)



### INTÉGRATION PAYSAGÈRE ET URBAINE

Hors zone urbaine :  
Bruay-la-Buissière

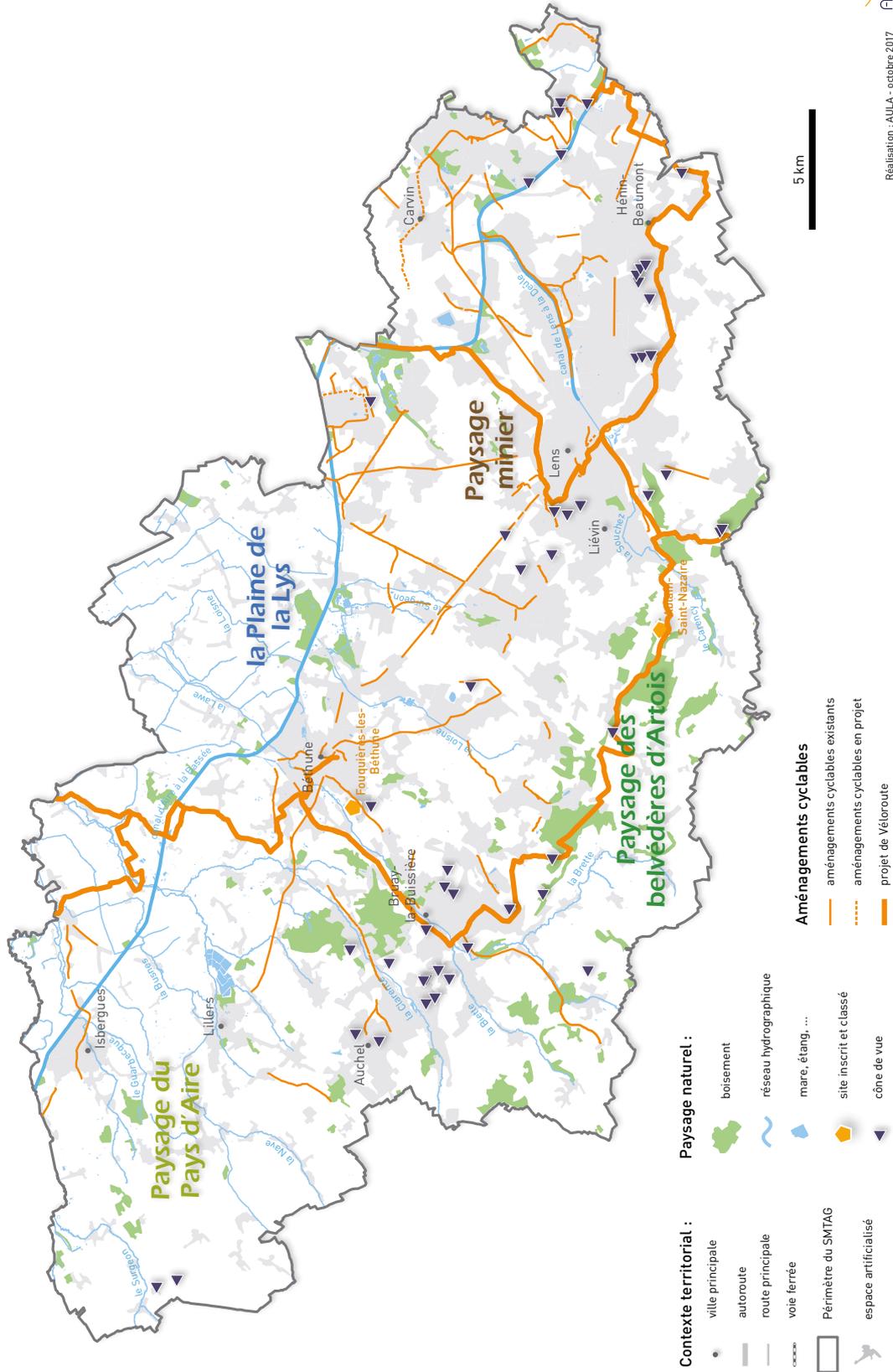
En milieu urbain :  
Avion

Ces deux axes prennent en compte les différents modes de circulation (espaces dédiés) ainsi qu'une valorisation paysagère appropriée qui contribue à l'intégration de la voie dans son environnement immédiat.



# 02 DIAGNOSTIC

## PRINCIPAUX ELEMENTS PAYSAGERS ET AMÉNAGEMENTS CYCLABLES sur le territoire du SMT Artois-Gohelle



# 02IDIAGNOSTIC

## Enjeux I

- Prendre en compte et anticiper le réchauffement climatique
- Faire de la réduction des émissions de GES une priorité
- Réduire les trajets domicile-travail, en termes de quantité et de distance
- Proposer des modes complémentaires à la voiture afin de réduire son usage au quotidien
- Diminuer le transport routier des marchandises en encourageant le fret et le transport fluvial
- Réduire la vitesse et améliorer la fluidité du trafic routier
- Soutenir les projets en faveur de la réduction du trafic en zone urbaine dense et imaginer des solutions en faveur d'une mobilité apaisée
- Préserver l'habitat des nuisances sonores par des implantations réfléchies
- Généraliser la mise en place de dispositifs anti-bruit à toute nouvelle infrastructure susceptible d'engendrer des nuisances sonores pour les zones d'habitat situées à proximité
- Matérialiser, développer et sécuriser les circulations douces
- Valoriser les séquences agricoles d'un point de vue paysager
- Conserver et valoriser les points focaux du paysage
- Requalifier les entrées de ville et soigner les transitions
- S'appuyer sur la valorisation et le développement des modes doux pour la mise en scène des équipements publics
- S'appuyer sur la mobilité pour valoriser le patrimoine local





## 03 ISCÉNARIII



Mille idées Mobilité !

# 03 SCÉNARI

## I. Rappel des enjeux

Chaque jour, les habitants du PTU du SMT Artois-Gohelle réalisent environ 2 380 000 déplacements dont 66 % en automobile. Cet usage important de l'automobile est à la fois lié à la multipolarité du tissu urbain du territoire et au développement de l'habitat en milieu rural et périurbain. Cette dépendance à la voiture est encore plus forte dans les communes nouvellement intégrées au ressort territorial : la part de l'automobile monte à 76% sur les communes de la Lys Romane. Ainsi, depuis des décennies, le développement de l'habitat et la localisation des activités ont été fortement corrélés au développement du réseau routier. En revanche, les réseaux de transports collectifs avaient jusqu'à récemment un impact limité sur la structuration du territoire.

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. Ainsi, sur le territoire de la Lys Romane, la part des non mobiles atteint 19 %. Par ailleurs, l'usage de l'automobile occupe une part importante dans le budget des ménages confrontés également à des frais croissants liés au logement. Ainsi, on estime qu'un petit véhicule coûte annuellement 5 000 €, budget qui peut augmenter si on assistait à un renchérissement du prix des énergies et des carburants.

**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.

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 à des causes endogènes (fonctionnement interne du territoire) mais également exogènes : appartenance à l'aire métropolitaine de Lille génératrice de déplacements d'échanges et de transit.

**Enjeu :** Pour faciliter les échanges vers les territoires voisins, il convient d'améliorer l'accessibilité multimodale du territoire pour limiter la congestion du réseau routier en heures de pointe.

Le réseau de transports collectifs urbains a profondément évolué depuis la création du SMT en 2003. Il devra également le faire prochainement suite à l'intégration des nouvelles communes. Néanmoins, la sociologie de la clientèle du réseau reste essentiellement composée de « captifs » (essentiellement scolaires). Pour attirer de nouveaux clients, une nouvelle offre performante et compétitive doit être développée nécessitant des aménagements spécifiques (cf. projet Bulles). 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 important de mener une action sur les lignes classiques qui doivent rester 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

Les différentes autorités organisatrices des transports régionales 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. Elles ont décidé de travailler ensemble au sein du Syndicat Mixte Intermodal des Transports (SMIRT) afin de développer l'intermodalité, d'uniformiser la tarification et de communiquer sur l'offre de transport alternatif à la voiture. Cela s'est notamment traduit par la mise en place du site Internet Pass Pass qui fédère les différentes offres présentes sur le territoire régional via un portail unique.

**Enjeu :** Communiquer sur les services et les tarifications existantes et simplifier l'information à destination des usagers

La marche à pied est le deuxième mode de déplacements le plus utilisé (25 % 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. En effet, sur le territoire, la part modale du vélo n'est que de 2 %. 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. Le SMT Artois-Gohelle a d'ailleurs élaboré en 2013 un Schéma Directeur des aménagements cyclables et piétons. Ce document a été annexé au PDU. A ce jour, peu d'infrastructures ont été réalisées.

**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

# 03 SCÉNARIIS

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 la région. Malgré un maillage de qualité par les réseaux fluvial et ferré, le transport des marchandises se fait très majoritairement par la route. Il faudrait valoriser ces modes alternatifs à la route et mettre en place des itinéraires poids-lourds afin de canaliser les flux.

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

## II. Les objectifs de mobilité à l'horizon du PDU

Pour l'élaboration du PDU approuvé en 2015, trois scénarios avaient été étudiés. Vous les retrouverez présentés ci-dessous appliqués au nouveau périmètre du SMT Artois-Gohelle incluant la Lys Romane.

### 1. Un scénario "fil de l'eau" peu souhaitable qui placerait le territoire et ses habitants en situation de vulnérabilité

A l'échelle nationale, l'analyse des différentes enquêtes qui ont pu être menées à l'échelle des agglomérations montre que la tendance est à une baisse globale de la mobilité par rapport à la fin des années 90 et au début des années 2000 (impact du prix du carburant, poids sur le budget des ménages, sensibilisation au développement durable...). A l'horizon du PDU (10 ans), en l'absence d'actions sur le développement des modes alternatifs (transports collectifs, des modes doux) et de nouveaux usages de l'automobile, il est probable que le nombre de déplacements réalisés par l'ensemble des habitants du territoire diminuerait du simple fait du renchérissement du coût des carburants et de l'usage de l'automobile : certains automobilistes se déplaceraient moins, d'autres pourraient se trouver dans l'incapacité de se déplacer, le taux d'immobilité (la part des personnes qui ne se sont pas déplacées) étant, du reste, déjà élevé.

Par ailleurs, cette tendance à une diminution du nombre total de déplacements serait également amplifiée par le vieillissement de la population (qui entraîne une diminution du nombre de déplacements par personne suite à l'arrêt de l'activité professionnelle), l'impossibilité de conduire entraînant une forte sédentarité en particulier en milieu rural ou périurbain.

Concernant l'usage des transports collectifs urbains, on

constate ces dernières années une évolution à la hausse de la fréquentation. Cette augmentation est liée à la restructuration du réseau opérée en 2012 qui a permis de proposer une offre plus attractive pour l'utilisateur, mais également à l'élargissement du PTU : certaines origines/destinations (déplacements dont les deux extrémités se trouvent dans le périmètre du SMT) se font aujourd'hui sur des lignes urbaines alors qu'elles étaient assurées par le passé par des lignes départementales. Ceci est encore plus vrai depuis le 1er janvier 2017 et l'intégration de 35 nouvelles communes issues des Communautés de Communes Artois-Lys et Communautés de Communes Artois-Flandres. Il faut désormais intégrer ces communes au réseau existant.

Si l'action du SMT se limitait à de simples aménagements du réseau de bus classique et en l'absence de signal fort auprès des usagers, notamment des automobilistes (aménagements de sites propres, adoption d'un nouveau matériel roulant), il est probable que la croissance de la fréquentation du réseau urbain se tasserait dans les années à venir (stabilisation de la part modale à environ 3,5 voir 4%) : l'augmentation reposerait essentiellement sur une clientèle captive plutôt que sur des clients en situation de choix modal.

A l'image de ce qui a pu être observé dans d'autres agglomérations de la région, le développement de l'usage des transports collectifs urbains pourrait même se faire au détriment de la marche à pied (certains déplacements étaient réalisés à pied faute d'offre de transports collectifs adaptée) et l'impact sur l'usage de l'automobile resterait marginal.

Concernant le vélo, en l'absence de mesures volontaristes visant à un usage confortable et sécurisé, il est probable que l'usage stagnerait, c'est le constat qui a pu être fait sur d'autres territoires en l'absence de politique forte sur le sujet.

En raison du maintien de la part de l'automobile à son niveau actuel, le scénario fil de l'eau n'est pas durable puisqu'il maintiendrait le territoire en situation de forte dépendance par rapport à l'usage de l'automobile avec un risque de précarité face à la croissance du coût des carburants.

# 03 SCÉNARI

## 2. 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 est 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.

### Faire passer la part modale des transports collectifs de 4 à 7% en 10 ans

Dans la continuité des travaux des « commissions mobilité » lancées sur l'Artois et Lens-Liévin/Hénin-Carvin en 2012, 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.

En parallèle à l'élaboration du PDU, les lignes de ce futur réseau à haut niveau de service ont fait l'objet de dossiers de candidature dans le cadre des appels à projet nationaux sur le développement des transports collectifs (AAP2 et 3). Le projet représente la création de sept lignes « Bulles ». Les travaux de voirie ont commencé et les lignes devraient être mises en service début 2019. Toutes dépenses confondues, le projet représente un coût global de 410 M€. Des réflexions sont menées afin d'étendre la Bulle 6 reliant Bruay-la-Buissière à Auchel vers Lillers.

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 en permettant à des personnes en difficulté d'adopter de nouvelles habitudes de déplacement mais également de capter de nouveaux usagers grâce à une offre performante et compétitive par rapport à l'usage de l'automobile.

A travers le volet transport du SRADDET et à travers les schémas de mobilité, la Région et les Conseils Départementaux 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 et certaines origines/destinations 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 Énergie qui fixe comme objectif d'augmenter de 50% la part des transports collectifs à l'échelle de la région.

A travers le volet transport du SRADDT et à travers les schémas de mobilité, la Région et les Conseils Départementaux 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 Départemental du Pas-de-Calais a diminué, certaines lignes et certaines origines/destinations se trouvant complètement intégrées dans la desserte urbaine.

Les actions en faveur de développement des transports collectifs urbains et interurbains permettront de faire passer la part modale des transports collectifs (tous modes confondus) de 4% en 2005/2006 à 7% à l'horizon du PDU. Cet objectif est conforme aux objectifs du Schéma Régional Climat Air Énergie (SRCAE) 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 25% 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 de 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 61% pour les modes doux (40% pour la marche à pied, 21% pour le vélo) contre 25% pour la marche à pied et 2% pour le vélo en 2005/2006, ce qui supposerait une baisse de la part de l'automobile inatteignable à l'horizon du PDU.

Les Enquêtes Ménages Déplacements (EMD) 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

## 03 ISCÉNARI

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 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 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 AG 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. Pour rappel, le poids de l'automobile est encore plus élevé dans les territoires nouvellement intégrés : 76,5% sur le territoire de l'ex CC Artois-Lys et 74,7% sur l'ex CC Artois-Flandres. Si les objectifs du PDU concernant les transports collectifs et les modes doux sont atteints, l'automobile et les deux roues motorisés devraient représenter encore 59% des déplacements des habitants du territoire dans 10 ans, soit une baisse de 8% par rapport à 2005/2006.

Ainsi, il ne s'agit pas d'opposer l'automobile aux autres modes mais plutôt de développer les complémentarités modales, les nouveaux usages de l'automobile (covoiturage) et de soutenir le développement des nouveaux modes de propulsion : développement de l'automobile électrique. Pour rappel, les communes nouvellement intégrées au ressort territorial du SMT AG sont plus dépendantes envers l'automobile. Le SMT AG a souhaité maintenir les objectifs qu'ils s'étaient fixés dans le précédent PDU. Le projet est résolument ambitieux pour le territoire.

Pour les déplacements domicile travail, le SRCAE propose un taux de 1,2 personne par véhicule à horizon 2020 pour les déplacements domicile travail et 1,7 au-delà. En conservant une part identique à la situation actuelle pour le motif travail par rapport à l'ensemble des motifs, le gain en nombre de véhicules retirés de la circulation serait de 14 000 véhicules supplémentaires avec un taux de 1,2, l'hypothèse d'un taux à 1,7 engendrerait un gain de véhicules retirés de la circulation de 58 000 véhicules. Atteindre le premier objectif du SRCAE est un objectif déjà élevé puisque le taux d'occupation relevé lors de l'enquête ménages-déplacements était proche de 1.

### Synthèse

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

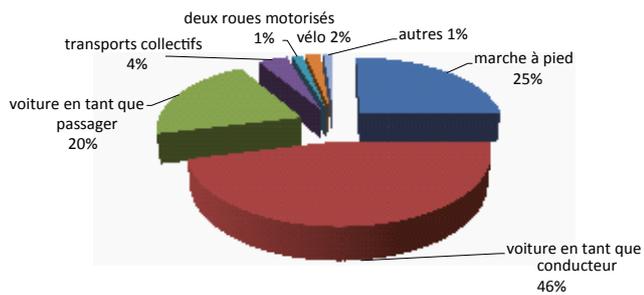
Pour les déplacements domicile-travail, le SRCAE propose un taux de 1,2 personne par véhicule à horizon 2020 et 1,7 au-delà. Il est difficile de connaître le nombre de déplacements domicile-travail qui seront réalisés en automobile dans 10 ans et donc d'appliquer les objectifs du SRCAE à cet horizon.

En revanche en appliquant ces taux à la mobilité domicile-travail de 2005/2006, le gain en nombre de véhicules retirés de la circulation serait de 30 000 véhicules avec un taux de 1,2, l'hypothèse d'un taux à 1,7 engendrerait un gain de véhicules retirés de la circulation de 77 000 véhicules.

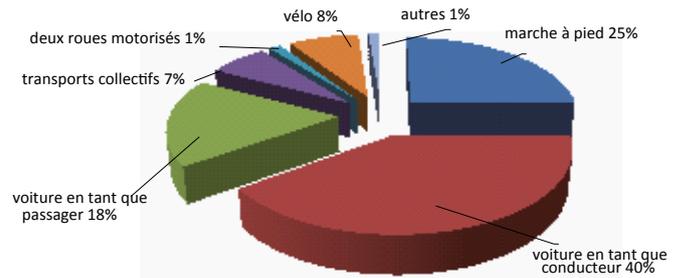
Atteindre le premier objectif du SRCAE est un objectif déjà ambitieux puisque le taux d'occupation relevé était proche de 1.

# 03ISCÉNARIII

Parts modales 2005/2006



Objectifs de parts modales



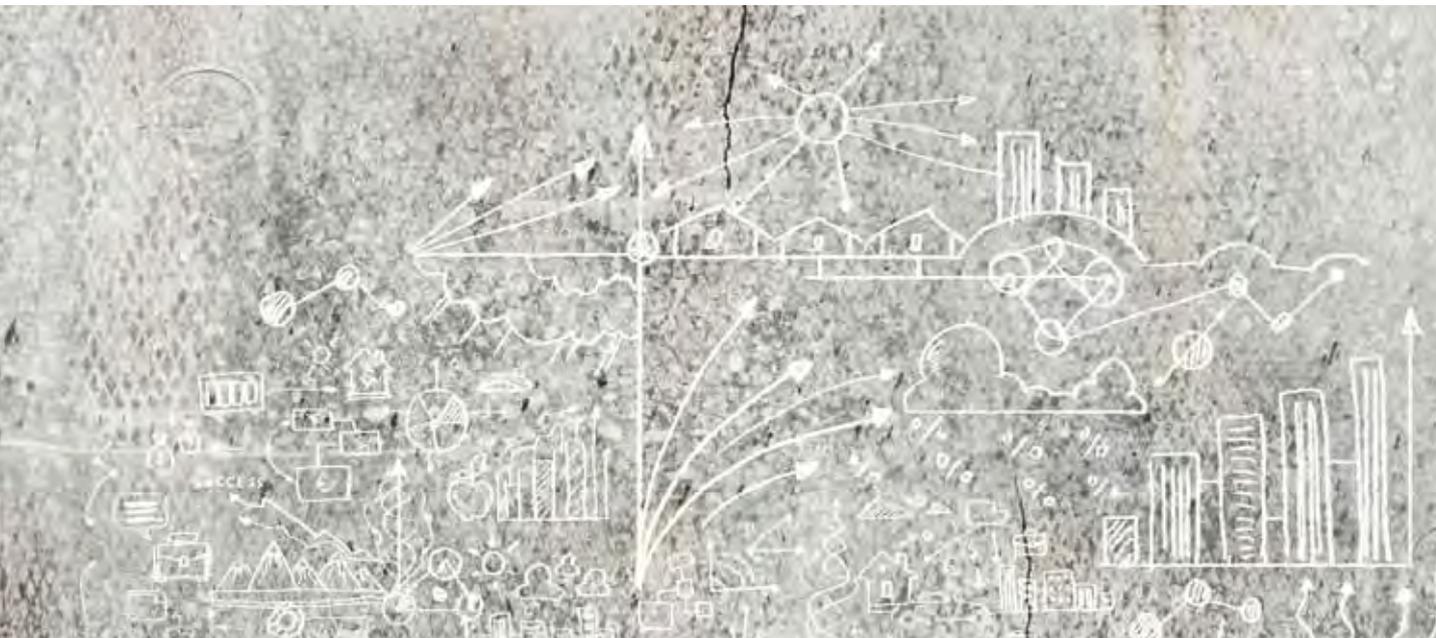
Scénario fil de l'eau et impact en termes d'émissions (kg)

	N2O	CH4	CO	Hydrocarbures non méthaniques	NOX	PM	CO2
voiture	28,76	21,23	3577,67	338,23	1457,84	15,74	1193761,42
bus/car	1,34	4,28	7,48	0,74	181,90	0,08	31128,42
deux roues motorisés	0,10	18,36	199,00	54,73	14,93	0,35	11442,50
total fil de l'eau	30,20	43,87	3784,15	393,70	1654,67	15,81	1236332,34

Scénario «réaliste et impact en termes d'émissions (kg)

	N2O	CH4	CO	Hydrocarbures non méthaniques	NOX	PM	CO2
voiture	26,15	19,31	3253,08	307,55	1325,57	14,31	1085456,51
bus/car	1,52	4,86	8,49	0,84	206,41	0,09	34123,29
deux roues motorisés	0,10	18,36	199,00	54,73	14,93	348,25	11442,50
total réaliste	27,67	24,16	3460,57	363,11	1546,90	362,65	1131022,30

# 03 SCÉNARIIS



## 04 PLAN D' ACTIONS



Mille idées Mobilité !

# 04 PLAN D' ACTIONS

## I. Un plan d'actions articulé en 5 grands axes

Si l'automobile est actuellement et restera le mode déplacement le plus utilisé par les habitants du territoire Artois-Gohelle à horizon 10 ans, le Plan de Déplacements Urbains (PDU) doit avoir pour ambition de proposer de nouvelles formes de mobilité visant à un usage raisonné du mode routier, un développement des modes alternatifs plus pérennes sur le long terme et notamment les transports en commun.

Au regard des enjeux soulevés par le diagnostic, les objectifs de cette stratégie multimodale sont de :

- Conforter l'attractivité du territoire en améliorant son accessibilité et inscrire le PDU dans une vision d'ensemble à l'échelle de l'aire métropolitaine ;
- Favoriser l'usage des modes de déplacements les plus économes et les moins polluants ;
- Promouvoir une mobilité solidaire (PMR, personnes en situation de précarité accès à l'emploi, aux loisirs, à la formation...);
- Améliorer le cadre de vie et limiter les impacts environnementaux ;
- Définir une offre de mobilité adaptée à chacun des bassins de déplacements ;
- Sensibiliser les habitants aux enjeux d'une mobilité durable.

Ces objectifs transversaux sont le fil directeur du plan d'actions du PDU qui s'articule autour de 5 grands axes :

### AXE 1 : Articuler les politiques de transport et d'urbanisme pour faciliter les mobilités alternatives

Le développement des transports collectifs demande un effort important au territoire pour desservir le tissu urbain existant et les zones d'activités. Avec l'intégration des ex territoires des Communautés de Communes Artois Lys (CCAL) et Artois Flandres (CCAF), le caractère rural du ressort territorial s'est renforcé. Afin que cet effort ne soit pas qu'un rattrapage mais également une anticipation des mobilités futures, il s'agit de créer une dynamique vertueuse où le projet de transport en commun et le projet urbain se nourrissent l'un de l'autre pour optimiser leur "performance", il est primordial de penser ces politiques dans le cadre d'une ambition commune au service des habitants et du développement économique.

### AXE 2 : Favoriser de nouveaux usages de l'automobile complémentaires aux autres modes

Le plan de déplacements urbains va permettre de développer l'usage des modes alternatifs à l'automobile et fixe comme objectif de diminuer l'usage de l'automobile sans toutefois diminuer la mobilité globale des habitants du territoire. A un horizon de 10 ans, qui correspond à celui du PDU, l'automobile sera toujours le mode de déplacement le plus utilisé. Ainsi, au travers du PDU il ne s'agit pas d'opposer l'automobile aux autres modes mais d'appréhender l'automobile de demain et ses nouveaux usages en complément des autres modes. A court terme, le PDU se doit également de proposer une nouvelle hiérarchisation du réseau routier favorable à un partage plus équilibré de la route et de la rue afin d'améliorer la sécurité routière et les déplacements des usagers les plus vulnérables et de diminuer les nuisances liées à la circulation.

### AXE 3 : La logistique et le transport de marchandises : concilier vitalité économique et mobilité durable

Le territoire du SMT Artois-Gohelle est concerné par plusieurs problématiques liées au transport de marchandises : la question des flux de transit, la question des flux générés par les zones d'activités logistiques, industrielles et commerciales et la question des flux générés par les livraisons en ville.

Le territoire occupe un positionnement stratégique concernant le transport de marchandises au sein du territoire national et européen. En effet, la desserte ferroviaire conjugée à la présence de la voie d'eau et notamment du projet de canal Seine-Nord sont des atouts indéniables pour développer de nouvelles pratiques logistiques moins tributaires de la route et limiter les nuisances environnementales liées au transport de marchandises.

### AXE 4 : Communiquer auprès des différents publics et accompagner les initiatives pour faciliter la mise en œuvre du PDU

Afin de faire évoluer les habitudes de mobilité constatées sur le territoire, il est primordial de s'intéresser en premier lieu aux usagers, comprendre leurs besoins et les sensibiliser aux alternatives s'offrant à eux pour leur mobilité quotidienne. Il est également apparu au cours des opérations menées sur le terrain qu'il existe souvent une méconnaissance de l'offre de transports collectifs et des tarifications existantes pourtant très attractives en comparaison de l'usage de l'automobile. D'autre part, ces opérations de communication ont également montré que certains publics ont des difficultés pour comprendre les services qui leurs sont offerts.

# 04 | PLAN D' ACTIONS

## AXE 5 : Assurer un suivi des objectifs en vue d'une évaluation du PDU

Imposée par la loi SRU, l'évaluation du PDU cinq années après son adoption nécessite la mise en place d'un observatoire permettant de mesurer l'application concrète et la coordination du plan d'actions. L'observation permet également de mesurer les effets des actions entreprises au sein du territoire. Le caractère transversal des actions préconisées dans le PDU nécessite la mise en œuvre d'un observatoire basé sur des indicateurs communs aux différentes politiques territoriales (Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT), Transport en Commun en Site Propre (TCSP), Plan Local de l'Habitat (PLH), Plan Local de l'Urbanisme (PLU), Schéma Régional d'Aménagement de Développement Durable et d'Égalité des Territoires (SRADDET), etc.) permettant la mutualisation des outils de suivi à travers une mobilisation de l'ensemble des acteurs concernés.

## II. Un PDU qui répond aux objectifs fixés par la loi

L'article L 1214-2 du Code des transports définit 11 objectifs pour lesquels le PDU doit apporter des réponses. Dès les premiers travaux de diagnostic, la prise en compte de ces 11 objectifs a été un des fondements de la réflexion initiée dans le cadre de l'élaboration du PDU. Parce qu'il s'agit bien de bâtir un projet plutôt que d'apporter une réponse à une obligation réglementaire et par souci de cohérence avec les enjeux identifiés dans le diagnostic, le plan d'actions est présenté sous forme d'axes comme indiqué précédemment. Bien entendu l'ensemble des axes et des fiches qui composent le PDU permettent de répondre aux 11 objectifs de la loi. Ces objectifs sont présentés ci-dessous. L'ordre dans lequel ils sont présentés ne relève d'aucune hiérarchisation ou degré de priorité. Leur importance est identique.

**Objectif 1 : Le PDU vise à assurer "L'équilibre durable entre les besoins en matière de mobilité et de facilités d'accès, d'une part, et la protection de l'environnement et de la santé, d'autre part";**

Cet objectif d'un équilibre durable entre la satisfaction des besoins de mobilité et la protection de l'environnement et de la santé est un des fondements du scénario multimodal du PDU qui vise à maintenir la mobilité "tous modes" des habitants à son niveau actuel tout en proposant un

rééquilibrage des usages des différents modes de manière à limiter son impact environnemental. Si l'ensemble des fiches actions concourt à atteindre cet objectif d'une mobilité durable plus respectueuse de l'environnement et des émissions de polluants, les actions "Mettre en œuvre le schéma piéton sur le territoire" et "Animer et appuyer la mise en œuvre d'un Plan Vélo" jouent un rôle important dans l'objectif d'amélioration de la santé des habitants.

**Objectif 2 : Le renforcement de la cohésion sociale et urbaine, notamment l'amélioration de l'accès aux réseaux de transports publics des personnes handicapées ou dont la mobilité est réduite ;**

La question du renforcement de la cohésion sociale et du droit à la mobilité pour tous est l'un des enjeux majeurs du PDU, intégré comme fondement dans la définition des tracés et corridors des axes structurants qui desservent les quartiers en difficulté et les populations les moins motorisées (fiche "Un réseau d'axes structurants de transports collectifs reflet de l'organisation du territoire").

Si l'ensemble du projet vise à développer des aménagements accessibles aux PMR, ce thème est spécifiquement développé dans l'annexe accessibilité et dans la fiche "Un réseau accessible aux Personnes à Mobilité Réduite".

**Objectif 3 : L'amélioration de la sécurité de tous les déplacements, en opérant, pour chacune des catégories d'usagers, un partage de la voirie équilibré entre les différents modes de transport et en effectuant le suivi des accidents impliquant au moins un piéton ou un cycliste ;**  
La question de la sécurité de tous les déplacements et du partage de la voirie est déclinée dans l'ensemble des fiches actions de l'axe 2 : Favoriser de nouveaux usages de l'automobile complémentaires aux autres modes. Le suivi des accidents impliquant au moins un piéton ou un cycliste est une action prioritaire du dispositif d'observation proposé dans l'axe 5 : Assurer un suivi des objectifs en vue d'une évaluation du PDU.

**Objectif 4 : La diminution du trafic automobile ;**

La diminution du trafic automobile et le développement de nouveaux usages de l'automobile est un objectif majeur du scénario retenu. L'ensemble de l'axe 1 qui vise à promouvoir une vision intégrée des politiques d'urbanisme et de mobilité va dans ce sens ainsi que la fiche sur le stationnement.

**Objectif 5 : Le développement des transports collectifs et des moyens de déplacement les moins consommateurs d'énergie et les moins polluants, notamment l'usage de la bicyclette et la marche à pied ;**

# 04 PLAN D' ACTIONS

Le développement des transports collectifs et des moyens de déplacements les moins polluants est l'objectif principal des fiches de l'axe 1 mais également des fiches actions de l'axe 2 "Animer et appuyer la mise en œuvre d'un Plan Vélo", "Mettre en œuvre le schéma piéton sur le territoire" et "Suivre et soutenir l'émergence de véhicules propres et de bornes de charge pour les véhicules électriques".

---

**Objectif 6 :** L'amélioration de l'usage du réseau principal de voirie dans l'agglomération, y compris les infrastructures routières nationales et départementales, par une répartition de son affectation entre les différents modes de transport et des mesures d'information sur la circulation ; La question de l'usage et du partage de la voirie est l'objectif principal de "l'axe 2 : Favoriser de nouveaux usages de l'automobile complémentaires aux autres modes" notamment dans les fiches sur la hiérarchisation, le partage de la voirie et le jalonnement. Cet enjeu est également abordé dans l'axe 1 à travers les fiches relatives à la définition des axes structurants de transports collectifs et aux performances attendues sur ces axes.

---

**Objectif 7 :** L'organisation du stationnement sur la voirie et dans les parcs publics de stationnement, notamment en définissant les zones ou la durée maximale de stationnement est réglementée, les zones de stationnement payant, les emplacements réservés aux personnes handicapées ou dont la mobilité est réduite, la politique de tarification des stationnements sur la voirie et dans les parcs publics corrélée à la politique de l'usage de la voirie, la localisation des parcs de rabattement à proximité des gares ou aux entrées de villes, les modalités particulières de stationnement et d'arrêt des véhicules de transport public, des taxis et des véhicules de livraison de marchandises, les mesures spécifiques susceptibles d'être prises pour certaines catégories d'usagers, notamment tendant à favoriser le stationnement des résidents et des véhicules bénéficiant du label "autopartage" tel que défini par voie réglementaire ;

La question du stationnement des véhicules particuliers est abordée dans une fiche spécifique de l'axe 2 qui définit des actions à engager concernant le stationnement sur voirie, en ouvrage, mais également sur la prise en compte de cette problématique dans les PLU. La prise en compte du stationnement comme outil de report modal vers le train et les transports collectifs urbains est notamment traitée dans le cadre de la fiche de l'axe 1 sur l'intermodalité. La problématique du stationnement des véhicules de marchandises est traitée dans l'axe 3, qui porte sur la problématique du transport de marchandises. Les conditions de stationnement des véhicules de transports collectifs sont traitées par le schéma directeur d'accessibilité des points d'arrêt qui en définit les modalités.

---

**Objectif 8 :** L'organisation des conditions d'approvision-

nement de l'agglomération nécessaires aux activités commerciales et artisanales, en mettant en cohérence les horaires de livraison et les poids et dimensions des véhicules de livraison au sein du périmètre des transports urbains, en prenant en compte les besoins en surfaces nécessaires aux livraisons pour limiter la congestion des voies et aires de stationnement, en améliorant l'utilisation des infrastructures logistiques existantes, notamment celles situées sur les voies de pénétration autres que routières et en précisant la localisation des infrastructures à venir, dans une perspective multimodale ;

La problématique du transport de marchandises fait l'objet d'un axe spécifique (3), qui différencie la question du développement des modes alternatifs (voie d'eau et ferrée) de la problématique des livraisons en milieu urbain et de leur organisation. Une étude spécifique a été menée en 2016/2017 sur le transport de marchandise et la logistique au sein du ressort territorial. Les fiches actions présentées ci-après découlent de cette étude et de ses conclusions.

---

**Objectif 9 :** L'amélioration du transport des personnels des entreprises et des collectivités publiques en incitant ces dernières à prévoir un plan de mobilité et à encourager l'utilisation par leur personnel des transports en commun et le recours au covoiturage ;

Le développement des modes alternatifs à l'automobile et des nouveaux usages de l'automobile (covoiturage) dans le cadre des déplacements domicile-travail est traité dans l'axe 4 dans une fiche spécifique sur le développement des démarches de type Plan de Déplacements Entreprises.

---

**Objectif 10 :** L'organisation d'une tarification et d'une billettique intégrées pour l'ensemble des déplacements, incluant sur option le stationnement en périphérie et favorisant l'utilisation des transports collectifs par les familles et les groupes ;

Ce thème fait l'objet d'une fiche spécifique dans le cadre de l'axe 1 et est également abordé dans le cadre de la fiche sur l'intermodalité.

---

**Objectif 11 :** La réalisation, la configuration et la localisation d'infrastructures de charge destinées à favoriser l'usage de véhicules électriques ou hybrides rechargeables.

La question du soutien au véhicule électrique fait l'objet d'une fiche spécifique dans l'axe 2.

# 04 | PLAN D'ACTION

## AXE 1 : Articuler les politiques de transport et d'urbanisme pour faciliter les mobilités alternatives

### Axe 1 - Fiche Action 1

#### Contribuer à l'organisation du territoire par la mise en place d'axes structurants de transports collectifs

##### Constat :

Le territoire du SMT AG s'inscrit dans une organisation urbaine unique en France qui se caractérise par un poids démographique élevé (645 000 habitants répartis sur un territoire de 1 000 km<sup>2</sup>) réparti au sein d'un tissu urbain multipolaire. La structure urbaine du territoire est organisée comme un réseau de villes.

De plus, le tissu économique du territoire est fortement marqué par la présence de grandes zones d'activités économiques et commerciales localisées en marge des centralités urbaines qui constituent également des polarités majeures en termes de mobilité. Cette multipolarité du territoire et des flux nécessite une réponse adaptée.

Une part importante de la population du territoire du SMT Artois-Gohelle est en situation sociale précaire. En lien avec ce constat, on observe un pourcentage de ménages non motorisés élevé, atteignant 50% sur certains quartiers (Grande Résidence à Lens notamment).

Dans un territoire où le système automobile est très développé et socialement valorisé (66% des déplacements se font en voiture), on constate logiquement que la part de la population non motorisée se déplace très peu et se trouve, de fait, marginalisée.

D'un point de vue environnemental, le fort usage de l'automobile nécessite de développer les transports collectifs afin d'améliorer la qualité de l'air et de réduire les émissions de Gaz à effet de Serre (GES).

L'évolution d'un réseau de transport déjà hiérarchisé, venant compléter plus finement la desserte du territoire structuré également par le réseau SNCF, va permettre de créer une nouvelle dynamique de mobilité alternative à la voiture. Déjà, depuis 2012, les titulaires d'un abonnement

Tadao peuvent emprunter le TER sur l'ensemble du ressort territorial.

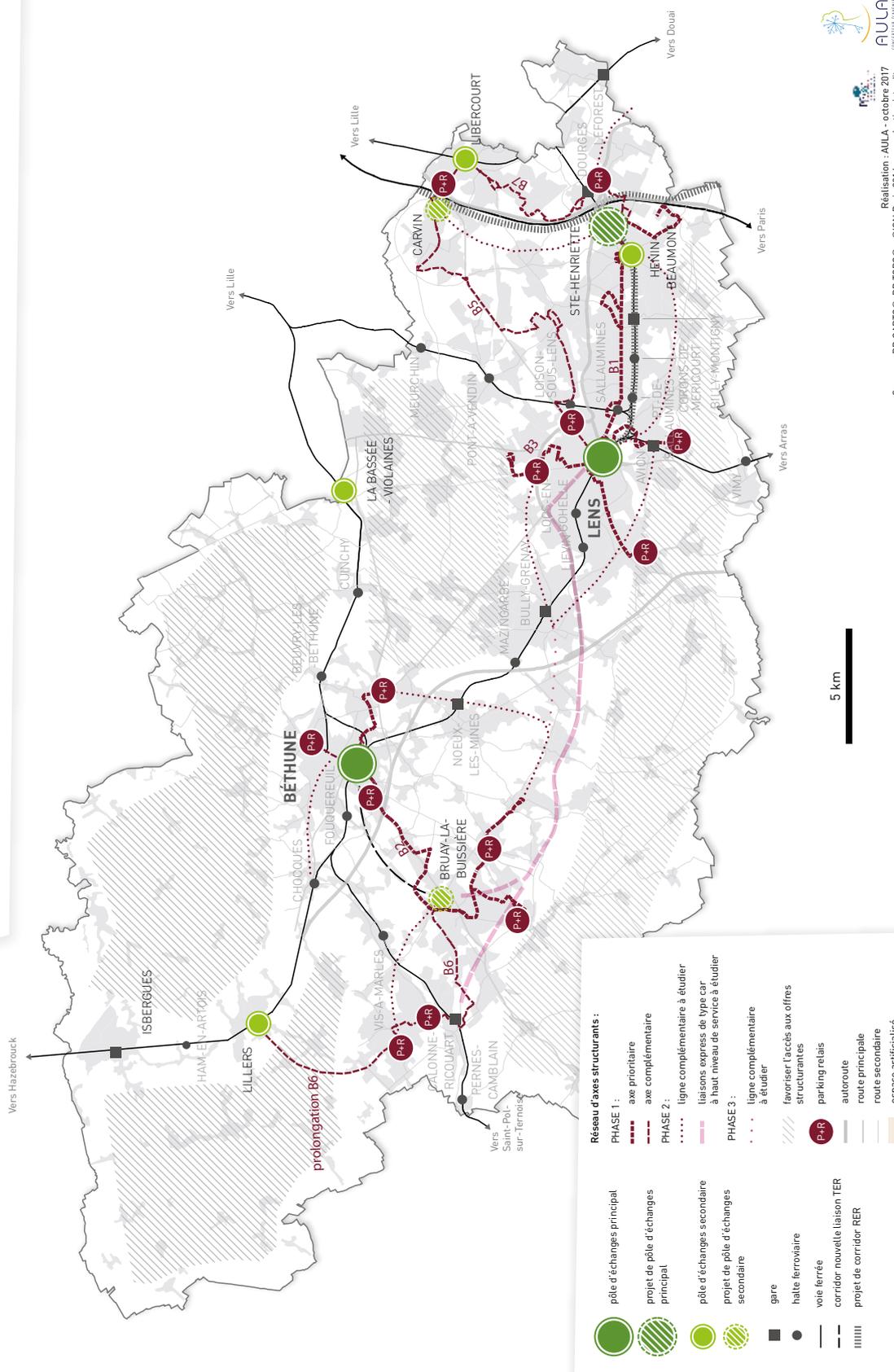
La notion de lignes structurantes est définie dans le code des transports comme : "[...] une ligne exploitée avec des autobus et aménagée en site propre, sur tout ou partie de son tracé ainsi qu'une ligne ou un groupe de lignes exploitées avec des autobus présentant le plus grand nombre de passages moyens par jour [...]". Article D1112-8

##### Objectifs :

- Doubler l'usage des transports collectifs et atteindre 7% de part modale en 2028 ;
- Bâtir un réseau de transports collectifs performant permettant de relier les principaux pôles urbains du territoire ;
- Proposer une offre performante de TC sur les principaux flux automobiles et réduire l'usage de l'automobile sur ces axes ;
- Desservir les principales zones d'emploi ;
- Relier habitat/emploi/service/équipement ;
- Désenclaver les populations les moins motorisées et les plus précaires et soutenir la mobilité en desservant notamment les secteurs inscrits dans la géographie prioritaire de la ville ;
- Assurer une chaîne de déplacements vers les principales gares ;
- Proposer un outil de restructuration du territoire (cf fiche 12 et 15) ;

# 04 PLAN D' ACTIONS

## PRINCIPES D'ORGANISATION DE L'OFFRE DE TRANSPORTS COLLECTIFS sur le territoire du SMT Artois-Gohelle



# 04 | PLAN D' ACTIONS

Ce réseau s'inscrit dans une stratégie d'aménagement durable du territoire visant à faire du transport collectif une composante-clé dans la conception de la ville et des pôles d'activités. Cette volonté s'illustre par l'intégration des lignes dans les projets urbains du territoire.

Actions et modalités de mise en œuvre :

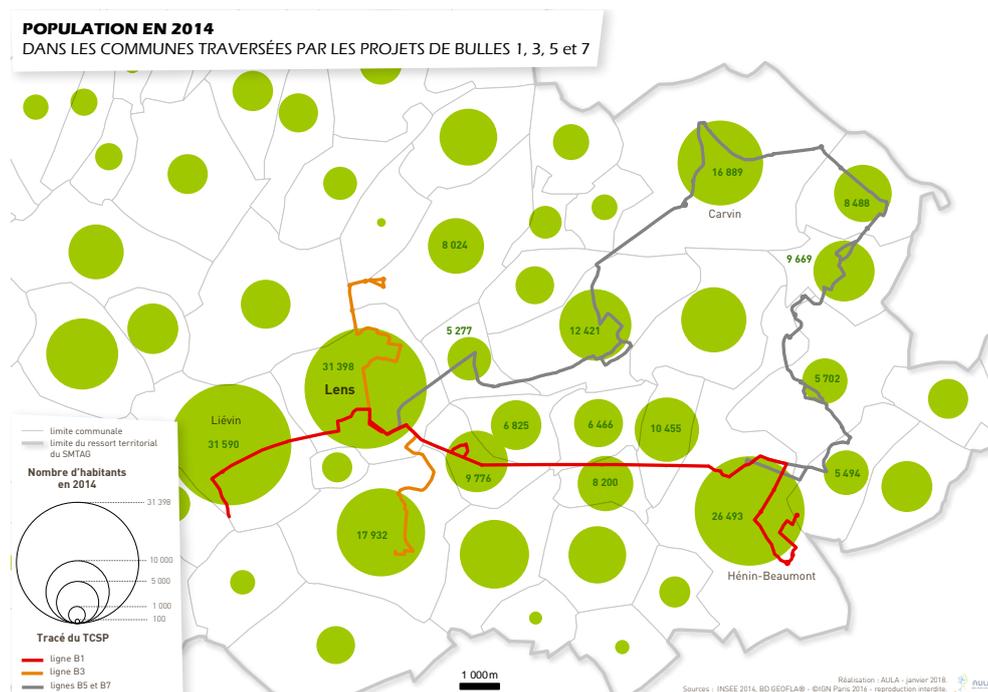
## Phase 1 : Réalisation de trois axes prioritaires et de trois axes complémentaires

Axes prioritaires : Liévin - Lens - Hénin-Beaumont (Bulle 1) et Avion - Lens - Vendin-le-Vieil (Bulle 3)

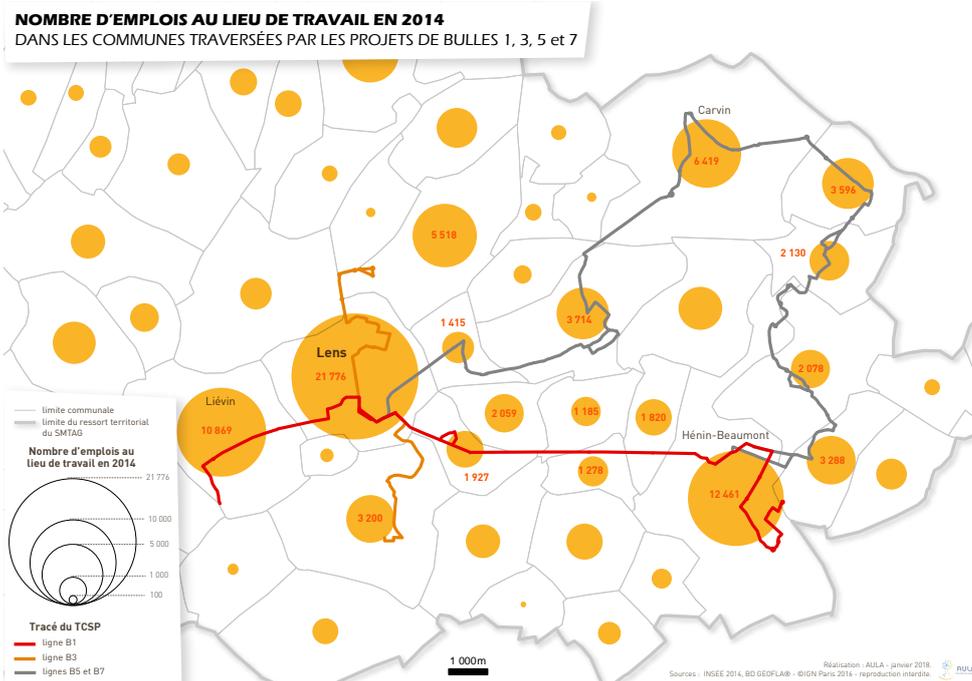
- Liévin - Lens - Hénin-Beaumont (basée sur l'axe historique tramway Lens Liévin Hénin-Beaumont)
- Avion-Lens-Vendin-le-Vieil

Cet axe desservira 11 communes du cœur urbain de l'agglomération de Lens-Liévin/Hénin-Carvin, 4 gares (Lens - Avion - Pont de Sallaumines - Hénin-Beaumont) pour un total de 167 000 habitants.

COMMUNE	Population 2014 (source : INSEE, RGP 2014)
Liévin	31 590
Lens	31 398
Avion	17 932
Vendin-le-Veil	8 024
Sallaumines	9 776
Noyelles-sous-Lens	6 825
Billy-Montigny	8 199
Fouquières-lez-Lens	6 466
Montigny-en-Gohelle	10 455
Hénin-Beaumont	26 493
Noyelles-Godault	5 494

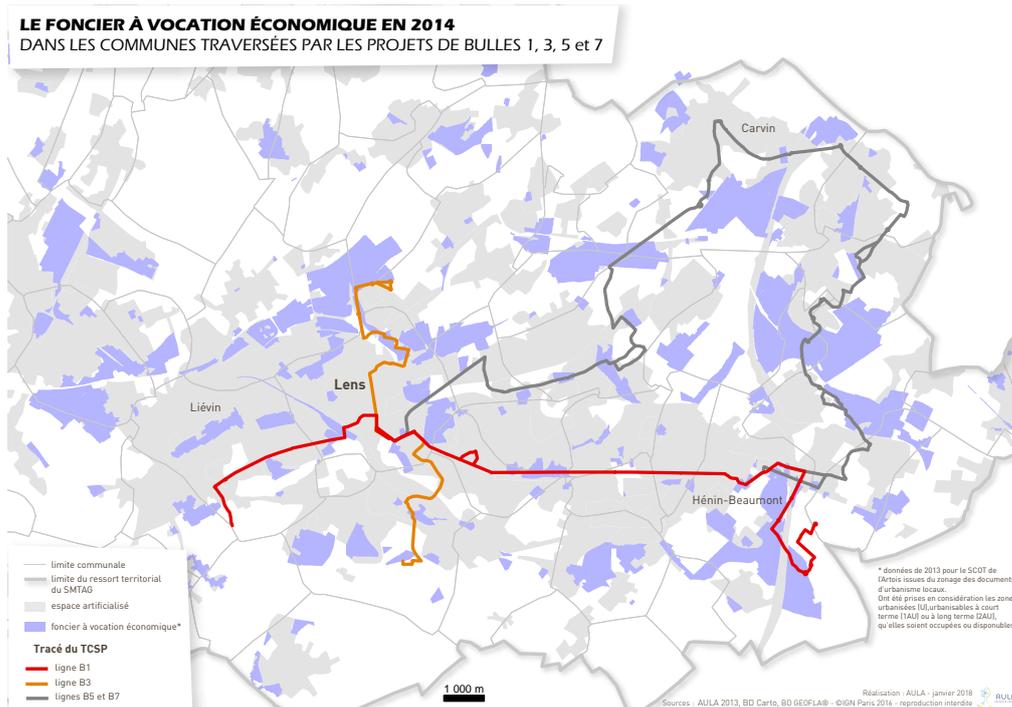


# 04 PLAN D' ACTIONS



Cet axe permettra de desservir directement les principaux pôles d'emplois de l'agglomération de Lens-Hénin et notamment 2 grands parcs d'activités :

- La zone économique au nord de Lens avec près de 5 600 emplois (commerce, industrie, construction) : Cora Lens 2, Les Renardières, La Croisette, Bois-Rigault
- Le pôle industriel, commercial et de services d'Hénin-Beaumont / Noyelles-Godault avec près de 6 000 emplois.



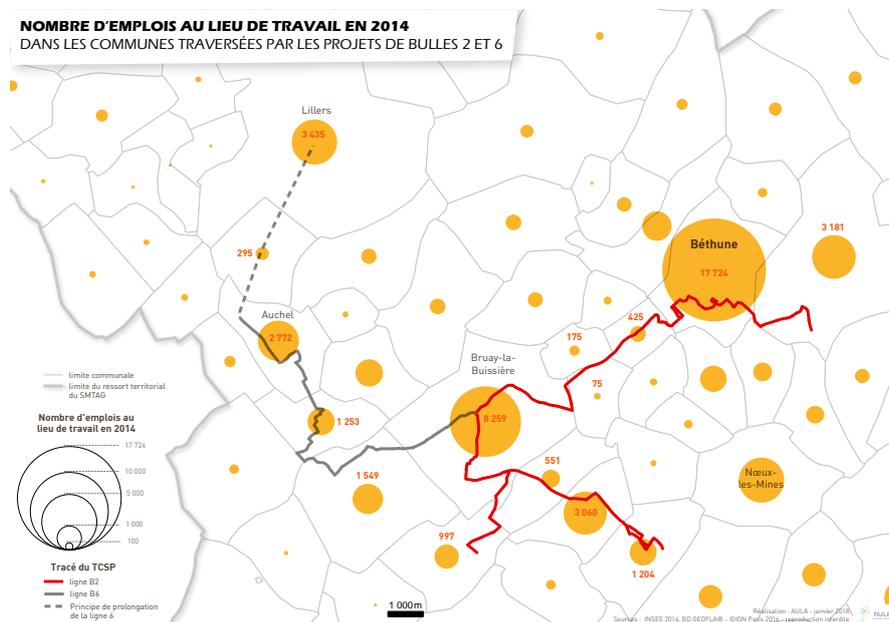
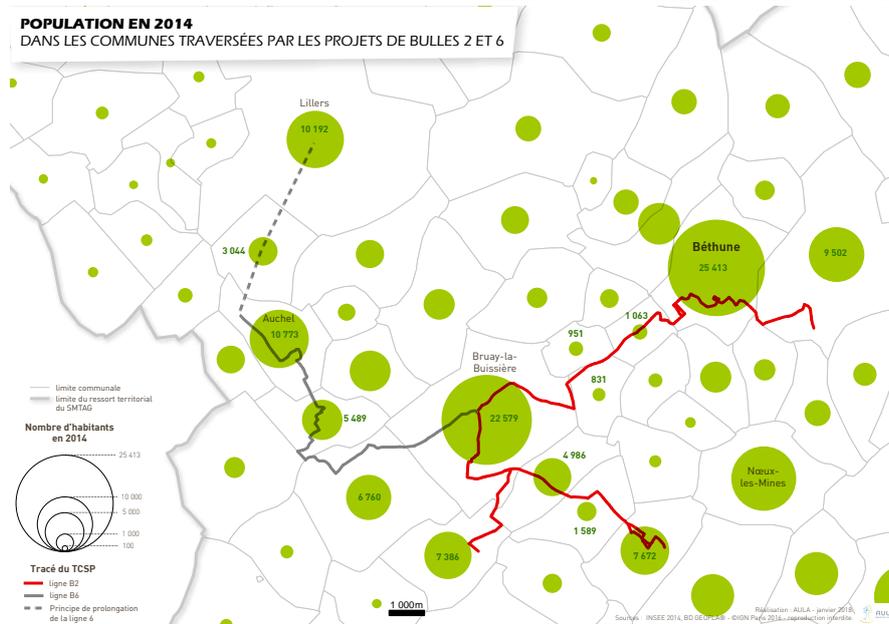
# 04 | PLAN D' ACTIONS

Axe prioritaire (Bulle 2) : Beuvry, Béthune, Bruay-La-Buissière, Houdain, Barlin ;

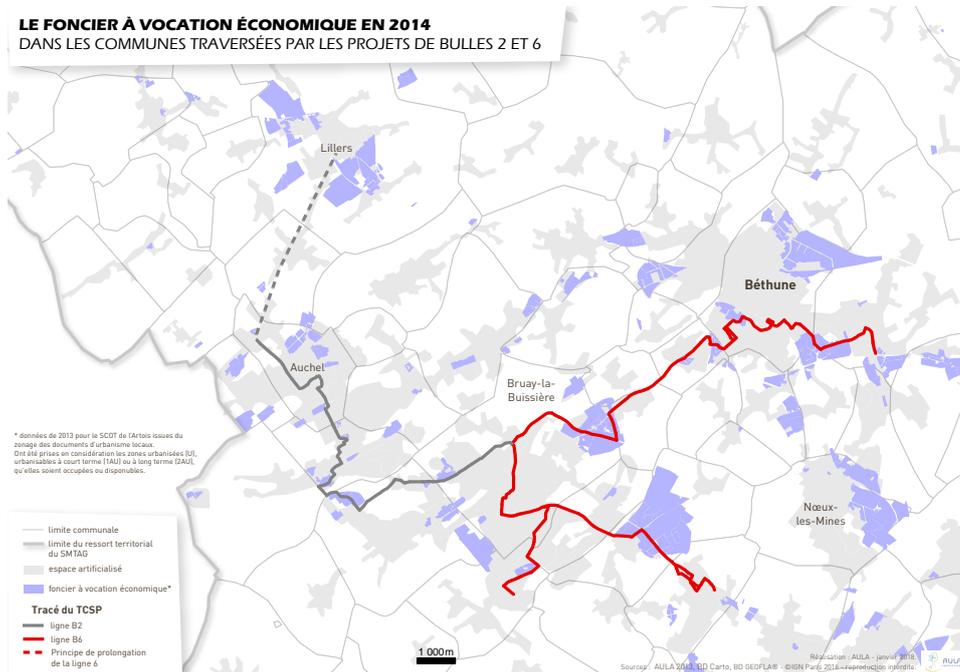
L'axe fort du schéma d'organisation de l'offre en transport en commun validé par la Communauté d'Agglomération Béthune-Bruay Artois Lys Romane permet de relier les principaux pôles générateurs du Béthunois et du Bruaysis (pôle hospitalier de Béthune-Beuvry, centre commerciaux, lieux d'enseignement, etc.). Par ailleurs, cet axe desservira dans un corridor de 500 m, les principaux pôles d'emplois : au total se sont près de 37 000 emplois qui sont recensés dans les communes traversées.

Cette ligne permet de desservir de nombreuses zones d'activités industrielles de l'agglomération de Béthune-Bruay avec notamment la zone industrielle de Ruitz où l'entreprise STA est implantée (800 emplois).

COMMUNE	Population 2014 (source : RGP 2014)
Béthune	25 413
Beuvry	9 502
Verquigneul	1 917
Fouquières-les-Béthune	1 063
Gosnay	951
Hesdigneul-les-Béthune	831
Bruay-La-Buissière	22 579
Haillicourt	4 986
Houdain	7 386
Ruitz	1 589
Barlin	7 672



# 04 PLAN D' ACTIONS

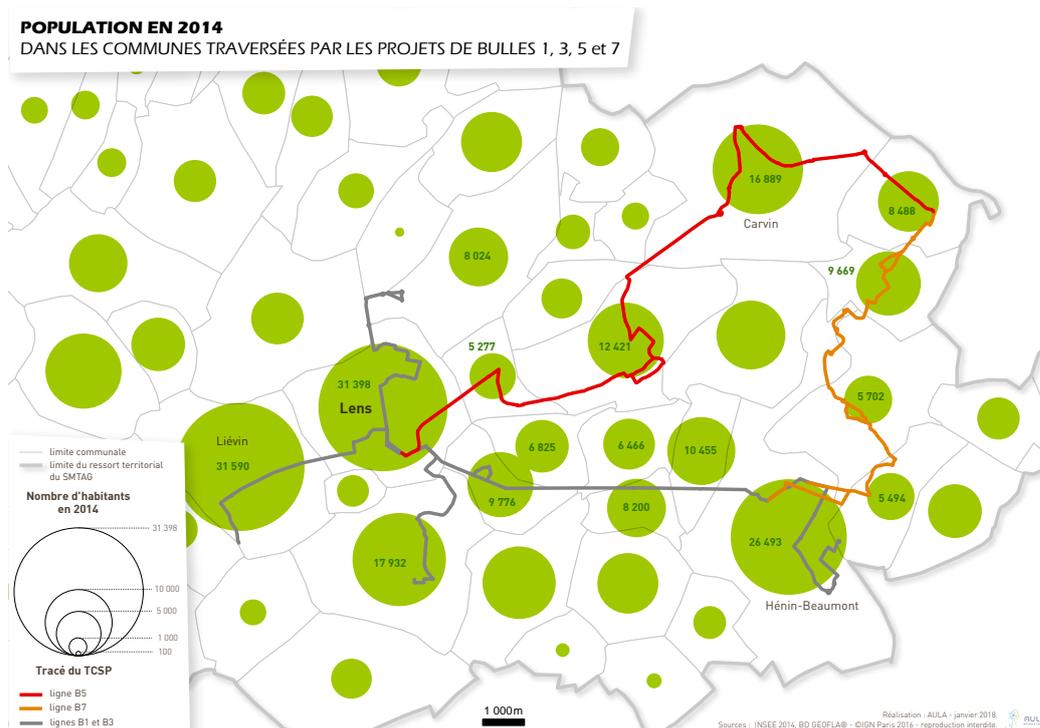


Pour les trois axes prioritaires, l'objectif est une fréquence de passage inférieure à dix minutes en heure de pointe.

Axes complémentaires : Lens - Harnes - Carvin - Libercourt (Bulle 5) et Libercourt - Dourges - Hénin-Beaumont (Bulle 7) ;

Ces axes structurants desserviront 8 communes regroupant près de 100 000 habitants. Par ailleurs, 57 000 habitants seront desservis dans le corridor des 500 m.

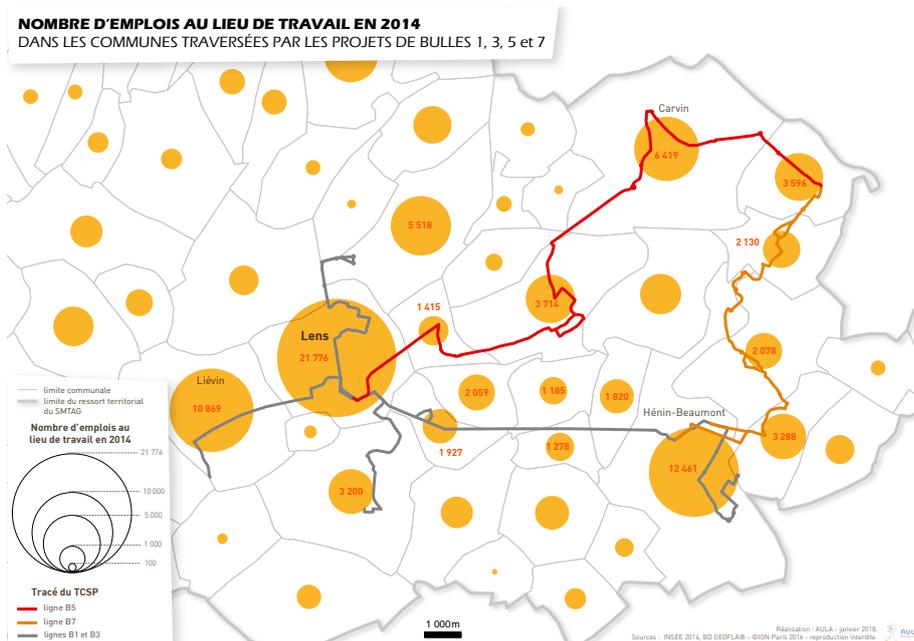
Les gares de Lens, Loison-sous-Lens, Libercourt, Dourges et Hénin Beaumont seront directement desservies.



# 04 | PLAN D' ACTIONS

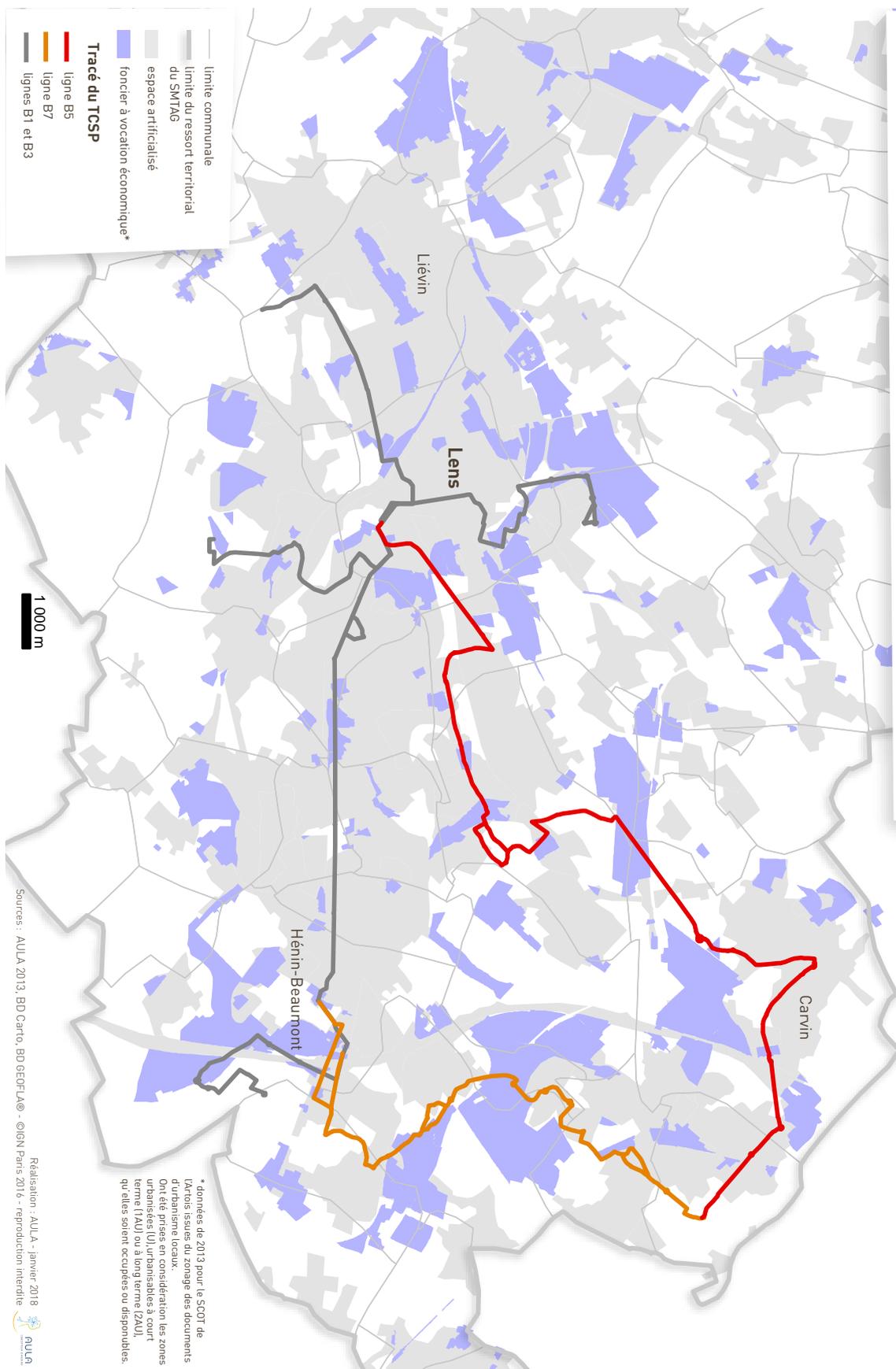
De plus, ces lignes permettront d'apporter des premières réponses dans le renforcement de la desserte en transport collectif des zones économiques et notamment, le parc d'activités de la Motte du Bois à Harnes, la plate-forme multimodale Delta 3 et le Campus Euralogistic à Oignies/Dourges.

COMMUNE	POPULATION 2014 (SOURCE : RGP 2014)
Lens	35 398
Loison-sous-Lens	5 277
Harnes	12 421
Carvin	16 887
Libercourt	8 488
Oignies	9 669
Dourges	5 702
Noyelles-Godault	5 494
Hénin-Beaumont	26 493



# 04 PLAN D' ACTIONS

## LE FONCIER À VOCATION ÉCONOMIQUE EN 2014 DANS LES COMMUNES TRAVERSÉES PAR LES PROJETS DE BULLES 1, 3, 5 et 7

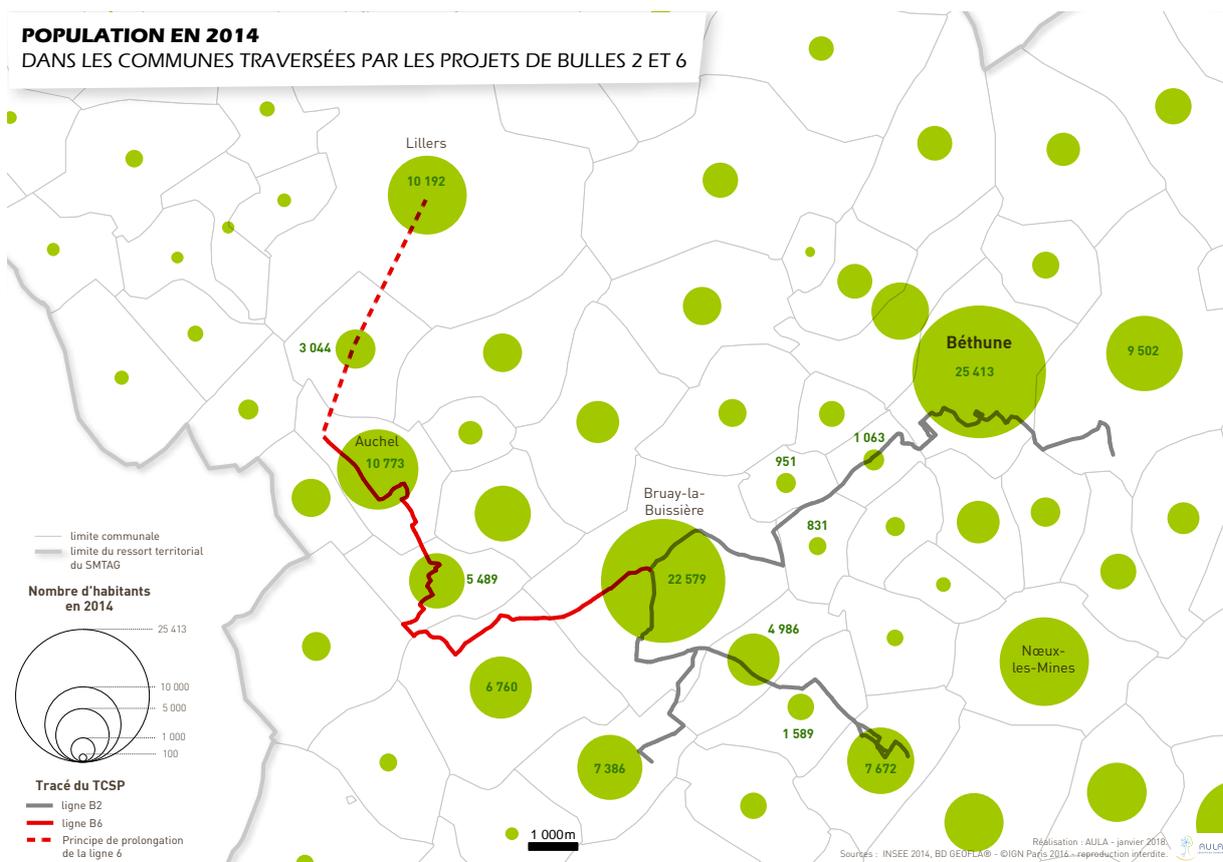


# 04 | PLAN D' ACTIONS

Axe complémentaire) : Bruay La Buissière-Auchel-Lillers

En desservant les principales communes du Bruaysis et de l'Auchellois, cet axe complémentaire permettra de proposer une offre de transports collectifs à haut niveau de service aux 47 000 habitants des communes de Bruay, Divion, Calonne-Ricouart et Auchel, dont environ 19 000 dans un corridor de 500 m autour du tracé.

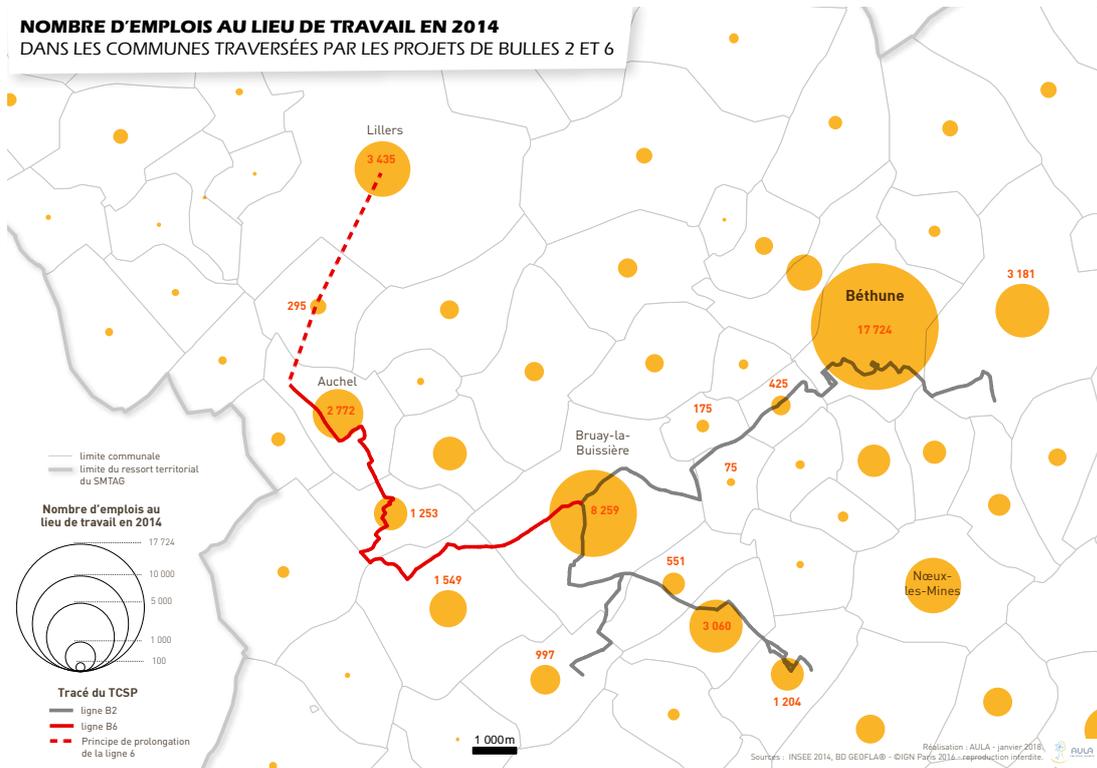
COMMUNE	POPULATION 2014 (SOURCE : RGP 2014)
Bruay-la-Buissière	23 869
Divion	7 184
Calonne-Ricouart	5 796
Auchel	11 116
Burbure	3 044
Lillers	10 192



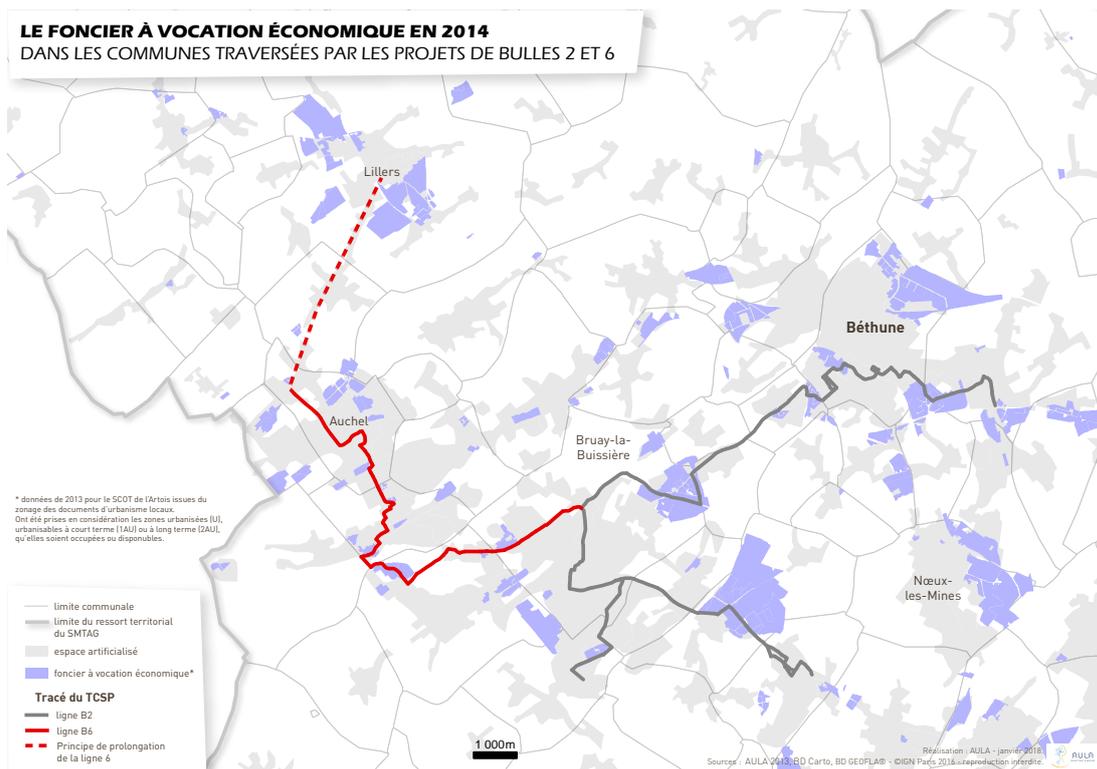
# 04 PLAN D' ACTIONS

Cet axe desservira, en plus du pôle d'emplois de Bruay-La-Buissière, celui d'Auchel (3 300 emplois) qui regroupe un nombre important d'emplois tertiaires (commerces, services, emplois publics), mais également la polyclinique de la Clarence (Divion) et les gares de Calonne-Ricouart et Lillers.

**NOMBRE D'EMPLOIS AU LIEU DE TRAVAIL EN 2014**  
DANS LES COMMUNES TRAVERSÉES PAR LES PROJETS DE BULLES 2 ET 6



**LE FONCIER À VOCATION ÉCONOMIQUE EN 2014**  
DANS LES COMMUNES TRAVERSÉES PAR LES PROJETS DE BULLES 2 ET 6





# 04 PLAN D' ACTIONS

## Phase 2 : Réalisation d'axes complémentaires pour achever le réseau structurant

- Chocques-Béthune-Nœux-les-Mines ;
- Auchel - Marles - Bruay La Buisnière ;
- Prolongation de la ligne Bruay-La-Buisnière / Auchel (B6) en direction de Lillers ;
- Lens (hôpital) -Méricourt - Rouvroy - Hénin-Beaumont ;
- Avion - Liévin - Bully-Grenay -Loos-en-Gohelle - Vendin (ligne circulaire) ;
- Hénin-Beaumont - Montigny-en-Gohelle - Courrières - Carvin ;
- Étudier la création d'une liaison structurante de type car à haut niveau de service permettant de relier les agglomérations de l'Auchellois et du Bruaysis à celle du Lensois ;
- Étudier la création d'une offre en transport collectif entre l'agglomération d'Hénin-Beaumont et le Douaisis notamment par une connexion des lignes de BHNS en développement sur le Douaisis à la Bulle 1.

## Conditions de réussite :

- Travail partenarial
- Sensibilisation aux modes alternatifs

## Pilote de l'action :

Le Syndicat Mixte des Transports Artois-Gohelle

## Organismes partenaires :

De nombreuses compétences sont mises en jeu relevant des agglomérations, des communes, des SIVOM, du Conseil régional (notamment dans la problématique des pôles d'échanges), du Conseil départemental du Pas-de-Calais (voies départementales le cas échéant) et des concessionnaires.

Un partenariat avec l'État, ses services et la préfecture est également nécessaire.

Enfin l'ingénierie de l'Agence d'Urbanisme de l'Artois (AULA) et de la Mission Bassin Minier est très importante dans la construction du projet du fait de leur connaissance fine des problématiques locales.

## Échéancier :

Pour les axes prioritaires, la mise en service est prévue pour début 2019.

L'ensemble des axes structurants et complémentaires (Bulle 1 à 7) seront mise en service en même temps.

# 04 | PLAN D' ACTIONS

	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Étude de faisabilité	■						
Choix des AMO	■						
Choix d'un maître d'œuvre	■	■					
Concertation	■	■					
Études préliminaires		■					
Avant-projet et projet			■				
Enquête d'utilité publique			■				
Procédures administratives (études d'impact, loi sur l'eau, installations classées...)			■	■			
Acquisitions foncières			■	■			
Appel d'offres travaux				■			
Travaux réseaux				■	■		
Travaux ligne				■	■	■	
Essais et mise en service						■	■

Les axes secondaires seront réalisés après 2018.

# 04 PLAN D' ACTIONS

## Éléments financiers :

Pour les axes prioritaires :

La réalisation des axes structurants comporte différentes phases : les acquisitions foncières, les travaux préparatoires, la réalisation de voiries, la construction des quais des stations et des locaux d'exploitation, la construction des ouvrages d'art (ponts, murs de soutènement ...), les travaux sur voiries, y compris les pôles d'échanges, les parcs-relais, des dessertes piétonnes et cyclistes, la réalisation du centre de maintenance, les études et la mise en service des véhicules, les frais d'études, de contrôles techniques et l'ensemble des prestations nécessaires.

La décomposition des coûts, établis par lignes, est faite selon la méthodologie du CERTU :

Dépenses d'investissement Valeur en € courants (HT)	Bulles 1 et 3	Bulles 5 et 7	Bulle 2	Bulle 6	TOTAL
1- Etudes d'avant projet / projet	596 323	11 323	226 499	0	834 145
2- Maîtrise d'ouvrage	5 513 369	1 471 048	5 749 250	539 615	13 273 282
3- Maîtrise d'œuvre des travaux	9 874 874	2 490 486	9 465 445	1 369 189	23 199 994
4- Acquisitions foncières et libération des emprises	20 083 089	0	8 908 948	0	28 992 036
5- Déviation de réseaux	0	0	0	0	0
6- Travaux préparatoires	6 362 542	145 002	19 711 020	2 565 389	28 783 953
7- Ouvrages d'art	21 322 054	0	3 235 855	0	24 557 909
8- Plate forme	41 653 158	972 595	21 469 683	0	64 095 437
9- Voie spécifique des systèmes ferrés et guidés	0	0	0	0	0
10- Revêtement du site propre	4 589 473	10 676 874	7 434 372	3 818 083	26 518 802
11- Voirie (hors site propre) et espaces publics	47 688 073	9 541 386	21 956 820	3 693 487	82 879 765
12- Equipements urbains	4 897 348	743 868	8 301 797	652 518	14 595 532
13- Signalisation	5 811 933	1 352 839	3 874 842	1 134 418	12 174 032
14- Stations	1 121 431	394 500	1 537 161	31 259	3 084 350
16- Courants faibles et PCC	5 804 208	4 948 483	4 000 760	2 284 172	17 037 623
17- Dépôt	21 274 297	0	15 604 366	2 240 563	39 119 225
19- Opérations induites	1 361 842	507 000	145 441	765 556	2 779 840
18- Matériel roulant	12 240 687	0	11 657 797	5 171 400	29 069 883
<b>Total</b>	<b>210 194 703</b>	<b>33 255 402</b>	<b>143 280 055</b>	<b>24 265 649</b>	<b>410 995 810</b>

Le projet porté par le SMT AG sera financé par les ressources suivantes :

Coût total du projet en section d'investissement (M€ TTC)	482,6 M€ TTC (soit 406,2 M€ HT)
Récupération TVA	71,4 M€
Subventions EPCI membres du SMT	13,2 M€
Subventions Région/FEDER	80,3 M€
Subvention Etat Bulle 2	16 M€
Subvention Etat Bulles 1&3	21,2 M€
Subvention Etat Bulle 6	1,6 M€
Subvention Etat Bulles 5&7	2,9 M€
Autofinancement	89,3 M€
Emprunt de long terme dont emprunt signé BEI	186,7 M€ 110 M€
dont emprunt CDC	30 M€

Dans une seconde phase, la réalisation des axes suivants a été identifié :

- Choques - Béthune - Nœux-les-Mines : environ 12 km, soit une estimation financière comprise entre 0,5 et 1,5 million d'euros ;

- Lens - Méricourt - Rouvroy - Hénin-Beaumont : environ 15 km, soit une estimation financière comprise entre 0,5 et 1 million d'euros ;

- Auchel - Marles-les-Mines - Bruay-La-Buissière : environ 6,5 km, soit une estimation financière comprise entre 300 000 et 500 000 euros ;

- Avion - Liévin - Bully-Grenay - Loos-en-Gohelle : environ 20 km, soit une estimation financière comprise entre 0,5 et 1 million d'euros ;

- Hénin-Beaumont-Montigny-en-Gohelle-Courrières -Carvin : environ 10 km, soit une estimation financière comprise entre 0,6 et 1 million d'euros.

Ces chiffres doivent être consolidés via la réalisation d'une étude de faisabilité par ligne (environ 20 000 €).

## Indicateurs de suivi :

- Nombre d'axes de transport collectif structurant réalisés

- Fréquentation des axes structurants

- Nombre de déplacements par personne dans les zones desservies par les axes structurants

- Part des personnes qui ne se sont pas déplacées dans les zones desservies par les axes structurants

- Part des ménages motorisés / non motorisés dans les zones desservies par les axes structurants

- Parts modales des déplacements des habitants des zones desservies par les axes structurants

# 04 | PLAN D'ACTION

## Axe 1 - Fiche Action 2

### Garantir les performances des axes structurants pour garantir leur attractivité

#### Constat :

L'attractivité d'un mode de transport dépend des performances qu'il propose à l'utilisateur (vitesse commerciale, cadencement, temps d'attente réduit). Concernant un axe structurant de transports collectifs urbains, elles se doivent de permettre notamment à l'utilisateur une durée de trajet compétitive par rapport aux autres modes de transport notamment à la voiture, voir inférieure, avec des temps d'attente réduits.

Cette attractivité dépend également fortement des garanties qui sont apportées à l'utilisateur quant au maintien de ces performances à tout moment et suppose donc que le véhicule de transports collectifs ne soit pas soumis à la congestion de trafic.

Aujourd'hui, beaucoup de lignes du réseau présentent déjà des performances élevées suite à la hiérarchisation du réseau en janvier 2012 :

- Vitesse commerciale pour la Bulle 1 actuelle de 18,8 km/h et passage tous les quarts d'heure
- Vitesse commerciale de 18,41 km/h pour la ligne 40 (ligne Bruay- Auchel)
- En 2016, le nombre de voyages commerciaux (19 522 850) est supérieur de 20% par rapport à 2011.

Cependant, sur certaines lignes, on constate des dysfonctionnements :

- plus de 10% des bus de la ligne 40 affichent un retard significatif ;
- Les lignes entre Carvin et Libercourt sont souvent bloquées les matins et les soirs à cause de l'engorgement du réseau routier.

De même, sur les lignes actuelles, la fréquence est au minimum de l'ordre du quart d'heure, voire de la demi-heure ou de l'heure. Les bus sont, en outre, pour certains fortement saturés en heures de pointe.

Dès lors, l'attractivité du réseau actuel de bus pâtit de ces dysfonctionnements et de la non-garantie des performances affichées.

#### Objectifs :

Créer des axes structurants ayant :

- Des performances attractives pour les usagers ;
- Des performances garanties à toute heure de fonctionnement liée à la réalisation de site propre.

Ces axes auront dès lors une forte attractivité et ne pâtiront pas des congestions de trafic.

Cela apportera des réponses à un besoin fort de déplacements sur des axes déterminés et une alternative à la voiture notamment. De plus, ce dynamisme sur les axes structurants participera à créer une vitalité sur l'ensemble du réseau de TCU.

#### Actions et modalités de mise en œuvre :

Plusieurs types d'actions sont envisageables, selon plusieurs thématiques. Elles doivent s'appuyer sur des études de circulation précises et sur une vue globale des circulations urbaines :

#### Actions menées en lien avec l'insertion urbaine :

- Identifier les points noirs sur les axes structurants ;
- Étudier l'aménagement de ces voiries au droit de ces points noirs, afin d'augmenter et de garantir les performances.
  - Les aménagements peuvent être du site propre à double sens réservé pour le TCU, mais peuvent être intermédiaires comme une voie dédiée à sens unique, ou des voies d'approche en carrefour.
  - Lorsque des voies sont dédiées, éviter les conflits avec d'éventuelles interventions sur les réseaux d'électricité, de gaz, de téléphonie, internet etc. Des dévoiements peuvent être nécessaires.

# 04 PLAN D' ACTIONS

- Étudier chaque carrefour, afin de trouver la meilleure solution technique pour augmenter et garantir les performances : voies dédiées d'approche, détection amont et aval, changement de modes de priorité... ;
- Étudier la mise en place d'une priorité bus au carrefour. Cette priorité sera relative sur les carrefours le nécessitant. Cette action pourra également être développée sur des lignes fortes du réseau ;
- Étudier, sur les axes les plus forts, la mise en place d'un vert absolu. Cela nécessitera une réflexion approfondie avec l'ensemble des acteurs concernés (communes, SIVOM agglomérations, SMT AG) pour déterminer les modalités tant techniques que juridiques d'un tel mode de gestion des carrefours.

## Outil d'exploitation :

- Étudier et mettre en place un Système d'Aide à l'Exploitation (SAE) permettant un suivi en temps réel du fonctionnement des axes structurants. Ce SAE, en concernant l'ensemble du réseau TCU, aura également des répercussions positives sur ce dernier.

## Fréquence :

- Mettre en place et augmenter sur les axes structurants le cadencement, notamment en heures de pointe.

## Accessibilité :

- Pour assurer le cadencement et augmenter les vitesses de parcours, tout en assurant une accessibilité à tous, rendre les stations et le matériel roulant totalement accessibles aux personnes à mobilité Réduite.

## Conditions de réussite :

- Mobilisation de l'ensemble des acteurs, et travail partenarial fort entre notamment le SMT AG, les communes, les SIVOM et les agglomérations ;
- Identification des axes structurants ;
- Partage des objectifs de performances attendus pour les axes forts par l'ensemble des acteurs du territoire, puis déclinaison en modalités techniques ;
- Clarification du rôle et compétences de chacun des acteurs ;
- Mise en place du Système d'Aide à l'Exploitation et à l'Information Voyageur (SAEIV).

## Pilote de l'action :

Le Syndicat Mixte des Transports Artois-Gohelle

## Organismes partenaires :

De nombreuses compétences sont mises en jeu relevant des agglomérations, des communes, des SIVOM du Conseil régional (notamment dans la problématique des pôles d'échanges), du Conseil départemental du Pas-de-Calais (voies départementales le cas échéant) et des concessionnaires.

Un partenariat avec l'État, ses services et la préfecture est également nécessaire.

Enfin l'ingénierie de l'Agence d'Urbanisme de l'Artois (AULA) et de la Mission Bassin Minier est très importante dans la construction du projet du fait de leur connaissance fine des problématiques locales.

## Échéancier :

Pour les axes structurants prioritaires, la mise en service est prévue pour début 2019.

Les axes secondaires seront réalisés selon un calendrier qui reste à définir.

## Éléments financiers :

Le coût de ces aménagements est intégré dans le budget global de l'opération des axes structurants détaillé dans la fiche action 1 de l'axe 1.

A titre d'information, la mise en place d'un SAEIV est estimée à 8 millions d'euros.

L'aménagement d'un carrefour complet est estimé à 10 000€.

## Indicateurs de suivi :

- Nombre de kilomètres de site propre/voies bus dédiées réalisés ;
- Nombre de carrefours réaménagés en priorité bus ;
- Tableau de suivi de traitement des points durs du réseau et résorption des difficultés ;
- Évolution des vitesses commerciales ;
- Régularité des courses.

# 04 | PLAN D' ACTIONS

## Axe 1 - Fiche Action 3

### Donner une nouvelle image au réseau de transport collectif

#### Constat :

Actuellement, la part de la clientèle "captive" reste importante parmi l'ensemble des usagers du réseau TADAO, le bus étant encore perçu comme un mode que l'on utilise par défaut. Cette image négative est liée au manque de lisibilité du réseau dans l'espace public (pas de couloirs de bus, de priorités aux carrefours...), ou encore à un équipement sommaire des stations (pas d'information dynamique, pas d'abris, peu de stations mises en accessibilité PMR...).

Les efforts d'identification déjà réalisés sur les axes principaux (lignes bulles) portent leurs fruits mais nécessitent d'aller plus loin.

Afin de conquérir de nouveaux usagers et notamment les automobilistes, il est nécessaire de donner une nouvelle image qui doit dégager un sentiment de modernité, de fiabilité, de performance et de confort.

Les axes structurants permettront d'impulser une nouvelle dynamique.

#### Objectifs :

- Donner une lisibilité et valoriser les axes structurants de transports collectifs dans l'espace urbain par le traitement qualitatif de l'infrastructure et le design du matériel roulant ;
- Faire rejaillir l'image positive des axes structurants sur l'ensemble du réseau ;
- Utiliser les axes structurants comme un outil de requalification de l'espace public ;
- Participer plus efficacement à la diminution des pollutions atmosphériques en choisissant un mode de propulsion innovant ;
- Augmenter le confort et l'ergonomie des bus et des stations pour une meilleure accessibilité de tous ;
- Développer l'information voyageur en station et à l'intérieur des véhicules.

#### Actions et modalités de mise en œuvre :

##### Lisibilité et valorisation du réseau de TCSP :

- Choisir un revêtement et un mobilier urbain spécifique et identifiable par l'usager et l'automobiliste ;
- Installer un éclairage public avec éventuellement un signal pour marquer les stations ;
- Choisir un matériel roulant au design attractif ;
- Pour les axes structurants prioritaires (Bulle 1, 2 et 3), une charte commune sera établie afin d'obtenir une cohérence globale.

##### Concernant le mode de propulsion :

Avec la mise en œuvre des axes structurants, le choix a été fait par le SMTAG d'utiliser des bus hybrides électrique/diesel ainsi que des bus hybrides électrique/hydrogène afin de réduire les émissions de gaz à effet de serre et de polluants.

Afin de limiter l'impact CO2 lié à un éventuel transport de l'hydrogène, le choix a été fait de le produire sur site, au nouveau dépôt d'Houdain, par électrolyse.

L'action du SMT s'inscrit dans le cadre de la déclinaison du forum énergie du Pôle Métropolitain de l'Artois et de la dynamique Rev3 à laquelle le SMT AG participe activement.



Présentation du bus hybride.

# 04 PLAN D' ACTIONS

## Concernant l'ergonomie et le confort des bus et stations:

- Il pourrait être développé, en partenariat avec des usagers, un cahier des charges des éléments de confort et d'ergonomie nécessaire à imposer à tous les nouveaux achats ;
- Il faut tendre à un système d'information voyageur équipant tous les bus et indiquant a minima la prochaine station et la direction des lignes ;



- Développer la présence d'arceaux vélos au niveau des stations des axes structurants et au niveau des arrêts les plus fréquentés afin de renforcer l'intermodalité ,
- Développer du SAEIV (Système d'Aide à l'Exploitation et à l'Information des Voyageurs) sur l'ensemble du territoire pour permettre à terme une information voyageur embarquée beaucoup plus complète avec notamment les durées de parcours jusqu'à la prochaine station et de l'information dynamique en station. Ce système, couplé aux nouvelles technologies devra permettre de diffuser cette information même aux arrêts les moins fréquentés ;



Exemple d'écrans actuellement présents sur le réseau TADAO dans quelques lignes (Bulle 1 et Ligne 41).



Exemple d'information dynamique en station

- La création de site propre sur les axes structurants participe largement à l'amélioration du confort dans les bus.

## Conditions de réussite :

- Intégrer dans tous les nouveaux projets et achats, les objectifs développés ci avant, notamment dans la création des axes structurants.

## Pilote de l'action :

Le SMT AG est l'autorité compétente pour la mise en œuvre des actions concernant le mode de propulsion ainsi que celles en lien avec l'ergonomie et le confort des bus et stations.

## Organismes partenaires :

Les actions de lisibilité et de valorisation du réseau de TCSP concernent au premier chef les communes ; d'où la nécessaire mise en place d'une charte d'harmonisation pour obtenir une cohérence d'ensemble des aménagements réalisés par les différents acteurs.

En parallèle, un partenariat avec les associations d'usagers et de personnes porteuses d'un handicap sera mené afin de construire une offre qui réponde au mieux au confort des usagers.

## Échéancier :

Pour acquérir des bus avec des modes de propulsion innovants, les dépôts doivent être adaptés. Ainsi, si des premières expérimentations semblent possibles sur quelques bus, l'impulsion principale doit être donnée à l'occasion de la création des lignes structurantes.

Au niveau de l'information voyageur, fin 2014, 70 bus ont été équipés sur les 140 qui composent le parc du SMT AG.

A horizon 2019 ce sont toutes les stations des axes structurants qui seront équipées d'information dynamique.

La présence d'arceaux vélos à proximité des stations des axes structurants sera opérationnelle en 2019. Pour les arceaux à proximité des arrêts les plus fréquentés, des aménagements ont débuté dès 2014.

Enfin, la charte commune des aménagements autour des axes structurants a été définie en 2015.

# 04 | PLAN D'ACTION

## Éléments financiers :

Le coût de ces aménagements est intégré dans le budget global de l'opération des axes structurants détaillé dans la fiche action 1 de l'axe 1.

A titre d'information,

- La technologie hybride implique un surcoût de l'ordre de 15 à 20% sur le coût d'un bus diesel Euro 6 (étude comparative sur les différentes motorisations de bus, CATP 2017) ;
- La mise en place de l'Information Voyageur à bord des véhicules représente un investissement de 940 000€ (pour l'ensemble du réseau). En 2015, 64 bus ont été équipés de bandeaux double face et annonces sonores intérieures/extérieures et 15 bus avec des écrans double face et annonces sonores intérieures. Ces investissements ont nécessité un investissement de 272 246 € HT ;
- Le développement du Système d'Aide à l'Exploitation et d'une information Voyageur plus complète représente un investissement de l'ordre de 16 millions d'euros.

## Indicateurs de suivi :

- Part des bus du parc utilisant une motorisation innovante
- Nombre de bus disposant de l'information voyageur
- Nombre de stations disposant de l'information voyageur
- Satisfaction des usagers (via les enquêtes menées par le délégataire)

# 04 PLAN D' ACTIONS

## Axe 1 - Fiche Action 4

### Articuler l'offre classique avec les lignes structurantes



#### Constat :

Les axes structurants constitueront l'armature du futur réseau de transports collectifs urbains à horizon 2019. Au vu de l'étendue du territoire, certaines zones ne peuvent pas être desservies par des lignes structurantes mais nécessitent une desserte régulière articulée avec les lignes les plus fortes.

La mise en œuvre de ce principe de hiérarchisation du réseau a déjà débuté avec la restructuration du réseau en janvier 2012.

Ce principe sera affirmé en 2019 (mise en service des lignes BHNS) tout en veillant à ne pas engendrer un réseau à deux vitesses.



Extraits de plan de réseau de TCSP + bus possible. Ces hypothèses devront être validées par les élus du Syndicat Mixte.

# 04 | PLAN D' ACTIONS

## Objectif :

Autour de ces lignes structurantes, l'enjeu est de bâtir un réseau complémentaire qui desserve de manière équilibrée le territoire soit avec des lignes en rabattement soit avec des lignes qui desservent en direct les pôles générateurs.

Une des conditions de réussite de la mise en place du réseau de demain sera l'attention portée à bâtir un réseau complet unique qui réponde aux besoins du territoire : avec la volonté d'étendre le réseau Tadao là où il existe actuellement une offre Oscar (cf. Lys Romane).

## Actions et modalités de mise en œuvre :

Identification de lignes fortes du réseau complémentaire :

- Analyse des lignes "bleues" du réseau actuel (à la demi-heure) ;

Pour ces lignes, développer une qualité de service attractive :

- Permanence de l'attractivité de l'offre aux heures de pointe/heures creuses du lundi au samedi et de septembre à juin ;
- Amplitude de fonctionnement similaire aux lignes structurantes ;
- Une desserte envisageable le dimanche.

Les autres lignes auront pour vocation d'assurer une desserte du territoire régulière mais moins fréquente et les évolutions par rapport au réseau d'aujourd'hui seront déterminées en fonction des besoins.

Il est important de noter que les pôles d'échanges seront nécessairement des nœuds importants de correspondance possible entre l'ensemble des modes (train, bus/car, vélo, marche à pied, véhicule léger).

## Conditions de réussite :

Les communautés d'agglomération et les communes seront associées par bassins de vie à la définition de ce réseau qui sera une évolution du réseau mis en place en janvier 2012 et qui est déjà hiérarchisé autour de lignes structurantes. Ce travail de concertation a d'ores et déjà commencé.

De plus, ces lignes devront être complémentaires aux lignes structurantes et desservir en direct certains pôles générateurs. En effet trop de correspondances risqueraient de nuire à l'attractivité de ces lignes.

Lors de sa construction, une analyse des temps de parcours et des correspondances sera à réaliser.

## Pilote de l'action :

Il revient au Syndicat Mixte des Transports Artois-Gohelle, de par ses compétences, de mettre en œuvre cette fiche action, établissant cependant un partenariat avec les 150 communes du territoire et 3 les Communautés d'Agglomérations membres du SMT AG.

## Échéancier :

Des petites évolutions sur le réseau ont lieu chaque année selon une méthode spécifique (cf fiche action suivante).

Une réorganisation plus importante se fera en 2019 avec la mise en œuvre des lignes de BHNS.

## Éléments financiers :

Depuis le 1er janvier 2017, un nouveau contrat de DSP est en vigueur. Désormais le réseau est exploité par le groupe TRANSDEV, à travers sa filiale Transdev Artois-Gohelle. Il est prévu de plafonner les versements au délégataire à moins de 70 millions par an en tenant compte des capacités financières du SMT AG.

## Indicateurs de suivi :

- Évolution de l'offre sur les lignes classiques (longueur des lignes et répartition par type de ligne, fréquences, amplitudes horaires)
- Nombre de kilomètres de site propre/voies bus dédiées aux lignes classiques
- Évolution du nombre de carrefours en priorités bus dédiées aux lignes classiques
- Fréquentation sur les lignes classiques
- Évolution du nombre de déplacements TCU et de la part modale TCU (hors axes structurants)
- Évolution de la vitesse commerciale hors axes structurants
- Existence de liaisons directes en transport collectif vers de grands équipements
- Satisfaction des usagers
- Nombre de points de correspondance entre les lignes BHNS et les lignes classiques

# 04 | PLAN D' ACTIONS

## Axe 1 - Fiche Action 5

### Veiller à une amélioration continue des lignes classiques

#### Constat :

Pour rappel, l'attractivité d'un réseau de transport urbain découle notamment de la qualité de l'offre qu'il propose. Ainsi, des ajustements sont toujours nécessaires dans une optique d'amélioration des dessertes et des fréquences.

#### Objectifs :

- Étudier au mieux les demandes d'évolutions de l'offre existante (horaires, points d'arrêt desservis...)
- Améliorer la qualité de service des lignes actuelles (ponctualité horaires, conditions d'accueil des usagers dans les bus).
- Mettre en œuvre des aménagements permettant d'améliorer la circulation des bus sur le ressort territorial du SMT AG.

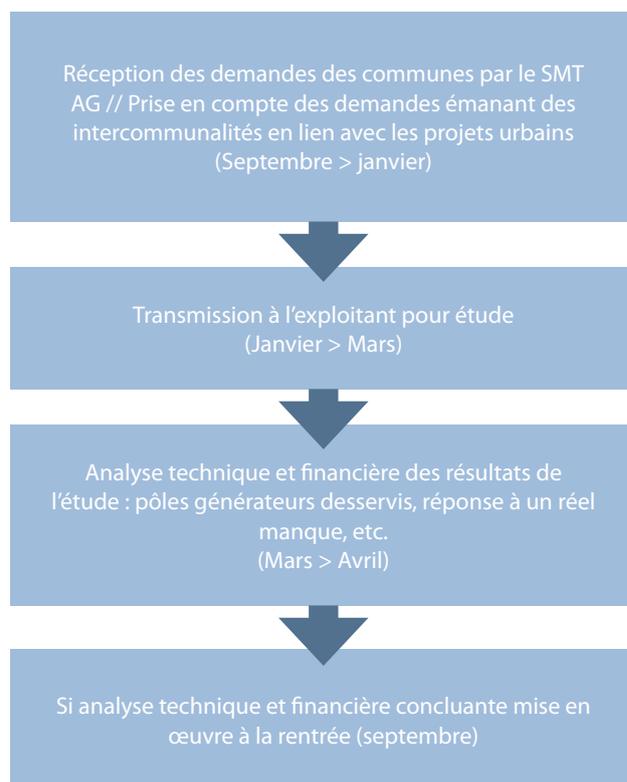
#### Actions et modalités de mise en œuvre :

- Réception des demandes communales d'évolutions de l'offre (ajout point d'arrêt, ajustement des lignes) et mises en étude de faisabilité auprès de l'exploitant.
- Pour l'analyse de la régularité et déterminer les améliorations, le SMT AG doit s'appuyer sur un système d'aide à l'exploitation.
- Concertation avec les communes et communautés d'agglomération pour améliorer et adapter les voiries.
- Création et aménagement de voies bus réservées en zone d'approche ainsi qu'une détection aux carrefours à feux.
- Travailler en concertation avec les communes lors de l'élaboration de leur plan de circulation afin d'intégrer des voies bus en site propre comme facteur pour fluidifier le trafic.
- Adaptation annuelle de l'offre de transport en commun (nouveaux points d'arrêt, modifications ou extensions de lignes existantes). Au vu de l'étendue du territoire, une méthodologie spécifique est mise en place pour répondre aux différentes demandes d'évolution de l'offre :

Ces modifications ont lieu une fois par an, en sep-

tembre. Pour qu'une modification soit opérationnelle en septembre, celle-ci doit être transmise au SMT AG entre septembre de l'année N-1 et janvier de l'année N.

A noter que suite à l'intégration de la Lys Romane, le SMT AG étudie les possibilités d'amélioration des liaisons en transports en commun entre Aire-sur-la-Lys et Isbergues.



#### Conditions de réussite :

Une des conditions de réussite réside en la mise en place d'un partenariat consolidé entre les différentes collectivités territoriales qui ont des compétences différentes (Communautés d'Agglomération, communes).

# 04 | PLAN D' ACTIONS

## Pilote de l'action :

Le Syndicat Mixte des Transports Artois-Gohelle est compétent pour mettre en œuvre cette fiche action, en étroite collaboration et partenariat avec les 150 communes du territoire et les 3 Communautés d'Agglomération.

## Échéancier :

L'adaptation de l'offre se fait une fois par an, de préférence au mois de septembre.

Chaque année, des aménagements ponctuels sont réalisés afin d'améliorer le réseau.

## Éléments financiers :

Depuis le 1er janvier 2017, un nouveau contrat de DSP est en vigueur. Désormais le réseau est exploité par le groupe TRANSDEV. Il est prévu de plafonner les versements au délégataire à moins de 70 millions par an en tenant compte des capacités financières du SMT AG.

## Indicateurs de suivi :

Volume kilométrique des ajustements annuels de l'offre  
- Tableau de suivi des points durs du réseau  
- Montant du forfait de charge versé au délégataire dans le cadre de la Délégation de Service Public (DSP)



Aménagement d'un quai bus en terminus de ligne (Bulle 2 • 2014)

Pour les aménagements plus lourds, ceux-ci seront amorcés dès la mise en œuvre du TCSP en 2019 (voies bus réservées, priorités aux feux, etc.).

# 04 PLAN D' ACTIONS

## Axe 1 - Fiche Action 6

### Assurer un service, y compris dans les zones peu denses grâce au Transport à la Demande (TAD)

#### Constat :

L'offre des lignes régulières irrigue principalement les zones à forte densité de population.

Cependant, l'offre de transport en commun ne doit pas exclure les territoires moins denses et ruraux. C'est pour cette raison qu'une offre spécifique a été développée dans les territoires périurbains et ruraux du SMT AG.

Ainsi, pour rappel, les lignes Duo répondent à des besoins ciblés. On les retrouve dans les secteurs moins denses du territoire. Certaines de ces lignes sont mixtes, conjuguant des services réalisés de manière systématique avec d'autres services déclenchés uniquement sur réservation téléphonique.

En complément, le service Allobus est un service de transport à la demande qui dessert principalement les communes situées au Nord et au Sud du territoire. La Lys Romane a un caractère rural très marqué. Le service Allobus peut être la solution idoine pour ce territoire. Des réflexions sont actuellement en cours en vue d'étendre le transport à la demande à ces territoires.

Ces offres permettent de desservir les centres-villes ruraux et les zones d'activités industrielles et commerciales du territoire.

#### Objectifs :

- Optimiser l'offre de transport à la demande, complémentaire de l'offre des lignes régulières et qui répond à la notion de bassin de déplacements ;
- Optimiser les connexions des services de transport à la demande avec les lignes régulières ;
- Améliorer les temps d'attente à la plate-forme de réservation.

#### Actions et modalités de mise en œuvre :

- A l'instar de l'offre des lignes régulières, étude des ajustements de l'offre en transport à la demande ;

- Des investissements en matériel roulant pour assurer ces services à la demande via l'achat de minibus.

#### Conditions de réussite :

L'offre de Transport à la demande (TAD) doit être lisible et connectée à l'offre de transport des lignes régulières et aux centralités du territoire pour ne pas donner l'impression d'un service dissocié des lignes classiques.

Il est également nécessaire d'améliorer les mises en relation avec la centrale de réservation afin de faciliter l'usage des services de transports à la demande.

#### Pilote de l'action :

La mise en œuvre de cette fiche action relève de la compétence du SMT AG. L'établissement d'un partenariat avec les 150 communes du territoire et les 3 Communautés d'Agglomération est toutefois nécessaire.

#### Échéancier :

A l'instar de l'offre des lignes régulières, l'adaptation de l'offre des services à la demande se fait également tous les ans.

#### Éléments financiers :

Le coût du service de transport à la demande fait partie du coût d'exploitation de la DSP (éléments financiers indiqués dans les fiches 4 et 5). A titre d'information, pour le Transport à la demande, en 2011 cela représentait un coût de 1,7 million d'euros, dont 1,3 pour le service Proxibus.

En 2015, un investissement de 180 000 € a été réalisé pour améliorer le service de SAEIV spécifique dédié au TAD et au service Proxibus.

L'achat de minibus pour effectuer ces dessertes coûte en moyenne 75 000€/bus.

# 04 | PLAN D' ACTIONS

## Indicateurs de suivi :

- Volume kilométrique des ajustements annuels de l'offre (avec zoom sur le TAD)
- Fréquentation spécifique du service du TAD et comparaison avec le reste du réseau
- Nombre de réservations auprès du service de Transport à la Demande
- Taux de groupage moyen des courses
- Nombre de véhicules affrétés pour ces services

# 04 PLAN D' ACTIONS

## Axe 1 - Fiche Action 7

### Mettre en place une tarification attractive

Rentrée scolaire 2014/2015

### Nouveaux abonnements « spécial jeunes »

Accès illimité au réseau Tadao

**5€ / 50€**

1 mois / 1 année

Formule d'abonnement annuel « spécial jeunes » accessible à toute personne de moins de 26 ans.

ou

1 Aller/Retour offert par jour d'école

en échange d'une participation de 10€ par foyer\* pour le traitement des demandes de cartes de transport scolaire

\* Si plusieurs enfants d'une même famille sont en droit de bénéficier de la carte Tadao et qu'ils habitent sous le même toit, cette participation est plafonnée à 10€. (sous réserve de justificatif de domicile et dans le cas de familles recomposées d'une attention sur l'homme de la personne des enfants au domicile déclaré).

**Avec Tadao, je prépare ma rentrée !**

Afin d'éviter des encombrements en boutique fin août / début septembre, le paiement est possible dès le mois de juillet

@ sur [tadao.fr](http://tadao.fr)    par courrier    en boutique

Plus d'infos dès juillet  
> [tadao.fr](http://tadao.fr)  
> 0810 00 11 78

#### Constat :

De 2007 à 2014 les tarifs du réseau tadao n'ont pas augmenté et le SMT AG a absorbé par 2 fois la hausse de la TVA sans la répercuter sur la gamme tarifaire pour l'utilisateur. 55% des voyages du réseau étaient effectués par un public scolaire dont plus de la moitié est subventionné, c'est-à-dire que les élèves bénéficient de la gratuité sur leur trajet domicile- établissement.

#### En 2013 :

Les recettes commerciales sur le réseau ne couvraient que 10% des charges liées au fonctionnement du réseau.

Près de 2/3 des usagers commerciaux utilisaient des titres vendus à bord. Il s'agit majoritairement du titre unitaire (57% des validations, 66% des recettes)

Les tickets 10 trajets étaient très peu utilisés (3% des

validations dont 2% pour le tout public).

Les abonnements commerciaux, hors forfait journée, ne représentaient que 9% des validations hors scolaires

La gamme pour les seniors était peu lisible, comme la gamme des demandeurs d'emplois.

Suite à ces constats, la gamme tarifaire a évolué en septembre 2014, puis en septembre 2015. Avant 2015, il existait encore des conditions de ressource pour les demandeurs d'emploi et les seniors. Depuis cette date, les demandeurs d'emploi et les personnes de plus de 65 ans, ont accès à un abonnement mensuel à 5 € sans condition de ressource. Un abonnement annuel à 50 € a également été créé pour les plus de 65 ans. Ces modifications ont eu des répercussions sur les recettes du délégataire : + 24,3 % sur l'abonnement mensuel demandeur d'emploi et + 15,3 % pour les titres seniors.

La gamme tarifaire pourrait être amenée à évoluer de nouveau.

#### Objectifs :

- Répondre à la fois aux enjeux économiques, sociaux et d'attractivité ;
- Proposer une tarification simplifiée de la gamme et plus adaptée aux différents publics en tenant compte de leur taux de mobilité et favorisant la fidélisation ;
- Poursuivre une logique de simplification de la tarification ;
- Proposer une tarification adaptée aux différentes situations de précarité ;
- Communiquer sur la tarification existante déjà très attractive et travail de pédagogie à réaliser pour capter de nouveaux utilisateurs ;
- Expérimenter de nouvelles tarifications pour inciter à l'usage des transports collectifs notamment auprès des jeunes ;
- Achever la mise en place de PASS PASS et être interopérable à l'échelle régionale.

# 04 | PLAN D' ACTIONS

## Actions et modalités de mise en œuvre :

- Poursuivre la communication autour de la gamme tarifaire (développer le marketing ciblé et la relation client, etc.) ;
- Faire évoluer la billettique TADAO pour être compatible avec la carte régionale Pass Pass ;

La tarification n'est pas le seul levier pour augmenter l'attractivité du réseau. La mise en place d'une nouvelle tarification doit s'accompagner d'un développement de l'offre et d'une meilleure communication.

## Pilote de l'action :

La tarification relève des prérogatives du Syndicat Mixte des Transports.

## Organismes partenaires :

Le délégataire prend en charge la communication commerciale.

## Échéancier :

- Septembre 2014 : simplification de la gamme
- Septembre 2017 : Mise en place d'une nouvelle billettique
- Refonte plus profonde de la gamme tarifaire avec l'arrivée du TCSP

## Éléments financiers :

Le SMT AG a été accompagné d'un Assistant à Maîtrise d'Ouvrage (AMO) pour mener une réflexion sur l'évolution de la gamme tarifaire. Le montant de cette prestation s'élève à 14 000€.

En septembre 2014, une première étape a été franchie avec une refonte de la gamme tarifaire. Cette refonte a nécessité le déploiement de plus de personnel en boutique pour accueillir les usagers. Au total ce sont environ 80 000€ qui ont été dépensés pour assurer l'information des usagers.

## Indicateurs de suivi :

- Évolution du nombre d'abonnés
- Analyse de l'évolution des recettes par type de titre (titre unitaire, gamme tout public, gamme solidaire, gamme jeune)
- Analyse du taux d'évolution de la mobilité

# 04 PLAN D' ACTIONS

## Axe 1 - Fiche Action 8

### Connecter le territoire au réseau de transport métropolitain et régional



#### Constat :

Soulignant l'intégration de plus en plus forte des territoires du bassin minier au sein de l'aire métropolitaine lilloise, l'intensification des échanges constitue le signe le plus visible du phénomène de métropolisation à l'œuvre. L'analyse des flux liés au travail, aux études, aux loisirs ou encore au commerce révèle l'imbrication croissante des bassins de consommation, de vie et d'emploi entre les territoires du bassin minier, la métropole lilloise et l'Arrageois. Depuis plusieurs décennies, les flux domicile - travail entre les territoires de l'aire métropolitaine de Lille ne cessent de progresser. Le territoire du SMT AG est bien intégré au marché de l'emploi métropolitain et particulièrement l'agglomération de Lens puisqu'un tiers des actifs en emploi habitant le territoire travaille dans un autre territoire (15% dans la métropole lilloise) et près d'un quart des emplois du Lensois est occupé par un actif résidant sur un autre territoire.

Les flux d'échanges entre le territoire du SMT AG et les territoires voisins ne représentent que 10% du volume des déplacements des habitants du territoire mais ce type de déplacements renvoie à des enjeux importants en termes de développement du territoire et d'impacts environnementaux (notamment en raison des distances parcourues). A l'échelle du territoire du SMT AG, des actions peuvent être entreprises pour favoriser une mobilité métropolitaine plus équilibrée s'appuyant davantage sur

les transports collectifs, notamment le TER qui constitue l'armature du système de transport métropolitain.

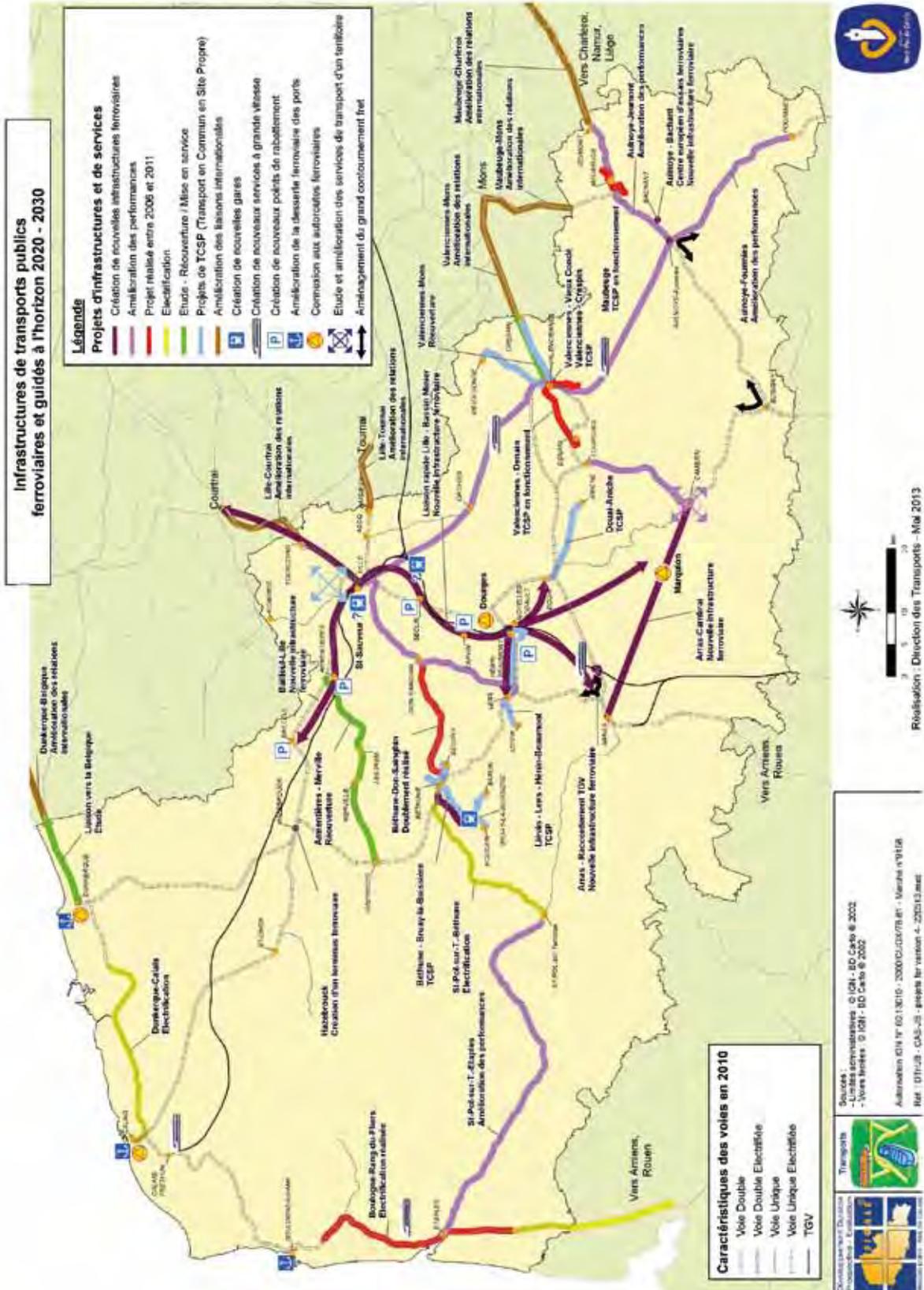
En effet, le TER apparaît comme un mode concurrentiel pour les liaisons avec les pôles voisins (Lille Métropole, Arras, Douai, etc.) compte tenu de l'engorgement routier récurrent en heures de pointe. Dès lors, de nouveaux projets émergent afin de limiter la saturation chronique des autoroutes.

Ainsi, dans le Schéma Régional des Transports et des Mobilités (SRTM), adopté le 26 septembre 2013, le Conseil régional Nord - Pas-de-Calais propose de poursuivre la mise en place d'un réseau ferroviaire de grande qualité, territorialement maillé, véritable épine dorsale sur laquelle viennent s'articuler les autres transports collectifs. Tel est l'objectif du projet de lien rapide entre Lille et Hénin-Beaumont (site de Sainte-Henriette), appelé "Réseau Express Grand Lille (REGL)". Celui-ci reposerait en son centre, sur une infrastructure nouvelle allant de la gare de Lille-Flandres à Hénin-Carvin. Cette ligne se prolongerait à ces deux extrémités en empruntant des lignes ferroviaires existantes :

- D'une part au Nord, à partir de la gare de Lille-Flandres, un raccordement aux lignes actuelles Lille - Roubaix - Tourcoing, et Lille - Armentières ;
- D'autre part au sud, à partir d'Hénin-Carvin, vers Douai - Arras un raccordement sur l'ancienne ligne Hénin-Beaumont - Brebières qui sera remise en service, et vers Lens à la ligne Hénin-Beaumont - Libercourt - Lens.

Le projet prévoit, en heures de pointe, la circulation de 12 trains par heure sur le tronç commun (Lille Flandres - Hénin-Carvin), soit un toutes les 5 minutes. Le trajet Lille - Hénin durera 22 minutes avec un arrêt de 45 secondes dans chaque gare. Les rames, d'une capacité de 225 places assises auraient une vitesse de pointe de 160 km/h. Les simulations faisaient état de 31 000 voyageurs par jour à l'horizon 2030. En combinant les usagers régionaux (TER + REGL), c'est 56 300 voyageurs qui circuleraient sur le réseau ferré entre 6h et 9h.

# 04 PLAN D' ACTIONS



# 04 PLAN D' ACTIONS

Avec ce projet, le territoire se verrait doté de deux nouveaux pôles d'échanges :

## Le pôle d'échanges multimodal de Carvin - Libercourt :

Le site de la future gare Carvin - Libercourt serait situé entre Carvin et l'autoroute A1, en limite de la commune de Libercourt. La zone de chalandise couvrirait les deux communes.

## La gare de Sainte-Henriette (Hénin-Beaumont) :

Le site de la future gare s'inscrirait dans le cadre du projet de réaménagement, de valorisation et de développement du territoire porté par la Communauté d'agglomération d'Hénin-Carvin. Deux gares éloignées d'environ 700 mètres seraient possibles afin de permettre la desserte des branches vers Douai et Arras. Le site de Sainte-Henriette constituerait un hub majeur de correspondances, avec l'arrivée du futur TCSP.

Enfin, la Région Nord-Pas de Calais était favorable à la réouverture d'une gare à Bruay-La-Buissière, seule ville de France de plus de 20 000 habitants à ne pas être desservie par le rail. Bruay-La-Buissière ne dispose plus de gare depuis 1958 pour le transport de voyageurs et 1990 pour le transport de fret. Cette liaison rapprocherait Bruay-La-Buissière des grands pôles de la Région et de l'axe Dunkerque - Arras - Paris.

Le Conseil Régional travaille actuellement à l'élaboration du Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité des Territoires (SRADDET) des Hauts de France. Dans ce cadre, les projets de liaison express vers la métropole européenne de Lille et le projet de liaison ferroviaire entre Béthune et Bruay seront réexaminés.

L'étendue du territoire Artois-Gohelle (1000 km<sup>2</sup>) et sa structure urbaine multipolaire impacte également la mobilité interne au territoire. Ainsi, les liaisons entre les différents pôles du territoire doivent être facilitées via l'utilisation des modes de transport collectif comme le TER, plus compétitif que les transports collectifs urbains.

## Objectifs :

- Doubler l'usage des transports collectifs et atteindre 7% de part modale ;
- Répondre aux besoins d'échanges à l'échelle métropolitaine en favorisant l'offre TER et en développant son niveau de service (en termes de temps de parcours, de fréquence et de régularité) ;
- Encourager le report modal vers le TER pour les déplacements de pôle à pôle internes au ressort territorial du SMT AG ;

- Valoriser les pôles d'échanges constituant les principales "portes d'accès" au réseau de transport métropolitain et organiser le rabattement tous modes vers ces pôles pour inciter au report modal vers les TC (en lien avec l'action sur l'intermodalité) ;
- Contribuer au renforcement de l'armature du système de transport métropolitain en confortant les liaisons inter-cités, complémentaires à l'offre TER, reliant les agglomérations du territoire et celles des territoires voisins ;
- Valoriser l'accessibilité externe du territoire en appuyant la pérennisation de sa desserte TGV.

## Actions et modalités de mise en œuvre :

- Adapter l'offre et les infrastructures du réseau ferroviaire en réponse à la demande de l'usage actuel et en permettant, à terme, d'atteindre l'objectif de doublement de la fréquentation du réseau :
  - Axe Béthune - Lille : Augmenter l'offre en heures de pointe ;
  - Axe Lens - Lille : Projet de corridor RER ;
  - Axe Lens - Lille via Don : Améliorer les performances (relèvement de la vitesse par la modernisation de la ligne) ;
  - Axe Lille - Libercourt - Douai : Augmenter la capacité de l'infrastructure ferroviaire ;
  - Axe Béthune - Lens - Arras : Augmenter l'offre en heures de pointe et pérenniser l'offre TGV ;
  - Axe Saint-Pol - Béthune : Moderniser et électrifier la ligne ;
- Réaliser les aménagements favorisant l'intermodalité au niveau des pôles d'échanges du territoire (voir fiche : Créer et conforter des lieux d'intermodalité).

## Conditions de réussite :

- Assurer la coordination de l'ensemble des offres de transport à l'échelle métropolitaine
- Accompagner la hiérarchisation des pôles d'échanges d'une priorisation des investissements auprès de l'ensemble des acteurs
- Intégrer ces projets dans la stratégie de développement du territoire, notamment urbaine et économique
- Valoriser cette offre de transport auprès des usagers et des entreprises

# 04 | PLAN D' ACTIONS

## Pilote de l'action :

L'amélioration de l'offre du réseau ferroviaire est négociée dans le cadre de la convention TER signée entre le Conseil Régional des Hauts de France et la SNCF.

Le projet Réseau Express Grand Lille (REGL) est porté par le Conseil régional.

## Organismes partenaires :

Sont associées à ce projet, la SNCF, les Conseils départementaux du Nord et du Pas-de-Calais, les autorités organisatrices de transports, les communes et agglomérations.

Le Syndicat Mixte des Transports Artois-Gohelle pourra être réinterrogé à l'horizon de l'évaluation du PDU et pourra intégrer les évolutions propres aux projets régionaux qui pourraient figurer dans le SRADDET.

## Échéancier :

- Le projet de lien rapide entre la métropole lilloise et le bassin minier est en cours d'examen dans le cadre de l'élaboration du SRADDET des Hauts de France.

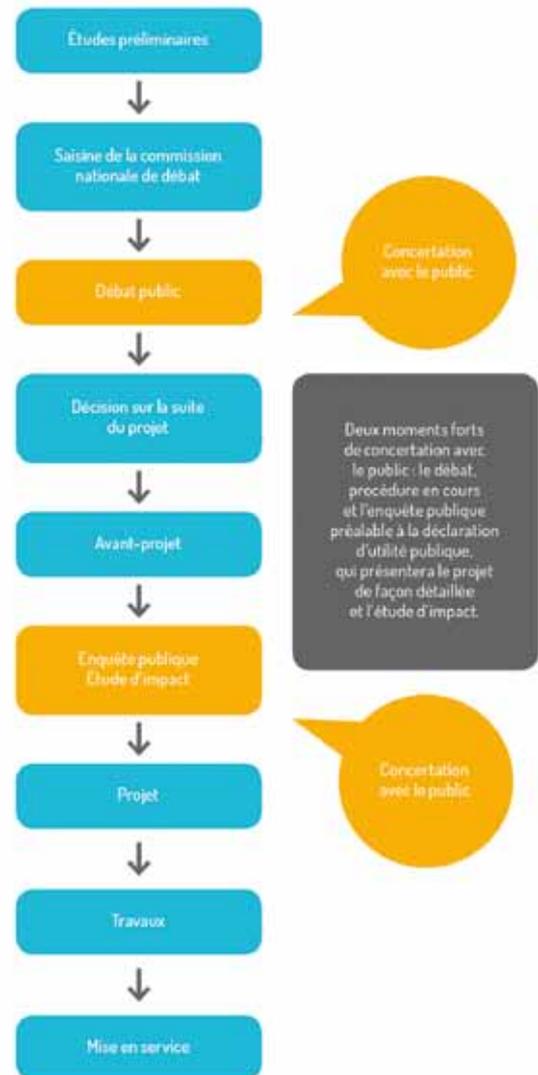
Une fois le projet réexaminé, le calendrier devra respecter les grandes étapes d'étude et de procédure liées à la réalisation d'une grande infrastructure de transport.

## Éléments financiers :

Le projet de lien rapide avait été estimé à un coût de 2,1 milliard d'euros.

## Indicateurs de suivi :

- Évolution de l'offre ferroviaire
- Évolution de la fréquentation des lignes TER par les abonnés Tadao (enquêtes annuelles réalisées par le Conseil Régional)
- Évolution de la part modale du TER pour les déplacements internes et les déplacements en lien avec les autres agglomérations des territoires voisins



Planning présent dans le dossier du Conseil régional dans le cadre du débat public.

# 04 PLAN D' ACTIONS

## Axe 1 - Fiche Action 9

### Faciliter la mobilité en Région

#### Constat :

Le Syndicat Mixte Intermodal Régional de Transports (SMIRT) porte plusieurs projets visant à encourager et faciliter l'intermodalité entre les différents réseaux de transports à l'échelle des deux départements (Nord et Pas-de-Calais). Depuis la mise en place de la Région Hauts de France, le SMIRT souhaite désormais s'étendre aux territoires des départements de l'ex Picardie.

La carte PASS PASS est un outil au service de cette intermodalité. Ainsi, passer du TER au bus, car, métro ou vélo en libre-service avec une seule carte est désormais possible, le but étant au final d'intégrer le plus de services à la mobilité possibles et d'intégrer également l'autopartage, l'électromobilité, le stationnement, etc. Progressivement l'équipement suit son cours dans les différents réseaux de l'ancienne région Nord – Pas de Calais. La carte PASS PASS est en circulation depuis 2011, sous coordination du SMIRT.

En parallèle au développement de la carte PASS PASS dans les différents réseaux, un des enjeux consiste en l'amélioration des services d'aide à la mobilité pour les usagers. C'est le rôle de la centrale de mobilité PASS PASS INFO, qui a été lancée en 2017 et qui comprendra à terme plusieurs fonctionnalités :

- Recherche d'itinéraires : connaître toutes les offres de mobilité disponibles pour un déplacement d'un point A à un point B dans le territoire régional ;
- Un système d'information voyageur incluant les disponibilités en temps réel mais également les perturbations et les solutions alternatives afin de préparer au mieux son déplacement ;

Un service après-vente qui permettra d'obtenir un suivi et une information des titres disponibles sur la carte PASS PASS ;

Disposer de données statistiques multi-réseaux et multi-services, permettant la répartition des recettes financières, l'optimisation et la coordination des offres, l'orientation des politiques d'urbanisation.

#### Actions et modalités de mise en œuvre :

Accompagner le développement de la centrale de mobilité PASS PASS INFO pour faciliter les déplacements métropolitains intermodaux en offrant une information multimodale, une tarification combinée, un support unique (la carte Pass Pass) et un outil de calcul d'itinéraires intégrant les offres covoiturage et vélo.

#### Pilote de l'action :

Le projet de centrale de mobilité PASS PASS INFO est développé par le SMIRT

#### Organismes partenaires :

Les projets portés par le SMIRT sont menés en partenariat avec les autorités organisatrices de la Région et les exploitants des réseaux de transports urbains et interurbains.

#### Échéances :

Le SMIRT souhaite que la centrale de mobilité PASS PASS INFO soit opérationnelle mi-2018.

#### Éléments financiers :

Le projet de centrale de mobilité PASS PASS INFO représente un coût de 11 millions d'euros.

#### Indicateurs de suivi :

- Part des déplacements multimodaux dans la fréquentation des différents réseaux
- Part des titres multimodaux vendus dans les ventes globales de titres



# 04 PLAN D' ACTIONS

## Axe 1 - Fiche Action 10

### Penser un réseau accessible aux Personnes à Mobilité Réduite (PMR)

#### Constat :

Aujourd'hui, rendre accessible le réseau de bus c'est, d'une part, permettre aux personnes souffrant d'un handicap de pouvoir se déplacer, accéder aux services publics et à l'emploi ; mais c'est d'autre part améliorer le confort et la qualité de service pour l'ensemble des usagers. Les cheminements tels qu'ils ont été pensés ou aménagés se révèlent souvent inadaptés pour les Personnes à Mobilité Réduite (PMR) et limitent ainsi leur capacité à se déplacer.

Face à ce constat, le SMT AG souhaite impulser une politique volontariste qui réponde aux objectifs de la loi du 11 février 2005. C'est dans ce contexte que le SMT AG a validé son Schéma Directeur d'Accessibilité (SDA) en juin 2009. Ce document a été remplacé par un Schéma Directeur Accessibilité/Agenda d'Accessibilité Programmé (SDA'AAP) . Le SDA'AAP est annexé au présent PDU. Il sera mis à jour au cours de l'évaluation du PDU.

En dépit des investissements engagés quotidiennement pour la mise en accessibilité du réseau de bus, un service spécifique à la demande est mis en place, en complément de l'offre classique : le service Proxibus.

#### Objectifs :

- Favoriser les déplacements des Personnes à Mobilité Réduite ;
- Offrir une offre de transport en commun accessible à tous ;
- Améliorer l'accessibilité des points d'arrêt, des véhicules et des boutiques de vente.

#### Actions et modalités de mise en œuvre :

- Continuer les actions prévues dans le SDA'AAP (la mise en accessibilité de 2 lignes de bus par an et d'un arrêt central par commune) ;
- Soutenir la politique du SMT AG à destination des communes dans la mise en place de subventions pour tous travaux de mise en accessibilité d'arrêts de bus ;

- Maintenir le remplacement progressif des autobus non accessibles par des autobus accessibles ;
- Achat d'équipements dédiés dans les bus, comme des girouettes ou mise en place de l'information voyageur ;
- Prévoir systématiquement dans les nouveaux autobus des places spécifiques pour les fauteuils/poussettes ;
- Rendre accessible les boutiques et points de vente TADAO ;
- Veiller au respect des prescriptions du guide d'aménagement des quais bus accessibles (hauteur de quai, largeur de cheminement, bande podotactile, etc.) ;
- Inciter les communes à intégrer la continuité des cheminements piétons dans leur projet d'aménagement ;
- Améliorer l'accueil des personnes handicapées par le personnel de vente ;
- Concertations avec le transporteur et les utilisateurs du service PROXIBUS : retours d'expériences sur le service, son accessibilité, présentation de l'exploitation du service ;
- Réaliser une étude d'opportunité pour extension du service PROXIBUS entre 12 et 14h ;
- Démarche d'amélioration continue des modalités d'accès à la centrale de réservation : optimisation des accueils téléphoniques, déploiement de la réservation en ligne.

#### Conditions de réussite :

Un travail partenarial avec les associations ainsi qu'avec les gestionnaires de voirie est un des éléments-clés dans la réussite de ces actions.

#### Pilote de l'action :

Le Syndicat Mixte des Transports est compétent quant à la rédaction du schéma directeur d'accessibilité des transports et apporte un accompagnement tant technique que financier dans sa mise en œuvre. Par ailleurs, il est également compétent dans les travaux de mise en

# 04 | PLAN D' ACTIONS

accessibilité des quais ainsi que du service proxibus.

## Organismes partenaires :

L'ensemble de ces actions doit être menée dans une dimension partenariale avec les associations de personnes handicapées. La mise en œuvre de certaines d'entre elles se fait en lien avec les communes, les communautés d'agglomération et le délégataire du réseau de transport urbain.

## Échéancier :

L'échéancier est fixé à 2018 (mise en accessibilité des points d'arrêts prioritaires).

## Éléments financiers :

Le Syndicat Mixte des Transports Artois-Gohelle attribue aux communes des subventions pour la mise en accessibilité de leurs arrêts :

- Subvention de 10 000€ HT/ quai (moyenne de 300 000 € de subventions allouées aux communes/an)

En parallèle, le SMT AG met en accessibilité deux lignes de

bus par an pour un montant compris entre 1 et 2 millions d'euros / an (moyenne selon la longueur des lignes).

Le plan pluriannuel d'investissement prévoyait pour 2015 et 2016 358 300 € d'investissement pour la mise en accessibilité des véhicules appartenant au SMT AG.

## Indicateurs de suivi :

- Évolution de la mise en œuvre du SD'AAP : nombre d'arrêts de bus accessibles, nombre de bus accessibles, etc.
- Évolution du volume kilométrique annuel du service à la demande pour PMR.
- Évolution du parc de véhicules affrété au service Proxibus
- Taux de véhicules à plancher bas constituant le parc de bus du SMT Artois-Gohelle
- Évolution du nombre de bénéficiaires du service Proxibus
- Évolution des réclamations sur le volet PMR

<i>Prix en H. T.</i>	<b>2016</b>	<b>2017</b>	<b>2018</b>	<b>TOTAL</b>
<b>Boutiques</b>	-	34 000 €	-	34 000 €
<b>Informations aux voyageurs</b>	-	-	-	-
<b>Matériel roulant</b>	-	1 191 715 €	13 883 950 €	15 075 665 €
<b>Points d'arrêts prioritaires</b>	3 830 000 €	3 435 000 €	4 330 000 €	11 595 000 €
<b>TOTAL</b>	3 830 000 €	4 660 715 €	18 213 950 €	26 704 665 €

Ce tableau ne prend pas en compte les projets en cours du SMT AG, à savoir :

- Les lignes du BHNS 1, 2, 3, 5 et 7 ;
- Les lignes BLEU de bus 11, 12 et 15 ;
- Les points d'arrêt centre-ville programmés ;
- Les arrêts prioritaires sujets à dérogation.

# 04 | PLAN D' ACTIONS

## Axe 1 - Fiche Action 11

### Créer et conforter les lieux d'intermodalité

#### Constat :

Dans l'optique de renforcer l'usage des transports alternatifs au tout automobile, les points d'arrêt des différents réseaux TC apparaissent comme des éléments clés de la compétitivité de l'offre. Ils doivent permettre d'optimiser le transfert d'un mode de transport à un autre. Cependant, dans la création des lieux d'intermodalité, il convient de ne pas ériger les transports en commun comme un concurrent de la voiture, mais de permettre la complémentarité entre ces modes.

Actuellement, un certain nombre de dysfonctionnements au niveau des différents points d'arrêt entravent les pratiques multimodales sur le territoire.

- une saturation des offres de parkings automobiles au niveau des gares les plus fréquentées du territoire ;
- des dysfonctionnements dans les chaînes de déplacements permettant d'accéder aux lieux d'intermodalité ;
- un manque de complémentarité et de synergies entre les offres TCU, TER et modes doux ;

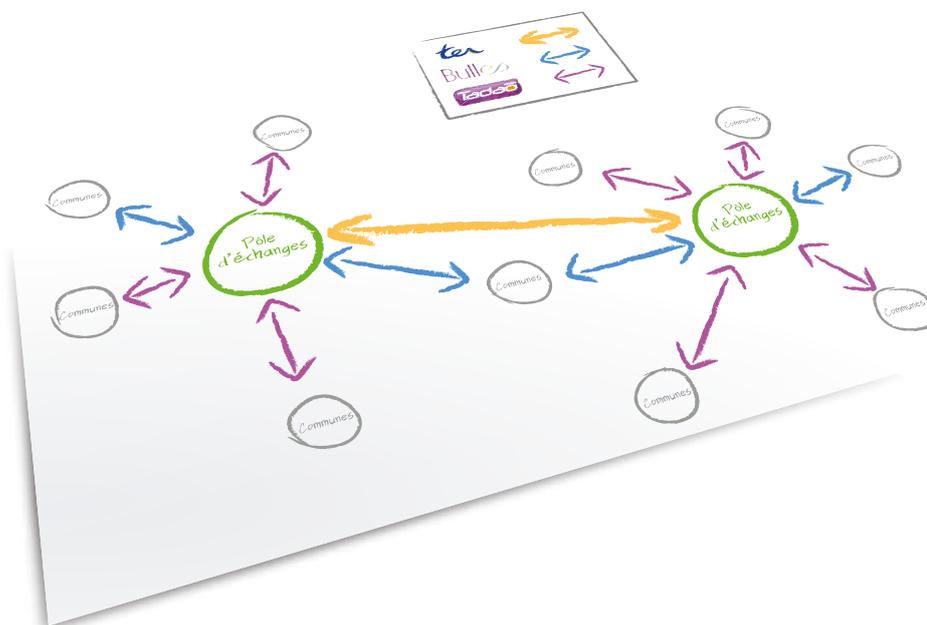
A travers les aménagements à réaliser pour résoudre ces dysfonctionnements, il convient de réaffirmer la hiérarchie

de l'offre en transport en commun du territoire :

- Le réseau ferré SNCF constitue la principale offre structurante du territoire, au sein duquel il faut confirmer le statut des principales gares du territoire en créant de véritables pôles d'échanges. Cette notion comprend la problématique de transfert modal mais également le fait qu'un pôle d'échanges est un carrefour social où il convient de créer un lieu de vie.
- Le réseau de TCSP, qui constituera le deuxième niveau de l'offre TC du territoire, devra également faire l'objet d'aménagements adaptés permettant la connexion avec les autres modes de déplacements.

#### Objectifs :

- Favoriser l'utilisation des transports alternatifs à la voiture ;
- Faciliter et encourager la multimodalité ;
- Améliorer l'accessibilité aux lieux d'intermodalité ;
- Faire des lieux d'intermodalité, des lieux de vie ;
- Agir en priorité sur les lieux d'intermodalité les plus fréquentés du territoire



# 04 | PLAN D'ACTION

## Actions et modalités de mise en œuvre :

- Hiérarchiser les points d'arrêt de transport en commun afin de prioriser les actions.

On différencie une gare d'une halte ferroviaire par la présence d'un guichet avec du personnel pour réaliser la vente des titres de transports. Les gares peuvent être hiérarchisées sur la base des critères énoncés ci-dessous.

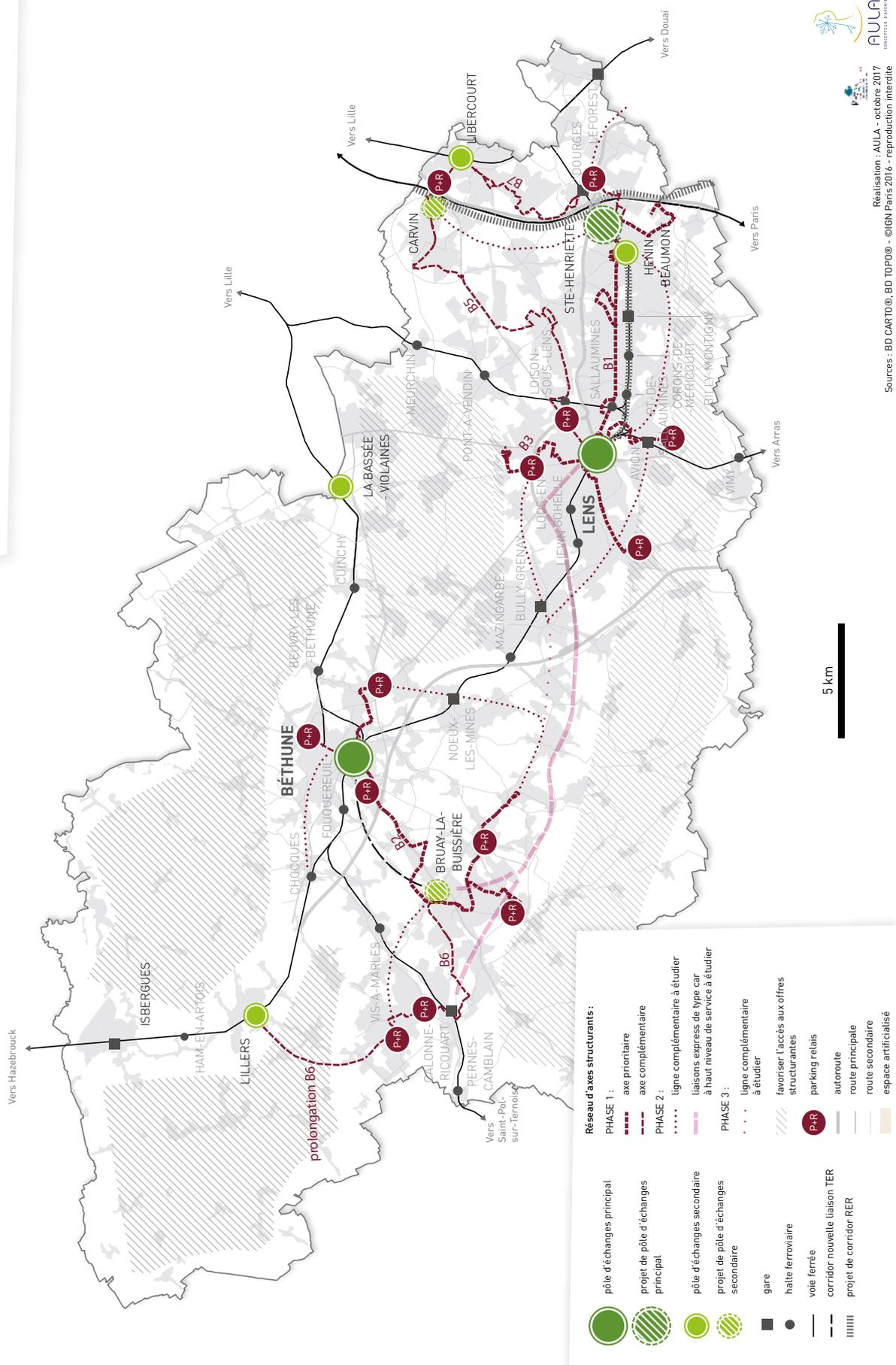
Gares SNCF			
Les pôles d'échanges principaux	Les pôles d'échanges secondaires	Autres gares	Les haltes
Les gares de Béthune et Lens constituent les deux pôles d'échanges principaux en raison de leur offre ferroviaire (TGV+TER), de l'importance de leur fréquentation voyageurs, de leur rôle d'interface majeur avec le réseau de transports collectifs routiers (principales lignes de BHNS, réseau complémentaire) et de leur localisation au sein des principales polarités urbaines.	Les gares de La Bassée, Libercourt, Hénin-Beaumont et Lillers constituent des pôles d'échanges secondaires de par leur fréquentation, l'offre de rabattement TCU vers ces gares existantes ou à venir. Bien que se situant à la limite du périmètre du SMT Artois-Gohelle, la gare de La Bassée doit également faire l'objet d'une réflexion sur les questions d'accessibilité puisqu'elle joue un rôle important dans les déplacements multimodaux des habitants de notre territoire.	Isbergues, Calonne-Ricouart, Noeux-les-Mines, Bully-Grenay, Avion, Billy-Montigny, Dourges, Leforest (présence d'un bâtiment voyageur avec un guichet avec personnel pour la vente de titres de transport)	(points d'arrêt dépourvus de guichets avec vente de titre de transport par du personnel)
1 pôle d'échanges en projet : La gare de Sainte-Henriette dans le cadre du projet REGL	2 pôles d'échanges secondaires en projet : La gare RER de Carvin et la gare de Bruay-La-Buissière.		

## Stations de TCSP et aires de covoiturage

Identifier les stations devant faire l'objet d'aménagements spécifiques dans le cadre d'intermodalité avec les autres modes (TER, réseau de bus classique, automobile)

# 04 PLAN D'ACTION

## POLES D'ECHANGES ET INTERMODALITE sur le territoire du SMT Artois-Gohelle



Réalisation : AULA - octobre 2017  
Sources : BD CARTO®, BD TOPO® - ©IGN Paris 2016 - reproduction interdite

## 04 | PLAN D' ACTIONS

- Proposer une offre de stationnement de parking-relais pertinente
  - Réaliser des P+R au niveau des gares SNCF du territoire et des stations de TCSP concernées par le rabattement automobile en prenant en compte :
    - Le volume de fréquentation ;
    - L'aire d'attraction de la gare (origine des usagers) ;
    - La proximité d'un échangeur autoroutier ;
- Planter une offre de stationnement vélos sécurisée et visible au niveau des gares et des principales stations du TCSP ;
- Rendre les lieux d'intermodalité entièrement accessibles aux PMR ;
- Proposer une signalétique adaptée aux personnes atteintes de déficience visuelle ;
- Effectuer les aménagements permettant une mise en accessibilité des quais ferroviaires, du parvis des gares et des stations TC.

Exemple : Projet de rénovation et de mise aux normes PMR de la passerelle piétonne au niveau de la gare de Béthune

La rue haute au - dessus des voies ferrées



Projet AREP - 2015 - Réhabilitation d'une passerelle

# 04 PLAN D' ACTIONS

- Articuler les offres TER et TC.
- Regrouper les arrêts TC desservant la gare SNCF en un seul pôle (gare routière) permettant une lisibilité simplifiée pour l'utilisateur.
- Au sein des pôles d'échanges concernés (Béthune, Lens, Hénin-Beaumont et Libercourt), intégrer la station de TCSP de manière à ce qu'elle soit facilement identifiable et accessible depuis le bâtiment voyageur SNCF.
- Améliorer le jalonnement depuis et vers les lieux d'intermodalité.
- Implanter des panneaux de signalisation adaptée aux modes doux permettant d'orienter les usagers vers les principaux lieux d'intérêts le long des cheminements connectés aux gares et stations TCSP.
- Connecter par un réseau de liaisons douces les lieux d'intermodalité aux "lieux de vie" (habitat dense, équi-

pements générateurs de flux, P+R) situées dans l'air d'influence du point d'arrêt.

- En fonction de la voirie et des itinéraires concernés, réaliser des bandes cyclables ou des pistes cyclables.
- Réaliser des itinéraires piétons directs, agréables et sécurisés permettant de relier les stations TCSP et gares aux zones d'intérêt en milieu urbain.
- Aménager des itinéraires permettant le rabattement vers les gares et les stations de TCSP depuis les zones rurales ou de périurbain diffus.
- Développer la signalisation routière vers les lieux d'intermodalité favorisant la visibilité de l'offre pour les automobilistes en s'appuyant sur une harmonisation des principes de signalisation voire la mise en place d'outils de signalisation dynamiques sur le réseau routier et autoroutier.



Signalétique piétonne à Lens



Signalétique P+R

Futur pôle d'échanges de la gare de Béthune



# 04 | PLAN D' ACTIONS

## Stations TCSP :

- Adapter les horaires des lignes TCU en fonction des horaires SNCF pour permettre des temps de correspondance acceptables (garantie des horaires et temps de correspondance jamais supérieur au quart d'heure)
- Dans le cadre de la réalisation des stations du TCSP, penser à favoriser l'intermodalité avec le réseau TCU classique et le réseau de bus départemental

## Gares SNCF :

- Implanter un affichage d'information multimodale au sein des pôles d'échanges (exemple : écrans TFT)
- Implanter des commerces et services au sein et à proximité des pôles d'échanges afin d'en faire des lieux de vie



Tadao			
PROCHAINS DEPARTS			
Lundi 9 Décembre			
Départ	Ligne	Direction	Réseau
10:44	33	Gare Bus - Quai K	Tadao
10:52	29	Le Planty	Tadao
10:58	15	Vauban	Tadao
10:58	15	Europe	Tadao
11:28	15	Vauban	Tadao

Ecran TFT facilitant la communication autour des correspondances Bus et TER dans les principaux lieux d'intermodalité

## Conditions de réussite :

L'aménagement d'un pôle d'échanges doit faire l'objet d'une étude urbaine préalable approfondie permettant de prendre en compte l'ensemble des problématiques et enjeux liés à ces lieux de vie et de transit.

Il est nécessaire de mener plusieurs réflexions partenariales entre :

- SNCF, le Conseil régional, le SMT AG et les collectivités locales concernant les pôles d'échanges ;
- Avec la Métropole Européenne de Lille au niveau de la gare de La Bassée

## Pilote(s) de l'action :

Dans un projet de pôle d'échanges, la difficulté est le nombre important d'acteurs concernés par le projet. On recense partenaires les suivants :

- Conseil régional
- Conseil départemental du Pas-de-Calais
- SNCF
- SMT AG

Néanmoins, les communes ou les communautés d'agglomérations peuvent en être à l'initiative.

## Échéancier :

Certaines actions peuvent être menées rapidement comme la mise en place d'écrans TFT dans les gares, ou encore la mise en place d'arceaux vélos au sein des pôles d'échanges.

Par ailleurs, l'amélioration de la signalétique pour les modes doux est une action qui peut être rapidement mise en place.

Certaines actions, en lien avec le projet de TCSP ont une échéance moyen terme, c'est-à-dire 2019.

Enfin, pour des actions qui concernent la valorisation de la gare en un véritable pôle d'échanges, nous sommes sur un temps long, c'est-à-dire postérieur à 2018.

## Indicateurs de suivi :

- Évolution de la fréquentation des gares/haltes
- Nombre des pôles d'échanges entre modes « lourds » (train/bus, BHNS/bus classique, etc.)
- Nombre de places VP et vélo dans les P+R
- Taux d'occupation des P+R et des abris vélos sécurisés au niveau des points d'arrêt
- Évolution du réseau de liaisons douces permettant l'accès aux gares
- Temps de correspondance entre TCU et TER

# 04 | PLAN D' ACTIONS

## Axe 1 - Fiche Action 12

### Densifier autour des points stratégiques du réseau de transport collectif

#### Constat :

Le territoire est caractérisé par un réseau urbain multipolaire qui s'étend sur près de 50 km d'est en ouest. Même si le territoire est fortement urbanisé, les densités sont moindres que dans d'autres agglomérations de poids de population comparable. Par ailleurs, son développement se fait encore par un bâti peu dense et par extension sur la plaine agricole notamment sur la Lys Romane.

Les projets d'axes structurants sont une opportunité de restructurer le tissu urbain du territoire et de limiter la consommation des terres agricoles.

#### Objectifs :

- Coordonner développement urbain et développement des réseaux de transports collectifs pour qu'ils profitent au plus grand nombre et pour pérenniser l'offre TC structurante ;
- Utiliser les axes structurants de TC pour renforcer les polarités urbaines existantes en privilégiant la valorisation du foncier disponible au sein du tissu urbain existant ;
- Développer et densifier l'habitat et les activités génératrices de flux de déplacements en lien avec l'offre TC la plus performante ;
- Réserver le foncier disponible à proximité des axes structurants de TC à des activités, des équipements générateurs de flux importants (salariés, visiteurs) ;

#### Actions et modalités de mise en œuvre :

Mener des démarches "contrat d'axe" le long des axes structurants de transport en commun

Le contrat d'axe a pour objectif de définir une stratégie d'urbanisation raisonnée et volontaire en lien avec le réseau structurant de transport en commun.

La démarche vise à définir une nouvelle vision de l'aménagement du territoire, basée sur le principe d'intensification urbaine.

#### Définition : intensification urbaine

L'intensification urbaine renvoie à la volonté d'améliorer le cadre de vie des habitants. Elle se traduit par des objectifs multiples en fonction des spécificités des territoires, mais repose sur des "ingrédients" communs : densité, mixité, qualité, proximité, accessibilité. Cette intention se doit d'être ciblée, et la mise en œuvre d'axes de transports collectifs structurants permet de prioriser l'action.

Afin de projeter le principe d'intensification urbaine sur le territoire d'étude, il convient d'identifier différents secteurs permettant de caractériser et de prioriser l'action.

En fonction de la situation au sein de la structure urbaine et du tissu urbain environnant, l'intensification passe par des orientations et des actions adaptées. A ce titre, 3 niveaux d'intensification ont été établis sur le territoire (voir carte), et délimités en fonction des critères suivants :

- Centralités urbaines identifiées dans les SCoT (Schéma de Cohérence Territoriale)
- Continuité bâtie avec ces centralités
- Caractéristiques du tissu urbain
- Niveau de service de transport en commun envisagé

#### Caractéristiques et principes d'aménagements des différents secteurs d'intensification :

- Secteurs d'intensification de niveau 1 :

ils seront localisés dans les principaux pôles urbains identifiés par les SCoT de l'Artois et de Lens-Liévin-Henin-Carvin et desservis par les lignes de BHNS Bulle 1, 2 et 3 ou un pôle d'échanges principal. Ils s'étendront dans un corridor de 500 m autour des lignes de TCSP et un rayon de 1 km autour des gares, à l'intérieur du tissu urbain.

#### Principes d'aménagement :

# 04 | PLAN D'ACTION

Au sein des secteurs d'intensification de niveau 1, les principes d'aménagement suivants doivent être appliqués :

- On doit retrouver les densités de logements les plus élevées du territoire communal dans ces secteurs ;
- Une mixité fonctionnelle (commerces, services, équipements) ;
- Une qualité de cadre de vie et des espaces publics exemplaires
- L'implantation d'équipements structurants générateurs de flux quotidiens à l'échelle de l'agglomération ;

- Secteurs d'intensification de niveau 2 :

Ils seront localisés soit dans les pôles urbains identifiés par les SCOT et non repris précédemment (conurbation entre Lens et Hénin-Beaumont, Nœux-les-Mines, l'Auchellois et Carvin) soit autour des pôles d'échanges secondaires et gares du territoire (La Bassée-Violaines, Libercourt, Bully-Grenay, Lillers, Isbergues). Ils s'étendront dans un corridor de 500m autour des lignes de BHNS et un rayon de 1km autour des gares, à l'intérieur du tissu urbain.

**Principes d'aménagement :**

Au sein des secteurs d'intensification de niveau 2, les principes d'aménagement suivants doivent être appliqués :

- On doit retrouver les densités de logements les plus élevées du territoire communal dans ces secteurs ;
- Une mixité de typologies d'habitats ;
- Une mixité fonctionnelle (commerces, services) répondant aux besoins identifiés à l'échelle du quartier ;
- L'implantation d'équipements structurants à l'échelle communale.

- Secteurs d'intensification de niveau 3 :

Ces secteurs sont situés hors des pôles urbains identifiés par les SCOT, mais à l'intérieur du tissu urbain et dans un corridor de 500m autour de la ligne de TCSP.

**Principes d'aménagement :**

Au sein des secteurs d'intensification de niveau 3, les principes d'aménagement suivants doivent être appliqués :

- On doit retrouver les densités de logements les plus élevées du territoire communal dans ces secteurs ;
- Une mixité de typologies d'habitats ;

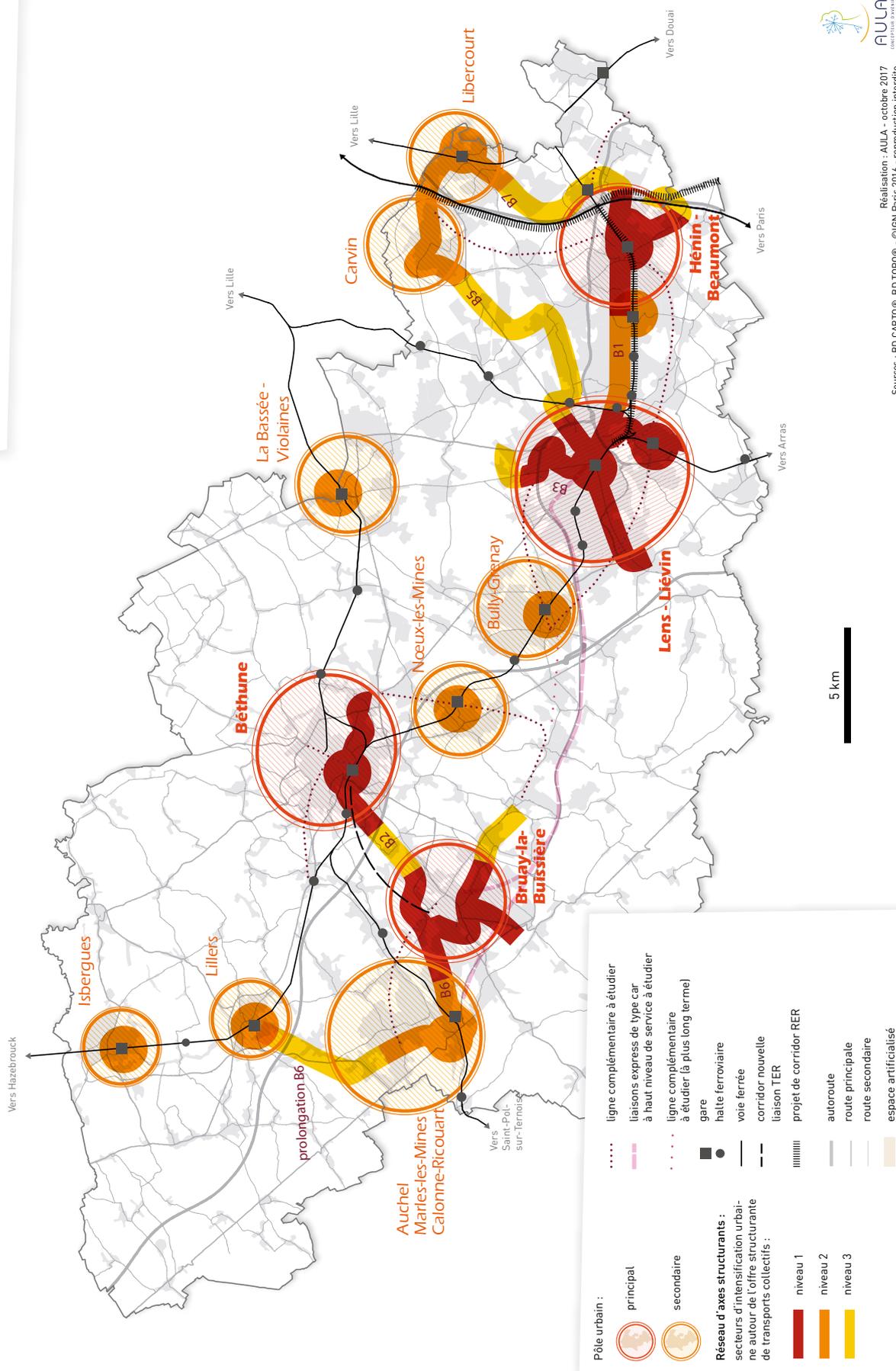
La hiérarchisation établie ci-dessus doit être respectée dans la priorisation d'actions de renouvellement urbain. La réflexion sur toute implantation de projets urbains doit s'inscrire dans une stratégie d'aménagement à l'échelle de l'agglomération.

L'implantation d'un équipement sur le territoire devra être réfléchi au regard du foncier mobilisable dans ces secteurs d'intensification et en fonction des volumes de déplacements générés (nombre de déplacements réalisés selon les différents modes, fréquence des flux, aire d'attractivité ou de chalandise).

Ces secteurs d'intensification servent de base à la réflexion menée au cours des différentes phases des démarches "contrat d'axe" :

# 04 PLAN D' ACTIONS

## PRINCIPES D'INTENSIFICATION sur le territoire du SMT Artois-Gohelle



Réalisation : AULA - octobre 2017  
Sources : BD CARTO®, BD TOPO® - ©IGN Paris 2016 - reproduction interdite

# 04 | PLAN D' ACTIONS

Phasage de la démarche "contrat d'axe" :

• La première étape du contrat d'axe consiste à affiner les limites des secteurs d'intensification au niveau local et les limites du tissu urbain au sein duquel le diagnostic foncier va être réalisé par un séquençage des lignes : Les critères sont le niveau desserte, la continuité du bâti, les ruptures physiques ou encore des éléments tels que la trame verte et bleu ou encore la présence de zone agricole.

La deuxième étape est une évaluation des opportunités de renouvellement urbain au sein du corridor des lignes de BHNS et la définition des enjeux de mutation de l'espace urbain. La démarche concerne donc du foncier au sein du tissu urbain existant, la logique étant de mobiliser les friches plutôt que de consommer des terres agricoles ou des espaces présentant un intérêt sur le plan de l'environnement.

La troisième étape est la définition d'orientations d'aménagement qui consiste, sur des secteurs ciblés, à proposer une nouvelle programmation urbaine et à définir les principes d'aménagement de la zone.

Enfin la dernière étape est la concrétisation de la démarche par les collectivités compétentes en matière d'aménagement du territoire. Les principes et orientations définis au cours de la deuxième phase devront être déclinés dans les différents documents d'urbanisme (SCoT, PLUi...) pour

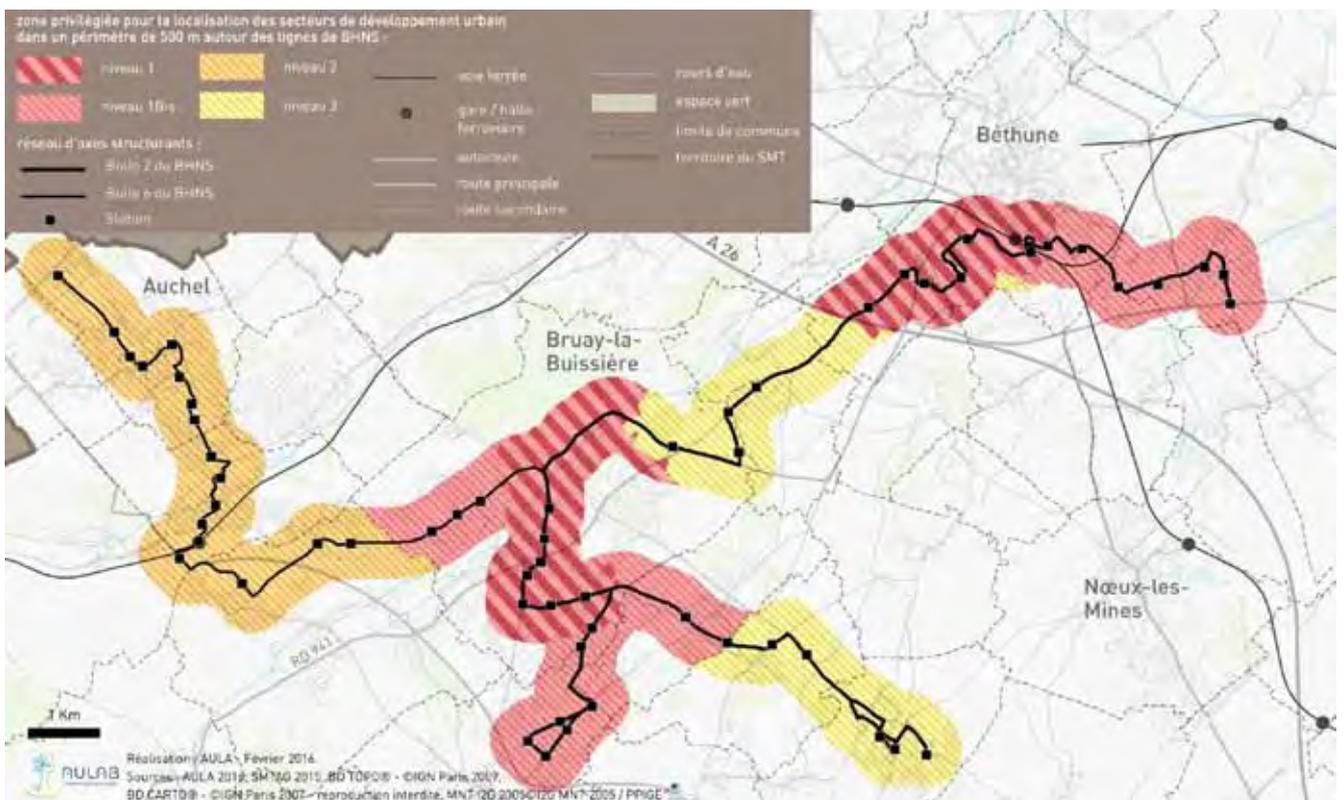
ensuite permettre le passage à la phase de programmation des projets urbains.

Point d'avancement :

La démarche contrat d'axe a été déployée sur les territoires de la Communauté d'Agglomération Béthune-Bruay-Artois-Lys-Romane (Bulle 2 et 6), de la Communauté d'Agglomération de Lens-Liévin (Bulle 1, 3, 5).

Le diagnostic du foncier mutable au sein du tissu urbain existant a servi à alimenter les réflexions du NPNRU, les processus d'élaboration des Plans Locaux de l'Habitat (PLH), les travaux menés par la DDTM dans le cadre de l'élaboration des Plans de Protection contre les Risques d'Inondation (PPRI) et les travaux menés par l'Etablissement Public Foncier Nord-Pas de Calais.

Le diagnostic foncier est également mobilisé dans le cadre des travaux de révision des Schémas de Cohérence Territoriale (SCoT), l'idée étant progressivement de couvrir l'ensemble des secteurs d'intensification identifiés autour des gares notamment.



# 04 PLAN D' ACTIONS

## Conditions de réussite :

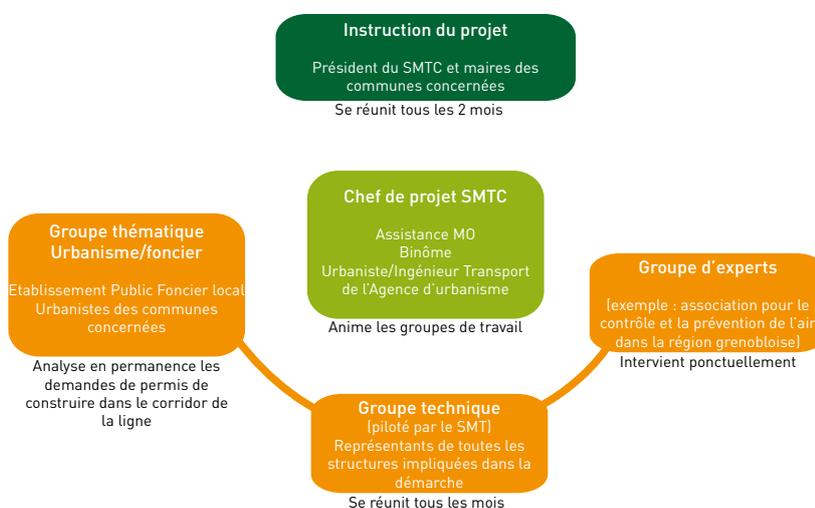
Ces principes doivent être relayés dans les SCOT dont les Documents d'Orientation et d'Objectifs (DOO) devront les préciser en fonction notamment des contextes locaux, puis retranscrits dans les PLH et PLU (zonage, emplacements réservés...)

## Pilote de l'action :

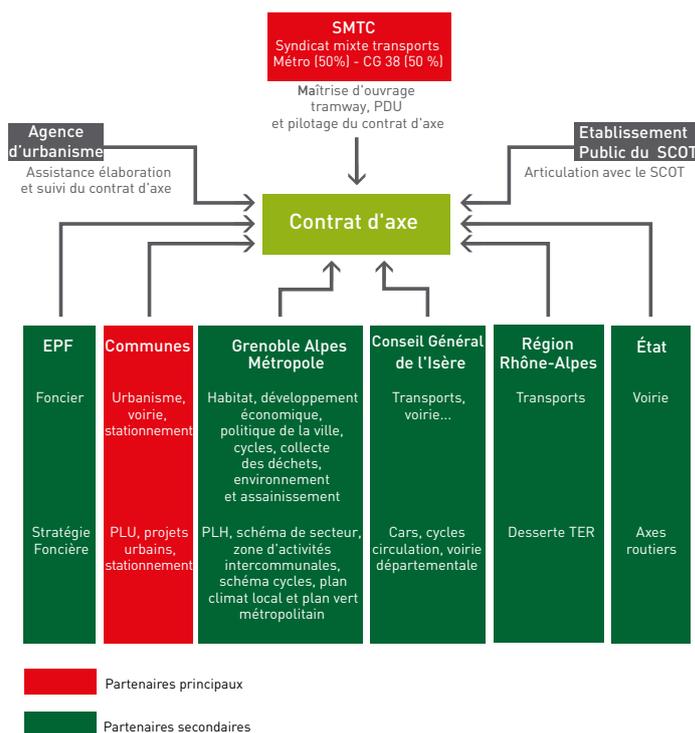
Différents pilotages et partenariats ont été opérés dans les villes ayant mis en place des contrats d'axes (Exemple ci-dessous de Grenoble et Toulouse). Dans tous les cas, le syndicats mixte des SCOT, le SMT AG, l'agence d'urbanisme et les collectivités locales (agglomérations, communes) jouent un rôle prépondérant.

## Organismes partenaires :

Le Conseil Régional des Hauts de France est également concerné en raison de sa compétence en tant qu'AOT.



Source : Le contrat d'axe, un outil d'articulation urbanisme-transport, Julie Blais et Anne-Marie Maür (AURG), 2009  
Réalisation : AULAB 2013



Source : Document du contrat d'axe de la ligne E du tramway de Grenoble

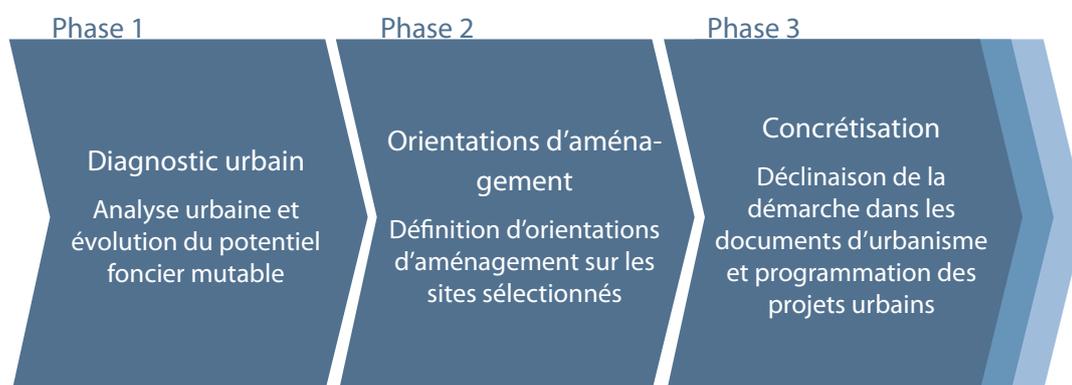
# 04 | PLAN D'ACTION

## Échéancier :

La démarche contrat d'axe est actuellement en cours le long des lignes de BHNS qui entreront en service en 2019. L'application de la méthode a déjà permis d'enrichir les études de diagnostic liées à la connaissance du foncier dans les quartiers politiques de la ville et d'alimenter les diagnostics des études urbaines des projets NPNRU. Le déploiement de la méthodologie sur l'ensemble des secteurs d'intensification repérés permettra également d'alimenter la révision des SCoT et des PLH ainsi que l'élaboration des PLUi.

Ci-dessous, le phasage du contrat d'axe prévu sur le long des axes TCSP prioritaires du béthunois :

Ci-dessous, le phasage du contrat d'axe prévu sur le long des lignes B1 et B2 :



Pour les secteurs de développement liés aux gares ils seront réalisés tout au long de la période de validité du PDU

## Éléments financiers :

A titre d'information, la ville de Toulouse, investie dans une démarche de "contrat d'axe", a estimé cette étude à 50 000€ par ligne.

## Indicateurs de suivi :

- Nombre de contrats d'axes mis en place;
- Actions mises en place par les signataires des contrats d'axes;
- Nombres d'habitants dans les secteurs desservis par les offres structurantes;
- Nombre de ménages dans les secteurs desservis par les offres structurantes;
- Nombre de logements dans les secteurs desservis par les offres structurantes;
- Nombre d'emplois dans les secteurs desservis par les offres structurantes;

- Évolution du nombre de logements neufs dans les secteurs desservis par les offres structurantes;
- Densités dans les secteurs desservis par les offres structurantes;
- Suivi de l'urbanisation des friches;
- Sollicitation ou non du SMT AG lors de la conception de projets;
- Surfaces de bureaux/activités construites;
- Évolution de la densité commerciale dans un périmètre de 300 m autour des pôles d'échanges.

# 04 PLAN D' ACTIONS

## Axe 1 - Fiche Action 13

### Faire des pôles d'échanges des éléments de dynamisation urbaine

#### Constat :

On observe un manque de diversité des commerces et services au sein des pôles d'échanges ou dans leurs abords immédiats qui oblige les usagers à multiplier les déplacements et potentiellement à avoir davantage recours à l'automobile.

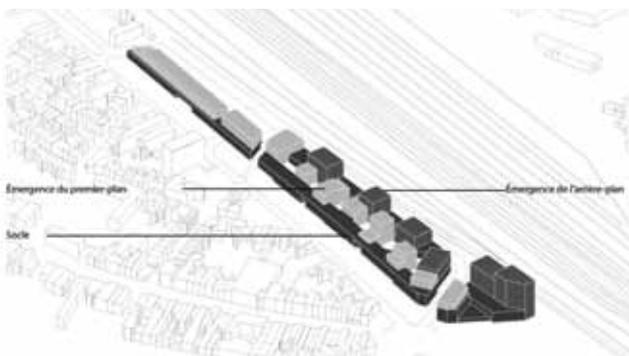
Les gares et leurs quartiers constituent des portes d'entrées du territoire. Le traitement des quartiers de gare revêt une importance stratégique pour l'image de la ville.

#### Objectifs :

- Dynamiser les quartiers gares en termes d'image et de fonctionnement ;
- Valoriser la rupture modale ;
- Soutenir le commerce de proximité ;
- Faire cohabiter la fonction de transit du pôle d'échanges avec la vie du quartier.

#### Actions et modalités de mise en œuvre :

- Favoriser la mixité fonctionnelle aux abords immédiats des gares structurantes en incitant l'implantation de services et commerces de proximité ;



Étude de faisabilité autour de la gare de Lens - Schéma directeur Euralens - 2011. Il s'agit d'un quartier mixte mais avec une dominante d'activité tertiaire. Il comprend également une résidence hôtelière, du logement et des commerces.

- Étudier l'implantation d'équipements fonctionnant, en termes de plages horaires, en complémentarité de la gare afin d'envisager une mutualisation des espaces de stationnement (salles de spectacles, équipements périscolaires...);
- Donner la priorité aux modes alternatifs dans l'aménagement des espaces publics connectés à la gare.

#### Conditions de réussite :

- Inscription de secteur d'intensification dans les SCoT ;
- Réalisation d'études sur les pôles d'échanges en lien avec une réflexion urbaine (exemple des réflexions urbaines menées en parallèle des réflexions pôles d'échanges sur les gares de Lillers et Isbergues) ;
- Maîtrise de l'aménagement à l'échelle du quartier.

#### Pilote de l'action :

La majorité des actions relève de la compétence des collectivités locales.

#### Organismes partenaires :

Afin d'aider les collectivités locales dans le pilotage de cette action, des comités techniques et de pilotage « spécial gares » peuvent être organisés par le pilote de l'action, regroupant les différents partenaires (SNCF, SMT AG, Conseil régional, communautés d'agglomération, etc.).

#### Échéancier :

Les projets de commercialisation des espaces en gare en vue d'une dynamisation des pôles d'échanges se fait sur un temps long, c'est-à-dire postérieur à 2018.

#### Indicateurs de suivi :

- Nombre de contrats d'axes mis en place
- Actions mises en place par les signataires des contrats d'axes
- Évolution de la densité des diverses fonctions urbaines (habitat, commerces, etc.) dans un périmètre de 300 m. autour des pôles d'échanges.

# 04 | PLAN D'ACTION



Projet ZAC Centralité • Lens • février 2015

# 04 | PLAN D' ACTIONS

## Axe 1 - Fiche Action 14

### Lier urbanisation et mobilité en milieu rural et périurbain

#### Constat :

L'urbanisation linéaire, et plus généralement l'étalement urbain, sont des phénomènes qui existent sur le territoire de compétence du SMT Artois-Gohelle.

Les conséquences directes de ces phénomènes sont :

- qu'une partie relativement importante du territoire et de sa population est aujourd'hui déconnectée d'une offre en transport en commun qui ne peut s'étendre jusque dans les zones les moins denses du territoire. Le transport à la demande tente néanmoins d'apporter une réponse en termes de desserte à ces habitants du secteur périurbain et rural.
- Le manque de pertinence des modes actifs dû à la longueur des déplacements auquel s'ajoute un problème de sécurité en raison de l'absence d'aménagements dédiés. (exemple : étalement urbain le long des routes départementales).

De plus, dans les projets d'urbanisation la question de la localisation par rapport aux points d'arrêts de transports collectifs et l'accessibilité aux centralités existantes reste insuffisante, car pas suffisamment intégré en amont de ces projets. Ces éléments concourent pourtant au maintien de la vie locale et du commerce de proximité.

#### Objectifs :

- Mettre à disposition du plus grand nombre les moyens d'une mobilité durable.
- S'appuyer sur la desserte du territoire pour organiser et développer le tissu urbain
- Coordonner développement urbain et développement de la mobilité
- Limiter l'étalement urbain
- Permettre un développement des communes rurales dans l'optique de maintenir le niveau d'équilibre de la population.

#### Actions et modalités de mise en œuvre :

- Développer des formes urbaines compactes autour des centralités existantes propices à la pratique des modes doux ;
- Localiser les nouveaux projets à proximité des points d'arrêt de TC afin de faciliter leur accessibilité ;
- Dans un rayon d'accessibilité de 10 min à pied autour de l'arrêt de TC, tendre vers des densités majorées par rapport aux densités en vigueur ;
- L'implantation de commerces de proximité et de services à la personne sera privilégiée dans ces secteurs ;
- Une mixité des typologies de logements adaptées à des publics variés.

En dehors de zones desservies par les transports en commun, les opérations d'urbanisation seront limitées et devront être implantées à proximité immédiate d'une desserte routière satisfaisante en évaluant l'impact sur la desserte existante et proposer des aires de stationnement pour véhicules motorisés et modes doux réservées aux usagers de systèmes alternatifs tels que le covoiturage.

Lors de la réalisation d'une nouvelle zone d'urbanisation à vocation économique, il est nécessaire de s'interroger en amont sur la desserte en transports collectifs à mettre en œuvre pour répondre aux besoins des salariés et visiteurs.

#### Conditions de réussite :

Ces dispositifs doivent être relayés dans les SCoT dont les Documents d'Orientations et d'Objectifs (DOO) devront les préciser en fonction notamment des contextes locaux, puis appliqués dans les PLU.

# 04 | PLAN D' ACTIONS

## Pilote(s) de l'action :

La majorité des actions relève de la compétence des communes ou de la structure en charge de l'élaboration du PLU.

Néanmoins, le pilotage de ces actions peut être fait par les SCOT afin de garantir une vision d'ensemble sur les territoires et d'homogénéiser les opérations. Pour certains équipements, le Conseil départemental du Pas-de-Calais et le Conseil régional peuvent être compétents.

## Organismes partenaires :

L'agence d'urbanisme vient en appui des Syndicat Mixte SCoT, des agglomérations et des communes dans le pilotage de cette action.

## Échéancier :

Pour les secteurs de développement organisés autour d'une desserte en TC déjà existante, des actions peuvent être menées rapidement, dès 2015.

## Indicateurs de suivi :

- Évolution et localisation de la consommation des terres agricoles
- Suivi de l'urbanisation des friches
- Densité nette des projets
- Évolution de la fréquentation des transports en commun dans les secteurs non desservis par le TCSP et le transport ferré.

# 04 PLAN D' ACTIONS

## Axe 1 - Fiche Action 15

### Penser la mobilité comme une des bases du projet urbain



Création d'un nouvel arrêt à Verquin pour desservir la nouvelle implantation commerciale

#### Constat :

Comme observé dans la fiche précédente, les opérations d'aménagement menées sur le territoire sont encore trop souvent déconnectées du maillage viaire structurant et leur implantation répond davantage à une logique d'opportunités foncières qu'à une logique d'implantation raisonnée, au regard notamment des flux générés et des besoins en termes d'offres de mobilité, notamment de transports collectifs.

Cette démarche actuellement en place crée des poches d'habitat souvent déconnectées des réseaux de transport collectif et qui s'inscrivent dans un développement proche de l'étalement urbain.

Les modes doux sont quant à eux peu pris en compte indépendamment des voiries et ne représentent souvent qu'une thématique annexe du projet.

#### Objectifs :

- Une meilleure prise en compte de la mobilité dans les projets d'aménagement
- Favoriser l'émergence de projets, qu'ils soient résidentiels, commerciaux ou industriels, organisés autour des principes d'une mobilité durable
- Donner les clés d'une localisation raisonnée des projets

#### Actions et modalités de mise en œuvre :

- Intégrer la problématique de la desserte par les transports collectifs et par les modes doux pour toute nouvelle opération d'aménagement, à vocation résidentielle, industrielle ou commerciale et prendre en considération les moyens de desserte dès l'ébauche de la conception du projet (interroger les ambitions du projet en fonction de la desserte disponible) ;
- Rationaliser l'usage du foncier au sein du périmètre de projet en fonction de la desserte disponible et de la nature des différentes composantes du projet. (organisation des poches de densités en fonction de la localisation des points de desserte en transport collectif, objectifs de densités à moduler en fonction de la desserte globale du site)
- Penser les circulations dès l'esquisse du projet afin de mobiliser le foncier nécessaire pour chaque thématique :
  - intégrer le maillage modes doux dès l'ébauche du projet en le plaçant comme une composante à part entière du projet, pouvant s'affranchir du tracé des voiries (ex : cheminement à travers un îlot) et prévoir les emprises nécessaires ;
  - Envisager le stationnement sur les parcelles privées
  - Réserver l'emprise nécessaire à l'implantation de mobilier urbain destiné aux modes doux (notamment lorsqu'un équipement est présent à proximité)
  - Contacter le Syndicat Mixte des Transports Artois-Gohelle le plus en amont possible afin d'envisager toute remise en cause de la desserte actuelle par le projet (remise en question de la localisation d'un arrêt, déviation d'une ligne...)

#### Conditions de réussite :

Les préconisations sur la conception même des projets doivent être reprises dans les orientations du SCOT, puis dans les orientations d'aménagement et de programmation des PLU.

La mise en place de secteurs prioritaires pour la localisation des projets d'aménagement en fonction des réseaux de transports collectifs et de la nature des projets (en

# 04 | PLAN D' ACTIONS

renouvellement et extension) sera reprise dans le SCOT puis retranscrite dans le PLH et dans les zonages des PLU.

## Pilote(s) de l'action :

La majorité des actions relève de la compétence des communes.

Cependant, pour celles liées directement aux modifications de l'offre en transport collectif c'est le SMT Artois-Gohelle qui est compétent sur ce point.

Pour les projets urbains d'intérêt communautaire, ce sont les communautés d'agglomération qui sont compétentes.

Enfin, les collectivités compétentes pour l'élaboration des SCoTs sont garantes de la mise en cohérence des différentes politiques sectorielles menées par les communes.

L'agence d'urbanisme peut venir en appui des SCoTs.

## Échéancier :

Les projets urbains se pensent sur un temps long donc les échéances sont de l'ordre du long terme, c'est-à-dire postérieures à 2019. Cependant des premières réflexions se sont amorcées dès 2014.

## Indicateurs de suivi :

- Création d'un observatoire des nouveaux projets et mise en place d'une grille d'évaluation des projets.
- Nombre de places de stationnement/logement sur le domaine privé et public
- Nombre de kilomètres d'aménagements cyclables réalisés
- Densité nette des projets
- Sollicitation ou non du SMT AG lors de la conception du projet

# 04 PLAN D' ACTIONS

## AXE 2 : Favoriser de nouveaux usages de l'automobile complémentaires aux autres modes

### Axe 2 - Fiche Action 16

#### Hierarchiser les voiries

##### Constat :

Le territoire du SMT AG bénéficie d'un réseau routier très développé structuré par les autoroutes A1, A21 et A26 et la RN47. Ce réseau est le support de différents trafics allant du local à l'international que ce soit pour les déplacements automobiles ou pour les flux poids lourds. En période de pointe, la saturation des principales liaisons routières entraîne des surconsommations de carburant à l'origine d'un accroissement des émissions de GES et des polluants. Cette dégradation du niveau de service des liaisons routières constitue en outre une menace pour l'attractivité économique du territoire.

Par ailleurs, la saturation des principales liaisons entraîne une diffusion des flux sur le réseau secondaire notamment en direction de la métropole lilloise ce qui pose des problèmes de dégradation des voiries lorsque les poids lourds se reportent sur des itinéraires inadaptés et de sécurité dans la traversée des zones agglomérées.

Sur la période 2013-2015, on dénombre 954 accidents corporels sur le territoire Artois-Gohelle. Globalement même si le nombre d'accidents, le nombre de tués et le nombre de blessés a diminué entre 2011 et 2015, la sécurité routière reste un enjeu majeur.

La réalisation de certains aménagements routiers (contournements, déviations) mais également des lignes de TCSP nécessite de redéfinir la hiérarchisation du réseau routier et les itinéraires afin de repenser l'accessibilité routière et de réduire le nombre d'accidents en agglomération (72% des accidents sur 2013-2015).

Il est à noter que le PDU ne propose pas la création de nouvelles infrastructures routières mais interroge les projets engagés par l'État et le Département en définissant des priorités d'intervention.

##### Objectifs :

- Réduire le nombre d'accidents en définissant une hiérarchisation du réseau routier et un partage modal équilibré de la voirie pour chacune des différentes catégories d'usagers ;
- Canaliser les principaux flux d'échanges et de transit sur le réseau structurant ;
- Mieux desservir le tissu économique du territoire et les sites multimodaux ;
- Maîtriser les nuisances liées au trafic routier pour améliorer la qualité de vie des habitants et limiter les émissions de polluants et GES ;
- Intégrer les lignes de TCSP dans la hiérarchisation du réseau routier ;
- Requalifier les itinéraires déviés (rééquilibrage de partage de la voirie) ;
- Améliorer la lisibilité du réseau pour les usagers.

##### Actions et modalités de mise en œuvre :

- Proposition de hiérarchisation du réseau :
  - Niveau 1 : réseau routier magistral sur lequel doivent être canalisés les principaux flux d'échanges et de transit VL et PL ;
  - Niveau 2 : réseau départemental principal (fonction de desserte interurbaine et itinéraires alternatifs au niveau 1) ;
  - Niveau 3 : réseau secondaire ;
  - Niveau 4 : pénétrantes urbaines, itinéraires à requalifier pour apaiser la circulation, écarter le transit et rééquilibrer le partage de la voirie ;
  - Niveau 5 : liaisons locales.

# 04 PLAN D'ACTION

Pour chacun de ces niveaux, il s'agira de mettre en œuvre des aménagements et d'adopter un profil en travers visant à une réduction du nombre d'accidents et tenant compte des niveaux de trafic et de la vocation de l'axe. Pour les niveaux 1 et 2, les cheminements destinés aux modes doux devront être en site propre compte tenu des vitesses pratiquées et des trafics. Concernant les niveaux 3 à 5, il s'agira de retenir le profil en travers le plus adapté au regard des trafics en s'appuyant sur les recommandations des boîtes à outils des schémas cyclable et piétonnier (cf annexes).

Remarque : l'ensemble des routes à grande circulation au titre du Décret n° 2010-578 du 31 mai 2010 et l'ensemble des itinéraires de convois exceptionnels ont été repris dans les niveaux 1 et 2. Cependant, compte tenu du projet de BHNS (Bulle 2) et de la réalisation d'un itinéraire de déviation complet du tracé historique de la RN41 (RD841) entre Béthune et Bruay, il convient de s'interroger sur la pertinence de cette itinéraire pour le transport routier exceptionnel : il s'agit de déterminer si le nouveau tracé de la RD941 du péage de Béthune à la RD301 ne peut pas devenir l'itinéraire le plus adapté.

- Étudier une réduction de la vitesse à 110 km/h sur le tronçon le plus chargé de l'A1 (entre Dourges et Carvin) pour limiter les émissions de GES et de polluants et réduire les nuisances sonores ;

- Traiter les points durs en :

- Mettant à 2x2 voies la jonction A21/RD301 au niveau du franchissement de l'A26 pour éliminer la congestion en heures de pointe (travaux en cours sous maîtrise d'ouvrage du Département du Pas-de-Calais) ;
- Étudiant les sorties de l'A21 et de l'A211 pour limiter les remontées de file et le risque d'accident notamment pour les échangeurs 7 (Liévin) et 8 (Béthune/Loos-en-Gohelle) ;
- Étudiant les possibilités d'amélioration de l'échangeur de Carvin/Libercourt ;
- Étudiant la mise à 2x2 voies sur les liaisons de niveau 1 avec un trafic de plus de 20 000 veh/jr (RD86 entre Béthune et Ruitz, RD301 au droit d'Houdain, RN17 en direction de Vimy et RD943 entre Béthune et Choques) ;

# 04 PLAN D' ACTIONS

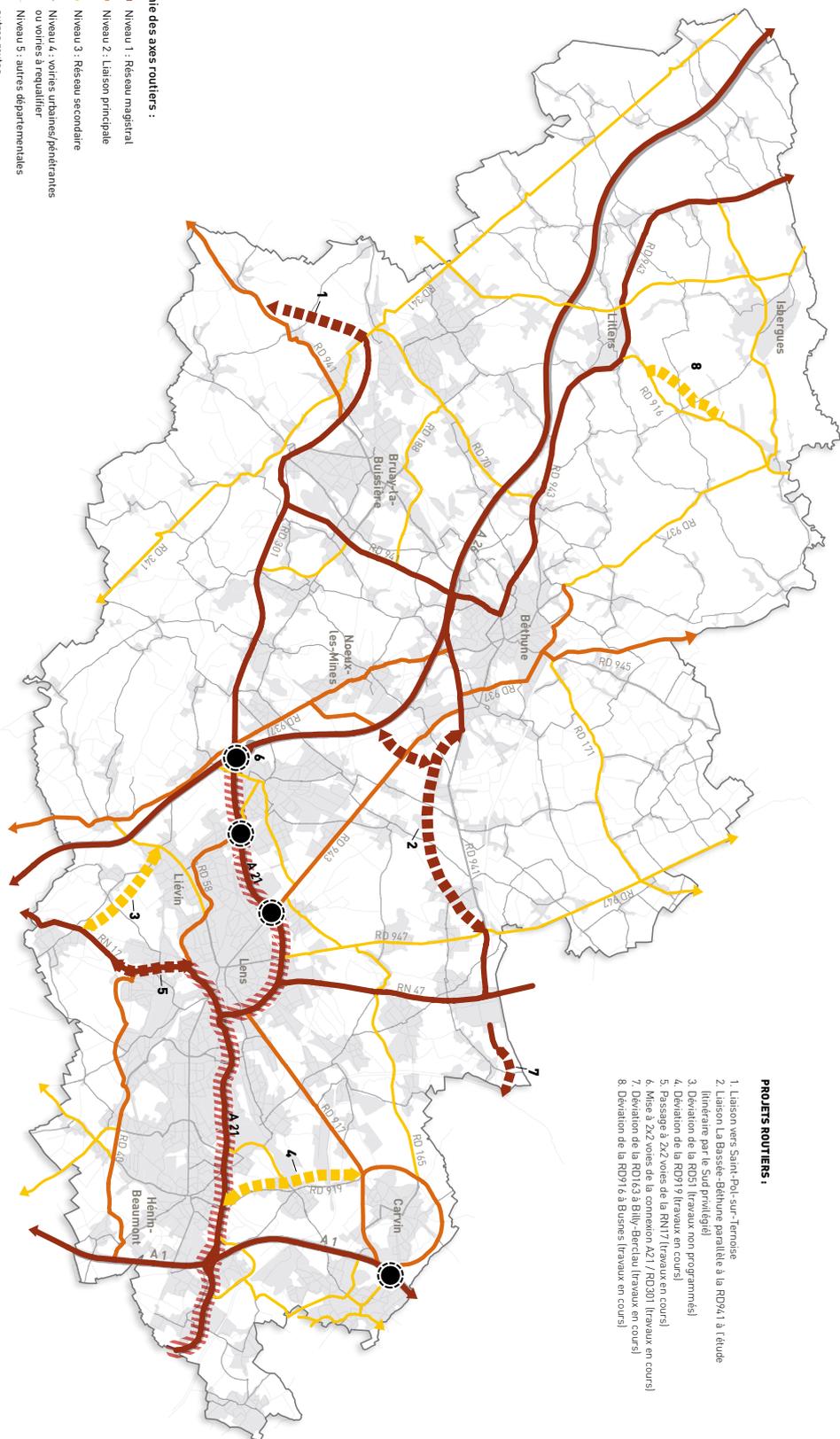
## PRINCIPES DE HIERARCHISATION DU RESEAU ROUTIER ET PROJETS sur le territoire du SMT Artois-Gohelle

- Hierarchie des axes routiers :**
- Niveau 1 : Réseau magistral
  - Niveau 2 : Liaison principale
  - Niveau 3 : Réseau secondaire
  - Niveau 4 : voies urbaines/pénétrantes ou voies à requalifier
  - Niveau 5 : autres départementales
  - autres routes

- Projet routier :**
- de réseau magistral
  - de réseau secondaire
  - autres routes

- mettre une réflexion sur la sécurisation des entrées et des sorties de l'AZ1
- échangeur autoroutier
- pont dur à améliorer
- espace artificialisé

5 km



**PROJETS ROUTIERS :**

1. Liaison vers Saint-Pol-sur-Ternoise
2. Liaison La Bassée-Béthune parallèle à la RD941 à l'étude (Itinéraire par le Sud privilégié)
3. Déviation de la RD51 (travaux non programmés)
4. Déviation de la RD919 (travaux en cours)
5. Passage à 2x2 voies de la RN171 (travaux en cours)
6. Mise à 2x2 voies de la connexion A21 / RD301 (travaux en cours)
7. Déviation de la RD163 à Bily-Berchail (travaux en cours)
8. Déviation de la RD916 à Bunes (travaux en cours)

# 04 | PLAN D' ACTIONS

## Conditions de réussite :

- Maîtrise des coûts
- Mobilisation des acteurs

## Pilote(s) de l'action :

Les compétences reviennent aux différents gestionnaires de voiries.

### Sur les voiries nationales :

- L'État, via la Direction Interdépartementale des Routes du Nord - Pas-de-Calais (DIR)

### Sur les voiries Départementales :

- Le Conseil Départemental du Pas-de Calais

### Sur les voiries communautaires :

- Les Communautés d'Agglomération (Hénin-Carvin ; Lens-Liévin et Béthune-Bruay-Artois Lys Romane.)

### Sur les voiries communales :

- Les 150 communes du territoire

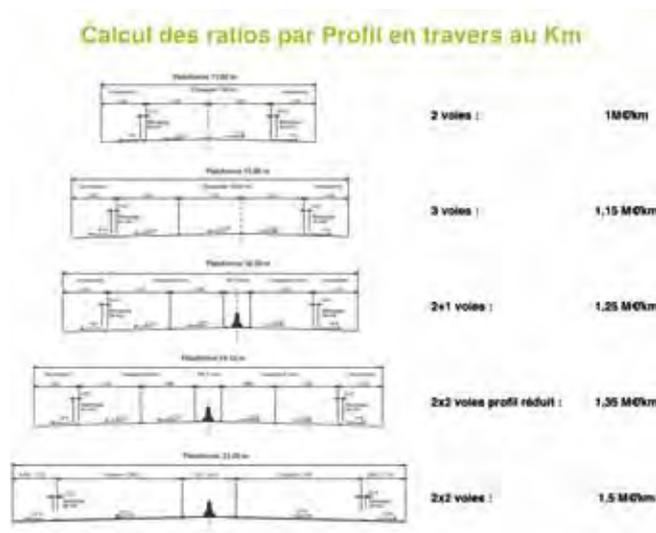
## Organismes partenaires :

De tels projets ayant des répercussions locales, un partenariat avec les différentes institutions du territoire est préconisé : DIR, Conseil départemental du Pas-de-Calais, Communautés d'agglomération, Communes, Agence d'Urbanisme et Mission Bassin Minier.

## Échéancier :

Une nouvelle hiérarchie du réseau routier est de l'ordre du moyen, voire du long terme (2018, sinon postérieur à 2018)

## Éléments financiers :



Source : CG49, Journée technique sur les différents retours d'expérience et sur les recommandations techniques existantes sur les alternatives à la réalisation de routes à 2x2 9 décembre 2011, CEREMA de l'Ouest.

## Indicateurs de suivi :

- Nombre de km de voiries requalifiées
- Nombre d'accidents corporels
- Nombre de victimes (tués/blessés)
- Évolution du trafic routier (véhicules légers et poids lourds)
- Émissions de polluants Gaz à effet de Serre (GES)
- Enquête Origine-Destination sur les flux routiers

# 04 PLAN D' ACTIONS

## Axe 2 - Fiche Action 17

### Adapter le jalonnement et étudier des outils de gestion des flux sur le réseau magistral

#### Constat :

Actuellement, le territoire souffre d'une diffusion du trafic sur le réseau secondaire y compris pour des déplacements longue distance et de transit (utilisation notamment de la RD943 à la place de l'A26). Ces dernières années, le phénomène de diffusion s'est amplifié avec l'usage des GPS en particulier pour les poids lourds qui se retrouvent sur des voiries inadaptées à leurs tonnages. La mise en place d'une nouvelle hiérarchisation du réseau et les nouveaux projets routiers n'auront un impact sur la circulation que s'ils sont accompagnés par un jalonnement adapté qui permettra d'écarter le transit des zones urbanisées et d'améliorer la desserte des zones d'activités.

En période de pointe, le moindre incident sur le réseau routier magistral engendre une paralysie de la desserte du territoire sans possibilité d'orienter les véhicules vers des itinéraires de contournement ou de délestage.

Par ailleurs, la réalisation des lignes de TCSP nécessitera également de repenser l'accessibilité des zones les plus denses du territoire en valorisant notamment une complémentarité des modes.

#### Objectifs :

- Améliorer la lisibilité du réseau et intégrer les projets routiers ;
- Canaliser les principaux flux d'échanges et de transit et éviter la diffusion sur les itinéraires déviés ;
- Améliorer l'accessibilité du tissu économique et faciliter l'orientation des poids lourds ;
- Informer l'utilisateur sur les conditions de circulation et les itinéraires à emprunter
- Favoriser le rabattement vers le train et les lignes de TCSP
- Limiter les émissions de polluants et GES ;

#### Actions et modalités de mise en œuvre :

- Définir un plan de jalonnement et de signalisation évolutif, au gré de la réalisation des projets
- Étudier la mise en place d'une gestion dynamique des flux (gestion dynamique de la vitesse, proposition d'itinéraire bis en cas d'incident, régulation du trafic poids lourds...) et d'information à l'utilisateur (information sur les zones de danger, les possibilités de rabattement, etc) en lien avec le dispositif existant sur la métropole lilloise et les projets de TCSP
- Mettre en adéquation les référentiels GPS avec la hiérarchisation et les nouveaux itinéraires ;
- Réaliser une étude de simulation de trafic autour des axes de TCSP. Ce travail itératif permettra de répondre au mieux aux objectifs de performance du TCSP ainsi qu'à la fluidité générale du trafic sur le corridor du tracé.

#### Conditions de réussite :

- Travail partenarial avec les territoires voisins ;
- Capitaliser sur l'existant (Exemple : dispositif ALLEGRO: dispositif de gestion dynamique des flux sur les principaux axes de la métropole lilloise qui suit le trafic en temps réel et gère l'information sur les panneaux sur les principaux axes routiers de la métropole)
- Mutualisation des coûts
- Coordonner le système avec les systèmes d'exploitation du TCSP

#### Pilote(s) de l'action :

Les compétences reviennent aux différents gestionnaires de voiries.

# 04 | PLAN D' ACTIONS

## Sur les voiries nationales :

- L'État, via la Direction Interdépartementale des Routes du Nord-Pas de Calais (DIR)

## Sur les voiries Départementales :

- Le Conseil Général du Pas-de Calais

## Sur les voiries communautaires :

- Les Communautés d'Agglomérations (Hénin-Carvin ; Lens-Liévin et Béthune-Bruay-Artois Lys Romane)

## Sur les voiries communales :

- Les 150 communes du Territoire

Le SMT AG quant à lui intervient sur les tracés du TCSP. Il nouera un partenariat avec ces mêmes acteurs pour les études de trafic en lien avec les projets de TCSP.

## Organismes partenaires :

De tels projets ayant des répercussions locales, un partenariat avec les différentes institutions du territoire est préconisé : DIR, Conseil Général du Pas-de Calais, Communautés d'Agglomérations, Communes, Agence d'Urbanisme et Mission Bassin Minier.

## Échéancier :

Le Conseil Départemental du Pas de Calais mène actuellement une réflexion sur le jalonnement et des schémas d'itinéraires sur les principales routes départementales. Dans le cadre des études de maîtrise d'oeuvre liées aux projets de TCSP, la question du jalonnement et du rabattement vers les transports collectifs sera traitée avec une mise en œuvre effective à horizon 2018.

Concernant la gestion dynamique des flux sur les principales liaisons routières, cette réflexion devra être portée par l'État et les Départements en lien avec les projets contournements routiers de la métropole lilloise et en lien avec les projets de lien rapide ferroviaire entre le bassin minier et la métropole lilloise.

## Éléments financiers :

Le coût d'une étude de jalonnement et de gestion dynamique des flux de l'ordre de 150 000 euros.

## Indicateurs de suivi :

- Mise en place d'une gestion dynamique des flux)
- Mise en place d'un plan de jalonnement

# 04 PLAN D' ACTIONS

## Axe 2 - Fiche Action 18

### Expérimenter de nouveaux usages sur le réseau magistral

#### Constat :

Le territoire du SMT AG bénéficie d'un réseau routier magistral dense reposant notamment sur des liaisons autoroutières gratuites (A21 et A1) et des voies rapides de type 2x2 voies qui permettent d'assurer des liaisons rapides de pôles à pôles et de limiter l'accidentologie grâce à la séparation physique des sens de circulation (à trafic équivalent). De par son étendue, le territoire du SMT AG englobe des flux qui répondent à des logiques interurbaines pour lesquels le TER est une alternative performante à un usage exclusif de l'automobile, les lignes de bus répondant elles à une desserte fine au sein des bassins de vie. En revanche, lorsque la desserte ferroviaire fait défaut, il n'existe pas d'alternative performante à l'usage de l'automobile.

En heure de pointe, l'autoroute A1 est aujourd'hui saturée en raison de la superposition des trafics locaux et de transit. Il semble néanmoins possible de diminuer le nombre de véhicules en circulation, en réduisant la pratique de "l'autosolisme" constatée dans le cadre des déplacements domicile-travail.

#### Objectifs :

- Valoriser les investissements sur le réseau routier magistral en faisant profiter les TC ;
- Réduire le nombre de véhicules sur le réseau magistral ;
- Palier à l'absence de desserte ferroviaire ;
- Promouvoir le covoiturage ;
- Limiter les émissions de polluants et GES.

#### Actions et modalités de mise en œuvre :

- Étudier la possibilité de mettre en place une liaison de type car à haut niveau de service pour irriguer l'ouest du périmètre du SMT AG de l'Auchellois/Bruaysis au Lensois (dans le cadre la mise en place du nouveau réseau de

bus concomitamment au lancement des lignes de BHNS)

- Étudier la nécessité de réaliser une voie réservée aux cars au niveau des points d'entrée et de sortie sur l'A21
- Étudier des mesures visant à promouvoir le covoiturage sur l'A1.
- Accompagner les Conseils Départementaux du Nord et du Pas-de Calais dans l'étude sur l'implantation d'aires de covoiturage connecté au réseau magistral

Les Conseils départementaux ont rédigé un schéma directeur de covoiturage couvrant les deux Départements. Celui-ci prévoit un total de 162 aires de covoiturage et 6 024 places à créer ou à identifier. Sur le territoire du SMT AG 11 aires structurantes et 6 aires complémentaires ont été identifiées pour un total de 980 places. En parallèle, la recherche d'une mutualisation avec les enseignes commerciales a été engagée (ex à Noyelles-sous-Lens)



Aire de covoiturage à Lillers, inaugurée en novembre 2014

- Mener des réflexions autour de la mise en place d'un service d'autopartage sur le territoire

#### Conditions de réussite :

- Mener une réflexion partenariale entre le SMT AG et les gestionnaires de voiries (CD62, CGD9, DIR, agglomérations)

# 04 | PLAN D'ACTION

- Capitaliser sur les expériences existantes en région parisienne et grenobloise
- Bien positionner les stations de car à haut niveau de service et les aires de covoiturage pour optimiser le rabattement et l'usage.

## Pilote(s) de l'action :

Certaines actions relèvent du champ de compétences de l'État (via la DIR).

Les deux Conseils départementaux du Nord - Pas-de-Calais se sont saisi du dossier de covoiturage afin d'avoir une vision cohérente quant à l'implantation des aires de covoiturage.

Le SMT AG nouera un partenariat avec ces mêmes acteurs pour les études de car à haut niveau de service.

## Échéancier :

Pour les actions ayant un impact sur les infrastructures, les échéances sont de l'ordre du long terme, c'est-à-dire postérieure à 2018.

Le schéma des aires de covoiturage court pendant toute la validité du PDU.

## Éléments financiers :

A titre d'exemple, le coût par mètre linéaire d'une structure voie bus en enrobé est de 122 euros HT.

## Indicateurs de suivi :

- Nombre d'aires de covoiturage présentes sur le ressort territorial
- Mise en place de l'action : Création d'une ligne de bus express empruntant la D 301 et l'A21 entre le bruaysis et le lensois

# 04 PLAN D' ACTIONS

## Axe 2 - Fiche Action 19

### Suivre et soutenir l'émergence de véhicules propres et de bornes de charge pour les véhicules électriques

#### Constat :

Aujourd'hui, de nouveaux services de mobilité sont mis en place afin de réduire l'usage de la voiture particulière et les nuisances qui lui sont associées.

C'est dans cette perspective que la Région a décidé l'élaboration d'un grand projet régional de véhicules électriques. Ainsi, les ambitions de la Région se définissent selon les grandes composantes suivantes :

- Favoriser un développement des véhicules électriques via le rythme suivant :
  - 10 000 véhicules sur la région en 2015 ;
  - 41 500 véhicules en 2020.
- Favoriser la mise en place de services de mobilité électrique
- Accompagner le développement de bornes de charges

De plus, cette action s'intègre dans les actions envisagées dans les Plans Climat.

#### Objectifs :

- Encourager l'utilisation de véhicules moins polluants ;
- Favoriser l'achat de véhicules propres durant le renouvellement des flottes publiques ;
- Inciter les entreprises à s'équiper de véhicules propres ;
- Soutenir le développement de toutes les formes de véhicules électriques (voitures particulières, vélos et scooters ...) en implantant sur le territoire des bornes et lieux de recharge.

#### Actions et modalités de mise en œuvre :

- Travailler avec les Communautés d'agglomérations membres du SMT AG et les communes en vue de développer l'implantation de bornes de recharge pour véhicules électriques à l'échelle du territoire du SMT AG; (réflexion menée sur la CABBALR devant passer à l'opérationnel en 2018);
- Inciter à la mise en place d'une tarification préférentielle pour les véhicules écologiques dans les parcs de station-

nement

- Communiquer sur l'offre de véhicules propres et faire du benchmarking pour inciter les entreprises et les collectivités à intégrer des véhicules propres dans leurs flottes
- Inciter les SCOT et les PLU à prévoir l'implantation de bornes de recharge en lien avec la densité de population d'un secteur en projet

#### Conditions de réussite :

- Mobilisation des acteurs (travail partenarial)
- Maîtrise des coûts

#### Pilote de l'action :

Le Conseil Régional mène actuellement un projet d'envergure afin de développer la mobilité électrique sur le territoire avec la Charte régionale d'électromobilité et le Plan Régional de développement de la mobilité électrique.

Localement, la CABBALR est active dans ce domaine. Elle déploiera un réseau d'une cinquantaine de bornes de rechargement sur l'ensemble de son périmètre.

#### Organismes partenaires :

Un groupe de travail a été composé, et comprend les différentes autorités organisatrices du territoire, les exploitants de bornes de recharges, les communautés d'agglomération, l'ADEME, etc.

#### Échéancier :

Le projet du Conseil régional à un objectif de résultat pour 2015, puis en 2020

#### Éléments financiers :

- Coût étude à l'échelle d'un agglomération : environ 30 k€ à 40 k€ HT
- coût d'une borne de charge accélérée (charge complète des batteries en 1 heure) : 20 000 €

- coût d'une borne de charge rapide (80 % de l'autonomie de la batterie en moins de 30 minutes) : 50 000 €

- maintenance : 17 % du prix d'investissement (retour expérience Douaisis).

#### Indicateurs de suivi :

- Évolution de la motorisation du parc automobile et nombre de véhicules individuels propres en différenciant les véhicules en fonction de leurs appartenance (particuliers, entreprises, administrations et collectivités)

- Nombre de bornes de recharge de véhicules électriques en service sur le ressort territorial du SMT AG

# 04 PLAN D' ACTIONS

## Axe 2 - Fiche Action 20

### Intégrer le stationnement dans la politique globale de mobilité

#### Constat :

Le stationnement répond à des besoins variés (stationnement des résidents, accès aux commerces, aux lieux d'intermodalité, stationnement sur le lieu de travail) et nécessite d'être abordé de manière globale à l'échelle du ressort territorial du SMT AG, une action pensée uniquement sur une commune pouvant avoir des répercussions sur les communes voisines.

En jouant sur l'offre de stationnement, sa localisation et sa gestion, le stationnement peut être à la fois un moyen d'attirer les automobilistes (ex : parking aux abords des gares) ou au contraire, d'écartier certains usages (ex : stationnement « ventouse » devant les commerces).

Par ailleurs, le stationnement est fortement consommateur d'espace : une voiture est en moyenne à l'arrêt 23 heures sur 24. En l'absence de règles d'urbanisme adaptées ou d'une bonne prise en compte des besoins lors d'un projet d'aménagement, c'est l'espace public, et donc la collectivité qui supporte le stationnement et les investissements et frais d'entretien associés.

On constate dans les centres-villes, un recours massif aux espaces de stationnement sur voirie pour du stationnement longue durée et, a contrario, une sous-utilisation des parkings en ouvrages. Il est nécessaire de mener une action permettant de rééquilibrer l'usage de l'offre de stationnement disponible.

La réforme du stationnement payant initiée par l'article 63 de la loi de Modernisation de l'Action Publique Territoriale et d'Affirmation des Métropoles (MAPTAM) du 27 janvier 2014 vient modifier les relations entre collectivités locales. Depuis le 1er janvier 2018, le produit des forfaits de post-stationnement doit servir à financer les opérations destinées à améliorer les transports collectifs ou plus respectueux de l'environnement ainsi qu'à l'amélioration de la circulation routière.

La répartition du produit des forfaits de post-stationnement entre communes et intercommunalités ayant la compétence transports/déplacements devra résulter d'accords locaux.

Sur le ressort territorial du SMT Artois-Gohelle cela concerne seulement deux communes :

- Lens qui a un marché public avec la société EFFIA pour le stationnement en ouvrage et sur voirie ;
- Béthune qui a une Délégation de Service Public (DSP) avec la société Q Park pour le stationnement en ouvrage et sur voirie.

#### Objectifs :

- Permettre aux résidents de stationner près de leur domicile
- Limiter le stationnement longue durée sur voirie, en particulier en centre-ville, afin de favoriser la rotation des véhicules et l'usage des parkings hors voirie
- Favoriser le report modal vers les transports collectifs
- Économiser l'espace et rééquilibrer le partage de la voirie en limitant les emprises affectées au stationnement.

#### Actions et modalités de mise en œuvre :

- Lancer une étude pour connaître l'offre et définir une politique globale de stationnement tenant compte de la stratégie de développement d'un usage de l'automobile en complément de l'usage des transports collectifs
- Favoriser la rotation des véhicules dans les zones d'intensification (stationnement limité dans le temps : exemple des zones bleues) afin de soutenir le dynamisme économique des communes (accès aux commerces et services)
- Afin de rééquilibrer le coût entre le stationnement en ouvrage et le stationnement sur voirie, inciter les gestionnaires de parkings en ouvrage sous-utilisés à développer des tarifs "longue durée" et "tarifs résidents" compétitifs face au stationnement sur voirie. Le nombre d'abonnement "longue durée" sera défini par défaut en fonction du nombre de places allouées aux visiteurs
- Proposer une offre de stationnement dédiée en journée aux utilisateurs des TC aux abords des gares TER et des stations TCSP bénéficiant d'une situation stratégique pour le report modal
- Dans le cadre des PLU : pour toute nouvelle construction,

# 04 | PLAN D' ACTIONS

favoriser l'intégration du stationnement sur le domaine privé pour limiter l'emprise de l'automobile sur l'espace public, à défaut gérer le stationnement sous forme de poche si la morphologie urbaine est contraignante

- Permettre l'évolutivité des surfaces dédiées au stationnement dans les règlements de PLU. En fonction du contexte (logement individuel, logement collectif, espace public), les surfaces de stationnement devront pouvoir muter vers une vocation d'espace vert, d'habitat, ou d'équipement, commerces et services, ceci afin de pouvoir accompagner une évolution des habitudes de déplacement qui irait vers une diminution du besoin en stationnement par logement
- Aux abords des lignes de TCSP et des gares (cf fiche 12, axe 1), compte tenu de la bonne accessibilité en transports collectifs, définir des normes visant à limiter le nombre de places de stationnement au niveau des entreprises et limiter le nombre de places affectées aux logements
- Penser la mutualisation de l'offre de stationnement en présence d'activités regroupées sur un même site/secteur

## Conditions de réussite :

- Travail partenarial entre les différentes collectivités compétentes
- Cohérence des mesures à l'échelle du ressort territorial du SMT AG

## Pilote de l'action :

- Les communes, qui gèrent le stationnement en centre ville notamment ;
- les collectivités compétentes en matière de planification qui peuvent définir des règles en termes d'offre au travers notamment des SCoT et PLU ;
- les agglomérations qui pour certaines aménagent les parking aux abords des gares ;
- le SMT AG qui aménage l'offre de rabattement vers l'offre de transport collectif urbain.

## Organismes partenaires :

- Sur les zones d'activités communautaires, les communautés d'agglomération peuvent agir sur la question du stationnement.
- Le SMT AG, suite à une modification récente de ces statuts est compétent pour organiser la politique de stationnement au sein des parkings relais.

## Échéancier :

- Il est difficile d'estimer des échéances pour la mise en œuvre de ces actions qui relèvent de choix politique.
- Pour l'offre de stationnement en lien avec le projet de TCSP, nous sommes sur un horizon à moyen terme, c'est-à-dire 2018.

## Éléments financiers :

- Coût étude : environ 100 000 euros

## Indicateurs de suivi :

- Nombre de places de stationnement/logement sur le domaine privé et public par commune
- Évolution de la fréquentation et des taux de remplissage des parkings en ouvrage
- Évolution des zonages et de la réglementation en termes de stationnement
- Observatoire sur l'offre de stationnement et les pratiques de stationnement
- Évolution de l'offre en parcs-relais aux abords des lignes de transports en commun ou des gares
- Évolution de l'offre en parcs relais aux abords des lignes de TC ou des gares
- Utilisation des recettes issues du paiement des forfaits de post stationnement

# 04 PLAN D' ACTIONS

## Axe 2 - Fiche Action 21

### Fédérer les initiatives locales afin de créer un pack de solutions de mobilité pour les territoires peu denses

#### Constat :

Il n'existe pas une solution miracle pour répondre aux problèmes de mobilité des territoires peu denses et ruraux. La solution la plus adaptée est au contraire la multiplication des solutions de mobilité et leur mise en réseau.

Ceci constitue un potentiel en termes de mobilité car l'entraide et la solidarité au sein des territoires peu denses est une solution déjà pratiquée dans le covoiturage informel. En outre, l'économie sociale et solidaire (ESS) peut constituer une réelle opportunité de réponse aux besoins de mobilité de ces territoires.

#### Objectifs :

- Réduire les inégalités face à la mobilité ;
- S'adapter aux besoins de la population ;
- Regrouper les solutions au sein d'une même plate-forme numérique ;
- Développer les initiatives locales issues de la population

#### Actions et modalités de mise en œuvre :

- Réaliser un état des lieux des initiatives locales répondant à des problématiques de mobilité ;
- Créer un partenariat avec l'ensemble des structures gé-rants ces actions (par exemple avec les projets de garages solidaires qui émergent au sein du ressort territorial) ;
- Fédérer les acteurs dans une seule et unique plate-forme de mobilité des personnes ;
- Laisser la gestion des initiatives aux initiateurs, seule une éventuelle aide technique voire financière leur sera allouée ;

#### Conditions de réussite :

- Faire connaître les initiatives à l'échelle du ressort territorial du SMT AG ;

-Étendre les initiatives existantes aux communes situées à proximité puis les étendre ensuite à l'ensemble du périmètre du SMT AG ;

-Réussir à fédérer les différents acteurs sur le territoire.

#### Pilote de l'action :

Le SMT AG n'est pas statutairement directement compétent pour mettre en place ces initiatives. Il agit plutôt en rôle de soutien et de facilitateur pour fédérer les acteurs (notamment de l'ESS).

#### Organismes partenaires :

-Structures de l'ESS implantée sur le ressort territorial du SMT AG et dans le Département du Pas de Calais ;

-Associations du territoire

-Département de Pas-de-Calais

-SMIRT

-Région Hauts de France

#### Échéancier :

Tout au long du PDU

#### Éléments financiers :

Le budget nécessaire au lancement d'un garage solidaire est de l'ordre de 100 000 euros. Le budget de fonctionnement peut monter jusqu'à 300 000 euros annuels.

#### Indicateurs de suivi :

- Fréquentation de la plate-forme de mobilité ;
- Questionnaire de satisfaction des habitants ;
- Enquêtes Ménages Déplacements.

# 04 | PLAN D' ACTIONS

## Axe 2 - Fiche Action 22

Expérimenter des mobilités innovantes sur le territoire (comme par exemple l'Autostop organisé ou la mobilité inversée)

### Constat :

Suite à l'intégration des Communautés de Communes Artois-Lys (CCAL) et Artois-Flandres (CCAF), au 1er janvier 2017, le ressort territorial du SMT AG a vu la part de territoire peu dense et rural augmenter. Il est donc essentiel de repenser les mobilités dans le but de répondre aux problématiques environnementales et limiter la part de la voiture dans ces territoires.

En outre, la population a tendance à vieillir. Ainsi, une solution peut être que les biens et les services voire le travail viennent directement à domicile et non le contraire (mobilité inversée). Plusieurs solutions ont déjà été testées au sein des territoires peu denses et notamment celles de l'autostop organisé et de la mobilité inversée.

### Objectifs :

- Réduire le nombre de personnes n'ayant pas accès à la mobilité et lutter contre l'isolement

- Créer du lien social

- Mettre à disposition du plus grand nombre des nouvelles formes de mobilité

### Actions et modalités de mise en œuvre :

- Créer une dynamique sur le territoire du SMT AG et fédérer un réseau d'acteurs partenaires (communes, associations, etc.)

- Développer les outils et l'apprentissage des outils numériques pour faciliter les échanges

### Conditions de réussite :

- Ces nouveaux dispositifs doivent être relayés dans toutes les communes. Un travail de communication doit être entrepris afin de faire connaître les dispositifs et réussir à modifier certaines pratiques quotidiennes.

- Il faut toucher un panel important de la population (personnes âgées, PMR, chercheurs d'emplois, etc.)

### Pilote de l'action :

Le SMT pourrait fédérer les acteurs et partenaires afin d'impulser ces nouveaux types de mobilité. L'exploitant du réseau de transport en commun ou encore une entreprise issue de l'économie sociale et solidaire pourrait également relayer le SMT AG à l'échelle communale.

### Organismes partenaires :

- Département du Pas de Calais
- Région Hauts de France
- Communes
- Services Publics (La Poste, etc.)
- Délégué du réseau de transport urbain
- Associations locales

### Échéancier :

Il faut en moyenne un an et demi pour que ces systèmes soient connus par tous et deux ans et demi pour qu'ils fonctionnent à plein rendement.

### Éléments financiers :

Coût d'un système d'autostop organisé : approximativement 30 000 €

Coût d'un système de mobilité inversée : coût variable en fonction du contenu du service

### Indicateurs de suivi :

- Nombre d'inscriptions aux divers services innovants
- Nombre d'initiatives de mobilité innovantes sur le territoire (chiffre établi tous les deux ans)
- Taux de satisfaction via un questionnaire auprès des utilisateurs

# 04 PLAN D' ACTIONS

## Axe 2 - Fiche Action 23

### Animer et appuyer la mise en œuvre d'un plan vélo

#### Constat :

En 2005/2006, les déplacements de moins de un kilomètre représentaient environ 35% des déplacements des habitants du territoire Artois-Gohelle. 80% des déplacements faisaient moins de 5 kilomètres. 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. Le domaine de pertinence d'utilisation du vélo se situe entre 2 et 5 kilomètres (temps de parcours de moins de 20 minutes) : compte tenu du volume de déplacements de moins de 5 km, le développement de l'usage du vélo pour les déplacements quotidiens de proximité représente un potentiel important en termes de report modal et d'amélioration de la qualité de l'air.

En s'appuyant sur le schéma cyclable réalisé, ce plan vélo doit permettre de mobiliser et coordonner les politiques mises en œuvre par les acteurs du territoire pour développer la pratique du vélo en proposant un réseau et des services de qualité.

#### Objectifs :

- Atteindre 20% de part modale pour les déplacements de 1 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)
- Favoriser la pratique du vélo en tant que mode à part entière pour les déplacements de proximité, en offrant un accès cyclable aux équipements communautaires, administratifs, éducatifs, sportifs et aux besoins de la vie quotidienne
- Développer l'utilisation du vélo comme mode complémentaire aux transports collectifs pour les déplacements plus longs en favorisant le rabattement sur les axes structurants, les gares et pôles d'échanges
- Offrir un système Vélo (infrastructures et services) lisible et de qualité afin d'améliorer le confort des cyclistes et d'assurer leur sécurité
- Apaiser la circulation dans les quartiers et les cœurs urbains
- Valoriser le potentiel offert par le réseau d'anciens

cavaliers et de chemins de halage pour densifier l'offre d'itinéraires

#### Actions et modalités de mise en œuvre :

- Accompagner la mise en œuvre et mettre à jour le schéma directeur cyclable à l'échelle du SMT AG en définissant avec les différents partenaires un programme pluriannuel d'aménagement du réseau cyclable. Cette programmation s'appuiera sur une hiérarchisation du réseau projeté avec l'identification des liaisons principales et secteurs présentant de forts enjeux d'apaisement de la circulation ou de renforcement de continuité à réaliser en priorité et des liaisons secondaires (maillage plus local et liaisons à vocation de loisirs).
- Élaborer une charte cyclable visant à partager avec l'ensemble des acteurs des principes d'aménagement, de jalonnement des itinéraires (notamment pour l'accès aux grands équipements ou aux gares) et d'implantation d'une offre de stationnement sécurisée aux abords des gares et pôles d'échanges ;
- Identifier les principaux points de rabattement vers les transports collectifs, notamment les axes de TCSP, traiter leur accessibilité cyclable et les possibilités de stationnement ;
- Identifier les itinéraires à aménager en lien avec les territoires voisins ;
- Développer l'offre de services à destination des cyclistes en s'appuyant sur la mise en place de Maisons du Vélo à Lens, Béthune et Hénin-Beaumont afin de proposer un service de location de courte, moyenne et longue durée aux usagers.
- Diffuser la boîte à outils des aménagements cyclables à tous les maîtres d'ouvrages. Celle-ci regroupe les caractéristiques techniques des aménagements. Cette boîte à outils est présente dans l'annexe sur le schéma cyclable et piéton du SMT AG ;
- Sensibiliser les entreprises publiques et privées, notamment dans le cadre des démarches de plan de mobilité, sur les aides existantes,

# 04 | PLAN D'ACTION

## Conditions de réussite

- Partager avec l'ensemble des partenaires un programme d'aménagement du réseau et des principes de réalisation pour assurer la cohérence et la lisibilité de l'offre cyclable
- Développer un partenariat technique avec les maîtres d'ouvrage de la voirie concernée afin d'assurer la mise en œuvre du schéma cyclable
- Réaliser les maillons manquants et traiter les points noirs pour établir des continuités cyclables
- Animer et communiquer sur la politique cyclable mise en œuvre pour valoriser la pratique du vélo
- Consolider le modèle économique sur l'offre de services à destination des cyclistes

## Pilote de l'action :

Ce sont les différents gestionnaires de voiries qui sont compétents pour réaliser des aménagements cyclables : Conseil régional, Conseil départemental du Nord et du Pas-de-Calais, Communes, communautés d'agglomération, SMT AG (le long des axes du TCSP, pour les insertions en site propre)

## Organismes partenaires :

Certains partenaires sont consultés pour leur expertise ou connaissance de la pratique cyclable : Association Droit au Vélo (ADAV), Agence d'Urbanisme de l'Artois (AULA), Mission Bassin Minier.

Enfin, le SMT AG apporte un appui technique suite à la réalisation des boîtes à outils visant à aider les Maîtres d'Ouvrage dans la réalisation des aménagements cyclables.

## Échéancier :

- Traiter en priorité les secteurs accidentogènes
- Les aménagements doivent être réalisés dans un premier temps pour les liaisons identifiées comme structurantes dans le schéma cyclable et au sein des principaux centres urbains

## Éléments financiers :

Le schéma cyclable du SMT aboutit à un coût des aménagements cyclables à réaliser d'environ 200 millions d'euros sur l'ancien périmètre du SMT (avant fusion Artois Comm./Lys Romane). L'intégration des 35 nouvelles communes renchérit ce coût mais il est difficilement estimable

Les ratios pris pour estimer les coûts d'aménagements étaient les suivants :

- Une piste cyclable est estimée à 400€/ml pour les 2 sens
- Une bande cyclable est estimée à 150€/ml pour les 2 sens
- Une voie verte est estimée à 500€/ml pour les 2 sens
- Une surlargeur cyclable aménagée sur une voie bus est estimée à 300€/ml pour les 2 sens

## Indicateurs de suivi :

- Nombre de kilomètres cyclables réalisés
- Nombre d'équipements desservis par un cheminement cyclable
- Nombre de stationnements vélo : parkings sécurisés et arceaux
- Fréquentation vélo sur quelques axes représentatifs (comptage)
- Évolution du nombre de déplacements et de la part modale du vélo
- Nombre de vélos disponibles à la location
- Accidents impliquant un cycliste ;
- Nombre de cyclistes blessés ;
- Nombre de cyclistes tués ;

# 04 PLAN D' ACTIONS

## ZOOM SUR LE PLAN VÉLO ET MOBILITÉS ACTIVES ADOPTÉ PAR LE GOUVERNEMENT LE 14 SEPTEMBRE 2018

Le 14 Septembre 2018, le gouvernement a annoncé l'engagement d'un plan vélo et mobilités actives.

Sur la base de constats et de comparaison avec des expériences menées sur le territoire national et dans d'autres pays étrangers, le plan repose sur 4 axes :

- 1) le développement d'aménagements cyclables de qualité et plus généralement l'amélioration de la sécurité routière ;
- 2) la sûreté : la lutte contre le vol de vélos ;
- 3) l'incitation : la mise en place d'un cadre incitatif adapté reconnaissant pleinement le vélo comme un mode de transport pertinent et vertueux ;
- 4) le développement d'une culture vélo.

Dans le cadre du 1er axe, les mesures mises en place sont les suivantes :

- L'Etat apporte son soutien aux territoires avec la création d'un fonds d'un montant de 350 millions d'euros visant à accélérer la création d'axes cyclables structurants par les collectivités. Dans le cadre de la dotation de soutien à l'investissement local (DSIL) 500M€ sont réservés sur le quinquennat aux enjeux de mobilité notamment en lien avec l'intermodalité.
- La future Loi d'Orientation des Mobilités (LOM) renforcera le contenu relatif aux mobilités actives des documents de planification en prescrivant l'élaboration de réseaux structurants cyclables et/ou piétons continus et sécurisés
- La définition actuelle de la "voie verte" par décret pour faciliter la cohabitation des usages avec les véhicules d'exploitation des gestionnaires du domaine public (VNF, ONF...), et permettre la création de nouvelles voies vertes ;
- La sécurité des traversées piétonnes et la visibilité mutuelle avec les automobilistes, les cyclomotoristes, motocyclistes et cyclistes est améliorée par la réservation des espaces à proximité des traversées pour des emplacements de stationnement vélos (cinq mètres en amont des passages piétons). Cette mesure, prévue dans la loi d'orientation des mobilités, entrera en vigueur en 2019 pour les nouveaux aménagements. Les gestionnaires de voirie devront se mettre en conformité sur l'existant.
- Au cours du 1er semestre 2019, la réalisation de sas vélo aux feux est généralisée pour les nouveaux aménagements pour une entrée en vigueur au 1er semestre 2019. Les gestionnaires de voirie devront se mettre en conformité sur l'existant.
- Le développement des doubles sens cyclables sur l'ensemble de la voirie urbaine en agglomération est généralisé jusqu'à une vitesse maximale autorisée de 50 km/h dès lors que les autorités localement responsables de la police de la circulation ne l'estiment pas techniquement impossible ou dangereux ;
- Autorisation pour les cyclistes de porter des dispositifs d'éclairage non éblouissants non autorisés actuellement par le code de la route et d'installer sur les vélos des dispositifs d'éclairages complémentaires à ceux qui sont prévus par le code de la route (2019) ;
- Circulation en zones de circulation apaisée : pour que le vélo ait toute sa place en ville, dans les zones piétonnes et les zones de rencontres, les cyclistes pourront rouler à deux de front sans être dans l'obligation de se rabattre quand un véhicule motorisé souhaite les dépasser (2019) ;
- Prescription pour les poids lourds d'équipements spécifiques de détection et d'avertissement de la présence d'usagers vulnérables (2019) ;

Concernant la sûreté, les mesures proposées sont les suivantes :

- Généralisation du marquage des vélos ;
- Un plan d'action de lutte contre le vol de vélo (forces de l'ordre) ;
- Équipement des gares et pôles d'échanges en stationnements sécurisés avec des objectifs, en termes de réalisation à horizon 2024 pour la SNCF ;
- Stationnements vélos dans les bâtiments : de nouvelles prescriptions vont être rendues obligatoires en 2019 concernant le stationnement des vélos pour la construction neuve d'immeubles de bureau ou d'habitation mais également lors de la réalisation de travaux sur des bâtiments existants si ceux-ci disposent d'un parking.
- Mobilisation des certificats d'économie d'énergie (CEE) pour le stationnement sécurisé : des programmes permettant notamment de soutenir la mise en place de stationnements sécurisés dans les établissements scolaires

ou universitaires ou à proximité des centres multimodaux, devraient permettre de prendre en charge jusqu'à 10 % des coûts des infrastructures.

- la réalisation de places de stationnements vélo selon le type de bâtiments par le Code de la Construction et de l'Habitation

Pour le 3ème axe :

- « Tous les employeurs privés et publics pourront contribuer aux frais de déplacement domicile-travail à vélo de leurs salariés sur une base forfaitaire jusqu'à 400 €/an en franchise d'impôt et de cotisations sociales ». Ce « Forfait mobilité durable » remplacera l'indemnité kilométrique vélo existante. Pour les fonctionnaires d'État, un forfait mobilité durable de 200 euros/an est mis en place d'ici 2020.
- Le barème kilométrique fiscal sert notamment à rembourser les frais de déplacements des salariés effectués à titre professionnel avec un véhicule personnel. (Date d'entrée en vigueur au 1er semestre 2019)
- Un soutien à l'achat de vélos à assistance électrique (y compris les vélos cargos à assistance électrique) par le biais des certificats d'économie d'énergie (CEE) est en cours de préparation ;
- Les entreprises ayant souscrit un engagement de location de vélos d'une durée égale ou supérieure à cinq ans (ou à trois ans pour les entreprises de moins de 10 salariés) pourront réduire de leur impôt sur les sociétés les frais générés par la mise à disposition de vélos pour leurs salariés pour leurs trajets entre le domicile et le travail, dans la limite de 25 % des frais engagés pour l'achat ou l'entretien de la flotte de vélos ou vélos à assistance électrique. (Entrée en vigueur au 1er semestre 2019).

Enfin, pour le 4ème axe, il s'agit de :

- Développer de la pratique du vélo en toute sécurité : Le Comité Interministériel à la Sécurité Routière (CISR) a acté la généralisation du « Savoir rouler » qui consiste à généraliser le dispositif permettant aux jeunes rentrant en 6<sup>e</sup> de maîtriser la pratique autonome et en sécurité du vélo ;
- Déployer les plans de mobilité scolaires : ces plans de mobilité scolaire visent à sécuriser les trajets des élèves et de leurs accompagnant entre leur domicile et l'établissement scolaire qu'ils fréquentent, à favoriser les mobilités actives et les transports publics, et plus globalement l'autonomie des élèves pour accéder à leur lieu de scolarisation. L'État soutiendra la construction et le déploiement de premiers plans de mobilité scolaire en 2019.
- Développer l'activité physique pour la santé : poursuivre le développement de l'activité physique adaptée, dont l'usage des mobilités actives, en termes de prévention à travers le travail installé conjointement entre le Ministère des Sports et le Ministère des Solidarités et de la Santé dans l'optique de la mise en place d'une stratégie sport santé. La promotion de l'activité physique est un élément central de Plan National Prévention Santé.
- Faciliter l'inclusion des nouvelles mobilités dans l'organisation de la mobilité : La Loi d'Orientation des Mobilités donnera les outils nécessaires aux collectivités pour encadrer l'implantation de nouveaux services sur les voiries publiques, tels que les vélos, scooters ou trottinettes en libre-service et sans station d'attache. La Loi d'Orientation des mobilités rendra accessibles aux fournisseurs de services d'informations les données décrivant les réseaux cyclables, les données de disponibilité en temps réel des vélos en libre-service avec ou sans stations d'attache, ainsi que les données relatives aux services de location et les stationnements dans les gares et pôles d'échanges (fin 2019 pour les principales villes et fin 2020 pour les autres).

# 04 PLAN D' ACTIONS

## Axe 2 - Fiche Action 24

### Mettre en œuvre le schéma piéton sur le territoire

#### Constat :

La marche à pied est le deuxième mode de déplacements des habitants en part modale (25%). Cependant, 25% des déplacements de moins de 1 km et 79% des déplacements de 1 à 2 km sont réalisés en voiture. La facilité à stationner sur le territoire est probablement un des facteurs d'utilisation de la voiture.

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.

Plusieurs actions conjointes seront donc nécessaires pour inciter au report modal : des contraintes plus fortes sur le stationnement en centre-ville et parallèlement, un traitement des espaces publics pour les rendre plus confortables, sécurisants et accessibles pour les piétons.

Les piétons ont certaines exigences auxquelles doit répondre un réseau de cheminements pour :

- la sécurité ;
- le confort ;
- la continuité des cheminements.

Les aménagements en faveur des piétons ne doivent pas se faire au coup par coup, en réponse à des problèmes ponctuels, mais doivent faire l'objet d'une approche globale et intégrée.

Différents documents d'urbanisme permettent cette approche globale, à commencer par le Plan de Déplacements Urbains.

#### Objectifs :

- Maintenir la part de la marche à pied à 25% ;
- Diminuer la fréquence et la gravité des accidents impliquant des piétons et PMR ;
- Sécuriser les cheminements piétons ;
- Sécuriser les traversées piétonnes ;

- Développer les aménagements d'aire piétonne sur le territoire ;
- Modérer la vitesse pour améliorer la sécurité de l'ensemble des usagers et notamment celle des piétons ;
- Permettre aux piétons de voir et d'être vu : La visibilité est un élément capital de la sécurité de tout usager, et notamment celle des piétons qui s'appêtent à traverser. Il convient donc d'éliminer tous les obstacles qui la réduisent ou la masquent : véhicules stationnés trop près d'une traversée piétonne, mobilier urbain mal implanté, publicités mal placées, arbustes trop hauts ... ;
- Raccourcir les traversées afin de diminuer le temps d'exposition aux risques sur la chaussée
- Assurer la continuité des cheminements, c'est-à-dire laisser le cheminement libre de tout obstacle
- Faire de la marche une des actions de lutte contre la sédentarité

#### Actions et modalités de mise en œuvre :

- Étudier la possibilité de réaliser des plans piétons à l'échelle des zones d'intensification urbaine qui permettraient de :
  - Réaliser un diagnostic et dégager des enjeux et lignes de désirs
  - Élaborer une stratégie globale de circulation piétonne à l'échelle des pôles urbains permettant de relier les principaux lieux d'intérêt
  - Coordonner et prioriser les actions à mettre en œuvre
  - Proposer des itinéraires avec des temps de parcours
- Mettre en œuvre le schéma piéton pour les pôles supra-communautaires
- Élaborer un schéma piéton pour de nouveaux pôles identifiés suite à des échanges avec les offices de tourisme du territoire
- Réaliser des schémas d'accessibilité piétonne aux abords des principaux points d'arrêt du territoire et à proximité

# 04 | PLAN D' ACTIONS



Aire piétonne Place Jean Jaurès • Hénin-Beaumont

des arrêts à vocation touristique (ex : site du 11/19, Maison Equaterra à Hénin-Beaumont, etc.)

- Privilégier les aménagements ponctuels pour la sécurisation des traversées comme : diffuser la boîte à outils des aménagements piétonniers à tous les maîtres d'ouvrages. Celle-ci regroupe les caractéristiques techniques des aménagements. Cette boîte à outils est présente dans l'annexe sur le schéma cyclable et piéton du SMT AG.
- Résorber les coupures et discontinuités en proposant des alternatives (passerelles, itinéraires de substitution ...)
- Lors de la réalisation de lignes de TCSP, créer des cheminements piétons pour permettre le rabattement des piétons sur les stations de TCSP.
- Inciter les communes à réaliser leurs Plans de Mise en Accessibilité de la Voirie et des Espaces Publics
- Inciter les communes à réaliser des aires piétonnes et des zones de rencontre lorsque la structure urbaine est adaptée : milieu urbain dense, à dominante commerciale ou d'habitat, forte densité de piétons

## Conditions de réussite :

- Maîtrise des coûts
- Démocratisation du service via une communication associée
- Travail Partenarial

## Pilote de l'action :

L'aménagement des espaces publics revient à la commune. Ainsi, elle est compétente pour réaliser des cheminements piétons ou des aires piétonnes.

## Organismes partenaires :

Le Syndicat Mixte des Transports Artois-Gohelle apporte un appui technique aux communes pour la réalisation de leur aménagement. En parallèle, le SMT Artois-Gohelle réalise des plans d'accessibilité piétonne pour équiper certains arrêts du réseau et développe les cheminements piétons aux abords des stations de TCSP. L'Association Droit Au Vélo (ADAV) a intégré la prise en compte des déplacements piétons à ses missions depuis janvier 2017.

## Échéancier :

La réalisation de schémas d'accessibilité piétonne sur quelques arrêts a été commencée dès 2015 sur les arrêts des lignes 31 et 41.

L'aménagement des espaces publics relève de choix politique. Il est difficile de donner des échéances.

## Éléments financiers :

- Tous les coûts relatifs aux aménagements ponctuels sont précisés dans la boîte à outils des aménagements piétons du schéma directeur élaboré en 2013
- Schéma d'accessibilité piétonne : 1 000€ HT

## Indicateurs de suivi :

- Évolution de la part modale de la marche à pied
- Nombre d'abribus équipés de plan d'accessibilité piétonne
- Nombre de schéma piétons supra-communautaires mis en œuvre
- Nombre d'aires piétonnes créées
- Nombre et surface de zones de rencontre créées
- Accidents impliquant un piéton ;
- Nombre de piétons blessés ;
- Nombre de piétons tués ;

# 04 | PLAN D' ACTIONS

## AXE 3 : La logistique et le transport de marchandises : concilier vitalité économique et mobilité durable

### Axe 3 - Fiche Action 25

#### Créer et animer une instance de concertation

##### Constat :

Le contexte géographique et l'hétérogénéité des activités économiques présentent sur le territoire du SMT AG sont la source d'une grande diversité de flux de marchandises.

Cette diversité complexifie l'appréhension des logiques, du fonctionnement et des besoins des acteurs du transport de marchandises. Cela est d'autant plus vrai, que les choix opérés en matière de transport ne reposent pas uniquement sur la qualité de l'accessibilité d'un territoire mais dépendent avant tout des besoins des chaînes de production. Le choix d'un mode de transport est le plus souvent dépendant de la nature de l'activité (types de produits, volume, fréquence...) et parfois imposé par les autres partenaires de la chaîne (clients, prestataires, fournisseurs...).

La route domine les échanges de marchandises, non seulement parce que les infrastructures y sont développées mais aussi parce que le transport routier a réussi à s'adapter aux besoins des industriels et distributeurs. C'est notamment le cas concernant le développement des pratiques de "juste-à-temps" qui a pour effet de réduire les temps de stockage et les volumes transportés. Le recours aux modes massifiés est donc de plus en plus complexe dans certains secteurs d'activités.

Dans ce contexte, la définition d'une stratégie d'action émanant de la puissance publique visant à améliorer la desserte du territoire tout en réduisant les externalités négatives du transport routier est complexe. Elle l'est d'autant plus que les compétences permettant d'agir sur ces problématiques sont éclatées entre plusieurs acteurs.

La création d'une instance de concertation entre acteurs publiques, associant les acteurs privés est un préalable nécessaire à la définition d'une stratégie cohérente à l'échelle du territoire du SMT AG.

##### Objectifs :

- Réunir l'ensemble des acteurs compétents afin d'agir de manière cohérente sur l'ensemble des dimensions ayant une influence sur l'évolution des flux de marchandises (aménagement du territoire, réglementation en matière de circulation et de livraison, développement des infrastructures...)
- Renforcer les synergies entre les acteurs économiques et les collectivités pour mettre en œuvre des stratégies coordonnées permettant de concilier les enjeux économiques, sociaux et environnementaux.
- Adapter les ressources logistiques du territoire (notamment l'offre de services aux salariés, les conditions de desserte des équipements) aux besoins des entreprises.
- Sensibiliser les acteurs économiques et les impliquer dans les démarches des collectivités visant à réduire les impacts du transport routier (charte Objectif CO2, mise en place d'itinéraires de contournement, nouvelles réglementations...)

##### Actions et modalités de mise en œuvre:

Mettre en place un groupe de travail de veille et de suivi "Transport de marchandises / Logistiques" associant les collectivités et les acteurs économiques

###### Étape 1

La première étape consiste à identifier un acteur (une institution et au sein de cette dernière un référent) chargé de piloter la mission et à définir son mode de gouvernance.

###### Étape 2

La seconde étape consiste à définir le rôle et les objectifs de la mission.

# 04 | PLAN D' ACTIONS

Peuvent ainsi être proposés :

- le pilotage d'un programme d'actions au regard d'une stratégie globale
- la facilitation de la concertation et la collaboration entre les acteurs du système (professionnels, collectivités, partenaires - CCIT, CMA, TLF, FNTR, etc.) en instaurant une volonté et un esprit de travail en bonne intelligence et en réelle synergie
- le partage d'informations destinées à conforter les objectifs politiques fixés et les choix techniques envisagés en matière de mobilité des biens
- l'aide au montage d'opérations « exemplaires » avec les acteurs économiques et les représentants des collectivités et des services de l'État
- l'anticipation et l'intégration des sujets de logistiques urbaines le plus en amont des projets d'aménagements et de mobilités durables.

## Étape 3

La troisième étape consiste à créer l'instance de concertation. Cette dernière doit réunir les personnes en charge de la logistique urbaine au sein des différents services des communes et agglomérations du territoire. Elle doit aussi être ouverte aux chambres consulaires, fédérations et syndicats de transports, services déconcentrés de l'État, etc. Sa composition peut évoluer au gré du temps. De même, les acteurs peuvent être réunis en groupes de travail en fonction de la thématique abordée.

Il est important que l'instance soit soutenue politiquement et réunisse lors de comités de pilotage, plus ou moins fréquents (a minima une fois par an) les élus du territoire.

## Étape 4

La dernière étape consiste à faire vivre la mission. Peuvent ainsi être envisagé(e)s :

- des journées techniques ;
- des voyages d'études ;
- des rencontres ;
- des espaces/outils de partage d'informations.

## Conditions de réussite :

- Identification des référents
- Mobilisation des acteurs dans la durée
- Partage de l'information / Respect de la confidentialité

## Pilote(s) de l'action :

Le pilotage doit a minima se faire à l'échelle du PDU. Le SMT AG, le Pôle Métropolitain de l'Artois ou encore le

Conseil Départemental sont des acteurs pouvant porter cette démarche.

## Organismes partenaires

La mise en œuvre de ces actions s'appuie sur les partenaires suivants : les chambres consulaires, Euralogistic, les fédérations et/ou les entreprises de transport de marchandises et logistique, les promoteurs, les gestionnaires de parcs d'activités et de sites multimodaux, les gestionnaires de voiries, les communautés d'agglomération, l'État, le Conseil régional Nord - Pas-de-Calais, le Conseil départemental du Pas-de-Calais, les Syndicats Mixtes des SCOT, l'agence d'urbanisme de l'Artois et la Mission Bassin Minier.

## Échéancier :

Le groupe de travail peut être mis en place à court terme

## Éléments financiers :

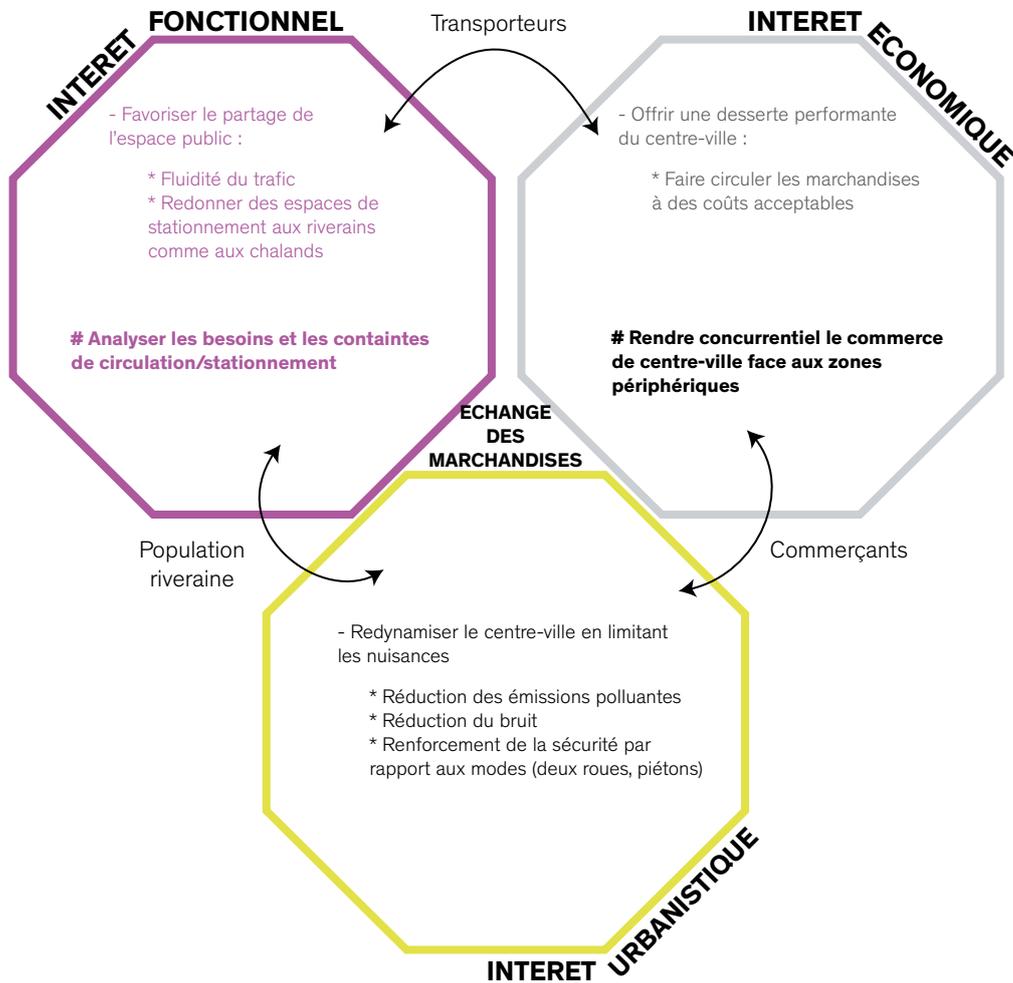
La mise en œuvre d'une instance de concertation « marchandises » s'accompagne d'un budget annuel d'environ 20 000 euros.

Ce montant peut évoluer avec l'instance et ne tient compte que du fonctionnement de l'instance. Il faut en effet potentiellement prévoir un budget pour des prestations extérieures.

## Indicateurs de suivi :

- Nombre d'acteurs mobilisés
- Nombre de réunions de l'instance
- Outils de communication diffusés
- Contributions du groupe de travail à la mise en œuvre des projets

# 04 | PLAN D' ACTIONS



Source : COURIVAUT N., 2004, Les livraisons/enlèvements en centre-ville : quels problèmes ? Quelles solutions ?, Lyon, Université Lumière, Lyon 2, École Nationale des Travaux Publics de l'État, 50 pages ; Réalisation : SMT Artois-Gohelle, 2011

# 04 | PLAN D' ACTIONS

## Axe 3 - Fiche Action 26

### Prendre en compte le transport de marchandises dans les documents de planification

#### Constat :

La stratégie d'action en partie énoncée dans le Plan de Déplacements Urbains permet de fixer un cadre général à l'échelle du territoire du SMT AG. Cette stratégie doit par la suite être déclinée à une échelle plus fine, notamment dans les documents de planification type PLU / PLUi.

Le Plan Local d'Urbanisme est en effet un outil qui peut être déterminant dans la manière de gérer le transport et la livraison de marchandises sur le territoire. Or, on constate qu'actuellement, cette thématique est rarement prise en compte et quand elle l'est, les préconisations sont parfois floues ou mêmes contradictoires avec d'autres mesures prises par ailleurs.

Ainsi, que ce soit en matière d'ouverture à l'urbanisation, d'implantation et de développement de zones d'activités, de règles liées aux opérations immobilières et autres projets urbains, il convient de se poser la question de la prise en compte du transport et de la livraison de marchandises afin de définir une organisation cohérente à l'échelle de la rue, du quartier mais également au niveau intercommunal.

#### Objectifs :

- Prise en compte de la problématique transport et livraison de marchandises en amont de la conception urbaine.
- Décliner les principes définis dans le PDU et autres documents cadres au niveau communal, pour une prise en compte à l'échelle des projets urbains.

#### Actions et modalités de mise en œuvre :

A l'échelle d'un PLU(i) :

- Réaliser un diagnostic des dysfonctionnements et des besoins en matière de livraisons et de transport de marchandises auprès des acteurs concernés.
- Au regard des réglementations en vigueur, identifier les modifications qui pourrait permettre de diminuer ou de ne pas aggraver les dysfonctionnements préalablement identifiés au niveau des projets d'aménagement ou de renouvellement urbain.

gement ou de renouvellement urbain.

#### Conditions de réussite :

- Sensibilisation des acteurs concernés
- Partage des bonnes pratiques entre les acteurs

#### Pilote(s) de l'action :

La mise en œuvre de cette action incombe aux EPCI et aux communes.

#### Échéancier :

Action à mettre en œuvre à court terme, à chaque révision d'un document de planification.

#### Éléments financiers :

Nécessite un complément d'étude dont le coût peut-être variable en fonction de la taille du territoire en question, de l'ampleur des enjeux et du niveau de données/informations préalables.

#### Indicateurs de suivi :

- Nombre de PLU/PLUi prenant en compte le transport et la livraisons de marchandises dans sa stratégie d'aménagement et dans sa réglementation.

# 04 | PLAN D' ACTIONS

## Axe 3 - Fiche Action 27

### Mise en cohérence des arrêtés municipaux

#### Constat :

Le transport de marchandises en ville est principalement encadré par des arrêtés municipaux qui contraignent la circulation et le stationnement des véhicules affectés à la livraison.

Nombre d'arrêtés sont légitimement pris dans une optique de protection des riverains, mais leur multiplication est souvent synonyme d'inefficacité (soit parce que la réglementation n'est pas respectée, soit parce qu'elle pénalise le travail des transporteurs et par conséquent l'approvisionnement des commerces et des particuliers, soit parce qu'elle est incohérente).

Il est en effet fréquent que ces textes constituent un véritable « casse-tête » pour les professionnels du transport : horaires incohérents avec l'ouverture des commerces, hétérogénéité des réglementations d'une commune à l'autre, voire, à l'intérieur d'une même commune...

Il résulte de ce fait des pratiques peu vertueuses (stationnement gênant en double-file, transit en centre-ville, etc.) parfois difficiles à sanctionner.

#### Objectifs :

- Améliorer la cohérence de la réglementation en matière de circulation et stationnement PL sur le territoire
- Améliorer la lisibilité de la réglementation pour les transporteurs
- Limiter les conflits d'usages sur certains axes stratégiques du réseau routier
- 

#### Actions et modalités de mise en œuvre :

Temps 1 : le diagnostic de la réglementation

##### Étape 1

Il s'agit tout d'abord de collecter l'ensemble des arrêtés traitant de la circulation, du stationnement et de l'arrêt des véhicules, en vigueur sur le périmètre d'étude.

##### Étape 2

La seconde étape vise à analyser les arrêtés collectés. Le premier contrôle à effectuer porte sur la composition

des arrêtés. Pour être valables, ils doivent, a minima, comporter 3 parties :

- les motivations
- le dispositif
- une date, sceaux et signature du Maire et un numéro d'arrêté.

Les motivations sont ensuite évaluées notamment au regard de leurs justifications (sécurité, capacité de la voirie, etc.).

Vient ensuite l'analyse du dispositif (quelles sont les mesures prises ? Sur quel type de véhicule ? Pour quelle durée ?...) qui doit répondre aux motivations.

##### Étape 3

La troisième étape traite la cohérence de la réglementation sur l'ensemble du territoire.

Une projection de la réglementation sur une carte au moyen d'un Système d'Information Géographique (SIG) permet entre autres de matérialiser la continuité/discontinuité des itinéraires, mais aussi les réglementations en vigueur dans les différentes communes du périmètre.

Temps 2 : définir une réglementation adaptée

##### Étape 4

Fort des conclusions du temps 1, des réunions/ateliers sont organisés(es) avec les principaux acteurs concernés par la réglementation (transporteurs professionnels, artisans, etc.) afin d'esquisser de nouvelles « normes » réglementaires communes et partagées.

##### Étape 5

Les paramètres (poids, gabarits, plages horaires, performances environnementales, etc.) sont validés.

Le nouveau périmètre d'application des arrêtés est également défini.

##### Étape 6

Les arrêtés sont rédigés.

##### Étape 7

Bien qu'optionnelle, la mise en place d'un système d'infor

# 04 | PLAN D' ACTIONS

mation commun (aux différents services d'une commune et/ou aux différentes communes d'une intercommunalité), permettant la gestion des arrêtés peut s'avérer particulièrement utile.

Temps 3 : faire appliquer la réglementation

## Étape 8

La formation des agents de contrôle est un préalable pour faire appliquer la réglementation. Les thèmes suivants doivent être abordés :

- enjeux du contrôle ;
- rappels juridiques ;
- moyens à disposition ;
- évolutions réglementaires souhaitables ;
- mise en perspective de leurs missions.

## Étape 9

En parallèle, les acteurs du transport de marchandises en ville (transporteurs, commerçants, artisans, ...) doivent être informés des nouvelles règles, de leur date d'entrée en vigueur et de leur périmètre d'application. Les fédérations, syndicats professionnels, chambres consulaires peuvent être des relais efficaces.

Il est pertinent d'envisager un plan de communication pour faciliter la diffusion et l'acceptabilité de la mesure.

## Étape 10

Exercer des contrôles réguliers, notamment sur les lieux précédemment identifiés comme problématiques.

## Conditions de réussite :

Il est nécessaire de réunir l'ensemble des acteurs du transport de marchandises afin de définir une réglementation acceptée et compréhensible par tous.

## Pilote(s) de l'action :

L'action doit être mise en oeuvre à l'échelle communale. Mais dans l'optique d'aboutir à une démarche partagée et cohérente, un accompagnement, voire un pilotage supra-communal est nécessaire.

## Organismes partenaires :

Conseil Départemental, SMT AG, Pôle Métropolitain, AULA, etc.

## Échéancier :

C'est une action prioritaire qui doit être réalisée en amont de tout autre action opérationnelle

## Éléments financiers :

Le diagnostic et la définition de la réglementation sont des étapes relativement peu coûteuses et peuvent être intégrées au plan de charge des agents municipaux. Ces deux étapes peuvent être réalisées pour un budget inférieur à 10 000 euros.

L'application de la réglementation et notamment sa surveillance est plus coûteuse et peut nécessiter le recrutement de personnel (exemple Agent de Surveillance de la Voie Publique).

## Indicateurs de suivi :

- Nombre d'arrêtés pris ou modifiés en accord avec une vision stratégique élargie.

# 04 | PLAN D' ACTIONS

## Axe 3 - Fiche Action 28

### Développer/adapter l'offre de stationnement liée aux livraisons de marchandises

#### Constat :

L'état des lieux du transport de marchandises en ville sur le territoire du SMT AG ne fait pas ressortir de dysfonctionnement majeur au sein des principales centralités urbaines.

Des situations de conflits d'usage liées à des problématique de circulation ou de stationnement des véhicules de livraison (arrêt en double-file notamment) existent, mais se limitent à l'échelle de certaines rues commerçantes.

La diminution, ou tout du moins la non-aggravation, de ces conflits d'usage réside dans une meilleure prise en compte des livraisons dans les espaces contraints et ce dès la conception des projets urbains.

On constate parfois une mauvaise intégration des places de livraison au sein de secteurs stratégiques, entraînant l'impossibilité de leur usage par les livreurs.

La problématique des espaces réservés aux véhicules de livraison ne concernent cependant pas uniquement les centres-villes. En effet, au sein des zones d'activités, la concentration et les volumes de marchandises générés entraînent parfois des situations de congestion de l'espace public. Adapter l'offre de stationnement liée à la livraison est également nécessaire au sein de ces zones d'activités.

#### Objectifs :

- Limiter l'occupation de l'espace public par les véhicules de livraison
- 
- Limiter les conflits d'usage liés aux livraisons de marchandises dans les centralités urbaines et les zones d'activité

#### Actions et modalités de mise en œuvre :

- Évaluer et améliorer l'offre de stationnement dédié à la livraison

#### Étape 1

La première étape consiste à déterminer et localiser les « demandes » en distinguant le stationnement et l'arrêt.

#### Étape 2

La seconde étape vise donc à évaluer l'offre en se focalisant sur les espaces publics destinés à accueillir les véhicules de livraison : les aires de livraison, les places de stationnement « classiques », les places de marché, les parkings publics, etc.

Au-delà d'un simple relevé quantitatif, certaines places de stationnement (les aires de livraison) doivent faire l'objet d'une description qualitative (longueur, largeur, caractéristiques de l'environnement) afin de juger de leur « exploitabilité ».

#### Étape 3

La troisième étape vise à confronter l'offre et la demande. Il résulte de cela une identification des lieux où une action est utile. Il peut s'agir des centres villes avec des besoins en arrêt important ou les périphéries avec cette fois des besoins de stationnement longue durée.

NB : le déploiement de parking poids lourds où ces derniers peuvent stationner en sécurité la nuit permet d'inciter les chauffeurs à emprunter certains itinéraires plutôt que d'autres. Il peut donc en résulter une réduction du transit en centre-ville. Ces parkings doivent offrir des services aux chauffeurs (sanitaires, vidéo surveillance ou gardiennage, point de restauration, d'avitaillement, ...).

#### Étape 4

La quatrième étape consiste à réaliser les aménagements nécessaires. Dans le cadre de la création ou de la reprise d'une aire de livraison, il est très important que les préconisations du guide du CERTU soient respectées.

#### Étape 5

La mise en place d'un contrôle régulier par des agents qualifiés.

Pour qu'une offre de stationnement soit efficace, il faut, au-delà de sa bonne localisation et de son bon dimensionnement, qu'elle soit libre. Par exemple, des contrôles doivent avoir lieu régulièrement afin de maximiser le taux de rotation des aires de livraison.

#### Étape 6

# 04 | PLAN D' ACTIONS

Enfin, la diffusion d'un support cartographique (en ligne par exemple à travers la mise à disposition de données en « open data ») auprès des professionnels du transport (précisant les caractéristiques de l'offre de stationnement) peut s'avérer intéressante et faciliter/inciter l'usage des parkings et aires de livraison.

- Étudier la possibilité de créer des Points d'Accueil Véhicule (PAV)

Le point d'accueil véhicules est un espace logistique urbain. Il s'agit d'un site délimité physiquement dont l'usage peut être réservé à différentes catégories d'usagers selon la période de la journée (pour les livraisons de marchandises le matin par exemple et le stationnement des véhicules particuliers le reste de la journée). Cet espace permet l'accueil simultané de 4 à 6 véhicules (selon leur surface) qui s'y arrêtent le temps que les chauffeurs effectuent leurs livraisons à pied généralement.

## Étape 1

Il s'agit tout d'abord d'identifier un site pour ses qualités de positionnement barycentrique par rapport à une zone dense à desservir, la performance de son accessibilité routière (entrées/sorties, zone de manoeuvres), la surface mise à disposition, la réversibilité du lieu sans besoin d'aménagements lourds, le niveau de sensibilité du voisinage (commerces, habitats).

## Étape 2

Ensuite, il est question d'informer les utilisateurs potentiels (transporteurs, commerçants) et les riverains de la mise en place de cet espace, des objectifs recherchés à travers cette action et de son mode de fonctionnement.

## Étape 3

Enfin, il convient de réaliser une opération test sur une période donnée (semaine, mois) afin de mesurer l'impact du dispositif (évaluation ex-ante).

## Conditions de réussite :

- Localiser les secteurs à enjeux
- Respecter les préconisations du guide du CERTU
- Mettre en place un contrôle des pratiques et usages

## Pilote(s) de l'action :

Communes (centre-ville) / EPCI (zones d'activités)

## Organismes partenaires :

Chambres consulaires (CCI, CMA), fédérations de transports voire les transporteurs directement.

## Échéancier :

Action à mettre en oeuvre après une harmonisation de la réglementation en vigueur (cf fiche action 3, axe 3)

## Éléments financiers :

Étude sur la refonte de l'offre de stationnement livraison à l'échelle d'une commune : environ 30 000 €

## Point d'Accueil Véhicule :

En fonction de la configuration de cet espace (et des choix techniques retenus), le coût peut varier sensiblement. Il faut ainsi compter entre 30 000 et 60 000 euros par an.

## Indicateurs de suivi :

- Nombre d'expérimentation PAV lancés
- Nombre de stationnement livraison respectant les préconisations créés ou retravaillés
- Évolution des conflits d'usage liés aux arrêts pour livraison dans les secteurs à enjeux

# 04 PLAN D' ACTIONS

## Axe 3 - Fiche Action 29

### Aménager des consignes automatiques

#### Constat :

Les nouvelles technologies permettent désormais le déploiement et l'exploitation de consignes automatiques.

Ces équipements permettent une optimisation des livraisons. En effet, grâce à elles, le livreur et le destinataire (ou le remettant) n'ont plus obligatoirement à se rencontrer. Il en résulte un allègement des contraintes pour les transporteurs qui peuvent accéder aux centres villes à des horaires moins contraints (en dehors des heures de pointe) ce qui réduit la congestion. Il est donc question d'encourager le déploiement de ce type d'outils.

#### Objectifs :

- Optimiser les livraisons
- Limiter les contraintes pour le livreur et le destinataire

#### Actions et modalités de mise en œuvre :

Ces outils sont généralement mis en œuvre par le secteur privé qui a développé ces dernières années plusieurs réseaux associant expéditeurs, transporteurs, commerçants (ces derniers faisant office de relais avec le client final). La collectivité peut toutefois décider de mettre son foncier à disposition (moyennant une rétribution) pour déployer ce type d'outils.

##### Étape 1

En premier lieu, une étude de faisabilité doit être réalisée. Elle doit comprendre :

- la définition des surfaces et des localisations adaptées
- l'identification des espaces fonciers nécessaires à l'installation des consignes automatiques. Il convient de privilégier les recherches sur les bâtiments publics, les surfaces commerciales vacantes, les parkings en ouvrage et les arrêts importants de transport en commun.

##### Étape 2

En second lieu, il faut lancer un appel d'offres pour l'acquisition de consignes automatiques. Un cahier des charges doit être formalisé. Il doit préciser :

- Le nombre et la localisation des espaces de consignes automatiques
- les capacités / volumes des consignes en fonction de la taille des colis reçus
- les aspects techniques nécessaires à l'exploitation des consignes par plusieurs prestataires de transport.

Cette étape s'achève par la sélection du fournisseur des consignes automatiques.

##### Étape 3

Un second appel d'offres est ensuite lancé. Il vise à sélectionner l'exploitant du système de consignes. Là encore, un cahier des charges doit être rédigé.

Il doit préciser les objectifs et les conditions d'exploitation, comme par exemple :

- les conditions de respect des normes de sécurité (identification des personnes ou entreprises qui déposent et réceptionnent les colis dans les consignes, limite du temps de stockage, etc.)
- les conditions d'exploitation (sûreté des biens et des personnes, multi-opérateurs et multi-usages, etc.).

L'élaboration des cahiers des charges pourra être réalisée en concertation avec les représentants des transporteurs et leurs adhérents afin de garantir l'acceptabilité et la faisabilité du système d'exploitation. Cette étape s'achève par la sélection d'un exploitant.

##### Étape 4

La dernière étape correspond à la mise en exploitation du système (installation des consignes, communication auprès des usagers).

#### Conditions de réussite :

Identifier les secteurs/sites à enjeu

#### Pilote(s) de l'action :

Commune / EPCI

#### Organismes partenaires :

Chambre consulaires, fédérations de transporteurs, SNCF, SMT AG, etc.

# 04 | PLAN D' ACTIONS

## Échéancier :

Action à mettre en oeuvre après une harmonisation de la réglementation en vigueur (cf fiche action 3, axe 3)

## Éléments financiers :

Le coût de cette action revient essentiellement à l'exploitant.

L'acquisition d'une consigne de 15 coffres coûte environ 20 000 euros. L'installation de la consigne coûte approximativement 40 000 euros.

Le coût de fonctionnement avoisine les 10 000 euros par mois (soit 120 000 euros par an).

## Indicateurs de suivi :

Nombre de consignes automatiques mises en place,

- Bilan de l'exploitation des consignes (volume de marchandises qui y transite),
- Nombre de prestataires de transport qui adhèrent au système,
- Nombre d'usagers qui réceptionnent / expédient leurs marchandises par le biais des consignes.

# 04 PLAN D' ACTIONS

## Axe 3 - Fiche Action 30

### Réaliser un inventaire des zones d'activités

#### Constat :

Le territoire du SMT AG se caractérise par le nombre important de zones d'activité et leur dissémination.

Certes, le modèle de la zone d'activités est vecteur de « dynamisme économique » pour autant, il est en partie responsable des difficultés que connaît le petit commerce de centre-ville (fortement concurrencé). Il est aussi partiellement responsable d'une « désorganisation » globale des flux et notamment des flux de transit en zone urbaine.

Par ailleurs, sans une gestion stratégique du foncier économique, l'implantation de certaines activités peut être la source d'un accroissement de dysfonctionnements sur le réseau routier notamment, qu'un développement contrôlé et anticipé pourrait limiter.

Aussi, dans ce contexte, il est logique de disposer d'une bonne connaissance de ces zones afin d'en optimiser l'exploitation et de rationaliser leur développement l'objectif étant, in fine, d'implanter la bonne activité au bon endroit.

#### Objectifs :

- Acquérir une connaissance fine du foncier économique ou potentiellement mutable

- Sur la base de la caractérisation des différentes zones, bâtir une stratégie de gestion du foncier économique à l'échelle du territoire du SMT AG.

#### Actions et modalités de mise en œuvre :

##### Étape 1

La première étape consiste à localiser et délimiter l'ensemble des zones d'activité implantées sur le territoire. Une analyse spatiale (sous SIG) peut s'avérer particulièrement efficace. Un démarchage des communes et EPCI est également nécessaire.

##### Étape 2

La seconde étape vise à caractériser ces zones. L'identification d'un gestionnaire de zone est un préalable à ce travail

(un rapprochement avec les communes ou EPCI peut faciliter son identification). Il sera notamment question de savoir quelle(s) type(s) d'activité(s) sont localisée(s) au sein des différentes zones, leurs coordonnées, le nombre d'emplois, le taux d'occupation de la zone (les réserves foncières, le taux de vacance des bâtiments) mais aussi les dynamiques en cours.

##### Étape 3

La troisième étape s'appuie sur les résultats des deux étapes précédentes et consiste à proposer une analyse des zones d'activités. Il s'agit notamment de créer une, voire des, typologie(s) de zones (zone dynamique/zone en récession, zone industrielle et logistique/zone commerciale et ou artisanale,...) permettant d'en définir les forces et les faiblesses.

##### Étape 4

Enfin, la quatrième étape a pour objectif de créer, diffuser et faire vivre la base de données produite.

#### Conditions de réussite :

- Associer les entreprises implantées au sein de ces zones d'activités ;
- Mettre à jour les données et informations.

#### Pilote(s) de l'action :

EPCI

#### Organismes partenaires :

Pôle Métropolitain de l'Artois, AULA

#### Échéancier :

Action à mettre en œuvre à court terme

#### Éléments financiers :

En fonction de l'échelle du territoire d'étude le coût peut évoluer, mais le prix moyen serait d'environ 30 000 €

# 04 | PLAN D' ACTIONS

## Indicateurs de suivi :

- Réalisation de l'inventaire
- Évolution de la surface de zones d'activités et de leur taux d'occupation

# 04 PLAN D' ACTIONS

## Fiche Action 31

### Promouvoir l'intermodalité, l'usage du rail et de la voie d'eau

#### Constat :

Le territoire du SMT AG occupe un positionnement stratégique concernant le transport de marchandises à l'intersection de grands corridors routiers ferroviaires et fluviaux. Ce positionnement est à l'origine d'un essor de la filière logistique créateur d'emplois mais générateur de nuisances et aggravant la congestion en raison d'un recours massif à la route.

Compte tenu de la saturation des grands axes et avec l'utilisation croissante du GPS, on constate une diffusion des flux poids lourds de transit sur le réseau secondaire voir en milieu urbain. Cette diffusion est également le fait d'un manque de lisibilité du jalonnement à destination du tissu économique du territoire.

Le territoire du SMT AG bénéficie de la présence de plusieurs sites multimodaux qui sont autant d'atouts pour tirer profit et anticiper le projet de canal Seine-Nord. Par ailleurs, même si elles ne possèdent pas de quais ou si elles ne sont pas utilisatrices du rail, certaines zones d'activités et entreprises sont localisées en bord de canal ou bénéficient d'embranchements ferroviaires non utilisés.

#### Objectifs :

- Contenir les flux routiers de transports de marchandises sur les niveaux hiérarchiques 1 et 2
- Développer le transport de marchandises par la voie d'eau et le rail pour réduire les nuisances et les émissions globales de GES
- Développer les sites multimodaux pour massifier les flux et anticiper les évolutions en matière de coût du transport en proposant une alternative performante à la route et contribuer ainsi au maintien de la compétitivité du tissu économique du territoire
- Anticiper l'arrivée du canal Seine-Nord en modernisant les ports et en ayant une vision prospective de la demande

#### Actions et modalités de mise en œuvre :

- Réaliser un diagnostic de la desserte routière du territoire en concertation avec les transporteurs routiers et le monde économique et mettre en place un jalonnement adapté permettant de faire respecter la hiérarchisation
- Mener une réflexion sur la problématique du stationnement et des aires de repos dédiées aux poids lourds
- Soutenir les investissements liés à la modernisation des sites multimodaux comme outils de déclinaison des objectifs du SRCAE et des PCET
- Préserver les faisceaux ferroviaires et maintenir les embranchements ferroviaires existants
- Dans le cadre des documents d'urbanisme, préserver le foncier disponible en bord à voie d'eau et sur les sites embranchés rail : mener une réflexion dans le cadre des SCoT et des PLU ;
- Pour le foncier urbanisable en bord à voie d'eau, favoriser les utilisateurs potentiels
- Mener des actions de concertation avec les chargeurs potentiels rail/fluvial afin de bien connaître leurs besoins et de proposer des solutions adaptées
- Mettre en réseau les équipements portuaires existants à l'échelle métropolitaine notamment pour massifier le transport fluvial de conteneurs

#### Conditions de réussite :

- Mobilisation de l'ensemble des acteurs, notamment des acteurs économiques

#### Pilote(s) de l'action :

La mise en œuvre de ces actions revient à plusieurs instances : les chambres de commerce et d'industrie, la SNCF, le Conseil régional, les gestionnaires de parcs d'activités et de sites multimodaux, les gestionnaires de voiries ou encore les communautés d'agglomération.

# 04 | PLAN D' ACTIONS

## Organismes partenaires :

D'autres acteurs peuvent intervenir en tant que partenaires associés au projet : l'État (Via VNF), le Conseil régional, le Conseil départemental du Pas-de-Calais, les collectivités compétentes en matière de SCoT, l'agence d'urbanisme, les fédérations des transporteurs, de chargeurs, Euralogistic et les entreprises.

## Échéancier :

Des réflexions peuvent s'amorcer dès maintenant, mais nous sommes sur des projets très longs qui sont concomitants aux projets des zones d'activités.

## Éléments financiers :

Coût du réaménagement du port de Béthune (à titre indicatif) : 15 millions €

## Indicateurs de suivi :

- Évolution du trafic routier poids lourds
- Linéaires de gabarits fluviaux
- Trafics générés par section navigable
- Trafics portuaires et type de marchandises
- Linéaire et emprise ferroviaire
- Trafics générés par axes ferroviaire
- Trafic de transit ferroviaire
- Pourcentage de desserte des zones d'activités via le mode ferroviaire

# 04 PLAN D' ACTIONS

## Axe 3 - Fiche Action 32

### Favoriser l'acquisition et l'usage de « véhicules propres » pour le transport de marchandises

#### Constat :

Au-delà de la congestion, les principales externalités négatives produites par le transport routier de marchandises sont les pollutions atmosphériques (globales ou locales) et sonores.

Les flottes poids lourds des transporteurs se tournent de plus en plus vers des modes de propulsion alternatifs au diesel (GNV et électrique notamment) sous les exigences des donneurs d'ordres, soucieux de l'image véhiculée par leurs activités.

Cette dynamique constatée dans le secteur privé nécessite d'être soutenue par la puissance publique.

Afin d'inciter les acteurs du transport de marchandises à s'équiper de « véhicules propres » les collectivités doivent favoriser les déplacements des usagers de ces véhicules innovants.

Une des premières actions est donc de participer à la construction d'un réseau d'avitaillement et de recharge qui maille le territoire et permet une utilisation sécurisée de ces véhicules.

La collectivité est elle-même gestionnaire de flottes de véhicules lui permettant d'exercer chacune de ses compétences. Elle peut ainsi montrer l'exemple en renouvelant son parc interne de véhicules.

#### Objectifs :

- Réduire l'impact environnemental du transport de marchandises
- Accompagner les entreprises du territoire (attente des chargeurs en matière de réduction de l'impact environnemental des chaînes logistiques)

#### Actions et modalités de mise en œuvre:

##### Étape 1

Des échanges avec les principaux fournisseurs d'énergie doivent avoir lieu afin de comprendre leurs besoins et logiques d'implantation. Des synergies doivent être trouvées entre implantation de ces points d'avitaillement et les itinéraires et stationnement poids-lourds.

Enfin, les collectivités désireuses de convertir leurs flottes de véhicules peuvent équiper leurs centres municipaux de borne d'avitaillement et les ouvrir (ou non) aux acteurs privés.

##### Étape 2

La puissance publique doit informer et sensibiliser l'ensemble des acteurs concernés notamment les transporteurs, fédérations de transporteurs, chargeurs, chambres consulaires, artisans, etc. de l'intérêt du changement et de l'existence d'infrastructures ou de démarches qui facilitent ce changement.

La rédaction d'une charte de bonnes pratiques peut fournir un cadre à l'action et engager les acteurs.

Une étude visant à définir une stratégie de mise en place d'un réseau d'avitaillement GNV et GNL peut également être menée par la collectivité.

##### Étape 3

Dans certains cas, des aides financières peuvent être accordées aux acteurs souhaitant s'équiper de véhicules « propres » par l'État et d'autres organismes. Elles sont soumises à conditions et prennent la forme de dotations ou de réductions fiscales. Il est donc utile de prendre connaissance de ces aides lorsqu'elles existent et des conditions d'éligibilité.

La communication de ces informations auprès des acteurs du transport de marchandises en ville est un plus.

Le développement du GNV au sein des flottes des collectivités nécessite la réalisation d'études d'opportunité.

#### Conditions de réussite :

- Mobilisation de l'ensemble des acteurs, notamment des acteurs économiques

# 04 | PLAN D' ACTIONS

## Pilote(s) de l'action :

Collectivités locales (communes, EPCI...)

## Organismes partenaires :

ADEME, GRDF, Conseil Régional, CCIR, Euralogistic

## Échéancier :

Cette action peut-être mise oeuvre à court terme

## Éléments financiers :

Coût de création d'une station GNV : 1 000 000 € environ

## Indicateurs de suivi :

- Nombre et types de véhicules mis en circulation ;
- Nombre de stations d'avitaillement ;
- Mise en place de démarches/d'événements de sensibilisation ;
- Nombre d'entreprises sensibilisées ;
- Ratio véhicules « propres »/véhicules classiques.

# 04 PLAN D' ACTIONS

## AXE 4 : Communiquer auprès des différents publics et accompagner les initiatives pour faciliter la mise en œuvre du PDU

### Axe 4 - Fiche Action 33

Promouvoir les démarches de plans de mobilité, de Plan de Déplacements Entreprises (PDE) et d'Administrations (PDA)

#### Constat :

Le territoire du SMT AG a une tradition industrielle forte et constitue un pôle d'emploi majeur de la Région Nord-Pas de Calais.

En dehors des secteurs urbanisés, la majorité des emplois est concentré sur de grandes zones industrielles souvent éloignées des pôles d'habitation et mal connectées au réseau de transports collectifs, donnant peu d'alternatives à la voiture pour les déplacements domicile-travail.

Le Plan de Protection de l'Atmosphère Nord-Pas de Calais approuvé le 27 mars 2014 se fixe comme objectif une réduction des pollutions de 30% d'ici 2019.

Différentes actions déclinent du Plan de Protection de l'Atmosphère, dont une vise à rendre progressivement obligatoires les Plans de Déplacements Établissements, Administrations et Établissements Scolaires (PDE - PDA - PDES). Ainsi, la mesure proposée vise à rendre obligatoire la mise en place de ces plans dans les conditions suivantes :

- Les établissements de plus de 500 salariés ;
  - Les établissements de plus de 250 salariés s'ils sont implantés sur une zone d'activités ;
  - Les administrations / collectivités et établissements scolaires de plus de 250 salariés / élèves (voir fiche suivante)
- En outre, l'article 51 de la loi n° 2015-992 du 17 août 2015 relative à la Transition Énergétique pour la Croissance Verte (TECV) a créé l'article L. 1214-8-2 du code des transports qui dispose que « dans le périmètre d'un plan de déplacements urbains, toute entreprise regroupant au moins 100 travailleurs sur un même site élabore un plan de mobilité pour améliorer la mobilité de son personnel et encourager l'utilisation des transports en commun et le recours au covoiturage ». Ces documents doivent être transmis à

l'autorité organisatrice de la mobilité territorialement compétente.

#### Objectifs :

- Offrir des alternatives crédibles à la voiture-solo pour les déplacements domicile-travail sur les principaux pôles d'emplois ;
- Limiter la génération de GES et de polluants liés à la mobilité pendulaire ;
- Réduire les coûts de déplacements pour les salariés ;
- Permettre de limiter les emprises des aires de stationnement.

#### Actions et modalités de mise en œuvre:

- Rencontrer les entreprises, les administrations, les gestionnaires de zones et les clubs d'entreprises afin d'identifier au cas par cas les enjeux en termes de mobilité et d'accessibilité de chaque site/zone ;
- Développer des schémas d'accessibilité multimodale sur les principales zones d'activités économiques du territoire ;
- Mener des actions spécifiques sur le covoiturage en particulier pour desservir les zones écartées de l'offre TC structurante ;
- Penser les possibilités de mutualisation des parkings dès la conception de la zone ;
- Intégrer le covoiturage et le développement des véhicules électriques dans le développement des aires de stationnement ;
- Organiser le covoiturage dans les zones d'activités de plus de 5 000 salariés. Cette mesure inscrite dans le Plan de Protection de l'Atmosphère est obligatoire depuis le

# 04 | PLAN D' ACTIONS

1<sup>er</sup> janvier 2016.

Une zone d'activités est entendue comme un secteur géographique à vocation économique et/ou commerciale regroupant plusieurs établissements.

La problématique de la desserte des zones d'activités est une préoccupation forte du SMT AG. En effet, l'éloignement des zones industrielles comme de certains parcs d'activités engendre un traitement tout particulier des besoins de déplacements des salariés. En termes d'itinéraire, comme d'horaires, les transports en commun n'apparaissent pas toujours comme la solution la plus évidente à mettre en œuvre. Ainsi, le covoiturage apparaît comme un outil pour pallier le manque d'accessibilité en transport en commun de certaines zones d'activités.

C'est à l'issue de ce constat que le SMT Artois-Gohelle a ouvert son site de covoiturage en 2009.

La particularité de ce site était la présence d'un Espace Entreprises. Cet espace est réservé aux salariés des zones d'activités et leur permet de covoiturer entre eux.

Depuis est né le projet de plateforme régionale de mise en relation portée par le SMIRT. Cette plate-forme de mise en relation a été mise en place en septembre 2017. Son adresse est : <https://www.passpasscovoiturage.fr/>. Elle permet la création de communautés. Ainsi, les salariés d'une même entreprise ou zone peuvent covoiturer entre eux.

- Développer le conseil en Mobilité en désignant un référent au sein du SMT Artois-Gohelle : le service de conseil en Mobilité fournit l'information sur l'offre alternative à l'usage individuel de la voiture. Il fait la promotion de la démarche de plan de déplacements auprès des gestionnaires des sites d'activités. Il les accompagne dans leur démarche par une assistance méthodologique, et fait émerger des solutions en fédérant les partenaires techniques de l'agglomération
- Réduire les temps de déplacements domicile-travail par un recours au télétravail et à la création de lieux type « Hôtel d'entreprises ».
  - Développer le recours au télétravail, aux télécentres et aux tiers-lieux : cette méthode de travail a longtemps été présentée comme la solution aux problèmes de déplacements. Après avoir subi de profondes remises en question, ce moyen semble pouvoir trouver des possibilités d'application ouvertes suite au développement des nouvelles technologies et des moyens de communication. L'article 21 de l'ordonnance sur la prévisibilité et la sécurisation des relations au travail publié au Journal officiel du 23 septembre 2017 apporte un certain nombre de précisions sur la question du télétravail. Désormais le télétravailleur a

les mêmes droits que les salariés qui effectuent leur travail dans les locaux de l'entreprise. Pour mettre en place le télétravail cela ne passe plus par un avenant au contrat de travail mais par un accord d'entreprise.

- Inciter à la création de lieux type "Hôtel d'entreprises": les hôtels d'entreprises accueillent des entreprises en développement en recherche d'un hébergement ponctuel ou permanent. Ainsi, via le regroupement de plusieurs entreprises en un même lieu, l'organisation des déplacements peut en être facilitée.
- S'interroger sur les surfaces dédiées au stationnement dans les zones d'activités et les zones commerciales.
  - Requalifier les aires de parkings non utilisées.
  - Mutualiser le stationnement des salariés

## Conditions de réussite :

- Mobilisation des acteurs (travail partenarial)
- Maîtrise des coûts
- Investissement des entreprises pour relayer l'information à leurs salariés
- Communication en amont sur l'existence des différentes solutions mobilité, c'est-à-dire dans les agences de recrutement (Pôle Emploi) et dans les agences d'intérim
- Communication averse lorsque les plans de déplacement/de mobilité sont réalisés

## Pilote de l'action :

Clubs d'Entreprises, Entreprises, Administrations

## Organismes partenaires :

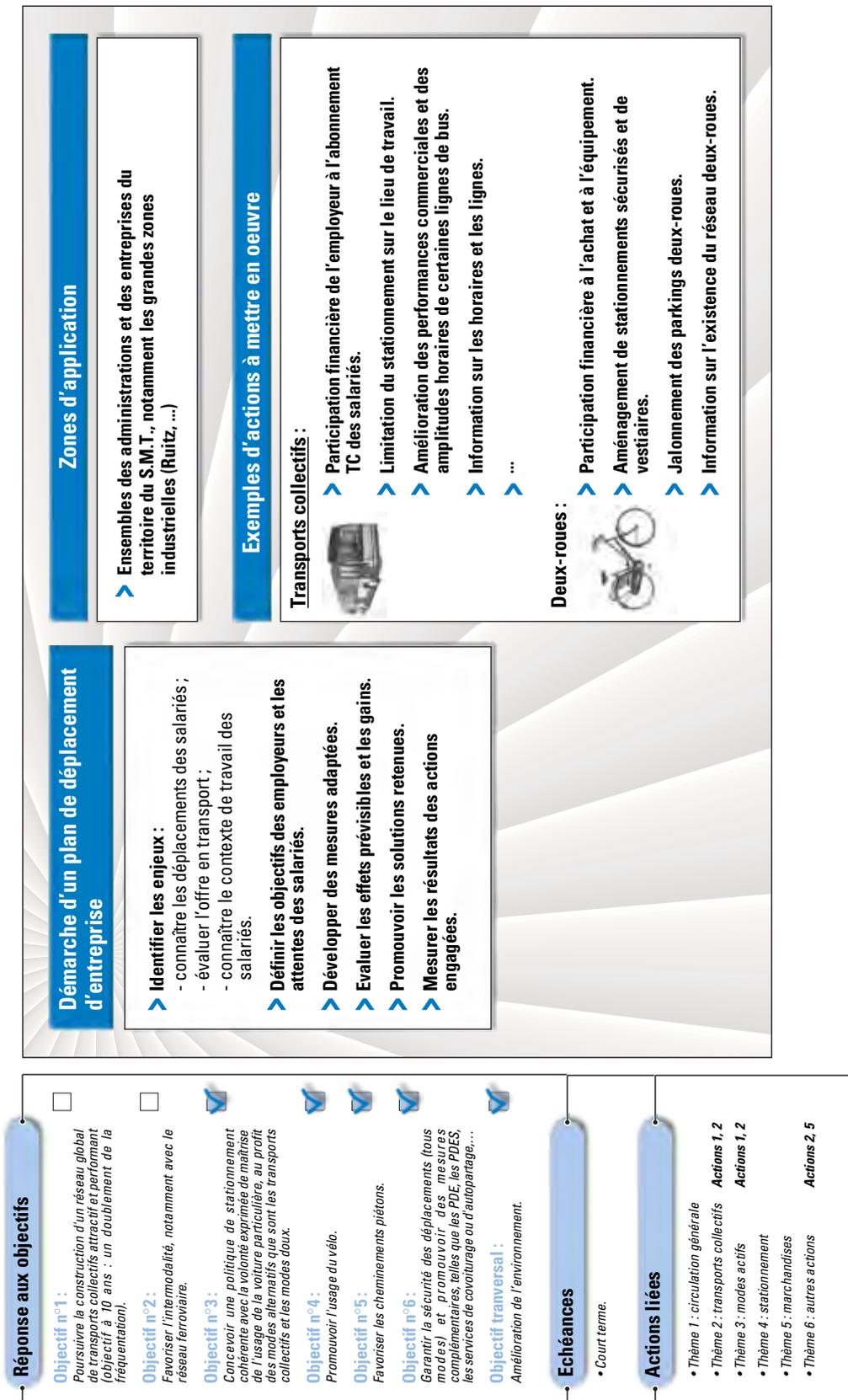
Pour toutes les actions de promotions des offres alternatives à la voiture-solo, le Syndicat Mixte des Transports Artois-Gohelle est le référent. Il travaille en collaboration avec l'exploitant du réseau de transport urbain et avec les gestionnaires de zones d'activités.

Ensuite, de nombreux partenaires peuvent venir en appui aux entreprises investies dans une démarche de PDE : ADEME - Réseau Alliances - SMIRT - CCI - Communautés d'agglomération, etc sont indispensables pour envisager mener des actions pérennes sur les zones d'activités ou dans les entreprises.

## Échéancier :

Selon l'article L. 1214-8-2 du code des transports, les entreprises ont jusqu'au 1er janvier 2018 pour réaliser et transmettre leur plan de mobilité d'entreprise ou

# 04 PLAN D' ACTIONS



# 04 | PLAN D' ACTIONS

interentreprises à l'autorité organisatrice de la mobilité territorialement compétente.

## Éléments financiers :

Le Syndicat Mixte des Transports apporte un appui financier à hauteur de 10 000 € pour les plans de mobilités interentreprises confiés à un prestataire extérieur.

## Indicateurs de suivi :

- Nombre de plans de mobilité (PDE/PDA/PDIE) réalisés, engagés, mis en œuvre
- Bilan des actions des PDE
- Nombre de zones d'activités partenaires
- Évolution de la part modale « Voiture passager » sur les déplacements domicile-travail
- Nombre de salariés du territoire inscrits sur le site de covoiturage du SMIRT

# 04 PLAN D' ACTIONS

## Axe 4 - Fiche Action 34

### Promouvoir les démarches de Plan de Déplacements Établissements Scolaires (PDES)

#### Constat :

Aujourd'hui, l'automobile est un des principaux modes d'accès des élèves (déposés par leurs parents), enseignants et personnels administratifs aux établissements scolaires du territoire.

Ces circulations, particulièrement concentrées aux heures d'ouverture et de fermeture des établissements scolaires, provoquent localement des problèmes de circulation et de stationnement, à l'instar des boulevards du centre de Béthune.

A l'heure actuelle, aucun plan de déplacements Établissements Scolaires n'a été réalisé sur le territoire du SMT AG. Une démarche était en cours avec le lycée Béhal dans le cadre de l'arrivée du couloir de bus de Grande Résidence.

Par ailleurs, comme évoqué dans la fiche précédente, le Plan de Protection de l'Atmosphère approuvé en mars 2014 rend obligatoire la réalisation de Plan Établissements Scolaires pour les établissements comptabilisant plus de 250 salariés /élèves.

#### Objectifs :

- Soutenir les plans de mobilité à destination des établissements scolaires
- Réduire l'utilisation de la voiture particulière sur les trajets domicile-études en favorisant l'utilisation de modes moins encombrants, moins polluants et moins dangereux, comme la marche, le vélo ou les transports collectifs

#### Actions et modalités de mise en œuvre:

- Nommer un référent "Plan de Déplacements des Établissements Scolaires" au sein du SMT Artois-Gohelle
- Inciter les chefs d'établissement, les associations de parents d'élèves et les élèves à lancer des PDES : étude et enquête
- Sécuriser les accès aux établissements scolaires pour les piétons
- Équiper les collèges et lycées de stationnement vélos et veiller à développer des infrastructures cyclables dans un rayon de 3 km.

- Faire en sorte d'implanter les nouveaux établissements à proximité des aménagements cyclables existants et des lignes/arrêts de TC existants.

- Accompagner le Centre Ressource Régional en Ecomobilité : <http://www.ecomobilite.org/ecomobilite-scolaire/> qui vise à créer un réseau régional des acteurs de l'écomobilité dans le domaine des déplacements des scolaires

#### Conditions de réussite :

- Mobilisation des acteurs (travail partenarial)
- Maîtrise des coûts

#### Pilote de l'action :

Les établissements scolaires sont les Maîtres d'Ouvrage de cette action.

#### Organismes partenaires :

Le partenariat SMT AG - Communautés d'agglomération - Conseil départemental du Pas-de-Calais - Associations de parents d'élèves - Élèves est indispensable pour envisager mener des actions pérennes dans les établissements scolaires. Le Centre Ressource Régional en Ecomobilité accompagne également les porteurs de projets.

#### Échéancier :

- Afin de pérenniser les démarches à destination des établissements scolaires demandeurs, 2021 semble être une échéance réaliste.

#### Éléments financiers :

- Une étude PDES est estimée à 50 000 €.
- Le SMT Artois-Gohelle peut apporter un appui financier aux établissements scolaires qui en font la demande.

#### Indicateurs de suivi :

- Nombre de PDES réalisés, engagés, mis en œuvre
- Bilan des actions des PDES

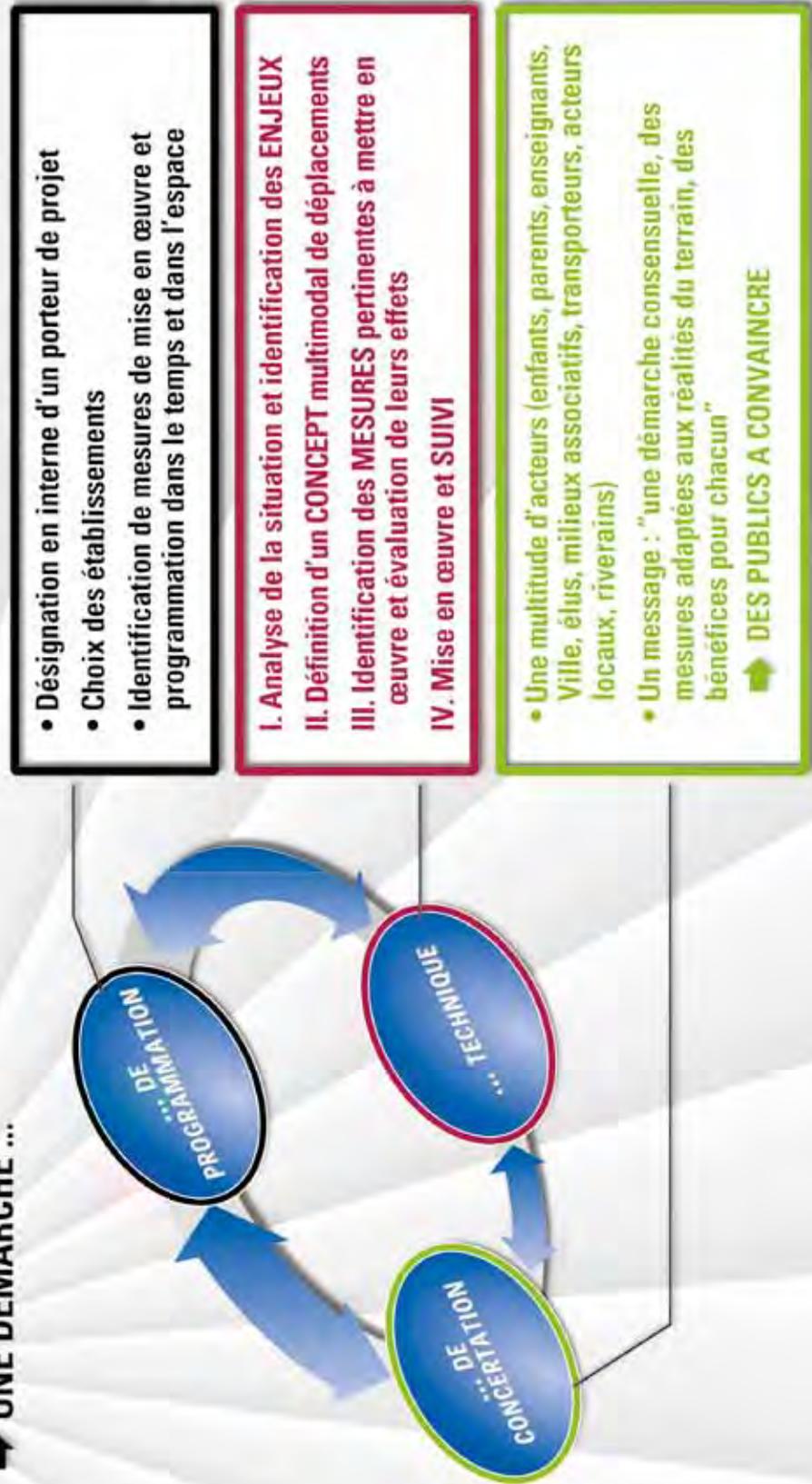
# 04 | PLAN D' ACTIONS

## LE PLAN DE DEPLACEMENTS D'ETABLISSEMENTS SCOLAIRES

### ➔ UN OBJECTIF :

*réduire l'utilisation de la voiture particulière sur le trajet domicile-école en favorisant l'utilisation de modes moins polluants.*

### ➔ UNE DEMARCHE ...



# 04 PLAN D' ACTIONS

## Axe 4 - Fiche Action 35

### Communiquer auprès des publics cibles pour les sensibiliser aux nouvelles mobilités

#### Constat :

Un certain nombre de personnes peuvent éprouver des difficultés à utiliser les transports en commun : jeunes, demandeurs d'emploi et bénéficiaires du RSA, employés précaires, personnes âgées ou à mobilité réduite, etc.

Ces difficultés se caractérisent la plupart du temps par des problèmes de compréhension du fonctionnement du réseau, de lecture des guides et fiches horaires ou de mobilité pour cause d'âge ou de handicap.

Ces populations doivent faire l'objet d'une attention toute particulière.

En effet, un jeune adulte qui entre dans la vie professionnelle avec une image positive du réseau de transports urbains est plus enclin à continuer de l'utiliser par la suite. En ce qui concerne les seniors, la baisse du pouvoir d'achat liée au départ en retraite constitue souvent l'occasion de privilégier des solutions de transports les plus économiques possibles...

#### Objectifs :

Offrir une solution de transport au plus grand nombre sous-entend ici de donner de l'autonomie et de permettre une meilleure intégration dans la société.

Pour ce faire, il est nécessaire de mettre en valeur les tarifs et les services du réseau de transports en commun : facilité d'utilisation, de lecture des fiches horaires et des plans... et d'accompagner les démarches.

#### Actions et modalités de mise en œuvre :

Plusieurs phases doivent se succéder dans une telle démarche :

- **L'information : comment sensibiliser ces publics cibles à l'existence d'une solution de transport**

- Identifier les relais d'information : établissements scolaires et universitaire, centres de formation, pôle emploi, agence d'intérim, CCAS, clubs du 3<sup>e</sup> âge, mairies ...
- Mettre en place des outils et supports de communication adaptés

- La formation : faire en sorte que les gens puissent apprendre, comprendre et essayer les transports en commun

- Organiser des actions de découverte, de formation et pérenniser les démarches existantes (par exemple stage d'apprentissage des transports en commun à destination des seniors proposé par Tadao
- Trouver des partenaires pour développer ou prendre en charge ce type de formation
- Créer des supports didactiques (vidéos de démonstration...)

- **Le suivi : c'est de l'échange que naissent les améliorations.**

Il est ainsi important de prendre en compte des freins réels ou ressentis pour faire en sorte de progresser dans ces domaines.

- La mise en place d'un outil de relations clients adapté pourrait être une réponse

#### Conditions de réussite :

Pour que la communication soit efficace, il est primordial d'identifier et de bien comprendre les freins à l'usage des transports en commun pour chaque public cible.

#### Pilote de l'action :

La communication commerciale est sous la responsabilité de l'exploitant du réseau de transport urbain, sous l'égide du Syndicat Mixte des Transports Artois-Gohelle.

La communication institutionnelle est de la compétence du SMT AG.

# 04 | PLAN D' ACTIONS

## Organismes partenaires :

La mise en œuvre de ces actions passe par un partenariat avec les référents mobilité comme les établissements scolaires, les centres de formation, les missions locales, les pôles emplois, les agences d'intérim, les CCAS des communes, etc.

## Échéancier :

Ces actions doivent être annualisées et sans échéance de fin.

## Éléments financiers :

Les coûts de communication font partie du coût d'exploitation de la DSP. En 2017, cela représentait un montant de 551 900 €.

## Indicateurs de suivi :

Nombre d'actions menées et de personnes formées

# 04 PLAN D' ACTIONS

## Axe 4 - Fiche Action 36

### Communiquer sur une offre à destination des touristes et autres personnes extérieures

#### Constat :

L'ouverture du musée du Louvre-Lens, le développement du tourisme de mémoire ainsi que le classement du bassin minier au patrimoine mondial de l'Unesco marque l'entrée du territoire dans une nouvelle ère où le tourisme tiendra une place sans doute prépondérante.

Dans cette optique, l'accueil réservé à ces visiteurs d'un jour ou plus, doit faire l'objet d'une attention toute particulière.

#### Objectif :

- Adapter l'offre de transport afin de faciliter l'accès aux lieux touristiques du territoire et rendre l'accès à l'information le plus aisé possible aux personnes n'ayant aucune connaissance de l'offre existante

#### Actions et modalités de mise en œuvre :

- L'information : comment sensibiliser à l'existence de solutions de transport à destination des lieux touristiques
  - S'appuyer sur les acteurs du secteur pour diffuser l'information
  - Communiquer sur les services proposés par le réseau TADAO
  - Adapter les messages à la cible (langues étrangères, supports spécifiques...)
  - Utiliser les arrêts de bus comme supports d'information
- Développer les services et les dessertes
  - Identifier et hiérarchiser l'ensemble des lieux susceptibles d'accueillir du public
  - Étudier les dessertes en transports en commun et leurs évolutions possibles (cf. mise en place d'une ligne Allobus des sites de mémoire desservant depuis la gare de Lens Notre-Dame de Lorette, le Mémorial Canadien de Vimy et le musée LENS'14-18 de Souchez)
  - Proposer des titres combinés (entrée + transport + nuit d'hôtel + réduction magasins...)
  - Développer un titre spécifique à destination des touristes et autres personnes extérieures

#### Conditions de réussite :

Un travail partenarial avec l'ensemble des acteurs du tourisme est indispensable à une bonne communication autour de l'offre de transport

#### Pilote de l'action :

La communication commerciale est sous la responsabilité de l'exploitant du réseau de transport urbain, sous l'égide du Syndicat Mixte des Transports Artois-Gohelle.

La communication institutionnelle est de la compétence du SMT AG.

#### Organismes partenaires :

Se servir du réseau pour faire la promotion du territoire se fait en partenariat avec :

- Collectivités locales ayant une compétence tourisme
- Le Conseil régional Hauts de France
- Le Conseil départemental du Pas-de-Calais
- La SNCF
- Les offices du tourisme
- Les syndicats d'initiative
- Les musées du territoire
- Les mairies
- Hôtels, restaurants et commerces

#### Échéancier :

Ces actions doivent être annualisées et sans échéance de fin.

#### Éléments financiers :

Les coûts de communication font partie du coût d'exploitation de la DSP. En 2017, cela représentait un montant de 551 900 €.

La diffusion et le relais de l'information se fait grâce aux partenaires.

# 04 | PLAN D' ACTIONS

## Indicateurs de suivi :

- Fréquentation du réseau avec un zoom sur les lignes spécifiques
- Nombre de titres "Formule touriste" vendus

# 04 PLAN D' ACTIONS

## AXE 5 : Assurer un suivi des objectifs en vue d'une évaluation du PDU

### Axe 5 - Fiche Action 37

#### Mise en place d'un observatoire des déplacements sur le territoire

##### Constat :

Le Plan de Déplacements Urbains (PDU) comporte des objectifs chiffrés en termes de mobilité et un ensemble d'actions et d'objectifs visant à la mise en œuvre d'une politique de déplacements durable à un horizon de 10 ans. A mi-parcours, la loi SRU prévoit qu' "Au terme d'une période de cinq ans, le plan fait l'objet d'une évaluation, et est révisé le cas échéant".

Parmi les objectifs du PDU, l'article L1214-2 du Code des transports précise que le PDU doit effectuer "le suivi des accidents impliquant au moins un piéton ou un cycliste".

Afin de s'assurer de la mise en œuvre du PDU et de répondre aux objectifs de suivi des accidents impliquant un piéton ou un cycliste, il est nécessaire de se doter d'un outil de suivi appelé observatoire.

En adoptant des indicateurs communs et normalisés, cette mission d'observation et de suivi du PDU se trouve à la croisée du suivi d'autres politiques et documents de planification (ex des Schémas de Cohérence Territoriale) ou projets (ex : obligation d'assurer une observation des impacts d'un projet de TCSP).

Assurer le suivi d'une politique comme le PDU nécessite de mobiliser un grand nombre d'indicateurs qui, pour être renseignés, renvoient à des données existantes et disponibles mais également peuvent nécessiter de réaliser des études.

Le PDU intègre de nombreuses préconisations dans de multiples domaines et concerne de multiples maîtrises d'ouvrage. Pour bon nombre d'entre elles, ces actions ne seront pleinement efficaces que si elles sont coordonnées. Un suivi technique organisé de la mise en œuvre de ces actions est donc essentiel.

Ainsi, l'observation nécessite un investissement important en temps qui va dans le sens d'une mutualisation des moyens et des outils.

##### Objectifs :

L'objectif premier de cette fiche action est préciser de les modalités de suivi et d'observation du PDU. Cependant, des avantages supplémentaires sont importants à mentionner :

- Assurer un suivi des indicateurs du PDU par une mise à jour et une capitalisation régulières des données
- Réaliser un suivi dans la mise en œuvre des actions du PDU et évaluer l'atteinte des objectifs globaux du PDU (scénario multimodal retenu)
- Assurer un suivi des indicateurs du PDU concernant l'accidentologie et des piétons et des cyclistes
- Créer un lieu d'échanges et mutualiser les compétences au service d'une vision partagée de l'observation
- S'appuyer sur les outils d'observation existants
- Communiquer et informer les acteurs du territoire de l'avancement et de sa mise en œuvre
- Établir des passerelles avec les autres outils d'observation pour harmoniser les indicateurs et les politiques entre elles.

##### Actions et modalités de mise en œuvre:

- Mise en place d'un dispositif d'animation, de suivi et de mobilisation des acteurs autour de l'observatoire:

Suivants les principes établis par le CEREMA, l'observatoire du PDU nécessite la mise en place d'un comité de suivi, qui assure le pilotage politique et d'un comité technique qui participe à la production de l'observatoire et en analyse les enseignements. Tous deux devront regrouper les principaux partenaires concernés :

La Maîtrise d'Ouvrage :

C'est l'autorité organisatrice de la mobilité qui est tenue

# 04 | PLAN D' ACTIONS

par la loi de mener l'évaluation du Plan de Déplacements Urbains à 5 ans. C'est donc le Syndicat Mixte des Transports Artois Gohelle qui assure la maîtrise d'ouvrage de l'observatoire.

Le comité de suivi :

Son rôle est de suivre la mise en oeuvre du PDU à travers l'analyse des données produites par l'observatoire. Il doit regrouper les principaux partenaires impliqués dans la mise en oeuvre du plan d'action du PDU :

- SMT AG
- Services de l'Etat (DDTM, DREAL)
- Conseil Régional
- Conseil Départemental
- EPCI (membres de l'AOM)
- VNF

Le comité technique :

La maîtrise d'oeuvre de l'observatoire sera assurée par l'Agence d'Urbanisme de l'Artois (AULA).

Autour du maître d'ouvrage et du maître d'oeuvre, un comité technique regroupera les partenaires concernés par la mise en oeuvre du Plan de Déplacements Urbains et sera chargé de participer à la réalisation de l'observatoire et accompagnera le comité de pilotage dans l'analyse des données de l'observatoire. Proposition d'acteurs pouvant constituer le comité technique :

- SMT AG
- Services de l'Etat
- Conseil Régional
- Conseil Départemental
- EPCI
- VNF
- Pôle Métropolitain de l'Artois
- Mission Bassin Minier
- Association Droit Au Vélo (ADAV)
- AOM voisines

- Identification des indicateurs et de leur périodicité de mise à jour en vue de préciser les modalités de mise en oeuvre de l'observatoire par le comité de suivi et le comité technique (voir listes de indicateurs ci-après)
- Établir une programmation de la réalisation des études et enquêtes nécessaires à la mise à jour de certains indicateurs du plan d'actions du PDU

Quelques pistes d'actions concernant cette programmation :

- Suivi des accidents impliquant au moins un piéton ou un cycliste : mettre en place un groupe de travail spécifique en lien avec les commissions "sécurité routière" portées par les sous-préfectures. Mutualiser les traitements en croisant avec les autres observatoires existants sur la thématique de l'accidentologie

- Réaliser une nouvelle Enquête Mobilité Certifié Cerema (EMC<sup>2</sup>, anciennement Enquête Ménagement Déplacements (EMD)) pour actualiser les données qui datent de 2005/2006. L'EMC<sup>2</sup> est un outil indispensable pour connaître les pratiques de mobilité quotidienne des habitants du territoire à l'intérieur du périmètre d'enquête. Labellisée par l'État, c'est la seule méthodologie stable qui permet de comparer la mobilité dans le temps et de situer le territoire Artois Gohelle par rapport aux autres grandes agglomérations. Une nouvelle enquête pourra être réalisée après la mise en service des lignes de BHNS, à partir de 2023 afin d'évaluer les objectifs du PDU et notamment l'impact de la mise en service des axes à haut niveau service. La réalisation de cette enquête ménages déplacements servira également à l'évaluation des SCot de l'Artois et de Lens-Liévin/Hénin-Carvin.

- Mettre à jour le compte déplacements du SMTAG en intégrant les communes de la Lys Romane en 2019.

- Tirer les enseignements de l'étude spécifique sur le transport de marchandises et la logistique qui a été menée en 2016 par l'AULA sur le ressort territorial du SMT AG. Cette étude a permis de développer ce thème vis-à-vis du PDU approuvé en 2015.

- Réaliser une nouvelle Enquête de type "cordon" sur le réseau routier et sur les liaisons ferroviaire. En complément de l'EMC<sup>2</sup> et d'une étude sur le transport de marchandises, la réalisation d'enquête cordon permettrait d'avoir une vision actualisée de la mobilité vers les territoires voisins mais également des flux de transit ;

- Réaliser un nouveau Diagnostic énergies émissions liées à la mobilité. A partir des données actualisées des EMC<sup>2</sup> et cordon, il sera possible d'évaluer l'impact environnemental de la mobilité des habitants du territoire.

- Réalisation d'une enquête de stationnement le long des axes de TCSP et dans les centres urbains concernés par le tracé. Cette étude permettra d'alimenter l'observatoire du PDU en termes de données stationnement.

- Définir le(s) format(s) et la périodicité des productions et publications de l'observatoire :

Concernant les données pouvant être mises à jour annuellement, un tableau de bord sera réalisé chaque année. D'autres publications dont la périodicité reste à définir pourront alimenter l'observatoire en fonction de la disponibilité des données.

A horizon 5 ans, une évaluation globale du plan d'actions sera réalisée, comme l'impose la loi.

## Conditions de réussite :

Compte tenu de la multitude de données à produire pour

# 04 PLAN D' ACTIONS

suivre le PDU, un travail partenarial est la condition si ne qua none de la mise en œuvre des actions listées dans le PDU.

## Pilote de l'action :

Maîtrise d'ouvrage : SMT AG

Maitrise d'oeuvre : AULA

## Organismes partenaires :

- SMT AG
- Services de l'Etat
- Conseil Régional
- Conseil Départemental
- EPCI
- VNF
- Pôle Métropolitain de l'Artois
- Mission Bassin Minier
- Association Droit Au Vélo (ADAV)

## Échéancier :

Tout au long de la durée de validité du PDU

## Éléments financiers :

Affectation d'une personne au SMT AG pour le suivi du document.

Liste des indicateurs prioritaires à mettre à jour annuellement pour la réalisation du tableau de bord :

DONNÉES MISES A JOUR ANNUELLEMENT	DONNÉES DONT LA MISE A JOUR ANNUELLE POURRAIT ÊTRE MISE EN OEUVRE
Transport collectif urbain	
<p>Données SMT AG :</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- Fréquentation des axes structurants</li><li>- Évolution des vitesses commerciales</li><li>- Régularité des courses</li><li>- Fréquentation des lignes classiques du réseau urbain</li><li>- Volume kilométrique des ajustements annuels de l'offre par type d'offre</li><li>-Fréquentation spécifique du service du TAD</li><li>- Nombre de véhicules affrétés pour le service TAD</li><li>- Évolution du nombre d'abonnés</li><li>- Analyse de l'évolution des recettes par type de titre</li><li>- Nombre d'arrêts de bus accessibles aux PMR</li><li>- Nombre de bus accessibles aux PMR</li><li>- Évolution du parc de véhicules affrété au service Proxibus</li><li>- Évolution de la fréquentation du service Proxibus</li><li>- Nombre de bus et stations disposant d'information voyageur</li></ul>	

# 04 | PLAN D'ACTION

Train	
<p>Données SNCF/Région :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Évolution de l'offre ferroviaire (nombre d'aller/retour par axe, temps de parcours, etc.)</li> <li>- Nombre total de montées/descentes sur les gares desservant le territoire</li> <li>- Évolution de la fréquentation des lignes TER par les abonnés Tadao (enquêtes annuelles réalisées par le Conseil Régional)</li> </ul>	
Intermodalité	
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Nombre de lignes TC desservant les gares</li> </ul>	<p>Enquête/terrain :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Nombre de places VP et abris vélo sécurisés au sein des pôles d'échanges</li> <li>- Taux d'occupation des P+R et des abris vélos sécurisés au niveau des points d'arrêt</li> <li>- Évolution du réseau de liaisons douces permettant l'accès aux gares</li> </ul>
Modes actifs	
<p>Fichiers BAAC de l'ONISR :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Nombre d'accidents impliquant un cycliste (nombre de blessés, tués) ;</li> <li>- Nombre d'accidents impliquant un piéton (nombre de blessés, tués) ;</li> </ul>	<p>Enquête/terrain :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Aménagements cyclables réalisés</li> </ul>
Réseau routier	
<p>Données DREAL/DIR :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Évolution du trafic véhicules légers et poids lourds sur les axes disposant de SIREDO</li> </ul> <p>Fichiers BAAC de l'ONISR :</p> <p>Nombre d'accidents corporels, nombre de victimes (tués/blessés)</p> <p>Données EPCI/Conseil départemental :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Nombre d'aires de covoiturage présents sur le ressort territorial</li> <li>- Nombre de bornes de recharge de véhicules électriques en service sur le ressort territorial du SMT AG</li> </ul>	
Transport de marchandises	
<p>Données DREAL/DIR :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Évolution du trafic routier poids lourds</li> </ul> <p>Données VNF:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Évolution des trafics par sites portuaires</li> </ul> <p>Données GRDF/GRTgaz :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Nombre de stations GNV/GNC</li> </ul>	
Indicateurs environnementaux	
<p>Données ATMO :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- indice de qualité de l'air</li> <li>- nombre de jours de dépassement des seuils d'information et d'alerte</li> </ul>	
Communication/sensibilisation	
<p>Données EPCI/SMTAG :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Nombre de plans de mobilité (PDE/PDA/PDIE) réalisés, engagés, mis en œuvre</li> </ul>	

# 04 PLAN D' ACTIONS

Liste des indicateurs dont la mise à jour est annuelle, mais nécessite certaines précautions d'usage :

Données recensement INSEE :

*Les données sont mises à jour chaque année, cependant le recensement nécessitant 5 années pour être réalisé dans son intégralité, il est impossible de faire des comparaisons ou des évolutions sur une période inférieure à 5 ans.*

Évolution des dynamiques démographiques et économiques :

- Évolution du nombre d'habitants
- Évolution du nombre d'emplois
- Évolution du nombre d'actifs
- Évolution du Revenu médian
- Taux de chômage
- Part des ménages non imposables
- Nombres d'habitants dans les secteurs desservis par les offres structurantes (à l'échelle de l'IRIS)
- Nombre de ménages dans les secteurs desservis par les offres structurantes (à l'échelle de l'IRIS)
- Nombre d'emplois dans les secteurs desservis par les offres structurantes (à l'échelle de l'IRIS)

Déplacements domicile-travail:

- Part modale
- Évolution des flux (origine-destination, distance moyenne, etc.)
- Motorisation des ménages

Données SITADEL :

*Les données sont mises à jour chaque année, mais nécessite une certaine prudence au regard de leur précision.*

Construction de logements :

- Nombre de logements dans les secteurs desservis par les offres structurantes
- Volume de logements neufs dans les secteurs desservis par les offres structurantes
- Densités dans les secteurs desservis par les offres structurante

Liste des indicateurs nécessitant la réalisation d'une étude/enquête spécifique dont la mise à jour reste à définir :

Enquête Mobilité Certifiée Cerema (EMC<sup>2</sup>) :

Mobilité des habitants :

- Nombre de déplacements générés par les habitants du territoire
- Nombre de déplacements par personne
- Nombre de déplacements par mode
- Parts modales
- Distances moyennes parcourues par mode
- Volumes kilométriques totaux par mode
- Vitesse moyenne des déplacements selon le mode
- Part des personnes qui ne se sont pas déplacées
- Part des ménages motorisés / non motorisés
- Principaux flux de déplacements tous modes
- Principaux motifs de déplacements
- Évolution des indicateurs listés ci-dessus au sein des secteurs desservis par des axes TC structurants
- Part des déplacements multimodaux dans la fréquentation des différents réseaux

Indicateurs environnementaux liés à une EMC2 :

- Émissions de CO2 par mode de déplacements
- Consommations énergétiques par modes de déplacements

# 04 | PLAN D' ACTIONS

- Émissions de polluants atmosphériques par modes

## Autres indicateurs environnementaux :

- Part de la population exposée aux nuisances sonores

## OCS 2D régionale :

### Construction et artificialisation des sols :

- Nombre d'hectares artificialisés et part de l'artificialisation liées aux infrastructures de transports
- Évolution et localisation de la consommation de terres agricoles

### Construction et projets urbains :

- Suivi de l'urbanisation des friches
- Sollicitation ou non du SMT AG lors de la conception de projets
- Surfaces de bureaux/activités construites
- Évolution de la densité des diverses fonctions urbaines (habitat, commerces, etc.) dans un périmètre de 300 m. autour des pôles d'échange
- Nombre de places de stationnement/logement sur le domaine privé et public

### Réseau routier et stationnement :

- Nombre de km de voiries requalifiées
- Évolution de la motorisation du parc automobile et nombre de véhicules individuels propres en différenciant les véhicules en fonction de leurs appartenances (particuliers, entreprises, administrations et collectivités)
- Nombre de places de stationnement/logement sur le domaine privé et public par commune
- Évolution de la fréquentation et des taux de remplissage des parkings en ouvrage
- Évolution des zonages et de la réglementation en termes de stationnement
- Observatoire sur l'offre de stationnement et les pratiques de stationnement
- Utilisation des recettes issues du paiement des forfaits de post stationnement
- Mise en place d'une gestion dynamique des flux
- Mise en place d'un plan de jalonnement routier

### Vélo :

- Nombre de stationnement vélo : parkings sécurisés et arceaux
- Fréquentation vélo sur quelques axes représentatifs (comptage)

### Transports Collectifs :

- Nombre de kilomètres de site propre/voies bus dédiées réalisés
- Nombre de carrefours réaménagés en priorité bus
- Satisfaction des usagers (via les enquêtes menées par le délégataire)
- Existence de liaisons directes en transport collectif vers de grands équipements
- Nombre d'initiatives de mobilité innovantes sur le territoire
- Temps de correspondance entre TCU et TER
- Part des bus du parc utilisant une motorisation innovante

### Transport de marchandises :

- Mise en place d'une instance de concertation (nombre d'acteurs associés, nombre de réunion...)
- Nombre d'expérimentation PAV lancés
- Nombre de stationnement livraison respectant les préconisations créés ou retravaillés
- Nombre d'arrêtés pris ou modifiés en accord avec une vision stratégique élargie.
- Nombre de consignes automatiques mises en place,
- Bilan de l'exploitation des consignes (volume de marchandises qui y transite),
- Nombre de prestataires de transport qui adhèrent au système,
- Nombre d'usagers qui réceptionnent / expédient leurs marchandises par le biais des consignes.
- Trafics générés par axes ferroviaire
- Kilométrages parcourus pour la collecte des déchets.

# 04 PLAN D' ACTIONS

## Récapitulatif des indicateurs de suivi

### Indicateurs généraux et en lien avec l'atteinte des objectifs du scénario retenu :

#### Indicateurs socio économiques :

- Nombres d'habitants
- Nombre de ménages
- Revenu médian des ménages
- Nombre de logements
- Nombre d'emplois
- Nombre d'actifs
- Taux de chômage
- Part des ménages non imposables
- Nombres de quartiers inscrits à la politique de la ville

#### La mobilité quotidienne :

- Nombre de déplacements générés par les habitants du territoire
- Nombre de déplacements par personne
- Nombre de déplacements par mode
- Parts modales
- Distances moyennes parcourues par mode
- Volumes kilométriques totaux par mode
- Distance moyenne parcourue par mode
- Vitesse moyenne des déplacements selon le mode
- Part des personnes qui ne se sont pas déplacées
- Part des ménages motorisés / non motorisés
- Principaux flux de déplacements tous modes
- Principaux motifs de déplacements
- Fréquentation du réseau urbain
- Nombre total de montées/descentes sur les gares desservant le territoire

#### Indicateurs environnementaux :

- Nombre d'hectares artificialisés et part de l'artificialisation liées aux infrastructures de transports
- Indice de qualité de l'air atmo
- Nombre de jours de dépassement des seuils d'information et d'alerte
- Émissions de CO2 par mode de déplacements
- Consommations énergétiques par mode de déplacements
- Émissions de polluants atmosphériques par mode
- Part de la population exposée aux nuisances sonores
- Nombre d'hectares artificialisés en lien avec des infrastructures de transport
- Nombre de ruptures de corridors écologiques et de biodiversité en lien avec des infrastructures de transport
- Kilomètres parcourus pour la collecte des déchets

#### Indicateurs de suivi par actions :

Axe 1 : Articulé les politiques de transport et d'urbanisme pour faciliter les mobilités alternatives

\* **Fiche 1 :** Contribuer à l'organisation du territoire par la mise en place d'axes structurants de transports collectifs

- Nombre d'axes de transport collectif structurant réalisés
- Fréquentation des axes structurants
- Nombre de déplacements par personne dans les zones desservies par les axes structurants
- Part des personnes qui ne se sont pas déplacées dans les zones desservies par les axes structurants

# 04 | PLAN D' ACTIONS

- Part des ménages motorisés / non motorisés dans les zones desservies par les axes structurants
- Parts modales des déplacements des habitants des zones desservies par les axes structurants

\* **Fiche 2 :** Garantir les performances des axes structurants pour garantir leur attractivité

- Nombre de kilomètres de site propre/voies bus dédiées réalisés
- Nombre de carrefours réaménagés en priorité bus
- Tableau de suivi de traitement des points durs du réseau et résorption des difficultés
- Évolution des vitesses commerciales
- Régularité des courses

\* **Fiche 3 :** Donner une nouvelle image au réseau de transport collectif

- Part des bus du parc utilisant une motorisation innovante
- Nombre de bus disposant de l'information voyageur
- Nombre de stations disposant de l'information voyageur
- Satisfaction des usagers (via les enquêtes menées par le délégataire)

\* **Fiche 4 :** Articuler l'offre classique avec les lignes structurantes

- Évolution de l'offre sur les lignes classiques (longueur des lignes et répartition par type de ligne, fréquences, amplitudes horaires)
- Nombre de kilomètres de site propre/voies bus dédiées aux lignes classiques
- Évolution du nombre de carrefours en priorités bus dédiées aux lignes classiques
- Fréquentation sur les lignes classiques
- Évolution du nombre de déplacements TCU et de la part modale TCU (hors axes structurants)
- Évolution de la vitesse commerciale hors axes structurants
- Existence de liaisons directes en transport collectif vers de grands équipements
- Satisfaction des usagers
- Nombre de points de correspondance entre les lignes BHNS et les lignes classiques

\* **Fiche 5 :** Veiller à une amélioration continue des lignes classiques

- Volume kilométrique des ajustements annuels de l'offre
- Tableau de suivi des points durs du réseau
- Montant du forfait de charge versé au délégataire dans le cadre de la Délégation de Service Public (DSP)

\* **Fiche 6 :** Assurer un service y compris dans les zones peu denses grâce au Transport à la Demande (TAD)

- Volume kilométrique des ajustements annuels de l'offre (avec zoom sur le TAD)
- Fréquentation spécifique du service du TAD et comparaison avec le reste du réseau
- Nombre de réservations auprès du service de Transport à la Demande
- Taux de groupage moyen des courses
- Nombre de véhicules affrétés pour ces services

\* **Fiche 7 :** Mettre en place une tarification attractive

- Évolution du nombre d'abonnés
- Analyse de l'évolution des recettes par type de titre (titre unitaire, gamme tout public, gamme solidaire, gamme jeune)
- Analyse du taux d'évolution de la mobilité

\* **Fiche 8 :** Connecter le territoire au réseau de transport métropolitain

- Évolution de l'offre ferroviaire
- Évolution de la fréquentation sur les différentes lignes et gares
- Évolution de la fréquentation des lignes TER par les abonnés Tadao (enquêtes annuelles réalisées par le Conseil Régional)

# 04 PLAN D' ACTIONS

- Évolution de la part modale du TER pour les déplacements internes et les déplacements en lien avec les autres agglomérations des territoires voisins

\* **Fiche 9** : Faciliter les mobilités en Région

- Part des déplacements multimodaux dans la fréquentation des différents réseaux  
- Part des titres multimodaux vendus dans les ventes globales de titres

\* **Fiche 10** : Penser un réseau accessible aux Personnes à Mobilité Réduite (PMR)

- Évolution de la mise en œuvre du SD'AAP : nombre d'arrêts de bus accessibles, nombre de bus accessibles, etc.  
- Évolution du volume kilométrique annuel du service à la demande pour PMR.  
- Évolution du parc de véhicules affrété au service Proxibus  
- Taux de véhicules à plancher bas constituant le parc de bus du SMT Artois-Gohelle  
- Évolution du nombre de bénéficiaires du service Proxibus  
- Évolution des réclamations sur le volet PMR

\* **Fiche 11** : Créer et conforter les lieux d'intermodalité

- Évolution de la fréquentation des gares/haltes  
- Nombre des pôles d'échanges entre modes « lourds » (train/bus, BHNS/bus classique, etc.)  
- Nombre de places VP et vélo dans les P+R  
- Taux d'occupation des P+R et des abris vélos sécurisés au niveau des points d'arrêt  
- Évolution du réseau de liaisons douces permettant l'accès aux gares  
- Temps de correspondance entre TCU et TER

\* **Fiche 12** : Densifier autour des points stratégiques du réseau de transport collectif

- Nombre de contrats d'axes mis en place  
- Actions mises en place par les signataires des contrats d'axes  
- Nombres d'habitants dans les secteurs desservis par les offres structurantes  
- Nombre de ménages dans les secteurs desservis par les offres structurantes  
- Nombre de logements dans les secteurs desservis par les offres structurantes  
- Nombre d'emplois dans les secteurs desservis par les offres structurantes  
- Volume de logements neufs dans les secteurs desservis par les offres structurantes  
- Densités dans les secteurs desservis par les offres structurante  
- Évolution et localisation de la consommation de terres agricoles  
- Suivi de l'urbanisation des friches  
- Sollicitation ou non du SMT AG lors de la conception de projets  
- Surfaces de bureaux/activités construites  
- Évolution de la densité commerciale dans un périmètre de 300 m autour des pôles d'échanges

\* **Fiche 13** : Faire des pôles d'échanges des éléments de dynamisation urbaine

- Nombre de contrats d'axes mis en place  
- Actions mises en place par les signataires des contrats d'axes  
- Évolution de la densité des diverses fonctions urbaines (habitat, commerces, etc.) dans un périmètre de 300 m. autour des pôles d'échange

\* **Fiche 14** : Lier urbanisation et mobilité en milieu rural et périurbain

- Évolution et localisation de la consommation des terres agricoles  
- Suivi de l'urbanisation des friches  
- Densité nette des projets  
- Évolution de la fréquentation des transports en commun dans les secteurs non desservis par le TCSP et le transport ferré.

# 04 | PLAN D' ACTIONS

\* **Fiche 15** : Penser la mobilité comme une des bases du projet

- Création d'un observatoire des nouveaux projets et mise en place d'une grille d'évaluation des projets.
- Nombre de places de stationnement/logement sur le domaine privé et public
- Nombre de kilomètres d'aménagements cyclables réalisés
- Densité nette des projets
- Sollicitation ou non du SMT AG lors de la conception du projet

Axe 2 : Favoriser de nouveaux usages de l'automobile complémentaires aux autres modes

\* **Fiche 16** : Hiérarchiser les voiries

- Nombre de km de voiries requalifiées
- Évolution du trafic routier (véhicules légers et poids lourds)
- Enquête Origine-Destination sur les flux routiers
- Nombre d'accidents corporels
- Nombre de victimes (tués/blessés)

\* **Fiche 17** : Adapter le jalonnement et étudier des outils de gestion des flux sur le réseau magistral

- Mise en place d'une gestion dynamique des flux
- Mise en place d'un plan de jalonnement

\* **Fiche 18** : Expérimenter de nouveaux usages sur le réseau magistral

- Nombre d'aires de covoiturage présents sur le ressort territorial
- Mise en place de l'action : Création d'une ligne de bus express empruntant la D 301 et l'A21 entre le bruaysis et le lensois

\* **Fiche 19** : Suivre et soutenir l'émergence de véhicules propres et de bornes de charge pour les véhicules électriques

- Évolution de la motorisation du parc automobile et nombre de véhicules individuels propres en différenciant les véhicules en fonction de leurs appartenances (particuliers, entreprises, administrations et collectivités)
- Nombre de bornes de recharge de véhicules électriques en service sur le ressort territorial du SMT AG

\* **Fiche 20** : Intégrer le stationnement dans la politique globale de mobilité

- Nombre de places de stationnement/logement sur le domaine privé et public par commune
- Évolution de la fréquentation et des taux de remplissage des parkings en ouvrage
- Évolution des zonages et de la réglementation en termes de stationnement
- Observatoire sur l'offre de stationnement et les pratiques de stationnement
- Évolution de l'offre en parcs-relais aux abords des lignes de transports en commun ou des gares
- Évolution de l'offre en parcs relais aux abords des lignes de TC ou des gares
- Utilisation des recettes issues du paiement des forfaits de post stationnement

\* **Fiche 21** : Fédérer les initiatives locales afin de créer un pack de solutions de mobilité pour les territoires peu denses

- Fréquentation de la plate-forme de mobilité ;
- Questionnaire de satisfaction des habitants ;
- Enquêtes Ménages Déplacements.

\* **Fiche 22** : Expérimenter des mobilités innovantes sur le territoire

- Nombre d'inscriptions aux divers services innovants
- Nombre d'initiatives de mobilité innovantes sur le territoire (chiffre établi tous les deux ans)
- Taux de satisfaction via un questionnaire auprès des utilisateurs

# 04 PLAN D' ACTIONS

## \* Fiche 23 : Animer et appuyer la mise en œuvre d'un Plan Vélo

- Nombre de kilomètres cyclables réalisés
- Nombre d'équipements desservis par un cheminement cyclable
- Nombre de stationnement vélo : parkings sécurisés et arceaux
- Fréquentation vélo sur quelques axes représentatifs (comptage)
- Évolution du nombre de déplacements et de la part modale du vélo
- Nombre de vélos disponibles à la location
- Accidents impliquant un cycliste ;
- Nombre de cyclistes blessés ;
- Nombre de cyclistes tués ;

## \* Fiche 24 : Mettre en œuvre le schéma piéton sur le territoire

- Évolution de la part modale de la marche à pied
- Nombre d'abribus équipés de plan d'accessibilité piétonne
- Nombre de schéma piétons supra-communautaires mis en œuvre
- Nombre d'aires piétonnes créées
- Nombre et surface de zones de rencontre créées
- Accidents impliquant un piéton ;
- Nombre de piétons blessés ;
- Nombre de piétons tués ;

## AXE 3 : La logistique et le transport de marchandises : concilier vitalité économique et mobilité durable

### \* Fiche 25 : Créer et animer une instance de concertation

- Nombre d'acteurs mobilisés
- Nombre de réunions de l'instance
- Outils de communication diffusés
- Contributions du groupe de travail à la mise en œuvre des projets

### \* Fiche 26 : Prendre en compte le transport de marchandises dans les documents de planification

- Nombre de PLU/PLUi prenant en compte le transport et la livraisons de marchandises dans sa stratégie d'aménagement et dans sa réglementation.

### \* Fiche 27 : Mettre en cohérence les arrêtés municipaux

- Nombre d'arrêtés pris ou modifiés en accord avec une vision stratégique élargie.

### \* Fiche 28 : Développer/adapter l'offre de stationnement liée aux livraisons de marchandises

- Nombre d'expérimentation PAV lancés
- Nombre de stationnement livraison respectant les préconisation créés ou retravaillés
- Évolution des conflits d'usage liés aux arrêts pour livraison dans les secteur à enjeux

### \* Fiche 29 : Aménager des consignes automatiques

- Nombre de consignes automatiques mises en place,
- Bilan de l'exploitation des consignes (volume de marchandises qui y transite),
- Nombre de prestataires de transport qui adhèrent au système,
- Nombre d'utilisateurs qui réceptionnent / expédient leurs marchandises par le biais des consignes.

### \* Fiche 30 : Réaliser un inventaire des zones d'activités

- Réalisation de l'inventaire
- Évolution de la surface de zones d'activités et de leur taux d'occupation

# 04 | PLAN D' ACTIONS

\* **Fiche 31** : Promouvoir l'intermodalité, l'usage du rail et de la voie d'eau

- Évolution du trafic routier poids lourds
- Linéaires de gabarits fluviaux
- Trafics générés par section navigable
- Trafics portuaires et type de marchandises
- Linéaire et emprise ferroviaire
- Trafics générés par axes ferroviaire
- Trafic de transit ferroviaire
- Pourcentage de desserte des zones d'activités via le mode ferroviaire

\* **Fiche 32** : Favoriser l'acquisition et l'usage des «véhicules propres» pour le transport de marchandises

- Nombre et types de véhicules mis en circulation
- Nombre de stations d'avitaillement
- Mise en place de démarches/d'événements de sensibilisation
- Nombre d'entreprises sensibilisées
- Ratio véhicules « propres »/véhicules classiques
- Kilométrages parcourus pour la collecte des déchets.
- Performance des véhicules de collecte des déchets.

AXE 4 : Communiquer auprès des différents publics et accompagner les initiatives pour faciliter la mise en œuvre du PDU

\* **Fiche 33** : Promouvoir les démarches de Plan de Déplacements Entreprises (PDE)

- Nombre de plans de mobilité (PDE/PDA/PDIE) réalisés, engagés, mis en œuvre
- Bilan des actions des PDE
- Nombre de zones d'activités partenaires
- Évolution de la part modale « Voiture passager » sur les déplacements domicile-travail
- Nombre de salariés du territoire inscrits sur le site de covoiturage du SMIRT

\* **Fiche 34** : Promouvoir les démarches de Plan de Déplacements Établissements Scolaires (PDES)

- Nombre de PDES réalisés, engagés, mis en œuvre
- Bilan des actions des PDES

\* **Fiche 35** : Communiquer auprès des publics cibles pour les sensibiliser aux nouvelles mobilités

- Nombre d'actions menées et de personnes formées

\* **Fiche 36** : Communiquer sur une offre à destination des touristes et autres personnes extérieures

- Fréquentation du réseau avec un zoom sur les lignes spécifiques
- Nombre de titres "Formule touriste" vendus

Axe 5 : Assurer un suivi des objectifs en vue d'une évaluation du PDU

\* **Fiche 37** : Mise en place d'un observatoire des déplacements sur le territoire

\* **Fiche 38** : Mise en place d'instances de concertation pour le suivi et l'évaluation du PDU

- Nombre de réunions de concertations tenues

# 04 | PLAN D' ACTIONS

## Axe 5 - Fiche Action 38

### Mise en place d'instances de concertation pour le suivi et l'évaluation du PDU

#### Constat :

L'élaboration du PDU s'est déroulée en concertation avec les acteurs du territoire, dans un souci permanent de dialogue avec l'ensemble des acteurs institutionnels du territoire. Le suivi et l'évaluation du présent PDU souhaite prolonger cette association.

Le suivi et l'évaluation du présent PDU souhaite prolonger cette association.

#### Objectifs :

- Réaliser le suivi du PDU dans une démarche de concertation avec les différents acteurs du territoire
- Avoir un avis partagé sur l'efficacité des actions
- Pérenniser le dialogue citoyen sur les déplacements

#### Actions et modalités de mise en œuvre :

Consultation régulière des associations et de la société civile (Conseil de Développement, associations en lien avec les déplacements, etc.)

#### Conditions de réussite :

Compte tenu de la multitude de données à produire pour suivre le PDU, un travail partenarial est la condition sine qua non de la mise en œuvre des actions listées dans le PDU.

#### Pilote de l'action :

Le Syndicat Mixte des Transports Artois-Gohelle pilotera l'observatoire du PDU

#### Organismes partenaires :

Le pilotage de cette action par le SMT AG se fera en lien avec les différentes instances et collectivités du territoire :

- Les Syndicats Mixtes des SCOT
- L'Agence d'Urbanisme de l'Artois
- La Mission Bassin Minier
- Les communautés d'agglomération
- Le Conseil régional
- Le Conseil départemental du Pas-de-Calais
- La Direction Départementale des Territoires et de la Mer (DDTM)
- L'Association Droit au Vélo (ADAV)

#### Échéancier :

Tout au long de la durée de validité du PDU

#### Éléments financiers :

Affectation d'une personne au SMT AG pour le suivi du document

#### Indicateurs de suivi :

Nombre de réunions de concertations tenues





# 05 SYNTHÈSE ET PROGRAMMATION DES ACTIONS DU PDU 2019 > 2030

Mille idées Mobilité !

# 05 SYNTHÈSE ET PROGRAMMATION DES ACTIONS DU PDU - 2019 > 2030

# 05 SYNTHÈSE ET PROGRAMMATION DES ACTIONS DU PDU - 2019 > 2030

Actions	Échéancier			Pilote(s)	Partenaires associés
	Court Terme 2019 > 2020	Moyen Terme 2021 > 2023	Long terme 2024 > 2030		
<b>Axe 1 : Articuler les politiques de transport et d'urbanisme pour faciliter les mobilités alternatives</b>					
1. Contribuer à l'organisation du territoire par la mise en place d'axes structurants de transports collectifs	●	→		SMT Artois-Gohelle	Communautés d'agglomération · SIVOM Conseil régional · Conseil départemental du Pas-de-Calais · Concessionnaires voiries · État
2. Garantir les performances des axes structurants pour garantir leur attractivité	●	→		SMT Artois-Gohelle	Communautés d'agglomération · Conseil régional · Conseil départemental du Pas-de-Calais · Concessionnaires voiries · État
3. Donner une nouvelle image au réseau de transport collectif	●	→		SMT Artois-Gohelle	Communes · Associations d'usagers et de personnes porteuses d'un handicap
4. Articuler l'offre classique avec les lignes structurantes	●	→		SMT Artois-Gohelle	Communes Communautés d'agglomération
5. Veiller à une amélioration continue des lignes classiques	●	→		SMT Artois-Gohelle	Communautés d'agglomérations · Communes
6. Assurer un service, y compris dans les zones peu denses grâce au transport à la demande (TAD)	●	→		SMT Artois-Gohelle	Communautés d'agglomération Communes
7. Mettre en place une tarification attractive	●	→		SMT Artois-Gohelle	Délégitaire du réseau de transport urbain (TADAO)
8. Connecter le territoire au réseau de transport métropolitain et régional	●	→		Conseil Régional	SNCF · Conseils départementaux AOT · Communes Communautés d'agglomération
9. Accompagner la mobilité en Région		●	→	Syndicat Mixte Intermodal Régional de Transports	Autorités Organisatrices de Transports Exploitants des réseaux de transport urbain
10. Penser un réseau accessible aux Personnes à Mobilité Réduite (PMR)	●	→		Syndicat Mixte des Transports Artois-Gohelle	Associations de personnes porteuse d'un handicap · Communautés d'agglomération · Communes · Délégitaire du réseau de transport urbain (TADAO)
11. Créer et conforter les lieux d'intermodalité	●	→		Communautés d'Agglomérations	Conseil régional Conseil départemental du Pas-de-Calais Communes · SNCF · SMT AG
12. Densifier autour des points stratégiques du réseau de transport collectif	●	→		AULA (contrat d'axe) Agglomérations, SM SCoT Communes	· SMT AG · Conseil régional Conseils départementaux Communautés d'agglomération Communes
13. Faire des pôles d'échanges des éléments de dynamisation urbaine	●	→		Les communes ou Communautés d'Agglomérations peuvent être à l'initiative	Conseil régional · Conseil départemental du Pas-de-Calais · SNCF · SMT AG
14. Lier urbanisation et mobilité en milieu rural et périurbain	●	→		SM SCoT, Communauté d'agglomération, Communes	Conseil régional · Conseil départemental du Pas-de-Calais · AULA
15. Penser la mobilité comme une des bases du projet	●	→		Communes	SCoT · Communautés d'agglomération · SMT AG · AULA

# 05 SYNTHÈSE ET PROGRAMMATION DES ACTIONS DU PDU - 2019 > 2030

Actions	Échéancier			Pilote(s)	Partenaires associés
	Court Terme 2019, 2020	Moyen Terme 2021, 2023	Long terme 2024, 2030		
<b>Axe 2 : Favoriser de nouveaux usages de l'automobile complémentaire aux autres modes</b>					
16. Hiérarchiser les voiries	● →			Gestionnaires de voirie (Conseil départemental du Pas-de-Calais Commu- nautés d'agglomération, Communes, DIR)	SMT AG AULA
17. Adapter le jalonnement et étudier des outils de gestion des flux sur le réseau magistral	● →			Gestionnaires de voirie (Conseil départemental du Pas-de-Calais Commu- nautés d'agglomération, Communes, DIR)	SMT AG AULA
18. Expérimenter de nouveaux usages sur le réseau magistral	● →			État Conseil Départemental	SMT AG
19. Suivre et soutenir l'émergence de véhicules propres et de bornes de charge pour les véhicules électriques	● →			Conseil Régional	Autorités Organisatrices de Transports Exploitants de bornes de charge ADEME Communautés d'agglomération Communes SCOT
20. Intégrer le stationnement dans la politique globale de mobilité		● →		Communes	Communautés d'agglomération SMT AG
21. Fédérer les initiatives locales afin de créer un pack de solutions mobilité pour les territoires peu denses	● →			Syndicat Mixte Intermodal Régional de Transports	- Structures de l'Economie Sociale et Solidaire – Associations du territoire – Conseil Départemental 62 – SMIRT – Région Hauts de France
22. Expérimenter des mobilités innovantes sur le territoire (comme par exemple l'autostop organisé ou la mobilité inversée)	● →			Syndicat Mixte Intermodal Régional de Transports	Conseil Départemental 62 – Région Hauts de France – Communes – Services publics - Délégué du réseau de transport urbain (TADAO) – Associations locales
23. Animer et appuyer la mise en œuvre d'un plan vélo	● →			Gestionnaires de voirie (Communes – Commu- nautés d'Agglomérations, Départements État)	Conseil régional, SMT AG, ADAV, AULA, Mission Bassin Minier
24. Mettre en œuvre le schéma piéton sur le territoire	● →			Communes	SMT AG

# 05 SYNTHÈSE ET PROGRAMMATION DES ACTIONS DU PDU - 2019 > 2030

Actions	Échéancier			Pilote(s)	Partenaires associés
	Court Terme 2019 > 2020	Moyen Terme 2021 > 2023	Long terme 2024 > 2030		
Axe 3 : La logistique et le transport de marchandises : concilier vitalité économique et mobilité durable					
25. Créer et animer une instance de concertation	● →			PMA, SMT, CD62	CCI , Entreprises de transport de marchandises et logistique; Gestionnaires de parcs d'activités, Gestionnaires de voirie , Communautés d'agglomération, État, Conseil régional, SCOT Agglomérations, AULA, CCI,, VNF, Région
26. Prendre en compte le transport de marchandises dans les documents de planification	● →			EPCI compétents en matière d'élaboration de SCOT/PLU	SMT AG, AULA, CD62, État
27. Mise en cohérence des arrêtés municipaux	● →			CD62, Agglomérations, SMT AG	AULA, État, communes, Conseil départemental du Pas-de-Calais, les fédérations de transporteurs, de chargeurs, les entreprises
28. Développer/adapter l'offre de stationnement liée aux livraisons de marchandises	● →			EPCI ( ZA)/communes	AULA, État, communes, Conseil départemental du Pas-de-Calais, les fédérations de transporteurs, de chargeurs, les entreprises
29. Aménager des consignes automatiques	● →			EPCI/communes	Région, SMT AG, SNCF, tadao
30. Réaliser un inventaire des zones d'activité				PMA, SCOT, Agglomérations	AULA, SMT AG
31. Promouvoir l'intermodalité, l'usage du rail et de la voie d'eau	● →			Chambres de Commerce et D'industrie, la SNCF, le Conseil régional, gestionnaires de parcs d'activités et de sites multimodaux, gestionnaires de voiries ou encore les Communautés d'agglomération.	Le SMT AG, État (Via VNF), le Conseil régional, le Conseil départemental du Pas-de-Calais, les Syndicats Mixtes des SCOT, l'AULA, les fédérations de transporteurs, de chargeurs, Euralogistic , et les entreprises.
32. Favoriser l'acquisition et l'usage de « véhicules propres » pour le transport de marchandises	● →			CCI Entreprises de transport de marchandises et logistique Gestionnaires de parcs d'activités Communautés d'agglomération	SMT AG, AULA

# 05 SYNTHÈSE ET PROGRAMMATION DES ACTIONS DU PDU - 2019 > 2030

Actions	Échéancier			Pilote(s)	Partenaires associés
	Court Terme 2019 > 2020	Moyen Terme 2021 > 2023	Long terme 2024 > 2030		
<b>Axe 4 : Communiquer auprès des différents publics et accompagner les initiatives pour faciliter la mise en œuvre du PDU</b>					
33. Promouvoir les démarches de Plan de Déplacements Entreprises (PDE) et d'administrations (PDA)	● →			Entreprises Administrations	SMT AG Exploitant du réseau de transport urbain Gestionnaire des parcs d'activités Clubs d'Entreprises CCI Communautés d'agglomération Réseau Alliances SMIRT ADEME
34. Promouvoir les démarches de Plan de Déplacements Établissements Scolaires (PDES)	● →			Établissements Scolaires	SMT AG - agglomérations Conseil départemental du Pas-de-Calais Associations de Parents d'Élevés Elèves
35. Communiquer auprès des publics cibles pour les sensibiliser aux nouvelles mobilités	● →			Exploitant du réseau de transport urbain Syndicat Mixte des Transports Artois-Gohelle	Établissements scolaires Les centres de formation Les pôles emplois Les agences d'intérim Le CCAS etc...
36. Communiquer sur une offre à destination des touristes et autres personnes extérieures	● →			Exploitant du réseau de transport urbain Syndicat Mixte des Transports Artois-Gohelle	Collectivités locales ayant une compétence tourisme Le Conseil régional Le Conseil départemental du Pas-de-Calais La SNCF Les offices du tourisme Les syndicats d'initiative Les musées du territoire Les mairies Hôtels, restaurants et commerces

# 05 SYNTHÈSE ET PROGRAMMATION DES ACTIONS DU PDU - 2019 > 2030

Actions	Échéancier			Pilote(s)	Partenaires associés
	Court Terme 2019 > 2020	Moyen Terme 2021 > 2023	Long terme 2024 > 2030		
<b>Axe 5 : Assurer un suivi des objectifs en vue d'une évaluation du PDU</b>					
37. Mise en place d'un observatoire des déplacements sur le territoire	●	→		Syndicat Mixte des Transports Artois-Gohelle	SCOT AULA Mission Bassin Minier Communautés d'agglomération Conseil régional Conseils départementaux Communautés d'agglomération
38. Mise en place d'instances de concertation pour le suivi et l'évaluation du PDU	●	→		Syndicat Mixte des Transports Artois-Gohelle	SCOT AULA Communautés d'agglomération Conseil régional Conseils départementaux Communautés d'agglomération





# 06 LE COÛT ET LE FINANCEMENT DU PDU

Mille idées Mobilité !

# 06 ILE COÛT ET LE FINANCEMENT DU PDU

Les montants correspondent à un chiffrage global des actions et mesures pour la période 2015/2025, en cohérence avec la vision directrice à long terme du plan. Sont ainsi incluses les opérations programmées par l'ensemble des partenaires dans le périmètre de transports urbains, sans toutefois prétendre à l'exhaustivité, particulièrement pour les projets relevant des financements propres aux partenaires.

Le tableau suivant propose une présentation des coûts du PDU par action, mais également la part prise en compte par l'Autorité Organisatrice des Transports Urbains, le Syndicat Mixte des Transports Artois-Gohelle.

Actions	MOA	Coût (en million €)																																																																																																																								
		Global	SMT AG																																																																																																																							
<b>Axe 1 : Articuler les politiques de transport et d'urbanisme pour faciliter les mobilités alternatives</b>																																																																																																																										
1. Contribuer à l'organisation du territoire par la mise en place d'axes structurants de transports collectifs	SMT Artois-Gohelle	<p>La réalisation des lignes Bulles comporte différentes phases : les acquisitions foncières, les travaux préparatoires, la réalisation de voiries, la construction des quais des stations et des locaux d'exploitation, la construction des ouvrages d'art (ponts, murs de soutènement ...), les travaux sur voiries, y compris les pôles d'échanges, les parcs-relais, des dessertes piétonnes et cyclistes, la réalisation du centre de maintenance, les études et la mise en service des véhicules, les frais d'études, de contrôles techniques et l'ensemble des prestations nécessaires.</p> <p>La décomposition des coûts, établis par lignes, est faite selon la méthodologie du CERTU.</p>																																																																																																																								
2. Garantir les performances des axes structurants pour garantir leur attractivité																																																																																																																										
3. Donner une nouvelle image au réseau de transport collectif																																																																																																																										
		<table border="1"> <thead> <tr> <th>Dépenses d'investissement Valeur en € courants (HT)</th> <th>Bulles 1 et 3</th> <th>Bulles 5 et 7</th> <th>Bulle 2</th> <th>Bulle 6</th> <th>TOTAL</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1 - Etudes d'avant projet / projet</td> <td>596 323</td> <td>11 323</td> <td>226 499</td> <td>0</td> <td>834 145</td> </tr> <tr> <td>2 - Maîtrise d'ouvrage</td> <td>5 513 369</td> <td>1 471 048</td> <td>5 749 250</td> <td>539 615</td> <td>13 273 282</td> </tr> <tr> <td>3 - Maîtrise d'œuvre des travaux</td> <td>9 874 874</td> <td>2 490 486</td> <td>9 465 445</td> <td>1 369 189</td> <td>23 199 994</td> </tr> <tr> <td>4 - Acquisitions foncières et libération des emprises</td> <td>20 083 089</td> <td>0</td> <td>8 908 948</td> <td>0</td> <td>28 992 036</td> </tr> <tr> <td>5 - Déviation de réseaux</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>0</td> </tr> <tr> <td>6 - Travaux préparatoires</td> <td>6 362 542</td> <td>145 002</td> <td>19 711 020</td> <td>2 565 389</td> <td>28 783 953</td> </tr> <tr> <td>7 - Ouvrages d'art</td> <td>21 322 054</td> <td>0</td> <td>3 235 855</td> <td>0</td> <td>24 557 909</td> </tr> <tr> <td>8 - Plate forme</td> <td>41 653 158</td> <td>972 595</td> <td>21 469 683</td> <td>0</td> <td>64 095 437</td> </tr> <tr> <td>9 - Voie spécifique des systèmes ferrés et guidés</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>0</td> </tr> <tr> <td>10 - Revêtement du site propre</td> <td>4 589 473</td> <td>10 676 874</td> <td>7 434 372</td> <td>3 818 083</td> <td>26 518 802</td> </tr> <tr> <td>11 - Voirie (hors site propre) et espaces publics</td> <td>47 688 073</td> <td>9 541 386</td> <td>21 956 820</td> <td>3 693 487</td> <td>82 879 765</td> </tr> <tr> <td>12 - Equipements urbains</td> <td>4 897 348</td> <td>743 868</td> <td>8 301 797</td> <td>652 518</td> <td>14 595 532</td> </tr> <tr> <td>13 - Signalisation</td> <td>5 811 933</td> <td>1 352 839</td> <td>3 874 842</td> <td>1 134 418</td> <td>12 174 032</td> </tr> <tr> <td>14 - Stations</td> <td>1 121 431</td> <td>394 500</td> <td>1 537 161</td> <td>31 259</td> <td>3 084 350</td> </tr> <tr> <td>16 - Courants faibles et PCC</td> <td>5 804 208</td> <td>4 948 483</td> <td>4 000 760</td> <td>2 284 172</td> <td>17 037 623</td> </tr> <tr> <td>17 - Dépôt</td> <td>21 274 297</td> <td>0</td> <td>15 604 366</td> <td>2 240 563</td> <td>39 119 225</td> </tr> <tr> <td>19 - Opérations induites</td> <td>1 361 842</td> <td>507 000</td> <td>145 441</td> <td>765 556</td> <td>2 779 840</td> </tr> <tr> <td>18 - Matériel roulant</td> <td>12 240 687</td> <td>0</td> <td>11 657 797</td> <td>5 171 400</td> <td>29 069 883</td> </tr> <tr> <td><b>Total</b></td> <td><b>210 194 703</b></td> <td><b>33 255 402</b></td> <td><b>143 280 055</b></td> <td><b>24 265 649</b></td> <td><b>410 995 810</b></td> </tr> </tbody> </table>	Dépenses d'investissement Valeur en € courants (HT)	Bulles 1 et 3	Bulles 5 et 7	Bulle 2	Bulle 6	TOTAL	1 - Etudes d'avant projet / projet	596 323	11 323	226 499	0	834 145	2 - Maîtrise d'ouvrage	5 513 369	1 471 048	5 749 250	539 615	13 273 282	3 - Maîtrise d'œuvre des travaux	9 874 874	2 490 486	9 465 445	1 369 189	23 199 994	4 - Acquisitions foncières et libération des emprises	20 083 089	0	8 908 948	0	28 992 036	5 - Déviation de réseaux	0	0	0	0	0	6 - Travaux préparatoires	6 362 542	145 002	19 711 020	2 565 389	28 783 953	7 - Ouvrages d'art	21 322 054	0	3 235 855	0	24 557 909	8 - Plate forme	41 653 158	972 595	21 469 683	0	64 095 437	9 - Voie spécifique des systèmes ferrés et guidés	0	0	0	0	0	10 - Revêtement du site propre	4 589 473	10 676 874	7 434 372	3 818 083	26 518 802	11 - Voirie (hors site propre) et espaces publics	47 688 073	9 541 386	21 956 820	3 693 487	82 879 765	12 - Equipements urbains	4 897 348	743 868	8 301 797	652 518	14 595 532	13 - Signalisation	5 811 933	1 352 839	3 874 842	1 134 418	12 174 032	14 - Stations	1 121 431	394 500	1 537 161	31 259	3 084 350	16 - Courants faibles et PCC	5 804 208	4 948 483	4 000 760	2 284 172	17 037 623	17 - Dépôt	21 274 297	0	15 604 366	2 240 563	39 119 225	19 - Opérations induites	1 361 842	507 000	145 441	765 556	2 779 840	18 - Matériel roulant	12 240 687	0	11 657 797	5 171 400	29 069 883	<b>Total</b>	<b>210 194 703</b>	<b>33 255 402</b>	<b>143 280 055</b>	<b>24 265 649</b>	<b>410 995 810</b>
Dépenses d'investissement Valeur en € courants (HT)	Bulles 1 et 3	Bulles 5 et 7	Bulle 2	Bulle 6	TOTAL																																																																																																																					
1 - Etudes d'avant projet / projet	596 323	11 323	226 499	0	834 145																																																																																																																					
2 - Maîtrise d'ouvrage	5 513 369	1 471 048	5 749 250	539 615	13 273 282																																																																																																																					
3 - Maîtrise d'œuvre des travaux	9 874 874	2 490 486	9 465 445	1 369 189	23 199 994																																																																																																																					
4 - Acquisitions foncières et libération des emprises	20 083 089	0	8 908 948	0	28 992 036																																																																																																																					
5 - Déviation de réseaux	0	0	0	0	0																																																																																																																					
6 - Travaux préparatoires	6 362 542	145 002	19 711 020	2 565 389	28 783 953																																																																																																																					
7 - Ouvrages d'art	21 322 054	0	3 235 855	0	24 557 909																																																																																																																					
8 - Plate forme	41 653 158	972 595	21 469 683	0	64 095 437																																																																																																																					
9 - Voie spécifique des systèmes ferrés et guidés	0	0	0	0	0																																																																																																																					
10 - Revêtement du site propre	4 589 473	10 676 874	7 434 372	3 818 083	26 518 802																																																																																																																					
11 - Voirie (hors site propre) et espaces publics	47 688 073	9 541 386	21 956 820	3 693 487	82 879 765																																																																																																																					
12 - Equipements urbains	4 897 348	743 868	8 301 797	652 518	14 595 532																																																																																																																					
13 - Signalisation	5 811 933	1 352 839	3 874 842	1 134 418	12 174 032																																																																																																																					
14 - Stations	1 121 431	394 500	1 537 161	31 259	3 084 350																																																																																																																					
16 - Courants faibles et PCC	5 804 208	4 948 483	4 000 760	2 284 172	17 037 623																																																																																																																					
17 - Dépôt	21 274 297	0	15 604 366	2 240 563	39 119 225																																																																																																																					
19 - Opérations induites	1 361 842	507 000	145 441	765 556	2 779 840																																																																																																																					
18 - Matériel roulant	12 240 687	0	11 657 797	5 171 400	29 069 883																																																																																																																					
<b>Total</b>	<b>210 194 703</b>	<b>33 255 402</b>	<b>143 280 055</b>	<b>24 265 649</b>	<b>410 995 810</b>																																																																																																																					



# 06 ILE COÛT ET LE FINANCEMENT DU PDU

Actions	MOA	Coût (en million €)	
		Global	SMT AG
Axe 1 : Articuler les politiques de transport et d'urbanisme pour faciliter les mobilités alternatives			
4. Articuler l'offre classique avec les lignes structurantes	SMT Artois-Gohelle	En 2017, le forfait de charge versé au délégataire exploitant le réseau Tadao s'élevait à 56 millions d'euros (en euros 2016 H.T.). Ce chiffre comprend les lignes régulières, les circuits scolaires et les « sociaux ». Pour le Transport à la demande, en 2017 cela représente un coût total de 1,5 million d'euros (en euros 2016 H.T.), dont 907 000 euros pour le service Proxibus.	
5. Veiller à une amélioration continue des lignes classiques			
6. Assurer un service, y compris dans les zones peu denses grâce au transport à la demande (TAD)			
7. Mettre en place une tarification attractive	SMT Artois Gohelle	Etude d'Assistance à maîtrise d'Ouvrage sur la tarification du réseau de bus TADAO : 14 000 € TTC	
8. Connecter le territoire au réseau de transport métropolitain et régional	Conseil régional Nord - Pas-de-Calais SMIRT	2,1 milliards d'euros pour le lien rapide.	Le SMT est membre du SMIRT est verse une subvention annuelle. Pour 2017, elle était de 49 559,98 euros. Le SMT ne participe pas au financement de l'investissement de la centrale. 174 528 euros pour la participation au fonctionnement de la centrale.
9. Faciliter la mobilité en Région		11 millions d'euros pour la centrale mobilité (portée par le SMIRT) et 4 320 000 € pour le fonctionnement de la centrale.	
10. Penser un réseau accessible aux Personnes à Mobilité Réduite (PMR)	SMT Artois Gohelle	10 000 € HT/quai pour la mise en accessibilité (moyenne de 300 000 € / an de subventions allouées aux communes) 1 à 2 millions d'€ / an pour la mise en accessibilité de deux lignes complètes (moyenne selon la longueur des lignes) Mise en place d'un nouveau SAEIV avec l'ensemble des véhicules conformes à l'annexe n°11 de l'arrêté du 3 mai 2007 : 7 millions d'euros	

# 06 LE COÛT ET LE FINANCEMENT DU PDU

Actions	MOA	Coût (en million €)	
		Global	SMT AG
Axe 1 : Articuler les politiques de transport et d'urbanisme pour faciliter les mobilités alternatives			
11. Créer et conforter les lieux d'intermodalité	SMT Artois Gohelle Communautés d'agglomération Conseil régional Conseil Départemental	<p>Le coût pour l'aménagement des Pôles d'échanges multimodaux est très variable. Ainsi, à titre indicatif, voici des éléments de prix :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Coût d'une gare routière : Entre 500 000 € et 2 millions d'euros</li> <li>- Coût parking : entre 2500 et 6000€/place (si terrain vierge ou reconstitution sur une voirie existante)</li> <li>- Coût piste cyclable : 200€/ml</li> <li>- Coût Maison du Vélo : Si aménagement dans une cellule existante : entre 100 et 150 000 € HT</li> <li>- Coût Abri-vélo sécurisé (consigne collective, consigne individuelle...) : de 1000 à 1500€/vélo</li> <li>- Réaménagement d'une passerelle : de 500 000 à 2 millions d'euros</li> </ul> <p>Aujourd'hui, différents projets de pôles d'échanges sont en cours ou ont été réalisés récemment. Voici quelques estimations financières :</p> <p>Libercourt : Marché travaux de 5 millions d'euros</p> <p>Beuvry : 622 826,72 € HT</p> <p>Réaménagement d'une gare de niveau 1 (Lens ou Béthune) : de 5 à 10 millions d'euros</p> <p>Coût pour l'aménagement d'une gare comptabilisant 700 à 800 voyageurs jours : de 1,5 à 5 millions d'euros.</p>	Dans la mesure du possible, les travaux de connexion TC/Pôle d'échanges sont prévus dans le projet d'axes structurants..

# 06 ILE COÛT ET LE FINANCEMENT DU PDU

Actions	MOA	Coût (en million €)	
		Global	SMT AG
<b>Axe 1 : Articuler les politiques de transport et d'urbanisme pour faciliter les mobilités alternatives</b>			
12. Densifier autour des points stratégiques du réseau de transport collectif	La réalisation de l'étude est prise en charge par l'AULA et la Mission Bassin Minier. Ensuite contractualisation avec les communes via les PLU.	Un bâtiment bien localisé par rapport à la desserte en TC ne coûte pas plus cher qu'un bâtiment classique. Le coût de la densification est directement lié au prix du marché pratiqué sur les différentes communes. Dans le cadre d'une action de requalification dans d'anciens sites industriels, des coûts de dépollution peuvent venir s'ajouter au bilan des opérations. En densifiant, on favorise la rentabilité du foncier et on diminue le coût par logement.	Le Syndicat Mixte des Transports Artois-Gohelle a un rôle d'appui.
13. Faire des pôles d'échanges des éléments de dynamisation urbaine			
14. Lier urbanisation et mobilité en milieu rural et périurbain	Communes	Pas de surcoût particulier. Il s'agit juste d'intégrer la desserte des transports collectifs existants et en projets pour choisir les meilleures parcelles à urbaniser au regard de l'accessibilité.	Le Syndicat Mixte des Transports Artois-Gohelle a un rôle d'appui.
15. Penser la mobilité comme une des bases du projet	Communes	Le Syndicat Mixte des Transports Artois-Gohelle a un rôle d'appui.	
<b>Axe 2 : Favoriser de nouveaux usages de l'automobile complémentaire aux autres modes</b>			
16. Hiérarchiser les voiries	État	Coût d'une 2x2 voies : entre 5 et 8 millions d'€ au km Coût d'une 1x2 voies : entre 2,5 et 4 millions d'€ au km	
17. Adapter le jalonnement et étudier des outils de gestion des flux sur le réseau magistral	État	Il est nécessaire de mener une étude chiffrée à 150 000€.	
18. Expérimenter de nouveaux usages sur le réseau magistral	État	Coûts variables selon la solution retenue pouvant aller d'une simple reprise du marquage à un renforcement de structure.	A titre d'exemple, le coût par mètre linéaire d'une structure voie bus en enrobée est de 122.08 €
19. Étudier et soutenir l'émergence de véhicules propres et de bornes de charge pour les véhicules électriques	Conseil régional Nord - Pas-de-Calais, Département du Pas de Calais, Agglomérations	coût étude à l'échelle d'un agglomération : environ 30 k€ à 40 k€ HT coût d'une borne de charge accélérée : (charge complète des batteries en 1 heure) : 20 000 € coût d'une borne de charge rapide (80 % de l'autonomie de la batterie en moins de 30 minutes) : 50 000 € maintenance : 17 % du prix d'investissement, soit 1 700 € par borne accélérée et 6 800 € par borne rapide (retour expérience Douaisis).	

# 06 LE COÛT ET LE FINANCEMENT DU PDU

Actions	MOA	Coût (en million €)	
		Global	SMT AG
Axe 2 : Favoriser de nouveaux usages de l'automobile complémentaire aux autres modes			
20. Intégrer le stationnement dans la politique globale de mobilité	Communes	Absence d'éléments.	Étude à 100 000€.
21. Fédérer les initiatives locales afin de créer un pack de solutions de mobilité pour les territoires peu denses	Acteurs de l'économie sociale et solidaire (ESS)	Le budget nécessaire au lancement d'un garage solidaire est de l'ordre de 100 000 euros. Le budget de fonctionnement peut monter jusqu'à 300 000 euros annuels.	
22. Expérimenter des mobilités innovantes sur le territoire (comme par exemple l'autostop organisé ou la mobilité inversée)	SMT Artois Gohelle	Coût approximatif d'un système d'autostop organisé : 30 000 euros. Coût d'un système de mobilité inversée : coût variable en fonction du service	Idem
23. Animer et appuyer la mise en œuvre d'un plan vélo	Maître d'ouvrage voirie	Coût des aménagements cyclables préconisés dans le schéma cyclable : 200 millions €	Coûts généraux : Coût Maison du vélo : entre 100 et 150 000 € Coût Arceaux vélos : 200€/arceaux Coût Abris vélos sécurisés : entre 50 000 et 100 000€ (selon le nombre de places dans l'abri). Implantation d'arceaux au niveau des stations du BHNS : entre 3 et 5 arceaux par station, soit une estimation comprise entre 100 000 et 200 000€ (174 stations prévues pour les Bulles 1 - 2 - 3 - 5 - 6 - 7.) Implantation de 200 places de stationnement vélos au sein d'abris vélos sécurisés dans 6 gares du territoire : entre 200 000 et 600 000 € (entre 1000 et 3000€/place)
24. Mettre en œuvre le schéma piéton sur le territoire	Communes	Les Plans d'Accessibilité de la Voirie et des espaces publics permettent la mise en œuvre du schéma piéton. Coût d'un trottoir avec borduration : 50€/ml	

# 06 ILE COÛT ET LE FINANCEMENT DU PDU

Actions	MOA	Coût (en million €)	
		Global	SMT AG
Axe 3 : La logistique et le transport de marchandises : concilier vitalité économique et mobilité durable			
25. Créer et animer une instance de concertation	acteur compétent à l'échelle du PDU SMTAG, PMA, CD62	environ 20 000 euros	-
26. Prendre en compte le transport de marchandises dans les documents de planification	EPCI et communes compétents en matière d'élaboration de SCoT/PLU	variable selon niveau d'approfondissement et échelle du document	-
27. Mise en cohérence des arrêtés municipaux	CD62, PMA, SMT AG	Coût approximatif : 10 000 euros	-
28. Développer/adapter l'offre de stationnement liée aux livraisons de marchandises	EPCI ( ZA)/ communes	Exemple de coût d'étude à l'échelle d'un centre ville : environ 30 000 euros	-
29. Aménager des consignes automatiques	EPCI/communes	exemple de coût d'un dispositif de consigne à 15 coffres : 20 000 euros	-
30. Réaliser un inventaire des zones d'activité	PMA, SMTAG, CCI	Coût étude : 30 000 €	Idem
31. Promouvoir l'intermodalité, l'usage du rail et de la voie d'eau	Agglomérations, Gestionnaires de parcs d'activités	exemple de coût de réaménagement d'un pour fluvial : de 5 à 15 millions d'euros	-
32. Favoriser l'acquisition et l'usage de « véhicules propres » pour le transport de marchandises	EPCI compétents en matière d'élaboration de SCoT/PLU	Coût de création d'une station GNV : 1 000 000 €	Idem

# 06 LE COÛT ET LE FINANCEMENT DU PDU

Actions	MOA	Coût (en million €)	
		Global	SMT AG
<b>Axe 4 : Communiquer auprès des différents publics et accompagner les initiatives pour faciliter la mise en œuvre du PDU</b>			
33. Promouvoir les démarches de Plan de Déplacements Entreprises (PDE)	Gestionnaire de parcs d'activités, Club d'entreprises	50 000 € pour 1 étude sur une Zone d'Activités ou un établissement scolaire	Subvention de 10 000€ qu'alloue le SMT aux entreprises investies dans une démarche collective
34. Promouvoir les démarches de Plan de Déplacements Etablissements Scolaires (PDES)	Universités, Établissements scolaires		
35. Communiquer auprès des publics cibles pour les sensibiliser aux nouvelles mobilités	SMT Artois Gohelle	Inclus dans le forfait de charge versé dans le cadre de la DSP du réseau urbain. A titre indicatif, 552 000 euros pour l'année 2017	
36. Communiquer sur une offre à destination des touristes et autres personnes extérieures			
<b>Axe 5 : Assurer un suivi des objectifs en vue d'une évaluation du PDU</b>			
37. Mise en place d'un observatoire des déplacements sur le territoire	SMT Artois Gohelle	36 000 € coût variable selon le coût des études engagées (exemple Enquêtes Ménages Déplacements)	
38. Mise en place d'instances de concertation pour le suivi et l'évaluation du PDU	SMT Artois Gohelle	36 000 €	

# 06 ILE COÛT ET LE FINANCEMENT DU PDU



# 07IGLOSSAIRE

ADEME	: Agence De l'Environnement et de la Maîtrise de l'Énergie
ADAV	: Association Droit Au Vélo
AEU	: Approche Environnementale de l'Urbanisme
AML	: Aire Métropolitaine de Lille
AOTU	: Autorité Organisatrice de Transport Urbain
BHNS	: Bus à Haut Niveau de Service
CAHC	: Communauté d'agglomération d'Hénin-Carvin
CALL	: Communauté d'agglomération de Lens Liévin
ARTOIS COMM.	: Communauté d'agglomération de l'Artois
SCOT LLHC	: SCoT de Lens-Liévin-Hénin-Carvin
SMESCOTA	: Syndicat Mixte du SCoT de l'Artois
CCI	: Chambre de Commerce et d'Industrie
CERTU	: Centre d'Études sur les Réseaux, les Transports, l'Urbanisme et les Constructions Publiques (nouvelle appellation : CEREMA)
DIVAT	: Disques de Valorisation des Axes lourds de Transports
DIR	: Direction Interdépartementale des Routes
DOO	: Document d'Orientations et d'Objectifs
DREAL	: Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement
EMD	: Enquête Ménages Déplacements
LAURE	: Loi sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Énergie
LOTI	: Loi d'orientation des transports intérieurs
PAVE	: Plan d'Accessibilité de la Voirie et des Espaces publics
PCAET	: Plan Climat Air - Énergie Territorial
P+R	: Parking-relais
PDA	: Plan Déplacements d'Administration
PDE	: Plan de Déplacements d'Entreprise
PDU	: Plan de Déplacements Urbains
PLH	: Plan Local de l'Habitat
PLU	: Plan Local d'Urbanisme
PMR	: Personne à Mobilité Réduite

# 07IGLOSSAIRE

PPA : Plan de Protection de l'Atmosphère

---

PTU : Périmètre de Transports Urbains

---

REGL : Réseau Express Grand Lille

---

SMT : Syndicat Mixte des Transports Artois-Gohelle

---

SMIRT : Syndicat Mixte Intermodal Régional des Transports

---

SRU : Loi Solidarité et Renouvellement Urbains

---

SRCAE : Schéma Régional Climat Air Energie

---

TAD : Transport à la Demande

---

TCSP : Transport Collectif en Site Propre

---

TCU : Transports Collectifs Urbains

---

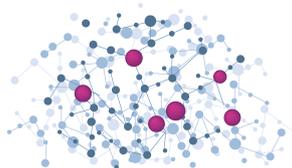
TER : Train Express Régional

---

ZA : Zone d'activités

---

ZAC : Zone d'Activités Concertée



Mille idées Mobilité !



*Syndicat Mixte  
des Transports  
Artois-Gohelle*



**AULA**  
AGENCE D'URBANISME  
DE L'ARTOIS



## 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)

[www.tigreblanc.fr](http://www.tigreblanc.fr) / Crédit photos : Syndicat Mixte des Transports Artois-Gohelle - AULAB - SMIRT - Fotolia

Avec le concours de  
l'Agence d'Urbanisme de  
l'Artois



**AULA**  
AGENCE D'URBANISME  
DE L'ARTOIS