



SOMMAIRE

01

INTRODUCTION

3-4

02

DIAGNOSTIC

6-8

03

ENJEUX

10-12

04

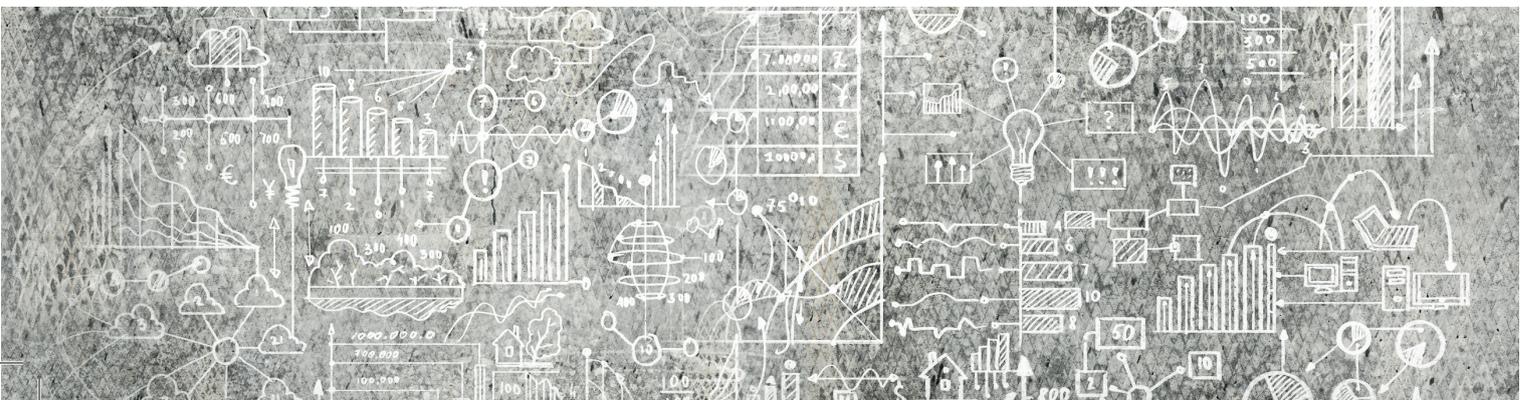
**VERS UNE
MOBILITÉ
DURABLE**

14-16

05

ACTIONS

18-22



Edito

Bien plus qu'un document administratif, le Plan de Déplacements Urbains approuvé par le Comité Syndical du 20 décembre 2018 concrétise l'engagement du Syndicat Mixte des Transports Artois-Gohelle en faveur d'une mobilité plus durable et accessible à tous.

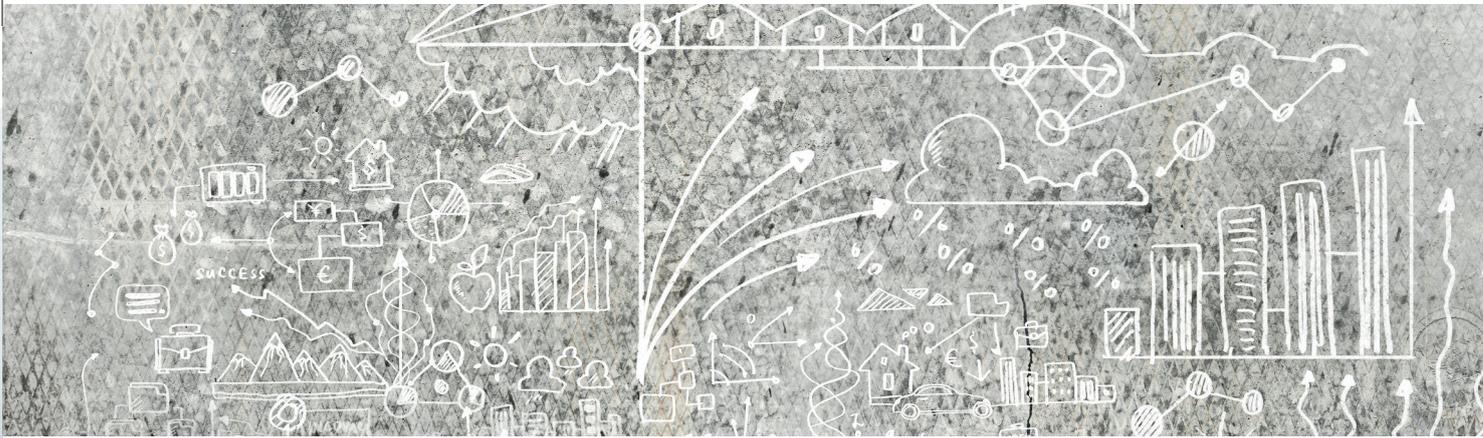
Le SMT Artois-Gohelle doit accompagner le développement de cette mobilité, laquelle est une chance pour nos sociétés. Elle dynamise nos économies, crée du lien social et favorise l'insertion des ménages les plus vulnérables.

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

Laurent Duporge

Président du SMT Artois-Gohelle



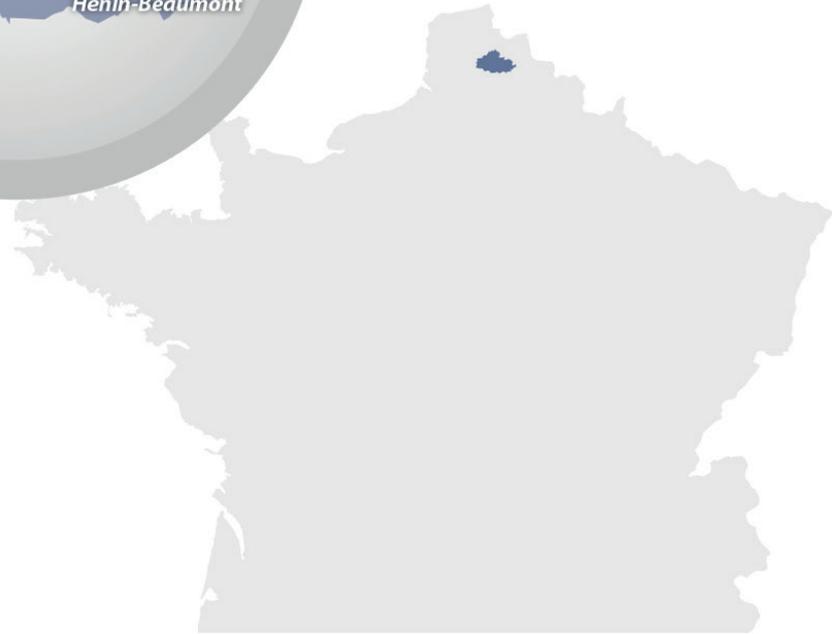


01 | INTRODUCTION

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

| Le Plan de Déplacements Urbains

du Syndicat Mixte des Transports Artois-Gohelle



Le PDU est élaboré par le Syndicat Mixte des Transports Artois-Gohelle, qui réunit 3 Communautés d'agglomération : CABBALR, Lens-Liévin et Hénin-Carvin, soit 150 communes. Avec plus de 652 000 habitants concernés, il s'agit du 6^e ressort territorial de France de par son étendue et sa population.

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

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



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

Le Syndicat Mixte des Transports Artois-Gohelle en tant qu'Autorité Organisatrice de la Mobilité a en charge la réalisation et la mise en œuvre du PDU. Suite à la loi Notre, le périmètre du SMTAG a été agrandi des 35 communes de la Lys Romane. Pour se conformer à la réglementation, le SMTAG a donc révisé son PDU de 2015. Le nouveau document a été approuvé le 20 décembre 2018. Le PDU est élaboré sur le ressort territorial qui regroupe 150 communes.

Pour la révision de son Plan de Déplacements Urbains, des réunions ont été organisées pour chaque phase du document. Les réunions se sont déroulées entre mars et décembre 2017. Elles étaient réalisées dans les locaux de la CABBALR de Lillers au plus près des territoires concernés par la révision. Toutes les communes nouvellement intégrées ont été conviées ainsi que les acteurs locaux de la mobilité (garages solidaires).

Le document a été arrêté lors du Comité Syndical du 22 mars 2018. Suite à l'arrêt, les personnes publiques associées ont eu trois mois pour se prononcer sur le document. Enfin, la population a pu s'exprimer lors de l'enquête publique qui s'est déroulée du lundi 3 septembre 2018 au vendredi 5 octobre 2018.

Ainsi, le PDU est composé des documents suivants :

- **Le projet de PDU (2019 - 2030)** ; document cadre approuvé le 20 décembre 2018 qui comprend différentes pièces : diagnostic, scénarios et plan d'actions.
- **Les annexes comprennent :**
 - L'état initial de l'environnement et l'évaluation environnementale
 - Le schéma directeur d'accessibilité (SDA'AAP de 2015)
 - Le schéma cyclable et piéton d'agglomération de 2013



02 | DIAGNOSTIC

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

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

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

Une organisation spatiale qui impacte la mobilité

- 2 380 000 déplacements sont effectués quotidiennement, soit 3,72 déplacements par jour et par personne en moyenne.
- 90% des déplacements se font à l'intérieur du territoire.
- Dans certaines anciennes communes minières, 33 à 45% des ménages n'ont pas de voiture.

L'automobile reine

- 66% des déplacements sont réalisés en voiture.
- 1,44 personne en moyenne par véhicule.
- 80% des déplacements de plus de 1,5 kilomètre sont réalisés en voiture.

Des routes fréquentées

- Un trafic automobile interne au territoire de près de 1 580 000 véhicules par jour.
- 37 000 déplacements poids lourds ont lieu chaque jour entre le territoire et l'extérieur.
- Un réseau accidentogène : 67 personnes sont décédées entre 2013 et 2015 sur les routes.

Des transports collectifs en progression

- Une fréquentation des transports collectifs urbains relativement faible : 2,1% de l'ensemble des déplacements (EMD 2006)
- Le nombre de voyageurs a augmenté de 37% depuis 2005
- Le réseau TADAO : 50 lignes régulières de bus et 2934 points d'arrêt
- Le réseau TER : 6 axes ferroviaires desservant 31 gares et haltes sur le territoire
- Le réseau régional : 10 lignes OSCAR et 6 lignes «Arc en Ciel».

La marche à pied et le vélo

- Avec 25% de l'ensemble des déplacements, la marche à pied est le 2^e mode de déplacements le plus utilisé

- 71% des déplacements de moins de 1 km se font à pied
- Un usage très faible du vélo, même pour des temps de parcours inférieurs à 15 minutes
- Un manque d'aménagements cyclables sécurisés

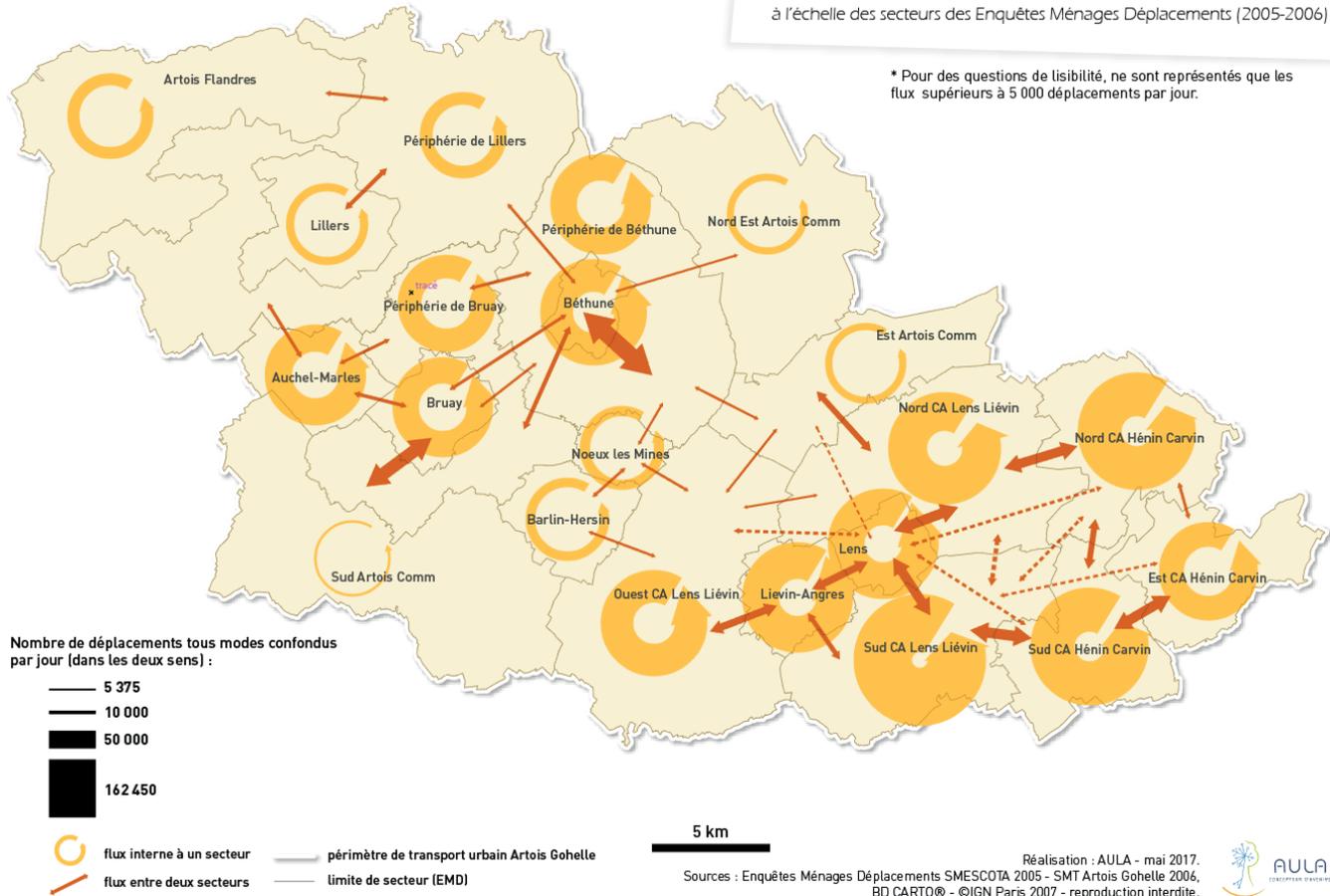
L'environnement, le parent pauvre

- 1625 tonnes équivalent CO² de Gaz à effet de serre (GES) sont émises chaque jour dans l'atmosphère à cause des déplacements automobiles
- 90% de ces émissions de GES proviennent de l'automobile
- 30% des habitants du territoire sont impactés par le bruit généré par les infrastructures de transport
- Des paysages fortement marqués par les infrastructures de transport.

DÉPLACEMENTS TOUTS MODES*

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

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





03 | LES ENJEUX

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

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 et au développement de l'habitat en milieu rural et périurbain.

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

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

Mettre en cohérence l'aménagement du territoire et le développement des transports collectifs

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

Enjeu :

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

Faciliter les échanges vers les territoires voisins

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

Penser intermodalité pour le transport de marchandises

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

Conforter la pratique de la marche à pied et du vélo

La marche à pied est le deuxième mode de déplacements le plus utilisé (25% des déplacements des habitants) et on peut noter que 71% des déplacements des habitants de moins de 1 km sont faits à pied. En revanche, même pour des temps de parcours inférieurs à 15 minutes, l'usage du vélo est très faible. Ce faible usage est principalement dû au manque d'aménagements cyclables et à l'absence de continuité des aménagements existants qui créent un sentiment d'insécurité. La voiture représente 80% des déplacements au delà d'1,5km.

Enjeu :

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

Enjeu :

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

Enjeu :

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

Garantir un droit à la mobilité pour tous

Le réseau de transports collectifs urbains a profondément évolué suite à l'élargissement du ressort territorial en 2006 en Artois-Gohelle mais également suite à la restructuration du réseau en janvier 2012. Il n'en demeure pas moins que la clientèle du réseau reste essentiellement composée de "captifs" : jeunes sans permis ou sans véhicule par exemple. Pour attirer de nouveaux clients et encourager un report modal du véhicule particulier vers les transports publics, une nouvelle offre performante et compétitive doit être développée nécessitant des aménagements spécifiques (emprise dédiée, priorité...) et de meilleurs services. Les retours d'expérience de territoires qui se sont engagés dans la mise en œuvre d'une offre à haut niveau de service démontrent qu'il est également important de mener une action sur les lignes classiques qui doivent être attractives pour mailler l'ensemble du territoire et éviter de donner l'impression à l'utilisateur d'un réseau à "deux vitesses".

Enjeu :

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

Communiquer et simplifier l'information

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

Enjeu :

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



04 | UNE TRANSITION VERS UNE MOBILITÉ DURABLE

- | Maintenir en volume la mobilité à son niveau actuel
- | Doubler l'usage des transports collectifs en 10 ans
- | Réduire la dépendance automobile

Fondé sur le diagnostic, le choix du scénario est un point majeur de la démarche du PDU. En effet, ce dernier établit les prévisions de part modale pour 2030. Trois scénarios sont envisagés dans le PDU. Un scénario dit réaliste a été retenu. En voici les contours.

Maintenir en volume la mobilité à son niveau actuel

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

Doubler l'usage des transports collectifs (routiers et ferrés) en 10 ans

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

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

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 (contre 4% aujourd'hui). Cet objectif est conforme aux objectifs du Schéma Régional Climat Air Energie qui fixe comme objectif d'augmenter de 50% la part des transports collectifs à l'échelle de la région.

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

En 2005-2006, la marche à pied représentait 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 d 1 km, 70% pour les déplacements de 2 à 3 km, 35% pour les déplacements de 3 à 5 km.

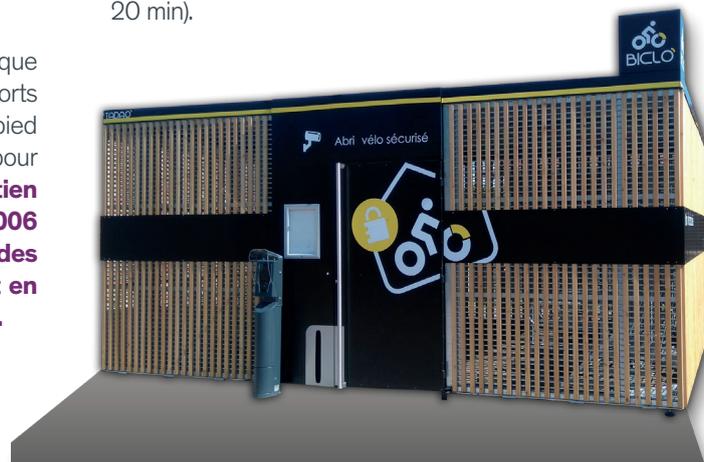
Appliqués au territoire Artois Gohelle, les objectifs régionaux du SRCAE conduiraient à une part modale de 58% pour les modes doux (34% pour la marche à pied, 24% pour le vélo) contre 28% en 2005/2006, ce qui supposerait une baisse de la part de l'automobile de 30% du fait du report modal. Ces objectifs semblent inatteignables à l'horizon du PDU (2030).

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

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).



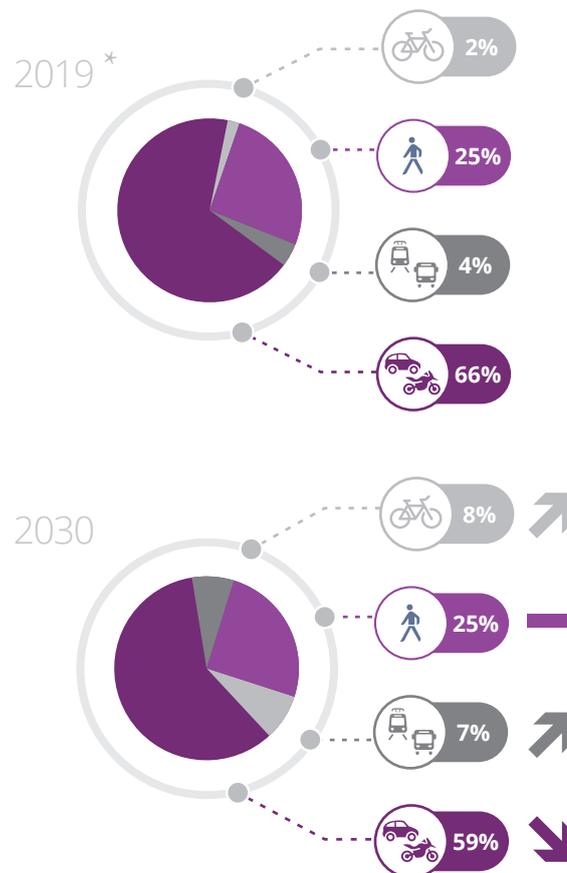
Ces objectifs supposent une approche volontariste de la part des collectivités, ambition qui se traduira par la mise en œuvre d'un plan vélo et du schéma cyclable adopté par le Comité syndical du SMT le 15 mars 2012 et dont la révision débutera dans le courant de l'année 2019.

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

En 2005/2006, l'usage de l'automobile et des deux roues motorisés représentait 68% des déplacements des habitants du territoire. Si les objectifs du PDU concernant les transports collectifs et les modes doux sont atteints, l'automobile et les deux roues motorisées devraient représenter encore **66% des déplacements des habitants du territoire** dans 10 ans, soit une baisse de 7 points par rapport à 2005/2006.

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

OBJECTIFS DE RÉPARTITION DES PARTS MODALES



* Source : EMD SMESCOTA 2005 et SMT AG 2006



05|ACTIONS

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

Pour se donner les moyens de répondre au scénario choisi, le Plan de Déplacements Urbains liste les actions à entreprendre à l'horizon 2030, par les acteurs publics concernés. Celles-ci ont été réparties en 6 défis à relever.



Garantir un droit à la mobilité pour tous

Les constats d'aujourd'hui

Chaque jour, c'est plus de 2 380 000 déplacements qui sont réalisés par les habitants du territoire d'Artois-Gohelle. La plupart des habitants n'a pas d'autre choix que d'utiliser sa voiture personnelle pour ses déplacements quotidiens.

Les défis à relever

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

Les actions à mettre en œuvre

- Mettre en place des axes structurants de transports collectifs
- Donner une nouvelle image au réseau de transport collectif
- Veiller à une amélioration continue de l'offre
- Desservir les zones rurales ou peu denses grâce au Transport A la Demande (TAD)
- Proposer une tarification attractive
- Penser un réseau accessible aux Personnes à Mobilité Réduite (PMR)
- Intégrer le stationnement dans la politique globale de mobilité

Se déplacer à pied et à vélo !

Les constats d'aujourd'hui

Si la marche à pied est le deuxième mode de déplacement le plus utilisé sur le territoire (25% des déplacements des habitants), l'usage du vélo reste très faible, principalement à cause du manque d'aménagements cyclables et de l'absence de continuité dans le maillage existant.

Les défis à relever

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

Les actions à mettre en œuvre

- Animer et appuyer la mise en œuvre d'un plan vélo et piéton à l'échelle du SMT Artois Gohelle

Associer transport et urbanisme

Les constats d'aujourd'hui

Pour rappel, la voiture est, avec 66% de part modale, le mode de déplacement dominant. Dans certaines communes la part des ménages non motorisés est importante, atteignant jusqu'à 45% dans certains quartiers. En outre, dans un contexte de hausse des prix des carburants, l'usage de l'automobile occupe une part toujours plus importante dans le budget des ménages.

Les défis à relever

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

Les actions à mettre en œuvre

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



Faciliter les échanges vers les territoires voisins

Les constats d'aujourd'hui

Beaucoup d'habitants travaillent loin de chez eux. 16% des déplacements automobiles sont réalisés sur les territoires voisins. Tous les jours, ils sont obligés de faire beaucoup de kilomètres en voiture pour aller travailler, par exemple, sur Arras, Douai ou la métropole lilloise. Ces flux de circulation importants et concentrés sur une courte période, entraînent des embouteillages aux heures de pointe qui pénalisent encore plus au quotidien ces "navetteurs".

Les défis à relever

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

Les actions à mettre en œuvre

- Créer et conforter les lieux d'intermodalité
- Hiérarchiser les voiries

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

Mieux informer les habitants et assurer un suivi des actions

Les constats d'aujourd'hui

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

Les défis à relever

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

Les actions à mettre en œuvre

- Communiquer auprès des publics cibles pour les sensibiliser aux nouvelles mobilités (intégration tarifaire : possibilité d'utiliser le TER avec un abonnement TADAO)
- Communiquer sur une offre à destination des touristes et autres personnes extérieures
- Mettre en place un observatoire des déplacements sur le territoire
- Mettre des instances de concertation pour le suivi et l'évaluation du PDU
- Promouvoir les démarches de Plan de Mobilité (ex-PDE).



Penser à l'intermodalité pour le transport de marchandises

Les défis à relever

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

Les défis à relever

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

Les actions à mettre en œuvre

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

