

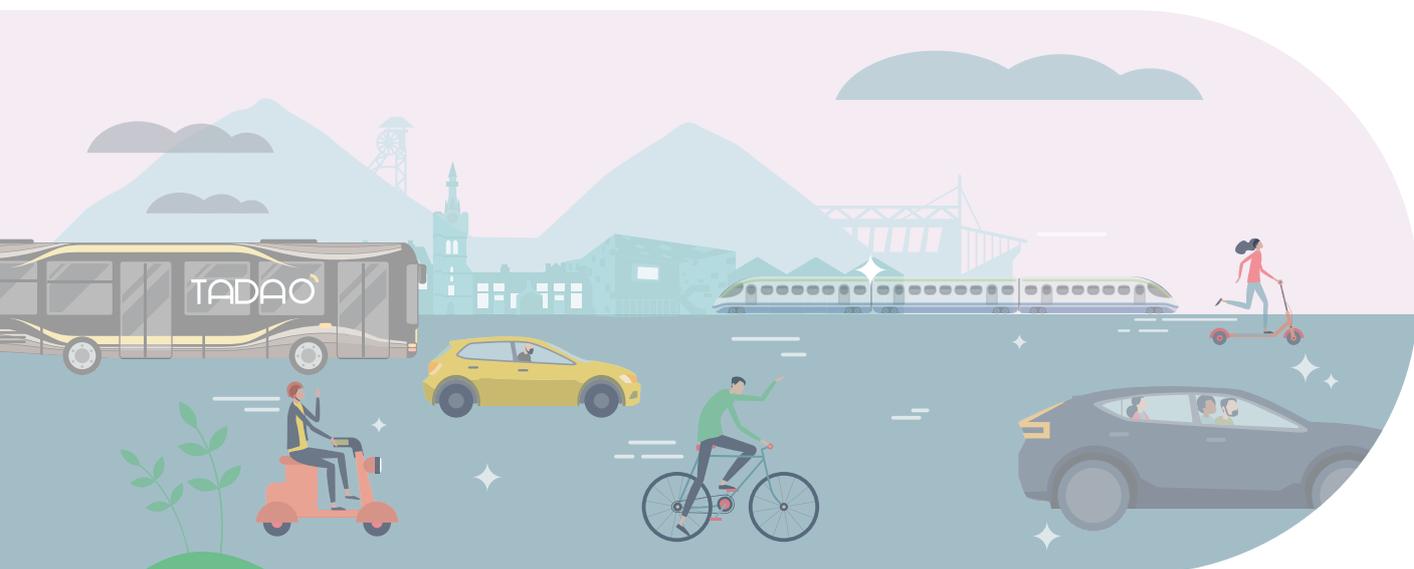
PLANIFICATION STRATÉGIQUE

2024-2029

La planification stratégique d'Artois Mobilités est essentielle pour atteindre les objectifs fixés dans le Plan de déplacements urbains : améliorer la mobilité urbaine, réduire la congestion routière, minimiser les émissions de gaz à effet de serre et favoriser un territoire plus durable où il fait bon vivre.

1. Un état des lieux actualisé

Dans le cadre de l'une de ses principales compétences, Artois Mobilités a procédé de janvier à avril 2023 à une enquête destinée à connaître les habitudes de déplacements de ses 650 000 habitants. L'enquête précédente datait de 2006. L'objectif est d'être en mesure d'adapter au mieux les moyens aux besoins de mobilité. Il est donc essentiel de mesurer les évolutions des pratiques de déplacements de nos concitoyens.



Cette démarche est d'autant plus justifiée, que l'offre de mobilités TADAO a été entièrement repensée en 2019. Un tout nouveau réseau a vu le jour. Celui-ci s'articule autour de 7 lignes de bus à haut niveau de services ainsi que d'un éventail de services de Mobilités à destination de tous les publics.

La situation en matière de mobilité est relativement simple à appréhender :



Une organisation spatiale fragmentée et multipolaire avec des conséquences sur la mobilité

- 1 000 km²,
- 150 communes dont seulement 5 entre 25 000 et 33 000 habitants
- 1 907 758 déplacements effectués quotidiennement



La voiture individuelle reste le mode de déplacement principal

- 1 280 000 déplacements effectués en voiture chaque jour, soit 67% des déplacements, contre seulement 4% en bus et 2% en train



Un réseau routier encombré, mais pas encore saturé

- 958 000 déplacements réalisés par les habitants du territoire en voiture
- Une saturation autoroutière vers Lille aux heures de pointe sur l'A1, l'A21 et la RN47 (Lens - La Bassée)
- Un transport de marchandises qui se fait essentiellement par la route malgré l'existence de voies ferrées et de voies d'eau



Des transports collectifs en progression

- Les transports en commun représentent aujourd'hui 6% de l'ensemble des déplacements contre 4% en 2006.
- 102 000 déplacements en TC chaque jour (réseau urbain : 73 000 /réseau TER : 29 000)
- Une part des abonnés TADAO qui représente plus de 60% des voyageurs entre les gares du territoire (12,5% tous voyageurs confondus) grâce à l'intégration tarifaire,



La marche à pied est privilégiée par ¼ des habitants pour leurs déplacements

- Avec 24% de l'ensemble des déplacements, la marche est la manière de se déplacer la plus courante après l'utilisation de la voiture individuelle



Un usage du vélo marginal et en baisse

- Un usage très faible du vélo (1%), même pour des temps de parcours inférieurs à 15 minutes
- Un manque d'aménagements cyclables sécurisés malgré le schéma cyclable en vigueur

Les premiers résultats de l'enquête mobilités menée début 2023 comparés aux chiffres 2006 :

	Voiture (conducteur)	Voiture (passager)	Marche	Vélo	Tadao	Autres TC dont train	2 roues motorisés	Autres
EMD SMT LLHC-SCoT Artois 2005-2006	46%	20%	25%	2%	3%	1%	2%	1%
EMC2 ARTOIS 2023	50%	17%	24%	1%	4%	2%	0%	2%

De par la loi, l'ensemble des actions menées par Artois Mobilités est limité géographiquement à ses 3 agglomérations et ses 150 communes. Cependant, des accords ont été passés avec le Conseil Régional des Hauts-de-France pour répondre à des besoins spécifiques. Ainsi le réseau TADAO dessert en bus les communes de Bauvin, de Pernes-en-Artois, Ostricourt ou encore la gare de La Bassée.

Le travail mené avec la Région devrait permettre à terme aux usagers TADAO d'accéder à ces gares grâce à leur abonnement. Aujourd'hui, c'est déjà possible sur la gare d'Ostricourt.

2. Rappel des objectifs et PDU :

Dans le Plan de Déplacements urbains d'Artois Mobilités, en 2030, il est écrit que si le nombre de déplacements réalisés quotidiennement par les habitants reste identique à aujourd'hui, la part des transports collectifs devra atteindre 7% contre 4% aujourd'hui et la part du vélo être de 8% contre 2% aujourd'hui. Cela se traduirait automatiquement par une baisse de 7 points de l'usage des véhicules motorisés. Soit un passage de 59% contre 66% aujourd'hui.

La politique de mobilité en vigueur est une résultante directe des choix du comité syndical d'Artois Mobilités : atteindre les objectifs fixés dans le PDU en offrant à tous une solution de mobilité aussi efficiente que possible et à moindre coût. Cependant, Artois Mobilités est tributaire des choix d'aménagement faits par les communes et les agglomérations : aménagements de zones d'activités éloignées des zones déjà desservies par les TC (bus et trains), étalement des zones d'habitation, politique de stationnement VL sur voirie qui limite les possibilités de faire des aménagements cyclables, etc. Artois Mobilités doit également composer avec l'éclatement de la compétence voirie entre de nombreux acteurs du territoire ce qui peut complexifier ses actions.

Zoom sur les TC

En 2019, le réseau TADAO a été restructuré autour de lignes de Bus à Haut Niveau de Service² et les 150 communes du territoire bénéficient d'au moins une solution TADAO. Les lignes BHNS desservent directement 30 communes. L'offre est complétée par 56 lignes régulières, plus de 200 circuits scolaires, du transport à la demande et des services de mobilités variés.

La gamme tarifaire est aujourd'hui, de par la volonté des élus du comité syndical, étudiée pour favoriser la mobilité. Le prix du ticket à l'unité (TU) n'a évolué qu'une seule fois depuis 2005. C'était en 2014. Le ticket unité est passé de 1,10€ à 1,20€. En parallèle, la gamme d'abonnement s'est considérablement étoffée. Une tarification attractive et des services ambitieux ont progressivement été déployés en faveur des demandeurs d'emploi, seniors, jeunes, bénéficiaires de la CMI ou bénéficiaires de l'allocation de soutien familial. Pour 5€ par mois, ces catégories d'usagers ont accès, en illimité, au bus et au TER à l'intérieur de nos 150 communes. C'est ce qu'on appelle l'intégration tarifaire.

La tarification « tout public » (28€/mois – 308€/an) demeure parmi l'une des plus avantageuses de France. En plus de l'offre de mobilité, de multiples expérimentations menées en parallèle ou intégrées à la délégation de service public font de TADAO, un réseau toujours en quête d'innovations :

EXPÉRIENCE CLIENTS

- Mticket,
- QR code,
- Paiement direct par carte bancaire,

MIX ÉNERGÉTIQUE :

- Bus hybride,
- Bus hydrogène,
- Bus colza,
- Bus électriques,

DESSERTE DES ZONES RURALES :

- Voitures électriques en libre-service,
- Transport à la demande arrêt à arrêt,

MODES ACTIFS

- Vélos en libre-service,
- Abris vélos sécurisés,
- Étendre les points où il est possible de louer des vélos pour de longues durées (plusieurs mois) : boutiques TADAO, etc.
- Emport de vélo pliable dans le bus,

NAVETTES GRATUITES (STADE ET BÉTHUNE CENTRE-VILLE)

ACCOMPAGNEMENT À LA MOBILITÉ

- Programme de sensibilisation des collégiens (A+ dans le bus)
- Programme d'accompagnement des Personnes en situation de handicap (École du bus)
- Incubation de la plateforme de mobilité EMA (Espace de Mobilité de l'Artois)

² BHNS : Fréquences de passages élevées, priorité bus sur les parcours, informations voyageur en temps réel, wifi à bord et en station, bus hybrides...les lignes Bulles TADAO sont des lignes de type BHNS offrant la meilleure expérience de bus. Sur leurs parcours, ces lignes sont plus performantes que la voiture particulière.

Zoom sur le Schéma cyclable et les modes actifs

L'objectif premier du schéma cyclable d'Artois Mobilités est d'encourager la réalisation d'actions et d'aménagements favorisant le développement de l'usage quotidien du vélo sur le territoire. Le Plan de Déplacements Urbains se fixe d'atteindre 20% de part modale « vélo » pour les déplacements compris entre 1 et 3 km, 15% pour les déplacements de 3 à 4 km et 5% pour les déplacements de 4 à 5km.

Pour répondre à cet objectif, il semble pertinent de cibler les déplacements les plus fréquents pour toucher un maximum de flux et encourager des pratiques nouvelles pouvant s'inscrire durablement dans le temps.

Le schéma cyclable en vigueur a été approuvé lors du Comité syndical d'Artois Mobilités le 2 mars 2023.

L'action principale d'ici à la fin de la décennie sera de veiller à la co-construction du réseau cyclable avec l'ensemble des acteurs concernés.

Après l'état des lieux, l'objectif a été d'identifier les besoins prioritaires en matière d'aménagements cyclables et de services pour permettre le développement de l'usage utilitaire du vélo sur le territoire.

Ensuite, Artois Mobilités ne disposant pas de la compétence juridique lui permettant d'intervenir directement sur la voirie pour réaliser des aménagements cyclables, il s'est positionné comme un Assistant à Maitrise d'Ouvrage et accompagne les collectivités dans la conception de leurs projets cyclables (tracés, type d'aménagement préconisé selon le gabarit de voirie et les contraintes urbaines, estimation financière, création de visuels comme des plans ou des coupes, accompagnement dans le montage de dossiers de demandes de subventions, etc.).

En tout état de cause, le schéma cyclable s'accompagne d'un guide recensant l'ensemble des aménagements cyclables couramment rencontrés et leurs spécificités techniques à prendre en compte. C'est un moyen de garantir la qualité et l'homogénéité des aménagements à l'échelle du ressort territorial.

Zoom sur le fret fluvial

Le Pôle métropolitain de l'Artois a missionné l'AuLA pour une étude sur la gouvernance des ports du territoire : Béthune, Delta 3, Harnes et Isbergues notamment.

L'objectif de cette étude est d'aboutir à une stratégie partagée entre les 3 agglomérations, en lien direct avec 2 chantiers structurants pour la région : le développement du port de Dunkerques et l'arrivée du canal Seine Nord. Artois Mobilités sera attentif aux conclusions qui seront rendues par cette étude.

Zoom sur la logistique urbaine

Artois Mobilités participe, au travers de 2 de ses agglomérations membres, au programme Innovations Territoriales et Logistique Urbaine Durable (InTerLUD). En quelques mots, ce programme a pour objectif de mettre en œuvre des chartes de logistique urbaine durable dans 50 métropoles et communautés d'agglomération.

La vocation d'InTerLUD est de créer des espaces de dialogue entre les acteurs publics et économiques dans l'objectif d'élaborer des chartes de logistique urbaine durable en faveur d'un transport de marchandises décarboné et plus économe en énergie.

La troisième agglomération se lance également dans la démarche.

Les attentes des agglomérations, communes et habitants



Sujets exprimés dans les projets de territoire des 3 agglomérations membres

TRANSPORT EN COMMUN

	Amélioration du réseau	Intermodalité	PEM pôle d'échanges multimodal	Nouvelles énergies	Zones d'activités	Mobilité en zone rurale
	Optimiser les transports en commun actuels	Développer l'intermodalité des réseaux de transport				
	Favoriser l'usage du bus	Participer avec l'ensemble des acteurs du territoire à l'élaboration du nouveau Schéma Régional des Transports pour faire valoir l'intérêt du territoire pour le développement de l'offre ferroviaire.	Participer à l'amélioration de l'information de la population sur l'ensemble des modalités de déplacement avec HdF Mobilités. Lancement d'une étude pour évaluer et améliorer la performance des pôles d'échanges existants sur le territoire	Favoriser le développement d'une offre de carburants alternatifs.		
	Évolution du réseau de bus complémentaires adapté au concept d'archipel urbain		Réaliser le schéma-directeur d'aménagement des pôles gares axé sur les nouveaux services et les conditions d'accueil des usagers et des habitants	Promouvoir l'hydrogène vert et les nouveaux carburants, Accompagner des projets de stations multi-carburants	Mise en place d'actions d'accompagnement et d'encouragement à l'utilisation des Transports en commun au sein des entreprises dans les ZAE	Réaliser une étude de définition d'un programme de développement de stations « mobilité » en ruralité en liaison avec les bassins de vie

MOBILITÉS DOUCES

	Schéma mobilité douce	Accompagnement des communes	Développement de la mobilité douce	Cyclo-logistique
	Mettre en oeuvre un schéma de mobilité douce avec Artois Mobilités,	Appuyer les communes sur la mobilité douce	Favoriser l'utilisation de mobilités douces par la sensibilisation des habitants,	
	en s'appuyant sur la trame urbaine du territoire			
	Réaliser le schéma directeur des modes doux et d'infrastructures en lien avec Artois Mobilités et le Conseil Départemental		Développer un service de vélos en libre-service sur l'ensemble du territoire de l'Agglomération, Renouveler le Pass'MobilAgglo pour l'aide à l'achat de vélos. Réaliser, en DMOA, pour le compte des communes, des aménagements cyclables entre les principaux pôles d'échanges et les communes situées dans un rayon de 5km autour de ces derniers.	Développer la cyclo-logistique et des services dans les parcs-relais

MODES ALTERNATIFS

	Covoiturage	Bornes de recharges électriques	Stationnement en gare	Navettes autonomes
	Encourager le covoiturage,			
	Mise en œuvre du schéma départemental des aires de covoiturage,	Déployer des stations gaz naturel pour véhicules (GNY), hydrogène ou de bornes électriques, dans les espaces à vocation économique et les sites touristiques. Mener en outre une étude visant à définir le schéma de développement des bornes de recharges électriques.		
	accompagner la démarche KLAXIT, Réaliser un parc d'écomobilité expérimental à Essars et de nouvelles aires de co-voiturage	Développer des stations privées de charge pour véhicules électriques, Poursuivre le schéma de déploiement des IRVE, objectifs 100 bornes en 2024;	Réaliser des parkings pour les usagers sur les haltes et gares SNCF de Camblain-Chatelain, Marles-les Mines, Lillers, Noeux-Les-Mines et Calonne-Ricouart	Expérimenter les navettes autonomes à partir des parcs relais de la Communauté d'agglomération

3. Le plan d'actions global 2024/2029

Appliquer les principes du PDU

- Mettre en cohérence l'aménagement du territoire et le développement des transports collectifs
- Faciliter les échanges vers les territoires voisins
- Agir pour un transport de marchandises plus multimodal
- Conforter la pratique de la marche et du vélo
- Garantir un droit à la mobilité pour tous

Développer l'offre et les services

RÉSEAU (optimisations incluses dans la DSP ou proposées dans l'offre, mais pas encore retenues)

Les Bulles :

- Repenser les Bulles 5 et 7,
- Créer la Bulle 9 à la place de la ligne 15 : liaison Carvin – Courrières – Hénin-Beaumont
- Bulle 8 en lieu et place de la ligne 12
- Réflexion en cours sur le franchissement de l'autoroute A1 entre Libercourt et Carvin

Les lignes principales :

- Lignes 15 et 19 retravaillées et ligne 13 créée
- Lignes 21 et 25 optimisées
- Ligne 13 : Angres – Liévin : changement de numéro de la ligne 19 qui devient ligne 13,
- La ligne 25 : évolution dans sa partie ouest en lien avec la nouvelle 19,
- La ligne 27 sera prolongée de Pont à Vendin De Gaulle jusqu'à Wingles Buisine connecter Wingles à la gare de Vendin,
- La ligne 33 : le temps de parcours entre Vendin-le-Vieil et Cora sera amélioré,
- La ligne 37, inversée avec la ligne 39, reliera Vendin-le-Vieil à Lens Béhal Jean-Zay plus directement qu'aujourd'hui, et non plus en desservant Annay et Loison-sous-Lens (dont la desserte est reprise par la 39).
- Desserte du nouvel hôpital de Lens à horizon 2026/2027

TAD :

- Allobus F : TAD point à point + 6h premier départ /20h dernière arrivée et desserte d'Aire-sur-la-Lys
- Lignes DUO : renforcement du nombre de courses TAD (minimum 7A/R par jour)

Proxibus :

- Accueil des publics éligibles, conformément à la LOM, et renforcement de l'offre (+34% de disponibilité de réservations)

ACCESSIBILITÉ :

Pour permettre à tous de profiter des transports en commun, Artois Mobilités continue la mise en accessibilité des quais. Le réseau TADAO compte 3 515 points d'arrêt.

1 971 quais ont été identifiés comme prioritaires dans le Schéma Directeur de l'Amélioration de l'Accessibilité Programmé (SDAAP). Au 1^{er} janvier 2024, 1 208 d'entre eux ont d'ores et déjà été rendus accessibles.

Artois Mobilités réalise une centaine de quais chaque année. Le budget 2024 de mise en accessibilité des quai est de 2 500 000€.

La stratégie consiste à traiter l'intégralité des quais d'une même commune sur la même temporalité.

MODES ACTIFS :

- Déploiement d'un service de Vélos en libre-service, 1 500 vélos répartis sur les 150 communes par une stratégie complète d'acculturation à l'usage des vélos et une gamme intégrée de services courte, moyenne et longue durée
- Création d'un écosystème AM62+agglos+communes pour développer les infrastructures ou comment encourager les gestionnaires de voirie à créer des pistes ou plus largement à favoriser l'accessibilité aux modes actifs.
- Aménagement cyclable de l'ancien cavalier SNCF entre Bruay-La-Buissière et Bully-les-Mines (la partie entre Bruay-la-B. et Ruitz a déjà été réalisée dans le cadre des travaux pour la ligne Bulle 2)
- Lancement d'un appel à projet qui vise à accompagner financièrement les acteurs du territoire pour le développement de la pratique cyclable.

DESSERTE DES ZONES RURALES :

- Voitures électriques en libre-service, poursuite du test
- Développement de l'AlloBus point à point

DESSERTE DES ZONES INDUSTRIELLES :

- Expérimentation du service Chronopro « porte à porte » entre la gare de Libercourt et les entreprises de la zone Delta3
- Amélioration de la desserte et amplitudes adaptées pour permettre aux employés de rejoindre leur poste du matin en transport en commun (Bulles, lignes régulières et services Chronopro)

IMPACT CARBONE DU RÉSEAU :

- Passage de la Bulle 3 au 100% électrique avec 18 bus en septembre 2024
- 50 bus électriques seront achetés d'ici à 2030, soit 5 à 10 bus par an, pour un investissement de près de 28M€.
- Commande de 4 Bus hydrogène en 2024,
- Un encouragement des sous-traitants travaillant pour TADAO à orienter leurs investissements vers les biocarburants
- Deux des trois EPCI membres d'Artois Mobilités sont concernés par l'obligation de mise en place d'une zone à faible émission à compter du 1er janvier 2025.

RELATIONS AVEC LES AUTRES TERRITOIRES

- Desservir Aire-sur-la-Lys depuis avec l'Allobus F
- Engager les discussions avec la Région Hauts-de-France pour autoriser l'utilisation des abonnements TADAO à bord des trains entre Béthune et La Bassée (et pas seulement entre Béthune et Cunchy comme actuellement),
- Relations avec la Communauté urbaine d'Arras et étude sur la chaussée Brunehaut
- Engager des discussions avec la Région pour améliorer l'offre TER à moyen terme, notamment en :
 - ◊ Augmentant l'offre en heures creuses sur l'ensemble des lignes,
 - ◊ Harmonisant l'offre sur le tronçon Arras <-> Hazebrouck via Lens et Béthune
 - ◊ Améliorant l'offre entre Béthune et Saint-Pol.

TARIFICATION

- Maintenir une gamme tarifaire attractive ou appliquer la gratuité si les élus le décidaient.
- Appliquer le choix de deux agglomérations membres de prendre en charge les abonnements annuels de leurs habitants
- Équiper les véhicules du réseau TADAO de cellules de comptage afin de quantifier automatiquement, à chaque instant et le plus finement possible la fréquentation exacte du réseau.
- Automatiser l'attribution du tarif réduit pour l'abonnement des demandeurs d'emploi.

INFORMATION ET COMMUNICATION

- Déployer des solutions d'informations multimodales sur les pôles d'échanges TADAO,
- Une diffusion large de l'information voyageur TADAO pour faire connaître le service sur les différentes plates-formes existantes (Google, SNCF connect, écrans présents dans les lieux de passage), intégrant le temps réel,
- Une stratégie numérique tournée vers le voyageur pour lui permettre d'accéder à l'ensemble des services depuis un compte unique
- Grande consultation 2024/2025 avec les communes et agglomérations membres pour le déploiement des solutions mobilités envisagées. Préalable indispensable à toutes mises en œuvre.

Se lancer dans de nouvelles expérimentations ?

OUTILS NUMÉRIQUES :

- Plateforme numérique permettant de planifier, réserver et payer les différents modes de mobilités.
- Une application mobile permettant de rationaliser les déplacements en choisissant le meilleur mode possible en temps réel : voiture personnelle ou en autopartage, transport en commun, vélo ou marche. Exemple : <https://www.reseau-stas.fr/fr/lappli-moovizy/9> ou <https://www.jelbi.de/en/home/>
- Ouvrir la vente de titres TADAO à des intermédiaires de confiance, notamment pour les titres occasionnels (SNCF, etc.) ?

SCOOTERS OU VÉHICULES SANS PERMIS PARTAGÉS

Plutôt que de mettre des voitures en autopartage ou en complément, proposer des scooters électriques ou des voiturettes sans permis partagés. <https://www.troopy.com/> <https://www.cityscoot.eu/> <https://www.zeway.com/>

DES CAPSULES ÉLECTRIQUES GUIDÉES SUR RAILS.

Les équipes d'Artois Mobilités observeront les retours d'expérience des premiers projets de capsules électriques guidées sur rail afin d'analyser la faisabilité à l'échelle de ce type de projet à l'échelle de notre territoire.

<https://urbanloop.fr/notre-concept/>