

RAPPORT D'ÉVALUATION INTERMÉDIAIRE

PLAN DE DÉPLACEMENTS
URBAINS
2019-2030

VERSION APPROUVÉE
10 octobre 2024

SOMMAIRE

Introduction

- Le PDU de 2018 : contexte et objectifs 04
- L'évolution des pratiques de mobilités 06
- Méthode d'évaluation 07

Axes et actions

I. Articuler transports et urbanisme pour faciliter les mobilités alternatives

1. Contribuer à l'organisation territoriale par la mise en place d'axes de transports en commun 09
2. Garantir les performances des axes structurants pour garantir leur attractivité 14
3. Donner une nouvelle image au réseau de transport collectif 17
4. Articuler l'offre classique avec les lignes structurantes 19
5. Veiller à une amélioration continue des lignes classiques 22
6. Assurer un service y compris dans les zones peu denses grâce au transport à la demande (TAD) 23
7. Mettre en place une tarification attractive 24
8. Connecter le territoire aux réseaux de transports métropolitain et régional 25
9. Faciliter la mobilité en Région Hauts-de-France 28
10. Penser un réseau accessible aux Personnes à Mobilité Réduite (PMR) 29
11. Créer et conforter les lieux d'intermodalité 31
12. Densifier autour des points stratégiques du réseau de transport collectif 35
13. Faire des pôles d'échanges des éléments de dynamisation urbaine 40
14. Lier urbanisation et mobilité en milieu rural et périurbain 41
15. Penser la mobilité comme une des bases du projet urbain 43

II. Favoriser de nouveaux usages complémentaires aux autres modes

16. Hiérarchiser les voiries 45
17. Adapter le jalonnement et étudier des outils de gestion des flux sur le réseau magistral 50
18. Expérimenter de nouveaux usages sur le réseau magistral 51
19. Suivre et soutenir l'émergence de véhicules propres et de bornes de recharge 53
20. Intégrer le stationnement dans la politique globale de mobilité 55
21. Fédérer les initiatives locales afin de créer un pack de solutions de mobilité en territoires peu denses 57
22. Expérimenter des mobilités innovantes sur le territoire 58
23. Animer et appuyer la mise en œuvre d'un plan vélo 60
24. Mettre en œuvre le schéma piéton sur le territoire 66

III. Concilier vitalité économique et mobilité durable

25. Créer et animer une instance de concertation	69
26. Prendre en compte le transport de marchandises dans les documents de planification	70
27. Mettre en cohérence les arrêtés municipaux	70
28. Améliorer l'offre de stationnement liée aux livraisons de marchandises	71
29. Aménager des consignes automatiques	72
30. Réaliser un inventaire des zones d'activités	73
31. Promouvoir l'intermodalité à travers l'usage du rail et de la voie d'eau	74
32. Favoriser l'acquisition et l'usage de véhicules propres pour le transport de marchandises	78

IV. Communiquer et fédérer les initiatives pour la mise en œuvre du PDU

33. Promouvoir les démarches de plans de mobilité, de Plan de Mobilité Employeur (PME) et de Plan de Déplacements Administration (PDA)	81
34. Promouvoir les démarches de Plan de Déplacements Établissements Scolaires (PDES)	82
35. Communiquer auprès des publics cibles pour les sensibiliser aux nouvelles mobilités	83
36. Communiquer sur une offre à destination des personnes extérieures au territoire	84

V. Assurer le suivi du plan de déplacements urbains

37. Mise en place d'un observatoire des déplacements	87
38. Mise en place d'instances de concertation pour le suivi du PDU	88

Conclusion	90
-------------------	-----------

Annexe 1 : tableau de suivi des actions	91
--	-----------

Annexe 2 : synthèse des résultats de l'EMC²	99
---	-----------

Introduction

1. Le PDU de 2018 : contexte et objectifs

ARTOIS MOBILITÉS

Artois Mobilités est un syndicat mixte qui regroupe trois intercommunalités :

- La Communauté d'Agglomération de Béthune-Bruay, Artois Lys Romane (CABBALR) ;
- La Communauté d'Agglomération de Lens-Liévin (CALL) ;
- La Communauté d'Agglomération Hénin-Carvin (CAHC).

Les agglomérations ont confié à Artois Mobilités la définition de la politique de transport et de mobilité. Le périmètre de compétence d'Artois Mobilités est appelé **ressort territorial**. Il se compose de 150 communes et couvre une population d'environ 650 000 habitants.

La création de la Communauté d'Agglomération Béthune-Bruay, Artois Lys Romane (CABBALR) le 1^{er} janvier 2017 a entraîné une extension du ressort territorial d'Artois Mobilités. Le PDU adopté en 2015 a donc été révisé pour prendre en compte de nouveaux enjeux liés à l'intégration de 35 communes. La version du PDU en vigueur a été adoptée par les élus du comité syndical le 20 décembre 2018. Le document couvre la période 2019-2030.

LE PLAN DE DÉPLACEMENTS URBAINS (PDU)

Les Plans de Déplacements Urbains (PDU) sont des documents d'urbanisme élaborés par les groupements de collectivités en charge des mobilités. Ces collectivités sont appelées **Autorités Organisatrices de la Mobilité (AOM)**.

La loi d'orientation des mobilités du 24 décembre 2019 rappelle l'obligation pour les Autorités Organisatrices de la Mobilité (AOM) dont le périmètre comporte plus de 100 000 habitants de se doter d'un tel document.

Ce plan fixe les **principes d'organisation de la mobilité des personnes et des marchandises, de la circulation et du stationnement sur le périmètre de l'AOM**. Il valorise également les actions portées par l'AOM et ses partenaires contribuant à la diminution des émissions de gaz à effet de serre liée au secteur des transports et à la lutte contre le changement climatique, la pollution de l'air et sonore ainsi qu'à la préservation de la biodiversité.

Le plan se décompose principalement en trois grandes parties :

1. Le **diagnostic** : état des lieux du territoire, de l'offre de transports et de services de mobilité, des pratiques de déplacements, du transport de marchandises, de l'accessibilité des zones d'activités et des impacts environnementaux.
2. Les **enjeux et objectifs** : rappel des problématiques de mobilité et de transports auxquelles est confronté le territoire. Traduction des enjeux en parts modales (taux d'utilisation d'un mode tel que le bus) fixées à échéance du document.
3. Les **actions** : liste des études et tâches à engager par l'AOM et ses partenaires pour atteindre les objectifs. Elles sont regroupées en axes thématiques.

Le Plan de Déplacements Urbains (PDU), comme de nombreux documents d'urbanisme, est soumis à évaluation environnementale à l'issue de sa période de validité. En 2024, Artois Mobilités a engagé une évaluation intermédiaire de son PDU pour apprécier les changements observés sur les pratiques de mobilité des habitants en lien avec les objectifs fixés. Cette évaluation correspond également à une obligation réglementaire qui prévoit une évaluation du plan tous les cinq ans [article L1214-8 du code des transports].

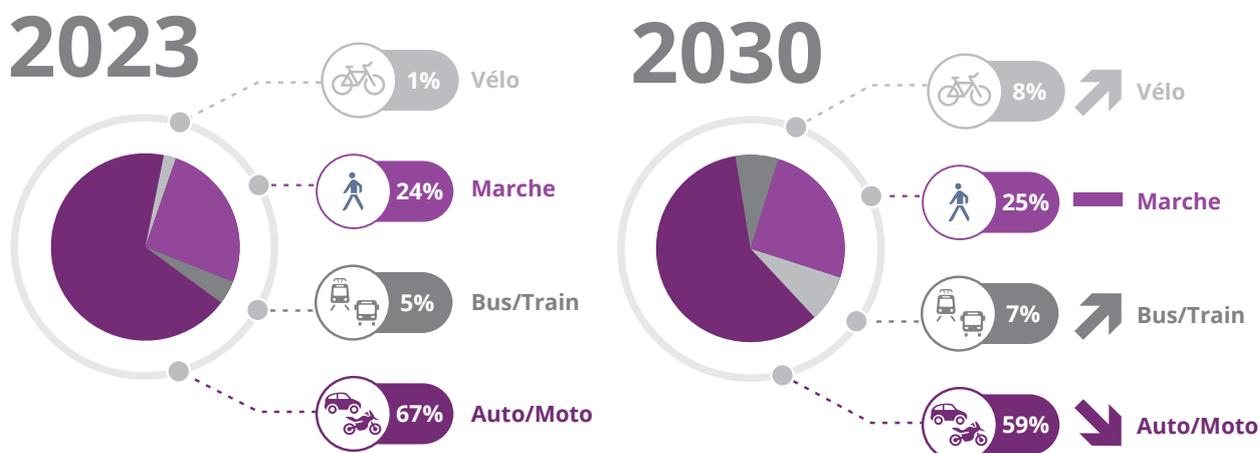
LE PLAN DE DÉPLACEMENTS URBAINS 2019-2030

L'état des lieux des déplacements et de la mobilité établissait les enseignements suivants :

- Une organisation spatiale fragmentée et multipolaire du territoire ;
- La voiture individuelle qui reste le mode de déplacement principal ;
- Un réseau routier encombré, mais pas encore saturé ;
- Un usage des transports en commun en progression ;
- Une pratique importante de la marche à pied, un usage du vélo encore marginal ;
- Des impacts environnementaux importants.

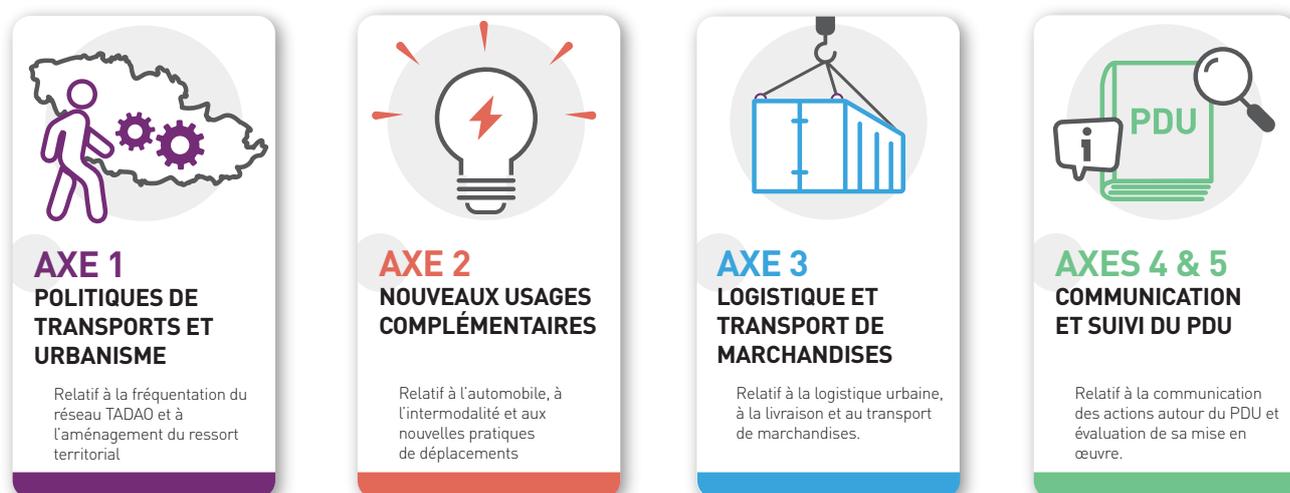
À partir du diagnostic plusieurs enjeux ont été définis :

- Mettre en cohérence l'aménagement du territoire et les transports en commun ;
- Faciliter les échanges vers les territoires voisins ;
- Agir pour un transport de marchandises plus multimodal ;
- Conforter la pratique de la marche à pied et du vélo ;
- Garantir un droit à la mobilité pour tous ;
- Communiquer et simplifier l'information auprès des habitants et usagers.



Dans le scénario retenu, en 2030, le volume de déplacements quotidiens réalisés par les habitants du ressort territorial d'Artois Mobilités reste inchangé (2,4 millions de déplacements quotidiens par jour). L'objectif est d'augmenter l'utilisation des transports en commun (de 4 à 7%) et l'usage du vélo (de 2 à 8%) tout en réduisant celui des véhicules motorisés (de 66 à 59%).

Le plan d'action du Plan de Déplacements Urbains est composé de cinq axes thématiques :



2. L'évolution des pratiques de mobilités

Pour évaluer les objectifs du plan et mesurer efficacement l'évolution des pratiques de mobilités des habitants du ressort territorial, Artois Mobilités a lancé en 2023 une Enquête Mobilité Certifiée Cerema (EMC²). Cette enquête avait un double objectif :

Mieux renseigner les habitudes de déplacements des habitants et mettre à jour les données de mobilité afin d'alimenter les études et documents de planification,

Mesurer l'impact du projet de Bus à haut niveau de Service (BHNS) et la refonte du réseau de transports en commun urbains Tadao en 2019.

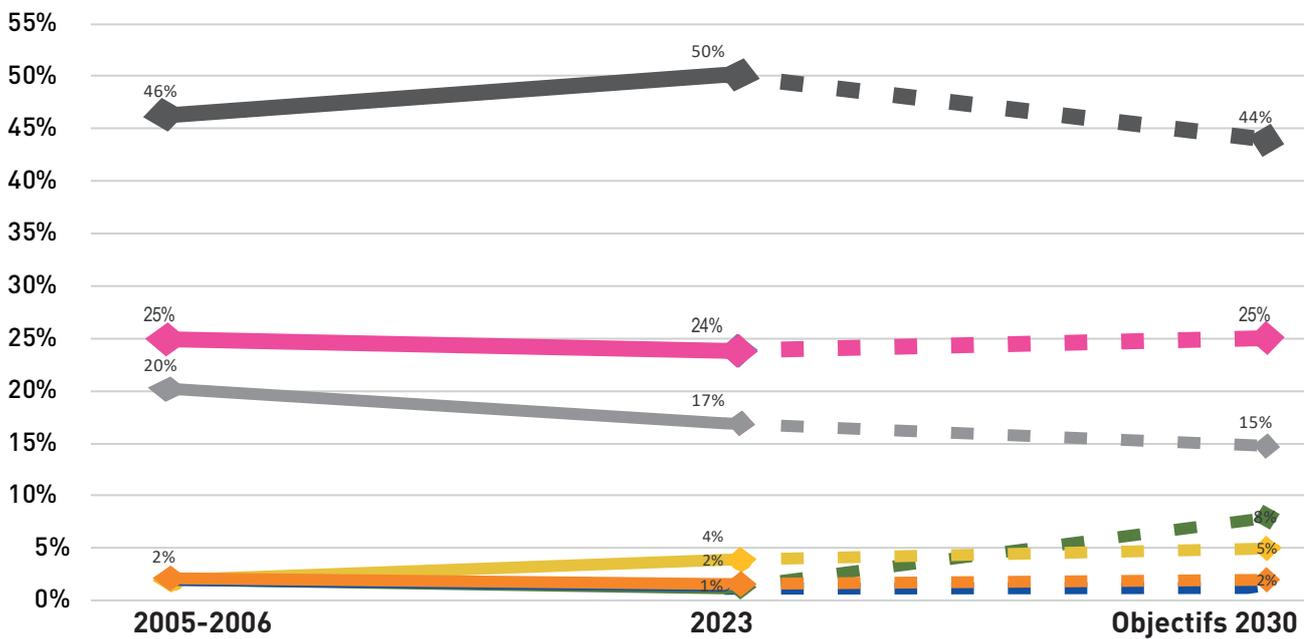
Au total, 3 250 ménages et 11 000 personnes ont été enquêtés entre janvier et mai 2023 dont 1 845 sur leurs déplacements du week-end.

Les tendances observées sont les suivantes :



Source : EMC² 2023 ; traitement Artois Mobilités

Évolution des parts modales



Voiture (conducteur) : +3,8 points

Vélo : -1 points

Voiture (passager) : -3,4 points

Marche à pied : -0,9 points

Tadao (réseau urbain) : +1,9 points

Autres modes : +0,9 points

Train et autres transports en commun : -0,3 points

■ ■ ■ objectifs du PDU

3. Méthode d'évaluation

La méthode d'évaluation du Plan de Déplacements Urbains s'appuie sur les 155 indicateurs de suivi définis pour chacune des 38 actions du plan d'actions. En effet, le PDU détermine les modalités de son évaluation qui prennent la forme d'indicateurs de suivi se rapportant chacun à une donnée en lien avec l'action. Par exemple, l'indicateur n°19 intitulé « fréquentation des lignes classiques » se rapporte au nombre de validations annuelles par type de lignes de bus en lien avec l'action 4 « Articuler l'offre classique avec les lignes structurantes ».

L'évaluation repose donc sur la collecte et le traitement de données de mobilité ou de thématiques relatives aux actions du PDU. Ces données font l'objet d'une comparaison dans le temps avec les données initiales du diagnostic établies lors de l'adoption du PDU en 2018. Il s'agit donc de mesurer l'évolution des données se rapportant à chacune des actions. Par exemple, l'indicateur n°85 « nombre de bornes de recharge de véhicules électriques en service » se rapporte à l'action 19 « Soutenir l'émergence de véhicules propres et de bornes de recharge ». Il permet de mesurer l'évolution du nombre d'Infrastructure de Recharge de Véhicule Électrique (IRVE) entre 2018 et 2024 à l'échelle du ressort territorial d'Artois Mobilités.

Les données pour chacun des indicateurs sont présentées dans ce rapport sous forme de graphiques, de tableaux ou de cartes. Elles sont issues de l'open data, de travail de terrain ou de diverses bases de données appartenant à des partenaires institutionnels.

Lorsqu'un indicateur n'a pas pu être renseigné, une justification est systématiquement apportée. La numérotation des indicateurs de suivi et leur ordre de présentation reprennent la même organisation que le Plan de Déplacements Urbains en 5 axes et 38 actions.

Le travail d'élaboration de ce rapport a été conduit par les services d'Artois Mobilités en partenariat avec les équipes de l'Agence d'Urbanisme de l'Artois.

En annexe de ce rapport, une synthèse sous forme de tableau permet d'évaluer l'état d'avancement de chacune des 38 actions du Plan de Déplacements Urbains 2019-2030.



I. Articuler transports et urbanisme pour faciliter les mobilités alternatives



CONTEXTE

Le ressort territorial d'Artois Mobilités se caractérise par une importante concentration de population (environ 650 000 habitants répartis sur 1 000 km²) et une organisation spatiale multipolaire : un réseau urbain fragmenté entre plusieurs pôles et d'importantes zones d'activités économiques situées en périphérie des espaces urbains.

RAPPEL DES ENJEUX

Une part importante de la population est en situation de démobilité : 17 % des personnes ne se déplacent pas ou peu dans la semaine, 19% des ménages n'ont pas de véhicule à disposition. Or, 68% des déplacements quotidiens sont réalisés à l'aide d'un véhicule motorisé. En outre, les transports sont le premier secteur émetteur de gaz à effet de serre dans la région des Hauts-de-France et 50% de ces émissions sont dues au seul usage de la voiture individuelle.

RAPPEL DES OBJECTIFS

- Doubler l'utilisation des transports en commun (TC) et atteindre 7% de part modale en 2030
- Proposer une offre en transport en commun performante grâce au projet BHNS « Bulles »
- Désenclaver les populations moins motorisées en offrant des solutions alternatives

RAPPEL DES ACTIONS

1. Contribuer à l'organisation territoriale par la mise en place d'axes TC structurants
2. Garantir les performances des axes de TC structurants pour assurer leur attractivité
3. Donner une nouvelle image au réseau de transport collectif
4. Articuler l'offre de transports en commun classique avec les lignes structurantes
5. Veiller à une amélioration continue des lignes classiques de transports en commun
6. Assurer un service dans les zones peu denses grâce au transport à la demande (TAD)
7. Mettre en place une tarification attractive
8. Connecter le territoire aux réseaux de transports métropolitain et régional
9. Faciliter la mobilité en Région Hauts-de-France
10. Penser un réseau accessible aux Personnes à Mobilité Réduite (PMR)
11. Créer et conforter les lieux d'intermodalité
12. Densifier autour des points stratégiques du réseau de transport collectif
13. Faire des pôles d'échanges des éléments de dynamisation urbaine
14. Lier urbanisation et mobilité en milieu rural et périurbain
15. Penser la mobilité comme une des bases du projet urbain



Sur la communauté d'agglomération de Béthune-Bruay, Artois Lys Romane, trois lignes de bus à haut niveau de service ont été mises en place en avril 2019 :

B2 Bulle 2 :
Beuvry <> Barlin ou Houdain

B4 Bulle 4 :
Beuvry <> Annezin

B6 Bulle 6 :
Bruay-La-Buissière <> Lillers

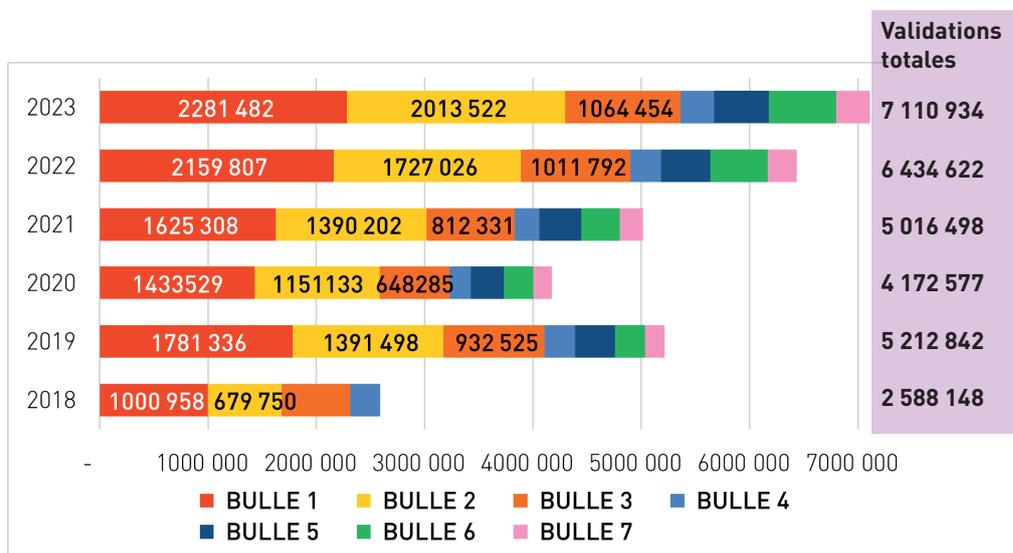
Ces lignes desservent les centres et les zones d'habitat les plus denses (Ballon à Beuvry, Mont Liébaut à Béthune...), les grands équipements (le stade du parc de Bruay, les cinémas...), les principales zones commerciales (La Rotonde, Actipolis, Porte Nord...), et les établissements publics majeurs (Hôpital de Beuvry, mairies, lycées, France Travail...).

INDICATEUR N°2 :

FRÉQUENTATION DES AXES STRUCTURANTS DE TRANSPORTS EN COMMUN

En six ans, la fréquentation des lignes structurantes du réseau de transports en commun a augmenté de 63%, passant de 2,5 millions en 2018 à 7,1 millions de validations annuelles en 2023. Ces lignes ont été transformées en avril 2019 en lignes de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS).

La hausse de la fréquentation observée sur la Bulle 6 en 2022 est en partie due à son extension entre Auchel et Lillers.

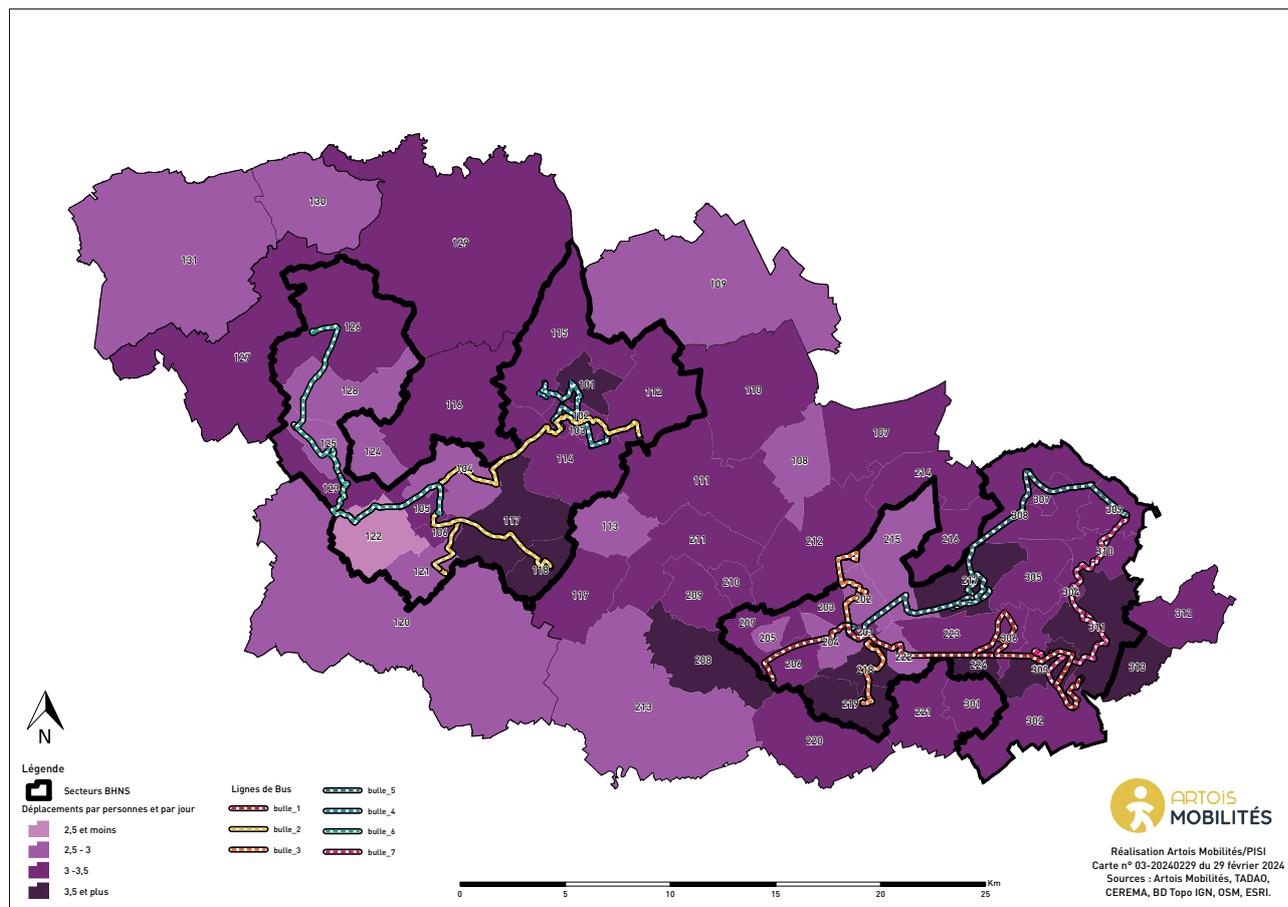


Source : Artois Mobilités, traitement Artois Mobilités



INDICATEUR N°3 :

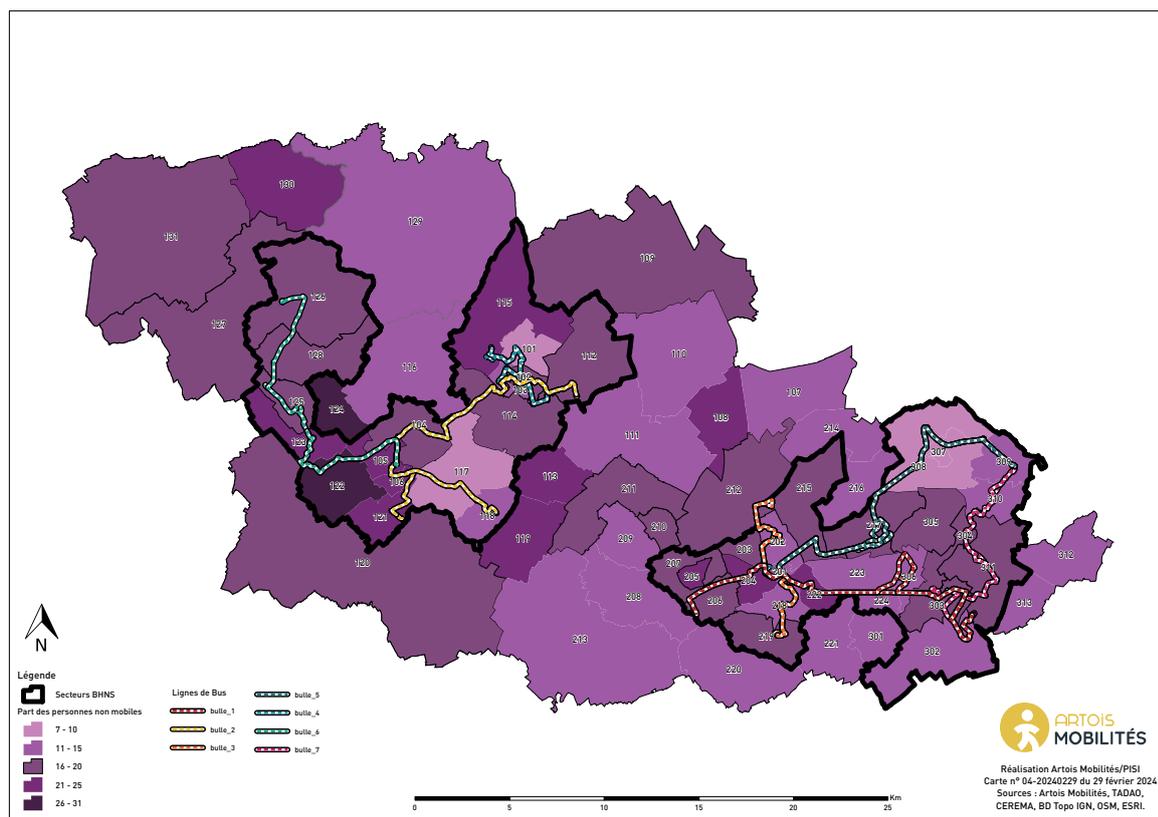
NOMBRE DE DÉPLACEMENTS PAR PERSONNE DANS LES ZONES DESSERVIES PAR LE BHNS



En 2023, un habitant du ressort territorial d'Artois Mobilités se déplace en moyenne 3,2 fois par jour contre 4 fois en 2006. Les habitants des communes desservies par le Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) se déplacent en moyenne 3,25 fois par jour contre 3,10 dans le reste du ressort territorial.

INDICATEUR N°4 :

PART DES PERSONNES PEU MOBILES DESSERVIES PAR LE BHNS



On observe que les secteurs où la part des personnes dites «immobiles» est faible, c'est-à-dire ceux ne se déplaçant pas ou très peu durant la semaine, correspondent à des pôles urbains : Béthune (Centre) 9%, Lens (Gare) 10 % soit à des zones d'emploi majeures, Ruitz 9%, Courcelles-lès-Lens 10% et Noyelles-Godault 10%. À l'inverse, les secteurs où les immobiles sont plus nombreux, sont périurbains éloignés ou urbains classés en politique de la ville : Liévin (Marichelles) 24%, Houdain 25% et Divion 31%.

INDICATEUR N°5 :

PART DES MÉNAGES MOTORISÉS DANS LES ZONES DESSERVIES PAR LE BHNS

À l'échelle du ressort territorial d'Artois Mobilités, le taux de ménages motorisés est de 81% au 1^{er} janvier 2020, représentant environ 221 000 ménages. Dans les communes desservies par les lignes Bulles, le taux s'élève à 78%, soit 138 000 ménages concernés. Depuis le 1^{er} janvier 2006, ce taux est en augmentation constante, passant de 77 à 81% à l'échelle d'Artois Mobilités et de 74 à 78 % dans les communes desservies par les lignes Bulles. (Il est à noter que les données INSEE sont fixées au 1er janvier de l'année concernée).

Évolution de la part et du nombre de ménages motorisés entre 2006 et 2020



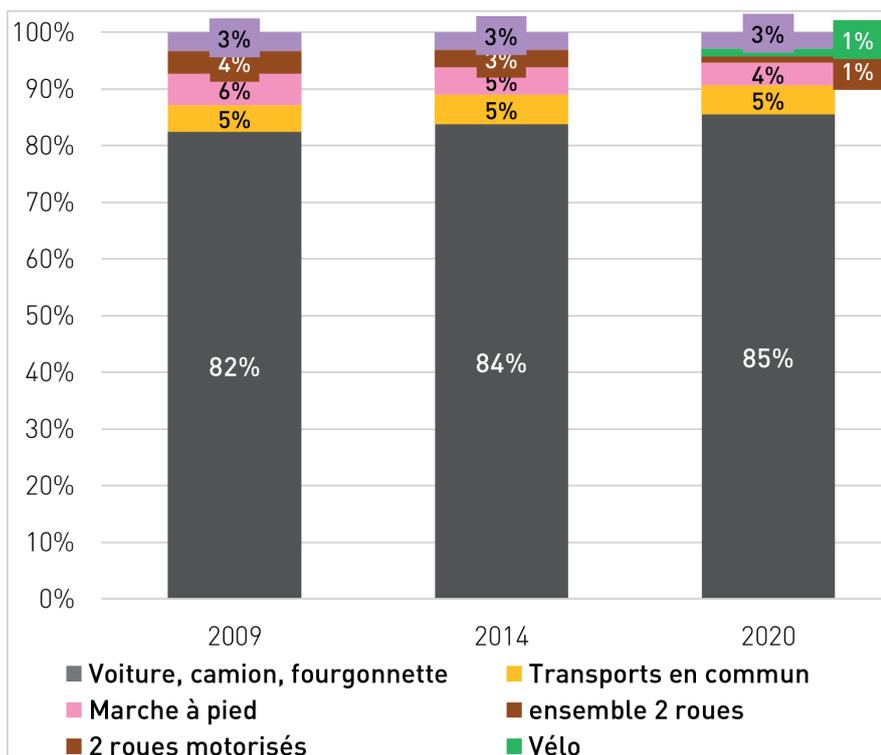
■ Communes desservies par le BHNS
■ Ressort territorial d'Artois Mobilités

D'après les données de l'enquête mobilité, le nombre de véhicules par ménage est passé de 1,26 en 2005 à 1,32 en 2023 sur la CABBLAR (+4,4%) et de 1,12 à 1,18 pour LL/HC (+5,4%).

INDICATEUR N°6 :

PARTS MODALES DES DÉPLACEMENTS DES HABITANTS DES ZONES DESSERVIES PAR LE BHNS

Les déplacements domicile-travail (INSEE)

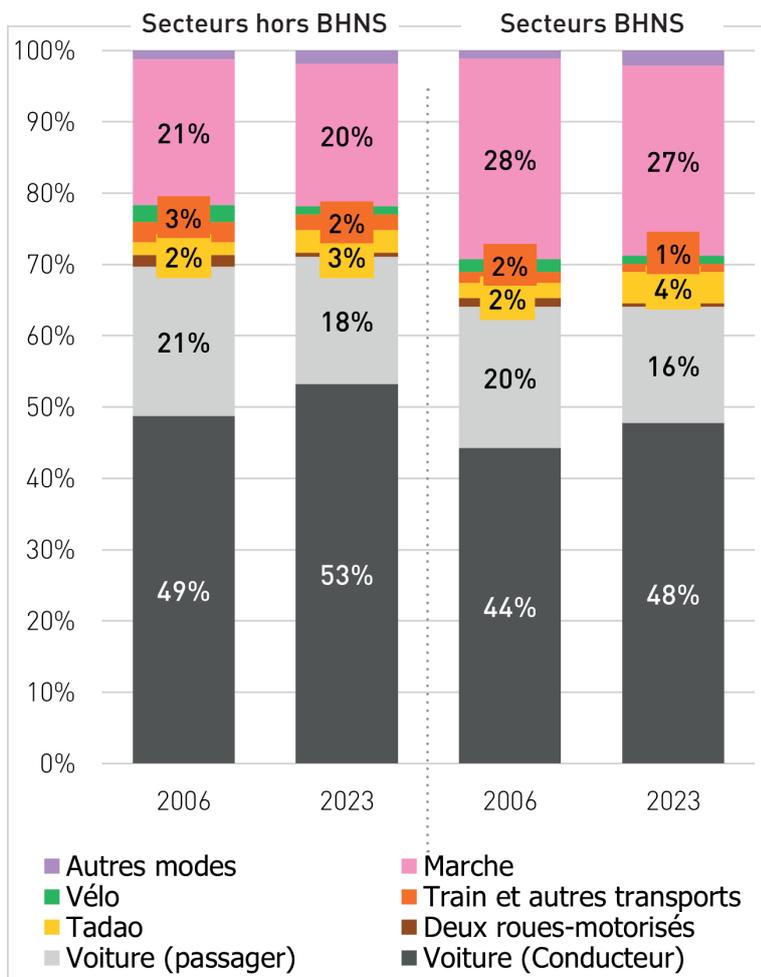


La voiture est le mode de transport le plus utilisé pour les trajets domicile-travail, à hauteur de 85% à l'échelle Artois Mobilités au 1^{er} janvier 2020, suivi des transports en commun (5%), de la marche (4%), du vélo (1%) et des 2 roues motorisés (à 1%). Depuis 2009, la part de l'usage de la voiture augmente, passant de 82% à 85%.

Sur la même période, la part des transports en commun est stable à 5%. Concernant la marche à pied, on note une baisse de la part modale de 6 à 4%. Il est à noter que le vélo est compris dans l'ensemble 2 roues pour les années 2009 et 2014. Ces mêmes parts se reflètent également au sein des 3 EPCI avec pour seule différence, au niveau de la CAHC, une part des transports en commun un peu plus importante (à hauteur de 7%) au 1^{er} janvier 2014 et 2020.



Les déplacements tous motifs (EMC²)



Source : EMC² 2023 ; traitement Artois Mobilités

Les données de l'enquête mobilité certifiée Cerema (EMC²) en 2023, tous motifs confondus, mettent également en évidence la place majoritaire de la voiture dans les déplacements quotidiens que ce soit dans les secteurs desservis par le BHNS à hauteur de 64 % ou ceux non desservis à 73%.

La marche est davantage utilisée dans les secteurs desservis par le BHNS (28%), qui correspondent à des zones plutôt densément peuplées et urbaines. Elle concerne près d'un quart des déplacements réalisés dans ces secteurs.

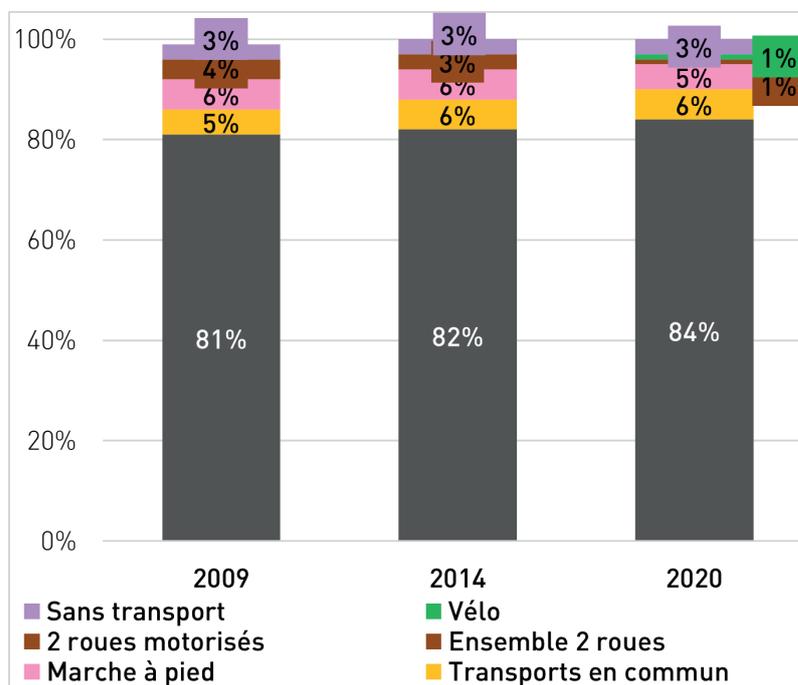
L'usage de la voiture (passager) reste important, à hauteur de 17% à l'échelle du ressort territorial.

Les transports en commun représentent en moyenne environ 5% du volume global de déplacements. La part du réseau de transport en commun urbain est plus importante dans les secteurs desservis par BHNS, le train et les autres transports routiers de voyageurs sont davantage utilisés dans les autres secteurs (2% contre 1% pour les secteurs desservis par le BHNS).

La part modale du vélo est identique à celle observée précédemment par les données INSEE, de l'ordre de 1%. Enfin, les deux roues motorisées sont davantage utilisées dans les secteurs non desservis par le BHNS qui correspondent à des zones moins densément peuplées.

Les déplacements domicile-travail (INSEE) à l'échelle des communes desservies par le BHNS

Pour les actifs résidant dans les zones desservies par le BHNS, l'usage de la voiture est majoritaire (84% en 2020 contre 81% en 2009) en corrélation avec l'évolution de la motorisation des ménages. Concernant les autres modes, on peut noter une légère progression de la part des transports en commun (6% en 2020 contre 5% en 2009) et une baisse de la part de la marche à pied (6 à 5%).



Source : Insee RP 2009-2020, traitement AULA

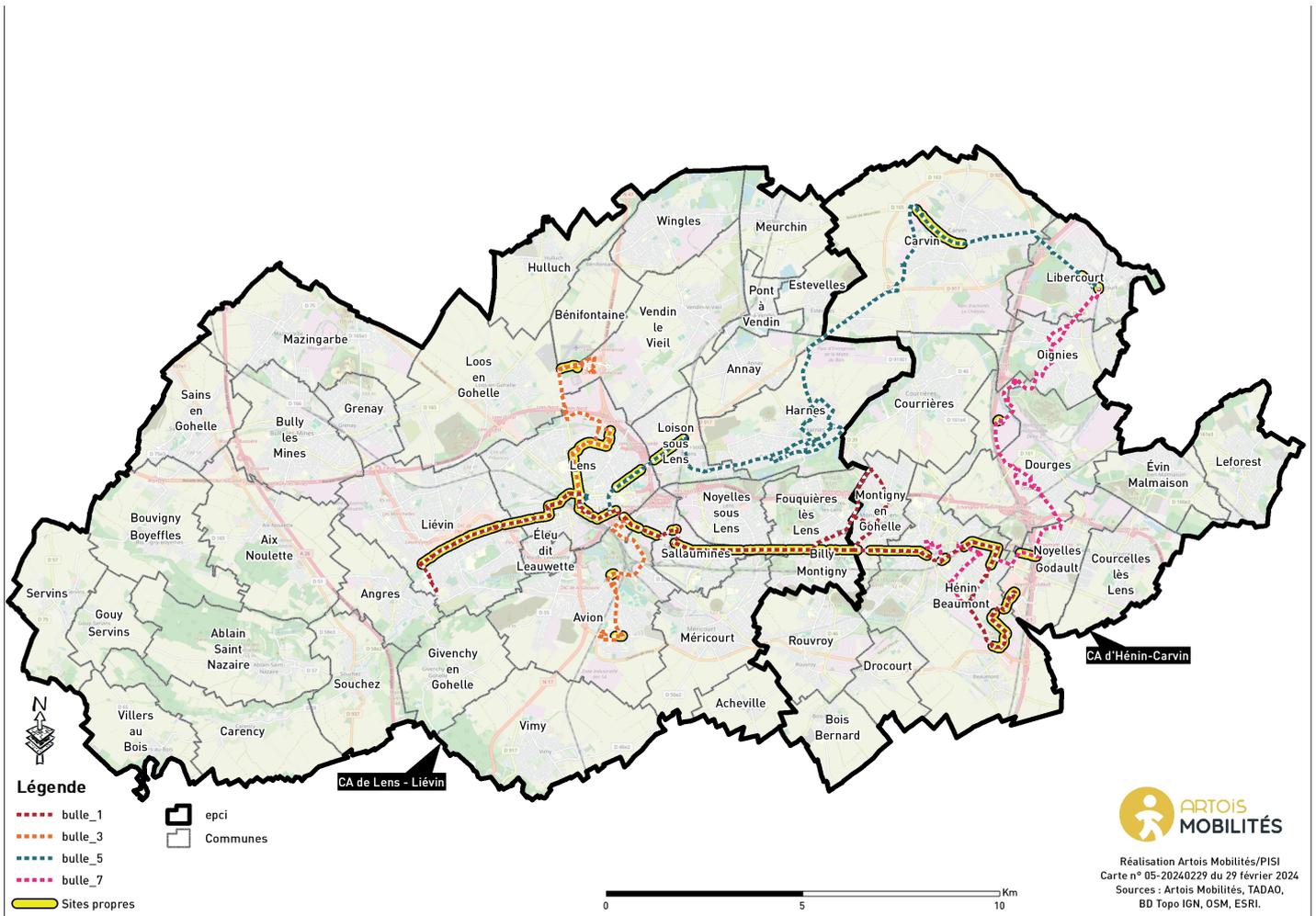


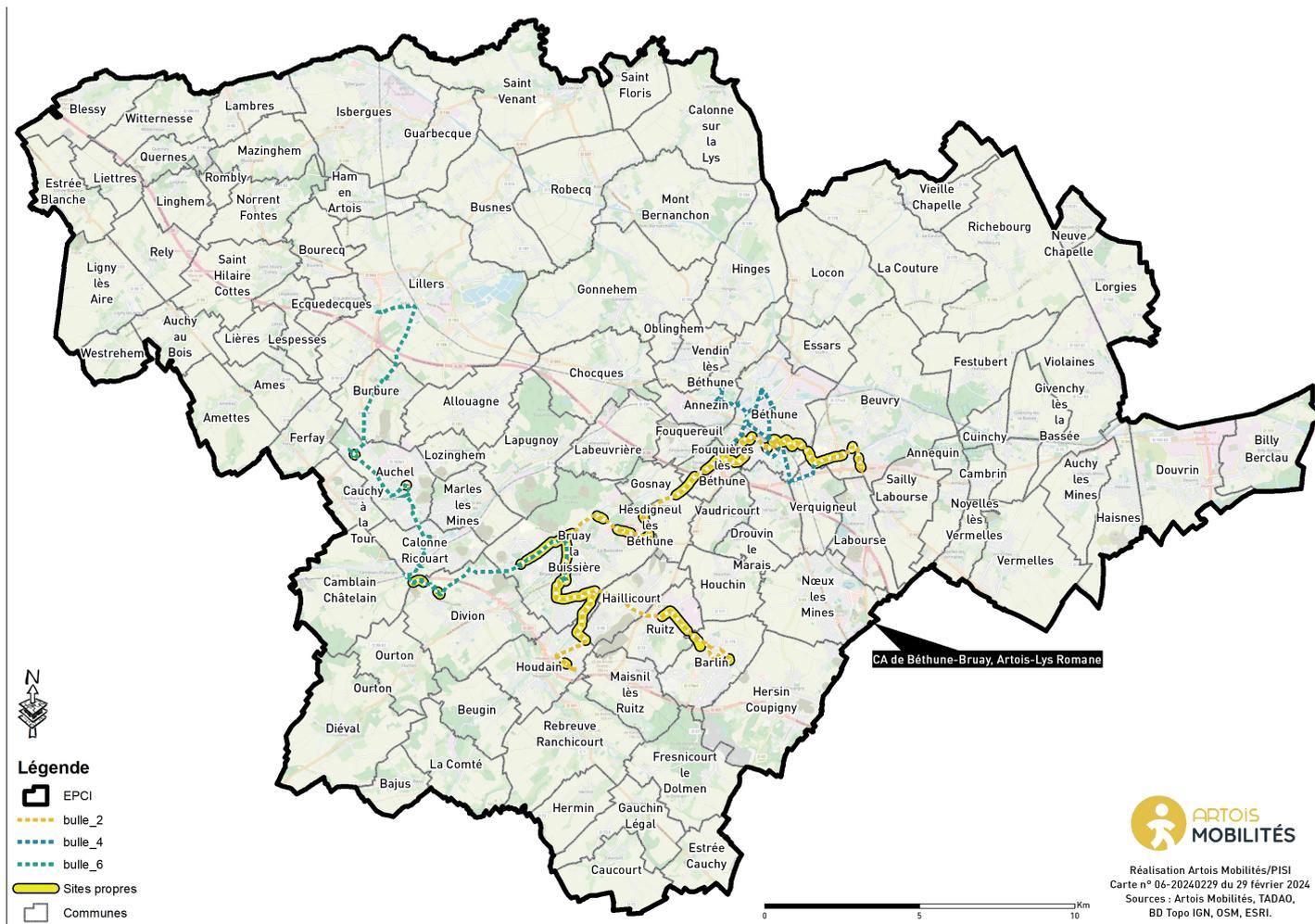
RAPPEL DE L'OBJECTIF

- Créer des axes structurants ayant des performances : attractives pour les usagers et garanties à toute heure de fonctionnement liée à la réalisation de sites propres.

INDICATEUR N°7 :

NOMBRE DE KILOMÈTRES DE SITES PROPRES - VOIES BUS DÉDIÉES





Au total 130 kilomètres de sites propres ont été aménagés par Artois Mobilités dans le cadre du projet de lignes de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS). Parmi ces aménagements, on trouve des voies bidirectionnelles, unidirectionnelles, des contournements de carrefours à feux et des traversées de giratoire.

Sites propres sur l'itinéraire de la ligne :



* de voies en site propre

INDICATEUR N°8 :

NOMBRE DE CARREFOURS RÉAMÉNAGÉS EN PRIORITÉ BUS



Source : Artois Mobilités (au 1^{er} janvier 2024)

Sur le ressort territorial, il existe 194 carrefours à feux avec priorité « bus » répartis sur 27 communes. Ces dispositifs sont situés aux intersections sur le tracé des lignes de BHNS et permettent d'optimiser le temps de parcours. La Bulle 1 est la mieux dotée avec 68 carrefours aménagés. Les communes de Lens (31) et Bruay-la-Buissière (17) sont les plus équipées. La Bulle 4 ne dispose pas de ce type de dispositif.



INDICATEUR N°10 :

ÉVOLUTION DES VITESSES COMMERCIALES

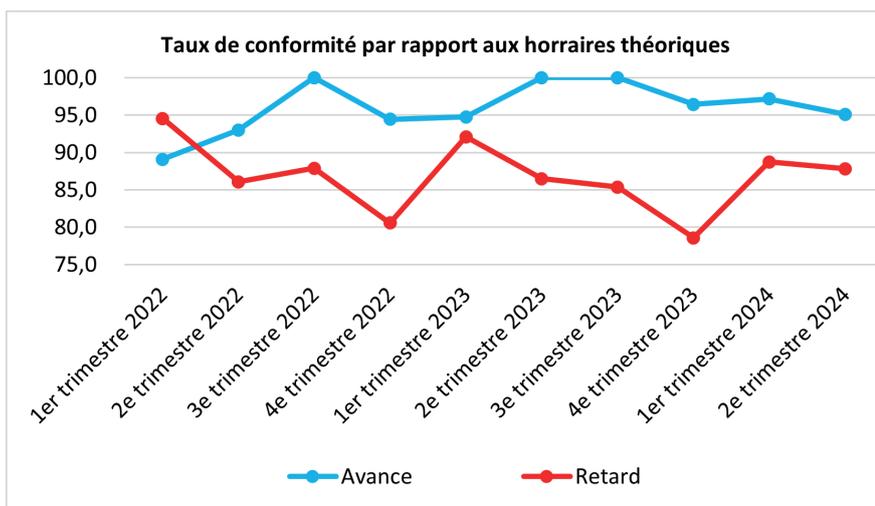


Moyenne des vitesses commerciales par lignes BHNS - source : système d'aide à l'exploitation du réseau - Artois Mobilités

Les vitesses commerciales des lignes BHNS peuvent varier en fonction de différents paramètres : longueur du tracé, présence d'aménagement ou de facilité d'insertion dans le réseau routier, trafic en heures de pointe etc. (cf. indicateur n°21).

INDICATEUR N°11 :

RÉGULARITÉ DES COURSES



La régularité des courses est évaluée par le biais de contrôles contradictoires menés sur le terrain avec les équipes du délégataire.

Le taux de conformité n'est donc pas une donnée exhaustive. Mais il permet d'établir une estimation de la régularité des courses en comparant les horaires théoriques à ceux du passage réel du véhicule.

La moyenne du taux de conformité entre le 1er semestre 2022 et 2024 est d'environ 88,5% pour les retards et 97% pour les avances.

source : Contrôle Qualité

INDICATEUR NON RENSEIGNÉ :



Données inexistantes

Indicateur n°9 : Suivi de traitement des points durs et résorption des difficultés

Motif : On ne connaît pas de manière exhaustive le nombre de points durs. Un travail de recensement et de caractérisation de ces points durs est à mener avec le délégataire.

3

Donner une nouvelle image au réseau de transport collectif

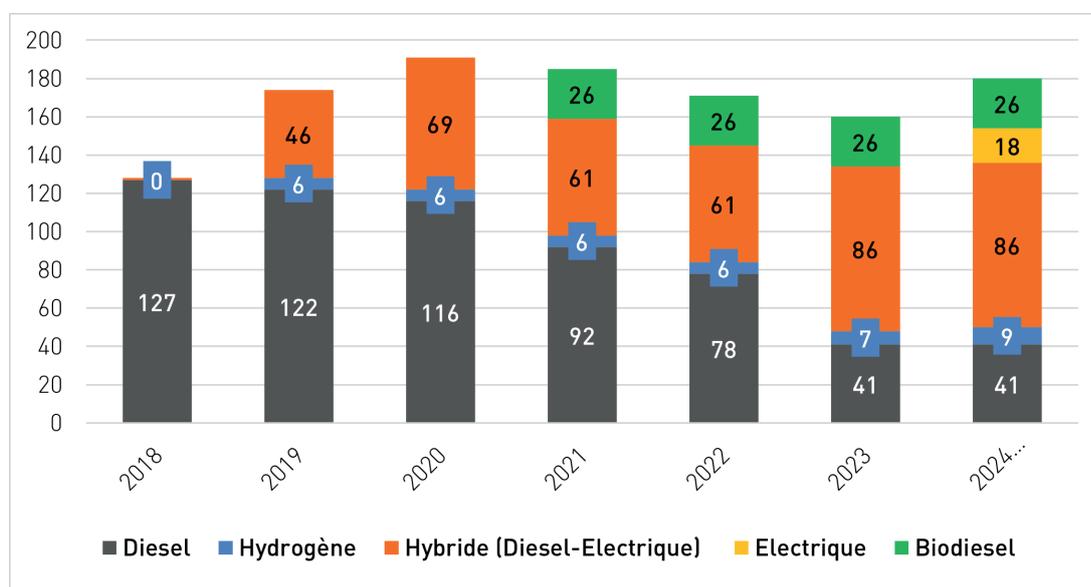


RAPPEL DES OBJECTIFS

- Donner une lisibilité et valoriser les axes structurants de transports en commun 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

INDICATEUR N°12 :

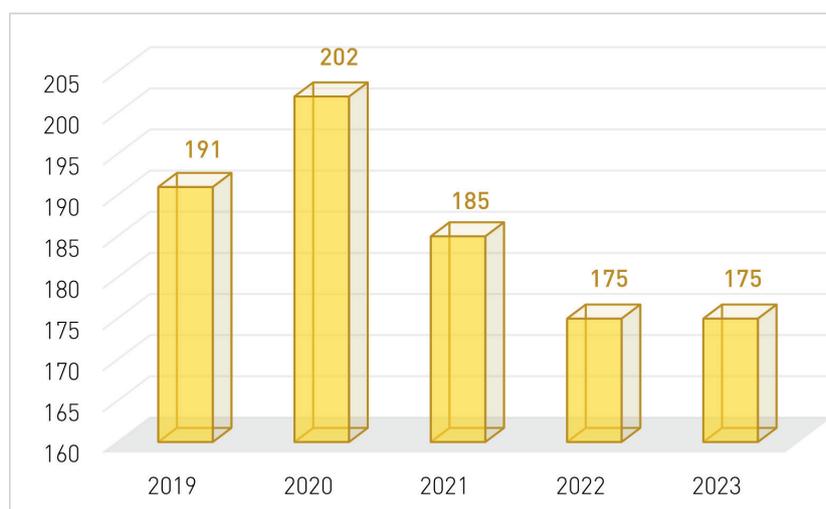
PART DES BUS DU PARC UTILISANT UNE MOTORISATION INNOVANTE



Parmi les véhicules du parc dit « en propre », c'est-à-dire ceux dont Artois Mobilités est propriétaire, le nombre de bus ayant une motorisation uniquement diesel a été divisé par deux en 6 ans. Conformément à ses obligations, Artois Mobilités a entamé dès 2019, dans le cadre du projet BHNS, la transition énergétique de son parc en diversifiant la motorisation de ses véhicules (hybride, hydrogène) et en recourant à des carburants alternatifs (biodiesel). Une nouvelle étape sera franchie en 2024 avec l'acquisition de 18 bus électriques.

INDICATEUR N°13 :

NOMBRE DE BUS DISPOSANT DE L'INFORMATION VOYAGEUR



En 2019, Artois Mobilités a fait l'acquisition d'un nouveau système d'aide à l'exploitation et à l'information voyageurs (SAEIV), qui a été déployé progressivement sur l'ensemble du parc de véhicules.

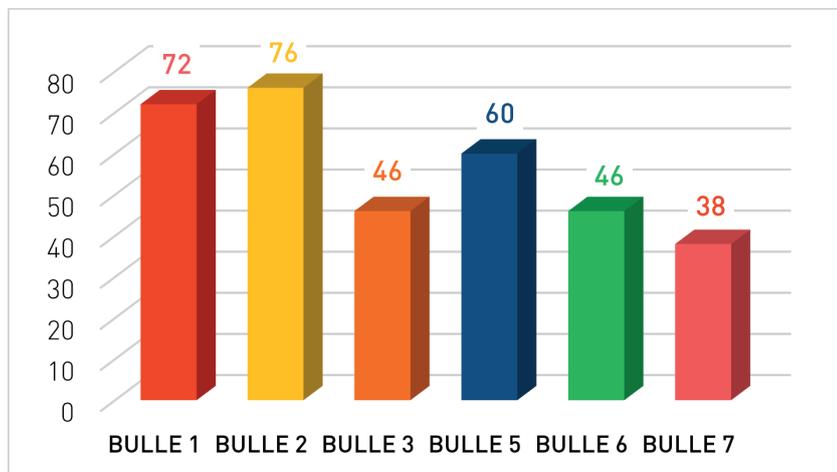
Le nombre de véhicules équipés indiqués ci-contre correspond au nombre de midibus, bus standards et articulés du parc « en propre » car l'ensemble des véhicules dispose d'un dispositif d'information voyageur depuis 2019 hormis les minibus qui effectuent des courses dédiées aux personnes en situation de handicap (cf. indicateur n°44).

Source : Artois Mobilités traitement Artois Mobilités



INDICATEUR N°14 :

NOMBRE DE STATIONS DISPOSANT DE L'INFORMATION VOYAGEUR



En 2023, sur les près de 3 000 points d'arrêts du réseau Tadao, 338 sont équipés de bornes d'information voyageurs (BIV). Ces arrêts sont situés sur les lignes de Bus à Haut Niveau de Service, hormis la Bulle 4 qui n'a pas bénéficié d'aménagements spécifiques de ce type. Les lignes Bulle 1 et 2 représentent à elles seules près de la moitié de l'information voyageur dynamique du réseau (44% des BIV).

Source : Artois Mobilités

INDICATEUR N°15 :

SATISFACTION DES USAGERS (VIA LES ENQUÊTES MENÉES PAR LE DÉLÉGATAIRE)

À noter que le délégataire procède régulièrement à des enquêtes de satisfaction auprès des usagers du réseau Tadao.



Année de l'enquête	2019	2022
Note attribuée par les usagers aux lignes BHNS	7,7 / 10	8,2 / 10

Source : Transdev Artois-Gohelle ; enquête satisfaction 2019 et 2022 ; traitement AM62

4

Articuler l'offre classique avec les lignes structurantes

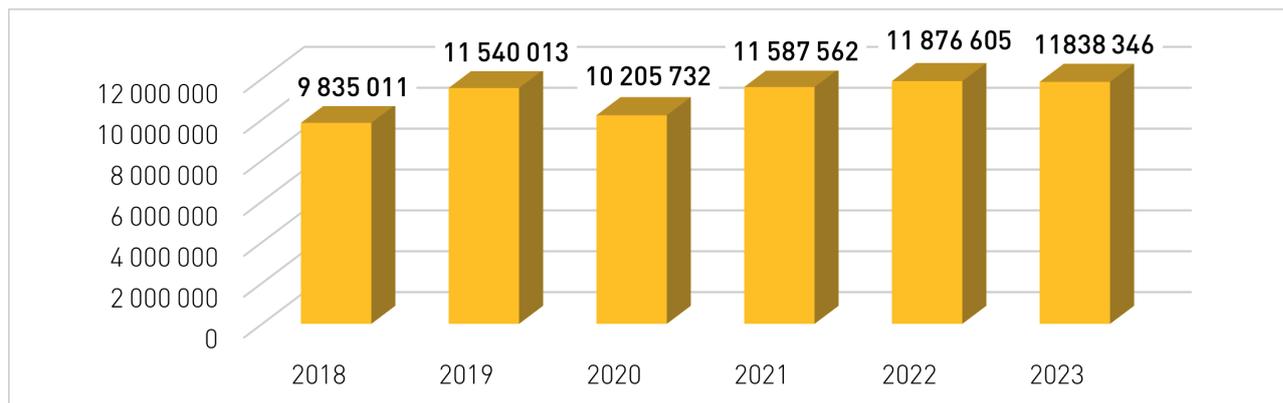


RAPPEL DES OBJECTIFS

- 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.

INDICATEUR N°16 :

ÉVOLUTION DE L'OFFRE SUR LES LIGNES CLASSIQUES EN NOMBRE DE KILOMÈTRES COMMERCIAUX

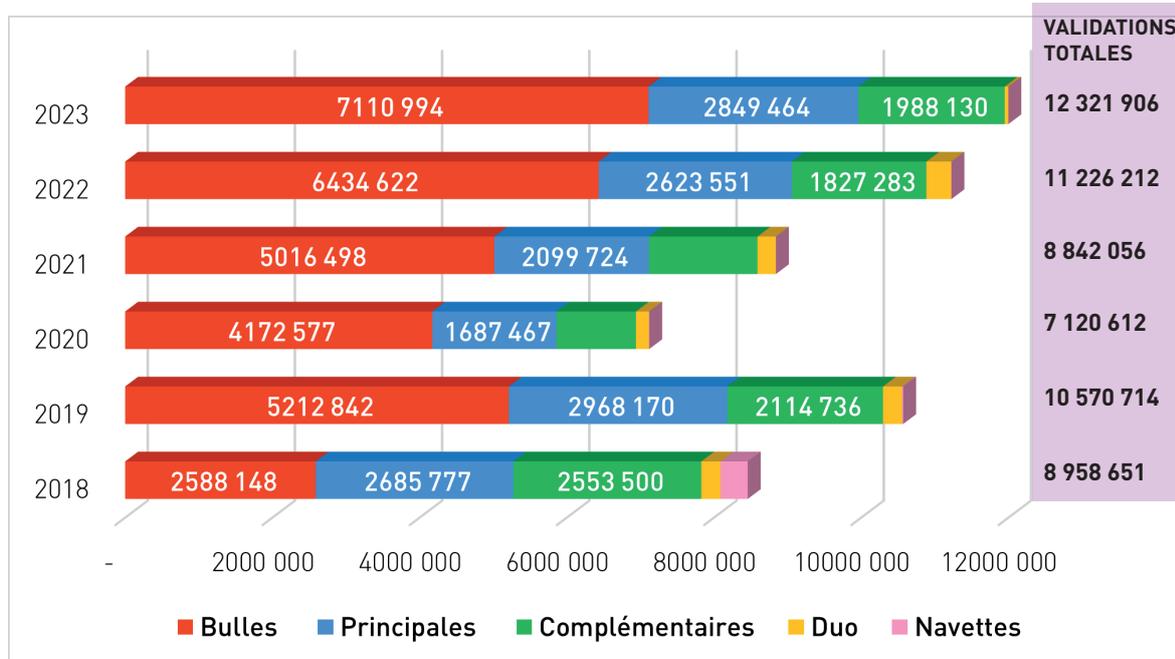


L'augmentation de l'offre en 2019 correspond au lancement du nouveau réseau et la mise en place des lignes de Bus à Haut Niveau de Services (BHNS). La baisse en 2020 est liée à la diminution pendant la période COVID.

Source : Artois Mobilités ; traitement Artois Mobilités

INDICATEUR N°19 :

FRÉQUENTATION DES LIGNES DE BUS EN NOMBRE DE VALIDATIONS ANNUELLES

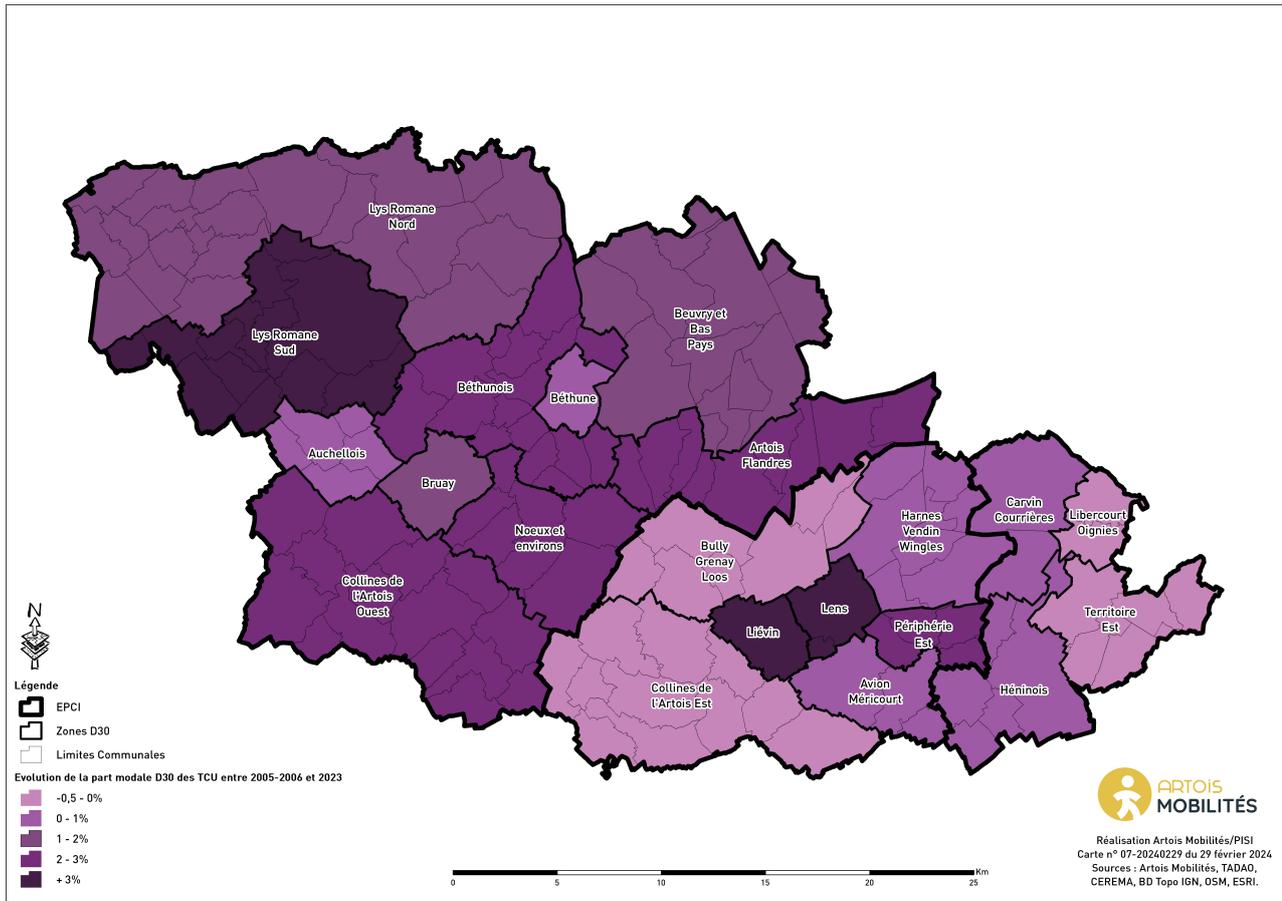


Source : Artois Mobilités – données d'exploitation du réseau Tadao 2018-2023 ; traitement Artois Mobilités

En 2018, seules quatre lignes « Bulles » préexistaient au projet de BHNS, le reste de l'offre (principales, complémentaires, navettes...) constituait près de 70% de la fréquentation du réseau. En 2023, les sept lignes « Bulles » représentent plus de la moitié de la fréquentation annuelle (57%) avec plus de 7 000 000 de validations. La fréquentation globale du réseau a connu une baisse en 2020 due à la situation sanitaire. En 2023, plus de 12 321 906 validations ont été comptabilisées contre 8 458 651 en 2018.

INDICATEUR N°20 :

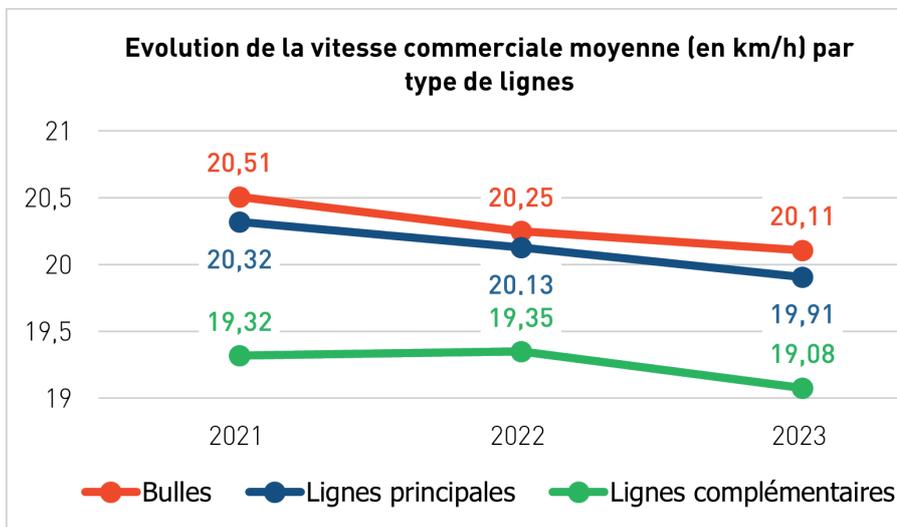
ÉVOLUTION DU NOMBRE DE DÉPLACEMENTS TCU ET DE LA PART MODALE TCU



L'usage du réseau de transport en commun urbain* est en hausse ou en stagnation sur l'ensemble du ressort territorial. En moyenne l'utilisation a progressé de deux points par rapport à 2006. On observe des évolutions plus importantes dans les secteurs urbains concernés par le projet de BHNS (Lens, Liévin, Sallaumines...) et sur l'agglomération de Béthune-Bruay où le réseau de transports en commun n'était pas aussi développé et ne couvrait pas l'ensemble du périmètre en 2005.

* TCU

INDICATEUR N°21 : **ÉVOLUTION DE LA VITESSE COMMERCIALE HORS AXE STRUCTURANT**



Entre 2021 et 2023, l'évolution des vitesses commerciales du réseau est en légère baisse.

Les lignes BHNS qui bénéficient d'aménagements dédiés sont moins impactées que le reste du réseau et disposent de vitesse commerciale plus élevée que les autres lignes du réseau Tadao.

Cette diminution est une moyenne qui peut varier d'une ligne à une autre.

Source : Artois mobilités – données du SAE ; traitement Artois Mobilités



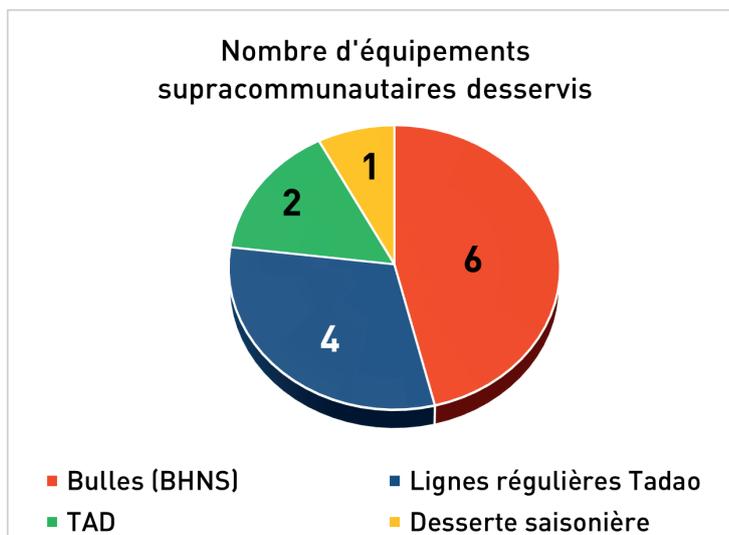
INDICATEUR N°22 :

EXISTENCE DE LIAISONS DIRECTES EN TRANSPORT COLLECTIF VERS DE GRANDS ÉQUIPEMENTS

Le PDU définit 13 équipements touristiques ou de loisirs d'intérêt supracommunautaire :

- 3 parcs de loisirs : Loisinord à Nœux-les-Mines, Calonnix à Calonne-Ricouart et l'Olhain à Fresnicourt-le-Dolmen.
- 2 parcs urbains : La Glissoire à Avion et le parc des îles à Hénin-Beaumont
- 4 équipements sportifs : le stade couvert régional à Liévin, le stade Bollaert-Delelis à Lens, le centre technique La Gaillette à Avion, le stade vélodrome à Bruay-la-Buissière
- 4 équipements touristiques : le 9-9bis à Oignies, le Louvre-Lens à Lens, le mémorial canadien à Givenchy, le muséal 14-18 à Souchez.

L'ensemble des équipements identifiés est desservi par une offre de transport : BHNS, lignes classiques, TAD. Seul le parc d'Olhain bénéficie d'une desserte saisonnière l'été uniquement.



Source : Artois Mobilités, réseau Tadao au 01/01/24
traitement Artois Mobilités

INDICATEUR N°23 :

SATISFACTION DES USAGERS

À noter que le délégataire procède régulièrement à des enquêtes de satisfaction auprès des usagers du réseau Tadao.



Année de l'enquête	2019	2022
Note attribuée par les usagers à l'ensemble du réseau	7,6 / 10	8,1 / 10

INDICATEUR N°24 : **NOMBRE DE POINTS DE CORRESPONDANCE ENTRE LES LIGNES BHNS ET LES LIGNES CLASSIQUES**



Source : Artois Mobilités ; traitement AM62 ; hors TAD, CS et navette

INDICATEURS NON RENSEIGNÉS :



Non pertinents

Indicateur n°17 : Nombre de kilomètres de sites propres dédiés aux lignes classiques

Indicateur n°18 : Évolution du nombre de carrefours en priorité bus dédiés aux lignes classiques

Motif : les lignes classiques (hors BHNS) ne sont pas autorisées à utiliser les aménagements dédiés comme les carrefours à feux prioritaires ou les voies en site propre.

5

Veiller à une amélioration continue des lignes classiques

RAPPEL DES 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).
- Mettre en œuvre des aménagements permettant d'améliorer la circulation des bus sur le ressort territorial

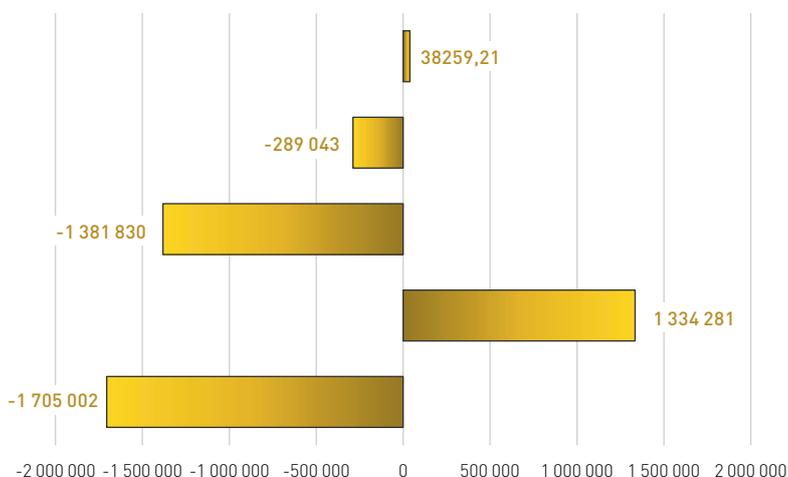


INDICATEUR N°25 :

VOLUME KILOMÉTRIQUE DES AJUSTEMENTS ANNUELS DE L'OFFRE

La baisse du volume kilométrique en 2020 est consécutive à la réduction de l'offre en période de confinement durant la période de crise sanitaire.

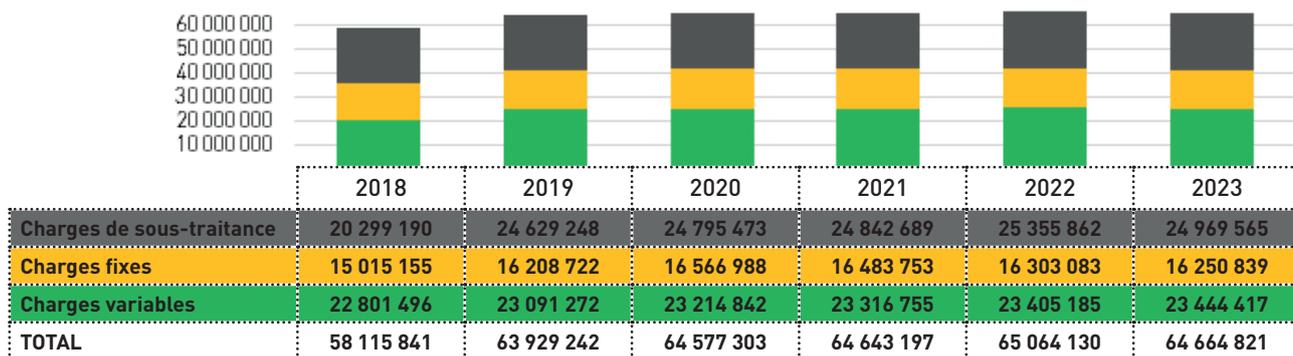
L'évolution du nombre de kilomètres commerciaux peut varier d'une année sur l'autre en fonction de différents facteurs : certains externes comme le nombre de jours fériés en semaine par an, des manifestations sportives ou culturelles, mais aussi des facteurs internes liés à des modifications de l'offre Tadao.



Source : Artois Mobilités ; traitement Artois Mobilités ; hors TAD et circuits scolaires

INDICATEUR N°27 :

MONTANT DU FORFAIT DE CHARGE VERSÉ AU DÉLÉGATAIRE DANS LE CADRE DE LA DSP



Source : Artois Mobilités ; traitement AM62 ; en € (HT) valeur de 2016

INDICATEUR NON RENSEIGNÉ :



Données inexistantes

Indicateur n°26 : Tableau de suivi des points durs du réseau

Motif :

Les points durs sont identifiés par le délégataire sur certaines lignes régulières et services à la demande. Il n'existe pas de base de données systématique de ces points durs à l'échelle du réseau.

6

Assurer un service y compris dans les zones peu denses grâce au transport à la demande (TAD)



RAPPEL DES OBJECTIFS

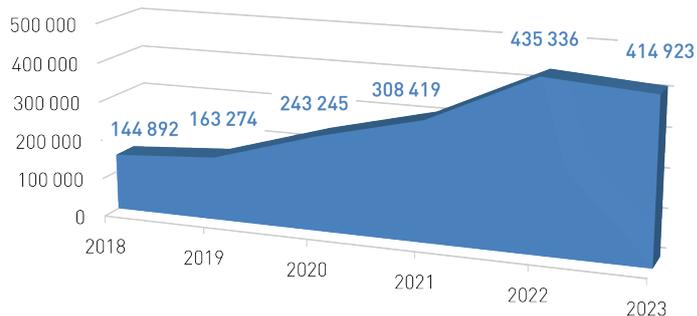
- Optimiser l'offre de transport à la demande, complémentaire de l'offre des lignes régulières et qui répond à la notion de bassin de déplacements ;
- Optimiser les connexions des services de transport à la demande avec les lignes régulières ;
- Améliorer les temps d'attente à la plate-forme de réservation.

INDICATEUR N°28 :

VOLUME KILOMÉTRIQUE DES AJUSTEMENTS ANNUELS DE L'OFFRE

Évolution du nombre de kilomètres commerciaux par an sur les services de TAD

Source : Artois Mobilités

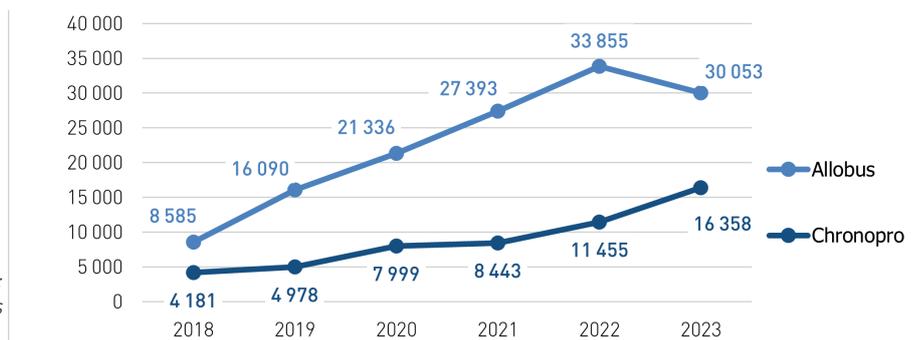


INDICATEUR N°29 :

FRÉQUENTATION SPÉCIFIQUE DU SERVICE DE TRANSPORT À LA DEMANDE

Évolution de la fréquentation des services de TAD

Source : Artois Mobilités



INDICATEUR N°30 ET 31 :

NOMBRE DE RÉSERVATIONS AUPRÈS DU SERVICE DE TRANSPORT À LA DEMANDE ET TAUX DE GROUPEMENT MOYEN DES COURSES

Année	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Réservation	10 570	15 346	16 235	22 202	26 665	28 614
Taux de garage	2,16	2,05	1,91	2,06	2,16	2,83

Source : Artois Mobilités

On observe une augmentation continue du nombre de kilomètres commerciaux réalisés en lien avec la croissance de la fréquentation des services à la demande : Allobus qui permet le rabattement depuis une zone définie vers un pôle générateur comme un centre-ville et Chronopro qui permet des connexions depuis certaines gares vers les zones d'activités économiques. Le nombre de réservations entre 2018 et 2022 est lui aussi en forte hausse (+17 000 réservations entre 2019 et 2022), ce qui coïncide avec l'augmentation du nombre de validations constatée. Plusieurs facteurs peuvent expliquer cet essor du transport à la demande notamment la création de la zone F de l'Allobus en 2021.

INDICATEUR N°32 : NOMBRE DE VÉHICULES AFRÉTÉS POUR LES SERVICES DE TAD

Année	2023	2024
Nombre de véhicules des sous-traitants affectés au service ALLOBUS	21	30

* à partir du 1er septembre 2024

Source et traitement : Artois Mobilités - données annuelles d'exploitation 2018-2022

7

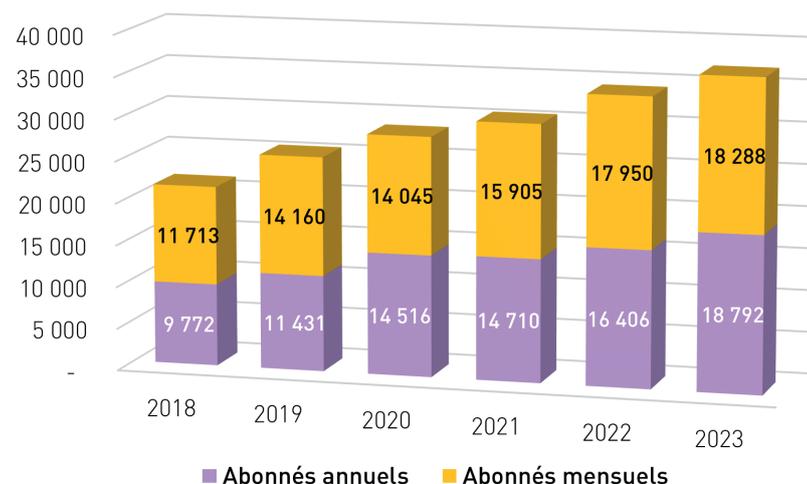
Mettre en place une tarification attractive

RAPPEL DES OBJECTIFS

- 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.



INDICATEUR N°33 : ÉVOLUTION DU NOMBRE D'ABONNÉS

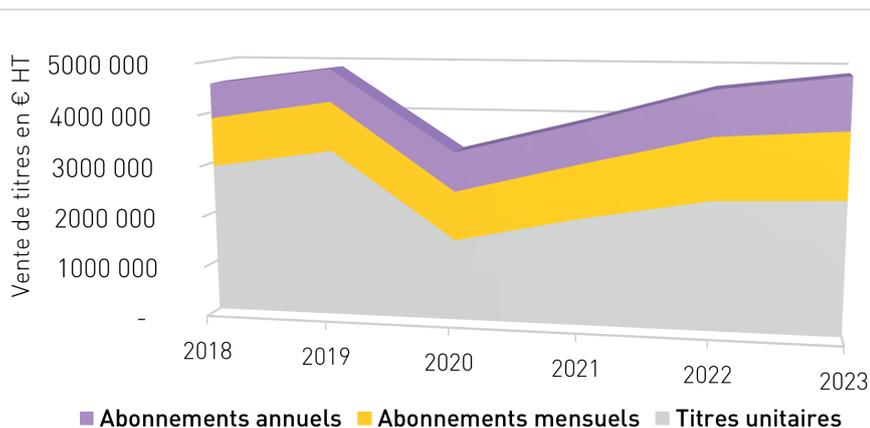


Le nombre d'abonnés est estimé à partir de la somme du nombre d'abonnements annuels et mensuels vendus par an.

On constate une hausse continue du nombre d'abonnements vendus, et ce malgré la crise sanitaire de 2020-2021.

Source : Artois Mobilités ; traitement Artois Mobilités

INDICATEUR N°34 : ANALYSE DE L'ÉVOLUTION DES RECETTES PAR TYPE DE TITRE ET PAR AN



On constate une baisse des recettes liées à la vente des titres Tadao en 2020 due à la pandémie de 2020. Comme indiqué précédemment, cette diminution s'explique principalement par une baisse de la vente de titres unitaires, la vente d'abonnements n'ayant pas ou peu été affectée.

Source : Artois Mobilités ; traitement Artois Mobilités

INDICATEUR NON RENSEIGNÉ :



Non pertinent

Indicateur n°35 : Analyse du taux d'évolution de la mobilité

Motif :

Le taux d'évolution de la mobilité correspond aux données de fréquentation comptabilisées sous forme de voyages et non pas de validations. Cette approche n'est plus en vigueur depuis le déploiement du système billettique Pass Pass.



Une prise en charge des abonnements Tadao par la CAHC et la CALL pour ses habitants sera mise en place à compter du 1^{er} janvier 2025. L'accès libre et gratuit au réseau Tadao sur l'ensemble des lignes est quant à lui prévu pour le 1^{er} janvier 2026.

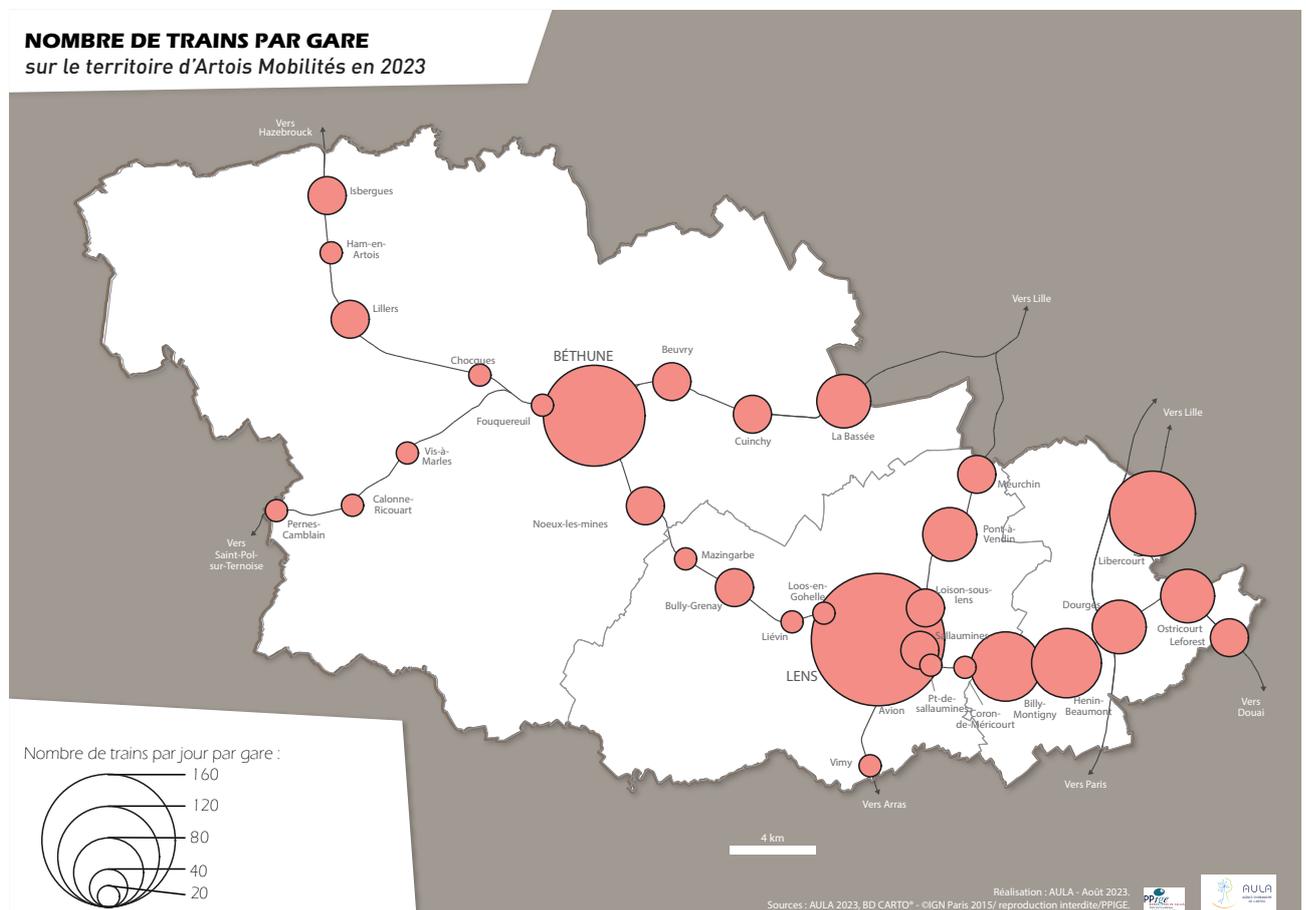


RAPPEL DES OBJECTIFS

- Doubler l'usage des transports en commun 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 ;
- Encourager le report modal vers le TER pour les déplacements de pôle à pôle internes au ressort territorial ;
- 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
- Contribuer au renforcement de l'armature du système de transport reliant les agglomérations du territoire et celles des territoires voisins ;

INDICATEUR N°36 : ÉVOLUTION DE L'OFFRE FERROVIAIRE

En termes d'offre TER, les gares de Lens (156 trains par jour) et de Béthune (109 trains par jour) bénéficient des offres les plus importantes, mais le territoire compte également plusieurs gares disposant d'une offre quotidienne supérieure à 60 trains par jour : Libercourt, Billy-Montigny, Hénin-Beaumont, La Bassée, Ostricourt.



En 2019, l'offre a été profondément remaniée pour accroître les liaisons directes et semi-directes entre les principales gares de la région dont font partie Béthune, Lens, Libercourt et La Bassée. Si les gares comme Isbergues, Lillers, Nœux-les-Mines ou Bully-les-Mines bénéficient toujours d'une desserte conséquente (37 trains par jour), on peut noter une perte de 6 dessertes quotidiennes. On observe un changement au niveau de certaines haltes qui voient leurs offres considérablement réduites (-10 trains par jour en moins au minimum) notamment à Bully-Grenay, Dourges, Loos-en-Gohelle et Pont de Sallaumines ou encore Coron-de-Méricourt (-22 trains). Si l'offre est plus stable pour les haltes entre Béthune et Saint-Pol-sur-Ternoise entre les différentes années, il faut néanmoins noter que le nombre de trains directs vers Lille a diminué.

NOMBRE D'ARRÊTS EN GARE				
Gares	2017	2019	2023	Evolution 2017 - 2023
Avion	34	35	25	-9
Béthune	108	109	109	1
Beuvry	19	19	22	3
Billy Montigny	60	60	62	2
Bully-Grenay	48	49	37	-11
Calonne-Ricouart	10	10	9	-1
Chocques	7	8	2	-5
Corons de Méricourt	41	41	19	-22
Cuinchy	27	27	22	-5
Dourges	60	60	45	-15
Fouquereuil	4	4	2	-2
Ham en Artois	8	9	18	10
Hénin Beaumont	60	60	62	2
Isbergues	43	44	37	-6
La Bassée*	60	60	60	0
Leforest	47	40	37	-10
Lens	138	139	156	18
Libercourt	76	69	82	6
Liévin	16	16	18	2
Lillers	43	44	37	-6
Loison sous Lens	23	23	23	0
Loos en Gohelle	13	13	2	-11
Mazingarbe	3	4	2	-1
Meurchin	30	30	23	-7
Nœux-les-Mines	43	44	37	-6
Ostricourt*	68	-	60	-8
Pernes-Camblain	10	10	9	-1
Pont à Vendin	30	30	45	15
Pont de Sallaumines	40	40	17	-23
Sallaumines	23	23	23	0
Vimy	21	21	18	-3
Vis à Marles	10	10	9	-1

Source : SNCF ; traitement AULA

* gare située hors du ressort territorial d'Artois Mobilités

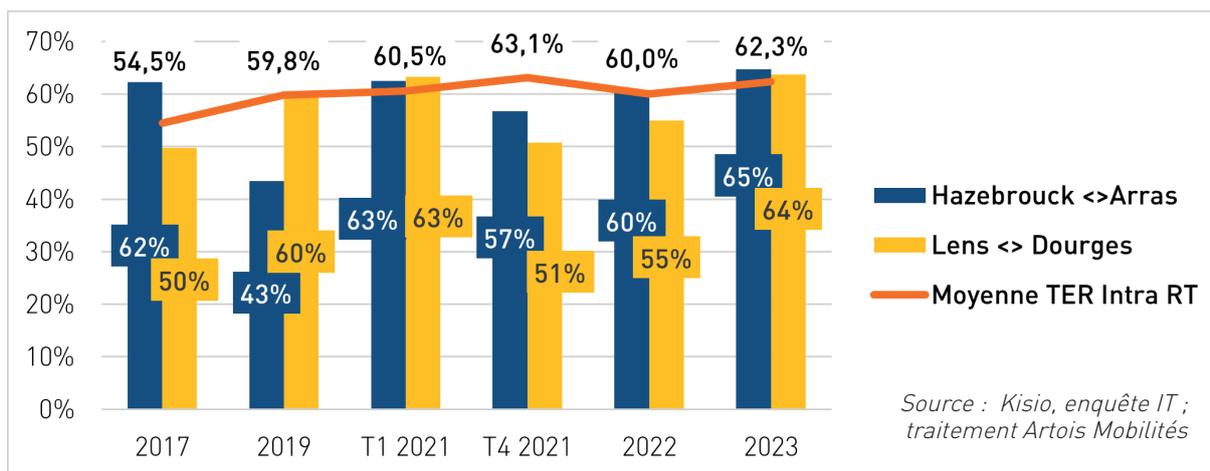


INDICATEUR N°38 :

ÉVOLUTION DE LA FRÉQUENTATION DES LIGNES TER PAR LES ABONNÉS TADAO

En moyenne, plus de 60% des usagers empruntant les lignes TER pour se déplacer à l'intérieur du ressort territorial d'Artois Mobilités utilisent un titre Tadao. En tout, 12% des usagers sur l'ensemble des lignes TER sont des abonnés Tadao. En effet, ce dispositif d'intégration tarifaire permet aux abonnés Tadao de prendre le train sans surcoût à partir de l'une des 30 gares et haltes ferroviaires du ressort territorial et depuis le 1^{er} janvier 2023, depuis la gare d'Ostricourt également. Son taux d'utilisation est similaire à celui observé sur d'autres ressorts territoriaux où le dispositif est implémenté depuis plusieurs années.

Taux d'utilisation des titres Tadao par lignes TER - trajets internes au ressort territorial



INDICATEUR N°39 :

ÉVOLUTION DE LA PART MODALE DU TER POUR LES DÉPLACEMENTS INTERNES

D'après les enquêtes ménages déplacements de 2005/2006, les habitants du ressort territorial d'Artois Mobilités avaient réalisé environ 1 000 déplacements internes au ressort territorial en train contre 2,1 millions de déplacements tous modes confondus. Sur la base des données de la nouvelle enquête de 2023, 1 100 déplacements internes au ressort territorial auraient été réalisés en train pour des déplacements internes au ressort territorial contre 1,6 million de déplacements tous modes confondus. Dans les deux cas, la part modale du train est très faible (entre 0 et 1%).



INDICATEUR NON RENSEIGNÉ :

Remplacé

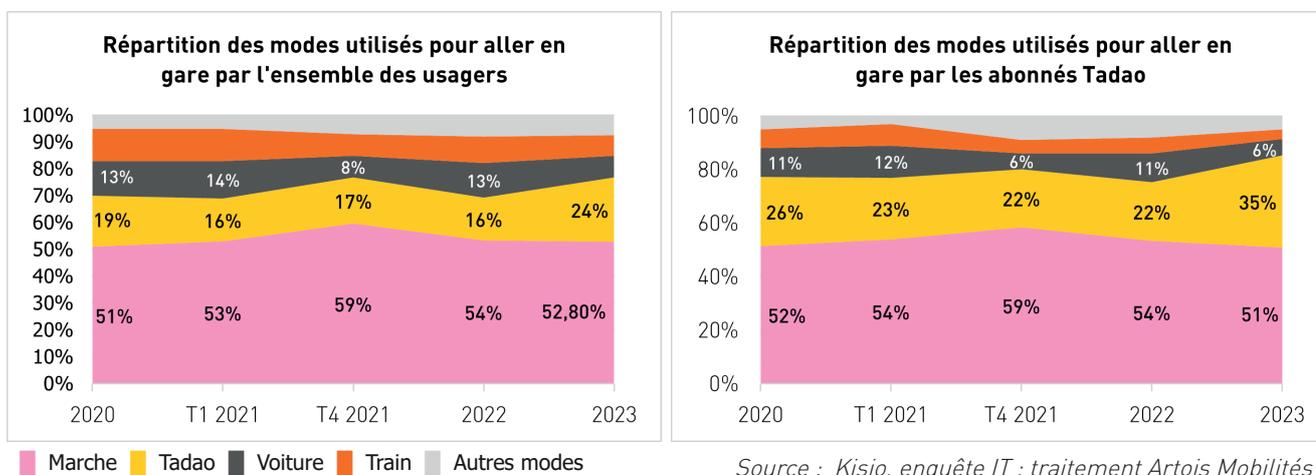
Indicateur n°37 : Évolution de la fréquentation sur les différentes lignes : remplacé par l'indicateur n°48 (Évolution de la fréquentation des gares/haltes ferroviaires)

RAPPEL DES OBJECTIFS

- Accompagner le développement de la centrale de mobilité PASS PASS ;
- Faciliter les déplacements intermodaux en offrant une information voyageur mutualisée ;
- Encourager le développement d'un support unique (la carte Pass Pass) ;

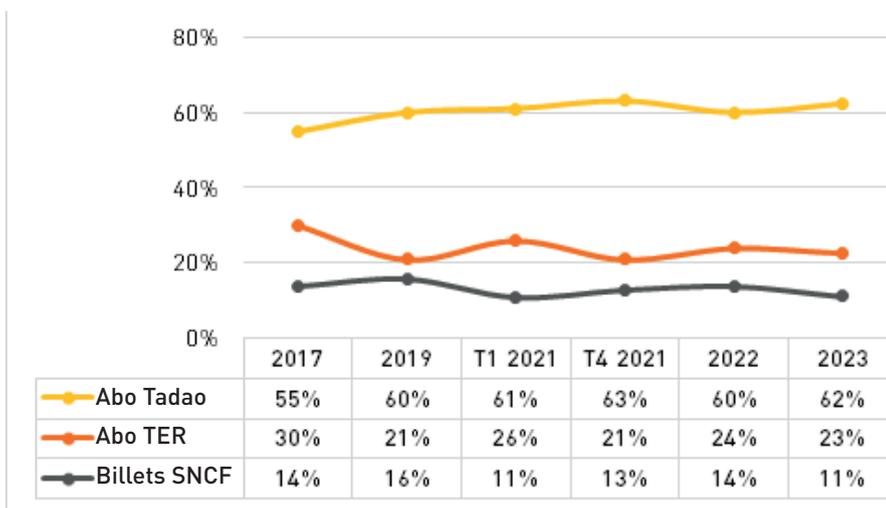


INDICATEUR N°40 : PART DES DÉPLACEMENTS MULTIMODAUX DANS LA FRÉQUENTATION DES DIFFÉRENTS RÉSEAUX



La marche reste le mode majoritaire utilisé pour se rendre en gare, ce qui peut indiquer qu'une part importante des usagers résident à proximité de leur gare de départ. La correspondance avec une ligne de bus Tadao au départ ou à l'arrivée en gare est davantage utilisée par les usagers TER disposant d'un titre Tadao. Mais l'intermodalité avec le réseau Tadao reste le deuxième mode le plus utilisé par l'ensemble des usagers devant la voiture. La part des autres modes (vélo, trottinettes...) tend à augmenter légèrement, mais leur utilisation reste faible et marginale.

INDICATEUR N°41 : PART DES DIFFÉRENTS TITRES DE TRANSPORT UTILISÉS DANS LES LIGNES TER



La part des titres Tadao utilisés à l'intérieur du ressort territorial à bord des lignes TER est supérieure à celles des titres vendus par l'opérateur SNCF ou via la billettique régionale.

La carte Pass Pass, support unique régional développé par Hauts-de-France Mobilités, facilite les modalités de contrôle à bord des trains. Le taux de fraude (sur les lignes TER) était ainsi estimé à 3% en 2023 sur l'ensemble des lignes traversant le ressort territorial.



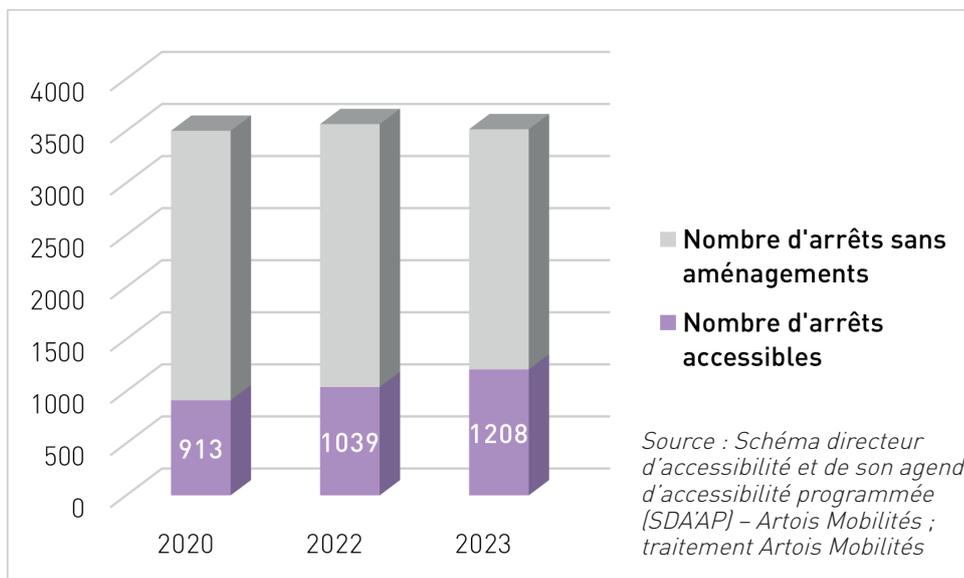
RAPPEL DES OBJECTIFS

- 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 ;

INDICATEUR N°42 :

ÉVOLUTION DE LA MISE EN ŒUVRE DU SDA'AP

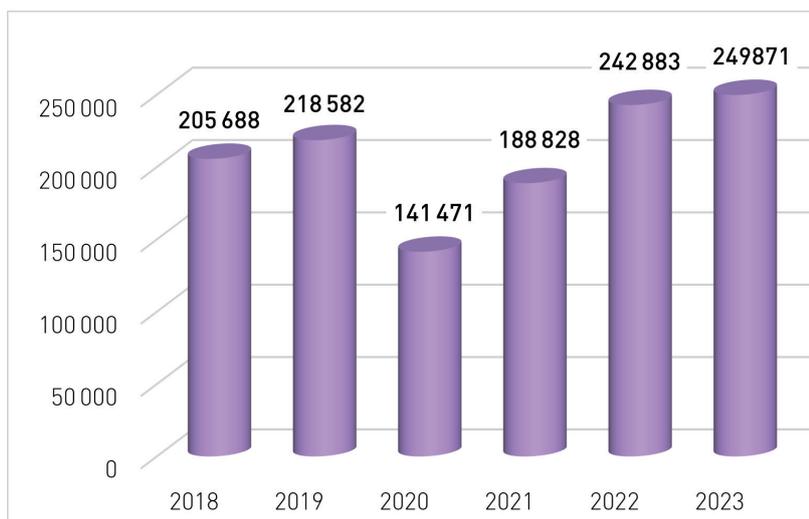
En 2018, Artois Mobilités a engagé la mise à jour de son Schéma directeur d'accessibilité et de son agenda d'accessibilité programmée (SDA'AP) en lien avec les objectifs du projet de Bus à Haut Niveau de service (BHNS) et des évolutions réglementaires.



Aujourd'hui, sur les 3500 points d'arrêts que compte le réseau Tadao, 34% ont été mis aux normes d'accessibilité. L'ensemble des arrêts sur les lignes Bulles (hormis la Bulle 4) ont bénéficié de travaux de mise en accessibilité. Chaque année Artois Mobilités mène un programme de travaux pour mettre aux normes les quais. Une subvention peut également être versée aux collectivités réalisant les travaux.

INDICATEUR N°43 :

ÉVOLUTION DU VOLUME KILOMÉTRIQUE ANNUEL DU SERVICE PROXIBUS



La baisse du nombre de kilomètres commerciaux en 2020 et 2021 est principalement due à la réduction de l'offre engendrée par la crise sanitaire.

Les bénéficiaires du service Proxibus étant composé en partie de publics fragiles, ces derniers sont davantage exposés aux risques sanitaires que la population générale.

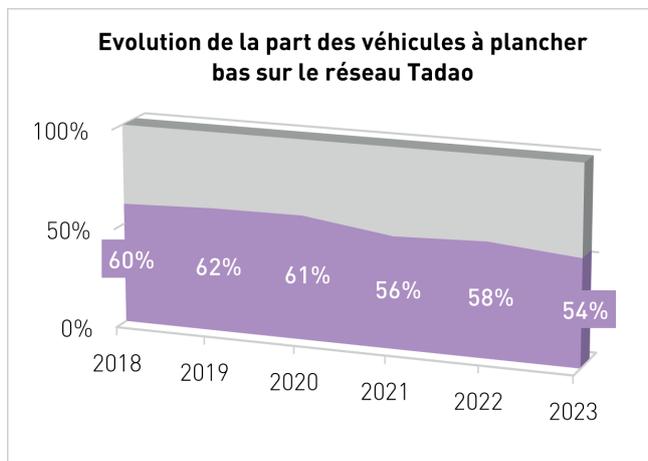
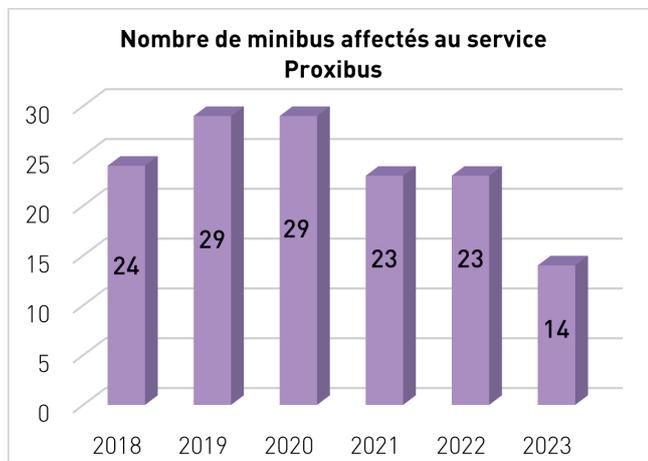
Les établissements accueillant certains bénéficiaires avaient mis en place des confinements plus stricts, ce qui a entraîné une baisse de la demande pour ce type de service.

Source : Artois Mobilités ; traitement Artois Mobilités



INDICATEUR N°44 ET 45 :

ÉVOLUTION DU PARC DE VÉHICULES AFRÉTÉS AU SERVICE PROXIBUS ET TAUX DE VÉHICULES À PLANCHER BAS DU PARC DE BUS D'ARTOIS MOBILITÉS



■ Véhicules à plancher bas ■ Autres véhicules

Source : Artois Mobilités ; traitement Artois Mobilités

Concernant le parc de véhicules du réseau, Artois Mobilités a engagé, conformément à ses obligations réglementaires, depuis plusieurs années, une politique d'achat de véhicules 100% accessibles en autonomie ou en accompagnement. Les services opérés par les sous-traitants du réseau n'étant pas soumis aux mêmes obligations, ils ne disposent pas tous de véhicules à plancher bas. Concernant le parc affrété spécifiquement au service Proxibus, celui-ci est composé de minibus accessibles à 100%.

À noter que ces véhicules étaient mutualisés avec les autres services de Transport À la Demande. Aujourd'hui, il y a un parc dédié composé de 14 véhicules.

INDICATEUR N°46 : **ÉVOLUTION DU NOMBRE DE BÉNÉFICIAIRES DU SERVICE PROXIBUS**

Nombre de bénéficiaires	2018	2019	2020	2021	2022	2023
	335	247	242	239	239	258

Source : Artois Mobilités ; traitement Artois Mobilités

INDICATEUR NON RENSEIGNÉ :



Données inexistantes

Indicateur n°47 : Évolution des réclamations sur le volet PMR

Motif :

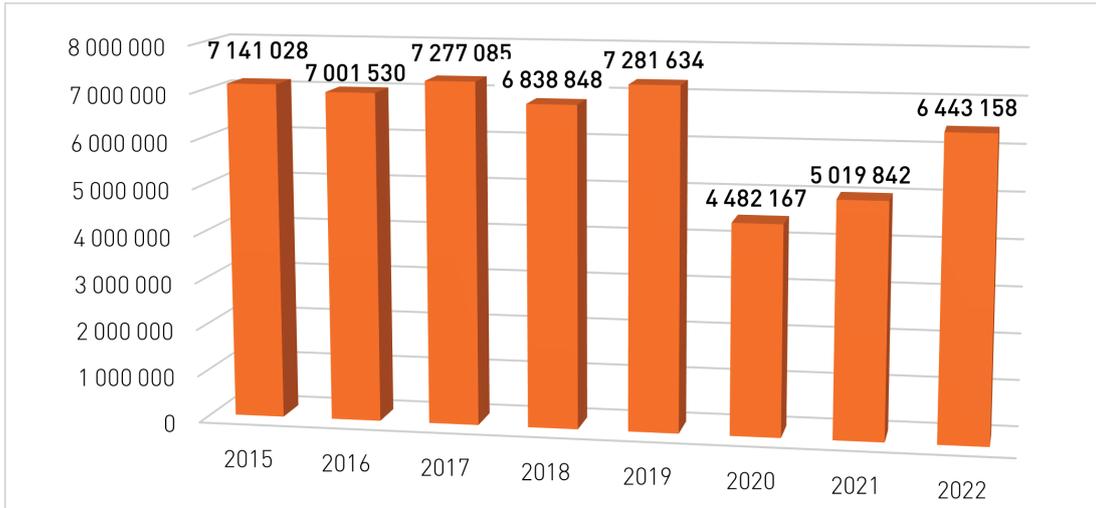
Il n'existe pas de recensement spécifique des réclamations du service dédié au PMR (Proxibus) ou relatif à ce sujet



RAPPEL DES OBJECTIFS

- Favoriser l'utilisation des transports alternatifs à la voiture ;
- Faciliter et encourager la multimodalité
- Améliorer l'accessibilité aux lieux d'intermodalité ;

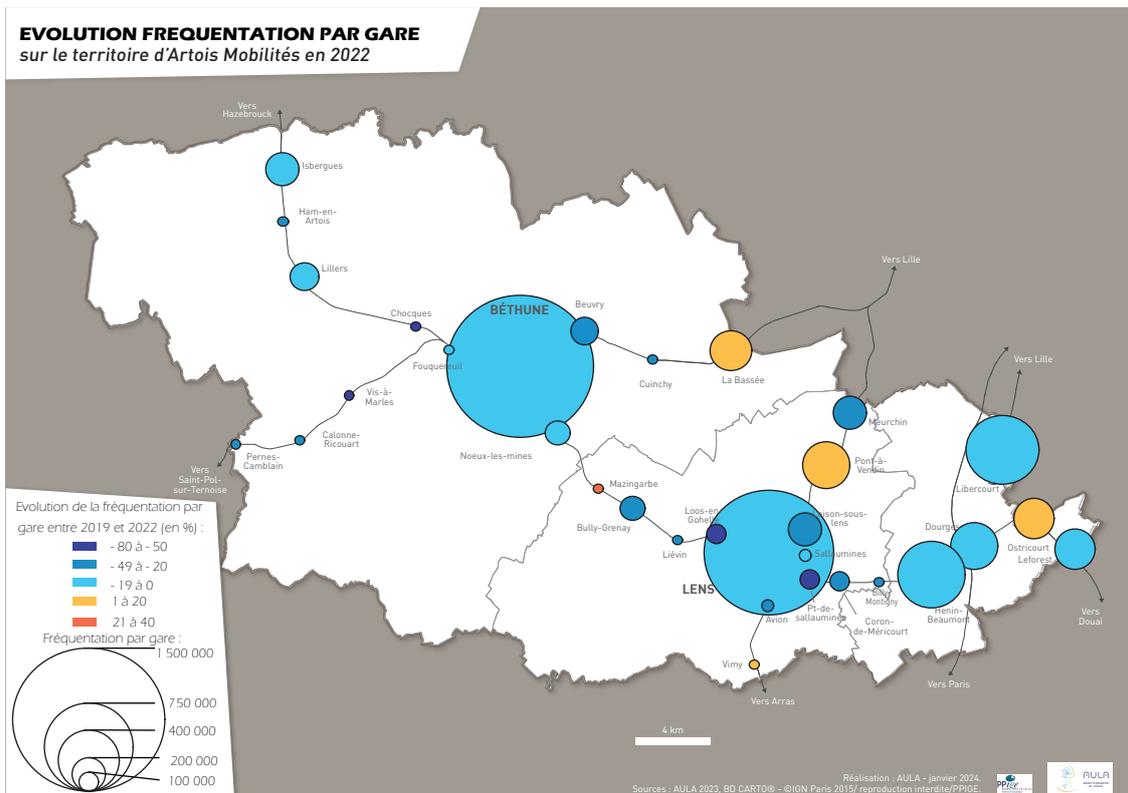
INDICATEUR N°48 : ÉVOLUTION DE LA FRÉQUENTATION DES GARES/HALTES FERROVIAIRES



Source : SNCF ; traitement AULA

À l'échelle du territoire, la fréquentation de l'ensemble des gares est de 6 443 158 millions de voyageurs pour l'année 2022. On peut noter que la fréquentation peine à retrouver les niveaux d'avant COVID.

En termes de fréquentation, deux gares se détachent assez logiquement : celles de Béthune (1,6 million de voyageurs annuels) et de Lens (1,5 million de voyageurs par jour), suivies par celles de Libercourt (775 000 voyageurs annuels) et Hénin-Beaumont (495 000 voyageurs annuels). À l'image de la fréquentation globale, la tendance est négative sur la majorité des gares par rapport à 2019 sauf pour La Bassée, Ostricourt, Pont-à-Vendin et Vimy.



Gare TER	Arrêt Tadao n°1	Arrêt Tadao n°2	Lignes régulières desservant les gares / haltes
Avion	Rue Helle	Gare	Bulle 3 / Ligne 35
Béthune	Gare (quais 1 à 7)		Bulle 2 / 4 Lignes 12 / 20 / 22 / 50 / 52 / 54 / 56 / 76 / 78 / 82
Beuvry lès Béthune	Gare		Ligne 10
Billy-Montigny	Gare		Ligne 25
Bully - Grenay	Gare		Lignes 11 / 18 / 55
Calonne-Ricouart	Gare		Bulle 6 / Ligne 66
Chocques	Saint-Sauveur		Ligne 20
Corons de Méricourt	Gare		Ligne 25
Cuinchy	Gare	Mairie Salengro	Lignes 58 / 56
Dourges	Gare		Bulle 7
Fouquereuil	Passage à Niveau		Ligne 50
Ham-en-Artois	Halte ferroviaire non desservie par une ligne régulière du réseau Tadao		
Hénin-Beaumont	Gare	Coron Ramon	Bulle 1 / 7 / Lignes 15 / 19
Isbergues	Gare		Ligne 74
La Bassée-Violaines*	Gare		Lignes 35 / 58
Leforest	Gare		Ligne 21
Lens	Gares (quais 1 à 11)		Bulle 1 / 3 / 5 / Lignes 10 / 11 / 18 / 18E / 22 / 35 / 41 / 59
Libercourt	Gare		Bulle 5 / 7 / Ligne 33
Liévin	Chouard	Louis Pasteur	Ligne 31
Lillers	Gare Place de Ferfay	Gare	Bulle 6 / Ligne 74
Loison-sous-Lens	Gare	Gare	Bulle 5 / Lignes 33 / 37
Loos-en-Gohelle	Blum	Robespierre	Ligne 41
Mazingarbe	Lamartine		Ligne 18
Meurchin	Mairie		Lignes 37 / 53
Nœux-les-Mines	Gare		Lignes 24 / 72
Ostricourt*	Halte ferroviaire non desservie par une ligne régulière du réseau Tadao		
Pernes - Camblain	Gare		Ligne 66
Pont de Sallaumines	Halte ferroviaire non desservie par une ligne régulière du réseau Tadao		
Pont-à-Vendin	Gare		Lignes 27 / 39
Sallaumines	Laon		Bulle 1
Vimy	Jeanne d'Arc		Ligne 59
Vis à Marles	Gare	Vis à Marles	Lignes 20 / 30 / 68

Source : Tadao ; Traitement Artois Mobilités

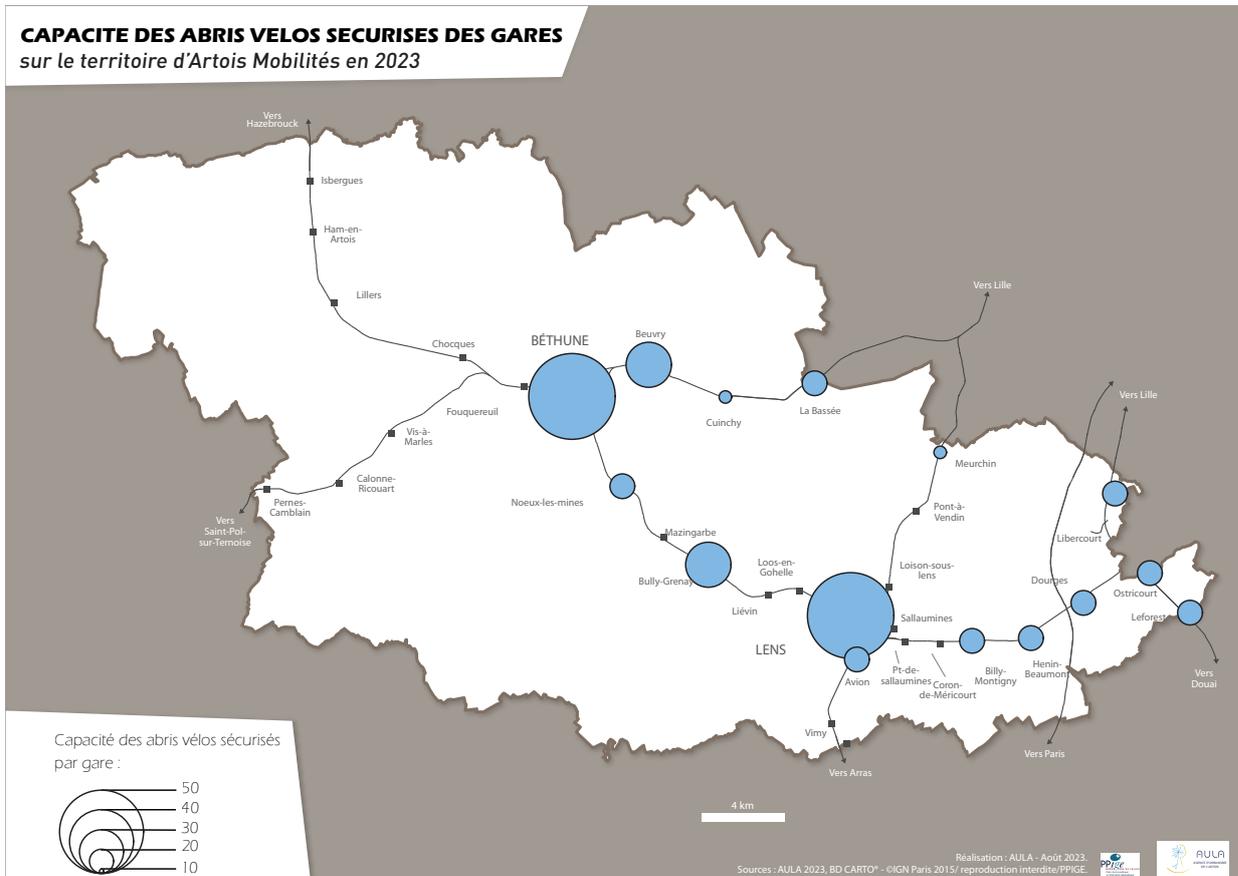
* gare située hors ressort territorial d'Artois Mobilités

L'ensemble des gares et haltes ferroviaires du ressort territorial sont desservies par une ligne régulière du réseau Tadao à l'exception d'Ham-en-Artois et Pont de Sallaumines. La gare Bassée-Violaines bien qu'en dehors du ressort territorial bénéficie également d'une desserte.



INDICATEUR N°51 :

TAUX D'OCCUPATION DES ABRIS VÉLOS SÉCURISÉS AU NIVEAU DES POINTS D'ARRÊT



Les gares (pôles principaux) de Béthune et de Lens présentent les capacités de stationnement vélo les plus importantes sur le ressort territorial avec 50 places disponibles sur Lens et 44 sur Béthune, vient ensuite la gare de Bully-Grenay avec une capacité de 30 places.

On peut noter qu'aucun abri vélo sécurisé n'est à ce jour saturé, les usages les plus importants étant recensés à Lens et Béthune. Sur la base donnée de contrôle d'accès des abris, on compte 13 013 ouvertures et fermetures en 2023 au niveau des abris vélo sécurisés des gares identifiées précédemment, une fréquentation à la hausse d'année en année.

Nombre d'ouvertures des abris vélos sécurisés Tadao par an

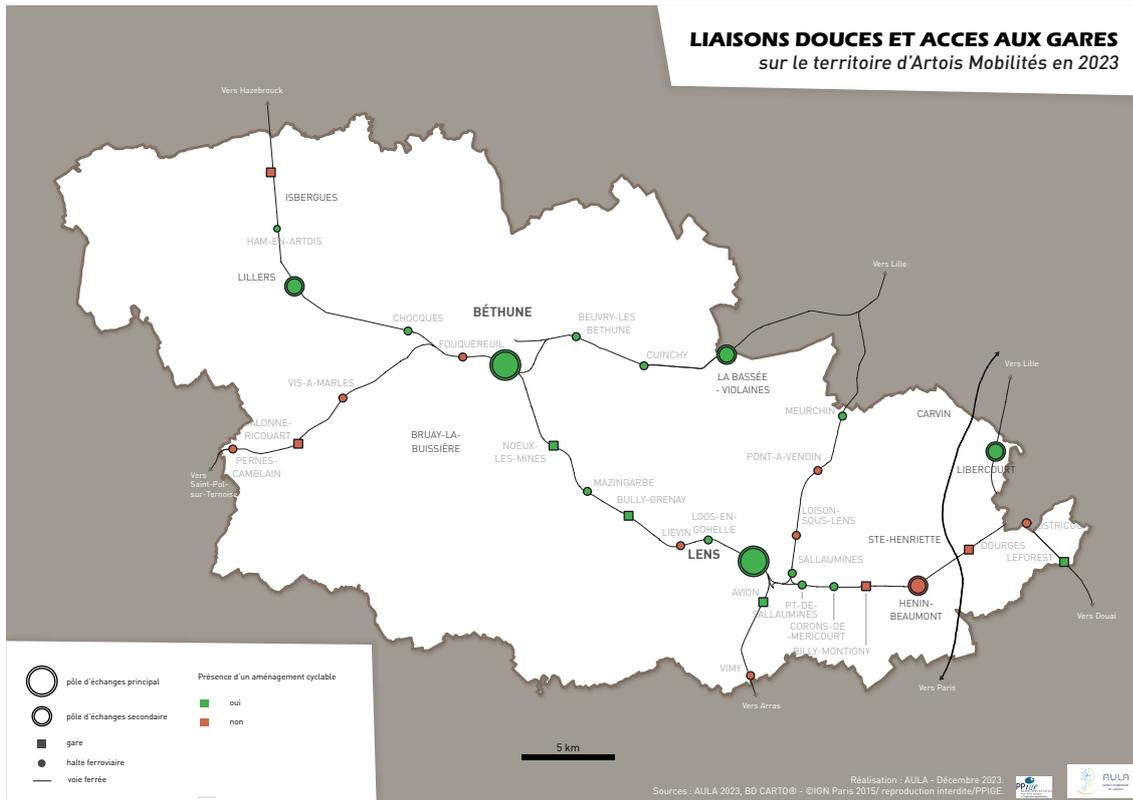
Moyenne du nombre d'ouvertures des abris vélos sécurisés Tadao par mois en 2023





INDICATEUR N°52 :

ÉVOLUTION DU RÉSEAU DE LIAISONS DOUCES PERMETTANT L'ACCÈS AUX GARES



Sur les 32 gares du territoire (en incluant Ostricourt et La Bassée), 19 sont concernées par un aménagement cyclable, ce qui pour autant ne signifie pas que les gares sont accessibles depuis l'ensemble de leur aire de chalandise. On peut noter que parmi les gares fortement fréquentées, la gare d'Hénin-Beaumont ou d'Isbergues ne bénéficient d'aucun aménagement cyclable. Pour les haltes moins fréquentées, l'absence d'aménagement peut être parfois d'autant plus pénalisante qu'elles bénéficient en général d'une moins bonne desserte par les transports en commun urbains que les gares principales.

INDICATEUR N°53 : **TEMPS DE CORRESPONDANCE ENTRE TCU ET TER**

NOM DE LA GARE	NOMBRE DE CORRESPONDANCE PAR JOUR	TEMPS MOYEN D'ATTENTE (EN MINUTES)	NOMBRE DE LIGNES REGULIERES	NUMERO DES LIGNES	NOMBRE DE CIRCUITS SCOLAIRES
Lens	154	6,4	2	BULLE 3 / 41	0
Libercourt	48	4,5	4	BULLES 5 ; 7 / 33 ; 47	2
Billy-Montigny	45	11,2	1	25	4
Pont-à-Vendin	37	10,5	2	27 ; 39	5
Leforest	27	8,3	1	21	3
Avion	21	13,7	1	35	0
Calonne-Ricouart	16	9,4	1	BULLE 6	0
Pernes - Camblain	10	10,3	1	66	2
Ham-en-Artois	4	13,5	0		3

Source : outils MCD Pass Pass ; Hauts-de-France Mobilités ; traitements Artois Mobilités

Le diagnostic des correspondances sur la base de l'outil développé par Hauts-de-France Mobilités, bien que non exhaustif, mets en évidence l'efficacité des correspondances entre TER et Tadao là où l'offre de transports urbains est très développée comme à Lens ou lorsque la gare est desservie par une ligne de BHNS comme à Calonne-Ricouart.

INDICATEUR NON RENSEIGNÉ :



Données inexistantes

Indicateur n°50 : Nombre de places VL et vélos dans les P+R (gares)

Motif :

Des études sont régulièrement menées sur les principales gares sans que cela ne donne lieu au recensement systématique des places de stationnement.

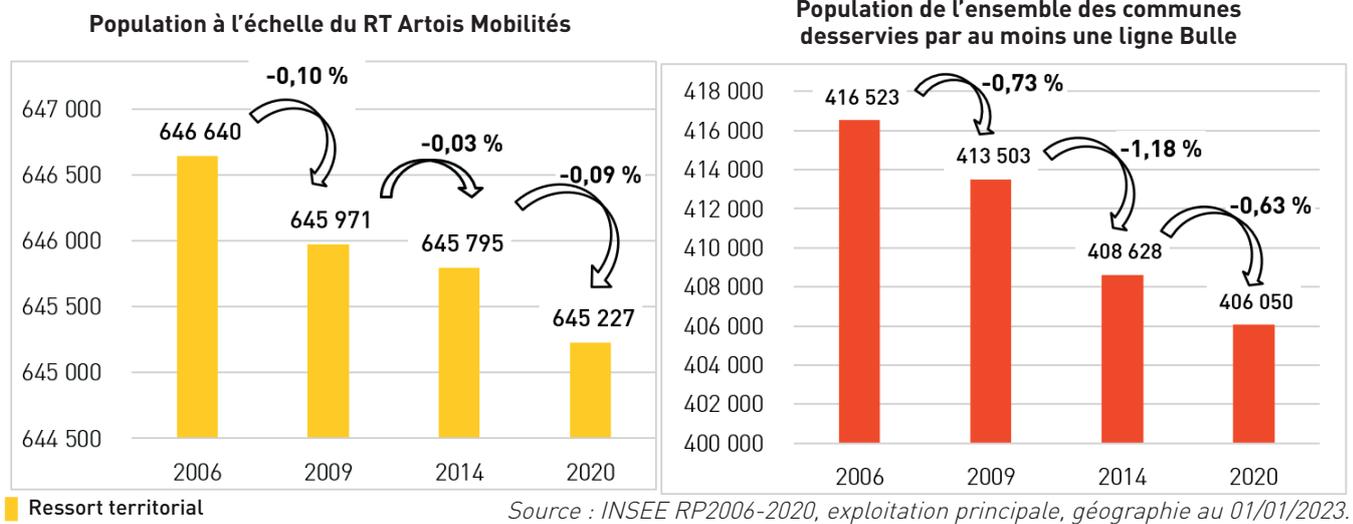


RAPPEL DES OBJECTIFS

- Coordonner développement urbain et développement des réseaux de transports en commun pour qu'ils profitent au plus grand nombre et pour pérenniser l'offre structurante ;
- Utiliser les axes structurants de transports 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 de transport en commun la plus performante ;

INDICATEUR N°56 :

NOMBRES D'HABITANTS DANS LES SECTEURS DESSERVIS PAR LES OFFRES STRUCTURANTES

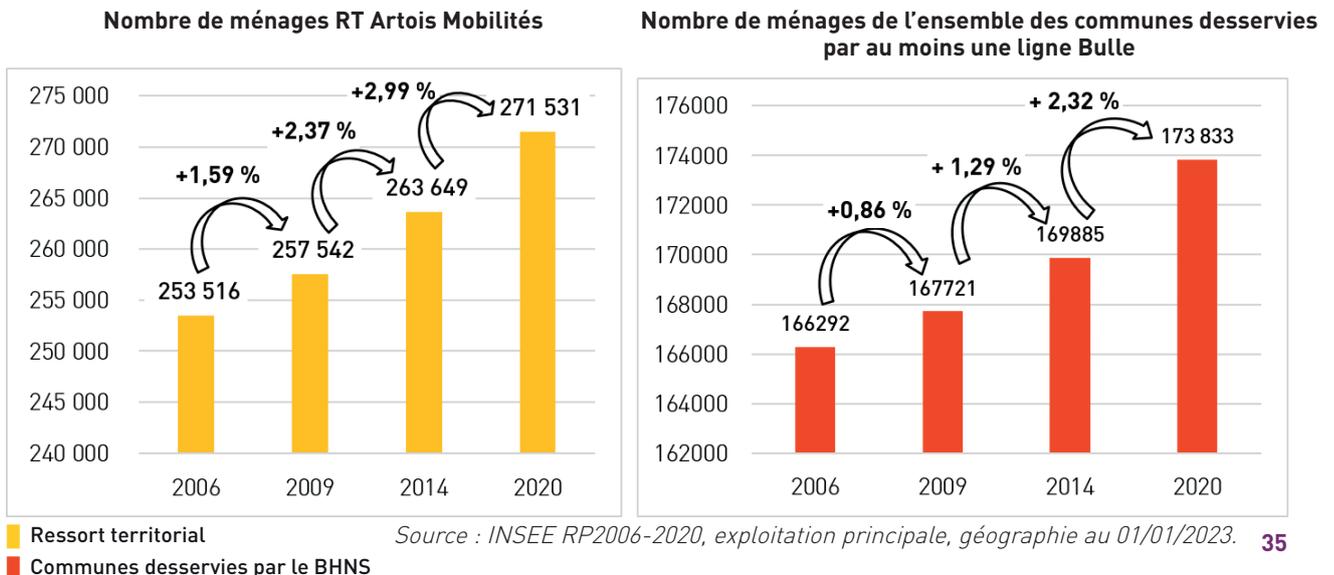


À l'échelle du **ressort territorial** d'Artois Mobilités, on recense environ 645 000 habitants au 1^{er} janvier 2020. Depuis 2006, le territoire a perdu 1 413 habitants, soit une centaine d'habitants en moins par an (au 1^{er} janvier 2020).

Si on s'intéresse aux communes desservies par au moins une ligne Bulle, on constate en revanche une baisse du nombre d'habitants d'environ 10 500 habitants sur la période 2006-2020. Depuis 2014, le rythme de décroissance semble s'infléchir, la population atteignant près de 406 000 habitants au 1^{er} janvier 2020. Néanmoins, cela signifie que la croissance de population a eu lieu principalement en dehors des centralités urbaines du territoire. Les lignes de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) ayant été mises en place en avril 2019, il est trop tôt pour évaluer son impact sur les évolutions démographiques à une échelle locale.

INDICATEUR N°57 :

NOMBRE DE MÉNAGES DANS LES SECTEURS DESSERVIS PAR LES OFFRES STRUCTURANTES



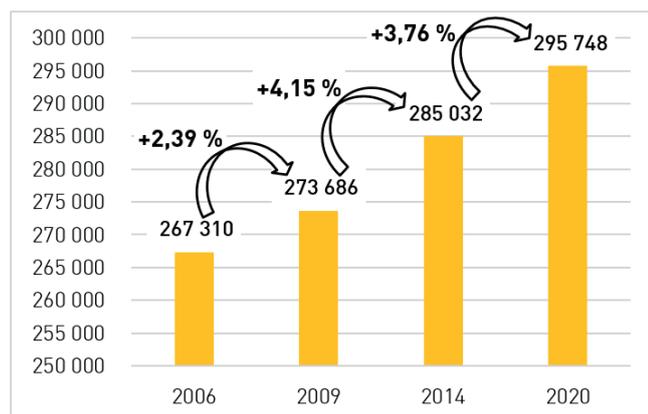
Le nombre de ménages est quant à lui à la hausse, que ce soit à l'échelle du ressort territorial ou dans les communes desservies par les lignes Bulles, avec environ 272 000 ménages sur le ressort territorial (soit une hausse de près de 3% au 1er janvier 2020 par rapport au 1er janvier 2014) et 174 000 ménages dans les zones desservies par le BHNS au 1er janvier 2020, soit une hausse de 2,32 % par rapport à janvier 2014.

Cette hausse du nombre de ménages est combinée à une diminution du nombre d'habitants traduisant une diminution de la taille des ménages. C'est un phénomène de décohabitation qui dans une certaine mesure alimente l'augmentation du parc automobile du territoire et les besoins en logement.

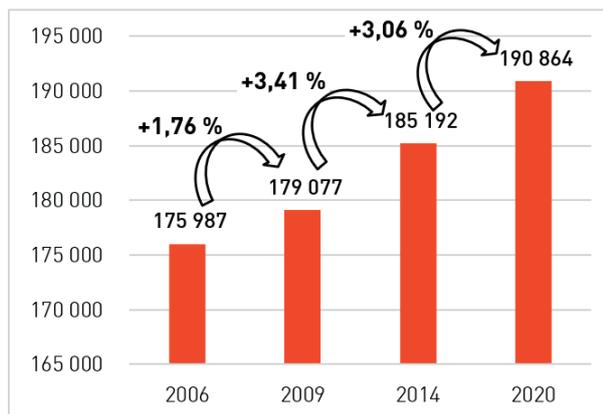
INDICATEUR N°58 :

NOMBRE DE LOGEMENTS DANS LES SECTEURS DESSERVIS PAR LES OFFRES STRUCTURANTES

Nombre de logements RT Artois Mobilités



Nombre de logements de l'ensemble des communes desservies par au moins une ligne Bulle



■ Ressort territorial

■ Communes desservies par le BHNS

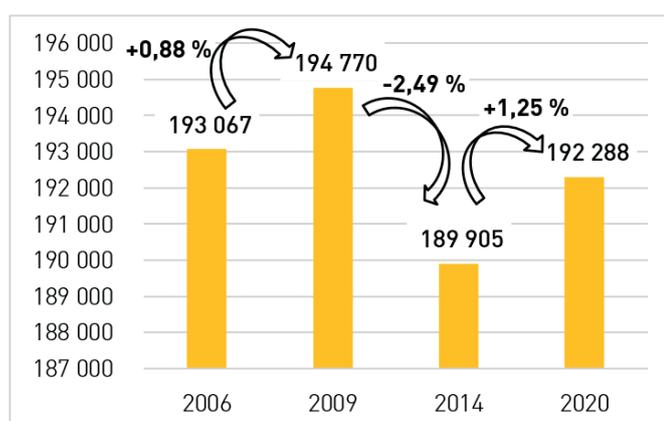
Source : INSEE RP2006-2020, exploitation principale, géographie au 01/01/2023.

Concernant le parc de logements sur le **ressort territorial**, on compte environ 296 000 unités sur le ressort territorial au 1er janvier 2020 avec une augmentation assez régulière sur l'ensemble de la période, soit une hausse de près de 10% entre janvier 2006 et 2020. Sur l'ensemble des **communes desservies par au moins une ligne Bulle**, on recense 191 000 logements au 1er janvier 2020. Le nombre de logements est en hausse constante depuis 2006 avec les paliers suivants : + 1,7% au 1er janvier 2009 (vs 1^{er} janvier 2006), + 3,4% au 1er janvier 2014 (vs 1er janvier 2009), + 3% au 1er janvier 2020 (vs 1er janvier 2014),

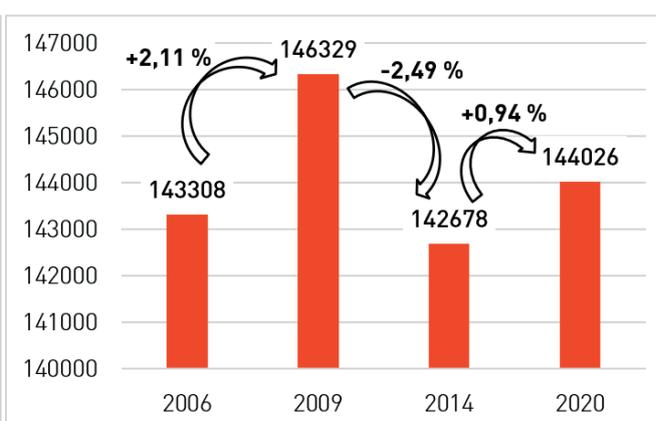
INDICATEUR N°59 :

NOMBRE D'EMPLOIS DANS LES SECTEURS DESSERVIS PAR LES OFFRES STRUCTURANTES

Nombre d'emplois RT Artois Mobilités



Nombre d'emplois de l'ensemble des communes desservies par au moins une ligne Bulle



■ Ressort territorial

■ Communes desservies par le BHNS

Source : INSEE RP2006-2020, exploitation principale, géographie au 01/01/2023.

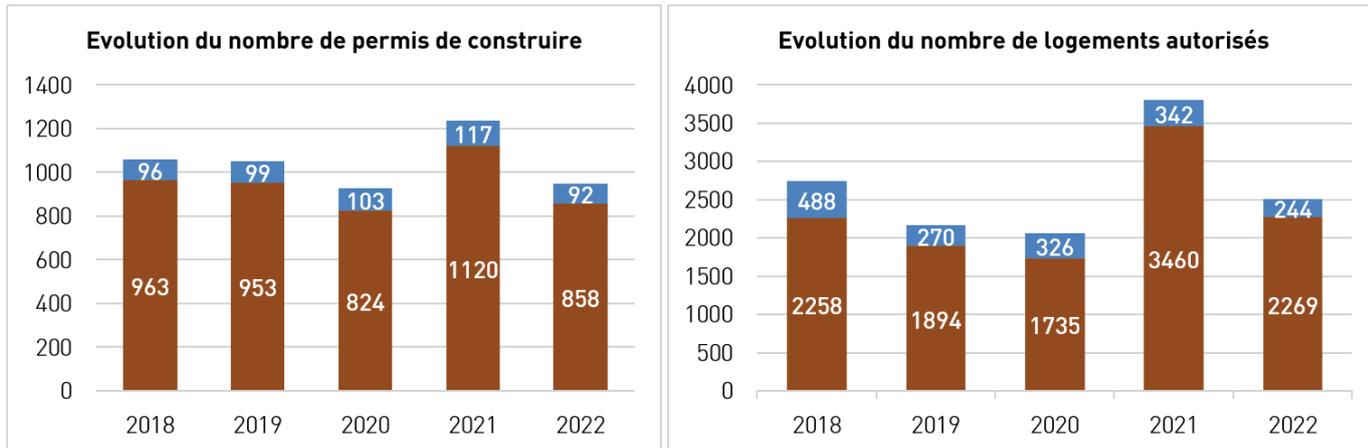
À l'échelle de l'ensemble du **ressort territorial**, on compte environ 192 000 emplois au 1er janvier 2020. Ce nombre a fluctué au cours des dernières années, mais il reste relativement stable sur une période plus longue (2006-2020).

Dans les communes desservies par les lignes Bulles, on recense 144 000 emplois en janvier 2020. Là encore, on constate une légère décroissance entre 2006 et 2020.



INDICATEUR N°60 : ÉVOLUTION DU NOMBRE DE LOGEMENTS NEUFS DANS LES SECTEURS DESSERVIS PAR LES OFFRES STRUCTURANTES

À l'échelle de l'ensemble du ressort territorial d'Artois Mobilités, pour l'année 2022, on répertorie 950 permis de construire autorisés liés à des logements, dont 858 pour des constructions neuves. Ces permis correspondent à 2 513 logements prévus, dont près de 2 269 pour de la construction neuve.



■ Nouvelles constructions ■ Constructions existantes

Source : SITADEL, en date réelle, traitement AULA à décembre 2023.

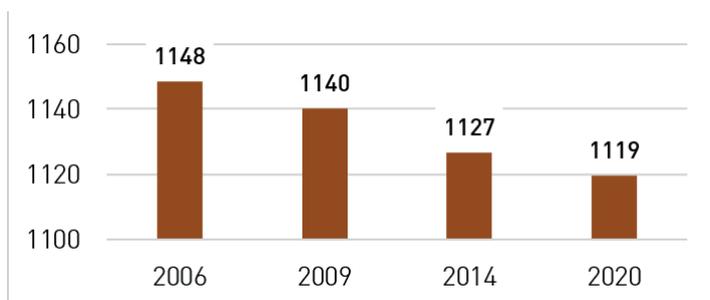
À l'échelle de l'ensemble des communes desservies par les lignes Bulles, pour l'année 2022, on répertorie 502 permis de construire autorisés liés à des logements, dont 440 pour des constructions neuves. À ces permis correspondent environ 1581 logements prévus dont près de 1 380 pour de la construction neuve. En 5 ans, 2 362 permis de construire ont été autorisés pour un cumul de 7 843 logements neufs.



■ Nouvelles constructions ■ Constructions existantes

Source : SITADEL, en date réelle, traitement AULA à décembre 2023.

INDICATEUR N°61 : DENSITÉ DANS LES SECTEURS DESSERVIS PAR L'OFFRE STRUCTURANTE DE TC



Au 1er janvier 2020, la densité de population dans les communes desservies par au moins une ligne Bulle est de 1119 habitants / km², la tendance étant baissière depuis 2006, en corrélation avec l'évolution du nombre d'habitants présentée précédemment.

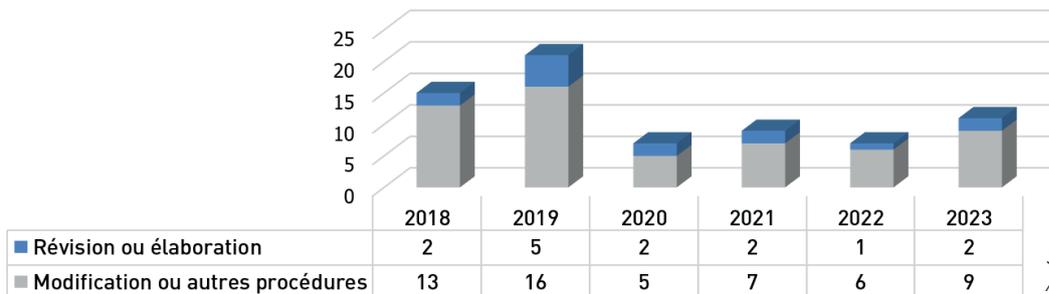
Source : INSEE RP2006-2020, exploitation principale, géographie au 01/01/2023.



INDICATEUR N°63 : SUIVI DE L'URBANISATION DES FRICHES

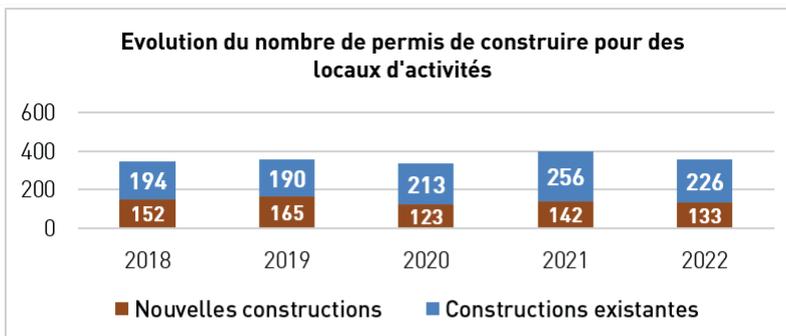
Il n'existe actuellement pas de base consolidée sur les friches à l'échelle du ressort territorial d'Artois-Mobilités. On peut toutefois indiquer que 40 sites font l'objet d'un dossier dans le cadre du Fonds friches. À titre d'information, il y a près de 262 hectares qui sont concernés par un périmètre d'intervention de l'EPF.

INDICATEUR N°64 : SOLLICITATION D'ARTOIS MOBILITÉS LORS DE LA CONCEPTION DE PROJETS



Source : Artois Mobilités

Depuis 2018, Artois Mobilité a été sollicité 70 fois dans le cadre de procédure de révision ou de modification de documents d'urbanisme, principalement des plans locaux d'urbanisme (PLU). En tant qu'autorité organisatrice de la mobilité (AOM), Artois Mobilités est amené à rendre un avis dans le cadre de ces procédures. En effet, les orientations des plans locaux d'urbanisme doivent être rendues compatibles avec les objectifs du Plan de Déplacements Urbains (Article L131-4 du code de l'urbanisme).

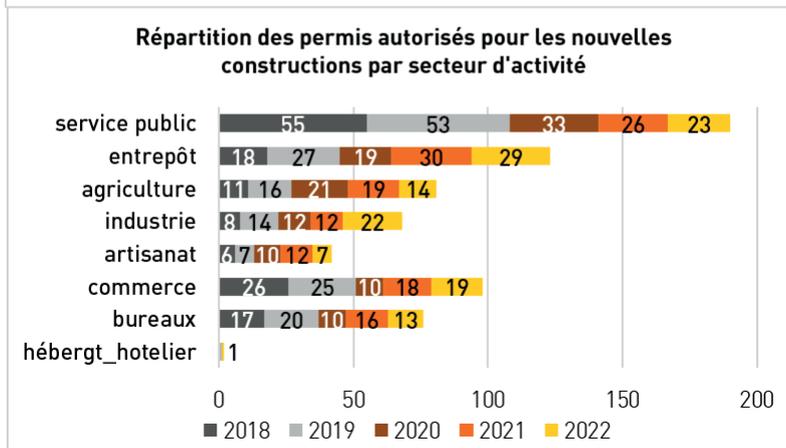


INDICATEUR N°65 :

SURFACES DE BUREAUX/ ACTIVITÉS CONSTRUITES

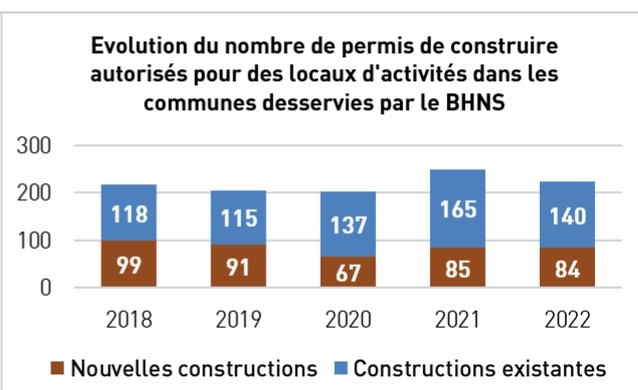
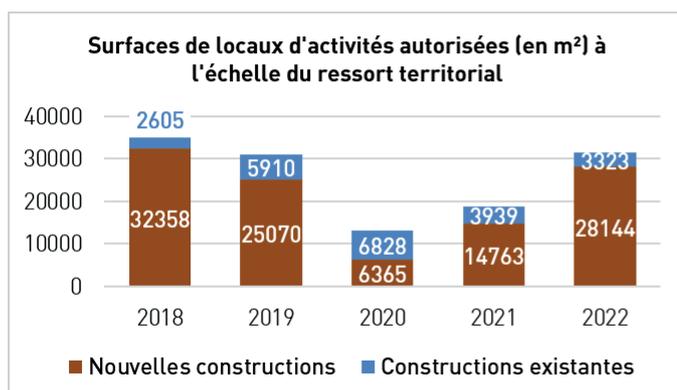
À l'échelle du ressort territorial, on recense au total près de 1 800 permis de construire autorisés pour la construction de locaux d'activités sur la période 2018-2022, dont 715 pour des nouvelles constructions.

Source : SITADEL, en date réelle, traitement AULA à décembre 2023.



À l'échelle du ressort territorial Artois Mobilités, on recense au total 76 permis de construire autorisés pour la construction de nouveaux bureaux pour la période 2018-2022. À noter également l'importance de la catégorie service public en cumulé sur plusieurs années.

Source : SITADEL, en date réelle, traitement AULA à décembre 2023.

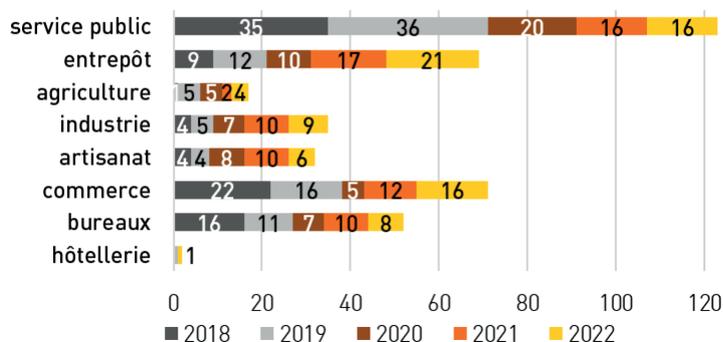


Source : SITADEL, en date réelle, traitement AULA à décembre 2023.

Entre 2018 et 2022, le cumul des surfaces (de plancher) de bureaux autorisés s'élève à 129 305 m², dont 106 700 m² pour des constructions nouvelles.

À l'échelle des zones desservies par les lignes Bulles, on recense au total 224 permis de construire autorisés pour la construction de locaux d'activités en 2022, dont 84 pour des nouvelles constructions. Ce qui représente, en cumulé sur 5 ans, 61% des permis de construire autorisés pour la restructuration de constructions existantes et 39% pour des constructions neuves.

Répartition des permis autorisés pour les nouvelles constructions par secteur d'activité dans les communes desservies par le BHNS



À l'échelle des communes desservies par le BHNS, on compte 52 permis de construire autorisés pour la construction de nouveaux bureaux d'activités pour la période 2018-2022. En cumulé sur plusieurs années, on peut noter l'importance des surfaces autorisées pour les entrepôts, loin devant les autres catégories.

Pour les bureaux, sur 5 ans en cumulé, 84 958 m² de surface de plancher nouvelle ont été autorisés sur les communes desservies sur les lignes Bulles soit environ 66 % des surfaces de plancher totales prévues à l'échelle d'Artois Mobilités. En cumulé sur 5 ans, ce sont près de 20% des permis de construire autorisés pour la restructuration de constructions existantes et 80% pour des constructions neuves (67 260 m² de surface de plancher).

Surfaces de locaux d'activités autorisés (en m²) dans les communes desservies par le BHNS



Source : SITADEL, en date réelle, traitement AULA à décembre 2023.

INDICATEUR N°66 : ÉVOLUTION DU NOMBRE DE COMMERCES AUTOUR DES LIGNES DE BULLES

Au niveau national, l'INSEE publie la base permanente des équipements (BPE). Cette base répertorie un large éventail d'équipements et de services, marchands ou non, accessibles au public sur l'ensemble de la France au 1^{er} janvier de chaque année. À l'échelle des communes desservies par le BHNS, on recense en 2021, 5 585 équipements se situant dans un périmètre de 300 m autour des 7 lignes, avec une forte présence d'équipements dédiés aux services aux particuliers (2 238), suivi des équipements de santé (1 596) et des commerces (1 115). On peut également remarquer une légère augmentation du nombre d'équipements d'année en année. Cette même augmentation concerne presque toutes les catégories sauf le commerce (suivi de l'enseignement, du tourisme et des transports).

Équipements (catégorie/famille)	2016	2018	2021
Commerces	1319	1301	1115
Enseignement	191	186	192
Santé	1502	1554	1596
Services aux particuliers	1401	2015	2238
Sports, loisirs et culture	281	305	347
Tourisme	46	43	35
Transports	10	9	10
Transports et déplacements	32	36	52
Total	4782	5449	5585

En 2021, au niveau des communes desservies par le BHNS, on recense au total 3 353 commerces situés à moins de 300 m des différentes lignes « Bulles », représentant 60% de l'offre des équipements présents.

Source : INSEE, BPE 2021, traitement AULA.

INDICATEURS NON RENSEIGNÉS :



Non pertinent

Indicateur n°54 : Nombre de contrats d'axes mis en place



Données inexistantes

Indicateur n°55 : Actions mises en place par les signataires des contrats d'axe



Remplacé

Indicateur n°62 : Volume de logements neufs dans les secteurs desservis par offre structurante
Remplacé par l'indicateur n°60 : Évolution du nombre de logements neufs dans les secteurs desservis par les offres structurantes

13

Faire des pôles d'échanges des éléments de dynamique urbaine

RAPPEL DES OBJECTIFS

- Dynamiser les quartiers gare en termes de fonctionnement ;
- Valoriser la rupture modale ;
- Faire cohabiter la fonction de transit du pôle d'échanges avec la vie du quartier.



INDICATEUR N°67 : ÉVOLUTION DE LA DENSITÉ DES DIVERSES FONCTIONS URBAINES AUTOUR DES PÔLES D'ÉCHANGES

En 2021, sur les 759 équipements se trouvant dans un périmètre de 300 mètres autour des 32 gares et haltes ferroviaires (intégrant La Bassée et Ostricourt), on peut noter une forte présence d'équipements dédiés aux services aux particuliers (315 équipements), puis vient en second lieu les équipements de santé (228) et les commerces (125). Ce chiffre est en légère augmentation par rapport aux années précédentes, 637 équipements pour l'année 2016 et 724 pour l'année 2018. Les communes présentant le plus d'équipements à proximité de la gare sont : Lens (117), Lillers (89), Billy-Montigny (80), Meurchin (55) et Béthune (50).

Équipements (catégorie/famille)	2016	2018	2021
Commerces	147	149	125
Enseignement	16	14	15
Santé	214	221	228
Services aux particuliers	189	269	315
Sports, loisirs et culture	27	28	35
Tourisme	12	10	7
Transports	30	29	30
Transports et déplacements	2	4	4
Total	637	724	759

Source : INSEE, BPE 2021, traitement AULA.

En 2021, on recense donc 440 commerces et services aux particuliers se trouvant dans un périmètre de 300 mètres autour des 32 gares et haltes ferroviaires (dont Ostricourt et La Bassée), soit 58% de l'offre totale en équipements sur ce périmètre. On peut noter une présence forte des équipements dédiés aux commerces et services de proximité (avec 320 équipements), suivi des intermédiaires (à 100) :

Commerces et services aux particuliers				
Année	Proximité	Intermédiaire	Supérieure	Autres
2016	214	115	7	0
2018	270	128	18	2
2021	320	100	14	6

Source : INSEE, BPE 2021, traitement AULA.

À titre indicatif, on compte parmi les commerces et services :

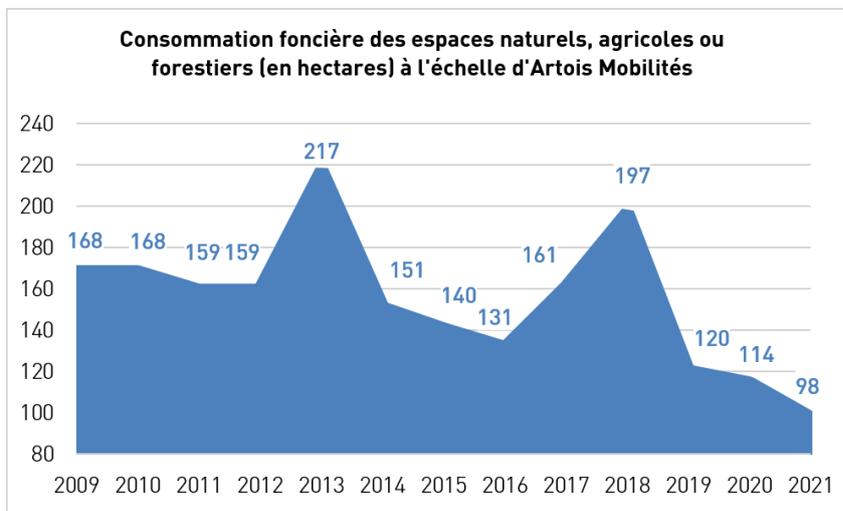
- De proximité : les restaurants, boucheries, charcuteries, boulangeries, épiceries, supérettes, fleuristes, jardinerie, animaleries, bureaux de poste (agences immobilières, coiffeurs, électriciens, maçons, menuisiers, plombiers et réparateurs automobile, écoles de conduite) ...
- Intermédiaires : les supermarchés, drogueries, magasins de vêtements, de chaussures, d'équipements de foyer, les vétérinaires, horlogeries, bijouteries, banques, laveries, pressings et pompes funèbres...
- Supérieures : les poissonneries, parfumeries-cosmétiques, cinémas, location d'automobiles et d'utilitaires légers, agences d'intérim et agences « France Travail » : et autres correspondant aux mairies dans ce cas précis.



RAPPEL DES 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 pour maintenir le niveau de population.

INDICATEUR N°68 : ÉVOLUTION DE LA CONSOMMATION DES TERRES AGRICOLES



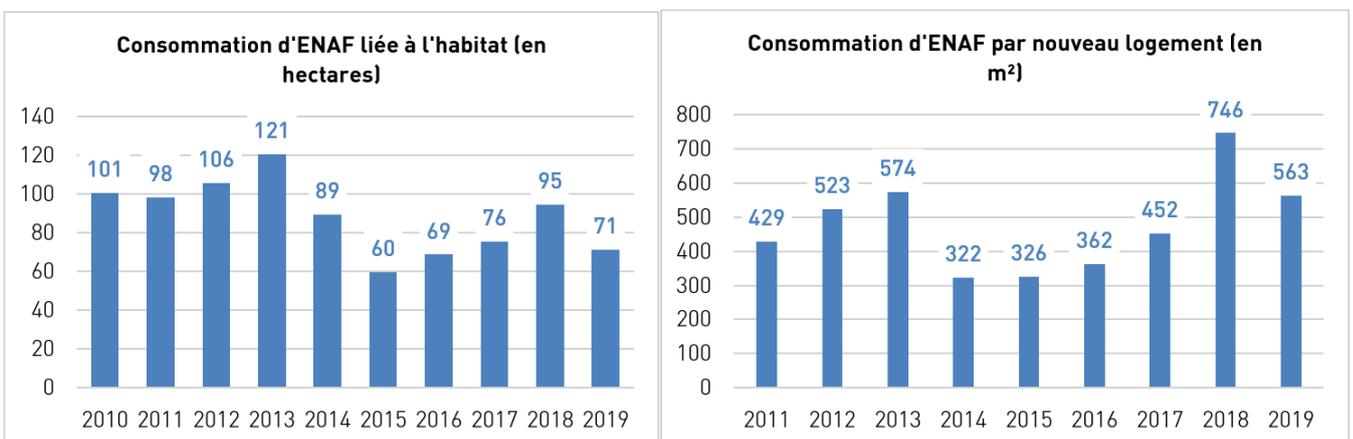
À l'échelle du ressort territorial, la consommation foncière des Espaces Naturels, Agricoles et Forestiers (ENAF) fluctue fortement en fonction des années avec un maximum de 217 hectares pour l'année 2013. Sur les 10 derniers millésimes, la consommation cumulée s'élève à près de 1 490 hectares.

À noter que ces dernières années la tendance est plutôt baissière, le dernier pic (2018) de consommation foncière correspondant à un pic cumulé tant pour l'habitat que le développement de zones d'activités.

Source : Cerema/Portail de l'artificialisation, traitement AULA

INDICATEUR N°69 : DENSITÉ NETTE DES PROJETS

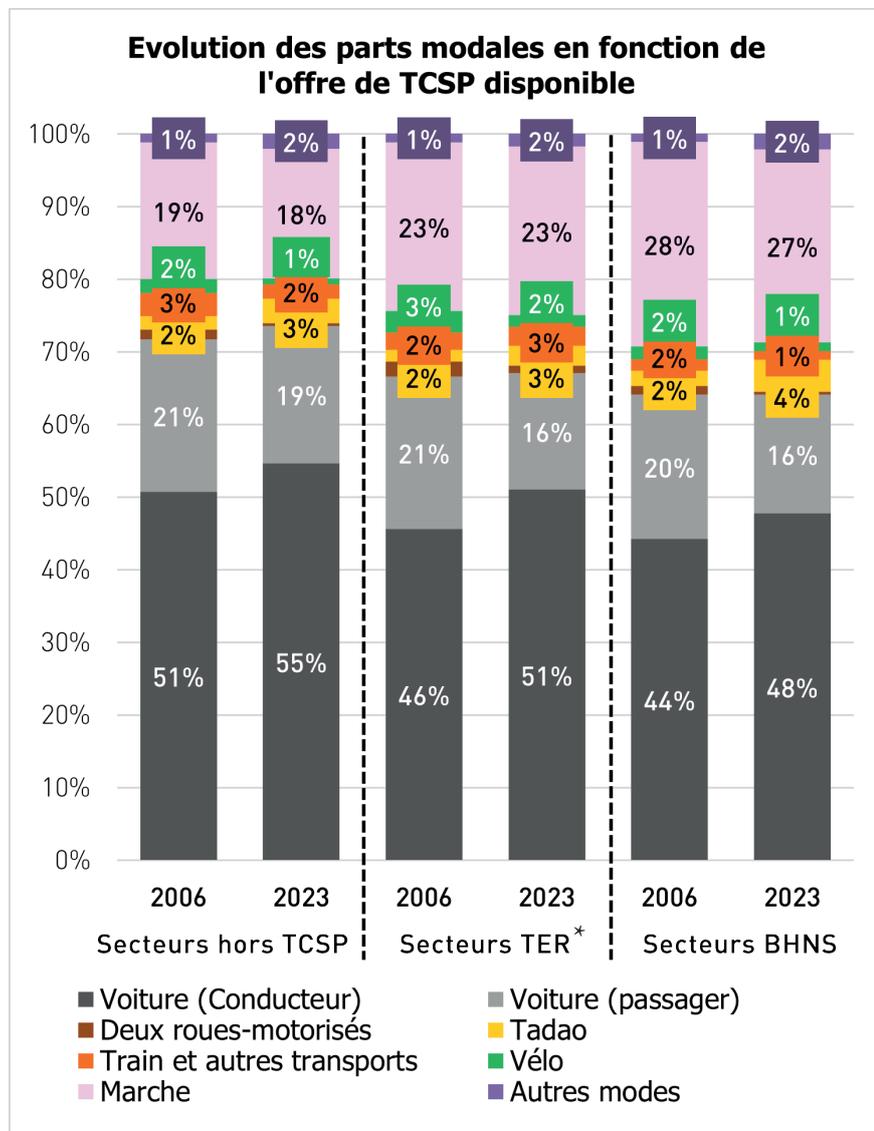
À l'échelle du ressort territorial, la consommation foncière des Espaces Naturels, Agricoles et Forestiers (ENAF) pour l'habitat fluctue entre 60 et 121 hectares par an, entre 2010 et 2019 pour un cumul de 885 hectares sur 10 ans. Si on rapporte cette consommation à un nouveau logement créé, la consommation varie selon les années de 322 m² en 2015 à 756 m² en 2018.



Source : Insee, Cerema/Portail de l'artificialisation, DGFIP, traitement AULA



INDICATEUR N°70 : ÉVOLUTION DE LA FRÉQUENTATION DES TC DANS LES SECTEURS NON DESSERVIS PAR UN TCSP



On observe des évolutions différentes en fonction du type d'offre de transports en commun desservant le secteur.

Ainsi les secteurs desservis par une ligne de Bus à Haut Niveau de Service ont connu une hausse plus importante de l'usage du bus urbain de 2% en 2006 à 4% en 2023 tandis que dans les secteurs non desservis, l'augmentation est plus limitée. On observe une hausse de l'usage de la voiture (conducteur) sur l'ensemble du ressort territorial, mais elle reste moins importante dans les secteurs BHNS. Ces derniers étant plus denses, la pratique de la marche à pied y est plus importante.

Dans les secteurs disposant d'une gare, mais n'étant pas desservi par le BHNS, l'usage du train et des autres transports en commun est plus marqué.

Dans les secteurs non desservis par une offre de transports en commun en site propre (TCSP), l'usage des transports en commun progresse moins que dans les autres secteurs. Le recours à la voiture y est plus important, y compris en tant que passager. La marche à pied est en revanche moins utilisée, car il s'agit souvent de secteurs peu denses où la distance moyenne parcourue est plus importante.

Source : EMC² Artois 2023 ; traitement Artois Mobilités

*zones desservies par le TER hors desserte BHNS

15

Penser la mobilité comme une des bases du projet urbain



RAPPEL DES 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.

INDICATEURS NON RENSEIGNÉS :



Données inexistantes

Indicateur n°71 : Création d'un observatoire et mise en place d'une grille d'évaluation des projets

Motif : il n'existe pas de grille d'évaluation standard des projets, Artois Mobilités procède à des évaluations au cas par cas.



Remplacés

Indicateur n°72 :

Nombre de places de stationnement/logement sur le domaine public et privé ;

Remplacé par l'indicateur n°86 : Nombre de ménages disposant au moins d'un emplacement réservé au stationnement

Indicateur n°73 : Nombre d'aménagements cyclables réalisés

Remplacé par l'indicateur n°98 : Nombre de kilomètres cyclables réalisés.

II. Favoriser de nouveaux usages de l'automobile complémentaires aux autres modes de déplacements



CONTEXTE

La voiture individuelle reste aujourd'hui le mode de déplacements le plus utilisé à l'échelle du ressort territorial d'Artois Mobilités. Les habitants réalisent en moyenne chaque jour 1,3 million de déplacements en automobile. Si son usage reste stable (68% en 2023 comme en 2006), de plus en plus de ménages possèdent un véhicule (81% en 2023 contre 78% en 2006). Cette hausse de la motorisation se traduit par une baisse du nombre de trajets réalisés en tant que passager (- 4 points entre 2006 et 2023) et une hausse du nombre de véhicules observée sur le réseau routier structurant.

RAPPEL DES ENJEUX

Il ne s'agit pas d'opposer l'automobile aux autres manières de se déplacer, mais d'appréhender ses nouveaux usages en complément des autres modes. Il s'agit d'encourager un partage plus équilibré de la voirie afin d'améliorer la sécurité routière et les déplacements des usagers les plus vulnérables tout en diminuant les nuisances liées à la circulation routière.

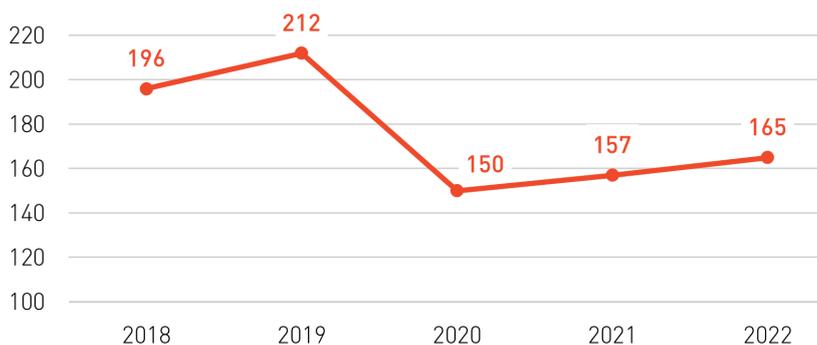
RAPPEL DES OBJECTIFS

- Diminuer l'usage de la voiture pour atteindre 58% de part modale en 2030 (contre 68% aujourd'hui)
- Favoriser les nouveaux usages de l'automobile en soutenant le développement de l'électromobilité et des mobilités partagées (covoiturage et autopartage)
- Encourager l'essor des modes actifs en facilitant le recours à la marche et en participant activement à la création d'un système vélo durable à l'échelle du ressort territorial

RAPPEL DES ACTIONS

16. Hiérarchiser les voiries
17. Adapter le jalonnement et les outils de gestion des flux sur le réseau magistral
18. Expérimenter de nouveaux usages sur le réseau magistral
19. Suivre et soutenir l'émergence de véhicules propres et de bornes de recharge
20. Intégrer le stationnement dans la politique globale de mobilité
21. Fédérer les initiatives en faveur de solutions de mobilité en territoires peu denses
22. Expérimenter des mobilités innovantes sur le territoire
23. Animer et appuyer la mise en œuvre d'un plan vélo
24. Mettre en œuvre le schéma piéton sur le territoire

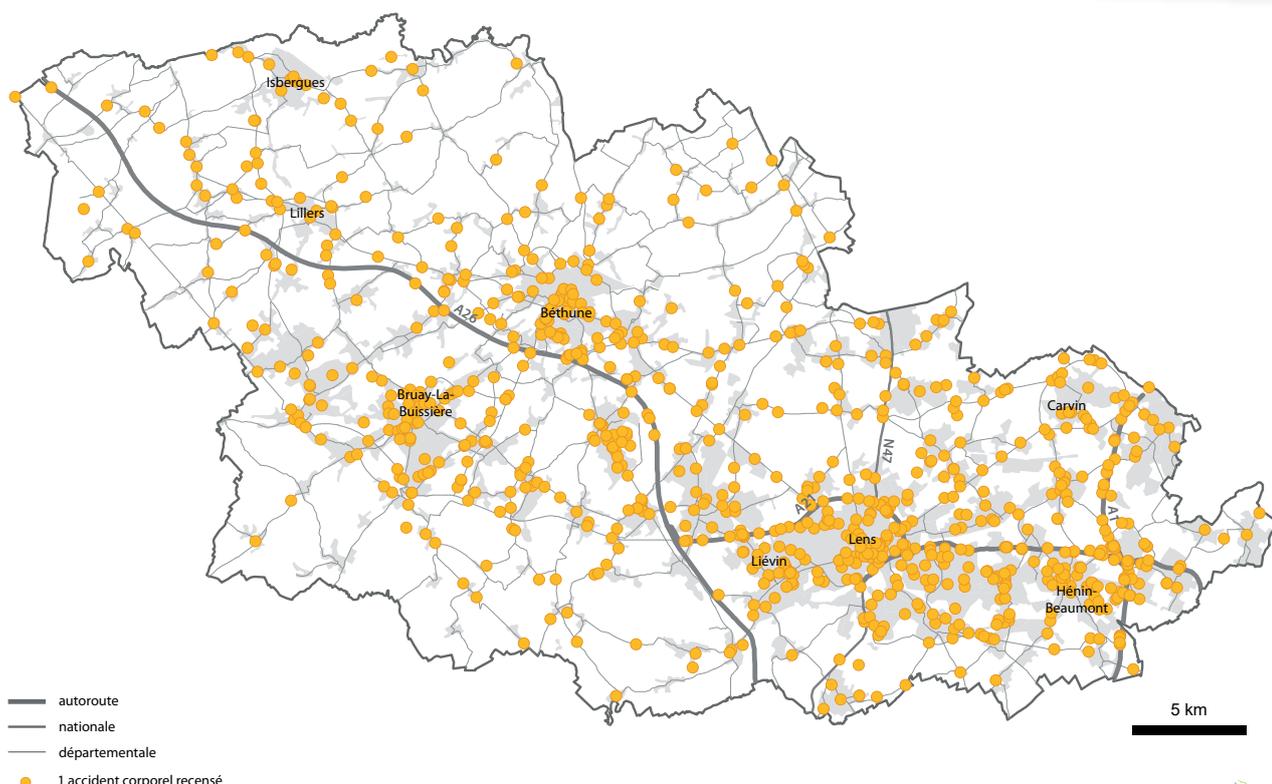
INDICATEUR N°75 : NOMBRE D'ACCIDENTS CORPORELS



Sur la période 2018-2022, on recense près de 880 accidents corporels cumulés à l'échelle du ressort territorial d'Artois Mobilités. Après un pic en 2019 de 212 accidents, on observe un nombre d'accidents moindre en 2020 (150 accidents) suivi d'une légère hausse en 2021 et 2022. Cette diminution est liée à la crise sanitaire et à l'essor du télétravail entraînant un nombre de déplacements moindre.

Source : ONISR, fichier BAAC, 2018 -2022, traitement AULA.

Accidents sur la période 2018 - 2022 sur le territoire d'Artois Mobilités

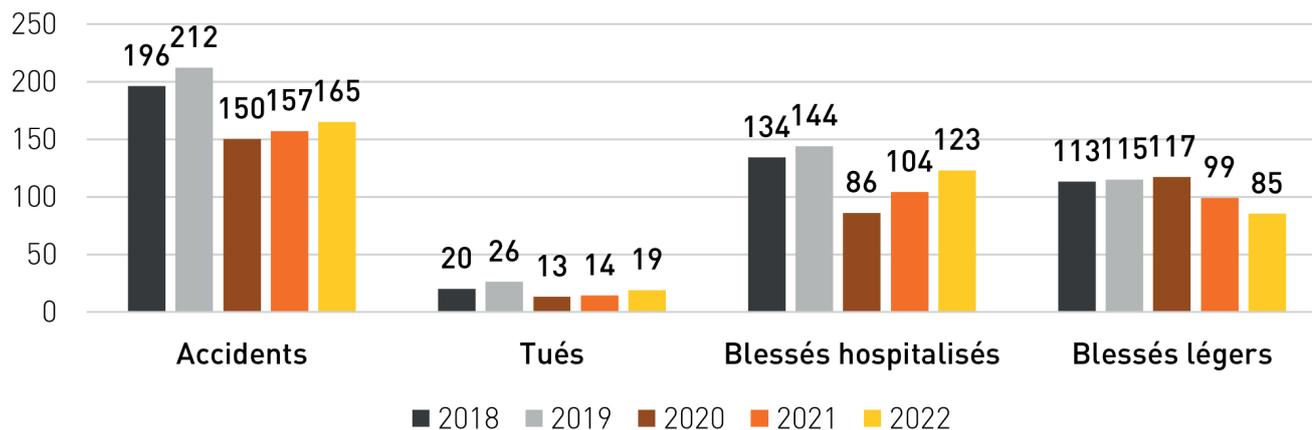


Réalisation : AULA, Août 2023.
Sources : Fichiers BAAC 2018 à 2022 traités par l'AULA, BD CARTO® - ©IGN Paris 2015/ reproduction interdite/PPIGE

INDICATEUR N°76 : NOMBRES DE VICTIMES

Sur la période 2018-2022, les 880 accidents corporels ont engendré 92 décès et 591 blessés hospitalisés. Si le nombre d'accidents a diminué entre 2018 et 2022, le nombre de tués est en revanche relativement stable.

Nombre d'accidents et victimes à l'échelle du ressort territorial

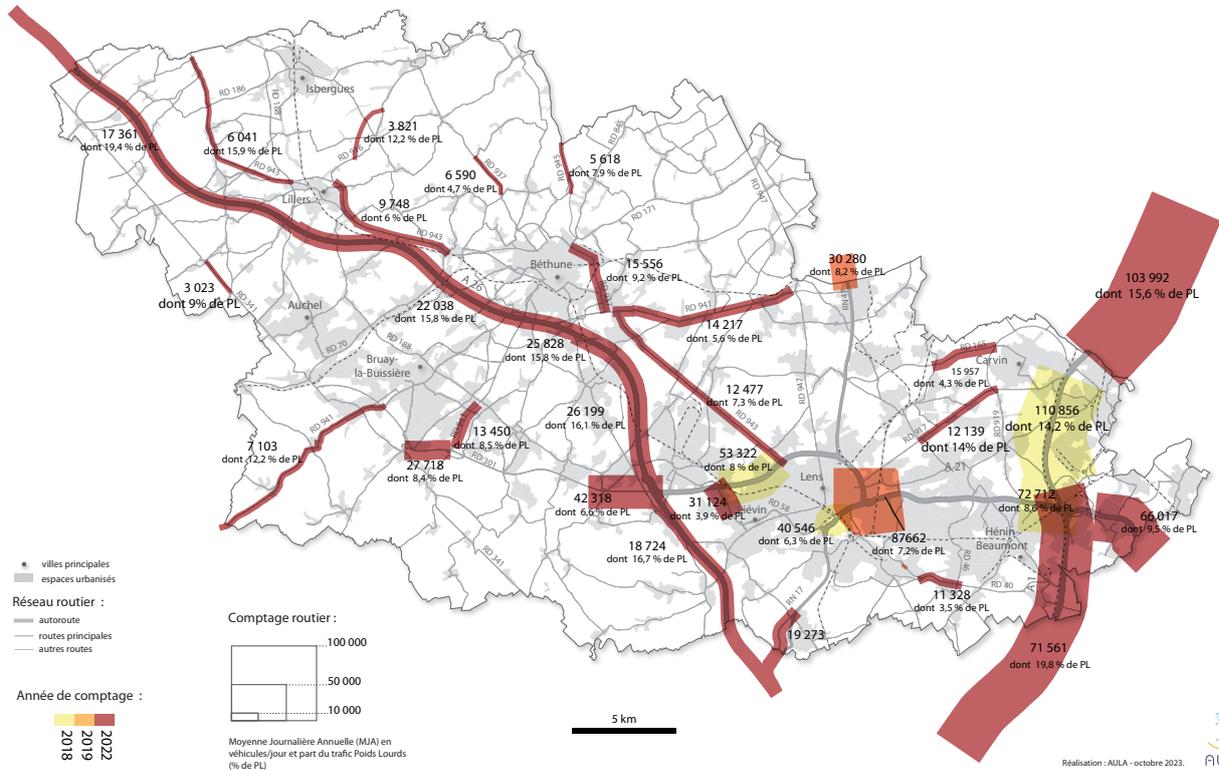




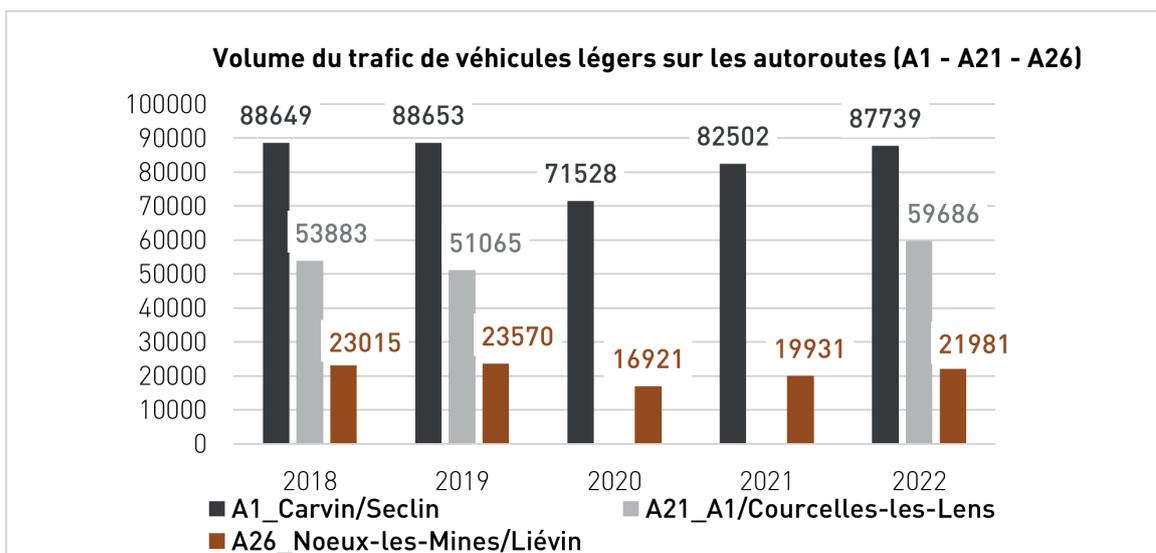
INDICATEUR N°77 : ÉVOLUTION DU TRAFIC ROUTIER

En 2022, le trafic moyen journalier annuel tous véhicules sur le réseau autoroutier est variable selon les axes : entre 100 000 et 110 000 véhicules/jour sur l'A1, plus de 87 000 véhicules par jour sur le tronçon le plus chargé de l'A21, et environ 26 000 véhicules/jour sur l'A26 entre Béthune et Liévin.

TRAFIC TOUS VEHICULES SUR LES PRINCIPALES ROUTES du territoire du SMT Artois-Mobilités



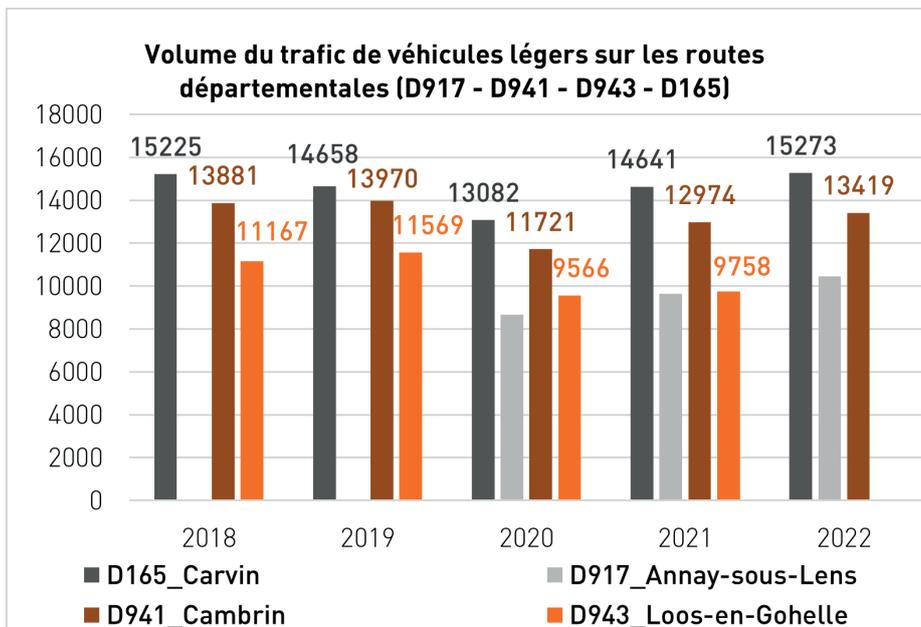
Concernant les véhicules légers, on peut noter que le trafic est proche des niveaux avant COVID sur l'A1 et l'A21. En revanche, en proportion, l'écart est plus marqué sur l'A26, probablement en raison des effets du Brexit.



Source : DREAL Hauts de France, DIR Nord, SANEF, données de trafic moyen journalier annuel.

Sur la période 2018-2022, on observe également un trafic de véhicules légers relativement stable sur le réseau routier départemental avec un retour aux valeurs précédant la crise sanitaire.

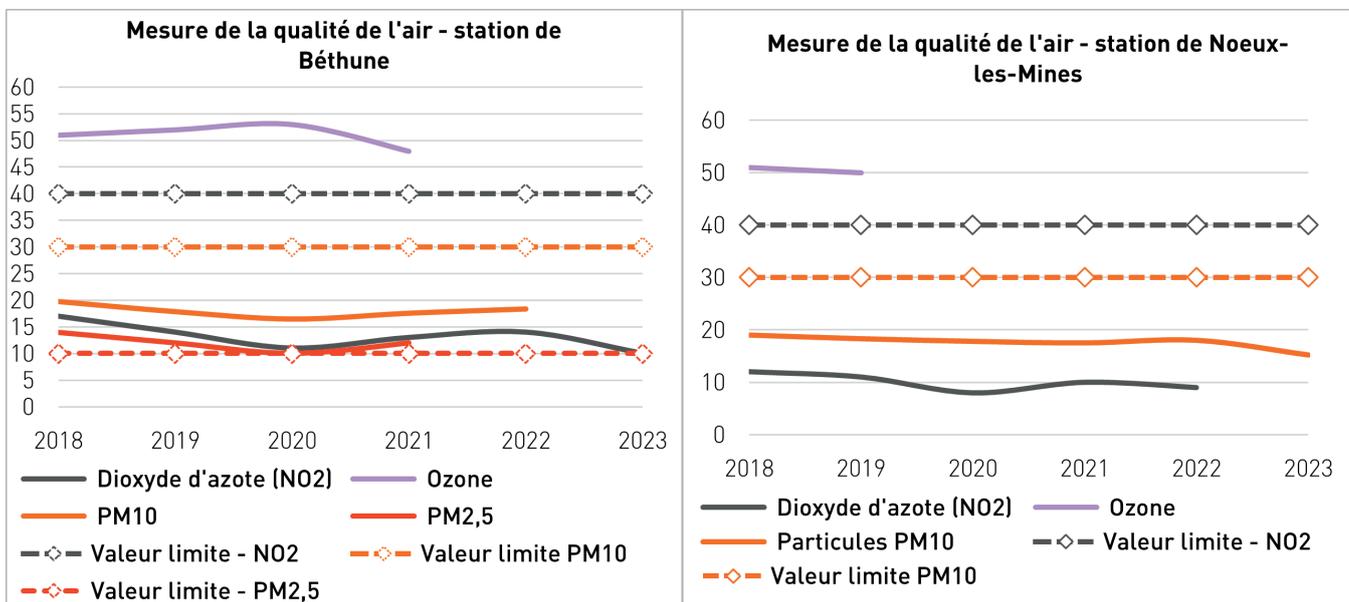
À noter l'impact de la mise à 2x2 voies de la connexion A21/RD301 qui a engendré une augmentation du trafic sur le premier tronçon de la RD301.

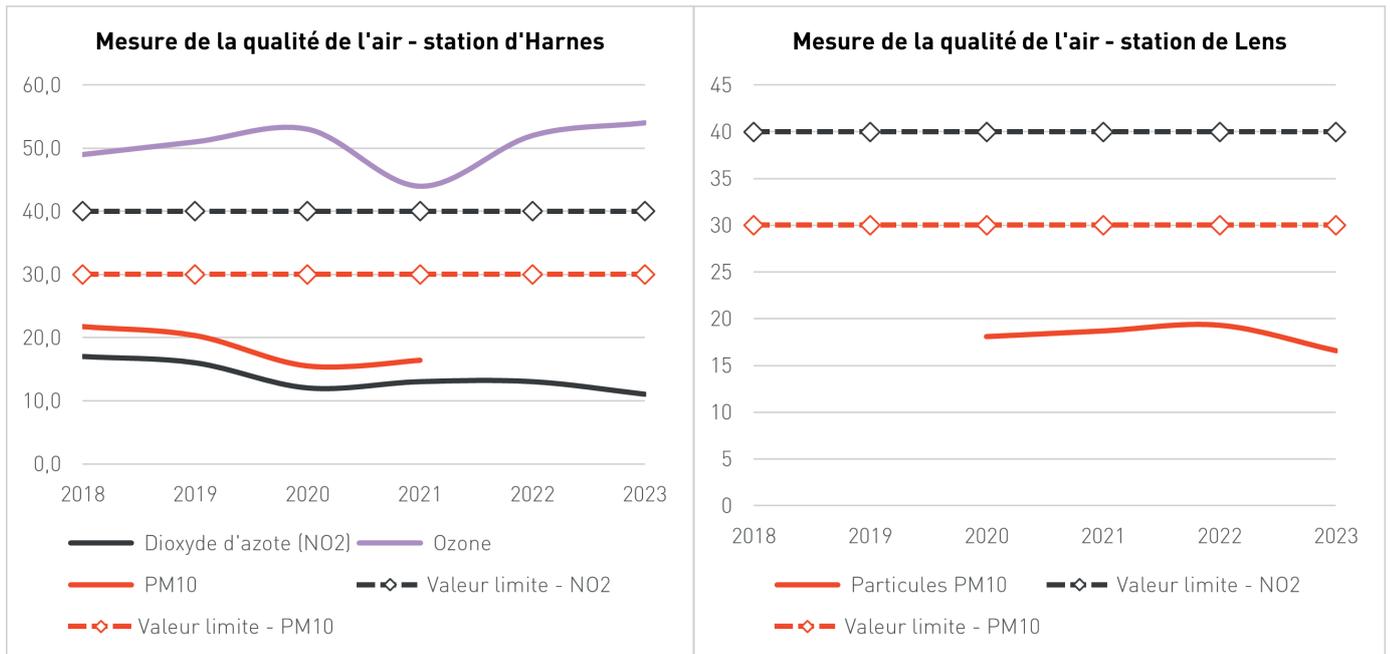


INDICATEUR N°78 : ÉMISSION DE POLLUANTS GAZ À EFFET DE SERRE (GES)

Sur le ressort territorial, 4 stations fixes permettent de mesurer la qualité de l'air : Béthune, Nœux-les-Mines, Harnes et Lens. Ces stations mesurent les concentrations de polluants exprimées le plus souvent en microgrammes par mètre cube ($\mu\text{g}/\text{m}^3$).

Pour les 3 stations, nous pouvons remarquer que les taux en Ozone (O_3) de l'ordre de $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$ sont inférieurs aux objectifs de qualité fixés à $120 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Pour les particules fines PM_{10} , les taux sont inférieurs pour les quatre stations aux objectifs de qualité fixés à $30 \mu\text{g}/\text{m}^3$ en moyenne sur l'année. Pour les particules fines $\text{PM}_{2,5}$ uniquement mesurées pour la station de Béthune, les valeurs dépassent légèrement les objectifs de qualité fixés à $10 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Pour le dioxyde d'azote, les 3 stations mesurent des taux inférieurs aux objectifs de qualité fixés à $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Il est à noter qu'aucune donnée sur les émissions de dioxyde de soufre (SO_2) n'a été répertoriée.

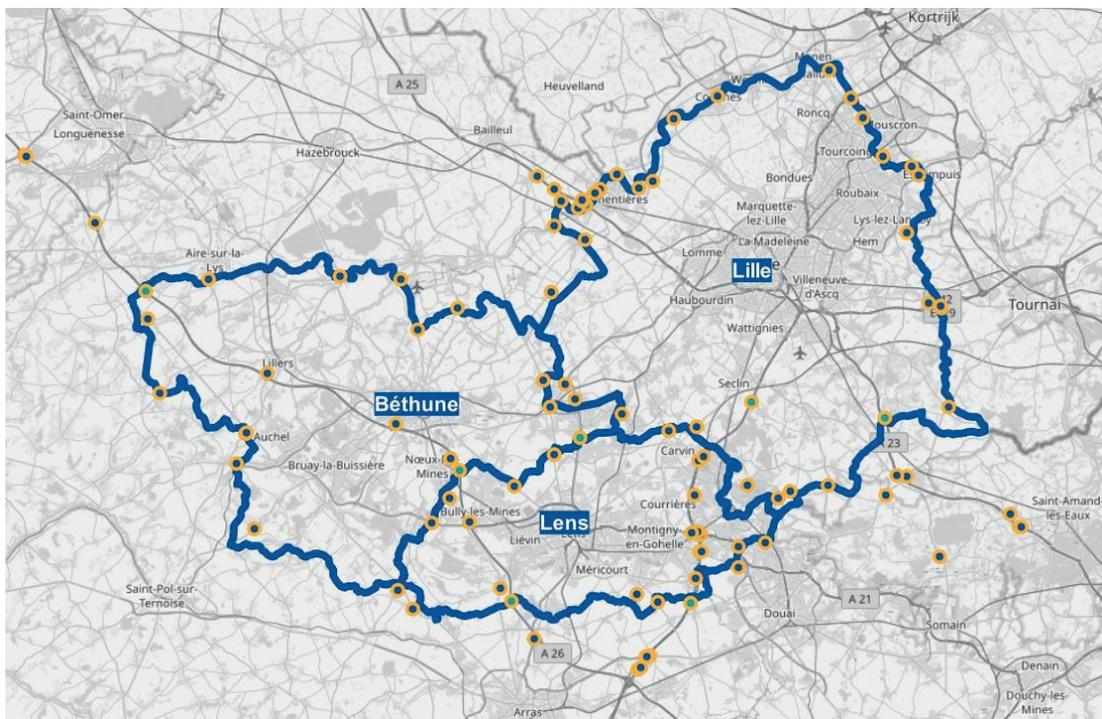




Source : ATMO Hauts-de-France

INDICATEUR N°79 : ENQUÊTE ORIGINE-DESTINATION SUR LES FLUX ROUTIERS

En 2023, les services déconcentrés de l'État ont initié la réalisation d'une enquête circulation afin de recueillir les données de mobilité de 120 000 usagers afin de mesurer les trafics de transit et d'échange entre les territoires des Scot de Lille, de Lens-Liévin-Hénin-Carvin et de l'Artois (CABBALR). En tout 101 postes seront enquêtés (66 autour de Lille, 49 autour de Lens-Hénin, 34 autour de Béthune). Une précédente enquête de ce type avait été réalisée en 2007 sur le même périmètre. En octobre 2023, 25 postes avaient été enquêtés principalement autour de Béthune.



Source : DREAL Hauts-de-France

17

Adapter le jalonnement et étudier des outils de gestion des flux sur le réseau magistral



RAPPEL DES OBJECTIFS

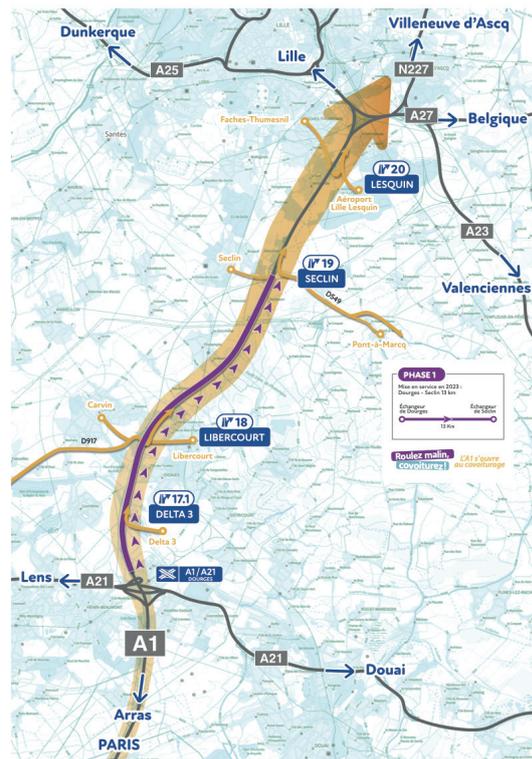
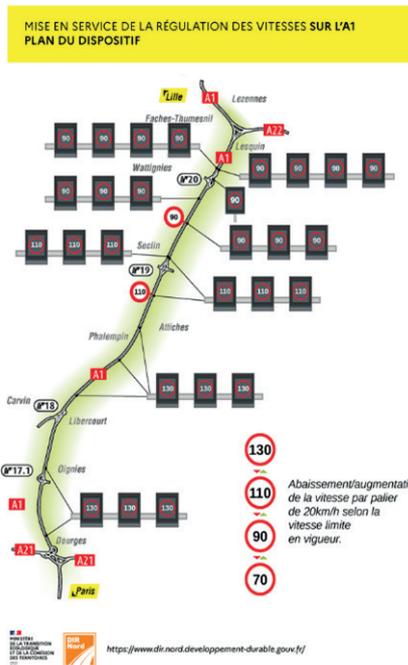
- Canaliser les principaux flux d'échanges et de transit et éviter la diffusion sur les itinéraires déviés ;
- Améliorer l'accessibilité du tissu économique et faciliter l'orientation des poids lourds ;
- Informer l'utilisateur sur les conditions de circulation et les itinéraires à emprunter
- limiter les émissions de polluants et gaz à effet de serre ;

INDICATEUR N°80 : MISE EN PLACE D'UNE GESTION DYNAMIQUE DES FLUX

Dans le cadre de la lutte contre la congestion routière en lien avec l'accès à la métropole lilloise, la DIR Nord a mis en service un dispositif de régulation du trafic sur l'A1 entre Dourges et Lille le 3 octobre 2022. Grâce à des panneaux à message variable, le dispositif consiste à faire varier les vitesses autorisées par paliers de 20km/h jusqu'à 70 km/h en cas de bouchon, d'évènement, de travaux de voirie et en cas de pic de pollution. 19 km de linéaire sont concernés dans le sens Paris - Lille et 7 km dans le sens Lille - Paris.

Depuis le 4 septembre 2023, le dispositif a été complété par la mise en place d'un dispositif permettant de réserver la voie de gauche aux covoitureurs, aux véhicules électriques Crit'Air 0, aux taxis et véhicules prioritaires dans le sens Paris-Lille, entre l'échangeur de Dourges et celui de Seclin.

Ce dispositif est activé lorsque la circulation est dense et que la vitesse réglementaire descend à 70 km/h, la voie de gauche passe alors en mode covoiturage.



INDICATEUR NON RENSEIGNÉ :



Données inexistantes

Indicateur n°81 : Mise en place d'un plan de jalonnement
Motif : il n'existe pas de tel plan mis en place à l'échelle du ressort territorial, mais certaines communes portent des initiatives en la matière comme Lens par exemple

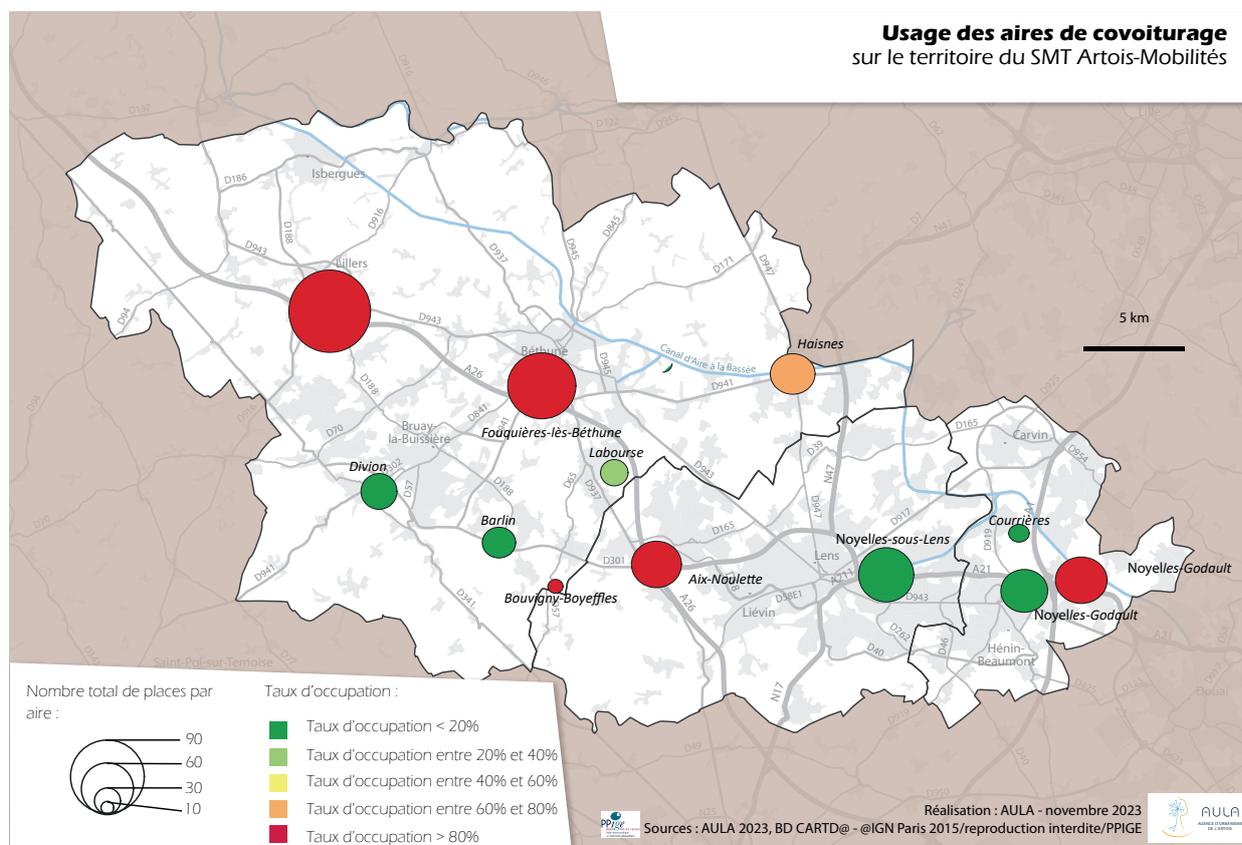


RAPPEL DES OBJECTIFS

- Réduire le nombre de véhicules sur le réseau magistral ;
- Promouvoir le covoiturage ;
- Palier à l'absence de desserte ferroviaire ;

INDICATEUR N°82 : NOMBRE D'AIRES DE COVOITURAGE PRÉSENTES SUR LE RESSORT TERRITORIAL

Le ressort territorial d'Artois Mobilités compte 12 aires de covoiturage, soit 522 places. Elles sont principalement situées en proximité immédiate d'échangeurs en lien avec le réseau routier structurant (2x2 voies) ou implantées sur les parkings de zones commerciales. Entre 2018 et 2023, il y a eu 9 aires de covoiturage créées sur le territoire.



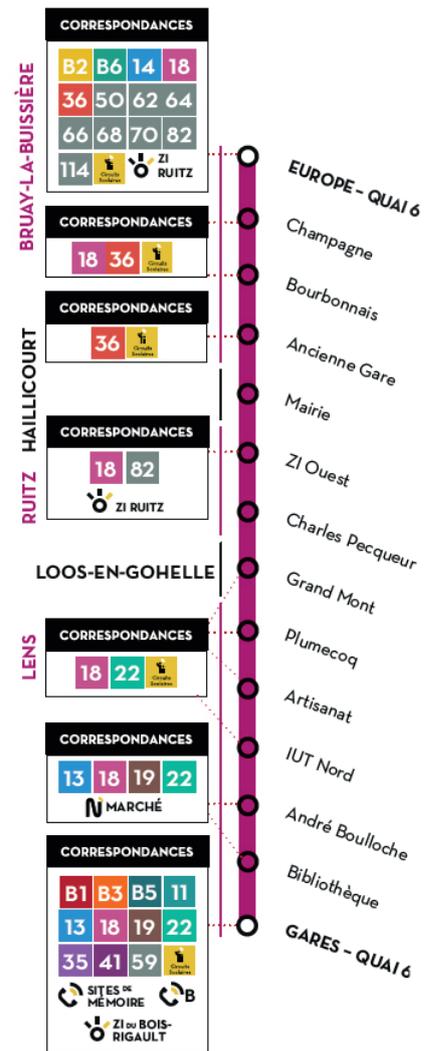
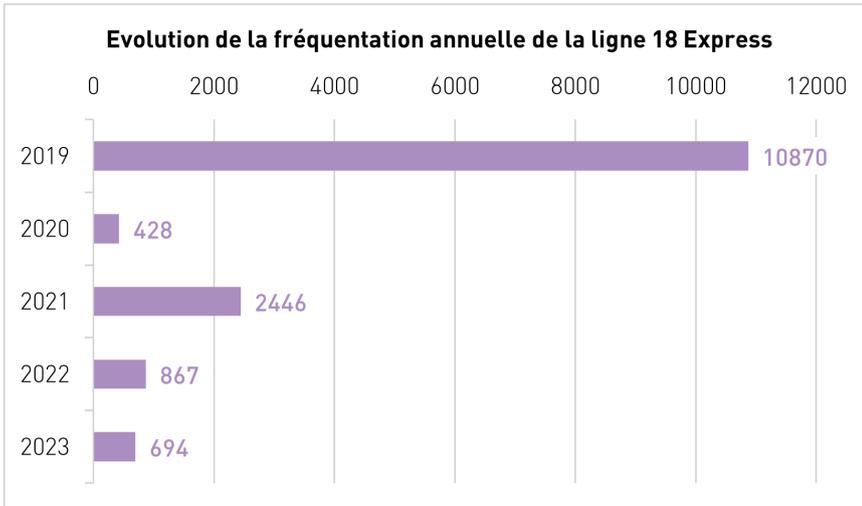
En termes d'usage, on constate que plusieurs aires de covoiturage sont saturées ou proches de la saturation comme Fouquières-lès-Béthune, Noyelles-Godault (au niveau de l'échangeur), Bouvigny-Boyeffles, Lillers et Aix-Noulette. Les aires de Divion et Barlin disposent encore de réserve de capacité tout comme les aires de Noyelles-sous-Lens et de Labourse. Les aires de covoitages de Courrières et de Noyelles-Godault, situées sur des parkings de centres commerciaux, se distinguent par des places de covoiturage peu utilisées ; les usagers ne tenant peut-être pas compte des marquages.

Localisation de l'aire de covoiturage	Capacité	Taux d'occupation (%)
Aire de covoiturage de Lillers	65	88
Aire de covoiturage de Fouquières-lès-Béthune	50	100
Aire de covoiturage de Barlin	41	49
Aire de covoiturage de Divion	49	24
Aire de covoiturage de Labourse & Noeux les Mines	43	37
Aire de covoiturage d'Haisnes	48	73
Aire de covoiturage de Liévin Aix-Noulette	56	84
Aire de covoiturage de Noyelles-sous-Lens	57	19
Aire de covoiturage de Noyelles-Godault	40	0
Aire de covoiturage de Noyelles-Godault (échangeur 7)	49	100
Aire de covoiturage de Bouvigny-Boyeffles	10	100
Aire de covoiturage de Courrières	14	0



INDICATEUR N°83 : **CRÉATION D'UNE LIGNE DE BUS EXPRESS**

En 2019, la ligne de bus express entre le pôle d'échanges de la Place de l'Europe à Bruay-la-Buissière et la gare de Lens est créée. Elle permet de connecter en moins d'une heure ces deux pôles urbains majeurs du territoire dont l'un ne dispose pas de gare ferroviaire. Pour assurer ce temps de parcours, le bus emprunte la voie rapide (route départementale 301) sur une partie du tracé. La ligne a connu des évolutions de fréquentation importante entre 2019 et 2022 liée à la période de crise sanitaire.

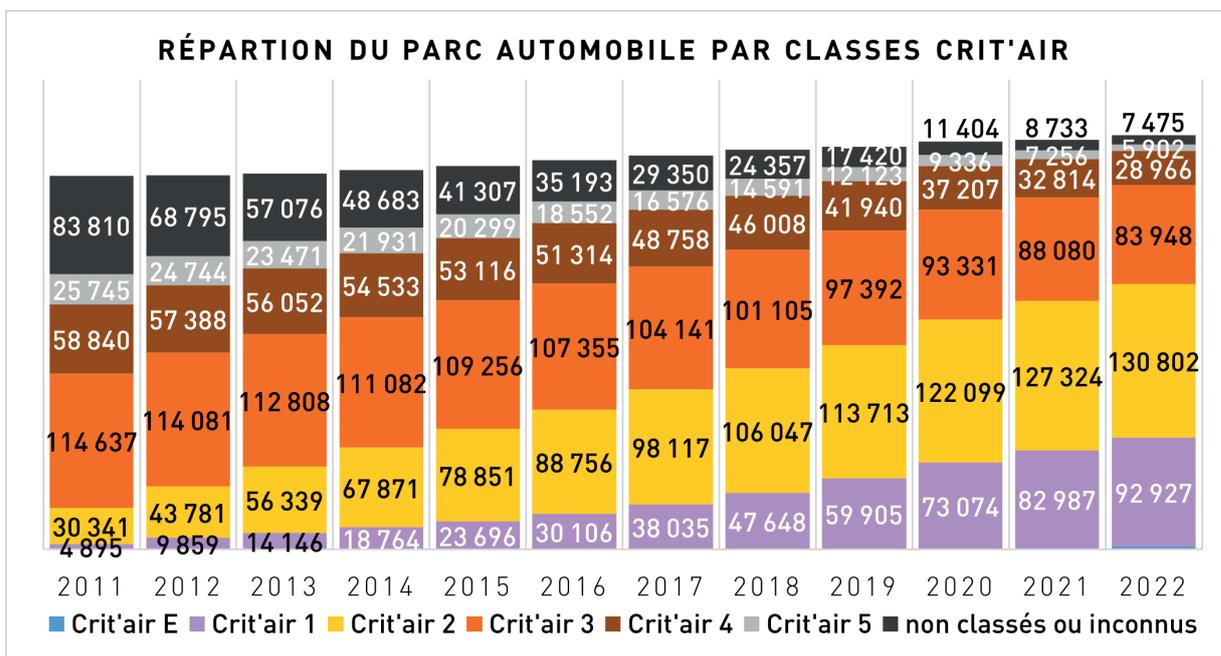




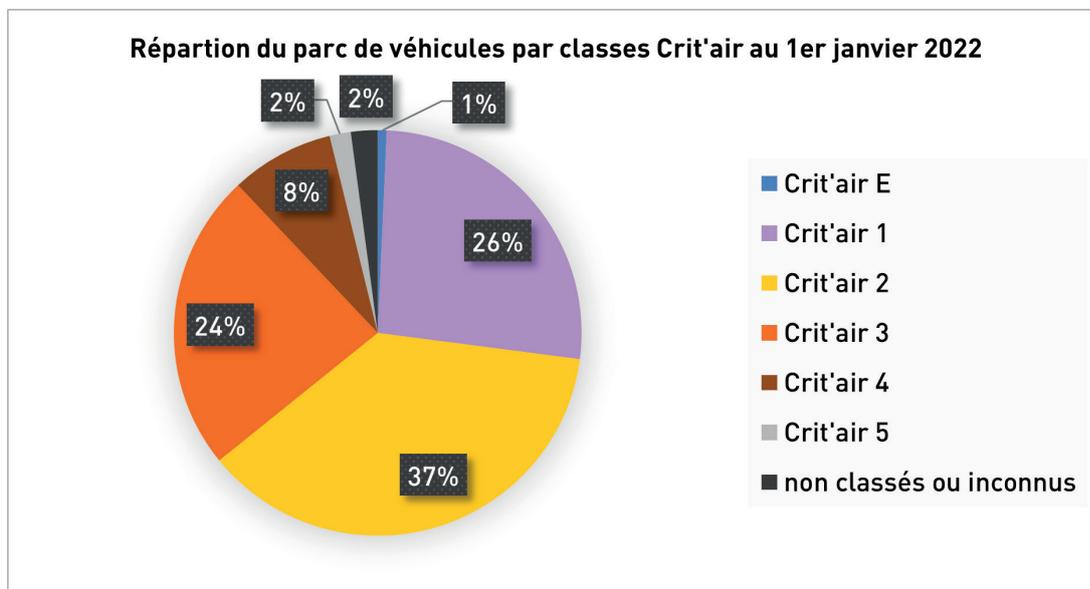
RAPPEL DES OBJECTIFS

- Encourager l'utilisation de véhicules moins polluants ;
- Favoriser l'achat de véhicules électriques ou hybrides lors du renouvellement des flottes publiques de véhicules de services ;
- Inciter les entreprises à s'équiper de véhicules électriques ;
- Soutenir le développement de toutes les formes de véhicules électriques (voitures, vélos, scooters ...) en implantant sur le territoire des bornes et lieux de recharge.

INDICATEUR N°84 : ÉVOLUTION DE LA MOTORISATION DU PARC AUTOMOBILE ET NOMBRE DE VÉHICULES INDIVIDUELS EN FONCTION DE LEUR CLASSIFICATION



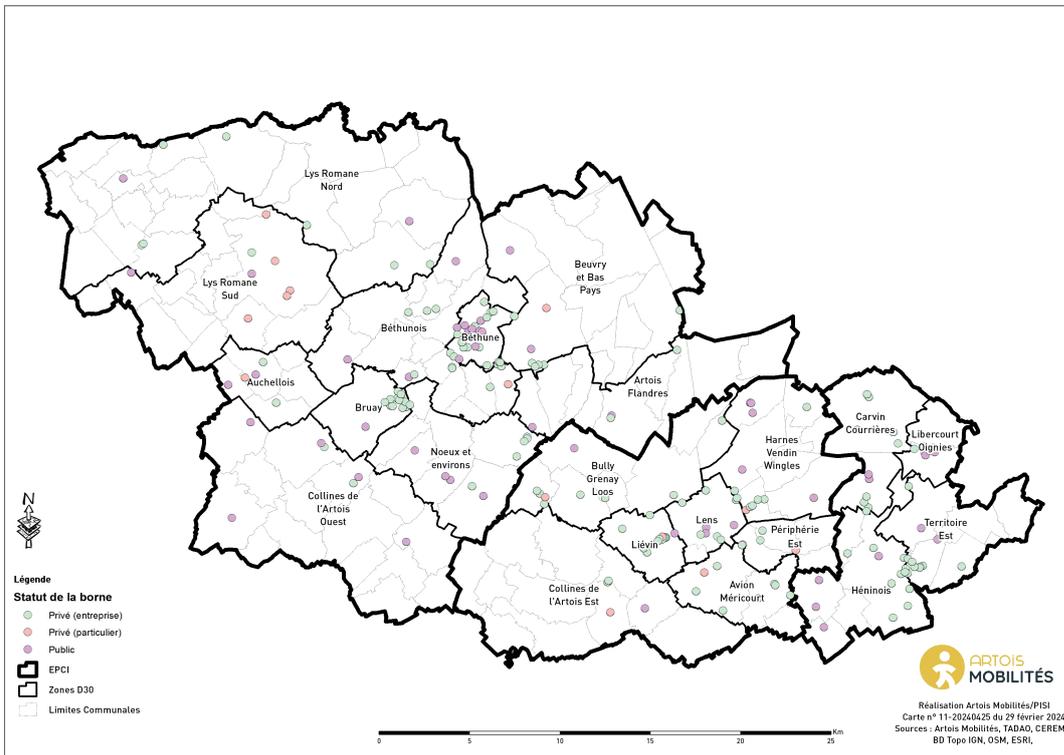
En 2022, on compte environ 352 000 véhicules immatriculés sur le ressort territorial, le parc étant en croissance quasi constante ces 10 dernières années. Au 1er janvier 2022, 1% du parc est classé Crit'Air « E » correspondant aux véhicules électriques. Avec le temps, on constate que les véhicules les plus anciens qui correspondent aux classes Crit'Air 4 et 5, les plus polluantes, sortent du parc. Le Crit'Air 3 est le plus représenté avec 114 637 véhicules en 2011 contre 83 948 en 2022. Les classes Crit'Air 1 et 2 représentent désormais 63% du parc.



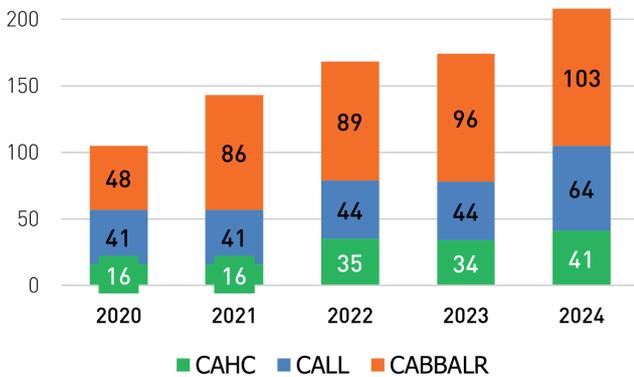
Source :
RSVERO,
2022, SDES,
traitement
AULA.



INDICATEUR N°85 : NOMBRE DE BORNES DE RECHARGE DE VÉHICULES ÉLECTRIQUES EN SERVICE SUR LE RESSORT TERRITORIAL AM62



Evolution du nombre d'emplacements de bornes de recharge* par an



À l'échelle d'Artois Mobilités, on dénombre 208 emplacements de bornes de recharge en 2024 contre 105 en 2020 : la tendance est globalement à la hausse d'année en année. Sur les 103 emplacements de bornes ajoutés depuis 2020, 55 bornes ont été implantées sur la CABBALR, 23 sur la CALL et 25 sur la CAHC.

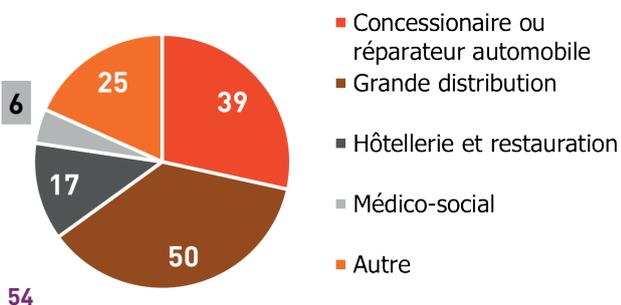
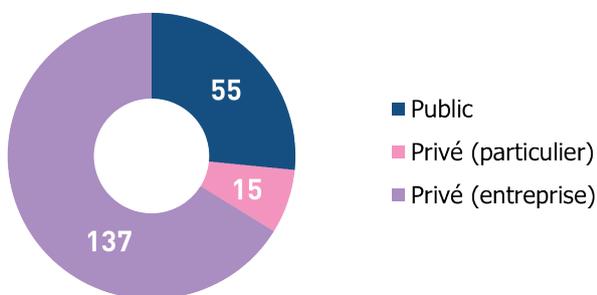
Le territoire ayant le plus de bornes de recharge est celui de la CABBALR avec 96 emplacements en 2023. Ceci est notamment dû au déploiement du Schéma de Déploiement des Infrastructures de Recharges pour Véhicules Electrifiés (IRVE), et ce dès 2019, avec un objectif de déploiement de 100 bornes pour 2024.

En termes de statut, il y a deux fois plus de bornes de recharge privées que publiques. Les bornes privées sont principalement localisées dans les zones commerciales (parking clientèle) ou dans les zones d'activités (parking des salariés et visiteurs). Les bornes publiques sont localisées en centre-ville ou centre-bourg ou à proximité d'équipements publics (dont les gares et les aires de covoiturage).

En avril 2024, l'offre privée était encore largement dominante, les IRVE portées par les entreprises représentaient plus de 65% de l'offre existante contre un peu plus de 26% pour l'offre publique.

Parmi les acteurs économiques, les concessionnaires et réparateurs automobiles représentaient avec la grande distribution plus de la moitié de l'offre privée disponible. Ces établissements ont largement contribué à la croissance du nombre de bornes recensées sur le ressort territorial ces dernières années.

Source : Chargemap ; traitement Artois Mobilités
 * un emplacement peut disposer de plusieurs de bornes RVE

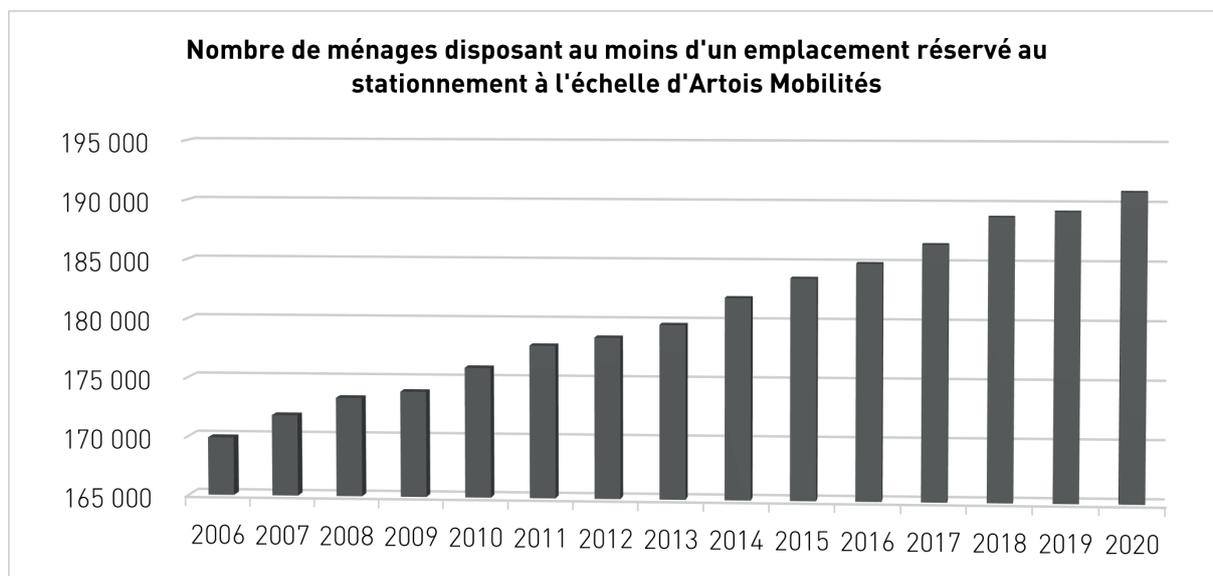




RAPPEL DES OBJECTIFS

- 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 en commun ;
- Économiser l'espace et rééquilibrer le partage de la voirie en limitant les emprises affectées au stationnement.

INDICATEUR N°86 : NOMBRE DE MÉNAGES DISPOSANT AU MOINS D'UN EMPLACEMENT RÉSERVÉ AU STATIONNEMENT



Source : INSEE, traitement AULA.

Au 1^{er} janvier 2020, près de 191 000 ménages disposent d'au moins un emplacement réservé au stationnement, à l'échelle d'Artois Mobilités. Une tendance à la hausse, à mettre en lien avec celle des ménages et du nombre de logements, au fur et à mesure des années.

INDICATEUR N°90 :

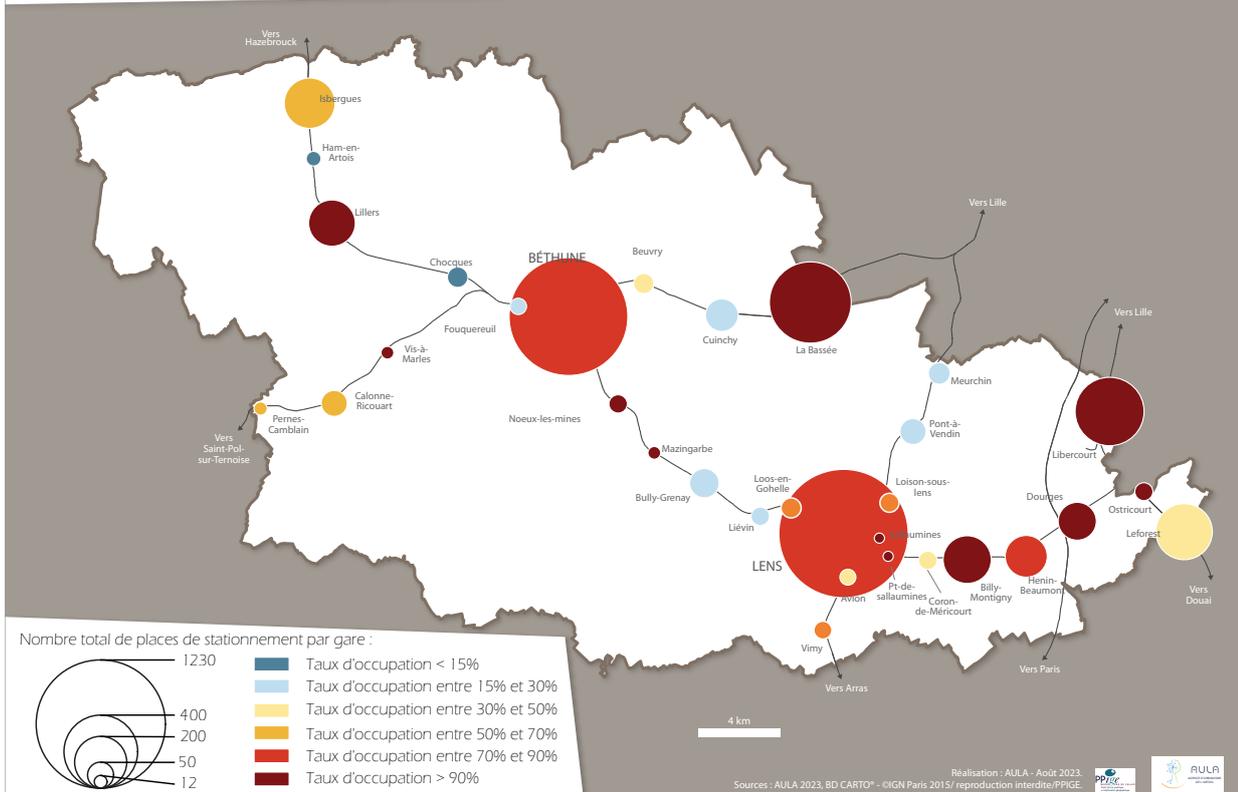
TAUX D'OCCUPATION DES PARCS-RELAIS AUX ABORDS DES LIGNES DE TC OU GARES

Les offres les plus conséquentes en termes de stationnement se trouvent au niveau des gares de Lens et de Béthune. À Béthune, 77% des places sont occupées, les parkings les moins saturés se situant au sud des voies. À Lens, le taux d'occupation des parkings est de l'ordre de 80%.

D'autres gares sont également proches de la saturation : le taux d'occupation se situe entre 90 et 100% pour 6 gares (Libercourt, La Bassée, Nœux-les-Mines, Billy-Montigny, Dourges, Lillers, Hénin-Beaumont) et 6 haltes ferroviaires (Vis-à-Marles, Mazingarbe, Sallaumines, Pont-de-Sallaumines, Ostricourt et Pont-à-Vendin).



USAGE DES PARKINGS DES GARES
sur le territoire d'Artois Mobilités en 2023



À noter qu'un nombre important de gares et haltes déjà saturées en termes de stationnement sont concernées par le projet de Services Express Régionaux Métropolitains (SERM) qui prévoit un doublement des fréquentations vers Lille. Les taux d'occupation les plus faibles (inférieurs à 25 %) se trouvent majoritairement au niveau des haltes ferroviaires (Ham-en-Artois, Chocques, Fouquereuil, Liévin) et de la gare de Bully-Grenay.

INDICATEURS NON RENSEIGNÉS :



Données inaccessibles

Indicateur n°87 : Évolution de la fréquentation et des taux de remplissage des parkings en ouvrage (données inaccessibles)

Indicateur n°88 : Évolution des zonages et de la réglementation en termes de stationnement (données inaccessibles)

Indicateur n°89 : Observatoire sur l'offre et les pratiques de stationnement (données inaccessibles)

Indicateur n°91 : Utilisation des recettes issues du paiement des forfaits post-stationnement (données inaccessibles)

Motif : Ceci est dû à un manque de données relatives à la question du stationnement disponible en open data

21

Fédérer les initiatives locales afin de créer un pack de solutions de solutions de mobilité dans les territoires peu denses



RAPPEL DES 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 ;

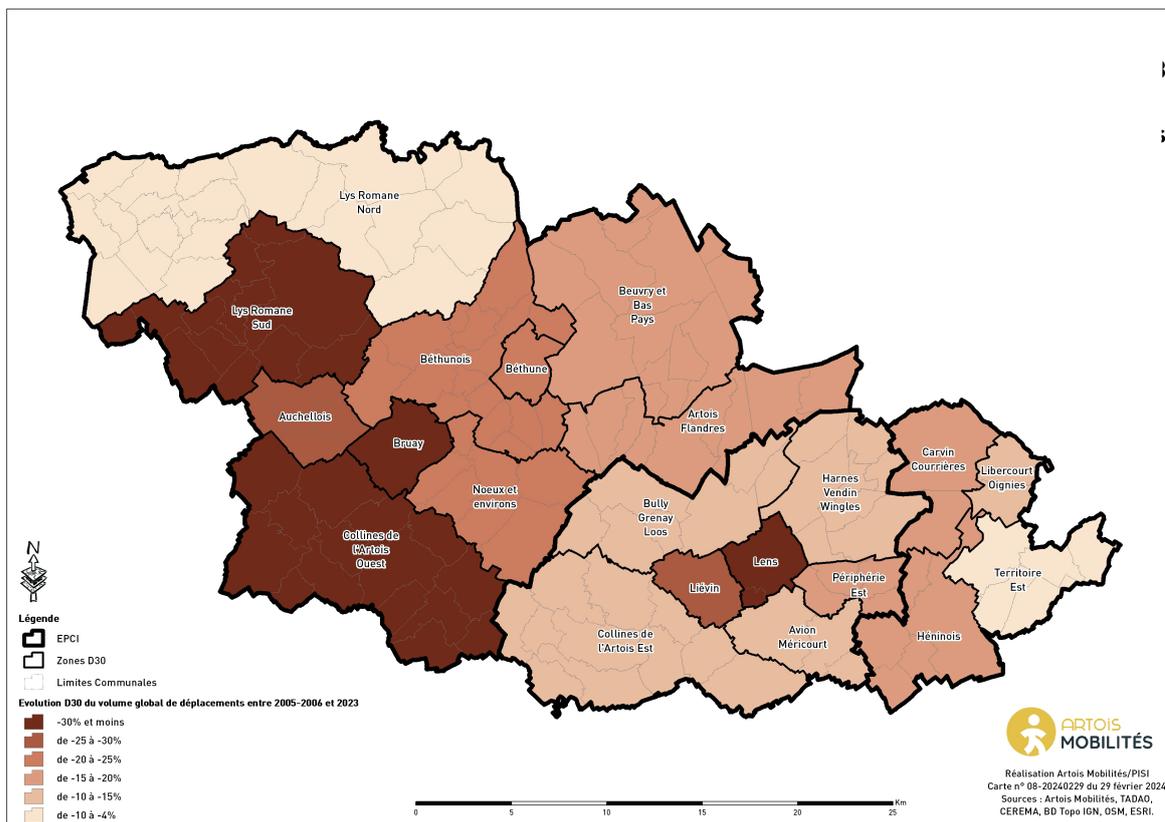
INDICATEUR N°92 : FRÉQUENTATION DES PLATEFORMES DE MOBILITÉ

L'Espace Mobilité de l'Artois (EMA) a été créé le 8 avril 2019, soutenu par Artois Mobilités et son délégataire, l'association porte un projet de plateforme de mobilité à l'échelle du ressort territorial. La plateforme a ainsi été lancée le 1er septembre 2021. Elle s'adresse prioritairement aux demandeurs d'emploi, aux bénéficiaires du RSA et aux jeunes accompagnés par les missions locales. Elle propose ainsi plusieurs activités à visée pédagogique d'accompagnement à la mobilité. L'usager de la plateforme bénéficie d'un diagnostic et de préconisations de solutions de mobilité adaptées à sa situation pour accompagner son retour à l'emploi ou à l'activité.

En 2023, l'association a ainsi réalisé :

- 19 formations des référents sur l'ensemble du territoire, soit 153 référents formés ;
- 36 réunions Informations collectives sur l'ensemble du territoire, soit 324 personnes ;
- 36 participations aux différents forums sur l'ensemble du territoire ;
- 15 interventions dans les collèges sur l'ensemble du territoire, soit 234 élèves.

INDICATEUR N°94 : ENQUÊTE MOBILITÉ



On observe une diminution généralisée du nombre de déplacements journaliers réalisés par les habitants du ressort territorial entre 2005-2006 et 2023. Ce phénomène concerne l'ensemble de la France métropolitaine et s'explique par de multiples facteurs : vieillissement de la population, développement du commerce en ligne, du télétravail etc. À noter que la densité de population n'est pas un facteur suffisant pour expliquer la baisse de la mobilité des habitants. Certains secteurs ruraux comme celui d'Isbergues ont connu une baisse relative de la mobilité tandis que des secteurs urbains comme Lens ou Bruay ont connu une baisse plus marquée du nombre de déplacements réalisés par jour.

INDICATEUR NON RENSEIGNÉ :



Données inexistantes

Indicateur n°93 : Questionnaire de satisfaction des habitants

À ce jour, aucune enquête de ce type n'a été réalisée auprès des bénéficiaires d'EMA



RAPPEL DES 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.

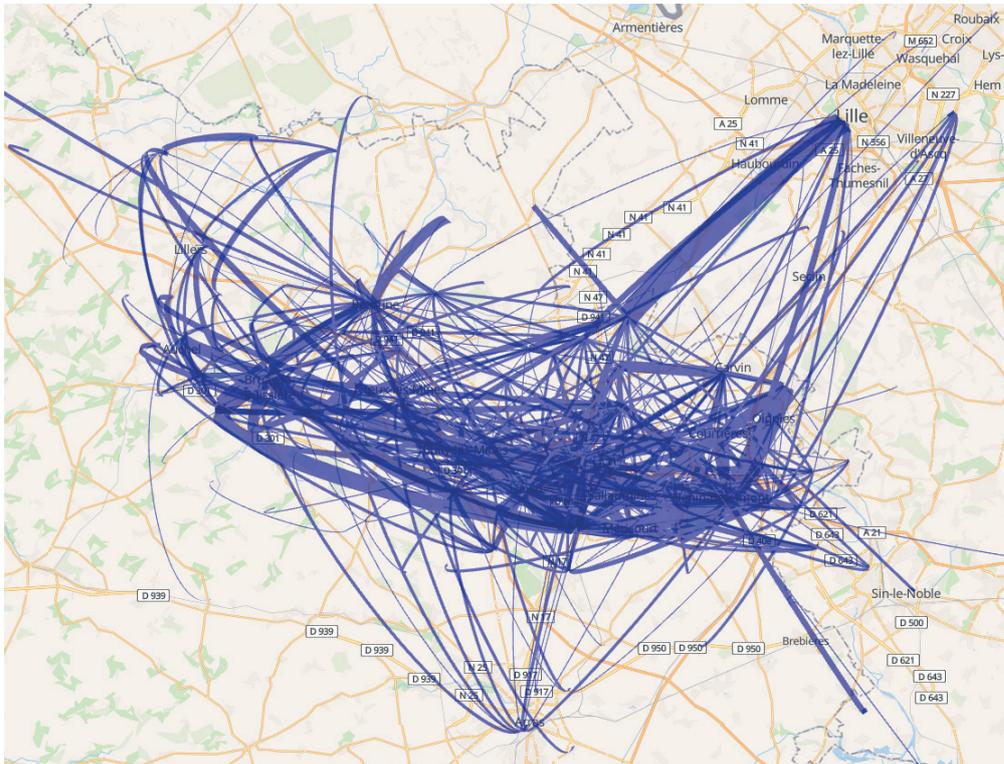
INDICATEUR N°95 : NOMBRE D'INSCRIPTIONS AUX DIVERS SERVICES INNOVANTS



En 2020, à la suite de l'adoption de la Loi d'Orientation des Mobilités (LOM), Artois Mobilités a engagé avec un prestataire une expérimentation visant à soutenir le covoiturage courte distance en finançant le coût des trajets réalisés à l'intérieur du ressort territorial pour les conducteurs ou passagers.

Source : registre national de preuves de covoiturage ; mai 2022-2024 ; traitement Artois Mobilités

Trajets covoiturés par commune



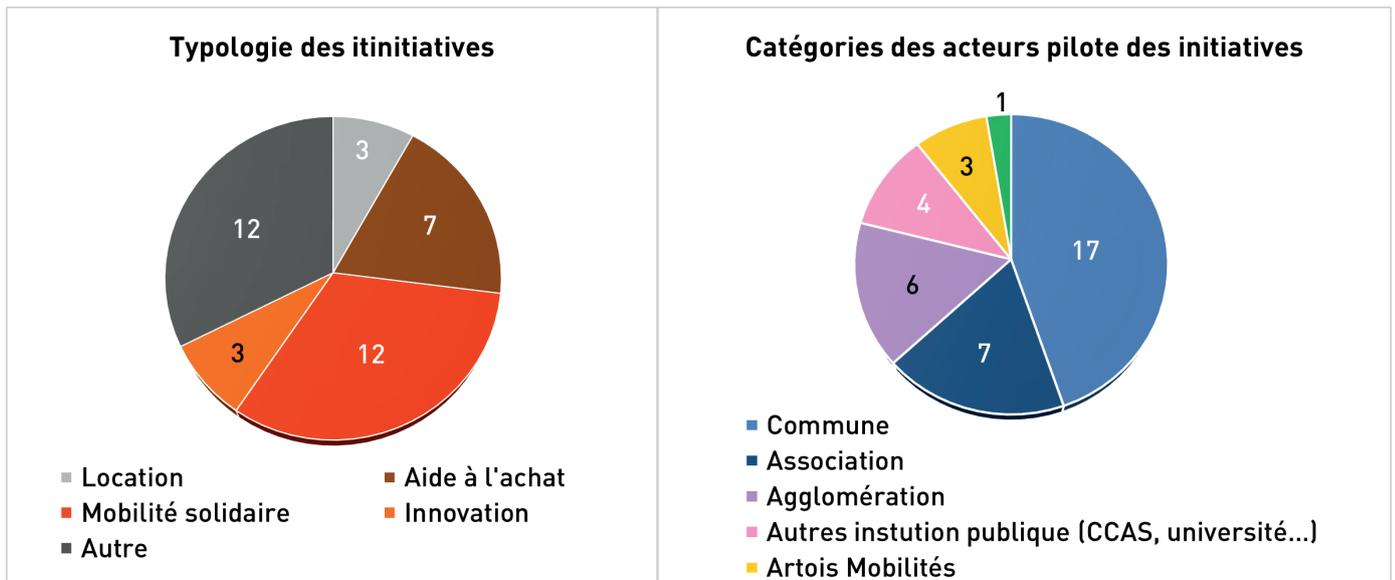
Source : Registre des preuves de covoiturage

À l'échelle interdépartementale Nord et Pas-de-Calais, on observe que le volume de trajets covoiturés entre les communes à l'intérieur d'Artois Mobilités est plus important que ceux des autres territoires en lien avec la politique volontariste du ressort territorial d'incitation financière.



INDICATEUR N°95 : NOMBRE D'INITIATIVES DE MOBILITÉS INNOVANTES SUR LE TERRITOIRE

Entre 2020 et 2023, Artois Mobilités a fait réaliser un inventaire des initiatives en lien avec la mobilité sur son ressort territorial. Une initiative peut prendre plusieurs formes : aide ponctuelle, dispositif d'animation, investissement. Elle concerne des actions engagées en dehors du cadre ordinaire de l'organisation du réseau de transport en commun et des services de mobilités. Elles sont portées par des acteurs du territoire. En tout 45 initiatives ont été recensées.



INDICATEUR NON RENSEIGNÉ :



Données inexistantes

Indicateur n°97 : Questionnaire de satisfaction des habitants

À ce jour, aucune enquête de ce type n'a été réalisée auprès des bénéficiaires du covoiturage subventionné



RAPPEL DES OBJECTIFS

- Atteindre 20% de part modale pour les déplacements de 1 à 3 km (temps inférieur à 15 minutes), 15% des déplacements de 3 à 4 km, 5% de 4 à 5 km (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 et aux besoins de la vie quotidienne
- Développer l'utilisation du vélo comme mode complémentaire aux transports en commun 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 centres urbains
- Valoriser le potentiel offert par le réseau d'anciens cavaliers et de chemins de halage pour densifier l'offre d'itinéraires

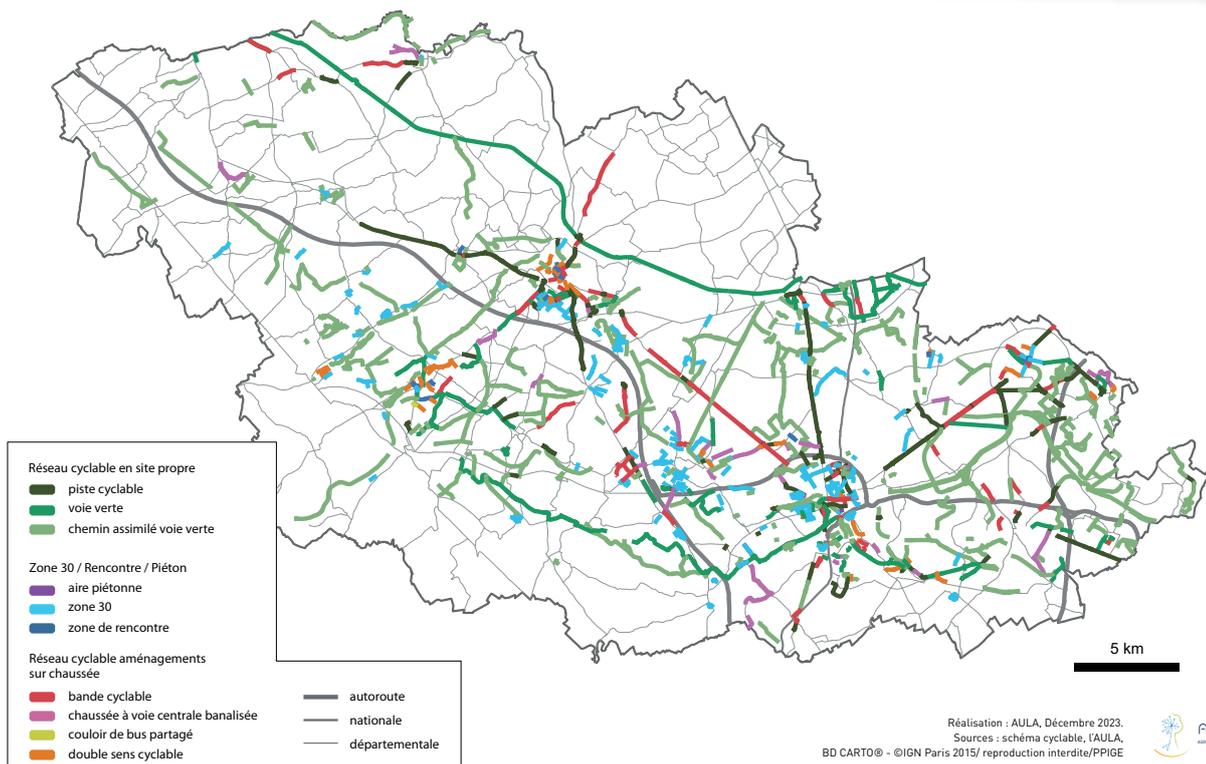
INDICATEUR N°98 : NOMBRE DE KILOMÈTRES CYCLABLES RÉALISÉS

En 2023, on recense 287 km d'aménagements cyclables existants à l'échelle du ressort territorial (schéma cyclable d'Artois Mobilités, 2023) ; pour un total linéaire cyclable de 715 km environ.

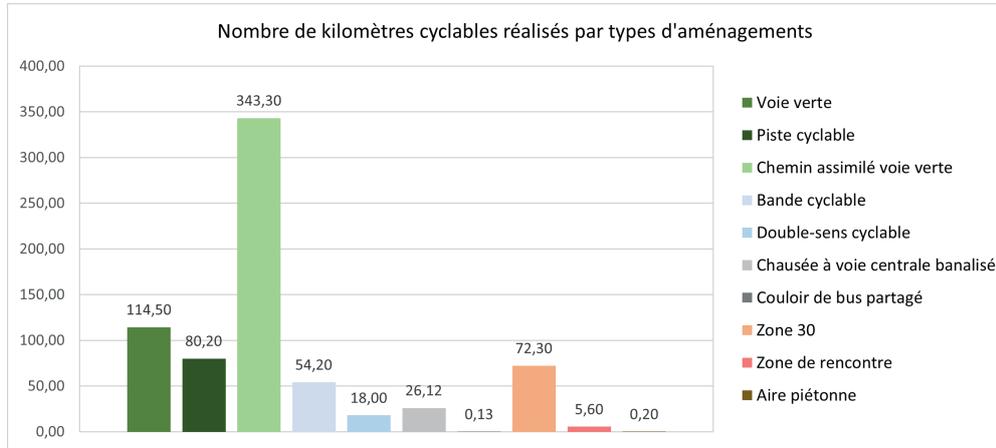
On peut remarquer que les voies vertes et chemins assimilés voie verte (chemins agricoles, d'anciens cavaliers miniers compris...) représentent la majorité des linéaires recensés, avec un total de 457 km environ. On compte ensuite 80 km de pistes cyclables et 54 km de bandes cyclables.

La couverture du territoire est assez faible et on peut également noter des discontinuités au niveau des aménagements recensés. Par ailleurs, plusieurs points sont à prendre en compte lors de la réalisation d'un aménagement cyclable (contexte urbain/rural, distance à parcourir, motif des déplacements et nombre d'usagers ciblés, trafic routier existant et vitesse autorisée). Ainsi, certains aménagements identifiés sur le territoire ne sont pas forcément adaptés aux attentes des usagers potentiels.

Aménagements et équipements cyclables sur le territoire d'Artois Mobilités



À l'échelle d'Artois Mobilités, la densité du linéaire est de 0,90 mètre linéaire par habitant, soit une densité linéaire légèrement supérieure à la moyenne française (située à 0,82 ml/hab. en 2020). Les objectifs nationaux sont fixés entre 1,5 ml/hab. et 2 ml/hab. Selon l'ADEME (2020).



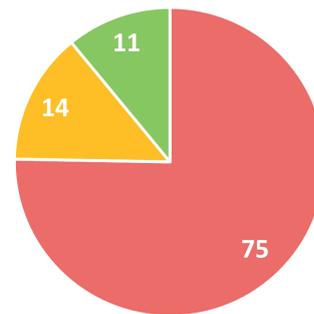
Source : schéma cyclable, traitement AULA

Afin de pallier le déficit d'aménagements, un schéma cyclable visant à recommander aux gestionnaires de voiries les itinéraires prioritaires à réaliser a été adopté en mars 2023 par le comité syndical d'Artois Mobilités. Ce schéma est décliné de manière opérationnelle par les agglomérations et les différents gestionnaires de voiries concernés.

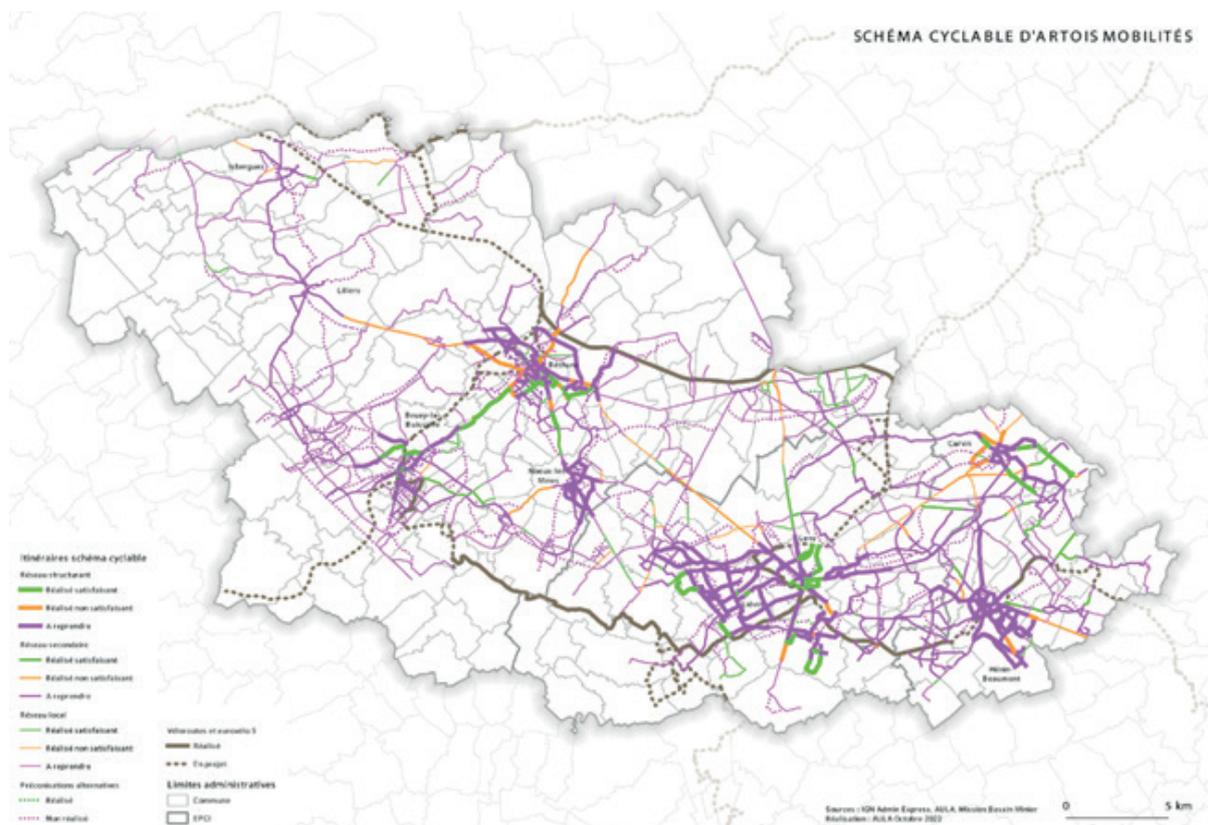
Dans le cadre du schéma cyclable, plusieurs itinéraires ont ainsi été identifiés à l'échelle du ressort territorial, avec différents niveaux de cyclabilité potentielle (selon les critères de flux, de sécurité, de qualité de la voirie...). Afin de disposer d'un maillage plus dense permettant de favoriser les déplacements à vélo, des préconisations sur des aménagements à réaliser ont également été suggérées au travers d'un guide d'aménagements transmis aux gestionnaires de voirie.

Source : guide de préconisations schéma cyclable, traitement AULA

Répartition des différentes catégories d'aménagements cyclables en % :



■ Séparation physique ■ Séparation par marquage ■ Mixité



INDICATEUR N°99 : NOMBRE D'ÉQUIPEMENTS DESSERVIS PAR UN CHEMINEMENT CYCLABLE

Sur le ressort territorial, 9 578 équipements peuvent être considérés comme desservis par un cheminement cyclable (moins de 300 m), soit 85% des équipements présents, en 2021.

Année	Équipements proches d'un cheminement cyclable	Total équipements	% des équipements accessibles à vélo
2016	7358	8831	83%
2018	8773	10440	84%
2021	9578	11274	85%

Les communes présentant le plus d'équipements avec un cheminement cyclable à proximité sont : Lens, Béthune, Bruay-la-Buissière, Carvin et Liévin.

Les commerces et services viennent en premier lieu, suivis des équipements de santé, sports, loisirs et culture :

Équipements (catégorie/famille)	2016	2018	2021	% des équipements desservis par un cheminement cyclable
Commerces	1641	1647	1443	80
Enseignement	379	373	369	85
Santé	2368	2534	2695	86
Services aux particuliers	2075	3278	4046	86
Sports, loisirs et culture	741	771	852	87
Tourisme	60	65	59	92
Transports	23	22	23	77
Transports et mobilité	71	83	91	88
Total	7358	8773	9578	85

INDICATEUR N°100 : NOMBRE DE STATIONNEMENTS VÉLOS

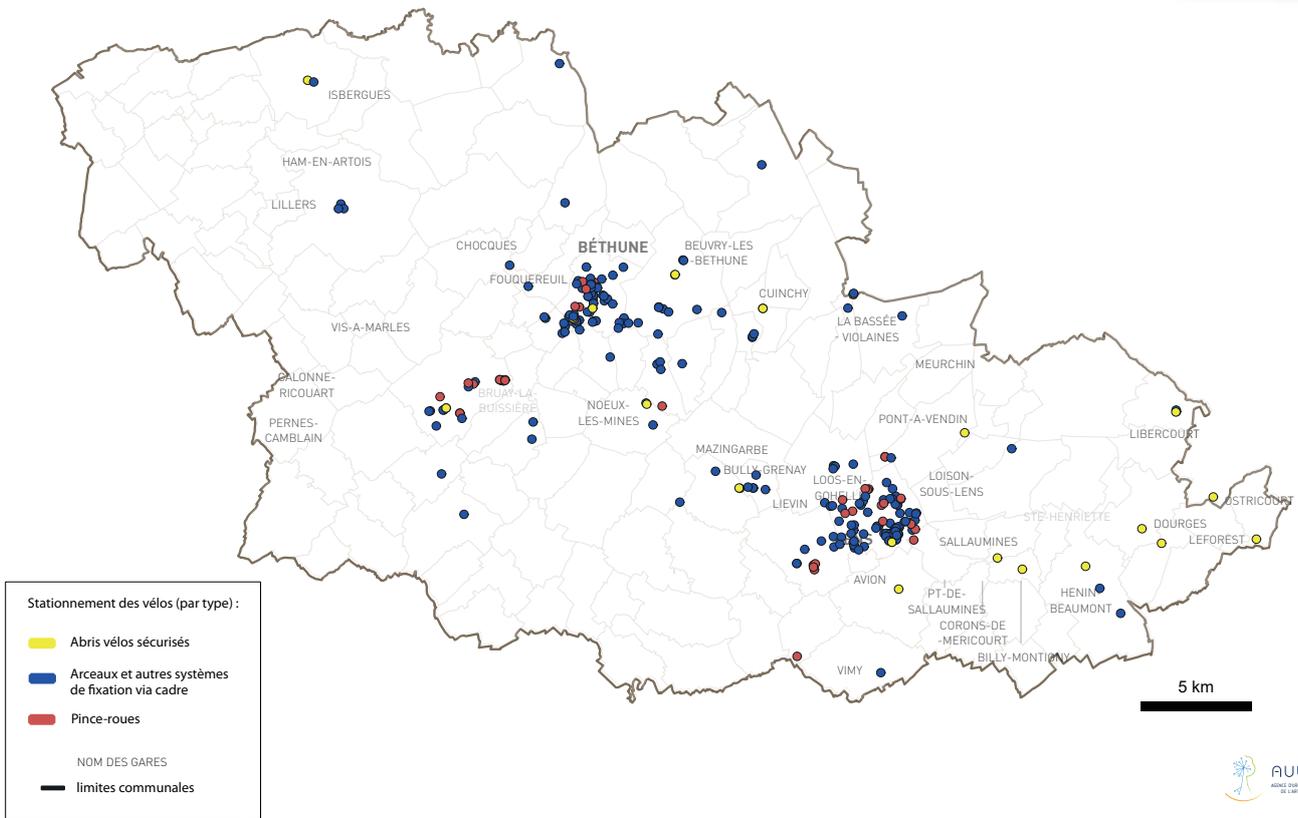
	Abris	Arceaux	Pince-roues	Total
CAHC	6	19	0	25
CABBALR	8	118	22	148
CALL	8	91	25	124
Total	22	228	47	297

D'après un recensement non exhaustif, on comptait 297 stationnements vélos en 2022 sur le RT. Les solutions de stationnement les plus représentées sont les arceaux (228 soit 77%), suivi des pince-roues (16%) et des abris vélos sécurisés à 7% (situés en majorité près des gares).

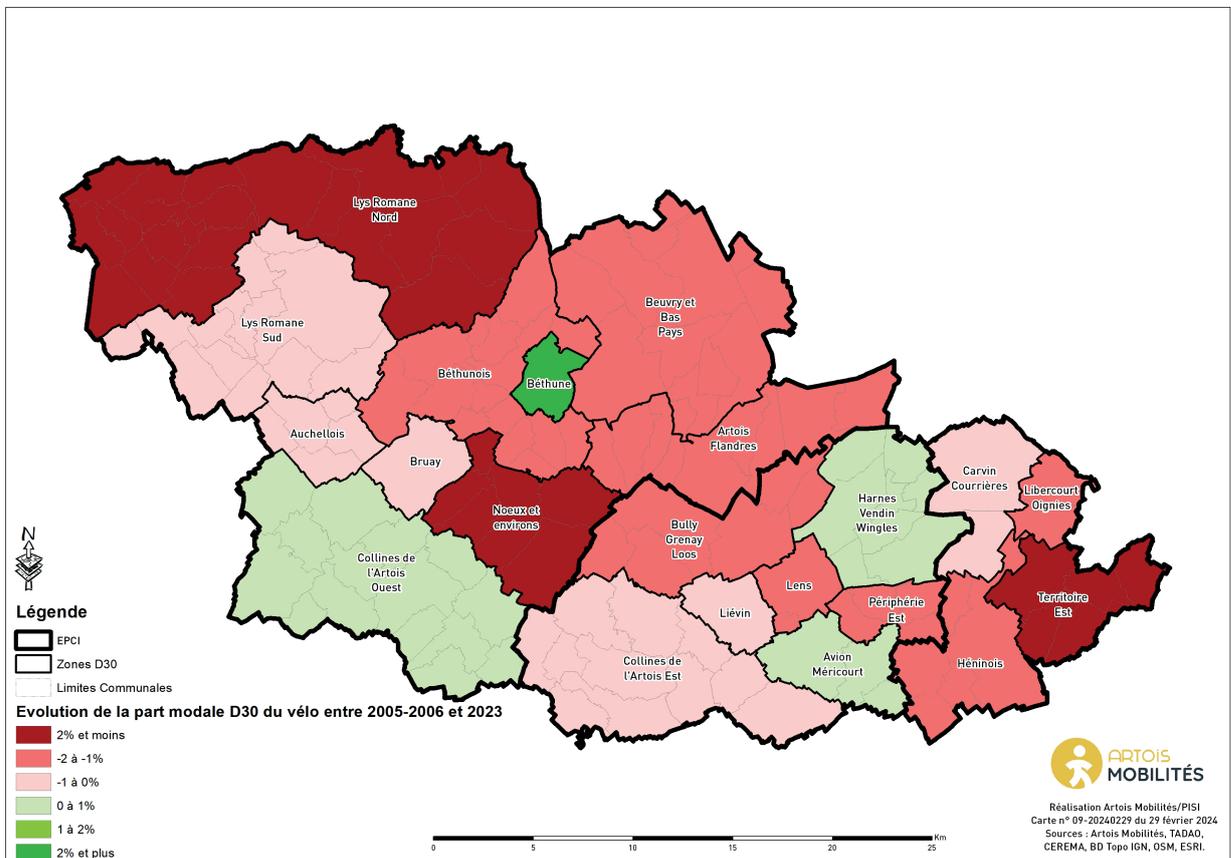
À noter que les pince-roues ne sont plus recommandés comme support de stationnement. En effet, il est très difficile d'attacher le cadre du vélo au pince-roues avec un antivol. Ils servent à attacher la roue avant, ce qui ne permet pas de sécuriser suffisamment le vélo.



Localisation des stationnements vélos en 2022 sur le territoire d'Artois Mobilités



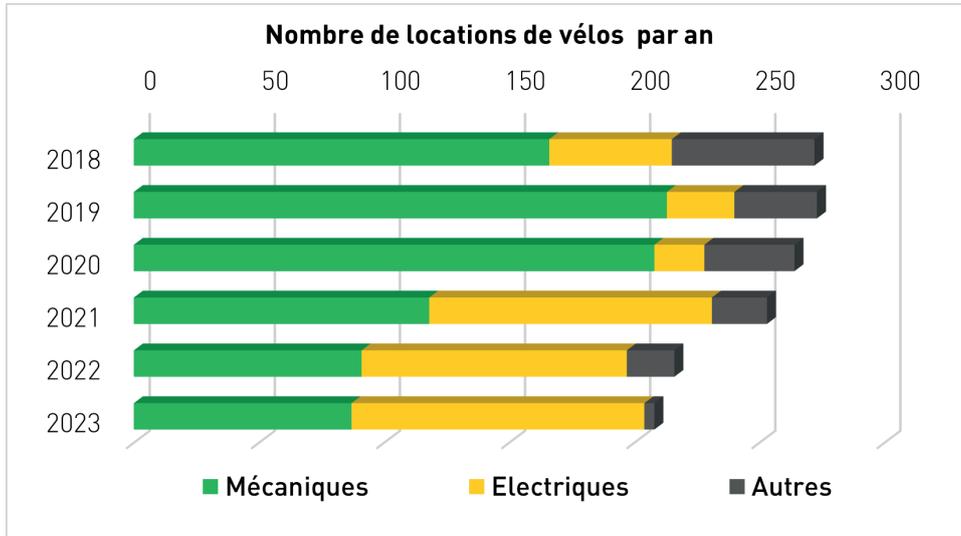
INDICATEUR N°102 : ÉVOLUTION DU NOMBRE DE DÉPLACEMENTS ET DE LA PART MODALE DU VÉLO



À l'échelle du ressort territorial d'Artois Mobilités, on observe une baisse de la pratique du vélo entre 2006 et 2023. Cette baisse est à relativiser au regard de la place marginale qu'occupe le vélo dans les déplacements du quotidien. Hormis, certains secteurs (cf. carte ci-dessus), la part modale du vélo est en diminution voire en net recul sur l'ensemble du ressort territorial.

INDICATEUR N°103 : **NOMBRE DE VÉLOS DISPONIBLES À LA LOCATION (BICLO)**

Depuis plusieurs années, Artois Mobilités organise via sa délégation de service public transports, un service de location de vélo appelé Biclo. Ce service permet de louer des vélos sur une période variable allant d'un à neuf mois. Ce service est accessible depuis la Maison du vélo située à proximité immédiate de la gare de Lens.



Source : Artois mobilités – données d'exploitation du réseau Tadao 2018-2023 ; traitement Artois Mobilités

Le parc disponible à la location a varié au cours des dernières années. Il s'est diversifié considérablement en 2023 et 2024 avec l'acquisition de vélo-cargo et de nouveaux vélos pliants notamment. En 2021, la part des vélos électriques a dépassé celle des vélos mécaniques disponibles ce qui explique le changement constaté dans les locations. À noter également que le service continue de se renforcer avec le déploiement à l'ensemble des boutiques du réseau Tadao en 2024 et la possibilité de se faire livrer son vélo à domicile et la suppression des temps de location de courte durée (un jour, une semaine) au profit de périodes élargies.

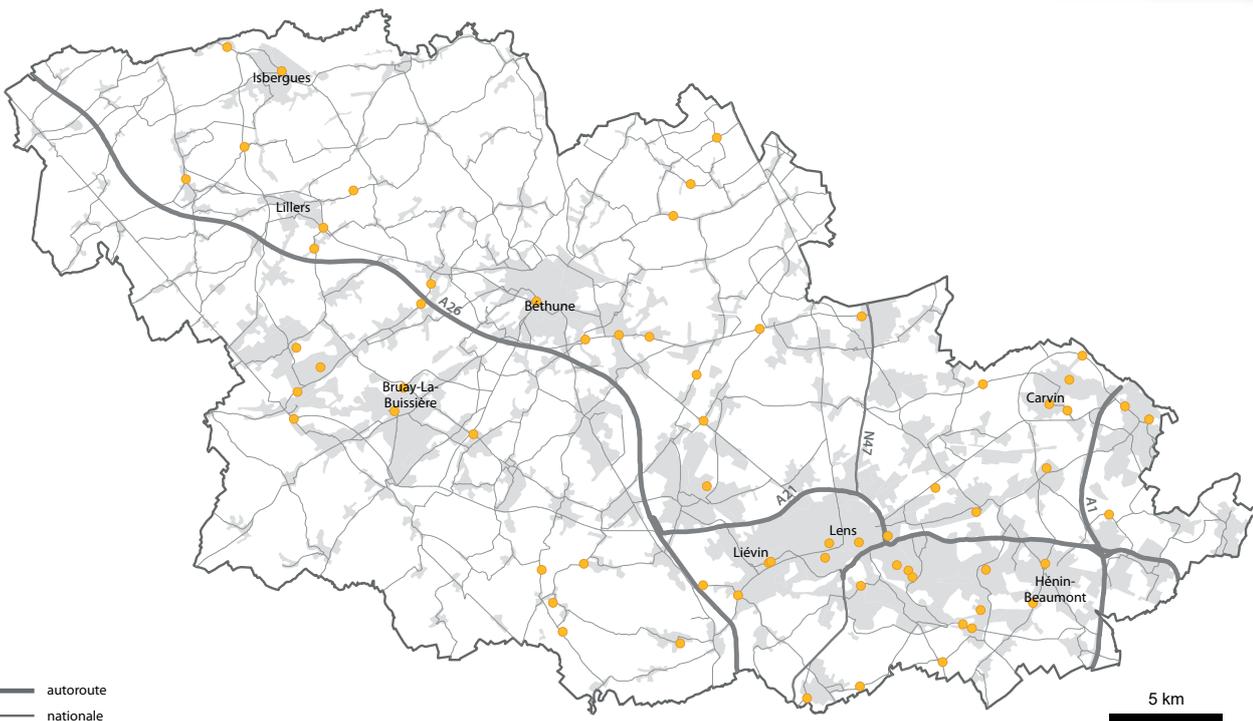


Le comité syndical d'Artois Mobilités a également acté, le lancement à partir de 2025 d'un réseau de vélos en libre-service à l'échelle du ressort territorial.

INDICATEUR N°104, 105 ET 106 :

ACCIDENTS IMPLIQUANT UN CYCLISTE, NOMBRE DE CYCLISTES BLESSÉS ET TUÉS

Accidents impliquant un cycliste sur la période 2018 - 2022 sur le territoire d'Artois Mobilités



- autoroute
- nationale
- départementale
- 1 accident corporel recensé

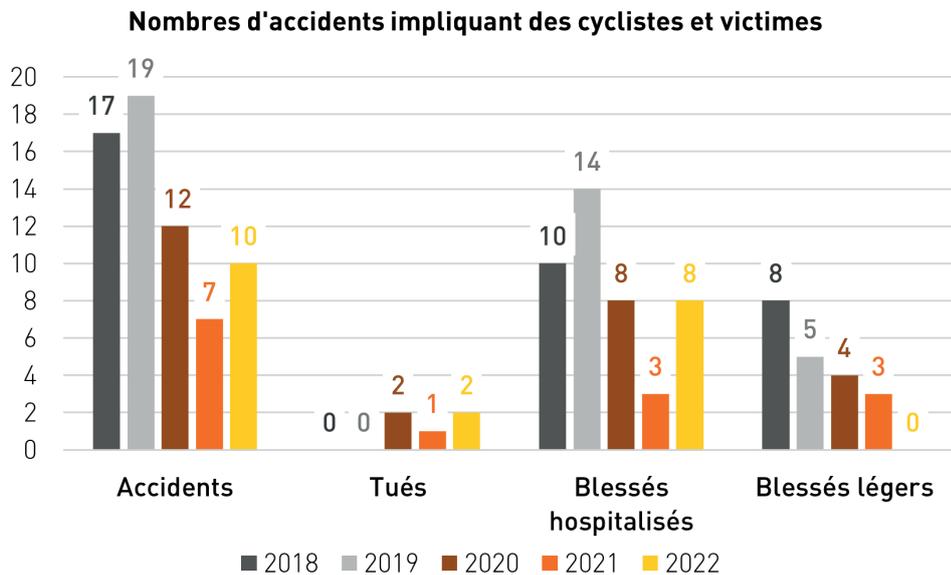
5 km

Réalisation : AULA, Août 2023.
Sources : Fichiers BAAC 2018 à 2022 traités par l'AULA, BD CARTO® - ©IGN Paris 2015/ reproduction interdite/PPIGE





Sur la période 2018 - 2022, on dénombre 65 accidents impliquant un vélo. Parmi les cyclistes, on recense sur la période 5 tués, 43 blessés hospitalisés et 20 blessés légers.



On note une baisse du nombre d'accidents pendant la période COVID comme pour l'ensemble des accidents. On peut noter aussi que si le nombre d'accidents diminue entre 2018 et 2022, la gravité des accidents ne diminue pas.

Source : ONISR, fichier BAAC, 2018-2022, traitement AULA.

INDICATEUR NON RENSEIGNÉ :



Données inexistantes

Indicateur n°101 : Fréquentation vélo sur axes représentatifs

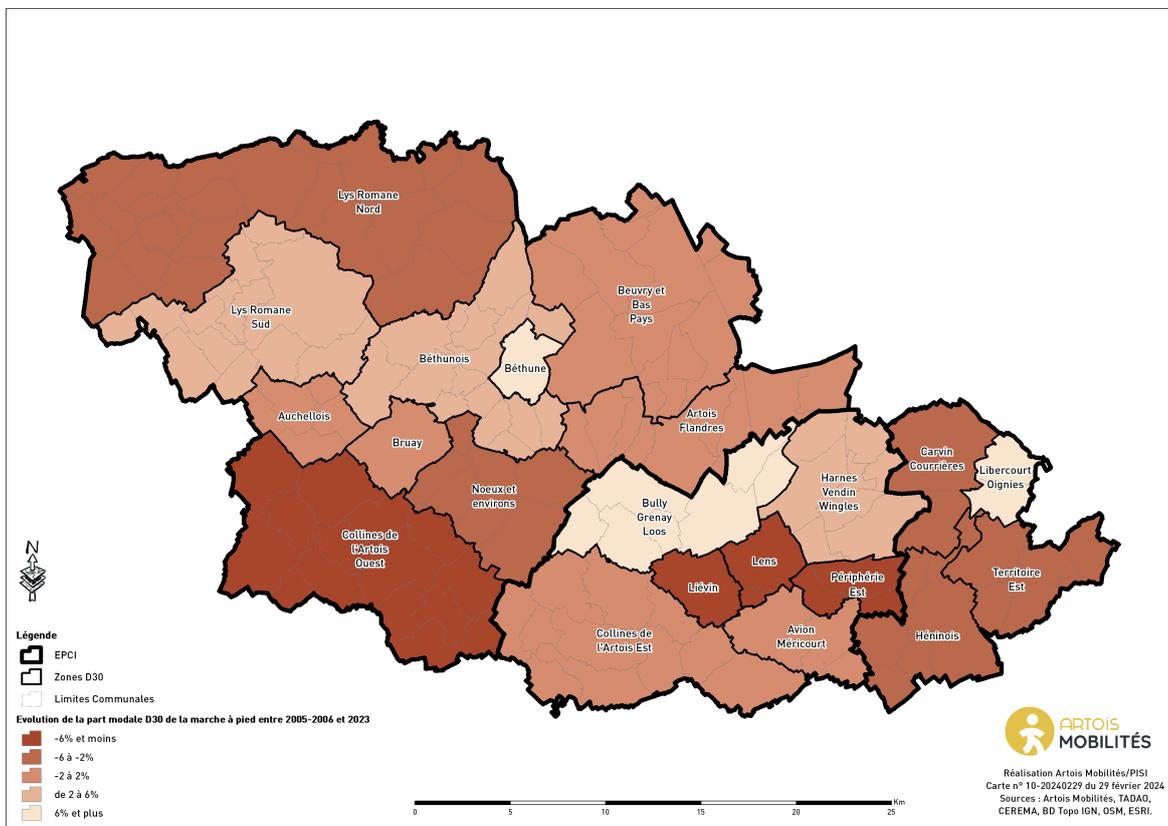
Il n'existe pas de données de comptages systématiques à l'échelle du ressort territorial



RAPPEL DES OBJECTIFS

- Maintenir la part de la marche à pied à 25% ;
- Diminuer la fréquence et la gravité des accidents impliquant des piétons et PSH ;
- Sécuriser les cheminements piétons et 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 des piétons ;
- Permettre aux piétons de voir et d'être vus ;
- 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.

INDICATEUR N°107 : ÉVOLUTION DE LA PART MODALE DE LA MARCHÉ À PIED



Entre 2006 et 2023, la pratique de la marche à pied est restée stable. Elle représente toujours un quart des déplacements par jour réalisés par les habitants du ressort territorial. La marche est un mode par défaut. En effet, dans certains secteurs ayant connu une amélioration des transports en commun, cette dernière a baissé davantage telle qu'à Lens ou Liévin.

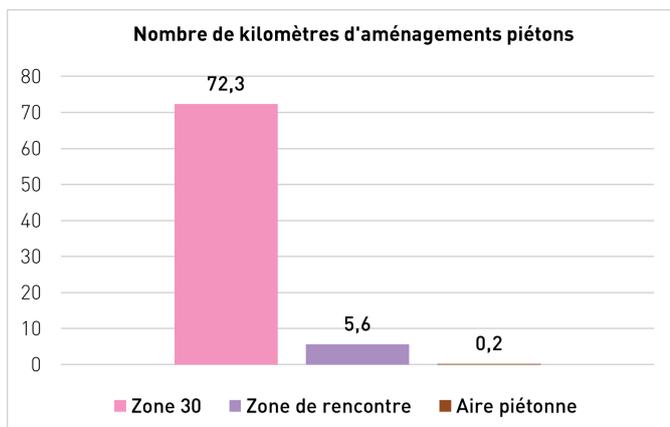
INDICATEUR N°110-111 :

NOMBRE D'AIRES PIÉTONNES CRÉÉES ET NOMBRE ET SURFACES DE ZONES DE RENCONTRE CRÉÉES

Sur le ressort territorial, seule une aire piétonne est recensée et se situe à Lens. Il existe des piétonnalisations temporaires comme à Béthune pendant la période estivale.

Plusieurs zones de rencontre ont été recensées (44) notamment sur les centres-villes. Ce recensement exclut de fait les trottoirs sur voirie classique.

Source : schéma cyclable, traitement AULA



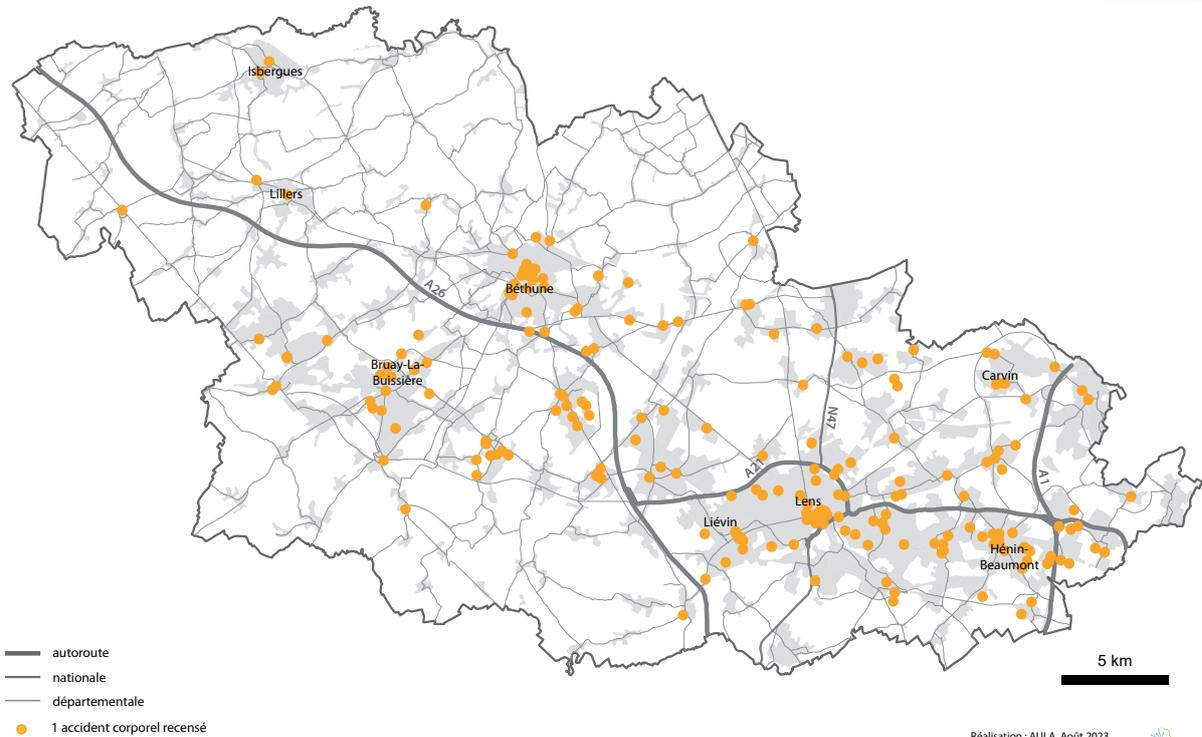


INDICATEUR N° 112, 113, 144 :

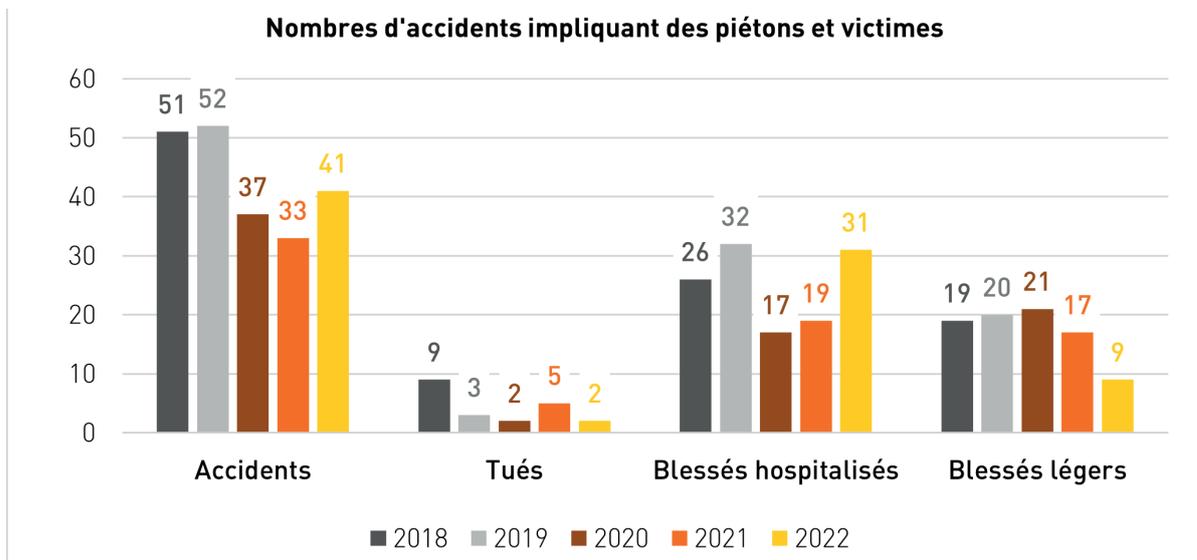
ACCIDENTS IMPLIQUANT UN PIÉTON, NOMBRE DE PIÉTONS BLESSÉS ET TUÉS

Sur la période 2018-2022, on dénombre 214 accidents impliquant des piétons générant pour cette catégorie d'usagers 235 blessés et 21 tués. Le nombre de piétons tués a diminué, passant de 9 en 2018 à 2 en 2022 (avec un léger pic en 2021). En revanche, si on compare 2019 à 2022, le nombre de blessés hospitalisés est stable. Il est à noter que la plupart du temps, le motif de déplacement des piétons tués est "promenade, loisirs" et les accidents se concentrent sur les principales communes urbaines.

Accidents impliquant un piéton sur la période 2018 - 2022
sur le territoire d'Artois Mobilités



Réalisation : AULA, Août 2023.
Sources : Fichiers BAAC 2018 à 2022 traités par l'AULA, BD CARTO® - ©IGN Paris 2015/ reproduction interdite/PPIGE



Source : ONISR, fichier BAAC, 2018-2022, traitement AULA

INDICATEURS NON RENSEIGNÉS :



Données inexistantes

Indicateur n°108 : Nombre d'abribus équipés de plan d'accessibilité piétonne (données inexistantes)
Motif : Il n'existe pas de tel plan déployé sur les abribus



Non pertinent

Indicateur n°109 : Nombre de schémas piétons supra communautaires mis en œuvre
Il n'existe pas de schéma piéton supra communautaire, hormis le schéma piéton d'Artois Mobilités adopté le 19 juillet 2012

III. Concilier vitalité économique et mobilité durable



©SCoT LLHC

CONTEXTE

La géographie et l'hétérogénéité des activités économiques présentes sur le ressort territorial d'Artois Mobilités 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 logistique (clients, prestataires, fournisseurs...).

RAPPEL DES ENJEUX

Le transport routier domine largement les échanges de marchandises, non seulement parce que les infrastructures sont développées, mais aussi parce que ce dernier est plus adapté aux besoins des industriels et distributeurs. Le recours aux modes alternatifs comme le fer et la voie d'eau est entravé par un manque d'infrastructures adaptées et des contraintes importantes (horaires, conditions...). La logistique du dernier kilomètre est également dominée par l'usage de véhicules utilitaires légers ou de poids lourds et rencontre peu de contraintes y compris en centre-ville.

RAPPEL DES OBJECTIFS

- Coordonner les initiatives en soutien à une logistique plus durable
- Encourager le développement des solutions alternatives au transport routier de marchandises
- Accompagner le changement des pratiques : véhicules propres, e-commerce, cyclologistique...

RAPPEL DES ACTIONS

- 25. Créer et animer une instance de concertation**
- 26. Prendre en compte le transport de marchandises dans la planification**
- 27. Mettre en cohérence les arrêtés municipaux**
- 28. Améliorer l'offre de stationnement liée aux livraisons de marchandises**
- 29. Aménager des consignes automatiques**
- 30. Réaliser un inventaire des zones d'activités**
- 31. Promouvoir l'intermodalité à travers l'usage du rail et de la voie d'eau**
- 32. Favoriser l'acquisition et l'usage de véhicules propres pour le fret routier**



RAPPEL DES 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 ;
- 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 aux besoins des entreprises ;
- Sensibiliser les acteurs économiques et les impliquer dans les démarches des collectivités visant à réduire les impacts du transport routier (mise en place d'itinéraires de contournement, nouvelles réglementations...).

INDICATEUR N°115 ET 116 : NOMBRE D'ACTEURS MOBILISÉS ET NOMBRE DE RÉUNIONS



Artois Mobilités au titre de ses compétences d'autorité organisatrice de la mobilité a conventionné avec ses agglomérations membres pour engager le territoire dans la démarche du programme Innovations Territoriales et Logistique Urbaine Durable (InTerLUD). Les objectifs du programme sont les suivants :

- informer, sensibiliser et accompagner les collectivités et les opérateurs économiques à l'échelle territoriale sur les enjeux de la logistique urbaine ;
- favoriser la participation des acteurs privés dans le cadre des chartes logistiques urbaines et les faire dialoguer avec les acteurs publics.

En 2023, les agglomérations de Lens-Liévin et Hénin-Carvin ont organisé plusieurs réunions portant sur les enjeux de logistique urbaine associant acteurs économiques et collectivités dans le cadre du programme :

Agglomération de Lens-Liévin		Agglomération Hénin-Carvin	
Réunions tenues	Acteurs mobilisés	Réunions tenues	Acteurs mobilisés
<ul style="list-style-type: none"> • 1 séminaire • 3 COTECH • 6 groupes de travail sur 6 enjeux identifiés 	Colas, Livr'écolo, Prolaidis, T62, CG2I, Main Forte, Carrefour, Amazon, Euralogistic, Union TLF, Communes, Polices municipales	<ul style="list-style-type: none"> • 1 séminaire • 1 COPIL • 1 COTECH • 9 groupes de travail sur 3 enjeux identifiés 	GLS, Delta 3, Transport Brelet, Pôle emploi, Euralogistic, Union TLF, Communes, Police municipales, Club d'entreprises, Maison de l'emploi, Association de commerçants

INDICATEURS NON RENSEIGNÉS :



Données inexistantes

indicateur n°117 : Outils de communication diffusés

Indicateur n°118 : Contribution à la mise en œuvre des projets

Le programme InTerLUD+ se terminant en 2026, il est trop tôt pour faire un bilan des projets.

26

Prendre en compte le transport de marchandises dans les documents de planification

27

Mettre en cohérence les arrêtés municipaux

RAPPEL DES 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.

Artois Mobilités en tant que partenaire publique associé (PPA) dans le cadre des démarches de révision des documents d'urbanisme locaux ou intercommunaux, veille à la prise en compte des enjeux relatifs aux transports de marchandises dans les orientations.

Extrait du Document d'Orientation et d'Objectifs (DOO) du Schéma de Cohérence Territorial de Lens-Liévin-Hénin-Carvin :

1.3.4 Maîtriser les déplacements automobiles

Prescriptions

Les PLU(i) intégreront une analyse des possibilités de développement de modes de transport pour de la logistique urbaine (logistique du « dernier kilomètre »). Ils identifieront les sites potentiels pour l'accueil des activités et des flux logistiques. [...] Les PLU(i) et les projets d'aménagement devront identifier la création de places dédiées à la livraison à proximité des logements collectifs selon les besoins et la faisabilité technique, et en concertation avec les acteurs du logement, les bailleurs et les gestionnaires de copropriété (cf. Charte Interlud).

Le Scot de l'Artois étant en cours de révision, un travail similaire sera engagé avec la collectivité compétente. Concernant la prise en compte des enjeux de mobilité dans les PLU(i) (cf indicateur n°64).

INDICATEURS NON RENSEIGNÉ :



Données inexistantes

Indicateur n°119 : Nombre de PLU/PLUi prenant en compte le transport et la livraison de marchandises dans sa stratégie d'aménagement et dans sa réglementation (données inaccessibles)
Motif : Il n'existe pas de recensement exhaustif des arrêtés de PLU ou PLUi existants sur cette question



Données inaccessibles

Indicateur n°120 : Nombre d'arrêtés pris ou modifiés en accord avec une vision stratégique élargie (données inaccessibles)
Motif : Il n'existe pas de recensement exhaustif des règlements de PLU ou PLUi existants sur cette question



RAPPEL DES OBJECTIFS

- Améliorer la cohérence de la réglementation en matière de circulation et stationnement poids lourd ;
- Améliorer la lisibilité de la réglementation pour les transporteurs ;
- Limiter les conflits d'usages sur certains axes stratégiques du réseau routier ;
- Limiter l'occupation de l'espace public par les véhicules de livraison ;
- Limiter les conflits d'usage liés aux livraisons dans les centres urbains et les zones d'activités.



En juillet 2023, l'agglomération Hénin-Carvin a adopté une charte de logistique urbaine durable issue des réflexions engagées dans le cadre du programme InTerLUD. Cette charte constitue un plan d'actions à mettre en œuvre à l'échelle de l'agglomération.

Parmi les actions retenues :

- Action n°2 : transformation de places de stationnement en places de livraison à usage mixte (stationnement VL et livraison VUL).
- Action n°4 : création d'un portail géographique dédié au recensement des arrêtés municipaux à l'échelle de l'agglomération.
- Action n°5 : identifier le foncier potentiel pour la création d'aires de stationnement réservées aux poids lourds.

INDICATEURS NON RENSEIGNÉS :



Données inaccessibles

Indicateur n°121 : Nombre de Points Accueil Véhicules (PAV) lancés

Indicateur n°122 : Nombre de stationnements respectant les préconisations

Motif : Il n'existe pas de recensement exhaustif des places de stationnements livraisons aux normes



Données inexistantes

Indicateur n°123 : Évolution des conflits d'usage liés aux arrêts de livraison dans les secteurs à enjeux

Motif : Ceci est dû à un manque de données disponibles sur les conflits entre usagers de la route

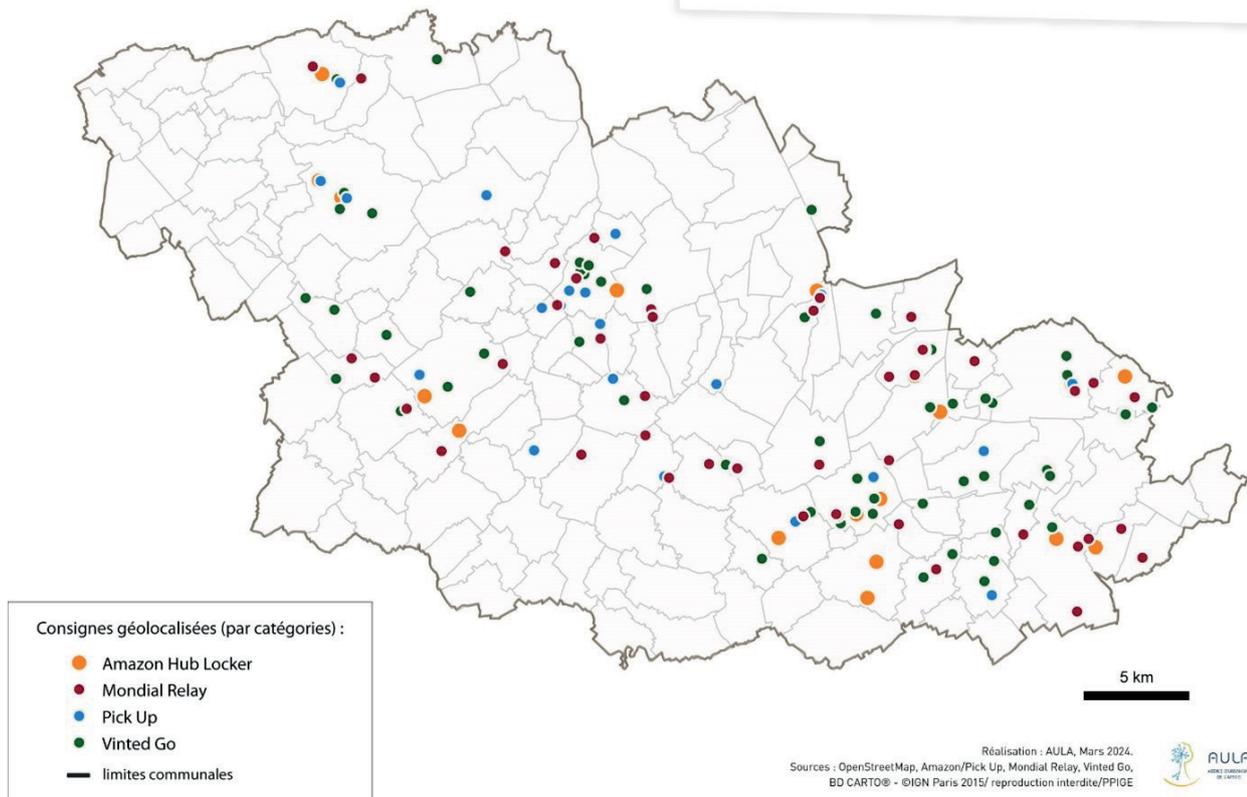


RAPPEL DES OBJECTIFS

- Optimiser les livraisons ;
- Limiter les contraintes pour le livreur et le destinataire

INDICATEUR N°124 : NOMBRE DE CONSIGNES MISES EN PLACE

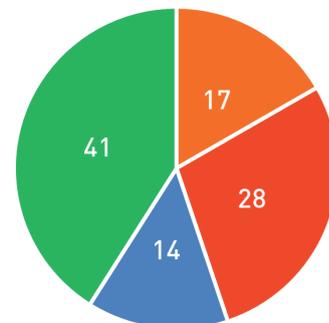
Localisation des consignes automatiques en 2023 sur le territoire d'Artois Mobilités



Il existe au total 156 consignes automatiques sur le périmètre du ressort territorial d'Artois Mobilités. L'aménagement de ces consignes répond à une logique privée, portée par le secteur du e-commerce. Ces consignes sont situées sur les communes les plus importantes en poids en termes de population. Parmi les emplacements, on remarque aussi le choix d'implanter ces consignes à proximité immédiate de générateurs : supermarchés ou gares ferroviaires (notamment pour Amazon Locker).

La CABBALR présente le plus de consignes (avec un total de 72), suivi de la CALL (53) et de la CAHC (31). On peut également noter une présence plus forte de Vinted Go (à hauteur de 41 %) et de Mondial Relay (à 28 %).

Répartition des consignes par opérateur



- Amazon Hub Locker
- Mondial Relay
- Pick Up
- Vinted Go

INDICATEURS NON RENSEIGNÉS :



Données inaccessibles

Indicateur n°125 : Bilan de l'exploitation des consignes

Indicateur n°126 : Nombre de prestataires de transport qui adhèrent au système

Indicateur n°127 : Nombre d'utilisateurs qui réceptionnent leurs marchandises par le biais des consignes

Les données relatives au fonctionnement des consignes ne sont pas partagées par les opérateurs



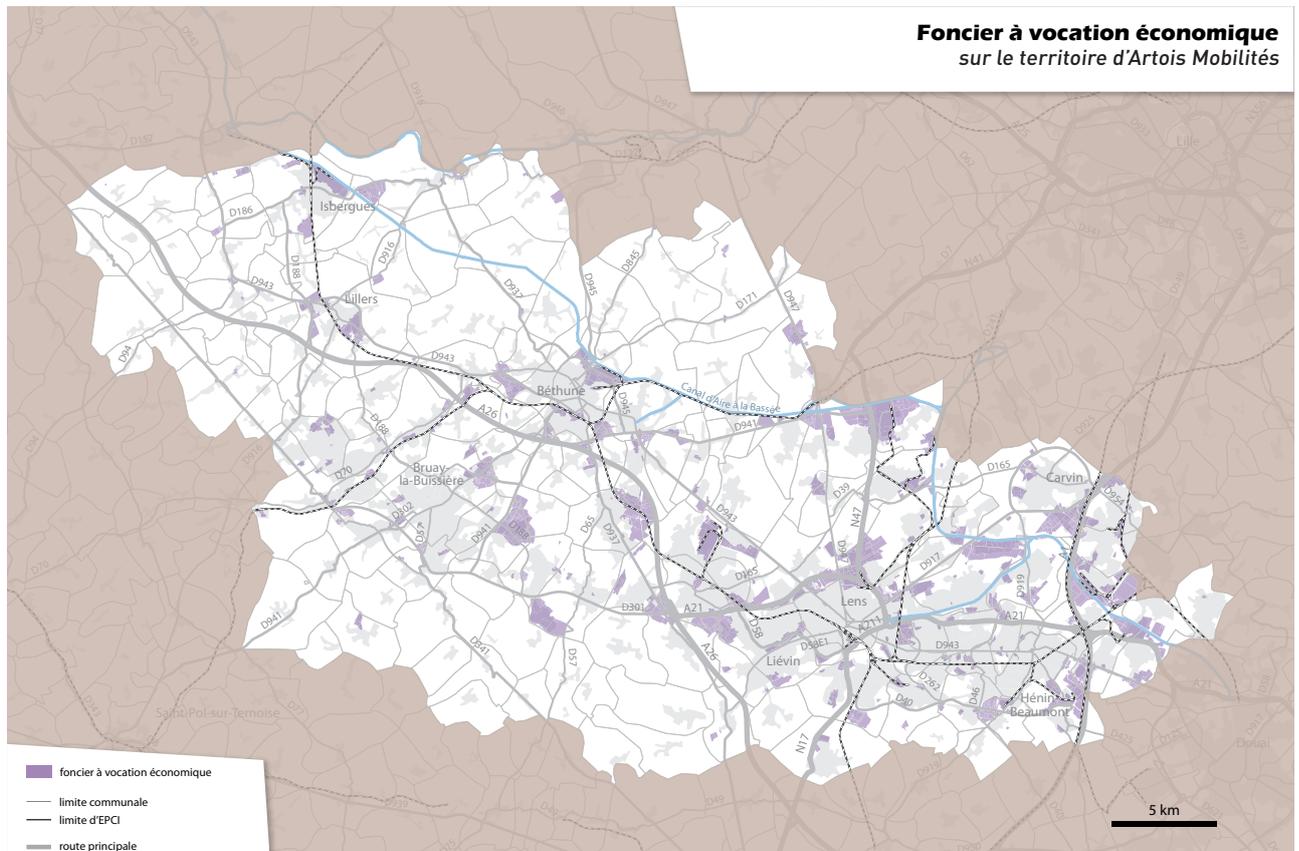
RAPPEL DES OBJECTIFS

- 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 ressort territorial.

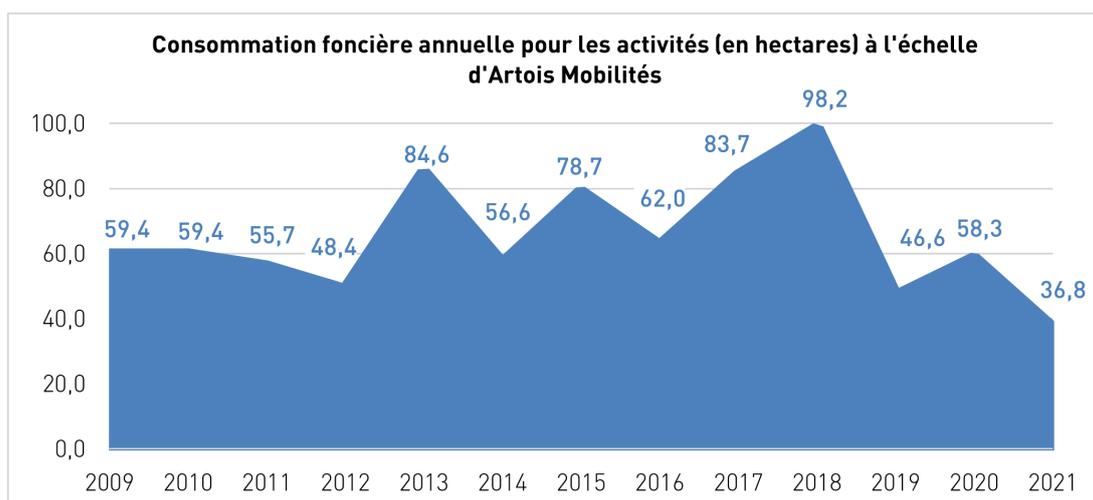
INDICATEUR N°128 ET 129 :

RÉALISATION DE L'INVENTAIRE DES ZA ET ÉVOLUTION DE LA SURFACE DE ZONES D'ACTIVITÉS

À l'échelle d'Artois Mobilités, on recense environ 7 000 hectares de foncier à vocation économique. Sur ces 7 000 hectares, environ 3 700 hectares sont localisés dans les 105 zones gérées par les collectivités (agglomérations, communes, syndicats), le reste étant géré par des aménageurs privés (NHOOD, Delta 3...).



Suivant les années, la consommation foncière en lien avec le développement économique oscille entre 37 et 98 hectares avec une consommation cumulée de 654 hectares sur 10 ans.



Source : Cerema/Portail de l'artificialisation, traitement AULA

31

Promouvoir l'intermodalité à travers l'usage du rail et de la voie d'eau

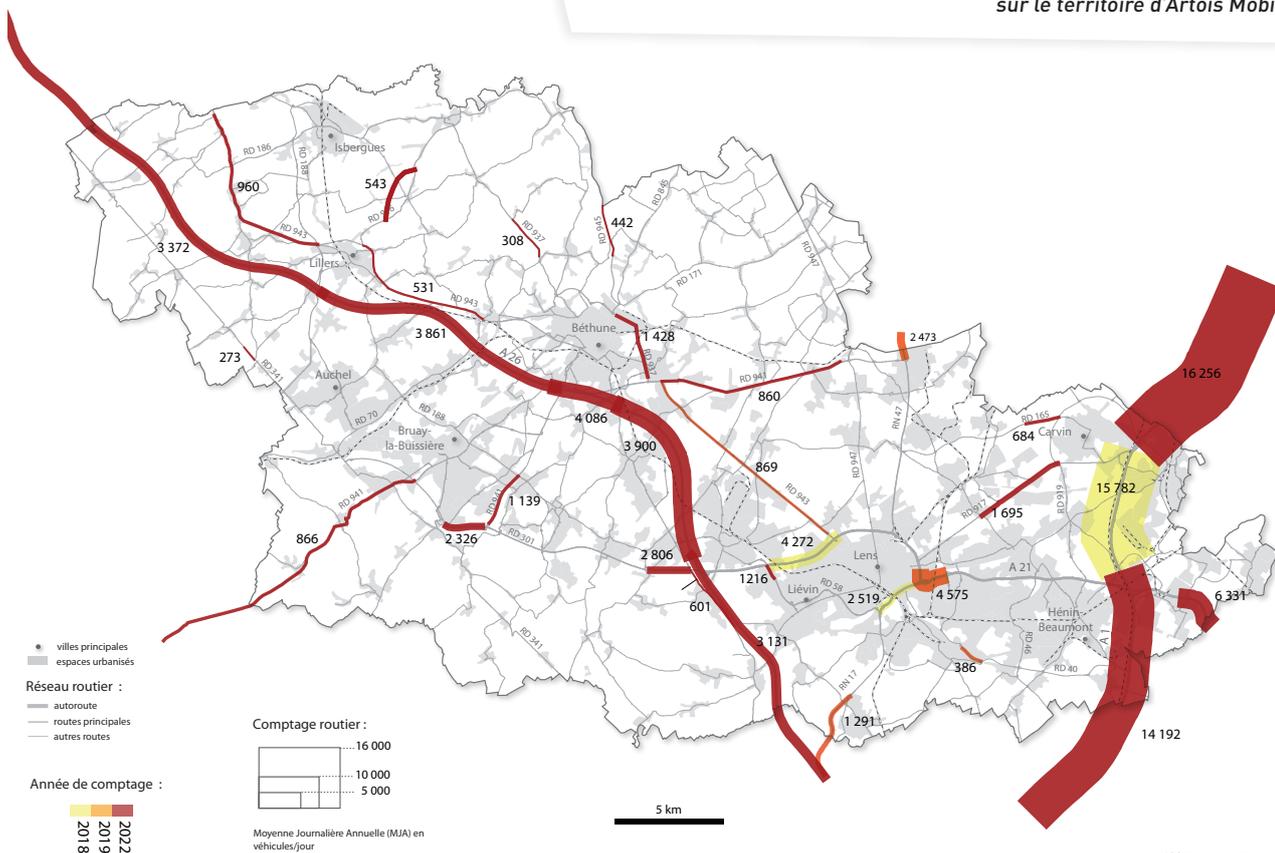


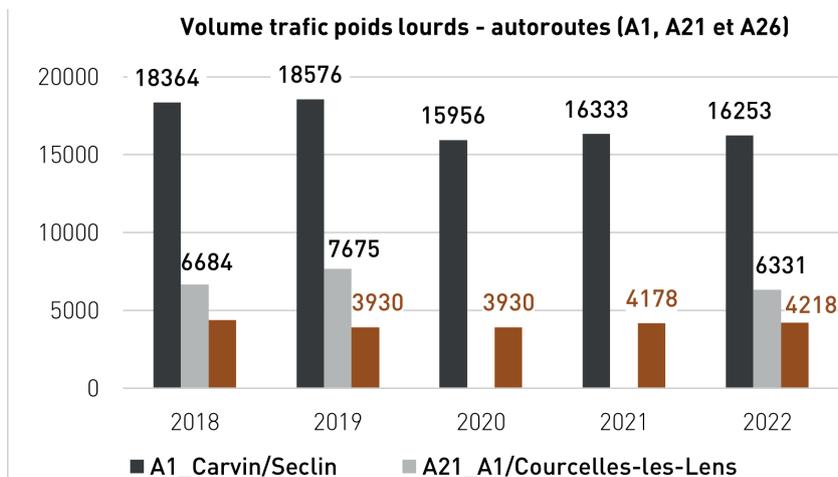
RAPPEL DES OBJECTIFS

- 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.

INDICATEUR N°130 : ÉVOLUTION DU TRAFIC POIDS LOURDS

TRAFIC POIDS LOURDS SUR LES PRINCIPALES ROUTES sur le territoire d'Artois Mobilités



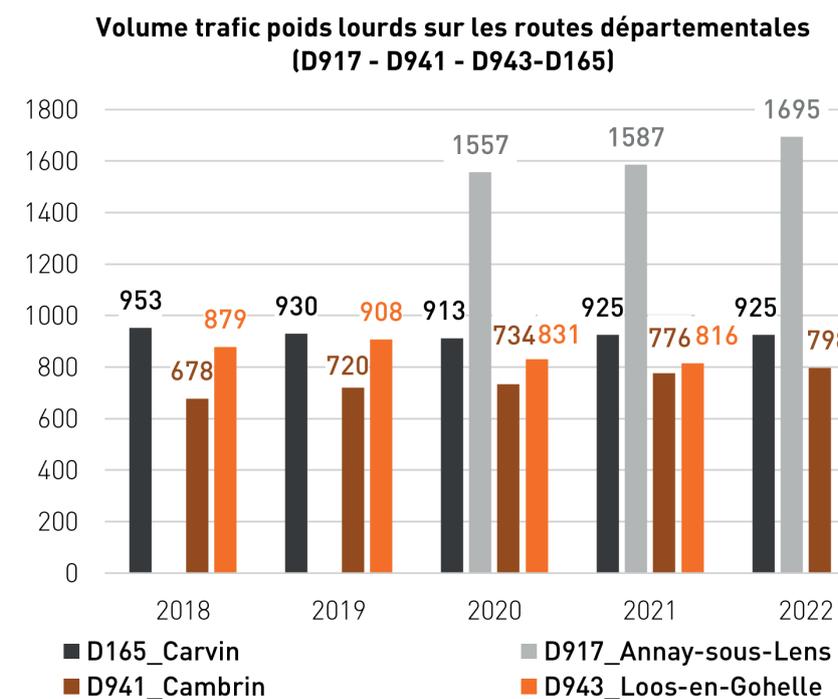


Source : DREAL Hauts de France, DIR Nord, SANEF, données de trafic moyen journalier annuel.

Sur le territoire, les trafics les plus importants sont recensés sur l'A1 (plus de 16 000 poids lourds/jr), l'A21 (environ 4500 poids lourds/jr à proximité de Lens et plus de 6 000 poids lourds/jr à l'Est de l'A1) et l'A26 (environ 4 200 poids lourds/jr).

Au niveau du réseau départemental, on peut noter l'importance du trafic poids lourds sur certaines traversées urbaines (D941 entre Béthune et La Bassée, D943 entre Béthune et Lens ou encore D937 à proximité de Béthune et Beuvry, D917 entre Lens et Carvin).

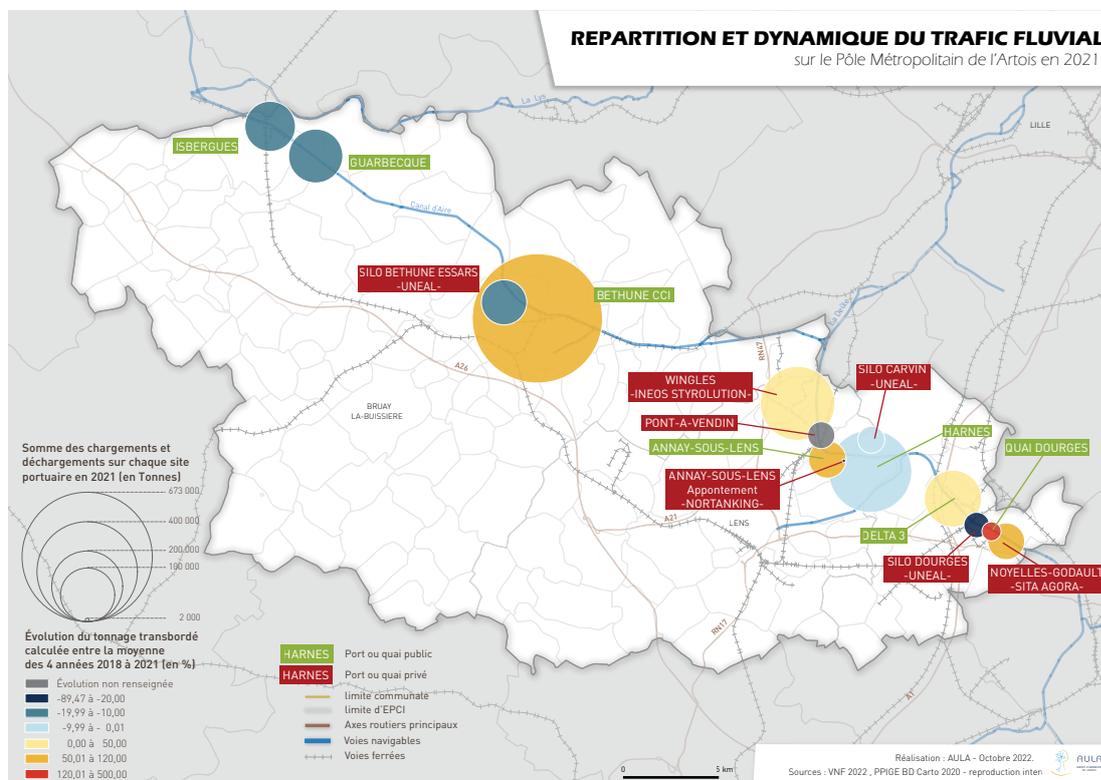
Sur la période 2018 - 2022, on observe une baisse du trafic routier des poids lourds en 2020 de l'ordre de 2 000 véhicules entre l'avant et l'après COVID, tendance à confirmer avec les données 2023. Quant à l'A26, le trafic est stable, s'élevant à 4 200 poids lourds/jour en moyenne sur cette même période, (soit 4 fois moins environ par rapport à l'A1).



Sur les routes départementales, la situation est plus complexe et variable : certains axes voient leur trafic diminuer en lien avec l'évolution du tissu économique local (D937 au niveau de Béthune et Beuvry), sur d'autres axes, le trafic est plutôt stable (D943 et D165) ; le trafic est en augmentation sur la D941 entre Béthune et La Bassée et sur la D917 entre Lens et Carvin.

Source : Conseil Départemental du Pas de Calais, données de trafic moyen journalier annuel.

INDICATEUR N° 131, 132, 133 : LINÉAIRES DE GABARITS FLUVIAUX ET TRAFICS GÉNÉRÉS PAR SECTION NAVIGABLE, TRAFICS PORTUAIRES ET TYPES DE MARCHANDISES

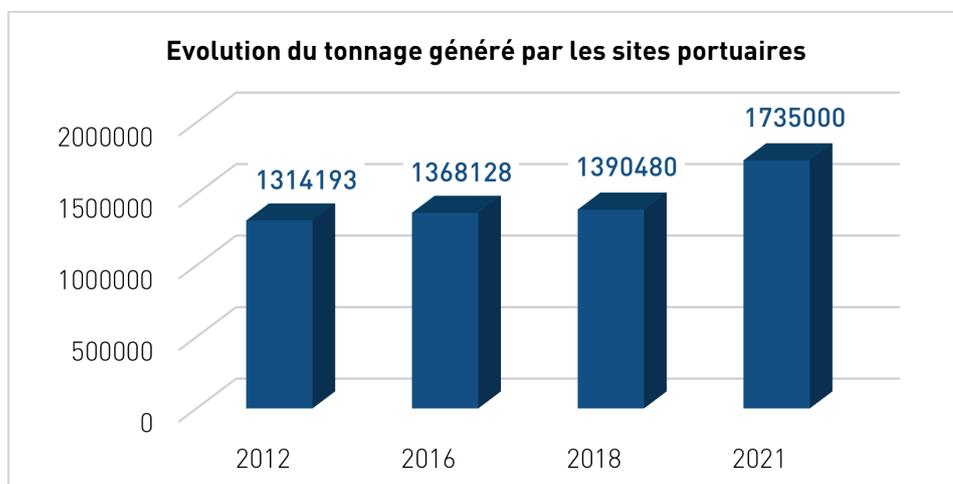


Sur le territoire d'Artois Mobilités, on recense environ 60 km de voies navigables ouvertes au transport fluvial de marchandises répartis de la manière suivante :

- Canal d'Aire : Bauvin <> Isbergues, 35 km ;
- Haute-Deûle : Bauvin <> Courcelles-lès-Lens, 17 km ;
- Canal de la Souchez : 8,5 km.

Au cours de ces dernières années, on note une évolution à la hausse du tonnage transitant par les ports du territoire.

Globalement, les flux sont très orientés vers les ports du BENELUX. L'augmentation est surtout liée au nouveau trafic de conteneurs entre Béthune et Sante pour le compte de Roquette qui a entraîné une hausse de +118 % du trafic du port de Béthune entre 2018 et 2021 (sur la même période : Harnes : - 6 % de trafic, Delta 3 : +17 % de trafic).



Source : VNF, traitement AULA



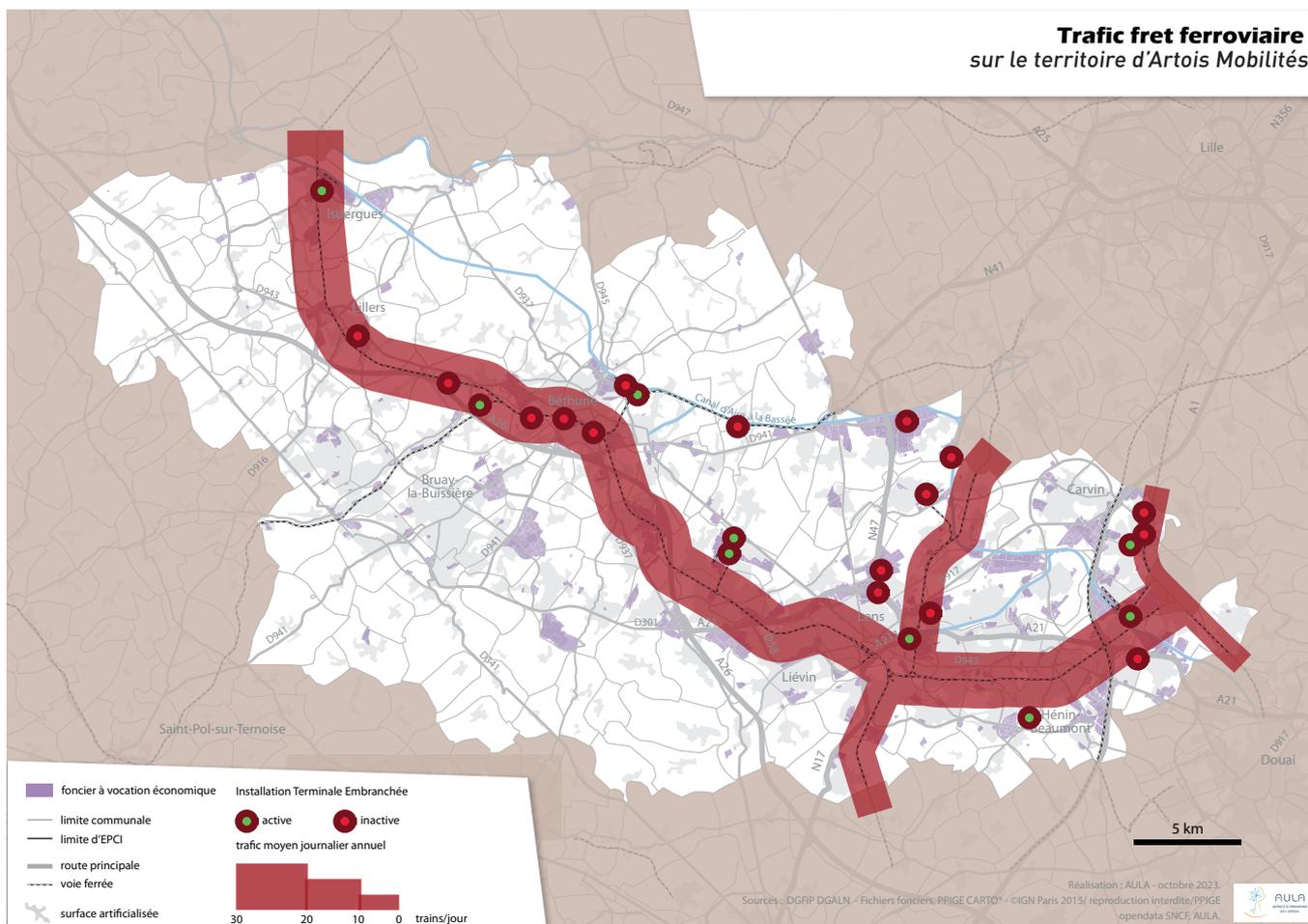
INDICATEUR N°134, 135, 136, 137 : **LINÉAIRES ET EMPRISE FERROVIAIRE, TRAFICS GÉNÉRÉS PAR AXE FERROVIAIRE, TRAFIC DE TRANSIT FERROVIAIRE, POURCENTAGE DE DESSERTE DES ZONES D'ACTIVITÉS VIA LE MODE FERROVIAIRE**

En raison de la concurrence entre opérateurs, les données sur le fret ferroviaire sont relativement difficiles à obtenir en particulier à une échelle infrarégionale. Sur la base des informations diffusées par SNCF Réseau, entre 20 et 30 trains de marchandises empruntent quotidiennement les sections Lens-Béthune-Hazebrouck et Lens-Ostricourt, entre 10 et 20 trains sur les sections Arras-Lens et Lens-Haubourdin.

Sur le territoire, on recense 25 installations terminales embranchées dont 8 identifiées comme actives :

- La plateforme industrielle d'Isbergues ;
- Le site CRODA à Chocques ;
- Le port fluvial de Béthune ;
- La plateforme industrielle de Mazingarbe (2 ITE)
- Le site Nexans à Lens ;
- La plateforme Multimodale Delta 3 à Dourges ;
- Le site chimique Polynt Composites à Drocourt ;
- La cité de la mine et du chemin de fer à Oignies.

Sur les 8 installations actives, deux correspondent donc à des sites publics. Sur la centaine de zones d'activités économiques gérées par les collectivités, deux sont donc directement accessibles par le rail. La préservation et la remise en service des ITE non actives sont un levier potentiel de décarbonation de l'économie locale.



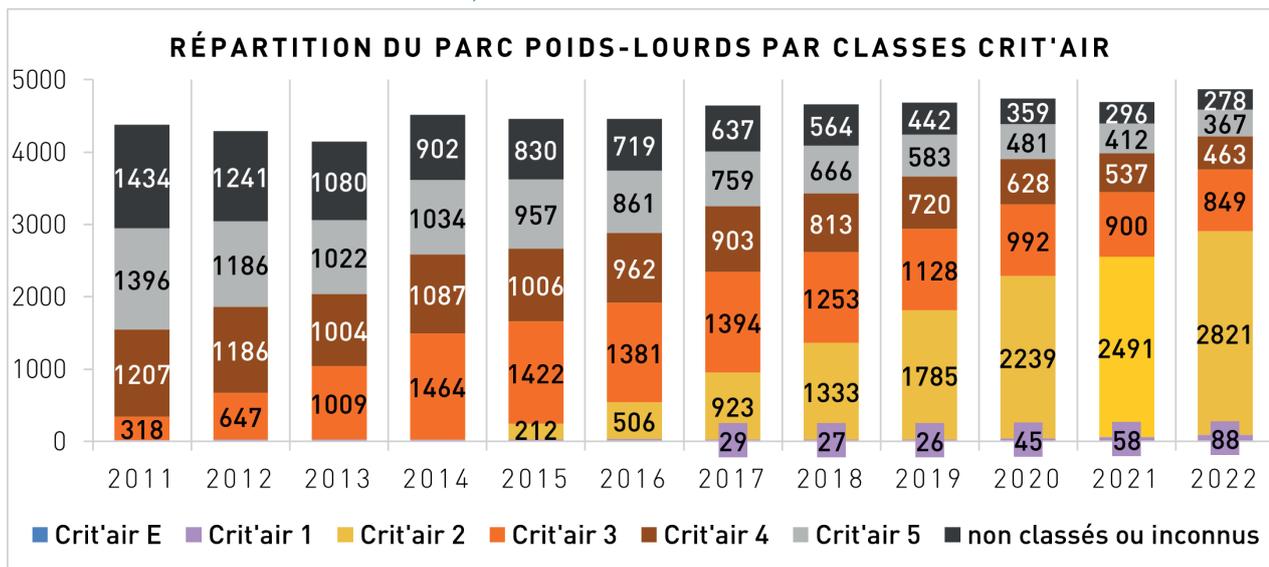


RAPPEL DES OBJECTIFS

- 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)

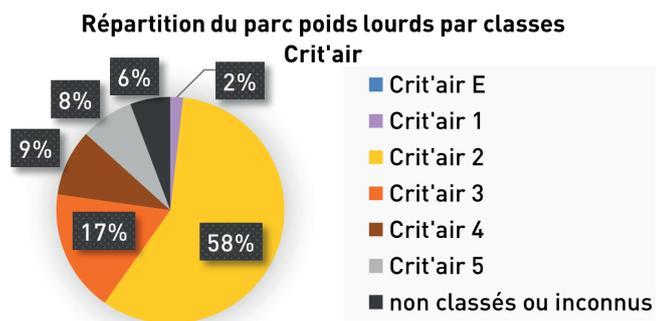
INDICATEUR N°138 ET 142 :

NOMBRE ET TYPES DE VÉHICULES ; RATIO VÉHICULES « PROPRES » SUR VÉHICULES THERMIQUES



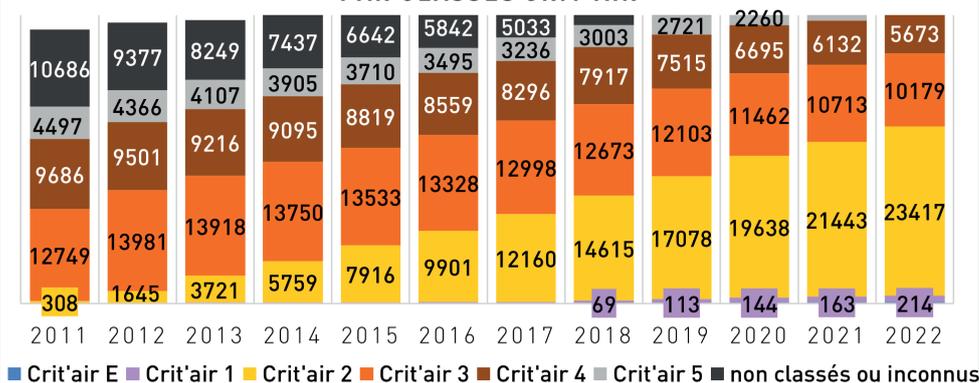
Source : RSVERO, 2022, SDES, traitement AULA.

En 2022, sur le territoire d'Artois Mobilités, on recense environ 4 900 poids lourds immatriculés, un chiffre à relativiser, les transporteurs pouvant utiliser des camions immatriculés dans d'autres régions y compris pour du trafic local. Assez logiquement, la part des Crit'Air 1 est assez faible puisqu'elle correspond principalement à des véhicules roulant au GNV (88 véhicules immatriculés), la quasi-totalité du parc étant avec une motorisation diesel. La part des véhicules diesel Crit'Air 2 représente 58% du parc en 2022 avec une disparition progressive des classes les plus polluantes.



Source : RSVERO, 2022, SDES, traitement AULA.

RÉPARTITION DU PARC DE VÉHICULES UTILITAIRES LÉGERS PAR CLASSES CRIT'AIR



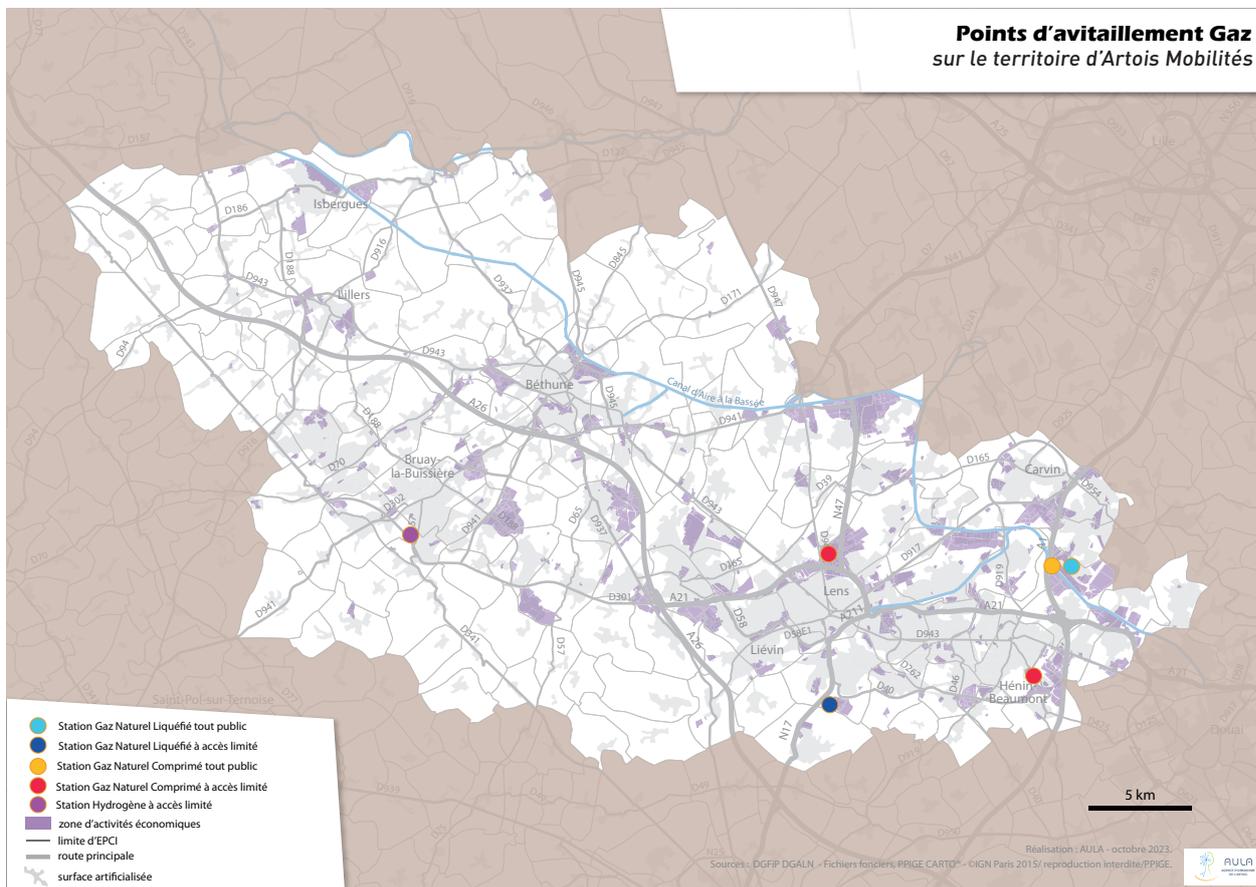
Concernant les véhicules utilitaires légers, le parc s'élève à environ 44 000 véhicules utilitaires en 2022, composé principalement de Crit'Air 2. La part des véhicules électriques est encore anecdotique étant inférieure à 1% (214 véhicules) et celle des Crit'Air 1 (essence et gaz) de l'ordre de 2%.

Source : RSVERO, 2022, SDES, traitement AULA.



INDICATEUR N°139 :
NOMBRE DE STATIONS D'AVITAILLEMENT

À l'échelle du périmètre, on recense 6 stations d'avitaillement par des carburants alternatifs (gaz naturel, véhicules à hydrogène). À noter que trois stations sont à accès limité (station hydrogène du dépôt Tadao à Houdain, station GNV réservée aux besoins de la collecte des déchets sur la CAHC, station GNV dédiée à la logistique du groupe Intermarché sur la zone des 14 à Avion).



INDICATEURS NON RENSEIGNÉS :



Données inaccessibles

Indicateur n°140 : Mise en place de démarches et événements de sensibilisation

Indicateur n°141 : Nombre d'entreprises sensibilisées

Il n'y a pas de recensement exhaustif des actions et des entreprises sensibilisées sur la question du fret fluvial ou ferroviaire à l'échelle du ressort territorial.

Indicateur n°143 : Kilométrages parcourus pour la collecte des déchets

Indicateur n°144 : Performance des véhicules de collecte des déchets

Artois Mobilité n'a pas accès aux données sur la collecte des déchets à l'échelle du ressort territorial dont l'organisation dépend de trois collectivités différentes (CABBALR, CALL, SIMEVAD).

IV. Communiquer et fédérer les initiatives pour la mise en œuvre du PDU



CONTEXTE

Le ressort territorial d'Artois Mobilités comporte des polarités d'emploi majeures, le plus souvent situées en dehors des zones urbanisées, la majorité est concentrée au sein de grandes zones d'activités déconnectées du tissu résidentiel, ce qui contraint fortement leur desserte en transports en commun. Par ailleurs, le territoire est doté de nombreux autres générateurs : établissements scolaires, universitaires, administrations publiques, équipements touristiques.

Le Plan de Protection de l'Atmosphère (PPA) en cours de révision, s'applique au périmètre d'Artois mobilités. Ce plan fixe, pour les principaux pôles générateurs, l'obligation de réaliser un plan de mobilité adapté à chacun des publics cibles de ces établissements : salariés, élèves, agents publics. Ces plans permettent de formaliser à l'échelle de chaque pôle générateur, les actions et les outils en faveur d'une mobilité plus durable. Au-delà de ces démarches, Artois Mobilités, au travers de la délégation de service public contribue, à une communication ciblée visant à promouvoir l'usage des transports en commun auprès de publics spécifiques.

RAPPEL DES ENJEUX

La voiture individuelle est le mode de transport le plus utilisé dans les déplacements vers les principaux pôles générateurs (travail, établissement scolaire). Le nombre de personnes par véhicule est de 1,03 pour les déplacements domicile-travail. Encourager le report vers des solutions de mobilité partagées ou alternatives pour ces trajets quotidiens est essentiel pour diminuer l'usage de la voiture individuelle et réduire les nuisances liées à celle-ci. Communiquer auprès de publics spécifiques facilite l'accès à l'offre de mobilité et favorise l'autonomie des personnes dans leurs déplacements.

RAPPEL DES OBJECTIFS

- Diminuer l'usage de la voiture et limiter ses conséquences néfastes sur l'environnement et la qualité de vie ;
- Doubler la fréquentation des transports en commun afin d'atteindre 7% de part modale en 2030
- Encourager le développement des modes actifs pour atteindre 8% de part modale vélo en 2030 ;
- Garantir un droit à la mobilité pour tous en facilitant l'accès aux solutions de mobilité alternatives à la voiture afin de donner de l'autonomie et de permettre une meilleure intégration dans la société ;
- Mobiliser les acteurs locaux et soutenir les démarches de plans de mobilité.

RAPPEL DES ACTIONS

- 33. Promouvoir les démarches de plans de mobilité auprès des employeurs privés et des administrations**
- 34. Promouvoir les démarches de Plans de Déplacements Établissements Scolaires**
- 35. Communiquer auprès des publics cibles pour les sensibiliser aux nouvelles mobilités et aux solutions alternatives de transport**
- 36. Communiquer sur une offre à destination de personnes extérieures au territoire**

**RAPPEL DES 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.

INDICATEUR N°145, 146 ET 147 : NOMBRE DE PLANS DE DÉPLACEMENTS OU DE MOBILITÉ (PDA / PMZ) ET BILAN DES ACTIONS, NOMBRE DE ZONES D'ACTIVITÉS PARTENAIRES

Nom de l'entreprise ou de la zone	Commune	Type	Année	Niveau
MOY-PARK	Hénin-Beaumont	PME	2016	Terminé
ZI DE RUITZ	Ruitz	PMZ	2017	Terminé
EUROROL (CERELIA)	Liévin	PME	2018	Terminé
MCCAIN	Harnes	PME	2018	Terminé
VEOLIA (LENS)	Lens	PME	2018	Terminé
LEROY MERLIN (DELTA 3)	Dourges	PME	2019	Terminé
DECATHLON (DELTA 3)	Dourges	PME	2019	Terminé
ASF (ARVATO/YZEE SERVICE)	Vendin-le-Vieil	PME	2019	Terminé
CAISSE D'EPARGNE	Lens	PME	2019	Terminé
VILLE DE LENS	Lens	PDA	2019	Terminé
ZONE DE L'ALOUETTE	Liévin	PMZ	2019	Terminé
ZONE DE LA MOTTE DU BOIS	Harnes	PMZ	2020	En cours
PLATE-FORME COLIS	Douvrin	PME	2020	Terminé
ZONE DE LA GALANCE	Noyelles-sous-Lens	PMZ	2021	En cours
VILLE DE BETHUNE	Béthune	PDA	2023	En cours
SIZIAF	Douvrin	PMZ	2023	En cours

Il existe trois types de plans de mobilité relatifs aux zones d'emploi : les plans de mobilité employeurs propres à une seule entreprise, mais dont les actions peuvent être portées sur différents sites ; les plans de mobilité administration qui concernent les employeurs publics (collectivités, établissements publics...) et les plans de mobilité de zone ou inter-entreprises qui mobilise plusieurs entreprises se partageant un même site ou une même zone d'activité.

Les entreprises de 50 salariés et plus sur un même site situé dans une agglomération de plus de 100 000 habitants doivent élaborer un plan de mobilité employeur. Depuis 2019, le plan de mobilité employeur doit être prioritairement élaboré lors des négociations annuelles, en cas d'absence d'accord avec les représentants du personnel, il est établi par l'employeur.

Sur les 15 plans de mobilités recensées depuis 2016, 4 relèvent d'une démarche zonale et deux ont fait l'objet d'une subvention par Artois Mobilités. Ces plans ont permis de réaliser des diagnostics approfondis des zones d'activités et de préconiser des actions pour améliorer les solutions de mobilité des salariés (covoiturage, desserte en bus...).

INDICATEUR N°149 :

NOMBRE DE SALARIÉS DU TERRITOIRE UTILISANT LE SITE «PASSPASS COVOITURAGE»

Il y a 1 208 inscrits à la plateforme Pass Pass Covoiturage en 2023 à l'échelle du ressort territorial. Il y a eu 290 inscriptions en 2022, 280 inscriptions en 2023 et 132 inscriptions pour 2024 (en date d'avril).

**INDICATEUR NON RENSEIGNÉ :**

Indicateur n°148 : Évolution de la part modale « Voiture passager » sur les déplacements domicile-travail ; remplacé par l'indicateur n°6

RAPPEL DES 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 polluants et moins dangereux, comme la marche, le vélo ou les transports collectifs.



INDICATEUR N°150 ET 151 : NOMBRE DE PLAN DE DÉPLACEMENTS ÉTABLISSEMENTS SCOLAIRES RÉALISÉS SUR LE RESSORT TERRITORIAL ET BILAN DES ACTIONS DE CES PLANS

En 2020, le rectorat de l'académie de Lille a entrepris une démarche d'animation autour des plans de mobilité établissements scolaires. Ce type de plan concerne la mobilité des élèves de l'établissement, en préconisant une série d'actions visant à faire évoluer les habitudes de déplacements vers des pratiques plus durables (modes actifs, covoiturage...).

Nom de l'établissement	Commune
Collège René Cassin	Lillers
Collège Bernard Chochoy	Isbergues
Collège Joliot Curie	Auchy-les-Mines
Collège Albert Debeyre	Beuvry
Collège Emile Zola	Marles-les-Mines
Collège Edmond Rostand	Bruay-la-Buissière

Le Département du Pas-de-Calais conduit également une série d'études sur la mobilité des collégiens à l'échelle des établissements. Ces études, auxquelles Artois Mobilités est associé, réunissent membres du personnel et agents des collectivités concernées pour élaborer des solutions permettant de faciliter la mobilité à vélo depuis et vers le collège étudié. Depuis 2019, 25 établissements ont fait l'objet de ce type d'étude.

Nom de l'établissement	Commune	Année de l'étude
René CASSIN	Lillers	2019
Léo LAGRANGE	Lillers	2019
Youri GAGARINE	Montigny-en-Gohelle	2020
DESCARTES MONTAIGNE	Liévin	2020
Bernard CHOHOY	Norrent-Fontes	2020
Anatole FRANCE	Nœux-les-Mines	2020
Henri WALLLON	Méricourt	2021
Jean ROSTAND	Sains-en-Gohelle	2021
Paul LANGEVIN	Rouvroy	2021
Irène JOLIOT-CURIE	Calonne-Ricouart	2021
Claude DEBUSSY	Courrières	2021
Victor HUGO	Harnes	2022
Léonard DE VINCI	Carvin	2022
Jean Jacques ROUSSEAU	Carvin	2022
Anita CONTI	Bully-les-Mines	2022
Louis PASTEUR	Oignies	2023
Liberté	Annezin	2023
Léon BLUM	Wingles	2023
Jean MACE	Hénin-Beaumont	2023
Georges BRASSENS	Saint-Venant	2023
David MARCELLE	Billy-Montigny	2023
Antoine de SAINT-EXUPERY	Douvrin	2023
Romain ROLLAND	Hersin-Coupigny	2024
Joséphine BAKER	Sallaumines	2024
Gérard PHILIPPE	Hénin-Beaumont	2024

35

Communiquer auprès des publics cibles pour les sensibiliser aux nouvelles mobilités et aux solutions alternatives de transport



RAPPEL DE L'OBJECTIF

- Offrir une solution de transport au plus grand nombre pour donner de l'autonomie et de permettre une meilleure intégration dans la société.

INDICATEUR N°152 : NOMBRE D' ACTIONS MENÉES ET DE PERSONNES FORMÉES

Artois Mobilités mène en partenariat avec son délégataire plusieurs actions qui visent à sensibiliser certains publics cibles aux solutions alternatives de transport.

A+ dans l'bus : programme d'apprentissage pour prendre le bus qui se déroule en quatre étapes :

1. Un quizz qui donne une première approche de la mobilité en transport en commun (lire une fiche horaire, se repérer avec la bonne ligne de bus, chercher son itinéraire, etc.)
2. Un atelier de réalité virtuelle, avec un jeu qui permet d'apprendre à prendre le bus. Le jeu a été réalisé sur notre réseau. Atelier couplé avec un jeu de l'oie pour rappeler les règles de sécurité et les choses à ne pas faire (fraude).
3. Un challenge estival, avec à la clef, 2 mois d'abonnement sont offerts. L'objectif est de réaliser le plus de trajets sur la période de grandes vacances scolaires.
4. Une dernière étape consiste à réaliser avec le professeur une sortie vers un lycée, ou une entreprise en bus en composant son parcours avec la classe.

Ce programme vise à sensibiliser les élèves de 4e au collège, dans tous les collèges volontaires à l'échelle du ressort territorial. Le programme a été lancé en 2021, encore en expérimentation en 2024, il a permis de sensibiliser plus de 800 élèves en 2023.

École du bus : programme pour apprendre aux personnes en situation de handicap à prendre le bus et former les accompagnateurs des structures à la mobilité.

Cette action s'adresse aux personnes en situation de handicap, et en particulier celles avec un handicap invisible (trouble autistique, trouble de la personnalité, etc.). Le programme a été lancé en 2023, avec une semaine de sensibilisation à bord de véhicules pour un groupe d'une dizaine de personnes par jour. Il s'agit de se confronter au parcours de l'utilisateur : de l'achat du titre jusqu'à l'arrivée à destination. En tout 33 personnes avaient bénéficié de ce dispositif en 2023.

Dépositaire Premium : dispositif ciblant les habitants résidant dans une zone éloignée d'une gare ou d'un distributeur de titre. L'objectif est de faciliter l'acquisition d'un titre de transport.

L'action a été déployée dans un quartier politique de la ville (QPV) à Nœux-les-Mines. Lancée en novembre 2023, elle consiste en l'implantation d'une borne d'achat de titre et d'une boîte aux lettres pour faire sa demande de titre par courrier. De l'information voyageur est également disponible à la fois en format électronique et papier. Le projet prend en compte la problématique de l'illectronisme.

36

Communiquer sur une offre à destination extérieure au territoire

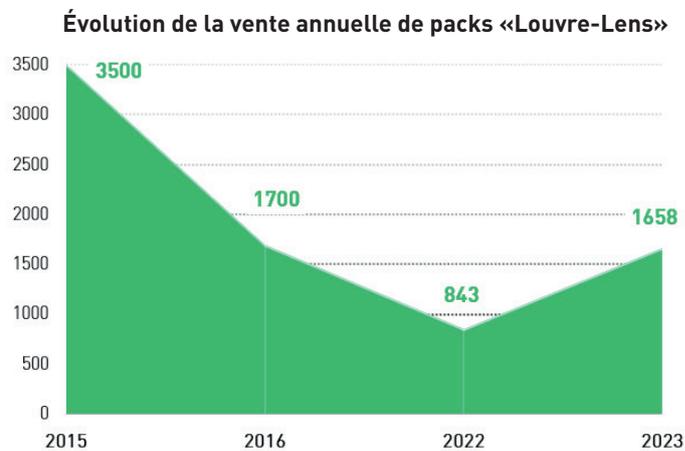
RAPPEL DE L'OBJECTIF

- Adapter l'offre de transport afin de faciliter l'accès aux lieux touristiques du territoire et faciliter l'accès à l'information pour les personnes n'ayant aucune connaissance de l'offre existante



INDICATEUR N°154 : NOMBRE DE «FORMULE TOURISTE» VENDUS

Les bases de données des ventes sont trop volumineuses pour être conservées. SNCF Voyageurs n'a donc plus les informations entre 2017 et 2022. Les années 2020 et 2021 étant des années où la fréquentation des lieux culturels a été très impactée par la crise sanitaire, elles sont assez peu représentatives.



INDICATEUR NON RENSEIGNÉ :

Indicateur n°153 : Fréquentation du réseau avec un zoom sur les lignes spécifiques
Remplacé par l'indicateur n°22 : Existence de liaisons directes en transport collectif vers de grands équipements



V. Assurer le suivi du plan de déplacement urbain



CONTEXTE

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 mobilité durable à un horizon de 10 ans. À échéance du document et à mi-parcours, le plan doit faire l'objet d'une évaluation formalisée. Mais le processus d'évaluation relève d'une démarche continue qui passe par la mise à jour des données relatives aux différents indicateurs de suivi.

Assurer le suivi d'une politique comme le PDU nécessite de mobiliser un grand nombre de données existantes et disponibles, mais peut également nécessiter de réaliser des études ou des enquêtes.

RAPPEL DES ENJEUX

Le Plan de Déplacements Urbains (PDU) intègre de nombreuses préconisations dans différents domaines de compétences qui relèvent de multiples maîtrises d'ouvrage. Les actions ne seront pleinement efficaces que si elles sont coordonnées. Organiser un suivi technique est donc essentiel pour mesurer efficacement l'état d'avancement de la mise en œuvre de ses actions.

RAPPEL DES OBJECTIFS

- Assurer un suivi des indicateurs du PDU par une mise à jour régulière des données ;
- Réaliser un suivi dans la mise en œuvre des actions du PDU et renseigner l'atteinte des objectifs ;
- 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 ;

RAPPEL DES ACTIONS

37. Mise en place d'un observatoire des déplacements

38. Mise en place d'instances de concertation pour le suivi du PDU



RAPPEL DES OBJECTIFS

- Créer un lieu d'échanges et mutualiser les compétences au service d'une vision de l'observation ;
- Assurer un suivi des indicateurs du PDU concernant l'accidentologie ;
- Établir des passerelles avec les autres outils d'observation pour harmoniser les politiques ;

L'observatoire de la mobilité est l'une des actions portées par Artois Mobilités dans le cadre de la mise en œuvre du Plan de Déplacements Urbains 2019-2030. L'observatoire est une plateforme qui permet de suivre les données de mobilité sur le périmètre d'Artois Mobilités et de mesurer leurs évolutions récentes. C'est un outil au service des collectivités, organismes privés et citoyens qui permet de faciliter l'accès à l'information et aux différentes données.

Les données mises en ligne sur le site de l'observatoire sont publiques. L'article L1115-1 du code des transports, modifié par la Loi d'orientation des mobilités du 24 décembre 2019, encadre le champ des données devant être mises à disposition par l'autorité organisatrice de la mobilité (AOM). Il s'agit notamment de données statistiques géoréférencées sur :

- Les offres de transports en commun ;
- Les services de partage de véhicules motorisés ou de vélos ;
- La pratique du covoiturage ;
- Le transport ferroviaire de voyageurs ;
- La mise en accessibilité des services de transport.

Le site de l'observatoire est accessible à tous via la page dédiée sur le site d'Artois Mobilités ou le portail de l'agence d'urbanisme de l'Artois (AULA).

L'observatoire se décline en plusieurs volets ou « Focus », permettant de naviguer sur plusieurs échelles et types de mobilités, que ce soit à l'échelle du ressort territorial ou au niveau des communes desservies par les lignes de Bulles (BHNS) ou encore au niveau des gares (pour le transport ferroviaire), des ports (pour le transport des marchandises) et du trafic routier (pour les déplacements des véhicules).

Cette visualisation permet dans un premier temps :

- 1) D'observer le positionnement du territoire par rapport à certains indicateurs, avec par exemple les vignettes Crit'Air des véhicules présents sur le parc automobile - indicateur pertinent au vu des réglementations à venir au niveau des ZFE...
- 2) D'anticiper et d'adapter l'offre du réseau et des transports ainsi que d'établir de futures prévisions afin de remplir les objectifs précités.
- 3) D'une meilleure appropriation du PDU, à travers un outil simple, intuitif et accessible en ligne ;

Il est à noter que cet observatoire sera continuellement alimenté au fur et à mesure des données existantes, accessibles et mises à jour. Ceci dépendra des types de données à traiter (certaines données (internes, acquises par des relevés terrain par exemple peuvent être plus longues à traiter).

Mine d'informations, l'observatoire pourra également servir de point de référence et de lien pour d'autres études et programmes développés au sein du territoire (tel que pour le programme Interlud+ par exemple).

38

Mise en place d'instances de concertation pour le suivi du PDU

RAPPEL DES OBJECTIFS

- Réaliser le suivi du PDU dans une démarche de concertation avec les acteurs du territoire ;
- Avoir un avis partagé sur l'efficacité des actions.



INDICATEUR N°155 : NOMBRE DE RÉUNIONS DE CONCERTATION TENUES

RÉFÉRENCE	NOM INSTANCE DE SUIVI	2019	2020	2021	2022	2023	2024
GT1	Groupe de travail urbanisme			26.03.21			14.02.24
GT2	Groupe de travail intermodalité		24.06.20			05.06.23	
GT3	Groupe de travail mobilité inclusive		16.06.20				21.02.24
GT4	Groupe de travail automobile			16.02.21		21.03.23	30.04.24
GT5	Groupe de travail stationnement						
GT6	Groupe de travail modes actifs	13.12.19	03.06.20	19.02.21	30.06.22		
GT7	Groupe de travail fret et logistique	18.12.19		15.12.23		05.06.23	
GT8	Groupe de travail plans de mobilité		18.06.20				
SOUS-TOTAL GROUPES DE TRAVAIL		2	4	4	1	3	3¹
COTECH	Comité technique				25.02.22		12.09.24 ²
COSUIVI	Comité de suivi						

² à partir de 2024, le comité de suivi a fusionné avec le comité technique

¹ provisoire

Entre 2019 et 2024, Artois Mobilités a organisé 18 réunions de concertation liées au suivi opérationnel du Plan de Déplacements Urbains. La majorité de ces réunions étaient des groupes de travail thématiques qui portaient sur différents sujets d'études : accidentologie, ZFE-m, mobilité solidaire, InTerLUD, EMC² 2023, enquête intégration tarifaire, révision du schéma cyclable, modèle de trafic routier etc.

Conclusion

À l'issue de l'élaboration du rapport, il apparaît que sur les 155 indicateurs de suivi prévus dans le cadre de l'évaluation du Plan de Déplacements Urbains 2019-2030 :

- 117 indicateurs ont pu être traités, parfois en reformulant légèrement l'intitulé initial ;
- 39 indicateurs ont été écartés car ils n'ont pas pu être renseignés parmi lesquels :
 - 5 indicateurs dont l'information n'était plus pertinente : données obsolètes, manque de cohérence dans le contexte actuel, référence à un élément supprimé...
 - 14 indicateurs dont la donnée était inaccessible : accès restreint par le propriétaire, donnée privée, fragmentation des données entre de multiples sources...
 - 15 indicateurs dont la donnée était inexistante : absence de collecte, recueil parcellaire de l'information, manque de référence
 - 6 indicateurs ont été remplacés par d'autres indicateurs de suivi existants.

Afin de poursuivre l'évaluation du Plan de Déplacements Urbains jusqu'en 2030, Artois Mobilités, dans un souci d'efficacité, se consacrera désormais au suivi de ces 117 indicateurs au lieu des 155 prévus initialement lors de l'adoption du document en décembre 2018.

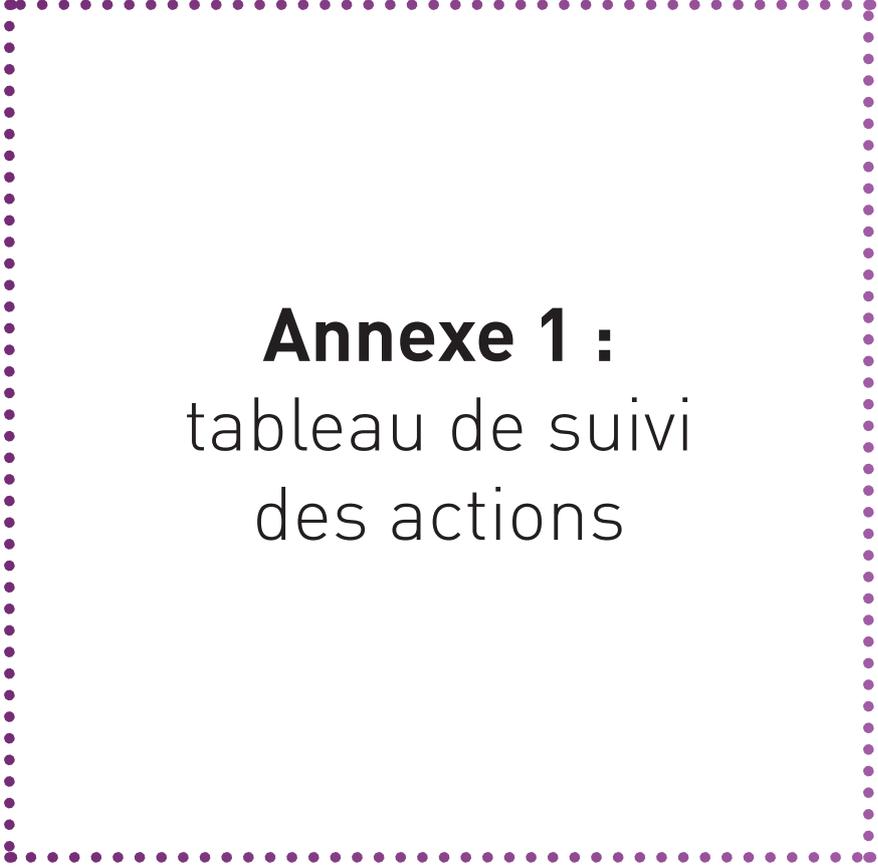
Le rapport d'évaluation met en exergue la difficulté à traiter les problématiques en lien avec le sujet du stationnement lié à la multiplicité des acteurs concernés (communes, agglomérations, autres gestionnaires de voirie, concessionnaires de parkings en ouvrage etc.) et à sa complexité (conflits d'usages, besoins, répartition etc.). Aussi, il sera proposé au comité syndical d'Artois Mobilités de fusionner le groupe de travail n°4 consacré à l'automobile avec le n°5 dédiée à la question du stationnement, ce qui permettra de mieux appréhender le sujet en liant les deux thématiques.

Le rapport d'évaluation permet également de confronter les objectifs du PDU aux données de mobilité objectives du territoire notamment au travers de l'enquête mobilité (EMC²) et du recensement (INSEE). À cet égard, l'augmentation de l'usage des transports collectifs de 4% en 2006 à près de 6% en 2023, tend vers l'objectif de 7% en 2030 fixé par le Plan de Déplacements Urbains. La marche reste stable comme prévu par le document, et demeure une façon de se déplacer privilégiée par les habitants du ressort territorial : un quart des trajets se font à pied en 2023. En revanche, le maintien à 68% de la part modale des modes motorisés, dont la voiture comme en 2006, et la légère baisse de celle du vélo divergent avec les objectifs prévus pour 2030.

Néanmoins, les services d'Artois Mobilités recommandent le maintien des objectifs de parts modales définis en 2018. L'essor du covoiturage et des mobilités partagées devrait contribuer à terme à une diminution de la part modale de la voiture. De même que le déploiement du service de location de vélos longue durée et de libre-service ainsi que l'ensemble des actions en faveur du développement de la pratique cyclable (réalisation d'aménagements, aides à l'achat...) contribuera à terme à l'augmentation de la part modale vélo. De plus, la mise en place de la gratuité du réseau de transports en commun Tadao à partir du 1er janvier 2026 devrait également concourir à atteindre l'objectif de 7% de part modale des transports en commun en 2030.

Le développement de solutions fret toujours plus décarbonées dans une logique d'attractivité du territoire demeure l'une des orientations majeures du PDU. Artois Mobilités continuera à soutenir ses agglomérations membres et l'ensemble des acteurs économiques engagés dans la transition écologique du transport de marchandises notamment fluvial (CSNE) et de la logistique urbaine.

Dans les années à venir, Artois Mobilités s'engage à poursuivre, avec son partenaire l'Agence d'Urbanisme de l'Artois (AULA), l'évaluation continue de son Plan de Déplacements Urbains dans la perspective de sa révision avant échéance en 2030. En complément de l'élaboration de ce rapport, Artois Mobilités a également engagé la réalisation d'un observatoire en ligne de la mobilité qui permettra une mise à jour continue de l'ensemble des données liées au suivi du document et une garantie d'accessibilité de la donnée à l'ensemble de ses partenaires.



Annexe 1 :
tableau de suivi
des actions

Bilan synthétique des actions

Titre de l'action	Contexte et descriptif de l'action	Etat d'avancement de l'action		Justification
		Non engagée	Engagée Réalisée	
1	Contribuer à l'organisation du territoire par la mise en place d'axes structurants de transports collectifs			Le projet Bulles a permis la création de 7 lignes de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) desservant 49 communes et plus de 192 420 habitants situés à moins de 500 mètres d'un point d'arrêt.
2	Garantir les performances des axes structurants pour garantir leur attractivité			Le projet Bulles a permis la création de plus de 130 kilomètres de voies en site propre (bidirectionnelle ou unidirectionnelle) et l'aménagement de priorité aux feux sur près de 194 intersections. Ainsi, la vitesse commerciale moyenne sur la Bulle 1 (Liévin->Noyelle Godaut) est passée de 18,1 km/h en 2017 à 20,06 km/h en 2023. A noter que des travaux sont encore menés en 2024 sur l'extension de la Bulle 6 entre Auchel et Lillers.
3	Donner une nouvelle image au réseau de transport collectif			Depuis 2019, un nouveau système d'information voyageur est déployé sur l'ensemble des véhicules du réseau. Le projet Bulles a permis d'équiper 338 points d'arrêts de bornes d'information voyageur et de nouveaux mobiliers urbains. Le projet a aussi permis d'accélérer la dynamique de renouvellement du parc en divisant par deux la part des bus diesels. En 2024, Artois Mobilités va faire l'acquisition de 18 véhicules 100% électrique. En 2025 ce sont de nouveaux bus hydrogènes qui intégreront la flotte.
4	Articuler l'offre classique avec les lignes structurantes			Les lignes de BHNS et classiques s'articulent ainsi autour de près de 70 points de correspondances situés pour la plupart à proximité de pôles générateurs importants (établissements scolaires, centres commerciaux, équipements sportifs...). La fréquentation du réseau a ainsi progressé de plus de 31% entre 2018 et 2021. Si cette progression est majoritairement portée par les lignes fortes du réseau (Bulles), les lignes classiques présentent également une belle progression (+5%).
5	Veiller à une amélioration continue des lignes classiques			Les bus du réseau Tadao ont effectué plus 11 838 346 km commerciaux en 2023 (hors circuits scolaires et transport à la demande) soit une hausse de 17% par rapport à 2018. Cette augmentation du volume d'offre correspond à l'intégration des 35 communes de la Lys Romane en 2021, à l'extension de la Bulle 6 et à la création de lignes 74 (Lillers <-> Isbergues) et 76 (Beuvry <-> Calonne-sur-la-Lys).
6	Assurer un service y compris dans les zones peu denses grâce au Transport à la Demande (TAD)			En janvier 2020, le service de TAD Allobus a été déployé sur les 35 communes dites de la Lys Romane, complétant ainsi le maillage de l'offre de transport avec la création des zones F et G. Le service a connu une hausse de fréquentation de près de 70 points entre 2018 et 2023 passant de 8 500 à plus de 30 000 validations annuelles. A noter que cette augmentation concerne également le service dédié aux zones d'activité Chronopro.
7	Mettre en place une tarification attractive			La gamme tarifaire a évolué pour prendre en compte des publics particuliers : les aidants accompagnant des personnes détentrices de la CMI et les bénéficiaires de l'allocation soutien familial. En 2025, deux agglomérations membres prendront en charge le coût des abonnements de leurs habitants. A noter que le réseau Tadao deviendra gratuit pour les usagers à compter du 1er janvier 2026.
8	Connecter le territoire au réseau de transport métropolitain et régional			Entre 2017 et 2023, l'offre de Trains Express Régionaux (TER) a subi de nombreuses modifications qui ont entraîné une diminution de la desserte de certaines gares intermédiaires et haltes ferroviaires (-94 trains par jour recensés). L'offre a également été impactée par de multiples facteurs : conflits sociaux, crise sanitaire, problèmes de recrutement. A noter que l'usage des titres urbains à bord des TER à l'intérieur du ressort territorial est important (60% des usagers utilisent un titre Tadao) ce qui met en exergue la complémentarité du train avec le réseau urbain.

Titre de l'action	Contexte et descriptif de l'action	Etat d'avancement de l'action			Justification
		Non engagée	Engagée	Réalisée	
9	Faciliter la mobilité en Région				Les déplacements intermodaux restent marginaux, il ne représentaient que 1,4% des déplacements en 2023. Mais l'intermodalité progresse chez les usagers des transports en commun. Entre 2020 et 2023, en moyenne environ 18% des usagers TER du RT ont emprunté une ligne de bus du réseau urbain pour se rendre en gare ou en partir. La part des titres Tadao utilisés à bord des trains pour se déplacer à l'intérieur du RT a augmenté passant de 55% en 2017 à 62% en 2023.
10	Penser un réseau accessible aux Personnes à Mobilité Réduite (PMR)				En 2018, les 3500 points d'arrêts du réseau Tadao, 34% ont été mis en accessibilité. L'ensemble des arrêts des lignes Bulles (hormis la Bulle 4) ont bénéficié de travaux de mise en accessibilité. La part des véhicules à plancher bas était de 54% en 2023. L'offre Proxibus (dédiée aux PMR) a progressé entre 2018 et 2023, malgré la crise sanitaire, passant de 205 688 à 249 871 kilomètres commerciaux réalisés par an. Cette hausse est liée à la mise en place à moyens constants d'une nouvelle organisation du service.
11	Créer et conforter les lieux d'intermodalité				L'organisation du réseau urbain en rabattement vers les gares favorise l'intermodalités. Sur les 30 points d'arrêts TER, 28 sont desservis par une ligne régulière de transports urbains et 15 sont équipés d'abris vélos sécurisés. L'évolution de la fréquentation des gares est en baisse sur le ressort territorial, moins 9 points entre 2018 et 2023. Cette tendance s'explique par les multiples perturbations ayant impactées le bon fonctionnement de l'offre TER : 10,8% de retards et 4,7% d'annulation en Hauts-de-France en 2022. La fréquentation des abris vélos est, en revanche, en hausse avec plus de 13 000 validations recensées en 2023 contre 8 500 en 2020. A noter, d'après une analyse partielle, que le temps d'attente moyen pour une correspondance varie de 5 à 14 minutes en fonction des gares.
12	Densifier autour des points stratégiques du réseau de transport collectif				Entre 2006 et 2020, le ressort territorial a perdu 1 413 habitants tandis que les communes desservies par des lignes BHNS, qui constituent les principales centralités urbaines, ont perdu 10 500 habitants sur la même période. Cette dynamique s'explique par une baisse de l'attractivité de ces communes, qui ne représentaient que 49% des demande de permis de construire pour des logements neufs en 2022 alors même qu'elles concentrent 63% de la population du RT. A l'inverse, le nombre de ménages a progressé et le nombre d'emploi est resté stable. A noter que le BHNS ayant été mis en place en avril 2019, il n'y a pas de corrélation directe entre la mise en service et les évolutions constatées.
13	Faire des pôles d'échanges des éléments de dynamisation urbaine				Entre 2016 et 2021, le nombre d'équipements recensés aux abords des gares et des haltes ferroviaires a progressé de 16% le nombre de commerce a cependant baissé passant de 147 à 125.
14	Lier urbanisation et mobilité en milieu rural et périurbain				Entre 2010 et 2019, la consommation foncière des Espaces Naturels, Agricoles et Forestiers (ENAF) pour l'habitat a varié entre 60 et 121 hectares par an, pour un cumul de 885 hectares consommés sur une période de 10 ans. La consommation d'ENAF par logement en m2 a progressé de 57% entre 2017 et 2021. L'usage de la voiture a stagné à l'échelle du ressort territorial (68% en 2023) mais il a augmenté dans les communes non-desservies par une offre de transport en commun en site propre (BHNS ou TER) passant de 72% en 2006 à 74% en 2023.
15	Penser la mobilité comme une des bases du projet urbain				Depuis 2018, Artois Mobilité a été sollicité 70 fois dans le cadre de procédure de révision ou de modification de documents d'urbanisme, principalement des plans locaux d'urbanisme (PLU).

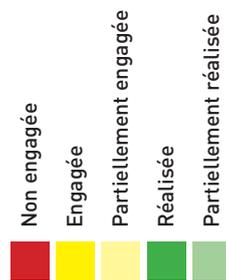
Titre de l'action	Contexte et descriptif de l'action	Etat d'avancement de l'action			Justification
		Non engagée	Engagée	Réalisée	
16	Hiérarchiser les voiries				En 2022, le trafic moyen journalier annuel tous véhicules est de 110 000 véhicules par jour sur l'A1, plus de 87 000 véhicules par jour sur le tronçon le plus chargé de l'A21, et environ 26 000 véhicules par jour sur l'A26 entre Béthune et Liévin. Entre 2018 et 2022, les 880 accidents corporels ont engendré 92 décès et 591 blessés hospitalisés. A noter qu'une enquête circulation sur le périmètre d'Artois Mobilités est en cours. Elle permettra de mieux mesurer les trafics de transit et d'échanges entre les agglomérations mais aussi avec la métropole lilloise.
17	Adapter le jalonnement et étudier des outils de gestion des flux sur le réseau magistral				La DIR Nord a mis en service en 2022 un dispositif de régulation du trafic sur l'A1 entre Dourges et Lille, qui s'appuie sur des panneaux à message variable, permettant de faire évoluer les vitesses autorisées par paliers de 20km/h jusqu'à 70 km/h en cas de fortes congestions. 19 km de linéaire sont concernés. En 2023, celui-ci a été complété par la mise en place d'une voie réservée aux véhicules partagés (covoiturage) ou électriques entre les échangeurs de Dourges et de Seclin.
18	Expérimenter de nouveaux usages sur le réseau magistral				En 2023, le ressort territorial d'Artois Mobilités compte 12 aires de covoiturage soit 522 places. Elles sont principalement situées en proximité immédiate d'échangeurs en lien avec le réseau routier structurant ou implantées sur les parkings de zones commerciales. Entre 2018 et 2023, il y a eu 9 aires de covoiturage créées sur le territoire. En 2019, la ligne de bus 18 express entre le pôle d'échanges de la Place de l'Europe à Bruay-la-Buissière et la gare de Lens est créée. Le bus emprunte la voie rapide (RD301) sur une partie du tracé. La ligne a connu des évolutions de fréquentation importante entre 2019 et 2022 liée à la période de crise sanitaire.
19	Suivre et soutenir l'émergence de véhicules propres et de bornes de recharge				En 2022, moins de 1% du parc était classé Crit'Air « E » correspondant aux véhicules électriques. À l'échelle d'Artois Mobilités, on dénombre 208 emplacements de bornes de recharge en 2024 contre 105 en 2020 : la tendance est globalement à la hausse d'année en année. En 2024, l'offre privée était encore largement dominante. Les IRVE portées par les entreprises constituaient plus de 65% de l'offre. Les concessionnaires et réparateurs automobiles et la grande distribution étaient à eux seuls à l'initiative de plus de la moitié de l'offre privée disponible.
20	Intégrer le stationnement dans la politique globale de mobilité				Entre 2006 et 2020, le nombre de ménages disposant d'un emplacement réservé au stationnement a augmenté de 11 points. L'offre de stationnement la plus conséquente, aux abords d'un lieu d'intermodalité se trouve à proximité des gares de Lens et de Béthune : 80% places sont occupées à Lens et 77% à Béthune. A noter qu'un nombre important de gares et haltes déjà saturées en termes de stationnement sont concernées par le projet de Services Express Régionaux Métropolitains qui prévoit un doublement des fréquences vers Lille.
21	Fédérer les initiatives locales de mobilité dans les territoires peu denses				En 2023, l'association a ainsi réalisé : - 19 Formations des référents sur l'ensemble du territoire soit 153 référents formés ; - 36 Réunions Informations collectives sur l'ensemble du territoire soit 324 personnes ; - 15 Interventions dans les collèges sur l'ensemble du territoire soit 234 élèves
22	Expérimenter des mobilités innovantes sur le territoire				En 2023, 13 000 habitants du ressort territorial étaient inscrits à une application de covoiturage parmi lesquels 9 230 ont réalisés au moins un trajet dans l'année. En tout, ce sont plus de 240 000 trajets qui ont ainsi été réalisés en covoiturage, soit 2 825 000 kilomètres parcourus et 317 kilos de CO2 évités.

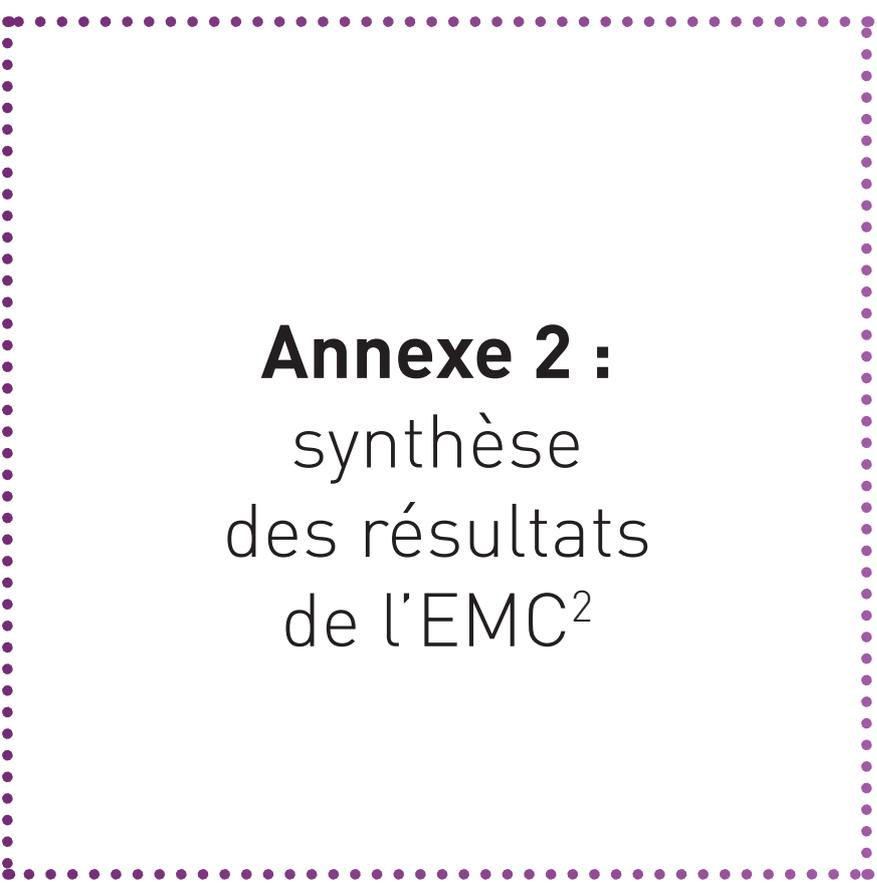
Titre de l'action	Contexte et descriptif de l'action	Etat d'avancement de l'action		Justification
		Non engagée	Engagée	
			Réalisée	
23 Animer et appuyer la mise en œuvre d'un plan vélo	Afin de pallier le déficit d'aménagements, un schéma cyclable visant à recommander des itinéraires prioritaires à réaliser, a été adopté en mars 2023 par Artois Mobilités. Ce schéma est décliné de manière opérationnelle par les agglomérations et les différents gestionnaires de voiries. Plusieurs itinéraires ont ainsi été identifiés à l'échelle du ressort territorial, avec différents niveaux de cyclabilité potentielle. Afin de disposer d'un maillage plus dense permettant de favoriser les déplacements à vélo, des préconisations sur les aménagements à réaliser ont également été suggérées au travers d'un guide d'aménagements transmis aux gestionnaires de voirie.			En 2023, on recense 287 km d'aménagements cyclables existants à l'échelle du ressort territorial ; pour un total linéaire cyclable de 715 km. Les voies vertes et chemins assimilés voie verte (chemins agricoles, d'anciens cavaliers miniers compris...) représentent la majorité des linéaires recensés, soit un total de 457 km environ. Il y a 80 km de pistes cyclables et 54 km de bandes cyclables. Il existe d'importantes discontinuités au niveau des aménagements recensés et des disparités entre les communes. Ainsi, la densité du linéaire est de 0,90 mètre linéaire par habitant.
24 Mettre en œuvre le schéma piéton sur le territoire	En 2013, Artois Mobilités a adopté un schéma piéton qui émettait des recommandations sur la sécurisation des cheminements piétons. A l'échelle du ressort territorial, seule une aire piétonne est recensée et se situe à Lens. Il y a 44 zones de rencontre ont été recensées notamment aux abords des centres villes. Il existe aussi des piétonisations temporaires comme à Béthune pendant la période estivale.			Entre 2006 et 2023, la pratique de la marche à pied est demeurée stable. Elle représente toujours un quart des déplacements par jour réalisés par les habitants du ressort territorial. Entre 2018 et 2022, on dénombre 214 accidents impliquant des piétons générant 235 blessés et 21 tués. Le nombre de piétons tués a diminué passant de 9 en 2018 à 2 en 2022
25 Créer et animer une instance de concertation	Artois Mobilités a conventionné avec ses agglomérations membres pour engager le territoire dans la démarche du programme Innovations Territoriales et Logistique Urbaine Durable (InTerLUD) afin d'informer, sensibiliser et accompagner les collectivités et les opérateurs économiques sur les enjeux de la logistique urbaine et de favoriser la participation des acteurs privés dans le cadre des chartes logistiques urbaines et les faire dialoguer avec les acteurs publics.			En 2023, les agglomérations de Lens-Liévin et Hénin-Carvin ont organisé près de 15 réunions portant sur les enjeux de logistique urbaine associant acteurs économiques et collectivités. L'agglomération Hénin-Carvin a adopté en 2023 sa charte de logistique urbaine durable. L'agglomération de Béthune-Bruay, Artois Lys Romane a conventionné avec Artois Mobilités en 2024 dans le cadre de la mise en oeuvre du programme InTerLUD+ pour la période 2024-2026.
26 Prendre en compte de le transport de marchandises dans les documents de planification	Artois Mobilités en tant que partenaire publique associé (PPA) dans le cadre des démarches de révision des documents d'urbanisme locaux ou intercommunaux, veille à la prise en compte des enjeux relatifs aux transports de marchandises dans les orientations.			Une prescription sur la prise en compte du transports de marchandises dans les PLU(i) a été intégré au Document d'Orientation et d'Objectifs (DOO) du Schéma de Coherence Territoriale de Lens-Liévin-Hénin en cours révision. Elle prévoit que les PLU(i) doivent identifier les sites pour l'accueil des activités et des flux logistiques ainsi que prévoir la création de places dédiées à la livraison à proximité des logements collectifs. Un travail similaire sera à mener pour le SCot de l'Artois.
27 Mettre en cohérence les arrêtés municipaux	Le transport de marchandises en ville est principalement encadré par les arrêtés municipaux qui encadrent la circulation et le stationnement des véhicules affrétés à la livraison. Certains de ces arrêtés sont pris dans une logique de limitation des nuisances pour les riverains des rues et zones commerciales ou d'artisanat. Mais ils peuvent constituer des obstacles pour les professionnels du fret.			En juillet 2023, l'agglomération Hénin-Carvin a adopté une charte de logistique urbaine durable issue des réflexions engagées dans le cadre du programme InTerLUD. Cette charte constitue un plan d'actions à mettre en œuvre à l'échelle de l'agglomération dont notamment la création d'un portail géographique dédié au recensement des arrêtés municipaux à l'échelle de l'agglomération.
28 Améliorer l'offre de stationnement liée aux livraisons de marchandises	L'offre de stationnement dédiée ou utilisée par les véhicules de livraison peuvent être génératrice de conflits d'usages liés au partage de la voirie dans les rues commerçantes ou zones d'activités. Parfois, la problématique de la livraison n'est pas pris en compte dans l'organisation du stationnement ou n'est pas suffisamment dimensionnée ce qui entraînent des nuisances et des dégradations.			En juillet 2023, l'agglomération Hénin-Carvin a adopté une charte de logistique urbaine durable issue des réflexions engagées dans le cadre du programme InTerLUD. Cette charte constitue un plan d'actions à mettre en œuvre à l'échelle de l'agglomération dont notamment la transformation de places de stationnement en places de livraison à usage mixte (stationnement VL et livraison VUL) dans les centre-ville et l'identification du foncier potentiel pour la création d'aires de stationnement réservées aux poids-lourds dans les zones d'activité.
29 Aménager consignes automatiques	L'essor du commerce par internet a, ces dernières années, bouleversé les modes de consommation et entraîné une forte augmentation des livraisons à domicile ou en point de retrait. L'implantation de consignes automatiques permettant à l'utilisateur de venir retirer son colis permet d'offrir une solution alternative moins contraignante pour les transporteurs et les consommateurs.			En 2024, on recense 156 consignes automatiques sur le ressort territorial d'Artois Mobilités. Leur implantation répond à une logique économique, portée par le secteur du e-commerce. Elles sont situées sur les communes les plus importantes en terme de population et à proximité immédiate de générateurs : supermarchés ou gares / haltes ferroviaires.
30 Réaliser un inventaire des zones d'activités	Le ressort territorial d'Artois Mobilités se caractérise par un grand nombre de zones d'activités qui constituent d'importantes polarités d'emploi. L'aménagement économique étant contraint par les objectifs de réduction de consommation foncière, leur optimisation devient un enjeu essentiel pour l'attractivité du territoire et la réduction des impacts sur le réseau routier.			A l'échelle d'Artois Mobilités, on recense environ 7 000 hectares de foncier à vocation économique en 2023. Sur ces 7 000 hectares, environ 3 700 hectares sont localisés dans les 105 zones gérées par les collectivités, le reste étant géré par des aménageurs privés. La consommation foncière en lien avec le développement économique oscille entre 37 et 98 hectares par an avec une consommation de 654 hectares sur 10 ans.

Titre de l'action	Contexte et descriptif de l'action	Etat d'avancement de l'action	Justification
Promouvoir l'intermodalité, l'usage du rail et de la voie d'eau	Le territoire d'Artois Mobilités occupe un positionnement stratégique dans les flux de marchandises à l'échelle régionale. C'est pourquoi, beaucoup d'acteurs de la filière logistique ont choisi de s'y implanter. Mais cela a entraîné une hausse du trafic poids-lourds sur les axes routiers principaux et secondaires. L'intermodalité et l'utilisation de solutions de transports alternatives à la route demeurent cependant minoritaires et ce alors que le territoire dispose de nombreux atouts : connexions au réseau fluvial, maillage ferroviaire dense.	Non engagée	Les trafics poids-lourds les plus importants sont recensés sur l'A1 (16 000 PL par jour), l'A21 (4 500 PL par jour) à Lens et l'A26 (4 200 PL par jour). Sur le réseau départemental, l'importance du trafic se concentre sur certaines traversées urbaines (D941 entre Béthune et La Bassée, D943 entre Béthune et Lens, D917 entre Lens et Carvin). A noter, une hausse du tonnage transitant par les ports du territoire et un trafic compris entre 20 et 30 trains de marchandises sur les sections Lens-Béthune-Hazebrouck et Lens-Ostricourt, ainsi qu'entre 10 et 20 trains sur les sections Arras-Lens et Lens-Haubourdin. On recense 25 installations terminales embranchées dont 8 identifiées comme actives. Une étude de l'agence d'urbanisme sur la gouvernance des ports du territoire est en cours de la réalisation.
31 Favoriser l'acquisition et l'usage de véhicules propres pour le transport de marchandises	A l'échelle Nord-Pas-de-Calais, le secteur des transports routiers était à l'origine en 2018 de 55% des émissions de dioxyde d'azote (Nox) dont près de 30% étaient imputables aux seuls trafic poids-lourds et 23% aux véhicules utilitaires légers. Leurs émissions de particules fines annuelles représentaient 995 tonnes de PM2.5 et 1 567 tonnes de PM10. Les flottes des transporteurs se convertissent de plus en plus à des motorisations alternatives moins émettrices de polluants atmosphériques.		En 2022, sur le territoire d'Artois Mobilités, on recense environ 4 900 poids lourds. La part des Crit'Air 1 est assez faible (2%) puisqu'elle correspond aux véhicules roulant au GNV (88 véhicules comptabilisés). La part des véhicules diesels Crit'Air 2 représente 58% du parc en 2022 avec une répartition progressive des classes les plus polluantes. Concernant les véhicules utilitaires légers, le parc s'élève à environ 44 000 véhicules utilitaires en 2022, composé principalement de Crit'Air 2. La part des véhicules électriques est inférieure à 1% (214 véhicules) et celle des Crit'Air 1 (essence et gaz) de l'ordre de 2%.
32 Promouvoir les démarches de plans de mobilité Employeur (PDMe) et Administration (PDMa)	Le ressort territorial se caractérise par un grand nombre de zones d'activités, qui constituent d'importantes polarités d'emploi, situées en marge des secteurs urbanisés le plus souvent à proximité d'axes routiers. La loi d'Orientation des Mobilités (LOM) impose aux entreprises de 50 salariés sur un même site, d'inclure un volet mobilité dans les Négociations Annuelles Obligatoires. A défaut d'accord, ces entreprises doivent élaborer un Plan de Mobilité Employeur (PDMe). Par ailleurs, le Plan de Protection de l'Atmosphère (PPA) en vigueur instaure l'obligation de réaliser un PDM pour les entreprises et administrations de plus de 250 employés. Cette mesure sera étendue aux entreprises et administrations de plus de 100 employés d'ici à 2029.		Sur les 15 plans de mobilités recensés à l'échelle d'Artois Mobilités depuis 2016, 4 relèvent d'une démarche zonale et deux ont fait l'objet d'une subvention par Artois Mobilités. Ces plans ont permis de réaliser des diagnostics approfondis des zones d'activités et de préconiser des actions pour améliorer les solutions de mobilité des salariés (covoiturage, desserte en bus...). Par ailleurs, on comptait 1 208 salariés inscrits à la plateforme Pass Pass Covoiturage en 2023 à l'échelle du ressort territorial dont 290 inscriptions en 2022, 280 en 2023 et 132 à date d'avril 2024.
33 Promouvoir les démarches de plan de mobilité établissements scolaires	Les établissements scolaires constituent des pôles générateurs de déplacements importants. Si en 2023 plus de la moitié des déplacements d'élèves se faisaient à pied, une part importante est réalisée en voiture (32%) tandis que l'usage du vélo reste marginal (moins de 3%). Par ailleurs, le Plan de Protection de l'Atmosphère (PPA) en vigueur instaure l'obligation de réaliser des plans de mobilité établissements scolaires (PDMes) pour les établissements de plus de 250 élèves et employés. Cette obligation a été étendue en 2024 aux établissements d'enseignement supérieur.		En 2020, le rectorat de l'académie de Lille a entrepris une démarche d'animation autour des plans de mobilité établissements scolaires. Ce type de plan concerne la mobilité des élèves de l'établissement, en préconisant une série d'actions visant à faire évoluer les habitudes de déplacements vers des pratiques plus durables (modes actifs, covoiturage...). A l'échelle d'Artois Mobilités, 6 établissements ont participé à la démarche. A noter que le Département du Pas-de-Calais conduit également une série d'études sur la mobilité des collégiens à l'échelle des établissements. Depuis 2019, 25 établissements ont bénéficié de ce dispositif.
34 Communiquer auprès des publics cibles pour les sensibiliser aux nouvelles mobilités	Certains publics spécifiques éprouvent des difficultés à se déplacer au quotidien : personnes en situation de vulnérabilité économique, sociale ou ayant un handicap. Ces difficultés se traduisent par des problèmes de compréhension de l'offre de mobilité existante. Or, ces personnes, souvent non-motorisées, dépendent du transport collectif pour se déplacer. Déployer une communication dédiée permet de sensibiliser ces publics à l'utilisation des transports en commun et services de mobilité en facilitant leurs déplacements sur le territoire.		Artois Mobilités mène en partenariat avec son délégataire plusieurs actions qui visent à sensibiliser certains publics cibles avec des solutions alternatives de transport : A+ dans l'bus ; un programme d'apprentissage à la mobilité destinés aux collégiens qui a permis de sensibiliser plus de 800 élèves en 2023 ; École du bus : une campagne de sensibilisation des PSH à l'usage des TC qui a permis de former 33 personnes en 2023 ; Dépositaire Premium : dispositif ciblant les habitants résidant dans une zone éloignée d'une gare ou d'un distributeur de titre lancé en 2023.
35 Communiquer sur une offre à destination des touristes et autres personnes extérieures	L'ouverture du Louvre Lens, l'essor du tourisme de mémoire lié à la grande guerre, le label Unesco du bassin minier Nord-Pas-de-Calais sont autant d'éléments qui symbolisent le développement d'une activité touristique sur le territoire. Ainsi, Artois Mobilités a conventionné avec la Région Hauts-de-France et SNCF Voyageurs afin de proposer une offre tarifaire qui permet de bénéficier de réductions sur l'achat des titres de transport et sur l'accès au musée du Louvre-Lens.		En 2023, 1 698 pass ont ainsi été vendus. Les années 2020 et 2021 étant des années où la fréquentation des lieux culturels a été très impactée par la crise sanitaire, la vente de ce dispositif a fortement diminué à cette période. A noter qu'Artois Mobilités a renouvelé la convention relative au dispositif en 2024.

Titre de l'action	Contexte et descriptif de l'action	Etat d'avancement de l'action	Justification
37 Mettre en place d'un observatoire des déplacements sur le territoire	Assurer le suivi du Plan de Déplacements Urbains nécessite de mobiliser un grand nombre d'indicateurs qui pour être renseignés, renvoient à des données existantes ou nécessitant la réalisation d'études. L'observatoire de la mobilité est une plateforme qui permet de suivre les données de mobilité sur le périmètre d'Artois Mobilités et de mesurer leurs évolutions récentes. C'est un outil au service des collectivités, organismes privés et citoyens qui permet de faciliter l'accès à l'information et aux différentes données. Les données mises en ligne sont publiques. L'article L1115-1 du code des transports, modifié par la Loi d'orientation des mobilités encadre le champ des données devant être mises à disposition par l'autorité organisatrice de la mobilité (AOM).	Non engagée	L'observatoire est en ligne depuis septembre 2024. Il est accessible à tous via la page dédiée sur le site d'Artois Mobilités ou le portail de l'agence d'urbanisme de l'Artois. L'observatoire se décline en plusieurs volets, à de multiples échelles géographiques (Artois Mobilités, agglomération membre, commune) et par différents types de mobilités (BHNS, bus, covoiturage, vélo, train, marche, voiture individuelle). Certaines données sont disponibles à l'échelle du ressort territorial ou à des niveaux spécifiques comme les communes desservies par les lignes de Bultes (BHNS) ou les gares (transport ferroviaire de voyageurs), les ports (transport des marchandises) et les axes routiers (circulation).
38 Mettre en place des instances de concertation pour le suivi du PDU	Par une délibération en date du 26 juin 2019, le comité syndical d'Artois Mobilités a instauré la création d'instances chargées du suivi de la mise en œuvre du PDU : un comité de suivi composé de représentants désignés par Artois Mobilités et ses partenaires, un comité technique et huit groupes de travail dédié chacun à une thématique de mobilité spécifique : urbanisme et transport collectif, intermodalité, accessibilité, automobile, stationnement, modes actifs, fret et logistiques, plans de mobilité.	Engagée	Entre 2019 et 2024, Artois Mobilités a organisé 18 réunions de concertation liées au suivi opérationnel du Plan de Déplacements Urbains. La majorité de ces réunions étaient des groupes de travail thématiques qui portaient sur différents sujets d'études : accidentologie, ZFE-m, mobilité solidaire, InTer-LUD, EMC2 2023, enquête intégration tarifaire, révision du schéma cyclable, modèle de trafic routier etc. A noter que le comité de suivi et le comité technique ont été fusionnés en 2024.

Sur les 38 actions du PDU :
19 actions ont été réalisées dont 6 partiellement,
20 actions sont engagées dont 2 partiellement
et 3 actions n'ont pas été engagées.





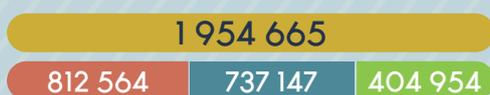
Annexe 2 :
synthèse
des résultats
de l'EMC²

Repères de la mobilité sur le territoire

Légende :



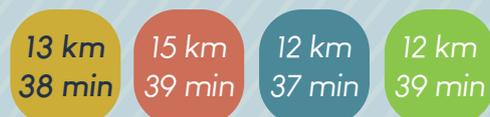
NOMBRE DE DÉPLACEMENTS PAR JOUR



NOMBRE DE DÉPLACEMENTS PAR PERSONNE ET PAR JOUR



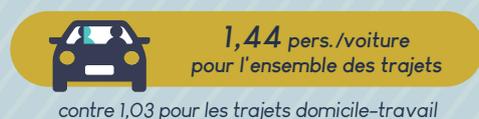
DISTANCE ET DURÉE MOYENNE PAR JOUR ET PAR PERSONNE



PART DES IMMOBILES



OCCUPATION DES VÉHICULES



EVOLUTION DE LA PART MODAL DES TRANSPORT EN COMMUN



PARTS MODALES SYNTHETIQUES

MODES MOTORISES (VOITURE + MOTO)



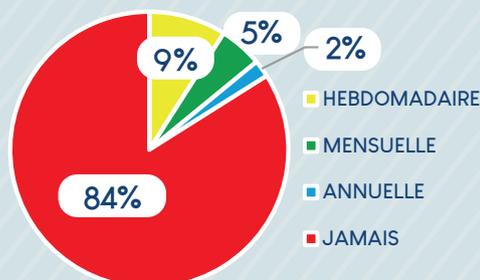
TRANSPORTS EN COMMUN (TADAO+TRAIN)



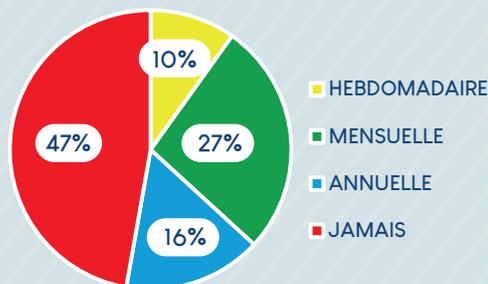
MODES ACTIFS (MARCHÉ+VÉLO)



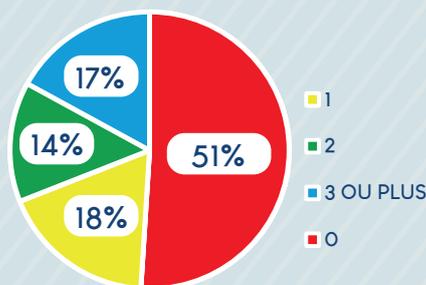
FRÉQUENCE DE RECOURS AU TÉLÉTRAVAIL CHEZ LES PERSONNES AYANT UN EMPLOI



FRÉQUENCE D'UTILISATION DES APPLICATIONS DE LIVRAISON (Repas, courses ou d'autres types d'achats...)



NOMBRE DE VÉLO(S) PAR MÉNAGE



ADJECTIFS DONNÉS PAR LES PARTICIPANTS DE L'ENQUÊTE POUR DÉCRIRE CHAQUE MODE DE DÉPLACEMENT





Pour consulter le document complet des résultats de l'enquête rendez-vous sur : bit.ly/resultatsenquetemobilites

ou scannez ce QR Code :



Rapport d'évaluation intermédiaire

Plan de Déplacements Urbains
2019-2030

