

PROJET

GRAND ARRAS



VIVRE EN 2030

ÉLABORATION DU PLAN
DE DÉPLACEMENTS URBAINS
INTERCOMMUNAL



PLAN DE DÉPLACEMENTS URBAINS DE LA COMMUNAUTE URBAINE D'ARRAS

Dossier Approuvé

Pour le Président, la Vice-Présidente
déléguée à la Mobilité et aux Transports

Vu pour être annexé à la
délibération du
Conseil Communautaire
en date du 28/11/19

Françoise ROSSIGNOL



SOMMAIRE

p.1 AVANT-PROPOS INTRODUCTION

p.5 PARTIE I DIAGNOSTIC TERRITORIAL

- p.6 Présentation du territoire Arrageois
- p.19 Les politiques existantes de mobilité
- p.38 La mobilité des arrageois
- p.59 Les pôles générateurs de trafic
- p.69 Les transports collectifs
- p.100 Les modes doux : une place à valoriser
- p.112 Les déplacements motorisés
- p.160 L'intermodalité sur le territoire arrageois
- p.167 Une démarche partenariale
- p.169 Conclusion

p.173 PARTIE II STRATEGIE D'ORGANISATION DES MOBILITES ARRAGEOISES

- p.174 Les enjeux issus du diagnostic
- p.177 Les grands leviers retenus
- p.179 Une stratégie qui se segmente en 7 axes

p.187 PARTIE III PLAN D'ACTIONS

- p. 188 Axe 1 Articuler les politiques d'urbanisme et de mobilité
- Fiche action n°1 : Proposer une charte d'aménagement urbain permettant de favoriser les développements des modes alternatifs à l'automobile
- Fiche action n°2 : Recommander la réalisation d'études de déplacements pour toutes les opérations d'aménagement conséquentes
- Fiche action n°3 : Desservir les principaux pôles générateurs de déplacements en transports collectifs
- Fiche action n°4 : Définir les secteurs à urbaniser en priorité en fonction de la desserte en transport collectif

SOMMAIRE

p. 197 Axe 2 Renforcer la mobilité pour tous

Fiche action n°5 : Prendre en compte la mobilité des seniors

Fiche action n°6 : Poursuivre la mise en accessibilité du réseau de TC pour les PMR

Fiche action n°7 : Maintenir une bonne accessibilité pour les Quartiers Prioritaires

Fiche action n°8 : Proposer une alternative à la voiture pour les ménages en précarité énergétique

p. 205 Axe 3 Développer un système de mobilité à coûts maîtrisés

Fiche action n°9 : Maintenir la « Grande Vitesse » pour la desserte de la CUA

Fiche action n°10 : Définir le rôle des gares de la CUA

Fiche action n°11 : Aménager un réseau de transport collectif urbain de qualité et efficace

Fiche action n°12 : L'intermodalité, la clé du succès

p. 213 Axe 4 Construire une agglomération apaisée

Fiche action n°13 : Passer progressivement à la fin du « tout auto » : le partage de l'espace

Fiche action n°14 : L'intensification de la ville apaisée sur le centre d'Arras

Fiche action n°15 : Développer l'usage du vélo au quotidien dans l'ensemble de la CUA par un aménagement continu et sûr du réseau cyclable

Fiche action n°16 : Développer une politique de déploiement du stationnement vélo

Fiche action n°17 : Inscrire la CUA comme territoire cyclo-touristique

Fiche action n°18 : Aménager un réseau de continuités piétonnes

p. 227 Axe 5 Une maîtrise des circulations automobiles via l'ensemble des « outils » disponibles

Fiche action n°19 : Hiérarchiser le réseau viaire, en fonction de la mutation du territoire

Fiche action n°20 : Inscrire et accompagner le contournement Est d'Arras

Fiche action n°21 : Aménager les points de régulation du contournement d'Arras

Fiche action n°22 : Revoir le jalonnement des itinéraires sur l'agglomération

Fiche action n°23 : Aménager les entrées de ville

Fiche action n°24 : Etudier les potentiels d'aménagement des boulevards d'Arras

Fiche action n°25 : Sécuriser les traversées des secteurs centraux ruraux

Fiche action n°26 : Traiter les points d'insécurité routière

Fiche action n°27 : Redynamiser et développer les parcs de stationnement automobile de rabattement sur les TC

SOMMAIRE

Fiche action n°28 : Adapter les dispositions et périmètres de stationnement payant au centre d'Arras

Fiche action n°29 : Étendre la politique de stationnement sur d'autres secteurs de l'agglomération

Fiche action n°30 : De nouvelles normes de stationnement (ex art 12 du PLU)

p. 258 Axe 6 Confirmer la mobilité dans son rôle de vecteur de dynamisme économique

Fiche action n°31 : Valoriser les alternatives modales à la route

Fiche action n°32 : Accompagner les entreprises et administrations dans la réalisation de leur plan de mobilité

Fiche action n°33 : Accompagner la logistique urbaine via une réglementation et des aménagements adaptés

Fiche action n°34 : Prendre en compte et faciliter les déplacements agricoles

Fiche action n°35 : Faire du secteur Gare – Petite Vitesse un véritable quartier de vie

p. 269 Axe 7 Favoriser les changements de comportement de mobilité

Fiche action n°36 : Accompagnement du programme « Ville Respirable »

Fiche action n°37 : Sensibiliser les transporteurs de marchandises

Fiche action n°38 : Favoriser les modes de déplacements innovants et moins polluants

Fiche action n°39 : Proposer de nouvelles formes de services

Fiche action n°40 : Sensibiliser les habitants pour promouvoir les mobilités durables pour agir sur les pratiques

p.281 PARTIE IV

GOUVERNANCE ET SUIVI DU PDU

p.285 PARTIE V

PROGRAMMATION ET FINANCEMENT DU PDU

INTRODUCTION

Le Plan de Déplacements Urbains de la Communauté Urbaine d'Arras

PREAMBULE

Depuis une quarantaine d'années, de nombreuses communes périurbaines (c'est-à-dire des communes rurales situées à proximité des grandes villes) voient leur population augmenter de façon significative, du fait de l'arrivée d'habitants à la fois des villes et des campagnes. Ceux-ci, notamment attirés par un prix du foncier moins cher qu'en ville, une possibilité d'avoir plus d'espace et un attrait pour la campagne, viennent y construire principalement des maisons individuelles (souvent organisées sous forme de lotissement). C'est le phénomène de périurbanisation.

Malgré un fort développement de ces territoires, la majorité des emplois, commerces, équipements, loisirs ... est toujours principalement située en ville, obligeant les périurbains (qui sont les personnes vivant dans les communes autour des grandes villes) à se déplacer vers la ville pour y accéder. Les infrastructures de transports se sont développées en même temps que l'urbanisation en périphérie des villes, afin d'améliorer l'accessibilité de ces territoires, parfois éloignés de dizaines de kilomètres des centres des grandes villes.

La périurbanisation, associée au développement de l'automobile, a en effet entraîné une augmentation notable des trajets quotidiens (du fait de l'éloignement du lieu d'habitat avec les lieux de travail, d'achat, ...). Ceux-ci sont réalisés très majoritairement en voiture individuelle car l'offre en transports en commun est souvent faible dans les campagnes et la longueur des trajets ne permet pas des déplacements en vélo ou à pied de façon aisée.

Il est à noter que l'augmentation des déplacements automobiles contribue à l'augmentation des émissions de polluants dans l'atmosphère. Les français émettent en moyenne 1.9 tonne de CO₂ par an et par habitant pour se déplacer. Ces émissions sont variables d'un territoire à un autre, mais particulièrement importantes pour les habitants des banlieues ou des espaces périurbains des agglomérations de la taille d'Arras.

Quelques chiffres de mobilité au niveau national et régional issues d'enquêtes ménages montrent que les habitants de la Région sont particulièrement mobiles au quotidien (plus de déplacements par jour et sur des durées supérieures) :

	France (2008)	Région Nord-Pas-de-Calais (2010)
Nombre de déplacements par jour	3.15	3.88
Durée moyenne d'un déplacement	17.7 minutes	17.5 minutes
Temps passé quotidiennement dans les transports	56 minutes	68 minutes
Part des déplacements réalisés en voiture	65 %	65 %
Part des déplacements domicile-travail réalisés en voiture	73 %	77 %
Nombre moyen de personne par voiture	1.4	1.3

Une prise en compte des enjeux du PLUi

Force est de constater que, face à l'évolution des modes de vie, la commune ne correspond plus à l'espace de vie des citoyens. Dans ce contexte, il est nécessaire de revoir les échelles de référence de la mobilité des arrageois en s'attachant à connecter l'offre de transports à l'ensemble des projets des territoires de la Communauté Urbaine d'Arras.

Depuis des années, tant en aménagement du territoire qu'en projet de mobilité, on mesure les limites des politiques sectorielles qui ne permettent pas une approche globale des interactions. La mobilité est ainsi autant étroitement liée aux choix de localisation résidentielle des ménages, qu'aux modèles d'habitat qui leur sont inhérents ou aux modes de déplacements qu'ils induisent ou permettent.

Ce PDU fut élaboré simultanément au PLUi de la Communauté Urbaine d'Arras afin de valoriser la cohérence entre les développements résidentiels et économiques et une valorisation d'une mobilité durable.

Une démarche bien encadrée

La Loi l'Orientation des Transports Intérieurs (LOTI) du 30 décembre 1982 crée la notion de Plan de Déplacements Urbains. C'est par la suite, en 1996 que les PDU deviennent obligatoires pour les agglomérations de plus de 100 000 habitants avec la Loi sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Energie (LAURE). Par conséquent la démarche de la CUA est bien **une démarche volontaire**.

L'objectif d'un PDU est de définir les principes généraux de l'organisation des transports, de la circulation et du stationnement dans le Périmètre des Transports Urbains (PTU). Il a pour objectif principal l'utilisation rationnelle de la voiture et l'insertion des piétons, deux-roues et transports en commun.

Ainsi, le PDU est un document d'orientation et de planification définissant à moyen terme (10 ans) **la politique globale des déplacements**.

La LAURE fixe les objectifs des PDU :

- La diminution du trafic automobile,
- Le développement des transports collectifs et des modes doux,
- Le partage plus efficace de la voirie,
- L'organisation du stationnement sur voirie et souterrain,
- La rationalisation du transport/livraison de marchandises,
- L'encouragement des entreprises et collectivités publiques envers leur personnel à utiliser d'autres modes que la voiture individuelle pour se déplacer.

La loi relative à la Solidarité et au Renouvellement Urbains du 13 décembre 2000 renforce le contenu du PDU, notamment concernant la sécurité des déplacements et l'organisation du stationnement. Il doit être compatible avec les orientations du Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT) pour donner plus d'importance entre la planification urbaine et la politique de transport. Il doit également être évalué et révisé le cas échéant tous les 5 ans.

Un premier PDU de la CUA **a été approuvé en 2000**.

Cette révision permet l'actualisation du PDU sur l'ensemble de son territoire tout en tenant compte des nouveaux textes législatifs dont :

- L'obligation d'une évaluation environnementale (mai 2005) ;
- La Loi sur l'Egalité des Droits et des Chances, de la participation et de la citoyenneté des personnes handicapées du 11 février 2005

AVANT-PROPOS

impose de rendre accessible aux personnes à mobilité réduite la totalité de la chaîne de déplacement

- La Loi ALUR
-

La présente révision du PDU intègre les prescriptions issues de ce nouveau cadre réglementaire.

UNE VERITABLE DEMARCHE DE PLAN DE DEPLACEMENTS URBAINS

Une volonté politique bien marquée

Lors des différents entretiens effectués dans le cadre de ce diagnostic, il est ressorti que ce Plan de Déplacements Urbains était un enjeu très important pour le devenir du territoire et devait traduire l'ambition de maintenir une véritable qualité de vie au sein de la CUA.

Une démarche dans la prolongation du premier Plan de Déplacements Urbains Volontaire

La prise en compte des problématiques de mobilité n'est pas une préoccupation récente de la collectivité. En effet, un premier Plan de Déplacements Urbains volontaire fut mené en 2000, et plusieurs démarches ont été menées par le Conseil Général sur la voirie structurante.

Il existe donc une amorce de culture « mobilité » au sein des différents partenaires de ce Plan de Déplacements Urbains.

Cette nouvelle version du Plan de Déplacements Urbains permettra de bien prendre en compte l'ensemble du périmètre de la Communauté Urbaine d'Arras et de prendre en compte le nouveau cadre réglementaire.

LA MISSION



PARTIE I DIAGNOSTIC TERRITORIAL

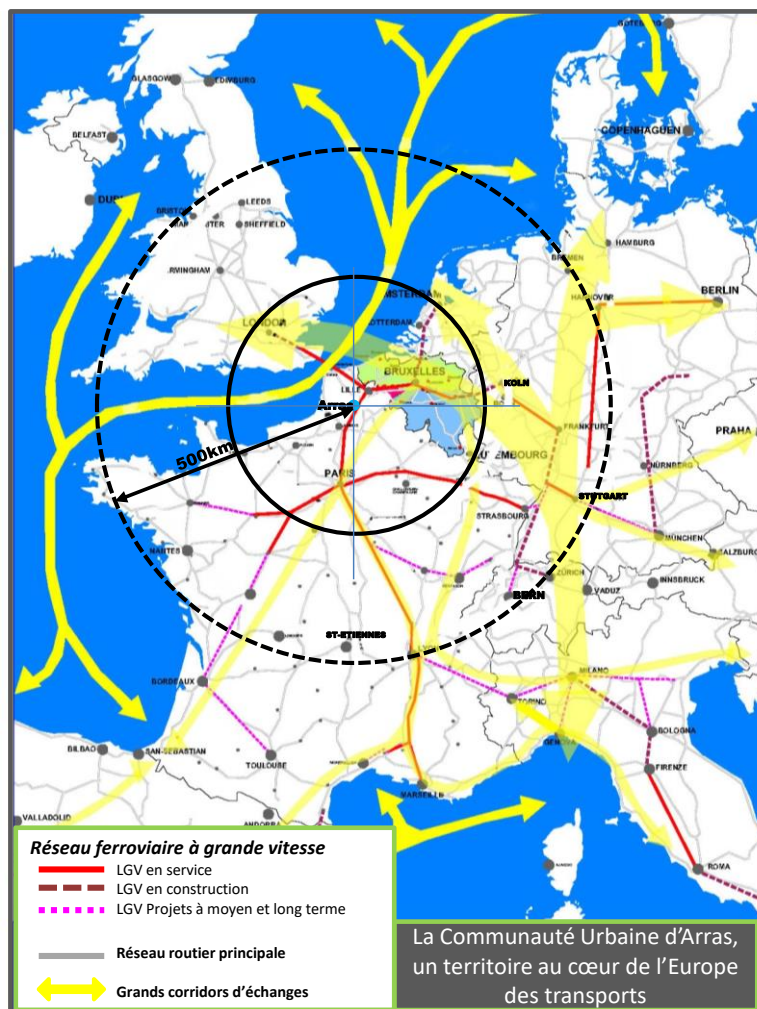
DIAGNOSTIC TERRITORIAL

Présentation du territoire arrageois

LE TERRITOIRE

Principales caractéristiques géographiques

A la jonction de la Belgique et de la France, de la Wallonie et de la Région du Nord-Pas-de-Calais, sur l'axe Bruxelles - Paris, **l'agglomération arrageoise, bien qu'à dominante rurale**, est un territoire qui fait partie d'une des zones les plus densément peuplées de l'espace européen.



En reprenant le concept de la célèbre « banane bleue » (en jaune sur la carte ci-après), la région est en périphérie immédiate de l'axe des zones à fortes activités qui relie les Pays-Bas au bassin parisien.

Néanmoins, la géographie des réseaux de communication et des échanges vient atténuer quelque peu cette notion de centralité.

En effet, la carte des principaux échanges à l'échelle continentale indique que les grands euro corridors (axe Londres – Europe de l'Est et Pays-Bas – Paris – Espagne) sont essentiellement tangents à l'agglomération.

Toutefois, son positionnement géographique, en tant que charnière entre différentes régions, procure des potentiels de développement et d'attractivité importants. Cette centralité est renforcée par la proximité d'infrastructures structurantes de transport : réseau autoroutier, réseau fluvial, réseau ferré, Mer du Nord, ...

Mais ce positionnement attractif dépend de plus en plus de logiques et de décisions suprarégionales et européennes.

A une échelle plus locale, l'agglomération arrageoise est située aux sutures de l'aire métropolitaine lilloise, du Ternois, du Cambrésis et du Douaisis. Elle occupe une place stratégique en entrée méridionale de l'aire Métropolitaine

➤ Cette localisation stratégique et la densité des infrastructures présentes induisent un trafic de transit conséquent dans l'agglomération et à ses franges...mais permettent des potentiels importants de développement économique.

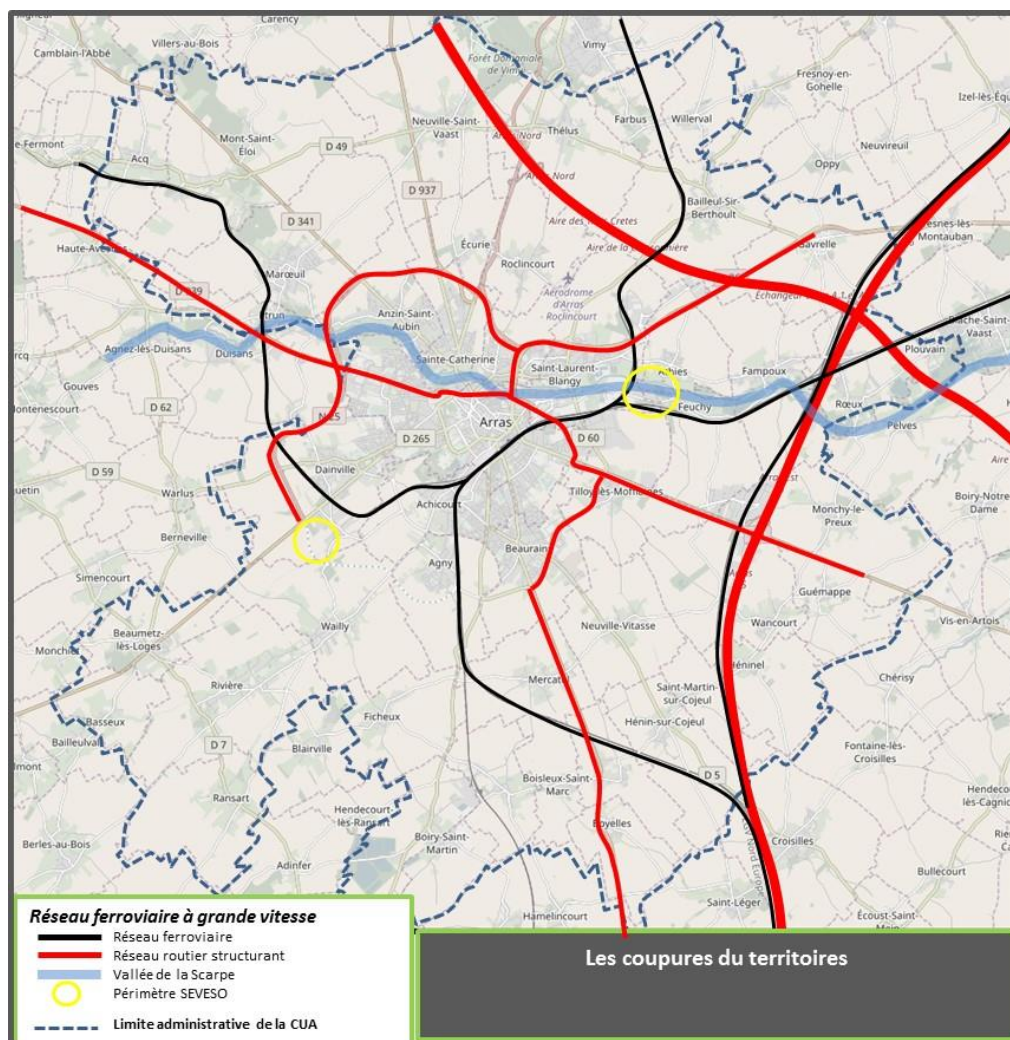
DIAGNOSTIC TERRITORIAL

Un territoire segmenté qui limite son isotropie¹

Comme le montre la carte ci-dessous, le territoire arrageois comporte plusieurs « coupures géographiques » qui viennent pénaliser les continuités des infrastructures :

- Le réseau routier dénivelé, en particulier l'arrivée de la RD950 au cœur de l'agglomération segmente très fortement les liaisons locales entre Sainte Catherine et St Laurent ;
- La vallée de la Scarpe limite les points de franchissement possibles pour les liaisons nord-sud ;
- Le réseau ferroviaire découpe, du nord au sud l'agglomération, induisant des coupures d'Achicourt à Farbus.

Cette problématique est encore plus aigüe lorsqu'un territoire cumule plusieurs de ces linéaires de coupure. C'est le cas pour le secteur « St-Laurent- Tilloy – Feuchy- Athies » qui, en plus de la présence du sillon ferroviaire et du corridor de la Scarpe, doit tenir compte d'un périmètre SEVESO (lié à l'entreprise CECA, sur le territoire communal de Feuchy).



➡ Il en résulte des contraintes de franchissement, à toutes les échelles, qui auront un impact important sur les continuités des itinéraires et sur le rôle fédérateur et stratégique des points de franchissement.

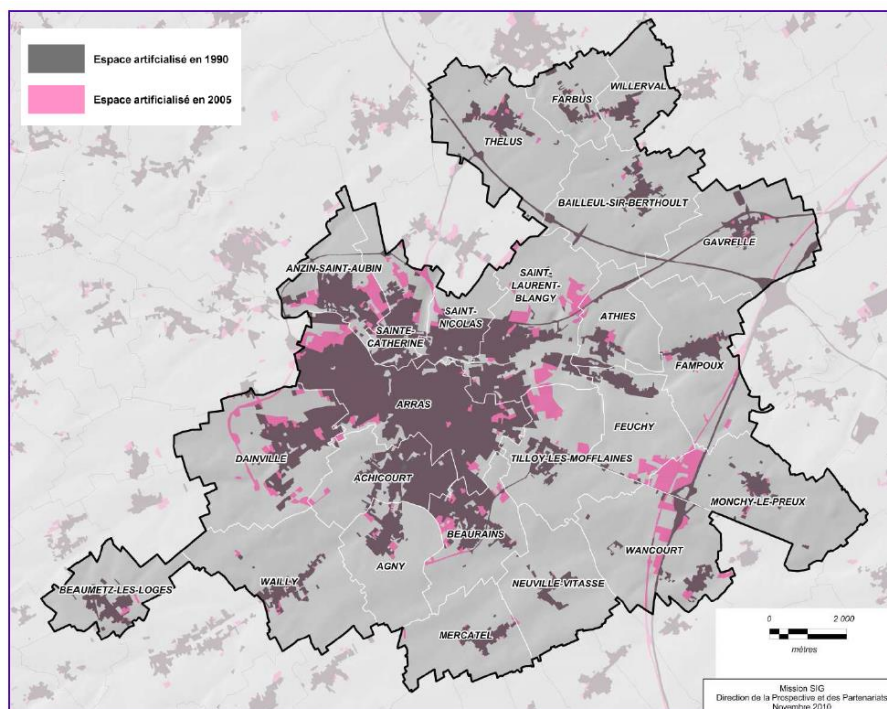
¹ Isotropie : espace homogène, dans lequel les déplacements pourraient prendre n'importe quelle direction.

DIAGNOSTIC TERRITORIAL

Une périurbanisation modérée qui continue, néanmoins, à étendre le bassin de vie de l'agglomération

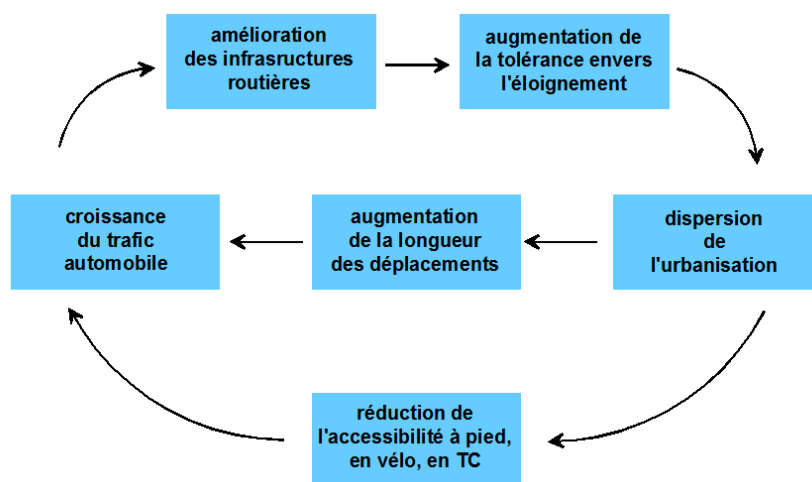
Selon la DREAL, le rythme de l'artificialisation pour le territoire du Schéma de Cohérence Territoriale d'Arras fut de 59 ha/an entre 1998 et 2009...Ce taux confirme les évaluations du SESDRA (56 ha/an entre 1970 et 1996, 61 ha/an entre 1996 et 2004). Même si ce taux annuel est un des plus faibles du Nord-Pas-de-Calais, il représente, en un peu plus de 40 ans, près de 1 630 ha.

En 2009, plus de 16% de la surface du territoire du SCOT était artificialisée, contre 9% en 1971, soit quasiment un doublement, alors que parallèlement l'évolution de la population ne dépassait pas les 18%. Il apparaît donc un phénomène de fond de « dé-densification » des territoires.



Source : CG62 – MDDL

- L'augmentation de la périurbanisation, et son corollaire de « dé-densification », a une conséquence néfaste pour l'organisation collective des déplacements et favorise les modes individuels. De plus, les échelles induites par ce phénomène rendent caduques l'opportunité de développement des modes doux



DIAGNOSTIC TERRITORIAL

LES CARACTERISTIQUES SOCIO-ECONOMIQUES ET LEURS IMPACTS SUR LA MOBILITE

Préambule

Il est important de rappeler que la mobilité n'est jamais un but, mais bien un moyen, un outil pour assurer des besoins, de plus en plus complexes, de la population, qu'elle soit « riveraine » du territoire considéré ou externe.

Dès lors, avant d'analyser les caractéristiques de la mobilité arrageoise, il est important de comprendre comment évoluent les caractéristiques des usagers afin de pouvoir adapter l'offre de mobilité à leurs futurs besoins.

Une population en légère croissance

Selon l'INSEE, la Communauté Urbaine d'Arras possède une population de 107 582 habitants en 2014, contre 94 451 en 1975, soit une très légère croissance de +14% en 39 ans.

Evolution de la population dans la CUA, entre 1975 et 2014			
	CUA	Département	Région
1975	94 451	1 402 295	3 913 772
1982	96 071	1 412 413	3 932 939
Evolution 1975-1982	1,72%	0,72%	0,49%
Evolution moyenne annuelle	0,25%	0,10%	0,07%
1990	97 026	1 433 203	3 965 058
Evolution 1982-1990	0,99%	1,47%	0,82%
Evolution moyenne annuelle	0,12%	0,18%	0,10%
1999	98 602	1 441 422	3 995 871
Evolution 1990-1999	1,62%	0,57%	0,78%
Evolution moyenne annuelle	0,18%	0,06%	0,09%
2010	101 860	1 461 387	4 038 157
Evolution 1999-2010	3,30%	1,39%	1,06%
Evolution moyenne annuelle	0,30%	0,13%	0,10%
2014	107 582	1 472 589	4 058 000
Evolution 2010-2014	5,62%	0,77%	0,49%
Evolution moyenne annuelle	5,62%	0,77%	0,49%

source : recensement INSEE

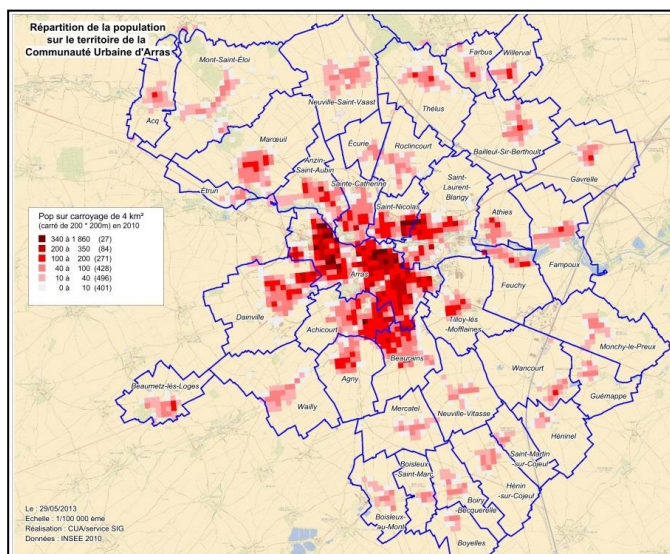
Depuis le début des années 2000, la croissance se maintient aux abords des 0.3% de croissance annuel. Celle-ci augmente en 2014 pour atteindre près de 1.8%. Dans le contexte régional, c'est un véritable dynamisme, mais il reste inférieur à la moyenne du territoire du SCOT (hors Communauté Urbaine d'Arras) qui connaît des taux de croissance annuelle de 8%.

Avec l'intégration de 7 nouvelles communes, la CUA comptait 110 000 habitants au 1^{er} janvier 2017.

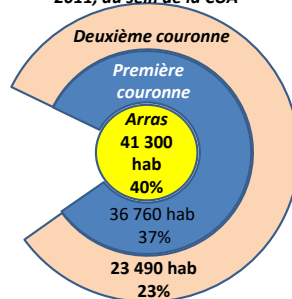
Une répartition plus marquée au centre de la Communauté Urbaine d'Arras

Globalement Arras compte 40% de la population de l'agglomération. En termes de continuité urbaine, la zone dense dépasse largement les limites d'Arras et vient occuper la quasi-totalité d'Achicourt et une grande partie de Beaurains, de St-Nicolas, de Ste-Catherine, ...

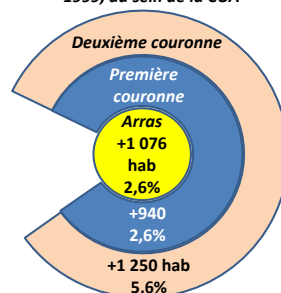
En termes d'évolution, c'est la deuxième couronne qui progresse le plus, tant en % qu'en valeur absolue

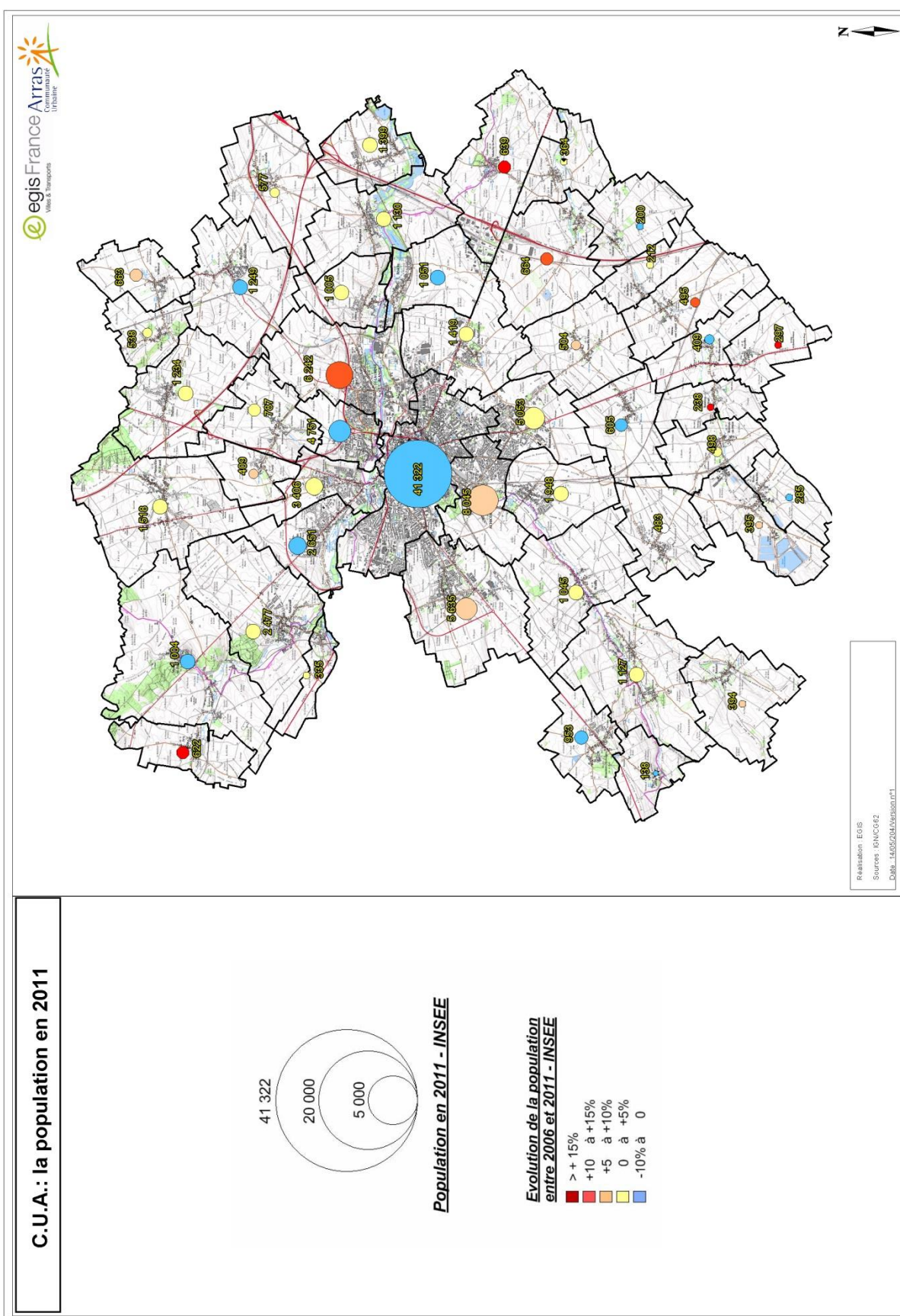


Répartition de la population en 2011, au sein de la CUA



Evolution de la population depuis 1999, au sein de la CUA



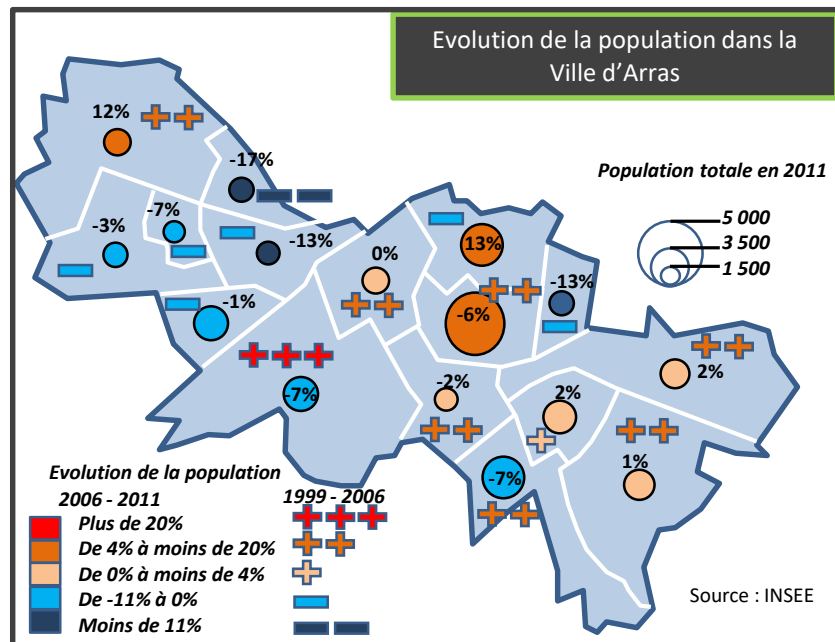


DIAGNOSTIC TERRITORIAL

Des évolutions contrastées au sein d'Arras

La carte ci-dessous montre que les tendances 1999-2006 sont encore d'actualité en 2011.

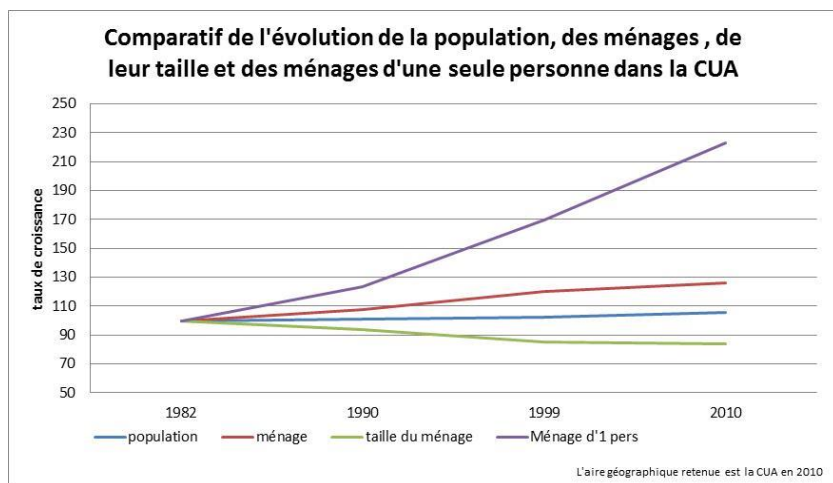
En effet, le quartier Baudimont et la partie est du quartier St-Pol perdent toujours de la population, la partie orientale de la ville est toujours en progression, mais avec des taux plus modérés.



Cependant, le Faubourg d'Amiens qui avait connu une grosse progression entre 1999 et 2006 a connu une baisse significative depuis 2006. A l'inverse St-Géry développe une croissance de 13%, alors qu'il était en décroissance entre 1999 et 2006

Une forte croissance des ménages

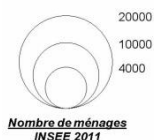
En mobilité, le « ménage » est un bon indicateur de déplacement. Or, comme le montre le graphique ci-joint, l'augmentation des ménages est nettement plus important que celui de la population.



Le corollaire est la diminution de la taille du ménage qui passe de près de 3 pers/mén en 1982 à 2,19 en 2010. Cette baisse est dans la lignée des tendances nationales, due en partie aux comportements de « décohabitation » avec la modification de la structure familiale. De même, il faut mettre en évidence le nombre élevé de ménage d'une seule personne et surtout sa progression fulgurante depuis 1990.

➔ **Globalement, la légère croissance de la population induira une augmentation du nombre de déplacements, qui sera encore renforcée par l'éclatement des ménages. A minima, il sera nécessaire que cette augmentation des déplacements soit prise en charge par un autre mode que la voiture individuelle, ou tout au moins par une augmentation du nombre de personnes par voiture.**

DIAGNOSTIC TERRITORIAL



Nombre de ménages
INSEE 2011

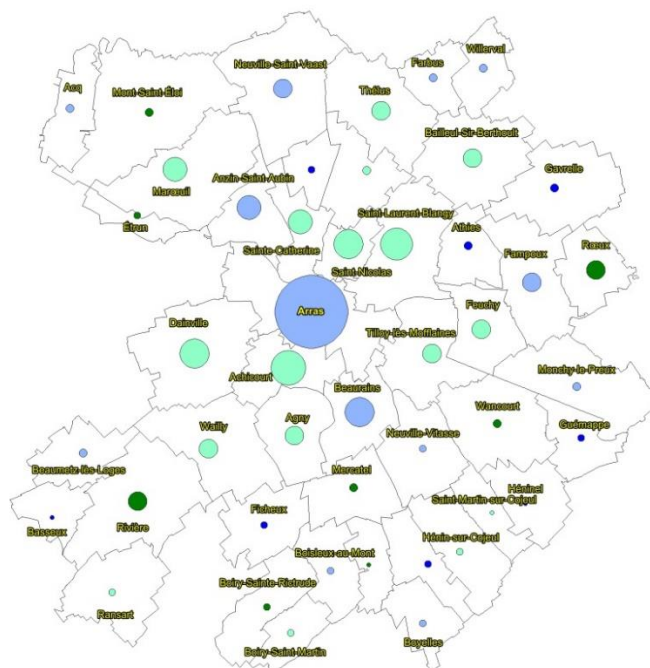
ménages en 2011

ménages

Evolution du nombre de ménages
entre 2006 et 2011, INSEE



Code Insee	Nom	Population 2011	Evolution Pop 2006-2011 (%)	Nb. Ménages 2011	Evolution Ménages 2006-2011 (%)
63004	Achicourt	8 045	6,23864	3 424	0,0870917
63007	Arq	622	36,4035	241	-0,823045
63013	Agny	1 948	4,11545	772	0,129702
63037	Arzon-Saint-Aubin	2 451	-0,152619	1 064	-0,144362
63042	Arras	41 122	-1,89421	20 244	-0,09495949
63042	Arras	1 005	2,03046	391	-2,00501
63073	Baillet-Latour	1 249	-1,18071	477	0,522911
63087	Beaumont-Wisloges	953	-6,47694	376	-0,263252
63099	Beaumont	5 053	0,3994	2 077	-0,144231
63144	Billy-Becquerelle	409	-0,243902	155	1,27389
63151	Bouillon-au-Mont	498	0,80717	180	-0,153346
63152	Bouillon-Saint-Marc	238	26,1957	80	1,26582
63172	Boiselles	297	26,383	112	-0,884956
63263	Catillon	5 435	6,20053	2 208	0
63290	Écure	409	5,95855	155	-1,89873
63320	Étrus	335	1,82371	136	3,0903
63323	Fampoux	1 130	4,03537	440	-0,453489
63324	Fatruis	538	0,373134	220	-0,452489
63331	Frenchy	1 051	-2,23256	443	0,311162
63369	Gareille	577	3,96396	208	-1,88479
63392	Guémappe	364	1,11111	140	1,40845
63406	Hénin	200	-4,7619	78	1,26382
63428	Hénin-sur-Cogez	405	14,0513	182	0
63517	Marcell	2 477	3,77042	1 003	0,3
63548	Marcell	605	-3,85558	232	2,65487
63542	Monchy-le-Preux	639	16,1818	234	-0,425332
63589	Mont-Saint-Eloi	1 004	-0,396825	397	4,74914
63609	Nouvelle-Saint-Vaast	1 518	3,06499	408	-0,164094
63611	Neuville-Vitasse	504	6,32911	192	-0,138125
63714	Rocourt	787	0,891436	324	0,345179
63744	Sainte-Catherine	3 406	1,52052	1 398	0,143266
63753	Saint-Laurent-Blangy	6 242	12,8077	2 728	0,183621
63761	Saint-Martin-sur-Cogez	212	1,43541	76	0
63764	Saint-Nicolas	4 751	-7,46007	2 078	0,0963191
63803	Tellin	1 234	3,78469	504	0,198807
63817	Villy-les-Moillaines	1 419	1,50255	512	0
63869	Wailly	1 045	4,08367	413	0
63873	Wancourt	664	11,2228	237	2,15117



Reproduction : EGIS
Sources : INSEE, IGN, INSEE
Date : 14/05/2014/Arras.com



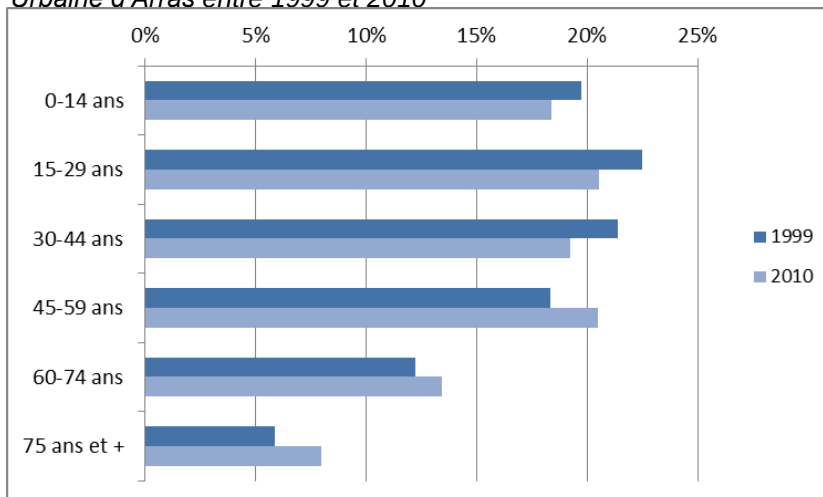
Une population qui
vieillit

Le vieillissement de la population est une tendance généralisée

La structure par âge des habitants de la Communauté Urbaine d'Arras montre une tendance au vieillissement de la population au fil du temps.

Entre 1999 et 2010, la part des tranches d'âges les plus jeunes (0-44 ans) a en effet diminué, au profit des tranches d'âges les plus âgées (45 ans et plus). Cette problématique s'observe depuis une grosse vingtaine d'années et concerne toutes les communes de la Communauté Urbaine d'Arras. Elle s'observe également au niveau départemental, régional et national, dans des proportions quasi-identiques.

Évolution de la structure par âge de la population de la Communauté Urbaine d'Arras entre 1999 et 2010



Une population qui vieillit (suite)

A l'échelle communale, les mêmes tendances s'observent : globalement les tranches d'âges de moins de 44 ans ont vu leur proportion diminuer entre 1999 et 2010, au profit des tranches d'âge de plus de 45 ans.

Il existe certaines disparités entre les communes, traduisant un vieillissement de la population plus ou moins marqué dans le temps et des compensations plus ou moins fortes.

La part des 60-74 ans a par exemple augmenté de 7 points à Anzin-Saint-Aubin et de 6 points à Feuchy alors qu'elle a seulement diminué de 2 points à Wancourt et d'un point à Monchy-le-Preux ou Boyelles.

Arras fait partie des communes où le vieillissement est le moins marqué (comme Thélus ou Saint-Laurent-Blangy par exemple), avec des baisses limitées dans les tranches d'âges inférieures à 44 ans (de l'ordre de 0 à -1 pt) et des hausses mesurées au-delà (+ 3 pts pour les 45-59 ans).

L'évolution de la structure par âge de certaines communes peut également montrer un vieillissement à venir : les communes de Guémappe, Maroeuil ou Etrun ont par exemple connu une forte augmentation de la part des 45-59 ans sur leur territoire depuis 1999. Sans accueil de nouveaux jeunes ménages, elles connaîtront une augmentation des tranches d'âge supérieures les prochaines années, accentuant le vieillissement de la population communale.

- **Le vieillissement de la population est un véritable défi pour la mobilité de demain. En effet, les personnes âgées ont des déplacements différents en termes de temporalité, de fréquence et de besoin de confort.**

DIAGNOSTIC TERRITORIAL

Une population active en croissance

Sans surprise la hiérarchie des communes de la C.U.A. en termes de population active reprend celle de la population générale et met en lumière, derrière Arras et ses 19 267 actifs, les pôles secondaires que sont Achicourt, Saint-Laurent-Blangy, Beaurains, Dainville et Saint-Nicolas.

Le ratio entre le nombre d'emplois proposés au lieu de travail et la population active des communes permet de souligner le caractère excédentaire des 2 pôles d'emplois principaux, Arras et Saint-Laurent-Blangy, ainsi que du secteur Est « Artoipole » en fort développement.

Une surreprésentation des cadres

Les types d'emplois occupés par les habitants de la Communauté Urbaine d'Arras de 15 ans et plus montrent une plus forte proportion d'employés, de professions intermédiaires et surtout de cadres par rapport à l'ensemble du département et de la région. La part des cadres et professions intellectuelles supérieures est par exemple deux fois plus importante au niveau communautaire qu'au niveau départemental.

Répartition des catégories socioprofessionnelles chez les 15 ans ou plus en 2010

	Agriculteurs exploitants	Artisans, commerçants chefs entreprises	Cadres, professions intellectuelles supérieures	Professions intermédiaires	Employés	Ouvriers	Retraités	Autres sans activité prof. ¹
CUA	0,4 %	2,7 %	8,8 %	15,9 %	17,1 %	12,0 %	25,4 %	17,5 %
Département	0,7 %	2,5 %	4,5 %	12,0 %	16,9 %	16,8 %	25,4 %	21,0 %
Région	0,5 %	2,4 %	6,5 %	13,1 %	16,5 %	15,8 %	24,0 %	21,3 %

Ces surreprésentations s'expliquent par la forte proportion d'emplois publics sur le territoire et à la sous-représentation du tissu industriel, comparativement aux territoires voisins, où la part d'ouvriers est supérieure.

La Communauté Urbaine d'Arras présente donc une part importante de classes moyennes, d'où des revenus moyens plutôt supérieurs aux territoires voisins.

Entre 1999 et 2010, on constate une augmentation de la part des cadres, professions intellectuelles supérieures et professions intermédiaires et une baisse des employés et ouvriers. Ces évolutions vont dans le sens d'une meilleure qualification de l'emploi occupé. Les retraités ont vu leur part augmenter de 5.8 points, ce qui est conforme au vieillissement progressif de la population.

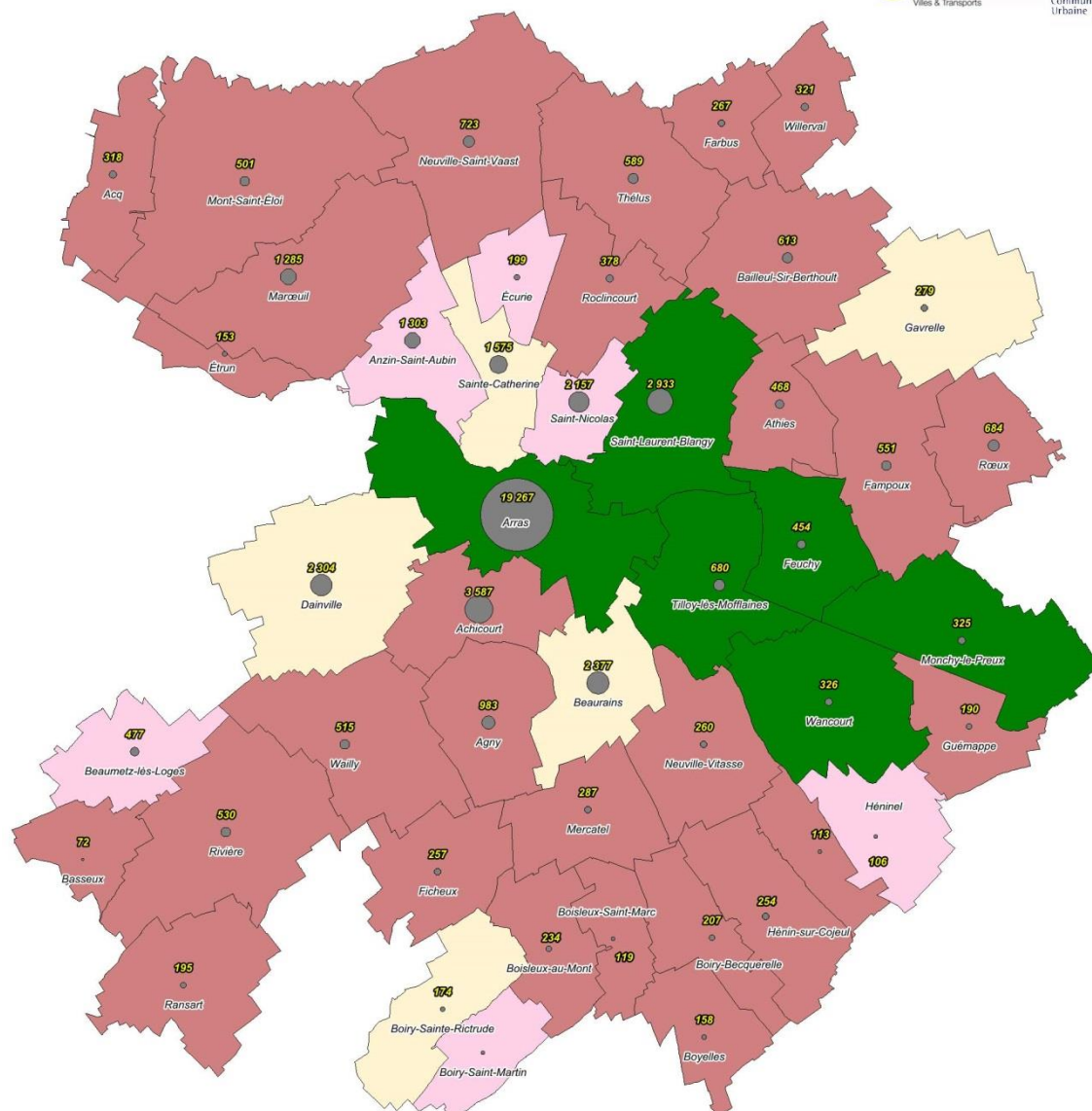
Evolution de la part des catégories socioprofessionnelles à l'échelle de la CUA, chez les 15 ans et plus

	Agriculteurs exploitants	Artisans, commerçants chefs entreprises	Cadres, professions intellectuelles supérieures	Professions intermédiaires	Employés	Ouvriers	Retraités	Autres sans activité prof.
1999	0.5 %	2.4 %	6.6 %	13.4 %	18.4 %	13.6 %	19.6 %	25.3 %
2010	0.4 %	2.7 %	8.8 %	15.9 %	17.1 %	12.0 %	25.4 %	15.7 %
Evolution	-0.1 pt	0.2 pt	2.2 pt	2.5 pt	-1.3 pt	-1.6 pt	5.8 pt	-7.8 pt

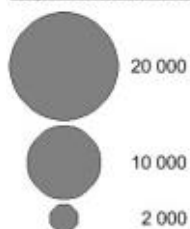
DIAGNOSTIC TERRITORIAL

Une population active en croissance (suite)

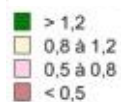
C.U.A.: la population active en 2011



Population active - INSEE 2011



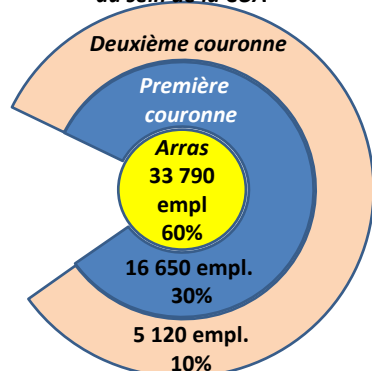
Ratio emploi au lieu de travail/population active INSEE 2011



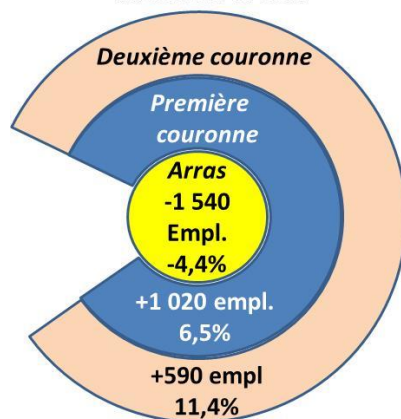
DIAGNOSTIC TERRITORIAL

L'emploi

Répartition de l'emploi en 2011, au sein de la CUA



Evolution de l'emploi depuis 2006, au sein de la CUA



D'après le recensement 2011 de l'INSEE, la Communauté Urbaine d'Arras offre 56 143 emplois sur son territoire, soit une quasi-stagnation par rapport aux 56 079 emplois recensés en 2006 (+0.1%).

La Ville d'Arras absorbe 60% de ces emplois (pour 40% de la population) et la deuxième couronne seulement 10%.

Mais en termes d'évolution, Arras perd près de 1500 emplois depuis 2006, alors que les deux autres entités géographiques sont en croissance.

Saint-Laurent-Blangy est le 2^{ème} pôle d'emploi de l'agglomération avec 5 034 emplois et une augmentation de 5% entre 2006 et 2011 (soit +260 emplois supplémentaires).

Là-encore, en termes de volume, ce sont les communes de la 1^{ère} couronne arrageoise qui apparaissent les plus dynamiques :

- A l'ouest/nord-ouest d'Arras : Anzin-St-Aubin + Sainte-Catherine + Dainville : 4 539 emplois, +10% entre 2006 et 2011 ;
- A l'est d'Arras : Tilloy-Lès-Mofflaines + Feuchy + Wancourt + Monchy-Le-Preux (Artoipole) : 4 737 emplois, + 17%.

En termes de mobilité, cela devrait induire (à vérifier dans le chapitre de la demande de déplacement routier) un volume de déplacements supplémentaires dans les communes de la première couronne et un allègement sur les boulevards d'Arras.

En termes de structure d'emploi, la Communauté Urbaine d'Arras se rapproche d'une structure des grandes aires urbaines avec une légère surreprésentation des fonctions métropolitaines (prestations intellectuelles, culture-loisirs, conception recherche, commerce inter-entreprises).

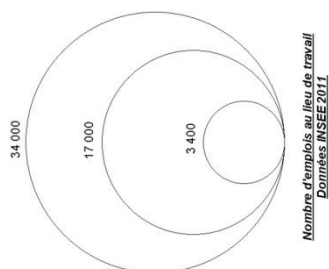
Elles bénéficient des dynamiques à la fois démographiques et économiques portées par ces fonctions.

Contrairement aux idées reçues, la Communauté Urbaine d'Arras ne fait pas partie du groupe des villes moyennes à forte dimension administrative où le secteur « Administration publique, enseignement, santé, action sociale » dépasse les 42% de part de l'emploi.

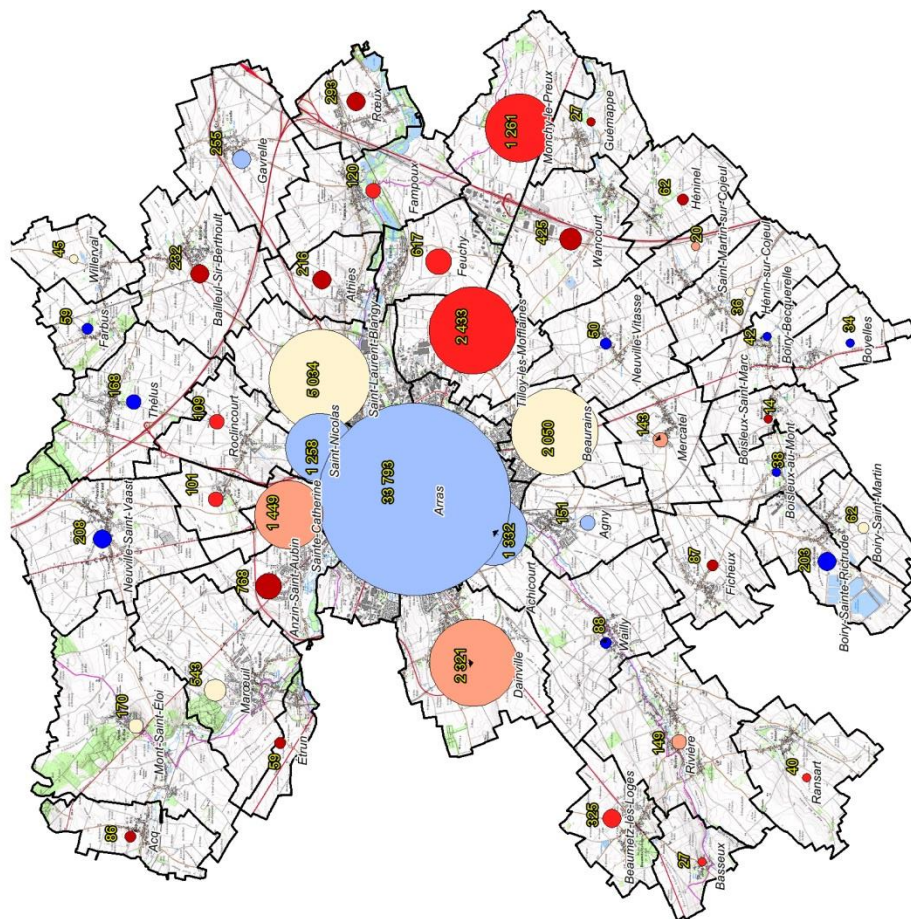
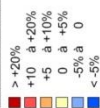
Part de l'Emploi selon le secteur d'activité								
	CU Arras	Valenciennes Métropole	Douai	Amiens	St-Quentin	Laon	Chalons en Champagne	Beauvais
Agriculture	0,8	0,4	0,9	0,3	0,7	1,1	0,6	0,8
Industrie	11,2	20,4	18,7	11,4	14,2	7,3	8,5	15,1
Construction	6,5	4,4	6,2	5	6,4	7,5	4,6	7,2
Commerce, transports, services divers	42,8	39,4	36,3	43,7	43,3	40,7	42,5	41
Administration publique, enseignement, santé, action sociale	38,7	35,3	37,9	39,6	35,4	43,5	43,8	35,8

Source : INSEE 2011

C.U.A.: l'emploi au lieu de travail



Evolution du nombre d'emplois au lieu de travail entre 2006 et 2011 - INSEE



Conclusions

Ces premières analyses socio-économiques révèlent déjà des spécificités de la Communauté Urbaine d'Arras qui orienteront très fortement les propositions de ce Plan de Déplacements Urbains :

- Un nombre conséquent de coupures infrastructurelles du territoire qui donnent inévitablement de l'importance aux points de franchissement ;
- Une répartition géographique de la population qui segmente le territoire en un espace central très urbain (qui dépasse les limites de la ville d'Arras), une première couronne péri-urbaine et une deuxième beaucoup plus rurale où les distances se marquent nettement plus ;
- Une concentration des zones d'emplois qui devraient permettre une mutualisation des modes et moyens de transports et de travailler sur des volumes d'emplois importants (déplacements domicile-travail notamment) ;
- Une forte concentration de la fonction scolaire;
- Néanmoins, les parcs d'activités plus externes (Artoipole, Actiparc) situés en dehors de toute urbanisation seront plus complexes à desservir et à intégrer dans une dynamique de mutualisation des espaces.

DIAGNOSTIC TERRITORIAL

Les politiques existantes de mobilité

30 ANS D'EVOLUTION DE L'ENVIRONNEMENT LEGISLATIF

La LOTI

La **Loi d'Orientation des Transports Intérieurs** promulguée en décembre 1982 définit une nouvelle organisation décentralisée des transports.

Cette Loi introduit plusieurs notions fondamentales dans l'organisation des transports et de la mobilité en France :

1. **L'Autorité Organisatrice des Transports Urbains (AOTU)** qui doit organiser les transports urbains sur son périmètre et qui sera dénommée le Périmètre des Transports Urbains (PTU)
2. Elle détermine **la notion de Plan de Déplacements Urbains** comme document de planification...mais ne le rend pas encore obligatoire

Néanmoins la LOTI n'est pas très précise sur le contenu des Plan de Déplacements Urbains et La LOTI renvoie à un décret le soin d'apporter des précisions sur le contenu, les modalités de consultation et d'approbation...mais ce décret n'a jamais été publié.

LAURE

C'est en 1996 que vont être apportées toutes les modalités nécessaires à la réalisation et la mise en place des Plans de Déplacements Urbains (PDU).

C'est la Loi sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Energie (LAURE) qui vient définir deux nouveaux documents élaborés par l'Etat, le PRQA (Plan Régional de la Qualité de l'Air) et le PPA (Plan de Protection de l'Atmosphère) qui va contribuer à la montée en puissance du Plan de Déplacements Urbains qui deviendra un outil de lutte contre la pollution.

Le Plan de Déplacements Urbains doit « Assurer un équilibre durable entre les besoins en matière de déplacement et de facilité d'accès, d'une part, et la protection de la santé et de l'environnement, d'autre part ».

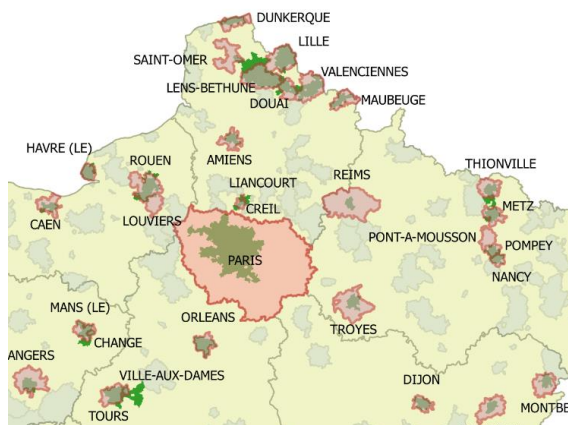
La LAURE oblige la compatibilité du Plan de Déplacements Urbains avec le Schéma Directeur et la Directive territoriale d'Aménagement.

L'AOTU est désignée comme seule autorité de mise en œuvre du Plan de Déplacements Urbains. De plus elle précise deux éléments fondamentaux :

- L'établissement d'un plan de déplacements urbains est obligatoire dans les ressorts territoriaux inclus dans les agglomérations de plus de 100 000 habitants mentionnées au deuxième alinéa de l'article L. 221-2 du code de l'environnement ou recoupant celles-ci. »;
- Les PDU sont évalués, voire réviser, après 5 ans.

Ce caractère obligatoire a vraiment impulsé les grandes réflexions dans l'ensemble des agglomérations, mais avec un volontarisme très variés.

Il est à signaler que l'aire urbaine d'Arras compte moins de 100 000 habitants et par conséquent la CUA n'est pas dans la liste des PDU obligatoire (voir carte ci-contre). Néanmoins, devant les enjeux croissants de la mobilité au sein des



Ressorts territoriaux soumis à un PDU obligatoire au 01/01/2017

LEMENTS URBAINS DE LA COMMUNAUTE URBAINE D'ARRAS - 19
PROVEE par délibération du Conseil Communautaire du 28/11/2019

territoires arrageois, la collectivité a choisi de mener **un PDU volontaire**.

La LAURE a déterminé 6 grandes thématiques obligatoires pour les Plan de Déplacements Urbains :

1. La diminution du trafic automobile ;
2. Le développement des transports collectifs ;
3. L'aménagement et l'exploitation du réseau de voirie ;
4. L'organisation du stationnement public
5. Le transport et les livraisons des marchandises ;
6. L'encouragement, pour les entreprises et les collectivités publiques, à favoriser l'usage par leur personnel des transports collectifs et du co-voiturage.

La SRU

En 2000, la Loi Solidarité et Renouvellement Urbain (SRU) vient modifier sensiblement l'outil de planification en urbanisme en introduisant deux nouvelles démarches, le SCOT (en remplacement des Schémas Directeurs) et le PLU, qui ont une obligation de cohérence avec le Plan de Déplacements Urbains.

Un des points forts de cette Loi fut la décentralisation du transport régional ferroviaire aux régions.

La SRU a renforcé le Plan de Déplacements Urbains sur plusieurs points :

- Ajout d'un objectif : « Amélioration de la sécurité de tous les déplacements, notamment en définissant un partage modal équilibré de la voirie pour chacune des différentes catégories d'usagers et en mettant en place un observatoire des accidents »
- Amplifie la thématique sur le stationnement et le transport de marchandises
- Demande de préciser le calendrier des décisions et réalisations

Cette SRU donne 3 ans aux Plans de Déplacements Urbains pour se mettre en conformité aux Plans de Déplacements Urbains existants.

L'ordonnance EIPPE

L'ordonnance de l'Evaluation Environnementale transpose, **en 2004**, une directive européenne de 2001 sur l'obligation d'évaluer les impacts sur l'environnement des différents documents de planifications. Les Plans de Déplacements Urbains sont compris dans les documents qui doivent être soumis à une évaluation.

La Loi « Handicap »

En 2005 est adoptée une Loi dite « Handicap » qui a profondément changé la prise en compte des personnes à mobilité réduite. 5 grandes nouveautés furent apportées par rapport à la Loi de 1975 :

- **La définition** des personnes concernées : élargissement aux personnes ressentant **parfois** une gêne à accéder aux transports
- **L'accessibilité de la chaîne de déplacement**

- **Les délais de mise en œuvre** : initialement prévu pour février 2015...néanmoins devant l'ampleur de la tâche, ou d'une certaine inertie, il apparaît clairement que cette échéance devra être reportée
- **Les instances de concertations** : mise en place obligatoire des CAPH (Commission pour l'Accessibilité des Personnes Handicapées) pour les communes et les EPCI de plus de 5000 habitants
- **Les dispositifs de planification** : création de nouveaux documents, le SDA (Schéma Directeur d'Accessibilité) et le PAVE (Plan de mise en Accessibilité de la Voirie et des aménagements des Espaces public)

Dès lors, cette loi ajoute un objectif général au Plan de Déplacements Urbains d'amélioration de l'accessibilité des réseaux de transport collectifs et crée une annexe accessibilité qui indique les mesures d'aménagement et d'exploitation à mettre en œuvre.

Le Grenelle 2

Les Lois Grenelles ont pour enjeux de fixer les actions à mettre en œuvre pour atteindre les objectifs en matière **de réduction des émissions de gaz à effet de serre** (facteur 4 entre 1990 et 2050).

Concrètement, pour les Plans de Déplacements Urbains, il s'agit d'évaluer sa contribution à la lutte contre les changements climatiques.

Mais ce Grenelle 2 est aussi l'initiateur de l'obligation, pour les EPCI doté de compétence d'élaboration du PLU et d'AOTU, d'adopter un document unique, le PLU Intercommunal tenant lieu de Programme Local de l'Habitat et de Plan de Déplacements Urbains.

La loi ALUR

La loi n°2014-366 du 24 mars 2014 pour l'Accès au logement et un urbanisme rénové (Alur) vient apporter une structuration nouvelle à la planification territoriale. Concernant les mesures impactant directement le sujet des mobilités, il faut retenir :

- **La confirmation des grands principes fondateurs**

- **La clarification de la hiérarchie des normes**

Le SCoT se trouve conforté dans sa dimension intégratrice. Il devient le seul document de référence pour les PLU dès lors qu'il est opposable. Il fait alors écran aux documents de norme supérieure.

- **Un article L.121-1 rénové**

L'article fondateur de la planification, siège des grands principes guidant l'analyse et l'aménagement du territoire subit quelques adaptations. Ainsi, les besoins en matière de mobilité sont promus au niveau des grands équilibres. Par ailleurs le législateur entend impulser une dynamique renouvelée autour de l'intermodalité en remplaçant la notion de développement des transports collectifs par celle de développement des transports alternatifs à l'usage individuel de l'automobile.

■ **PLU et mobilités**

● **Le rapport de présentation du PLU**

L'article L.123-1-2 prévoit, l'établissement d'un inventaire des capacités de stationnement des véhicules motorisés, hybrides et électriques et des vélos des parcs ouverts au public, ainsi que des possibilités de mutualisation de ces capacités.

● **L'assouplissement du dispositif PLUi**

La loi Alur rétabli le fait qu'un EPCI élaborera un plan local d'urbanisme intercommunal tenant lieu de plan de déplacements urbains (PLUi-D) dans deux cas de figure :

- Soit il est dans l'obligation d'élaborer un Plan de Déplacements Urbains car il compte plus de 100 000 habitants,
- Soit il s'engage dans une démarche volontaire.

En dehors de ces deux cas, le PLUi n'aura plus valeur de Plan de Déplacements Urbains. Dès lors qu'un territoire s'engage dans une démarche de PLUi-D, le document devra respecter les 11 objectifs dévolus aux Plan de Déplacements Urbains par le code des transports et, nouveauté, comprendra le plan de mise en accessibilité de la voirie et des espaces publics.

● **La ventilation des dispositions Plan de Déplacements Urbains dans le PLUi**

Compte tenu des difficultés d'intégration du volet Plan de Déplacements Urbains dans les PLUi, le Législateur a conçu une nouvelle ventilation des dispositions Plan de Déplacements Urbains au travers de la création d'une nouvelle pièce constitutive : le Programme d'Orientations et d'Actions (POA).

Ainsi, si les Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP) demeurent le lieu privilégié de la traduction des politiques de transport et de déplacement, le POA a vocation à accueillir tout élément d'information nécessaire à la mise en œuvre de la politique des transports et déplacements. Les OAP sont, quant à elles, confirmées (article L. 123-1-4) dans leur rôle d'intégration des actions et opérations d'aménagement.

L'objectif est d'en faciliter l'évolution et la mise à jour (par voie de modification) et de sécuriser les procédures en limitant les contentieux.

● **De nouvelles compatibilités**

Du fait de la nature du PLUi-D et les engagements qu'il comporte sur les politiques locales de déplacements et de transports, le législateur a défini une logique de compatibilité entre ce document intégrateur et les documents de norme supérieure que sont le Schéma Régional Climat Air Énergie (SRCAE) et le Plan Régional pour la Qualité de l'Air (PRQA).

● **De nouvelles dispositions pour le règlement**

Les documents d'urbanisme devront désormais intégrer des obligations minimales pour le stationnement des vélos dans les immeubles d'habitation et de bureaux, afin d'activer les leviers nécessaires à la promotion des modes actifs (L.123-1-12).

La desserte par les transports collectifs permet de fixer une obligation maximale pour le stationnement des véhicules motorisés et ainsi réduire la place de la voiture en ville, limiter la consommation foncière et inciter au report modal.

Par ailleurs, dans le cas d'un PLUi-D, le règlement peut délimiter des secteurs qui, au regard des conditions de desserte en transports publics, peuvent déroger aux obligations minimales de stationnement. Il fixe dans ces secteurs les dispositions maximales de stationnement pour les immeubles destinés à un usage autre que l'habitation.

- **Un nouvel encadrement du stationnement commercial**

L'article L.111-1-6 entend redéfinir la place de la voiture dans les équipements commerciaux. Ainsi, à compter du 1/01/2016, les surfaces de stationnement dédiées à une installation commerciale soumise à autorisation d'exploitation seront limitées à un maximum de 75 % de la surface de plancher dédiée au commerce (contre 150 % actuellement). Le PLU peut toutefois, dans son règlement, moduler ce ratio de $\frac{3}{4}$ de la surface autorisée au stationnement en le portant jusqu'à 1.

- **Les objectifs de bilan**

La loi Alur confirme l'obligation de procéder à un bilan des documents opposables et d'étudier l'opportunité, le cas échéant, d'une mise en révision de ces derniers. Au regard des enjeux et des échéances divergentes entre le code de l'urbanisme, celui des transports et celui de la construction et de l'habitation, il est stipulé qu'un bilan à 9 ans doit être établi si le document relève du code de l'urbanisme et/ou du code des transports,

- **Sécurisation des procédures**

Une annulation peut se trouver limitée à une seule partie du document (plan de secteur, POA, volet habitat ou transport des OAP) et ainsi ne pas mettre en cause l'intégralité du document de planification.

Le Schéma Régional des Infrastructures et des Mobilités

Le Schéma Régional des Transports et des Mobilités (SRTM) fait partie intégrante du Schéma Régional d'Aménagement du Territoire (SRADDT), qui définit, à l'horizon 2030, les grandes orientations stratégiques régionales sur le volet transport.

Pour rappel, en matière d'organisation des transports de personnes, la compétence de la Région porte sur **l'organisation des services ferroviaires régionaux de voyageurs et des services routiers effectués en substitution des services ferroviaires**.

Elle favorise la mise en cohérence des offres, notamment au travers du Syndicat Mixte Intermodal Régional de Transports (HDF Mobilités) ou d'une future Directive Régionale d'Aménagement (DRA) sur les mobilités.

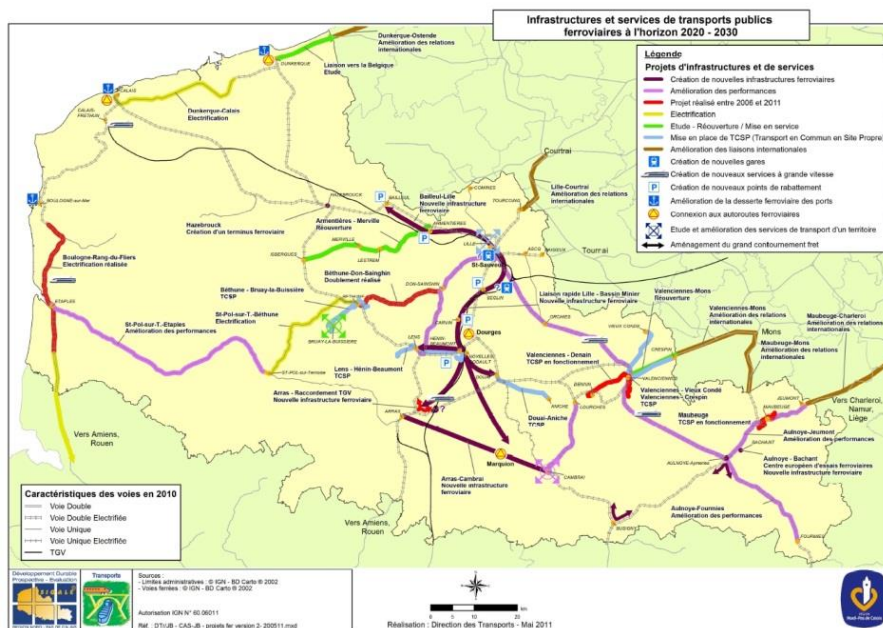
C'est à travers le volet transport des Contrats de Plan et du Contrat de Projets Etat-Région (choix des opérations et des taux de participation) que le Conseil Régional a pu concrétiser ses orientations en matière de transports, en participant financièrement à la réalisation d'infrastructures et d'équipements ne relevant pas de ses propres compétences. Ainsi, 80 % du volet transports du CPER 2007-2013 étaient consacrés au ferroviaire et aux Transports en Commun en Site Propre (TCSP), 20 % au maritime, au fluvial et à la logistique.

Le SRTM définit deux objectifs majeurs :

1. Un système de transport au service de l'attractivité des territoires, du bien-être de la population et de la mobilité régionale
2. Une plate-forme d'échange, valeur ajoutée pour le rayonnement et le développement régional.

L'intensification du chemin de fer

Le SRTM propose de « poursuivre la mise en place d'un réseau ferroviaire de grande qualité, maillé, véritable épine dorsale sur laquelle viennent s'articuler les autres transports collectifs.



Au-delà de la création de nouvelles infrastructures ou de la finalisation de chaînons manquants, nécessaires à la constitution d'un réseau d'intérêt régional, il s'agit pour l'institution de tirer au mieux parti des infrastructures existantes afin de limiter l'investissement territorial, en inventant de nouvelles manières de se déplacer, d'avoir une approche en termes de mobilité et plus uniquement de transport ».

L'ambition est de doubler la fréquentation entre 2006 et 2020, soit d'arriver aux 200 000 voyageurs par jour en 2020.

Pour la Communauté Urbaine d'Arras, l'objectif est de mettre Arras à moins d'une heure de Lille et de créer un nouvel axe Arras – Cambrai via Marquion, future plateforme multimodale sur le Canal Seine Nord pour le fret ferroviaire.

Projet TER express Annoncé dans le SRTM et divulgué en novembre 2013, le projet de RER reliant la métropole Lilloise au bassin minier à l'horizon 2025 est un projet important pour la région...**et donc pour Arras.**

Ce projet prendrait la forme d'un tronçon central entre Lille et Hénin-Beaumont, qui reste à construire, et de quatre branches à aménager sur le réseau ferroviaire existant : Armentières et Roubaix-Tourcoing-Courtrai au nord, **Lens et Douai-Arras au sud.**

La région estime à 1,25 milliard d'euros le coût du projet, dont 960 millions d'euros pour le tronçon central entre Lille et Hénin-Beaumont, qui comprendraient la création d'une gare souterraine sous la gare SNCF Lille-Flandres.

Des trains de type TER circuleraient sur ce réseau selon le mode de fonctionnement du RER parisien, avec des départs cadencés (un train toutes les cinq minutes en période de pointe sur le tronc central).

Les trains auraient une capacité de 225 passagers et une vitesse de pointe de 160 kilomètres/heure.

"Près de 50.000 voyageurs par jour sont attendus à l'horizon 2030 sur le réseau, dont 16.000 montées à la période de pointe du matin", note le conseil régional dans son projet.

Le conseil régional a voté à l'unanimité la saisine de la commission nationale de débat public pour ce projet.

Développement des pôles d'échanges

En complémentarité au développement de l'offre ferroviaire, le SRTM insiste fortement les pôles d'échanges intermodaux qui permettent de mettre en valeur localement les points d'entrée du réseau ferroviaire, en continuant le programme de rénovation de gares et d'aménagement de pôles d'échanges, en donnant leur place à l'ensemble des modes de rabattement vers les gares (cheminement et stationnement), au-delà de la voiture individuelle : marche à pied, vélo, transports en commun et covoiturage. A mi-2013, sur les 211 gares et points d'arrêt que comporte la région, 145 ont fait l'objet d'interventions et de nombreux projets sont en préparation.

Pour la CUA, seule la gare d'Arras est reprise comme pôle d'échanges multimodal.

La montée en puissance du HDF Mobilités

Se saisissant de l'opportunité offerte par la loi Solidarité et Renouvellement Urbain, la Région a pris l'initiative de mettre en place un Syndicat Mixte Intermodal Régional de Transports. Le HDF Mobilités (ex SMIRT) rassemble les 14 AOT du Nord-Pas de Calais et exerce les compétences suivantes :

- Coordination des services organisés par les adhérents ;
- Information multimodale des usagers ;
- Tarification et billettique.

Le SMIRT, devenu HDF Mobilités, créé en décembre 2009, constitue un outil de coopération institutionnelle et peut également agir pour le développement des coopérations avec la Belgique et avec les régions françaises limitrophes.

L'objectif de développement de l'usage des transports publics et de l'intermodalité en Nord-Pas de Calais nécessite d'agir sur la tarification qui constituera un des chantiers prioritaires du HDF Mobilités. L'ambition est de proposer à terme une tarification harmonisée et coordonnée entre tous les

réseaux du Nord-Pas de Calais, avec en perspective la mise en place d'un titre intermodal étendu à toute la région.

La démarche partenariale engagée a permis la création de la marque de la mobilité et de l'intermodalité Pass-Pass, ainsi que de la mise en œuvre du support unique de la mobilité en Nord-Pas de Calais, déployé depuis 2011 sur le territoire régional. Ce n'est pas encore le cas pour la CUA. Dès lors, c'est un des futurs chantiers pour **le réseau Artis qui devra faire évoluer son système billettique.**

L'autre axe de développement du HDF Mobilités est la mise en place d'une centrale d'information multimodale sur l'ensemble du territoire régional. Dans ce cadre, se posera la problématique de la complémentarité des différents outils locaux développé par Artis et de ceux plus régionaux mis en place par le HDF Mobilités.

La politique de l'électromobilité

En dehors de l'axe fort du ferroviaire, la Région a inscrit dans son SRTM une proposition d'accompagnement des initiatives pour une meilleure utilisation de la voiture. Dans cette thématique, la Région met un accent particulier sur l'électromobilité.

Dans le prolongement du Grenelle 2 (Loi 2010-788 du 12 juillet 2010) la Région s'est engagée à promouvoir fortement le véhicule électrique à travers un Grand Projet régional « véhicule électrique ». Il ambitionne de faire du Nord-Pas de Calais une des premières régions du développement du véhicule électrique. La Région coordonnera une action fédératrice entre les acteurs publics et privés afin de préparer le système nécessaire au développement du véhicule électrique.

Ce projet régional de développement du véhicule électrique se décline en 4 axes :

- a. La préparation d'un environnement favorable au développement du Véhicule Electrique avec l'accompagnement des collectivités pour la mise en œuvre d'un plan régional de déploiement de bornes de recharges ;
- b. L'aide aux entreprises et aux particuliers pour l'acquisition d'un Véhicule Electrique ;
- c. L'accompagnement du développement de la filière Véhicule Electrique dans ses volets industriel, recherche, nouveaux métiers et formation ;
- d. L'exemplarité du Conseil régional et la promotion du Véhicule Electrique par la mobilisation de ses moyens propres.



Les objectifs régionaux sont :

- 41 500 véhicules électriques sur les routes de la région 2020,
- Des collectivités territoriales exemplaires, équipant prioritairement leurs flottes publiques en véhicules électriques.

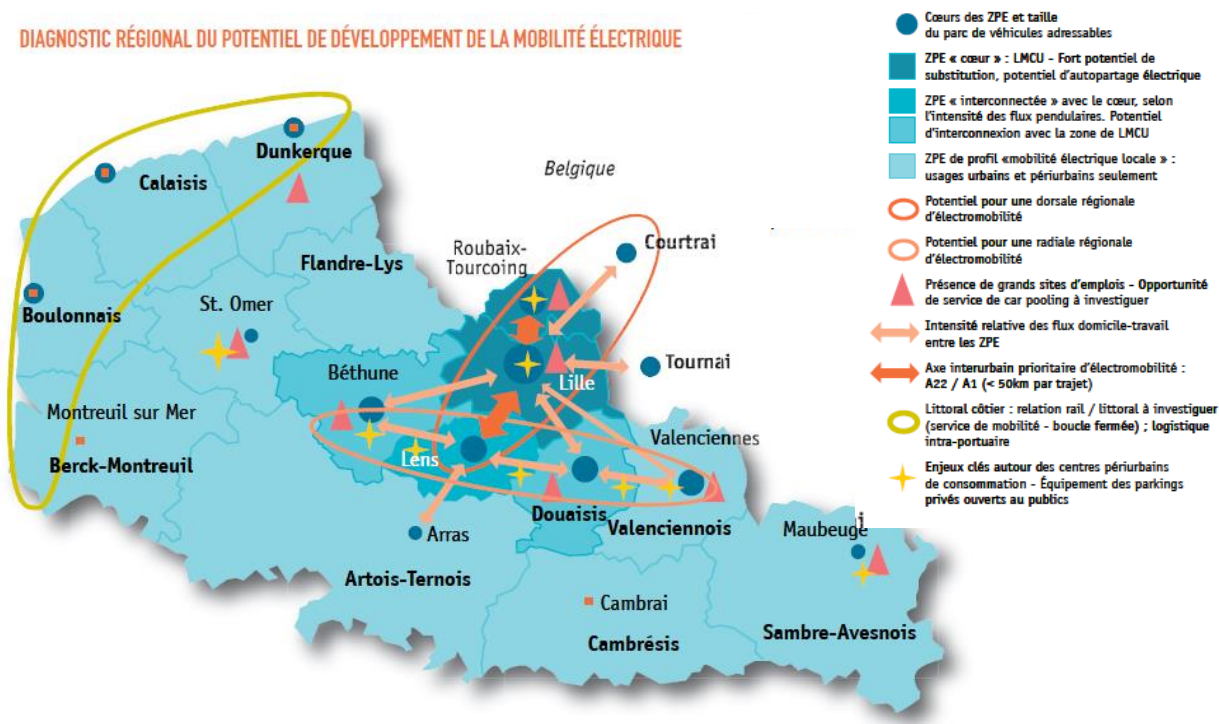
Pour ancrer la démarche de l'électromobilité, la Région s'est lancée dans un Plan Régional de Développement de la mobilité Electrique (PRDME) qui est à la fois un diagnostic du potentiel régional, une identification des potentiels et une élaboration de pistes de travail pour le développement de la mobilité électrique.

Le PRDME identifie les enjeux clés autour des centres périurbains de consommation, les grands sites de production automobile et d'emplois, la taille des parcs véhicules, les potentiels de substitution, d'autopartage électrique, les équipements en bornes de recharge possibles, etc. sur l'ensemble de la région, ainsi que les diverses zones pertinentes, propices au développement de la mobilité électrique.

DIAGNOSTIC TERRITORIAL

Trois grandes zones ont été identifiées, en cohérence avec le PRDME et suivant les types de territoires :

1. La ZPE "Cœur" : autour de l'arrondissement de Lille. Territoire présentant de grandes possibilités d'usages rapides de l'électromobilité,
2. Les ZPE "à potentiel d'interconnexion avec le cœur",
3. Les ZPE "à profil de développement des usages mobilité électrique locale" ; Arras fait partie de cette troisième catégorie



Parallèlement, la Région mène un Plan d'accompagnement régional de déploiement de bornes de recharge avec deux territoires pilotes que sont Maubeuge et Saint-Omer.

Ce PRDME a pour ambition d'implanter près de 180 points de recharge sur le territoire Artois-Ternois (voir chapitre 7.5)

Le Plan Vélo régional

Les modes doux sont également un des axes structurant du SRTM, puisqu'il a obligation de cohérence avec le SRCAE qui préconise de créer les conditions pour que soient effectués par des modes actifs d'ici 2020 :

- 70 % des déplacements de 1 à 3 km ;
- 35 % des déplacements de 3 à 5 km ;
- 15 % des déplacements de 5 à 10 km.

Dès lors, le SRTM met l'accent sur la promotion de l'intermodalité TER/Vélo et la mise en œuvre du Schéma Régional des Véloroutes et des Voies Vertes

Le 21 novembre 2013, la Région a adopté son Plan vélo régional pour favoriser la pratique cycliste et répondre à l'objectif ambitieux du schéma régional Climat Air Energie qui stipule une division par quatre des émissions de gaz à effet de serre en 2050 par rapport à 1990.

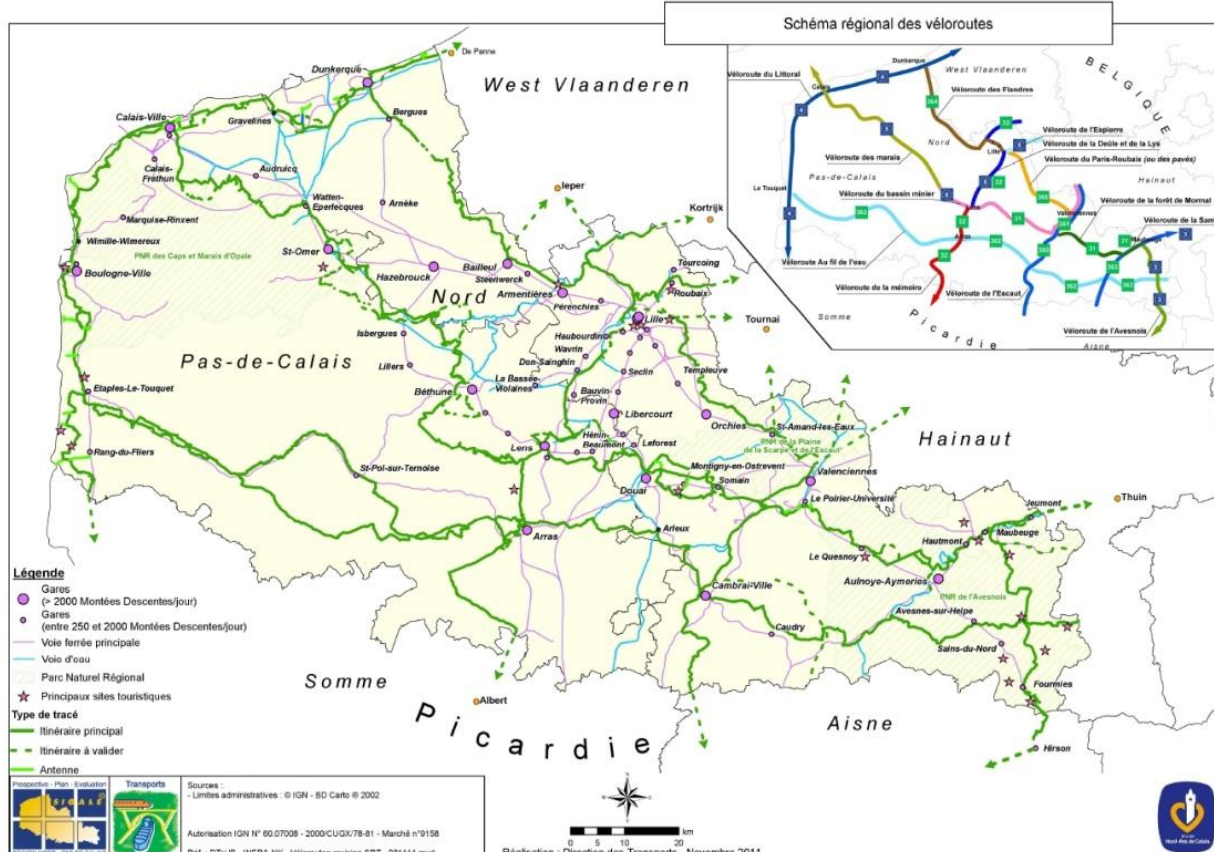
DIAGNOSTIC TERRITORIAL

Ce schéma insiste sur 3 axes de développement :

- Développer le vélotourisme : L'élaboration du plan vélo, a mis en lumière la nécessité de constituer des continuités d'itinéraires des véloroutes voies vertes, en développant un réseau d'itinérance touristique et de loisir viable en termes de fréquentation et de retombées économiques. Le Conseil régional prévoit aussi d'aménager les véloroutes, par la création de maisons du vélo ou d'ateliers de réparation sur les itinéraires.
- Favoriser la pratique quotidienne : avec le plan vélo, la Région accentue la création d'abris à vélos, notamment dans les gares ferroviaires pour encourager l'intermodalité, emport des vélos dans les trains aux heures de pointe.
- Inciter au changement de pratique : La Région va équiper les lycées et les centres de formation en abris à vélos sécurisés, pour faire émerger dès le plus jeune âge, un changement des pratiques.



En 1998, un schéma national des VVV a été adopté, et le Nord-Pas de Calais était alors concerné par 3 grands axes, dont celui qui transite par la Communauté Urbaine d'Arras, à savoir la VVV « Belgique – Lille – Arras – (Amiens – Beauvais – Paris). A ces liaisons de niveau européen et national ont été ajoutés trois axes d'intérêt régional dont la véloroute « au fil de l'eau » qui parcourt Le Touquet – Montreuil – Arras – Cambrai – Avesnes-sur-Helpe.



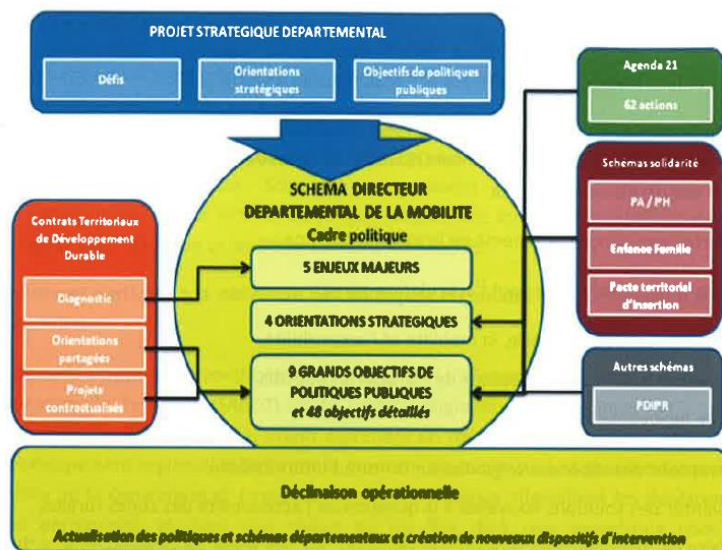
DIAGNOSTIC TERRITORIAL

Le Schéma de Mobilité
du Conseil Général du
Pas-de-Calais

Le Conseil Général du Pas-de-Calais a défini son Projet Stratégique Départemental en 2008. Celui-ci reprenait la mobilité comme un enjeu majeur.

Dès lors, en 2001, le Département s'est lancé dans un Schéma Directeur Départemental ayant pour but de définir des objectifs et les moyens des actions à mener dans le cadre de ses compétences propres, mais également à fixer les orientations et le contenu de ses relations avec l'ensemble des autres acteurs de la mobilité.

Le schéma directeur départemental de la mobilité : une déclinaison opérationnelle du projet stratégique départemental



Les 5 enjeux majeurs

Suite à un diagnostic en 2011 qui a souligné la grande diversité de son territoire et des conditions de déplacement des différents bassins de mobilité, le Département a mis en valeur 5 grands enjeux pour leurs propres compétences :

- Comment répondre à l'évolution des besoins de mobilité dans un contexte de renchérissement du coût de l'énergie ?
- Comment inscrire la mobilité dans une logique d'aménagement et de développement durable ?
- Quelles solutions innovantes et alternatives à la voiture proposer aux territoires ruraux ?
- Comment rendre plus attractif et plus performant le réseau de transport départemental ?
- Comment faire de la mobilité un levier d'excellence pour valoriser l'image, la notoriété et l'identité du département ?

Les 4 orientations stratégiques

Ces enjeux furent traduits dans 4 grandes orientations stratégiques :

- Promouvoir la mobilité pour tous
- Développer l'intermodalité et des systèmes de transport efficaces
- Proposer des alternatives à l'utilisation de la voiture partout où c'est possible
- Placer la mobilité au service de l'excellence territoriale du Pas-de-Calais

*Les 9 grands objectifs
de politiques
publiques*

Dès lors, pour passer à l'opérationnalité, le Conseil Général a décliné ces 4 grandes orientations en 9 axes d'intervention, chacun détaillé en objectifs précis à court, moyen et long termes :

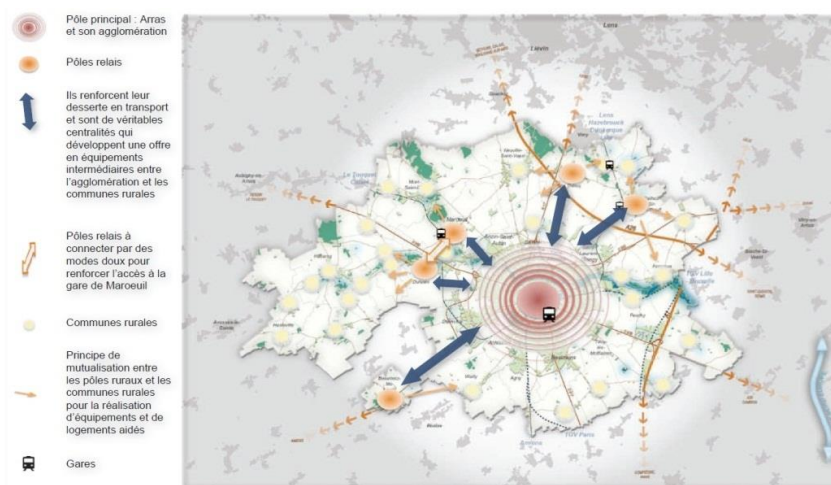
- **Des solutions de déplacements pour les moins mobiles** : les premières mesures furent la mise en place d'une tarification à 1€ par trajet et le maintien de la gratuité pour les scolaires. Ensuite, le Conseil Général 62 continue sa mise en accessibilité de l'ensemble de sa flotte des lignes interurbaines et de mettre en place un transport à la demande accessible aux PMR au niveau des EPCI
- **Des emplois et des services accessibles sur tous les territoires** : l'idée globale est de limiter les distances pour la population pour obtenir des services. Cela se traduit par l'implantation de 27 maisons du Département. Par ailleurs, le Département a engagé un **Plan de déplacement d'Administration pour le site principal du Département à Arras**.
- **Un réseau routier départemental** qui répond aux besoins d'accessibilité et de développement des territoires : Cet objectif consiste notamment à hiérarchiser et organiser le réseau en fonction des besoins des développements des territoires, et en particulier de veiller à la complémentarité et à la continuité des itinéraires entre le réseau départemental et les réseaux urbains
- **De nouveaux services de mobilité en milieu rural** : afin de pallier le manque de service de transport public, le Département favorisera l'émergence de nouveau service de mobilité, et en particulier le TAD, la possibilité pour les usagers d'utiliser des certains services spéciaux scolaires, et de faire émerger une offre de co-voiturage.
- **Recourir facilement et en toute sécurité aux modes doux** pour les déplacements quotidiens comme pour les loisirs : Le département s'est doté d'un schéma cyclable, continu et cohérent avec les schémas locaux. **Pour la Communauté Urbaine d'Arras ce réseau viendra en complément avec le réseau local.**
- **Des transports collectifs et une intermodalité renforcée** pour améliorer l'accessibilité des territoires : suite à la restructuration de son réseau, la volonté fut d'offrir une offre minimale sur tous les chefs lieu d'EPCI avec une fréquence minimale de 2 AR quotidiens, y compris le samedi et pendant les congés scolaires.
- **Des solutions modernes d'information sur les transports**
- **L'accessibilité numérique pour tous les territoires**
- **Des partenariats stratégiques pour inscrire le Pas-de-Calais dans les dynamiques euro-régionales** : en particulier défendre auprès de la SNCF le maintien d'un niveau d'accessibilité du TGV du Pas-de-Calais depuis la gare d'Arras, et appuyer la mise en place, au travers du HDF Mobilités, d'une carte de transport unique compatible avec l'ensemble des réseaux régionaux.

Néanmoins, dans ce Schéma de Mobilité, aucun enjeu quantitatif n'est renseigné et l'ensemble de ces actions ne bénéficie pas d'une programmation précise et d'un budget dédié. L'ensemble des thématiques développées sont celles qui seront abordée dans ce PDU de la CUA.

Le Schéma de Cohérence Territoriale

La mobilité occupe une place centrale dans le SCOT actuel. Cette place restera toujours aussi importante dans le nouveau SCOT qui devrait être validé fin 2018. Une grande partie du chapitre 4 **du Document d'Orientations et d'Objectifs (DOO)** est consacré spécifiquement à la mobilité durable.

Mais avant d'énumérer les différentes prescriptions « transport », il est important de rappeler la structuration urbaine proposée par le SCOT, basée sur un pôle principal, la zone urbaine centrale continue de l'agglomération arrageoise et 5 pôles relais (Maroeuil, Duisans, Beaumetz, Bailleul et Thélus). Il sera intéressant, lors de l'élaboration de ce Plan de Déplacements Urbains, de se poser la question suivante : « Comment optimiser l'irrigation du territoire à partir de cette structuration urbaine ? »



Les Objectifs et orientations « transports » du SCOT

Les grands objectifs de ce SCOT sont :

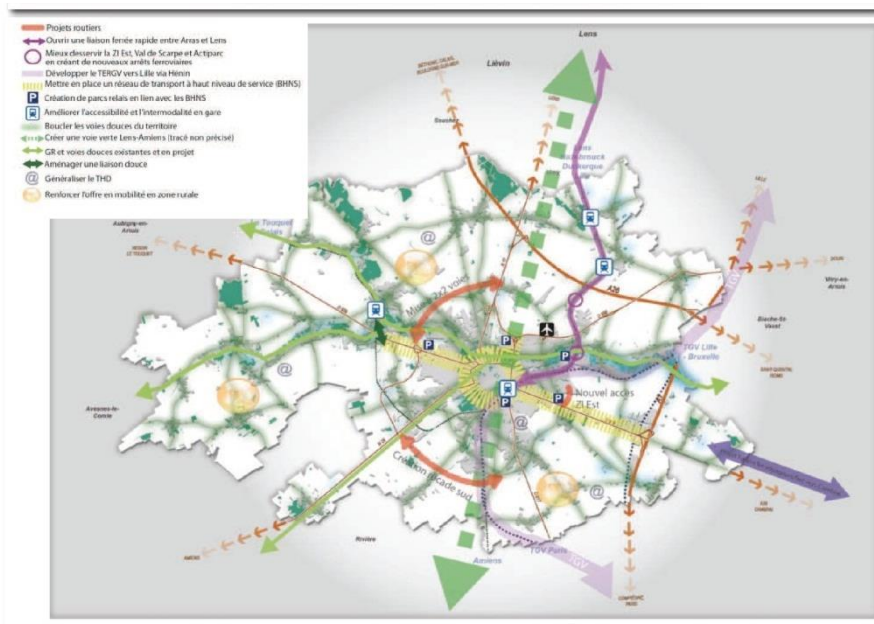
- Développer la qualité du cadre de vie et l'attractivité du territoire, de l'agglomération d'Arras comme des autres communes, grâce au développement de l'accès aux mobilités ;
- Satisfaire les besoins de mobilité de l'ensemble de la population, tout mettant en œuvre un véritable report modal au profit des transports collectifs et des déplacements doux ;
- Mettre en cohérence l'urbanisation et les possibilités de desserte des transports en commun.

La stratégie des transports et déplacement consiste ainsi à :

- **Valoriser et conforter l'étoile ferroviaire arrageoise pour optimiser l'intermodalité** : il est à noter que le Scot reprend une proposition de Tram/Train vers le Louvre qui n'apparaît pas dans le SRTM de la Région ;
- **Fluidifier les entrées de l'agglomération, en particulier l'entrée Nord très sollicitée** ;
- **Diminuer la place de la voiture en ville** et exercer un véritable report modal des déplacements vers le transport collectif et les déplacements doux : pour cela il s'agit de développer les liaisons douces, d'assurer les continuités cyclables, de renforcer l'attractivité des transports en commun et promouvoir le covoiturage. La réduction de l'offre de stationnement en centre-ville et sa réorganisation en périphérie par la mise en place de parcs relais constitue un axe d'orientation majeur.

DIAGNOSTIC TERRITORIAL

- Dans l'agglomération, poursuivre le renforcement des liens entre les grands pôles de densité urbaine, d'emplois et de services, d'équipements structurants, entre eux et à la gare ;
- Faciliter les déplacements internes dans l'agglomération et au cœur des villages ;
- Prendre en compte les besoins des différents usagers en répondant aux besoins de déplacements des actifs, des scolaires, des demandeurs d'emploi, des touristes et en adaptant l'offre aux différentes temporalités ;
- Développer l'offre en transport collectif en secteur rural.



Cette stratégie doit être menée avec les orientations suivantes :

➔ Engager un véritable report modal pour les flux internes et d'échanges

La réduction de la part modale de la voiture dans le territoire, au profit d'une offre multimodale articulée autour d'un transport à haut niveau de service, constitue une orientation primordiale. Cela passe par les actions suivantes :

- Le développement d'une desserte TC performante** : renforcement du cadencement du TERGV, implantation d'une nouvelle gare européenne, valorisation urbaine du Hub ferroviaire, mais aussi **ouverture d'une ligne ferrée rapide** de type urbain entre Arras et Lens (tram train ou équivalent). La mise en œuvre de cette ligne constituerait un excellent potentiel pour développer 2 arrêts desservant les grands espaces économiques et de loisirs de l'agglomération : la ZI Est, Actiparc et le Val de Scarpe.

Les lignes de **transport à Haut Niveau de Service (BHNS)** seront également un outil pour renforcer l'attractivité des transports collectifs sur les liaisons internes.

L'amélioration globale de l'offre TC sur le réseau existant. Il s'agit d'augmenter la vitesse commerciale du réseau de bus par des aménagements urbains appropriés et par une meilleure organisation intermodale.

- Le renforcement de l'intermodalité** : via la création de pôles d'échanges attractifs en gare et la mise en correspondance des réseaux pour permettre une complémentarité des modes dans la chaîne des déplacements. Le report modal doit aussi s'initier via une politique de stationnement cohérente et complémentaire avec les TC et l'implantation de parcs relais mais aussi par la création de parcs à vélos et la mise en place d'aire de co-voiturage et d'une solution d'autopartage.

De plus, pour accompagner le Canal Seine Nord, il est proposé de créer une liaison ferrée (fret et voyageurs) vers Marquion et Cambrai,

permettant d'assurer la desserte ferroviaire de la future plate-forme de Marquion et de valoriser le pôle d'excellence agro-alimentaire Arras/Cambrai.

- c. ***La promotion des modes doux pour limiter la place et l'usage de la voiture en ville et développer les liens sociaux et la convivialité*** via une redistribution de l'espace public en faveur des modes doux et collectifs

Dans l'agglomération, la réorganisation du maillage viaire, lié notamment à l'aménagement de nouvelles rocade, permet d'envisager de nouveaux usages et la transformation d'axes routiers très fréquentés en axes pacifiés :

- Requalification des boulevards d'Arras avec l'insertion d'un réseau de transport à haut cadencement, de pistes cyclables et de trottoirs généreux à destination des piétons,
- Aménagement en boulevards urbains des grandes pénétrantes sur Arras (notamment les RD260 et RD917).

De plus, l'amélioration des liaisons piétonnes et cyclables aux abords des gares et vers les centres villes constitue un axe prioritaire. A Arras, cette problématique se conjugue à une réflexion à mener sur le franchissement des voies SNCF autour de la gare, qui créent un effet d'étranglement et ne facilitent pas la pratique des modes doux.

➤ Hiérarchiser et réaménager le réseau routier

- a. ***Résorber les points durs routiers et anticiper la réalisation de nouvelles infrastructures :***

- Via l'aménagement d'un nouvel accès à la ZI Est depuis la RD939, qui offrira un point d'entrée supplémentaire à ce pôle d'activités majeur,
- Via la création d'une rocade sud reliant la RN25 à la RD60,
- Via la mise à 2x2 voies de la rocade ouest (RN25) entre la RD939 et la RN17 afin de gérer de manière optimale les flux de transit.

- b. ***Aménager en boulevard urbain les grandes pénétrantes sur Arras, notamment la RD917 à St Nicolas***

- c. ***Requalifier les boulevards d'Arras***

➤ Assurer une cohérence entre desserte et urbanisation

- a. ***Développer les capacités urbaines à proximité des gares.***

Autour de la gare d'Arras, les densités existantes de bâti sont élevées et le projet de création d'un quartier d'affaire incluant des logements en lien avec le pôle gare doit contribuer à renforcer la proximité des populations avec l'accès au transport ferré.

- b. ***Densifier prioritairement aux abords des futurs axes TCSP.***

- c. ***Lier l'urbanisation nouvelle ou grand projet de renouvellement urbain à la qualité de desserte en TC :*** 4 secteurs de grands projets de renouvellement urbain dans l'agglomération (La citadelle, Arras ouest, le quartier Val de Scarpe - St Michel - Nouvelles Résidences, le secteur des 4 As) ont vocation à faire émerger ou consolider des centralités urbaines. Afin de se développer en cohérence avec le tissu existant et faciliter les échanges inter quartiers, ils devront bénéficier d'un niveau de transport performant et de parcours continus de liaisons douces.

- d.

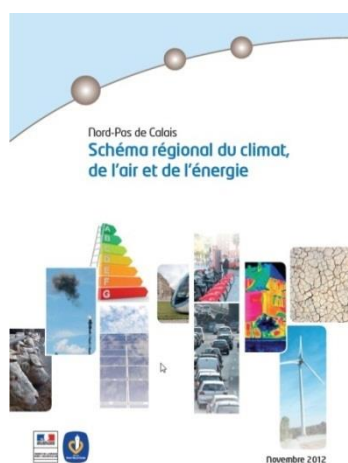
➤ Assurer une meilleure gestion du stationnement

➤ **Améliorer l'accessibilité du territoire par la mise en place de services de transport à la demande** : l'objectif est d'assurer un service de transport public à destination de tous les habitants et un renforcement de la desserte des grands parcs d'activités en fonction de leur développement.

➤ Réaliser le Plan de Déplacements Urbains

➤ **Equiper tout le territoire en Très Haut Débit, selon les orientations du schéma de développement numérique de la** Communauté Urbaine d'Arras

Le SRCAE



Ce Schéma Régional du Climat, de l'Air et de l'Énergie constitue un cadre stratégique régional pour lutter contre le changement climatique et s'y adapter, ainsi que pour prévenir et réduire la pollution de l'air.

Il identifie le potentiel régional de développement des énergies renouvelables et de récupération d'énergie. Et à travers l'évaluation et l'analyse des effets probables du changement climatique en région (élévation du niveau de la mer notamment), le SRCAE permet de pointer les nécessaires adaptations à enclencher.

Ce SRCAE a été approuvé par arrêté du Préfet de région le 20 novembre 2012 et par délibération de l'assemblée plénière du Conseil Régional le 24 octobre dernier.

Dans la thématique des transports et de la mobilité, il fait ressortir les enjeux et surtout définit **quatre grandes orientations pour le transport de voyageurs** :

- Créer les conditions favorables à l'intermodalité et à un développement ambitieux de la marche à pied et de l'usage du vélo ;
- Optimiser et développer l'offre de transports en commun et leur usage par le plus grand nombre ;
- Encourager l'usage des véhicules les moins émetteurs de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques ;
- Limiter l'usage de la voiture et ses impacts en promouvant de nouvelles pratiques de mobilité.

Et trois pour le transport de marchandises :

- Favoriser les alternatives au transport routier, en développant les capacités de multimodalité et les chaînes multimodales sur le territoire régional ;
- Poursuivre et diffuser les démarches d'amélioration de l'efficacité énergétique et de sobriété carbone engagées par les transporteurs routiers ;
- Favoriser des formes de logistique urbaine plus efficaces énergétiquement.

Ces orientations correspondent bien évidemment à celles qui définissent le cadre des Plan de Déplacements Urbains, et par conséquent elles devront systématiquement être intégrées dans ce Plan de Déplacements Urbains.

DIAGNOSTIC TERRITORIAL

LES GRANDES LIGNES DU PLAN DE DEPLACEMENTS URBAINS D'ARRAS DE 2000 ET SON BILAN

Enjeux régionaux et objectif poursuivis

Le PDU de 2000 avait identifié les enjeux régionaux suivants :

- Reporter le trafic de transit en dehors de la zone urbaine dense ;
- Faciliter l'accès aux principales zones d'activités ;
- Favoriser le report modal vers les transports collectifs ;

Propositions du Plan de Déplacements Urbains de 2000

Pour faire face à ces enjeux régionaux et atteindre les objectifs poursuivis, le précédent PDU avait inscrit les préconisations et actions suivantes :

- Réalisation de la rocade Est ;
- Augmenter la capacité de la rocade Nord ;
- Augmenter l'offre et la fréquence du réseau interurbain (bus et fer) ;
- Créer de nouvelles dessertes ferrées (ZI Est, Dainville, Achicourt) ;
- Créer un pôle multimodal autour de la gare ;
- Créer une politique de stationnement adaptée dans le centre-ville d'Arras (P+R, limitation des pendulaires...) ;
- Inciter aux plans de déplacements d'entreprise.

Evaluation des actions inscrites au PDU de 2000

Le tableau qui suit présente le bilan de ces actions et leurs évaluations. Une première évaluation avait été réalisée en 2006. Elle a fait l'objet d'une actualisation au 1^{er} janvier 2014 par les services communautaires.

Actions inscrites au PDU de 2000	Bilan réalisé en 2006	Bilan réalisé en 2014
Créer une rocade Est	Action non réalisée mais envisagée pour 2010	Action non réalisée (contrainte forte liée au PPRT de l'usine CECA)
Augmenter les capacités de la rocade Nord	Action non réalisée mais envisagée sans échéance fixée	Action inscrite dans le contrat territorial de développement durable signé avec le CG 62, sans échéance fixée.
Augmenter l'offre et la fréquence du réseau interurbain - bus	- Des aménagements sont en cours pour améliorer la politique tarifaire, la politique commerciale et la communication. Par ailleurs, les lignes urbaines sont désormais hiérarchisées. Mais le temps d'attente reste long et le projet de navette de centre-ville a été abandonné.	La nouvelle DSP entrée en vigueur en janvier 2012 a développé l'offre (mise en place du cadencement et de lignes de TAD). Par ailleurs, un site Internet a été mis en place afin d'améliorer la communication et l'information des usagers. Enfin, des expérimentations de navettes gratuites ont été lancées ("Ma Citadine" et "Hospitadine") afin d'améliorer la desserte du centre-ville d'Arras et de diminuer les problématiques de stationnement en cœur de ville ou au centre hospitalier. Néanmoins, si l'offre générale des bus a été améliorée, plusieurs lignes présentent encore un manque de fréquence et d'amplitude horaires.
Augmenter l'offre et la fréquence du réseau interurbain - fer	Des TER-GV ont été mis en place dans le sens Arras-Lille (le sens Lille-Arras reste à confirmer) et il est désormais possible de transporter gratuitement son vélo dans les TER. Par ailleurs, les correspondances train/bus sont assurées le matin. Mais la desserte des haltes secondaires reste très limitée.	L'offre TER est bien développée (TER-GV vers Lille, cadencement...), notamment au départ d'Arras. Mais la desserte des haltes secondaires reste très limitée, surtout pour Farbus, Bailleul et Boileux au Mont (qui a intégré la CUA). Enfin, la halte ferrée d'Achicourt a été fermée (elle fonctionnait encore en 2006) et 2 TGV au départ de Paris vers Arras sont menacés de suppression.
Créer de nouvelles dessertes ferrées	Aucune nouvelle desserte n'a été créée mais une desserte est néanmoins en projet pour la zone Actiparc.	Aucune nouvelle desserte n'a été créée et les projets de nouvelles dessertes ne sont plus étudiés.
Créer un pôle multimodal autour de la gare	Etude pour la création d'un parking vélo. En complément, des parkings-relais P+train ont été aménagés (mais sont accessibles gratuitement à tous les automobilistes) et des travaux sont en cours pour permettre l'accès PMR à la gare (aménagement d'ascenseurs...)	Le pôle regroupe la gare routière, la gare interurbaine et un parking vélo. Mais ces espaces restent "éclatés" et sans véritable liens ni jalonnements entre eux. Par ailleurs, les P+train gratuits sont aujourd'hui saturés dès les heures de pointe du matin.
Créer une politique de stationnement adaptée	L'offre de stationnement a augmenté de 10%. De plus, des parkings gratuits ont été créés en périphérie (2 200 places) pour accueillir les pendulaires et visiteurs. Par ailleurs, il manque les 5 P+bus qui avaient été préconisés et dans l'hyper centre, les places limitées à 1h40 sont passées à 2h.	La limitation du stationnement des pendulaires reste à améliorer. Les P+marc (Crespel, Crinchon...) remplissent ce rôle, mais le nombre important de places gratuites sur les boulevards et en hyper-centre freinent leur dynamisme et limitent leur taux d'occupation. De plus, le stationnement en centre-ville d'Arras ou à proximité immédiate reste facilité, peu onéreux et mis en avant par une campagne de communication Ville. Cela n'incite pas au report modal, à l'utilisation des TC, ou à l'utilisation des P+R pour du stationnement de courte durée.
Inciter aux plans de déplacements d'entreprises	Aucune action n'a été mise en place	Aucune action n'a été mise en place

	Action réalisée
	Action partiellement réalisée ou en cours d'étude/réalisation
	Action non réalisée

→ Ainsi, sur les 8 actions inscrites au PDU de 2000 pour répondre aux enjeux et objectifs régionaux, 4 n'ont pas été réalisées et 4 autres sont partiellement réalisées ou en cours d'étude/réalisation.

DIAGNOSTIC TERRITORIAL

Enjeux communautaires et objectifs poursuivis

En complément des enjeux régionaux, le précédent PDU avait également identifié les enjeux communautaires qui suivent :

- Favoriser l'utilisation des transports collectifs et diminuer la place de la voiture en ville ;
- Permettre des échanges est-ouest en dehors de la zone urbaine dense ;
- Sécuriser les secteurs accidentogènes.

Propositions du Plan de Déplacements Urbains de 2000

Pour répondre à ces enjeux communautaires et atteindre les objectifs poursuivis, le précédent PDU avait inscrit les préconisations et actions suivantes :

- Créer une offre de transports collectifs adaptée au milieu rural ;
- Créer une politique de stationnement adaptée dans le centre-ville d'Arras (P+R, limitation des pendulaires...) ;
- Créer une rocade Est ;
- Mettre en place des aménagements sécurisés sur le réseau primaire (Tilloy, Mercatel, Thélus).

Evaluation des actions inscrites au PDU de 2000

Le tableau qui suit présente le bilan de ces actions et leurs évaluations. Une première évaluation avait été réalisée en 2006. Elle a fait l'objet d'une actualisation au 1^{er} janvier 2014 par les services communautaires.

Actions inscrites au PDU de 2000	Bilan réalisé en 2006	Bilan réalisé en 2014
Créer une offre TC adaptée au milieu rural	Le TAD a été progressivement mis en place	Une nouvelle offre de TAD renforcée (nouveau réseau et nouvelles dessertes) a été mise en place en 2012 dans le cadre de la nouvelle DSP. Elle s'est accompagnée d'une campagne de communication importante.
Créer une politique de stationnement adaptée	L'offre de stationnement a augmenté de 10%. De plus, des parkings gratuits ont été créés en périphérie (2 200 places) pour accueillir les pendulaires et visiteurs. Par ailleurs, il manque les 5 P+bus qui avaient été préconisés et dans l'hyper centre, les places limitées à 1h40 sont passées à 2h.	La limitation du stationnement des pendulaires reste à améliorer. Les P+marche (Crespel, Crinchon...) remplissent ce rôle, mais le nombre important de places gratuites sur les boulevards et en hyper-centre freinent leur dynamisme et limitent leur taux d'occupation. De plus, le stationnement en centre-ville d'Arras ou à proximité immédiate reste facilité, peu onéreux et mis en avant par une campagne de communication Ville. Cela n'incite pas au report modal, à l'utilisation des TC, ou à l'utilisation des P+R pour du stationnement de courte durée.
Créer une rocade Est	Action non réalisée mais envisagée pour 2010	Action non réalisée (contrainte forte liée au PPRT de l'usine CECA)
Mettre en place des aménagements sécurisés sur le réseau primaire	L'axe Tilloy-Arras a été requalifié (route de Cambra) mais uniquement sur la commune d'Arras et le contournement de Thélus est en cours de réalisation. En complément, plusieurs aménagements viaries ont été mis en place sur la commune d'Arras afin de limiter la vitesse.	Le contournement de Thélus est réalisé et les centres urbains de Tilloy et de St-Nicolas ont été sécurisés par l'implantation de feux tricolores. En revanche, les aménagements prévus à Mercatel n'ont pas été réalisés.

	Action réalisée
	Action partiellement réalisée ou en cours d'étude/réalisation
	Action non réalisée

→ Ainsi, sur les 4 actions inscrites au PDU de 2000 pour répondre aux enjeux et objectifs communautaires, une seule a été entièrement réalisée.

DIAGNOSTIC TERRITORIAL

Enjeux pour la zone urbaine dense et objectifs poursuivis

Enfin, le précédent PDU avait identifié des enjeux pour une dernière échelle de son territoire : celle des zones urbaines denses : ils sont listés ci-dessous :

- Conforter l'urbanisation actuelle avec le développement de modes alternatifs à la voiture particulière ;
- Construire un véritable réseau pour les TC et les deux roues ;
- Définir les principales mesures d'accompagnement (hiérarchisation du réseau viaire, politique de stationnement...).

Propositions du Plan de Déplacements Urbains de 2000

Pour répondre à ces enjeux de la zone urbaine dense et atteindre les objectifs poursuivis, le PDU de 2000 avait inscrit les préconisations et actions suivantes :

- Améliorer fortement le réseau TC ;
- Développer le réseau cyclable et améliorer la place des piétons ;
- Organiser les circulations pour inciter à l'usage de la rocade ;
- Mettre en place une politique de stationnement pour favoriser les résidents et le stationnement de courte durée ;
- Reporter le trafic de transit sur les boulevards et garder une bonne accessibilité au centre-ville pour les TC, les VP « utiles » et les livraisons.

Evaluation des actions inscrites au PDU de 2000

Le tableau qui suit présente le bilan de ces actions et leurs évaluations. Une première évaluation avait été réalisée en 2006. Elle a fait l'objet d'une actualisation au 1^{er} janvier 2014 par les services communautaires.

Actions inscrites au PDU de 2000	Bilan réalisé en 2006	Bilan réalisé en 2014
Améliorer fortement le réseau TC	Les lignes urbaines sont désormais hiérarchisées et plusieurs aménagements de voirie en faveur des TC ont été réalisés sur la commune d'Arras (couloir bus sur l'axe Ernest-Gambetta, priorité sur plusieurs carrefours...).	La nouvelle DSP entrée en vigueur en janvier 2012 a développé l'offre (mise en place du cadencement et de lignes de TAD). Par ailleurs, un site Internet a été mis en place afin d'améliorer la communication et l'information des usagers. Enfin, des expérimentations de navettes gratuites ont été lancées ("Ma Citadine" et "l'hospitaline") afin d'améliorer la desserte du centre-ville d'Arras et de diminuer les problématiques de stationnement en cœur de ville ou au centre hospitalier. Néanmoins, si l'offre générale des bus a été améliorée, plusieurs lignes présentent encore un manque de fréquence et d'amplitude horaires.
Développer le réseau cyclable	Peu de voies cyclables ont été réalisées lors du nouveau plan de circulation du centre-ville. Par ailleurs les aménagements réalisés sont ponctuellement étroits et peu sécurisés. Même si des aménagements ont été actés, le réseau souffre d'un problème de cohérence et de continuité des aménagements.	Un plan vélo a été instauré en 2009 avec un programme annuel de réalisations. Ainsi on note le développement de quelques aménagements de voirie en faveur des cyclistes (contre-sens cyclables, sas...). Mais le réseau souffre toujours d'un problème de cohérence et de continuité des aménagements. Enfin, il est à noter que plusieurs espaces de stationnement vélos ont été créés (à proximité de la gare et du centre-ville d'Arras notamment).
Améliorer la place des piétons	Plusieurs trottoirs ont été élargis en centre-ville lors de la mise en place du nouveau plan de circulation. Cependant le secteur piétonnier de la Ville-Centre n'a pas été élargi et de nouvelles zones semi-piétonnes n'ont pas été développées.	Une zone semi-piétonne a été aménagée sur la place des Héros avec une diminution de l'espace dédié aux voitures (stationnement moins important et zone partagée). Par ailleurs, le piéton est désormais mieux pris en compte au sein de la Ville-Centre avec le passage en zone 30 de tout le centre-ville.
Organiser les circulations pour inciter à l'usage de la rocade	Les axes Dainville-Arras et Beaurains-Achicourt-Arras ont été réaménagés pour limiter le trafic de transit. Mais plusieurs barreaux routiers sont encore absents.	L'absence de barreau est limite la mise en place de cette action. Néanmoins, la situation pourra être partiellement améliorée avec la réalisation à court/moyen terme de la rocade sud (CG62) et fortement améliorée à plus long terme si le barreau est élargi.
Mettre en place une politique de stationnement pour favoriser les résidents et le stationnement de courte durée	Aucune action n'a été mise en place en faveur des résidents. Par ailleurs, dans l'hyper-centre, les places limitées à 1h40 sont passées à 2h.	Aucune action n'a été mise en place en faveur des résidents. Par ailleurs, 1 étude stationnement a été lancée par la Ville d'Arras mais peu d'actions ont été mises en place.
Reporter le trafic de transit sur les boulevards et garder une bonne accessibilité au centre-ville	Des aménagements ont été réalisés en centre-ville en lien avec le nouveau plan de circulation, sur les axes Doumer-Bérégovoy et Aubert-Gambetta. Par ailleurs, plusieurs zones 30 ont été aménagées par la Ville et la CUA. Pour les livraisons, plusieurs places dédiées ont été aménagées, notamment sur les axes commerçants. Cependant, peu d'éléments permettent d'évaluer cette politique.	En terme de circulation, peu d'aménagements ont été réalisés. Pour les livraisons, il existe toujours peu d'éléments pour permettre une évaluation de la politique livraison à l'échelle de la CUA.

	Action réalisée
	Action partiellement réalisée ou en cours d'étude/réalisation
	Action non réalisée

→ Ainsi, sur les 6 actions inscrites au PDU de 2000 pour répondre aux enjeux et objectifs de la zone urbaine dense, une seule a été entièrement réalisée, 4 ont été partiellement réalisées ou sont encore en cours d'étude/de réalisation et 1 n'a pas été réalisée.

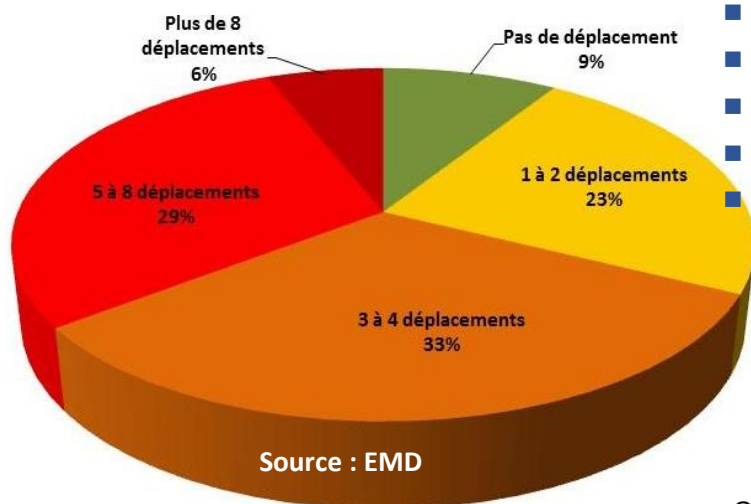
DIAGNOSTIC TERRITORIAL

La mobilité des arrageois

LES DEPLACEMENTS

Près de 4 déplacements par personne et par jour

Selon l'EDVM² qui pour rappel fut réalisée sur 39 communes (soit avant l'intégration des 7 nouvelles communes au 01/01/2017), au cours d'un jour moyen de semaine, la population âgée de 11 ans ou plus, résidant dans la CUA, effectue **338 860 déplacements**, ce qui représente **une moyenne de 3,95 déplacements par jour et par personne**. Derrière cette moyenne, il existe une grande variété de cas :



- 9% des personnes ne se déplacent pas ;
- 23% ne font que 1 à 2 déplacements/jour ;
- 33% de 3 à 4 déplacements/jour ;
- 29% de 5 à 8 déplacements/jour ;
- 6% des personnes font plus de 8 déplacements/jour.

L'Enquête Ménages Déplacements (EMD) est une enquête qui a été réalisée de janvier à février 2014 par la CUA sur les 39 communes, selon la méthodologie nationale des enquêtes ménages déplacements définie par le CEREMA et adaptées aux villes moyennes.

Elle a été élaborée sur la base d'enquêtes téléphoniques auprès de 1 875 ménages représentatifs de la population des 39 communes de la CUA, au sein desquels une ou deux personnes de 11 ans et plus ont été interrogées.

Au total, ce sont **2 220 habitants** qui ont été interrogés sur leurs déplacements réalisés la veille, ce qui donne ainsi une excellente photographie des pratiques et habitudes de déplacements des résidents du territoire.

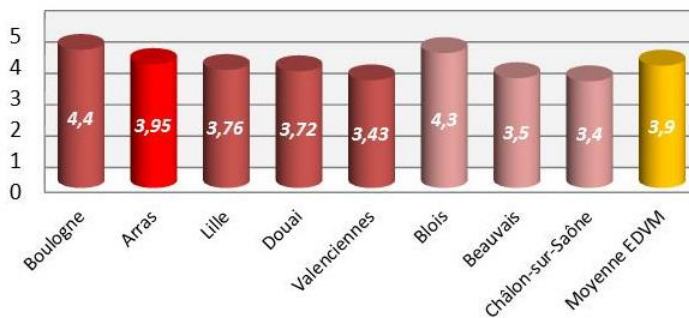
Le territoire de la CUA a été découpé en 13 secteurs pour faciliter la restitution des résultats. Ces secteurs ont été répartis de la façon suivante :

- 6 secteurs sur Arras et ses quartiers : Nord, Centre Nord, Ouest, Centre Ouest, Centre Est, Sud Est ;
- 7 secteurs périphériques : 3 secteurs Nord, 2 secteurs Sud Est et 2 secteurs Sud.

Ce nombre moyen de déplacements quotidiens est au-dessus de la moyenne des villes ayant réalisé une EDVM.

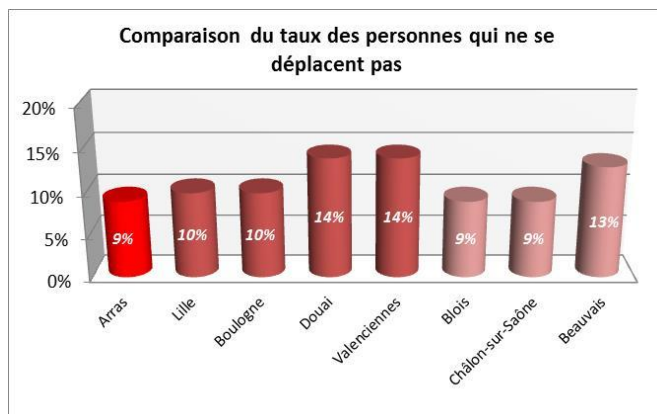
Il est intéressant de noter que dans un grand nombre de ces villes, la tendance est à un tassement des déplacements quotidiens aux alentours de 3,7 – 3,9.

Comparaison du nombre de déplacements par personne et par jour



² EDVM = Enquête Déplacements Ville Moyenne réalisée par la C.U.A. en 2014

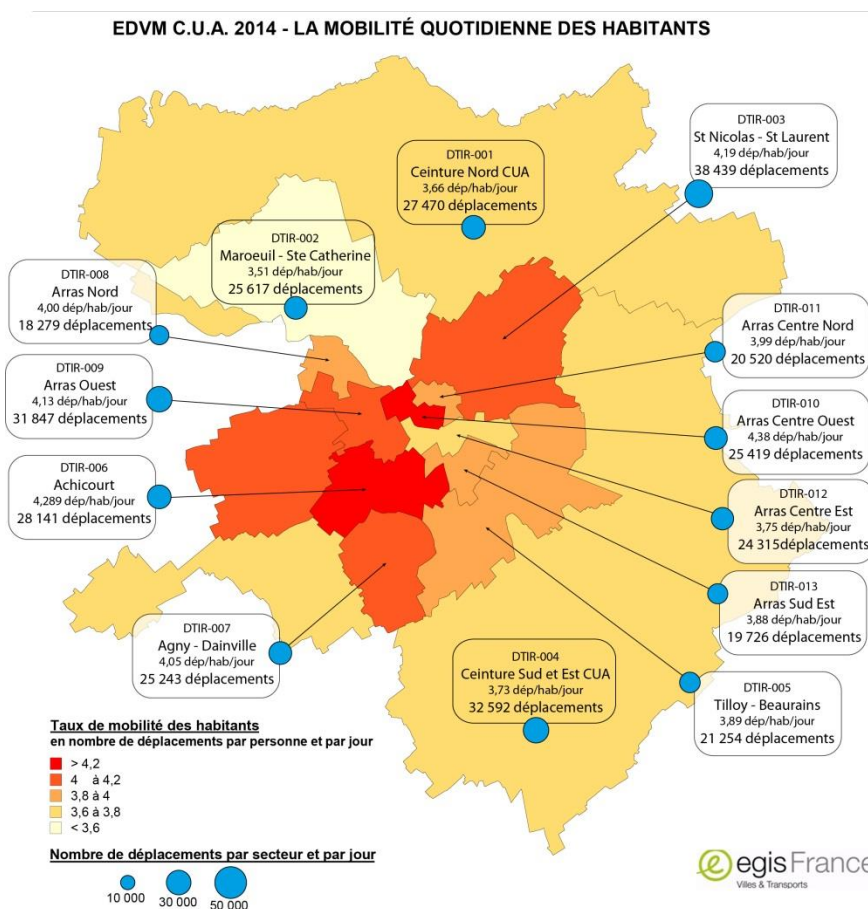
DIAGNOSTIC TERRITORIAL



Le pourcentage de personnes qui ne se déplacent pas (9%) est relativement faible dans la C.U.A. En effet, pour des agglomérations comme Valenciennes, Maubeuge, ou Douai, ce pourcentage atteint les 14%.

La mobilité n'est pas homogène sur le territoire de la C.U.A. Globalement, les habitants des secteurs urbains se déplacent plus quotidiennement que ceux des zones plus excentrées.

Au sein d'Arras intra-muros, ce sont les habitants du secteur « Arras Centre Ouest » qui se déplacent le plus alors que ceux du secteur « Arras Centre Est » connaissent une mobilité plus faible (3.75 déplacements) que le reste de leurs concitoyens. Ces différences s'expliquent, notamment par la présence de personnes qui se déplacent très peu, voire pas du tout, dans ces secteurs, comme les personnes âgées et les demandeurs d'emplois.



Cartographie sur la base de l'EMD 2014 réalisée sur 39 communes, soit avant intégration des 7 nouvelles communes au 01/01/2017"

DIAGNOSTIC TERRITORIAL

Une grande majorité de déplacements au sein de la Communauté Urbaine d'Arras

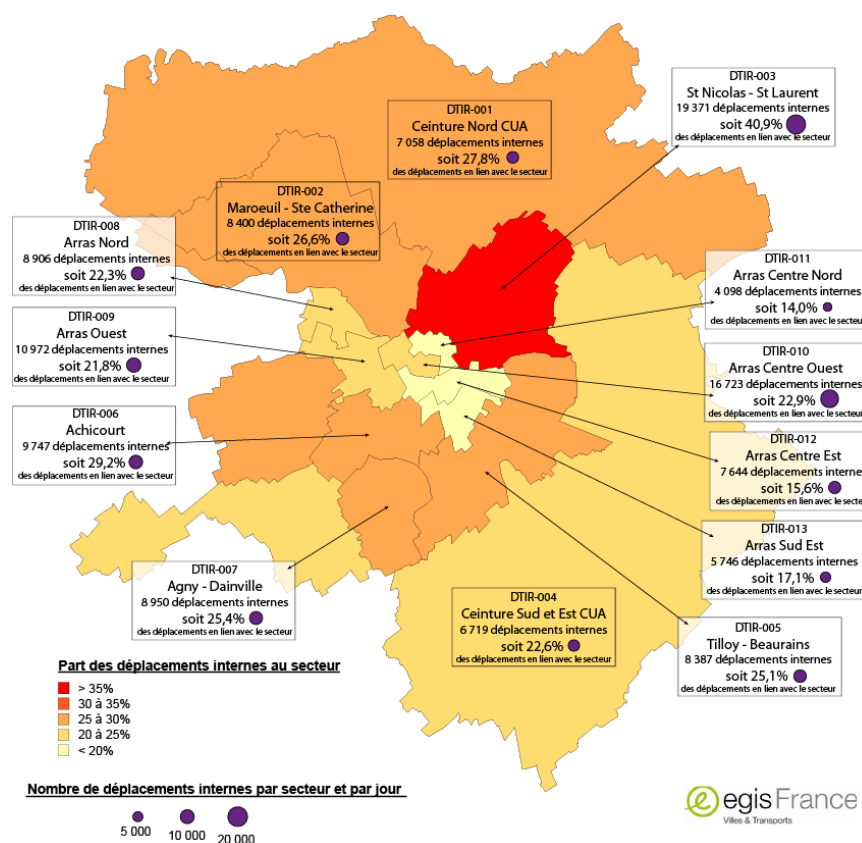
Comme le précise le tableau ci-dessous 83% des déplacements quotidiens des habitants de la Communauté Urbaine d'Arras s'effectuent au sein du territoire. Ce taux est très important et montre le caractère polarisateur de l'agglomération arrageoise.

Les grands échanges géographiques des déplacements		
	Nombre	%
Déplacements internes secteurs	122 720	34%
Déplacements intersecteurs au sein de la CUA	172 118	48%
Total interne CUA	294 838	83%
Echanges de/vers CUA	44 022	12%
Total en relation avec CUA	338 860	95%
Complètement externes	17 724	5%
Total général	356 584	100%

L'analyse par secteur montre de très grands contrastes au niveau des déplacements infrasectoriels. En effet, celui constitué de ST-Nicolas et de St-Laurent absorbent plus de 40% de ses déplacements, alors qu'à l'inverse les secteurs orientaux d'Arras ne gardent que 14 à 17% de leurs propres déplacements.

Concernant les déplacements vers l'extérieur, on constate un effet centripète important pour le secteur Nord (près de 30% de déplacements quotidiens), et dans une moindre mesure pour le secteur Est (17%), alors que pour les autres le pourcentage de déplacements hors Communauté Urbaine d'Arras ne dépasse jamais 9%.

EDVM C.U.A. 2014 - LA MOBILITÉ INTERNE AUX SECTEURS DE TIRAGE



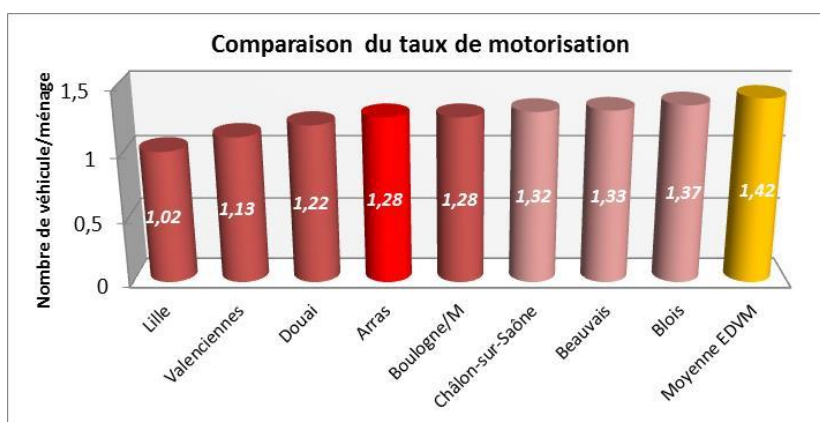
Cartographie sur la base de l'EMD 2014 réalisée sur 39 communes, soit avant intégration des 7 nouvelles communes au 01/01/2017

DIAGNOSTIC TERRITORIAL

Enfin l'EDVM montre clairement l'attractivité de la ville d'Arras puisque, à l'exception du secteur Nord, tous les secteurs hors Arras comptent 30% de déplacement en relation avec Arras. Ce taux monte à plus de 60% pour les secteurs arrageois.

Une motorisation modérée des ménages

La motorisation globale de la Communauté Urbaine d'Arras est relativement maîtrisée, à savoir 1,28 véhicules/ménage. Le tableau ci-dessous montre clairement que la Communauté Urbaine d'Arras se situe dans les collectivités où le taux de motorisation³ est largement inférieur à la moyenne des villes qui ont réalisée l'enquête Ménage « Ville Moyenne ».



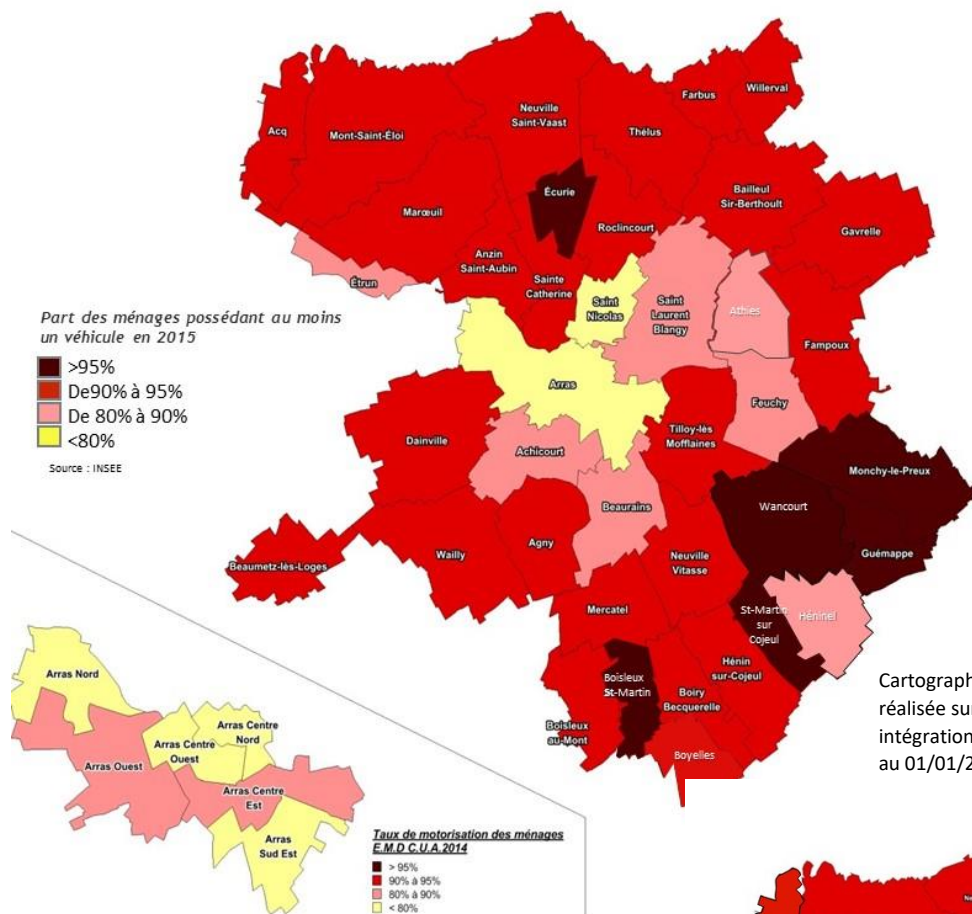
³ Taux de motorisation : au moins un véhicule disponible au sein du ménage

DIAGNOSTIC TERRITORIAL

Une motorisation
modérée des ménages
(suite)

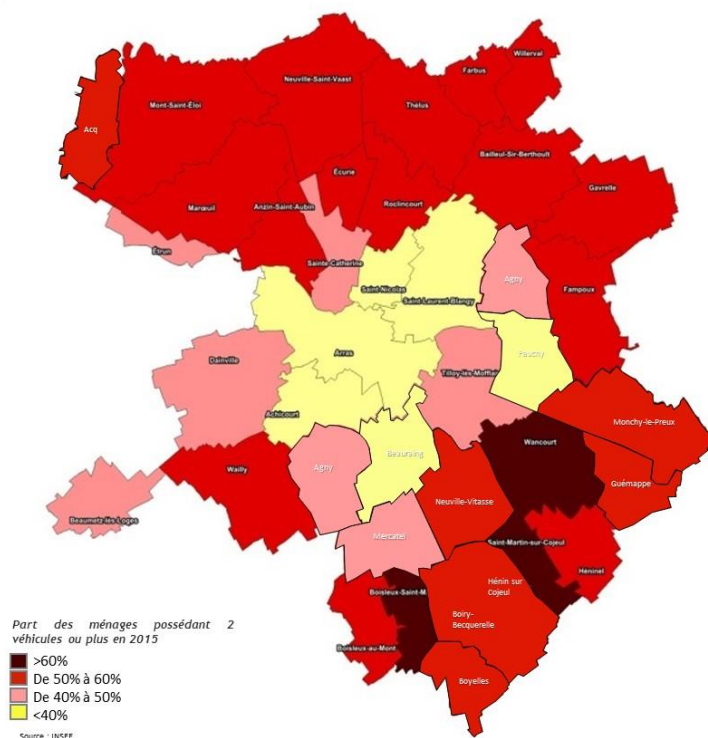
La motorisation des ménages peut également s'évaluer par le pourcentage de ménage ayant au moins 1 véhicule à disposition. Ce pourcentage renseigne notamment la part des ménages qui ne possède pas d'automobile et qui est dépendant des transports collectifs, sous toutes leurs formes, ou des modes doux pour effectuer un déplacement. La carte montre clairement que plus d'1/5 des ménages n'ont pas de véhicule sur Arras et St-Nicolas.

Pour Arras, ce taux ne devrait pas poser de problème pour les quartiers centraux, puisqu'ils ont à proximité l'ensemble des services et surtout d'une offre de transport conséquente pour l'ensemble des échelles, de la plus locale à la nationale. Cependant le secteur d'Arras Nord, plus éloignée du cœur de la commune, risque de « s'isoler » si on ne maintient pas une offre de transport collective adaptée.



Cartographie sur la base de l'EMD 2014 réalisée sur 39 communes, soit avant intégration des 7 nouvelles communes au 01/01/2017

Cartographie sur la base de l'EMD 2014 réalisée sur 39 communes, soit avant intégration des 7 nouvelles communes au 01/01/2017



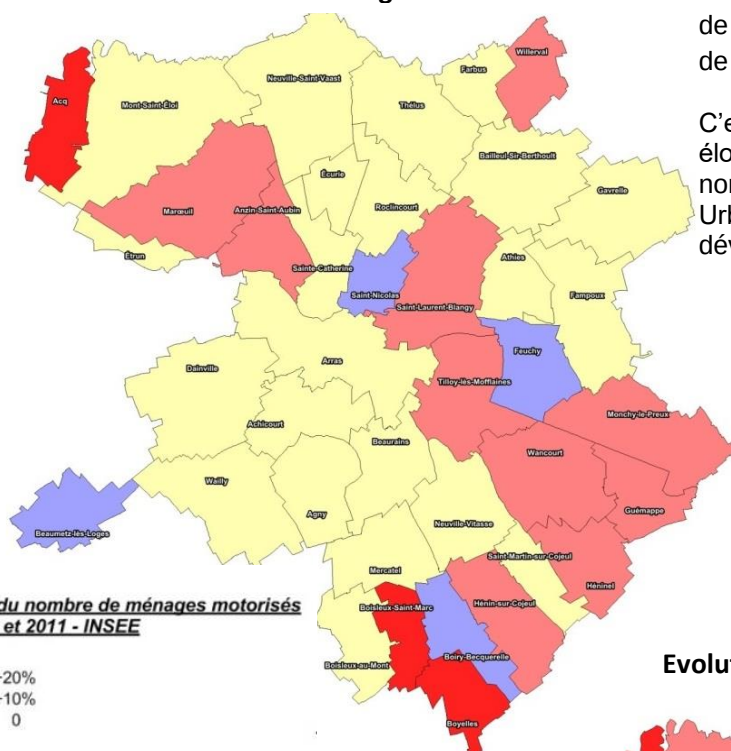
DIAGNOSTIC TERRITORIAL

Une motorisation
modérée des ménages
(suite)

*Une évolution
maîtrisée*

L'évolution du nombre de véhicules par ménage a peu évolué ces dernières années. La Communauté Urbaine d'Arras est passée d'un taux global de 76% de motorisation en 2006 à un taux de 80% en 2011. Le taux de multi motorisation a quant-à-lui progressé de 28% à 30%.

Evolution de la motorisation des ménages

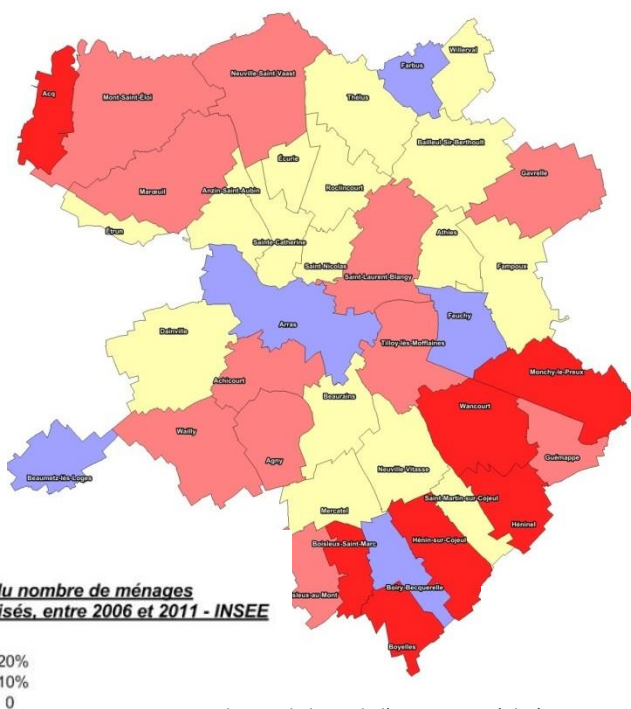


Pour Arras, la part des ménages ayant au moins 1 véhicule a néanmoins progressé de 1% depuis 2006. En revanche, le taux de multi motorisation y apparaît en recul.

C'est dans les communes les plus éloignées du cœur d'agglomération, au nord-ouest et au sud-est de la Communauté Urbaine d'Arras que la multi motorisation se développe le plus.

Cartographie sur la base de l'EMD 2014 réalisée sur 39 communes, soit avant intégration des 7 nouvelles communes au 01/01/2017

Evolution de la multi motorisation des ménages



Cartographie sur la base de l'EMD 2014 réalisée sur 39 communes, soit avant intégration des 7 nouvelles communes au 01/01/2017

DIAGNOSTIC TERRITORIAL

La modulation horaire des déplacements

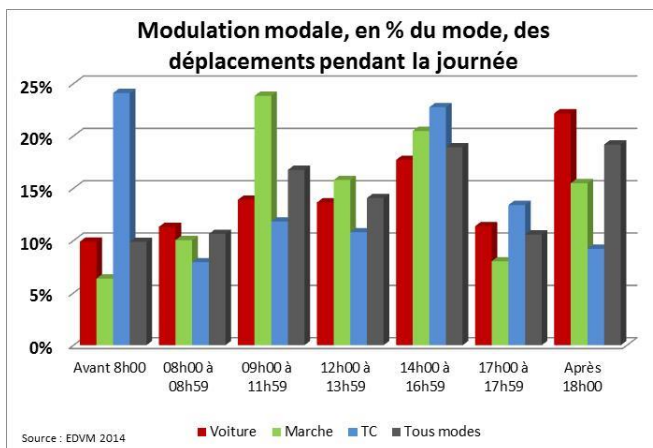
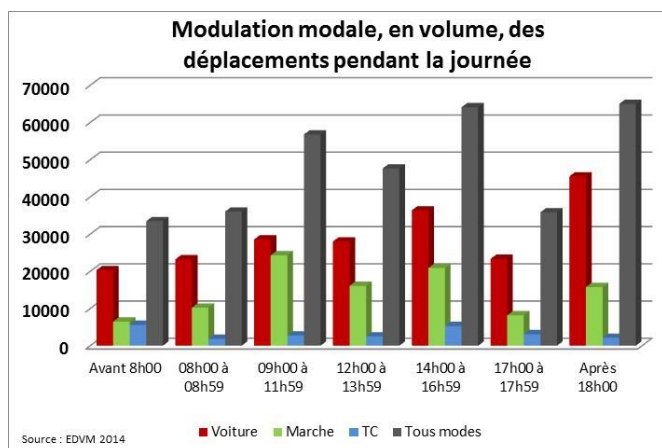
Selon l'EDVM, les deux périodes de pointe des déplacements restent classiquement les périodes entre 8h et 9h et entre 17h et 18h, avec 36 000 déplacements horaires tous modes. Ces mouvements pendulaires créent des problèmes de congestion parfois importants sur certaines pénétrantes urbaines (cf. partie 7.2).

Ensuite, et c'est à mettre en relation avec les motifs, les 3 heures de l'après-midi (14h-17h) concentrent plus de 60 000 déplacements, et celles de la matinée plus de 55 000 déplacements. Après 18h00, l'agglomération connaît encore des mouvements importants, mais ceux-ci se concentrent entre 18 et 21h.

En termes de modulation modale, les constats suivants peuvent être mis en évidence :

- L'utilisation des transports en commun se concentre sur les deux heures de pointe des scolaires, à savoir 7 - 8h et 16 -17h ;
- La marche se pratique essentiellement pendant les heures diurnes de la journée ;
- La voiture est présente pendant toute la journée.

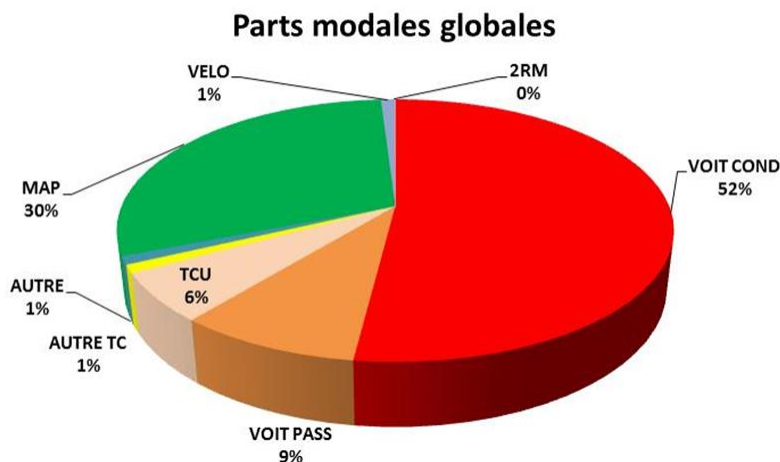
Ces répartitions suivent celles qui sont constatées dans les villes moyennes françaises.



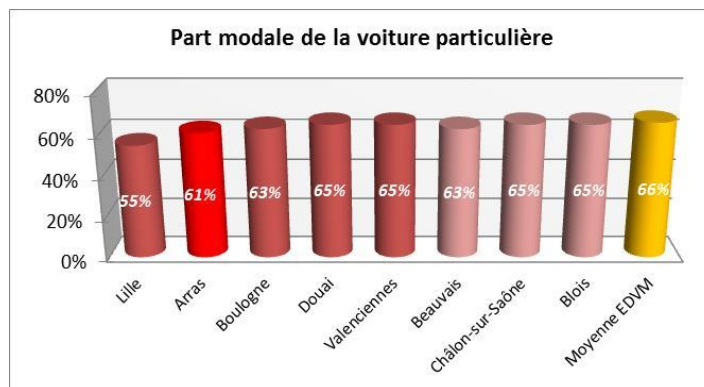
DIAGNOSTIC TERRITORIAL

Des déplacements qui utilisent majoritairement la voiture particulière

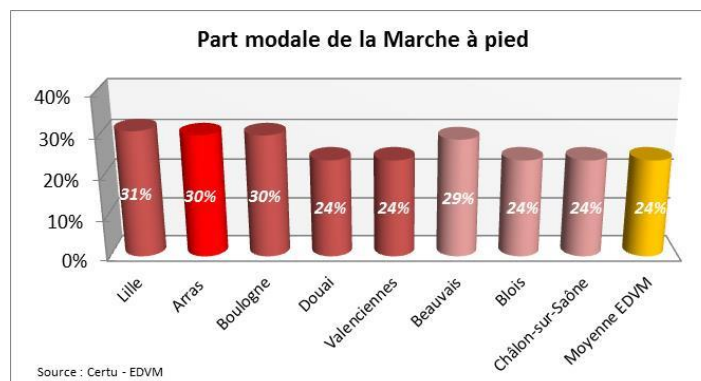
Le choix modal principal pour effectuer les déplacements pour les habitants de la Communauté Urbaine d'Arras reste, comme la majorité des agglomérations la voiture particulière, symbole de liberté et d'ascension sociale.



La voiture est de loin, le mode dominant et représente 61% des déplacements effectués chaque jour. Ce chiffre est cependant légèrement inférieur à la moyenne observée au niveau régional et national (65% en 2010). Les 205 402 déplacements quotidiens effectués par ce mode se partagent en 175 188 déplacements comme conducteur (52%) et en 30 214 déplacements comme passager (9%). **Le taux d'occupation** est relativement faible, puisqu'il s'élève à 1.17 personne par véhicule (développement du phénomène de l'« autosolisme »), contre 1.3 au niveau régional en 2010.



La marche à pied arrive en seconde position avec 30% de part modale et 101 918 déplacements quotidiens. Ce taux est important. Ce niveau est souvent présent dans les villes qui polarisent leur propre population.



DIAGNOSTIC TERRITORIAL

La modulation horaire des déplacements (suite)

Les transports en commun constituent le troisième mode de déplacement avec 7% de part modale et 23 243 déplacements, dont 80% sur le réseau de transport urbain et 20% sur d'autres réseaux de transports collectifs (essentiellement sur le réseau TER et le réseau de cars du Conseil Général).

En comparaison avec les villes de la Région, la Communauté Urbaine d'Arras est dans le peloton de tête, et c'est d'autant plus remarquable que le réseau ne possède pas de lignes structurantes lourdes comme le métro de Lille ou le tram de Valenciennes.

Le vélo (1%) et encore plus les deux roues motorisés (0%) occupent une place marginale dans les modes de déplacement des habitants de la Communauté Urbaine d'Arras. En comparaison, Lille développe une part de 2%, et les autres agglomérations régionales se situent autour de 1%.

En France, très peu d'agglomérations arrivent à développer des parts « vélo » au-delà des 2%, seules Nantes, Grenoble atteignent les 4 à 5 % et Strasbourg est la seule à dépasser les 8%, mais encore bien loin des 40% de Copenhague et les 55% d'Amsterdam.

De grands contrastes dans les parts modales des secteurs de la Communauté Urbaine d'Arras

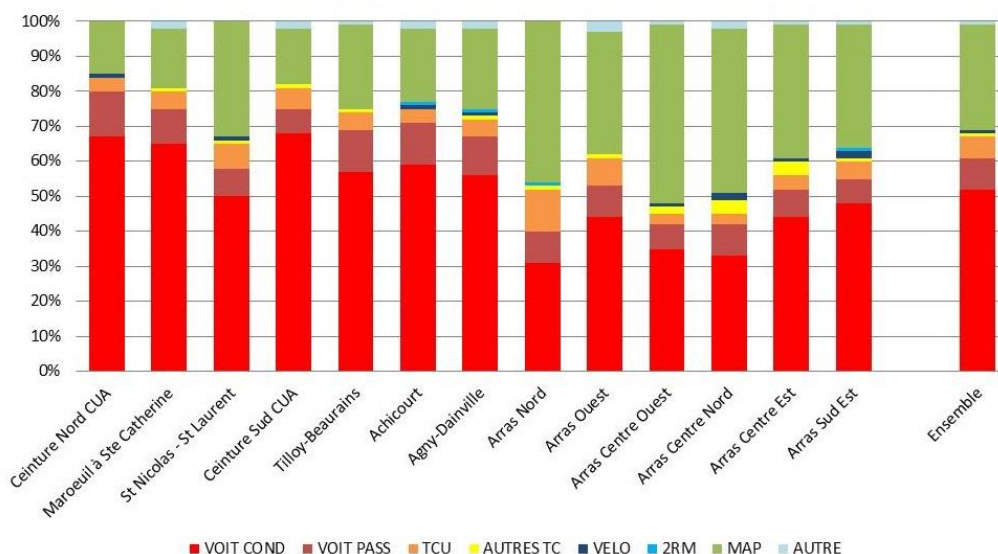
Comme le montre le graphique ci-dessous et la carte de la page suivante, l'hétérogénéité géographique de la mobilité s'accompagne également d'une **diversité dans les pratiques modales de déplacement**.

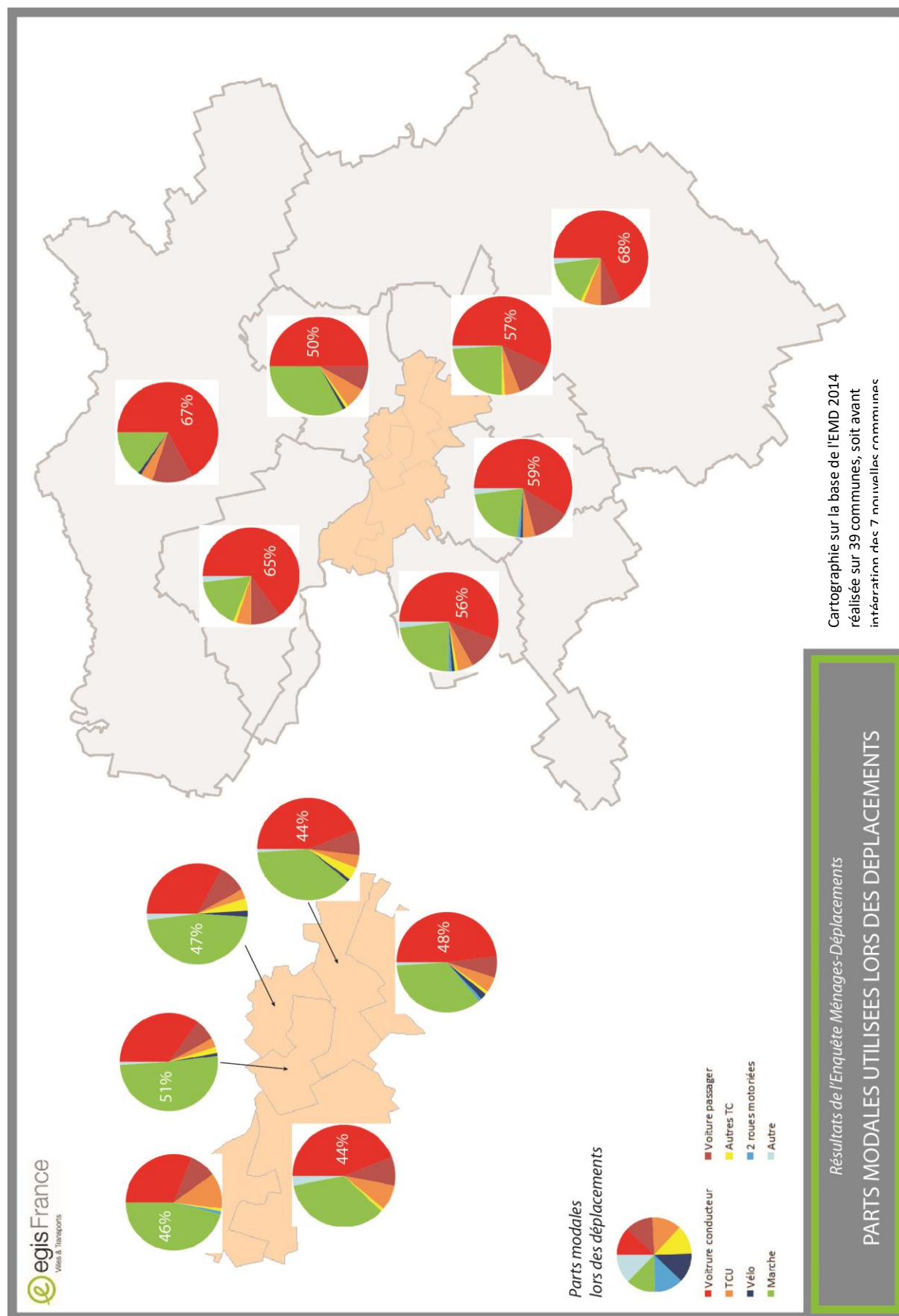
Les plus grands contrastes sont marqués par l'usage de la voiture particulière et la marche à pied, qui fonctionnent en « vases communicants ».

En effet, les territoires les plus ruraux font appel plus fortement à l'usage de la voiture (près de 70% pour les secteurs Nord et Sud), alors que les secteurs d'Arras sont dominés par la marche à pied.

Cette répartition des modes est à mettre en relation avec la longueur des déplacements (notamment les déplacements quotidiens) et le niveau de vie. En effet, la part de la voiture est plus importante pour les secteurs qui concentrent le moins d'emplois et d'équipements et qui développent donc le plus de déplacements vers l'extérieur et qui comptent le moins de déplacements internes.

Répartition modale des déplacements au sein de la CUA





DIAGNOSTIC TERRITORIAL

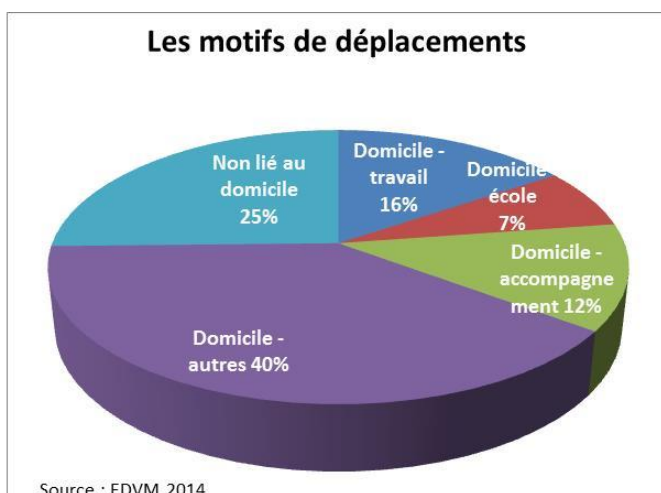
De grands contrastes dans les parts modales des secteurs de la Communauté Urbaine d'Arras (suite)

Plus finement, il est intéressant de noter quelques particularités :

- **Le secteur Arras Nord** développe une utilisation du transport collectif de plus de 10%. Ce taux est à mettre en relation avec les caractéristiques sociales du secteur : part de personnes actives à temps plein le plus faible, part de chômeurs le plus élevée, taux de motorisation le plus faible... ;
- **Deux secteurs centraux d'Arras (Centre Nord et Centre Est) utilisent le chemin de fer de façon plus intensive (3 à 4%). La proximité de la gare d'Arras est un élément déterminant à cette pratique ;**
- **Le secteur St-Laurent – St-Nicolas** se démarque des autres secteurs de la première couronne avec un taux de marche à pied de plus de 30% et d'utilisation des transports collectifs de 7%, ce qui diminue d'autant l'usage de la voiture particulière. Ces chiffres sont à mettre en relation avec un taux important de déplacements internes (41%).

Des motifs de moins en moins réguliers

La part des déplacements « réguliers » diminue depuis plusieurs années pour ne représenter que 20 à 30%.



Pour la Communauté Urbaine d'Arras, les motifs Domicile – Travail et Domicile – Ecole n'atteignent plus que 25% du total des déplacements, à l'inverse les déplacements aléatoires dépassent les 50%.

Ce phénomène est présent dans toutes les agglomérations et pose des problèmes de planification de transport.

Part modale selon le motif

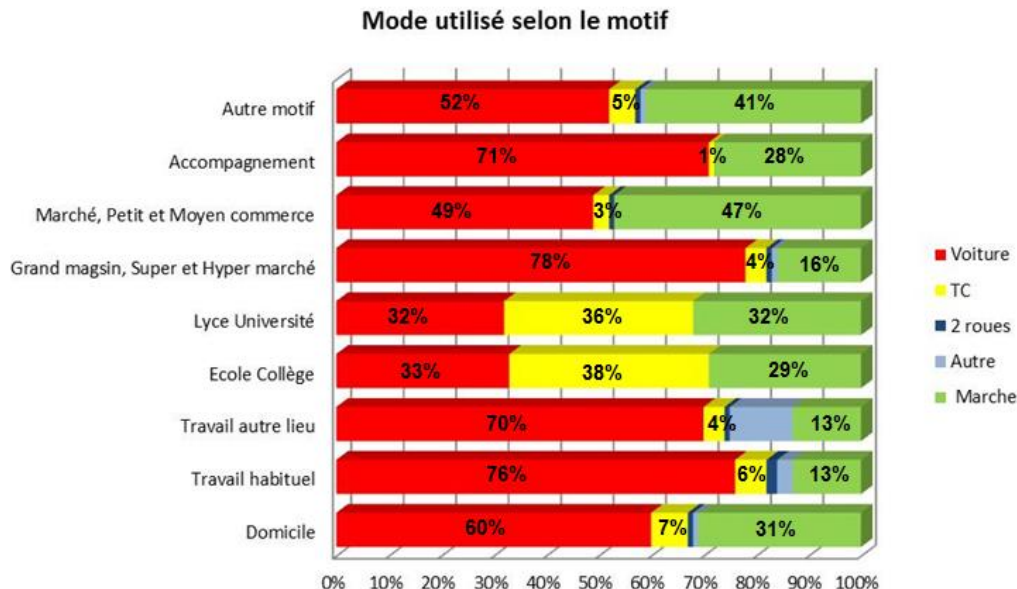
La part modale évolue en fonction des secteurs géographiques du territoire mais également en fonction des motifs de déplacements. Ainsi et comme le démontre le graphique ci-dessous :

- La part modale de la voiture est très forte sur les déplacements ayant pour motif le **travail** (76%, contre 73% à l'échelle nationale) et inversement celle des transports en commun beaucoup moins forte (5% pour les transports collectifs, dont 3% pour le réseau urbain). Avec 3% des déplacements, le vélo et les deux roues sont plus utilisés que pour les autres motifs de déplacements ;
- Les déplacements vers les lieux d'enseignement (collèges, lycées et post bac) se font majoritairement en transport en commun ou à pied ;
- Les déplacements **achats** s'effectuent en voiture et à pied, assez peu en transport en commun. La marche domine pour les commerces de proximité (plutôt localisés en centre-ville) et la voiture est ultra dominante pour les achats en grande surface (souvent situés en périphérie et peu sécurisés pour des déplacements piétons et vélos). Les déplacements à vélo sont marginaux ;

DIAGNOSTIC TERRITORIAL

Part modale selon le motif (suite)

- **L'accompagnement** s'effectue essentiellement en voiture (71%) et à pied (28%) ;
- Les déplacements **autre motif (achats, visite, loisirs, ...)** s'effectuent pour beaucoup en voiture (52%) et à pied (41%).



Part modale pour les déplacements domicile-travail par secteur géographique

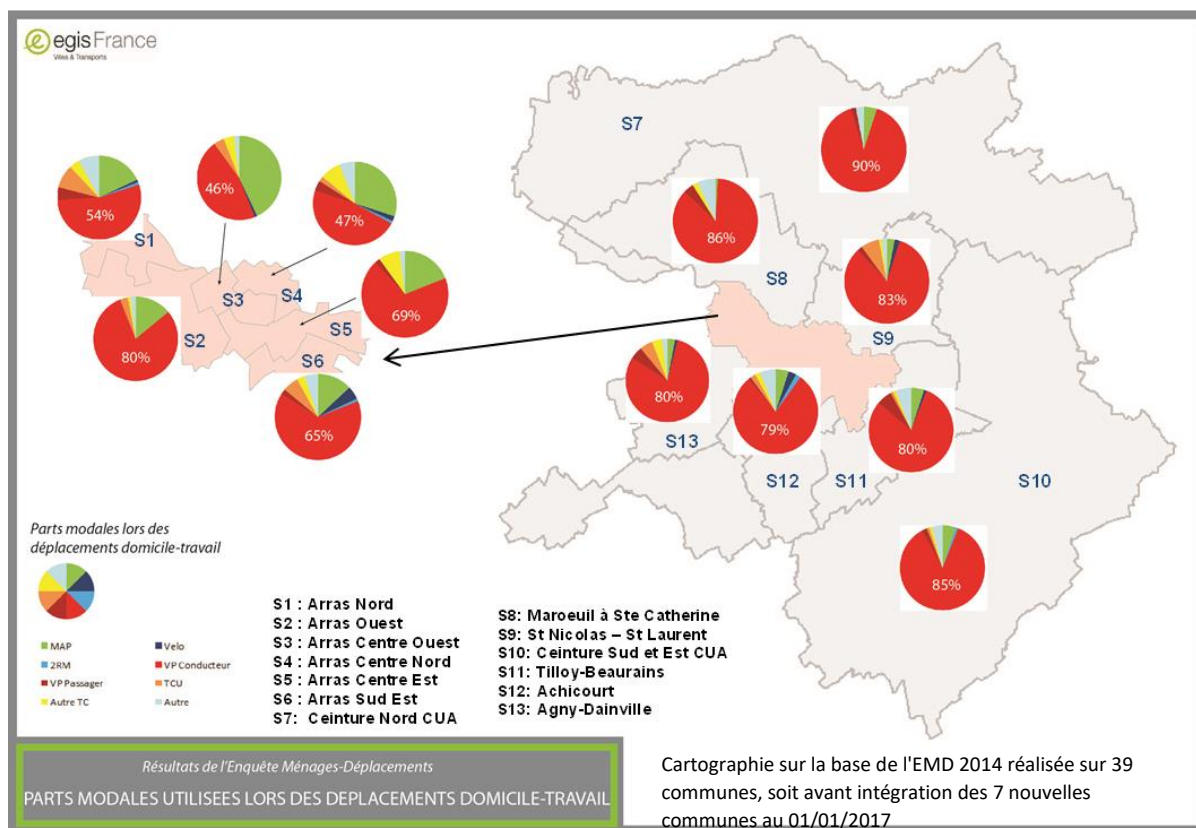
Globalement 75% des déplacements pour motif « domicile – travail » restent dans la Communauté Urbaine d'Arras, et donc seulement 25% sortent de la Communauté Urbaine d'Arras dont 14% à destination du Pas-de-Calais et 8% à destination du département du Nord.

Dans les déplacements domicile-travail, la voiture en tant que conducteur est le mode le plus utilisé, mais dans des proportions très différentes selon les secteurs géographiques.

Répartition géographique des déplacements Domicile - travail		
Interne Arras	10 895	20%
Interne CUA	41 558	75%
Vers le Pas de Calais	7 864	14%
Vers le Département du Nord	4 265	8%
Autres	1 761	3%

Alors que la voiture représente plus des trois-quarts des déplacements dans les communes périphériques, sa part modale est moins forte sur la ville centre, notamment sur les secteurs Arras Centre Ouest et Arras Centre Nord où la marche à pied est plus pratiquée.

DIAGNOSTIC TERRITORIAL



Des temps moyens de déplacements modérés

Le tableau ci-dessous renseigne les temps moyens de déplacement pour les 3 modes principaux, suivant les différents secteurs.

On constate que les temps de marche sont quasiment les mêmes que ceux réalisés à l'aide de la voiture, variant entre 13 à 20 minutes. Cependant, pour les usagers des transports collectifs le temps moyen est quasiment le double, voire plus.

Temps moyen des déplacements "Domicile - travail"			
	Marche à pied	Voiture	TCU
Ceinture Nord CUA	3,4	22,9	0,0
Maroeuil à Ste Catherine	0,0	19,4	0,0
Saint Nicolas-Saint Laurent	16,0	13,9	25,4
Ceinture Sud et Est CUA	3,8	21,0	40,0
Tilloy-Beaurains	12,2	18,8	35,0
Achicourt	11,4	14,2	46,0
Agny-Dainville	15,5	17,1	40,1
Arras Nord	17,9	13,6	28,0
Arras Ouest	16,2	14,9	67,4
Arras Centre Ouest	16,3	17,8	29,2
Arras Centre Nord	12,0	17,7	28,6
Arras Centre Est	10,7	16,0	43,4
Arras Sud Est	12,6	21,3	39,2

source : EDVM 2014

DIAGNOSTIC TERRITORIAL

Près de 80% des personnes se déplacent le week-end

La population de la Communauté Urbaine d'Arras profite du week-end pour effectuer des déplacements. Plus de 80% de la population se déplacent au moins un des deux jours du week-end

Nombre de personnes sorties lors du Week-end				
	Sorti le WE		Pour des motifs de travail ou d'études	
Uniquement le samedi	21 100	25%	4 834	23%
Uniquement le dimanche	6 411	7%	541	8%
Les deux	39 948	47%	2 866	7%
Pas du tout	18 306	21%		
Total	85 765		8 241	10%

Une des activités principales de ces déplacements (43%) du week-end sont ceux effectués pour des motifs d'achats.

La grande majorité se déroule le samedi.

Globalement, les arrageois préfèrent fréquenter les centres commerciaux (76%) que les centres villes (57%)...à noter que 20% effectuent des achats dans les deux lieux commerciaux.

Globalement la fréquentation du centre-ville d'Arras est fonction de la distance du lieu d'habitation.

Lieu d'achats lors du week-end par les résidents de la CUA												
Zone de résidence	Achats lors du Week-end					Lieu d'achat le Week-end						
	Samedi	Dimanche	samedi et dimanche	Total	%	Centre commercial CUA	Centre commercial hors CUA	Centre ville Arras	Centre ville CUA, hors Arras	Centre ville hors CUA	Autre	
Ceinture Nord CUA	2339	159	338	2836	38%	1414	50%	424	13%	372	13%	255
Maroeuil Ste Catherine	2847	29	458	3334	46%	2241	67%	362	11%	734	22%	166
St Nicolas - St-Laurent	3592	170	323	4085	45%	2329	57%	902	22%	1183	29%	151
Ceinture Sud et Est CUA	3178	307	430	3915	45%	2868	73%	393	10%	748	19%	0
Tilloy - Beaurains	1591	130	284	2005	37%	1320	66%	273	14%	641	32%	113
Achicourt	2150	155	198	2503	38%	1471	59%	208	8%	516	21%	119
Aigny - Dainville	2812	132	191	3135	50%	1756	56%	188	6%	893	28%	139
Arras Nord	1079	404	244	1727	38%	1014	59%	50	3%	605	35%	50
Arras Ouest	2465	129	539	3133	41%	1856	59%	352	11%	885	28%	24
Arras Centre-Ouest	2406	82	238	2726	47%	1076	39%	267	10%	1326	49%	77
Arras Centre Nord	2067	108	173	2348	46%	943	40%	227	10%	1012	43%	95
Arras Centre Est	2781	75	235	3091	48%	1664	54%	118	4%	1490	48%	23
Arras Sud Est	1497	98	310	1905	37%	1061	56%	232	12%	689	36%	101
Total	30804	1978	3961	36743	43%	21013	57%	3996	19%	11094	30%	1313

Les 30% de personnes qui ont effectué un déplacement pour achats dans le centre d'Arras, utilisent pour près de 60% une place de parking payante.

Lieu de stationnement au centre d'Arras			
Lieu	gratuit	payant	total
En voirie	9 495	18 337	27 832
En parking aménagé	12 686	15 269	27 955
Autre (garage privatif, parking travail,...)	3 514	1 222	4 736
Total	25 695	34 828	60 523

DIAGNOSTIC TERRITORIAL

Le parc de véhicules des résidents de la CUA

D'après l'EDVM, la population de la CUA dispose d'un peu plus de 48 000 véhicules dont la moyenne d'âge est de 7,6 ans, soit un peu plus jeune que la moyenne nationale qui est de 8,3 ans.

La majorité du parc est composé de véhicules « Diesel ». Il est à noter les 5% qui fonctionnent au gaz et la « percée » des véhicules hybrides

Répartition des véhicules par type d'énergie utilisée des résidents de la CUA		
Type	Nombre	%
Sans plomb	13 489	28%
Super	1 150	2%
Diesel	30 916	64%
gaz	2 166	5%
Electrique	0	0%
hybride	248	1%
autre	99	0%
total	48 068	100%
Pas répondu	9 238	16%
Total voiture	57 306	

Source EDVM 2014

Année de la première mise en circulation des véhicules des résidents de la CUA		
Année	Nombre	%
avant 1990	345	1%
de 1990 à 1994	930	2%
de 1994 à 1998	2208	5%
de 1998 à 2002	5437	13%
de 2002 à 2006	8685	20%
de 2006 à 2010	11416	27%
2010 à 2012	6140	14%
2012 et après	7800	18%
total	42961	100%
Ne connaît pas	5107	11%
Total	48068	

Source EDVM 2014

¾ des véhicules ont une puissance fiscale inférieure à 8 CV

Répartition de la puissance fiscale des véhicules des résidents de la CUA		
Puissance fiscale	Nombre	%
moins de 4 CV	332	1%
de 4 à 6 CV	19321	40%
de 6 à 8 CV	17056	35%
de 8 à 10 CV	2658	6%
de 10 à 12 CV	1291	3%
12 CV et plus	867	2%
Ne connaît pas	6543	14%
total	48068	100%

Source EDVM 2014

Le budget transport des ménages

Selon l'INSEE, la part du transport dans les budgets des ménages est de 17,2%. Celui-ci est en augmentation puisqu'en 2006 il représentait 15,7%. Ces valeurs sont des moyennes nationales, elles n'existent pas à l'échelle de la Communauté Urbaine d'Arras.

Pourcentage des dépenses selon le type de ménage en 2011						
	Personne seule	Famille monoparentale	Couple sans enfant	Couple avec enfant(s)	Autre type de ménage	Ensemble
Produits alimentaires et boissons non alcoolisées	14,0	16,0	17,6	16,5	19,0	16,3
Boissons alcoolisées et tabac	3,2	3,5	3,1	2,6	3,0	3,0
Articles d'habillement et chaussures	4,6	5,6	4,1	5,8	5,1	5,0
Logement, eau, gaz, électricité et autres combustibles	22,8	18,8	14,2	11,8	16,2	15,6
Meubles, articles de ménage et entretien courant de la maison	5,6	4,5	6,8	5,6	5,3	5,9
Santé	1,8	1,8	1,9	1,7	2,0	1,8
Transports	14,2	14,5	18,3	18,8	16,8	17,2
Communications	3,6	4,1	2,9	3,1	3,9	3,3
Loisirs et culture	9,4	9,4	9,9	9,5	8,3	9,6
Enseignement	0,3	1,3	0,3	1,0	1,5	0,7
Restauration et hôtels	6,4	7,6	5,8	8,5	6,3	7,1
Biens et services divers (1)	14,0	12,9	15,0	15,0	12,6	14,6
Dépense totale	100	100	100	100	100	100

Source : Insee, enquête budget de famille 2011.

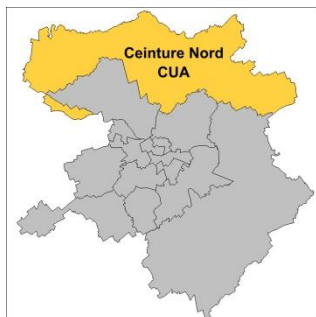
DIAGNOSTIC TERRITORIAL

LES PROFILS DE MOBILITE

Déterminisme géographique marqué

A partir de caractéristiques sociales, économiques et de mobilité, il est possible de dresser des profils contrastés en fonction des différents territoires.

La ceinture Nord



Ce territoire est composé de 11 petites communes (max 1500 hab.) au caractère rural marqué.

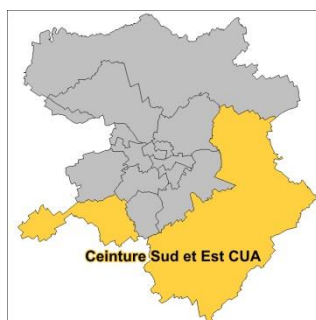
Globalement, la population effectue 3.66 déplacements/personne/jour, soit nettement moins que la moyenne de la Communauté Urbaine d'Arras. Pourtant, la part des personnes qui ne se déplacent pas est faible (8%) et le taux des actifs à temps plein élevé (39%). La seule explication serait un taux de retraité marqué (20%).

L'éclatement des zones urbanisées et le manque de polarité du secteur induisent des déplacements conséquents externes (72%), et particulièrement hors de la Communauté Urbaine d'Arras (29%). Le rôle polarisateur de la ville d'Arras est nettement moins marqué que pour les autres secteurs, 23% des déplacements sont en relation avec Arras (43% pour Dainville) et seulement 13% des déplacements pour motif « Achat » se font dans la ville centre, pour 63% dans un centre commercial. La proximité géographique du bassin minier et d'un réseau routier majeur explique la faible polarisation à Arras.

Dès lors, le mode utilisé est en très grande majorité la voiture (80%), d'autant plus que le taux de motorisation est élevé (1,69 véhicule/ménage - moyenne Communauté Urbaine d'Arras 1,28) et par conséquent la marche à pied est faible (15%). Malgré la présence de deux points d'arrêt ferroviaire, l'usage du chemin de fer est quasi inexistant.

La mobilité de ce territoire est donc **fortement dépendante de la voiture particulière** et sa situation géographique lui confère également un rôle de suture avec le Bassin Minier et l'agglomération lilloise.

La ceinture Sud-est



Ce territoire de 17 communes possède des caractéristiques rurales : faible densité, noyaux urbanisés de petites tailles, pas de centralité, ...

Le nombre de déplacements/personne/jour (3.72) est inférieur à la moyenne de la Communauté Urbaine d'Arras. La part de déplacements hors Communauté Urbaine d'Arras atteint 17% et seulement 22% des déplacements restent au sein du territoire. Mais contrairement à la Couronne Nord, Arras garde un rôle attractif puisqu'elle polarise 30 % des déplacements quotidiens. L'absence de pôle majeur au sud du territoire de la Communauté Urbaine d'Arras explique la forte polarisation d'Arras pour ce secteur.

Sans surprise, la mobilité se tourne essentiellement vers la voiture. Mais il faut noter une petite différence également avec la couronne nord. En effet le taux de passager est nettement moins important (6%, contre 13%).

Dès lors, la marche à pied (16%) et le vélo (<1%) chutent fortement. Cependant les transports collectifs arrivent à développer un taux au-dessus de la moyenne (6%).

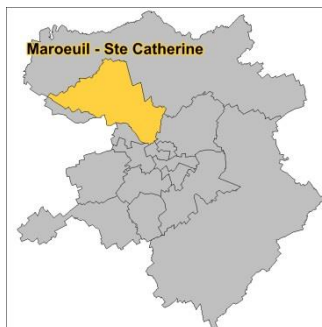
Les habitudes d'achats du week-end se déroulent en grande majorité dans un centre commercial de la Communauté Urbaine d'Arras et le centre d'Arras n'attire que 19% des déplacements.

Ce territoire est donc marqué par des effets centrifuges d'éloignement par rapport à Arras, qui tend à développer des habitudes de mobilité tournées vers la voiture.

DIAGNOSTIC TERRITORIAL

Déterminisme géographique marqué (suite)

Le secteur Anzin - Maroeuil – Sainte-Catherine



Ce territoire, composé de 3 communes, est déjà nettement plus urbanisé que le précédent. Ste-Catherine et Anzin-St-Aubin font partie de la continuité urbaine d'Arras.

Dès lors le rôle polarisateur d'Arras est plus marqué, 34% des déplacements quotidiens sont en relation avec la ville centre et 22% des achats du week-end s'y déroulent.

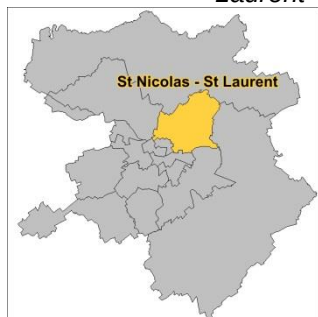
Cependant, ce secteur possède le nombre de déplacements/personne/jour le plus faible (3,51),

Près d'un tiers des déplacements s'effectue au sein du secteur et 16% vers l'extérieur du territoire de la Communauté Urbaine d'Arras. Même si ce taux est faible, il est néanmoins le 3^{ème} plus important de la Communauté Urbaine d'Arras.

Malgré son rapprochement du centre de l'agglomération, le taux de motorisation reste élevé, et par conséquent l'usage de la voiture atteint encore 75% de part modale. Malgré la densification du réseau Artis, la part modale des transports collectifs urbains ne dépasse pas les 5%. Enfin il faut relever que 1% des déplacements emprunte le chemin de fer (effet de la halte de Maroeuil ?).

En conclusion même si ce secteur se rapproche d'Arras, la voiture reste incontournable et les modes doux restent très peu utilisés.

Saint-Nicolas et Saint-Laurent



Ce secteur est complètement différent de deux premiers. La population se déplace beaucoup (4.19 déplacements/personne/jour) et reste essentiellement dans le secteur (41% de déplacements internes et seulement 6% hors Communauté Urbaine d'Arras). Ces deux indicateurs montrent clairement une polarité propre pour sa population, mais n'empêche pas des échanges importants avec Arras (35% des déplacements quotidiens).

Par conséquent, même si elle reste majoritaire, la part modale de la voiture ne dépasse pas les 57% (taux le plus faible hors Arras), celle de la marche monte à 33% et celle des transports collectifs urbain à 7%.

Il est à noter une « évasion commerciale » lors du week-end, puisque 22% des déplacements pour achats ont pour destination un centre commercial hors Communauté Urbaine d'Arras.

Tilloy - Beaurains



Ce secteur fait partie de la continuité urbaine d'Arras, en particulier pour Beaurains, dans une moindre mesure pour Tilloy-lès-Mofflaines.

Il se démarque par une présence forte du nombre d'actifs travaillant à temps plein (42%) mais aussi d'étudiants (7%), du fait de la présence de l'université.

Un quart des déplacements reste au sein du territoire, 32% sont polarisés par Arras et 15% par Achicourt...et seulement 9% sortent de la Communauté Urbaine d'Arras.

La voiture reste dominante (68%), mais avec une part forte de passagers (11%). La continuité urbaine se traduit par une part de marche à pied relativement importante (24%). Cependant, tant les transports urbains (5%) que le vélo (<1%) sont peu utilisés pour ce territoire proche du centre d'Arras.

En termes d'achats, le centre d'Arras concentre 32% des déplacements de ce motif et les centres commerciaux de la Communauté Urbaine d'Arras 66% du total.

DIAGNOSTIC TERRITORIAL

Déterminisme géographique marqué (suite)

Achicourt



Ce secteur se rapproche de celui de Saint-Nicolas et Saint-Laurent. En effet, la population se déplace beaucoup (4.23 déplacements/personne/jour), avec près de 30% qui restent au sein d'Achicourt et 33% qui se déplacent vers Arras. Le taux de motorisation (1.34 véhicule/ménage) reste supérieur à la moyenne (1.28).

Néanmoins, la voiture reste très fortement utilisée (70% de part modale) et la marche à pied (21%) et les transports publics urbains (4%) restent faibles pour une commune de première couronne.

Seuls 21% des déplacements pour achats se dirigent vers le centre d'Arras et 59% fréquentent un centre commercial de la Communauté Urbaine d'Arras.

Agné - Dainville



Ce territoire est un peu particulier. En effet, sa population se déplace beaucoup (4,04 déplacements/personne/jour), mais comporte la part la plus importante de retraité (26%) et la moins importante d'étudiants (1%).

Ces déplacements sont fortement polarisés par Arras (43%) et seulement 25% restent au sein du secteur.

Sans surprise la voiture reste largement dominante (67%) et la marche ne dépasse pas les 25%. L'usage des transports en commun urbains est dans la moyenne de la Communauté Urbaine d'Arras.

Arras Nord



La mobilité de ce premier secteur de la ville d'Arras est marquée par ses caractéristiques socio-économiques. En effet, on y retrouve le plus grand nombre d'actifs non occupés (17%) et le plus petit taux d'actifs occupés à temps plein (16%)...mais aussi de retraités (13%).

Les déplacements restent dans Arras (64%), mais un tiers de ceux-ci restent dans le secteur nord. Le secteur compte le deuxième plus grand taux de personnes qui ne se déplacent pas (12%) et le taux le plus faible de déplacements hors Communauté Urbaine d'Arras (5%)

Dès lors, ces caractéristiques sociales expliquent le taux de motorisation très faible (0,765 véhicule/ménage), et par corollaire la faible utilisation de la voiture particulière (40%, dont seulement 31% de conducteur).

Par conséquent, la mobilité s'effectue fortement via la marche à pied (46%), taux remarquable pour un quartier quelque peu excentré du centre-ville et en transport collectif (12%, le taux le plus important de la Communauté Urbaine d'Arras !).

Cependant, le taux de motorisation très bas et une situation géographique quelque peu excentré du centre-ville laisserait penser que le vélo serait plus fortement utilisé que dans les autres secteurs. Or pas du tout puisque la part modale de ce mode est inférieure à 1%.

En termes d'achats du week-end, le centre commercial reste la destination préférée (60%), mais les déplacements vers le centre d'Arras représentent néanmoins 35% du total.

Ce territoire sera un des enjeux importants pour maintenir des conditions d'accessibilité aux différents pôles de l'agglomération afin d'éviter un enclavement plus prononcé.

DIAGNOSTIC TERRITORIAL

Déterminisme
géographique marqué
(suite)

Arras Ouest



Ce quartier d'Arras est moins marqué que le précédent, mais reste néanmoins sensibles en termes de mobilité.

En effet 9% des personnes sont des actifs inoccupés et seulement 32% sont actifs à temps plein. 11% des personnes ne se déplacent quasiment plus.

Cependant le taux de motorisation dépasse le 1.1 véhicule/ménage et forcément l'utilisation de la voiture se situe au-delà de 50%.

L'utilisation des transports publics (8%) est au-dessus de la moyenne, mais relativement faible pour un quartier « sensible », possédant une bonne offre de desserte.

La part de la marche à pied est de 35% et le vélo inexistant (<1%).

Seulement 28% des déplacements pour motifs d'achats se dirigent vers le centre-ville d'Arras.

Arras centre-ouest



Ce quartier du centre-ville se distingue par sa part très élevée d'actifs « à plein temps » et d'étudiants et le très faible taux de retraités (8%).

64% des déplacements restent dans Arras, dont 23% dans le secteur...et seul 6% sortent de la Communauté Urbaine d'Arras.

Le taux de motorisation est inférieur à 1 véhicule/ménage...dès lors, la part de la voiture n'est plus que de 41% et la marche atteint 51%. Plus d'un déplacement sur deux se fait à pied !

Cependant, le transport urbain n'est pas très attractif pour ces déplacements de courte distance (3%) et plus étonnamment les vélos non plus.

Le train devient quelque peu attractif puisqu'il concerne 2% des déplacements.

50% des achats du week-end sont réalisés dans le centre d'Arras, et l'évasion commerciale hors Communauté Urbaine d'Arras est inférieur à 10%.

Arras Centre-Nord



Ce quartier du centre-ville se distingue par sa part élevée d'actifs « à plein temps » (37%) mais aussi d'actifs non occupés (10%). Les taux de retraités (15%) et d'étudiant (4%) sont faibles.

72% des déplacements restent dans Arras, mais seulement 14% au sein du secteur...et 8% sortent de la Communauté Urbaine d'Arras.

Le taux de motorisation est inférieur à 1 véhicule/ménage...dès lors, la part de la voiture n'est plus que de 41% et la marche atteint 47% !

Le transport urbain n'est pas très attractif pour ces déplacements de courte distance (3%), cependant le vélo atteint les 2% de part modale et le train les 4%, taux le plus élevé de la Communauté Urbaine d'Arras. La proximité de la gare n'est pas étrangère à ce taux.

Comme pour le secteur précédent, la majorité des achats du week-end se réalise au centre d'Arras et l'évasion commerciale reste faible (<10%).

DIAGNOSTIC TERRITORIAL

Déterminisme
géographique marqué
(suite)

Arras Centre Est



La grande particularité de ce secteur est la part plus élevée d'étudiants, du fait de la proximité de l'université (8%). La mobilité individuelle se situe en-deçà des 3,8 déplacements/personne/jour.

66% des déplacements restent dans Arras, mais seulement 15% restent au sein du secteur.

Le taux de motorisation est relativement élevé pour un quartier de centre-ville (1.15 véhicule/ménage) et donc inévitablement l'usage de la voiture se situe au-delà de 50% de part modale au détriment de la marche à pied (38%).

50% des achats du week-end sont réalisés dans le centre d'Arras.

Arras Sud-Est



Ce dernier quartier du centre-ville s'apparente au précédent, avec une tendance plus marquée pour l'utilisation de la voiture (55%), du vélo (2%) et des TCU (5%).

Le nombre de déplacements hors Communauté Urbaine d'Arras est très faible, moins de 5% mais surtout le nombre de personnes qui ne se déplacent pas atteint 16%.

En outre, seul 36% fréquentent le centre-ville d'Arras pour les achats du week-end, taux faible pour un quartier d'Arras.

DIAGNOSTIC TERRITORIAL

Synthèse des contraintes et potentialités

L'analyse de la mobilité des résidents de la Communauté Urbaine d'Arras a fait ressortir des opportunités sur lesquelles il faudra s'appuyer pour une intensification de la mobilité durable, mais aussi quelques points de vigilance :

Des points forts

- Une part modale voiture « modérée », qui montre que les différentes collectivités ont déjà entamé leur mutation vers une mobilité moins basée sur le tout à la voiture ;
- En corollaire, la marche à pied est très fortement utilisée, en particulier pour les secteurs centraux de la Communauté Urbaine d'Arras ;
- Le transport collectif a une bonne part de marché, en particulier sur les secteurs ouest de la ville d'Arras ;
- Une faible part de déplacements vers l'extérieur, ce qui limite le temps et l'ampleur du déplacement...il existe donc de réelles opportunités pour renforcer la proximité dans la mobilité et donc de favoriser les modes actifs ;
- Une évasion commerciale relativement faible.

Des points de vigilance

- Une part des déplacements « planifiables » qui ne cesse de diminuer
- Des actifs qui restent accrochés à leur véhicule individuel ;
- La part du vélo reste très faible ;
- Un budget transport qui ne cesse d'augmenter et d'occuper une part plus importante dans le budget des ménages ;
- Une fréquentation du centre d'Arras qui est dépendante de la distance du lieu de résidence ;
- Maintenir une offre de transport attractive pour les secteurs ouest de la ville d'Arras, secteurs plus fragiles.

DIAGNOSTIC TERRITORIAL

Les pôles générateurs de trafic

Une concentration des pôles générateurs de déplacements

La Communauté Urbaine d'Arras concentre ses principaux pôles d'emplois sur Arras et les communes de la première couronne. Néanmoins, les deux sites d'activités d'Artoipole et d'Actiparc font figure d'exception puisqu'ils ont une localisation plus ciblée sur le réseau structurant routier.

Les plus gros employeurs sur le territoire sont le Conseil Général (près de 4 000 emplois), le SCE Incendie et sécurité (près de 1000 emplois), la Ville d'Arras et le centre hospitalier (près de 2000 emplois).

Dans le secteur privé, il n'y a pas de très grosses unités. Seule l'entreprise ENERSYS emploie près de 700 salariés. Les autres structures ne dépassent pas 350 emplois.

En terme de pôle, il faut noter (voir carte page suivante):

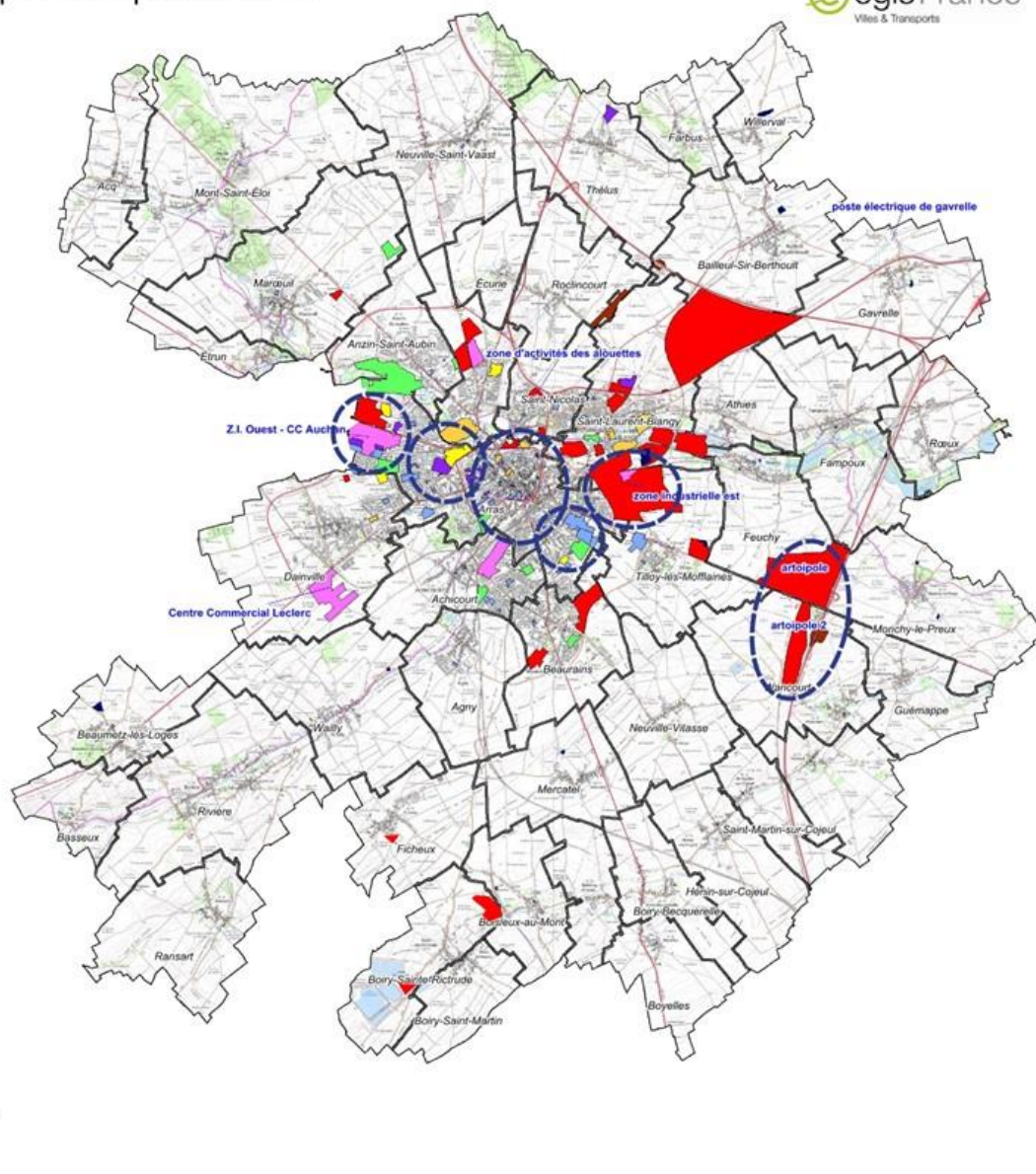
- une forte concentration le long des boulevards Nord-Est d'Arras avec la présence du centre hospitalier, du Conseil Général 62, de la Préfecture et de la Communauté Urbaine d'Arras, de la Caisse Primaire d'Assurance Maladie et de la Caisse d'Allocations Familiales. Ce secteur compte près de 7000 emplois ;
- La ZI Est qui compte plus d'une centaine d'entreprise et 3 870 emplois (données CCI 2010) ;
- Le secteur ouest de la ville d'Arras, avec le parc des Bonnettes et la ZA Arras Ouest qui cumulent près de 2 000 emplois ;
- Artoipole avec près de 2 100 emplois ;
- L'université d'Artois : située au sud de la gare d'Arras, ce pôle universitaire concentre près de 4 000 étudiants ;
- Le centre ville d'Arras : qui concentre les commerces, restaurants et équipements culturels et touristiques.

DIAGNOSTIC TERRITORIAL

Les différents pôles d'emplois de la CUA

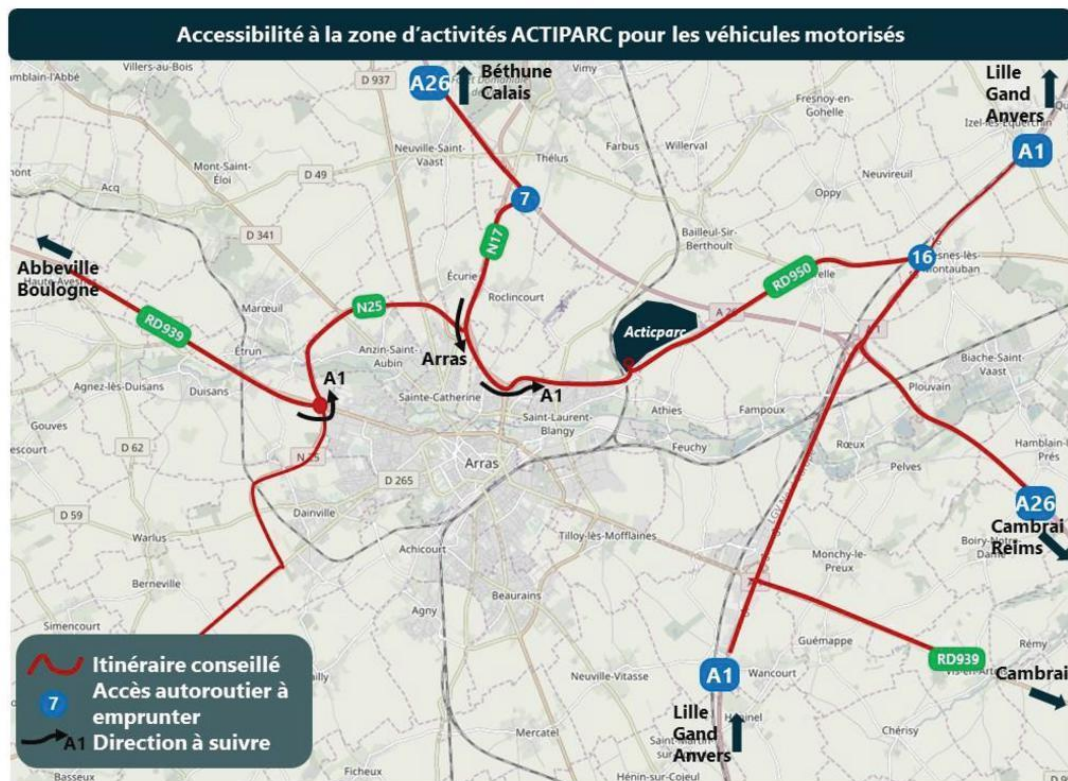
egisFrance
Villes & Transports

Arras
Communauté
urbaine



Fiche d'accessibilité du pôle d'activité ACTIPARC

Accès véhicules motorisés

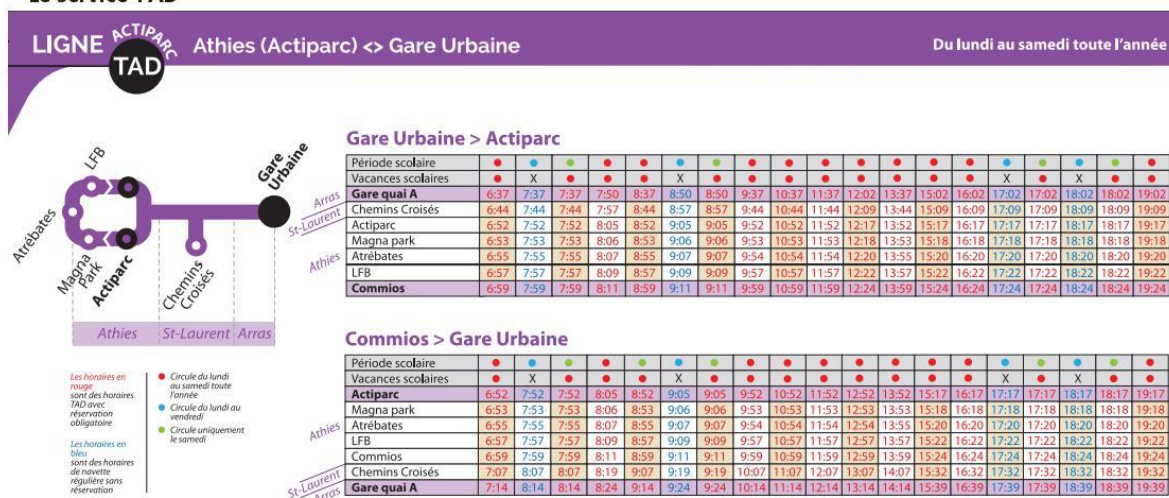


Accès en transport collectif

Deux solutions possibles pour se rendre dans le parc d'activité à partir de la gare d'Arras :

1. Le réseau de TAD (Transport à la demande)
2. Le service ACTIBUS qui permet aux actifs de rejoindre sur des horaires spécifiques, tôt le matin ou tard le soir

Le service TAD



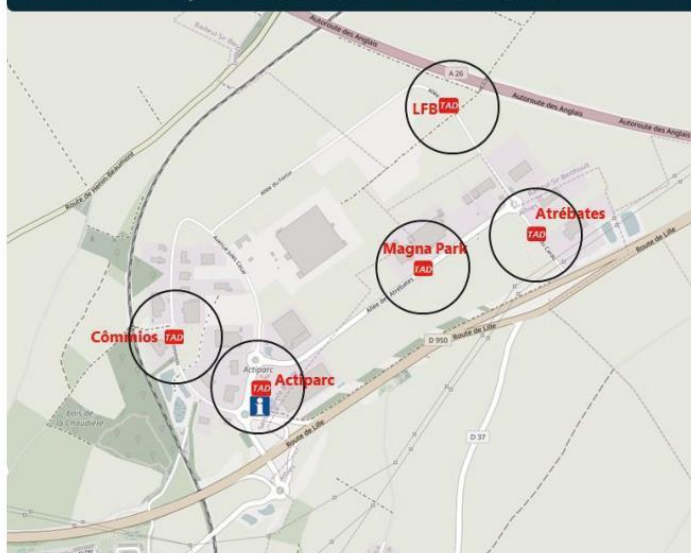
Le service ACTIBUS

Ce service est disponible du lundi au samedi toute l'année sur réservation, la veille avant 18h et le samedi pour le lundi.

Depuis tous les arrêts de bus Artis desservis par les lignes urbaines (de 1 à 10), la navette Actibus vous permet de rejoindre la zone d'activités avant 5h (ex: poste du matin) ou avant 21h (ex: pour les postes de nuit).

Et pour le retour, Actibus est là aussi. Repartez des zones d'activités à 5h15 ou 21h15 vers tous les arrêts de bus Artis desservis par les lignes 1 à 10.

Les arrêts du Transport à la Demande au sein de la zone d'activités ACTIPARC



Comment ça marche? Il suffit de réserver votre trajet uniquement par téléphone au 0 800 730 488 (appel gratuit). L'horaire de prise en charge vous sera alors communiqué par SMS ou par mail la veille entre 18h et 18h30 pour le lendemain. Vous avez la possibilité de réserver à la semaine ou au mois.

Attention car l'itinéraire s'adapte tous les jours en fonction des réservations reçues. Les horaires de prise en charge peuvent donc varier d'un jour à l'autre.

Accès en mode doux

L'itinéraire privilégié emprunte la voie verte de la Scarpe, puis utilise des voiries locales très peu circulées tels la rue JJ Rousseau et le chemin des Quatre-vingt.

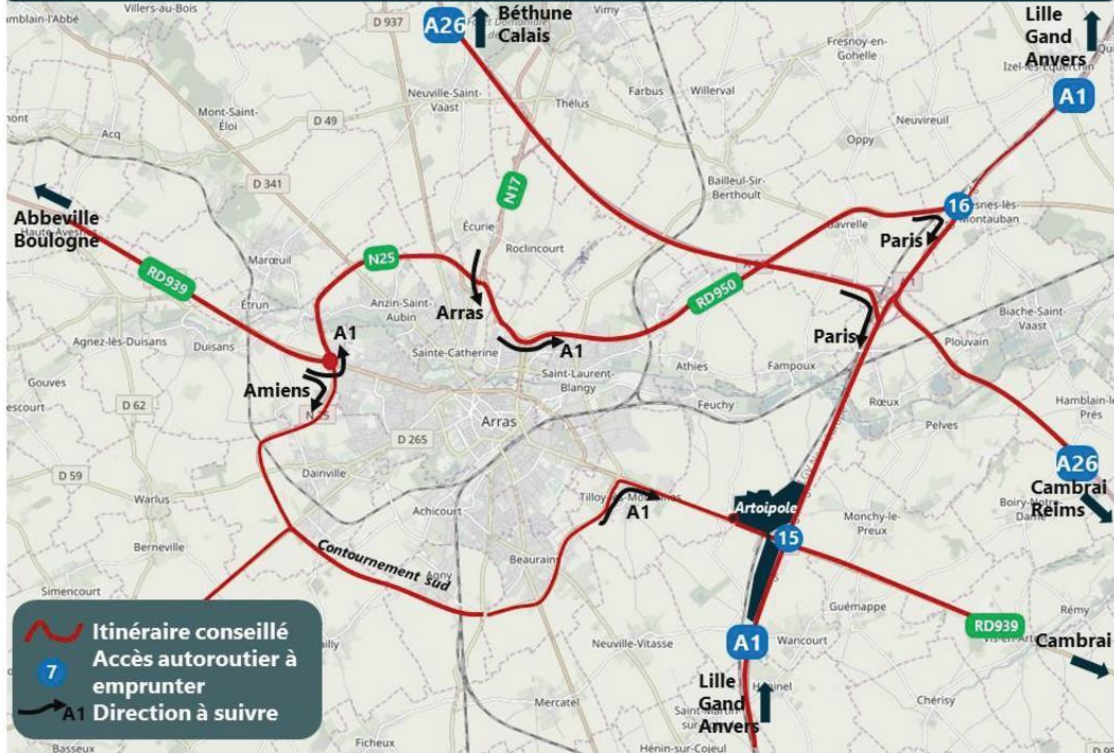
Accessibilité à la zone d'activités ACTIPARC pour les modes doux



Fiche d'accessibilité du pôle d'activité ARTOIPÔLE

Accès véhicules motorisés

Accessibilité à la zone d'activités ARTOIPOLE pour les véhicules motorisés



Accès en transport collectif

Deux solutions possibles pour se rendre dans le parc d'activité à partir de la gare d'Arras :

1. Le réseau de TAD (Transport à la demande)
2. Le service ACTIBUS qui permet aux actifs de rejoindre sur des horaires spécifiques, tôt le matin ou tard le soir

Le service TAD



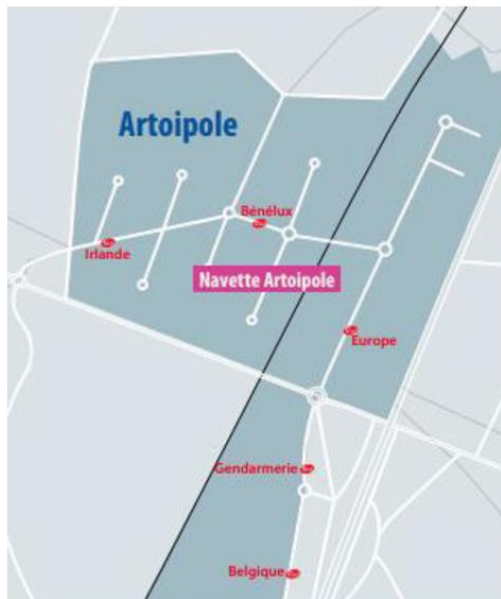
DIAGNOSTIC TERRITORIAL

Le service ACTIBUS

Ce service est disponible du lundi au samedi toute l'année sur réservation, la veille avant 18h et le samedi pour le lundi.

Depuis tous les arrêts de bus Artis desservis par les lignes urbaines (de 1 à 10), la navette Actibus vous permet de rejoindre la zone d'activités avant 5h (ex poste du matin) ou avant 21h (ex pour les postes de nuit).

Et pour le retour, Actibus est là aussi. Repartez des zones d'activités à 5h15 ou 21h15 vers tous les arrêts de bus Artis desservis par les lignes 1 à 10.



Comment ça marche? Il suffit de réserver votre trajet uniquement par téléphone au 0 800 730 488 (appel gratuit). L'heure de prise en charge vous sera alors communiqué par SMS ou par mail la veille entre 18h et 18h30 pour le lendemain. Vous avez la possibilité de réserver à la semaine ou au mois.

Attention car l'itinéraire s'adapte tous les jours en fonction des réservations reçues. Les horaires de prise en charge peuvent donc varier d'un jour à l'autre.

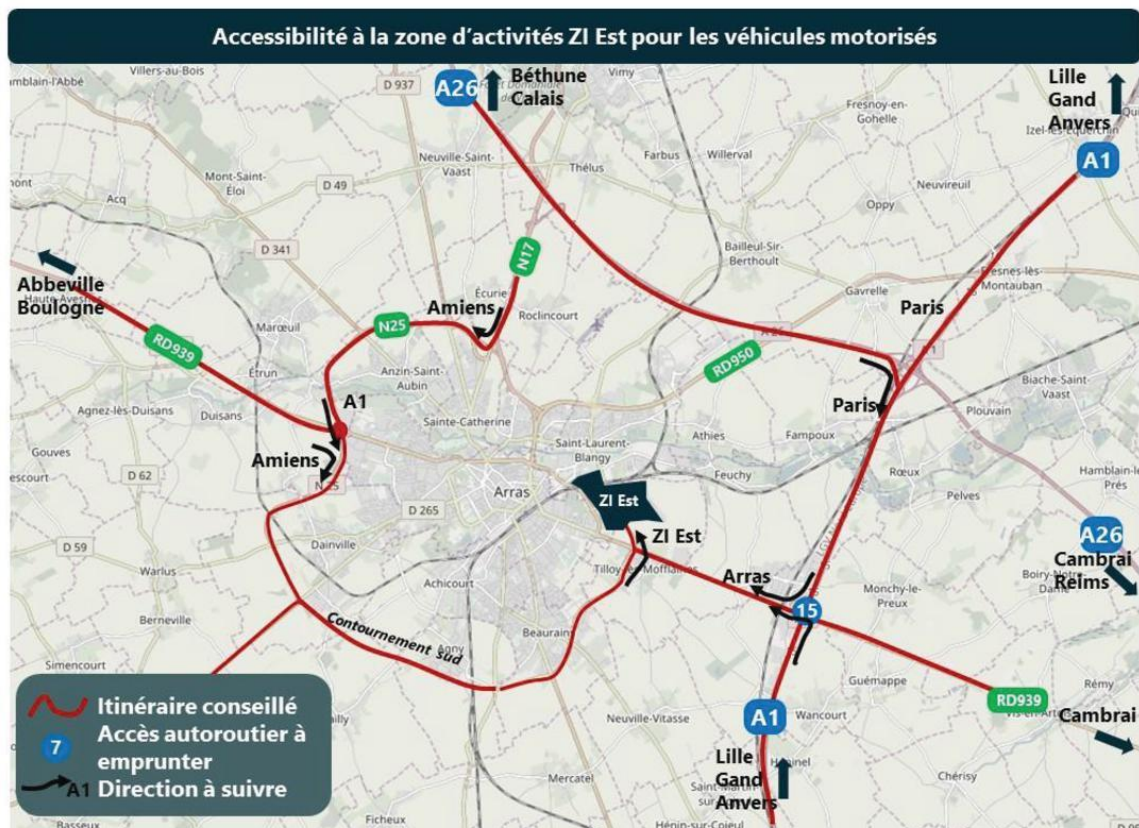
Accès en mode doux

Il n'existe pas encore de piste cyclable directe vers le site, dès lors il est conseillé d'utiliser les voies locales à partir de Tilloy, la rue de Wancourt puis la D37.



Fiche d'accessibilité du pôle de la ZI EST

Accès véhicules motorisés



Accès en transport collectif

Deux solutions existent pour se rendre au sein de la ZI EST, soit utiliser une ligne régulière entre 7 et 20h, soit utiliser le service ACTIBUS.

Les lignes régulières

Deux lignes desservent la ZI Est, la L6 avec une fréquence de 15 min aux heures de pointe et de 30 min aux heures creuses entre 7 et 20h et la ligne 9 avec une fréquence de 60 min entre 7 et 18h.



Le service ACTIBUS

Ce service est disponible du lundi au samedi toute l'année sur réservation, la veille avant 18h et le samedi pour le lundi.

Depuis tous les arrêts de bus Artis desservis par les lignes urbaines (de 1 à 10), la navette Actibus vous permet de rejoindre la zone d'activités avant 5h (ex: poste du matin) ou avant 21h (ex: pour les postes de nuit).

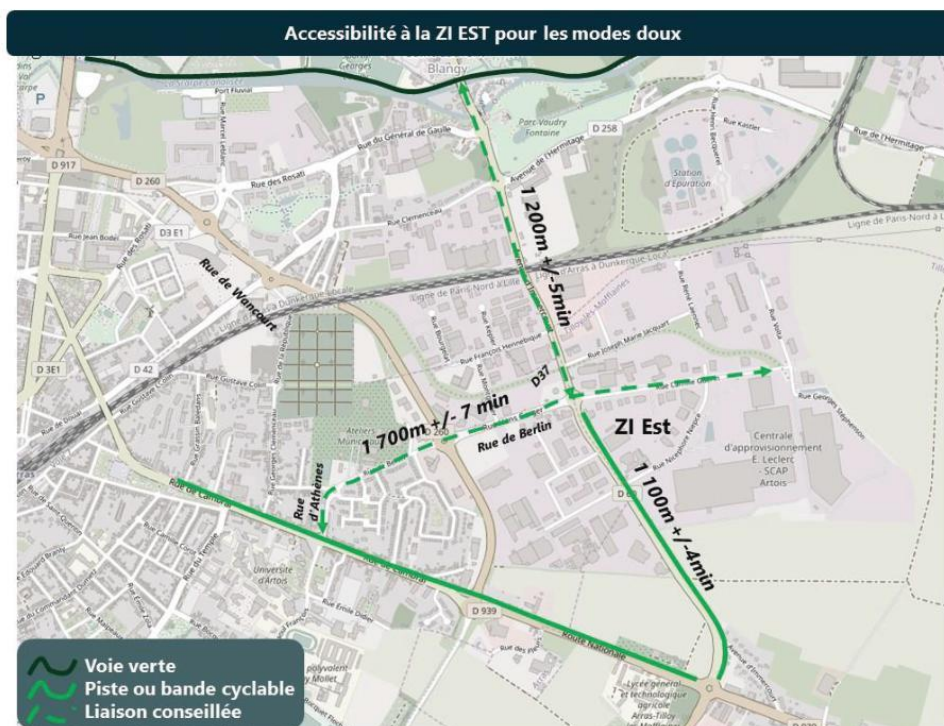
Et pour le retour, Actibus est là aussi. Repartez des zones d'activités à 5h15 ou 21h15 vers tous les arrêts de bus Artis desservis par les lignes 1 à 10.

Comment ça marche? Il suffit de réserver votre trajet uniquement par téléphone au 0 800 730 488 (appel gratuit). L'horaire de prise en charge vous sera alors communiqué par SMS ou par mail la veille entre 18h et 18h30 pour le lendemain. Vous avez la possibilité de réserver à la semaine ou au mois.

Attention car l'itinéraire s'adapte tous les jours en fonction des réservations reçues. Les horaires de prise en charge peuvent donc varier d'un jour à l'autre.

Accès en mode doux

La seule piste cyclable qui dessert le pôle est celle implantée le long de la D60 qui commence au giratoire de la Route de Cambrai. En provenance du centre d'Arras, il est conseillé d'emprunter l'axe rue d'Athènes - rue de Berlin qui débute de la rue de Cambrai.



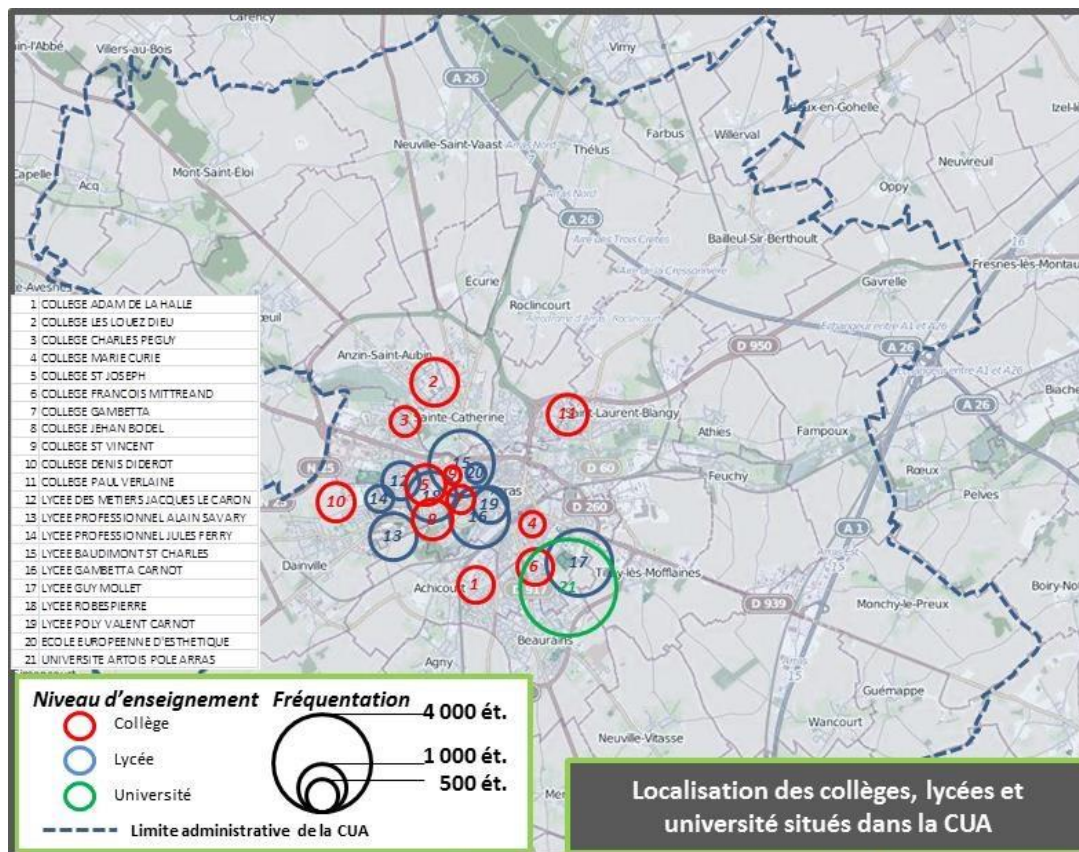
DIAGNOSTIC TERRITORIAL

Une concentration des lieux d'enseignement

La Communauté Urbaine d'Arras compte 25 501 personnes scolarisées et parallèlement ses différents établissements scolaires absorbent près de 35 845 scolaires. La Communauté Urbaine d'Arras est donc très attractive, également, pour le secteur de l'éducation.

Une des caractéristiques de l'offre d'enseignement est sa concentration sur Arras, et notamment aux abords du boulevard Carnot

Cette concentration permet de trouver de véritables solutions en desserte de transport collectif, notamment grâce à la proximité du pôle de la gare (gare SNCF et gare routière).



Il est à noter que l'université est également facilement accessible à pied depuis ce pôle ferré, malgré des conditions de confort des cheminements piétons ponctuellement difficiles : En effet, la largeur utile des trottoirs est insuffisante pour absorber les importants flux de piétons entre la gare et le pôle universitaire. Par ailleurs, ce secteur est caractérisé par une pression forte en demande de stationnement qui se traduit notamment par du stationnement illicite sur trottoir, qui pénalise encore davantage le confort et la continuité des cheminements piétons.

DIAGNOSTIC TERRITORIAL

Synthèse des contraintes et potentialités

Des points forts

- Une concentration des pôles aux abords de la gare d'Arras, pôle principal d'intermodalité de la CUA ;
- Une continuité Est-Ouest de pôles générateurs qui permettra de mutualiser l'usage des transports collectifs et optimiser la desserte ;

Des points de vigilance

- Présence de pôles périphériques, qui favorise une utilisation de la voiture particulière ;

DIAGNOSTIC TERRITORIAL

Les transports collectifs

LE RESEAU URBAIN ARTIS

Organisation générale du réseau

Le Périmètre de Transport Urbain (PTU) regroupe les 46 communes de la Communauté Urbaine d'Arras et concentre 110 000 habitants en 2017. C'est sur ce territoire que le réseau de transports en commun urbain est développé, sous le nom commercial d'ARTIS.

Le réseau actuel est composé de :

- 10 lignes régulières urbaines, qui relient Arras et les communes de la 1^{ère} couronne en desservant plusieurs grands pôles générateurs de trafic (centre-ville, Aquarena, équipements scolaires, ...) ;
- 12 lignes suburbaines, reliant les communes rurales à la gare interurbaine et organisées en complémentarité avec le Conseil Général du Pas-de-Calais ;
- Plusieurs lignes de Transport à la Demande (TAD) pour les communes urbaines et rurales : cette offre est disponible sur des itinéraires précis correspondant aux lignes régulières et à des horaires déterminés à l'avance. Le système fonctionne sur réservation (au moins une heure avant l'horaire de passage) et la course est effectuée par un taxi ;
- 2 lignes navettes vers les zones d'activités d'Actiparc et Artoipole fonctionnant du lundi au vendredi toute l'année ;
- Une navette de centre-ville gratuite toutes les 10 min : « **Ma Citadine** » qui améliore la desserte en transports collectifs du centre-ville d'Arras et relie les principaux parkings périphériques (Crinchon, Citadelle, Place de Marseille...) ;
- Il faut souligner qu'une navette gratuite spécifique, l'Hospitadine, a été testée pendant quelques mois (septembre 2014 – février 2015). Elle effectuait toutes les 10-15 minutes la liaison entre le centre hospitalier d'Arras (dont l'offre de stationnement est saturée) et le parking « Citadelle », en s'arrêtant également en face de l'URSAFF et de la Caisse Primaire d'Assurance Maladie (CPAM) pour desservir le pôle administratif. Face à la faible fréquentation quotidienne, cette offre n'a pas été pérennisée.
- Une offre de service spécifique TPMR (Mobia) destinée au transport des personnes à Mobilité Réduite. Ce service est accessible de droit aux titulaires d'une carte d'invalidité en cours de validité. Il est assuré par la société VORTEX pour des courses ayant obligatoirement une origine et une destination dans le PTU de la CUA.

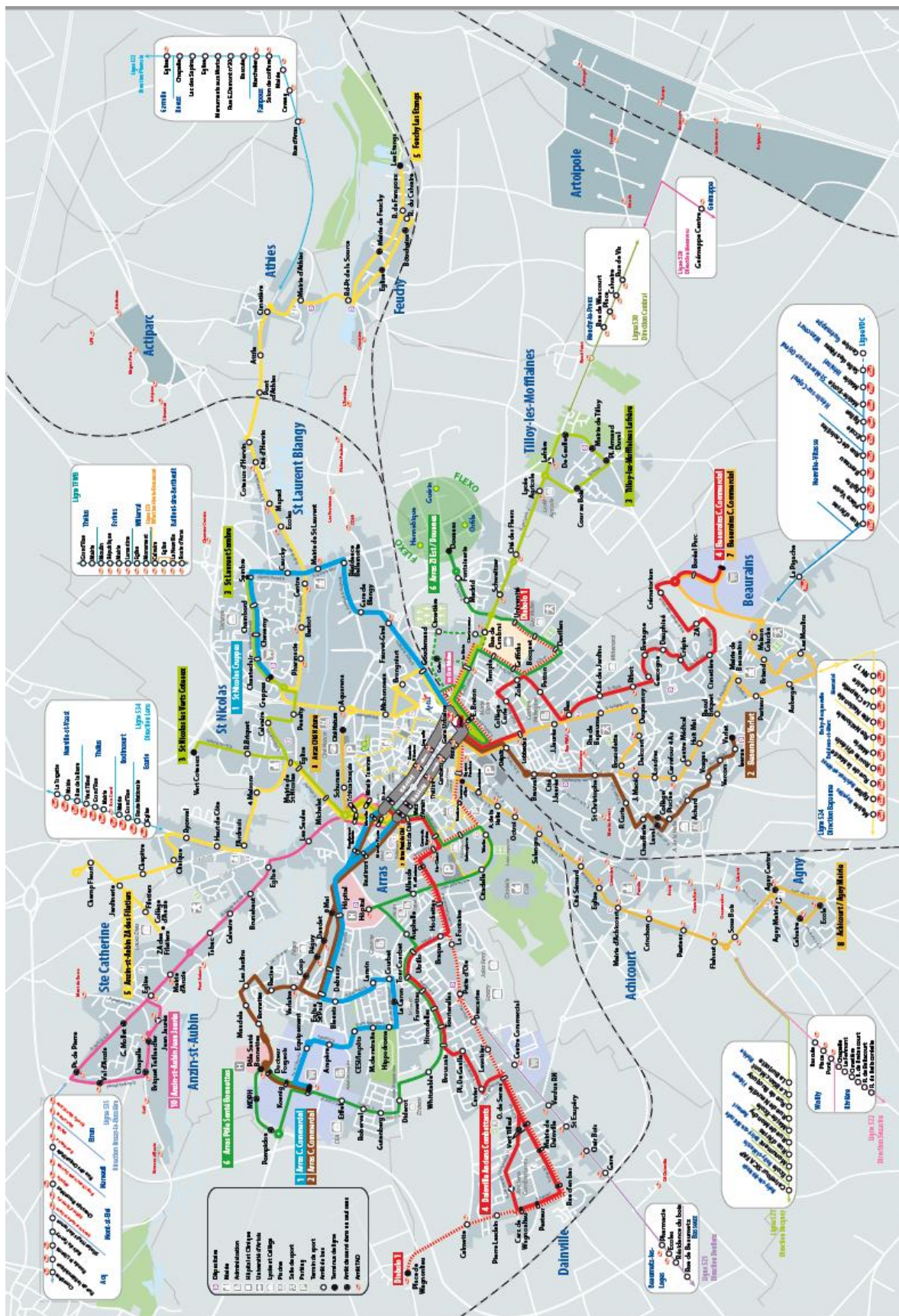
En 2016, le réseau produit annuellement plus de 2,5 millions de kilomètres en compte propre. Il est organisé en étoile et assure ainsi un rabattement optimal vers la principale polarité de transport de l'agglomération : le pôle de la gare

d'Arras, qui regroupe la gare SNCF et la gare routière. Ainsi, toutes les lignes du réseau desservent la gare de bus urbaine où se situe l'espace de vente d'ARTIS.

Par ailleurs, la majorité des lignes du réseau empruntent 2 axes forts du centre-ville d'Arras :

- Baudimont/St-Aubert/Gambetta (axe 1);
- Pasteur/Paul Doumer/Bérégovoy/Jules Ferry/Alexis Halette (axe2).

Le réseau Artis en 2018



Source : site internet Artis – juin 2018

DIAGNOSTIC TERRITORIAL

Circuit de la Citadine



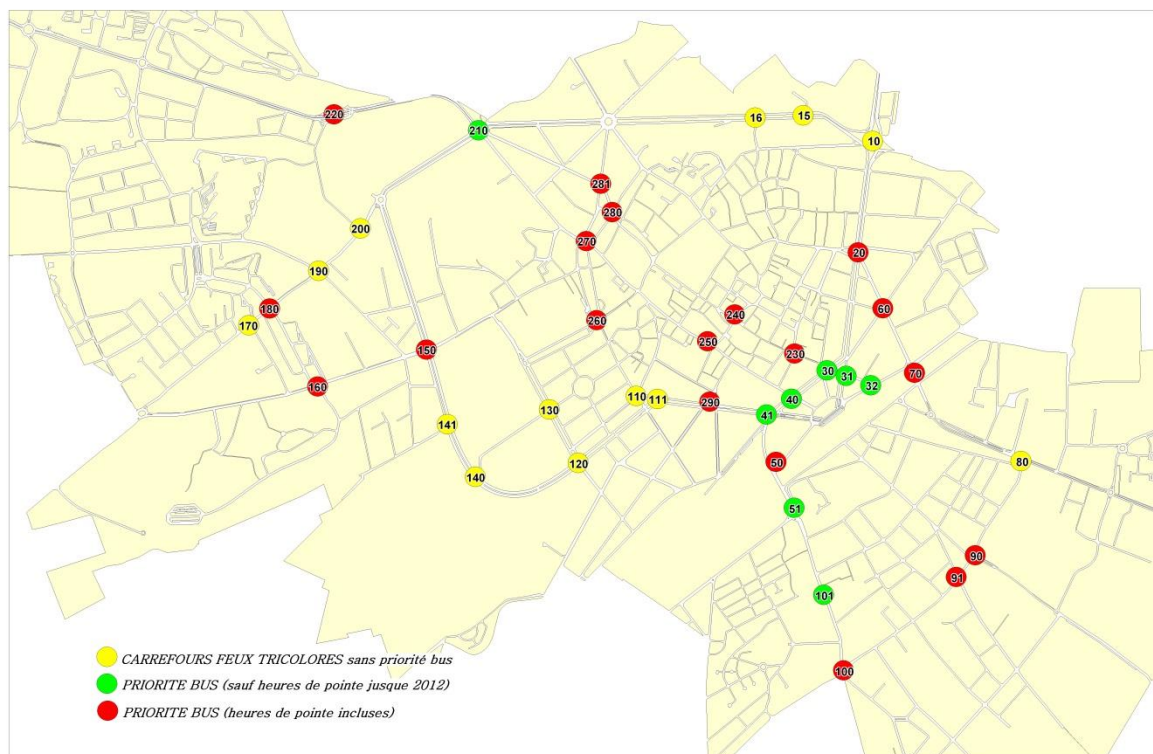
Circuit de l'Hospitadine qui fut testé en 2014-2015



DIAGNOSTIC TERRITORIAL

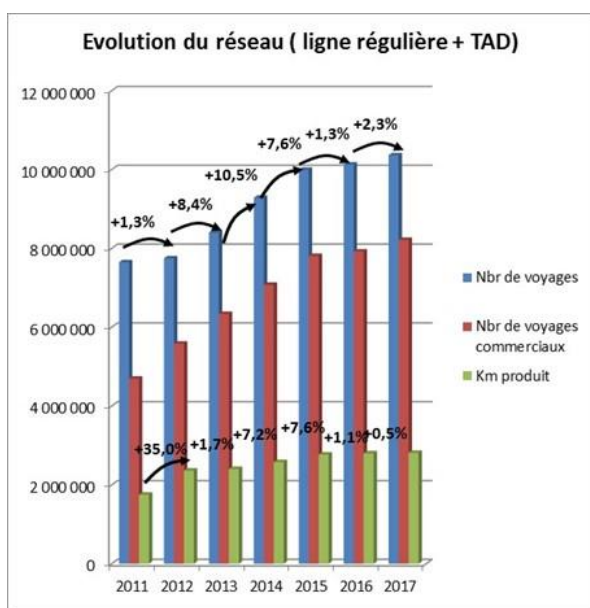
Aujourd'hui, le réseau bénéficie d'une vingtaine de carrefours à feux tricolores équipés d'une priorité bus mais compte peu d'aménagements de voirie, de types couloirs bus.

Par conséquent, les bus ARTIS circulent en forte majorité dans la circulation générale et sont donc soumis aux aléas de la circulation générale (aléas concentrés aux heures de pointes) ce qui pénalise leurs régularités (respect des horaires) et leurs vitesses commerciales (pertes de temps).



CARREFOURS A FEUX TRICOLORES

Chiffres clés



Selon l'Enquête Ménages Déplacements (réalisée en 2014), les transports en commun urbains représentent 6% des déplacements des habitants effectués sur le territoire de la Communauté urbaine d'Arras. Les bus du réseau ARTIS sont principalement utilisés pour les déplacements scolaires et étudiants. Le temps moyen d'un déplacement domicile-travail ou domicile-études effectué en bus est d'environ 30 minutes (contre une moyenne de 17 minutes en voiture)⁴.

L'enquête OD de 2016 a recensé 30 350 montées/descentes quotidiennes sur le réseau, soit une augmentation de près de 25% par rapport aux résultats de 2009.

En 2015, les bus ARTIS ont réalisé 2,8 million de kilomètres.

Le réseau a bien évolué depuis 2011 :

- En termes de fréquentation, l'augmentation entre 2011 et 2017 est de 35%, avec un taux record entre 2013 et 2014.
- En comparaison, l'augmentation moyenne annuelle, pour les agglomérations de 100 000 à 200 000 habitants, est

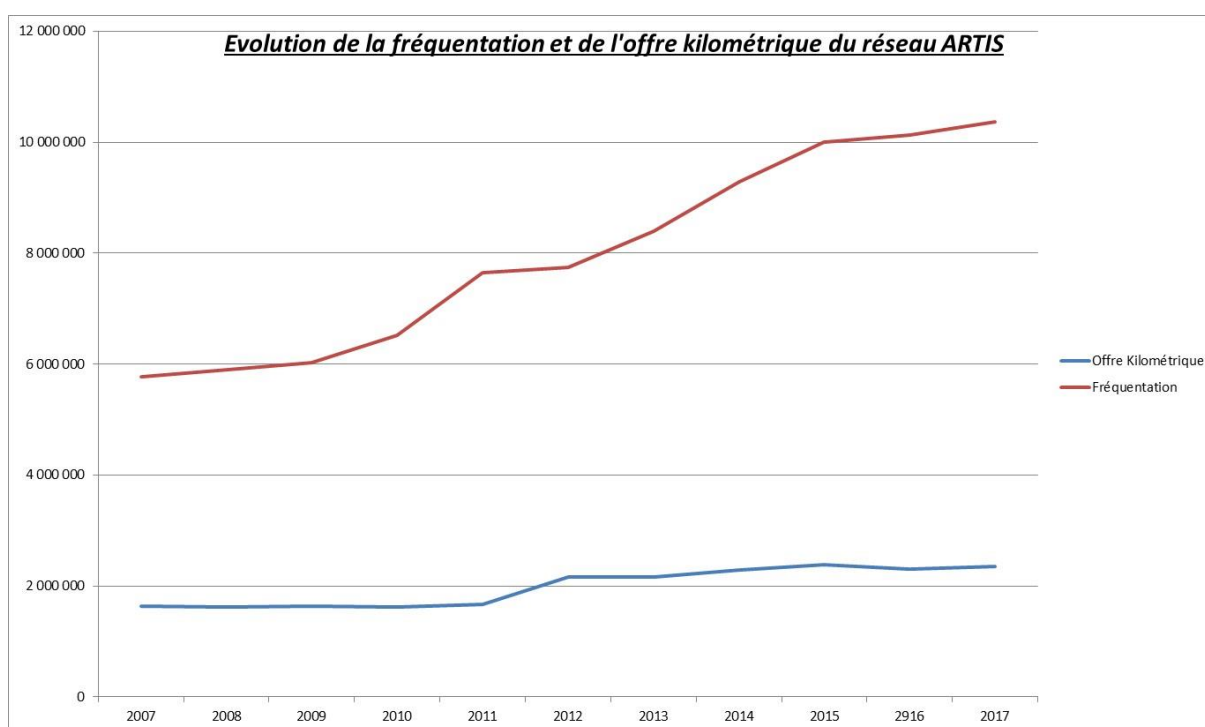
⁴ Source : moyennes observées dans chaque secteur issu de l'enquête ménages déplacements

DIAGNOSTIC TERRITORIAL

de l'ordre de +1% et de +3% pour celle de 50 000 à 100 000 habitants.

- Parallèlement, la totalité des km produits (lignes régulières+ TAD+ services scolaires+...) a augmenté de manière plus conséquente : + 60%. Cette forte augmentation fut le fruit de la restructuration de 2012, indispensable pour dynamiser le réseau.

	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Total fréquentation	6 023 000	6 514 000	7 648 900	7 750 800	8 402 900	9 287 080	9 996 200	10 130 700	10 036 700



Source : Rapports d'activités 2007-2017

Le graphique ci-dessus illustre l'augmentation constante de la fréquentation générale du réseau depuis 2007. L'offre kilométrique est restée plutôt stable entre 2007 et 2011 avant d'augmenter de façon significative à partir de 2012 (mise en service du nouveau réseau ARTIS qui s'est traduit par une augmentation de l'offre offerte aux usagers et donc des kilomètres parcourus).

DIAGNOSTIC TERRITORIAL

Performances du réseau ARTIS

Analyse des principaux ratios

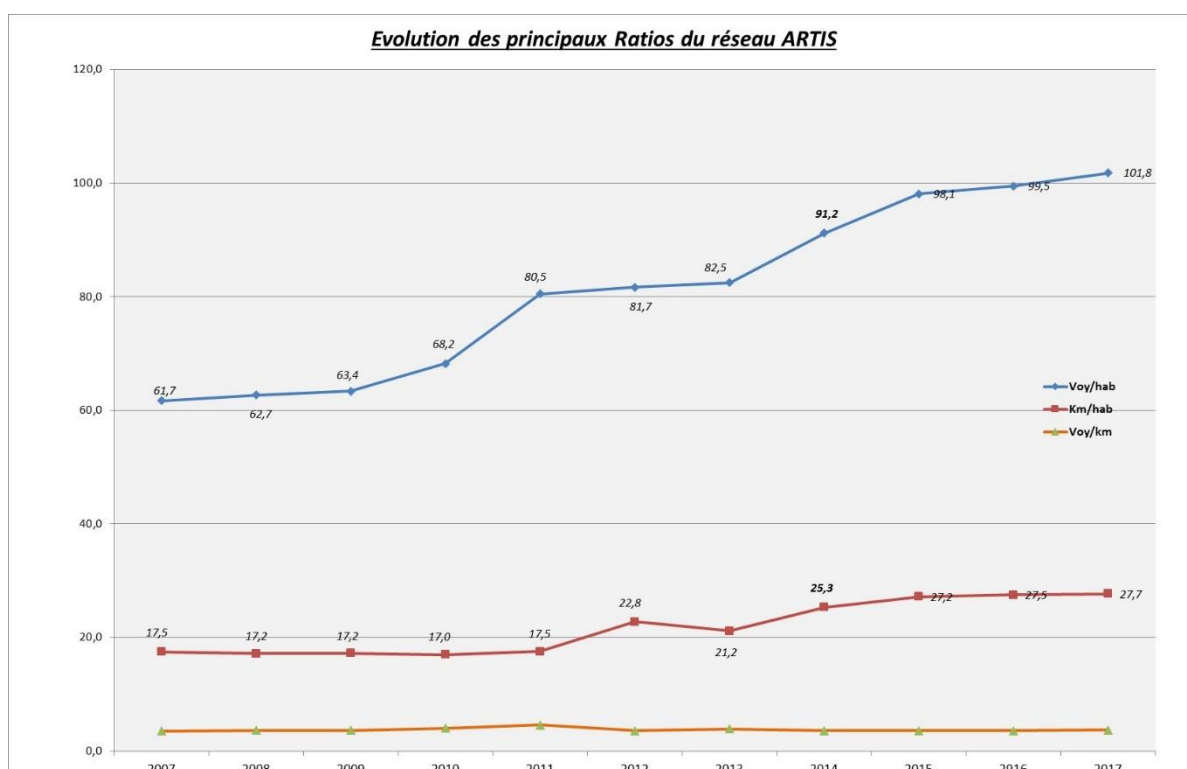
Afin de mesurer et comparer les performances générales des réseaux urbains, plusieurs ratios existent :

- Les voyages/habitant (voy/hab.) qui expriment l'attractivité générale du réseau (fréquentation) ;
- Les kilomètres/habitant (km/hab.) qui mesurent l'offre développée et offerte aux usagers du PTU (offre produite) ;
- Les voyages/kilomètre (voy/km) qui donnent des indications de « productivité » générale du réseau (en rapportant la fréquentation sur les kilomètres produits).

Pour rappel, les ratios prenant en compte le nombre de voyage du réseau ARTIS sont issus des clés de mobilité fournies par la billettique.

Le tableau et graphique ci-dessous mesurent l'évolution de ces indicateurs depuis 2009 pour le réseau ARTIS.

	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Voy/hab	63,4	68,2	80,5	81,7	82,5	91,2	98,1	99,5	101,8
Km/hab	17,2	17	18,5	22,8	23,6	25,3	27,2	27,5	27,7
Voy/KM	3,7	4	4,4	3,3	3,5	3,6	3,6	3,6	3,7



Source : Rapports d'activités 2007-2017

Ce graphique illustre l'augmentation constante de l'attractivité du réseau (voy/hab.), notamment depuis 2010 où une forte hausse est observée (résultat du développement de l'offre, de la politique tarifaire attractive et des différentes opérations de communication mises, ...). Dans le même temps, l'offre offerte aux usagers s'est stabilisée entre 2007 et 2011, avant de connaître une forte hausse en 2012 puis une légère baisse en 2013 (extension du PTU à partir de Janvier 2013 qui est passé de 24 à 39 communes et qui a augmenté le nombre de population potentielle à desservir).

DIAGNOSTIC TERRITORIAL

Comparaison avec les
réseaux urbains
régionaux

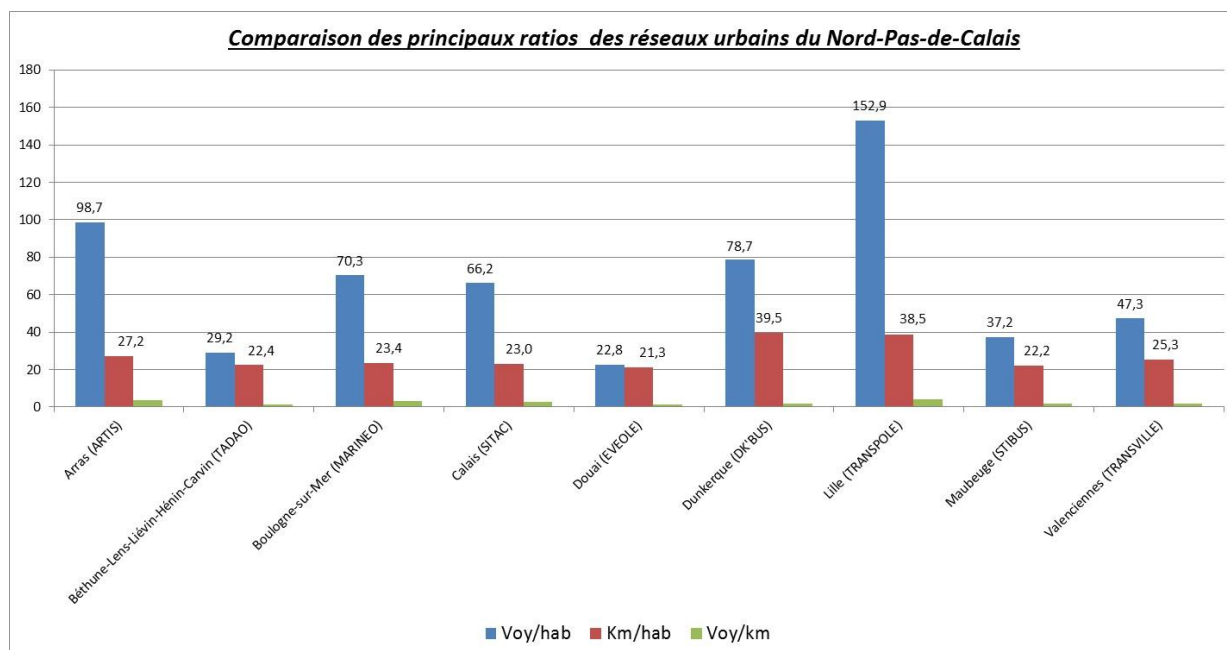
Les chiffres sont issus de l'annuaire statistique des transports collectifs urbains publié par le CEREMA (Centre d'Etudes et d'Expertise sur les Risques, l'Environnement, la Mobilité et l'Aménagement).

Indicateurs 2015 - Région NPDC	Pop PTU	Voy/hab	Km/hab	Voy/km
Arras (ARTIS)	105 639	98,7	27,2	3,6
Béthune-Lens-Liévin-Hénin-Carvin (TADAO)	598 634	29,2	22,4	1,3
Boulogne-sur-Mer (MARINEO)	119 237	70,3	23,4	3,0
Calais (SITAC)	102 879	66,2	23,0	2,9
Douai (EVEOLE)	193 802	22,8	21,3	1,6
Dunkerque (DK'BUS)	202 285	78,7	39,5	2,0
Lille (TRANSPOLE)	1 145 501	152,9	38,5	4,0
Maubeuge (STIBUS)	128 393	37,2	22,2	1,7
Valenciennes (TRANSVILLE)	352 600	47,3	25,3	1,9

Source : Transport collectif de Province - Evolution 2010-2015 - CEREMA 08/2017

Le réseau ARTIS apparaît ainsi comme un des réseaux urbains les plus performants et attractifs de toute la région Nord-Pas-de-Calais avec un ratio voy/hab. élevé. Il est en revanche en léger retrait par rapport à l'offre kilométrique développée par habitant.

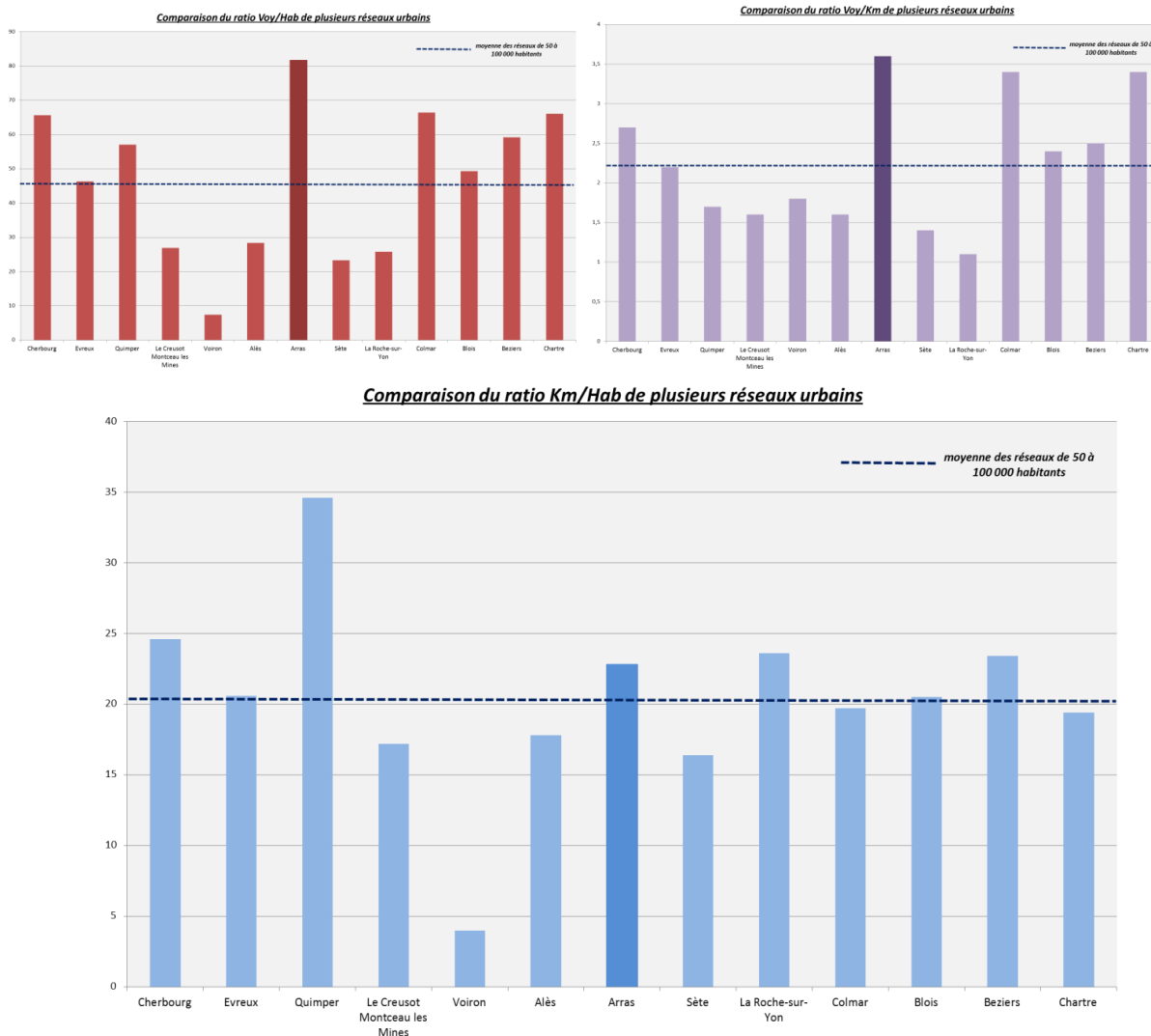
Mais cette comparaison est ici réalisée pour des agglomérations et des réseaux urbains de tailles différentes, il est donc intéressant de mettre en perspective ces chiffres et de comparer les ratios du réseau ARTIS avec des agglomérations de tailles similaires (entre 50 000 et 100 000 habitants).



DIAGNOSTIC TERRITORIAL

Comparaison avec les réseaux urbains de taille identique

L'analyse a été réalisée pour les réseaux urbains de différentes agglomérations de taille similaire à la Communauté Urbaine d'Arras. Les chiffres sont issus de l'annuaire statistique des transports collectifs urbains publié par le CEREMA (Centre d'Etudes et d'Expertise sur les Risques, l'Environnement, la Mobilité et l'Aménagement).



Pour l'ensemble des indicateurs, le réseau ARTIS présente des ratios supérieurs aux moyennes nationales des réseaux de taille identique. Il est ainsi très nettement aux dessus des moyennes nationales pour la fréquentation et la productivité du réseau et légèrement au-dessus de la moyenne pour l'offre offerte aux usagers du PTU.

DIAGNOSTIC TERRITORIAL

Principales caractéristiques du réseau

Des lignes urbaines hiérarchisées et cadencées

La mise en œuvre du nouveau réseau s'est traduite par le développement de l'offre kilométrique et l'introduction du cadencement des horaires. (Passage des lignes de transport à des horaires réguliers tout au long de la journée).

Néanmoins, cette offre n'est pas homogène pour toutes les lignes du réseau, comme le démontre le tableau et la carte qui suivent. En se basant sur l'offre développée par chaque ligne, il est ainsi possible d'établir une typologie des différentes lignes urbaines et suburbaines du réseau ARTIS :

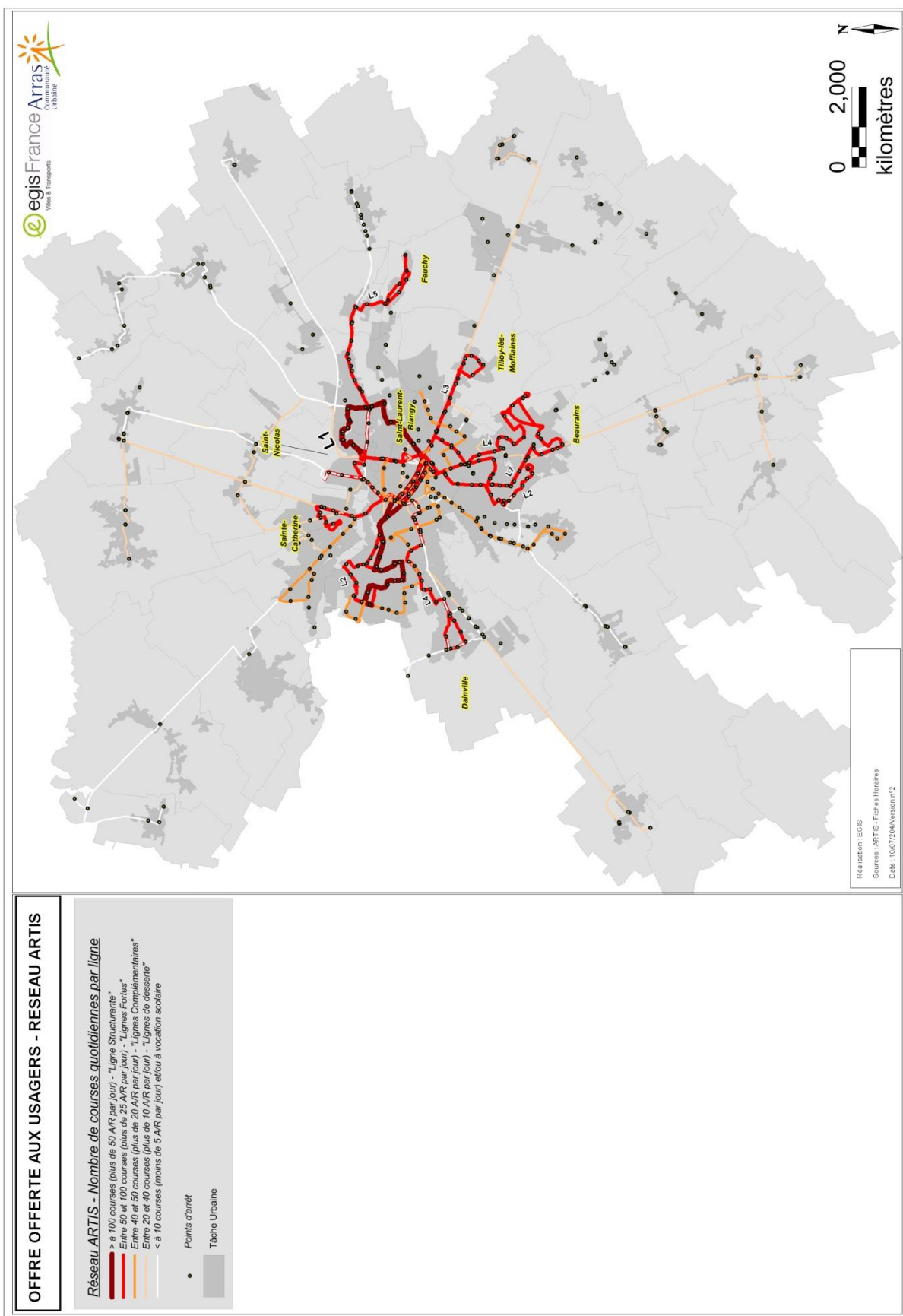
	SENS 1 NOMBRE DE COURSES	SENS 2 NOMBRE DE COURSES	NOMBRE DE COURSES (deux sens confondus)	SENS 1 - Départ PREMIER	SENS 1 - Départ DERNIER	SENS 2 - Départ PREMIER	SENS 2 - Départ DERNIER	SENS 1 - Fréquences 7h-9h	SENS 1 - Fréquences 17h-19h	SENS 2 - Fréquences 7h-9h	SENS 2 - Fréquences 17h-19h
LIGNE 1	58	59	117	06:22	20:37	06:11	20:41	8	8	8	8
LIGNE 2	28	27	55	06:27	19:57	06:47	19:47	4	4	4	4
LIGNE 3	28	27	55	06:27	19:27	06:20	19:20	5	4	4	4
LIGNE 4	30	31	61	06:07	20:07	06:21	19:51	5	4	4	6
LIGNE 4 Express	3	3	6	07:03	13:07	12:05	17:57	2	0	0	2
LIGNE 5	27	28	55	06:24	19:24	06:33	19:33	4	4	5	4
LIGNE 6	21	20	41	06:22	19:42	06:50	19:30	3	3	3	3
LIGNE 7	27	29	56	06:39	19:39	06:08	20:08	4	4	4	4
LIGNE 8	22	19	41	06:20	19:20	06:52	19:52	5	4	4	4
LIGNE 9	14	13	27	07:08	19:42	07:17	19:17	3	2	2	2
LIGNE 10	20	20	40	06:38	19:18	06:14	18:54	3	3	3	3
LIGNE 521	10	11	21	07:07	17:50	12:00	18:55	7	1	0	7
LIGNE 522	5	5	10	07:18	13:40	12:15	18:25	4	0	0	3
LIGNE 524	13	13	26	06:45	18:04	07:17	18:35	7	3	2	7
LIGNE 528	3	3	6	07:20	13:20	12:20	18:25	2	0	0	2
LIGNE 530	11	9	20	07:12	19:37	06:20	18:30	9	1	1	6
LIGNE 532	7	8	15	07:08	13:38	12:05	18:25	5	0	0	4
LIGNE 533	4	4	8	07:09	13:44	12:20	18:17	3	0	0	2
LIGNE 534	16	15	31	07:05	19:04	07:00	18:25	13	1	2	9
LIGNE 535	8	7	15	07:06	13:20	13:40	18:35	6	0	0	4
LIGNE VDC	3	4	7	07:00	13:10	12:30	18:20	2	0	0	3
LIGNE FWB	3	6	9	06:56	12:50	12:20	18:17	1	0	0	3
LIGNE T	2	5	7	07:08	08:15	12:20	18:10	2	0	0	2

- Une ligne structurante, la ligne 1 : Saint-Nicolas « Cruppes » / Arras « Centre Commercial ». Seule ligne du réseau à offrir plus de 50 allers-retours quotidiens, elle bénéficie d'une offre cadencée entre 06h11 et 20h41 avec des fréquences de passages toutes les 15 minutes. En heure de pointe, cette ligne est soumise à des pics de fréquentation importants et ne parvient pas à absorber complètement la demande.
- 3 lignes structurantes desservant Arras et sa 1^{ère} couronne urbaine dense. Elles offrent un cadencement de 30 minutes tout au long de la journée :
 - La L2 : Beaurains « Varlet » / Arras « Centre Commercial »,
 - La L4 : Dainville « Anciens Combattants » / Beaurains « C. Commercial »,
 - La L6 : Arras « Docteur Forgeois » / Arras ZI Est « Douanes »,
- 6 lignes complémentaires : il s'agit de lignes radiales de 1^{ère} couronne qui circulent avec des fréquences de 40 à 60 minutes :
 - La L3 : Tilloy-lès-Mofflaines « Cour au bois » / Saint-Nicolas « Cruppes »,
 - La L5 : Anzin-St-Aubin « ZA les Filatiers » / Feuchy « les Etangs »
 - La L7 : Beaurains « Centre Commercial » / Arras « Gare de bus ».
 - La L8 : Agny « Centre » / Arras « Aquarena »,
 - La L9 : Dainville « Centre commercial » / Arras « Cimetière »
 - La L10 : Anzin-St-Aubin « Jean-Jaurès » / Arras « Gare de bus ».
- 11 lignes interurbaines, dont les lignes T (Thélus), FWB (Farbus, Willerval, Bailleul-Sire-Berthoult) et VDC (Villages du Cojeul). Ces lignes

(moins de 10 allers-retours quotidiens) complètent le maillage du territoire et assurent le rabattement des usagers vers les zones urbaines. La desserte des pôles-relais (Thélus, Bailleul-Sire-Berthoult, Maroeuil et Beaumetz-les-loges) est identique à celle des autres communes rurales. La Communauté urbaine d'Arras a passé une convention avec le Conseil Départemental du Pas-de-Calais sur ces lignes (prolongé par le Conseil Régional depuis la reprise du réseau), afin que les usagers commerciaux et scolaires puissent monter à bord des cars.

Malgré le cadencement des horaires, les fréquences développées aux heures de pointes restent encore insuffisantes pour proposer une réelle alternative aux déplacements motorisés et répondre aux besoins spécifiques des trajets domicile-travail : les fréquences les plus importantes ainsi observées aux heures de pointes concernent la seule ligne 1, avec un passage toutes les 15 minutes par sens toute la journée, et les lignes 2, 4 et 6 avec un passage toutes les 15 minutes en heure de pointe.

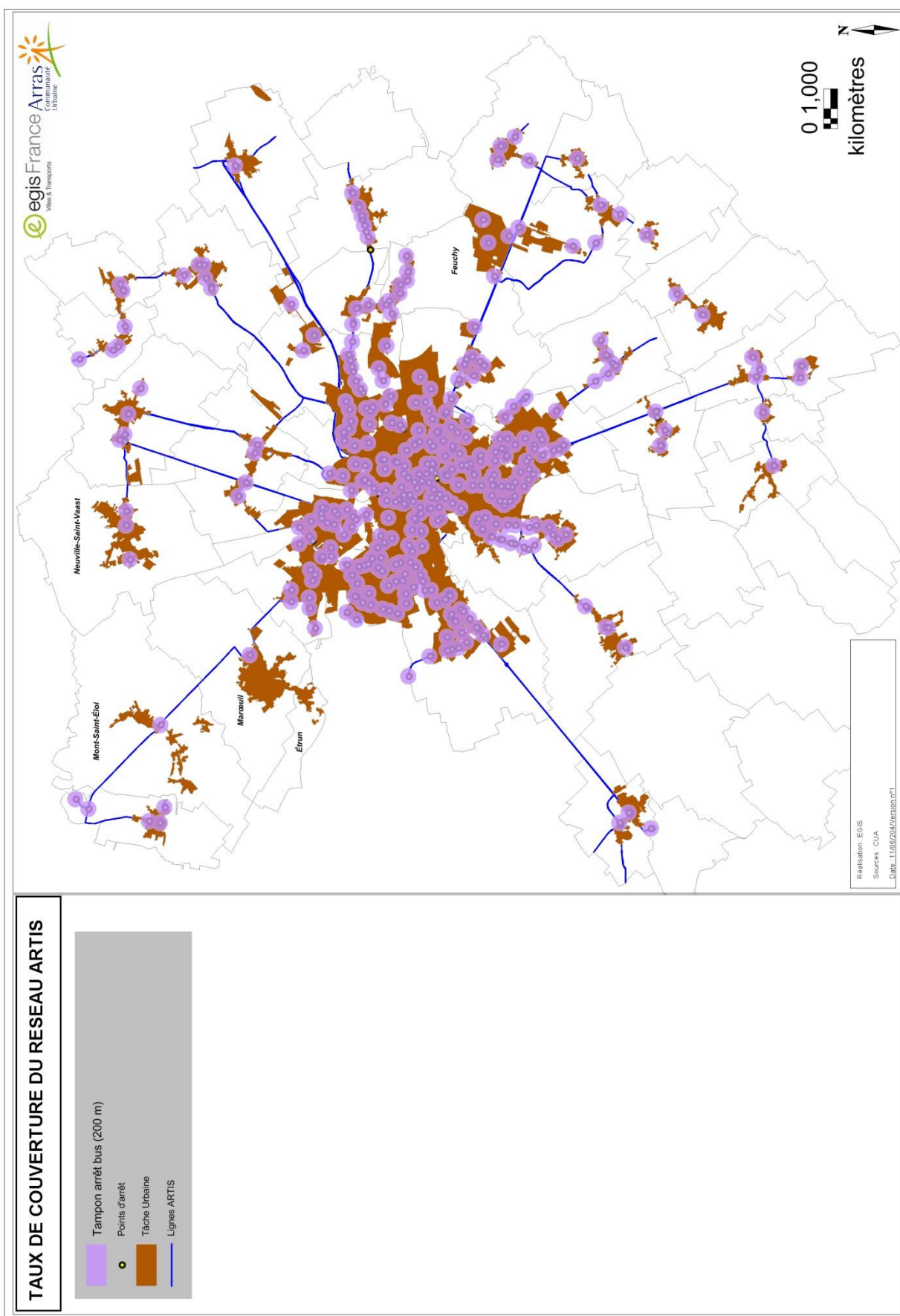
Par ailleurs, lors des entretiens réalisés avec les différents partenaires, plusieurs communes ont fait ressortir les faibles amplitudes horaires du réseau, notamment le soir, puisque seules 2 lignes assurent des départs après 20h.

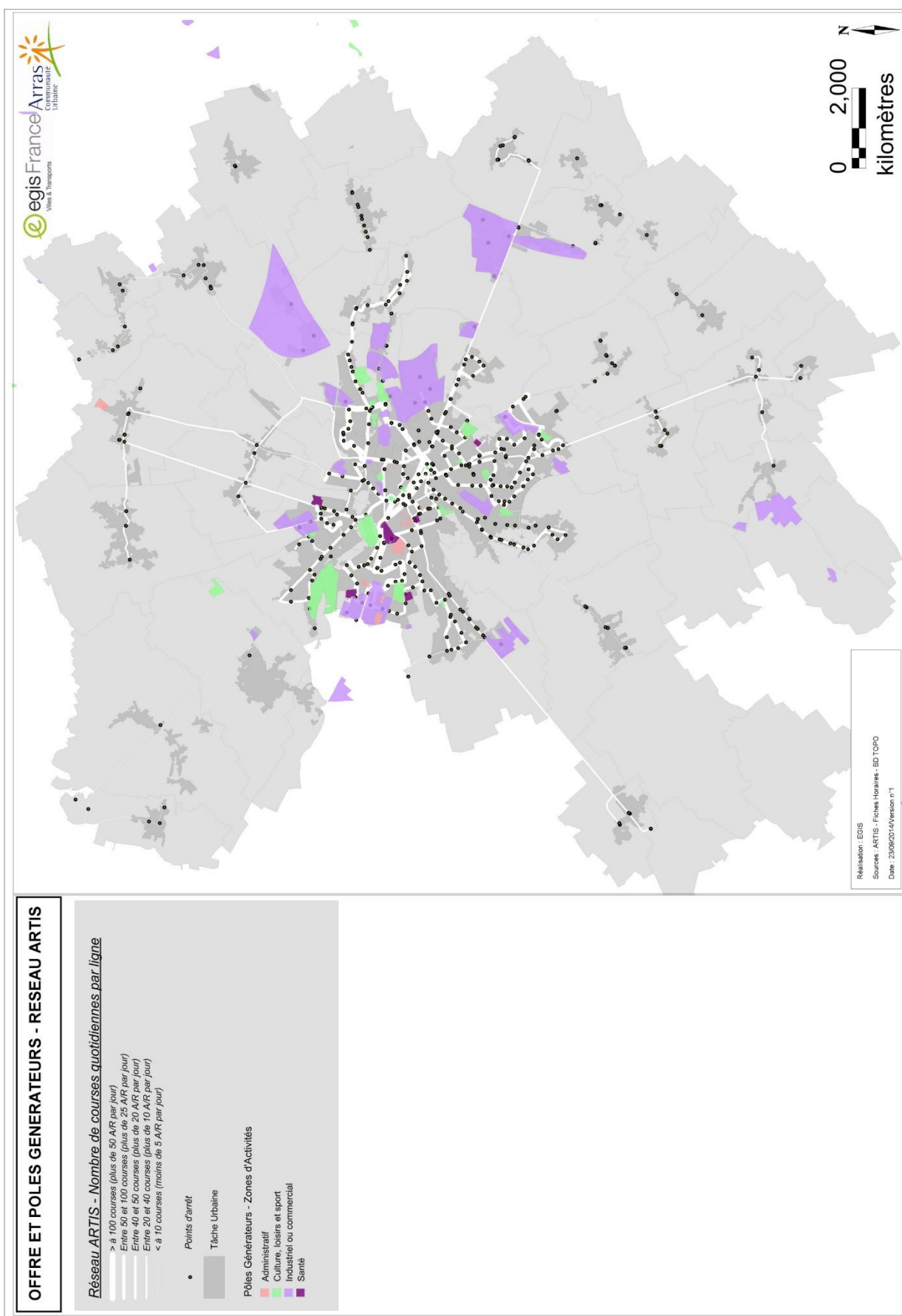


DIAGNOSTIC TERRITORIAL

Un bon taux de couverture Comme présenté en introduction de ce chapitre, le réseau ARTIS est centralisé sur la gare d'Arras et organisé en radiales (lignes pénétrantes) qui assurent le rabattement vers cette polarité transport. Pour autant, cette organisation ne pénalise pas la couverture générale du réseau comme le démontre la carte de la page suivante. Ainsi, la majorité des zones urbanisées du territoire sont desservies et se trouvent à moins de 200 m d'un point d'arrêt (soit à moins de 4 minutes à pied).

La desserte des principaux pôles générateurs du territoire Les principaux pôles générateurs du territoire sont desservis (Cf. carte qui suit) même si l'irrigation de plusieurs pôles d'emplois de l'agglomération pourrait être encore améliorée comme la ZI Est par exemple.





DIAGNOSTIC TERRITORIAL

Les principaux lieux d'échanges

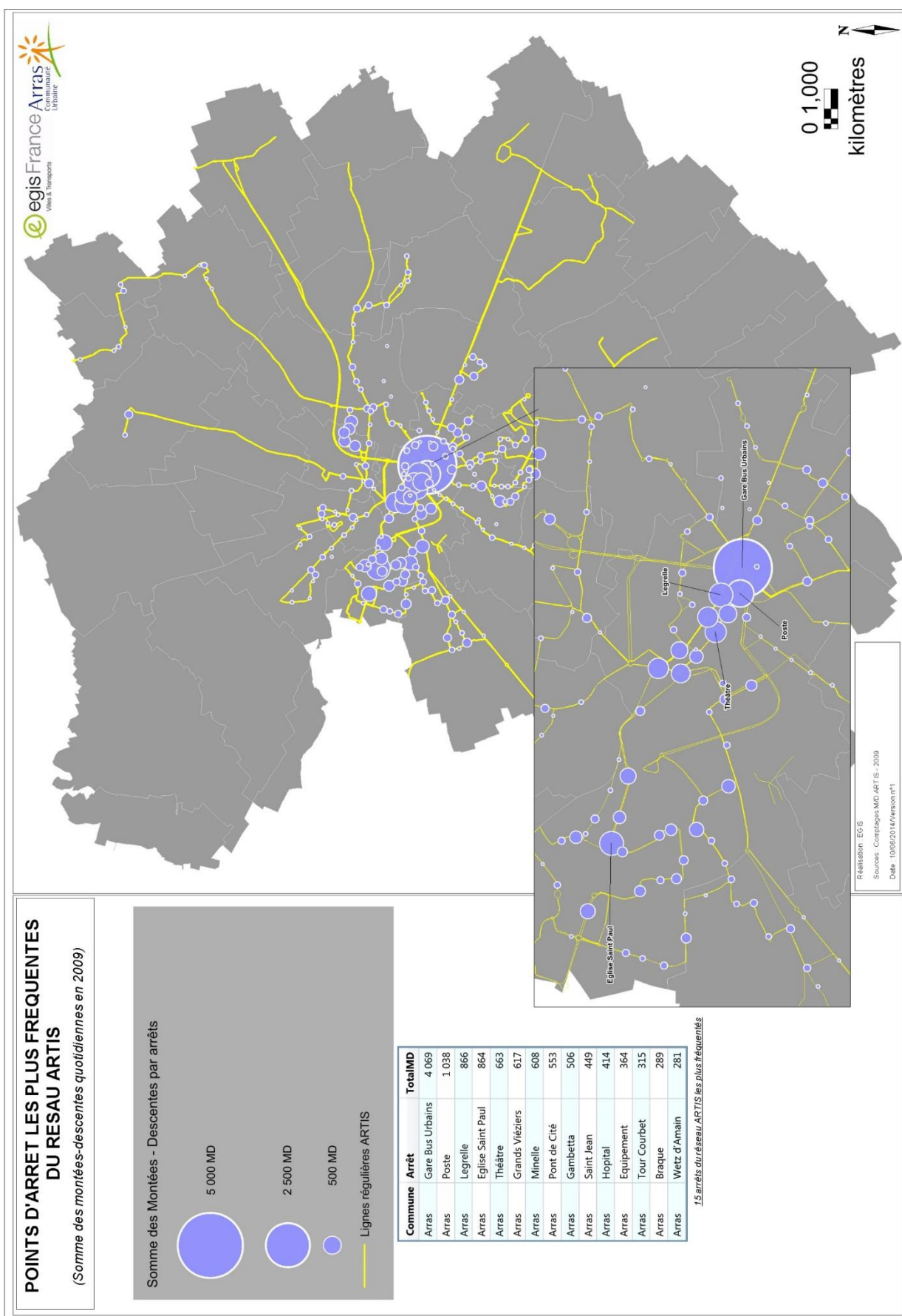
D'après l'enquête origine-destination de 2016 réalisée sur le réseau ARTIS⁵ par l'exploitant environ 30 350 montées/descentes quotidiennes sont recensées sur le réseau. 5 arrêts concentrent 32% des montées/descentes : ils sont tous situés sur la commune d'Arras. Le point d'arrêt « Gare de Bus Urbains » apparaît comme le premier lieu d'échange et de correspondances du réseau ARTIS avec plus de 4 000 montées/descentes quotidiennes, soit 17% de la fréquentation. Par ailleurs et comme le montre la carte suivante, on observe une concentration des arrêts à forte fréquentation sur les 2 axes

- Baudimont/St-Aubert/Gambetta (axe 1);
- Pasteur/Paul Doumer/Bérégovoy/Jules Ferry/Alexis Halette (axe2).



La Gare de Bus Urbains : principal lieu d'échanges et de correspondances du réseau ARTIS

⁵ Dans sa configuration de 2009, soit sur un périmètre plus restreint et sans la mise en place du cadencement. Néanmoins d'après l'exploitant, la hiérarchie des arrêts les plus fréquentés a peu évoluée depuis cette enquête.



DIAGNOSTIC TERRITORIAL

La tarification et la billettique

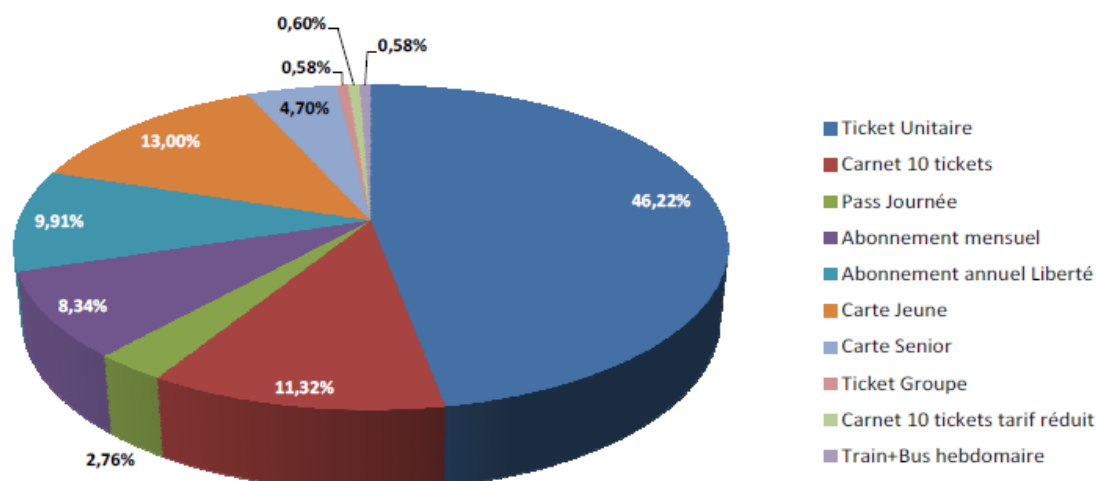
La gamme tarifaire mise en place sur le réseau ARTIS est développée : allant du ticket unitaire aux abonnements mensuels et annuels (Cf. tableau ci-dessous).

Titre de Transport	Prix	Observations
<i>Ticket Unitaire</i>	1 €	
<i>Pass'Journée</i>	2,50 €	nombre de voyages illimité sur une journée
<i>Carnet de 10 tickets</i>	7 €	
<i>Carnet de 10 tickets tarif réduit</i>	5 €	Tarif réservé aux familles nombreuses (au moins 3 enfants) et personnes invalides
<i>Abonnement mensuel</i>	25 €	
<i>Abonnement annuel</i>	25€/mois pendant 10 mois	Juillet et Août gratuits
<i>Ticket Groupe</i>	5,50 €	un seul ticket pour 10 personnes maximum
<i>Carte Jeune</i>	20€/an	réservée aux 4/25 ans, voyages illimités pendant 12 mois
<i>Carte Scolaire CUA</i>	Gratuite	Un aller-retour domicile/école gratuit chaque jour
<i>Carte Elan</i>	Gratuite	réservée aux habitants de la CUA inscrits au Pôle Emploi - coupon trimestriel - voyages illimités
<i>Carte Séniors</i>	20€/an	réservée aux retraités de plus de 60 ans - voyages illimités

Gamme tarifaire développée sur le réseau ARTIS

Pourtant, malgré cette diversité de titres de transports, le ticket unitaire reste majoritaire (traduisant la fréquentation du réseau en forte proportion par des usagers ponctuels) puisqu'il représente près d'un titre de transport sur deux acheté (Cf. graphique ci-dessous).

Répartition des ventes par titre



Source : Artis 2017

Source Rapport Annuel du Délégué

Via cette gamme tarifaire, le réseau joue également un rôle social important, notamment en direction des personnes âgées (carte Senior à 20€/an pour des voyages illimités), des étudiants et des jeunes (carte Jeune à 20€/an pour des voyages illimités) ainsi que vers les personnes en difficultés et en recherche d'emplois (Carte Elan).

DIAGNOSTIC TERRITORIAL

La gamme tarifaire est peu élevée comparée aux agglomérations de taille similaire (entre 50 000 et 100 000 habitants) pour lesquelles en moyenne le prix du ticket unitaire est de 1,09 (contre 1€ pour ARTIS), le prix du titre journée est de 2,84€. (Contre 2,5€ pour ARTIS) ...

Le prix des abonnements (mensuels et annuels) est en revanche dans la moyenne des prix des agglomérations de même taille.

111 réseaux	Titre unitaire	Titre en carnet	Titre journée	Titre hebdomadaire	Abonnement mensuel	Abonnement annuel
Moins de 50 000 habitants	1,00 €	0,76 €	3,08 €	9,85 €	22,86 €	206,35 €
Entre 50 000 et 100 000 habitants	1,09 €	0,83 €	2,84 €	8,83 €	24,87 €	254,29 €
Entre 100 000 et 200 000 habitants	1,20 €	0,97 €	3,32 €	10,84 €	31,85 €	290,23 €
Plus de 200 000 habitants	1,21 €	0,93 €	3,66 €	9,80 €	32,05 €	315,25 €
Avec TCSP lourd en 2013	1,43 €	1,20 €	4,16 €	13,91 €	43,35 €	432,53 €

Les prix moyens des titres de transport par taille d'agglomération

Source : « Tarification des réseaux de transports urbains » - GART/UTP

Par ailleurs, la gamme tarifaire d'ARTIS a peu évolué ces dernières années : ainsi, le prix du ticket unitaire reste fixe et inchangé depuis 2003 et celui de l'abonnement mensuel depuis 2006.

On observe même une baisse du prix de l'abonnement annuel (passé de 268€ à 250€ entre 2009 et 2011), alors que sur la même période, l'offre offerte aux usagers a considérablement augmentée... (développement de 32% de l'offre kilométrique entre 2010 et 2013).

Réseau ARTIS	2003	2006	2009	2013	2016
Titre Unitaire	1 €	1 €	1 €	1 €	1 €
Abonnement Mensuel	24,80 €	25 €	25 €	25 €	25 €
Abonnement Annuel	-	268,40 €	268,40 €	250 €	250 €

Evolution de la gamme tarifaire du réseau ARTIS entre 2003 et 2016

L'information des usagers et les campagnes de communication/sensibilisation

Dans le cadre de la mise en place de nouvelle délégation de service public, l'exploitant du réseau urbain a développé l'information distillée aux usagers à travers la mise en place de plusieurs outils, permettant une information clientèle adaptée, ciblée et simplifiée tels que :

- Un nouveau site Internet incorporant un calcul d'itinéraire et l'intégration d'un service de covoiturage ;
- Un plan de réseau plus lisible et le développement de fiches quartiers aux arrêts (permettant aux usagers de se repérer plus facilement) ;
- La mise en place d'une centrale de mobilité ;
- Le développement des horaires d'ouverture de l'agence commerciale « ARTIS » ;
- L'augmentation du nombre de dépositaires
- ...

Parallèlement, ARTIS a multiplié les campagnes de sensibilisation et de communication auprès de ces usagers et habitants de la CUA. Ainsi le rapport d'activités de l'exploitant recense près d'une vingtaine d'opérations de communications en 2016 pouvant revêtir différentes formes et supports :

- Campagne de communication à destination des seniors ;
- Jeux concours ;
- Publicités
- Animations dans le cadre de différentes opérations (Semaine du développement durable, fête de la musique, Main Square Festival...)
-

Accessibilité du réseau

La Communauté urbaine d'Arras assure dans le cadre d'un marché public actuellement confié à la société Vortex, l'exécution d'un service spécifique de Transport de Personnes à Mobilité Réduite (TPMR) sur son territoire. Ce service est accessible de droit aux titulaires d'une carte d'invalidité en cours de validité et concerne des courses ayant obligatoirement une origine et une destination dans le territoire de la Communauté urbaine d'Arras.



La loi n°2005-102 du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées impose la réalisation, par les Autorités Organisatrices des Transports (AOT), avant le 11 février 2008, d'un Schéma directeur d'accessibilité des services de transport (article 46 de la loi), ainsi qu'une obligation d'accessibilité complète des services de transport collectif, quel que soit le mode de transport (fermé ou routier), comprenant les infrastructures, le matériel roulant et les services à l'utilisateur. Cette exigence d'accessibilité institue en particulier une obligation de résultat, dans un délai maximum de 10 ans.

La loi a été précisée par le décret n° 2006-138 du 9 février 2006, qui définit par ailleurs les dispositions relatives à l'accessibilité du matériel roulant affecté aux services de transport public terrestre de voyageurs.

L'ensemble des services de transport routier de voyageurs devaient donc inscrire leurs activités dans ce cadre réglementaire et ainsi s'engager à :

- Produire un Schéma directeur d'accessibilité des services de transport (SDA), approuvé par l'Autorité organisatrice de transport (AOT) avant le 12 février 2008 ;
- Atteindre l'objectif d'une accessibilité généralisée de l'ensemble du service pour le 13 février 2015, incluant si nécessaire un service de substitution ;
- Acquérir uniquement du matériel roulant accessible à l'occasion de son renouvellement.

Cependant, face à la complexité de l'objectif d'accessibilité totale du réseau, l'ordonnance n° 2014-1090 du 26 septembre 2009 a introduit deux nouveautés :

- L'obligation d'accessibilité du service de transport ne concerne plus la totalité des points d'arrêts mais uniquement les points d'arrêts jugés prioritaires (au regard d'un certain nombre de critères),
- La mise en place d'un outil d'application volontaire, le Schéma Directeur d'Accessibilité – Agenda d'accessibilité programmée (ou Sd'AP), qui permettra de simplifier la mise en œuvre et la performance de la mise en accessibilité. Il permet de disposer d'un délai de 3 ans

supplémentaires pour atteindre les objectifs en matière d'accessibilité du transport public.

La Communauté urbaine d'Arras a réalisé un premier Schéma Directeur d'Accessibilité en 2011, conformément à la Loi de 2005. Sa mise en œuvre se fait via des aménagements progressifs.

En septembre 2015, sur les 50 bus que compte la CUA, 31 disposent de rampes pour personnes à mobilité réduite et 19 sont équipés d'écrans embarqués (en intégrant les 4 nouveaux bus qui seront livrés au dernier trimestre 2015).⁶

Quant aux points d'arrêts, sur les 556 arrêts desservis par les 10 lignes urbaines, 55% sont accessibles pour les personnes à mobilité réduite. Les lignes les plus accessibles sont la ligne 7 (96% de la ligne est accessible), la ligne 1 (89% de la ligne accessible) et la ligne 6 (72% d'accessibilité).

Par ailleurs, la Communauté urbaine d'Arras a réalisé en 2015 son Schéma Directeur d'Accessibilité – Agenda d'Accessibilité Programmé (SD'AP) qui permet de bénéficier d'un délai supplémentaire de 3 ans pour mettre en accessibilité le service de transports publics.

Ce schéma priorise les aménagements à réaliser, en définissant une liste des arrêts qui doivent être rendus accessibles de façon prioritaire, correspondant aux arrêts qui répondent à l'une au moins des conditions suivantes (selon art D1112-10 du Code des Transports) :

- Il est situé sur une ligne structurante d'un réseau de transport public urbain ;
- Il est desservi par au moins deux lignes de transport public ;
- Il constitue un pôle d'échanges ;
- Il est situé dans un rayon de 200 mètres autour d'un pôle générateur de déplacements ou d'une structure d'accueil pour personnes handicapées ou personnes âgées.

Sur les 582 arrêts de bus que compte le réseau Artis, 560 sont considérés comme « prioritaires » au regard de ces critères.

352 arrêts ne sont donc pas en conformité au regard du SD'AP

⁶ Source : SD'AP de la CUA – septembre 2015

DIAGNOSTIC TERRITORIAL

Synthèse des contraintes et potentialités

L'analyse du réseau urbain a fait ressortir plusieurs points forts du réseau sur lesquels il faudra s'appuyer, mais a également mis en exergue plusieurs « dysfonctionnements » ou points de vigilances qui devront être pris en compte dans les suites de la démarche.

Des points forts

- Une bonne couverture générale du réseau, notamment des secteurs les plus denses de l'agglomération ;
- Une offre kilométrique en forte hausse ;
- Un réseau performant et attractif ;
- Un regain de la fréquentation ;
- Une bonne lisibilité du réseau grâce au cadencement des horaires et à l'organisation générale du réseau (organisation en étoile avec des itinéraires directs et un rabattement sur la gare) ;
- Une centralité TC forte et bien identifiée : la gare.

Des points de vigilance

- Un manque de fréquences aux heures de pointe qui ne permet pas de répondre aux besoins des déplacements domicile-travail et qui ne constitue pas une alternative suffisamment forte aux déplacements VP ;
- Une organisation générale qui ne facilite pas les déplacements inter-quartiers et inter-villes, absence de ligne « Corolle » (projet en cours d'étude) ;
- Une amplitude horaire faible : seules 2 lignes assurent des départs après 20h ;
- Peu d'aménagements de voirie en faveur des transports collectifs : les bus sont donc soumis aux aléas de la circulation générale ;
- Une ligne 1 qui n'arrive pas à répondre à la demande (notamment aux heures de pointe) ;
- Une gamme tarifaire en dessous des moyennes nationales alors que l'offre offerte aux usagers s'est développée.

DIAGNOSTIC TERRITORIAL

LE RESEAU DEPARTEMENTAL « OSCAR »

Organisation générale du réseau

L'année 2017 a bouleversé quelque peu le transport interurbain. En effet depuis le 1/09 la Région succède aux Départements pour la gestion du transport scolaire et interurbain.

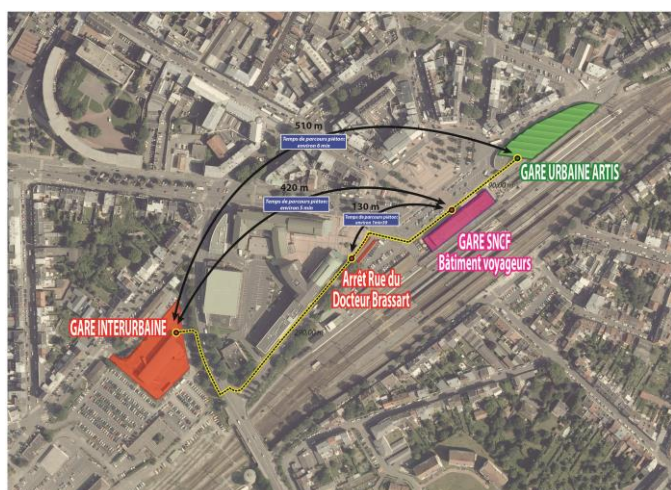
Néanmoins, l'offre desservant la CUA a gardé son nom d'exploitation à savoir OSCAR (anciennement Colvert). Il vient compléter le maillage et l'offre des lignes régulières d'ARTIS. En effet, le territoire de la Communauté urbaine d'Arras est desservi par 9 lignes départementales organisées en radiales et destinées à assurer des liaisons entre les communes périphériques et la Ville d'Arras.

Le réseau répond encore essentiellement à des besoins scolaires avec des courses structurées par rapport à la desserte des établissements scolaires de l'agglomération et une offre concentrée aux heures de pointes. Ainsi, près de $\frac{3}{4}$ des courses sont réalisées aux heures de pointes du matin ou du soir, comme le démontre le tableau qui suit.

	SENS 1	SENS 2	NBRE DE COURSES (deux sens confondus)	Amplitude SENS 1		Amplitude SENS 2		Fréquences SENS 1		Fréquences SENS 2		TOTAL FREQUENCES Heures de Pointes
	NBRE DE COURSES	NBRE DE COURSES		PREMIER	DERNIER	PREMIER	DERNIER	7h-9h	17h-19h	7h-9h	17h-19h	
LIGNE 534 : Arras "Gare interurbaine"/Thélus - Neuville	16	15	31	07:05	19:04	07:00	18:25	13	1	2	9	25
LIGNE 524 : Arras "Gare interurbaine"/Boyettes "Mairie"	13	13	26	06:45	18:04	07:17	18:35	7	3	2	7	19
LIGNE 521 : Arras "Gare interurbaine"/Beaumontz-les-Loges "Résidence du Bois"	10	11	21	07:07	17:50	12:00	18:55	7	1	0	7	15
LIGNE 530 : Arras "Gare urbaine"/Monchy-le-Preux "Rue de vis"	11	9	20	07:12	19:37	06:20	18:30	9	1	1	6	17
LIGNE 532 : Arras "Docteur Brassart"/Fampoux - Gavrelle	7	8	15	07:08	13:38	12:05	18:25	5	0	0	4	9
LIGNE 535 : Arras "Gare interurbaine"/Acq "Bois du Perroy"	8	7	15	07:06	13:20	13:40	18:35	6	0	0	4	10
LIGNE 522 : Arras "Gare interurbaine"/Wailly "Pont"	5	5	10	07:18	13:40	12:15	18:25	4	0	0	3	7
LIGNE 533 : Arras "Docteur Brassart"/Bailleul-Sir-Berthoult "Route d'Arras"	4	4	8	07:09	13:44	12:20	18:17	3	0	0	2	5
LIGNE 528 : Arras "Emile Breton"/Guemappe "Centre"	3	3	6	07:20	13:20	12:20	18:25	2	0	0	2	4
TOTAL			152					56	6	5	44	111

Aux heures creuses, le réseau offre peu d'alternative aux déplacements motorisés puisque la majorité des courses basculent en transport à la demande et nécessitent une réservation préalable.

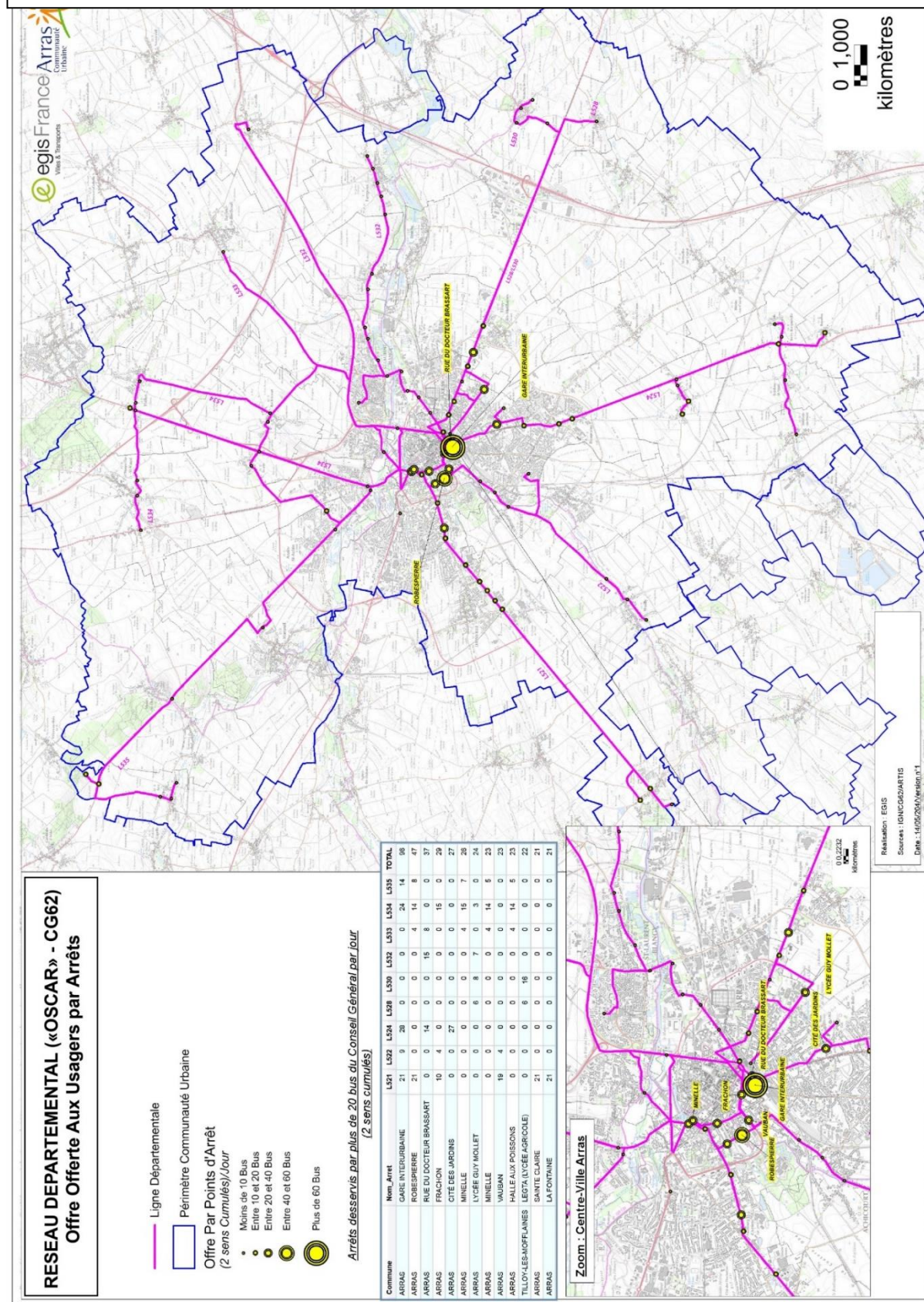
Les fréquences de passage des lignes départementales sont peu élevées pour les communes périphériques. En effet, comme le démontre la carte qui suit, les 10 points d'arrêt les plus desservis par les lignes départementales sont tous situés sur la Ville Centre de l'agglomération.



La vocation scolaire du réseau se confirme avec la présence dans ces 10 arrêts de nombreux établissements : Lycées Robespierre et Guy Mollet, Lycée Agricole de Tilloy-lès-Mofflaines... On trouve également les arrêts « gare interurbaine » et « rue du docteur Brassart » dans les principaux arrêts desservis, témoignant de l'attractivité du pôle gare (même si ces arrêts sont excentrés du pôle gare et entraînent des cheminements piétons relativement importants).

Néanmoins, l'éloignement de ces 2 arrêts par rapport à la gare ainsi que l'éclatement des 2 gares routières (urbaines et interurbaines) de part et d'autre de la gare sont des éléments qui ne favorisent pas les correspondances entre les différents modes de transports et donc l'intermodalité.

RÉSEAU INTERURBAIN - OFFRE AUX USAGERS PAR ARRÊT



DIAGNOSTIC TERRITORIAL

LE RESEAU FERRE

La desserte ferrée du territoire

Le territoire bénéficie d'une très bonne accessibilité ferrée avec une desserte TGV vers Paris et Lille et 3 lignes TER :

- Lille/Douai/Arras/Amiens;
- Arras/Lens/Hazebrouck ;
- Arras/Saint-Pol-sur-Ternoise/Etaples/Boulogne.

Ces 3 lignes convergent vers le nœud ferroviaire majeur du territoire : la gare d'Arras, pour constituer l'étoile ferroviaire arrageoise.



L'étoile ferroviaire arrageoise

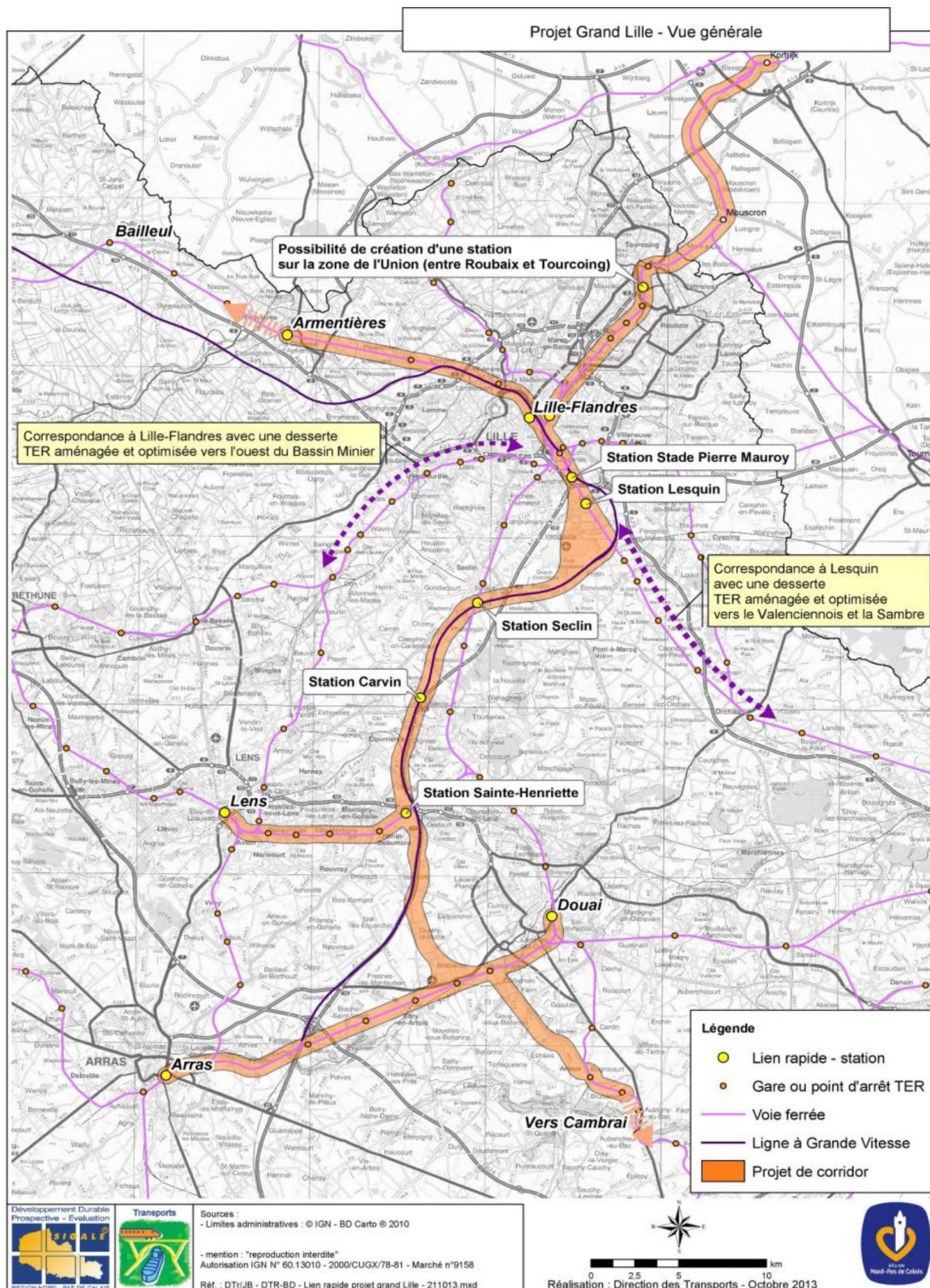
Source « <http://www.ter.sncf.com/nord-pas-de-calais/> »

Le Conseil Régional mène une réflexion importante pour la réalisation d'un nouveau mode de transport ferroviaire express (de type RER) interconnecté au TER. Ce réseau reliera le Grand Lille (via la gare Lille-Flandres) au sud de la région et sera doté de multiples lieux d'échanges avec les territoires et leurs transports collectifs. L'objectif est d'améliorer la desserte ferrée (en termes de temps et de fréquence) sur cet axe nord-sud, afin de permettre le report modal et de diminuer la congestion de l'autoroute A1.

Le projet et les hypothèses de travail prévoient plusieurs tronçons, organisés autour d'un axe central Lille-Flandres – Sainte-Henriette, dont un reliera Arras au Grand Lille en 36 minutes avec une fréquence de 3 à 4 trains par heure et par sens.

Le coût du projet est estimé à 960M€ pour le tronçon central et 290M€ supplémentaires pour les prolongements (dont Arras-Sainte-Henriette).

La mise en œuvre de ce projet est prévue pour 2025-2030.



Un nœud ferroviaire majeur : la gare d'Arras

La gare d'Arras aujourd'hui est une centralité de transport forte, permettant l'accessibilité au réseau ferré majeur de la Région. Avec son environnement proche (gares routières urbaine et interurbaine), elle constitue le pôle d'échanges majeur du territoire. La gare est située en périphérie de l'hyper centre d'Arras, au-delà de la ceinture de boulevards et accessible à pied depuis les places en moins de 10 minutes.

La gare d'Arras présente une offre forte avec quotidiennement, 12 allers-retours en TGV vers Paris et plus de 145 TER reliant les différentes villes de la région (Douai, Lens, Saint-Pol-sur-Ternoise, ...) et au-delà (Amiens, Rouen).

Cette offre est complétée par des liaisons TER-GV (liaison ferrée rapide, au prix d'un trajet TER) entre Arras et Lille (3 allers et 2 retours quotidiens) concentrées aux heures de pointes du matin et du soir et qui relient ces 2 agglomérations en 20 minutes, créant ainsi une véritable offre de transport alternative et concurrentielle à la voiture particulière.

Il faut noter qu'il est possible de voyager avec un vélo dans la plupart des TER et TER-GV, sans coût supplémentaire. Les wagons sont équipés d'espaces dédiés et connaissent un certain succès.

Les chiffres de fréquentation confirment la fonction de polarité de la gare puisqu'elle est la seconde gare de la Région Nord-Pas-de-Calais la plus fréquentée avec plus de 11 500 montées/descentes quotidiennes recensées. Cette fréquentation est de plus en plus forte, puisqu'elle a progressé de 28% entre 2001 et 2012.

Malgré cela, Réseau Ferré de France (RFF) et la SNCF ont supprimé le TGV Paris (Gare du Nord) - Arras et 17h22 et envisagent de supprimer le TGV de 18h22, ce qui pénaliserait les nombreux navetteurs qui se rendent à Paris quotidiennement pour travailler.

La gare SNCF est composée de 11 voies, dont 8 à quai. L'ensemble des quais est accessible aux personnes à mobilité réduite (ascenseur, bandes podotactiles, ...). Au sein du bâtiment de la gare, sont disponibles :

- Un espace de vente SNCF,
- Un point presse,
- Un espace de restauration rapide/café.

Cette offre est relativement restreinte et les commerces et services situés sur la place de la gare (hôtels, restaurants principalement) ne répondent pas forcément aux besoins des usagers quotidiens.

L'insertion urbaine du pôle gare est relativement contrainte (typologie traditionnelle du bâti extrêmement fort au sud de la gare) et le sillon ferroviaire constitue une coupure urbaine majeure qui limite les échanges (notamment modes doux) entre les espaces situés au nord et au sud de cette gare. Autour de la gare, le potentiel foncier est important sur des terrains appartenant à Réseau Ferré de France (RFF) : site de la Petite Vitesse, gare de triage, Une reconversion de ces sites (en activités, habitat, ...) pourrait permettre de conforter et renforcer l'attractivité du pôle gare et de travailler sur les perméabilités nord-sud.

Le secteur sud de la gare est par ailleurs colonisé par de nombreux stationnements directement liés aux usagers de la gare. Plus globalement, l'espace occupé par la voiture dans l'environnement opérationnel de la gare pose la question de la gestion et de la politique de stationnement dans un périmètre de 1 kilomètre autour de la gare, l'efficacité du rabattement en transport collectif ainsi que celle de la place accordée aux autres modes de déplacements et notamment, les modes doux.

DIAGNOSTIC TERRITORIAL

4 haltes plus
anecdotiques

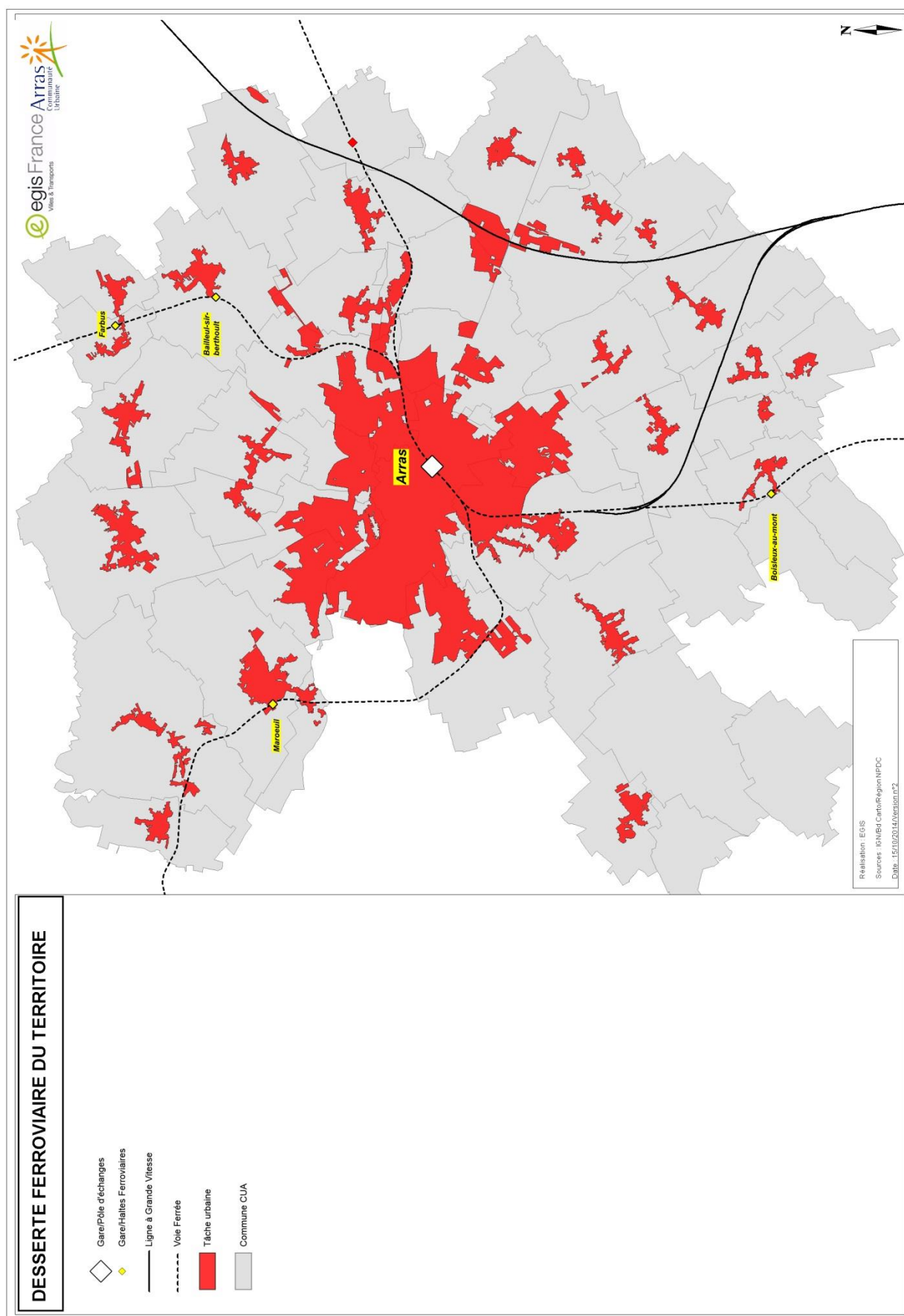
Hormis la gare d'Arras, le territoire de la communauté urbaine bénéficie de 4 autres points d'accès ferroviaires avec les haltes ferroviaires de Maroeuil, Boisleux-au-Mont, Bailleul-Sir-Berthoult et Farbus.

Mais ces gares ou haltes ferroviaires ne disposent plus d'espace d'accueil et de vente. Elles doivent en outre faire face à de faibles dessertes et des niveaux de fréquentation très bas : les gares de Bailleul et de Farbus (situées sur l'axe Arras-Lens) comptent ainsi respectivement 2 et 8 montées/descentes quotidiennes. Elles sont également confrontées à des problématiques d'accessibilité (exemple de la gare de Bailleul qui est située à l'extrémité de la commune, en périphérie de la zone urbaine). De même, la gare de Boisleux compte en moyenne deux montées/descentes quotidiennes en 2015 et n'est plus desservie que par 9 trains/jour. Seule la gare de Maroeuil dispose encore d'une desserte de plus de 25 TER par jour (axe Arras-Saint-Pol-sur-Ternoise) et d'une fréquentation supérieure à 60 M/D par jour. Cette fréquentation est même en hausse de 30% depuis 2009 et de +67% entre 2001 et 2015.

Le tableau ci-dessous présente le niveau d'offre et les chiffres de fréquentation de chacune des gares du territoire arrageois.

GARES	MD 2015	MD 2009	MD 2001	Nbre TER+TER- GV	Evolution Fréquentation 2001-2015
ARRAS	11 154	9 232	9 036	144	23%
MAROEUIL	70	47	42	25	67%
BAILLEUL-SIRE-BERTHOULT	2	3	13	6	-85%
BOISLEUX-AU-MONT	2	39	16	8	-88%
FARBUS	7	14	36	6	-81%

Source : Région Nord-Pas-de-Calais



Réseau ferrée :
synthèse des
contraintes et
potentialités

L'analyse de la situation ferroviaire du territoire mais aussi la synthèse des différentes données disponibles (études, entretiens avec les acteurs du territoire...) font ressortir les points suivants.

Points Forts/Atouts

Le territoire bénéficie aujourd'hui d'une excellente accessibilité ferrée qui se traduit par des fréquences importantes en termes de liaisons TGV et TER...

Opportunités

Dans le cadre du PADD du SCoT de la région d'Arras, 5 pôles relais ont été identifiés (dont les pôles de Bailleul et de Maroeuil). Ces bourgs structurants doivent ainsi développer une offre de proximité et complémentaire à celle de l'agglomération en termes de services, commerces activités et équipement. A ce titre, ces 5 pôles et l'agglomération devront concentrer les principaux programmes de logement du territoire des 20 prochaines années. Cet axe de développement stratégique peut constituer une opportunité pour favoriser la densification urbaine autour des pôles gare de ces pôles relais

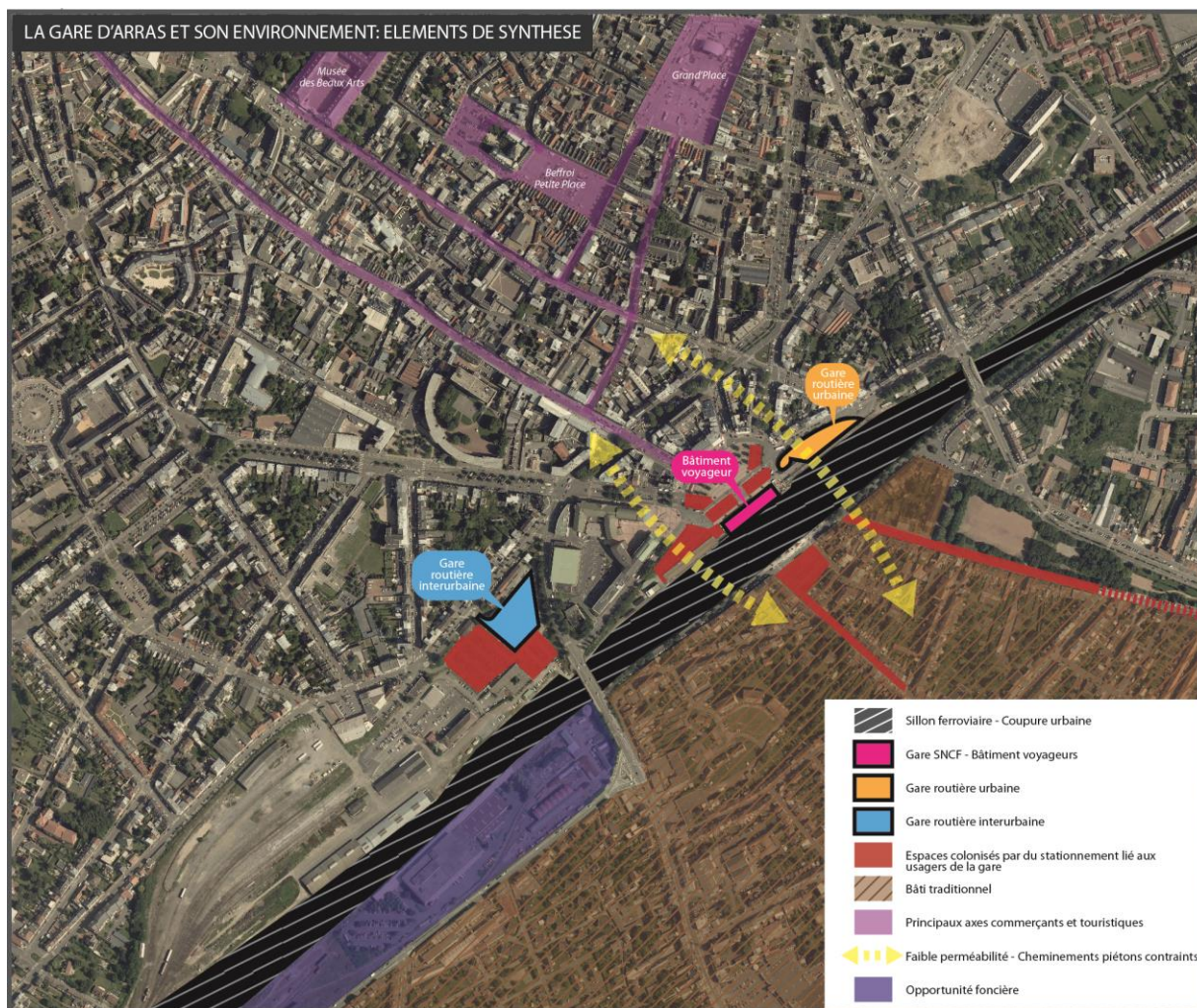
Par ailleurs, la gare d'Arras aujourd'hui est une centralité de transport forte organisée en plusieurs entités et espaces distincts qui ne favorisent pas les correspondances, les échanges et l'intermodalité (pour rappel et comme présenté dans le chapitre Mobilité, les déplacements multimodaux, c'est-à-dire ceux qui empruntent au moins deux modes de déplacements représentent seulement 1.5% du volume total des déplacements). L'ensemble de la polarité et des fonctions sont en effet réparties entre (Cf. carte qui suit) :

- La gare dont l'insertion urbaine est relativement contrainte (typologie traditionnelle du bâti extrêmement fort au sud de la gare) et dont le sillon ferroviaire constitue une coupure urbaine majeure qui limite les échanges (notamment piéton) entre les espaces situés au nord et au sud de cette gare. Le secteur sud par ailleurs est colonisé par de nombreux stationnements directement liés aux usagers de la gare (Cf. chapitre Stationnement) ;
- Une gare routière urbaine : implantée à l'est du bâtiment voyageur, elle est constituée de 11 quais et est desservie par l'ensemble des lignes urbaines ARTIS ;
- Une gare routière interurbaine : implantée à l'ouest du bâtiment voyageur, elle offre une capacité d'accueil de 12 quais. Elle est implantée au pied du Pont Leclerc et apparaît relativement enclavée, à l'écart du pôle gare. Par ailleurs la signalétique et le jalonnement vers la gare sont peu développés.

Or dans l'environnement immédiat du pôle gare, d'importantes emprises foncières vont se libérer (site de la petite vitesse). Elles constituent un potentiel fort pour que le territoire porte un nouveau projet urbain, alliant urbanisme et transport, susceptible d'asseoir le rôle de la gare d'Arras comme centralité de transport, pôle d'échanges majeur du territoire et véritable quartier de centre-ville.

La valorisation de l'étoile ferroviaire arrageoise constitue également une opportunité importante pour faciliter les déplacements domicile travail et nécessite de développer une offre ferrée cadencée et rapide vers les principales polarités voisines et notamment vers les agglomérations de Lens et de Lille (opportunité également identifiée dans le cadre du SCoT de la région d'Arras).

Enfin, **le projet de liaison ferroviaire Arras-Cambrai** doit également forcer le territoire à s'interroger et à évaluer les impacts de ce projet. Ce barreau ferroviaire est inscrit au Schéma Régionale des Transport du Nord-Pas-de-Calais Or cette liaison (fret et voyageur) avec la plate-forme multimodale de Marquion pourra être stratégique pour capter de nouvelles implantations à valeur ajoutée (surtout si le projet de canal Seine Nord est finalisé).



Menaces Les faibles niveaux de fréquentations et de fréquences des haltes de Bailleul-Sir-Berthoult, Boisieux et Farbus posent nécessairement la question du maintien de leur desserte.

Par ailleurs, la desserte TGV est régulièrement menacée de diminution. Une première menace a eu lieu en 2014, actuellement c'est le rapport Spinetta qui inquiète fortement la desserte des villes moyennes, et en particulier Arras et Béthune. Si cette suppression de certains trains est effective, cela pénaliserait les déplacements quotidiens des actifs de ces 2 pôles et relancerait l'usage de la voiture dans la région.

Enfin, l'espace occupé par la voiture dans l'environnement opérationnel de la gare pose également la question de l'efficacité du rabattement en transport collectif ainsi que celle de la place accordée aux autres modes de déplacements et notamment, les modes doux.

DIAGNOSTIC TERRITORIAL

Les modes doux : une place à valoriser

LE RESEAU CYCLABLE

Des outils existants pour développer la politique cyclable

La pratique du vélo est marginale sur le territoire, puisqu'elle représente 1% des déplacements des habitants⁷. Pourtant, la relative compacité du centre-ville arrageois et la topographie sont autant d'éléments pouvant concourir à inciter au développement de ce mode de déplacement pour les courtes-moyennes distances.

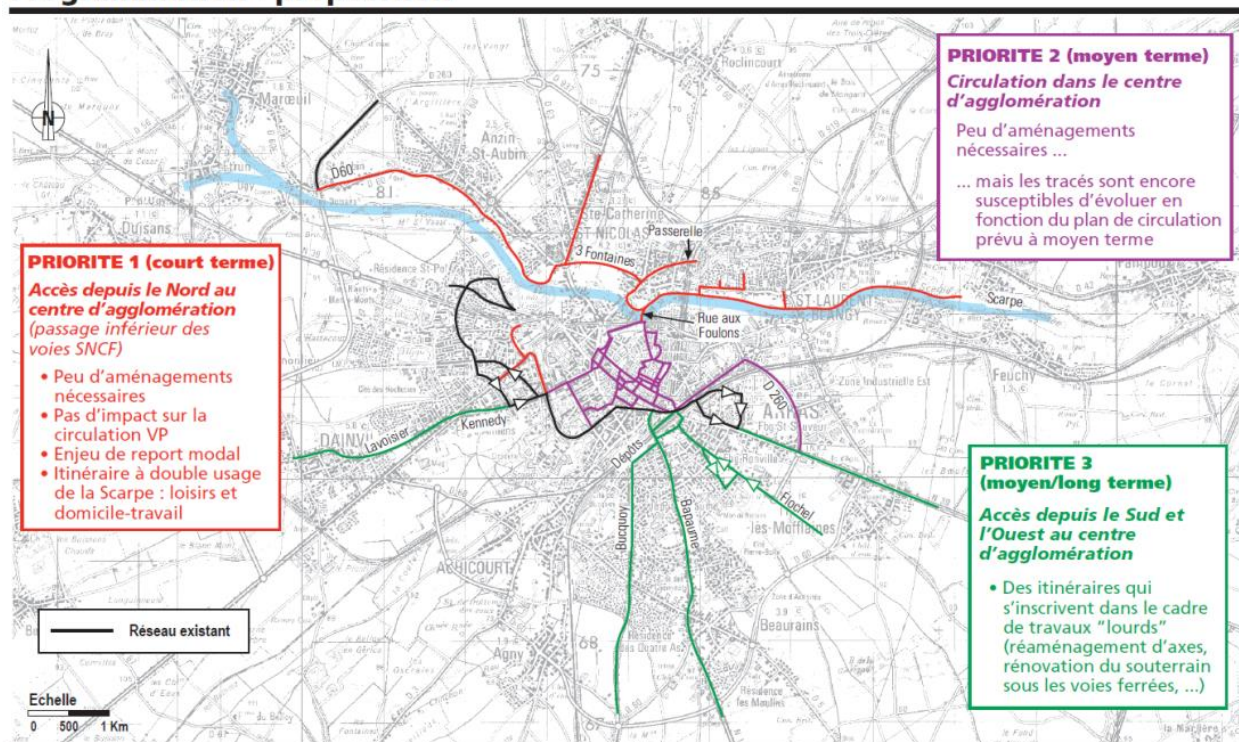
Le Plan de Déplacements Urbains de 2000 avait identifié plusieurs actions à développer en faveur des cyclistes telles que :

- La desserte de l'ensemble des pôles générateurs recensés dans la zone urbaine dense ;
- Identifier des itinéraires faciles d'utilisation (prenant en compte la lisibilité et l'accessibilité de ces itinéraires) ;
- Adapter les préconisations d'itinéraires et d'aménagement à la typologie (fonction, gabarit) actuelle et future des voiries.

Il avait par ailleurs établi une programmation des aménagements à réaliser à court, moyen et plus long terme (cf. carte suivante).

Itinéraires cyclables projetés dans le cadre du Plan de Déplacements Urbains de 2000

Programmation - proposition



⁷ Source : Enquête ménage déplacements 2014

Néanmoins, cette feuille de route est relativement peu appliquée : même si ces dernières années plusieurs exemples de réalisations concrètes ont été menées à l'échelle du territoire (passerelle modes doux d'Achicourt, réalisations de bandes et de pistes) et que la Communauté Urbaine d'Arras a adopté en février 2010 son schéma directeur des déplacements cyclables.

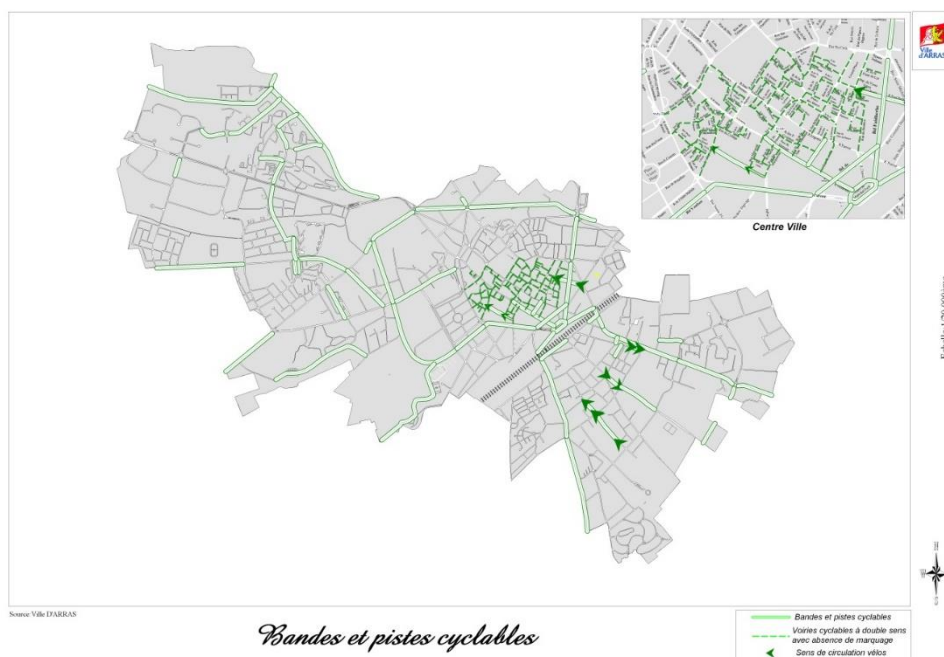
Ce Schéma directeur vise à déployer sur le territoire de la Communauté Urbaine d'Arras les pénétrantes et axes structurants des déplacements cyclables. Il prévoit la réalisation d'environ 95 kilomètres de voies cyclables (qui s'ajouteraient au 35 kilomètres déjà existants). Or en 2013, 13,5 kilomètres ont été réalisés soit à peine 14% du programme et de nombreux « chaînons manquants » subsistent. La démarche devrait être relancée et intensifiée en 2018

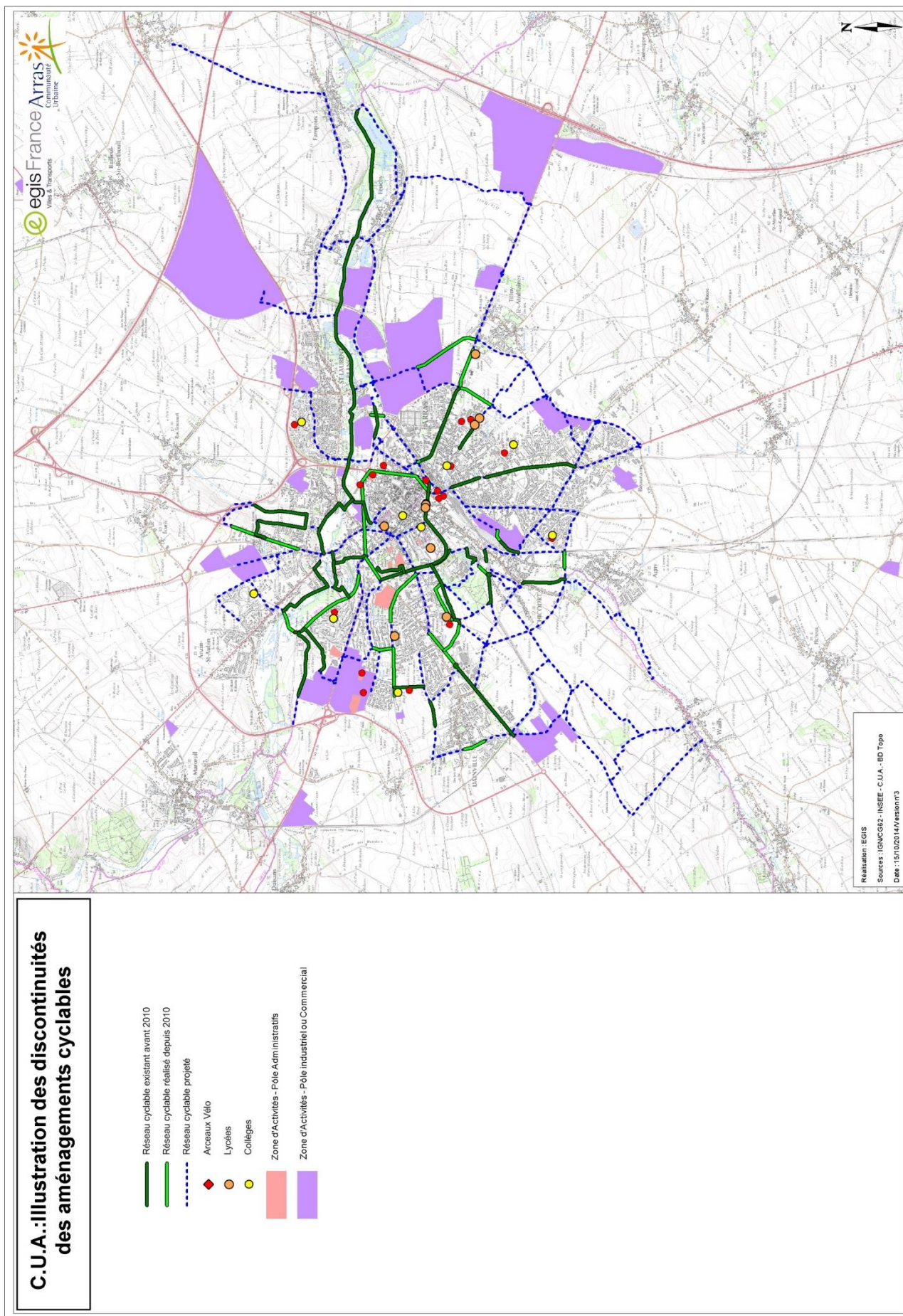
La carte de la page suivante présente l'état des lieux des aménagements cyclables (existants et projetés) à l'échelle de la Communauté Urbaine d'Arras. Elle illustre bien la discontinuité des itinéraires à laquelle les usagers doivent faire face. Elle démontre également que d'importants pôles générateurs (collèges/lycées) ou zones (ZI Est, Parc des Bonnettes, Boréal Parc...) ne sont pas desservis aujourd'hui par un aménagement cyclable. L'absence d'aménagement cyclable sur un axe n'empêche pas la pratique du vélo mais peut néanmoins freiner des usagers potentiels (lisibilité des itinéraires, sécurité, ...).

Enfin, il faut noter que de nombreux axes présentent des « sas vélos » aux feux tricolores, permettant d'améliorer la sécurité et la visibilité des cyclistes.

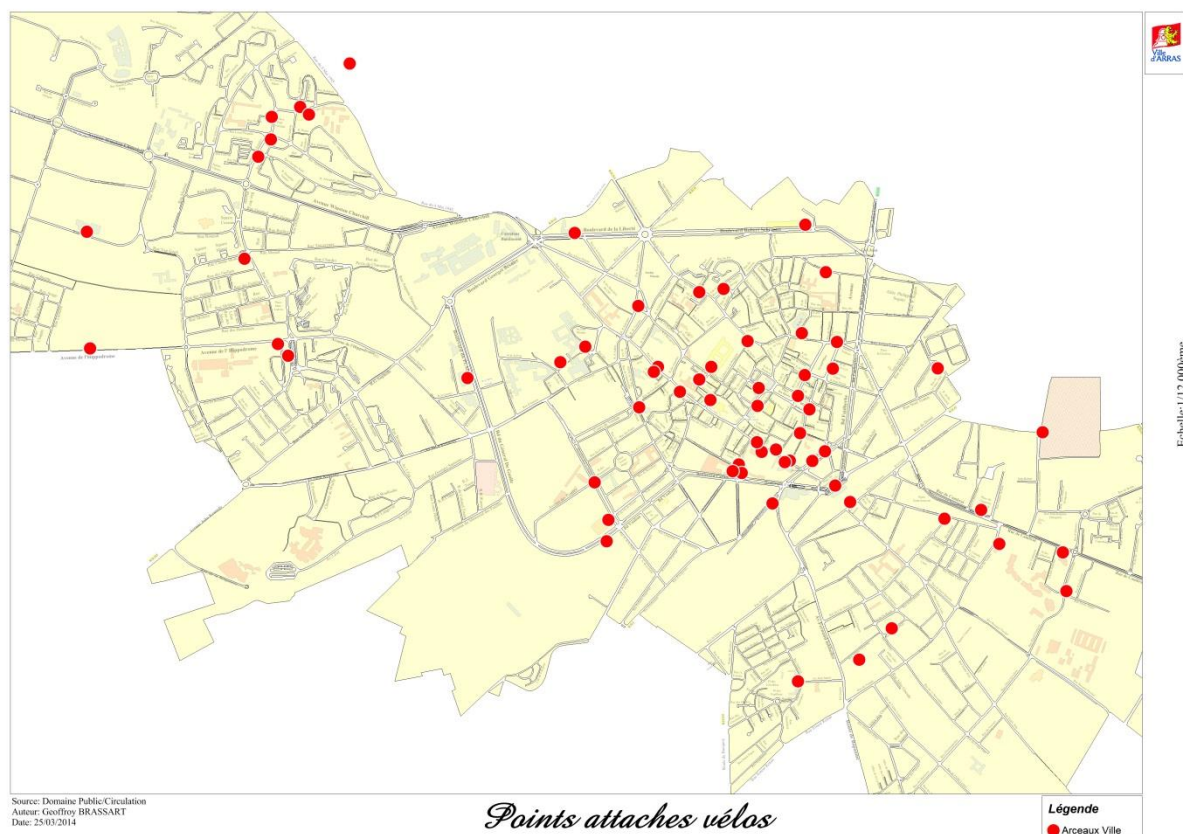
Il existe également des aménagements en zone urbaine, et notamment dans le centre-ville d'Arras. En effet, sur ce secteur, il existe de nombreuses bandes ou pistes cyclables. Les contre-sens sont cyclables sont importants, permettant de mailler le territoire et d'optimiser les itinéraires. Il existe également un certain nombre d'arceaux destinés au stationnement des vélos mais ceux-ci restent en nombre insuffisant, notamment à proximité des générateurs de trafic et des commerces (ex. de la Place de Héros ou de la gare). Une offre de stationnement développée renforce le sentiment de sécurité des cyclistes et permet donc de favoriser l'usage de ce mode de déplacement.

En 2018, 9 garages à vélo ont été implantés, comblant de la sorte la lacune de





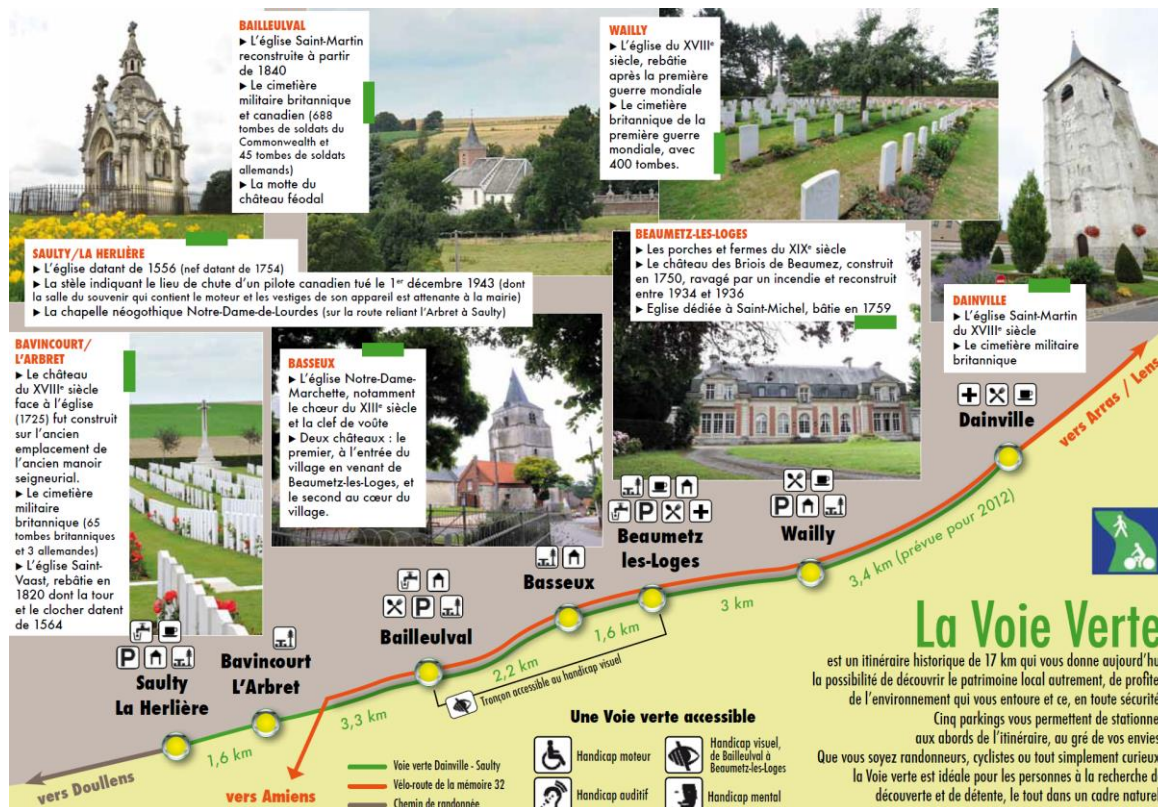
DIAGNOSTIC TERRITORIAL



Exemples d'aménagements cyclables réalisés depuis le Plan de Déplacements Urbains de 2000 : passerelle modes doux à Achicourt et itinéraire cyclable à proximité du site de la Citadelle.

Outre ce réseau « urbain », le territoire est desservi par le Véloroute de la Mémoire, reliant sur 17 km Dainville à Saulty sur le tracé d'une ancienne voie ferrée. Cet itinéraire a plutôt une vocation de loisirs.

DIAGNOSTIC TERRITORIAL



Des dysfonctionnements multiples...

Des discontinuités d'itinéraires

Un manque de lisibilité des aménagements

Malgré les aménagements récents (exemple de la passerelle modes doux au-dessus de la voie ferrée à Achicourt), le réseau cyclable actuel présente encore de nombreuses discontinuités qui n'incitent pas à l'utilisation du vélo.

Par ailleurs le réseau est également confronté à de multiples dysfonctionnements tels que : le manque de lisibilité, l'inconfort voire même l'insécurité des itinéraires. En effet, si dans le cadre du Schéma Directeur, les principaux couloirs de déplacements deux-roues ont été identifiés, les aménagements réalisés dans ce cadre présentent plusieurs dysfonctionnements (emprises des itinéraires cyclables insuffisantes, revêtement inconfortable, stationnements illicites...) qui pénalisent fortement la continuité des aménagements et la sécurité des usagers du vélo.

Par ailleurs, aucune commune n'a autorisé de tourne-à-droite aux feux⁸ alors que ce type d'aménagement renforce la sécurité et la fluidité des déplacements cyclistes.

⁸ Signalisation autorisée depuis 2010, donnant la possibilité aux cyclistes, à un feu de circulation, de tourner à droite ou d'aller tout droit alors que le feu est rouge, tout en cédant le passage à tous les autres usagers.

DIAGNOSTIC TERRITORIAL



Exemples de dysfonctionnement deux roues : des itinéraires cyclables avec des emprises insuffisantes qui pénalisent la sécurité des deux-roues



Exemples de dysfonctionnement deux roues : des stationnements illicites qui pénalisent la sécurité des deux roues et la continuité de l'aménagement/problème de revêtement de l'itinéraire cyclable qui pénalise le confort des deux roues

Des interactions avec les transports collectifs à encourager

Le réseau cyclable offre peu de connexions avec le réseau structurant de transports collectifs, et plus globalement, le vélo est peu pris en compte comme maillon de la chaîne intermodale. Pourtant, le vélo peut s'avérer pertinent sur de courtes distances ou pour du rabattement vers les transports collectifs (gares, arrêts de bus, parkings-relais, ...).



Illustrations de la saturation des dispositifs de stationnement deux roues et de pratiques de stationnement sauvage aux abords de la gare d'Arras

DIAGNOSTIC TERRITORIAL

Une absence de jalonement⁹

Les pôles générateurs accessibles en vélo et les aménagements cyclables existants sont difficilement identifiable par les usagers compte tenu de l'absence de jalonement.

La multiplicité des acteurs intervenants sur cette thématique

Enfin, il est à noter que la politique « vélo » implique le développement de nombreuses actions de communications et ce à plusieurs échelles (EPCI, Commune, Département...) et nécessite l'amélioration de la coordination entre tous les acteurs intervenants sur cette thématique.

... qui expliquent la faible part modale du vélo

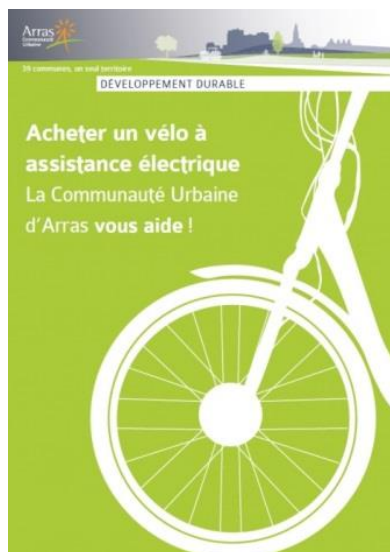
Finalement, ces problématiques :

- De lisibilité, jalonement et continuité des itinéraires cyclables ;
- De stationnement et de rabattement des usagers ;
- De confort et de sécurité des aménagements ;
- De coordination entre les différents acteurs.

Constituent les principales raisons de la faible part modale des deux roues recensées sur le territoire : 1% de part modale d'après les résultats de l'Enquête Ménage Déplacements.

Des nouvelles politiques sont en place récemment

Depuis septembre 2012, la Communauté urbaine mène une politique volontariste pour encourager à la pratique du vélo. Cela se traduit par une participation financière pour l'achat d'un vélo à assistance électrique, à hauteur de 30% du montant TTC plafonné à 400 €, à la condition que le vélo soit acheté dans un magasin du territoire.



Un premier bilan réalisé en juin 2014 a permis de mettre en évidence plusieurs éléments :

- Un budget annuel de 40 000 € est consacré à cette opération, initiée dans le cadre du plan climat territorial du Pays d'Artois,
- 245 subventions ont été accordées entre septembre 2012 et juin 2014 pour un montant total de 71 718 €. Ainsi le montant moyen de subvention est de 293 €, soit 30% d'un vélo à 980€,
- Les acheteurs ont 54 ans de moyenne d'âge, sont à 55% des actifs et très majoritairement des arrageois,
- Le vélo acheté est majoritairement utilisé pour des activités de loisirs, seules ¼ des personnes l'utilisent dans le cadre des déplacements domicile-travail.

V'Electric est le service de location longue durée de vélo à assistance électrique de la Communauté Urbaine d'Arras. Pour 3, 9 ou 12 mois, Artis propose de louer un vélo et de découvrir le plaisir de vivre la ville en toute liberté tout en bénéficiant de déplacements 100% pratiques, économiques et durables !

⁹ Jalonement : repères permettant de créer un itinéraire.

Synthèse vélo

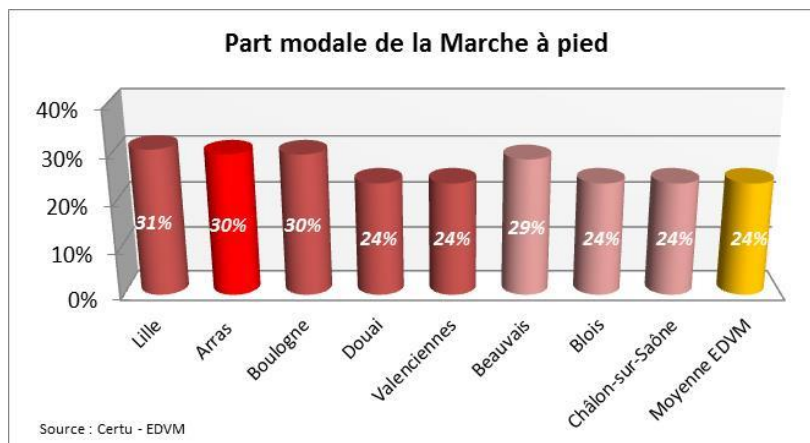
- Atouts/Forces* Le 1^{er} Plan de Déplacements Urbains approuvé en 2000 a été l'occasion de mener une série de réflexions sur la thématique des déplacements en vélo. Des outils ont ainsi été développés tels que le Schéma Directeur des Déplacements Cyclables, dont la mise en œuvre se fait progressivement.
- Opportunités* Il reste dorénavant à appliquer cette feuille de route (aujourd'hui, seuls 14% du programme a été réalisé) afin de véritablement construire et valoriser le réseau cyclable à l'échelle de la Communauté Urbaine d'Arras et réduire les discontinuités des aménagements.
- Par ailleurs, le territoire dispose d'un potentiel important pour encourager la pratique de ce mode de déplacements et bénéficie à ce titre de nombreux atouts culturels et touristiques avec : la Scarpe, le patrimoine de la Ville d'Arras, une topographie favorable. Ces éléments doivent favoriser la pratique du vélo et améliorer la part modale actuellement très faible de ce mode de déplacement (1%).
- Par ailleurs, la Communauté Urbaine mène une politique volontariste pour encourager à la pratique du vélo qui se traduit par une participation financière pour l'achat d'un vélo à assistance électrique. En effet, la Communauté Urbaine participe à l'achat de ce vélo à hauteur de 30% du montant TTC plafonné à 400 euros. Il reste cependant à communiquer encore davantage auprès des habitants de la Communauté Urbaine d'Arras sur l'existence de cette aide.
- Enfin parmi les multiples dysfonctionnements recensés, plusieurs peuvent faire l'objet d'une intervention rapide (traitement et stabilisation des revêtements...) et améliorer ainsi, le confort des itinéraires.
- Menaces* La place occupée par les modes motorisés se fait bien souvent au détriment des modes alternatifs. Aujourd'hui, l'intérêt du vélo comme maillon de la chaîne intermodale n'est pas pleinement pris en compte. Pourtant, le vélo peut s'avérer pertinent sur de courtes distances ou pour du rabattement vers les transports collectifs (gares, arrêts de bus, P+R...).

DIAGNOSTIC TERRITORIAL

LES PIETONS, LES PERSONNES A MOBILITE REDUITE (PMR) ET LES USAGERS EN FAUTEUILS ROULANTS

La marche : un mode de déplacement majeur pour les habitants du territoire

La marche à pied représente 30% de part modale des déplacements (selon l'EMD de 2014 (sur les 39 communes du PTU). La Communauté Urbaine d'Arras est ainsi une agglomération où cette part modale est très forte et où elle est même bien supérieure aux moyennes observées généralement dans les agglomérations de taille similaires (24% de part modale).



La marche est ainsi le second mode de déplacement utilisé par les habitants de la Communauté Urbaine, après la voiture. C'est en effet un des maillons essentiels de la chaîne de déplacements puisque tous les autres modes nécessitent au moins un déplacement à pied au préalable ou au final (pour rejoindre son véhicule en stationnement, se rendre aux points d'arrêt des réseaux de transports collectifs...). D'où l'importance d'aménager des itinéraires confortables et sécurisés, notamment aux abords des arrêts de transports collectifs et des principaux pôles générateurs de déplacements du territoire.

L'accessibilité aux espaces publics est une problématique systématiquement prise en compte dans les nouveaux projets d'aménagements, depuis la loi sur l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées de 2005. Mais de nombreuses actions sont encore à réaliser pour respecter les normes prescrites pour faciliter les déplacements des UFR (Usagers en Fauteuils Roulant) et PMR (Personnes à Mobilité Réduite) tels que : mise en œuvre des abaissés de trottoirs et des bandes podotactiles au droit des traversées piétonnes, largeurs utiles de trottoirs suffisantes voire même développement d'une politique de signalétique et de jalonnement des pôles générateurs...

Les PMR regroupent toutes les personnes qui connaissent des difficultés à se déplacer (de façon permanente ou temporaire) : les enfants, personnes accidentées, femmes enceintes, personnes âgées, personnes transportant des valises ou des poussettes sont concernés. Il convient donc de renforcer l'accessibilité aux pôles générant d'importants trafics piétons (écoles, gares, arrêts de transports en commun, centres commerciaux...) pour que les PMR gagnent en confort dans leurs déplacements quotidiens. Il convient également de veiller à ce que les stationnements illicites ne pénalisent pas la sécurité et la continuité des cheminements piétons.

Pour améliorer l'accessibilité de ses espaces publics et de ses principaux pôles générateurs, la Communauté Urbaine d'Arras a réalisé son Schéma Directeur d'Accessibilité des Equipements Publics à l'échelle de l'ancien périmètre de la Communauté Urbaine d'Arras, soit 24 communes.

DIAGNOSTIC TERRITORIAL



Exemple de PMR rencontrées lors des visites in situ et Illustration de la nécessité de prendre en compte cette problématique à l'échelle du territoire de la Communauté Urbaine d'Arras



Exemple d'aménagements en faveur des PMR/UFR et des modes doux

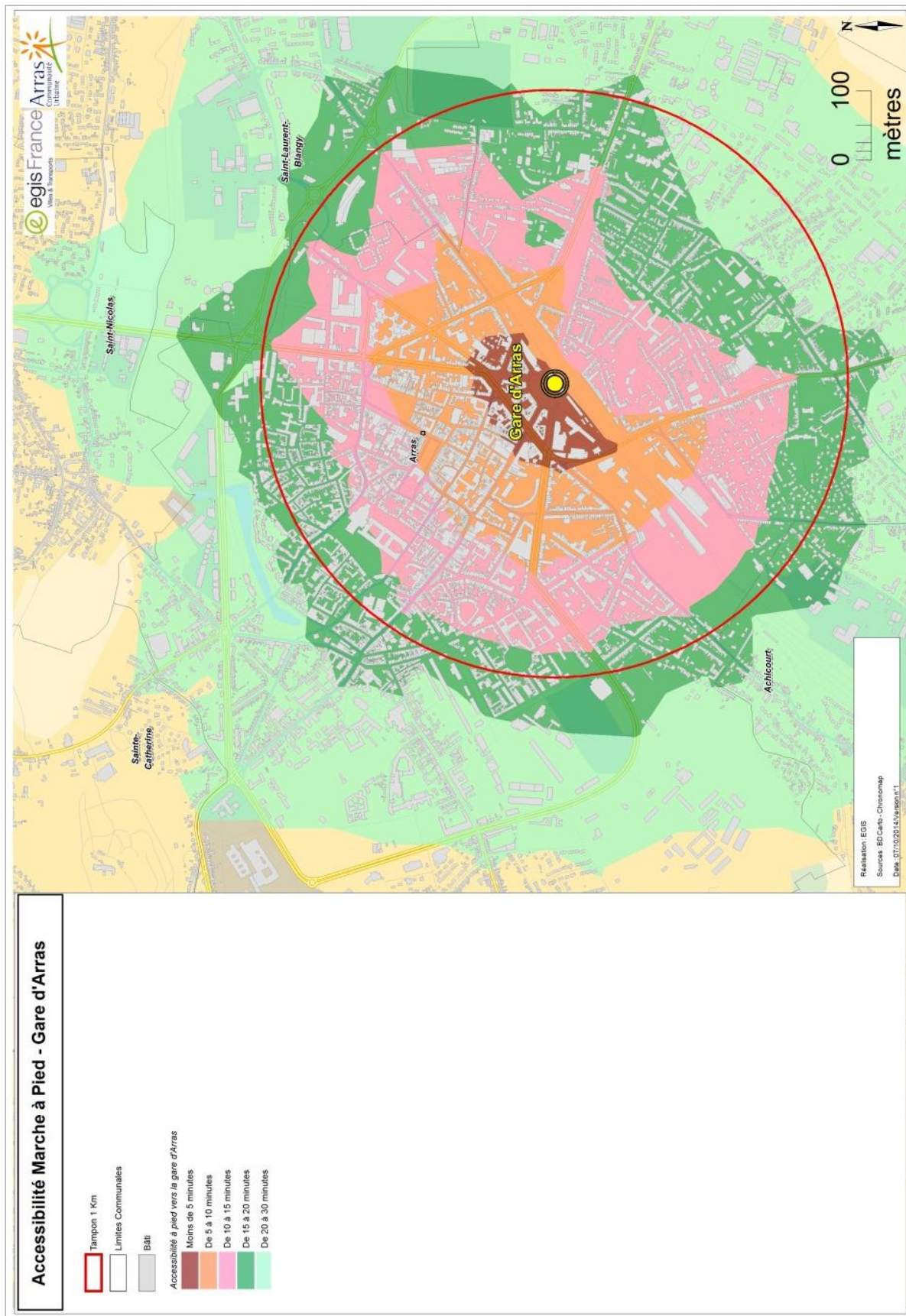


Exemples de stationnements illicites qui pénalisent la continuité et la sécurité des cheminements piétons

Arras : un potentiel important pour le développement de la marche à pied

Comme le montre la carte isochrone qui suit : la gare d'Arras est accessible à pied en moins de 30 minutes au sein de la ceinture des boulevards. Il est ainsi, très facile et très rapide de traverser à pied le centre urbain dense et de rejoindre les principales polarités de la commune.

Ainsi au départ de la gare d'Arras, il est possible de rejoindre en moins de 15 minutes le pôle universitaire au sud et au nord de traverser l'ensemble du secteur commerçant de l'axe Gambetta/rue Saint-Aubert. De même, la place des Héros se situe à moins de 10 minutes à pied. Compte tenu de sa configuration et de sa taille, la Ville d'Arras bénéficie ainsi de nombreux atouts pour développer le concept de la ville des courtes distances et encourager ainsi la pratique des modes doux.



Synthèse piétons/PMR et UFR

- Atouts/Forces* L'enquête ménage a mis en évidence la prépondérance de la marche à pied dans les modes de déplacements utilisés par les résidents de la Communauté Urbaine d'Arras. Avec une part modale de 30%, l'agglomération présente des chiffres supérieurs aux moyennes nationales. Même s'il subsiste des différences entre les différentes communes de la Communauté Urbaine (en fonction de la proximité des équipements, de la densité, des distances à parcourir, ...), ces chiffres illustrent une certaine pratique vertueuse dans la façon de se déplacer pour les habitants de la Communauté Urbaine d'Arras. Par ailleurs, le territoire dans sa globalité dispose de nombreux atouts pour encourager et développer la marche à pied (richesse du cadre de vie, topographie favorable...).
- Opportunité* La loi sur l'égalité des chances de 2005 impose dorénavant de mieux prendre en compte l'accessibilité aux espaces publics et notamment l'accessibilité des PMR/UFR.
- D'après l'INSEE : en 2030, près de 30% de la population aura plus de 65 ans et le nombre des + de 80 ans sera multiplié par 2. Ces chiffres montrent l'importance de la problématique PMR/UFR (qui sera de plus en plus forte) et la nécessité pour les collectivités d'anticiper et d'adapter l'aménagement de leurs espaces publics et des pôles générant des flux piétons importants (gares, écoles, centres commerciaux, bâtiments administratifs...). Cela passe notamment, par la suppression des obstacles sur les trottoirs (mobilier urbain, voitures en stationnement illicite...), le respect des largeurs utiles (1,40m) et par l'aménagement de traversées sécurisées et confortables...
- Menaces* Les aménagements à réaliser pour garantir l'accessibilité représentent des enveloppes financières importantes qui doivent être planifiées et anticipées. Par ailleurs et comme il le sera évoqué dans le chapitre stationnement, la place occupée par la voiture sur l'espace public est aujourd'hui encore très marquée (emprises de stationnement importantes et comportements inciviques) et se fait bien évidemment au détriment des modes doux (marche à pied et vélo).
- Pour les collectivités, il est donc important de travailler à la fois sur les aménagements pour sécuriser les itinéraires (trottoirs confortables, traitement des traversées...) et sur l'image qu'ils renvoient (opérations de communication en faveur des bienfaits de la marche à pied, campagnes de sensibilisation et de civisme pour réduire les stationnements gênants...) pour inciter à l'utilisation de ces modes de déplacements.

DIAGNOSTIC TERRITORIAL

Les déplacements motorisés

UN RESEAU VIAIRE HISTORIQUE RADIAL

Un réseau hérité de l'histoire

La configuration radiale des infrastructures majeures du territoire, qui aboutit sur les boulevards urbains d'Arras est héritée des routes historiques, comme le montre le plan ci-dessous. A l'exception du réseau autoroutier, on constate que les sillons des différentes routes actuelles sont toujours les mêmes.

Extrait de la carte d'État-major – IGN 1880



Par la suite, ce réseau fut complété par le développement du réseau autoroutier :

- L'A1 fut mise en service vers le milieu des années 1960 ;
- L'A26 à la fin des années 1970.

Parallèlement, pour faire face à la demande croissante des échanges, des barreaux routiers se sont construits pour mettre en relation les différents axes historiques, tout en évitant les boulevards d'Arras.

Néanmoins, il est important de signaler **le rôle très structurant de la RD939 Ouest** pour le sud du département du Pas-de-Calais. Dès lors Arras est une véritable porte d'entrée du Département.

- **La rocade** : cette voirie a une fonction très importante de « diffuseur et de tampon » pour la circulation qui pénètre sur le territoire par les pénétrantes. Elle regroupe la RD 60 (tronçons sud-est et sud en projet), la RN 25 (tronçons ouest et nord-ouest), la RD 917 (tronçons nord). Elle devrait pouvoir absorber l'ensemble du trafic de transit de l'agglomération et mieux distribuer le trafic d'échanges. Malheureusement son barreau manquant à l'est pose des problèmes de continuité ayant pour conséquence une présence d'un important trafic de transit sur les boulevards est d'Arras, en traversée urbaine de Saint-Laurent-Blangy (RD 60 et RD 260 notamment) au niveau de l'entrée nord de la ville. Ce trafic de transit n'est absolument pas productif pour l'agglomération, crée des nuisances importantes (pollution, bruit, ...) et est source de congestions fréquentes.

La réalisation de ce barreau est manquant est aujourd'hui notamment freinée par la présence d'un périmètre PPRT¹⁰ lié à l'usine CECA située le long de la Scarpe sur la commune de Feuchy. Toutefois les études sont en cours et ce barreau devrait voir le jour d'ici quelques années.

- **Les pénétrantes urbaines** : ce sont les tronçons des pénétrantes ancestrales entre la rocade et les boulevards qui correspondent principalement au prolongement du réseau primaire structurant en milieu urbain (route de Cambrai, route de Bapaume, route de Saint-Pol, ...). Elles ont d'une part un rôle d'acheminer les trafics d'échanges vers les destinations du centre de l'agglomération, et d'autre part de réseau structurant pour les quartiers avoisinants. Dès lors leurs carrefours sont souvent des carrefours régulés ou giratoires ;
- **Les boulevards d'Arras** : ils ont comme fonction première de distribuer le trafic à destination du centre-ville mais aussi en relation avec les communes de la première couronne. Ces boulevards sont continus et constituent un véritable lieu de référence pour le territoire arrageois.

Il faut rajouter un axe, la RD260, un peu « inclassable » dénommé dans la carte comme « voirie de distribution structurante » qui absorbent actuellement une grande partie du trafic à destination de la ZI Est,

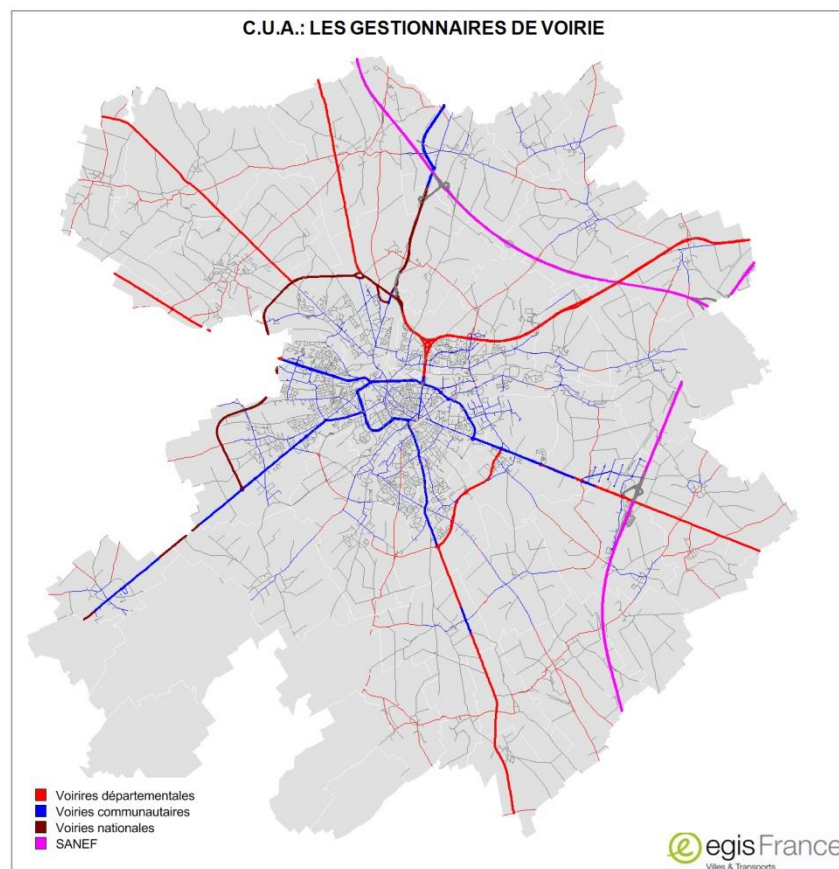
- **Le réseau de desserte** : ce réseau est principalement utilisé pour les échanges de proximité ou pour rejoindre le réseau hiérarchiquement supérieur. Ce sont des axes à vitesses limitées où les aménagements de sécurité doivent apaiser les circulations et redonner de la place aux usagers des modes doux.

¹⁰ PPRT : Plan de Prévention des Risques Technologiques

DIAGNOSTIC TERRITORIAL

Domanialité du réseau

La carte suivante, présente les différents gestionnaires du réseau viaire qui maille le territoire de la Communauté Urbaine.

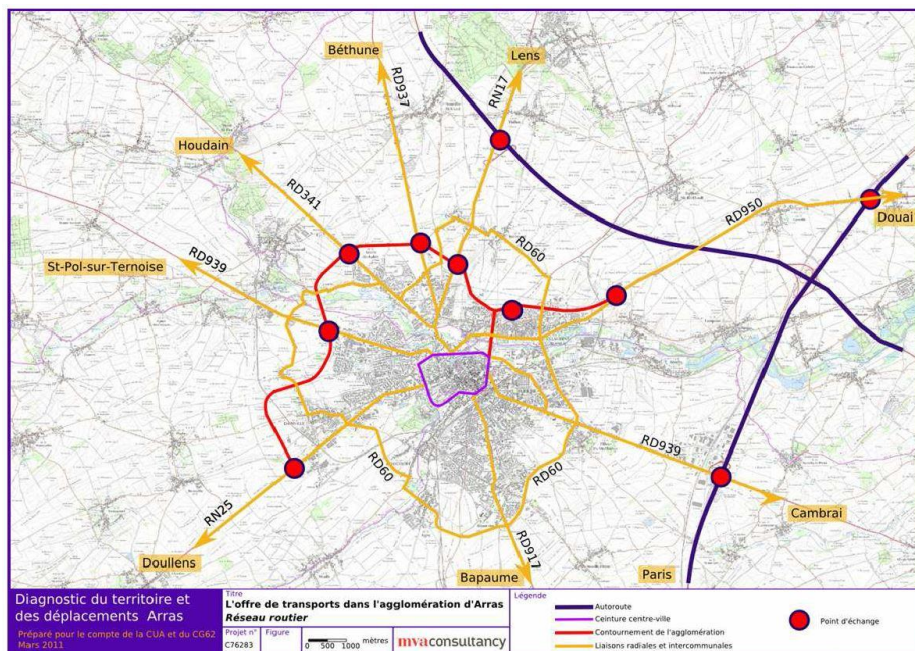


La majorité du réseau est ainsi directement gérée par la Communauté Urbaine d'Arras avec près de 170 kilomètres de voirie communautaire. Le Conseil Général du Pas-de-Calais est également un acteur important puisque la majorité des pénétrantes du territoire sont sous sa maîtrise d'ouvrage.

DIAGNOSTIC TERRITORIAL

Des effets barrières qui impactent le réseau

Le territoire arrageois possède deux grandes coupures pour les déplacements qui obligent des franchissements : la Scarpe et le réseau ferroviaire. Ces deux éléments impactent assez fortement l'isotropie du réseau.



Le couloir écologique de la Scarpe impacte particulièrement les mouvements nord-sud et est une des contraintes fortes (en plus du classement SEVESO de l'usine CECA à Feuchy) dans la recherche d'une liaison pour la finalisation du barreau est de la rocade (liaison entre RD939 et RD950)

Le sillon ferré pose des problématiques de liaison est-ouest, en particulier au sud de la gare.

DIAGNOSTIC TERRITORIAL

DES VOLUMES DE TRAFICS IMPORTANTS

Des trafics en hausse en entrée d'agglomération

Travailler sur les évolutions de trafic est toujours complexe car il existe peu de séries statistiques représentatives. Les données utilisées dans ce chapitre proviennent du recensement de la circulation établi par la DREAL¹¹, en association avec le Conseil Général 62 à partir de postes de comptages permanents.

En moyenne, sur les axes étudiés, le trafic a augmenté de 7% entre 2005 et 2015 soit moins de 0,6%/an, avec des écarts très importants d'un axe à l'autre. Ces chiffres sont bien inférieurs aux moyennes observées à la fin des années 1990, qui étaient de l'ordre de 1 à 2% par an. Les données de 2012 marquent clairement une baisse de trafic sur tous les axes repris.

Plus localement, on constate sur la période 2003-2012 :

- Les deux sillons autoroutiers sont encore en progression, et particulièrement l'A1 ;
- La RD950, la rocade nord et la RN25 connaissent de fortes augmentations depuis 2003 ;
- A l'inverse, le RD939 ouest et la RN17 connaissent de fortes baisses de trafic.

A la lecture de ces statistiques, il est difficile à établir si les baisses sont dues à un report de trafic vers un autre axe plus attractif (de la RD939 vers l'A26 ? de la RN17 vers l'A1 ?) ou simplement à une modification des origines – destinations des usagers.

Evolution des trafics moyens journaliers sur les principales voiries, hors centre ville, entre 2005 et 2015											
Route										Evolution	
	2005	2006	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2005 - 2015	2014- 2015
A1	41 696	42 610	43 052	43 674	44 207	42 958	42 899	44 400	44 700	7%	1%
A26	15 064	15 305	15 018	15 651	15 702	15 291	15 372	15 800	16 100	7%	2%
N17 nord (Tellus)	17 968	17 930	17 930	14 762	16 033	15 919	16 358	17 280	17 955	0%	4%
RD917 sud (Boyelles)	6 809	6 718	6 783	6 746	6 890	6 693	6 740	6 439	6 468	-5%	0%
N25 (Wagnonlieu)	7 525	7 927	8 544	9 418	9 785	9 265	9 321	9 995	10 158	35%	2%
RD939 Est	12 142	12 612	12 169	12 759	12 834	12 611	12 362	12 743	13 034	7%	2%
RD939 Ouest (Aubigny)	13 528	13 409	12 169	12 267	12 464	11 837	11 694	12 036	12 183	-10%	1%
RD950 (Gavrelle)	25 815	26 713	27 738	27 589	28 350	27 906	27 893	28 318	29 045	13%	3%
Rocade Nord (Anzin)	17 050	17 525	19 276	18 069	18 685	18 068	17 926	18 202	18 653	9%	2%
Total	157 597	160 400	162 679	160 935	164 950	160 548	160 565	165 213	168 296	7%	2%

Cette baisse de trafic est encore plus forte dans les trafics poids-lourds où le niveau de 2015 est équivalent aux volumes existants en 2010. Pour les poids-lourds, les variations sont également très contrastées, avec notamment -7% pour l'A26 entre les deux dates, alors que pour l'ensemble des véhicules elle connaît une augmentation de +7% sur ce même axe.

Evolution des trafics moyens journaliers des Poids Lourds, sur les principales voiries, hors centre ville, entre 2005 et 2015											
Route										Evolution	
	2005	2006	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2003 - 2012	2011- 2012
A1	11377	11586	10563	11043	11088	10 629	10 615	10 800	11 000	-3%	2%
A26	3539	3509	2942	3044	3098	3 064	3 102	3 200	3 300	-7%	3%
N17 nord (Tellus)	1365	1578	1577	1402	1539	1 560	1 570	1 640	1 598	17%	-3%
RD917 sud (Boyelles)	578	719	918	912	687	928	914	873	865	50%	-1%
N25 (Wagnonlieu)	1444	1482	1529	1705	1742	1 640	1 706	1 770	1 524	6%	-14%
RD939 Est	1320	1350	1365	1409	1426	1 405	1 327	1 434	1 451	10%	1%
RD939 Ouest (Aubigny)	1447	1395	1284	1528	1618	1 494	1 425	1 475	1 528	6%	4%
N50 (Gavrelle)	2607	2778	3238	3372	3093	3 064	3 367	3 393	3 509	35%	3%
Rocade Nord (Anzin)	3335	3190	3296	3289	3457	2 981	2 779	2 759	2 779	-17%	1%
Total	27 012	27 587	26 712	27 704	27 748	26 765	26 805	27 344	27 554	2%	1%

¹¹ DREAL : Direction Régionale de l'Environnement de l'Aménagement et du Logement

DIAGNOSTIC TERRITORIAL

Les principaux flux d'échange et de transit

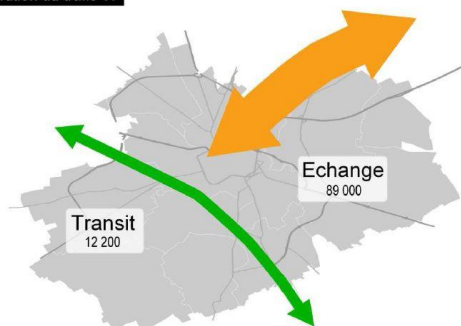
L'enquête cordon réalisée par le Conseil Général 62 en mai-juin 2011 a permis de bien distinguer les trafics d'échanges et de transit, et l'enquête ménage le trafic local (des habitants de la Communauté Urbaine d'Arras).

Globalement, on peut estimer que le territoire de la Communauté Urbaine d'Arras absorbe près de 245 000 véhicules par jour ouvré, dont 59% ne quittent pas les limites de la Communauté urbaine d'Arras et 5% ne s'y arrêtent pas (transit).

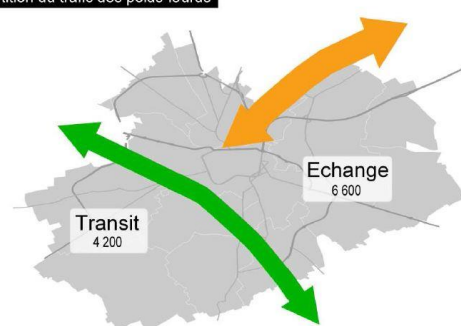
Sur les 89 000 mouvements d'échanges, un peu plus de 36% sont réalisés par des usagers résidents ou ayant une activité dans la Communauté Urbaine d'Arras

Les mouvements globaux des trois grands types de trafic				
	Local	échange	transit	Total
Tous véhicules	142 836	89 000	12 200	244 036
%	59%	36%	5%	
Poids Lourds		6 600	4 200	10 800

Répartition du trafic VP

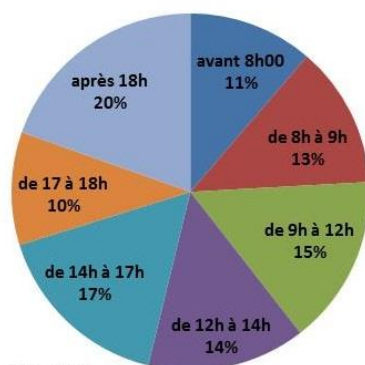


Répartition du trafic des poids-lourds



Source : traitement des données de l'enquête cordon – MVA octobre 2011

Répartition des trafics suivant la période de la journée



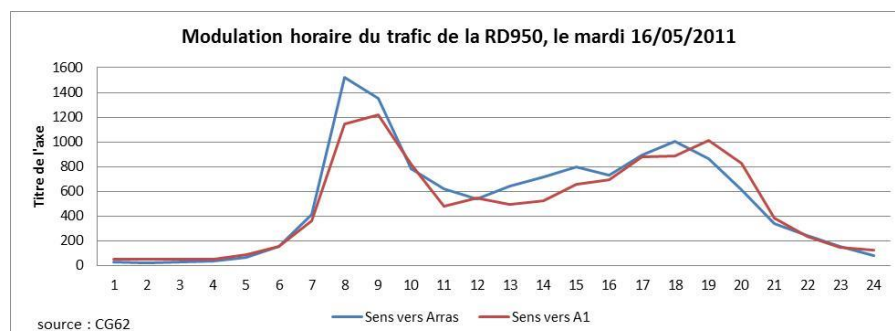
Source: EMD 2014

En termes de modulation sur la journée, l'Enquête Ménage Déplacements nous indique que les heures de pointe du matin et du soir représentent respectivement 13 et 10% du trafic de la journée.

Les comptages de l'enquête du Conseil Général 62 nous donnent des résultats quelque peu différents, puisqu'ils ne sont pas axés sur simplement la population résidente.

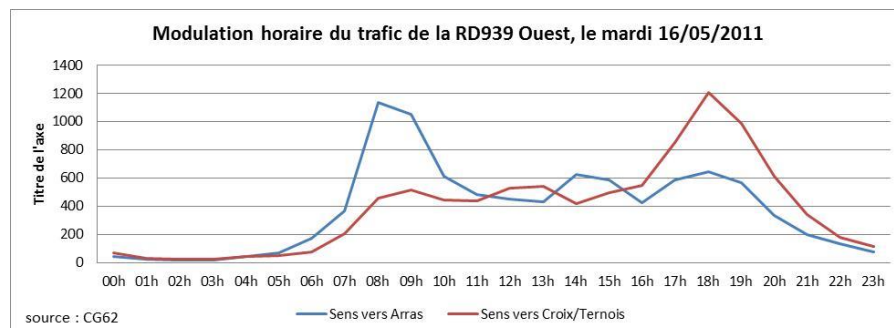
La modulation sera néanmoins contrastée en fonction du rôle de l'axe viaire considéré.

En effet, un axe de liaison vers le réseau autoroutier, la RD950 par exemple, marque peu de différence entre les sens de circulation, et la pointe du soir est très « aplatie ». On peut donc parler de période de pointe pour le soir qui s'étend de 16h à 20h.

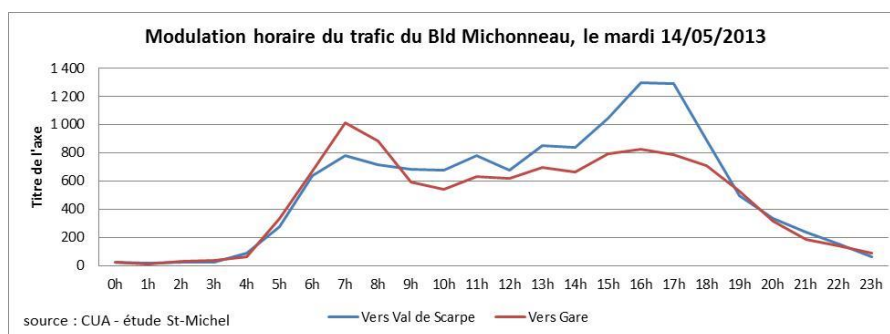


DIAGNOSTIC TERRITORIAL

Cependant sur un axe à fonction plus locale, la RD939 par exemple, on visualise très clairement les deux pointes de la journée, matin et soir et les deux sens de circulation sont « inverses ». Concrètement, de nombreux automobilistes entrent dans Arras le matin et en sortent le soir par cet axe.



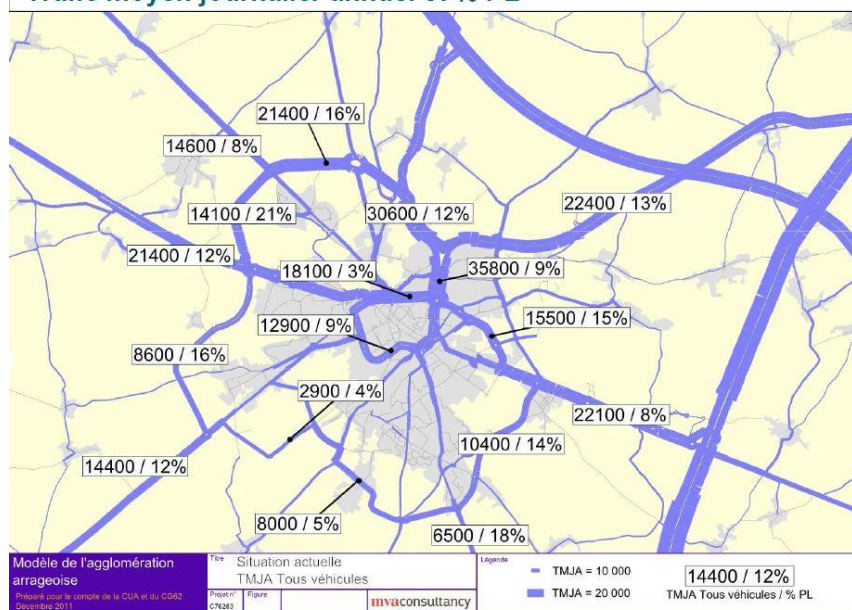
Enfin, sur un axe urbain comme le boulevard Michonneau, le clivage est nettement moins marqué, particulièrement en pointe du matin. Il existe bien une inversion des volumes les plus importants aux périodes de pointe, mais la particularité, c'est qu'il n'existe plus réellement de période creuse en journée.



Des échanges plus marqués au nord de l'agglomération

La carte de répartition des flux à l'échelle de l'agglomération, extraite de l'étude du Conseil Général 62 sur la mobilité arrageoise, donne une excellente vision de la distribution des flux de circulation un jour ouvré.

Reconstitution de la situation actuelle (2011) Trafic moyen journalier annuel et % PL



Elle montre clairement que les principaux flux se localisent sur la partie nord-est du territoire, en connexion avec le réseau autoroutier (35 800 véhicules/jour sur la RD 917 en partie urbaine - Avenue Jules Catoire).

Les deux axes de liaison de/vers l'A1 absorbent les plus gros flux : 22 400 véhicules/jour pour la RD 950 et 22 100 pour la RD939 Est.

La rocade nord est très utilisée sur ses tronçons situés entre la RD341 et l'entrée nord. Cette dernière reste l'entrée principale d'Arras.

Au regard de la structure viaire, on pourrait imaginer un fonctionnement de la distribution des circulations nord suivant 3 « rocades » :

- Une première rocade, constituée de l'A1 et l'A26 qui absorberait le trafic de transit et d'échange de grande portée ;
- La rocade nord ;
- Les boulevards d'Arras.

Malheureusement l'usage de la rocade « autoroutière » est contraint par le péage, et n'est donc pas actuellement une réalité locale.

Le rôle de la rocade nord devrait pouvoir se prolonger vers la deuxième pénétrante de l'agglomération, à savoir la RD939 Est. Actuellement cette « coupure » induit un trafic important sur la RD260 (avenue des Droits de l'Homme) et sur la RD60, en traversée de St-Laurent-Blangy, axe qui ne devrait avoir un usage très local.

Plus de 100 000 véhicules pénètrent, chaque jour, dans le centre de la Communauté Urbaine d'Arras

Avant l'avènement de la rocade nord, l'ensemble des pénétrantes aboutissait sur les boulevards d'Arras qui avait une fonction de redistribution de la circulation, y compris pour le trafic de transit. Depuis la création de la rocade nord, une grosse partie du trafic de transit est déviée du centre-ville...néanmoins les boulevards ont gardé ce rôle de distributeurs de circulation, et le niveau de trafic est un bon indicateur de l'état général des circulations sur l'agglomération.

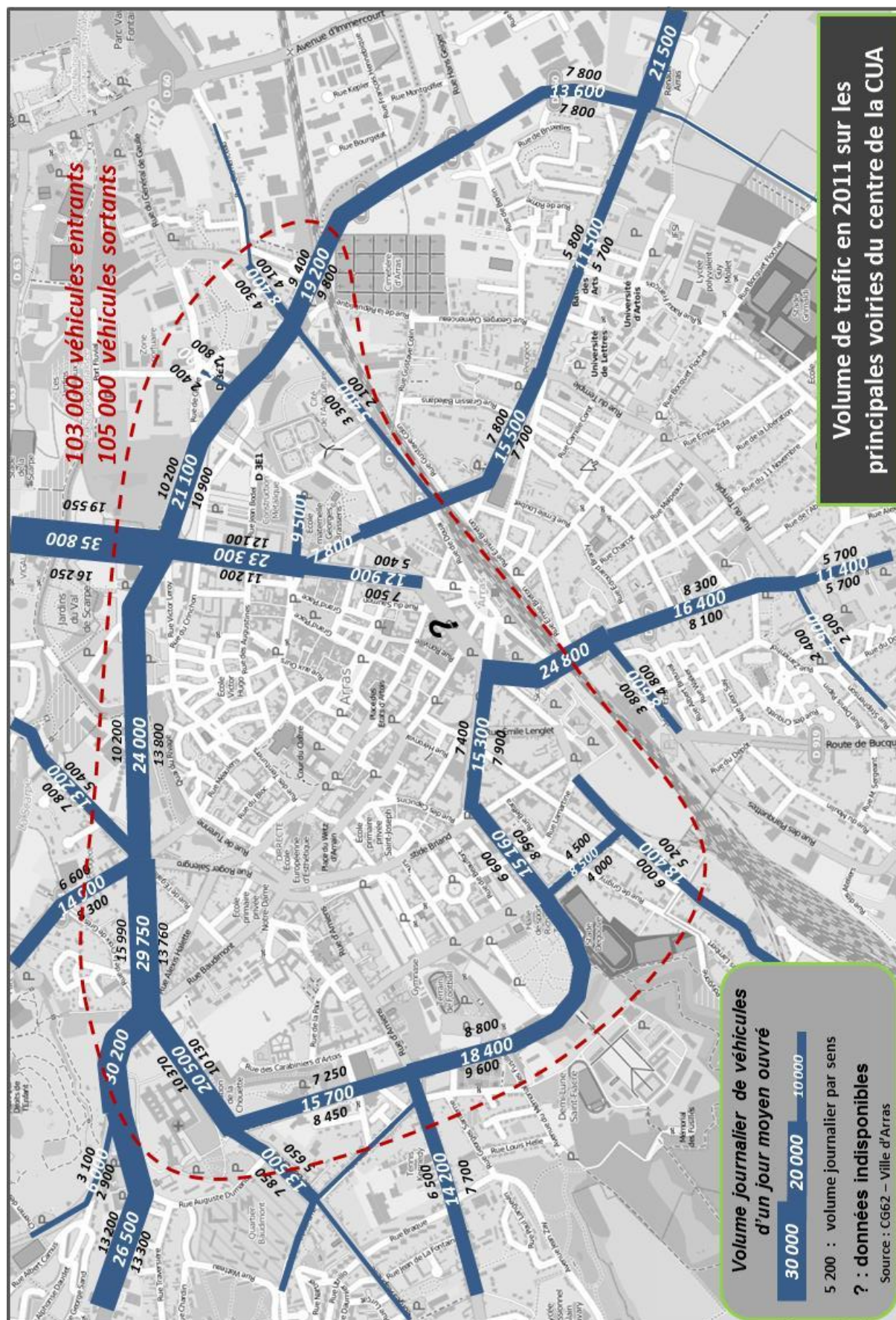
La carte de la page suivante révèle que, quotidiennement, plus de 100 000 véhicules aboutissent sur les boulevards. L'entrée principale est bien évidemment l'entrée nord, avec près de 36 000 véhicules/jour, puis viennent l'avenue Churchill et la RD939 Est (rue de Cambrai) avec plus de 21 000 véhicules. De tels volumes ont progressivement transformé ces rues en routes dédiées exclusivement à l'automobile, créant de la sorte des coupures urbaines importantes, notamment à St-Nicolas, à Ste Catherine et St-Laurent.

Au niveau des boulevards, ce sont donc forcément les tronçons nord les plus chargés, en particulier les boulevards de la Liberté, Schuman, et Michonneau. A titre de comparaison, les volumes de trafics de ces trois boulevards sont plus importants que ceux de l'A26 aux abords d'Arras.

Une analyse plus fine permet également de comprendre les différentes habitudes des arrageois. Il apparaît clairement que le « raccourci » via St-Nicolas pour rejoindre le rond-point Tchécoslovaquie est utilisé essentiellement en entrée de ville depuis l'entrée nord, ce qui provoque une dissymétrie des flux sur le boulevard Schuman, sur l'entrée nord et sur la rue Anatole France.

Le giratoire d'entrée de ville de la D939 Est (giratoire Renault) joue un rôle d'éclatement de la circulation, la moitié se dirige vers la rocade est, l'autre continue vers le pont de Cambrai. Dès lors, il existe encore un trafic de transit qui utilise l'axe urbain de la rue de Cambrai qui est très peu contraint.

DIAGNOSTIC TERRITORIAL



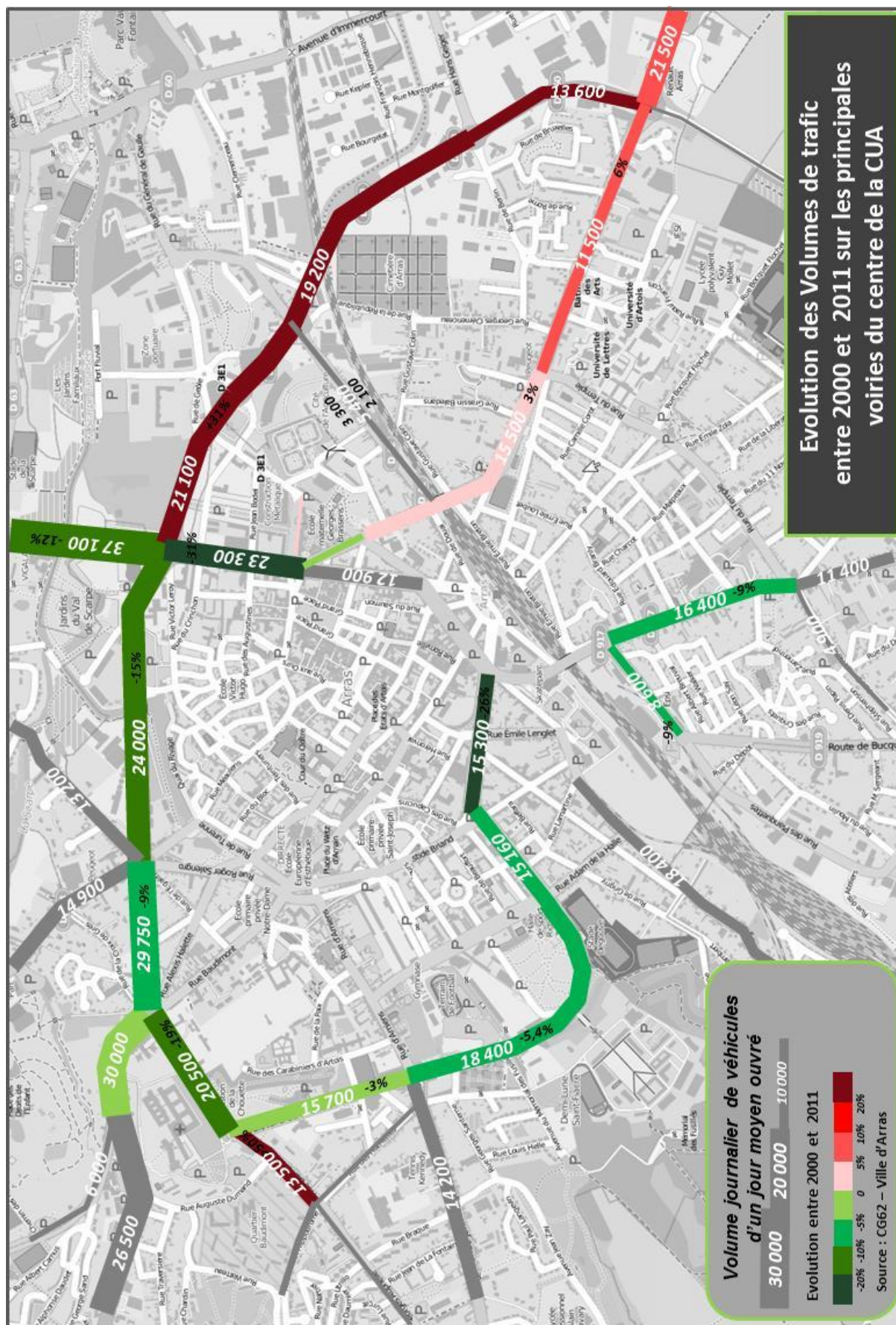
*Une baisse marquée
sur les boulevards*

En reprenant les données du premier Plan de Déplacements Urbains (2000) et les derniers comptages disponibles, une carte d'évolution 2000-2011 a été réalisée, montrant très clairement que l'évolution de la circulation se segmente en deux territoires :

- Sur les boulevards, une baisse généralisée de 5 à 15%, en fonction des tronçons. Une partie du phénomène est induite par la montée en puissance de la rocade nord, mais aussi à l'évolution négative des emplois au centre d'Arras depuis 2006 ;
- Sur la partie est de l'agglomération, une augmentation de la circulation de 6 à 25% suivant les tronçons. Celle-ci est due, notamment à l'intensification de la ZI Est depuis 2000.

Il est difficile d'affirmer que la baisse de trafic est induite simplement par des effets structurels. La mutation de certains espaces, des congestions récurrentes ou des difficultés plus subjectives sont sans doute également responsables des modifications constatées.

DIAGNOSTIC TERRITORIAL

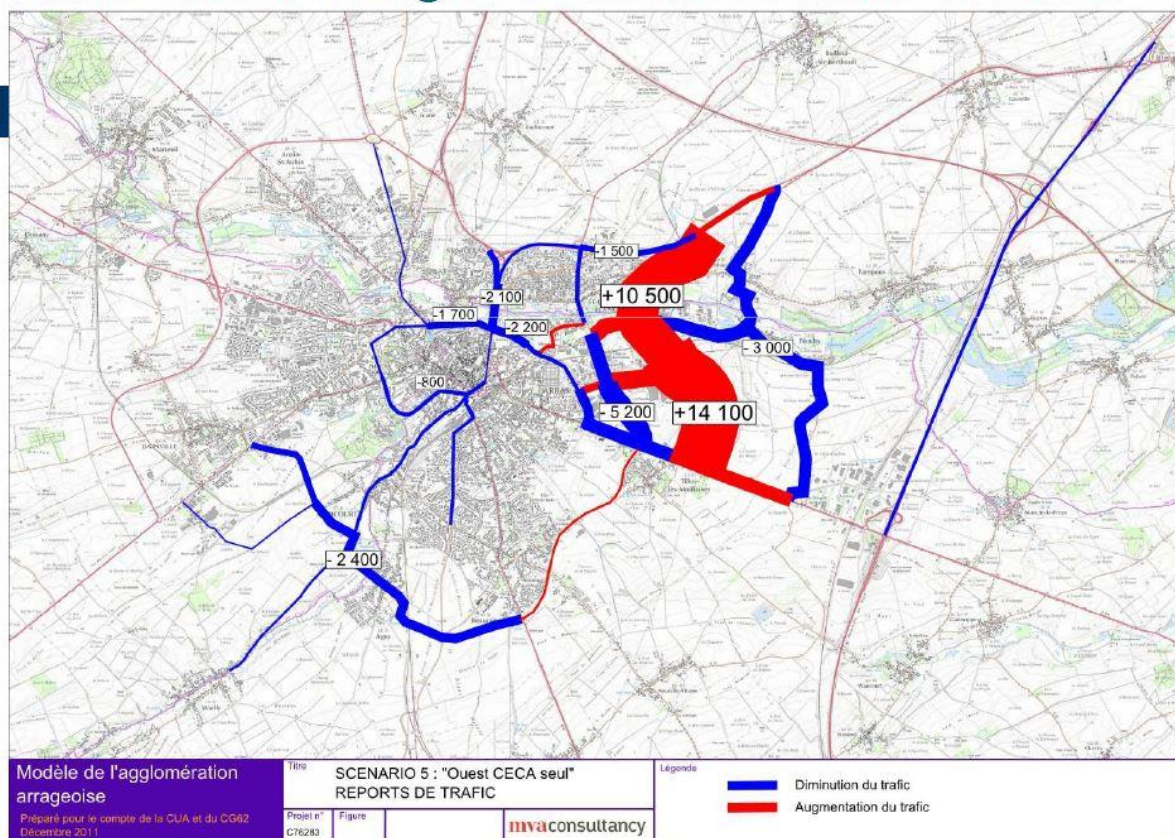


Les maillons manquants

Le réseau arrageois, avec la création des rocades nord et sud, est bien structuré pour proposer des itinéraires différents en fonction de la demande de l'utilisateur.

Néanmoins, la difficulté de trouver une solution pour créer la continuité de la rocade est avec la RD950 induit des difficultés sur un secteur où il existe une forte demande (ZI Est). Comme le montre la carte ci-dessous, extraite de l'étude du Conseil Général 62, ce maillon manquant aurait des impacts positifs sur de nombreuses voiries urbaines puisque le volume pris en charge par ce nouveau barreau varierait entre 10 000 et 14 000 véhicules par jour.

Scénario d'aménagement avec Rocade Est seule



Les différentes investigations sont en cours afin de trouver des solutions aux contraintes topographiques et réglementaires (périmètre SEVESO¹² liée à l'usine CECA).

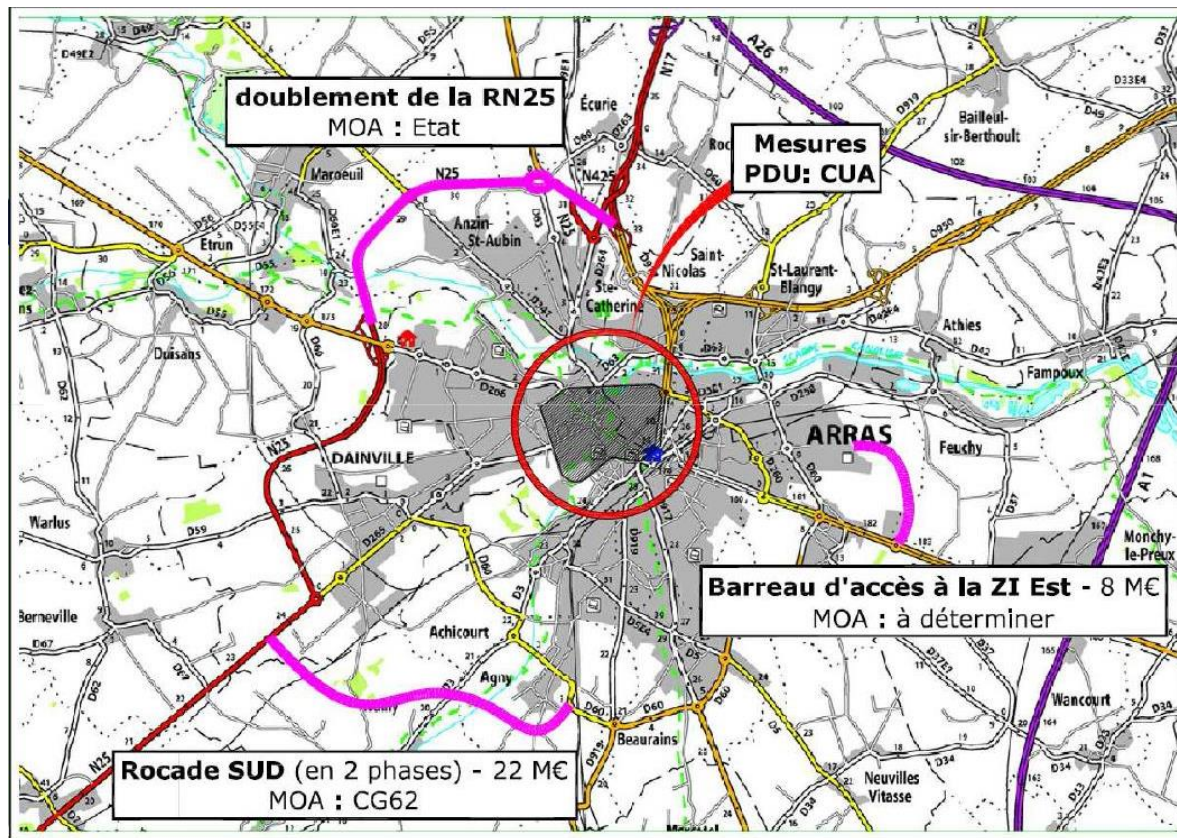
À la suite des réflexions de l'étude de mobilité de l'arrageois, il fut proposé un schéma de Maîtrise d'Ouvrage Routier par le Conseil Général du Pas-de-Calais (voir carte de la page suivante) qui reprend :

- La mise à 2X2 voies de la rocade nord-ouest, avec une réflexion sur la dénivellation des points d'échanges. Néanmoins, la DREAL n'estime pas ces travaux comme prioritaires ;
- La réalisation de la rocade sud en 2 phases : liaison RD3 (Wailly) – RD60 (Agy) dans un premier temps et liaison RN25 (Dainville) – RD3 (Wailly) dans un deuxième temps ;
- La déviation de la RD60 pour mise en sécurité du passage à niveau 83 (PN83) à Saint-Laurent-Blangy ;

¹² Le périmètre SEVESO est un périmètre dans lequel il est interdit de construire maison et route à plus de 2 000 véhicule/jour.

- La réalisation d'un barreau d'accès à la ZI Est depuis la RD939 est, permettant de pallier partiellement à l'absence de rocade est.

Proposition du Schéma de Maîtrise d'Ouvrage Routier du Conseil Départemental 62.



Source : étude de mobilité de l'Arrageois – avril 2012 – Conseil Général 62

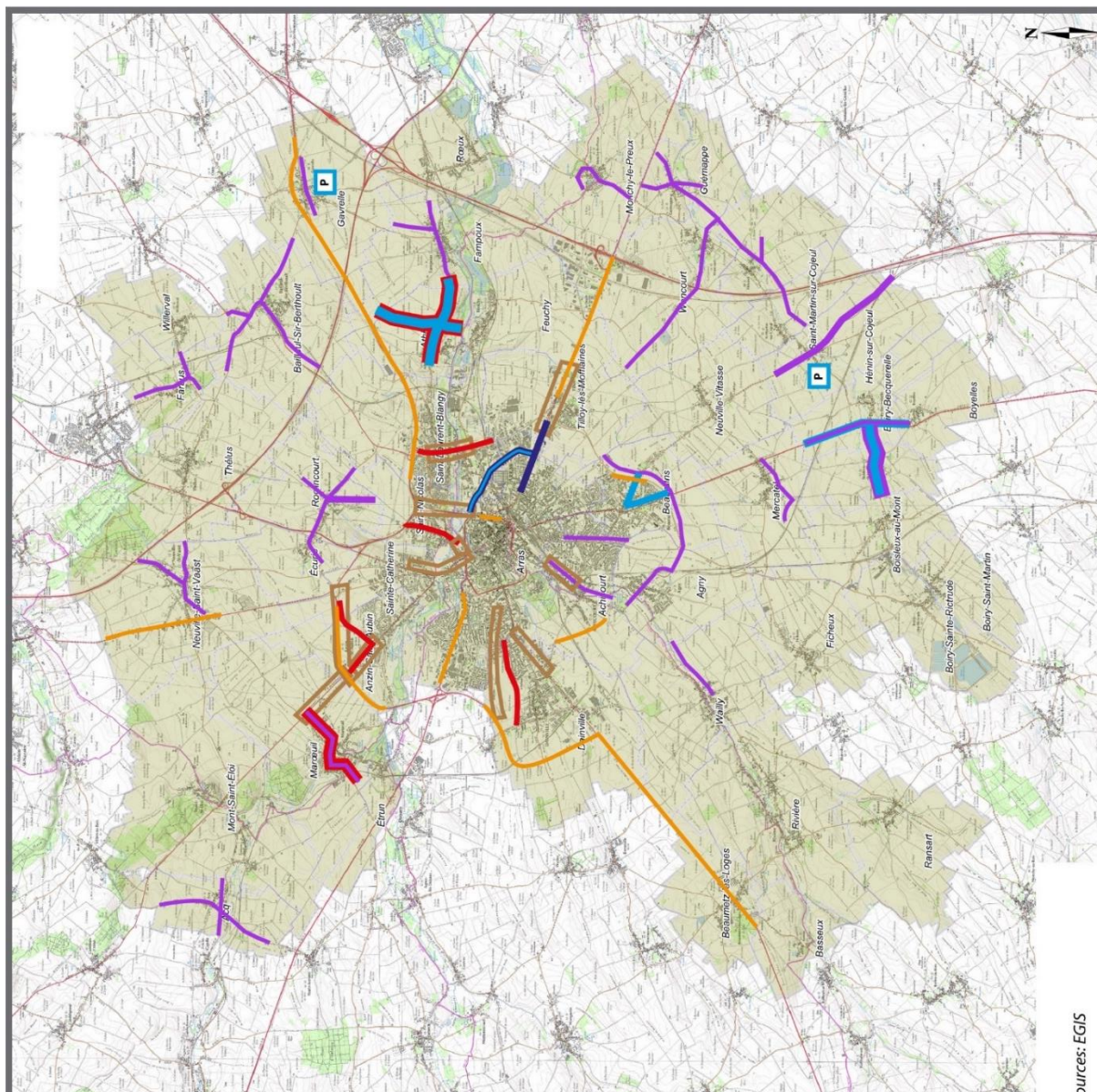
Les dysfonctionnements hors du cœur de l'agglomération

La carte de la page suivante reprend l'ensemble des éléments de dysfonctionnement qui furent mis en valeur lors des différents entretiens et questionnaires.

6 grands types apparaissent régulièrement :

1. Le développement de vitesse excessive : c'est très souvent le cas dans les traversées de village ;
2. Le développement de shunt : c'est le cas de St-Nicolas qui subit les aléas de circulation du carrefour de l'entrée Nord ;
3. Un trafic PL important : c'est particulièrement le cas aux abords de la ZI Est ;
4. La saturation du réseau viaire ;
5. Des axes ressentis comme accidentogènes. Le chapitre suivant, qui aborde l'accidentologie dans la Communauté Urbaine d'Arras vient confirmer ces différents axes ;
6. Absence de parking Poids Lourds.

DIAGNOSTIC TERRITORIAL



Sources: EGIS

Légende

- Principaux dysfonctionnements du réseau viaire recensés

- vitesse excessive
- trafic de transit/shunt
- trafic PL important et/ou itinéraire exceptionnel
- saturation réseau viaire (congestion)
- principaux axes accidentogènes
- hausse de trafic d'au moins 10 % (entre 2000 et 2011)
- P absence de parking poids lourds

DIAGNOSTIC TERRITORIAL

Synthèse des contraintes et potentialités

L'analyse de la demande et de l'infrastructure motorisées a fait ressortir des opportunités sur lesquelles il faudra s'appuyer pour une intensification de la mobilité durable, mais aussi quelques points de vigilance :

Des points forts

- Un réseau qui structure l'ensemble du territoire, à l'exception de la connexion Nord-Est ;
- Une rocade et des boulevards qui servent d'infrastructure de distribution de la demande sur le territoire ;
- Des volumes de trafics qui ne connaissent plus de fortes croissances ;
- Les gros générateurs de poids lourds se localisent en dehors de l'espace urbain dense.

Des points de vigilance

- Un maillon manquant entre la ZI Est et la RD950 ;
- Des volumes de trafic très conséquents sur l'entrée Nord ;
- Quelques zones de saturations récurrentes qui poussent les automobilistes à développer des shunts qui traversent des zones urbaines peu adaptées à ce trafic de transit ;
- Des vitesses excessives dans les traversées de villages.

DIAGNOSTIC TERRITORIAL

L'ACCIDENTOLOGIE

Les données statistiques L'analyse concernant la sécurité routière est réalisée sur la base des données accidents transmises par le Conseil Général du Pas-de-Calais. Elles recouvrent les accidents corporels survenus sur toute la zone d'étude entre **2012 et 2016**.

Globalement, entre 2012 et 2016, la Communauté Urbaine d'Arras fut le lieu de 317 accidents dont 14 accidents mortels.

	Accidents	Accidents mortels	tué(s) ou blessés hospitalisés
Nb / période étudiée: 01/01/2012 au 31/12/2016	317	14	239

	Nb	%
Tués	15	3,6
Blessé hospitalisé	246	58,4
Blessé non hospitalisé	160	38,0
Total	421	100,0

Ces 317 accidents ont induit 421 victimes dont 62% ont été hospitalisées.

Ces données de base induisent un taux de gravité moyen sur 5 ans de 4,7% ($15 \text{ tués} / 317 \text{ accidents} \times 100$), taux très élevé.

Pour comparaison, en France, en 2012, on comptait 60 437 accidents, impliquant 3653 tués à 30 jours. Ce qui donne un taux de gravité des accidents de 6,04% ($\text{Nombre de tués} / \text{nombre accidents} \times 100$).

Année	2012	2013	2014	2015	2016
Nombre d'accidents	89	66	57	51	54

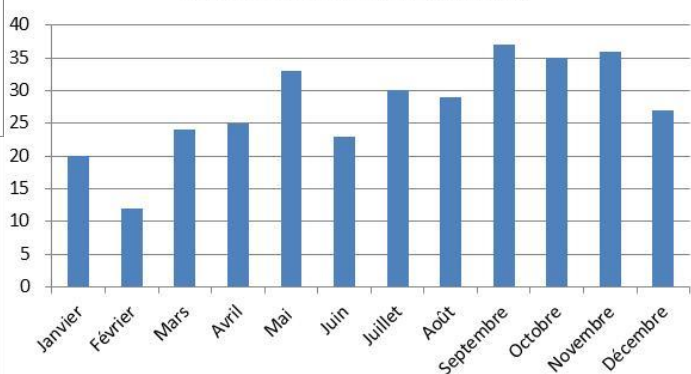
Depuis 2012, on assiste à une baisse des accidents...e 2016 les accidents repartent à la hausse.

Evolution du nombre d'accidents entre 2012 et 2016 sur la CUA



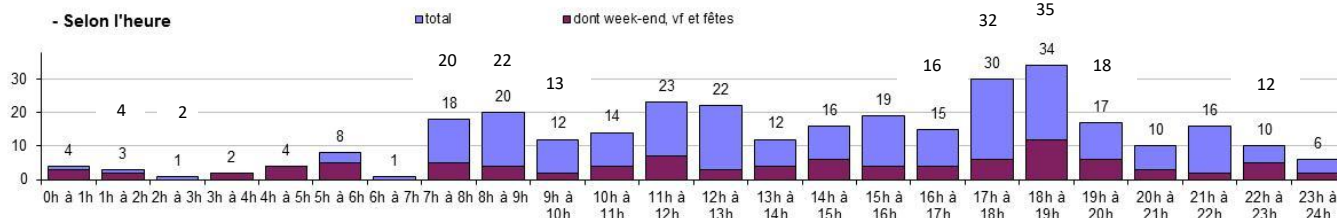
La répartition mensuelle des accidents est assez variable : les mois où les accidents sont **les plus nombreux** sont les mois de **septembre, octobre, novembre et mai**. Le mois de février est, quant à lui, le mois où se produisent le moins d'accidents.

Répartition mensuelle des accidents

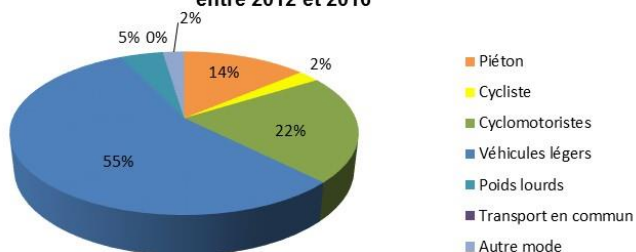


DIAGNOSTIC TERRITORIAL

La majorité des accidents ont lieu aux heures de pointe du matin et du soir mais également entre 11h00 et 13h00, périodes logiques puisqu'elles connaissent les pointes de trafic de la Communauté Urbaine d'Arras.



Le mode impliqué dans les accidents de la route sur le territoire de la Communauté Urbaine d'Arras entre 2012 et 2016



Les véhicules impliqués dans les accidents sont majoritairement des véhicules légers suivis des cyclomotoristes. Les piétons représentent 13% du total des modes impliqués dans les accidents.

Comparativement aux moyennes nationales, le pourcentage de poids-lourds impliqués dans les accidents est important (moyenne nationale en 2008 de 1,7%).

	Nb	%
Piéton	58	14%
Cycliste	10	2%
Cyclomotoristes	90	21%
Véhicules légers	233	55%
Poids lourds	20	5%
Transport en commun	0	0%
Autre mode	10	2%
Total	421	100

DIAGNOSTIC TERRITORIAL

La localisation des accidents

Concernant les accidents en agglomération et hors agglomération : le pourcentage des accidents en agglomération est plus important que celui hors agglomération.

	Nb	%
Agglomération	195	62%
Hors Agglomération	122	38%
Total	317	100%

Cette remarque est à mettre en parallèle avec le trafic, ces zones étant aussi les zones les plus fréquentées.

	Nombre	%
Intersection	103	32%
Hors intersection	214	68%
Total	317	100%

Concernant les accidents survenus en intersection/hors intersection : les accidents ont eu lieu pour 63% d'entre eux hors intersection mais les accidents en carrefour représentent tout de même 32% du total.

Commune	Nb accidents	Nb victimes	% tués et BH
Arras	134	173	44,5
Saint-Laurent-Blangy	19	26	61,5
Saint-Nicolas	17	23	61
Dainville	14	25	52
Sainte-Catherine	14	21	61,9
Achicourt	13	22	36,4
Gavrelle	10	18	83,3
Neuville-Saint-Vaast	9	12	91,7
Thélus	9	17	64,7
Beaurains	9	10	80
Anzin-Saint-Aubin	8	13	69,2
Tilloy-les-Mofflaines	6	8	87,5
Mont-Saint-Eloi	5	9	66,7
Wancourt	5	8	87,5
Fampoux	4	7	85,7
Maroeuil	4	5	80
Beaumont-les-Loges	4	9	55,6
Monchy-le-Preux	4	6	16,7
Boyelles	3	6	100
Mercatel	3	5	80
Agny	3	3	100
Acq	3	3	66,7
Saint-Martin-sur-Cojeul	3	6	50
Athies	2	2	100
Neuville-Vitasse	2	3	66,7
Ecurie	2	2	100
Guemappe	2	2	50
Feuchy	1	1	100
Etrun	1	1	100
Roclincourt	1	2	50
Willerval	1	1	100
Henin-sur-Cojeul	1	1	100
Heninel	1	1	100
Basseux	1	1	0
Boiry St Martin	0	0	0
Boiry Ste Rictrude	2	2	100
Ficheux	1	1	100
Ransart	2	2	100
Rivière	4	9	88,9
Roeux	5	5	100

Le nombre d'accidents par commune est disparate mais il faut tenir compte dans les résultats de la taille de la commune ainsi que du volume de trafic. Ainsi, la ville d'Arras dispose d'un nombre d'accidents nettement supérieur par rapport aux autres communes de la Communauté Urbaine d'Arras mais il s'agit aussi de la commune où les volumes de trafic sont les plus élevés.

Dans une moindre mesure, après Arras, les communes de Saint-Laurent-Blangy et de Saint-Nicolas sont les communes dont le nombre d'accidents est le plus important (présence de la RD950 et de la RD917).

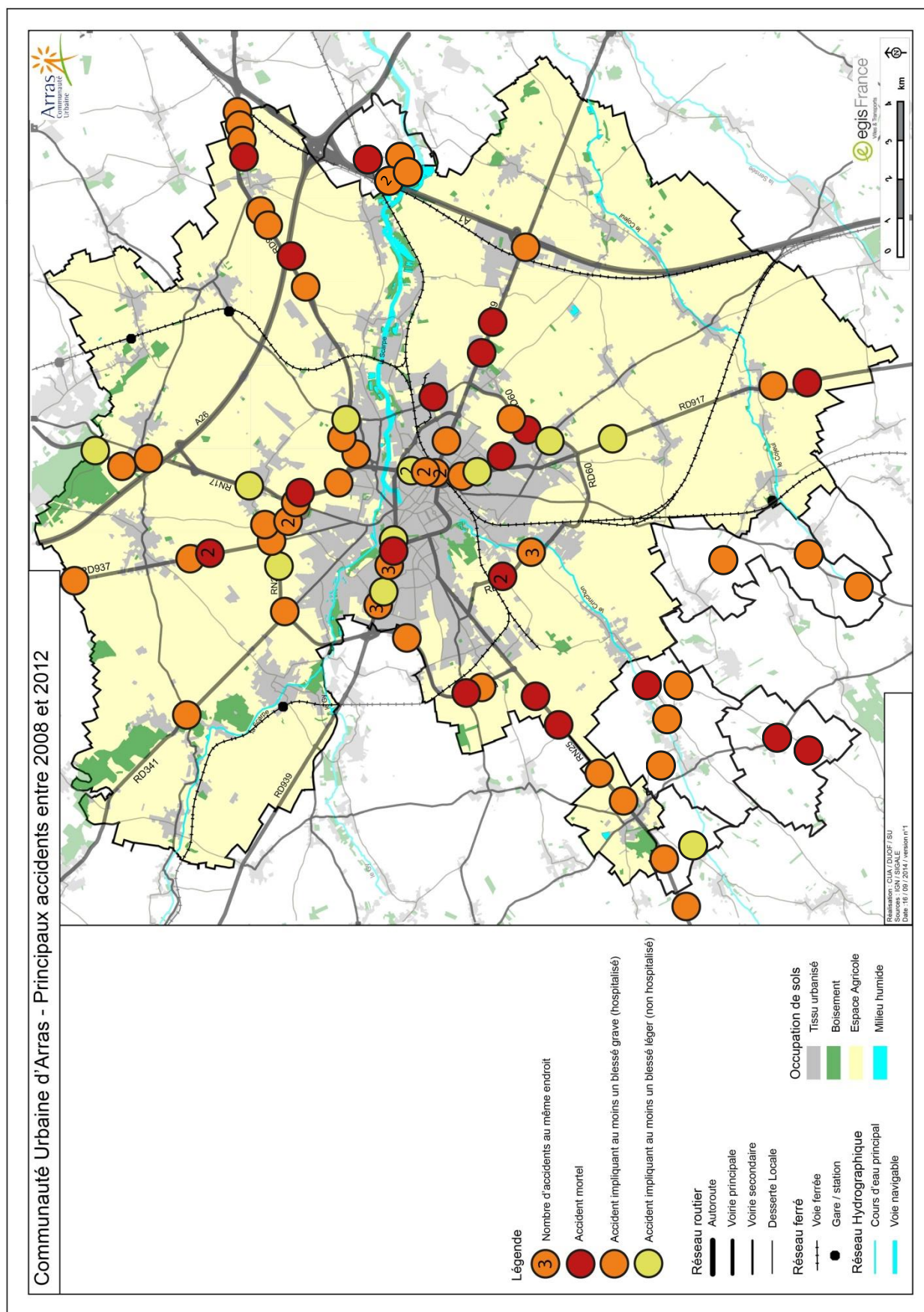
Si l'on s'intéresse au pourcentage de tués et de blessés hospitalisés parmi les victimes d'accident, **on constate que les communes ayant peu d'accidents sont celles dont la gravité est la plus élevée** : en effet, les communes de Feuchy, Etrun et Ransart, sur la période 2008-2012, ont eu un seul accident mais mortel. La gravité des accidents est également importante pour les communes Willerval, Henin-sur-Cojeul et Heninel, Boyelles, Agny, Athies, Roeux, Ficheux et Ecurie. Il s'agit de communes traversées, pour la plupart, par des axes structurants pratiqués à des vitesses élevées ce qui explique la gravité des accidents constatés.

Le pourcentage de tués et de blessés hospitalisés pour la **commune d'Arras s'élève à 44.5%** pour 173 victimes ce qui est élevé pour un environnement urbain, avec des vitesses réduites.

Globalement les axes où l'on relève le plus d'accidents, sont :

- La **RN25**, notamment à Anzin St Aubin, Dainville, et Ste Catherine ;
- La **RD917**, notamment à Arras (dont Bld Faidherbe), et à Roclincourt ;
- La **RD917**, notamment à Arras, St Nicolas, Ste Catherine et Thélus ;
- La **RD60**, notamment à Achicourt (carrefour rue Pasteur), à Anzin St Aubin, à Beaurains et Tilloy-Lès-Mofflaines ;
- La **RD950**, notamment à Gavrelle et St Laurent Blangy ;
- La **RD937**, notamment à Neuville St Vaast ;
- La **RD939**, notamment à Arras, Tilloy-Lès-Mofflaines, Guémappe et Wancourt ;
- La **RD266**, avenue Winston Churchill à Arras.

DIAGNOSTIC TERRITORIAL



Préambule

Une politique d'organisation des transports est indissociable d'une politique du stationnement. A ce titre, le stationnement constitue un des principaux leviers d'action en faveur du report modal¹³ : en effet, s'il devient plus difficile de se stationner en ville ou à proximité de son lieu de travail, les usagers sont plus enclins à utiliser les transports alternatifs tels que les transports collectifs et/ou les modes doux (marche à pied, vélo...) à condition que ces modes de transport soient intéressants et relativement compétitifs.

Cette politique volontariste de contrainte du stationnement peut donc fonctionner si elle est associée à une offre performante en transports collectifs. Cette contrainte peut être exercée soit sur la quantité de places soit sur la durée d'occupation des places et la réglementation.

En centre-ville, il est généralement nécessaire de maintenir une rotation pour faciliter l'accès aux commerces. Il est important d'adopter une démarche veillant à satisfaire les besoins des différents utilisateurs :

- Les résidents ;
- Les actifs ;
- Les « visiteurs » de commerces ou autres.

La problématique du stationnement à l'échelle de l'agglomération

La problématique du stationnement n'est pas la même pour toutes les communes de l'agglomération. Ainsi les communes de 1^{ère} couronne et du secteur rural sont avant tout confrontées à des problématiques de stationnement de leurs résidents : avec des ménages de plus en plus (multi-)motorisés et des besoins en stationnement (notamment sur voirie) de plus en plus importants. Or cette pression en demande de stationnement aboutit généralement à de nombreuses incivilités qui se traduisent par des stationnements illicites.

Ce type de comportement a été identifié dans la majorité des communes rencontrées en entretien et lors de nos visites sur site. Ainsi, 76% des communes qui ont répondu aux questionnaires sont confrontées à cette problématique. Bien que les dysfonctionnements soient ponctuels, ils se traduisent généralement par de nombreux stationnements illicites ou inciviques (stationnement sur trottoir par exemple) qui impactent les modes de déplacements les plus vulnérables (piétons et cyclistes) en pénalisant la continuité et la sécurité des cheminements piétons/PMR-UFR et celles des itinéraires cyclables.

¹³ Report modal : action de passer d'un mode de transport à un autre



Illustration des stationnements résidentiels illicites sur trottoir ou sur les aménagements cyclables qui pénalisent la sécurité et la continuité des cheminements modes doux.

Le stationnement est gratuit pour toutes les communes de la communauté : excepté pour les communes d'Anzin Saint-Aubin (mise en place d'une zone bleue destinée à favoriser la rotation des places de stationnement liées aux commerces de proximité de la place Jehan Bodel) et d'Arras (zones verte et jaune et implantation de bornes limitant le stationnement à 15 min). Pour assurer le contrôle et le respect de cette réglementation, la commune d'Anzin-Saint-Aubin dispose de 5 agents ASVP (Agent de Surveillance de la Voie Publique) et celle d'Arras de 10 agents (affectés à 50% de leur temps de travail à d'autres missions annexes autres que surveillance et verbalisation du stationnement¹⁴).

Pour les PMR et UFR, les aménagements de places spécifiques GIG-GIC restent ponctuels et se concentrent principalement à proximité des principaux pôles générateurs des communes (mairie notamment).

Zoom sur le centre-ville Arras

Offre et réglementation

Quel que soit le point d'entrée au centre-ville, la commune d'Arras offre d'importantes poches de stationnement gratuites.

- Parking Crinchon et Boulevard Schuman au nord ;
- Parkings de la Citadelle et du Cours de Verdun à l'ouest ;
- Parkings Bergaines (1 et 2) et Place de Marseille au sud ;
- Parking Rosati et secteur de la gare à l'est.

Ces poches de stationnement sont situées à proximité immédiate de la ceinture des boulevards arrageois et sont pour la plupart desservis par la navette de centre-ville « ma Citadine ».

La réglementation du stationnement à l'échelle de la Ville d'Arras se répartie entre l'offre de stationnement gratuite, le stationnement payant (zone verte et zone jaune) et d'une offre spécifique de type bornes (stationnement gratuit limité à 15 minutes), l'offre GIG-GIC (Grand Invalide de Guerre et Grand Invalide Civil), les places de livraisons, les places réservées pour les autocars, les ambulances...

¹⁴ Source : Entretien avec M. DELANNAY : chef de la police municipale d'Arras

DIAGNOSTIC TERRITORIAL

- **L'offre gratuite** est concentrée sur plusieurs parkings ou places (Cf. tableau ci-dessous) ainsi que sur plusieurs axes et secteurs tels que :

- Boulevard Schuman (130 places) ;
- Rue d'Amiens (140 places) ;
- Boulevard Crespel (280 places).

→ Au total, on dénombre près de 4 000 places gratuites à l'échelle du secteur du centre-ville (parkings et voirie).

Parkings ou Place	Offre gratuite
<i>Crinchon</i>	<i>340 places</i>
<i>Ancien Rivage</i>	<i>110 places</i>
<i>Rosati</i>	<i>225 places</i>
<i>Bergaine 1</i>	<i>200 places</i>
<i>Bergaine 2</i>	<i>180 places</i>
<i>Place de Marseille</i>	<i>150 places</i>
<i>Citadelle</i>	<i>500 places</i>
<i>Cours de Verdun</i>	<i>350 places</i>
<i>Place Victor Hugo</i>	<i>150 places</i>



Exemple de parkings gratuits : Crinchon et Parking de la Citadelle

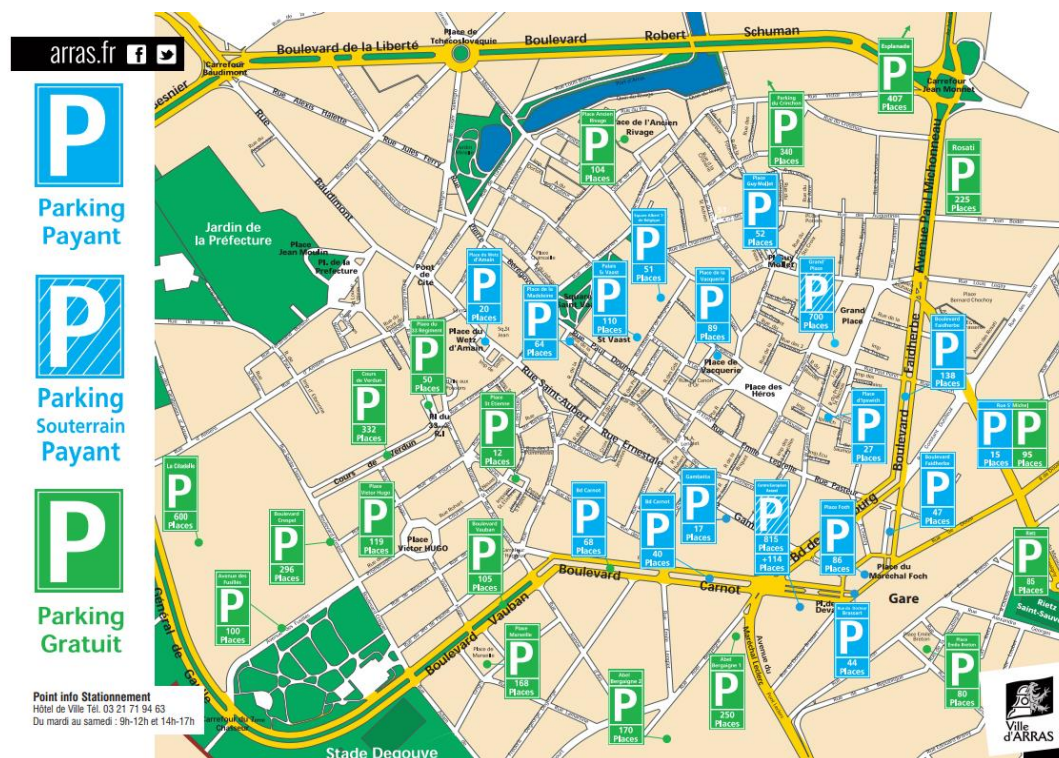
- **Le stationnement payant** est réparti entre stationnement de surface (voirie et parkings de surface) et les parkings souterrains.

Pour les zones concernées, le stationnement de surface est payant du lundi au samedi entre 9h et 12h et de 14h à 18h. Il se décompose de la façon suivante : les parkings de surface, une zone verte pour du stationnement de longue durée (jusqu'à 4€ la journée et un tarif résident) et une zone jaune pour du stationnement de courte et moyenne durée (2 h maximum + 30 minutes gratuites une fois par jour par carte).

DIAGNOSTIC TERRITORIAL

	Voirie			Parkings de surface	
	Zone Jaune	Zone Verte	Palais Saint Vaas	Arrazi	Rue du Docteur Brassart
Offre	1 215 places	1 016 places	110 places	114 places	54 places
30 min	1,50 €	1,00 €	-	-	-
1h	2,00 €	1,50 €	1,40 €	1,10 €	1,50 €
2h	4,00 €	2,00 €	-	-	-
Tarif journée	-	4,00 €	-	-	-
Abonnement mensuel	-	-	48 €	46 €	-

Offre de stationnement payante et tarifs à l'échelle de l'hyper centre d'Arras (stationnement de surface)



Localisation des parkings sur la ville d'Arras

L'offre en stationnement payant est complétée par 2 parkings souterrains :

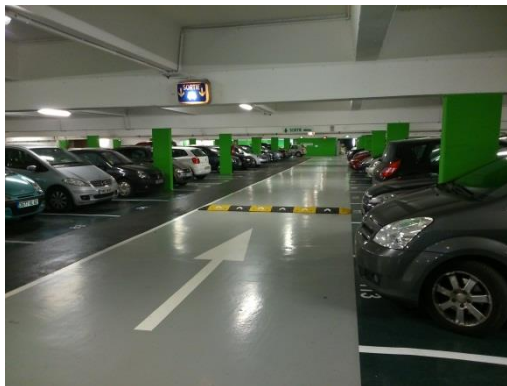
- Parking souterrain du Centre Européen (815 places) ;
- Parking souterrain Grand'Places (700 places).

	Parkings souterrains	
	Centre Européen	Grand'Place
Offre	815 places	700 places
30 min	-	-
+10 min	0.20 €	0.20 €
Forfait 24h	12 €	12 €
Abonnement mensuel 7h-20h	49 €	49 €

Offre de stationnement payante et tarifs à l'échelle de l'hyper centre d'Arras (stationnement parkings souterrains)

DIAGNOSTIC TERRITORIAL

Le parking souterrain de la Grand' Place a fait l'objet de travaux récents de réhabilitation et d'équipements en ascenseurs (afin d'améliorer l'accessibilité PMR-UFR).



Parking souterrain Grand 'Place

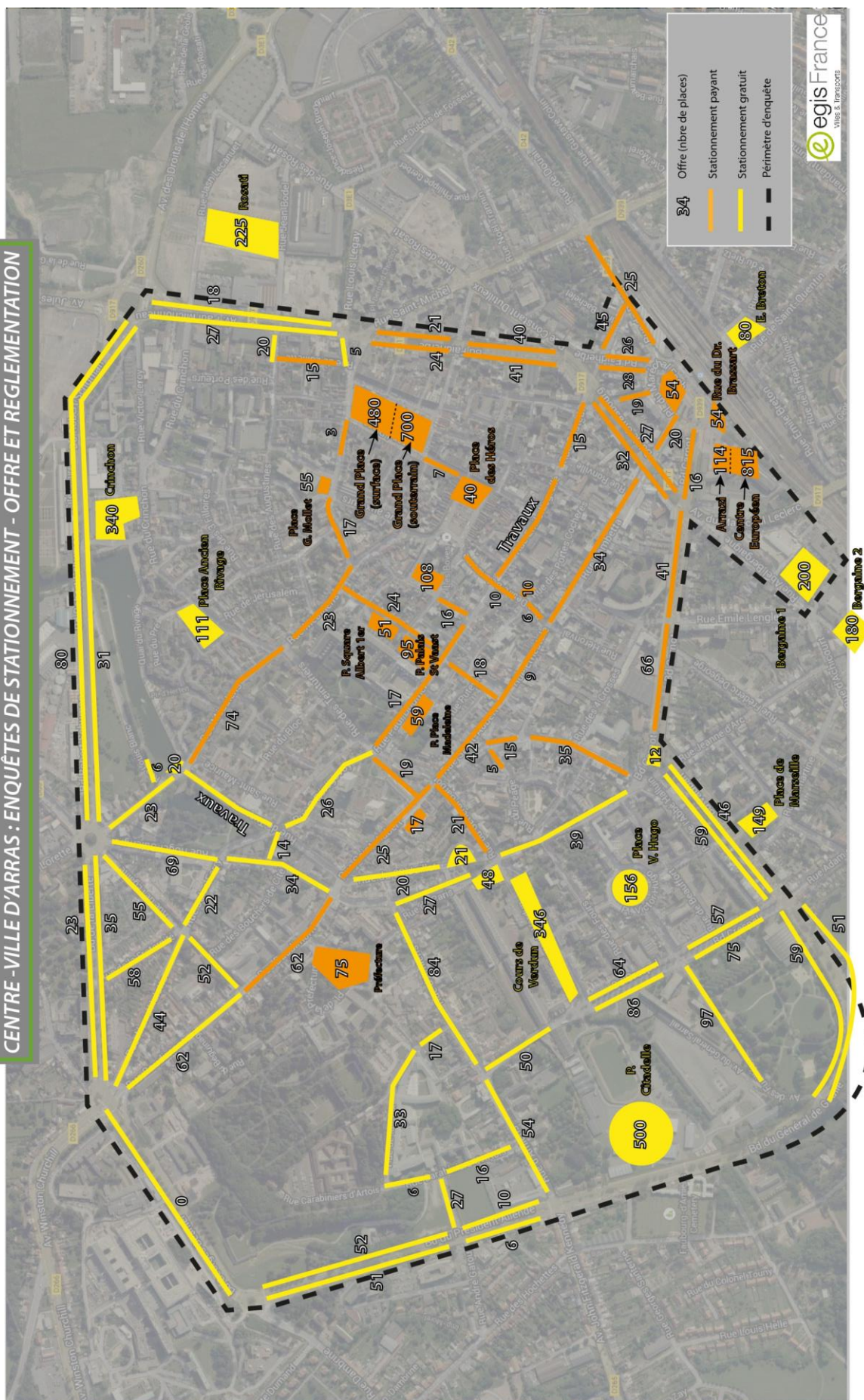
→ Au total, on dénombre près de 4 000 places payantes à l'échelle du secteur du centre-ville (parkings et voirie).

Plusieurs panneaux d'informations sont implantés à proximité de ces parkings souterrains pour informer en temps réel les usagers sur le nombre de places disponibles et les orienter vers ces parkings.



Panneaux d'informations en temps réel

La carte de la page suivante présente la localisation des principales zones de stationnement (gratuites et payantes) à l'échelle du centre-ville d'Arras.



DIAGNOSTIC TERRITORIAL

L'Enquête Ménages Déplacements a montré que les personnes se rendant dans le centre-ville d'Arras en voiture se garent à parts égales en voirie ou en parking aménagé. En revanche, la majorité des personnes se garent sur du stationnement payant, ce qui ne met pas en évidence l'attractivité du stationnement gratuit par rapport au coût d'un stationnement payant.

Lieu de stationnement au centre d'Arras				
Lieu	gratuit	payant		total
En voirie	9 495	18 337	66%	27 832
En parking aménagé	12 686	15 269	55%	27 955
Autre (garage privatif, parking travail,...)	3 514	1 222	26%	4 736
Total	25 695	34 828	58%	60 523

- **L'offre spécifique**

En complément à cette offre gratuite et payante, le centre-ville d'Arras compte près 200 emplacements spécifiques présentés sur la carte de la page suivante.

Ainsi, près de 50 places sont équipées de bornes de stationnement gratuit de courte durée (quinze minutes), principalement le long des boulevards et en hypercentre. Ces dispositifs apportent une plus grande souplesse au stationnement de centre-ville car ils proposent de nouvelles solutions aux commerçants et consommateurs et sont particulièrement adapté pour des achats rapides à destination des commerces de proximité. Une fois les 15 minutes écoulées, le véhicule est considéré en infraction et le dispositif contacte la Police Municipale.



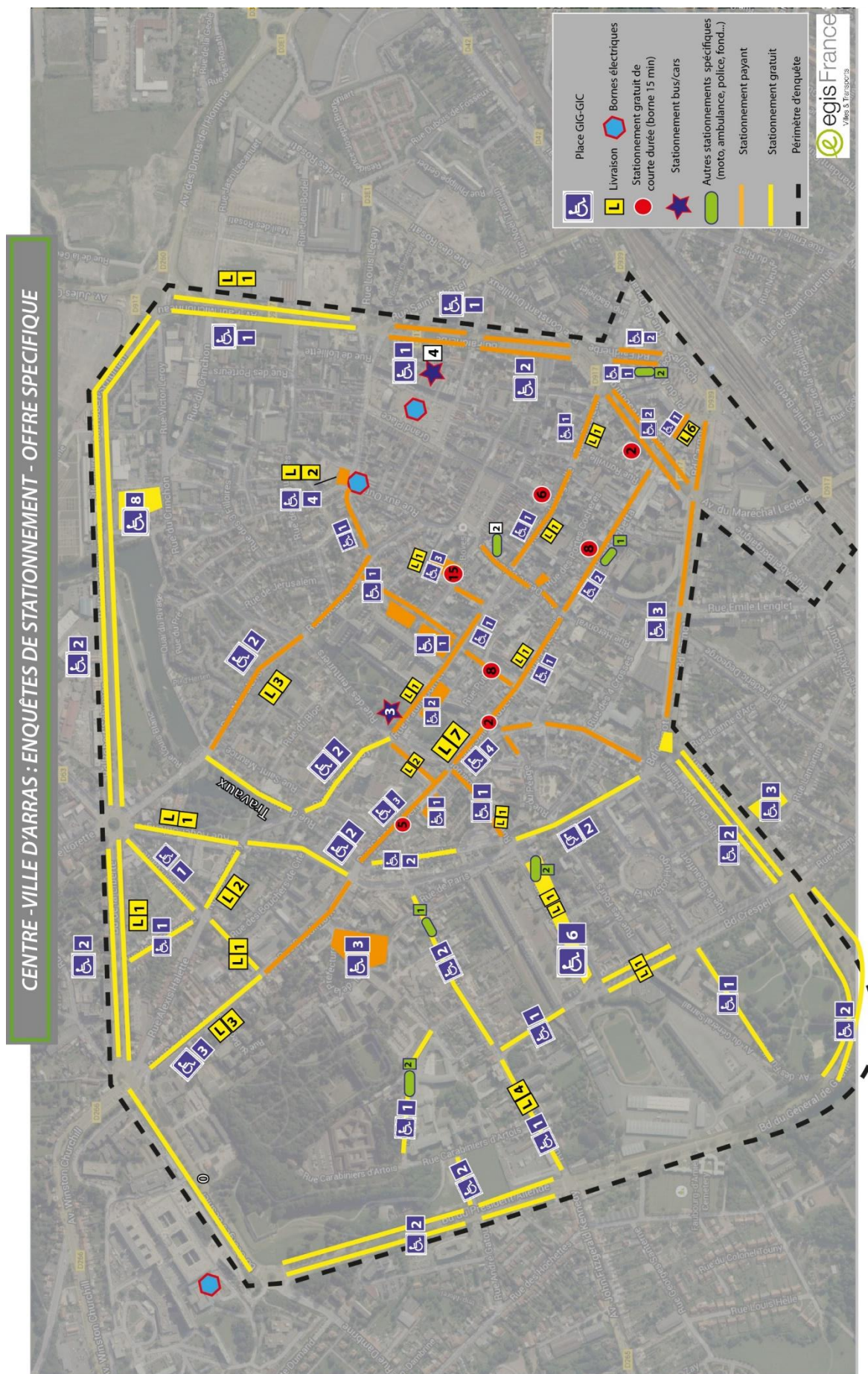
Places équipées de bornes de stationnement gratuit de courte durée (Bd. de Strasbourg)

Près de 90 places sont réservées aux stationnements des personnes en situation de handicaps, près de 40 places de livraisons ont été recensées et 7 emplacements réservés aux cars du Conseil Général ou aux cars de tourisme. La carte et le tableau qui suivent présentent la répartition de cette offre spécifique pour les principaux axes du centre-ville d'Arras.

Sont également recensées 8 places réservées aux taxis au droit du pôle gare d'Arras. Situées devant le parvis de la gare, leur accès est réservé uniquement aux sociétés de taxis et artisans. Ces places sont à ce titre protégées par un système de barrières.

DIAGNOSTIC TERRITORIAL

	GIG-GIC	Livraison	Bornes 15 min	Bus/cars	Autres	Remarques
Bd de la Liberté	2	1				
Bd Robert Schuman	2					
Parking du Crinchon	8					
Av. Paul Michonneau	1	1				
Bd Faidherbe	6			4	2	2 places VL réservées pour arceaux vélos et motos
Rue Emile Legrelle	1	1	6			
Parking Rue des Portes Cochères	1				2	2 places réservées-Police
Rue Paul Doumer	1	1		3		
Parking Place Madeleine	2					
Rue P. Bérégovoy	2					
Rue Roger Salengro	2	1				
Rue Beaudimont	3	3				
Rue de la Fraternité	1					
Rue de l'Egalité	1					
Rue Maître Adam		1				
Rue Jules Ferry		2				
Rue Méaulens	2	3				
Rue du Marché au File	1					
Parking Place Guy Mollet	4	2				
Parking Place de la Vacquerie	3	1	15			
Bd de Strasbourg	2		2			
Rue Gambetta	3	6	8		1	1 place transport de fond
Rue Ernestale	1	1				
Place du Théâtre			8			
Rue Saint Aubert	1	7	7			
Rue des Agaches		2				
Rue Albert 1er de Belgique	1					
Parking Palais Saint-Vaast	1					
Bd Carnot	3					
Rue Aristide Briand	2					
Rue du Général Barbot	1	1				
Parking Place du Wetz d'Amain	1				1	1 place Ambulance
Rue du 29 Juillet	1					
Parking Place du 33ème Régiment					2	2 places VL réservées pour les motos
Parking Cours de Verdun	6	1			2	2 places Vétérinaire
Bd Vauban	2					
Place Marseille	3					
Bd Crespel		1				
Bd Du Général de Gaulle	2					
Av des Fusillés	1					
Bd du Président Allende	2					
Rue d'Amiens	3	4			1	1 place Ambulance
Rue Sainte-Claire	1					
Rue de l'Ecole Normale	2					
Rue de la Paix	1				2	2 places de dépose-minute
Parking Place de la Préfecture	3					
TOTAL	86	40	46	7	13	

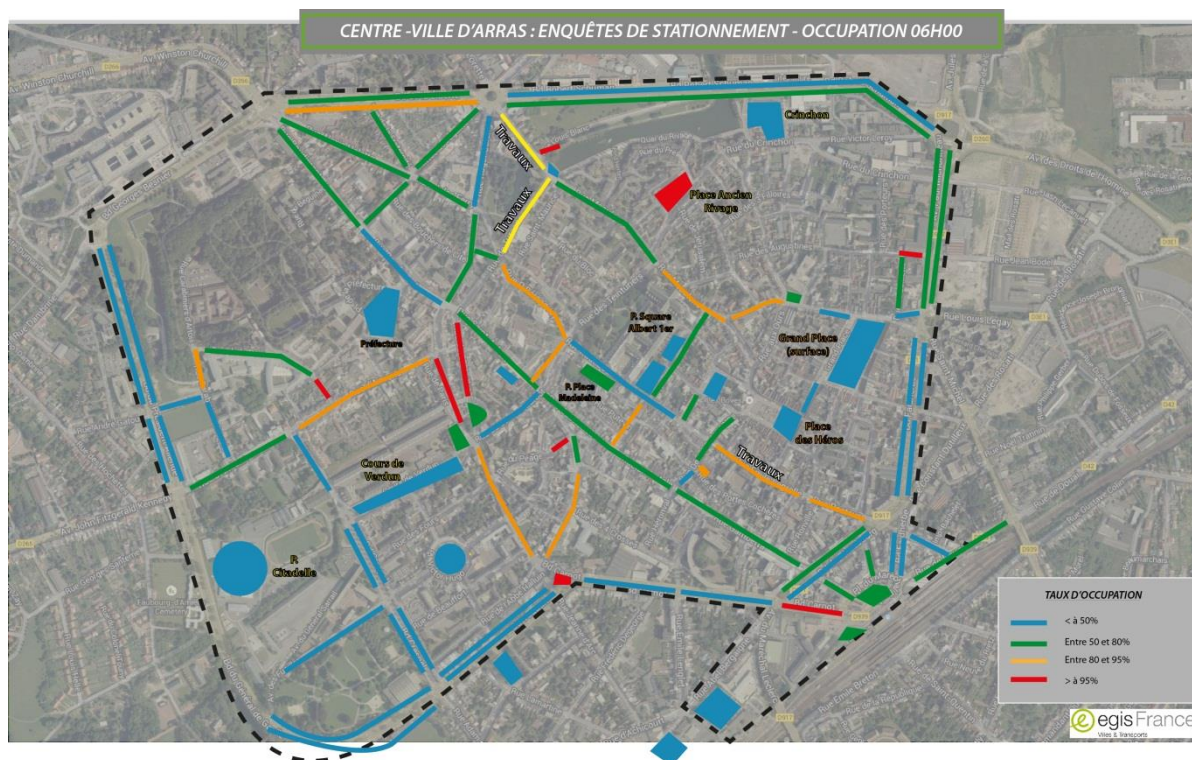


Mais l'offre de stationnement développée à l'échelle du centre-ville d'Arras est-elle suffisamment dimensionnée ? Existe-il des secteurs où la pression en demande de stationnement est supérieure à l'offre. Pour le savoir une importante enquête d'occupation du stationnement a été réalisée au sein de ce périmètre.

Enquête d'occupation L'enquête d'occupation s'est déroulée le jeudi 27 Mars 2014 sur près de 5 200 places de stationnement. 3 passages ont été organisés. A chacun de ces passages, l'ensemble des véhicules en stationnement ont été comptabilisés :

- Un passage à 06h00 destiné notamment à mesurer la demande en stationnement des résidents
 - Un passage à 12h00 : période où le stationnement est gratuit
 - Un passage à 15h00 : période qui permet de mesurer la pression en stationnement liée aux activités économiques (commerces, actifs...).
- Enquête d'Occupation à 06h00

On observe une faible occupation sur quasiment la totalité du périmètre d'enquête. De nombreux secteurs présentent ainsi d'importantes réserves de capacités (taux d'occupation inférieur à 50%). On note cependant quelques secteurs saturés, notamment là où le stationnement est gratuit : place de l'Ancien Rivage notamment (à noter que ce secteur est resté constamment saturé lors de la journée d'enquête avec un taux d'occupation supérieur à 95% lors des 3 passages).





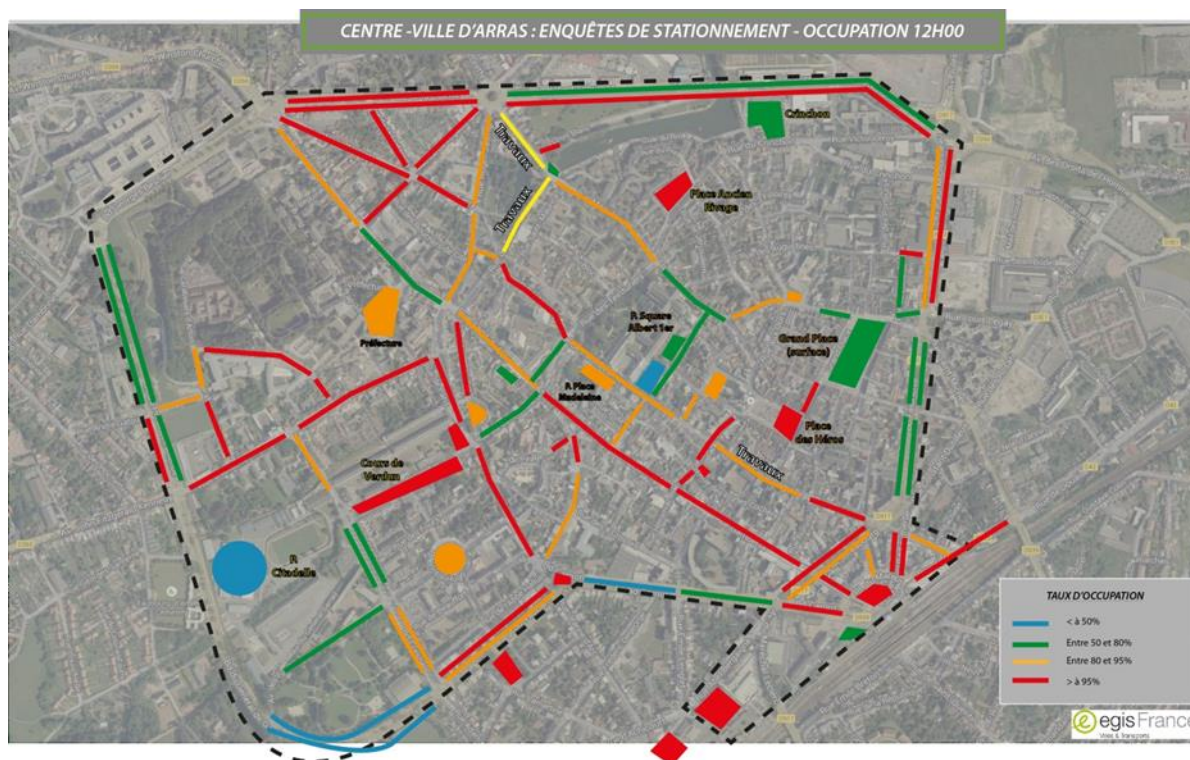
Place Ancien Rivage : un secteur saturé toute la journée

- Enquête d'Occupation à 12h00

La majorité des voies et parkings gratuits sont saturés (taux d'occupation supérieur à 95%). A l'exception des parkings Crinchon (taux d'occupation de 51%) et de la Citadelle (2 véhicules en stationnement) qui disposent d'importantes réserves de capacités.

Les axes qui concentrent commerces et restauration présentent d'importants taux d'occupation lors de la pause déjeuner : rue Saint-Aubert, secteur gare. Le stationnement est en effet gratuit entre 12h et 14h et incite les automobilistes à utiliser leurs véhicules. Lors de ce relevé, plusieurs stationnements illicites ont ainsi été observés sur ces secteurs (stationnement en double file).

Le secteur des deux places doit également faire face à une forte demande en stationnement : le parking de la place des Héros est saturé alors que la Grand Place connaît son pic de fréquentation (avec plus de 300 véhicules en stationnement sur ce secteur et un taux d'occupation de 64%).



DIAGNOSTIC TERRITORIAL

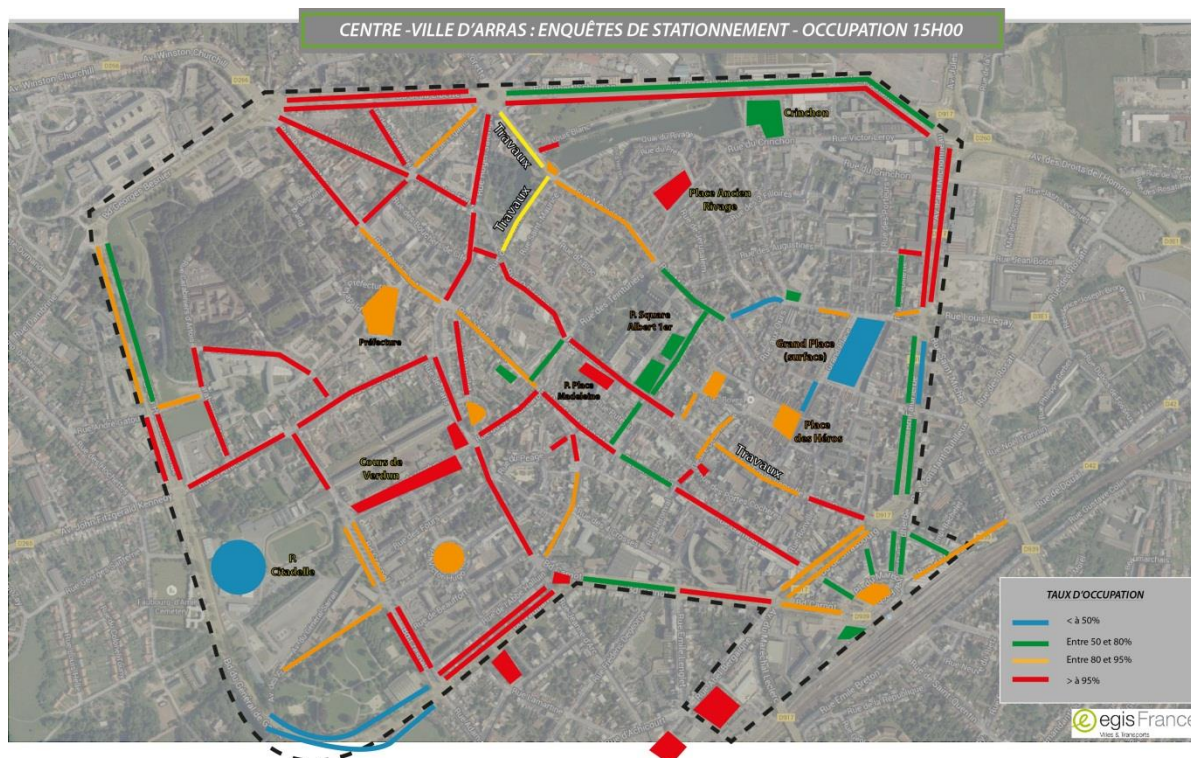
- Enquête d'Occupation à 15h00

C'est à cette période où la demande en stationnement est la plus forte avec un taux général d'occupation à l'échelle du périmètre d'étude de 88%.

	ENSEMBLE PERIMETRE D'ENQUETE			
	Offre	Occupation 06h00	occupation 12h00	Occupation 15h00
Nombre de Places	5 174	1 966	4 505	4 551
taux d'occupation	-	38,0%	87,1%	88,0%

A cette période de la journée, la totalité des poches de stationnement gratuites sont sur-occupées (seul le parking de la Citadelle est sous utilisé). La pression en stationnement est extrêmement forte sur le secteur du pôle administratif est (où se concentre Conseil Départemental du Pas-de-Calais, Préfecture, Caisse Primaire d'Assurance Maladie, URSSAF ...).

Le secteur de la gare connaît une pression moins forte (excepté les parkings Bergaine qui restent saturés), tout comme les Places qui présentent à nouveau des réserves de capacités. Les boulevards doivent également absorber une plus forte demande en stationnement, notamment sur les secteurs gratuits (Boulevard de la Liberté, Avenue Paul Michonneau, Boulevard Vauban et une partie du Boulevard Schuman).



DIAGNOSTIC TERRITORIAL



Exemples de stationnements illicites identifiés lors des visites in situ

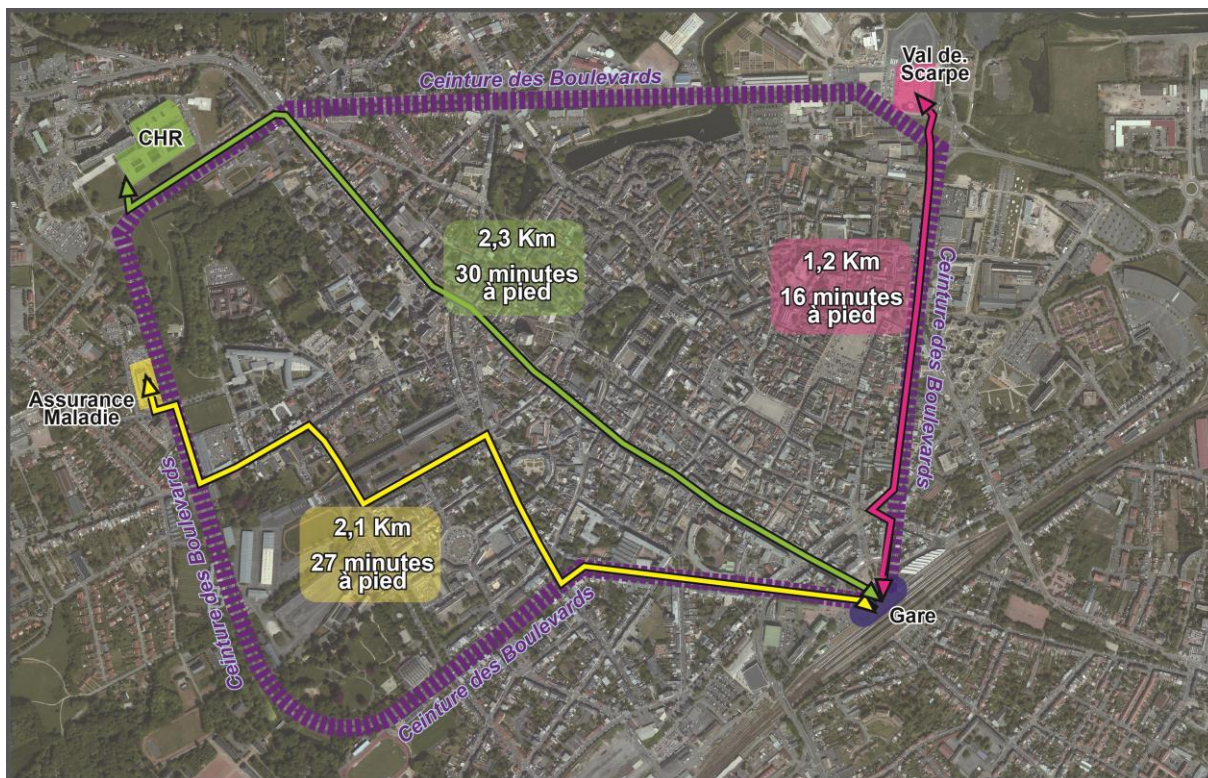
Synthèse

Les enquêtes réalisées dans le cadre de ce diagnostic, les entretiens, les questionnaires et l'audit stationnement réalisé en 2009 pour la ville d'Arras ont fait ressortir les éléments de synthèse qui suivent pour la thématique du stationnement :

- Le stationnement est une problématique qui touche une forte majorité des communes de l'agglomération : pour rappel, 76% des communes interrogées lors des questionnaires sont confrontées à cette problématique (saturation des places de stationnement, stationnements illicites et comportements inciviques...). Les communes doivent en effet faire face à une motorisation de plus en plus forte des ménages et qui stationnent leurs véhicules sur l'espace public ;
- La ville d'Arras compte tenu de son attractivité est également confrontée à cette problématique. Les enquêtes ont démontré que :
 - Le centre-ville et le secteur de la gare sont globalement saturés alors que...
 - ...En périphérie, plusieurs parkings présentent d'importantes réserves de capacité tout au long de la journée (Crinchon, Citadelle voire Rosati) ;
 - La saturation s'explique par une présence très forte de stationnements de longue durée : résidents et migrants (actifs) : la pointe d'occupation a été atteinte lors du relevé de 15h00 avec un taux général d'occupation à l'échelle du périmètre enquêté proche de 90% ;
 - 2 parkings en ouvrage aux capacités importantes existent (plus de 1 500 places) mais ils sont saturés et présentent une part très (trop) importante d'abonnés : 86% d'abonnés pour le parking Grand Place et 98% pour le parking Centre Européen. Cette (sur)représentation des abonnés entraîne un report massif de la demande en stationnement vers la voirie et les parkings de surface ;
- La Ville d'Arras dispose d'un jalonnement dynamique des principaux espaces de stationnement, mais ces parkings présentent peu de réserve de capacité, ce qui limite l'efficacité générale du système ;
- Une offre gratuite qui reste conséquente aux portes de l'hyper centre (près de 4 000 places), qui favorise le stationnement des migrants et qui n'encourage pas au développement des modes alternatifs ;
- Des effectifs de surveillance insuffisants qui ne permettent pas un contrôle régulier du respect de la réglementation ;
- Le secteur Gare/Université qui présente un niveau de saturation important liés aux usagers de la gare et qui entraîne des conflits d'usages avec les résidents de ce secteur ;
- L'absence de Parc Relais en périphérie ;
- Une place de la voiture qui pose de multiples interrogations sur l'aménagement de l'espace public et sur le partage de la voirie qui est donné aux modes alternatifs. En effet, plus de 5 200 places de surface ont été enquêtées (voirie et parkings de surface) : soit au final plus de 5hectares bitumé exclusivement réservé à la voiture dans un secteur d'hyper centre où subsiste de nombreuses richesses (historique, culturelle) et un potentiel important pour encourager les modes doux compte tenu de la taille du centre-ville : moins de 2 kms

DIAGNOSTIC TERRITORIAL

entre le pôle hospitalier et la gare pour traverser la ville du nord-ouest au sud/est., soit un peu moins de 30 minutes.



Source : Google Maps

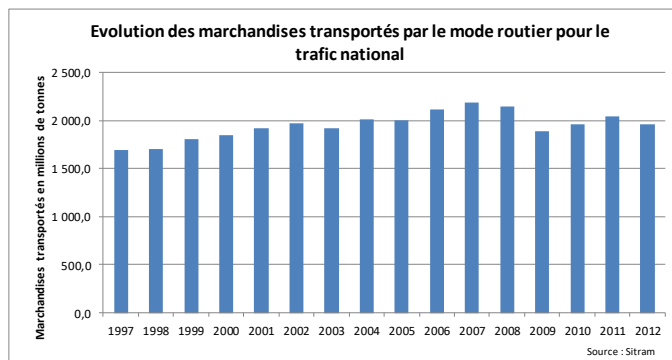
Ainsi, la place occupée par la voiture pose nécessairement la question de la place restante pour les autres modes ?

DIAGNOSTIC TERRITORIAL

LE TRANSPORT DE MARCHANDISES, DE LIVRAISONS ET LES DEPLACEMENTS AGRICOLES

L'évolution du trafic de marchandises

Avant de regarder la spécificité de la Communauté Urbaine d'Arras en termes de transports de marchandises, il est intéressant de montrer l'évolution du transport de marchandise qui a connu une baisse marquée en 2008 lors de la crise économique, mais aussi en 2012.



Transport de marchandises par la route

	2012 (p) (millions de Tonnes-Kilomètres transportés)	Évolution annuelle	Évolution annuelle moyenne sur 5 ans (1)
Nord-Pas-de-Calais			
Entrées dans la région	5 258,5	-11,2	-7,5
Sorties de la région	5 725,7	-20,0	-8,9
Intérieur de la région	3 684,3	-5,9	-1,7
Total	14 668,5	-13,7	-6,8
France métropolitaine	254 621,1	-7,9	-4,9

p : données provisoires.

(1) : taux d'évolution annuel qu'aurait connu le transport de marchandises si l'évolution avait été la même pour chaque année de la période de 5 ans considérée.

Champ : hors transport international.

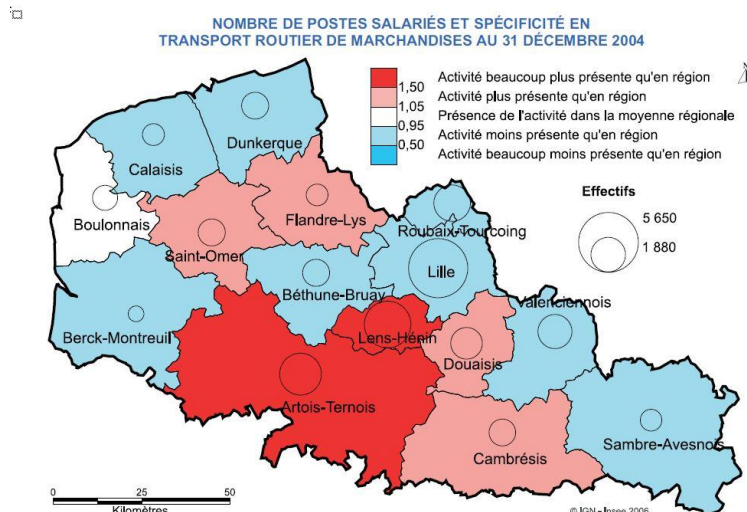
Source : SOeS, Enquête Transport routier de marchandises.

Ce constat national est également présent dans le Nord Pas-de-Calais, mais avec des baisses plus importantes.

Ces baisses sont avant tout structurelles mais les différentes contraintes énergétiques et environnementales devraient inciter à une meilleure optimisation et mutualisation du trafic de marchandises.

Les spécificités du territoire arrageois

Comme le montre les deux cartes suivantes, le territoire arrageois a développé depuis plusieurs années une activité importante de logistique, qu'elle soit en fonction propre ou liée à une entreprise productive du territoire.



DIAGNOSTIC TERRITORIAL

En réalité, les entreprises de logistiques utilisent le positionnement le long de l'A1, corridor structurant à l'échelle de l'Europe de l'Ouest.

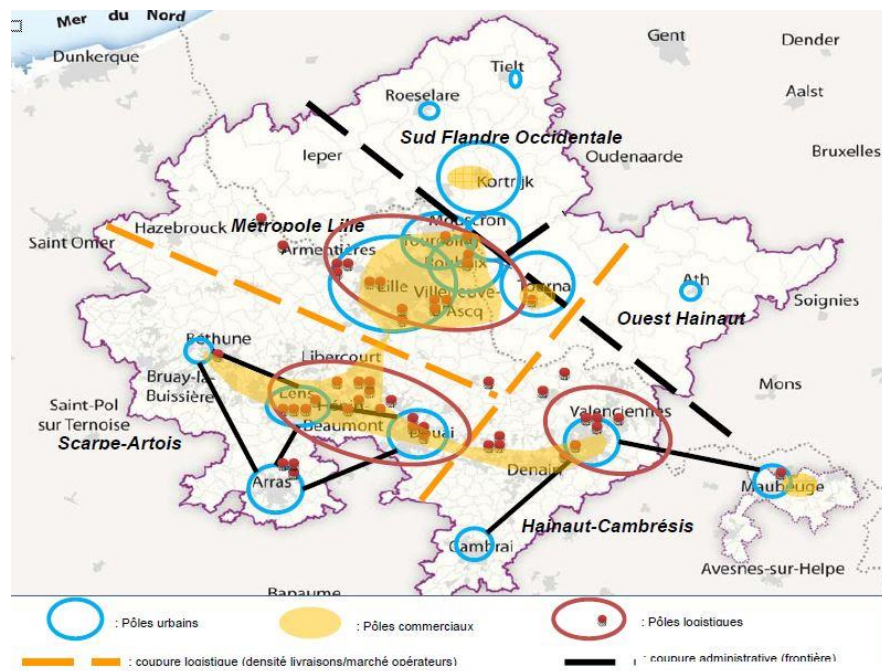


FIGURE 80 : UNE MULTIPOLARITÉ DES IMPLANTATIONS, SOURCE JONCTION

Devant l'importance de cette fonction, une enquête a été réalisée en 2014 auprès de différentes entreprises du territoire afin de quantifier les flux à l'échelle de la Communauté urbaine d'Arras.

Les résultats ont mis en évidence une importance des déplacements motorisés dans les livraisons et expéditions de marchandises. L'acheminement des marchandises sur les 25 derniers kilomètres est par exemple réalisé à 76% en poids-lourds. Aucune des entreprises ayant répondu n'utilise le fer pour ses acheminements ou expéditions et seule une entreprise interrogée envisage d'éventuellement utiliser la voie d'eau.

Ces résultats mettent en évidence la prédominance du transport de marchandise par la route (poids-lourds ou véhicules utilitaires), ce qui a des impacts importants :

- Sur la qualité de l'air et les émissions de gaz à effet de serre sur le territoire,
- Sur la congestion de certains axes routiers (pénétrantes urbaines, entrée nord d'Arras, accès aux zones d'activités, ...),
- Sur les habitants (nuisances sonores, qualité de l'air, risques liés aux transports de matières dangereuses, ...).

Pour plus de détails concernant la filière logistique dans l'économie locale, se reporter au volet « Economie » de l'état des lieux du territoire.

La logistique urbaine

La logistique urbaine reprend l'ensemble des flux qui sont générés par les activités « urbaines », à savoir les besoins des résidents et les besoins de l'activité tertiaire.

Des enquêtes ont pu montrer quelques grandes généralités telles que :

- La logistique urbaine représente 9 à 15% des déplacements de véhicules d'une agglomération ;
- 50% des mouvements réalisés en compte propre (propriétaire de la marchandise) ;
- 50% des mouvements réalisés à l'aide de Véhicules Utilitaires Légers (VUL) ;
- 33% des mouvements générés par l'activité « Commerces » ;
- 1 opération / emploi / semaine (moyenne) ;
- 75% des stationnements illicites se font en double file.

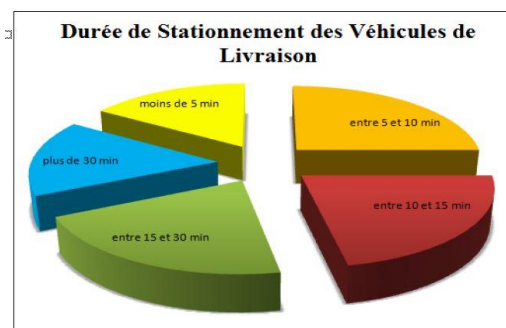


FIGURE 81 : DUREE DE STATIONNEMENT, SOURCE PDU 2010 LILLE METROPOLE

En termes de stationnement, une enquête lilloise, explicité par le graphique ci-après, nous indique que globalement les temps nécessaires pour effectuer une livraison s'étendent entre 5 et 30 minutes.

En dehors du transport de marchandises du particulier pour ses besoins propres, les collectivités tentent depuis plusieurs années d'organiser les livraisons afin qu'elles minimisent les impacts sur la voirie, particulièrement en heure de pointe.

Sur Arras, cela se matérialise par la création de 40 places dédiées aux livraisons, dont 10 sur l'axe Baudimont – St-Aubert – Gambetta. Ces places accompagnent la réglementation qui stipule que les livraisons doivent s'effectuer avant 11h et utiliser un espace de stationnement dédié.

Néanmoins, comme de très nombreux centres villes, ces espaces ne sont pas toujours respectés et les professionnels estiment qu'ils ne sont pas toujours bien positionnés. Dès lors, on retrouve régulièrement des situations conflictuelles, tels des arrêts en double file, du stationnement sur trottoir, ... Les photos ci-dessous montrent quelques situations rencontrées dans le centre d'Arras.

DIAGNOSTIC TERRITORIAL



Il est à noter que la Ville d'Arras a étudié un projet de Centre de Distribution Urbain pour les livraisons en centre-ville, mais celui-ci fut abandonné :

- L'abandon du projet de CDU d'Arras

Dans le cadre du PREDIT, une première étude menée par le bureau d'étude Sodisys sur le thème des marchandises dans le centre-ville d'Arras, avait abouti à une proposition de mise en place d'un CDU dont le potentiel portait seulement sur 20 % des livraisons. Aucune proposition à une échelle plus fine (accessibilité, stationnement, gênes occasionnées) n'avait été faite.

Une deuxième étude menée par le bureau d'études Transitec, a permis d'évaluer précisément les conditions de livraisons en centre-ville, ainsi que les enjeux réels qui en découlent et d'identifier les véritables dysfonctionnements.

L'ampleur des dysfonctionnements d'Arras ne nécessitait pas la mise en place d'un CDU, d'autant plus que l'objectif de la ville n'était que de redynamiser les commerces du centre-ville.

Un CDU est un équipement lourd qui doit se justifier par des dysfonctionnements importants.

Le projet de CDU a donc été abandonné au profit de solutions plus concrètes et pragmatiques et dont la mise en œuvre se révèle financièrement acceptable. Pour la rue la plus commerçante, le bureau d'études a proposé une réorganisation de l'offre d'aire de livraisons intégrée au réaménagement prévu de la rue.

DIAGNOSTIC TERRITORIAL

Un projet qui impactera le transport de marchandise du territoire, le canal Seine-Nord

La liaison Seine-Escaut (ou liaison Seine-Nord Europe) est un projet visant à relier par un nouveau canal à grand gabarit le port du Havre au Benelux . Pour cela, ce canal de 106 km doit relier l'Oise (à Compiègne dans l'Oise) au canal Dunkerque-Escaut (à Aubencheul-au-Bac, dans le Nord). Il a pour objectif de développer un réseau multimodal de transport, grâce à la réalisation de plates-formes logistiques adossées au canal et interconnectées aux réseaux ferroviaire et routier. Grâce à la fiabilité du transport fluvial, sa sécurité, sa capacité à desservir le cœur des agglomérations sans nuisance et ses coûts réduits par la massification, le canal Seine-Nord Europe constituera un formidable levier de développement économique pour les territoires. Il jouera un rôle de « hub » logistique pour les principaux ports maritimes de la rangée Le Havre-Rotterdam, qui verront leur hinterland élargi et renforcé dans le nord de la France et de l'Europe. Seine-Nord Europe est aussi le maillon central de la liaison européenne « Seine-Escaut », réalisée en partenariat avec les régions belges de Flandre et de Wallonie, et retenue au titre des projets prioritaires des réseaux transeuropéens de transport (RTE-T), le canal Seine-Nord Europe, déclaré d'utilité publique le 12 septembre 2008 bénéficie du soutien financier de l'Union européenne.



DIAGNOSTIC TERRITORIAL

Le périmètre du canal devrait couvrir une vaste région, de la Haute-Normandie en France au nord-ouest de l'Allemagne, soit moins de 4 % de la superficie de l'Union européenne à 25 états-membres, mais 12,6 % de sa population. La zone concentre également 17 % du PIB des 25 et 60 % des flux maritimes de l'Europe de l'Ouest

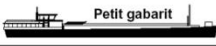
Les caractéristiques du projet

- Longueur : 106 km
- Largeur du canal en surface : 54 m
- Hauteur d'eau : 4,5 m
- Hauteur libre sous les ponts (hauteur disponible au-dessus du niveau de l'eau) : 7 m
- Transport des automoteurs et des convois jusqu'à une capacité de 4 400 tonnes ;
- 6 écluses ;
- 3 pont canaux.

Le périmètre du canal devrait couvrir une vaste région, de la Haute-Normandie en France au nord-ouest de l'Allemagne, ce qui représente :

- - environ 4 % de la superficie de l'Union Européenne ;
- - 12,6 % de sa population ;
- - 17 % de son PIB ;
- - 60 % des flux maritimes de l'Europe de l'Ouest.

Route, rail, navigation : le point sur les coûts de transport

12€/t		3€/t
17€/t		4€/t
21€/t		12€/t
22€/t		5€/t

Coût moyen de transport d'une tonne sur 350 Km
y compris pré et post-acheminement pour le rail et la navigation

Coûts externes pour une tonne transportée sur 350 Km
(coûts non intégrés dans le coût de transport : congestion, bruit, accident, pollution...)

Le trafic de marchandises transportées est estimé entre 13,3 et 15 millions de tonnes, multipliant par 3 le trafic fluvial sur ce corridor nord-sud. Le nouveau canal permettra de transférer environ 4,5 milliards de tonnes/kilomètres sur la voie d'eau, soit 500 000 camions retirés de la route.

Le projet permettra une économie annuelle de 250 000 à 300 000 tonnes de CO₂ à son démarrage, et jusqu'à 600 000 tonnes en 2050.

Le canal Seine-Nord Europe, déclaré d'utilité publique le 12 septembre 2008, bénéficie du soutien financier de l'Union Européenne.

Son coût avait été estimé à 4.3 milliards d'euros courants, réestimé ensuite à 7 milliards d'euros mais le financement n'était pas complet, ne permettant pas la réalisation de l'infrastructure.

Une mission de reconfiguration du projet a permis en avril 2013, de réexaminer le projet dans ses aspects techniques et réglementaires afin d'optimiser son coût. Les modalités de financement ont également été réétudiées afin d'arriver à un coût global de 4.5 milliards d'euros.¹⁵

En juillet 2014, Voies Navigables de France a lancé la consultation pour la conduite d'opération et l'assistance à maîtrise d'ouvrage nécessaires à la réalisation du canal Seine-Nord Europe. L'objectif est d'établir une nouvelle déclaration publique mi-2015.

Le démarrage des travaux est envisagé pour 2017 pour une mise en service en 2023. Ce calendrier a pris un certain retard.

¹⁵ Source : developpement-durable.gouv.fr

La plateforme de Marquion

Le projet Seine-Nord Europe prévoit l'implantation d'une plate-forme d'activités **située à 25 kilomètres d'Arras** sur les communes de Sauchy-Lestree et Marquion, ainsi que la réalisation d'un quai de transbordement de céréales à Graincourt-lès- Havrincourt.

Avec 156 hectares et 1 000 mètres de quais, la plateforme d'activités de Cambrai-Marquion est la plus grande des 4 zones portuaires du projet Seine-Nord Europe. Offrant de nouveaux services multimodaux, elle renforcera l'offre logistique, au moment où la plateforme Delta3 de Dourges arrivera à saturation. Le port favorisera ainsi le développement d'entreprises déjà présentes, mais aussi de nouvelles implantations industrielles, notamment dans les secteurs de l'agro-industrie et de l'alimentaire.

Les études et la concertation avec les élus et les acteurs économiques locaux ont fait émerger cette localisation, pour :

- Sa proximité des bassins d'emploi de Cambrai, Arras et Douai ;
- Le savoir-faire de l'Artois, du Cambrésis et du Douaisis dans l'accueil de centres logistiques de distribution : Columbia Sportswear, Babyliss, Häagen-Dazs, Fnac-Eveil et Jeu, Leroy Merlin... ;
- Son accessibilité, avec la proximité des autoroutes A1 et A26 ;
- La possibilité de réaliser un site tri modal route / fer / voie d'eau, grâce au nouveau barreau ferroviaire entre Arras et Cambrai, intégré au Schéma régional des transports du Nord-Pas de Calais.

A terme, plusieurs centaines d'emplois seront générés par les activités portuaires, industrielles et logistiques.

En outre, le canal Seine-Nord Europe représente un atout pour l'essor du tourisme.

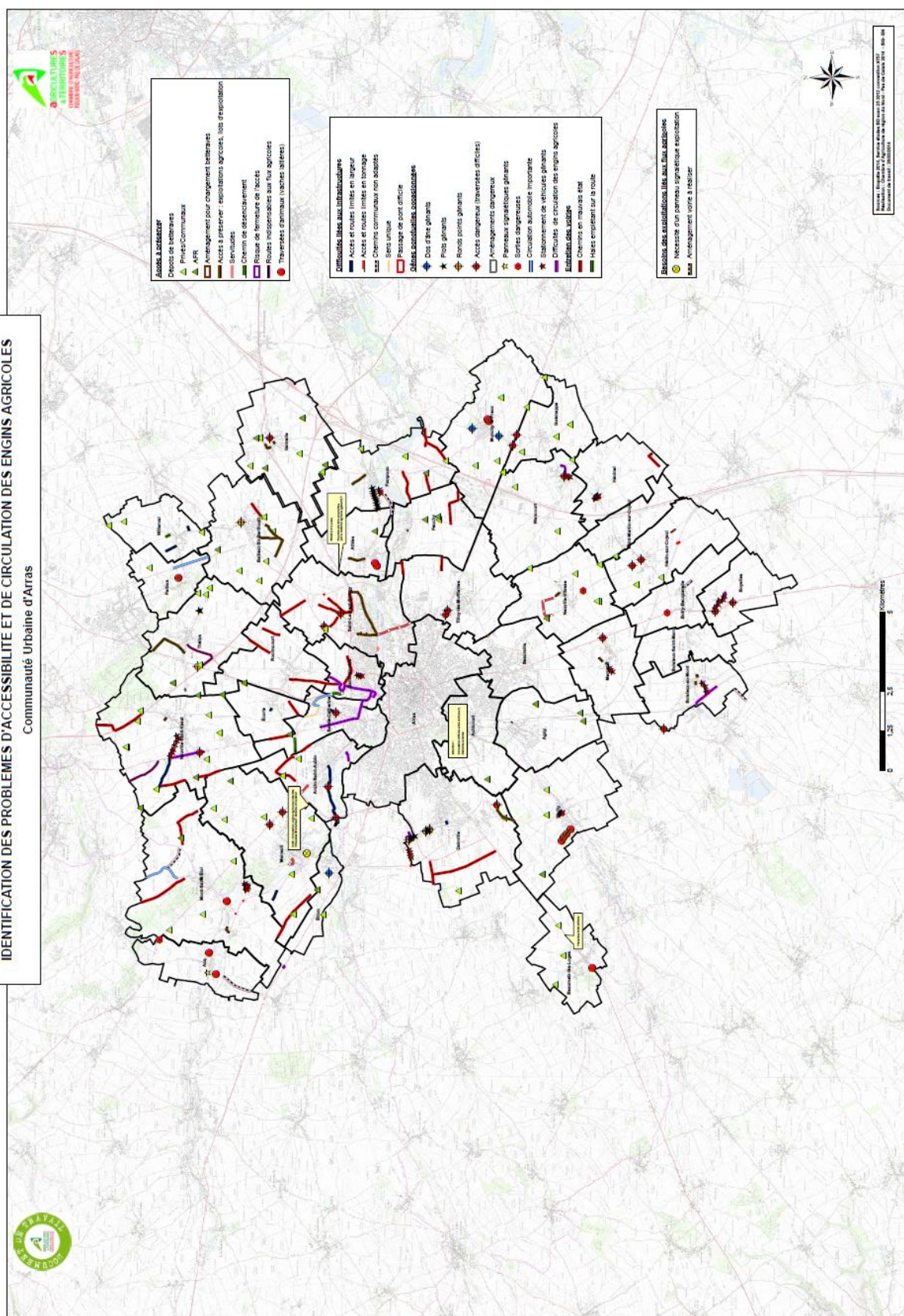
Si les caractéristiques de la Scarpe (faible gabarit, nombre d'écluses, gestion déléguée) la destinent aujourd'hui essentiellement à la navigation de plaisance, la mise en service du canal Seine-Nord et la proximité de la plateforme de Marquion peuvent offrir des opportunités de relancer le transport de marchandises par voies d'eau, si des besoins locaux (petite logistique urbaine, déchets, approvisionnement, ...) sont identifiés et si les pouvoirs publics mettent en place les conditions du renouveau (aménagement portuaires, soutien de filières, manutention...).

Les déplacements agricoles

Même si en termes d'emplois l'agriculture représente peu de poids son importance à l'échelle du territoire ne doit pas être sous-estimée : puisqu'elle occupe une majeure partie des superficies de la CUA. Cette agriculture est avant tout orientée vers les grandes cultures, principalement les céréales mais aussi les cultures industrielles telles que la pomme de terre, les betteraves...

La carte ci-dessous présente les principaux dysfonctionnements d'accessibilité et de circulation des engins agricoles (voiries contraintes en termes de largeur, de limitation de tonnages, problématiques de franchissement...).

IDENTIFICATION DES PROBLEMES D'ACCESSIBILITE ET DE CIRCULATION DES ENGINS AGRICOLES Communauté Urbaine d'Arras



Ces dysfonctionnements sont multiples mais restent ponctuels. Ils pénalisent néanmoins la continuité des circulations des engins agricoles et peuvent limiter l'accessibilité aux surfaces agricoles (détours...).

DIAGNOSTIC TERRITORIAL

LES NOUVEAUX MODES DE DEPLACEMENTS MOTORISES

Le développement du co-voiturage

Le co-voiturage n'est pas à proprement parler un nouveau mode de déplacement puisque dès l'avènement de la voiture, des automobilistes se sont organisés pour partager leurs déplacements.

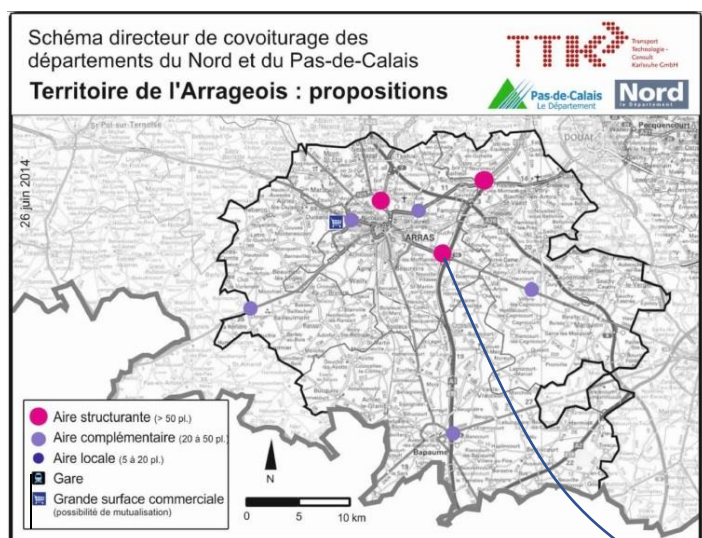
Mais la nouveauté consiste au fait que depuis quelques années, il existe des formes structurées (Association ou PME) qui développent des outils pour mettre en relation des conducteurs et des passagers potentiels, tant pour des déplacements réguliers que pour des déplacements occasionnels.

Cette forme d'organisation existe depuis longtemps en Belgique, aux Pays-Bas ou aux États-Unis où la crise pétrolière de 1973 a véritablement entraîné le développement du covoiturage.

La France ne s'est intéressée au covoiturage que très tardivement. Bien qu'il existe déjà des traces de covoiturage informel dès les années 1960-1970 (association Allostop), notamment entre les étudiants, il faut attendre la paralysie des transports collectifs des grandes grèves de 1995 pour voir apparaître les premières traces de covoiturage organisé. Mis à part cela, aucune politique publique n'est venue appuyer les initiatives d'associations créées depuis 1995, qui n'ont touché qu'un public de convaincus. Il faut attendre les années 2000 pour voir apparaître les premiers signes de soutien des collectivités locales aux associations de covoiturage.

Pour la Communauté Urbaine d'Arras, il faut citer deux initiatives :

1. Depuis le 1^{er} janvier 2012, Artis a lancé un service de co-voiturage intégré à leur site internet qui met en relation gratuitement conducteurs et passagers pour des trajets communs et constitue un complément à l'offre de bus du réseau. Cet outil est accessible à tout le monde quel que soit le motif du déplacement. La demande de déplacement peut dépasser largement les limites de la Communauté Urbaine d'Arras puisque l'outil mis en place est en relation avec un réseau de covoitureurs national.
2. Le site Blablacar, qui a les mêmes principes de fonctionnement mais qui a un rayonnement national, avec des propositions régulières à partir ou vers Arras. Le site met donc en relation un conducteur et un passager et annonce le coût du voyage (exemple Un Arras – Paris en septembre 2018 coûté environ 15€).



Les départements du Nord et du Pas-de-Calais travaillent en commun sur un schéma directeur de covoiturage, permettant de déterminer des lieux de stationnement à destination des covoitureurs. Depuis 2014, deux aires de covoiturage ont été créées sur le territoire de la communauté Urbaine d'Arras, l'un de 12 places sur la Commune de St-Nicolas, l'autre à l'entrée de l'A1 sur Wancourt. Cette initiative est relayée par HDF Mobilités qui se charge de tous les aspects liés à l'animation, la promotion et la mise en relation des covoitureurs (via la création d'un autre site web dédié à l'échelle régionale notamment).



Aire de Co-Voiturage de Wancourt, à l'entrée de l'A1

L'autopartage

L'Autopartage s'inspire des principes de l'économie de la fonctionnalité et propose de repenser la question de la mobilité individuelle en déconnectant usage et possession du véhicule.

D'abord fréquemment d'initiative associative, ce type de service intéresse désormais des opérateurs privés et, si la question peut être déconnectée puisque les véhicules aujourd'hui partagés sont encore le plus souvent équipés de moteurs thermiques, on peut fort bien imaginer qu'il constitue un vecteur de développement de l'électromobilité comme en attestent les expériences Autolib à Paris ou Autobleue à Nice par exemple.

L'Autopartage, qui a émergé en Suisse et en Allemagne voici 25 ans, apparaît aujourd'hui face à la saturation du marché comme une alternative à la voiture particulière. Les perspectives économiques font saliver tous les acteurs. D'ici à 2020, le secteur devrait atteindre les 200 000 véhicules en Europe. Pour le cabinet AlixPartners, le nombre d'utilisateurs des services d'autopartage devrait être multiplié par dix entre 2011 et 2020 pour atteindre 8 millions d'utilisateurs en Europe avec une flotte de 130 000 véhicules. Selon les calculs du cabinet Frost & Sullivan, cela pourrait représenter même jusqu'à 15 millions d'utilisateurs et 240 000 véhicules, dont un tiers de véhicules électriques.



Si ces perspectives semblent alléchantes, il convient toutefois de les nuancer. L'autopartage ne représente aujourd'hui qu'une part très marginale du marché de l'automobile (à peine 1 véhicule pour 1000), et son développement est essentiellement concentré sur les grandes agglomérations urbaines où le stationnement et la congestion rendent de plus en plus complexes la possession d'une voiture particulière.

De plus, la terminologie autopartage recouvre aujourd'hui des réalités très variées qui peuvent générer une certaine confusion, et nécessite une certaine clarification.

Une distinction est à faire entre l'autopartage entre particuliers et l'autopartage entre professionnels.

Le premier est le prolongement et le développement au travers de l'internet et des réseaux sociaux du prêt de voitures entre voisins et entre amis. A l'instar de ce qui se fait dans d'autres secteurs comme la location d'appartement, la location de voitures entre particuliers avec l'intermédiation d'un site internet est également en plein essor, et traduit probablement un moindre attachement à l'objet voiture, mais elle ne modifie pas le lien de propriété.

Viennent ensuite les services d'autopartage, proposés par des coopératives, collectivités, start-up ou grands groupes tels que constructeurs ou loueurs, au sein desquels on peut également distinguer plusieurs formes de service :

- Service d'autopartage en boucle ;
- Service d'autopartage one-way.

Formes entre lesquels on peut également distinguer le service en free floating, où l'on peut déposer le véhicule où l'on veut, et le service avec station.

La distinction peut également se faire sur la motorisation avec des véhicules thermiques, hybrides ou 100% électriques.

La distinction peut également se faire par la population visée, entre services accessibles à tous publics, ou services destinés aux salariés des entreprises, ou encore aux résidents d'un écoquartier.

Ces différentes formes d'autopartage ont évidemment un impact environnemental différent, que l'on parle de libération d'espace, puisqu'une voiture en autopartage peut libérer de 1 à 9 places de stationnement selon le type d'autopartage.

DIAGNOSTIC TERRITORIAL

Depuis septembre 2017, avec le soutien de la CUA, d'Artis et du HDF Mobilités, la coopérative Citiz déploie une offre d'autopartage à Arras, avec 4 stations ou emplacements réservés propres à chaque voiture Citiz : rue Emile Breton, place Foch, place du Théâtre et > place Guy Mollet.

Le développement de l'électro-mobilité, la Communauté Urbaine d'Arras territoire pilote

La Communauté urbaine d'Arras a répondu à un appel à candidature de la Région Nord-Pas-de-Calais, pour l'implantation de bornes électriques destinées à la recharge de véhicules électriques sur son territoire. Ce projet comprend 59 bornes avec deux points de charge chacune, qui seront progressivement implantées, sur Arras et sa première couronne urbaine.

La ville d'Arras mène également une politique en faveur de la mobilité électrique. Actuellement, 6 bornes ont déjà été implantées à titre expérimental à quelques endroits stratégiques du territoire (Place Guy Mollet, Grand-Place, Centre-Hospitalier, parking d'Auchan, parking de la concession Renault).



L'ambition du Plan Régional est de favoriser un développement des véhicules rechargeables selon un rythme cohérent avec le développement de la filière, soit environ 10 000 véhicules sur la région Nord-Pas-de-Calais en 2016 (0,45% des véhicules), 27 000 véhicules en 2020 (1,2%), si l'ensemble des territoires souhaite entrer dans la démarche.

Il permettra à la Région de devenir une des premières régions de France dans le développement du véhicule électrique.

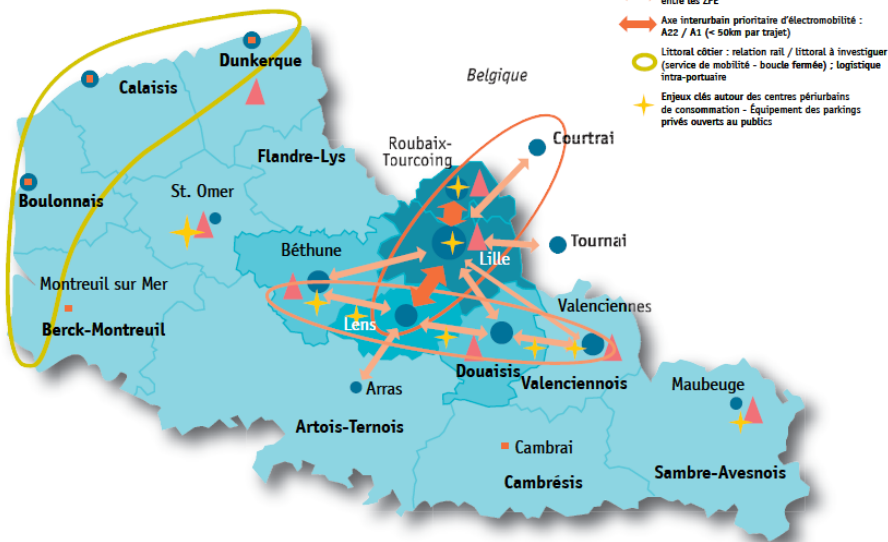
DIAGNOSTIC TERRITORIAL

Ce projet régional de développement du véhicule électrique se décline en 4 axes :

Selon le diagnostic établi pour le compte de la Région, sont distingués trois grands types de territoires :

- 1 La Zone Pertinente de mobilité Électrique « ZPE » cœur, autour de l'arrondissement de Lille, qui présente un important potentiel d'émergence des usages de l'électromobilité...
- 2 Les « ZPE » avec potentiel d'interconnexion avec le cœur (Pays Minier) ;
- 3 Les ZPE avec un profil de développement des usages de la mobilité électrique en local.

DIAGNOSTIC RÉGIONAL DU POTENTIEL DE DÉVELOPPEMENT DE LA MOBILITÉ ÉLECTRIQUE



- La préparation d'un environnement favorable au développement du véhicule électrique avec l'accompagnement des collectivités pour la mise en œuvre d'un plan régional de déploiement de bornes de recharge ;
- L'aide aux entreprises et aux particuliers pour l'acquisition d'un véhicule électrique ;
- L'accompagnement du développement de la filière véhicule électrique dans ses volets industriel, recherche, nouveaux métiers et formation ;
- L'exemplarité de la Région et la promotion du véhicule électrique par la mobilisation de ses moyens propres.

Les objectifs régionaux sont :

- 10 000 véhicules électriques sur les routes de la région en 2015,
- 41 500 en 2020,
- Des collectivités territoriales exemplaires, équipant prioritairement leurs flottes publiques en véhicules électriques.

L'ambition du plan régional du Nord- Pas de Calais ▼

	Pôles de charge	Région	Lille	Roubaix-Tourcoing	Lens-Hénin	Béthune	Valenciennes	Artois-Ternois	Douais	Dunkerque	Sambre-Avesnois	Cambrai	Calais	Boulogne	Saint-Omer	Flandre-Lys	Berck-Montreuil
Objectif 10 000 VE ; (37% de l'objectif 2015 Livre vert) ; soit 0,45% de VE																	
Stationnement principal	1700	351	179	141	123	120	119	108	100	89	76	71	69	55	54	48	
Stationnement secondaire	838	173	89	71	63	63	60	56	49	45	39	36	38	31	31	24	
Public parking	207	43	22	19	17	17	17	14	12	12	10	10	11	8	8	6	
Public voirie	611	126	64	51	45	45	42	41	36	32	28	25	26	22	22	17	
Charge rapide (autoroutes électriques)	40	8	6	2	2	2	2	2	2	3	2	2	2	2	2	2	
Nombre total à déployer sur le domaine public	2558	524	268	212	186	183	179	164	149	134	115	107	107	86	85	72	

Une optimisation des moyens de déplacements, les Plans de Déplacements d'Entreprises ou d'Administrations (PDE/PDA).

Afin de réduire à la fois ce trafic routier, le bruit et la pollution atmosphérique causés par « l'autosolisme », les collectivités encouragent de plus en plus l'élaboration de plans de déplacements entreprises et leurs mesures associées. Le Plan de Déplacement d'Entreprise (PDE) ou Inter-entreprise (PDIE) ou d'Administration (PDA) concerne tout autant les trajets domicile-travail que les déplacements professionnels...et incite à la promotion des modes de déplacements alternatifs. Des Plans de Déplacements de Zones (PDZ) voient également le jour, dans l'optique d'optimiser les déplacements sur l'ensemble d'une zone d'activité (exemple de la zone DELTA 3).

Déclic Mobilités est la communauté de pratiques de la mobilité durable en Nord-Pas de Calais. Animée par le « Réseau Alliances » à destination des professionnels, elle poursuit un double objectif :

- **Faciliter** les démarches de management de la mobilité telles que les Plans de Déplacement Entreprises, à travers une approche pragmatique basée sur l'échange de bonnes pratiques ;
- **Contribuer** au développement d'une culture commune de la mobilité durable en région et créer ainsi le contexte favorable à l'émergence de nouvelles pratiques de déplacements : plus efficaces, plus respectueuses de l'humain et des territoires.

Dès lors, grâce à cette « incubateurs » de bonnes pratiques plusieurs démarches de Plans de mobilité (PDE/PDA) sont en cours sur la CU d'Arras, dont notamment :

- Le Conseil Général 62 à Arras (2700 agents)
- Le CHU d'Arras (environ 2000 salariés)
- La DDTM 62 à Arras (entre 500 et 1000 agents)
- Häagen Dazs à Tilloy-lès-Mofflaines (200 salariés)
- Pas de Calais Habitat à Arras (830 salariés).

Par ailleurs, des démarches de type « régionales » existent. En effet, plusieurs groupes qui ont des antennes sur Arras ont mis en place ou sont en cours de réalisation de plans de mobilité. Cela se traduit par des actions spécifiques, déclinées localement par agence sur Arras :

- Le groupe Caisse d'Epargne
- Le groupe La Poste
- Pôle Emploi
- La SNCF
- L'URSAFF.

DIAGNOSTIC TERRITORIAL

L'intermodalité sur le territoire arrageois

Préambule

Clé de voûte de la mobilité durable, l'intermodalité (l'utilisation de plusieurs modes de transport au cours d'un même déplacement) et son corollaire la multimodalité (qui suppose le choix entre plusieurs modes de transports possibles sur un même déplacement) se mettent en place progressivement dans les différentes agglomérations françaises.

Les gares, les nœuds stratégiques de transports urbains, les parkings sont désormais aménagés en « pôle intermodal », donnant accès à différents modes de transports (grâce à des systèmes d'information et de billettique adaptés). Cette nouvelle organisation des transports nécessite l'implication de nombreux acteurs : opérateurs de transports publics, gestionnaires de parkings, constructeurs de véhicules et surtout pouvoirs publics, seuls capables de déployer l'infrastructure nécessaire au système intermodal.

Néanmoins cette intermodalité induit des ruptures de charges, toujours très pénalisantes à gérer et qui restent un frein à son développement, en particulier dans les villes qui ne connaissent pas réellement de grosses contraintes de trafic et de stationnement.

Dès lors le développement de cette pratique repose sur trois grands piliers :

1. La détermination **de lieux**, les pôles intermodaux, facilement accessible focalisant une offre de déplacement varié et doté de services
2. Une **tarification et une billettique adaptée** à cette logique de changement aisée de mode et d'opérateur
3. Une **information complète**, dynamique et permanente qui permet à l'usager d'adapter son trajet en fonction des contraintes identifiées.

Mobilité HDF, un véritable outil pour l'intermodalité régionale

Le Syndicat Mixte Intermodal Régional de Transports, dénommé aujourd'hui Haut-de-France Mobilités, est un groupement de 14 Autorités Organisatrices de Transports de la région Nord-Pas-de-Calais (la Région, les départements du Nord et du Pas-de-Calais, Lille Métropole, la Communauté Urbaine d'Arras, etc.), créé en décembre 2009 qui a trois missions principales :

- Coordonner les offres de transport de tous ses membres (et donc de tout le territoire régional) ;
- Coordonner les tarifs et mettre en place une billettique commune ;
- Mettre en place un Système d'Information Multimodal.

Pour résumer, HDF Mobilités a essentiellement pour mission de coordonner l'offre de transports en commun au niveau régional et de mutualiser tant que faire se peut l'ensemble des moyens mis en œuvre.

DIAGNOSTIC TERRITORIAL

Une quantification des déplacements multimodaux dans la Communauté Urbaine d'Arras

Comme dans l'ensemble des villes de moins de 200 000 habitants, le nombre de déplacements multimodaux est très faible dans la Communauté Urbaine d'Arras.

En effet, l'enquête ménage (EDVM 2014) renseigne que les déplacements effectués à l'aide d'au moins deux modes (hors marche à pied) ne représentent que **1.5% du volume total des déplacements**, en comptant également les déplacements qui utilisent deux services différents de transport public même si le mode est le même (typiquement du bus- bus).

L'analyse des cas montre qu'il existe une multitude de combinaisons au sein de la Communauté Urbaine d'Arras, dont :

- 23% pour la combinaison voiture – train dont 19% pour les conducteurs et 4% pour les passagers ;
- 10% pour des combinaisons bus urbains - bus urbains ;
- 10% pour la combinaison train – réseau Artis (à titre de comparaison ce type de combinaison ne représente que 2.5% pour Valenciennes et à peine 1% pour Douai) ;
- 9% pour les combinaisons entre le train et un réseau de bus hors de la Communauté Urbaine d'Arras (exemple un usager qui prend le TER pour Lille puis le réseau Transpole) 9% sur du co-voiturage ;
- 3% pour des combinaisons Artis – train – autre bus urbain ;
-

Peu de pôles d'intermodalité sur Arras

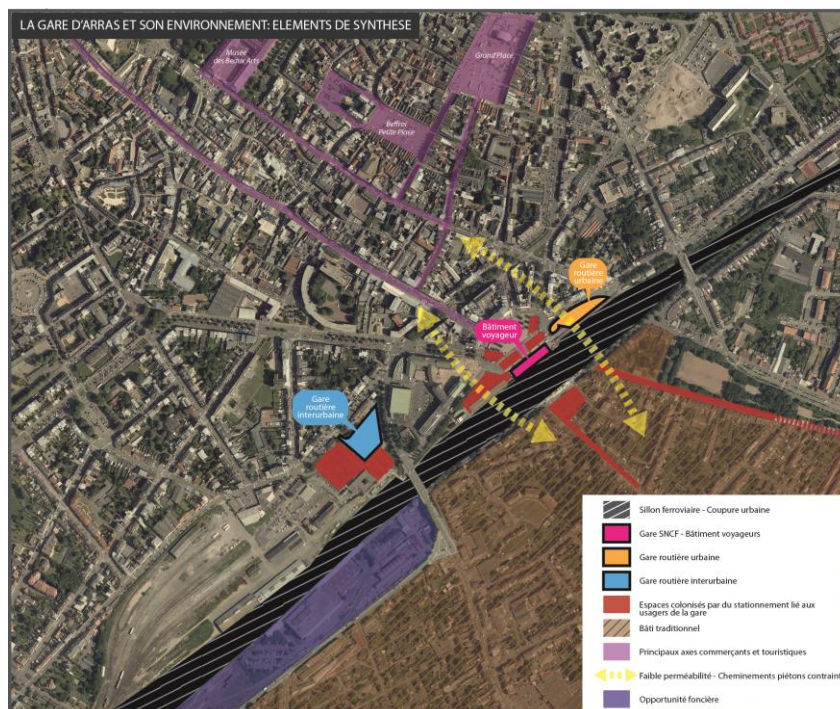
Au sein de la Communauté Urbaine d'Arras, il n'existe réellement qu'un seul lieu identifié comme un pôle intermodal, le site de la gare.

Les haltes SNCF du territoire n'ont absolument pas cette identification.

Le pôle gare d'Arras

Ce pôle est composé de trois entités, lui permettant d'être une centralité forte du centre-ville d'Arras :

- **La gare SNCF** : dont l'insertion urbaine est relativement contrainte (typologie traditionnelle du bâti extrêmement fort au sud de la gare) et dont le sillon ferroviaire constitue une coupure urbaine majeure qui limite les échanges (notamment piéton) entre les espaces situés au nord et au sud de cette gare. Le secteur sud par ailleurs est colonisé par de nombreux stationnements directement liés aux usagers de la gare ;
- **Une gare routière urbaine** : implantée à l'est du bâtiment voyageur, elle est constituée de 11 quais. Toutes les lignes du réseau urbain ARTIS desservent cette gare routière ;
- **Une gare routière interurbaine** : implantée à l'ouest du bâtiment voyageur elle offre une capacité d'accueil de 12 quais. Elle est située au pied du Pont Leclerc et apparaît relativement enclavée, à l'écart du pôle gare (signalétique et jalonnement vers la gare peu développé).



Au-delà de ces trois entités, le « pôle gare » bénéficie également de stationnements vélos, taxis et voitures dans son périmètre immédiat. Les stationnements voiture gratuits, utilisés par les pendulaires, se situent à l'ouest de la gare interurbaine (parkings Bergaine) ou dans les rues des quartiers situés au sud de la gare. Les parkings payants situés sur la place de la gare sont utilisés pour des courtes durées.

Cet ensemble forme donc le pôle intermodal principal du territoire, où les modes doux sont cependant peu présents (faible capacité des stationnements vélos et beaucoup de stationnements voiture qui freinent l'usage des transports en commun ou des modes doux pour se rendre ou repartir de la gare).

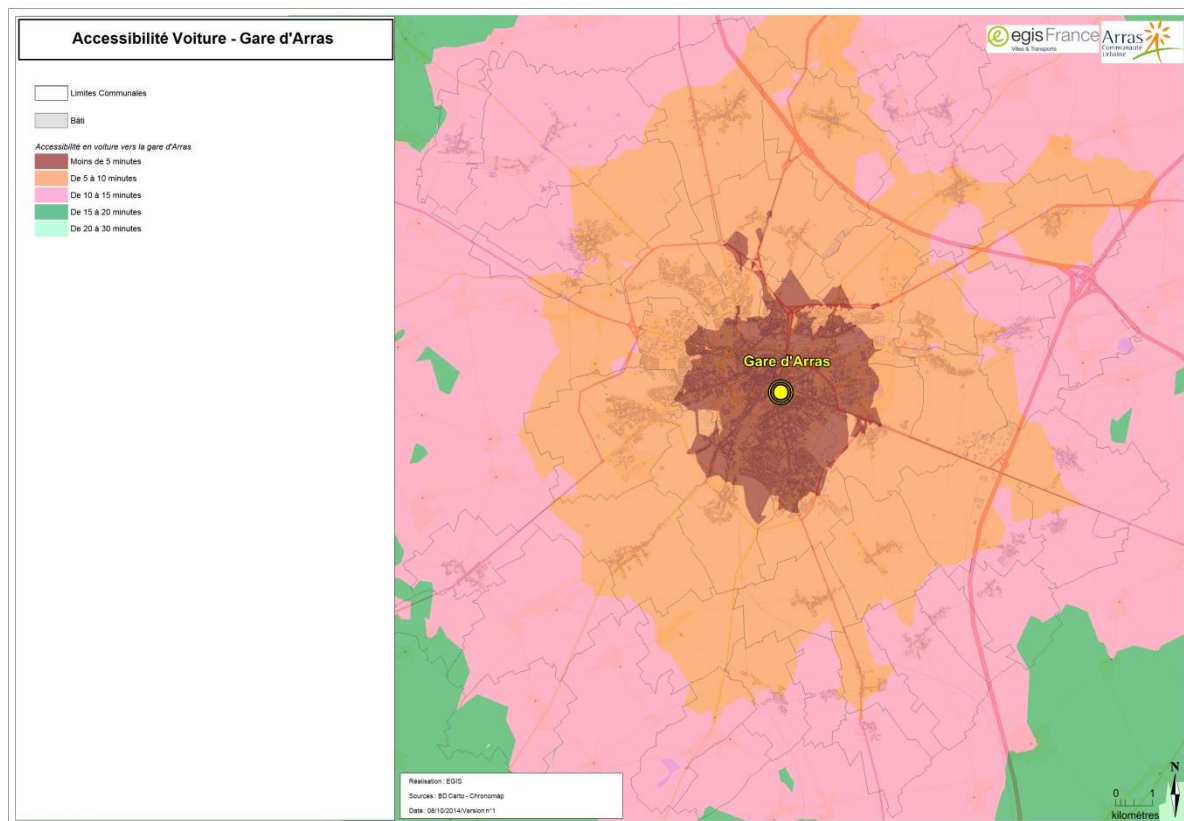
Dans l'environnement immédiat du pôle gare d'importantes emprises foncières vont se libérer et constituent un réel potentiel pour porter un nouveau projet urbain alliant urbanisme et transport susceptible d'asseoir le rôle de la gare d'Arras comme centralité de transport et pôle d'échanges majeur de l'ensemble du territoire.

DIAGNOSTIC TERRITORIAL

L'accessibilité VP du pôle gare

La carte qui suit présente l'accessibilité théorique voiture du pôle gare d'Arras. Elle ne tient pas compte en effet des contraintes de circulation et des embouteillages qui impactent son accessibilité lors des heures de pointes notamment.

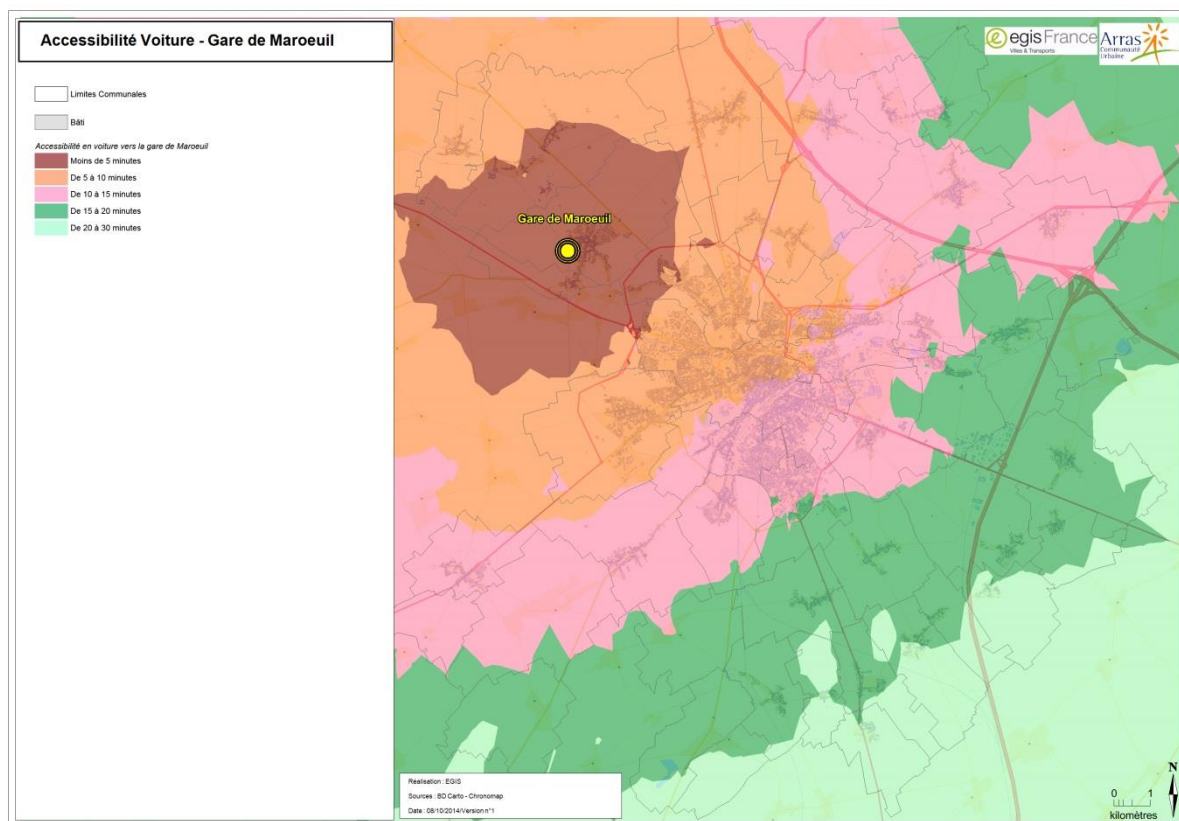
Ainsi, ce pôle d'échanges structurant à l'échelle de l'agglomération présente en plus l'avantage d'occuper une place centrale qui lui garantit une accessibilité voiture optimale : puisque la gare est accessible de n'importe quel secteur de la Communauté Urbaine en moins de 20 minutes.



DIAGNOSTIC TERRITORIAL

Un pôle périphérique : la gare de Maroeuil

Situé au nord-ouest de l'agglomération, ce pôle gare occupe une position plus périphérique que celui d'Arras et est donc confrontée à une accessibilité voiture beaucoup plus contrainte. Néanmoins, la gare reste accessible de n'importe quel secteur de la CUA en moins de 30 minutes. Par ailleurs, la commune d'Arras ainsi que toutes les zones urbaines denses de la première couronne sont situées à moins de 15 minutes théoriques de cette gare.



DIAGNOSTIC TERRITORIAL

Une billettique en construction



Le HDF Mobilités a choisi la carte Pass-Pass pour développer une billettique commune aux différents réseaux de transport du Nord – Pas-de-Calais, afin que l'utilisateur puisse utiliser, par exemple, un seul titre de transport entre Arras et Dunkerque, en combinant le train, le bus urbain, voire un vélo en libre-service.

Sur le territoire de la Communauté urbaine d'Arras, les réseaux Artis et Oscar ne sont pas rattachés à cette billettique commune. Ils possèdent chacun leur système de billettique propre, non utilisable sur un autre mode de transport. Le titre intermodal Fideli-TER hebdomadaire ou mensuel permet toutefois aux usagers disposant d'un abonnement SNCF de voyager de manière illimitée sur le réseau ARTIS en s'acquittant du complément urbain.

Une information incomplète

L'information multimodale existe essentiellement sous la forme d'un moteur de recherche d'itinéraire comme celui d'Artis, du réseau OSCAR (anciennement Colvert) ou du réseau TER et sous la forme d'une agence commerciale Artis (vente + info usager) implanté à proximité de la gare d'Arras.

Mais l'information est essentiellement statique et n'utilise que quelques vecteurs.

Pour être efficace l'information doit pouvoir se localiser sur l'ensemble des points stratégiques du réseau de la Communauté Urbaine d'Arras, mais surtout doit pouvoir donner des **informations en temps réel** afin que l'utilisateur puisse choisir le mode le plus adapté à son déplacement.

Hauts-de-France Mobilités mène actuellement un projet de création de centrale d'informations voyageurs (« Pass-Pass Info »), qui prendra la forme d'un site internet regroupant l'ensemble des informations permettant de préparer un voyage dans la région (infos trafic, horaires, ...). Ce site, opérationnel courant 2016, comprendra un moteur de recherche d'itinéraire, qui inclura les réseaux urbains et interurbains, le train, les systèmes de vélos en libre-service, mais également le covoiturage, les taxis, ...

Enfin, Hauts-de-France Mobilités travaille également à la mise en place d'une politique tarifaire unique sur la Région, suivant le titre de transport acheté, la tranche d'âge, ... Il s'agit par exemple que les tickets de bus vendus à l'unité coûtent partout le même prix.

Deux démarches d'intermodalité « voiture - bus », mais une seule réellement utilisée

La Communauté Urbaine d'Arras a développé deux systèmes de navettes gratuites pour les usagers afin d'inciter les automobilistes à abandonner leurs véhicules et à utiliser les transports collectifs :

- La Navette « Hospitaline » a effectué entre 2014 et 2015, avec des liaisons toutes les 10 à 12 minutes une liaison entre le parking « Citadelle » et le Centre Hospitalier d'Arras. L'objectif initial était de désengorger le parking du Centre Hospitalier en bénéficiant du potentiel important du parking « Citadelle ». Malheureusement, ce service n'a pas eu le succès escompté et cette navette fut arrêtée, n'ayant pas trouvé son public.
- La Navette « ma Citadine » : Mise en service le 6 Novembre 2013, le service a été étendu à 5 nouveaux arrêts en Avril 2014. Cette navette relie toutes les 10 minutes les principaux parkings de surfaces situés sur les grands boulevards (Crinchon, Place de Marseille, Citadelle...). Elle permet d'améliorer la desserte en transports collectifs de l'hyper centre d'Arras, de faciliter l'accès au centre-ville depuis les boulevards et de limiter la pression en stationnement en hypercentre d'Arras en incitant les usagers à stationner leurs

véhicules vers un des parkings « relais » desservis par la navette (report modal). Les chiffres de fréquentation avancés par la Communauté Urbaine d'Arras font état d'une fréquentation moyenne de 500 personnes par jour, avec une fréquentation supérieure le samedi et principalement par des habitants d'Arras (2/3 des utilisateurs). Dans le cadre de la nouvelle DSP, un deuxième itinéraire est prévu pour la Citadine.

DIAGNOSTIC TERRITORIAL

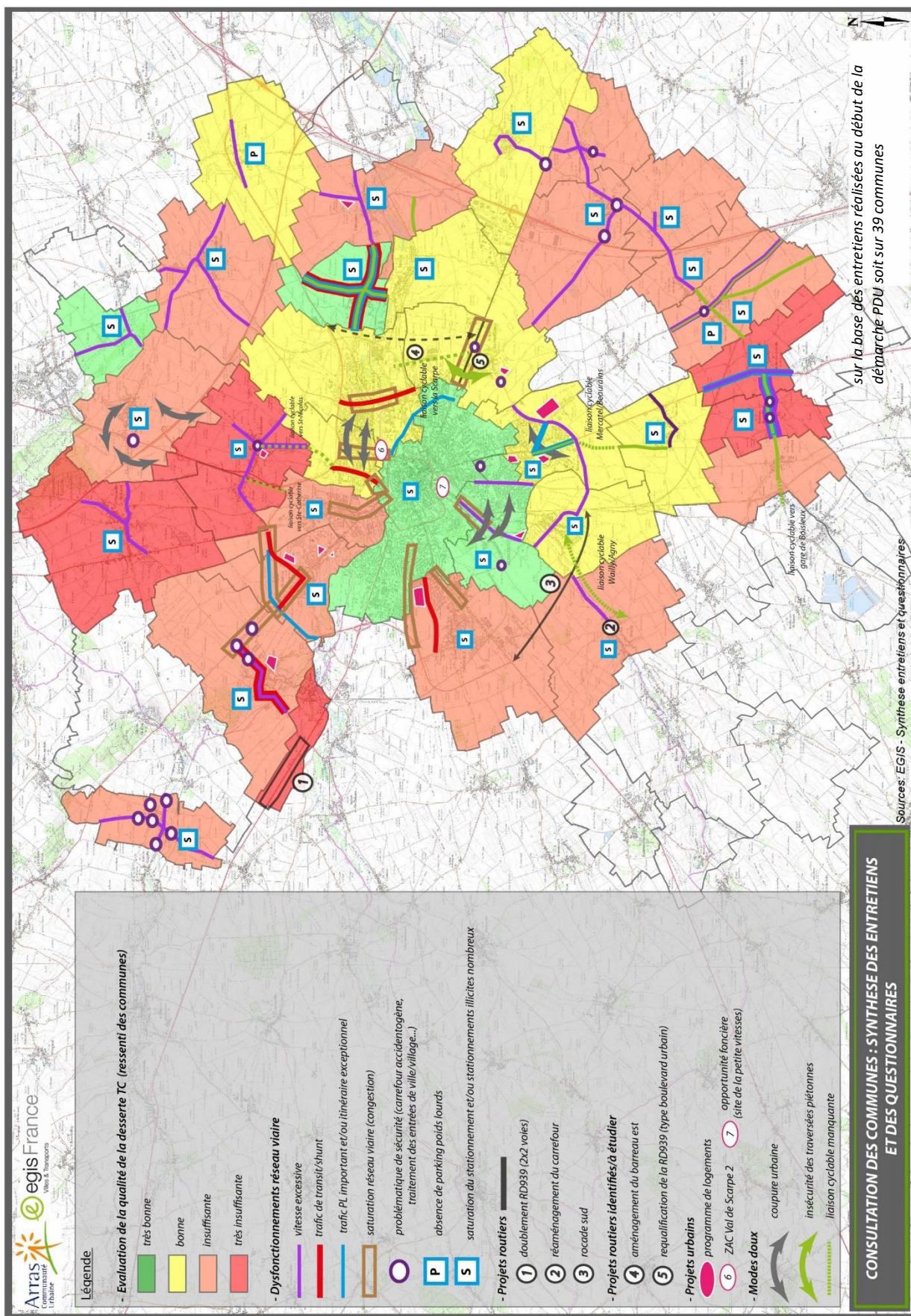
Une démarche partenariale

Synthèse des entretiens et des questionnaires

La démarche de diagnostic du présent Plan de Déplacements Urbains s'est inscrite dans un large processus de concertation avec :

- La réalisation d'une vingtaine d'entretiens auprès des principales communes du territoire et acteurs des sphères publique et privée (Centre Hospitalier d'Arras, Exploitant du réseau de bus, associations d'usagers, Conseil Général et Régional...) intervenant sur les problématiques de mobilité et de déplacements ;
- L'analyse de 21 questionnaires envoyés à destination des communes périphériques pour recueillir leurs avis et attentes sur la démarche ainsi que les principaux dysfonctionnements identifiés ;
- La réalisation d'enquêtes auprès des habitants du territoire : enquête ménage déplacements réalisés auprès de 1 900 ménages, enquête de stationnement sur près de 5 000 places... ;
- Des visites de site réalisées à différents moments de la journée (heures de pointe, heures creuses) afin de bien identifier les dysfonctionnements auxquels la Communauté Urbaine d'Arras doit faire face et d'illustrer le présent rapport.

Le paragraphe et la carte qui suivent constituent la synthèse de ce large processus de concertation.



DIAGNOSTIC TERRITORIAL

Conclusion

Un territoire fortement polarisé et segmenté

Contrairement à la plupart des agglomérations du Nord-Pas-de Calais, la CUA est fortement polarisée par la ville centre qui compte 40% des habitants et 60% des emplois. Le territoire est parcouru par plusieurs corridors, naturels ou infrastructurels, qui génèrent de nombreuses coupures qui viennent altérer l'isotropie du territoire.

Durant ces dernières décennies l'agglomération s'est largement adaptée à la voiture, même si simultanément des efforts ont été faits pour développer les offres alternatives (développement du réseau de transports en commun, aménagement de pistes cyclables, ...).

Un territoire fortement générateur de flux automobiles

La Communauté Urbaine d'Arras est un territoire très attractif, tant par la présence de plusieurs administrations et établissements scolaires, que par le développement de parcs d'activités importants, ce qui induit d'importants mouvements pendulaires aux différentes heures de la journée. Le nombre d'emplois est supérieur au nombre d'actifs occupés, témoignant de l'attractivité du territoire en la matière. Il existe plusieurs zones où se concentre la majorité des flux : le centre-ville d'Arras, le secteur de l'hôpital et des administrations, la ZI Est, la zone d'activités des Bonnettes, Artoipole,

...mais des parts modales des modes alternatifs encourageantes

Malgré des caractéristiques très favorables à l'automobile (réseau viaire hiérarchisé, pénétrantes urbaines bien calibrées, ...), l'enquête ménage-déplacements a montré que l'agglomération d'Arras possède une part modale de la voiture particulière relativement faible (61% des déplacements effectués chaque jour) comparativement à d'autres agglomérations de taille similaire (moyenne de 66%), bien que restant un mode surreprésenté. Inversement, les parts modales de la marche à pied (30%) et des transports collectifs (7%) se situent au-dessus de la moyenne, même si l'effort doit être poursuivi au niveau des transports collectifs. Néanmoins, ces résultats cachent plusieurs points de vigilances tels que :

- Une très forte hétérogénéité de l'utilisation de la voiture particulière en fonction des différents secteurs du territoire avec une part modale moyenne de 47% pour Arras, de 68% pour les communes urbaines et au-dessus de 75% pour les secteurs ruraux ;
- Plus de 75% des trajets domicile-travail sont encore réalisés en voiture particulière et la part des transports en commun est très faible (5%).

Un réseau de transport collectif qui a su évoluer

Le réseau de transport collectif a fortement évolué depuis dix ans, avec notamment l'aménagement d'axes en site propre, la mise en place d'une priorisation à certains feux tricolores, la mise en œuvre du cadencement des horaires, la création d'un transport à la demande pour les secteurs moins denses, ...

Néanmoins ce réseau reste peu hiérarchisé et très polarisé sur la gare. De plus, la ligne 1 est souvent saturée en termes de fréquentation.

Globalement, il existe peu d'aménagements en site propre ce qui induit des aléas de circulation qui impactent la régularité des lignes et font chuter leur vitesse commerciale aux heures de pointe de la circulation.

DIAGNOSTIC TERRITORIAL

La gare et son quartier,
un lieu à enjeu
stratégique

La gare SNCF d'Arras absorbe quotidiennement plus de 11 000 montées/descentes, ce qui en fait un des principaux points d'entrée de l'agglomération. Ce lieu stratégique est au cœur de plusieurs problématiques :

- Eclatement des 2 gares routières de part et d'autre de la gare SNCF (gare de bus urbains ARTIS et gare des cars du Conseil Départemental), ce qui ne favorise pas les échanges et donc l'intermodalité (moins de 1,5% du volume total des déplacements) ;
- Une insertion urbaine relativement contrainte et un sillon ferroviaire qui constitue une coupure urbaine majeure qui limite les échanges (notamment piéton en nord/sud) entre les quartiers situés de chaque côté des voies.... Mais des opportunités foncières existent pour permettre d'améliorer ces problèmes de continuité (par exemple sur le site de la Petite Vitesse) ;
- Une attractivité ferrée du territoire et de sa ville centre à maintenir qui pose deux grandes questions :
 1. Quelle desserte TGV pour demain (Cf. réflexions menées par RFF) ?
 2. Quel positionnement et quelle place pour l'agglomération dans le projet de RER de la Région ?

Des modes doux à
conforter

La pratique du vélo est très faible à l'échelle de l'agglomération et les infrastructures cyclables présentent de nombreuses discontinuités. Le réseau devra être valorisé, sécurisé et le stationnement vélo développé.

La marche à pied constitue le 2^{ème} mode de déplacement après la voiture, ce qui en fait un acteur majeur de la mobilité arrageoise. Il est à noter que la part modale de la marche à pied dans la Communauté Urbaine d'Arras est largement supérieure aux moyennes nationales des villes moyennes et s'approche des parts observées dans les grandes agglomérations. Sa pratique devra être confortée par l'aménagement d'itinéraires continus, jalonnés et accessibles à tous.

De manière générale, les modes doux devraient être la cible de campagnes de sensibilisation et de communication plus fréquentes et ciblées

Une offre de
stationnement très (trop)
abondante

L'offre en stationnement est particulièrement abondante et il est notamment facile de se stationner à Arras. Sur les autres secteurs de l'agglomération, le stationnement est peu réglementé et entraîne de nombreux dysfonctionnements (saturations, comportements inciviques et stationnements illicites) qui peuvent pénaliser les déplacements modes doux. Cette facilité de stationnement explique, en partie, l'importance de l'utilisation de la voiture en dehors de l'hyper centre d'Arras et pose nécessairement la question du partage de l'espace public.

Un des enjeux de ce Plan de Déplacements Urbains sera de trouver un équilibre efficace entre lieu de stationnement (parc relais, parking public...) et lieux d'activités.

Il est également nécessaire de gérer le stationnement par rapport aux besoins de l'usager. Si celui-ci reste plusieurs heures sur un même lieu, il doit être en capacité d'effectuer un déplacement à pied de quelques centaines de mètres...cependant le chaland qui vient pour une courte durée doit pouvoir trouver à proximité de son lieu de visite une solution de stationnement.

DIAGNOSTIC TERRITORIAL

Un réseau viaire dense et maillé...mais un barreau manquant subsiste

L'étude du Conseil Départemental sur les flux de circulation (2012) a de nouveau montré la nécessité de trouver une solution pour un barreau Est afin d'alimenter la ZI Est sans transiter dans les centres urbains et de pallier à l'engorgement à venir de l'entrée nord. Il n'existe pas de solution aisée, mais ce n'est pas pour autant que la problématique n'est plus présente : il est donc nécessaire de bâtir une nouvelle stratégie pour trouver une (des) solution(s).

Un diagnostic pour aider à faire des choix

Le diagnostic montre que si l'on se contente d'adapter l'offre de déplacements en fonction de la demande individuelle, **la voiture sera privilégiée par rapport aux autres modes et aura tendance à marginaliser ceux-ci**. C'est déjà le cas pour les déplacements cyclistes. Si les transports en commun sont aujourd'hui attractifs à l'échelle de l'agglomération, **le système est à un tournant pour concurrencer encore davantage la voiture individuelle**, qui reste encore aujourd'hui le mode de déplacements privilégiés pour accéder aux différents pôles du territoire. Ces habitudes de déplacements ont leurs limites et leurs revers : saturation, insécurité routière, dégradation de l'espace public, pollution atmosphérique et sonore, ...

Il faut donc rechercher les conditions d'un juste équilibre entre la voiture, et la préservation du cadre de vie, sans oublier la dimension économique.

Une meilleure articulation des modes de déplacements alternatifs à la voiture, permettra de trouver des marges de progression plus fortes pour accroître l'efficacité du système global de déplacement au sein de la Communauté Urbaine d'Arras et répondre à la diversité des besoins.

Des choix devront donc être faits sur les conditions d'accessibilité des différents pôles de l'agglomération (zones d'activités, pôles commerciaux, pôles administratifs, pôles de loisirs...), ce qui posera le problème :

- De la place à accorder au stationnement sur voirie ;
- De l'organisation de la distribution des marchandises et de la place à accorder aux livraisons dans le temps et l'espace ;
- Du partage de la voirie et de sa gestion entre les modes ou de la priorité à accorder à ceux-ci.

Pour faire ces choix, il faudra se poser la question de la hiérarchisation de la voirie en tenant compte de ses fonctionnalités.



PARTIE II

STRATEGIE D'ORGANISATION DES MOBILITES ARRAGEOISES

Stratégie d'organisation des mobilités arrageoises

Les enjeux issus du diagnostic

UN TERRITOIRE FORTEMENT POLARISE ET GROS GENERATEUR DE DEPLACEMENTS MOTORISES

Le territoire de la Communauté Urbaine d'Arras entretient des relations fortes avec les villes voisines, ainsi qu'avec le bassin parisien. Les pratiques de mobilité sont différentes selon le type de flux, de public, selon le territoire et selon les temporalités des activités.

- ➔ **Prendre en compte de l'accessibilité générale de la CUA et maintenir une desserte ferroviaire de qualité en relation avec l'ensemble des pôles régionaux mais aussi avec Paris.**

La CUA, fortement polarisé par la ville d'Arras, est un territoire très attractif, tant par la présence de plusieurs administrations et établissements scolaires, que par le développement de parcs d'activités importants. Cette attractivité induit des mouvements pendulaires conséquents aux différentes heures de la journée sur plusieurs pôles du territoire dont le centre-ville d'Arras, le secteur de l'hôpital et des administrations, la ZI Est, la zone d'activités des Bonnettes, Artoipole, ...

L'agglomération s'est adaptée à cette demande sans cesse croissante en privilégiant l'usage de la voiture particulière. Cette concentration de véhicule sur quelques points de l'agglomération a progressivement fragilisé les autres modes.

Par ailleurs, le taux d'occupation de la voiture reste faible et le parc de véhicules (voitures et poids lourds) est très majoritairement diésélisé et se renouvelle lentement. Cela a des incidences importantes sur la congestion routière, la qualité de l'air, le climat et la santé publique.

- ➔ **Offrir un bouquet de mobilité pour l'ensemble des déplacements au sein de la CUA**
- ➔ **Encourager l'usage partagé de la voiture et accélérer la transition du parc de véhicules**

- ➔ **Adopter systématiquement des principes de partage de la voirie**

DES PARTS MODALES DES MODES ALTERNATIFS QUI PROGRESSENT

Malgré des caractéristiques très favorables à l'automobile (réseau viaire hiérarchisé, pénétrantes urbaines bien calibrées, ...), l'enquête ménage-déplacements a montré que l'agglomération d'Arras possède des parts modales de la marche à pied (30%) et des transports collectifs (7%) qui se situent au-dessus de la moyenne.

Néanmoins, ces résultats cachent plusieurs *points de vigilances* tels qu'une très forte hétérogénéité de l'utilisation de la voiture particulière en fonction des différents secteurs du territoire avec une part modale moyenne de 47% pour Arras, de 68% pour les communes urbaines et au-dessus de 75% pour les secteurs ruraux.

Plus de 75% des trajets domicile-travail sont encore réalisés en voiture particulière et la part des transports en commun est très faible (5%).

- ➔ **Offrir un panel de solutions de mobilité adaptées à chaque situation, tout en maîtrisant les coûts du transport.**

UN RESEAU DE TRANSPORT COLLECTIF QUI A SU EVOLUER

Le réseau de transport collectif a fortement évolué depuis dix ans, avec notamment l'aménagement d'axes en site propre, la mise en place d'une priorisation à certains feux tricolores, la mise en œuvre du cadencement des horaires, la création d'un transport à la demande pour les secteurs moins denses, ...

Néanmoins ce réseau reste peu hiérarchisé et très polarisé sur la gare. De plus, la ligne 1 est souvent saturée en termes de fréquentation.

Globalement, il existe peu d'aménagements en site propre ce qui induit des aléas de circulation qui

STRATEGIE D'ORGANISATION DES MOBILITES

impactent la régularité des lignes et font chuter leur vitesse commerciale aux heures de pointe de la circulation.

- **Offrir des niveaux de service aux transport collectif apte à concurrencer réellement l'usage de la voiture individuelle**
- **Développer l'offre de service en fonction de la demande qui ne cesse de se complexifier.**

LA GARE ET SON QUARTIER, UN LIEU STRATEGIQUE

La gare SNCF d'Arras absorbe quotidiennement plus de 11 000 montées/descentes, ce qui en fait un des principaux points d'entrée de l'agglomération. Ce lieu stratégique est au cœur de plusieurs problématiques :

- Un éclatement des 2 gares routières de part et d'autre de la gare SNCF (gare de bus urbains ARTIS et gare des cars interurbains), ce qui ne favorise pas les échanges et donc l'intermodalité ;
- Une insertion urbaine relativement contrainte et un sillon ferroviaire qui constitue une coupure urbaine majeure entre les quartiers situés de chaque côté des voies.... Mais des opportunités foncières existantes pour permettre d'améliorer ces problèmes de continuité ;
- Une attractivité ferrée du territoire et de sa ville centre à maintenir qui pose deux grandes questions :
 1. Quelle desserte TGV pour demain ?
 2. Quel positionnement et quelle place pour la CUA dans le projet de RER de la Région ?

- **Intégrer le pôle gare comme une véritable centralité urbaine et organiser les dessertes en fonction de l'ensemble des projets potentiels.**

DES MODES ACTIFS A CONFORTER

La pratique du vélo est très faible à l'échelle de l'agglomération et les infrastructures cyclables présentent de nombreuses discontinuités. Or le territoire possède de nombreux atouts pour rendre ce mode plus attractif.

La marche à pied constitue le 2^{ème} mode de déplacement après la voiture, ce qui en fait un acteur majeur de la mobilité arrageoise. Il est à noter que la part modale de la marche à pied dans la Communauté Urbaine d'Arras est largement supérieure aux moyennes nationales des villes moyennes et s'approche des parts observées dans les grandes agglomérations. Sa pratique devra être confortée par l'aménagement d'itinéraires continus, jalonnés et accessibles à tous.

De manière générale, les modes doux devraient être la cible de campagnes de sensibilisation et de communication plus fréquentes et ciblées.

- **Mettre en place l'infrastructure nécessaire pour encourager les déplacements en 2 roues (piste et bandes cyclables, stationnement dédié, ...) et utilisation des nouveaux potentiels de l'électromobilité.**
- **Renforcer l'usage de la marche à pied au cœur des espaces urbanisés en travaillant sur les itinéraires et leur confort.**

UNE OFFRE DE STATIONNEMENT TRES ABONDANTE

L'offre en stationnement est abondante et il est notamment facile de se stationner à Arras. Sur les autres secteurs de l'agglomération, le stationnement est peu réglementé et entraîne de nombreux dysfonctionnements (saturations, comportements inciviques et stationnements illicites) qui peuvent pénaliser les déplacements modes doux. Cette facilité de stationnement explique, en partie, l'importance de l'utilisation de la voiture en dehors de l'hyper centre d'Arras et pose inévitablement la question du partage de l'espace public.

- **Utiliser le stationnement comme un véritable outil de gestion de trafic et de partage modal.**
- **Développer une offre différenciée afin de répondre aux multiples fonctions des zones urbaines.**
- **Trouver l'équilibre entre offre et demande afin de ne pas hypothéquer l'attractivité de l'espace urbain, tant dans sa composante espace de vie que sa composante économique.**

STRATEGIE D'ORGANISATION DES MOBILITES

UN RESEAU VIAIRE DENSE ET MAILLE, MAIS UN BARREAU MANQUANT A L'EST DU TERRITOIRE

L'étude du Conseil Général sur les flux de circulation (2012) a de nouveau montré la nécessité de trouver une solution pour un barreau Est afin d'alimenter la ZI Est sans transiter dans les centres urbains et de pallier à l'engorgement à venir de l'entrée nord.

Par ailleurs, le réseau viaire doit répondre à des usages de plus en plus différenciés et traduire des comportements apaisés sur les zones urbanisées de l'agglomération.

➔ **Mettre en service le projet de rocade Est Adapter le réseau viaire tant aux espaces traversés qu'aux multiples mobilités**

DES CHOIX STRATEGIQUES A CONCRETISER

Le diagnostic a montré que si l'on se contente d'adapter l'offre de déplacements en fonction de la demande individuelle, **la voiture sera privilégiée par rapport aux autres modes et aura tendance à marginaliser ceux-ci**. C'est déjà le cas pour les déplacements cyclistes. Si les transports en commun sont aujourd'hui attractifs à l'échelle de l'agglomération, **le système est à un tournant pour concurrencer encore davantage la voiture individuelle**, qui reste encore aujourd'hui le mode de déplacements privilégiés pour accéder aux différents pôles du territoire. Ces habitudes de déplacements ont leurs limites et leurs revers : saturation, insécurité routière, dégradation de l'espace public, pollution atmosphérique et sonore, ...

Il faut donc rechercher les conditions d'un juste équilibre entre la voiture, et la préservation du cadre de vie, sans oublier la dimension économique.

Une meilleure articulation des modes de déplacements alternatifs à la voiture, permettra de trouver des marges de progression plus fortes pour accroître l'efficacité du système global de déplacement au sein de la Communauté Urbaine d'Arras et répondre à la diversité des besoins.

Des choix devront donc être faits sur les conditions d'accessibilité des différents pôles de l'agglomération (zones d'activités, pôles commerciaux, pôles administratifs, pôles de loisirs...), ce qui posera le problème :

- De la place à accorder au stationnement sur voirie ;

- De l'organisation de la distribution des marchandises et de la place à accorder aux livraisons dans le temps et l'espace ;
- Du partage de la voirie et de sa gestion entre les modes ou de la priorité à accorder à ceux-ci.

Pour faire ces choix, il faudra se poser la question de la hiérarchisation de la voirie en tenant compte de ses fonctionnalités

ACCOMPAGNEMENT DE LA CUA DANS LES NOUVEAUX OUTILS DE LA MOBILITE

Les comportements de mobilité ont évolué depuis le début des années 2000, notamment en faveur des modes alternatifs à l'usage individuel de la voiture. Selon plusieurs enquêtes nationales, les individus sont prêts à changer leurs comportements vers des mobilités plus durables, mais ont besoin d'être accompagnés pour cela, et souhaitent garder une capacité de choix.

La demande de mobilité va poursuivre sa progression d'ici 2030, mais les évolutions sociétales, démographiques et technologiques auront des incidences importantes sur les pratiques de mobilité : vieillissement de la population, risque de précarité énergétique pour les ménages modestes fortement dépendants de la voiture, émergence de nouveaux services rendus possibles grâce à l'essor du numérique et de l'économie collaborative, arrivée des véhicules autonomes...

- ➔ **Anticiper les évolutions sociétales et créer les conditions qui feront des évolutions technologiques une opportunité**
- ➔ **Accompagner, conforter et amplifier ces évolutions de comportement**

Stratégie d'organisation des mobilités arrageoises Les grands leviers retenus

MAINTENIR LE DYNAMISME DU TERRITOIRE A L'HORIZON 2030

Définir et mettre en œuvre une politique de mobilité durable à long terme nécessite de connaître et d'anticiper au mieux les dynamiques attendues et souhaitées sur les territoires de la CUA. Une telle anticipation est indispensable si la Communauté Urbaine veut satisfaire, demain, la capacité de chacun à se déplacer, dans des conditions socialement, économiquement et environnementalement acceptables.

Le PLUi projette une augmentation de près de 10 000 habitants d'ici 2030, soit plus 110 000 habitants au sein du territoire communautaire. Cela signifie une construction de 550 à 600 logements neufs par an.

Par ailleurs, il est prévu de permettre la création de 10 000 emplois à l'horizon 2030, afin de maintenir le dynamisme et l'attractivité de la CUA.

REPENDRE A LA HAUSSE DU NOMBRE DE DEPLACEMENTS DES TERRITOIRES DE LA CUA

La croissance démographique et la création d'emplois vont générer une hausse constante du nombre de déplacements quotidiens sur le territoire de la CUA.

55 000 à 60 000 déplacements quotidiens supplémentaires sont attendus d'ici 2030, dont 35 à 40% aux heures de pointe du matin et du soir.

Le PDU apparaît alors comme un outil indispensable si la CUA veut se donner les moyens de répondre toujours mieux aux besoins de mobilité, tout en articulant de manière cohérente sa politique de déplacements avec les choix d'aménagement et de développement urbain qu'elle porte pour son territoire.

La question centrale est « Comment faire face à la forte progression des déplacements dans le futur, tout en préservant le cadre de vie ? ».

Plus qu'un simple document d'intentions, le PDU engage la CUA sur la manière dont elle entend permettre à chacun, demain, de se déplacer au sein des différents territoires qui compose la Communauté Urbaine, mais aussi en relation avec les différents bassins de vie et d'emplois qui sont en interaction avec l'agglomération.

UNE COHERENCE INDISPENSABLE DES POLITIQUES PUBLIQUES

Pour être efficace, ce PDU doit s'inscrire dans des contextes plus vastes, tant du point de vue géographique que des politiques publiques.

En effet, l'aire d'attractivité de la CUA est bien plus large que son territoire, la densité urbaine de la région des Hauts-de-France induits de très nombreux échanges entre les différents pôles et la proximité de la région parisienne permet des échanges professionnels quotidiens. Il est donc fondamental de penser ce PDU sur ces différentes échelles qui auront, chacune, des réponses spécifiques pour être en adéquation à la demande des arrageois et de conforter de la sorte la vocation de « Petite Métropole d'équilibre ».

Par ailleurs, au niveau environnemental, ce PDU répond aux exigences de qualité de l'air dans les choix de mobilité et d'urbanisme et de réduction de la consommation énergétique et les émissions de Gaz à effet de serre (GES) générées par les déplacements, conformément aux objectifs du Plan de protection de l'atmosphère (PPA), du Plan régional pour la qualité de l'air (PRQA) et du Schéma régional climat, air, énergie (SRCAE) et du nouveau SRADDET, en cours d'élaboration.

STRATEGIE D'ORGANISATION DES MOBILITES

ANCER LA MOBILITE ARRAGEOISE DANS LES GRANDES TRANSITIONS

La CUA doit relever des défis importants, plus que jamais d'actualité, qui dépassent le seul champ des déplacements et guident l'ensemble des actions qu'elle met en place. Ces défis sont ceux du développement durable.

Il s'agit du défi :

- ➔ Social : développer un territoire du bien-vivre ensemble et de la solidarité ;
- ➔ Environnemental : préserver l'environnement et le cadre de vie des habitants ;
- ➔ Économique : agir pour une Communauté urbaine innovante, attractive et rayonnante.

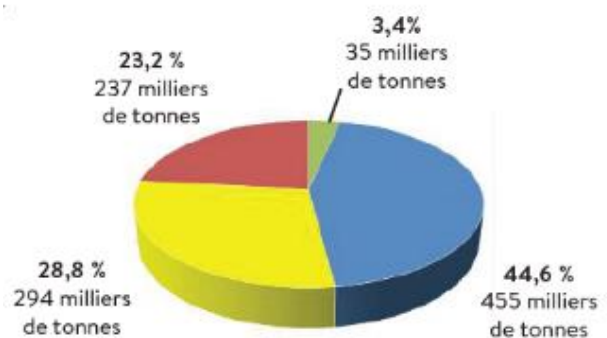
En répondant à ces défis, la CUA doit aussi prendre acte d'un certain nombre d'évolutions, caractéristiques du 21^{ème} siècle, que l'action publique, nationale comme locale, doit aujourd'hui s'approprier.

Ces transformations concernent tant les champs démographiques que sociétal, numérique, ou encore énergétique et écologique : en même temps que la population augmente, les modes de vie et les attentes des habitants évoluent fortement, le numérique s'impose de plus en plus comme un outil facilitateur des pratiques du quotidien, la question du réchauffement climatique est omniprésente et il est désormais acquis que nous devons aller vers des modes de vie et de production plus vertueux et respectueux de notre environnement, de notre santé et des ressources qui sont à notre disposition en quantité limitée.

La question de la transition énergétique et écologique interpelle tout particulièrement le champ de la mobilité. Sur le territoire de la CUA, le secteur des transports représente 23 % des émissions de gaz à effet de serre, dont 95 % incombent aux transports routiers de voyageurs et de marchandises.

■ Transports
■ Résidentiel - Tertiaire (chauffage, etc.)
■ Industrie, déchets, énergie, construction (IDEC)
■ Agriculture et autres (agricole)

Source : Atmo Inventaire_HDF_A2012_M2012_V5



Stratégie d'organisation des mobilités arrageoises

Une stratégie qui se segmente en 7 axes

ASSURER UNE BONNE ARTICULATION ENTRE URBANISME, MOBILITE, SANTE ET ENVIRONNEMENT

La cohérence entre urbanisme et mobilité doit permettre d'agir à long terme sur les comportements et les choix de localisation de la population et des entreprises. L'objectif est à la fois de réduire à la source le trafic automobile ainsi que la longueur moyenne des déplacements, tout en favorisant l'usage des transports collectifs, de la marche et du vélo, mais aussi de limiter l'étalement urbain et la consommation d'espaces agricoles, objectifs annoncés également dans le PLUi et le SCOT.

Ce PDU insiste particulièrement, comme le PLUi, pour privilégier le développement urbain dans les espaces déjà bien desservis par les transports collectifs. Ceci se traduit en favorisant, d'une part, le renouvellement des tissus urbains et leur intensification au voisinage de la gare d'Arras et des quelques points d'arrêt ferroviaire de la CUA et arrêts en transport en commun les mieux desservis, et en encourageant, d'autre part, le développement des commerces et des équipements dans les pôles urbains bien desservis par les réseaux de transports en commun et les 2 roues (cf. actions 1.3 et 1.4).

C'est dans cet ordre d'idée que ce PDU s'inspire, également, de celui de la Métropole Européenne de Lille en reprenant le principe des DIVAT (Disques de Valorisation des axes de transports en commun) qui détermine un espace à traiter en priorité situé dans un cercle de 500m de rayon (cf. action 1.4), centré sur un arrêt structurant de transport collectifs (train, bus Artis).

Par ailleurs, l'élaboration conjointe du PDU et du PLUi a permis d'assurer une bonne articulation entre **les perspectives de développement urbain**, celles des infrastructures, y compris routières, des services de transports, et dans la politique de stationnement. L'objectif étant de concevoir une offre de mobilité qui valorise la « ville des courtes distances » et qui participe à la mise en réseau des différents territoires de la CUA.

Comme l'ont montré de très nombreuses expériences, l'aménagement urbain, en particulier des espaces publics joue un rôle très important dans la pratique des mobilités douces. Dès lors, il est proposé dans ce PDU de réaliser une charte d'aménagement qui vient donner les lignes directrices pour un usage maîtrisé des automobiles et d'offrir de très bonnes conditions de pérégrination et de sécurité aux modes actifs.

La réussite de toutes ces démarches reposera sur l'interconnexion régulière des acteurs de l'urbanisme, de l'aménagement, de la santé, de l'environnement et bien évidemment des transports (cf. Action 1.1 et 1.2).

RENFORCER LA MOBILITE POUR TOUS

En Europe, environ 25 % de la population vit une forme quelconque de difficulté motrice. 40 % des Français sont gênés temporairement ou définitivement. Plus d'un tiers de la population française, soit plus de 22 millions de personnes, appartient à la catégorie des seniors (50 ans et plus).

En 2030, un Français sur deux aura plus de 50 ans.

Ce changement démographique radical va avoir une incidence directe sur la politique des transports, car de plus en plus de personnes avec des capacités physiques limitées devront pouvoir profiter de services de mobilité. Cela concerne les personnes en situation de handicap, les personnes âgées, mais aussi les enfants, les parents qui se déplacent avec leurs bébés...

Par ailleurs, la mobilité est au cœur de l'insertion professionnelle et sociale. L'offre de transports en commun s'enrichit, de nouveaux services sont proposés, de nouveaux usages collaboratifs se développent. Pourtant, la mobilité reste aujourd'hui encore pour de nombreuses personnes un frein pour l'accès à l'emploi et aux services.

Dans ce PDU, un focus est fait sur l'ensemble de ces cibles, en travaillant particulièrement sur l'information des services existants et sur le développement de

STRATEGIE D'ORGANISATION DES MOBILITES

liaisons vers les lieux d'emplois que sont les grands parcs d'activités de la CUA (cf. actions 2.5, 2.6 et 2.8).

Parallèlement, la CUA est très attentive pour maintenir une offre de transport accessible sur l'ensemble de son territoire, et en particulier sur les quartiers prioritaires (CF action 2.7).

L'enjeu est, notamment, de faciliter l'accès à l'information, articuler et compléter les offres de services spécifiques, de divulguer les outils et services numériques et de réfléchir sur le mode d'accompagnement pour une mobilité plus inclusive.

CONSTRUIRE UNE AGGLOMERATION APAISEE

Entre les années 1950 et les années 1970, les espaces publics urbains ont été recomposés dans une perspective d'adaptation de la ville à la voiture. Cette tendance s'est ensuite progressivement inversée : création de la zone piétonne, aménagement des lignes de bus, développement des zones 30...

Il s'agit de passer un nouveau cap dans l'évolution des espaces publics, en cohérence avec les objectifs de report modal et de maîtrise de la place de l'automobile, selon les principes énoncés dans le PLUi et dans le Plan Guide de la ville d'Arras, et grâce à trois outils principaux :

1. La démarche « Quartier apaisé » (cf. Action 4.13), qui fait du 30 km/h en ville la norme, afin notamment de faciliter la cohabitation entre les automobilistes, les cyclistes et les piétons ;
2. L'amélioration du partage de l'espace public (cf. actions 4.13), qui maîtrise la place de la voiture en circulation ou en stationnement, pour accroître celle accordée aux modes alternatifs (marche, vélo, transports collectifs), à la vie locale et à la nature de proximité. Cette ambition sera progressivement mise en œuvre en lien avec les opérations d'entretien et d'aménagement des espaces publics, et les projets urbains, y compris dans les zones d'activités économiques. En outre, le développement de l'autopartage puis l'arrivée des véhicules autonomes partagés se traduiront par une libération de l'espace urbain et une diminution forte des besoins en stationnement ;

En coordination avec le Plan Guide d'Arras (cf. Action 4.14) et l'ensemble des projets urbains de la CUA, mettre en œuvre des aménagements qui permettent de recomposer globalement l'espace public et l'organisation des circulations et du stationnement dans les centralités existantes ou émergentes, afin d'accompagner le renforcement de leur attractivité économique, commerciale et résidentielle.

MAITRISER LES CIRCULATIONS AUTOMOBILES VIA LES OUTILS DISPONIBLES

L'aménagement, l'exploitation et l'usage du réseau principal de voirie doivent évoluer pour accompagner l'apaisement et le partage des espaces publics, soutenir le développement des alternatives à l'autosolisme, et fiabiliser les conditions de circulation.

Le PDU propose une typologie fonctionnelle des voies fondée sur le rôle que jouent les axes ou itinéraires identifiés dans la desserte des territoires de la CUA, et précise les enjeux d'aménagement ou d'exploitation associés (cf. action 5.19).

Le projet de hiérarchisation de la CUA n'est pas encore complet puisqu'un élément fondamental, le tronçon Est (cf. action 5.20) n'est pas encore mis en service. Par conséquent, un des objectifs majeurs de ce PDU est la **finalisation de la rocade** afin de limiter le trafic de transit au cœur des espaces urbanisés de l'agglomération et d'alimenter en charroi lourd l'ensemble des grands espaces économiques de l'arrageois. Les conditions de circulations sur la rocade devront être fiabilisées pour inciter les automobilistes à moins emprunter les réseaux de voiries locales et accompagner ainsi l'évolution des espaces publics du cœur de l'agglomération en faveur des modes alternatifs à l'automobile et de la vie locale.

Cette rocade serait alimentée par **les axes structurants**, et distribuerait le trafic à destination des espaces centraux **via les axes structurants locaux**. Ces axes structurants jouent un rôle prépondérant dans l'attractivité de la ville puisqu'ils captent une grande partie des flux pendulaires entre le cœur de l'agglomération et son aire d'attractivité. Dès lors ils connaissent de fortes pointes de trafic, générateurs de congestion et d'insécurité.

Dans le projet de PDU, ces axes structurants doivent conforter **leur rôle multimodal pour contribuer à**

STRATEGIE D'ORGANISATION DES MOBILITES

réduire le trafic automobile et fiabiliser les conditions de circulation. Pour cela, il s'agira de :

- Aménager des points de régulation sur la rocade (action 5.21) ;
- Revoir les jalonnements en fonction de la mise en service des différents tronçons de la rocade (action 5.22) ;
- Aménager les entrées de ville pour concrétiser des changements de comportement des automobilistes (action 5.23) ;
- Créer des priorités de circulation pour les transports collectifs (action 3.11).

L'aménagement et l'exploitation des itinéraires d'accès aux différents territoires de la CUA devront combiner la prise en compte des modes actifs et de la vie locale, notamment dans les secteurs urbanisés plus ruraux, et les enjeux de qualité de service sur l'itinéraire : jalonnement pour les usagers « en transit », coordination entre les gestionnaires de voirie (CUA, Département, État), fiabilité des conditions de circulation, aménagements tenant compte du charroi agricole et des spécificités du transport collectif.

La finition de la rocade et l'aménagement des différents axes structurants ont pour but de diminuer les volumes de trafics sur les boulevards d'Arras, qui, dès lors pourront être réaménagés, en collaboration avec la ville qui a déjà entamé une réflexion suivant son plan guide (cf. action 5.24).

Favoriser l'usage des alternatives à l'usage de la voiture « individuelle »

Le taux de remplissage des voitures reste faible pour les déplacements quotidiens, 1,17 personne par véhicule, en particulier pour les motifs « domicile-travail ».

Les objectifs globaux retenus dans le cadre de ce PDU, est de :

- Passer à 1,27 personne par voiture à l'horizon 2030, soit globalement 15 000 déplacements supplémentaires en tant que passager ;
- Constituer une offre de mobilité alternative à l'usage individuel de la voiture pour les secteurs peu denses des territoires périurbains et ruraux (cf. action 7.39).

Un des services permettant d'optimiser l'usage de la voiture est l'autopartage. Le service a d'incontestable avantage mais il a du mal à trouver sa place dans des

agglomérations de taille moyenne. Ce PDU encourage à poursuivre les premières expériences d'autopartage afin de provoquer le besoin au sein de la CUA. En effet, les différentes expériences françaises ont montré que l'autopartage permet d'inciter les ménages ou les entreprises à posséder moins de voitures, car il garantit l'accès à une multitude de voitures pour des besoins ponctuels. Il permet également d'en limiter l'usage en diminuant le « réflexe voiture ». Le service d'autopartage doit être développé également dans l'optique, d'ici 2030, de :

- Proposer une nouvelle offre de mobilité aux arrageois ;
- Diversifier l'offre d'autopartage (du petit véhicule jusqu'au 9 places) pour répondre à la variété des besoins ; Proposer en autopartage des véhicules électriques et GNV, pour faire tester et encourager ces motorisations.
- Préparer l'arrivée des véhicules autonomes pour qu'ils s'inscrivent au service de la stratégie globale de mobilité. Ces futurs véhicules autonomes devront être partagés et non individuels. Ils seront intégrés dans les services de mobilité, permettant notamment de compléter l'offre en transports collectifs dans les zones peu denses, sur des plages horaires plus larges ou pour certaines personnes en difficulté dans l'exercice de leur mobilité.

Accompagner la transition énergétique du parc roulant

La voiture restera nécessaire pour certains usages et certains territoires. Pour répondre à ces besoins sans compromettre les enjeux de transition énergétique, il est nécessaire d'accélérer la transition vers un parc de véhicules moins émetteur de gaz à effet de serre et de polluants, et plus économe en énergie.

Sous l'impulsion de l'Europe et de l'État, la technologie des véhicules va profondément évoluer dans les prochaines décennies : de nouveaux types de motorisation se développent et la consommation unitaire des véhicules devrait fortement diminuer.

L'objectif est d'accélérer la dynamique d'évolution des véhicules vers des véhicules moins polluants et plus sobres au niveau local. Pour cela, il s'agira notamment de :

- Accélérer le déploiement des bornes de recharges électriques et des stations-service distribuant du GNV sur le territoire

STRATEGIE D'ORGANISATION DES MOBILITES

métropolitain (cf. Action 7.38), en travaillant parallèlement sur le développement de filières de production d'électricité renouvelable et de biogaz ;

- Inciter les particuliers et les professionnels à abandonner leurs véhicules anciens ou polluants et à se tourner vers des véhicules moins polluants grâce à :
 - Des campagnes d'accompagnement personnalisé en direction des ménages ou des professionnels qui possèdent des véhicules anciens ;
 - La mise en place d'une Zone à Faible Émission au cœur de l'agglomération, afin de garantir une amélioration de qualité de l'air sur les secteurs les plus pollués (cf. Action 7.36) ;

Le renouvellement du parc de bus, bennes à ordures, véhicules utilitaires ou de services détenus par les collectivités (cf. Action 7.37 et 7.38).



Exemple de campagne dans l'agglomération grenobloise – Site www.jeplaquemacaisse.com

Utiliser le stationnement comme un véritable outil de gestion des mobilités

L'organisation du stationnement doit être pensée de façon globale, en associant l'offre publique et les obligations de création d'aires de stationnement privatives dans les constructions neuves, afin de :

- Prendre en compte les usages actuels et futurs de l'automobile ;
- Soutenir les ambitions de report modal ;
- Accompagner l'ambition d'un partage de l'espace public plus favorable aux modes alternatifs ;
- Favoriser l'attractivité économique et commerciale des centralités ;
- Limiter le prix de sortie des opérations d'urbanisme (lié notamment au coût des places de parking) ;
- Optimiser l'usage des capacités de stationnement existantes ou à créer.

Le stationnement est un puissant levier de report modal, comme l'a montré une analyse de plusieurs Enquêtes Ménages Déplacements (Lille, Lyon, Montpellier) révélant une forte baisse de la part modale de la voiture lorsque le stationnement était fortement contraint, au profit de la marche, du vélo et des transports collectifs.

Ce PDU insiste sur trois éléments pour faire évoluer la politique de stationnement :

1. Mettre en œuvre sur l'agglomération des parcs de stationnement de rabattement vers les transports collectifs, en lien avec la stratégie de report modal (cf. action 5.27) ;
2. Adapter les dispositions et périmètre de stationnement réglementé sur les secteurs denses de l'agglomération (cf. actions 2.28 et 2.29) ;
3. Mettre en place de nouvelles normes de stationnement dans les opérations foncières (cf. action 5.30)

L'objectif est d'adapter l'organisation du stationnement aux contextes locaux et créer une « culture du stationnement » partagée à l'échelle de l'agglomération. Il s'agit de prendre en compte les disparités de taux d'équipement automobile des ménages, selon leur lieu de résidence et leur mode de vie, ainsi que les différences d'usage de l'automobile selon le type de flux et de motifs.

STRATEGIE D'ORGANISATION DES MOBILITES

Dans les centralités, la politique de stationnement doit soutenir l'attractivité commerciale et résidentielle, et accompagner la reconquête des espaces publics, grâce à :

- ➔ Une réglementation favorisant la rotation des places au profit des usagers de courte durée ;
- ➔ Des « parcs de proximité », pour le stationnement des usagers de moyenne - longue durée qui n'ont pas d'alternative à la voiture ;
- ➔ Des facilités de stationnement pour les professionnels mobiles et pour les résidents, en particulier où la demande de stationnement est forte.

Par ailleurs, afin d'optimiser le parc de stationnement et d'éviter de construire de nouvelles places, il est important de pouvoir s'organiser afin de mutualiser l'offre publique et l'offre privée.

Plusieurs gisements de capacités de stationnement privées à mobiliser peuvent être identifiés dans un contexte où le développement d'outils technologiques de mise en relation facilite leur mise sur le marché :

- Les garages ou places de parking détenues par les ménages qui n'ont pas de voiture ;
- Les places de stationnement privatives des immeubles de logement sociaux qui, pour certaines, ne sont pas utilisées ;
- Les parcs en ouvrage « privatifs » situés dans le centre élargi de la CUA, le plus souvent associés à un centre commercial ou un supermarché. Ces parcs de stationnement peuvent disposer de capacités de stationnement disponibles notamment le soir voire en journée (sauf samedi). L'objectif sera de travailler avec leurs gestionnaires pour les inciter à ouvrir l'usage de ces parkings à d'autres usagers ;
- Les parkings des grandes surfaces périphériques ou de certains équipements publics peuvent offrir des capacités importantes en semaine, potentiellement intéressantes pour du rabattement sur les transports collectifs ou le covoiturage. Il s'agira de travailler avec leurs gestionnaires pour valoriser ces capacités et encadrer les pratiques de rabattement.

Dans les grands projets urbains mixtes, comme celui du site de la Petite vitesse » (cf. action 6.35), il s'agira

en outre d'évaluer l'opportunité de créer des parcs de stationnement publics mutualisant la réponse aux besoins de stationnement des résidents et des usagers extérieurs à l'échelle de plusieurs immeubles ou îlots, pour limiter le nombre total de places de stationnement à créer.

ACCOMPAGNER ET FAVORISER LES CHANGEMENTS DE COMPORTEMENT ET DE PRATIQUE DE MOBILITE

L'ambition est d'aller au-devant des individus, pour « créer le déclic » qui incite à expérimenter des nouvelles façons de se déplacer, puis à changer ses habitudes.

Cela implique notamment de :

- ➔ Communiquer de façon globale, pour faire connaître la réalité des coûts des différents modes de déplacements, dissiper les préjugés (cf. Actions de l'axe 7).
 - Communiquer de façon ciblée, en direction : des individus concernés par un changement de vie (déménagement, nouveau lieu de travail, évolution de situation familiale...), car ces situations sont propices à une remise en cause des habitudes ;
 - Des publics fragiles ;
- ➔ Inciter à expérimenter l'usage des modes alternatifs (défis, animations, ...), faciliter leur usage occasionnel... ;
- ➔ Proposer une information claire, pratique et accessible sur les différentes solutions de mobilité, pour aider les individus à organiser et optimiser leurs déplacements, ce qui implique également de coordonner les acteurs à l'échelle du bassin d'attractivité de la CUA ;
- ➔ Développer et actualiser régulièrement les plans de mobilité d'entreprises, d'administrations ou d'établissements scolaires (cf. Action 7.32).

Cette ambition doit se décliner de façon ciblée en fonction des différents types de publics, afin de toucher l'ensemble des habitants et des usagers avec des solutions adaptées aux différents besoins.

STRATEGIE D'ORGANISATION DES MOBILITES

CONFIRMER LA MOBILITE COMME VECTEUR DU DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE

L'emploi et le développement économique sous toutes ses formes sont des objectifs clairement établis dans le PLUi. Depuis plusieurs années, la CUA mixte l'intensification des activités aux sein de ses 3 grands parcs d'activités et l'intensification économique des centres urbains afin de minimiser les déplacements et de trouver un juste équilibre dans son aménagement du territoire.

En termes de mobilité, ces objectifs se concrétisent par :

- ➡ Un maintien d'une bonne accessibilité, tant pour les usagers que pour les marchandises du centre de l'agglomération pour les emplois tertiaires dont les secteurs administratif et hospitalier sont des gros générateurs, mais aussi pour consolider le développement commercial du centre-ville et continuer le développement touristique basé notamment sur la qualité patrimoniale de la ville d'Arras.
- ➡ Une accessibilité renforcée pour les parcs d'activités via des itinéraires en dehors zone urbanisée afin de minimiser les nuisances engendrées par le charroi poids lourds.

La difficulté dans l'organisation des mobilités économiques est qu'elle concerne de nombreux acteurs. Par conséquent, il est nécessaire de créer une structure pour regrouper tous les intervenants et d'établir de manière partenariale un guide de pratique de la logistique urbaine pour l'arrageois, qui devrait s'organiser autour des principes suivants :

- Promouvoir un transport de marchandises moins routier et moins polluant (cf. Action 6.31) :
- Préserver des possibilités de report modal vers le ferroviaire, soutien aux expérimentations de transport alternatif à la route, inciter et accompagner les professionnels pour accélérer la transition énergétique des parcs de véhicules utilitaires... ;
- Prendre en compte la logistique dans l'aménagement de la ville et la gestion du dernier kilomètre :
- Etudier l'émergence de « centres de distribution urbain » qui permettent de faciliter la mutualisation des tournées et le recours à des véhicules propres pour l'approvisionnement des centralités ;

- Faire de la réglementation un levier de performance et d'innovation (cf. Action 6.33) dont deux lignes conductrices seraient la mise en place d'une zone à faible émission interdite aux véhicules utilitaires les plus polluants et le développement des aires de livraisons, avec évolution de leur réglementation pour améliorer leurs usages... ;
- Animer un réseau d'acteurs pour favoriser le partage d'expérience et l'émergence de bonnes pratiques (cf. Action 6.32).

METTRE EN ŒUVRE UN BOUQUET DE MOBILITE QUI S'APPUIE SUR UN SCHEMA MULTIMODAL

La chaîne de déplacement ne cesse de se complexifier et de minimiser les déplacements planifiables (moins de 30%). Par ailleurs, les contraintes de circulation, tant pour des raisons de saturation des réseaux que pour une redistribution de l'espace public plus équilibrée, imposent une gestion différente des déplacements, en particulier aux heures de pointe.

Enfin, depuis quelques années, le domaine de la mobilité est en pleine mutation, tant par l'apport du numérique que par les contraintes environnementales de plus en plus fortes.

Ainsi, pour répondre aux nouveaux besoins de mobilité, il est indispensable de penser les déplacements via une utilisation de plusieurs modes qui s'interconnectent sur des nœuds stratégiques qui favorisent l'intermodalité et la multimodalité

Au travers ce PDU, la CUA veut marquer clairement ses objectifs d'accompagnement de la transformation progressive de pratique de mobilité sur son territoire. Elle entend également favoriser l'arrivée des nouvelles technologies afin de proposer un bouquet de mobilité qui renforcera les pratiques multimodales et, en corollaire proposera de véritables alternatives à l'usage de la voiture.

STRATEGIE D'ORGANISATION DES MOBILITES

4 grandes lignes directrices sont reprises dans ce PDU :

- Accroître l'utilisation des modes alternatifs à la voiture, en complémentarité avec d'autres modes de transport ;
- Valoriser les points d'échanges stratégiques en créant de véritables pôles / lieux de vie... ;
- Renforcer l'information spécifique sur cette pratique afin que tous les publics soient informés de l'ensemble de l'offre de déplacement au sein de la CUA, mais aussi pour rejoindre les autres pôles régionaux.
- Développer l'intermodalité en valorisant l'offre existante.

Par ailleurs, Les services de mobilité offrent des alternatives à la possession ou à l'usage individuel de la voiture. Tout en confortant la qualité de service des transports collectifs et de l'intermodalité, notamment via l'aménagement des pôles d'échanges, l'objectif sera de renforcer le rôle d'autres services qui peuvent produire un effet-levier important sur les pratiques de mobilité :

- La mobilité connectée qui s'appuie sur la large diffusion des smartphones : information multimodale en temps réel, calculateur d'itinéraires intégrant tous les modes de déplacements y compris la marche et le vélo, paiement en ligne, mise en relation pour le covoiturage, réservation d'un véhicule d'autopartage, ou d'une place de consigne vélo... (cf. actions 7.38 – 7.39) ;
- La tarification multimodale à l'échelle du bassin de déplacements, accompagnée d'un système billettique renouvelé, qui facilite l'usage des transports collectifs et des services de mobilité pour les usagers, et qui intègre tous les modes de déplacement, pour les trajets habituels et occasionnels ;
- L'autopartage qui offre la possibilité d'avoir facilement accès à une voiture en cas de besoin ponctuel : il s'agit d'un levier majeur pour inciter les ménages à moins posséder de voitures et garantir le droit à la mobilité de ceux qui n'en possèdent pas (action 7.39) ;
- Les services associés au vélo (location, stationnement et consignes sécurisées, ateliers de réparation...), qui permettent de soutenir le développement de l'usage de ce mode de transport (action 7.38) ;

- Le jalonnement (signalétique, plans, marquage au sol, indication des temps de parcours...), qui facilite tous les déplacements, et invite à prendre conscience des ressources accessibles à pieds, à vélo ou en transports collectifs. Le jalonnement dynamique de l'accès aux parcs de stationnement (cf. Action 5.28.) permet en outre de limiter le trafic parasite lié aux automobilistes qui « cherchent » une place.

L'objectif majeur en termes de mobilité est de proposer des solutions de mobilité différenciées selon les motifs et les types de territoires. Un déplacement au sein de l'intra-muros d'Arras n'a rien de commun avec un déplacement entre Maroeuil et le centre d'Arras.

Les enjeux majeurs seront :

- ➡ Développer l'usage des modes actifs, et de renforcer encore l'attractivité des transports collectifs sur les secteurs denses de la CUA (Arras et les communes de la première couronne)
- ➡ Développer un réseau de transport collectifs via des points de rabattement sur les communes rurales...mais aussi le co-voiturage qui permet de minimiser le nombre de voiture utilisée.
- ➡ Renforcer l'usage du vélo sur des distances de 5 à 10km, notamment en sécurisant les infrastructures et en minimisant les barrières infrastructurelles ;

STRATEGIE D'ORGANISATION DES MOBILITES

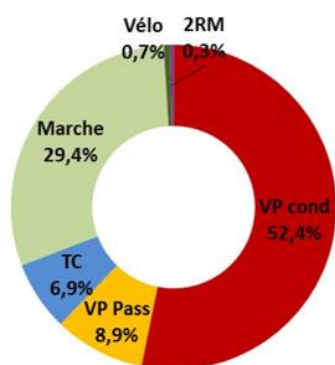
L'EVOLUTION DES PARTS MODALES

A l'horizon 2030, en fonction des prévisions démographiques, la population de la CUA (plus de 11 ans) générerait 407 000 déplacements sur une journée, tous modes confondus, soit une augmentation de 14% par rapport à 2015.

Bien évidemment, l'objectif de ce PDU est d'intégrer cette nouvelle population sans dégrader les conditions de mobilité sur l'agglomération.

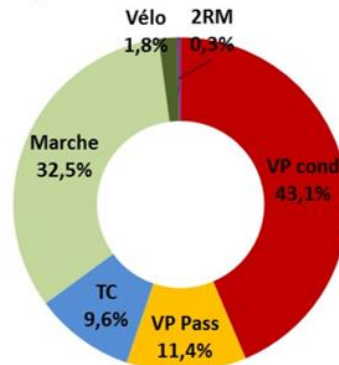
Par conséquent, l'objectif est de ramener la part modale voiture « conducteur » de 52% à 43%, ce qui concrètement ramènerait le nombre de déplacements « conducteur » au seuil des 175 000 déplacement par jour (contre 186 000 en 2015), et ce, au bénéfice de tous les autres modes.

Part modale en 2015 sur la CUA



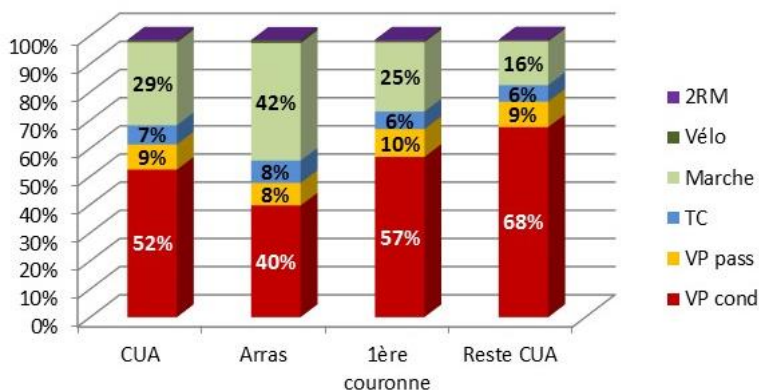
Part modale en 2030 sur la CUA

(46 communes)

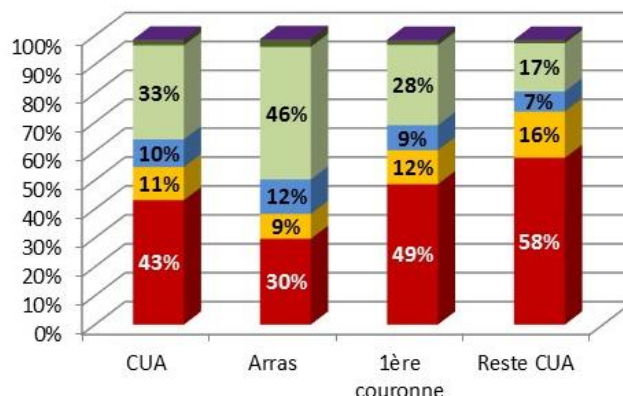


Ces évolutions de parts modales ne sont pas du même ordre sur tous les territoires de la CUA.

Parts modales suivant les territoires en 2015



Parts modales suivant les territoires en 2030





PARTIE III PLAN D' ACTIONS

Axe 1

Articuler les politiques d'urbanisme et de mobilité

Fiche action n°1

Proposer une charte d'aménagement urbain permettant de favoriser les développements des modes alternatifs à l'automobile

CONTEXTE ET ENJEUX

Le diagnostic avait identifié une concentration du nombre d'accidents sur plusieurs axes viaires du territoire. Il avait également rappelé que les piétons et cyclistes représentaient 16% des usagers impliqués dans les accidents et que la Commune d'Arras comptait un pourcentage important de personnes hospitalisées ou tuées. En effet, entre 2008 et 2012 les données d'accidentologie pour la Ville Centre sont les suivantes : 134 accidents qui ont engendré 173 victimes dont 44,5% ont été tuées ou ont été hospitalisées. Ainsi, la sécurité routière, notamment des usagers les plus vulnérable, représente un enjeu important pour le PDU. Par ailleurs, il est établi que la gravité des accidents augmente avec la vitesse et que la majorité des axes viaires demandent une cohabitation de différents modes de transports. La présente fiche action vise donc à identifier les outils nécessaires permettant un traitement homogène du réseau viaire à l'échelle de la CUA et de la définition des principes d'aménagements (partage de la voirie...) issue de la hiérarchie des différents axes.

Par ailleurs, à l'heure où les collectivités prônent une rationalisation des déplacements automobile, il convient de mettre en place une concertation multi-acteurs permettant de réaliser un guide des aménagements de voirie à destination des différentes autorités compétentes en la matière.

OBJECTIFS

- Apaiser les vitesses pour sécuriser les rues à desserte locale
- Réduire les nuisances générées par le trafic automobile
- Proposer un partage de la voirie plus équilibré permettant de sécuriser les déplacements des modes alternatifs et augmenter leur part modale

CONTRIBUTION A LA MISE EN PLACE D'UN DEPLACEMENT DURABLE

Les différentes (ré)aménagements proposant un partage de la voirie plus équilibré permettent de réduire les vitesses des automobilistes et de sécuriser les déplacements des usagers les plus « vulnérables ». Ils participent par ailleurs à l'amélioration de la qualité de traitement des espaces publics et du cadre de vie des habitants. Enfin, en intégrant les nouvelles normes d'accessibilité ils garantissent l'accessibilité des personnes à mobilité réduite.

ACTIONS ET MODALITES DE MISE EN ŒUVRE

- Établir un guide d'aménagement des voies apaisées pour améliorer leur lisibilité et proposer un traitement homogène de ces espaces à l'échelle de l'ensemble du territoire de la CUA.
- Le guide devra notamment définir les aménagements physiques complémentaires à mettre en place dans le cadre des voies apaisées : effet de porte, marquage des intersections. Ainsi, ce guide pourra reprendre les principes d'aménagements et proposer des plans type en fonction de la hiérarchie du réseau viaire et des limites de vitesses autorisées

PLAN D' ACTIONS

- Communiquer et sensibiliser les habitants après la mise en place de zones à trafic apaisé

CONDITIONS DE REUSSITE ET ACTIONS LIEES

- Mobilisation des acteurs (travail partenarial)
- Cohérence des multiples gestionnaires de voirie
- Maîtrise des coûts

Structure pilote	Structure associée	Échéancier	Éléments financiers
■ CUA	■ Conseil Départemental ■ Communes	■ Court terme ■ Moyen terme ■ Long terme	■ Réalisation de la charte et du guide : 50 K€ ■ Traitement de type piétonisation ou zone 30 en hypercentre ; 500 à 1 000 €HT/m²
Indicateurs de suivi	■ Évolution de l'accidentologie et notamment des piétons et cyclistes ■ Mesures comparatives de la qualité de l'air et du bruit aux abords des espaces aménagés ■ Évolution de la part modale vélo et marche		



L'usage et la destination des voies se décident à l'échelle de l'agglomération. Dans chaque rue, la vitesse autorisée doit être cohérente avec la configuration de la voie, son contexte, et son aménagement doit en rendre compte. Mais vitesses et statuts des voies se raisonnent également à l'échelle de l'agglomération, où seuls les axes importants seront laissés à 50 km/h.

Source photos : Cerfu / Cédric Assort



Entrées et sorties de zones 30 font l'objet d'un aménagement spécifique. L'entrée et la sortie de zone 30 sont clairement identifiées par un aménagement spécifique. Le choix d'un traitement fort et commun à l'ensemble des entrées en zone 30 du quartier participe ici à la lisibilité de la zone de circulation apaisée.

Source photos : Cerfu / Cédric Assort, Cete

Source : CEREMA, Aménager la voirie : 10 principes essentiels pour la sécurité

Axe 1

Articuler les politiques d'urbanisme et de mobilité

Fiche action n°2

Recommander la réalisation d'études de déplacements pour toutes les opérations d'aménagement conséquentes

CONTEXTE ET ENJEUX

Le développement et la structuration urbaine de l'agglomération sont des éléments déterminants dans l'organisation des déplacements. Les liens et les influences existants entre urbanisme et déplacements ne sont plus à démontrer : l'urbanisme influe sur les déplacements (et réciproquement). Il a un impact sur les distances parcourues, les dépendances envers l'automobile, l'intégration des transports collectifs et des modes alternatifs...

OBJECTIFS

- Maîtriser la consommation d'espace et limiter l'étalement urbain
- Limiter le développement du trafic automobile et les nuisances qui en découlent
- Prendre en compte l'ensemble des modes de déplacements dans tous les projets de restructuration ou d'extension urbaine et encourager ainsi le report modal
- Accompagner le développement et la structuration urbaine de l'agglomération
- Favoriser le développement des mobilités douces

CONTRIBUTION A LA MISE EN PLACE D'UN DEPLACEMENT DURABLE

Maîtriser les extensions urbaines et l'étalement urbain sont indispensables pour la construction de la ville des courtes distances. Cette configuration est davantage favorable aux modes alternatifs et permet en outre d'améliorer le cadre de vie des habitants, de proposer un développement plus durable du territoire et de limiter les nuisances liées aux déplacements motorisés.

ACTIONS ET MODALITES DE MISE EN ŒUVRE

- Réalisation d'études de déplacements pour toutes les opérations d'aménagements conséquentes afin d'intégrer l'ensemble des modes de déplacements aux projets impactant la structuration urbaine de l'agglomération ;
- Valoriser l'offre TC pour tout projet structurant et leur prévoir des arrêts sécurisés.
- Le PDU propose de développer ces réflexions pour tous projets atteignant à minima un des seuils suivants :
 - plus de 200 logements ;
 - plus de 1 000 m² de surface de vente ;
 - générant plus de 500 déplacements quotidiens.

PLAN D' ACTIONS

CONDITIONS DE REUSSITE ET ACTIONS LIEES

- Mobilisation des acteurs (travail partenarial)

Structure pilote	Structure associée	Échéancier	Éléments financiers
■ CUA	■ Collectivités locales ■ Conseil Départemental ■ Conseil Régional ■ CCI	■ Court terme ■ Moyen terme	■ Étude de déplacement : 5 à 20K€ HT selon la taille de l'opération
Indicateurs de suivi	■ Nombre d'études déplacements réalisées et/ou lancées		

Axe 1

Articuler les politiques d'urbanisme et de mobilité

Fiche action n°3

Desservir les principaux pôles générateurs de déplacements en transports collectifs

CONTEXTE ET ENJEUX

Comme démontré dans le diagnostic, le réseau urbain propose une bonne couverture générale du territoire. En effet, la majorité des zones urbaines de l'agglomération sont desservies et se trouvent à moins de 200 m d'un point d'arrêt (soit à moins de 4 minutes à pied).

Néanmoins, il subsiste encore des secteurs pour lesquels la desserte en transports collectifs pourrait être optimisée afin que cette offre constitue une solution de déplacement alternative crédible à la voiture particulière.

Il est à noter que la nouvelle Délégation de Service Public a bien anticipé ces problématiques et offre des renforcements et une meilleure lisibilité de l'offre de service.

OBJECTIFS

- Diminuer l'usage de la voiture particulière dans un objectif d'amélioration de la qualité de l'aire et de la santé
- Accompagner le développement du territoire et les secteurs en cours d'urbanisation/densification
- Anticiper l'accessibilité TC des futurs pôles générateurs, des zones d'activités et des zones à enjeux identifiées, tant en termes d'amélioration des temps de parcours que de positionnement des points d'arrêt.
- Développer l'attractivité des transports collectifs

CONTRIBUTION A LA MISE EN PLACE D'UN DEPLACEMENT DURABLE

Toute amélioration de la desserte en transport collectif des pôles générateurs contribue à minimiser l'usage de la voiture. Cela permettra de minimiser l'usage de carburant, de réduire les émissions de CO2 et d'autres polluants tels que les NOX et les particules fines et surtout de minimiser l'espace nécessaire pour assurer le stationnement des voitures. Cet espace peu productif pourra être redistribué aux modes alternatifs et proposer *in fine* un partage de la voirie plus équilibré.

ACTIONS ET MODALITES DE MISE EN ŒUVRE

- Développer des partenariats forts (techniques et politiques) en amont des projets qui rassemblent les principaux acteurs

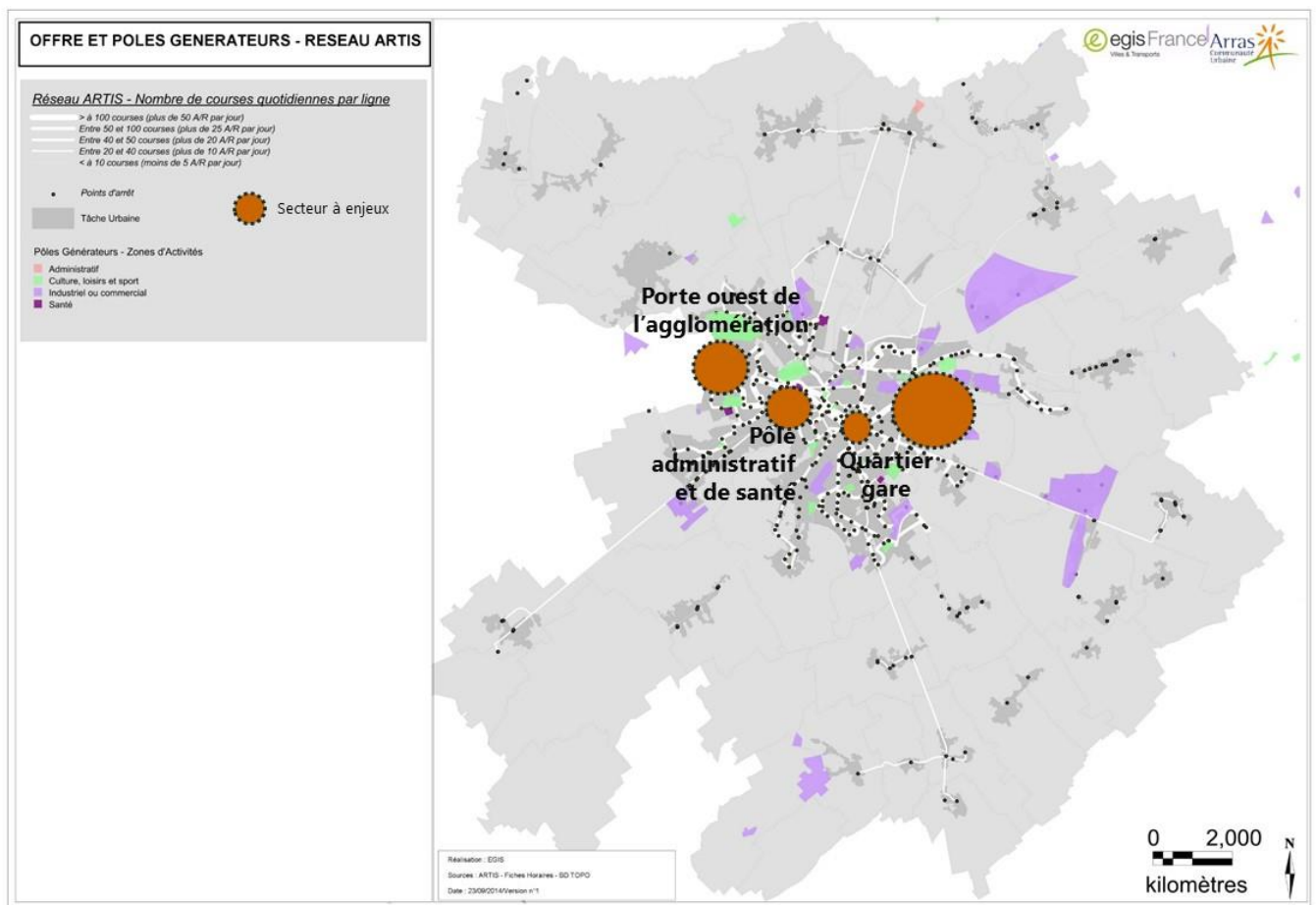
Compte tenu de la structure urbaine actuelle et future de l'agglomération arrageoise, il apparaît important de maintenir la desserte TC de plusieurs pôles :

- Pôle administratif et de santé qui concentre le centre hospitalier ainsi que plusieurs polarités

PLAN D' ACTIONS

administratives majeures (Communauté Urbaine d'Arras, Conseil Départemental, CPAM, URSSAF...) : ce secteur concentre près de 7 000 emplois

- ZI Est (3 800 emplois environ)
- Le quartier gare (centralité urbaine et de transport) et Université d'Artois (près de 4 000 étudiants)
- La porte ouest de l'agglomération comprenant le parc des Bonnettes et la ZI Arras ouest qui cumule près de 2 000 emplois
- Les pôles susceptibles d'émerger durant la période d'activation du PDU dont l'émergence aura été identifiée et la desserte en transports collectifs préalablement étudiée



PLAN D' ACTIONS

CONDITIONS DE REUSSITE ET ACTIONS LIEES

- Mobilisation des acteurs (travail partenarial)
- Optimisation et complémentarité avec le réseau existant afin de minimiser les investissements
- Valoriser l'accessibilité du transport collectif au sein des projets en veillant à l'implantation stratégique des points d'arrêt et à leur localisation

Structure pilote	Structure associée	Échéancier	Éléments financiers
■ CUA	■ Gestionnaire du réseau de bus urbain ■ Collectivités locales ■ Conseil Départemental ■ Conseil Régional ■ CCI	■ Moyen terme ■ Long terme	
Indicateurs de suivi	■ Évolution annuelle de la fréquentation du réseau urbain ■ Évolution du taux de couverture théorique du réseau urbain ■ Évaluation du temps de parcours TC entre les zones à enjeux et le centre d'Arras		

Axe 1

Articuler les politiques d'urbanisme et de mobilité

Fiche action n°4

Définir les secteurs à urbaniser en priorité en fonction de la desserte en transport collectif

CONTEXTE ET ENJEUX

Le diagnostic a relevé une bonne utilisation des transports collectifs (part modale de 7%) par les populations qui résident à moins de 500m d'un axe de transport structurant.

Par conséquent, pour favoriser les déplacements en transport collectif, l'utilisation des modes alternatifs et minimiser la place de la voiture individuelle dans les secteurs urbains denses, il est nécessaire de densifier les pôles urbains et de mettre en place un système performant de desserte en transport collectif.

Pour renforcer cette articulation entre urbanisme et déplacement, il est nécessaire de définir les points d'accès prioritaire du réseau qu'il sera nécessaire de densifier.

C'est la démarche des « Disques de Valorisation des Axes lourds de Transports ou DIVAT ». Ce sont des outils qui favorisent les déplacements de courte distance en garantissant une bonne accessibilité globale aux stations structurantes de TC en moins de 10 minutes à pied ou au maximum 500m.

OBJECTIFS

- Limiter l'étalement urbain et densifier dans un objectif de développement durable
- Assurer la cohérence du PLUi avec les principes du PDU en aménageant en priorité et en densifiant les abords des gares et lieux stratégiques pour une mobilité durable
- Accroître l'utilisation des transports collectifs et valoriser au mieux l'offre existante
- Limiter le développement du trafic automobile et les nuisances qui en découlent telles que le bruit la pollution, l'insécurité routière, ...)
- Maîtriser l'offre de stationnement afin de valoriser l'offre structurante de transport collectif

CONTRIBUTION A LA MISE EN PLACE D'UN DEPLACEMENT DURABLE

L'anticipation des besoins futurs de déplacements liés aux grands projets urbains ou d'équipement préserve l'avenir du développement des réseaux de transports et favorise les déplacements de proximité et donc la mobilité durable.

De plus, la densification valorise la « ville des courtes distances », structure qui minimise la consommation énergétique et la consommation de l'espace par les transports.

PLAN D' ACTIONS

ACTIONS ET MODALITES DE MISE EN ŒUVRE

Cette mise en place de secteur prioritaire de densification est une action commune SCOTA- PDU qui se base sur le renforcement des centralités comme pôles de rabattement des transports collectifs.

Concrètement elle consiste à :

- Définir des secteurs prioritaires du développement urbain bénéficiant d'une desserte en transports en commun qualitative (Disques de Valorisation des Axes de Transports en commun). Ces DIVAT pourront concerner les principaux arrêts des lignes TER du territoire voire les futures stations de RapidoBus et s'étendent sur un rayon de 500m.
- Promouvoir les commerces de proximité dans les DIVAT et recréer des centralités de quartiers (lors de l'implantation de nouveaux équipements majeurs et services)
- Les DIVAT valent pour périmètre à l'intérieur desquels le PLU, lors de sa révision, pourra fixer un certain nombre maximum d'aire de stationnement à réaliser lors de la construction de bâtiments à un usage autre que d'habitation tels que définis dans l'article R-123-9 du code de l'urbanisme.
- Garantir un minimum de stationnement vélo sur ces DIVAT (4 à 10 places abritées)
- Engager des études spécifiques « Plan piéton » et accessibilité PMR dans les DIVAT

CONDITIONS DE REUSSITE ET ACTIONS LIEES

- Mobilisation des acteurs (travail partenarial)
- Bonne articulation des documents d'urbanisme avec le PDU

Structure pilote	Structure associée	Échéancier	Éléments financiers
■ CUA	■ Communes, ■ SCOTA	■ Court terme ■ Moyen terme ■ Long terme	■ Court moyen de la mise en place d'un arceau vélo : 250€ HT ■ 10 à 50 K€/an pour les différentes études
Indicateurs de suivi	■ Évolution annuelle de la fréquentation du réseau urbain ■ Évolution des densités aux abords des arrêts structurants des TC		

Axe 2

Renforcer la mobilité pour tous

Fiche action n°5

Prendre en compte la mobilité des seniors

CONTEXTE ET ENJEUX

Les « seniors » (60 ans et plus ou retraités) constituent, comme toute génération, un public aux modes de vie variés, mais dont une des particularités est que cette diversité est largement due au degré d'autonomie des personnes. Tous les seniors ne rencontrent pas de difficultés à se déplacer, les solutions de mobilité doivent donc être adaptées aux différents besoins. Certains seniors très actifs dans leur vie (familiale, associative, sportive ou culturelle), ne se déplacent pas moins que de jeunes actifs, mais parfois plus ! D'autres rencontrent des obstacles à leur mobilité selon leur capacité à se déplacer seul, avec plus ou moins de barrières physiques ou psychiques à leurs conditions de déplacements. L'offre en transports collectifs « classique » répond à une partie de ces besoins ; en revanche, pour des déplacements plus atypiques, en dehors des heures de pointe, ou dans les zones rurales, ce sont davantage les offres de type transport à la demande qui semblent à même de satisfaire ces habitants. Les personnes les moins autonomes pourraient en outre avoir recours aux mêmes types de services que les autres personnes à mobilité réduite.

Toutefois, la CUA souhaite engager un partenariat avec les CCAS des communes et les associations de seniors, afin de répondre plus précisément aux différents besoins mais aussi de faire connaître les services réguliers existants. C'est donc à la fois un travail de pédagogie et de réflexion sur les services existants que la collectivité souhaite mener.

OBJECTIFS

- Améliorer les conditions de mobilité et d'autonomie des seniors
- Communiquer sur l'offre existante auprès des seniors
- Développer des espaces de solidarité pour assurer le déplacement des seniors au niveau des territoires moins bien desservis par les transports collectifs

CONTRIBUTION A LA MISE EN PLACE D'UN DEPLACEMENT DURABLE

L'accessibilité de la chaîne du déplacement est au cœur des enjeux de développement durable. Outre le fait qu'elle permet de valoriser les déplacements des PMR, elle bénéficie également aux usagers les plus vulnérables (piétons/modes actifs...) à travers la requalification générale des espaces publics et un partage de la voirie plus équilibré et durable.

L'accessibilité de tous à l'ensemble des biens et services (prise en compte de la mobilité de l'ensemble des usagers dans la chaîne globale de déplacements) est un des critères constitutifs de la durabilité, intégré à la définition même de la notion de développement durable.

PLAN D' ACTIONS

ACTIONS ET MODALITES DE MISE EN ŒUVRE

- Communiquer sur l'utilisation de la centrale de mobilité
- Accompagner les communes du territoire pour divulguer les solutions de transport pour les seniors ;
- Mise en place d'ateliers Découverte et premiers Accompagnement pour accompagner à l'utilisation des TC, éléments inscrit dans la nouvelle Délégation de Service Public

CONDITIONS DE REUSSITE ET ACTIONS LIEES

- Actionner la solidarité transgénérationnelle
- Mettre en place un véritable dialogue entre les partenaires sociaux et les partenaires de la mobilité.

Structure pilote	Structure associée	Échéancier	Éléments financiers
■ CUA	■ Gestionnaire du réseau de bus urbain, ■ CCAS	■ Court terme ■ Moyen terme ■ Long terme	
Indicateurs de suivi	■ Sans objet		

Axe 2

Renforcer la mobilité pour tous

Fiche action n°6

Poursuivre la mise en accessibilité du réseau de TC pour les PMR

CONTEXTE ET ENJEUX

La loi N° 2005-102 du 11 FEVRIER 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées (J.O du 12/02/2005) impose la réalisation, par les Autorités Organisatrices de la Mobilité (AOM), avant le 11 février 2008, d'un Schéma directeur d'accessibilité des services de transport (article 46 de la loi). La CUA en tant qu'Autorité Organisatrice de la Mobilité a réalisé ce document et l'a approuvé lors de séance du Conseil de la Communauté Urbaine d'Arras du 15 Avril 2011.

Le diagnostic a souligné les efforts de la CUA pour mettre en œuvre progressivement l'accessibilité PMR de son réseau urbain mais il a également identifié l'ensemble des efforts restant à produire à l'échelle du réseau urbain : 71% du parc était accessible aux PMR (37 véhicules équipés de rampes d'accès) et 46% des points d'arrêts accessibles aux PMR.

L'accessibilité du réseau urbain n'est qu'une partie des objectifs à atteindre, en effet c'est bien l'ensemble de la chaîne de déplacements qui doit être prise en compte et améliorée pour les PMR (bâti, voirie, espaces publics, transports, logements...). Les actions et modalités de mise en œuvre ont donc été élargies à ces différentes composantes de la chaîne de déplacements.

OBJECTIFS

- Améliorer la sécurité et le confort de l'ensemble des usagers des transports collectifs
- Accroître l'utilisation des transports collectifs
- Développer l'attractivité et l'image des transports collectifs

CONTRIBUTION A LA MISE EN PLACE D'UN DEPLACEMENT DURABLE

L'accessibilité de la chaîne du déplacement est au cœur des enjeux de développement durable. Outre le fait qu'elle permet de valoriser les déplacements des PMR elle bénéficie également aux usagers les plus vulnérables (piétons/modes actifs...) à travers la requalification générale des espaces publics et un partage de la voirie plus équilibré et durable.

L'accessibilité de tous à l'ensemble des biens et services (prise en compte de la mobilité de l'ensemble des usagers dans la chaîne globale de déplacements) est un des critères constitutifs de la durabilité, intégré à la définition même de la notion de développement durable.

ACTIONS ET MODALITES DE MISE EN ŒUVRE

- Réalisation d'un échéancier identifiant les travaux à mener sur les 3 prochaines années avec la typologie des arrêts à (ré)aménager en priorité
- Définir et planifier le renouvellement progressif du matériel roulant
- Développer les partenariats et mises en réseau avec les différentes entités du territoire traitant de la problématique accessibilité : Commissions communales et/ou intercommunales (CCA/CIA) pour l'accessibilité, MDPH (Maison Départementale des Personnes Handicapées) ...
- Accompagner les communes du territoire dans les travaux de réaménagement de l'espace public (aide

PLAN D' ACTIONS

technique et conseils) ;

- S'assurer de la prise en compte de la problématique d'accessibilité PMR/UFR dans tout nouveau projet d'aménagement
- Organisation de campagnes de sensibilisation puis de verbalisation des pratiques illicites de stationnement qui pénalisent la continuité et la sécurité des cheminements piétons ou l'accessibilité aux arrêts de transports collectifs

CONDITIONS DE REUSSITE ET ACTIONS LIEES

- Mobilisation des acteurs (travail partenarial)
- Maîtrise et planification des coûts des travaux

Structure pilote	Structure associée	Échéancier	Éléments financiers
■ CUA	■ Gestionnaire du réseau de bus urbain, ■ Communes ■ Commission Intercommunale et/ou Communale d'Accessibilité ; ■ Conseil Départemental	■ Court terme ■ Moyen terme	
Indicateurs de suivi	■ Évolution du nombre de points d'arrêt accessibles du réseau urbain		

Axe 2

Renforcer la mobilité pour tous

Fiche action n°7

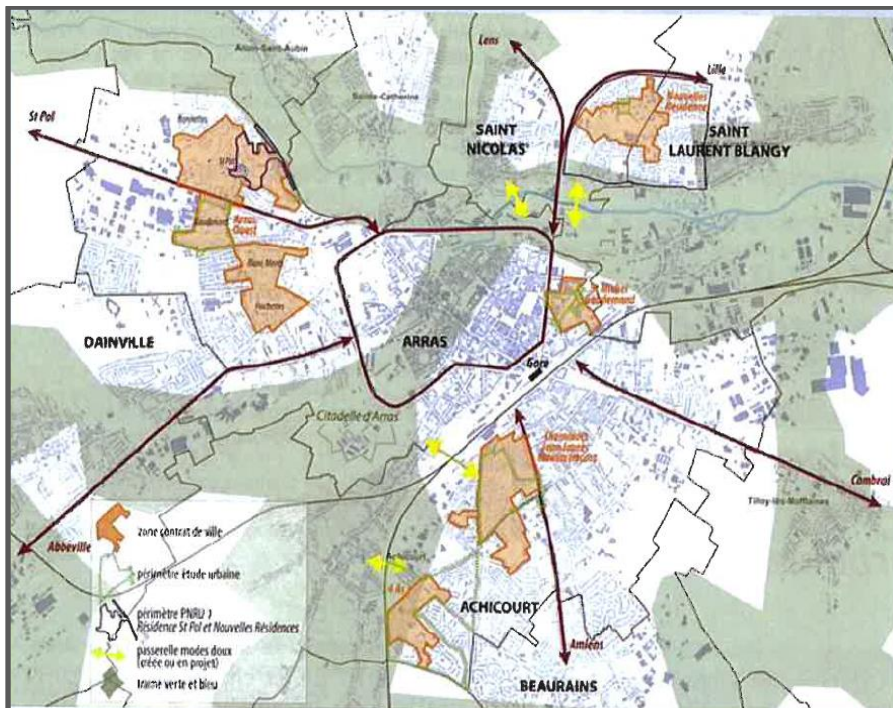
Maintenir une bonne accessibilité pour les quartiers prioritaires

CONTEXTE ET ENJEUX

Les programmes de recherche initiés par l'Institut pour la ville en mouvement ont pu mettre en évidence toute une série de constat sur les relations entre mobilité et précarité sociales :

- Avoir des problèmes de mobilité, c'est ne pas pouvoir se déplacer librement vers le travail et la formation, les soins et les loisirs, la famille et les amis
- Des problèmes de mobilité qui s'articulent autour de quatre séries de freins : les freins matériels et financiers, les problèmes de compétences en mobilité, les problématiques de santé et le frein à l'appropriation des territoires.
- Globalement, la faible capacité d'être mobile réduit la qualité de l'intégration sociale, une partie des personnes précaires vivant dans des situations d'assignation territoriale

Ainsi, la mobilité est donc devenue aussi importante pour l'insertion que le logement, la santé et la formation. Par conséquent, il est essentiel de maintenir une très bonne desserte des 5 quartiers prioritaires de la Politique de la Ville que comptent la CUA.



PLAN D' ACTIONS

OBJECTIFS

- Maintenir une offre de transport public de qualité sur l'ensemble des 5 quartiers prioritaires
- Désacraliser l'automobile comme mode de déplacement unique
- Favoriser l'usage des modes doux

CONTRIBUTION A LA MISE EN PLACE D'UN DEPLACEMENT DURABLE

Pour rappel, un des piliers du développement durable est le développement social qui tend à satisfaire les besoins humains et répondre à un objectif d'équité sociale, en favorisant la participation de tous les groupes sociaux sur les questions, notamment de transport.

Dès lors, l'accessibilité aux quartiers prioritaires est un des critères constitutifs de la durabilité, intégré à la définition même de la notion de développement durable.

ACTIONS ET MODALITES DE MISE EN ŒUVRE

- Maintenir une offre diversifiée sur les 5 quartiers prioritaires
- Favoriser les itinéraires piétonniers vers les arrêts TC
- Communiquer sur les tarifications sociales existantes
- Créer des pôles de mobilité au sein des quartiers prioritaires qui valoriseraient les modes alternatives à la voiture, dont la marche et le vélo ;

CONDITIONS DE REUSSITE ET ACTIONS LIEES

- Mobilisation des acteurs (travail partenarial)
- Bonne communication sur les moyens déployés

Structure pilote	Structure associée	Échéancier	Éléments financiers
■ CUA	■ Gestionnaire du réseau de bus urbain ■ Communes ■ Conseil Départemental	■ Court terme ■ Moyen terme ■ Long terme	
Indicateurs de suivi	■ Montées/descentes des arrêts situés au sein des quartiers prioritaires		

Axe 2

Renforcer la mobilité pour tous

Fiche action n°8

Proposer une alternative à la voiture pour les ménages en précarité énergétique

CONTEXTE ET ENJEUX

La mobilité est aujourd'hui devenue indispensable dans le processus d'insertion de la population dans la vie sociale et professionnelle.

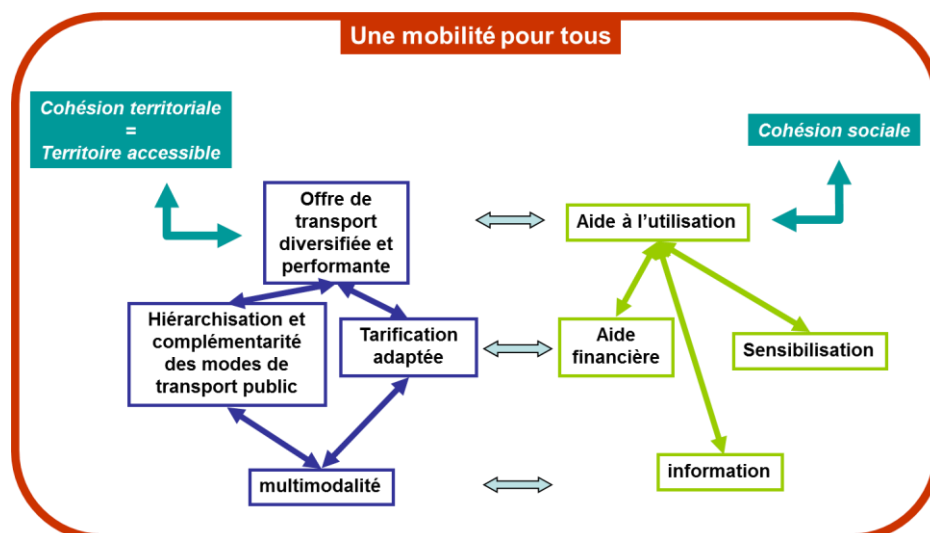
Certaines personnes fragilisées (jeunes, chômeurs, employés précaires, allocataires du RSA, personnes âgées, personnes handicapées...) peuvent ressentir des difficultés à se déplacer par elles-mêmes.

Ces freins à la mobilité, qui peuvent revêtir différents aspects (psychologique, physique, financier ...), renforcent la perte de repères en pénalisant les accès à l'emploi ou à la formation.

La CUA, peut accompagner ces publics afin de faciliter leurs déplacements, leur autonomie et leur intégration dans une société en perpétuel mouvement.

OBJECTIFS

- Améliorer l'autonomie en termes de mobilité pour les « publics cibles »
- Améliorer l'attractivité et l'accessibilité pour tous aux transports collectifs



PLAN D' ACTIONS

CONTRIBUTION A LA MISE EN PLACE D'UN DEPLACEMENT DURABLE

La prise en compte des difficultés de certains usagers à comprendre les modalités d'utilisation des modes alternatifs permet d'accompagner ces publics vers une mobilité durable. De même, le fait de vouloir garantir à tous l'accessibilité aux transports traduit une cohésion territoriale et sociale sur l'arrageois.

ACTIONS ET MODALITES DE MISE EN ŒUVRE

- Détection des ménages en situation de précarité énergétique via des campagnes de communication orientées vers les partenaires associatifs, les partenaires publics et sociaux.
- Une fois les ménages identifiés, développer une action en 2 temps :
 - 1 – Bilan des Compétences Mobilité, réalisé par un conseiller en économie sociale et solidaire en lien avec le gestionnaire du réseau de bus urbain, il a pour objectif de :
 - comprendre et analyser la situation personnelle, sociale et professionnelle du bénéficiaire ;
 - mesurer sa connaissance relative aux déplacements et identifier ses besoins de mobilité ;
 - définir les solutions de mobilité en lien avec son projet personnel/professionnel ;
 - 2 – Orientation du bénéficiaire vers le service ou la combinaison des services permettant de répondre à sa situation : services solidaires (aides spécifiques, tarification solidaire), solutions matérielles (mise à disposition de véhicules, réparation des véhicules via un réseau de garage solidaire, marquage et réparation de vélo...), dispositifs existants (autopartage en solution ponctuelle, V'Electric ...)
- Organisation de campagnes de sensibilisation à l'utilisation des transports collectifs qui visent à lever les freins psychologiques à la mobilité : mise en place de journées d'accompagnement pour utiliser les transports collectifs qui a mis en œuvre une tarification solidaire
- Expérimenter des actions ponctuelles telles que : une aide « carburant » spécifique, une aide financière pour permettre aux ménages modestes d'accéder à un véhicule hybride et éviter une transition à 2 vitesses pour le secteur de la Mobilité.

CONDITIONS DE REUSSITE ET ACTIONS LIEES

- Mobilisation des acteurs (travail partenarial)
- Maîtrise et planification des coûts des travaux

Structure pilote	Structure associée	Échéancier	Éléments financiers
■ CUA	■ Associations ■ CCAS ■ Conseil Départemental ■ ...	■ Court terme ■ Moyen terme	■ Etude : 50K€
Indicateurs de suivi	■ Nombre de personnes accompagnées ■ Nombre de journées de formation à la pratique des TC/du vélo		

Axe 3

Développer un système de mobilité à coûts maîtrisés

Fiche action n°9

Maintenir la Grande Vitesse pour la desserte de la CUA

CONTEXTE ET ENJEUX

La CUA, et en particulier la gare d'Arras, est desservie depuis septembre 1994 par le TGV. L'offre TGV reliant la gare d'Arras à la capitale est figée jusqu'en 2018 (suite à une mobilisation forte des élus et de la population du territoire) avec 11 allers-retours quotidiens entre Arras et Paris.

Par ailleurs, la gare d'Arras est une centralité de transport importante organisée en plusieurs entités et espaces distincts qui ne favorisent pas les correspondances, les échanges et l'intermodalité. Pour rappel, l'EMD 2014 avait souligné la faible part des déplacements multimodaux (au moins 2 modes de déplacements empruntés) qui représentent 1,5 % du volume total des déplacements.

OBJECTIFS

- Maintenir l'accessibilité et l'attractivité de la Ville Centre de l'agglomération
- Renforcer la communication sur les enjeux d'une bonne desserte TGV de la Communauté Urbaine
- Développer une offre en adéquation au potentiel de demande
- Encourager le rabattement des usagers sur le pôle/quartier gare

CONTRIBUTION A LA MISE EN PLACE D'UN DEPLACEMENT DURABLE

En organisant et favorisant le rabattement des usagers sur la principale polarité transport du territoire, l'intermodalité des déplacements est encouragée. Or, l'amélioration de l'intermodalité permet un déplacement plus souple et plus efficace renforçant l'attractivité des transports collectifs, pour une mobilité plus durable.

ACTIONS ET MODALITES DE MISE EN ŒUVRE

- Veiller au maintien voire au renforcement de la desserte TGV de la gare d'Arras, notamment en renforçant la communication et l'information du grand public et, en particulier, des usagers sur la nécessité d'une bonne desserte de la gare d'Arras.
- Optimiser les correspondances entre les différents réseaux de transports collectifs en étudiant la possibilité de concentrer en un même lieu l'ensemble des lignes régulières desservant le quartier gare d'Arras
- Assurer une veille technique permettant d'anticiper le développement des lignes interurbaines et de proposer une organisation générale du système à l'échelle de l'agglomération (desserte du territoire, localisation/dimensionnement des points d'arrêt, gestion des correspondances...)
- Etudier la faisabilité d'une gare européenne sur le territoire permettant une connexion avec la métropole lilloise via avec le Réseau Express Grand Lille (REGL), et les grandes capitales européennes, sans dégrader l'offre de la gare d'Arras.

PLAN D'ACTIONS

CONDITIONS DE REUSSITE ET ACTIONS LIEES

- Mobilisation des acteurs (travail partenarial)
- Maîtrise des coûts

Structure pilote	Structure associée	Échéancier	Éléments financiers
■ CUA	■ Conseil Régional ■ SNCF Réseau	■ Court terme ■ Moyen terme ■ Long terme	■ Etude de faisabilité : 150 K€
Indicateurs de suivi	■ Évolution de la desserte TGV du territoire (nombre d'allers-retours) ■ Évolution de la part des déplacements multimodaux		

Axe 3

Développer un système de mobilité à coûts maîtrisés

Fiche action n°10

Définir le rôle des gares de la CUA

CONTEXTE ET ENJEUX

De nombreuses réflexions ont été engagées à l'échelle du territoire de la CUA afin de définir une structuration urbaine du territoire en réalisant une typologie des différentes polarités ainsi que leurs futures vocations.

A ce titre, le SCOTA a identifié sur le territoire de la CUA : une polarité principale (Arras et son agglomération) ainsi que 5 pôles relais périphériques : Thélus, Bailleul, Beaumetz, Maroeuil et Rivière dont 2 disposent d'une gare (Maroeuil et Bailleul). Ces pôles relais structurent l'espace rural et ont pour objectifs de renforcer : leur offre commerciale, leur desserte en transport collectif (notamment vers l'agglomération), l'accueil d'activités économiques et de programmes de logements.

La présente fiche action vise à inscrire le PDU dans la continuité des réflexions et propositions programmées par les différentes démarches de planification du territoire, dont le SCOTA.

Il est à noter que la gare du Roeux, sans être un pôle relais est un point d'échange ferroviaire qui mérite une attention pour structurer les déplacements de l'Est de la Communauté Urbaine.

OBJECTIFS

- Accroître l'utilisation des transports collectifs
- Limiter la croissance du trafic automobile
- Contribuer à un développement équilibré du territoire

CONTRIBUTION A LA MISE EN PLACE D'UN DEPLACEMENT DURABLE

Le développement de projets multiples à l'échelle des pôles relais doit contribuer à développer les modes doux, à améliorer l'attractivité des transports collectifs, développer l'intermodalité en vue de proposer aux habitants du territoire une offre de déplacement alternative facteur d'une mobilité plus durable.

ACTIONS ET MODALITES DE MISE EN ŒUVRE

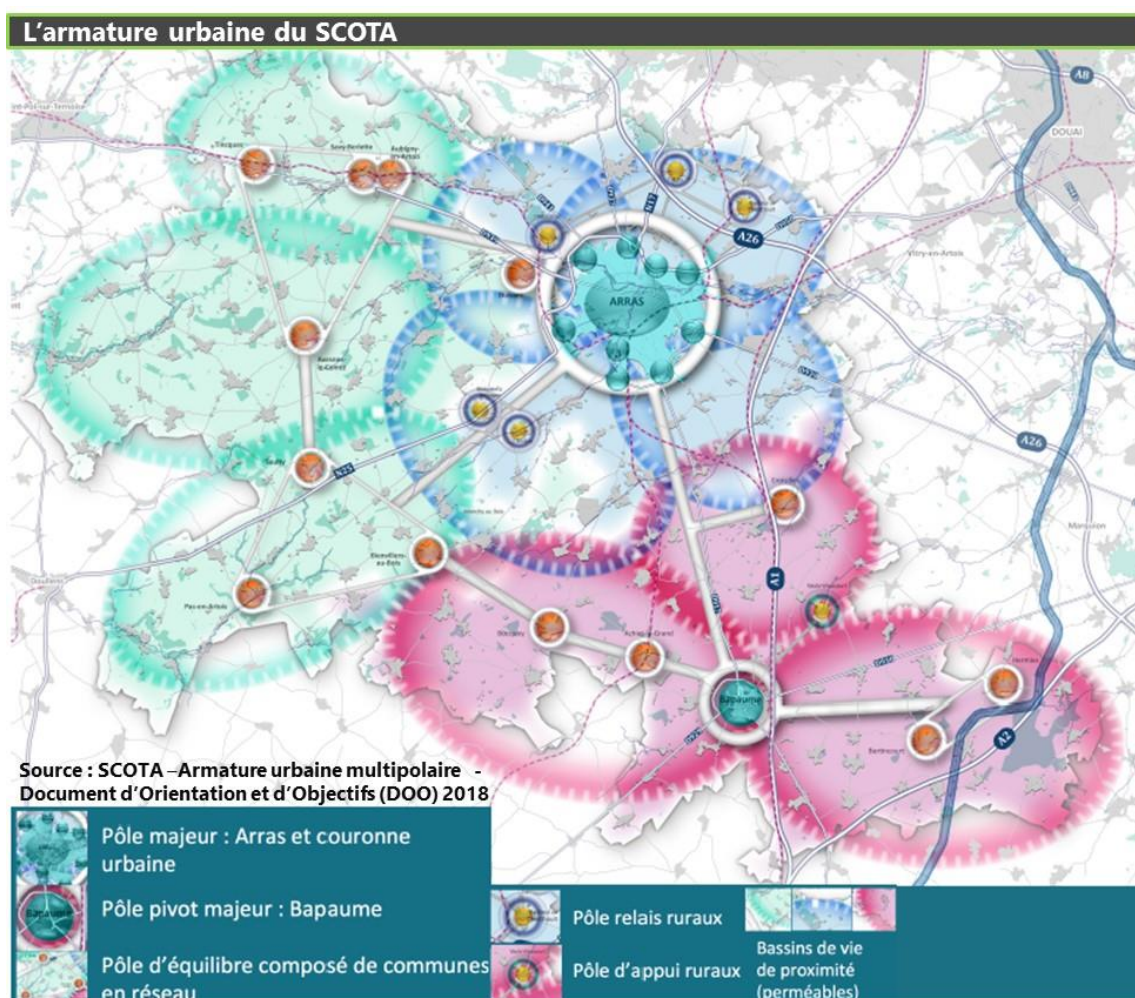
- Localisation des équipements structurants et principaux programmes de logements en priorité au sein des secteurs desservis par des services de transports collectifs performants (ligne RapidoBus) ou à proximité d'une gare
- Implanter sur le pôle urbain les équipements structurants du territoire et étudier la faisabilité d'aménagement d'un pôle d'échanges structurant dans le cadre des réflexions portant sur la requalification du quartier gare et en profitant des emprises foncières centraux disponibles (sur le secteur gare).
- Mener une réflexion spécifique sur l'amélioration de la desserte en transport collectifs (via le bus ou le train) des pôles relais vers l'agglomération
- Veiller à l'amélioration des liaisons piétonnes et cyclables aux abords des gares et vers les centres-villes
- Promouvoir les titres intermodaux, notamment auprès des actifs

PLAN D' ACTIONS

CONDITIONS DE REUSSITE ET ACTIONS LIEES

- Mobilisation des acteurs (travail partenarial)
- Maîtrise des coûts

Structure pilote	Structure associée	Échéancier	Éléments financiers
■ CUA	■ Gestionnaire du réseau de bus urbain ■ Conseil Régional ■ SNCF réseau ■ Communes	■ Court terme ■ Moyen terme ■ Long terme	■ Etude foncière et étude ferroviaire : 150K€
Indicateurs de suivi	■ Évolution de la fréquentation des gares (nombres de montées/descentes) ■ Évolution de la démographie des pôles relais		



Document d'Orientation et d'Objectifs du SCOTA de la Région d'Arras : organisation de l'armature urbaine (2018)

Axe 3

Développer un système de mobilité à coûts maîtrisés

Fiche action n°11

Aménager un réseau de transport collectif urbain de qualité et efficace

CONTEXTE ET ENJEUX

En 2014, l'enquête « Ménage-Déplacement » (EMD) réalisée sur le territoire de la CUA, indiquait que le réseau de transport collectif urbain, absorbait 6% de la demande totale de déplacements sur une journée, soit un peu moins de 19 000 déplacements quotidiens.

Par rapport aux territoires pris en comparaison, la Communauté urbaine d'Arras est plutôt bien placée, et cela est d'autant plus remarquable que le réseau ne possède pas de lignes structurantes lourdes.

Néanmoins, la demande ne cesse d'évoluer et pour rester attractif le réseau doit sans cesse adapter son offre.

OBJECTIFS

- Accroître l'utilisation des transports collectifs
- Développer l'attractivité et l'image des transports collectifs
- Renforcer l'offre sur les axes structurants
- Développer une offre en adéquation au potentiel de demande

CONTRIBUTION A LA MISE EN PLACE D'UN DEPLACEMENT DURABLE

Améliorer et garantir la vitesse commerciale de certaines lignes de transports collectifs en poursuivant les aménagements de voirie favorisent la régularité et donc l'attractivité du réseau de transports collectifs.

ACTIONS ET MODALITES DE MISE EN ŒUVRE

- Maintenir une hiérarchisation du réseau, en fonction des potentiels et des territoires :
 - Un axe structurant d'orientation Est-Ouest
 - Des lignes principales
 - Des lignes de maillage
 - Une navette urbaine
 - Du transport à la demande pour les secteurs moins denses
 - Du transport dédié, notamment pour les PMR.
- Mettre en œuvre une ligne de type RapidoBus sur l'axe le plus chargé (itinéraire de la Ligne 1)
- Renforcer l'attractivité du réseau auprès des actifs :
 - Renforcer les fréquences aux heures de pointe ;
 - Améliorer la vitesse commerciale vers le Centre-Ville ;
 - Renforcer la priorisation des TC aux différents carrefours, via des aménagements de voirie (en

PLAN D' ACTIONS

particuliers ceux régulés par feux tricolores)

- Adapter les horaires aux actifs
- Adapter à chaque cas de figure la desserte des communes rurales
- Maintenir une politique commerciale attractive pour favoriser l'usage des TC de la CUA.

CONDITIONS DE REUSSITE ET ACTIONS LIEES

- Mobilisation des acteurs (travail partenarial)
- Maîtrise des coûts

Structure pilote	Structure associée	Échéancier	Éléments financiers
■ CUA	■ Gestionnaire du réseau de bus urbain, ■ Collectivités locales ■ Conseil Régional ■ SNCF	■ Court terme ■ Moyen terme ■ Long terme	■ Etude pour RAPIDOBUS 80 K€
Indicateurs de suivi	■ Fréquentation annuelle des TC urbains ■ Évolution de la part modale des TC		

Axe 3

Développer un système de mobilité à coûts maîtrisés

Fiche action n°12

L'intermodalité, la clé du succès

CONTEXTE ET ENJEUX

Les déplacements planifiables (Domicile – travail et Domicile – école) représente moins de 30% des déplacements. La chaîne de déplacement ne cesse de se complexifier. Dès lors, il est difficile de répondre aux besoins des usagers par une ligne unique.

Par ailleurs, les contraintes de circulation, tant pour des raisons de saturation des réseaux que pour une redistribution de l'espace public plus équilibrée, imposent une gestion différente des déplacements, en particulier aux heures de pointe.

Ainsi, pour répondre aux nouveaux besoins de mobilité, il est indispensable de penser les déplacements via une utilisation de plusieurs modes qui s'interconnectent sur des nœuds stratégiques.

Actuellement, ces déplacements intermodaux ne représentent qu'une partie négligeable des déplacements (moins de 1.5%) et sont ressentis comme une véritable contrainte.

Dès lors pour diffuser la possibilité de se déplacer autrement qu'en voiture particulière, il est nécessaire de renforcer les capacités d'intermodalité sur le territoire de la CUA.

OBJECTIFS

- Accroître l'utilisation des modes alternatifs à la voiture, en complémentarité avec d'autres modes de transport
- Valoriser les points d'échanges stratégiques en créant de véritables pôles / lieux de vie
- Renforcer l'information et la tarification intégrée sur cette pratique
- Développer l'intermodalité en valorisant l'offre existante

CONTRIBUTION A LA MISE EN PLACE D'UN DEPLACEMENT DURABLE

L'amélioration de l'intermodalité permet un déplacement plus souple et plus efficace, renforçant l'attractivité des transports collectifs, pour une mobilité plus durable. Les modes doux sont particulièrement concernés pour le rabattement sur de petites distances sur les TC, pouvant constituer un potentiel non négligeable de report modal et donc de baisse des émissions de CO2.

PLAN D' ACTIONS

ACTIONS ET MODALITES DE MISE EN ŒUVRE

- Améliorer l'intermodalité de la gare d'Arras, notamment en étudiant les potentialités autour du secteur de la gare
- Développer des pôles d'échanges secondaires au sein de la CUA dans une logique de connexion de l'ensemble du territoire
- Optimiser les liaisons TC + vélos et TC + marche d'une manière générale sur le Périmètre des Transports Urbains :
 1. **Création d'un garage à vélos en gare d'Arras** (gardiennage, vélo en location courte et longue durée, réparation et entretien en partenariat avec un atelier d'insertion, marquage des vélos, pôle relais information modes doux, propositions de cours de remise en selle...), **et un service mobile pour des demandes d'autres pôles**,
 2. Stationnement vélos et modes alternatifs aux arrêts stratégiques,
 3. Aménagements d'itinéraires piétons sécurisés, accessibles et jalonnés aux abords des arrêts les plus fréquentés
- Optimiser l'intermodalité entre les 4 réseaux de transport collectif : Réseau urbain, Réseau interurbain, TER et TGV (calage des horaires, billettique interopérable Pass-Pass, minimiser les ruptures de charges, étude sur la gare routière à envisager pour améliorer les correspondances bus-bus et bus-cars)
- Poursuivre le développement de la centrale d'information régionale portée par Hauts de France Mobilité (ex SMIRT) et sa déclinaison à l'échelle métropolitaine transfrontalière
- Étudier la faisabilité de P+R sur le territoire de la CUA en connexion avec la ligne 1 (Cf. fiche action n°27), en concertation avec les différentes communes concernées et en tenant compte de leur projet urbain.
- Renforcer la politique tarifaire intermodale
- Promotion de la plateforme de co-voiturage Pass-Pass et création de communauté spécifiques dédiées aux pôles e la CUA.

CONDITIONS DE REUSSITE ET ACTIONS LIEES

- Mobilisation des acteurs (travail partenarial)
- Développement de l'information dynamique et ses supports
- Maîtrise des coûts

Structure pilote	Structure associée	Échéancier	Éléments financiers
■ CUA	■ Gestionnaire du réseau de bus urbain, ■ Collectivités locales ■ Conseil Régional ■ SNCF ■ Taxis	■ Court terme ■ Moyen terme ■ Long terme	■ Etude P+R : 25K€ HT
Indicateurs de suivi	■ Évolution des titres d'intermodalité ■ Évolution des locations de vélos ■ Évolution du nombre de stationnement vélo implantés (type de stationnement et localisation)		

Axe 4

Construire une agglomération apaisée

Fiche action n°13

Passer progressivement à la fin du « tout auto » via un nouveau partage de l'espace

CONTEXTE ET ENJEUX

Afin de favoriser les déplacements de proximité (favorables aux modes actifs), il convient de construire un espace public de qualité à l'échelle du piéton et du cycliste tout en modérant la place de la voiture et sa vitesse là où la vie urbaine est intense (les centres villes des communes et des grands quartiers de l'agglomération). Ces zones dites « apaisées » donnent ainsi la priorité à la marche et au vélo et réintroduisent la notion de ville de courte distance.

Par ailleurs, la Ville d'Arras a inscrit le principe de ville apaisée comme fil conducteur de son développement pour les années à venir. A ce titre, l'ensemble du centre-ville est désormais en zone 30. Dans le prolongement de cette mesure, la ville d'Arras souhaite développer un plan de sécurisation des piétons en cœur de ville.

Plus globalement, c'est aussi la question du partage des espaces publics qui est à interroger. Bien que supportant des usages variés (circulation, rencontre, échange, repos, etc.), la place de la voiture est encore prédominante dans l'espace public. La circulation et le stationnement automobile bénéficient, à l'exception de quelques secteurs, d'une emprise dominante sur les espaces publics : larges avenues, parcs de stationnement très étendus, etc.

OBJECTIFS

- Garantir l'accessibilité, le confort et la sécurité de l'espace public pour tous
- Organiser la cohabitation de tous les modes de déplacements au regard de la mise en place progressive de zones apaisées (zones 30, zones de rencontre, aires piétonnes)
- Mettre en place un référentiel d'aménagement des espaces publics permettant des traitements continus à l'échelle de l'agglomération dans une perspective d'apaisement de la circulation et de promotion des modes de déplacements alternatifs à la voiture individuelle.

CONTRIBUTION A LA MISE EN PLACE D'UN DEPLACEMENT DURABLE

Le développement de la Ville apaisée réintroduit la notion de ville de courte distance. Le partage de la voirie vient favoriser les modes actifs pour les déplacements au sein des centres urbains, mais aussi des quartiers. En corollaire ce concept vient diminuer l'usage de la voiture et renforce les liens entre les différents espaces publics des quartiers.

PLAN D' ACTIONS

ACTIONS ET MODALITES DE MISE EN ŒUVRE

- Étendre la réflexion des quartiers apaisés sur les autres communes urbaines de la CUA
- Développer un concept de zone apaisée pour des lieux quelques peu atypiques tels que les centres commerciaux, les zones d'activités, ... afin de renforcer les échanges au sein de ces secteurs et de favoriser les modes actifs de déplacement
- Développer ce concept pour tous les abords des établissements scolaires
- Encourager et adapter la végétalisation comme levier de sécurisation

CONDITIONS DE REUSSITE ET ACTIONS LIEES

- Mobilisation des acteurs (travail partenarial)
- Concrétisation rapide des aménagements
- Lisibilité de la zone apaisée

Structure pilote	Structure associée	Échéancier	Éléments financiers
■ Communes ■ CUA	■ CUA, ■ Comités et association de quartier, ■ Conseil Départemental	■ Court terme ■ Moyen terme ■ Long terme	
Indicateurs de suivi	■ Superficie des zones apaisées ■ Superficie des aménagements dédiés		

Axe 4

Construire une agglomération apaisée

Fiche action n°14

L'intensification de la ville apaisée sur le centre d'Arras

CONTEXTE ET ENJEUX

Un des lieux les plus emblématiques pour appliquer le concept de ville apaisée est bien évidemment le secteur Intra-Muros de la Ville d'Arras.

Ce cœur d'agglomération est déjà doté de plusieurs éléments indispensables à la ville apaisée : secteurs piétonniers, voiries étroites, politique de stationnement, vitesse limitée, forte fréquentation de piétons,

Par ailleurs, au travers de son Plan Guide, la Ville d'Arras a la volonté d'intensifier l'aménagement de son territoire pour faire émerger un centre-ville apaisé, où la marche, et les modes actifs en général, seront les moyens de déplacement les plus pertinents.

Enfin, il est important de rappeler que la nouvelle DSP du transport collectif prévoit une sortie la grande majorité des lignes de l'axe Legrelle – Doumer.

OBJECTIFS

- Réduire la place de la voiture dans le centre-ville d'Arras
- Intensifier l'accessibilité, le confort et la sécurité de l'espace public pour tous
- Créer une véritable continuité entre les différents secteurs de l'Intra-Muros
- Reporter le stationnement longue durée en périphérie du centre-ville
- S'appuyer sur l'aménagement urbain pour favoriser les modes les plus pertinents à l'échelle d'un centre-ville (zones 30, zones de rencontre, aires piétonnes)
- Servir d'exemple pour d'autres lieux de l'agglomération pour la mise en place du concept du quartier apaisé

CONTRIBUTION A LA MISE EN PLACE D'UN DEPLACEMENT DURABLE

Le développement de la ville apaisée réintroduit la notion de ville où l'usage de la voiture n'est plus une obligation pour un grand nombre de déplacements quotidiens. Le partage de la voirie devient donc une possibilité, ce qui permet de rendre une vraie pertinence aux modes actifs pour les déplacements au sein des centres urbains, mais aussi des quartiers.

PLAN D' ACTIONS

ACTIONS ET MODALITES DE MISE EN ŒUVRE

- En coordination avec le Plan Guide de la Ville d'Arras, développement d'une zone apaisée sur la totalité **de l'intra-Muros**, en se basant sur l'ensemble des outils disponibles :
 - Réglementaire : Zone 30, zone de rencontre
 - Aménagement de voirie : continuité cyclable, confort des trottoirs, effacement des trottoirs...
 - Signalisation : plan de jalonnement pour chaque type d'usagers
 - Aménagement des espaces publics
 - Mutation progressive du stationnement pour libérer de la place pour les autres usagers sur certains sites stratégiques
 - Piétonisation du cœur d'Arras
- Assurer la cohabitation entre les modes actifs au sein des zones partagées

CONDITIONS DE REUSSITE ET ACTIONS LIEES

- Mobilisation des acteurs (travail partenarial)
- Concrétisation rapide des aménagements
- Lisibilité de la zone apaisée

Structure pilote	Structure associée	Échéancier	Éléments financiers
■ Ville d'Arras	■ CUA, ■ Comités et association de quartier, ■ Conseil Départemental	■ Court terme ■ Moyen terme ■ Long terme	
Indicateurs de suivi	■ Superficie des zones apaisées		

Axe 4

Construire une agglomération apaisée

Fiche action n°15

Développer l'usage du vélo au quotidien dans l'ensemble de la CUA par un aménagement continu et sûr du réseau cyclable

CONTEXTE ET ENJEUX

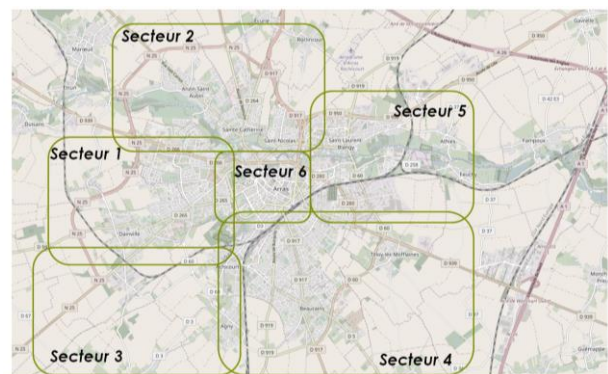
Le diagnostic avait démontré la part marginale occupée par le vélo dans les modes de déplacements quotidiens des habitants du territoire (part modale de 1%).

A ce titre, le diagnostic avait mis en exergue les nombreux freins qui existent aujourd'hui et qui pénalisent le développement de ce mode de déplacement :

- Peu d'interactions avec les transports collectifs (aucun dispositif de stationnement 2 roues implanté sur les arrêts urbains structurants)
- Nombreuses discontinuités du réseau cyclable
- Problème de lisibilité, d'inconfort voire d'insécurité de certains itinéraires vélo
- Comportements inciviques des automobilistes (stationnements illicites)
- ...

L'ensemble de ces dysfonctionnements restent ponctuels, cependant ils pénalisent la continuité des aménagements, la sécurité des usagers du vélo ainsi que l'attractivité générale de ce mode de déplacement. Pourtant, le PDU de 2000 s'était doté d'un outil (Schéma Directeur Cyclable) chargé de définir une programmation des aménagements de voirie à réaliser à court, moyen et long terme. Mais cette feuille de route a été peu appliquée (seul 14% du programme des aménagements planifiés a été réalisé).

Afin d'identifier les chaînons manquants, d'améliorer le maillage des aménagements cyclables et d'actualiser les itinéraires à aménager, la CUA s'est doté d'un nouveau Schéma Directeur des Déplacements Cyclables qui définit les aménagements à réaliser à l'échelle de l'ensemble du territoire (découpé en 6 secteurs – cf. carte ci-dessous).



Le Schéma Directeur des Déplacements Cyclables : le découpage en 6 secteurs de l'aire d'étude.

PLAN D' ACTIONS

OBJECTIFS

- Développer les modes alternatifs et la part modale du vélo
- Lever les freins et dysfonctionnements à la promotion du vélo
- Améliorer le cadre de vie des habitants du territoire en activant le levier du report modal permettant de réduire les déplacements automobiles et leurs nuisances

CONTRIBUTION A LA MISE EN PLACE D'UN DEPLACEMENT DURABLE

L'amélioration de circulation du cycliste en ville participe à l'amélioration du cadre de vie et favorise les déplacements alternatifs à la voiture, en mettant les modes doux au cœur de l'organisation de la rue.

L'augmentation de la part modale du vélo est un enjeu de développement durable mais aussi de santé publique. A ce titre, il incombe également aux porteurs du PDU et de ses partenaires de valoriser les modes doux (marche à pied et vélo) comme modes de déplacements « plaisir », facteurs de bien-être et de lutte contre l'obésité.

ACTIONS ET MODALITES DE MISE EN ŒUVRE

- Assurer le suivi du Schéma Directeur des Déplacements Cyclables et la mise en œuvre opérationnelle de ses préconisations, notamment 3 km de voie nouvellement aménagée par an, élément repris dans le Contrat de Transition Ecologique.
- Développer les aménagements spécifiques en faveur des cyclistes : extension du régime de cédez-le-passage aux feux pour les cyclistes, généraliser le double sens cyclable et la mise en place des zones 30 en centre-ville...
- Assurer une communication régulière auprès de la population et élus du territoire sur les différents aménagements réalisés, la promotion des modes alternatifs, les avantages des aménagements spécifiques mis en place
- Développer une application smartphone pour le réseau et recenser les aménagements existants
- Mettre en progressivement un réseau vélo complémentaire à l'offre TC permettant une desserte plus fine du territoire de la CUA.

CONDITIONS DE REUSSITE ET ACTIONS LIEES

- Mobilisation des acteurs (travail partenarial) ;
- Maîtrise et planification des aménagements à réaliser et des coûts des travaux ;
- Cohérence des aménagements de voirie (multiples gestionnaires de la voirie) ;

Structure pilote	Structure associée	Échéancier	Éléments financiers
■ CUA	■ Associations d'usagers ■ Collectivités locales ■ Conseil Départemental ■ Gestionnaire du réseau de bus urbain ■ Conseil Régional	■ Court terme pour la validation du Schéma Directeur des Déplacements Cyclables ■ Long terme pour la planification et réalisation des travaux	■ Mise en œuvre : 1M€/an ■ Sensibilisation : 5 à 10 K€
Indicateurs de suivi	■ Évolution de la part modale du vélo ■ Évolution du linéaire d'aménagements cyclables existant		

Axe 4

Construire une agglomération apaisée

Fiche action n°16

Développer une politique de déploiement du stationnement vélo

CONTEXTE ET ENJEUX

Le stationnement vélo sur les espaces publics n'est aujourd'hui pas assez présent dans les centres bourgs sur l'arrageois.

A l'heure actuelle, le stationnement est surtout concentré au centre d'Arras. Pour les autres communes, lorsqu'il existe du stationnement, il s'agit uniquement d'une offre très faible (quelques arceaux devant la mairie ou dans l'école).

Or, la problématique du stationnement des deux roues et plus généralement du rabattement de ces usagers sont des facteurs importants qui participent au développement de l'usage du vélo. En effet, il peut être rappelé que lorsqu'un cycliste cherche à se garer, il tient compte :

- De la proximité du stationnement par rapport à son lieu de destination
- Du confort et de la sécurité du lieu de stationnement
- Du dispositif de stationnement mis en place et de sa lisibilité dans le paysage urbain

OBJECTIFS

- Développer les modes alternatifs et la part modale du vélo
- Améliorer l'intermodalité entre les différents modes de déplacement en favorisant le rabattement des usagers deux-roues vers les transports collectifs en aménageant des zones de stationnement sécurisées
- Améliorer la lisibilité par l'emploi d'un modèle unique

CONTRIBUTION A LA MISE EN PLACE D'UN DEPLACEMENT DURABLE

L'amélioration des conditions de stationnement du vélo en ville participe à lever certains freins à l'usage du vélo comme le vol. lever les freins à l'usage du vélo c'est augmenter la part modale des modes doux ce qui constitue un enjeu de développement durable mais aussi de santé publique.

PLAN D' ACTIONS

ACTIONS ET MODALITES DE MISE EN ŒUVRE

- Poursuivre l'installation de garages à vélo sur le principe de ceux récemment implantés à Arras (gare, rue Gambetta, Pl. d'Ipswich, Citadelle) et dans les communes de première couronne (Achicourt, Dainville, Beaurains, St-Laurent-Blangy) et élargir à l'ensemble des communes urbaines et pôles relais en lien avec les points d'arrêts structurants du réseau TC.
- Assurer le suivi du taux d'occupation des places de stationnements cycles afin d'en adapter le nombre et/ou les emplacements
- Inciter les « gros » employeurs à implanter des parcs à vélo au sein de leur entreprise ou site.
- En fonction des lieux, les aménagements des espaces de stationnement deux-roues devront répondre à des besoins divers, faisant varier l'importance de 3 critères :
 - sécurité de l'emplacement : efficacité de l'aménagement contre le vol
 - commodité et lisibilité de l'emplacement : identification visuelle de l'emplacement mais aussi simplicité du système pour fixer les vélos, espacement pour les manipuler
 - proximité de l'emplacement : distance entre le stationnement deux-roues et le pôle générateur

→ Pour rappel : 1 place de stationnement voiture = 10 places de stationnement vélos

Source : association Fubicy/Publication ADEME

Les principales caractéristiques des quatre types de stationnement pour bicyclettes (tableau indicatif)

Type de stationnement	Courte durée	Moyenne durée	Longue durée de jour	Longue durée de nuit
Durée du stationnement	moins d'une heure	quelques heures	du matin au soir	du soir au matin et les week-ends
Lieux types	petit commerce service public	centre commercial centre sportif centre de loisirs centre culturel	lieu d'études lieu de travail gare en périphérie	immeuble d'habitation gare centrale aéroport
Distance au lieu de destination	10 m maxi	20 m maxi	30 m maxi	50 m maxi
Surveillance	informelle	informelle ou fonctionnelle	fonctionnelle ou formelle	formelle (ou fonctionnelle)
Visibilité et transparence	indispensable	indispensable	indispensable	indispensable
Vidéosurveillance	inutile	parfois nécessaire	parfois nécessaire	parfois nécessaire
Fermeture/contrôle de l'accès	inutile	espace délimité non fermé	enclos ou local fermé	enclos ou local fermé
Esthétique	indispensable	indispensable	indispensable	indispensable
Matériel d'ancrage des vélos	barre, arceau, appuie-vélo	arceau, appuie-vélo	arceau, appuie-vélo arceau-étrier	arceau, appuie-vélo arceau-étrier
Couverture	inutile	appréciable	indispensable	indispensable
Eclairage	éclairage public ambiant	éclairage public ou spécifique	éclairage spécifique	éclairage spécifique
Maintenance	très réduite	réduite mais régulière	soutenue et très régulière	soutenue et très régulière
Tarification	non	non	non (ou à un prix modique)	oui (possible)
Signalisation	inutile	appréciable	indispensable	indispensable
Information	non	non	souhaitable	indispensable

N.B. : Il y a souvent plusieurs catégories d'utilisateurs sur un même site et la solution retenue combinée donc souvent plusieurs de ces 4 types de stationnement.



Stationnement de courte durée



Moyenne durée



Longue durée de jour en périphérie à Armennières (59)

Exemple des choix de stationnements deux-roues existants en fonction des usages

Source : Association ADAV Doit au Vélo : « le guide du stationnement vélo »

PLAN D' ACTIONS

CONDITIONS DE REUSSITE ET ACTIONS LIEES

- Mobilisation des acteurs (travail partenarial)
- Maîtrise et planification des coûts des travaux

Structure pilote	Structure associée	Échéancier	Éléments financiers
■ CUA	■ Associations d'usagers ■ Collectivités locales ■ Conseil Départemental ■ Gestionnaire du réseau de bus urbain ■ Conseil Régional	■ Court terme pour l'identification des emplacements à aménager ainsi que leur localisation ■ Moyen terme ■ Long terme pour la planification et réalisation des travaux	■ Coût moyen pour l'implantation d'un arceau vélo : 250 €HT ■ Coût moyen pour l'aménagement d'un abri couvert : 10 000 €HT ■ Budget annuel enquête stationnement (occupation stationnement vélo)
Indicateurs de suivi	■ Évolution de la part modale du vélo ■ Nombre d'emplacements vélo existants sur le territoire ■ Taux d'occupation du stationnement vélo		

Axe 4

Construire une agglomération apaisée

Fiche action n°17

Inscrire la CUA comme territoire cyclo-touristique

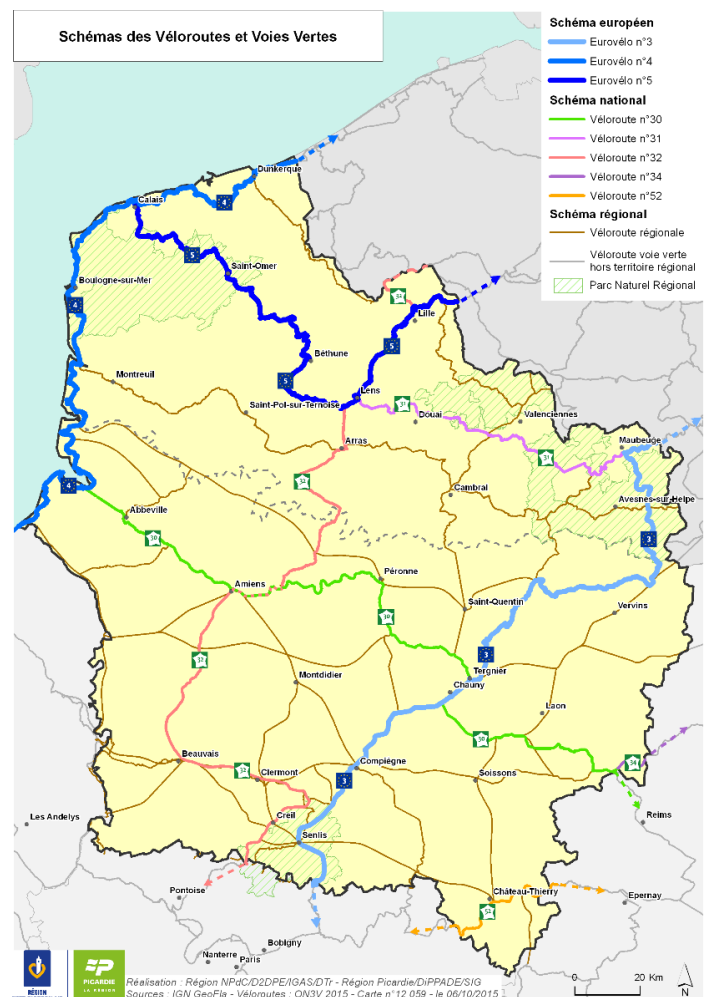
CONTEXTE ET ENJEUX

Le tourisme à vélo est une filière économique en plein essor. Son développement correspond à une évolution profonde des pratiques touristiques vers plus de bien-être, d'attention portée à l'environnement, aux choix de consommation et au partage.

La France est en deuxième position des destinations mondiales du tourisme à vélo, après l'Allemagne. Les étrangers représenteraient à eux seuls 25 % des touristes ayant recours à ce mode de découverte.

Bien qu'à l'écart des grands itinéraires européens, la CUA a de nombreux atouts à faire valoir : elle est au croisement de deux axes : la véloroute nationale V32 qui la connecte à l'euro vélo 5 et la place sur un axe Paris-Amiens-Lille, avec une forte thématique mémoire, et la véloroute régionale "au fil de l'eau" qui la relie à la côte d'Opale et à l'Escaut. Ces véloroutes bénéficient dans la CUA de sections aménagées en voie verte et sont complétés par de nombreux itinéraires accessibles à tous les usagers.

Dans la stratégie de développement touristique portée par l'Office de Tourisme Arras-Pays d'Artois basée sur la promesse "Vous allez prendre le temps de vivre", le vélo est un mode de déplacement parfaitement adapté à une découverte du territoire pour les touristes qui séjournent dans la CUA.



PLAN D' ACTIONS

OBJECTIFS

- Mettre en valeur les atouts cyclo-touristiques de la CUA
- Connecter les lieux à fort potentiel urbanistique, architectural et paysager au réseau cyclable, tout en assurant une sécurisation du stationnement vélo à proximité de ces lieux
- S'inscrire dans le Schéma National et Régional des Véloroutes et voies Vertes
- Développer une signalisation spécifique permettant une grande variété d'itinéraire
- Prévoir des aires d'accueil avec stationnement et information complète

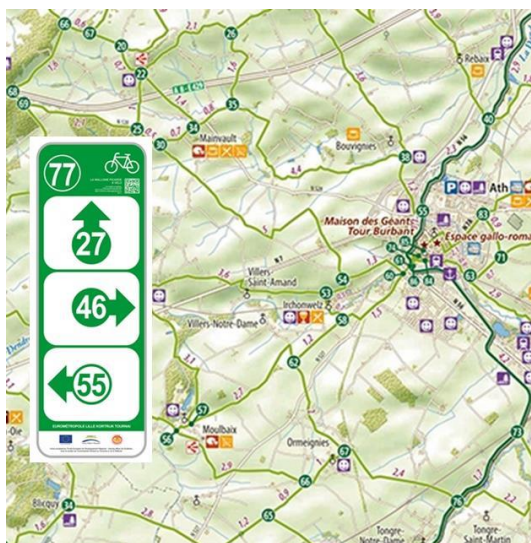
CONTRIBUTION A LA MISE EN PLACE D'UN DEPLACEMENT DURABLE

L'amélioration de la lisibilité des itinéraires cyclo-touristiques participe au développement du vélo au sein de la CUA et bien évidemment à la santé des pratiquants.

Par ailleurs, la mise en valeur de certains itinéraires permet de faire découvrir la variété des paysages de la CUA, et de connecter les communes rurales aux communes urbaines.

ACTIONS ET MODALITES DE MISE EN ŒUVRE

- Assurer la continuité des véloroutes nationales et régionales dans la traversée de la CUA
- Mettre en place sur la CUA le système des « Points-nœuds », qui couvre le territoire d'un maillage de tronçons de 5 à 8 km de côté, formant une juxtaposition de boucles de 15 à 25 km
- Éditer des cartes avec l'ensemble des tronçons afin que le cycliste puisse construire son itinéraire librement, le prolonger ou le raccourcir en cours de parcours, créer des itinéraires à l'infini
- Développer une application « smartphone » pour le réseau
- S'inscrire dans le développement du réseau national
- Étudier l'opportunité de développer une infrastructure d'accueil pour faire d'Arras un centre du cyclotourisme français.
- Adapter les services et infrastructures (parkings à vélos, offre de location) aux besoins spécifiques de la clientèle touristique.



PLAN D' ACTIONS

CONDITIONS DE REUSSITE ET ACTIONS LIEES

- Mobilisation des acteurs (travail partenarial)
- Maîtrise et planification des coûts des travaux

Structure pilote	Structure associée	Échéancier	Éléments financiers
■ CUA ■ Office de Tourisme, des loisirs et des congrès Arras Pays d'Artois	■ Associations d'usagers du vélo ■ Conseil Départemental ■ Conseil Régional ■ Clubs sportifs	■ Court terme pour l'étude du schéma de jalonnement ■ Étude de la faisabilité de structure d'accueil	■ Coût moyen pour le schéma directeur de jalonnement : 40 000 €HT ■ Coût d'un panneau : 300 €HT , soit +/-1M€ ■ Budget annuel pour comptages modes doux
Indicateurs de suivi	■ Nombre de cycliste sur les voies vertes		

Axe 4

Construire une agglomération apaisée

Fiche action n°18

Aménager un réseau de continuités piétonnes

CONTEXTE ET ENJEUX

L'enquête ménage déplacement a montré que la marche était très utilisée au sein de la CUA (30%), et particulièrement sur le centre d'Arras (51%).

Pourtant le diagnostic a montré qu'il existait encore de nombreuses coupures urbaines (boulevards, pénétrantes routières, sillon ferroviaire, ...) qui viennent pénaliser la continuité entre les différents quartiers. Parallèlement comme le stationnement est relativement aisé au centre d'Arras, la marche n'est utilisée que pour des distances très réduites.

Plusieurs actions conjointes seront donc nécessaires pour encore accentuer l'utilisation de la marche au sein de la CUA : des contraintes plus fortes sur le stationnement en centre-ville et en parallèle un traitement des espaces publics pour les rendre plus confortables et accessibles aux piétons, ainsi que l'identification d'un réseau piéton magistral.

Les continuités piétonnes sont en effet indispensables pour favoriser la pratique de la marche. Les nouveaux aménagements devront prendre en compte les normes d'accessibilité concernant les déplacements des personnes à mobilité réduite.

OBJECTIFS

- Augmenter la part modale de la marche
- Faire pratiquer des modes actifs et sécuriser leurs déplacements
- Faire de la marche une des actions de lutte contre la sédentarité
- Valoriser la marche loisirs

CONTRIBUTION A LA MISE EN PLACE D'UN DEPLACEMENT DURABLE

La revalorisation du piéton, au centre de l'organisation urbaine permet un meilleur partage de l'espace, avec des rues plus sûres, au trafic apaisé. Les nouveaux traitements et aménagements des espaces publics participent à la dynamisation et l'attractivité des rues commerçantes.

PLAN D' ACTIONS

ACTIONS ET MODALITES DE MISE EN ŒUVRE

- Animer une réflexion sur la valorisation de la marche, au sein des zones urbanisées de la CUA, qui devrait se concrétiser via un « Plan Piéton ».
- Résorber les coupures et discontinuités (voie ferrée, Scarpe, Voie rapide...) en proposant des alternatives (passerelles, itinéraire de substitution, ...)
- Adapter l'aménagement de carrefours pour favoriser la sécurité et le confort des traversées piétonnes
- Poursuivre la mise en œuvre et la réalisation des Plans de mise en Accessibilité de la Voirie et des Espaces publics
- Intensifier la lisibilité (communication, jalonnement/signalisation) des itinéraires « loisirs » au sein de la CUA
- Généraliser la suppression de la place de stationnement située en amont des passages piétons pour améliorer la visibilité réciproque piéton / véhicule
- Encourager et adapter la végétalisation comme levier de sécurisation
- Sensibiliser les riverains sur la nécessité de libérer l'espace des trottoirs pour maintenir une bonne continuité pour l'ensemble des usagers (stationnement intempestif, présence anarchique des poubelles, ...)

CONDITIONS DE REUSSITE ET ACTIONS LIEES

- Mobilisation des acteurs (travail partenarial)
- Concrétisation rapide des aménagements
- Lisibilité des aménagements

Structure pilote	Structure associée	Échéancier	Éléments financiers
■ Communes	■ CUA, ■ Comités et association de quartier, ■ Conseil Départemental	■ Court terme ■ Moyen terme ■ Long terme	■ Coût d'une étude de Plan Piéton : 10 à 15K€ HT/lieu ■ Aménagement : suivant l'extension du projet
Indicateurs de suivi	■ Évolution de la part modale de la marche		

Axe 5

Une maîtrise des circulations automobiles via l'ensemble des outils disponibles

Fiche action n°19

Hierarchiser le réseau viaire, en fonction de la mutation du territoire

CONTEXTE ET ENJEUX

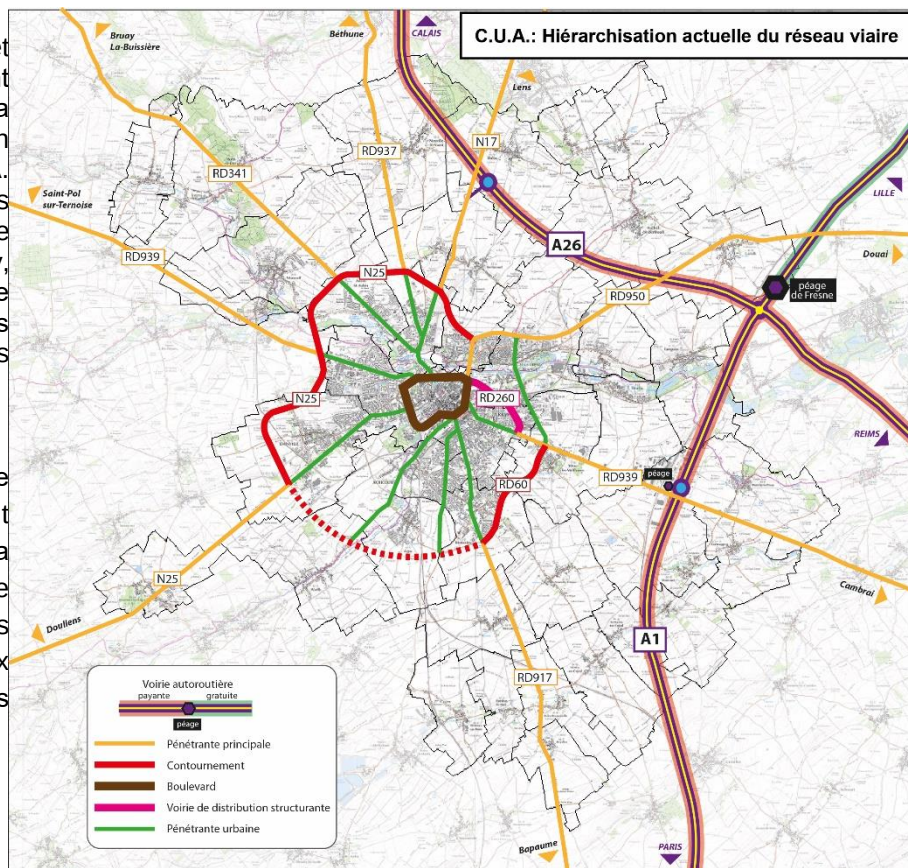
Historiquement, la structuration du réseau routier de la CUA s'est basée sur un réseau radial aboutissant sur les boulevards, qui, eux, assuraient la distribution de tous les trafics, tant le local que celui de transit.

Depuis la création de la rocade nord, une partie importante du trafic de transit est déviée du centre-ville...néanmoins les boulevards ont gardé ce rôle de distributeurs de circulation, et le niveau de trafic est un bon indicateur de l'état général des circulations sur l'agglomération.

Quotidiennement, plus de 100 000 véhicules aboutissent sur les boulevards dont les trois entrées principales sont l'entrée nord (36 000 véhicules/jour), l'avenue Churchill et la RD939 Est. De tels volumes ont progressivement transformé ces rues en routes dédiées exclusivement à l'automobile, créant de la sorte des coupures urbaines importantes, notamment à St-Nicolas, à Ste Catherine et St-Laurent. A titre de comparaison, les volumes de trafics du boulevard Schuman ou Michonneau sont plus importants que ceux de l'A26 aux abords d'Arras.

La densification des trafics et l'extension urbaine posent aujourd'hui les questions de la répartition des trafics à court, moyen et long terme au sein de la CUA. Plusieurs projets structurants (rocade sud Dainville - Agny, rocade Est Beaurains - St-Laurent-Blangy, ...) permettent d'envisager une vraie mutation de l'utilisation de certaines pénétrantes et des boulevards d'Arras.

L'établissement d'une nouvelle hiérarchisation du réseau viaire doit être l'occasion de clarifier la typologie des voies en fonction de leur usage et de proposer des aménagements qui permettent aux usagers une lecture claire afin qu'ils adaptent leur comportement.



PLAN D' ACTIONS

OBJECTIFS

- Gérer les déplacements automobiles en adéquation avec les caractéristiques et les fonctions urbaines ;
- Mieux articuler les réseaux primaire et secondaire ;
- Apaiser les circulations sur les voiries de desserte locale : mise en zone 30 ou zone de rencontre ;
- Préserver la continuité des transports exceptionnels

CONTRIBUTION A LA MISE EN PLACE D'UN DEPLACEMENT DURABLE

Une bonne hiérarchisation de la voirie améliore la lisibilité des espaces et permet une meilleure répartition des trafics au regard de la géométrie des voiries et de la fonction principale des espaces urbains. De plus, elle permet de fixer les objectifs d'aménagement des voiries à moyen et long terme.

ACTIONS ET MODALITES DE MISE EN ŒUVRE

La hiérarchisation de la voirie au sein de la CUA se segmente en 7 niveaux :

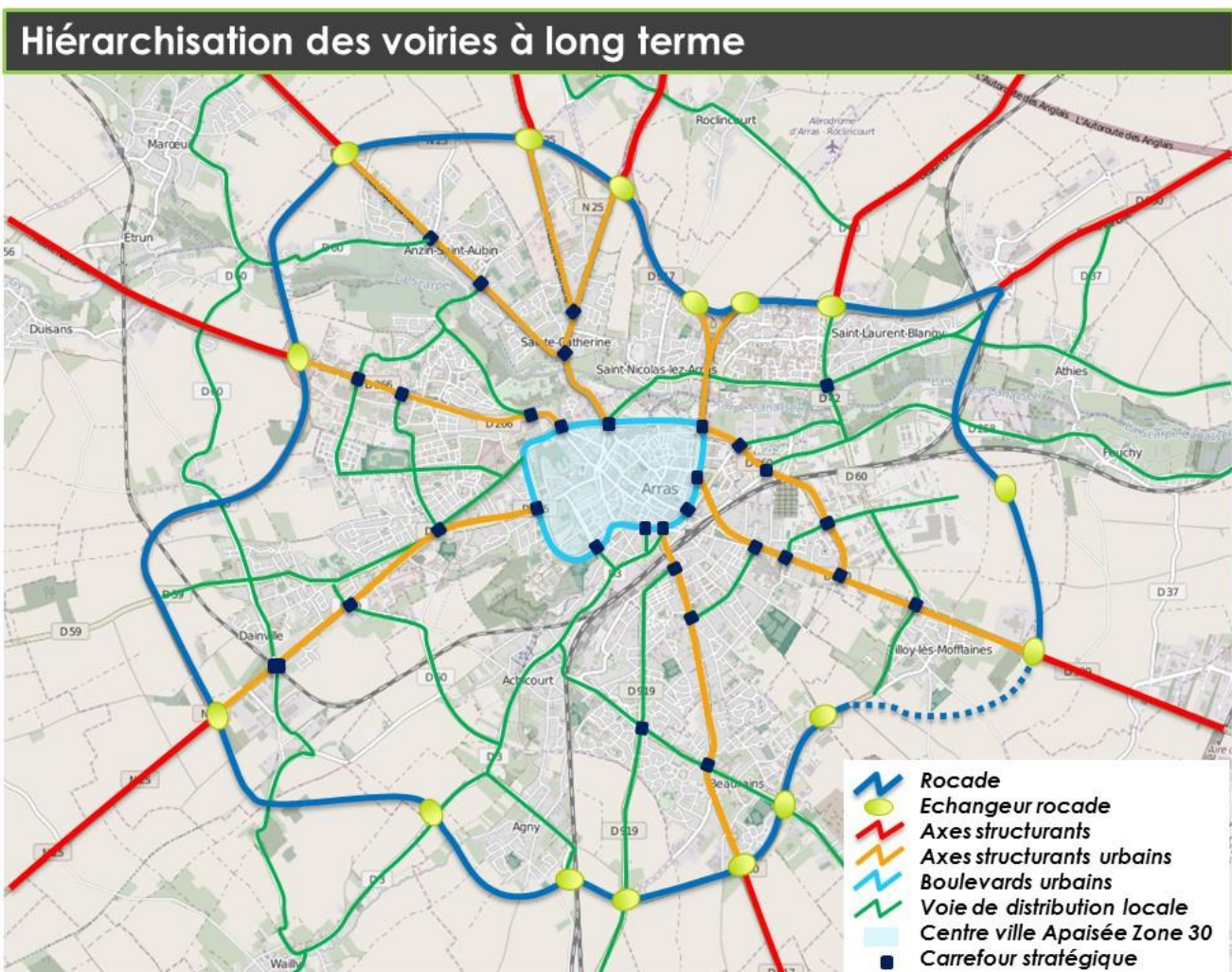
1. **La rocade** : Son rôle consiste à absorber les trafics de transit et offrir des niveaux de service qui permettent de valoriser l'entrée la plus pertinente pour les usagers, en minimisant leur itinéraire au sein des zones urbanisées.
2. **Les axes structurants non urbains** : axes historiques « inter-cités » qui absorbent une grande partie du trafic d'échanges de la CUA. Ce réseau vient se terminer au niveau de la rocade.
3. **Les axes structurants urbains** : prolongation urbaine des axes historiques. Leur environnement très urbain induit des aménagements qui privilégient la modération de vitesse, la convivialité avec les autres modes de transports. De nombreux carrefours viennent réguler l'axe et le stationnement est largement présent.
4. **Les boulevards urbains** : Voiries qui viennent protéger le centre-ville de tout trafic de transit et qui est le distributeur de circulation du centre urbain.
5. **Les voies de distribution locale** : voiries locales qui viennent irriguer un quartier, ou permettre des liaisons entre deux axes structurants urbains. Les aménagements viennent induire des vitesses modérées et le partage de l'espace avec les autres modes est généralisé.
6. **La zone apaisée du centre-ville** : zone 30 parsemée d'aménagements d'espaces publics qui traduisent une présence importante de piétons et cyclistes.
7. **Le réseau local** : reste des voiries de l'ensemble du territoire non citée précédemment où la fonction première est d'assurer la desserte locale. Ce réseau a vocation à se muter en zone 30 voire en zone de rencontre afin de traduire la prédominance de la fonction résidentielle et la forte présence de piétons et cyclistes.

Conditions de réussite et actions liées

- Mobilisation des acteurs (travail partenarial)
- Cohérence des multiples gestionnaires de la voirie et du stationnement
- Maîtrise des coûts

PLAN D' ACTIONS

Structure pilote	Structure associée	Échéancier	Éléments financiers
■ CUA	■ Etat ■ Conseil Départemental ■ Communes	■ Court terme ■ Moyen terme ■ Long terme	■ Budget annuel pour réalisation de comptages et relevés de vitesse : 20K€/an
Indicateurs de suivi	■ Volume de trafic annuel moyen sur les différents segments ■ Relevé des vitesses sur les différents segments		



LES DIFFERENTS NIVEAUX DE VOIRIE							
NIVEAU NATIONAL Voies à grand transit	NIVEAU 1 Rocade de contournement d'Arras	NIVEAU 2 Axes structurants non urbains	NIVEAU 3 Axes structurants urbains	NIVEAU 4 Boulevards urbains	NIVEAU 5 Voies de distribution locale	NIVEAU 6 Zone apaisée	NIVEAU 7 Réseau local
ROLE DANS LE RESEAU							
Transit nationale et régional à l'échelle du périmètre PDU : principalement des flux qui traversent le territoire	Connexions entre les voies à grand transit et la rocade interne du territoire formée par les boulevards du centre-ville : Flux pénétrants dans le périmètre sur des voies de type "voie rapide". Assurent la distribution des principaux flux routiers à l'échelle du territoire		Liaisons principales au sein du territoire : Assurent les liaisons entre les principales polarités du territoire.	Liaisons secondaires au sein du territoire : Assurent les connexions avec les voies d'échanges structurantes ainsi que les échanges de proximité entre les communes du territoire et / ou les principaux quartiers.		Desserte locale : Assurent le trafic local interne aux communes, interne aux quartiers (centre-ville apaisé, zones 30, ...)	
Concerner : les autoroutes A1 et A26	Concerner : la rocade, la N17, les principales RD du territoire (RD939, RD34, RD919, RD917 ...)		Concerner : les axes structurants urbains soit une partie des RD du territoire (RD266, RD341, RD63)	Concerner : les RD peu structurantes, les voies de liaison entre quartiers, les boulevards urbains		Concerner : les voies locales internes aux communes	
OBJECTIFS / CARACTERISTIQUES ET INTERVENANTS							
Objectifs : Fluidité et sécurité des véhicules légers et des poids lourds Echanges satisfaisants avec le territoire	Objectifs : Fluidité et sécurité des véhicules légers et des poids lourds		Objectifs : Fluidité et sécurité de tous les modes de déplacements : piétons, vélos, TC, VL, PL, circulations agricoles Performance des TC Continuité du réseau cyclable	Objectifs : Circulation des véhicules légers apaisée Liaisons piétonnes et cycles confortables Facilités de circulation pour les transports publics Circulation des poids lourds limitée à la desserte locale		Objectifs : Privilégier les circulations douces (piétons, vélos) et le cadre de vie par une modération de la vitesse des véhicules légers Pas de circulation poids lourds (sauf exception) Trafic interne au quartier	
Caractéristiques : Voie de type autoroutier	Caractéristiques : Voie rapide (2x2 voies prioritairement)		Caractéristiques : Voies "à niveau" traversant des zones densément urbanisées ou des espaces non urbanisés avec un trafic routier important	Caractéristiques : Voies "à niveau" traversant des zones densément urbanisées ou des espaces non urbanisés avec un trafic routier modéré		Caractéristiques : Voies de desserte de quartier à faible trafic où la fonction principale n'est pas la circulation mais l'habitat, le commerce, les loisirs, le patrimoine ...	
Modes doux : Non admis	Modes doux : En site propre exclusivement		Modes doux : Piste cyclable hors agglomération Bande cyclable en agglomération <i>Affiner selon contexte local</i>	Modes doux : Bande cyclable ou partage de la voirie <i>Affiner selon contexte local</i>		Modes doux : Partage de la voirie principalement	
Intervenants principaux : Etat, Région... Champ d'action du PDU limité	Intervenants principaux : Etat, Région, Département ... Champ d'action du PDU limité		Intervenants principaux : Département et CUA : niveau de voirie essentiel car il concerne des voies structurant fortement les échanges internes au territoire mais aussi avec l'extérieur	Intervenants principaux : Département et CUA		Intervenant : CUA	

Axe 5

Une maîtrise des circulations automobiles via l'ensemble des outils disponibles

Fiche action n°20

Inscrire et accompagner le contournement Est d'Arras

CONTEXTE ET ENJEUX

Un des éléments majeurs pour la réalisation d'une rocade complète au sein de la CUA est la mise en œuvre du barreau Est.

Ce barreau est une nécessité depuis de longues années, mais sa mise en œuvre était très complexe au regard de l'occupation du sol. Depuis, la liquidation de Meryl Fiber a libéré une emprise foncière qui permet de retrouver un corridor potentiel d'aménagement.

Parallèlement, la fermeture du passage à niveau 83 à Saint-Laurent-Blangy est également programmée. Dès lors, ces deux éléments permettent d'inscrire les bases du futur contournement Est.

Pour rappel, des simulations de ce contournement montrent clairement son intérêt puisqu'il viendrait absorber plus de 15 000 véhicules les jours ouvrés, soit le même volume qu'absorbe l'A26 à la hauteur d'Arras !!!

Ce barreau allégerait l'axe de la rue de Cambrai (D939), la traversée de Tilloy-lès-Mofflaines et de St-Laurent – Blangy, ainsi que l'entrée Nord, lieux qui doivent absorber quotidiennement des volumes conséquents de véhicules.

Par ailleurs, il est important de rappeler que la ZI Est développe aujourd'hui 3 870 emplois, ce qui génère quotidiennement quelques 2 500 voitures particulières et près de 800 camions. L'extension programmée de la ZI Est viendra augmenter ces volumes de trafics en générant des flux supplémentaires de véhicules particuliers et poids lourds.

OBJECTIFS

- Prendre en compte l'environnement immédiat du projet
- Créer une continuité pour la Rocade d'Arras
- Alléger le trafic sur les boulevards et la porte Nord d'Arras
- Améliorer l'accessibilité de la ZI Est, première zone d'activité de la CUA
- Liaisonner les différentes entités du pôle régional Est (Artoipole, ZI Est, Actiparc)
- Contourner les agglomérations de Tilloy-Lès-Mofflaines et St-Laurent-Blangy
- Accompagner cette création par le réaménagement des axes urbains afin de focaliser le trafic de transit sur la rocade

PLAN D' ACTIONS

CONTRIBUTION A LA MISE EN PLACE D'UN DEPLACEMENT DURABLE

La création du barreau Est de la Rcade est un préalable indispensable pour écarter le trafic de transit des espaces centraux de la CUA. Ce chaînon manquant permettra d'apaiser les trafics en centre-ville et sur les axes structurants urbains de l'Est de l'agglomération. Par conséquent, il participera à l'apaisement des trafics en zone urbaine et améliorera le partage de la voie, deux thématiques indispensables au développement d'une mobilité durable.

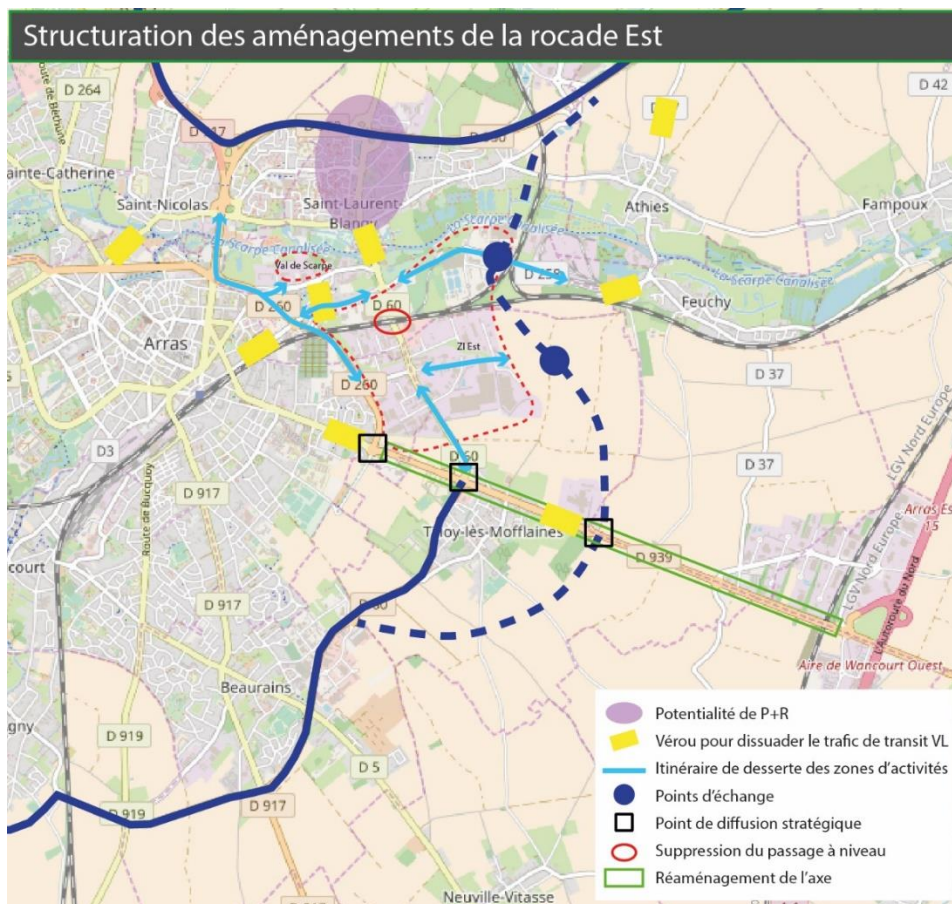
ACTIONS ET MODALITES DE MISE EN ŒUVRE

La mise en œuvre du barreau Est de la Rcade se décompose suivant les phases suivantes :

- Première phase : Création de la voirie entre la D939 et la D258 ; ce projet a fait l'objet d'une délibération du Conseil Départemental en date du 5 décembre 2016. Cette phase initiale se décomposerait suivant les étapes suivantes :
 - Dans un premier temps, création du barreau entre la RD939 et la ZI Est ;
 - Dans un deuxième temps, création du barreau entre ZI Est et la RD258, permettant la suppression du PN83 de Saint-Laurent-Blangy.
- Phases ultérieures :
 - Aménagement de la traversée de Tilloy-lès-Mofflaines : aménagement des RD sur place, ou réalisation d'un contournement (choix lors des concertations) ;
 - Création du barreau entre RD258 et RD950

Les études et procédures pour ces 2 phases seront lancées dans le cadre de ce PDU

Dans le cadre de ce PDU, les actions consistent à mener l'ensemble des études et à mettre en œuvre la première phase.



PLAN D' ACTIONS

CONDITIONS DE REUSSITE ET ACTIONS LIEES

- Mobilisation des acteurs (travail partenarial)
- Cohérence dans les aménagements d'accompagnement
- Maîtrise des coûts

Structure pilote	Structure associée	Échéancier	Éléments financiers
■ CUA	■ SNCF ■ Conseil Départemental	■ Moyen terme ■ Long terme	
Indicateurs de suivi	■ Sans objet		

Axe 5

Une maîtrise des circulations automobiles via l'ensemble des outils disponibles

Fiche action n°21

Aménager les points de régulation du contournement sud d'Arras

CONTEXTE ET ENJEUX

Le contournement sud est un aménagement nécessaire pour structurer les différents flux du sud de la Communauté Urbaine d'Arras. Il fait partie de la grande rocade arrageoise nécessaire pour limiter les flux de transit au cœur de l'agglomération et limiter le trafic dans les secteurs urbanisés.

La partie ouest, de la D939 au giratoire situé à l'entrée d'Agy est déjà existante. Sa prolongation jusqu'à la N25 est programmée à court terme.

Néanmoins, la mise en service de ce nouveau barreau amènera de nouvelles habitudes de trafic qu'il est nécessaire de maîtriser par des aménagements de modération de trafic et de sécurisation des axes de pénétration de l'agglomération.

OBJECTIFS

- Sécuriser les axes de pénétration
- Renforcer la lisibilité et la cohérence du réseau routier
- Protéger les secteurs urbanisés situés aux abords de la rocade sud

CONTRIBUTION A LA MISE EN PLACE D'UN DEPLACEMENT DURABLE

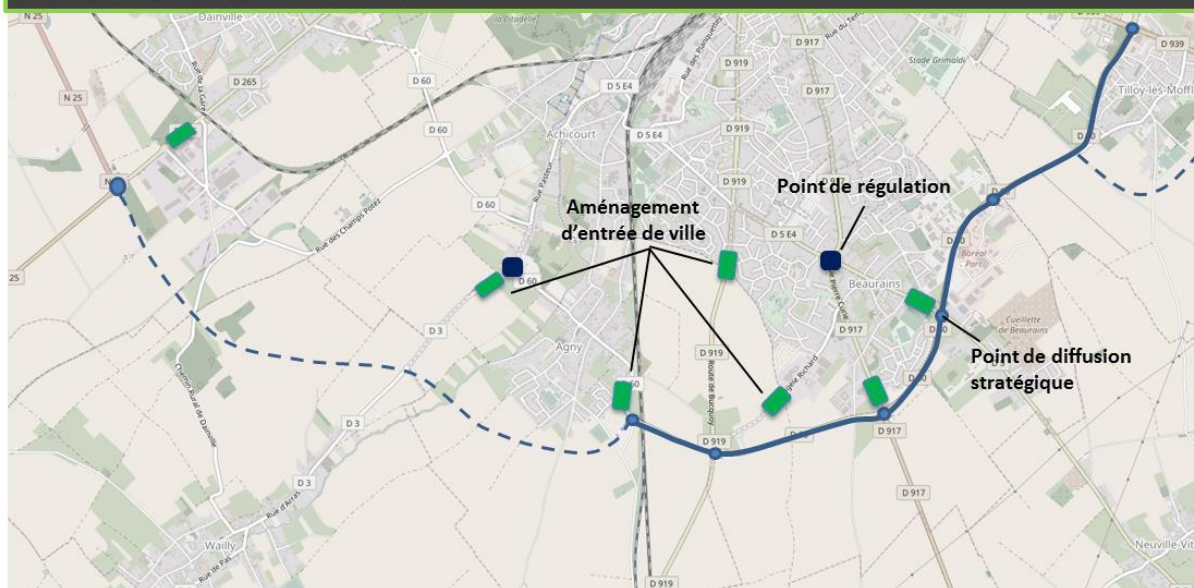
Cette action devrait réduire le trafic de transit sur les voies non destinées à cet usage.

ACTIONS ET MODALITES DE MISE EN ŒUVRE

- Aménagement des différentes voiries en connexion avec la rocade sud afin de traduire un changement de comportement de la part de l'automobiliste...
- Adapter le plan de jalonnement aux nouvelles pratiques du réseau :
 - Définir la localisation de l'implantation des panneaux sur le ou les itinéraires retenus mais aussi à l'extérieur de ces itinéraires (carrefours stratégiques...)
 - Implanter les panneaux afin qu'ils soient visibles par les automobilistes : la réglementation impose une hauteur de 2.20m en milieu urbain pour ne pas constituer un obstacle pour les PMR
 - Hiérarchiser ou jalonner les informations ou points d'intérêts à signaler
- Parallèlement, travail à réaliser avec les fournisseurs de cartes pour les outils GPS

PLAN D' ACTIONS

Aménagement des points d'échanges et marquage des entrées de ville en liaison avec le contournement sud d'Arras



CONDITIONS DE REUSSITE ET ACTIONS LIEES

- Mobilisation des acteurs (travail partenarial)
- Cohérence des multiples gestionnaires de la voirie

Structure pilote	Structure associée	Échéancier	Éléments financiers
■ CUA	■ Communes ■ Conseil Départemental	■ Court terme ■ Moyen terme ■ Long terme	■ 1 à 2 millions d'€ pour un aménagement d'entrée de ville
Indicateurs de suivi	■ Statistique des vitesses pratiquées sur les pénétrantes		

Axe 5

Une maîtrise des circulations automobiles via l'ensemble des outils disponibles

Fiche action n°22

Revoir le jalonnement des itinéraires sur l'agglomération

CONTEXTE ET ENJEUX

Le jalonnement est un point important à prendre en compte pour une politique des déplacements réussie. Il permet de s'orienter lors des déplacements sur le réseau viaire.

Une signalisation directionnelle réglementaire est primordiale pour la sécurité des déplacements. Sur le territoire de la CUA, le jalonnement n'est pas encore suffisamment prescriptif pour éviter du trafic de transit sur les boulevards. Pour rappel, la compétence signalisation appartient aux gestionnaires de la voirie : communes, CUA, Département et l'Etat.

Si une commune veut prendre l'initiative d'implanter de la signalisation sur une voirie communautaire, elle peut le faire, sous réserve d'obtenir une autorisation préalable.

Néanmoins, il apparaît nécessaire que les agglomérations établissent une cohérence dans les aménagements.

OBJECTIFS

- Valoriser les aménagements routiers existants et préserver les voies de desserte locale de tout transit
- Renforcer la lisibilité et la cohérence du réseau routier
- Sécuriser les déplacements

CONTRIBUTION A LA MISE EN PLACE D'UN DEPLACEMENT DURABLE

Cette action devrait minimiser le temps d'accès aux différents secteurs de l'agglomération et éviter de retrouver des véhicules « perdus » dans les zones urbanisées.

ACTIONS ET MODALITES DE MISE EN ŒUVRE

- Gestion dynamique de la rocade et des principaux axes structurants : pour re-routage des poids-lourds, proposition d'itinéraire « bis » en cas d'incident, d'évènement...
- Plan de jalonnement du réseau viaire à actualiser, notamment avec les nouveaux projets :
 - Définir la localisation de l'implantation des panneaux sur le ou les itinéraires retenus mais aussi à l'extérieur de ces itinéraires (carrefours stratégiques...)
 - Implanter les panneaux afin qu'ils soient visibles par les automobilistes : la réglementation impose une hauteur de 2.20m en milieu urbain pour ne pas constituer un obstacle pour les PMR,
 - Hiérarchiser ou jalonner les informations ou points d'intérêts à signaler

PLAN D' ACTIONS

- Parallèlement, travail à réaliser avec les fournisseurs de cartes pour les outils GPS

CONDITIONS DE REUSSITE ET ACTIONS LIEES

- Mobilisation des acteurs (travail partenarial)
- Cohérence des multiples gestionnaires de la voirie et du stationnement
- Maîtrise des coûts

Structure pilote	Structure associée	Échéancier	Éléments financiers
■ CUA	■ Etat ■ Communes ■ Conseil Départemental	■ Court terme ■ Moyen terme ■ Long terme	■ 50 K€ pour une étude de mise à jour du jalonement à réaliser
Indicateurs de suivi	■ Sans objet		

Axe 5

Une maîtrise des circulations automobiles via l'ensemble des outils disponibles

Fiche action n°23

Aménager les entrées de ville

CONTEXTE ET ENJEUX

Au sein de la CUA plusieurs entrées de ville (Dainville, Gavrelle, ...) ont montré toute la pertinence de proposer une requalification des différents axes, et ce pour plusieurs raisons : meilleur partage de la voirie, amélioration de la sécurité, apaisement des vitesses, requalification de l'espace public, ...

Plusieurs pénétrantes de la CUA conservent un aspect très routier issu des concepts d'aménagement des années 60-70.

Dès lors, à l'image d'une partie des boulevards, il est nécessaire d'aménager ces grands axes de pénétration qui alimentent les espaces denses du cœur de l'agglomération dans un concept de sécurisation et de création de véritables portes d'entrées afin d'éviter des vitesses et des comportements qui soient peu en rapport avec le milieu urbain traversé.

Ces aménagements ne concernent pas seulement le centre d'Arras mais aussi l'ensemble des zones urbanisées traversées par un axe routier structurant.

OBJECTIFS

- Influencer le comportement des usagers de la route par des aménagements clairs et sans ambiguïté sur l'attitude attendue
- Diminuer les vitesses en entrée d'agglomération en marquant le changement d'environnement (rural à urbain), tout en maintenant les continuités nécessaires pour les trafics spécifiques et de transport exceptionnel
- Rendre les pénétrantes plus « urbaines »
- Favoriser le partage modal de la rue et améliorer le cadre de vie
- Sécuriser les traversées de zones urbanisées
- Garantir l'accessibilité, le confort et la sécurité de l'espace public pour tous
- Organiser la cohabitation de tous les modes de déplacements au regard de la mise en place progressive de zones apaisées (zones 30, zones de rencontre, aires piétonnes)
- Mettre en place un référentiel d'aménagement des espaces publics permettant des traitements continus à l'échelle de l'agglomération dans une perspective d'apaisement de la circulation.

PLAN D' ACTIONS

CONTRIBUTION A LA MISE EN PLACE D'UN DEPLACEMENT DURABLE

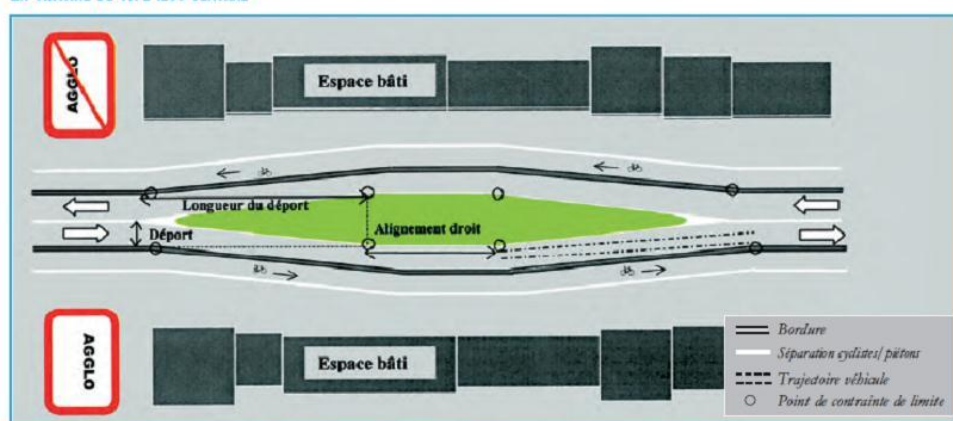
La requalification de ces voiries permettra de tenir compte des autres modes pour un meilleur partage de la rue, en tenant compte du traitement paysager, qui participe à l'amélioration du cadre de vie.

ACTIONS ET MODALITES DE MISE EN ŒUVRE

- **Aménager de véritables entrées de ville** par un effet de porte pour marquer l'entrée dans l'agglomération (en gardant une compatibilité pour les routes à grande circulation) et faire ralentir les automobilistes sur la plupart des communes de la CUA, et notamment, de manière prioritaire :

Sur la RD919 en entrée de la CUA, au sud d'Achicourt Sur la RD341 en entrée nord d'Anzin-Saint Aubin Sur la RD937 dans la traversée de Neuville-Saint-Vaast Sur la RD60 en entrée sud d'Aigny	Sur la N25 en entrée de Beaumetz-les-Loges Sur la RD939 axe Churchill Voie Notre Dame de Lorette en entrée de Ste-Catherine Sur la RD950 en entrée d'Arras Nord
---	---

LA CHICANE DE TYPE ÎLOT CENTRAL



- Aménager les boulevards (Michonneau, Liberté, Schumann, Churchill...) de manière plus « urbaine », avec prise en compte des bus et des modes doux ;
- Développer une campagne de communication récurrente (semaine de la mobilité par exemple) sur le changement de comportement des usagers de la route à adopter sur les axes de traversée de zone urbanisée.

PLAN D' ACTIONS

CONDITIONS DE REUSSITE ET ACTIONS LIEES

- Mobilisation des acteurs (travail partenarial)
- Cohérence des aménagements en fonction des usages
- Maîtrise des coûts

Structure pilote	Structure associée	Échéancier	Éléments financiers
■ CUA	■ Conseil Départemental, ■ Communes	■ Court terme ■ Moyen terme ■ Long terme	■ Etude aménagement des boulevards :100K€ ■ Etude par point d'entrée : 10 à 20K€
Indicateurs de suivi	■ Indicateur de vitesse avant/après aménagement		

Axe 5

Une maîtrise des circulations automobiles via l'ensemble des outils disponibles

Fiche action n°24

Étudier les potentiels d'aménagement des boulevards d'Arras

CONTEXTE ET ENJEUX

De multiples mesures préconisées dans le présent PDU doivent contribuer à limiter la croissance du trafic automobile : développement de lignes de Bus à Haut Niveau de Service, extension des zones 30, réflexions sur l'implantation de Parc Relais...

Cette limitation est indispensable pour proposer un partage de la voirie plus équilibré permettant d'améliorer la place accordée aux transports collectifs et modes doux.

La présente fiche action insiste sur la nécessité d'accompagner ces réflexions de rééquilibrage du partage de la voirie sur un secteur spécifique : celui de la ceinture des boulevards d'Arras.

OBJECTIFS

- Proposer un partage de la voirie plus équilibré permettant de sécuriser les déplacements des modes alternatifs et augmenter leur part modale
- Limiter le développement du trafic automobile et les nuisances qui en découlent
- Prendre en compte l'ensemble des modes de déplacements dans l'ensemble des projets de requalification et/ou de (ré) aménagement

CONTRIBUTION A LA MISE EN PLACE D'UN DEPLACEMENT DURABLE

Cette action permet un meilleur partage de la voirie et des espaces publics au profit des modes alternatifs et modes doux encourageant ainsi leur promotion et leur développement au profit d'une mobilité plus « durable ».

PLAN D' ACTIONS

ACTIONS ET MODALITES DE MISE EN ŒUVRE

- Dès la validation du présent PDU mener une réflexion spécifique à l'échelle de la ceinture des boulevards d'Arras visant à proposer un partage de la voirie moins favorable aux modes mécanisés et accompagner ainsi les mesures du PDU destinées à limiter la croissance du trafic automobile ;

CONDITIONS DE REUSSITE ET ACTIONS LIEES

- Mobilisation des acteurs (travail partenarial)
- Cohérence des multiples gestionnaires de la voirie et du stationnement
- Maîtrise des coûts

Structure pilote	Structure associée	Échéancier	Éléments financiers
■ CUA	■ Commune d'Arras et de la 1ère couronne ■ Conseil Départemental ■ Etat	■ Court terme ■ Moyen terme	■ Etude spécifiques à réaliser : 100 à 150 K€ ■ Budget annuel pour la réalisation de comptages routiers sur les boulevards
Indicateurs de suivi	■ Évolution du trafic automobile sur les boulevards		



Exemple de requalification d'un axe viaire – boulevard des Pyrénées à Pau : mise en sens unique de circulation de l'axe permettant de proposer un partage de la voirie plus équilibré

Axe 5

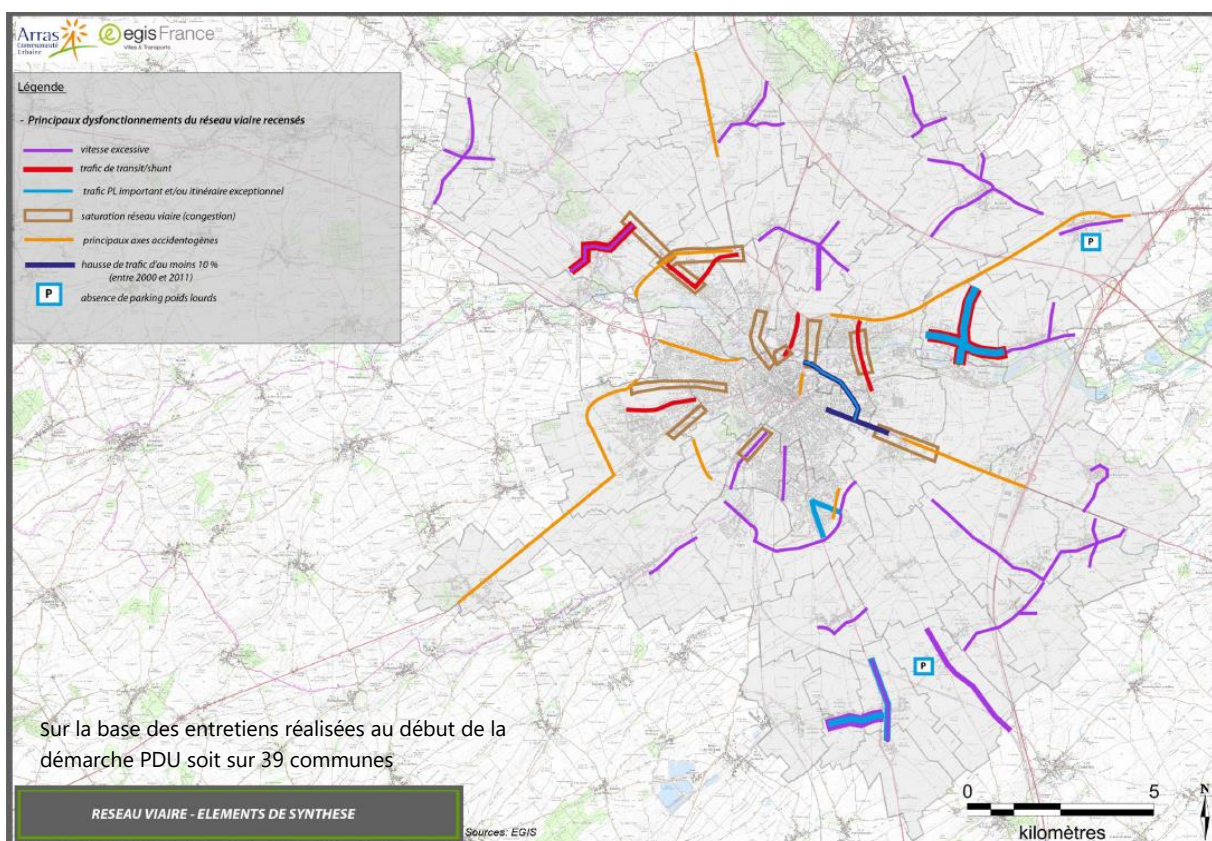
Une maîtrise des circulations automobiles via l'ensemble des outils disponibles

Fiche action n°25

Sécuriser les traversées des secteurs centraux ruraux

CONTEXTE ET ENJEUX

Le diagnostic a pu montrer qu'une moyenne de 63 accidents par an été recensés au sein de la CUA (entre 2008 et 2012). 64% de ces accidents ont lieu en agglomération. Par ailleurs, le diagnostic avait également souligné qu'en dehors du cœur de l'agglomération, les vitesses excessives constituaient le facteur principal d'insécurité. Ces vitesses excessives étaient particulièrement identifiées pour les traversées des différents pôles périphériques et villages du territoire arrageois.



Diagnostic du PDU : éléments de synthèse pour la thématique réseau viaire (principaux dysfonctionnements)

PLAN D' ACTIONS

OBJECTIFS

- Sécuriser les déplacements
- Réduire le nombre d'accidents et d'usagers hospitalisés
- Favoriser le partage modal et améliorer le cadre de vie
- Sécuriser les traversées des zones urbanisées

CONTRIBUTION A LA MISE EN PLACE D'UN DEPLACEMENT DURABLE

La requalification des traversées des secteurs urbains ruraux permettra de tenir compte de l'ensemble des modes de déplacements et de proposer aux usagers un meilleur partage de la voirie et des espaces publics. Ces opérations de requalification veillent généralement au traitement paysager des (ré) aménagements des espaces et participent ainsi à l'amélioration générale du cadre de vie des habitants.

ACTIONS ET MODALITES DE MISE EN ŒUVRE

- Traitement des traversées de secteurs centraux ruraux où une vitesse excessive a été identifiée : opérations de requalification des axes traversant ces bourgs, réaménagement/sécurisation des intersections...en lien, notamment, avec les différents dispositifs existant au sein du Conseil Départemental d'accompagnement des communes (FARDA, MMU, OSMOC, ...)
- Harmoniser les aménagements à l'échelle du territoire de la communauté urbaine pour permettre une meilleure lisibilité et efficacité des (ré)aménagements réalisés

Structure pilote	Structure associée	Échéancier	Éléments financiers
■ CUA	■ Conseil Départemental ■ Communes ■ Etat	■ Court terme ■ Moyen terme ■ Long terme	■ Aménagement : 1M€/an
Indicateurs de suivi	■ Évolution de l'accidentologie (nombres d'accidents et usagers impliqués) ■ Nombre d'opération de réaménagement/requalification/sécurisation réalisées ■ Evolution du trafic (comptages routiers)		

Axe 5

Une maîtrise des circulations automobiles via l'ensemble des outils disponibles

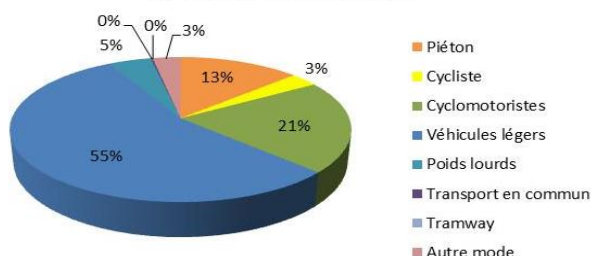
Fiche action n°26

Traiter les points d'insécurité routière

CONTEXTE ET ENJEUX

Le diagnostic a pu montrer qu'une moyenne de 63 accidents par an été recensées au sein de la CUA (entre 2008 et 2012). Le taux de gravité est légèrement supérieur à la moyenne nationale : près de 8% contre 6% à l'échelle nationale. Par ailleurs, 64% des accidents ont lieu en agglomération, d'où la pertinence de traiter les axes urbains en priorité dans les aménagements. Entre 2004 et 2010, le nombre d'accidents est en baisse, mais le taux de gravité a augmenté, et reste supérieur à la moyenne nationale. Par ailleurs, plus de 1/3 des impliqués dans les accidents sont des usagers des modes actifs ou des deux-roues motorisés. C'est pourquoi il faut redoubler de vigilance dans les aménagements de voiries ou de carrefours, notamment à l'égard des usagers vulnérables. Comme déjà explicité à la fiche action 13, la sécurité des piétons est devenue une priorité pour plusieurs communes dont notamment la ville d'Arras, lieu où la vitalité commerciale, la concentration de population et d'actifs rendent les conflits d'usage très prégnants.

Le mode impliqué dans les accidents de la route sur le territoire de la CUA



OBJECTIFS

- Juguler l'insécurité routière
- Objectif 0 tués pour les usagers vulnérables
- Diminution des vitesses pratiquées au sein des secteurs urbanisés
- Incorporer les préoccupations sécuritaires au travers un véritable plan piéton

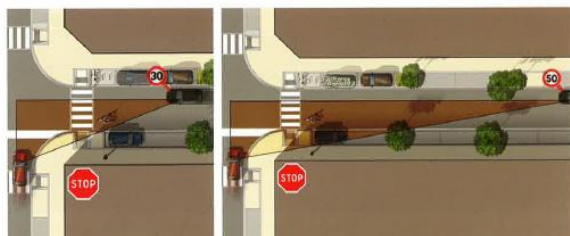
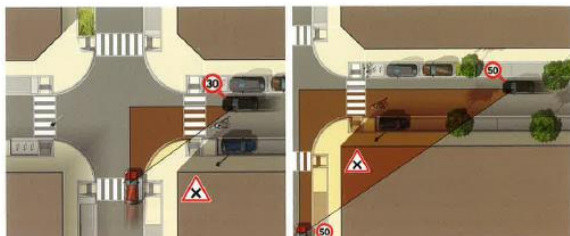
PLAN D' ACTIONS

CONTRIBUTION A LA MISE EN PLACE D'UN DEPLACEMENT DURABLE

L'amélioration de la sécurité dans les déplacements grâce à un certain nombre d'aménagements participe à l'amélioration du cadre de vie (baisse du sentiment d'insécurité...). Les modes doux auront moins d'appréhension à circuler sur des artères sécurisées. Les collectivités compétentes définiront les solutions techniques les plus adaptées pour un développement plus durable.

ACTIONS ET MODALITES DE MISE EN ŒUVRE

- Séparer les circulations en fonction des possibilités et de l'environnement sur les pénétrantes et en lien avec la hiérarchisation du réseau viaire
- Sécuriser les traversées piétonnes, notamment sur les axes structurants
- Réaménager les carrefours dangereux ou accidentogènes (éviter les emprises trop larges, le manque de visibilité aux carrefours et être cohérent dans les régimes de priorité (ne pas alterner priorité à droite et cédez le passage ou stop), ce qui se traduit pour la CUA à évaluer la sécurisation des carrefours structurant tels que Tchecoslovaquie, Baudimont, Churchill, Monnet, ...
- Sensibiliser les automobilistes à réduire leur vitesse dans les cœurs de ville ou près des établissements scolaires (en aménageant des zones 30, zones de circulation apaisée, radars pédagogiques, ou encore des feux intelligents...) ;
- Mettre en œuvre l'observatoire des accidents au niveau de la CUA.
- Encourager et adapter la végétalisation comme levier de sécurisation
- Incorporer les différentes prescriptions dans un plan piéton (cf. fiche action 18)



Au carrefour, pouvoir anticiper l'arrivée d'un véhicule et réagir en conséquence nécessitent une visibilité adaptée. Les différents triangles figurés ici représentent la surface dégagée admise en agglomération pour que les deux véhicules puissent se voir l'un et l'autre et réagir en conséquence. Cette surface dépend du régime de priorité et de la vitesse d'approche.

Source illustrations : Certu / Cédric Ancelet



La réduction de largeur de chaussée et l'ajustement des rayons de giration sont des moyens efficaces pour inciter à une circulation apaisée et permettre des traversées piétonnes plus courtes et sécurisées.



Dans ce contexte contraint, l'apaisement de la vitesse a été traité en amont du carrefour. La réduction de largeur de chaussée a permis de gérer le seuil d'un restaurant et l'attente du bus tout en proposant un cheminement confortable pour les scolaires.



Dans le cas de ce carrefour plus étroit, la création d'un trottoir et le traitement en plateau permettent de retrouver une continuité du cheminement piéton en accord avec la loi accessibilité. La présence d'une écluse s'appuie de manière très logique sur l'avancée du bâti.

Le traitement des carrefours est un levier important pour inciter à une conduite apaisée

Source photos : Certu / Cédric Ancelet (haut), Cete Est (milieu), Cete Nord - Picardie (bas)

PLAN D' ACTIONS

CONDITIONS DE REUSSITE ET ACTIONS LIEES

- Mobilisation des acteurs (travail partenarial)
- Cohérence des multiples gestionnaires de la voirie et du stationnement
- Maîtrise des coûts

Structure pilote	Structure associée	Échéancier	Éléments financiers
■ CUA	■ Communes ■ Conseil Départemental ■ Etat	■ Court terme ■ Moyen terme ■ Long terme	
Indicateurs de suivi	■ Nombre d'accidents mortels par an ■ Taux de gravité annuel		

Axe 5

Une maîtrise des circulations automobiles via l'ensemble des outils disponibles

Fiche action n°27

Redynamiser et développer les parcs de stationnement automobile de rabattement sur les transports collectifs

CONTEXTE ET ENJEUX

A ce jour, l'agglomération arrageoise ne dispose pas de parking-relais fermé.

Par ailleurs, le diagnostic avait démontré l'importance de la part modale individuelle dans les déplacements quotidiens. Ainsi, l'enquête Ménage Déplacements de 2014 avait permis de souligner l'utilisation massive de la voiture pour les trajets domicile-travail, avec une part modale qui s'élève à 76 % pour ce motif de déplacement.

OBJECTIFS

- Utiliser le stationnement comme outil de la mobilité et du report modal
- Améliorer l'accessibilité de la Ville Centre et des centres urbains tout en limitant l'impact de la circulation
- Redonner la place à tous les modes de déplacements pour favoriser l'intermodalité
- Proposer une alternative performante de stationnement et de rabattement aux pendulaires
- Favoriser l'usage des modes doux
- Etudier des solutions sur l'ensemble de la CUA, et en particulier sur Arras et les communes de la première couronne.

CONTRIBUTION A LA MISE EN PLACE D'UN DEPLACEMENT DURABLE

Les parcs relais sont des lieux de connexion qui permettent aux automobilistes de se rabattre vers des infrastructures structurantes de transports collectifs. Ils constituent ainsi un des principaux leviers pour encourager le report modal à la condition que la stratégie de leur localisation soit intégrée suffisamment en amont aux réflexions de conception des lignes armatures de transport collectif et qu'ils répondent à la trilogie :

- Le bon emplacement (localisation du P+R)
- La bonne taille (dimensionnement du P+R)
- Le bon tarif (tarification incitative : combinée au réseau de transport collectif...)

PLAN D' ACTIONS

ACTIONS ET MODALITES DE MISE EN ŒUVRE

- Le PDU préconise la création de 3 à 4 Parkings Relais (P+R) au minimum, sur les principales entrées de l'agglomération. Il ne définit pas les détails d'implantation de chaque P+R (taille, localisation...), chacun d'entre eux devant faire l'objet d'une étude spécifique détaillée.
- Le PDU précise en revanche les principes et préconisations à respecter pour leur implantation, soit :
 - Etre desservis par des lignes de bus structurantes qui offrent un temps de parcours concurrentiel aux déplacements en voiture particulière
 - Disposer d'emprises, publiques ou privées, mutualisées permettant le covoiturage et le parc relais
 - Etre accessibles facilement en automobile : ils doivent à ce titre être localisés à proximité des axes viaires structurants, en amont des congestions automobiles et être clairement jalonnés ;
 - Offrir une tarification incitant à l'usage des transports collectifs (gratuité ou tarifs spéciaux avantageux incitant au rabattement)
 - Assurer la sécurité des véhicules en stationnement y compris cycles
 - Disposer de l'ensemble des équipements et services leur permettant de jouer leur rôle de pôle d'échanges multimodal (implantation de stationnements vélo, signalisation...) ;
- Une sensibilisation et une mobilisation des partenaires privés du territoire, tels que les centres commerciaux sera mise en place afin d'optimiser et mutualiser les aires de stationnement privées

→ L'implantation de parc relais dans une agglomération de taille moyenne peut fonctionner, à condition que l'offre de transport en commun soit performante et que la problématique du stationnement soit correctement gérée (niveau de l'offre gratuite notamment) de manière à inciter l'utilisation des P+R.

A ce titre, une politique de stationnement contraignante doit être menée envers les actifs pendulaires dans les centralités de l'agglomération pour encourager l'utilisation des P+R et pour libérer des emprises et de l'espace pour les visiteurs.

CONDITIONS DE REUSSITE ET ACTIONS LIEES

- Mobilisation des acteurs (travail partenarial)
- Cohérence des multiples gestionnaires de la voirie et du stationnement
- Maîtrise des coûts

Structure pilote	Structure associée	Échéancier	Éléments financiers
■ CUA	■ Gestionnaire du réseau de bus urbain ■ CD62 ■ ADEME ■ Conseil Régional	■ Court terme ■ Moyen terme ■ Long terme	■ Étude en interne pour localisation et dimensionnement des Parcs Relais ■ Études techniques et travaux (entre 5 000 et 15 000€/place)
Indicateurs de suivi	■ Nombre de places P+R créées ■ Taux d'occupation des P+R		

Axe 5

Une maîtrise des circulations automobiles via l'ensemble des outils disponibles

Fiche action n°28

Adapter les dispositions et périmètres de stationnement payant au centre d'Arras

CONTEXTE ET ENJEUX

L'offre en stationnement est abondante sur le centre d'Arras avec près de 8 000 places dont 50% gratuites. Or, la question du stationnement automobile est un des principaux leviers pour envisager une évolution des comportements des habitants. Il est avéré que le stationnement des voitures consomme un espace inversement proportionnel au temps où elle est effectivement utilisée, ce qui occasionne un impact fortement négatif sur la qualité des espaces publics, au détriment de la marche, du vélo et de la qualité de vie des habitants.

Le périmètre payant actuel ne couvre qu'une partie de l'intra-muros, induisant des effets importants à la limite des secteurs payants et gratuits.

L'objectif du PDU étant de diminuer la part modale de la voiture (actuellement de 61% d'après l'EMD), il est primordial d'utiliser le stationnement comme un levier du report modal.

Le principal enjeu sera de réduire le nombre de places gratuites et le stationnement longue durée destiné aux pendulaires. Cela permettra d'éviter les voitures « ventouses » afin de récupérer de l'espace public à d'autres fins que le stationnement.

Cette mesure sera associée à d'autres enjeux : conserver des facilités de stationnement des habitants près de leur domicile et favoriser l'accès aux commerces et services en incitant au stationnement courte durée (avec des tarifs adaptés et un contrôle fréquent), permettant une bonne rotation.

OBJECTIFS

- Inciter les actifs du centre-ville d'Arras à utiliser les transports en commun ou les modes actifs afin de réduire le stationnement des pendulaires en centre-ville ;
- Renforcer l'attractivité du centre-ville pour les chalandes et visiteurs ;
- Permettre aux habitants de se stationner à proximité de leur domicile en renforçant le stationnement résidentiel ;
- Limiter l'usage de la voiture en ville pour diminuer les nuisances associées et renforcer le concept de ville apaisée ;
- Éviter les impacts sur les secteurs limitrophes de la zone payante qui viennent engorger les secteurs voisins de l'hypercentre.

CONTRIBUTION A LA MISE EN PLACE D'UN DEPLACEMENT DURABLE

PLAN D' ACTIONS

La politique de stationnement est un outil performant pour modifier les comportements et inciter au report modal (au moins sur des déplacements de courtes distances). Le fait de contraindre davantage le stationnement, et donc la voiture (notamment pour les pendulaires), permettra d'accompagner la politique du développement des modes actifs et des TC et ainsi de promouvoir des déplacements plus durables.

ACTIONS ET MODALITES DE MISE EN ŒUVRE

- Étudier la possibilité d'étendre le périmètre du stationnement payant afin de limiter les impacts sur les quartiers limitrophes à la zone payante et de minimiser la place pour les pendulaires en voirie
- Maintenir des réserves de capacité suffisantes sur l'hyper centre (10 à 15%) afin de maintenir l'attractivité du centre-ville
- Tendre vers la cohérence entre le coût unitaire du ticket de transport collectif urbain et une heure de stationnement afin que le premier soit moins onéreux que le second
- Diriger la demande de stationnement vers les parkings hors voirie par un renforcement du jalonnement dynamique
- Renforcer les secteurs de très courte durée pour favoriser les achats « minutes » et les visites de courte durée
- Assurer le suivi des PLU du territoire
- Étudier la possibilité de développer les expérimentations via les nouvelles technologies qui offrent de nouvelles possibilités aux collectivités locales pour mieux contrôler le stationnement payant : les nouvelles technologies et la démocratisation des Smartphones offrent en effet aux collectivités de nouvelles possibilités pour optimiser la gestion et le contrôle du stationnement payant et activer ainsi le levier du report modal.

CONDITIONS DE REUSSITE ET ACTIONS LIEES

- Mobilisation des acteurs (travail partenarial)
- Cohérence des multiples gestionnaires de la voirie et du stationnement
- Maîtrise des coûts

Structure pilote	Structure associée	Échéancier	Éléments financiers
■ Ville d'Arras	■ CUA ■ SNCF ■ Conseil Départemental	■ Court terme ■ Moyen terme ■ Long terme	
Indicateurs de suivi	■ Taux d'occupation, notamment parkings extérieurs au centre-ville ■ Taux de rotation sur certains secteurs cibles ■ Evolution de la fréquentation de la navette de centre-ville		

PLAN D' ACTIONS



Exemples de nouveaux outils existants qui permettent une optimisation du contrôle du stationnement payant - exemple de Courtrai via le projet Shop & Go qui a remporté le Smart City Award 2013 (à gauche), à droite, dispositif similaire expérimenté à Lille

Axe 5

Une maîtrise des circulations automobiles via l'ensemble des outils disponibles

Fiche action n°29

Étendre la politique de stationnement sur d'autres secteurs de l'agglomération

CONTEXTE ET ENJEUX

Le centre-ville n'est pas le seul secteur à connaître une pression importante du stationnement. Certains centres des communes périphériques, mais aussi les abords de la gare ou du centre hospitalier connaissent une saturation, pénalisant les riverains et le développement de véritables espaces publics.

La mise en place prochaine du stationnement payant sur certains parkings de l'hôpital risque d'amplifier le phénomène sur le secteur.

OBJECTIFS

- Mieux gérer la demande sur certains axes ou près de certains pôles générateurs
- Accompagner le développement des transports collectifs : dans le cadre d'une amélioration de l'offre de transport collectif, en lien avec la maîtrise de l'offre de stationnement en voirie
- Maintenir l'attractivité des différents centres urbains
- Permettre aux habitants de se stationner à proximité de leur domicile

CONTRIBUTION A LA MISE EN PLACE D'UN DEPLACEMENT DURABLE

La politique de stationnement est un outil performant pour modifier les comportements et inciter au report modal (au moins sur des déplacements de courtes distances). Le fait de contraindre davantage le stationnement, et donc la voiture (notamment pour les pendulaires), permettra d'accompagner la politique de développement des modes actifs et des TC et ainsi de promouvoir des déplacements plus durables.

PLAN D' ACTIONS

ACTIONS ET MODALITES DE MISE EN ŒUVRE

- Évaluer l'impact de l'instauration d'un périmètre réglementé à l'arrière de la gare, afin de diminuer la contrainte du stationnement sur ce quartier ;
- En parallèle, réfléchir aux possibilités de stationnement pour les usagers de la gare dans le cadre d'une étude sur le secteur gare élargi. Dans le cadre de cette étude, la question d'un parking en ouvrage regroupant les deux parkings Bergaigne et offrant des capacités supplémentaires pour absorber la demande de stationnement longue durée qui utilisent actuellement la voirie, sera abordée, notamment pour déterminer le volume global que doit développer cette nouvelle infrastructure. Néanmoins cette étude devra également aborder le difficile équilibre entre apaisement du centre urbain, places nécessaires et compétitivité des transports collectifs.
- Etudier l'opportunité d'implanter une zone réglementée aux abords de l'université et du Centre Hospitalier.

CONDITIONS DE REUSSITE ET ACTIONS LIEES

- Mobilisation des acteurs (travail partenarial)
- Cohérence des multiples gestionnaires de la voirie et du stationnement
- Maîtrise des coûts

Structure pilote	Structure associée	Échéancier	Éléments financiers
■ Ville d'Arras	■ CUA ■ SNCF ■ Centre hospitalier ■ Université	■ Court terme ■ Moyen terme ■ Long terme	■ Etudes d'opportunité : 50 à 100 K€HT par étude
Indicateurs de suivi	■ Taux d'occupation ■ Taux de rotation sur certains secteurs cibles		

Axe 5

Une maîtrise des circulations automobiles via l'ensemble des outils disponibles

Fiche action n°30

De nouvelles normes de stationnement

CONTEXTE ET ENJEUX

Pour favoriser la pratique des modes alternatifs de transports et diminuer la place de l'automobile en ville, il est possible de contraindre le stationnement via l'article 12 des Plans Locaux d'Urbanisme. En effet, plusieurs études ont montré clairement que l'offre de stationnement impacte le choix du mode de déplacement : plus les conditions de stationnement sont limitées à destination, plus la part modale de la voiture diminue car les automobilistes seront incités à emprunter un mode de transport alternatif (transports en commun, vélos...). Dès lors le stationnement est un véritable outil de régulation des trafics...pourtant très peu utilisé dans la plupart des agglomérations.

Par conséquent, comme le préconise également le SCOTA, il est possible d'introduire des normes dans l'article 12 du PLUi et de permettre aux communes d'être de véritables acteurs de leur mobilité.

OBJECTIFS

- Inciter les actifs au report modal vers les modes alternatifs, et en particulier vers les transports collectifs
- Réduire l'offre de stationnement public gratuite et/ou de longue durée dans les secteurs urbains denses, bien desservis par les transports en commun (centre-ville, axe RapidoBus...)
- Economiser l'espace (respect de la loi SRU) pour l'utiliser à d'autres fins (opération d'aménagements/densification, espace public, site propre de bus, pistes cyclables...)
- Pour les zones d'activités, développer une politique progressive qui tient compte du taux d'occupation de celles-ci
- Les résidents doivent, dans certains cas, pouvoir bénéficier d'un tarif privilégié afin de pouvoir laisser leur voiture plusieurs jours au même endroit et ainsi emprunter un autre mode
- Favoriser l'accès aux commerces et aux services

CONTRIBUTION A LA MISE EN PLACE D'UN DEPLACEMENT DURABLE

Les différentes normes de stationnement induisent une modération de l'utilisation de la voiture particulière. Par ailleurs, il est proposé de concentrer le stationnement dans les zones d'activités sur quelques lieux, évitant de la sorte un émiettement de la surface utile et surtout permettre une mutation progressive de la surface dédiée à la voiture.

PLAN D' ACTIONS

ACTIONS ET MODALITES DE MISE EN ŒUVRE

La détermination des normes est un problème difficile. En effet, pour les opérations de logements, les projets devront développer un nombre suffisant de places de stationnement pour répondre à la demande résidentielle tout en respectant les principes de redéveloppement de la ville de proximité, voulu par le SCOTA et sans pour autant inciter à la sur motorisation.

Par ailleurs, il est fondamental pour améliorer la qualité de la vie urbaine, de ne pas encombrer l'espace public avec des voitures en stationnement. Notamment dans les quartiers où le stationnement résiduel sur voirie constitue un problème majeur et vient prendre la place d'usagers consommateurs de service ou de commerce de ces espaces denses.

Il est donc nécessaire de trouver un juste milieu entre l'offre de stationnement permettant de répondre aux différentes fonctions d'une ville (résidents, chaland, pendulaires...) et la demande de stationnement des usagers tout en veillant à ne pas (sur)occuper l'espace public et proposer un partage de la voirie plus équilibré.

Les différentes normes sont variables suivant le secteur auquel elles s'appliquent. La ventilation de ces normes suit d'une part la densité urbaine et d'autre part suivant la présence d'un réseau structurant de transport collectif :

- Pour l'hyper centre d'Arras et les abords de la gare, pour des nouvelles constructions à usage de bureau, ce PDU préconise une norme maximum d'une place de stationnement pour 120 m² de surface de plancher et pour ceux desservis par le Bus à Haut Niveau de Service 1 place pour 100m² de surface de plancher.
- Pour les opérations d'ensemble il sera demandé 1 place de stationnement visiteur par tranche de 5 logements.
- Le PLUi précisera les normes pour les constructions à usage d'habitation.

Norme minimum pour les véhicules hybrides ou électriques

- Le PLUi prévoira des prescriptions particulières pour les véhicules hybrides ou électriques. Pour la création de plusieurs points de recharge, les obligations minimales en matière de réalisation de places de stationnement motorisés pourront être réévaluées.

Norme minimum pour les vélos

- Prévoir la mise en place d'emplacements vélos dans les nouvelles constructions collectives de logements : un local clos au rez-de-chaussée d'une superficie d'au moins 1m² par logement avec 3 m² minimum de 2 à 20 logements ou 0.5 m² par logement au-delà de 20 logements.
- Pour les autres usages le nombre de place sera fonction des besoins.
- Pour les établissements à fonction d'enseignement : Collège : 1 vélo/20 élèves ; Lycée 1 vélo/40 élèves, Université et établissement supérieur : 1 vélo/15 étudiants.

De plus ce PDU propose d'inscrire des préconisations dans les PLU :

- De manière globale, lors de nouvelle construction à vocation économique commerciale, le PLU visera à optimiser les surfaces au sol consommées.
- Anticiper sur la possibilité d'avoir recours à des parkings mutualisés en cas d'opérations complexes.

PLAN D' ACTIONS

CONDITIONS DE REUSSITE ET ACTIONS LIEES

- Mobilisation des acteurs (travail partenarial)
- Cohérence des multiples gestionnaires de la voirie et du stationnement
- Maîtrise des coûts

Structure pilote	Structure associée	Échéancier	Éléments financiers
■ Communes	■ CUA ■ CCI	■ Court terme ■ Moyen terme ■ Long terme	
Indicateurs de suivi	■ Sans objet		

Axe 6

Confirmer la mobilité dans son rôle de vecteur de dynamisme économique

Fiche action n°31

Valoriser les alternatives modales à la route

CONTEXTE ET ENJEUX

En s'appuyant sur la proximité de l'A1, véritable corridor structurant du transport des usagers et des marchandises à l'échelle de l'Europe de l'Ouest, le territoire arrageois a développé depuis plusieurs années une activité importante de logistique qui s'est concrétisée par l'aménagement de zones périphériques importantes (Actiparc...) qui sont exclusivement orientées sur une accessibilité routière induisant de nombreux flux de poids-lourds.

Le présent PDU doit être l'occasion pour l'ensemble des acteurs de s'interroger sur les impacts de cette stratégie (impacts environnementaux notamment) afin d'étudier les éventuelles solutions alternatives qui pourraient être développées à l'échelle du territoire arrageois sans remettre en cause le développement économique du territoire ainsi que son attractivité.

OBJECTIFS

- Inciter au report modal et limiter la croissance du trafic des PL.
- Faciliter l'accès aux zones d'activités autrement qu'en voiture.
- Limiter les nuisances, notamment environnementales liées au transport des marchandises (en France en 2011, les transports représentent plus d'un tiers des émissions de CO₂. Par ailleurs, en 2014 : les poids lourds et véhicules utilitaires sont responsables de plus de 40% des émissions de CO₂ du transport routier).
- Bien appréhender pour la CUA, la mise en service du Canal Seine Nord, et le risque d'intensification du charroi lourd.

CONTRIBUTION A LA MISE EN PLACE D'UN DEPLACEMENT DURABLE

La réalisation de cette action permettra de favoriser les expérimentations et le développement économique liés aux modes de transports alternatifs, de préserver l'environnement par des déplacements moins polluants et améliorer ainsi le cadre de vie des habitants de l'agglomération.

PLAN D' ACTIONS

ACTIONS ET MODALITES DE MISE EN ŒUVRE

- Valoriser la desserte fluviale et ferroviaire pour inciter/encourager le report dans le transport de marchandises
- Assurer le suivi et un accompagnement technique liés au projet Canal Seine-Nord, tout en étant vigilant sur l'impact des poids lourds au sein de la CUA, et en particulier sur le secteur Monchy-le-Preux – Guémappe.
- Accompagner les acteurs qui envisagent un changement de comportement : assurer une veille technique pour étudier les possibilités de report modal
- Réaliser un suivi des mesures prises sur la thématique des livraisons et de la logistique en mettant en place un groupe de travail « marchandises » composé de différents partenaires (représentants des commerçants, des transporteurs, CCI, collectivités concernées...). Ce groupe pourra se réunir 1 à 3 fois par an et sera notamment chargé de proposer de nouvelles expérimentations à mettre en place à l'échelle du territoire ou de proposer des aménagements qui apparaissent nécessaires (création de nouvelles aires de livraison par exemple en étudiant leur dimensionnement et leur implantation).

CONDITIONS DE REUSSITE ET ACTIONS LIEES

- Mobilisation des acteurs (travail partenarial et création/animation d'un véritable groupe de travail « marchandise » chargé de s'approprier la démarche)
- Maîtrise des coûts

Structure pilote	Structure associée	Échéancier	Éléments financiers
■ CCI	■ SNCF Réseau ■ VNF ■ ADEME ■ Chargeurs/Opérateurs ■ ...	■ Court terme ■ Moyen terme	
Indicateurs de suivi	■ Nombre de réunions du groupe de travail « Marchandises » ; ■ Nombre d'expérimentations mises en place en faveur d'une solution logistique alternative à la route		

Axe 6

Confirmer la mobilité dans son rôle de vecteur de dynamisme économique

Fiche action n°32

Accompagner les entreprises et administrations dans la réalisation de leur plan de mobilité

CONTEXTE ET ENJEUX

L'accessibilité aux zones d'activités de l'arrageois se fait principalement par voie routière, générant de nombreux trafics de transit de poids-lourds. Cette problématique est particulièrement vraie pour l'entrée nord de l'agglomération et le trafic de transit des PL via Saint-Laurent-Blangy. Ces circulations posent la question de l'accès des salariés aux zones d'emplois autrement qu'en voiture, mais aussi des nuisances dues au passage des poids-lourds au sein des zones urbaines denses.

Par ailleurs, les différentes administrations sont les plus gros générateurs de déplacement de la CUA. Un travail spécifique de mise en place d'un Plan de Déplacement d'administration (PDA) permettrait d'optimiser l'usage de la voiture individuelle, à l'instar, par exemple, de la démarche du Conseil Départemental.

Il est à noter que cette fiche action est également présente dans le Contrat de Transition Ecologique.

OBJECTIFS

- Atténuer la croissance du trafic des PL afin de limiter les nuisances qui y sont liées (insécurité, pollution, bruit...) ;
- Faciliter l'accès aux zones d'activités autrement qu'en voiture afin d'activer le levier du report modal.
- Favoriser une mobilité durable du personnel des entreprises et administrations notamment par l'incitation à l'utilisation des TC, du covoiturage et des transports doux.

CONTRIBUTION A LA MISE EN PLACE D'UN DEPLACEMENT DURABLE

La question de l'accessibilité des poids-lourds aux zones d'activités et de leurs salariés représente un enjeu économique mais également un enjeu environnemental. En effet, le développement de modes de déplacements alternatifs mais aussi la rationalisation du transport de marchandises permettront à la fois, de conserver l'attractivité économique du territoire et de limiter les impacts environnementaux (réduction des gaz à effet de serre, réduction des nuisances et amélioration du cadre de vie pour les riverains...).

PLAN D' ACTIONS

ACTIONS ET MODALITES DE MISE EN ŒUVRE

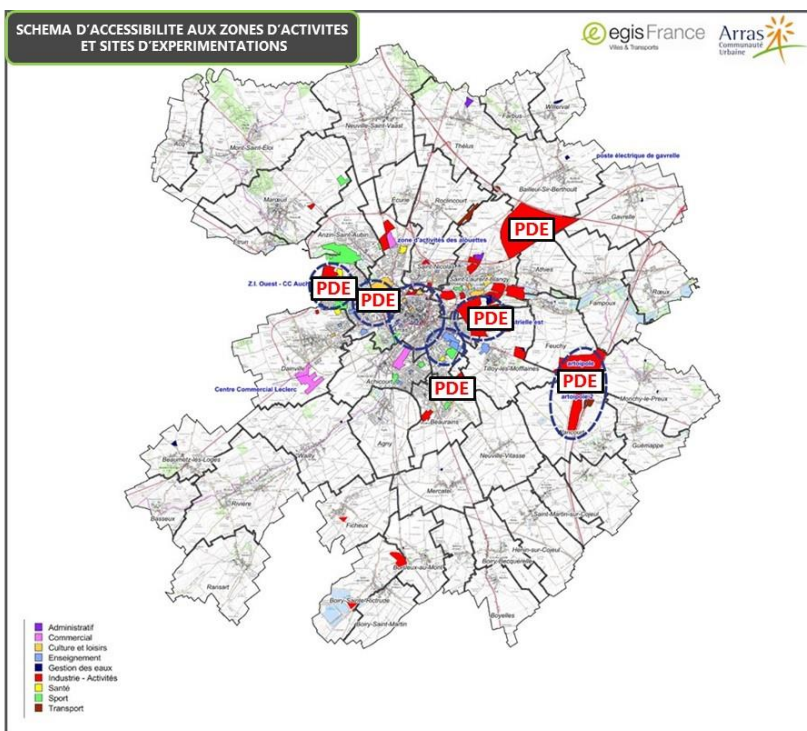
- Encourager les expérimentations (type démarche Plan de Déplacements Entreprise ou de Zone) à l'échelle des principaux parcs d'activités du territoire et/ou des principales zones d'emplois. A ce titre, le PDU identifie 6 secteurs sur lesquels ces réflexions sont à engager en priorité
- Assister et conseiller les entreprises et les administrations dans le cadre de l'élaboration de leurs plans de Mobilité ;
- Étudier les possibilités de création de centralité TC, d'aires de covoiturage et de services annexes (crèches, restaurants d'entreprises...) au sein des plus importants parcs d'activités
- Créer des fiches d'accessibilité de chaque zone ou parc d'activités qui viennent préciser les itinéraires recommandés pour les poids lourds mais aussi les possibilités multimodales d'atteindre la zone pour les salariées et visiteurs
- Réflexions partenariales à mener en amont des différentes implantations et projets : enjeu fort pour lier les futurs développements économiques et projets en fonction de la qualité de la desserte TC et du maillage des aménagements en faveur des modes doux

CONDITIONS DE REUSSITE ET ACTIONS LIEES

- Mobilisation des acteurs (travail partenarial)
- Bonne connaissance des publics cibles
- Cohérence des multiples gestionnaires de voirie
- Maîtrise des coûts

Structure pilote	Structure associée	Échéancier	Éléments financiers
■ CUA	■ CCI ■ GESTIONNAIRE DU RÉSEAU DE BUS URBAIN ■ Entreprises ■ Artis	■ Court terme ■ Moyen terme	■ Etude PDE : +/-25K€/PDE
Indicateurs de suivi	■ Nombre de démarches d'expérimentation lancées (PDE, aménagements d'aires de covoiturage...). ;		

PLAN D' ACTIONS



Sites d'expérimentations :

- Artoipole
- Actiparc
- ZI Ouest – CC Auchan
- ZI Est
- Boréal Parc
- Pôle administratif / santé
- CUA

Axe 6

Confirmer la mobilité dans son rôle de vecteur de dynamisme économique

Fiche action n°33

Accompagner la logistique urbaine via une réglementation et des aménagements adaptés

CONTEXTE ET ENJEUX

La problématique de logistique urbaine et des livraisons concerne principalement la Ville centre de l'agglomération et les zones urbaines denses (1^{ère} couronne).

Les dysfonctionnements liés aux flux de livraisons sont liés à des problématiques de cohabitation avec les autres modes de déplacements et restent ponctuels et concentrés sur des plages horaires spécifiques : livraisons en double-file et/ou sur trottoir mais aussi stationnements illicites des automobilistes sur les emplacements réservés.

Ces dysfonctionnements même ponctuels peuvent néanmoins pénaliser les modes alternatifs de déplacements tels que les modes doux ou encore les transports collectifs.

Des réflexions ont été menées par la commune d'Arras pour étudier la mise en œuvre d'un CDU (Centre de Distribution Urbain) mais ce dernier a été abandonné au profit de solutions plus concrètes et pragmatiques (réorganisation de l'offre et de l'implantation des aires de livraisons...).

OBJECTIFS

- Mieux organiser la logistique urbaine sans pénaliser l'approvisionnement nécessaire des centres urbains, maintenir leur accessibilité et garantir leur attractivité économique
- Réduire les émissions de CO2 liées au transport de marchandises et diminuer ses nuisances (bruit, pollution...)
- Réfléchir au développement d'une mobilité moins carbonée

CONTRIBUTION A LA MISE EN PLACE D'UN DEPLACEMENT DURABLE

La rationalisation du transport de marchandises permettra à la fois de conserver l'attractivité économique du territoire tout en limitant l'impact environnemental de ce secteur d'activités. Cette rationalisation doit également s'accompagner d'un apaisement général des circulations en ville participant à l'amélioration du cadre de vie des riverains (moins de pollution, de nuisances sonores, plus de sécurité dans les déplacements des modes alternatifs...).

PLAN D' ACTIONS

ACTIONS ET MODALITES DE MISE EN ŒUVRE

- Définir une réglementation « marchandises » homogène sur l'arrondissement d'Arras, la diffuser et en assurer le contrôle (horaires de livraisons, tonnage, hauteur des véhicules...)
- S'appuyer sur les outils et équipements structurants existants à proximité du territoire pour exploiter le potentiel du transport combiné (plateforme multimodale Delta 3 à Dourges...)
- Élaborer un projet logistique de territoire : localisation des équipements, définition de leur fonction et de leur desserte : diffuser une « charte des bonnes pratiques de logistique urbaine » à destination des transporteurs, commerçants et usagers de la voirie
- Organiser des campagnes de sensibilisation puis de verbalisation des stationnements et livraisons illicites (stationnement sur les aires de livraisons, livraisons en double-file ou sur trottoir...)
- Lancer une étude associant les transporteurs et professionnels du Transport de Marchandises en Ville pour identifier les dysfonctionnements rencontrés et élaborer les préconisations et actions pour y remédier.

CONDITIONS DE REUSSITE ET ACTIONS LIEES

- Mobilisation des acteurs (travail partenarial)
- Maîtrise des coûts

Structure pilote	Structure associée	Échéancier	Éléments financiers
■ CUA	■ CCI ■ Communes ■ Conseil Départemental ■ ADEME ■ Commerçants ■ VNF ■ SNCF Réseau	■ Moyen terme ■ Long terme	■ Étude spécifique : entre 60 et 100 K€ HT ■ Sensibilisation : 5 à 10K€/an
Indicateurs de suivi	■ Nombre de places de livraisons créées – référentiel à bâtir ; ■ Taux de rotation sur les aires de livraisons – référentiel à bâtir		



Exemple de campagne de sensibilisation liée au transport de marchandises en ville

Source : http://www.ademe.fr/sites/default/files/assets/documents/20140411_TVM.pdf

Axe 6

Confirmer la mobilité dans son rôle de vecteur de dynamisme économique

Fiche action n°34

Prendre en compte et faciliter les déplacements agricoles

CONTEXTE ET ENJEUX

Le besoin de circulation des engins agricoles est souvent une donnée incontournable pour l'aménagement des voiries principales des communes rurales. Bien que modeste par rapport aux trafics des autres véhicules, la circulation d'engin agricole nécessite souvent une géométrie particulière pas toujours prise en compte dans les aménagements routiers.

Pourtant, pour le développement agricole, il est indispensable de bien appréhender l'organisation au sein de coopératives pour l'usage du matériel agricole, l'accès aux parcelles, aux lieux de collecte, d'approvisionnement, ...déplacements qui génèrent des mouvements et des parcours obligés à pérenniser.

Ce type de trafic fait partie intégrante de la mobilité arrageoise.



OBJECTIFS

- Mieux connaître les enjeux liés aux circulations des engins agricoles
- Prendre en compte leur géométrie particulière dans les projets à proximité des itinéraires des engins agricoles,
- Concilier les besoins des différents usagers du domaine routier
- Prendre en compte le développement infrastructurel des rocades
- Favoriser la mise en œuvre d'informations sur la circulation de ces engins

CONTRIBUTION A LA MISE EN PLACE D'UN DEPLACEMENT DURABLE

L'aspect développement durable pour cette action est la prise en compte de l'ensemble des usagers, y compris des agriculteurs qui possèdent des engins très volumineux qui ont un impact non négligeable sur la voirie et la sécurité des usagers si leurs spécificités ne sont pas prises en compte.

PLAN D' ACTIONS

ACTIONS ET MODALITES DE MISE EN ŒUVRE

- Définir les itinéraires agricoles de façon partagée en concertation avec la chambre d'agriculture afin de concilier les besoins des différents usagers du domaine public, tout en tenant compte des nouveaux usages induits par la mise en service des différentes rocade (cf. fiches action 20,21,22)
- Cibler les lieux problématiques pour la circulation agricole et procéder à une hiérarchisation des aménagements à réaliser
- Sensibilisation et concertation avec l'ensemble des usagers des lieux à fort trafic agricole

Exemple de bonne et mauvaise pratique - Source FDSEA

Principaux travaux saisonniers

	J	F	M	A	M	J	J	A	S	O	N	D
Semis de printemps												
épandage fumier, lisier												
Ensilage herbe												
Récolte foin												
Moisson												
Ensilage maïs												
Vendanges												
Semis d'automne												
Traitement cultures												
Traitement vignes, vergers												
Récolte arboriculture												



CONDITIONS DE REUSSITE ET ACTIONS LIEES

- Aménagements ponctuels pensés en concertation avec le monde agricole.
- Partenariat avec les acteurs du monde agricole arrageois.

Structure pilote	Structure associée	Échéancier	Éléments financiers
■ CUA	■ Collectivités locales ■ Chambre d'agriculture ■ Conseil Départemental	■ Court terme ■ Moyen terme	■ Etude des aménagements : 30 à 50K€ ■ Sensibilisation : 2 à 5K/an
Indicateurs de suivi	■ Etat des lieux ■ Aménagements ponctuels réalisés pour résoudre les difficultés de circulation agricole		

Axe 6

Confirmer la mobilité dans son rôle de vecteur de dynamisme économique

Fiche action n°35

Faire du secteur Gare – Petite Vitesse un véritable quartier de vie

CONTEXTE ET ENJEUX

Au regard des opportunités, notamment foncières qui se présentent aujourd'hui sur le secteur Gare, et des différents enjeux territoriaux de mobilité et de développement économique, il apparaît nécessaire d'engager la réflexion sur le fonctionnement de la gare et de ses environs dans une vision globale et transversale au moyen d'un master plan urbain construit collectivement.

Cette volonté devra être traduite par le lancement d'une étude qui aboutira à un schéma d'aménagement à l'échelle du secteur qui devra être décliné dans un programme phasé d'actions à engager. La mission devra être orientée sur la thématique « mobilité » et le fonctionnement des déplacements à l'échelle du secteur. Les impacts induits par ce fonctionnement actuel, et les scénarios futurs seront ensuite identifiés et analysés pour permettre d'aboutir à des propositions d'aménagement urbain.

OBJECTIFS

- Mieux connaître le fonctionnement actuel du secteur, les besoins et les enjeux des différents acteurs
- Se doter d'un document cadre qui structurera et orientera pour les années à venir la stratégie d'évolution et de transformation urbaine, sociale et économique du secteur gare

CONTRIBUTION A LA MISE EN PLACE D'UN DEPLACEMENT DURABLE

La requalification du secteur gare a pour objectif de permettre un meilleur partage de la voirie et des espaces publics au profit des modes alternatifs et modes doux encourageant ainsi leur promotion et leur développement au profit d'une mobilité plus « durable ». Le but est également de valoriser le foncier actuellement en friche à proximité immédiate de la gare d'Arras.

ACTIONS ET MODALITES DE MISE EN ŒUVRE

- Définir un cahier des charges de l'étude
- Aboutir à un schéma d'aménagement à l'échelle du secteur qui devra être décliné dans un programme phasé d'actions à engager
- Engager les actions inscrites

PLAN D' ACTIONS

CONDITIONS DE REUSSITE ET ACTIONS LIEES

- Mobilisation des acteurs
- Elaboration d'un modèle de trafic sur l'agglomération arrageoise permettant de tester divers scénarios d'aménagement

Structure pilote	Structure associée	Échéancier	Éléments financiers
■ CUA	■ Ville d'Arras ■ Ville d'Achicourt ■ SNCF / RFF ■ La Poste ■ Gestionnaire du réseau de bus urbain	■ Moyen terme ■ Long terme	■ Étude spécifique : entre 50 et 150 K€ HT suivant les spécificités demandées
Indicateurs de suivi	■ Sans objet		

Axe 7

Favoriser les changements de comportement de mobilité

Fiche action n°36

Accompagnement du programme « Ville Respirable »

CONTEXTE ET ENJEUX

En 2015, la CUA fut une des agglomérations lauréates de l'appel à projets « Villes respirables en 5 ans ». Ce programme vise à faire émerger des « villes laboratoires » volontaires pour mettre en œuvre des mesures exemplaires pour la reconquête de la qualité de l'air afin de garantir, dans un délai de 5 ans, un air sain aux populations. Ces territoires contribuent au déploiement local des dispositions du projet de loi relatif à la transition énergétique pour la croissance verte. Les projets de « Villes respirables en 5 ans » sont portés par des territoires et des agglomérations prioritairement situés dans l'une des 36 zones couvertes par un plan de protection de l'atmosphère. Les porteurs de projets s'engagent à mettre en œuvre des mesures radicales dans le domaine de la mobilité mais également, au regard des enjeux locaux, dans le domaine résidentiel, industriel et agricole.

La mobilité est au cœur de cet appel, puisque tous les porteurs de projets doivent s'engager à *créer ou préfigurer une zone à circulation restreinte*.



OBJECTIFS

- Améliorer la qualité de l'air et de la santé, en minimisant les polluants de type NOX et les particules fines
- Favoriser les mobilités durables : transports collectifs, plans de mobilité active, pistes cyclables, aires et services de covoiturage...
- Faciliter le développement de la mobilité électrique : services d'autopartage électrique, primes aux 2 roues électriques...
- Viser à éliminer en 5 ans le diesel : aides au renouvellement accéléré des flottes de taxis, d'autobus, de véhicules utilitaires et de service, de véhicules particuliers...

PLAN D' ACTIONS

CONTRIBUTION A LA MISE EN PLACE D'UN DEPLACEMENT DURABLE

Le cœur de l'appel à projet est l'amélioration de la qualité de l'air des territoires. Par conséquent toutes les mesures prises dans ce cadre auront un impact positif direct sur la viabilité des déplacements au sein de la CUA.

ACTIONS ET MODALITES DE MISE EN ŒUVRE

- Lancer une étude de préfiguration d'une zone à faible émission (ZFE) au sein de la CUA
- Accompagner la mutation du parc du réseau de bus urbain vers des véhicules moins polluants
- Intensification de Ma Citadine (véhicule électrique) dans la desserte du centre de l'agglomération
- Déterminer un programme de mutation des flottes de véhicules des administrations présentes au sein du territoire de la CUA.
- Intensifier l'accompagnement de l'acquisition de vélos électriques.
- Développer des campagnes de communication sur la pertinence de l'usage du vélo et de la marche dans les espaces denses
- Développer l'offre de co-voiturage

CONDITIONS DE REUSSITE ET ACTIONS LIEES

- Mobilisation des acteurs (travail partenarial)
- Bonne connaissance des publics cibles
- Véritable stratégie de communication pour anticiper le changement

Structure pilote	Structure associée	Échéancier	Éléments financiers
■ CUA	■ Collectivités locales ■ CCI ■ Conseil Départemental	■ Court terme ■ Moyen terme ■ Long terme	■ Etude de faisabilité d'une ZCR : 120 K€ HT
Indicateurs de suivi	■ Part des véhicules polluants		

Axe 7

Favoriser les changements de comportement de mobilité

Fiche action n°37

Sensibiliser les transporteurs de marchandises

CONTEXTE ET ENJEUX

Il existe un réel manque de structuration et de concertation au sein du transport de marchandise. Cette thématique complexe relève à la fois de la sphère publique mais aussi de multiples acteurs privés. A titre de comparaison, le transport public de voyageur est beaucoup plus structuré. En effet, pour la création d'une voie ou d'une ligne de transport, un large processus de consultation est généralement mis en place auprès de la population ou des différents partenaires associés au projet.

Par conséquent, il apparaît aujourd'hui nécessaire de développer le même type de démarche pour la thématique marchandise.

OBJECTIFS

- Instaurer une culture commune aux acteurs du transport de marchandises
- Améliorer la communication et la concertation entre les différents acteurs
- Rationaliser le transport de marchandises
- Maîtriser les trafics routiers liés aux flux de marchandises

CONTRIBUTION A LA MISE EN PLACE D'UN DEPLACEMENT DURABLE

Cette mesure permettra de rationaliser les flux de circulation liés au transport de marchandises, de développer des alternatives au transport routier afin de limiter les émissions de CO2 et améliorer ainsi le cadre de vie des habitants.

ACTIONS ET MODALITES DE MISE EN ŒUVRE

- Désigner ou identifier un référent « marchandises » au sein de la CUA qui veillera à l'application des bonnes pratiques des transporteurs et diffusera les informations sur les nouvelles réglementations mises en place ou expérimentations développées ;
- Élaborer un document de communication à destination des transporteurs avec une « feuille de route » à suivre ;
- Réaliser un suivi des mesures prises en mettant en place un groupe de travail marchandises en associant différents acteurs intervenants sur la thématique des marchandises en Ville (Cf. Fiche action « Valoriser les alternatives modales à la route »). Ce groupe de travail se réunira plusieurs fois par an afin de faire le bilan et l'évaluation des actions développées mais aussi afin d'être force de réflexions et de propositions pour la mise en œuvre d'expérimentation ou d'aménagements à réaliser (création de nouvelles aires de livraison...)

PLAN D' ACTIONS

CONDITIONS DE REUSSITE ET ACTIONS LIEES

- Mobilisation des acteurs (travail partenarial)
- Véritable stratégie de communication des actions mises en place
- Maîtrise des coûts

Structure pilote	Structure associée	Échéancier	Éléments financiers
■ CUA	■ CCI ■ Fédérations représentatives des transporteurs ; ■ Association des commerçants	■ Court terme	■ Elaboration du plan de communication : 10K€ ■ 2 à 5 K€/an pour les campagnes
Indicateurs de suivi	■ Pas d'indicateur spécifique		

Axe 7

Favoriser les changements de comportement de mobilité

Fiche action n°38

Favoriser les modes de déplacements innovants et moins polluants

CONTEXTE ET ENJEUX

Aujourd'hui, de nouveaux services de mobilité sont en plein développement afin de limiter l'usage de la voiture particulière et réduire ses nuisances. Le développement des voitures électriques participe à la nouvelle offre proposée aux usagers.

Ces véhicules « propres » représentent un enjeu de société important en raison de la montée en puissance des préoccupations environnementales, de l'augmentation inéluctable du prix des carburants et de la forte médiatisation en faveur de leur promotion. Cette thématique recoupe également toutes les actions déjà présentées dans le présent PDU en faveur de la promotion des modes alternatifs, notamment : les modes doux.

OBJECTIFS

- Améliorer la qualité de l'environnement et de la santé
- Encourager l'utilisation de véhicules moins polluants
- Développer les alternatives énergétiques pour les flottes de bus urbains
- Limiter le développement du trafic automobile

CONTRIBUTION A LA MISE EN PLACE D'UN DEPLACEMENT DURABLE

L'utilisation des modes de déplacements innovants et moins polluants contribue à réduire les émissions de gaz à effet de serre et participe à l'amélioration du cadre de vie, de l'environnement des habitants du territoire et surtout de leur santé.

PLAN D' ACTIONS

ACTIONS ET MODALITES DE MISE EN ŒUVRE

- Poursuivre le soutien au développement de toutes les formes de véhicules électriques (voiture particulière, vélos, scooters...) en développant l'implantation sur le territoire de la CUA des bornes et lieux de recharge
- Informer les publics cibles sur l'usage et la localisation des points de recharge
- Accompagner le développement du programme d'implantation des bornes de recharge en étudiant la mise en place d'une tarification préférentielle pour les véhicules écologiques dans les parcs de stationnement du territoire : par exemple un pourcentage de réduction en fonction de la période (en journée, pendant la nuit...);
- Sensibiliser les concessionnaires et usagers (publics, privés) sur l'existence des bornes de recharge et le mode de fonctionnement (cartographie, carte Pass-Pass ...)
- Poursuivre le renouvellement de la flotte de bus urbain vers des véhicules moins polluants
- Proposer des stages d'écoconduite pour les conducteurs de bus du réseau urbain dans le cadre de leur formation ;
- Encourager les Plans de mobilité scolaire ce qui sous-entend :
 - Nommer un référent « Plan de Déplacement des Établissements Scolaires » au sein de la CUA ;
 - Inciter les chefs d'établissement et les associations de parents d'élèves à lancer des PDES : étude et enquête (communication + subvention + accompagnement technique) ;
 - Sécuriser les accès aux collèges pour les piétons et aménager les abords des établissements scolaires (aménagement de zones 30...) ;
 - Equiper les collèges de stationnement vélos pour ceux qui n'en disposent pas (dans le cadre de la politique cyclable) et veiller à développer des infrastructures cyclables dans un rayon de 3 km, en lien avec la politique cyclable du Conseil Départemental
 - Sensibiliser les responsables des établissements et les élèves et les accompagner dans la promotion des modes alternatifs et leurs contributions aux effets bénéfiques sur la santé (pratique d'une activité physique) ;
 - Faire en sorte d'implanter les nouveaux collèges à proximité des aménagements cyclables existants et des lignes/arrêts de TC existants.
- Poursuivre la promotion des Plans de Déplacements Entreprises/Administrations
- Développer une offre de co-voiturage à l'aide de véhicules électriques

PLAN D' ACTIONS

CONDITIONS DE REUSSITE ET ACTIONS LIEES

- Mobilisation des acteurs (travail partenarial)
- Véritable stratégie de communication des actions mises en place
- Maîtrise des coûts

Structure pilote	Structure associée	Échéancier	Éléments financiers
■ CUA	■ Gestionnaire du réseau de bus urbain ■ Associations d'usagers ■ Directeurs des établissements scolaires ■ ADEME	■ Court terme ■ Moyen terme	■ 2 à 5 K€/an pour les campagnes
Indicateurs de suivi	■ Nombre de bus propres du réseau de transport urbain ■ Nombre de bornes de recharge de véhicules électriques implantées ■ Nombre de PDE/Plans de Mobilité scolaires signés		

Axe 7

Favoriser les changements de comportement de mobilité

Fiche action n°39

Proposer de nouvelles formes de service

CONTEXTE ET ENJEUX

Les véhicules électriques ne cessent de se développer. De nouvelles organisations dans la façon de se déplacer sont donc apparues ces dernières années dont le covoiturage et l'autopartage. Ces moyens de transport se situent à l'interface entre les modes individuels et les modes collectifs et visent ainsi à offrir de nouveaux usages à l'automobile.

En effet, le covoiturage constitue un réel potentiel pour la réduction de l'utilisation de la voiture individuelle. Sur des enjeux plus locaux, le covoiturage ou même l'autopartage fournit une réponse adaptée à certains secteurs de l'arrondissement d'Arras (secteurs ruraux notamment). Dans ce cadre, la promotion et la poursuite du développement de ces nouveaux services peut constituer une réponse adaptée aux spécificités du territoire.

Par ailleurs, il est à rappeler que plusieurs réflexions ou actions ponctuelles ont été mises en place à l'échelle du territoire arrageois sur ces thématiques : service de covoiturage (Pass-Pass covoiturage), réflexions entre les départements du nord et du Pas-de-Calais sur la détermination de lieu de stationnement à destination des covoitureurs, mise à disposition de véhicules d'autopartage, location de vélos électriques (300 à destination des particuliers, 50 à destination des entreprises) ... Il reste dorénavant à concrétiser ces actions ou à en assurer la promotion auprès de la population et différents publics cibles.

OBJECTIFS

- Contribuer à la diminution du trafic automobile et à l'autosolisme afin de répondre aux problématiques de congestion qui pénalisent l'accessibilité des principaux pôles urbains
- Proposer des alternatives performantes et fiables aux déplacements individuels en voiture particulière
- Réduire le taux de motorisation des ménages et ainsi favoriser la diminution du budget transport

CONTRIBUTION A LA MISE EN PLACE D'UN DEPLACEMENT DURABLE

L'utilisation plus importante de ces nouveaux services renforce le report modal. Ce dernier est la condition nécessaire pour engendrer une diminution du trafic automobile qui permet à son tour de proposer un partage de la voirie plus équilibré et donc participe à l'amélioration générale du cadre de vie des habitants.

PLAN D' ACTIONS

ACTIONS ET MODALITES DE MISE EN ŒUVRE

- Expérimenter l'aménagement d'aires de covoiturage clairement identifiées et jalonnées
 - Définition du plan opérationnel d'aménagement des aires de covoiturages en articulation avec le Schéma Interdépartemental des aires de covoiturage menés d'une part par les départements du Nord et du Pas-de-Calais et d'autre part menés par Hauts de France Mobilité dont les aires suivantes constituent l'armature structurante de l'offre de stationnement :
 - Arras, parking Crinchon avec une capacité requise de 20 places en mutualisation ;
 - Arras, parking Citadelle avec une capacité requise de 20 places en mutualisation ;
 - Beaumetz-lez-Loges, sur la N25 avec une capacité de 10 places
 - Sainte-Catherine, au niveau de l'échangeur N17/N25, avec une capacité de 60 places ;
 - Saint-Laurent-Blangy, au niveau de l'échangeur D950/D919 avec une capacité de 30 places ;
 - Échangeur N17/N25 avec une capacité de 60 places ;
 - Phasage des aménagements concomitants au phasage des grands projets (lignes de RapidoBus...) ;
 - Mutualisation des places de covoiturage privées à encourager.
- Développer l'usage du co-voiturage pour les déplacements domicile-travail et domicile – étude avec l'appui de HDF Mobilités
- Renforcer le service Actibus pour les déplacements collectifs des salariés postés
- Poursuivre le développement du service d'autopartage
- Accompagner les nouveaux services à la mobilité mis en place avec des campagnes de communication et de sensibilisation afin d'en assurer la promotion.

CONDITIONS DE REUSSITE ET ACTIONS LIEES

- Mobilisation des acteurs (travail partenarial)
- Véritable stratégie de communication des actions mises en place
- Maîtrise des coûts

Structure pilote	Structure associée	Échéancier	Éléments financiers
■ CUA	■ Gestionnaire du réseau de bus urbain ■ Gestionnaires de voirie (CUA, Conseil Départemental) ■ Conseil Régional ■ HDF Mobilités	■ Court terme ■ Moyen terme ■ Long terme	■
Indicateurs de suivi	■ Évolution du nombre d'abonnés de covoiturage et d'autopartage ■ Évolution de la part modale « voiture passager » ■ Nombre d'aires de covoiturage ou d'autopartage mises en service		

Axe 7

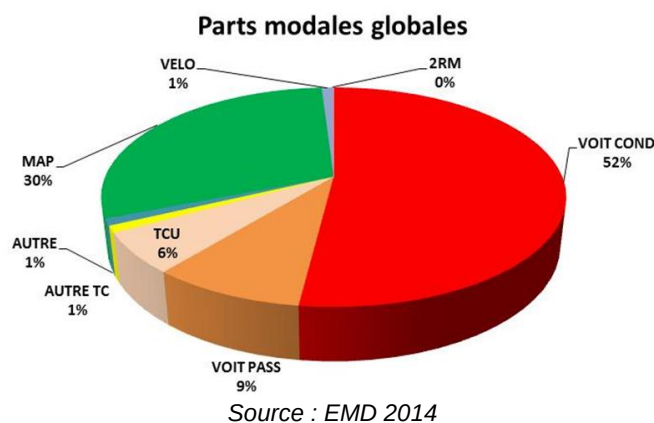
Favoriser les changements de comportement de mobilité

Fiche action n°40

Sensibiliser les habitants pour promouvoir les mobilités durables et agir sur les pratiques

CONTEXTE ET ENJEUX

Le diagnostic a souligné le fait que la voiture particulière reste le mode de déplacement privilégié des habitants de la Communauté Urbaine avec une part modale de 61%. Même si ce chiffre est légèrement inférieur aux moyennes régionales et nationales observées, il reste important et génère quotidiennement plus de 205 000 déplacements réalisés en voiture à l'échelle du territoire.



Dans le cadre du présent PDU, plusieurs actions ont été proposées pour favoriser les modes alternatifs et « fiabiliser » l'ensemble du système transports et de la chaîne des déplacements. Il reste dorénavant à promouvoir ces efforts, à informer l'ensemble de la population afin d'agir sur le comportement des usagers et favoriser le report modal.

OBJECTIFS

- Développer l'attractivité des transports collectifs et des modes doux
- Encourager le report modal
- Valoriser l'ensemble des modes de déplacements pour favoriser et développer l'intermodalité
- Intensifier la sensibilisation sur les liens entre mobilité et protection de l'environnement et de la santé, ou la sécurité routière.

PLAN D' ACTIONS

CONTRIBUTION A LA MISE EN PLACE D'UN DEPLACEMENT DURABLE

La promotion des mobilités durables va permettre de modifier la pratique des usagers en favorisant davantage les modes alternatifs (transports collectifs et modes doux). Cela aura donc un impact sur l'environnement mais également sur la santé de chacun des habitants du territoire.

ACTIONS ET MODALITES DE MISE EN ŒUVRE

- Poursuivre les actions de communication et de marketing pour promouvoir le réseau de bus urbain :
 - Communiquer sur le développement de l'offre mise en place, l'attractivité du réseau, les points d'informations disponibles par le biais de différents supports : magazine de la Communauté Urbaine (« Grand Arras »), mais aussi affichages et achat d'espaces dans la presse locale, développement du site Internet...
- Mettre en place des relais locaux d'information et de promotion du réseau de bus urbain dans chacune des communes du territoire, au sein des mairies notamment
- Valoriser les modes doux (marche à pied et vélo), comme modes « plaisir », facteurs de bien-être et de lutte contre l'obésité : accompagner les responsables des établissements scolaires, des associations d'usagers dans la promotion des modes alternatifs et dans leur contribution à leurs effets bénéfiques sur la santé (pratique d'une activité physique régulière)
- Encourager la pratique des modes doux par un traitement qualitatif de l'espace public
- Etudier la mise en œuvre du compte déplacement à l'échelle du territoire de compétence de la CUA en s'appuyant sur la méthodologie définie par le CEREMA en partenariat avec l'ADEME
- Développer une communication spécifique sur la mise en œuvre du PDU et le développement des différentes fiches actions (budget à définir)
- Associer les habitants du territoire au PDU en créant un panel citoyen destiné à tester les nouveaux services mis en place dans le cadre de la démarche PDU
- Favoriser l'écoconduite via une formation aux automobiliste et chauffeurs professionnels
- Moderniser les équipements et les outils d'aide à la mobilité pour améliorer l'usage des TC
- Communiquer sur les nouveaux modes de travail : coworking, travail à distance, télétravail ...

Structure pilote	Structure associée	Échéancier	Éléments financiers
■ CUA	■ Gestionnaire du réseau de bus urbain ■ Associations d'usagers ■ Directeurs des établissements scolaires ■ Communes	■ Court terme ■ Moyen terme ■ Long terme	■ 2 à 5 K€/an pour les campagnes
Indicateurs de suivi	■ Évolution de la fréquentation du réseau de bus urbain Évolution de la part modale de la marche à pied et du vélo et réalisation de campagnes de comptages ■ Réalisation d'enquêtes ponctuelles auprès de la population ■ Évolution des coûts de déplacements par mode		



PARTIE IV

GOUVERNANCE ET SUIVI DU PDU

GOUVERNANCE ET SUIVI DU PDU

LE SUIVI, UN OUTIL INDISPENSABLE POUR BIEN APPREHENDER LES MUTATIONS DU TERRITOIRE

L'élaboration du PDU n'est pas une fin en soi. Il fixe des principes, des orientations d'organisation afin de tendre vers un modèle de mobilité durable au sein de la Communauté Urbaine d'Arras.

Pour passer des préconisations écrites aux concrétisations de terrain, il est indispensable de **faire vivre ce PDU**, d'autant plus que le long de sa vie, de nombreux événements peuvent surgir et impacter fortement la mobilité arrageoise. Et ce d'autant plus, que ce nouveau PDU est fortement axé sur la gestion et l'optimisation des outils existants, avec une création du contournement Est qui permettra de réelles options volontaristes d'apaisement des circulations sur les parties denses de l'agglomération.

Enfin, pour sortir de l'image PDU = CUA, il est indispensable de constituer **un outil de gestion** de la mise en œuvre du PDU, mais aussi un outil d'évaluation a posteriori afin d'objectiver les débats et d'apporter une aide à la décision aux différents partenaires.

Pour réaliser cette évaluation, pour faire vivre ce PDU et décloisonner les différents services compétents dans les domaines influençant directement la problématique de la mobilité, il est proposé de constituer une cellule de suivi qui serait composée de 4 à 5 personnes provenant des différents partenaires, comme par exemple deux personnes de la CUA, une personne du Conseil Départemental du Pas-de-Calais, et des représentants des 3 grands types de communes : ville centre (Arras), communes de la première couronne, communes rurales.

Cette cellule aurait plusieurs rôles :

- Organiser la mise en œuvre et le suivi du PDU ;
- Mettre à jour les outils de suivi ;
- Développer et organiser l'information et la communication : public cible, vecteur, périodicité, budget, ... ;
- Organiser et animer des rencontres entre les différents acteurs de la mobilité.

Par ailleurs, il serait intéressant de développer au sein de cette cellule **une compétence pour assurer un « service conseil »** pour les entreprises et les

services publics afin de les aider à la réalisation de plans de mobilité particuliers. Comme le démontrent les nombreuses actions reprises dans ce document, cette cellule ne peut être efficace que si elle est composée **d'animateurs permanents**, et si elle est dotée **de moyens qui lui permettent d'engager des actions** et des études pour faire vivre le PDU.

Cette cellule devra être accompagnée par **un comité de suivi** qui se réunit à minima une fois par an, où siègeraient les représentants de l'ensemble des partenaires.

UNE FEUILLE DE ROUTE, L'OUTIL INDISPENSABLE POUR L'ACCOMPAGNEMENT

Cette cellule de suivi aurait pour guider son travail une feuille de route annuelle qui aurait été validée lors du Comité de Pilotage du Suivi du PDU.

En dehors des actions spécifiques, il semble indispensable de définir une production minimale annuelle, comme par exemple :

- Réaliser à minima 20 km d'aménagements cyclables ;
- Mettre en œuvre 50 emplacements de stationnement vélo ;
- Traiter un point noir ;
- Aménager une entrée d'agglomération ;
- Réaliser une publication annuelle sur l'état d'avancement de la mise en œuvre du PDU ;
- Amélioration de la vitesse commerciale d'une ligne de bus.

GOVERNANCE ET SUIVI DU PDU

LE SUIVI, UN OUTIL INDISPENSABLE POUR BIEN APPREHENDER LES MUTATIONS DU TERRITOIRE

LA CUA et ses différents partenaires ont réalisé de nombreuses études qui ont nécessité un grand nombre de données d'entrées pour analyser les situations actuelles. Ces données ne sont pas centralisées et sont rarement mises à jour pour servir les décideurs.

Par ailleurs, ce PDU a déterminé toute une série d'indicateurs pour suivre et évaluer l'efficacité des différentes actions.

Dès lors, il est nécessaire de constituer un observatoire pour alimenter la mission de Suivi et de constituer des séries d'observation qui permettront notamment d'appréhender les évolutions de la mobilité arrageoise.

Cela nécessite une réflexion préalable sur les objectifs à atteindre et les moyens à mettre en œuvre et d'éviter de tomber dans une « usine à gaz » qui risquerait de mettre en doute la nécessité de cet observatoire.

Cette réflexion devra certainement être la première mission de la cellule de suivi.

Par conséquent, la mise en œuvre de ce PDU recouvre deux aspects :

- 1. L'engagement des actions**
- 2. L'application permanente des principes d'actions projetés dans le cadre de ce PDU; ceci signifie un travail continu de coordination et d'études complémentaires, afin d'assurer une mise en œuvre progressive et conforme aux objectifs à moyen et long terme.**



PARTIE V

PROGRAMMATION ET FINANCEMENT DU PDU

L'exercice de détermination des priorités dans un PDU est toujours très délicat. En effet, puisque ce PDU est axé en priorité sur l'optimisation de l'existant et l'amélioration de la complémentarité, il est difficile de déterminer des priorités « relatives » aux différentes actions.

Elles sont toutes nécessaires et participent à la mise en place d'un système global de mobilité intégré.

Dès lors, il faut pouvoir travailler de front sur plusieurs thématiques simultanées, ce qui implique un travail en partenariat, à l'inverse de réflexions cloisonnées.

Néanmoins, parmi l'ensemble des actions proposées dans ce PDU, il ressort que les points suivants devraient être menés à court terme :

- Mise en place de la mission et de l'outil de suivi du PDU ;
- Continuation des différentes études du contournement EST ;
- Mise en place d'un réseau cyclable dense et desservant l'ensemble de l'agglomération ;
- Détermination des sites prioritaires de sécurisation de la voirie et des espaces publics au sein des villages et des villes ;
- Initier un plan « piétons » afin de maintenir la pertinence de ce mode de déplacement au cœur des espaces urbains denses ;
- Définir un plan de communication (cibles, vecteurs, périodicité, ...) et de sensibilisation sur 3 à 5 ans afin de tendre vers une mobilité durable au sein de la CUA.

Parallèlement, la feuille de route permettrait d'avancer également sur des thématiques plus « diffuses » et de proposer un travail régulier sur l'ensemble de la période couverte par ce PDU.

La programmation des différentes actions est reprise dans les tableaux des pages suivantes.

L'action est caractérisée par son pilote, son horizon de mise en œuvre, le coût si celui-ci est quantifiable et les indicateurs prioritaires à déterminer.

Une différenciation est également faite entre une action précise () et une démarche qui doit être menée de manière permanente ().

PROGRAMMATION & FINANCEMENT DU PDU

Actions		Pilote	Horizon			Coûts estimatifs	Indicateurs
			2019 - 2022	2023 - 2026	2027 - 2030		
Axe 1 Articuler les politiques d'urbanisme et de mobilité							
1	Proposer une charte d'aménagement urbain permettant de favoriser les développements des modes alternatifs à l'automobile	CUA				Charte et guide < 50K€ Suivant le choix du projet	→ Évolution de l'accidentologie et notamment des piétons et cyclistes → Mesures comparatives de la qualité de l'air et du bruit aux abords des espaces aménagés → Evolution de la part modale vélo et marche
2	Recommander la réalisation d'études de déplacements pour toutes les opérations d'aménagement conséquentes	CUA				2 études /an : +/- 20 K€	
3	Desservir les principaux pôles générateurs de déplacements en transports collectifs	CUA				Pas d'action spécifique mais veille permanente	→ Évolution du taux de couverture théorique du réseau urbain → Évaluation du temps de parcours TC entre les zones à enjeux et le centre d'Arras
4	Définir les secteurs à urbaniser en priorité en fonction de la desserte en transport collectif						
	a. Définir les secteurs prioritaires du développement urbain	CUA				Schéma des DIVAT : 25K€	→ Évolution des densités aux abords des arrêts structurants des TC
	b. Promouvoir les commerces de proximité et recréer des centralité	CUA					
	c. Garantir du stationnement vélo	CUA				200 emplacement vélo/ 50K€	→ Nombre d'emplacement vélo dans les DIVAT
	d. Engager des études Plan piéton et accessibilité PMR	CUA				2 plans piétons de DIVAT/an +/-10K€/an	
Axe 2 Renforcer la mobilité pour tous							
5	Prendre en compte la mobilité des seniors	CUA				Sans objet	
6	Poursuivre la mise en accessibilité du réseau de TC pour les PMR						
	a. Echéancier des travaux à mener sur les 3 prochaines années	CUA				Interne CUA	→ Évolution du nombre de points d'arrêt accessibles du réseau urbain
	b. Définir et planifier le renouvellement progressif du matériel	CUA				Interne CUA	
	c. Développer les partenarait, accompagner les communes et campagnes de sensibilisation	CUA					
7	Garantir une bonne accessibilité pour les quartiers prioritaires	CUA					→ Montées/descentes des arrêts situés au sein des quartiers prioritaires
8	Proposer une alternative à la voiture pour les ménages en précarité énergétique						
	a. Détecttions des ménages en précarité énergétique et diagnostic	CUA				Etude 40K€	
	b. Sensibilisation	CUA					
	c. Expérimentations	CUA				Budget à déterminer suivant l'expérimentation choisie	

PROGRAMMATION & FINANCEMENT DU PDU

Actions		Pilote	2019 - 2022	Horizon 2023 - 2026	2027 - 2030	Coûts estimatifs	Indicateurs
Axe 3 Développer un système e mobilité à coûts maîtrisés							
9	Maintenir la Grande Vitesse pour la desserte de la CUA						
	a. Veiller à la desserte TGV du territoire	CUA					→ Évolution de la desserte TGV du territoire (nombre d'allers-retours)
	b. Optimisation des correspondance avec les TCU	CUA					
	c. Faisabilité d'une gare européenne	CUA				Etude : 150K€	
10	Définir le rôle des gares de la CUA	CUA				Etude foncière + étude ferroviare : 150K€	→ Évolution de la fréquentation des gares (nombres de montées/descentes) → Evolution de la démographie des pôles relais
11	Aménager un réseau de transport collectif urbain de qualité et efficace						
	a. Maintenir une offre diversifiée	CUA					→ Fréquentation annuelle des TC urbains
	b. Mettre en œuvre une ligne de RAPIDOBUS	CUA	Etudes	Aménagement		Etude 80k€	
	c. Renforcer l'attractivité du réseau	CUA					
	d. Adapter à chaque cas de figure la desserte rurale	CUA					→ Évolution de la part modale des TC
12	L'intermodalité, la clé du succès						
	a. Améliorer l'intermodalité en gare d'Arras	CUA					→ Évolution des titres d'intermodalité
	b. Développer des pôles d'échanges "secondaires"	CUA					
	c. Renforcer l'intermodalité avec les modes actifs	CUA					
	d. Optimiser l'intermodalité entre les 4 réseaux de transport collectif	CUA					
	e. Poursuite de la centrale d'information et sa déclinaison sur la CUA	CUA					
	f. Faisabilité P+R en connexion avec la ligne 1	CUA				Etude 25 K€	
Axe 4 Construire une agglomération apaisées							
13	Passer progressivement à la fin du « tout auto » via un nouveau partage de l'espace	CUA / Communes					→ Superficie des zones apaisées
14	L'intensification de la ville apaisée sur le centre d'Arras	Ville d'Arras					
15	Développer l'usage du vélo au quotidien dans l'ensemble de la CUA						
	a. Mise en œuvre du schéma cyclable	CUA				1M€/an	→ Évolution du linéaire d'aménagements cyclables existant
	b. Sensibilisation et accompagnement	CUA				5 à 10K€/an	
16	Développer une politique de déploiement du stationnement vélo	CUA				30 à 50K€/an	→ Taux d'occupation du stationnement vélo
17	Inscrire la CUA comme territoire cyclo-touristique						
	a. Mise en œuvre d'un jalonnement dédié	CUA				Etude : 40 K€ Mise en place du jalonnement : 1M€	→ Nombre de cycliste sur les voies vertes
	b. Sensibilisation et accompagnement	CUA				5 à 10K€/an	
18	Aménager un réseau de continuités piétonnes	Communes				Faisabilité 10 à 15K€/lieu Travaux : dépend du projet retenu	→ Évolution de la part modale de la marche

PROGRAMMATION & FINANCEMENT DU PDU

Actions		Pilote	2019 - 2022	Horizon 2023 - 2026	2027 - 2030	Coûts estimatifs	Indicateurs
Axe 5 Une maîtrise des circulations automobiles via l'ensemble des outils disponibles							
19	Hierarchiser le réseau viaire, en fonction de la mutation du territoire	CUA				20 K€/an pour comptage	→ Volume de trafic annuel moyen → Relevé des vitesses
20	Inscrire et accompagner le contournement Est	CUA / CD62	Etudes			En cours	
21	Aménager les points d'échanges du contournement sud d'Arras	CUA				Etude :10K€ à 20 K€/entrée 1M€/aménagement	→ Relevé des vitesses
22	Revoir le jalonnement des itinéraires sur l'agglomération	CUA/CD62	Etudes			Etude 50K€	
23	Aménager les entrées de ville						
	a. Aménager les entrées des communes	CUA	Etudes			10 à 20 K€/entrée	
	b. Aménager les boulevards d'Arras	CUA - Arras	Etudes			Etudes : 100K€	
	c. Sensibilisation - accompagnement au changment	CUA					
24	Étudier les potentiels d'aménagement des boulevards	CUA				Etudes 150K€	→ Volume de trafic annuel moyen
25	Sécuriser les traversées des secteurs centraux ruraux	CUA				1M€/an	
26	Traiter les points d'insécurité routière	CUA				Variable	→ Taux de gravité annuel
27	Redynamiser et développer les parcs de stationnement automobile de rabattement sur les transports collectifs	CUA	Etudes			Coût variable suivant travaux	
28	Adapter les dispositions et périmètre de stationnement payant au centre d'Arras	Ville d'Arras					
29	Étendre la politique de stationnement sur d'autres secteurs de l'agglomération	Ville d'Arras	Etudes				
30	De nouvelles normes de stationnement	Communes					
Axe 6 Confirmer la mobilité dans son rôle de vecteur de dynamique économique							
31	Valoriser les alternatives modales à la route	CCI					
32	Accompagner les entreprises et administrations dans la réalisation de leur plan de mobilité	CUA				25K€/PDE	→ Nombre de démarche PDE au sein de la CUA
33	Accompagner la logistique urbaine via une réglementation et des aménagements adaptés						
	a. Mener une étude Marchandises sur le territoire de la CUA	CUA				Etude : 60K€	
	b. Sensibilisation - accompagnement	CUA				5 à 10K€/an	
34	Prendre en compte et faciliter les déplacements agricoles						
	a. Définition des itinéraires et détermination des	CUA				Etude 30 à 50K€	
	b. Sensibilisation -concertation	CUA				2 à 5K€/an	
35	Faire du secteur Gare – Petite Vitesse un véritable centre de vie	CUA	Etudes			Etude 50 à 150K€	
Axe 7 Favoriser les changements de comportement de mobilité							
36	Accompagnement du programme « Ville Respirable »						
	a. Lancer une étude de préfiguration d'une ZFE	CUA				80 à 120K€	A déterminer avec Atmo Hauts-de-France
	b. Continuer la mutation du parc roulant d'Artis	CUA					→ Part des véhicules propres
	c. Accompagnement des communes pour une mutations des flottes communales	CUA					→ Part des véhicules propres dans les flottes communales
37	Sensibiliser les transporteurs de marchandises						
	a. Elaborer des docments de communiacion	CUA				5 à 10K€	
	b. Créer un groupe "Marchandises"	CUA					
	c. Accompagnement / sensibilisation	CUA				2 à 5 K€/an	
38	Favoriser les modes de déplacements innovants et moins polluants						
	a. Développement de l'électro-mobilité, y compris bornes de recharge	CUA					→ Nombre de véhicules électriques au sein de la CUA
	b. Accompagnement dans les PDE PDS	CUA					
	c. Accompagnement / sensibilisation	CUA				2 à 5 K€/an	
39	Proposer de nouvelles formes de service	CUA					
40	Sensibiliser les habitants pour promouvoir les mobilités durables et agir sur les pratiques	CUA				2 à 5 K€/an	



COMMUNAUTÉ URBAINE D'ARRAS
Direction de l'Urbanisme
La Citadelle
146 Allée du Bastion de la Reine
CS 10345
62026 Arras Cedex