

DEPARTEMENT DU PAS DE CALAIS

Communauté Urbaine D'ARRAS

Enquête publique relative à l'
ÉLABORATION DU
PLAN DE DEPLACEMENTS URBAINS
INTERCOMMUNAL
DE LA COMMUNAUTE URBAINE D'ARRAS



RAPPORT d'Enquête Publique

<u>Date de l'enquête</u>	du lundi 01 Avril 2019 au jeudi 09 Mai 2019 inclus.
<u>Commission d'enquête</u>	Présidente de la commission d'enquête : Mme CARTON Peggy Commissaires enquêteurs : Mr DELVART Jean-Paul Mr ROSE Michel

SOMMAIRE

<u>LEXIQUE</u>	<u>4</u>
PREAMBULE	6
I SYNTHÈSE DE L'ÉTUDE	7
I.1. Généralités et présentation de la procédure	10
I.2 Présentation du PDU de la Communauté Urbaine d'ARRAS	13
I.2.1 Rapport de Présentation	13
I.2.2. Accessibilité	51
I.2.3 Evaluation environnementale du PDU	59
II. BILAN DE LA CONCERTATION	151
III. AVIS ET SYNTHÈSE DES PERSONNES PUBLIQUES ASSOCIÉES	152
IV DEROULEMENT DE L'ENQUÊTE	163
IV.1. Désignation et composition de la commission d'enquête	163
IV.2. Arrêté de mise à l'enquête publique	163
IV.3. Planning des permanences et consultation du dossier	164
IV.4. La publicité	165
IV.5. Examen du dossier d'enquête	166

IV.6. Réunions de la commission d'enquête	170
IV.7. Climat de l'enquête	170
IV.8. Clôture de l'enquête	170
 <u>V LA CONTRIBUTION PUBLIQUE</u>	 172
<u>V.1 LA RELATION COMPTABLE DES OBSERVATIONS</u>	172
<u>V.2 ANALYSE DES OBSERVATIONS</u>	
Erreur ! Signet non défini.176	
<u>V.3 PV de Clôture de l'enquête publique</u>	178
<u>V.4 MÉMOIRE EN REPONSE</u>	191
 <u>VI Le Bilan de l'enquête</u>	 207

LEXIQUE :

Sigle, Acronyme	Définition
ADEME	Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie
AEU	Approche environnementale de l'urbanisme
ALUR	Accès au logement et Urbanisation Renouvelée
AOM	Autorité organisatrice de la mobilité
APF	Association des Paralysés de France
BHNS	Bus à haut niveau de service
CCI	Chambre de commerce et de l'industrie
CD	Conseil Départemental
CDCI	Commission départementale de coopération intercommunale
CE	Commission d'Enquête (ou Commissaire enquêteur)
CERTU	Centre d'Etudes sur les Réseaux, les Transports, l'Urbanisme et les Constructions Publiques
CHNS	Car à haut niveau de service
COPIL	Comité de Pilotage
CUA	Communauté urbaine d'ARRAS
DDTM	Direction départementale des territoires et de la mer
DIVAT	Disque de Valorisation des Axes de Transports
DRA	Directive régionale d'aménagement
DREAL	Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement
EDEN	Espaces départementaux naturels
EMD	Enquête ménages déplacements
EPCI	Etablissement public de coopération intercommunale
EPF	Etablissement public foncier
ERP	Etablissement Recevant du Public
HDF Mobilités	Hauts de France Mobilités
IKV	Indemnité kilométrique vélo
IOP	Installations Ouvertes au Public
LAURE	Loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie
LOTI	Loi d'orientation des transports intérieurs
MEL	Métropole Européenne de Lille
MRAe	Mission Régionale d'Autorité environnementale
OAP	Orientation d'Aménagement et de Programmation
P+R	Parking - relais
PACET	Plan -air -climat -énergie territorial
PAVE	Plan de mise en Accessibilité de la Voirie et des Espaces publics
PCET	Plan climat -énergie - territorial
PDA	Plan de Déplacements des Administrations
PDE	Plan de déplacements Entreprises
PDES	Plan des déplacements des Etablissements scolaires
PDIE	Plan des déplacements interentreprises
PDU	Plan des Déplacements Urbains
PLH	Programme local d'habitat
PLU	Plan local d'urbanisme
PMR	Personnes à mobilité réduite

POA	Plan d’Orientation et d’Action
PPA	Plan de protection de l’atmosphère
PRQA	Plan Régional de la Qualité de l’Air
PRSE	Plan régional santé environnement
PTU	Périmètre des transports urbains
RFF	Réseau Ferré Français
SAGE	Schéma d’aménagement et de gestion des eaux
SCoT	Schéma de cohérence territoriale
SD’AAP	Schéma directeur d’accessibilité-Agenda d’accessibilité programmé
SDAGE	Schéma directeur d’aménagement et de gestion des eaux
SDTAN	Schéma directeur territorial d’aménagement numérique
SMIRT (*)	Syndicat Mixte Intermodal Régional de Transports
SMT AG	Syndicat Mixte des Transports Artois Gohelle
SNCF	Société nationale des chemins de fer
SPAM	Association Service Proximité Accompagnement Mobilité
SRADDET	Schéma régional d’aménagement, de développement durable et d’égalité des territoires
SRCAE	Schéma régional climat, air, énergie
SRIT	Schéma régional des infrastructures de transport
SRTM	Schéma régional des transports et mobilités
SRU	Loi solidarité et renouvellement urbain
TAD	Transport à la demande
TAdm	Tribunal Administratif
TC	Transports en commun
TCSP	Transports collectifs en site propre
TCU	Transports collectifs urbains
TER	Train express régional
TGV	Train à grande vitesse
UFR	Usager en Fauteuil Roulant
VNF	Voies navigables de France
VVV	Véloroutes-voies vertes
ZAC	Zone d’aménagement concerté
ZFE	Zone à Faible Emission

Préambule :

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.

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.

La prise en compte des problématiques de mobilités est aujourd'hui nécessaire pour permettre en développement urbain structuré et adapté au territoire.

Le Plan de Déplacements Urbains (PDU) a pour objectif de définir les principes généraux de l'organisation des transports, de la circulation et du stationnement sur le territoire de la Communauté Urbaine d'Arras (CUA), au service du projet du territoire.

Le PDU était initialement intégré dans le cadre d'une procédure globale de PLUi (Plan Local d'Urbanisme intercommunal) comportant un volet déplacement et un volet habitat.

Au 1^{er} janvier 2017, sept nouvelles communes sont venues élargir le périmètre de la CUA.

La démarche de PDU devant être réalisée à l'échelle de 46 communes composant la CUA, celle-ci fait l'objet d'une procédure spécifique lancée par délibération du Conseil de Communauté du 22 juin 2017.

1 Synthèse de l'étude

Introduction

LE PLAN DE DEPLACEMENT URBAIN

Le plan de déplacements urbains (PDU) a été créé par la loi d'orientation sur les transports intérieurs (Loti) en 1982. Malgré plusieurs démarches volontaires dans les années 1980 et 1990, il s'est réellement développé et enrichi à partir de 1996 lorsque la loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie (Laure) l'a rendu obligatoire dans les agglomérations de plus de 100 000 habitants et en a défini la procédure d'élaboration.

Renforcé par plusieurs lois entre 2000 à 2010, il coordonne des politiques sectorielles portant sur les modes alternatifs à la voiture, la voirie et le stationnement en intégrant plusieurs enjeux transversaux : la protection de l'environnement, l'intégration entre politiques urbaines et de mobilité, l'accessibilité des transports pour tous ou encore la sécurité des déplacements.

Au-delà de la planification, le PDU est aussi un outil de programmation, car il hiérarchise et prévoit le financement de ses actions, et ses mesures s'imposent aux plans locaux d'urbanisme, aux actes et décisions prises au titre des pouvoirs de police du maire et des gestionnaires de voirie.

Enfin, le PDU, véritable démarche partenariale, associe au cours de son élaboration, puis de son évaluation, différents acteurs institutionnels et de la société civile pour partager un projet de mobilité au service des habitants et des activités locales.

Le PDU porte sur le territoire de compétence de l'Autorité organisatrice de la mobilité (AOM), soit le périmètre de transports urbains (PTU), la plupart du temps de dimension

intercommunale. Il est rendu obligatoire dans les agglomérations de plus de 100 000 habitants comme défini par l'article L.1214.3 du code des transports : "*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 celle-ci*"

Le PLAN de DEPLACEMENTS URBAINS de la COMMUNAUTE URBAINE d'ARRAS.

L'agglomération arrageoise se situe à la jonction de la Belgique et de la France, de la Wallonie, et de la région des Hauts de France sur l'axe Bruxelles-Paris. C'est une agglomération à dominante rurale où la ville d'Arras compte 40 % de la population.

A une échelle locale, cette agglomération fait frontière avec l'aire métropolitaine lilloise, du Ternois, du Cambrésis et du Douaisis.

Le PDU de la CUA était initialement intégré en 2013 dans le cadre d'une procédure globale du PLUi comportant un volet déplacement et un volet habitat. Au 1^{er} janvier 2017, sept nouvelles communes sont venues élargir le périmètre de la CUA. La démarche de PDU devant être réalisée à l'échelle des 46 communes composant la CUA, celle-ci fait l'objet d'une procédure spécifique lancée par délibération du conseil communautaire du 22 juin 2017. Avec l'intégration des sept nouvelles communes, la CUA comptait 108.000 habitants au 1^{er} janvier 2017. La communauté urbaine d'Arras a connu un premier PDU en 2000 évalué en 2006 et 2014.

Le Plan de Déplacements Urbains (PDU) est un document stratégique traduisant le projet de la collectivité en matière d'organisation des déplacements de personnes et de marchandises, de circulation et de stationnement à travers les onze thématiques réglementaires suivantes.

L'élaboration du PDU doit permettre, globalement, de répondre aux objectifs suivants :

- Satisfaire aux exigences du code des transports qui prévoit que le PDU contribue à assurer :
 - L'équilibre durable entre les besoins en matière de mobilité et de facilités d'accès, d'une part, et la protection de l'environnement et de la santé, d'autre part.
 - Le renforcement de la cohésion sociale et urbaine ;
 - L'amélioration de la sécurité de tous les déplacements ;

- La diminution du trafic automobile ;
- Le développement des transports collectifs et des moyens de déplacement les moins consommateurs d'énergie et les moins polluants, notamment l'usage de la bicyclette et la marche à pied.
- L'amélioration de l'usage du réseau principal de voirie dans l'agglomération ;
- L'organisation du stationnement sur la voirie et dans les parcs publics de stationnement ;
- L'organisation des conditions d'approvisionnement de l'agglomération nécessaires aux activités commerciales et artisanales ;
- L'amélioration du transport des personnels des entreprises et des collectivités publiques ;
- L'organisation d'une tarification et d'une billettique intégrées pour l'ensemble des déplacements ;
- La réalisation, la configuration et la localisation d'infrastructures de charge destinées à favoriser l'usage de véhicules électriques ou hybrides rechargeables.

De manière spécifique :

- Traiter en synergie les politiques d'urbanisme, d'habitat et de déplacements en cours de définition et les traduire notamment dans le programme d'actions du PDU, en complément et parallèle de leur traduction dans le PLUi et le PLH
- S'inscrire dans une démarche de développement durable : réduire les gaz à effet de serre, préserver les ressources et être dans l'esprit des politiques communautaires « Transition énergétique » et « Ville respirable » ;
- Décliner les documents supra communaux tels que le Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) et le Schéma d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité des Territoires (SRADDET) en cours d'études, ou encore le Plan de Protection de l'Atmosphère (PPA) ;
- Déterminer les conditions permettant d'améliorer l'accessibilité de notre territoire (engorgement de l'entrée nord d'Arras, contournement complet de l'agglomération...) ;

- Développer les modes actifs de déplacements ;
- Apaiser les centres-villes et notamment celui de la ville-centre ;
- Aborder la question des déplacements des engins agricoles.

I.1 Généralités et Présentation de la procédure

I.1.1 Objet de l'enquête

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 impose de rendre accessible aux personnes à mobilité réduite la totalité de la chaîne de déplacement
- La loi ALUR
-

La présente élaboration du PDU intercommunal de la Communauté Urbaine d'Arras intègre les prescriptions issues de ce nouveau cadre réglementaire.

I.1.2 Cadre légal.

- La Loi d'Orientation des Transports Intérieurs (LOTI) promulguée en décembre 1982 définit une nouvelle organisation décentralisée des transports.
- La Loi sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Energie (LAURE) a défini deux nouveaux documents élaborés par l'Etat:

-Le Plan Régional de la Qualité de l'Air (PRQA)

-Le Plan de Protection de l'Atmosphère (PPA)

- La Loi Solidarité Renouvellement Urbain (SRU) en 2000 a renforcé le PDU sur plusieurs points :
 - Amélioration de la sécurité de tous les déplacements
 - Ajout d'une thématique sur le stationnement et le transport des marchandises.
 - Etablissement d'un calendrier des décisions et réalisations.
- L'ordonnance de l'évaluation environnementale transpose en 2004 une directive européenne de 2001 sur l'obligation d'évaluer les impacts sur l'environnement des différents documents de planification.
- En 2005, la loi handicap crée une annexe accessibilité qui indique les mesures d'aménagement et d'exploitation à mettre en œuvre.
- La loi Grenelle 2 fixe les actions et objectifs à atteindre en matière de réduction des émissions de gaz à effet de serres.
- La loi pour l'Accès au Logement et un Urbanisme Rénové (ALUR) du 24 mars 2014 apporte une structuration nouvelle à la planification territoriale tout particulièrement sur le sujet des mobilités :
 - Le SCOT devient le document de référence pour les PLU dès lors qu'il est opposable.
 - Un article L.12.1 rénové avec notamment le remplacement de la notion des collectifs par celle de développement des transports alternatifs à l'usage individuel de l'automobile.
 - L'établissement d'un inventaire des capacités de stationnement de toute nature (véhicules motorisés, vélos etc...et leur mutualisation)
 - L'assouplissement du dispositif PLUi
 - La ventilation des dispositions Plan de Déplacements urbains dans le PLUi en créant une nouvelle pièce constitutive : le Programme d'Orientations et d'Actions (POA).
 - De nouvelles compatibilités en instituant une logique de compatibilité entre le document intégrateur (PLUi-D) et les documents de norme supérieure que sont le Schéma Régional Climat Air Energie (SRCAE) et le Plan, Régional pour la qualité de l'air.

- De nouvelles dispositions pour le règlement, exemple : intégration des obligations minimales pour le stationnement des vélos devant les immeubles d'habitation et des bureaux.
 - Un nouvel encadrement du stationnement commercial : 75% de la surface plancher dédiée au commerce.
 - Les objectifs de bilan : un bilan de 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 partielle (POA, volet habitat...) ne peut mettre en cause l'intégralité du document de planification.
- Le Schéma Régional des Transports et des Mobilités (SRTM) fait partie du Schéma Régional d'Aménagement du Territoire (SRADDT). Le SRTM propose d'intensifier l'usage du chemin de fer. Pour la CUA, l'objectif est de mettre Arras à moins d'une heure de Lille et de créer un nouvel axe : Arras-Cambrai.
 - Le Schéma de Mobilité du conseil général du Pas-de-Calais.

I.1.3 Cadre juridique

Vu le Code Général des Collectivités Territoriales ;

Vu le Code des Transports et notamment ses articles L 1214-1 et suivants, et R 1214-1 et suivants ;

Vu le Code de l'Environnement et notamment les articles L123-1 et suivants et R123-1 et suivants relatifs à la procédure et au déroulement des enquêtes publiques ainsi que les articles R122-17 et R214-18 à 22 relatifs à la compatibilité du PDU au regard des autres plans et programmes et à son évaluation environnementale ;

Vu le Code de l'Urbanisme ;

VU la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs ;

Vu la loi n° 96-533 du 30 décembre 1996, Loi sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Energie, titre V modifiant la LOTI ;

VU la loi n° 2000-1208 du 13 décembre 2000 relative à la Solidarité et au Renouvellement Urbains,

VU 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,

Vu la délibération du Conseil Communautaire en date du 22 Juin 2017 prescrivant l'élaboration du PDU sur l'intégralité du territoire de la CUA,

Vu la délibération du Conseil Communautaire de la Communauté Urbaine d'Arras en date du 20 décembre 2018 arrêtant le projet de Plan de Déplacements Urbains ;

Vu la décision n° E19000018 / 59 en date du 18 février 2019 de Monsieur le Président du Tribunal Administratif de Lille désignant les membres de la commission d'enquête ;

Vu les avis reçus des personnes publiques consultées au titre du Code des Transports ;

Vu les pièces du dossier de Plan de Déplacements Urbains, soumis à l'enquête publique ;

Considérant que le projet de PDU arrêté par délibération du Conseil Communautaire du 20 décembre 2018 a fait l'objet des consultations prévues par la loi et doit maintenant être soumis à Enquête Publique.

I.2 Présentation du Plan de Déplacements Urbains de la Communauté Urbaine d'ARRAS

I.2.1 RAPPORT DE PRESENTATION

DIAGNOSTIC TERRITORIAL

Le PDU 2000 : bilan au 1 er janvier 2014.

8 actions inscrites sur le PDU 2000 sur les enjeux et objectifs régionaux

➤ Actions partiellement réalisées :

-Augmenter l'offre et la fréquentation du réseau interurbain (bus)

- Augmenter l'offre et la fréquentation du réseau interurbain (fer)

- Augmenter les capacités de la rocade nord.

- Créer un pôle multimodal autour de la gare.

➤ Actions non réalisées :

- Créer une rocade Est

- Créer de nouvelles dessertes ferrées.

- Créer une politique de stationnement adaptée.

- Inciter aux plans de déplacement d'entreprise.

4 actions inscrites au PDU 2000 sur les enjeux et objectifs communautaires

➤ Action réalisée :

- Créer une offre de transport en commune adaptée en milieu rural

➤ Actions non réalisées :

- Créer une politique de stationnement adaptée

- Créer une rocade Est

- Mettre en place des aménagements sécurisés sur le réseau primaire.

6. Actions inscrites sur au PDU 2000 sur les enjeux et objectifs de la zone urbaine dense

➤ Action réalisée :

- Aménagement d'une zone semi-piétonne Place des Héros.

➤ Actions en cours ou partiellement réalisées :

- Améliorer fortement le réseau TC

- Développer le réseau cyclable

- Organiser les circulations pour inciter à l'usage de la rocade

-Reporter le trafic de transit sur les boulevards et garder une bonne accessibilité au centre-ville.

➤ Action non réalisée :

-Mettre en place une politique de stationnement pour favoriser les résidents et le stationnement de courte durée.

Constat : 18 actions étaient inscrites au PDU 2000. Deux ont été entièrement réalisées : " Créer une offre de transport en commun adaptée en milieu rural » et « Un zone semi-piétonne a été aménagée sur la place de Héros avec une diminution de l'espace dédié aux voitures »

Le territoire de la CUA

Constats	Explications
Trafic important.	La localisation stratégique de l'agglomération engendre un trafic de transit conséquent et permet des potentiels importants de développement économique.
Territoire segmenté	-Un réseau routier dénivelé -La vallée de la Scarpe limite les points de franchissement. -Le réseau ferroviaire découpe l'agglomération du nord au sud
Périurbanisation qui s'étend	-Conséquence néfaste pour l'organisation collective des déplacements. -Favorise les modes individuels.
Caractéristiques socio économiques	-107 582 habitants en 2014 + 14 % depuis 1975 -Arras = 40 % de la population de l'agglomération (41 300 habitants en 2011)
Evolutions contrastées	-Augmentation des ménages supérieure à celui de la population (desserrement) -Augmentation du nombre des déplacements
Population vieillissante	-Tendance généralisée. -Les personnes âgées ont des déplacements différents en terme de temporalité, fréquence, et besoins de confort
Population active croissante	-56 143 emplois sur le territoire (60% pour Arras: 33 790). -Surreprésentation des cadres (emplois publics-CUA) -Volume de déplacement supplémentaire dans les communes de la 1 ère couronne

De nombreuses coupures infrastructurelles, une répartition géographique avec un espace central, une première couronne péri urbaine et une seconde plus rurale. Concentration de la fonction scolaire, des zones d'emplois = mutualisation des modes et moyens de transport...cependant des parcs d'activités extérieurs (artopole, actiparc) freinent cette potentialité du tandem : concentration = mutualisation.

La mobilité des arrageois

Points forts :

- Mutation entamée vers une mobilité moins basée sur le tout voiture.
- Marche à pied très utilisée sur les secteurs centraux.
- Transport collectif bien intégré sur le secteur ouest d'Arras.
- Evasion commerciale relativement faible.
- Faible part de déplacement vers l'extérieur = renforcer la proximité dans la mobilité.

Points de vigilance ou d'amélioration:

- Part de déplacement planifiable en baisse.
- Engouement des actifs pour le véhicule individuel.
- Faible part du vélo.
- Budget transport en augmentation.
- Fréquentation du centre d'Arras variable en fonction du lieu de résidence.
- Maintenir l'attractivité du secteur ouest d'Arras pour sa fragilité.

Le territoire est fort dépendant de la voiture (en moyenne : 52 %-70 % en rural) la marche à pied (en moyenne :30%-51 % en centre) les transports en commun (7%) le vélo (1%)

Les pôles générateurs de trafic

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, seule l'entreprise ENERSYS emploie près de 700 salariés. Les autres structures ne dépassent pas 350 emplois.

En terme de pôle, il faut noter 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.

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.

Point de vigilance

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

Les pôles générateurs centraux de trafic sont les administrations (conseil général-hôpital-ville) le privé étant peu représenté. Artoipole et Actiparc nécessitent l'usage de la voiture.
--

Les transports collectifs

Le Périmètre de Transport Urbain (PTU) regroupe les 46 communes de la Communauté Urbaine d'Arras et concentre 108 000 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 1ère 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 TPMP (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.

L'analyse du réseau urbain ARTIS 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.

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.

Points faibles :

- 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-

Le territoire de la CUA est desservi par 9 lignes départementales (OSCAR) essentiellement pour couvrir les besoins scolaires.

Le territoire bénéficie d'une très bonne accessibilité ferrée avec une desserte TGV vers Paris et Lille et 4 lignes TER

:

- Ligne 2 : Lille/Douai/Arras/Amiens/Rouen ;
- Ligne 6 : Arras/Lens/Hazebrouck/Dunkerque ;
- Ligne 7 : Arras/Lens/Hazebrouck/Calais ;
- Ligne 14 : Arras/Saint-Pol-sur-Ternoise/Etaples/Boulogne.

Ces 4 lignes convergent vers le nœud ferroviaire majeur du territoire : la gare d'Arras, pour constituer l'étoile ferroviaire arrageoise

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.

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

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

Le réseau ARTIS (CUA) présente des ratios de fonctionnement supérieurs aux moyennes nationales des réseaux de taille identique. Le réseau OSCAR (Département) répond essentiellement à des besoins scolaires avec des arrêts éloignés des gares (routières et SNCF) ne facilitant pas leur utilisation. Le réseau ferré : la gare d'Arras et la halte ferroviaire de Maroeuil sont en augmentation de fréquentation : Bailleul-sire-Berthoult, Boisleux-au mont et Farbus en nette régression.

Les modes doux

La pratique du vélo est marginale sur le territoire, puisqu'elle représente 1% des déplacements des habitants. 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.

En 2018, 9 garages à vélo ont été implantés. 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.

Le 1er 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 oeuvre se fait progressivement.

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.

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)

La pratique de la marche 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. 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 oeuvre 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...

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.

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.

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.

Discontinuité d'itinéraires, lisibilité insuffisante, coordination difficile entre intervenant (EPCI, Commune, département...) sur la thématique vélo expliquent la faible part modale. La marche à pied est supérieure aux moyennes observées dans les agglomérations de taille similaire.

Les déplacements motorisés

Le réseau autoroutier : celui-ci est constitué de deux axes, l'A1 (Paris – Lille) et l'A26 (Calais- Reims). Il est important de signaler que le réseau devient payant au niveau de Fresnes, soit juste au nord du diffuseur A1#A26.

Cette caractéristique induit un mouvement de transit important qui reste sur le réseau primaire (RD939Est - RD939 Ouest - RN17- RD939 Est) au lieu d'emprunter le réseau autoroutier pour contourner l'agglomération.

Le réseau primaire structurant : ce réseau est constitué des principales voiries radiales ancestrales qui assurent :

- Les échanges entre le pôle urbain d'Arras et le reste des communes de la Communauté Urbaine d'Arras.
- Les échanges avec les agglomérations voisines (RN17 vers Lens et Liévin, RN25 vers Amiens ; RD 939 Est vers Cambrai, RD 950 vers Douai).
- Des liens vers le réseau autoroutier (RD 939 et RD950 vers l'A1, RN17 vers l'A26. 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.

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 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.

Plus de 100 000 véhicules pénètrent chaque jour dans le centre de la CUA.

Le nombre d'accidents (89 en 2012) est en forte baisse (54 en 2016).

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

- 4000 places gratuites au centre-ville (Crinchon, citadelle)
- 4000 places payantes au centre-ville (parking et voirie)

L'évolution du trafic des marchandises : baisse de 6.8 % sur 5 ans. La liaison Seine-Nord-Europe et la plateforme de Marquion impacteront le trafic des marchandises sans le futur.

Des disfonctionnements sont identifiés au titre de l'accessibilité et circulation des engins agricoles.

Des nouveaux modes de déplacement :se développent :

- Le covoiturage mise en place par le réseau Artis.
- L'autoportage avec la coopérative Citiz.
- L'électro mobilité (6 bornes de recharge)
- Des Plans de déplacement d'Entreprises ou d'administration (caisse d'épargne, SNCF...)

Deux coupures (Scarpe et réseau ferroviaire) obligent des franchissements.. L'usine CECA (classée SEVESO) à Feuchy augmente les contraintes. La voie ferrée pose problème au sud de la ville. 100.000 véhicules pénètrent quotidiennement au centre de la CUA. Depuis 2016, les accidents sont à la hausse. La problématique du stationnement est identique en ville et dans les villes de la première couronne. Pour les marchandises, 40 places sont dédiées avec desserte avant 11 heures. Le canal Seine-Nord et la plateforme de Marquion pourront résoudre partiellement la difficulté. La circulation des engins agricoles est ponctuelle. Le covoiturage (lancé par Artis et bla bla car) se développent. L'auto partage est une offre de Citiz depuis 2017. L'électromobilité et les Plans de déplacements des entreprises complètent les moyens de déplacement.

L'intermodalité sur l'arrageois

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.

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.

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. 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).

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

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).

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 « Hospitadine » 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 des parkings relais desservis par la navette.

Au sein de la Communauté Urbaine d'Arras, n'existe que la gare comme lieu identifié pôle intermodal.

Une démarche partenariale

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.

Conclusion

Un territoire fortement polarisé et segmenté 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.

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.

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.

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 oeuvre 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.

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 coeur 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 2ème 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.

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.

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

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 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.

STRATEGIE D'ORGANISATION

Enjeux issus du diagnostic

INDICATEURS	ENJEUX
Territoire en forte relation avec villes voisines et régions parisiennes	Prise 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.
-Présence d'administrations, d'établissements scolaires, parcs d'activités. -Taux d'occupation de la voiture faible	-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
-Forte hétérogénéité dans l'usage de la voiture en fonction des secteurs. -Plus de 75 % des trajets domicile-travail sont réalisés en voiture particulière	Offrir un panel de solutions de mobilité adaptées à chaque situation, tout en maîtrisant les coûts du transport
-Réseau de transport collectif en nette progression. -Polarisation très forte sur la gare. -Vitesse commerciale en baisse aux heures de pointe	-Offrir des niveaux de service aux transports collectifs aptes 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
-Deux gares routières de part et d'autre de la gare SNCF mais du foncier disponible. -Quid du TGV, du RER pour demain	Intégrer le pôle gare comme une véritable centralité urbaine et organiser les dessertes en fonction de l'ensemble des projets potentiels
-Pratique du vélo faible. -Marche à pied second vecteur de déplacement après la voiture.	-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 coeur des espaces urbanisés en travaillant sur les itinéraires et leur confort.
-Facilité de stationnement à Arras -Dysfonctionnements importants dans les autres secteurs de l'agglomération	-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

Trouver une solution pour un barreau Est sans passer par les centres urbains	-Mettre en service le projet de rocade Est -Adapter le réseau viaire tant aux espaces traversés qu'aux multiples mobilités.
-Rechercher un juste équilibre entre la voiture et la préservation du cadre de vie. -Hiérarchiser la voirie en tenant compte de ses fonctionnalités	-Anticiper les évolutions sociétales et créer les conditions qui feront des évolutions technologiques une opportunité - Accompagner, conforter et amplifier ces évolutions de comportement

Grands leviers retenus

- Maintenir le dynamisme du territoire à l'horizon 2030.

Définir et mettre en oeuvre 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.

- Répondre à la hausse du nombre de déplacements 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 cohérence 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.

- Ancrer la mobilité 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 21ème 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.

Une stratégie en 7 axes.

1. Assurer une bonne articulation entre urbanisme, mobilité, santé et environnement.
 - ❖ Réduire la source de trafic automobile ainsi que la longueur moyenne des déplacements, en favorisant les transports collectifs, la marche, le vélo et en limitant l'étalement urbain.
2. Renforcer la mobilité pour tous.
 - ❖ L'enjeu est de faciliter l'accès à l'information, compléter les offres de services spécifiques, de divulguer les outils et services numériques sur le mode d'accompagnement pour une mobilité plus inclusive.
3. Construire une agglomération apaisée.
 - ❖ Il s'agit de faciliter cohabitation entre automobilistes (30km/h en ville) cyclistes, piétons et réaliser le partage de l'espace pour accroître les modes alternatifs.
4. Maîtriser les circulations automobiles via les outils disponibles.
 - ❖ Hiérarchiser les voies en fonction de leur typologie fonctionnelle.
 - ❖ Favoriser les alternatifs à l'usage de la voiture individuelle.
 - ❖ Accompagner la transition énergétique du parc roulant.
 - ❖ Utiliser le stationnement comme un outil de gestion des mobilités.
5. Accompagner et favoriser les changements de comportement et de pratique de mobilité.

- ❖ Créer le déclic qui incite à expérimenter de nouvelles façons de se déplacer.
6. Confirmer la mobilité comme vecteur du développement économique
- ❖ Maintien d'une bonne accessibilité pour les usagers et le transport des marchandises.
7. Mettre en oeuvre un bouquet de mobilité qui s'appuie sur un schéma multimodal.
- ❖ L'objectif est de proposer des solutions de mobilité différenciées selon les motifs et les types de territoire.
 - ❖ L'objectif est de ramener la part mode voiture individuelle de 52 % à 43 % à horizon 2030.

AXE 1 : ARTICULER LES POLITIQUES D'URBABISATION ET DE MOBILITE
--

Action N° 1	Proposer une charte d'aménagement urbain permettant de favoriser les développements des modes alternatifs à l'automobile.
Action N° 2	Recommander la réalisation d'études de déplacements pour toutes les opérations d'aménagement conséquents.
Action N° 3	Desservir les principaux pôles générateurs de déplacements en transports collectifs.
Action N° 4	Définir les secteurs à urbaniser en priorité en fonction de la desserte en transport collectif

AXE 2 : RENFORCER LA MOBILITE POUR TOUS

Action N° 5	Prendre en compte la mobilité des seniors.
Action N°6	Poursuivre la mise en accessibilité du réseau transport en commun pour les personnes à mobilité réduite.
Action N° 7	Maintenir une bonne accessibilité pour les quartiers prioritaires.
Action N° 8	Proposer une alternative à la voiture pour les ménages en précarité énergétique.

AXE 3 : DEVELOPPER UN SYSTEME DE MOBILITE à COUTS MAITRISES

Action N° 9	Maintenir la grande vitesse pour la desserte de la Communauté Urbaine d'Arras.
Action N° 10	Définir les rôle des gares de la Communauté Urbaine d'Arras.
Action N° 11	Aménager un réseau de transport collectif urbain de qualité et efficace.
Action N° 12	L'intermodalité, la clé du succès.

AXE 4 : CONSTRUIRE UNE AGGLOMERATION APAISEE

Action N° 13	Passer progressivement à la fin du "Tout Auto" via un nouveau partage de l'espace.
Action N° 14	L'Intensification de la ville apaisée sur le centre d'Arras.
Action N° 15	Développer l'usage du vélo au quotidien dans l'ensemble de la Communauté Urbains d'Arras par un aménagement continu et sûr du réseau cyclable.
Action N° 16	Définir une politique de déploiement du stationnement vélo.
Action N° 17	Inscrire la Communauté Urbaine d'Arras comme territoire cyclo touristique.
Action N° 18	Aménager un réseau de continuités piétonnes.

AXE 5 : MAITRISE DES CIRCULATIONS AUTOMOBILES VIA DES OUTILS D'USABLES

Action N° 19	Hiérarchiser le réseau viaire en fonction de la mutation du territoire.
Action N° 20	Inscrire et accompagner le contournement Est d'Arras
Action N° 21	Aménager des points de régulation du contournement Sud d'Arras
Action N° 22	Revoir le jalonnement des itinéraires sur l'agglomération.
Action N°23	Aménager les entrées de ville.
Action N°24	Etudier les potentiels d'aménagement des boulevards d'Arras.
Action N°25	Sécuriser les traversées des secteurs centraux.
Action N°26	Traiter les points d'insécurité routière.
Action N°27	Redynamiser et développer les parcs de stationnement automobile de rabattement sur les transports collectifs.
Action N°28	Adapter les dispositions et les périmètres de stationnement payant au centre d'Arras.
Action N°29	Etendre la politique de stationnement sur d'autres secteurs de l'agglomération.
Action N°30	De nouvelles normes de stationnement.

AXE 6 : CONFIRMER LA MOBILITE DANS SON ROLE DE VECTEUR DE DYNAMISME ECONOMIQUE

Action N° 31	Valoriser les alternatives modales à la route.
Action N° 32	Accompagner les entreprises et administrations dans la réalisation de leur plan de mobilité.
Action N° 33	Accompagner la logistique urbaine via une réglementation et des aménagements adaptés.
Action N° 34	Prendre en compte et faciliter les déplacements agricoles.
Action N°35	Faire du secteur Gare-petite vitesse un véritable quartier de vie.

AXE 7 : FAVORISER LES CHANGEMENTS DE COMPOURTEMENT DE MOBILITE

Action N° 36	Accompagnement du programme "Ville Respirable".
Action N° 37	Sensibiliser les transporteurs de marchandises.
Action N° 38	Accompagner la logistique urbaine via une réglementation et des aménagements adaptés.
Action N° 39	Proposer de nouvelles formes de service.
Action N°40	Sensibiliser les habitants pour promouvoir les mobilités durables et agir sur les pratiques.

Gouvernance et suivi du PDU

- Le suivi, un outil indispensable

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 évènements 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 oeuvre 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 oeuvre 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 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 oeuvre 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 oeuvre du PDU.
- Amélioration de la vitesse commerciale d'une ligne de bus.

Le suivi, un outil concret à construire.

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 oeuvre 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 oeuvre 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 oeuvre progressive et conforme aux objectifs à moyen et long terme.

• **Programmation et financement du PDU**

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 coeur 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.

L'action est caractérisée par son pilote, son horizon de mise en oeuvre, le coût si celui-ci est quantifiable et les indicateurs prioritaires à déterminer.

Dans les tableaux suivants classés chronologiquement par axe, une différenciation est faite entre **une action précise (fond : couleur rouge)** et **une démarche qui doit être menée de manière permanente..**

Les pilotes des diverses actions sont majoritairement la Communauté Urbaine d'Arras, parfois, un partenariat avec les communes, la ville d'Arras, le département, la chambre de commerce et d'industrie. Les coûts, plus exactement l'estimation de ces coûts, ne sont pas repris dans les tableaux suivants étant donné leur valeur approximative. Ces prévisions ont le mérite d'avoir été réalisées pour hiérarchiser les priorités en fonction des budgets.

Les estimations budgétaires se trouvent dans le dossier présenté en enquête.

AXE 1 : ARTICULER LES POLITIQUES D'URBANISATION ET DE MOBILITE

ACTIONS	2019 2022	2023 2026	2027 2030	Indicateurs
Proposer une charte d'aménagement urbain permettant de favoriser les développements des modes alternatifs à l'automobile		XXX	XXX	-Evolution de l'accidentologie, piétons, cyclistes. -Mesures comparatives de la qualité de l'aire et de bruit aux abords des espaces aménagés. -Evolution de la part modale du vélo et marche
Recommander la réalisation d'études de déplacements pour toutes les opérations d'aménagement conséquents	XXX	XXX	XXX	
Desservir les principaux pôles générateurs de déplacements en transports collectifs	XXX	XXX	XXX	-Evolution du taux de couverture théorique du réseau urbain. -Evaluation du temps de parcours transport en commun entre les zones à enjeux et le centre d'Arras.
Définir les secteurs à urbaniser en priorité en fonction de la desserte en transport collectif				
-Définir les secteurs prioritaires de développement urbain.		XXX	XXX	-Evolution des densités aux abords des arrêtes structurants TC
-Promouvoir commerce de proximité et recréer des centralités.	XXX	XXX	XXX	
-Garantir du stationnement vélo				-Nombre emplacements vélo dans le DIVAT
-Engager études plan piéton et accessibilité PMR	XXX	XXX	XXX	

AXE 2 : MOBILITE POUR TOUS

ACTIONS.	2019 2022	2023 2026	2027 2030	Indicateurs
Prendre en compte la mobilité des séniors	XXX	XXX	XXX	
Réseau TC pour les PMR				-Evolution nombre points d'arrêtes accessibles au réseau urbain.
-Echéancier travaux à 3 ans				
-Planifier renouvellement du matériel.				
-Accompagnement communes, sensibilisation	XXX	XXX		
-Garantir accessibilité pour quartiers prioritaires	XXX	XXX	XXX	-Montées/descentes aux arrêts
	XXX	XXX	XXX	
Proposer alternative à la voiture pour les ménages en précarité énergétique				
-Détection ménages				
-Sensibilisation	XXX	XXX	XXX	
-Expérimentation				

AXE 3 : SYSTEME DE MOBILITE à COUTS MAITRISES

ACTIONS.	2019 2022	2023 2026	2027 2030	Indicateurs
Grande vitesse pour desserte de la CUA -Desserte TGV (veille) -Correspondances avec TCU -Gare européenne	XXX XXX 	XXX XXX	XXX XXX	-Nombre d'allers-retours.
-Définir rôle de la gare				-Montées/descentes aux gares. -Evolution de la démographie des pôles relais.
Aménager TCU de qualité -Offre diversifiée -Ligne RAPIDOBUS -Attractivité du réseau -Adapter la desserte rurale	XXX  XXX XXX	XXX  XXX XXX	XXX  XXX XXX	Fréquentation annuelle Adapter la part modale des TC
L'intermodalité -Améliorer vec gare d'Arras -Dév.pôles échanges secondaires -Avec modes actifs -Entre 4 réseaux de transport collectif -Centrale d'information et sa déclinaison sur la CUA -P+R avec ligne 1	 XXX  XXX 	 XXX XXX XXX	XXX XXX	Evolution des titres d'intermodalité.

AXE 4 : CONSTRUIRE UNE AGGLOMERATION APAISEE

ACTIONS	2019 2022	2023 2026	2027 2030	Indicateurs
Passer du tout au tout via un partage de l'espace.		XXX	XXX	Superficies des zones apaisées.
Intensification de la zone apaisée sur le centre d'Arras				
Développer l'usage du vélo sur la CUA -Mise en ouvre du schéma cyclable. -Sensibilisation et accompagnement	 XXX	 XXX	 XXX	Evolution du linéaire d'aménagements cyclables.
-Développer une politique du déploiement du stationnement vélo.		XXX	XXX	-Taux d'occupation du stationnement vélo.
CUA = territoire cyclotouristique. -Mise en place d'un jalonnement dédié. -Sensibilisation et accompagnement	 XXX	 XXX	 XXX	-Nombre de cyclistes sur les voies vertes
Aménager un réseau de continuités péitonnees	XXX	XXX	XXX	Evolution de la part modale de la marche

AXE 5 : UNE MAITRISE DES CIRCULATIONS AUTOMOBILES VIA L'ENSEMBLE DES OUTILS DISPONIBLES

ACTIONS	2019 2022	2023 2026	2027 2030	Indicateurs
Hiérarchiser le réseau viaire en fonction de la mutation du territoire.	XXX	XXX	XXX	-Volume du trafic annuel moyen. -Relevé des vitesses.
Inscrire et accompagner le contournement Est				
Aménager les points d'échanges du contournement Sud				Relevé des vitesses
Revoir le jalonnement des itinéraires sur l'agglomération.		XXX	XXX	
Aménager les entrées de ville -Aménager les entrées communes. -Aménager les boulevards d'Arras -Sensibilisation et accompagnement au changement	  XXX	  XXX	  XXX	
Etudier les potentiels d'aménagement des boulevards			XXX	Evolution du trafic annuel moyen
Sécuriser les traversées des secteurs centraux ruraux	XXX	XXX	XXX	
Traiter les points d'insécurité routière	XXX	XXX	XXX	Taux de gravité annuel
Redynamiser et développer les parcs de stationnement automobile de rabattement sur les transports collectifs		XXX	XXX	
Adapter les dispositions et périmètre de stationnement payant au centre d'Arras		XXX	XXX	
Etendre la politique de stationnement sur d'autres secteurs de l'agglomération		XXX	XXX	

AXE 6 : CONFIRMER LA MOBILITE DANS SON ROLE DE VECTEUR DE DYNAMIQUE ECONOMIQUE

ACTIONS	2019 2022	2023 2026	2027 2030	Indicateurs
Valoriser les alternatives modales à la route.	XXX	XXX		.
Accompagner les entreprises et administrations dans la réalisation de leur plan de mobilité	XXX	XXX		Nombre de démarche PDE au sein de la CUA
Accompagner la logistique urbaine via une réglementation et des aménagements adaptés <i>-Mener une étude Marchandises sur le territoire de la CUA.</i> <i>-Sensibilisation et accompagnement</i>		 XXX	XXX	
Prendre en compte et faciliter les déplacements agricoles <i>-Définition des itinéraires</i> <i>-Sensibilisation- concertation</i>	 XXX	XXX	XXX	
Faire du secteur gare-Petite vitesse, un véritable centre de vie		XXX	XXX	Evolution du trafic annuel moyen

AXE 7 : FAVORISER LES CHANGEMENTS DE COMPORTEMENT DE MOBILITE

ACTIONS	2019 2022	2023 2026	2027 2030	Indicateurs
Accompagnement du mouvement "Ville respirable". -Lancer une étude de préfiguration d'une ZFE. -Continuer la mutation du parc roulant d'Artis. -Accompagnement des communes pour une mutation des flottes communales	 XXX XXX	XXX XXX	XXX XXX	. A déterminer avec Atmo Hauts de France Part des véhicules propres Part des véhicules propres dans les flottes communales
Sensibiliser les transporteurs de marchandises: -Elaborer des documents de communication. -Créer un groupe "Marchandises" -Accompagnement-sensibilisation	 	XXX XXX	XXX XXX	Nombre de démarche PDE au sein de la CUA
Favoriser les modes de déplacements innovants et moins polluants -Développer de l'électro-mobilité y compris des bornes de recharge. -Accompagnement dans les PDE-PDS -Sensibilisation et accompagnement	 XXX XXX	XXX XXX XXX	XXX XXX XXX	Nombre de véhicules électriques au sein de la CUA
Proposer de nouvelles formes de service.	XXX	XXX	XXX	
Sensibiliser les habitants pour promouvoir les mobilités durables et agir sur les pratiques	XXX	XXX	XXX	

En résumé, le bilan du PDU 2000 révèle :

- Deux actions entièrement réalisées et quelques actions en cours.**
- Des enjeux conséquents en matière de réduction de l'usage de la voiture.**
- Une absence de comité de pilotage et de feuille de route.**

I.2.2 Accessibilité

I.2.2.1 CONTEXTE GENERAL

L'annexe « accessibilité » fait partie intégrante du PDU et constitue une obligation légale. Elle a en effet été rendu obligatoire dans les PDU par 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.

La loi du 11 février 2005 apporte notamment différentes évolutions quant à la prise en compte du handicap et plus globalement de la mobilité réduite dans les déplacements. Elle modifie l'article 28 de la loi n°82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs s'agissant du Plan des Déplacements urbains.

Cette loi du 11 février 2005 s'intéresse à une population beaucoup plus large que la population « handicapée », au sens strict. Ainsi, c'est l'ensemble des personnes à mobilité réduite dont il faut tenir compte : les personnes âgées, les mères accompagnées de jeunes enfants, ou toute personne gênée temporairement dans sa mobilité.

L'annexe accessibilité du PDU indique les mesures d'aménagement et d'exploitation à mettre en oeuvre afin d'améliorer l'accessibilité et la continuité de la chaîne du déplacement.

L'accessibilité concerne non seulement les personnes en fauteuil roulant, mais aussi plus largement celles à mobilité réduite (personne avec poussette, avec bagages, ...) et celles handicapées. Au-delà, elle développe la qualité des déplacements au profit de l'ensemble de la population.

La prise en compte des handicaps et de la mobilité réduite dans le développement de la « chaîne de déplacement » et dans les aménagements est une nécessité pour garantir la mobilité pour tous. L'objectif est de permettre une meilleure intégration des personnes ayant des difficultés à se déplacer et de minimiser les obstacles qu'elles rencontrent dans tous les aspects de leur vie quotidienne, et notamment lors de leurs déplacements.

L'accessibilité ne concerne pas que les personnes atteintes d'un handicap. Chacun d'entre nous peut un jour, de manière passagère ou définitive se retrouver dans une situation de mobilité réduite voire de handicap.



Par ailleurs l'évolution démographique française montre un nombre croissant de personnes de plus de 60 ans, personnes les plus sujettes aux difficultés à se déplacer. Dans le département du Pas-de-Calais, on peut estimer que sur l'année 2018, environ 30% de la population est âgée de plus de 60 ans. La corrélation entre l'âge et la mobilité réduite est avérée, deux tiers des personnes à mobilité réduite étant des personnes âgées.

Dans ce contexte, les transports sont, en matière d'accessibilité à la ville, un des outils majeurs d'insertion et de lutte contre les exclusions. Toute action pour rendre l'ensemble de la chaîne de déplacements accessible à tous, profite à tous les utilisateurs qu'ils soient réguliers ou non, valides ou à mobilité réduite ou en situation de handicap.

Pour toutes ces raisons, améliorer l'accessibilité de l'ensemble de la chaîne de déplacement, et notamment des réseaux de transport en commun, c'est en fait améliorer la qualité de service offert à tous, en rendant l'usage des modes alternatifs plus faciles et donc plus attractifs.

I.2.2.2 Enjeux et objectifs

Les enjeux de l'accessibilité

Prise dans son contexte général, l'accessibilité couvre trois dimensions :

1. Accessibilité géographique ou spatiale ;
2. Accessibilité sociale ;
3. Accessibilité physique.

Le volet de l'accessibilité physique considère l'amélioration des conditions de déplacement des personnes handicapées et à mobilité réduite.

Cette notion d'accessibilité couvre l'ensemble de la chaîne de déplacement (cadre bâti, voirie, aménagements des espaces publics, transports) et englobe ainsi de nombreux domaines tels que l'accessibilité des logements, l'accès aux établissements recevant du public (ERP), l'accès aux installations ouvertes au public (IOP), l'accès à la culture et aux loisirs, l'accès aux équipements sportifs, aux équipements touristiques, la continuité et l'accessibilité des cheminements...

L'accessibilité des services de transport collectif désigne les divers services liés à l'usage d'un transport collectif et des véhicules eux-mêmes, y compris leur interface avec les installations fixes.

« L'accessibilité aux transports publics, permet leur usage sans dépendance par toute personne qui, à un moment ou à un autre, éprouve une gêne du fait d'une incapacité permanente (handicap sensoriel, physique ou cognitif, vieillissement...) ou temporaire

(grossesse, accident...) ou bien encore de circonstances extérieures (accompagnement d'enfants en bas âge, poussettes...) ».

Trois enjeux sont associés à l'accessibilité pour tous les publics aux réseaux TC :

- Un enjeu de solidarité

L'accessibilité s'adresse en premier lieu à toutes les personnes, qui, atteintes d'une incapacité permanente ou temporaire, rencontrent des difficultés à utiliser les transports en commun, quel que soit leur handicap.

- Un enjeu social

Les enjeux de l'accessibilité sont considérables et vont bien au-delà de la prise en compte des besoins particuliers des personnes handicapées. La part des personnes âgées étant amenée à s'accroître fortement dans les décennies à venir, il est primordial de concevoir un service de transport capable de répondre à l'hétérogénéité des gênes aux déplacements qu'elles peuvent rencontrer.

- Un enjeu de qualité d'usage pour tous

Il est important de mentionner le caractère bénéfique pour tous de l'accessibilité, qui implique une amélioration des matériels roulants (véhicules) et des infrastructures (quais, arrêts) pour qu'ils soient mieux adaptés aux montées / descentes et ainsi améliorent la fluidité d'accès aux véhicules.

Il est en effet plus facile et plus rapide pour tous, des plus jeunes aux plus vieux, de monter dans un bus sans marches.

En ce sens, l'accessibilité participe à l'attractivité du service offert aux usagers. Plus largement, l'accessibilité constitue un levier d'action pour favoriser la marche à pied au moyen d'aménagements de qualité et de traversées sécurisées.

Le cadre légal et réglementaire

La Loi du 11 février 2005 pour « l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées » vient compléter la législation existante, notamment son article 45 et son décret d'application du 21 décembre 2006 ainsi que l'arrêté relatif aux prescriptions techniques du 15 janvier 2007, qui constituent un ensemble de textes législatifs, réglementaires et techniques prescriptifs en faveur de la mobilité des personnes à mobilité réduite.

Passant d'un contexte incitatif à un cadre prescriptif, la Loi du 11 février 2005 définit de nouvelles obligations en matière d'accessibilité aux collectivités et autorités organisatrices de la mobilité :

- L'extension du champ d'application de la Loi à la voirie et aux espaces publics.
- La prise en compte de tous les types de handicap.

- L'introduction de la notion de chaîne de déplacement : celle-ci comprend le cadre bâti, la voirie, les aménagements des espaces publics, les systèmes de transports, ainsi que leur intermodalité, l'objectif étant d'éliminer toute rupture au cours du déplacement.
- La mise en place d'outils.
- L'institution d'une obligation de résultat : la Loi impose des délais pour la mise en oeuvre des différentes obligations.
- La mise en place d'une procédure de dépôt de plainte en matière d'obstacles à la libre circulation des personnes à mobilité réduite par les autorités organisatrices de transports publics dans un délai de trois ans à compter de la publication de la présente Loi, c'est-à-dire le 12 février 2008.

Cette loi a créé l'annexe particulière au PDU traitant de l'accessibilité.

La circulaire du 3 janvier 2013 relative à l'accessibilité aux personnes handicapées a rappelé la volonté ferme du Gouvernement de maintenir l'échéance de 2015 malgré les retards et les difficultés de mise en oeuvre de la politique d'accessibilité.

La loi fixe ainsi le délai de mise en accessibilité des réseaux de transport, mais aussi « la chaîne du déplacement, qui comprend le cadre bâti, la voirie, les aménagements des espaces publics, les systèmes de transport et leur intermodalité. ». La mise en accessibilité des transports collectifs implique une amélioration des matériels roulants (véhicules) et des infrastructures (quais, arrêts, et continuité des cheminements).

Des dispositions dérogatoires sont prévues en cas d'impossibilité technique avérée.

Les cas d'impossibilité technique avérée seront déterminés dans le schéma directeur d'accessibilité des services de transports publics. Des moyens alternatifs relevant du service public des transports doivent alors être mis en place tel qu'un « service de transport de substitution » permettant d'assurer le transport dans des conditions analogues de coût pour l'utilisateur.

Les PDU doivent prendre en compte et intégrer dans les délais les dispositions de deux textes récents et importants :

- 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 ;
- L'ordonnance n° 2004-489 du 3 juin 2004 portant transposition de la directive 2001/42/CE du 27 juin 2001 relative à l'évaluation des incidences de certains plans et programmes sur l'environnement (confère l'annexe sur l'évaluation environnementale).

L'annexe accessibilité indique les mesures d'aménagement et d'exploitation à mettre en oeuvre afin d'améliorer l'accessibilité des réseaux de transports publics aux personnes handicapées et à mobilité réduite, ainsi que le calendrier de réalisation correspondant.

Les dispositions techniques permettant d'atteindre les objectifs fixés par l'article 45 de la loi 2005-102 en termes d'accessibilité accrue des TC ou de mise en place de systèmes de substitution doivent donc figurer dans les PDU, et notamment dans « l'annexe accessibilité ».

En parallèle, la loi du 11 février 2005 en faveur des personnes handicapées impose d'autres obligations.

- Les communes de plus de 1000 habitants (Article 45, Modifié par LOI n°2015-988 du 5 août 2015 - art. 9) doivent établir un Plan de mise en Accessibilité de la Voirie et des aménagements des Espaces publics (PAVE).
- Le plan de mise en accessibilité de la voirie et des aménagements des espaces publics est établi par la commune ou l'établissement public de coopération intercommunale ayant compétence à cet effet

La commission intercommunale d'accessibilité

Sa création est obligatoire pour toutes les intercommunalités de plus de 5 000 habitants, compétentes en matière de transports ou d'aménagement du territoire.

Cette commission est présidée par le président de l'établissement public de coopération intercommunal concerné qui arrête la liste de ses membres.

Ainsi, la commission intercommunale d'accessibilité :

- Dresse un constat de l'état de l'accessibilité du cadre bâti existant de la voirie, des espaces publics et des transports ;
- Organise le recensement des logements accessibles ;
- Peut être sollicitée lors de l'élaboration des Schémas directeurs et des Plans de mise en accessibilité ;
- Etablit un rapport annuel présenté selon les cas au conseil municipal ou à l'organe délibérant de l'EPCI concerné et fait des propositions éventuelles d'amélioration de mise en accessibilité de l'existant. Elle adresse son rapport annuel au préfet du département, au président du conseil général et au conseil départemental consultatif des personnes handicapées ainsi qu'à tous les responsables de bâtiments, installations et lieux de travail concernés par son rapport ;
- Joue un rôle consultatif.

I.2.2.3 Contexte de l'accessibilité sur le territoire de la CUA

L'accessibilité du réseau de transport urbain

- LE SCHEMA DIRECTEUR D'ACCESSIBILITE DES TRANSPORTS

Le 1er schéma directeur d'accessibilité des transports de la Communauté Urbaine d'Arras a été approuvé par délibération du Conseil Communautaire en date du 15 avril 2011. Ce schéma directeur faisait état de l'accessibilité du service de transport à date d'élaboration du SDA. Cet état des lieux est réalisé pour le matériel roulant ainsi que pour les arrêts de bus et la gare de bus.

Par délibération du Conseil Communautaire en date du 24 septembre 2015, la Communauté Urbaine d'Arras a arrêté son SD'AP (Schéma Directeur d'Accessibilité et agenda d'accessibilité programmée), révision du SDA de 2011.

- ETAT DES LIEUX DE L'ACCESSIBILITE DU RESEAU DE TRANSPORT COLLECTIF URBAIN

Sur le réseau de transport collectif urbain :

En 2018, le territoire compte 279 arrêts accessibles sur un total de 671 arrêts. 42 % des arrêts de bus sont donc accessibles.

Les arrêts sont facilement repérables grâce aux pictogrammes présents au sol et aux quais surélevés.

Le parc de bus est composé de 61 bus dont 33 sont totalement accessibles, c'est-à-dire qu'outre un plancher bas, il dispose d'un emplacement permettant d'accueillir un UFR (unité fauteuil roulant), d'une girouette frontale de couleur mais aussi de haut-parleurs intérieurs et extérieurs (annonce sonore des prochains arrêts pour les déficients visuels) et d'écrans TFT dans les bus pour la visualisation en temps réel du cheminement de la ligne.

Le taux d'accessibilité du matériel roulant est donc de 54 %.

- LE SERVICE DE TRANSPORT DES PERSONNES A MOBILITE REDUITE

La Communauté Urbaine d'Arras dispose, par ailleurs, d'un service de Transport des Personnes à Mobilité Réduite, dénommé « Mobia ».

Le service est confié à la société Vortex dans le cadre d'un marché public. A compter de janvier 2019, ce service sera confié à Artis.

Il s'agit d'un service de transport collectif à la demande en porte à porte. La personne est prise en charge et déposée au lieu souhaité mais toujours sur le domaine public.

Le conducteur ne peut rentrer à l'intérieur de bâtiments publics ou d'espaces privés.

Pour bénéficier des conditions tarifaires privilégiées, la course a obligatoirement une origine et une destination dans le périmètre des transports urbains de la

Communauté Urbaine d'Arras, composé de 46 communes.

Ledit service est accessible aux personnes disposant d'une carte d'invalidité à 80 % et aux personnes acceptées en Commission d'accès (4 à 5 commissions par an).

500 personnes bénéficient du service en 2018, dont 30 % possèdent une carte d'invalidité et 70 % sont acceptées en Commission d'Accès.

Pour l'année 2017, 22 300 transports ont été réalisés par les ayants droit sur le territoire communautaire.

A partir de janvier 2019, l'amplitude de réservation des transports sera élargie. Le ticket unité est au coût de 1,20 €.

- ACCESSIBILITE DE L'INFORMATION

L'information aux arrêts de bus doit être accessible pour tous. Pour cela, la lisibilité de l'information doit répondre à certains critères : taille des caractères utilisés, contraste des couleurs utilisées, éclairage local ou ambiant...

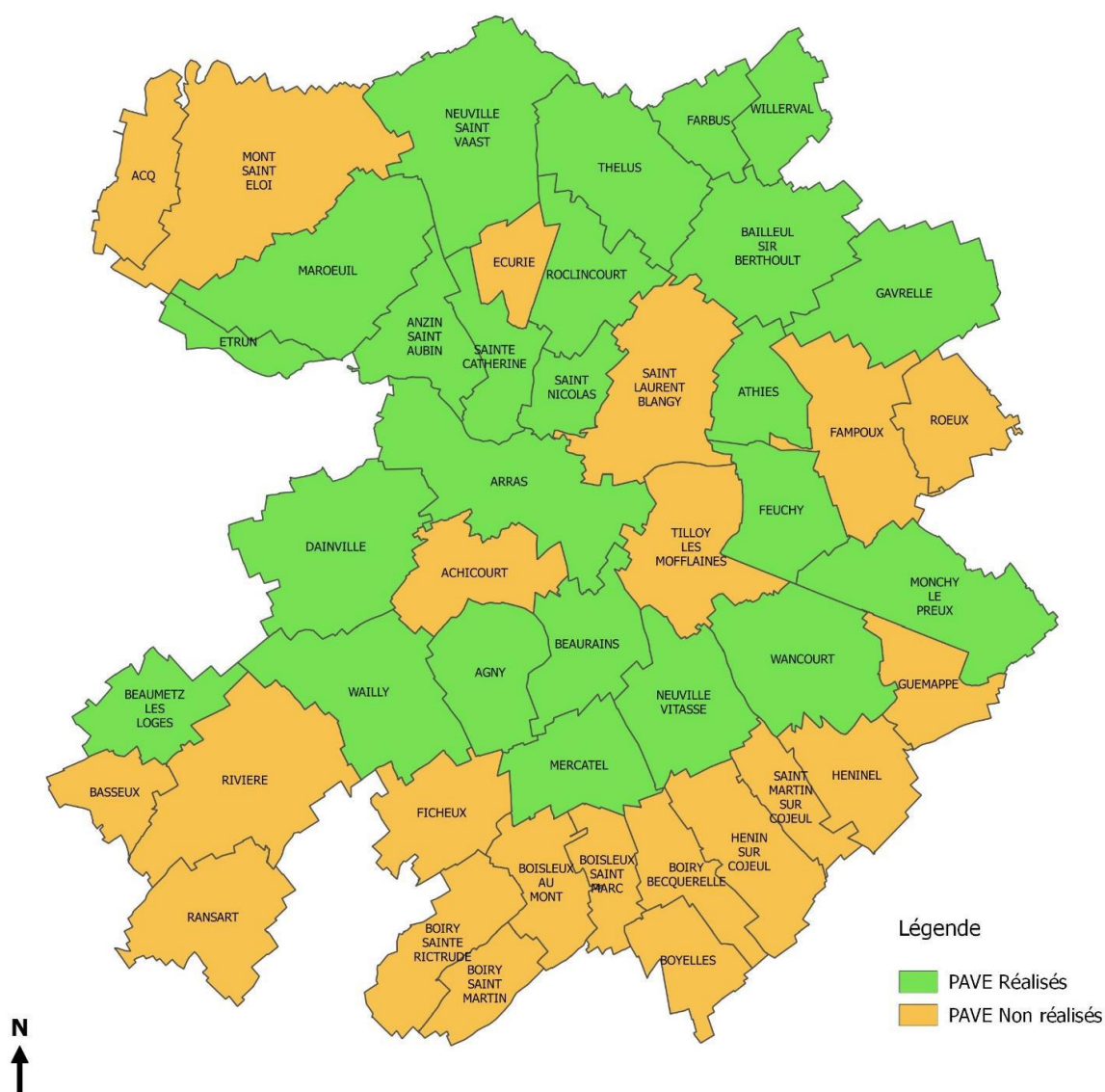
Aujourd'hui, sur le territoire de la CUA, l'information pour les usagers des transports collectifs est présente :

- Chaque abri bus ou poteau est équipé de fiches horaires. En présence d'abri, le cadre de l'information doit être accessible à tous (il doit se situer à côté du banc de façon que les voyageurs puissent lire les informations en s'approchant suffisamment sans gêner ou être gênés quand le banc est occupé). Aujourd'hui, chaque arrêt est équipé d'un panneau d'information et d'un plan du réseau ;
- Les fiches horaires précisent l'accessibilité d'une ligne ou d'un point d'arrêt par un logo « fauteuil roulant ».
- Le site internet www.artis.com a été conçu en respectant les critères d'accessibilité.

Les Plans de mise en Accessibilité de la Voirie et des Espaces publics

ETAT DES LIEUX DES PAVE SUR LE TERRITOIRE :

La carte ci-après reprend l'état des lieux de réalisation des PAVE sur le périmètre de la CUA.



**ETAT DES LIEUX DES PLANS D'ACCESSIBILITE DE LA VOIRIE ET DES ESPACES PUBLICS
(P.A.V.E.) AU 3EME TRIMESTRE 2018**

I.2.2.4 Les actions

Les actions du PDU

La stratégie retenue pour le PDU – Grand Arras 2030 se segmente en 7 axes.

AXE 1 : Assurer une bonne articulation entre urbanisme, mobilité, santé et environnement

AXE 2 : Renforcer la mobilité pour tous

AXE 3 : Développer un système de mobilité à coûts maîtrisés

AXE 4 : Construire une agglomération apaisée

AXE 5 : Une maîtrise des circulations automobiles via l'ensemble des « outils » disponibles

AXE 6 : Confirmer la mobilité dans son rôle de vecteur de dynamisme économique

AXE 7 : Favoriser les changements de comportement de mobilité

L'accessibilité de la chaîne du déplacement est au coeur des enjeux du PDU. Outre le fait qu'elle permet de valoriser les déplacements des personnes à mobilité réduite, 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'axe 2 est particulièrement en lien avec l'accessibilité aux personnes à mobilité réduite même si l'ensemble des actions du PDU contribueront à améliorer et faciliter les déplacements, et profiteront à tous.

L'objectif général de cet axe 2 est la valorisation des besoins spécifiques des seniors, des Personnes à Mobilité Réduite, des quartiers prioritaires dans les politiques de la ville, ...

Dans cet axe, un focus est fait sur l'ensemble de ces cibles (seniors, personnes à mobilité réduite, ménages en précarité énergétique), en travaillant particulièrement sur l'information des services existants et sur le développement de liaisons vers les lieux d'emplois que sont les grands parcs d'activités de la CUA (Fiches actions n°5 /6 / 8). Parallèlement, la CUA est très attentive à maintenir une offre de transport accessible sur l'ensemble de son territoire, et en particulier sur les quartiers prioritaires (Fiche action n°7).

Pour ces différentes opérations, les actions inscrites au PDU portent notamment sur :

- Le développement des 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) ...

- L'accompagnement des communes du territoire dans les travaux de réaménagement de l'espace public (aide technique et conseils) ;

- La prise en compte de la problématique d'accessibilité PMR/UFR dans tout nouveau projet d'aménagement

- L'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

En matière d'accessibilité au transport collectif, les actions inscrites au PDU portent notamment sur :

- La communication sur l'utilisation de la centrale de mobilité
- La mise en place d'ateliers Découverte et premiers Accompagnement pour accompagner à l'utilisation des transports collectifs,
- Définir et planifier le renouvellement progressif du matériel roulant

Dans le cadre de son schéma directeur d'accessibilité des transports collectifs, la CUA a décidé, en conseil communautaire du 24 septembre 2015, d'arrêter un « Schéma Directeur d'accessibilité – Agenda d'accessibilité programmée (Sd'AP) » établi sur les bases suivantes :

1 – la mise aux normes, sur la période 2016-2018, de 128 quais afin de porter à 336 le nombre de quais accessibles (soit un taux d'accessibilité de 60 %) en consacrant à cette opération un budget total de 1,1 M€ (soit un budget annuel de 350 k€). Les quais qui seront rendus accessibles dans le cadre de ce programme seront ceux qui présentent le moins de risque d'être supprimés à moyens terme ;

2 – la mise aux normes PMR progressive des bus, dans le cadre du plan de renouvellement du parc de véhicules, ce qui devrait permettre de porter à 90 % le taux de bus accessibles en procédant à l'acquisition de 14 bus sur la période 2016 – 2018 (pour un budget total estimé à 4,2 M€TTC)

Les contraintes qui pèsent sur le budget communautaire sont importantes. De plus, le renouvellement de la DPS Transport prévu début 2019, risquerait d'impacter la localisation de certains arrêts de bus de la CUA.

I.2.3 Evaluation environnementale du PDU

SCENARIOS, INDICES ET MESURES, INDICATEURS, RESUME NON TECHNIQUE

L'article R 122-20-3 du Code de l'Environnement précise la nécessité d'une présentation des solutions de substitutions raisonnables qui permettent de répondre à l'objet du plan dans son champ d'application territorial.

PRESENTATION DES SCENARIOS ENVISAGES :

Trois scénarios ont été élaborés en concertation avec les différents acteurs et la population du territoire, le but étant de retenir un scénario.

Le territoire compte 354960 déplacements par jours, soit 3,95 déplacements par jour, par personne en 2015.

- 61 % de voitures
- 6% de transports en commun
- 30% de marche à pied
- 1% de vélos

Le déplacement en voiture est le plus important du fait de l'étalement du territoire et de la présence de beaucoup de communes rurales.

Une croissance est prévue, ce qui impliquera une obligation de création de logements et de déplacements supplémentaires.

Le PDU doit permettre de réaliser des modes alternatifs pour éviter l'accroissement des congestions et dégradations des espaces publics.

Une hausse du parc automobile est aussi attendue, ce qui entraînera un besoin en stationnement.

SCENARIO AU FIL DE L'EAU:

Pas de coordination d'ensemble, développement continu sans résorber les déséquilibres territoriaux.

Aménagements prévus pour ce scénario:

- pas de rocade Est, pas de doublement de la RN 25,
- réalisation de la rocade Sud et petit barreau Est
- requalifications des pénétrantes urbaines,
- multiplication des zones 30, au coeur des quartiers, et extension de la zone 30 du centre-ville à toute la zone intra-boulevard,
- sécurisation des axes routiers qui traversent les villages, renforcement des fréquences des lignes TC existantes,
- développement d'une centralité de transport aux abords du Centre Hospitalier,
- mise en oeuvre du Schéma Directeur cyclable (85 kms d'aménagement cyclable),
- développement modéré du réseau modes doux dans le secteur rural,
- augmentation des aires de livraison,
- gestion horaires des aires de livraison,
- amélioration du jalonnement des pôles d'activité pour les poids lourds.

SCENARIO 1:

L'organisation et le développement sont amenés à se réorganiser autour d'une seconde centralité: la Gare Européenne.

Une croissance démographique de 0,7 %/an est envisagée, entraînant une augmentation de 46200 déplacements/jour, soit 6000 véhicules supplémentaires.

Le nombre de déplacement personnes/jour passe à 4,2.

Le scénario prévoit le renforcement massif des transports en commun et de la desserte ferrée.

- rocade Est complète et doublement de la RN 25,
- requalification des pénétrantes urbaines,
- requalification des boulevards en deux fois une voie,
- détermination de maille " apaisée " sur le réseau local,
- schéma directeur cyclable (85 kms d'aménagement),
- pas de développement du réseau mode doux dans le rural,
- renforcement du mail piétons entre la gare, les places, le Centre Hospitalier, la Citadelle et l'Université?
- développement du BHNS axe Est-Ouest,
- création d'un parking P+ R sur la rocade,
- développement d'une centralité transport aux abords du CH,
- création d'une nouvelle gare européenne,
- navette vers la Gare Européenne et la nouvelle ZAC,
- renforcement de l'offre TER sur la Gare d'Arras et le TRVG vers Lille,
- développement du pôle Gare,
- pas de suppression de places en centre-ville, mais passage de 4000 à 8000 places,
- création d'un train routier entre SNE et zones d'activités Est,
- développement de centralités transport au coeur de chaque ZA,
- **On note une nette augmentation des déplacements en transport en commun.**

SCENARIO 2 :

Un développement territorial économe et optimisé sur le coeur d'agglomération.

Il prévoit une optimisation de l'existant en accentuant les actions sur le pôle urbain, en lien aussi avec les nouvelles formes de mobilité.

Une augmentation de 6000 déplacements/jour, soit moins de 1000 véhicules supplémentaires,

- le nombre de déplacements/personnes/jour reste à 4,
- optimisation du réseau existant,
- pas d'intervention lourde sur le réseau,
- régulation des principaux carrefours pour éviter le transit dans les zones denses,
- protection du centre-ville contre tout trafic de transit, en développant un plan de circulation en boucle,
- schéma directeur cyclable (85 kms d'aménagement cyclable),
- développement modéré du réseau modes doux en milieu rural,
- protection des coeurs de quartiers contre l'automobile,
- développement d'un réseau d'itinéraire de place en place,
- renforcement des mails modes doux entre les différents pôles et jalonnement,
- renforcement des fréquences des lignes existantes,
- développement d'un point d'arrêt voyageur sur ZI Est,
- développement d'un poste gare comme noeud de transport prioritaire et accompagnement par le développement d'un nouveau projet urbain,
- suppression de 5% de l'offre globale en centre-ville (400 places)
- mise en place de places réservées aux voitures non polluantes (5% de l'offre),
- développement de la réglementation aux abords du CG et de la Préfecture pour renforcer le rôle du parking " Citadelle " (+ 1000 places réglementées),
- gestion dynamique (en temps réel) du stationnement de l'hyper centre
- gestion dynamique (en temps réel) des aires de livraison,
- développement d'un centre de distribution urbain,
- développement d'un centre de distribution des aires de livraison, avec véhicule électrique pour l'E Commerce du centre-ville,
- développement d'un réseau de bornes électriques,
- développement d'une flotte de véhicules électriques,

- limitation des pointes de trafic par télétravail et coworking.

-Ce qui ferait évoluer les parts modales:

- augmentation de la part de déplacements à pied,
- augmentation des déplacements en transport en commun,
- augmentation des déplacements en deux roues et motorisées,
- réduction de la part modale liée aux véhicules légers,
- augmentation des déplacements à vélo.

SCENARIO 3:

Une organisation territoriale homogène qui s'appuie sur un coeur d'agglomération apaisé, et des pôles relais renforcés.

- Il prévoit une optimisation de l'existant avec une requalification importante des espaces publics, et un fort développement des modes doux,
- augmentation de 20000 déplacements/jour, soit moins de 2900 véhicules supplémentaires,
- on reste à 4 déplacements/ jour/personne.

Les aménagements prévus:

- optimisation du réseau existant
- pas d'intervention lourde sur le réseau,
- protection du centre-ville contre tout trafic de transit, en développant un plan de circulation en boucle,
- création de 100 km d'aménagements cyclables de l'urbain et péri urbain,
- développement important du mode doux dans le rural,
- requalification importante des espaces publics,
- piétonisation du Centre Historique et jalonnement,
- renforcement important du TAD vers les pôles relais, voire une ligne régulière,
- renforcement des fréquences et adaptations des linéaires, développement des lignes sur boulevards,
- développement d'un service " entreprise" à partir de la gare, comme celui de la citadine,

- développement de l'offre TRGV de et vers Lille + et de l'offre TGV de et vers Paris, à partir de la gare existante,
- réaménagement du pôle gare avec un projet urbain,
- suppression de l'offre globale de 9 % en centre-ville (750 places)
- politique de stationnement en faveur des riverains et mutualisation
- augmentation des aires de livraison avec gestion dynamique,
- développement important du covoiturage, dont création d'aires sur les pôles relais
- création d'une centralité transport sur les pôles économiques, avec flotte d'autopartage
- modulation des horaires de travail,
- développement des PDE/PDA,

La répartition des parts modales est équivalente à celle du scénario 2.

PRESENTATION DU SCENARIO RETENU:

Il a été établi après comparaison et fusion des 3 scénarios étudiés.

On imagine une forte hausse des déplacements (55000/jour)avec hypothèse d'une augmentation des déplacements moyens journaliers à 4,2 déplacements/jour,

- le taux de remplissage des véhicules est imaginé à 1,27 par véhicule.

Par rapport à 2015, les parts modales évoluent:

- augmentent les déplacements à pied (32,5 %), comme les transports en commun (9,6 %), des deux roues motorisées (0,3 %),
- des déplacements à vélo (1,8 %)
- nette réduction de la part liée aux véhicules légers (54,5 %)
- le scénario imagine une évolution du parc de véhicules légers et de bus,
- d'ici 2030 le territoire pourrait atteindre une augmentation de 7 à 8 % soit plus de 20000 déplacements supplémentaires par jour,
- l'objectif d'augmentation des transports en commun serait de 55 %,
- le vélo devant subir une augmentation de 210 %, et les déplacements à pied + 11 %,
- il n'y aura pas une homogénéité dans les différents secteurs de la CU,
- des efforts sont attendus en matière de covoiturage,

Pour Arras et sa première couronne, les objectifs du PDU induiront une réduction de l'usage de la voiture au profit des modes doux et des transports en commun,

- Si on compare tous les scénarios à l'horizon 2030, tous prévoient une augmentation des déplacements en voiture,
- le scénario retenu prend en compte une augmentation de la part modale des vélos,
- la part modale des déplacements par jour en 2030 dans le cadre du scénario retenu:
 - marche à pied: 32,6 %
 - vélo: 1,8 %
 - transports en commun: 9,3 %
 - voiture: 54,6 %
 - deux roues motorisées: 0,3 %
- à l'horizon 2030, la totalité des scénarii prévoit une part importante de déplacements effectués en voiture. Néanmoins, les scénarii 1 et retenu, sont les plus ambitieux en termes de réduction d'utilisation de la voiture,
- ces deux scénarii sont aussi les plus ambitieux en terme de développement et d'utilisation des transports en commun permettant de réduire la part des déplacements en voiture,
- concernant le développement de la marche à pied, les scénarii 1, 2, et 3 sont les plus ambitieux. Néanmoins la réalisation des trajets quotidiens à pied n'est pas réalisable pour les populations habitant dans les communes rurales.
- la part concernée par les vélos dans les scénarii 1,2,3, est bien supérieure à celle du scénario retenu . Ces scénarii sont donc plus ambitieux que le scénario retenu du fait que les transports en commun soient moins développés dans ces scénarii.
- le scénario retenu prévoit toutefois une augmentation de la part modale des vélos.
- Il prend aussi en compte une augmentation importante du nombre de déplacements par rapport aux différents scénarii (fil de l'eau et trois autres scénarii)
- cet accroissement va forcément induire une augmentation des émissions dans le scénario retenu qui va donc potentiellement fausser les valeurs des émissions comparativement aux autres scénarii.

ESTIMATION DES EMISSIONS DE GAZ A EFFET DE SERRE:

Décret n°2016-753 du 7 juin 2016 relatif aux évaluations des émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques à réaliser dans le cadre des plans de déplacements urbains.

Des évaluations et des calculs des émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques générées par les déplacements à l'intérieur du périmètre de transport urbain, sont réalisés à l'occasion de l'élaboration ou de la révision d'un plan de déplacements urbains.

Les modalités de ces évaluations et de ces calculs sont précisées par le décret prévu à l'article L1214-13.

L'évaluation est prévue pour la situation au moment de sa réalisation ainsi qu'à l'horizon des deux budgets carbone les plus lointains (soit à t+5ans ou t+10ans environ), selon les mêmes méthodes que pour les plans climat-air énergie territoriaux.

En appliquant la méthode issue du Bilan Carbone et en intégrant les distances journalières parcourues, les résultats, par rapport à l'Etat 2015 sont les suivants:

	État 2015	Scénario fil de l'eau	Scénario 1	Scénario 2	Scénario 3	Scénario retenu
Émissions GES	1 057 TCO2	816 TCO2	828 TCO2	770 TCO2	800 TCO2	835 TCO2
Comparaison par rapport à l'État 2015	/	-23%	-22%	-27%	-24%	-21%

Quel que soit le scénario, les émissions de GES sont plus faibles qu'en 2015, malgré le nombre de déplacements croissant.

Ceci est la cause de l'augmentation du covoiturage, des modes de transports partagés.

Estimation des émissions polluants:

NOx: dioxyde d'azote:

Réduite quel que soit le scénario retenu (plus de 50 %)

Les véhicules légers rouleront moins au diesel (64 % du parc en 2015 contre 7% dans les scénario retenu), et les bus seront presque tous au GNV.

PM 2,5 :

Grandement réduits pour les mêmes motifs que ci-dessus.

PM10:

Mêmes conclusions.

COVNM (composés Organiques Volatils Méthaniques):

Les émissions journalières sont tout de même en augmentation. (entre + 22% et +59 %)

SO2 (dioxyde de soufre):

L'impact de baisse de véhicule au diesel au profit d'un parc grandissant à essence, électrique et hybride permet de réduire d'environ un tiers les émissions journalières de CO2.

NH3 (ammoniac)

Hausse des émissions d'ammoniac.

CH4 (méthane)

Malgré l'augmentation des déplacements, les émissions sont réduites.

Il y aurait en 2030 une évolution des habitudes des habitants qui partageraient leurs moyens de locomotion.

IMPACTS DES DIFFERENTS SCENARIOS SUR L'ENVIRONNEMENT SONORE:

Dans tous les scénarii, la volonté d'évolution des parts modales vers des modes de transports moins bruyants, participera à la réduction des nuisances sonores dans les centralités.

La réduction des vitesses dans les centres et la piétonisation (scénario fil de l'eau, 2 et 3 , et retenu) devraient avoir un impact notable sur la diminution des nuisances sonores dans le centre-ville d'Arras.

Les flux routiers seront écartés des zones habitées.

IMPACTS DES DIFFERENTS SCENARIOS SUR LE CADRE ET LES MODES DE VIE:

- scénario fil de l'eau:

Ce scénario ne permet pas de faire évoluer les modes de vie, ni d'améliorer le cadre de vie, de manière significative.

- scénario 1:

Il prévoit la réalisation de la rocade qui aura un impact sur les déplacements. Ce contournement permettra de désengorger les routes et boulevards d'Arras.

En revanche, la mise en place de parking relais selon le lieu d'implantation, comme relais des modes alternatifs, pourrait impacter négativement la qualité des paysages, la biodiversité, et donc le cadre de vie des habitants de manière localisée.

- scénario 2:

Il prévoit le développement de l'intermodalité, la création de pôles multimodaux au sein des communes périphériques, et la priorisation des modes actifs.

Ces mesures auront pour effet indirects d'améliorer la qualité du paysage et du cadre de vie.

- scénario 3:

Comme le scénario 2, il prévoit le développement de l'intermodalité avec création de pôles multimodaux.

Ceci améliorera la qualité du paysage urbain et du cadre de vie.

Par contre, la mise en place d'aires de covoiturage, selon le lieu d'implantation, pourrait impacter négativement la qualité des paysages, la biodiversité, donc le cadre de vie des habitants de manière localisée.

- scénario retenu:

Il engendre des impacts sur le cadre et modes de vie assez similaires, concernant le développement des intermodalités et des transports en commun.

Le développement accru des modes doux dans les déplacements, permettra de limiter la sédentarité de la population et ainsi palier les effets de l'obésité.

Il prévoit la réalisation de la rocade Est qui aura un impact sur les déplacements.

Ceci évitera le trafic de transit dans les traversées de certaines agglomérations.

La poursuite de l'intensification de la pratique des modes actifs et de la piétonisation du centre d'Arras (scénario 3 et scénario retenu) favoriseront la qualité paysagère et architecturale du territoire.

L'embellissement et la mise en valeur du paysage, du patrimoine local et la préservation de la biodiversité en lien avec le travail sur les modes doux et la possibilité de végétaliser lors de la requalification des voiries et de la rocade en boulevard urbain permettra d'assurer un meilleur cadre de vie.

EXPOSE DES MOTIFS POUR LESQUELS LE PROJET DE PDU A ETE RETENU AU REGARD DES OBJECTIFS DE PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT

Ce chapitre répond à l'obligation fixée au R 122-20-4 du Code de l'Environnement qui précise la nécessité d'une présentation des motifs pour lesquels le projet de plan a été retenu notamment au regard des objectifs de protection de l'environnement.

Les objectifs de la stratégie du PDU:

Les éléments mis en lumière dans le diagnostic ont déterminé les objectifs de la stratégie du PDU.

Les différents leviers sont les suivants :

- maintenir le dynamisme du territoire à l'horizon 2030,
- répondre à la hausse du nombre des déplacements des territoires de la CUA,
- cohérence indispensable des politiques publiques,

- ancrer la mobilité arrageoise dans les grandes transitions,

La stratégie se segmente en 7 axes:

- assurer une bonne articulation entre urbanisme, mobilité, santé et environnement:
- réduire à la source le trafic automobile et la longueur moyenne des déplacements, tout en favorisant l'usage des transports collectifs, de la marche et du vélo, limiter l'étalement urbain et la consommation d'espaces agricoles.
- renforcer la mobilité pour tous: offre de transport sur l'ensemble du territoire et en particulier sur les quartiers prioritaires.

La mobilité est au coeur de l'insertion professionnelle et sociale et permet de faciliter l'accès à l'emploi et aux services.

- construire une agglomération apaisée: 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, en assurant des zones de partage, des zones apaisées et d'aménagement des espaces publics,
- maîtriser les circulations automobiles via les outils disponibles en fiabilisant les conditions de circulation.

Il faudra une hiérarchisation des voies, la réalisation de la rocade, le renouvellement des véhicules moins émetteurs de GES ou encore la réalisation du report modale à la voiture individuelle.

- accompagner et favoriser les changements de comportement et de pratique de mobilité : bonne accessibilité pour les industries du territoire en promouvant un transport de marchandises moins routier et moins polluant,
- mettre en oeuvre un bouquet de mobilité s'appuyant sur un schéma multimodal: proposer des solutions différenciées selon les motifs et les types de territoires.

Les différents leviers de la stratégie définie au sein du PDU ont permis de réaliser un plan d'action adapté au territoire.

PRESENTATION DU PLAN D'ACTION

Un plan d'action touche tous les volets de la mobilité

L'ensemble des volets de la mobilité sont liés.

Le plan d'actions adopte une approche systémique, globale et multimodale.

Par exemple, la volonté de favoriser les déplacements doux ne peut être envisagée sans une réflexion concomitante sur l'automobile et la place qu'elle occupe dans la voirie.

Le développement des transports en commun:

Le projet est de mettre en place une ligne à fréquence élevée pour décongestionner les axes les plus chargés. Une augmentation de la fréquentation des transports collectifs permettra d'atteindre une part modale de 9 % pour les transports en commun en 2030, contre 6% en 2015, d'après le diagnostic du PDU.

Cet objectif est conforme aux orientations du Schéma de Cohérence Territoriale de la région d'Arras qui promeut le développement des transports collectifs à une échelle plus globale.

Le développement des modes actifs:

Le vélo passe de 1% à 1.8% soit une augmentation de 210 %.

Dans le cadre du PDU, la part de marche à pied est augmentée de 11 % par rapport au niveau de 2015, pour atteindre 33 % en 2030, nécessitant des actions pour encourager ce mode de déplacement en agissant sur la sécurisation (apaisement des vitesses, jalonnements)

Les autres usages de l'automobile:

En 2015, l'usage de l'automobile et des deux roues représentait 61 % des déplacements des habitants du territoire.

Si les objectifs du PDU sont atteints, ces usages ne représenteraient plus 55 % des déplacements des habitants du territoire en 2030, soit une baisse de 6 points par rapport à 2015.

Le PDU ne veut pas opposer l'automobile aux autres modes, mais de développer les complémentarités.

UN PLAN D'ACTIONS POUR REpondre A PLUSIEURS ECHELLES TERRITORIALES:

C'est la Communauté Urbaine d'Arras prise en compte dans son ensemble, qui est la principale échelle territoriale.

Il y aura une hiérarchisation des voiries, le développement des modes doux grâce à la sécurisation des voiries et aux zones adaptées, l'organisation des différents réseaux de transports, et l'offre de stationnement en ville.

Le coeur d'Arras occupe une place particulière et plus conséquente du fait du nombre des déplacements qui le concerne et de l'espace public concurrentiel.

Des choix doivent donc être faits entre les différents modes, sans altérer les fonctions économiques et paysagères de cet espace.

UN PLAN D'ACTIONS AVEC PLUSIEURS HORIZONS TEMPORELS:

Le scénario du PDU se fonde sur 3 horizons temporels.

Une nouvelle évaluation sera à envisager, et éventuellement une nouvelle révision à court terme,

A moyen terme, d'un point de vue technique et financier les réalisations majeures seront plus difficiles à mettre en oeuvre.

A long terme, pour des réalisations définitives, avec des volontés de modifications notables des comportements et des modes de vie pour tendre vers une mobilité plus durable.

PRISE EN COMPTE DES OBJECTIFS DE PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT:

Objectifs en matière de la biodiversité:

Cadre des objectifs nationaux:

Les lois Grenelle de l'environnement pour la préservation de la biodiversité et la lutte contre son érosion.

La loi n°2016-1087 du 8 Août 2016 pour la reconquête de la biodiversité, de la nature et des paysages.

Cadre des objectifs européens:

Les directives européennes dites "habitats" et "oiseaux " respectivement directive n° 92/43/CE du 21 Mai 1992 et directive n° 79/409/CE du 2 Avril 1979.

Cadre des objectifs internationaux:

- convention de la diversité biologique (sommet de Rio 1992)
- objectif biodiversité et initiative Countdown 2010 (sommet de Johannesburg 2010)

Objectifs en matière de transition énergétique:

Cadre des objectifs internationaux:

- le protocole de Kyoto
- ° réduire les émissions de gaz à effet de serre à l'horizon 2020,
- ° améliorer de 20% l'efficacité énergétique, en généralisant les bâtiments d'ici 2020, en généralisant les bâtiments à énergie positive et en réduisant la consommation énergétique des bâtiments existants
- ° porter la part d'énergie renouvelable à 23 % de la consommation d'énergie finale en 2020,
- ° atteindre le Facteur 4 à l'horizon 2050, ce qui correspond à la traduction française du protocole de Kyoto.

- ° **Les accords de Paris sur le climat** signés le 12 Décembre 2015 et entrés en vigueur le 4 Novembre 2016 visent à:
 - ° contenir le réchauffement climatique bien en dessous de 2°C par rapport aux niveaux préindustriels et viser à limiter la hausse des températures à 1,5 °C,
 - ° désinvestir des énergies fossiles,
 - ° atteindre la neutralité carbone: diminution des émissions de GES afin que dans la seconde partie du siècle, elles soient compensées par les puits de carbone.
- Le paquet Energie- Climat** adopté le 24 Octobre 2014 fixe différents objectifs:
 - ° réduire les gaz à effet de serre de 40% en 2030, par rapport à 1990, avec une répartition à l'effort au niveau européen entre les Etats membres,
 - ° nouvelles économies d'énergie de + 27 % au plan européen

Cadre des objectifs nationaux:

La loi de Transition Energétique pour la croissance verte, adoptée le 17 Août 2015, porte de nouveaux objectifs communs:

- ° réduire de 40% les émissions de gaz à effet de serre en 2030 par rapport à 1990
- ° baisser de 30% la consommation d'énergie fossiles en 2030 par rapport à 2012,
- ° diminuer la consommation énergétique finale de 50 % en 2050 par rapport à 2012
- ° diviser par deux les déchets mis en décharge à l'horizon 2025
- ° porter la part des énergies renouvelables à 32 % de la consommation finale d'énergie en 2030 et à 40 % de la production d'électricité,
- ° diviser la production d'électricité et baisser à 50 % la part du nucléaire à l'horizon 2025.

Le projet de PDU crée des conditions favorables au développement des énergies propres pour les déplacements, et vise à répondre à ces objectifs.

OBJECTIFS EN MATIERE DE GESTION ECOLOGIQUE DE LA RESSOURCE EN EAU:

Cadre des objectifs internationaux:

Objectif : garantir l'accès de l'eau à tous, l'assainissement et assurer une gestion durable des ressources en eau parmi les **17 objectifs de développement Durable d'ici 2030: Eau propre et assainissement de l'OMS**

Cadre des objectifs européens:

La Directive Cadre sur l'Eau d'Octobre 2000 a établi un cadre pour une politique communautaire de l'eau et renforce les principes de gestion de l'eau par bassin versant hydrographique, que la France a déjà adopté avec les SDAGE et SAGE;

En droit français, elle s'est traduite par la révision du SDAGE.

Cadre des objectifs nationaux:

La loi sur l'Eau de Janvier 1992

La loi sur l'eau et les milieux aquatiques de décembre 2006.

Le PDU de la Communauté Urbaine d'Arras intègre directement la prise en compte de sa ressource en eau en inscrivant un objectif de limitation de pollution des eaux liées aux ruissellements dans les nouvelles infrastructures.

OBJECTIFS EN MATIERE DE SANTE PUBLIQUE:

Cadre des objectifs internationaux:

Charte d'Ottawa pour la santé en 1986/Programme et réseau "Ville Santé " de l'OMS dès 1987.

Ce programme est complété par l'Ecole des Hautes Etudes en Santé Publique qui définit un cadre de références composé de 7 axes d'action:

- réduire les polluants, les nuisances et autres agents délétères
- promouvoir les comportements de vie sains des individus
- contribuer à changer le cadre de vie
- identifier et réduire les inégalités de santé
- penser un projet adaptable, prendre en compte l'évolution des comportements et modes de vie (12 m2 / hab d'espaces verts selon OMS)

Cadre des objectifs européens:

Consensus de Goëtborg en 1999 intégrant les principes et les valeurs portés par la santé environnementale, la promotion de la santé et la lutte contre les inégalités sociales de santé,

Directive n° 2008/50/CE du 21 Mai 2008 concernant la qualité de l'air ambiant et un air pur pour l'Europe+Directive n°2004/107/CE du 15 /12/2004

Cadre des objectifs nationaux:

Les objectifs de la Loi TEPCV visent à réduire de 10 % par habitant la production de déchets ménagers et assimilés aux horizons 2020 et 2025, orienter vers la valorisation matière organique 55% des déchets non dangereux non inertes à l'horizon

2020 et 65 % en 2025, orienter vers la valorisation à 70 % des déchets du bâtiment et des travaux publics, réduire de 30 % les quantités de déchets non dangereux admis en installation de stockage en 2020 et de 50 % en 2025.

La Communauté Urbaine d'Arras s'engage dans son projet de PDU, en faveur d'un urbanisme prenant en compte les enjeux de la santé et de bien-être des habitants au travers des leviers d'action relatifs aux modes actifs ainsi qu'à l'amélioration globale du cadre de vie.

EXPOSE DES EFFETS NOTABLES DE LA MISE EN OEUVRE DU PDU SUR L'ENVIRONNEMENT ET MESURES D'EVITEMENT, DE REDUCTION ET COMPENSATION DES INCIDENCES NEGATIVES

Ce chapitre répond à l'obligation fixée au R 122-20-6 du code de l'environnement qui précise la nécessité d'une présentation des effets de la mise en oeuvre du plan sur l'environnement et mesures d'évitement, de réduction et de compensation des incidences négatives.

EXPOSE DES EFFETS NOTABLES DE LA MISE EN OEUVRE DU PLAN DE DEPLACEMENTS URBAINS ET MESURES PRISES

Incidences du PDU sur la population et mesures associées:

Enjeux:

- ° anticiper l'augmentation des déplacements liée à l'accroissement de la population, par la prise en charge d'un autre mode que la voiture individuelle, ou par au moins une augmentation du nombre de personnes par voiture,
- ° faciliter l'accès aux transports en commun pour les usagers résidants dans les communes rurales et excentrées, notamment celles situées en deuxième couronne,
- ° tenir compte du vieillissement de la population dans les choix de développements des déplacements (temporalité, fréquence et besoin de confort)
- ° permettre une mutualisation des modes et moyens de transports afin d'assurer les déplacements domicile-travail

Incidences:

La présence de transports en commun efficaces et un maillage routier structuré permettront de maintenir la population sur le territoire, voire d'accroître l'attractivité en répondant aux attentes des habitants.

Le PDU prévoit le développement d'une ville " courte distance " ainsi que le développement des modes actifs, permettant **de renforcer l'attractivité des commerces de proximité sur le territoire.**

L'offre de transport sera adaptée aux personnes âgées et aux personnes à mobilité réduite.

Le PDU répondra donc aux besoins de tous assurant **une offre de mobilité similaire pour l'ensemble des habitants de son territoire.**

Le PDU prévoit de développer l'offre en transports en commun, l'intermodalité (P+R) et les modes doux. Il indique aussi la mise en place de solutions alternatives à la voiture individuelle (covoiturage et autopartage).

L'ensemble de ces actions permettra **de favoriser l'accès à l'emploi et de faciliter les déplacements domicile-travail.**

Le développement du cyclotourisme prévu dans le PDU favorisera **le développement de l'économie touristique (location de vélos, hébergement,..) ainsi que des emplois liés à cette économie.**

L'attractivité du territoire sera alors renforcée.

La valorisation de la ligne TGV ainsi que le développement des pôles d'échanges multimodaux au niveau de la gare **renforceront les échanges (personnes, commerciaux) avec l'extérieur du territoire.**

Le développement de plans de mobilité à destination des employés mis en place par les administrations et les entreprises assurera **l'optimisation des déplacements domicile-travail.**

Le PDU prévoit de faciliter les déplacements des engins agricoles via les itinéraires dédiés, la localisation des lieux problématiques ou encore la sensibilisation des usagers limitant les conflits d'usage.

Ceci assurera **la pérennisation de l'activité agricole sur le territoire et la sécurisation du trafic des autres modes.**

La nouvelle hiérarchisation des voiries, prévue sur le territoire par le PDU, pourra avoir un impact négatif sur certains commerces et activités en déclin.

Le déclassement potentiel de routes en voirie secondaire pourrait **entraîner une perte de visibilité et accroître le déclin des activités.**

Mesures d'évitement, de réduction et de compensation:

- déjà intégrée dans le PDU: mettre en cohérence le développement de l'urbanisation et l'offre de transport alternatif à l'automobile permettant d'assurer une offre de TC au plus grand nombre,

- déjà intégrée dans le PDU : développer des commerces de proximité et recréer des centralités de quartiers (lors de l'implantation de nouveaux équipements majeurs et services) assurant la limitation des impacts du déclassement de certaines voies.

Incidences du PDU sur l'énergie et les émissions de gaz à effet de serre et mesures associées

Incidences:

L'énergie et les émissions de gaz à effet de serre:

- intensifier le développement de l'éolien ainsi que les installations photovoltaïques en préservant la qualité des paysages,
- intensifier le développement et la diversification de la filière bois-énergie,
- poursuivre la substitution des énergies fossiles et nucléaires vers les énergies renouvelables (bois- énergie, déchets, eaux usées, entreprises) pour alimenter des réseaux de chaleur et limiter la contribution du territoire au changement climatique
- anticiper et organiser le raccordement des habitations, des équipements aux différents réseaux de chaleur
- étudier les potentiels de l'énergie géothermique
- proposer une offre complémentaire à la voiture individuelle dans les zones identifiées comme plus précaires (modes doux, covoiturage, transports en commun)
- réduire les besoins en déplacements et limiter le développement de l'urbanisation dans les zones où l'usage des transports en commun est rendu difficile
- densifier le long des axes de transports existants et dans les zones déjà urbanisées,
- réduire les pollutions émises par les secteurs des transports (modes actifs, TC, PDE, PDU, limitation de vitesse)
- sensibiliser la population en cas de pics de pollution,
- le développement des zones 30 (surtout au niveau des écoles) et le plus grand équilibre du partage des voies (boulevard d'Arras) permettra de limiter l'usage de la voiture et favoriser les modes actifs, surtout dans le coeur d'Arras.
- le PDU prévoit, dans le cadre du transport de marchandises, **de favoriser les modes de transports moins polluants tels que la desserte fluviale ou ferroviaire, limitant l'émission des GES.**
- le PDU vise **à améliorer et à décongestionner le trafic routier sur certains axes routiers** par l'aménagement de points de régulation et amélioration de la signalétique.
- l'urbanisation se construira en parallèle de réseaux des transports en commun, visant à :
 - **introduire des modes alternatifs dans les nouveaux projets urbains,**
 - **développer les transports collectifs,** (pôles administratifs, santé Zi Est, gar)
 - **définir des secteurs prioritairement à urbaniser** en fonction de la desserte de transports en commun.

Des actions viseront **à limiter la précarité énergétique des ménages** via le maintien de la desserte des quartiers prioritaires, la valorisation des modes actifs dans ces quartiers et l'accompagnement des ménages en situation des précarités énergétiques.

Pour la réduction des GES, il y aura **une sensibilisation des professionnels (transporteurs de marchandises) et des habitants sur les mobilités durables.**

La création de nouvelles voies, notamment la voie de contournement Est d'Arras, entrainera **un report des émissions polluantes dans des zones préservées des pollutions liées au trafic routier.**

La nouvelle hiérarchisation du réseau viaire pourra faire augmenter les GES, sur et à proximité des grands axes (rocade, A 26, A1, RD 260)

La phase des travaux pourra être marquée par des consommations énergétiques et des émissions de GES supplémentaires liés aux machines et déplacements des engins.

Mesures d'évitement, de réduction et de compensation:

- intégrée par le PDU: développer une offre de mobilité alternative à faible impact sur les consommations énergétiques et les émissions de GES associés, participant au changement climatique.
- mesure complémentaire: maîtriser l'exposition des personnes aux émissions de polluants, notamment les plus vulnérables, près des nouveaux axes routiers, et dans les secteurs de densification urbaine,
- mesure complémentaire: contrôler les émissions des engins de chantiers en optimisant les déplacements de marchandises et en favorisant les engins électriques.

INCIDENCES DU PDU SUR LA BIODIVERSITE ET MESURES ASSOCIEES :

Incidences:

La biodiversité:

Enjeux:

- ° choisir les aménagements de voiries ou de parkings limitant la consommation d'espace,
- ° éviter, réduire et compenser les impacts des projets d'aménagements et d'infrastructure sur les réservoirs de biodiversité et les continuités identifiées dans la TVB.
- ° assurer une cohérence entre armature territoriale et desserte en transports en commun performants,
- ° permettre une association entre les coulées vertes et le réseau des modes doux.

Ces mesures permettront:

- **de limiter les phénomènes de mitages urbains des espaces naturels et agricoles et d'épargner les espaces de la Trame Verte et Bleue.**
- **De renforcer le maillage de la trame verte, par des plantations et des aménagements végétalisés prévus autour des cheminements.**

Le PDU développe l'aménagement d'un contournement à l'Est d'Arras, permettant d'alléger le trafic sur les boulevards.

Le tracé prévu par ce contournement va induire un impact sur les corridors présents sur la commune de Tilloy-les-Mofflaines.

Ceci peut être le support de nouvelles fragmentations du réseau écologique.

Le développement du cyclotourisme au sein de la CUA en assurant les continuités des véloroutes nationales et régionales **peut engendrer des pressions sur les milieux naturels.**

Ces milieux, en particulier dans les vallées de la Scarpe et du Cojeul, constituent des secteurs à enjeux forts et seront le support de développement d'aménagements liés au cyclotourisme.

Mesures d'évitement, de réduction et de compensation:

- mesure déjà intégrée au PDU: encadrer le développement urbain et limiter l'étalement urbain en priorisant des secteurs de développement desservis par les transports en commun réduisant le grignotage des milieux naturels.
- mesure complémentaire:
- compenser les surfaces impactées par la création de nouvelles infrastructures impactant la trame verte et bleue dans des surfaces assurant le renforcement des corridors écologiques sur le territoire.
- réaliser des passages à faune (dont la petite faune) en nombre suffisant et avec des dimensions adaptées lors du croisement des nouvelles infrastructures (contournements) avec les corridors particulièrement sur la commune de Tilloy-Mofflaines.
- assurer la sensibilisation des utilisateurs de véloroutes aux problématiques liées à l'environnement et protéger au maximum les milieux les plus fragiles de la pression humaine en canalisant les déplacements des utilisateurs.

Le patrimoine et le paysage:

Enjeux:

- préserver les spécificités de chaque entité paysagère
- préserver et valoriser les éléments patrimoniaux du territoire

- poursuivre la valorisation des entrées de ville et des traversées de bourgs et zones d'activités
- maintenir les vues d'intérêts et les fenêtres paysagères
- poursuivre le développement d'itinéraires de tourisme et de découverte du territoire.

L'aménagement des entrées de villes favorisera la qualité paysagère de ces espaces, en prenant en compte les modes doux.

Le PDU vise à inscrire la Communauté Urbaine d'Arras comme territoire cyclotouristique.

Le développement de ce type d'activités permettra **de mettre en valeur les paysages et le patrimoine de la Communauté Urbaine.**

Le PDU prévoit la réalisation de nouvelles infrastructures de transports (contournement Est d'Arras) et aires de covoiturage ou autopartage.

Celles ci pourraient dégrader le paysage (surtout sur la deuxième couronne) comme les actions autour de la hiérarchisation du réseau viaire.

Mesures d'évitement, de réduction, et de compensation:

- intégrée dans le PDU: promouvoir les déplacements alternatifs à l'automobile et les déplacements doux,
- complémentaire: traiter de manière qualitative les aménagements, surtout ceux voués à être le support de larges trafics.
- préserver les vues remarquables dans la conception des aménagements.
- préserver les lignes de force du paysage dans la conception des infrastructures et de leur tracé.

INCIDENCES DU PDU SUR LA SANTE URBAINE ET MESURES ASSOCIEES :

Incidences:

La santé humaine (risques, nuisances, qualité de l'air)

Enjeux:

- ° limiter la vulnérabilité du territoire, surtout sur les infrastructures, en améliorant la prise en compte des risques naturels,
- ° prendre en compte les risques technologiques dans l'aménagement de nouvelles infrastructures sur le territoire,
- ° anticiper le risque de transport de matières dangereuses,
- ° réduire les pollutions émises par les secteurs de transports
- ° sensibiliser la population sur les pics de pollution

Incidences :

Valorisation des modes alternatifs, lutter contre l'autosolisme, encadrement des stationnements, favorisant une meilleure qualité de l'air

La végétalisation des cheminements doux assurera la sécurisation des usagers en les séparant des axes routiers.

Le trafic dans les zones résidentielles sera limité, donc les nuisances, grâce à la hiérarchisation des voiries définies au sein du PDU.

Les contournements et l'aménagement de pôles de rabattement des transports collectifs aura pour impact **l'imperméabilisation des sols et l'augmentation des risques liés au ruissellement.**

Certains aménagements sont situés sur ou à proximité des sites ICPE, BASOL, BASIAS, ce qui devrait exposer d'avantage la population aux risques.

La densification du réseau ferroviaire va induire de nouveaux transports de matières dangereuses et augmenter le risque pour les populations alentours.

Mesures d'évitement, de réduction, et de compensation:

- mesure déjà intégrée dans le PDU:

- mettre en place des mesures de sécurisation des voiries grâce au partage des voiries.
- développer une offre de mobilité alternative à faible impact sur la qualité de l'air,

- mesure complémentaire:

- ° maîtriser la vulnérabilité des nouvelles populations,
- ° prévoir des solutions innovantes en matière de gestion des eaux pluviales, lors des aménagements de pôles multimodaux, axes routiers, pour lutter contre le ruissellement dans les nouveaux projets liés au projet de PDU.
- ° maîtriser l'exposition des personnes aux émissions de polluants, surtout les plus vulnérables, aux abords des nouveaux axes de mobilité, et dans les secteurs de densification urbaine.

INCIDENCES DU PDU SUR LA CONSOMMATION D'ESPACES ET MESURES ASSOCIEES

Incidences:

La consommation d'espaces

Choisir préférentiellement l'aménagement de voiries ou parkings moins consommateurs d'espace

Assure une cohérence entre armature territoriale et desserte en transports en commun performants.

Détail de l'incidence:

- **limitation du mitage des espaces agricoles** et donc une maîtrise de la consommation d'espaces.

- Les projets de créations d'infrastructures ou des aménagements supports de transports, situés pour certains en extension urbaine sur des espaces naturels ou agricoles, **entraîneront à une consommation d'espace non négligeable.**

Mesures d'évitement, de réduction, de compensation:

- Mesure intégrée dans le PDU:

Intensifier les connexions autour des zones denses et densifier autour des points de transports collectifs ou intermodaux, afin de limiter la consommation d'espace.

- Mesure complémentaire:

Concevoir les infrastructures et les aménagements liés (haltes, gares, parkings relais, parkings covoiturage..) pour optimiser la consommation foncière.

INCIDENCES DU PDU SUR LA RESSOURCE EN EAU ET MESURES ASSOCIEES:

Incidences:

La ressource en eau:

Enjeux:

- **Une desserte optimisée des réseaux d'eau potable et d'assainissement.**

Le PDU prévoit la hiérarchisation des voiries et la création de nouvelles (contournement)

Ces aménagements pourraient aussi avoir des **répercussions sur les eaux captées pour l'approvisionnement en eau potable.**

Les différentes mesures prévues vont induire de nouvelles imperméabilisations des sols et potentiellement **augmenter les risques d'inondations par ruissellement.**

En phase de travaux d'aménagements, il pourrait y avoir des risques de pollutions.

Les flux liés aux engins de travaux sont des **risques supplémentaires de pollutions liées aux lessivages des sols.**

Mesures d'évitement, de réduction et de compensation:

- Mesure intégrée au PDU:

Promouvoir la pratique des modes doux (marche, vélos) ne générant pas de risque de pollution pour la ressource en eau.

- Mesure complémentaire:

Prévoir l'aménagement de parkings perméables ou d'espaces végétalisés qui permettront d'assurer l'infiltration des eaux pluviales et limiter le ruissellement urbain.

Prévoir le traitement des eaux de ruissellement provenant des infrastructures routières ou d'espaces de chantiers.

Mettre en oeuvre des protections de ressources en eau et nappes phréatiques dans le cadre des travaux d'infrastructures.

INCIDENCES DU PDU SUR L'ENVIRONNEMENT SONORE ET MESURES ASSOCIEES:

Incidences:

Le bruit:

Enjeux:

- Réduire les nuisances sonores émises par les secteurs de transports
- Poursuivre les objectifs d'atténuation des nuisances sonores dans les cadres des PPBE;
- Permettre une association entre les coulées vertes et le réseau des modes doux assurant des espaces de calme sur le territoire.

Détail de l'incidence:

Ces mesures permettront de **diminuer les nuisances sur les secteurs les plus soumis aux nuisances sonores.**

Le développement du covoiturage et la mise en place de parcs de stationnement dédiés, visera la réduction du trafic routier et la **réduction des nuisances sonores liées.**

Les liaisons cyclables et continuités piétonnes **limiteront les nuisances sonores, particulièrement dans les secteurs les plus urbains et centraux.**

Le PDU prévoit un contournement à l'Est, et la création de nouveaux aménagements en faveur de l'intermodalité.

Ces zones seront aussi susceptibles **d'augmenter l'exposition du territoire à des nuisances sonores localisées à proximité de ces nouveaux lieux d'échange.**

Mesures d'évitement, de réduction, et de compensation :

- Mesure intégrée au PDU :

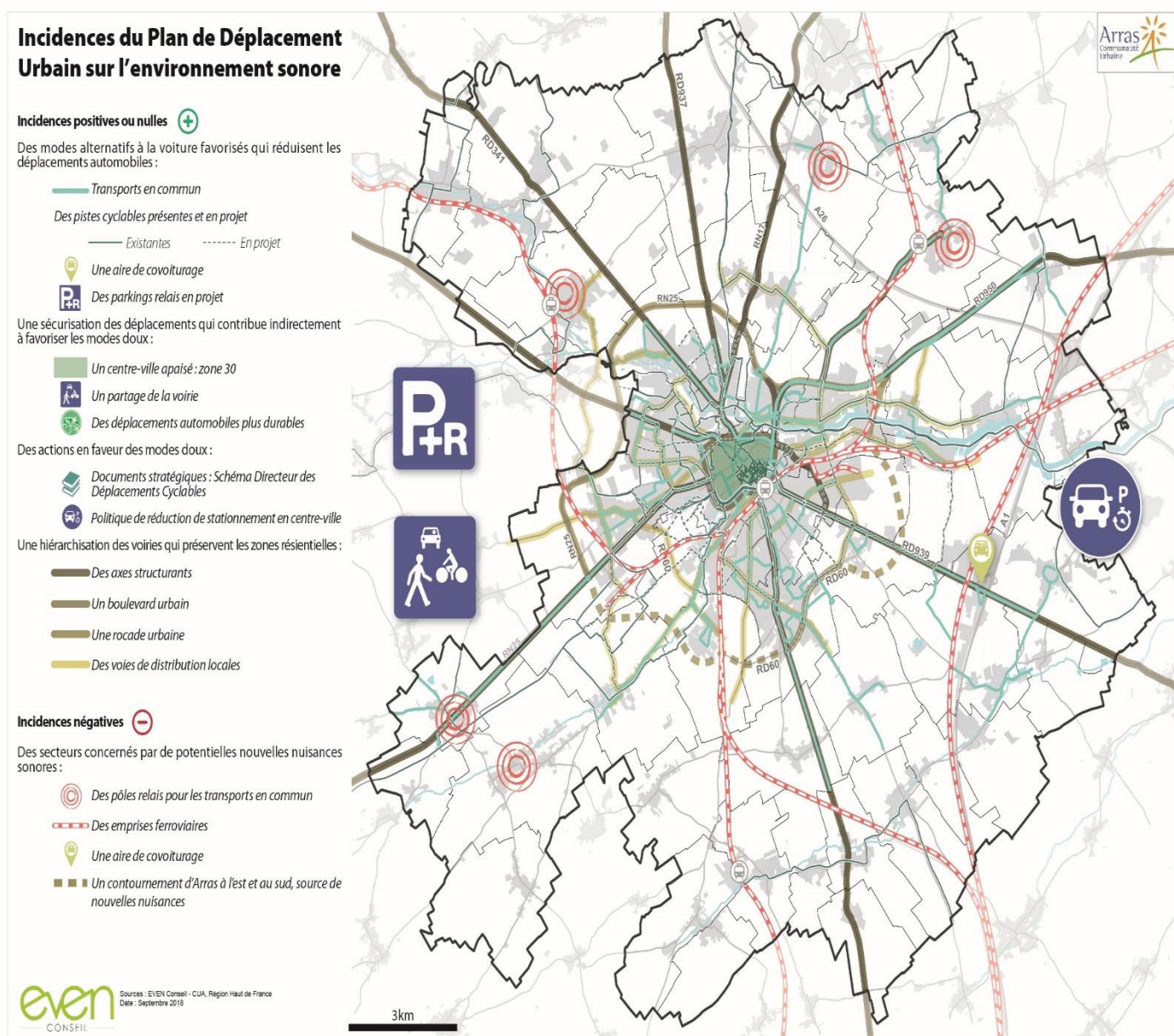
Favoriser les modes doux et les transports électriques, réduisant les nuisances sonores,

Réduire les vitesses dans les axes de circulation nouvellement intensifiés, limitant les nuisances sonores potentielles dans ces nouvelles zones.

- Mesure complémentaire :

Aménagements de protection des habitations vis à vis du bruit (écran de végétation, comme barrière anti-bruit).

Mettre en place des chartres chantiers faibles nuisances.



Exposé des effets notables de la mise en œuvre des actions du plan de déplacements urbains et mesures prises

Rappel des orientations et des actions retenues

Le projet de PDU de la Communauté Urbaine d'Arras se décline en 7 axes qui viennent affirmer la place des mobilités douces comme fil conducteur de la démarche d'élaboration :

Axe 1 Articuler les politiques d'urbanisme et de mobilité

Action n°1 : Proposer une charte d'aménagement urbain permettant de favoriser les développements des modes alternatifs à l'automobile

Action n°2 : Recommander la réalisation d'études de déplacements pour toutes les opérations d'aménagement conséquentes

Action n°3 : Desservir les principaux pôles générateurs de déplacements en transports collectifs

Action n°4 : Définir les secteurs à urbaniser en priorité en fonction de la desserte en transport collectif

Axe 2 Renforcer la mobilité pour tous

Action n°5 : Prendre en compte la mobilité des seniors

Action n°6 : Poursuivre la mise en accessibilité du réseau de Transports en Commun (TC) pour les Personnes à Mobilité Réduite (PMR)

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

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

Axe 3 Développer un système de mobilité à coûts maîtrisés

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

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

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

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

Axe 4 Construire une agglomération apaisée

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

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

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

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

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

Action n°18 : Aménager un réseau de continuités piétonnes

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

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

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

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

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

Action n°23 : Aménager les entrées de ville

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

Action n°25 : Sécuriser les traversées des secteurs centraux ruraux

Action n°26 : Traiter les points d'insécurité routière

Action n°27 : Redynamiser et développer les parcs de stationnement automobile de rabattement sur les Transports en Commun (TC)

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

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

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

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

Action n°31 : Valoriser les alternatives modales à la route

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

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

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

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

Axe 7 Favoriser les changements de comportement de mobilité

Action n°36 : Accompagnement du programme « Ville Respirable »

Action n°37 : Sensibiliser les transporteurs de marchandises

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

Action n°39 : Proposer de nouvelles formes de services

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

AXE 1: ARTICULER LES POLITIQUES D'URBANISME ET DE MOBILITE:

INCIDENCES POSITIVES:

Modes de vie :

L'axe 1 a pour but de corrélér l'urbanisme du territoire avec le développement des mobilités.

L'accessibilité aux transports en commun sera facilitée, réduisant le temps de transport domicile-travail.

Le développement de la ville " courte distance" permettra d'offrir un panel de commerces de proximité aux habitants.

La mise en place d'une charte d'aménagement visant à l'implantation des zones de trafic apaisées, favorisera la sécurité des utilisateurs.

Qualité de l'air/ consommation énergétique/GES

L'axe 1 promeut l'urbanisation et la densification en fonction des transports en commun pour optimiser leur utilisation.

Il est maintenu le transport en commun dans les pôles les plus importants d'Arras (ZI Est, gare, centre commercial, ouest..)

Le développement des modes doux, limitant les effets du changement climatique et les effets sur la qualité de l'air.

La mise en place des zones apaisées permettra de limiter la vitesse dans ces zones.

La promotion des commerces de proximité induira une limitation des émissions de polluants, garantissant une meilleure qualité de l'air sur l'ensemble du territoire.

Biodiversité:

Les actions reprises dans l'Axe 1 ont tendance à favoriser la préservation de la biodiversité locale.

La trame Verte et Bleue et la biodiversité locale seront préservées, grâce à la limitation de consommation d'espaces.

Les automobiles représentant un risque de mortalité pour les animaux, la diminution de fréquence sera bénéfique à la biodiversité.

Paysage et patrimoine:.

Les actions de l'Axe 1 vont dans le sens de la valorisation des paysages et patrimoines.

Consommation d'espaces :

L'étalement urbain en zone agricole sera réduit au profit de la diversification des zones urbaines.

Les espaces DIVAT (Disque de Valorisation des Axes de Transports en commun) vont permettre de créer des pôles de mobilité.

INCIDENCES NEGATIVES ET MESURES :

Qualité de l'air/ consommation énergétiques/GES et nuisances sonores :

-Réaménagement des voies pour créer des zones plus apaisées et sécurisées mais aussi des nouveaux espaces pour les modes doux ou routiers.

Ces trafics intensifieront le trafic des poids lourds sur ces secteurs qui auront des impacts sur la qualité de l'air et émissions de GES, et aussi nuisances sonores.

Mesures d'évitement, de réduction, et de compensation :

Afin de limiter la consommation d'énergie :

- Maîtriser l'exposition des personnes aux émissions de polluants aux abords des nouveaux axes de mobilité, et dans les secteurs de densification urbaine,

- Définir des chartes de chantier faibles nuisances.

Afin de limiter les nuisances sonores :

- Mise en place de chartes de chantiers faible nuisance
- Adapter les horaires pour les travaux générant du bruit.

AXE 2: RENFORCER LA MOBILITE POUR TOUS:

INCIDENCES POSITIVES

Modes de vie :

Les incidences sur le mode de vie seront importantes, surtout pour certaines parties de la population : les personnes âgées, les personnes à mobilité réduite, mais aussi les usagers les plus fragiles, comme les enfants.

Le renouvellement de la flotte de transports en commun incitera à leur utilisation et dégagera un sentiment de modernité, de fiabilité et de confort, pour convaincre les usagers de préférer les transports en commun à la voiture particulière, donc de gagner en lien social, temps de personnel.

La densification des transports dans les quartiers prioritaires permettra de lutter contre l'exclusion et de favoriser l'emploi dans ces espaces ;

Précarité énergétique :

Deux actions visent à renforcer la mobilité pour tous :

- Maintenir une bonne accessibilité pour les quartiers prioritaires
- Proposer une alternative à la voiture pour les ménages en précarité énergétique.

Des actions concrètes seront mises en place dans les quartiers prioritaires (Saint-Nicolas, Saint-Laurent Blangy, Dainville, Achicourt, Beaurains) liées au renouvellement urbain, qui sont le plus sensible à la précarité énergétique.

Au sein de ces quartiers, l'offre de transport en commun sera maintenue, et la valorisation des itinéraires piétons valorisée.

Il est prévu de communiquer autour des tarifications sociales et créer des pôles de mobilité favorisant les modes alternatifs à la voiture.

La Communauté Urbaine d'Arras souhaite mettre en place une réelle politique de lutte contre la précarité énergétique à l'échelle de l'ensemble de son territoire.

Des aides ponctuelles aux ménages les plus démunis seront mises en place.

Paysage et patrimoine:

Afin de faciliter l'accès aux PMR et seniors, des réaménagements et des requalifications d'espaces publics seront prévus améliorant directement le cadre de vie et les paysages urbains du territoire.

INCIDENCES NEGATIVES ET MESURES:

Qualité de l'air/ consommation énergétique/GES et nuisances sonores:

Le PDU prévoit d'étudier la mise en place d'aides spécifiques (carburant ..) aux ménages en situation de précarité énergétique.

Indirectement elle pourrait induire une augmentation des flux automobiles.

Ceci pourrait impliquer une augmentation des pollutions atmosphériques impactant la qualité de l'air, et une croissance des flux automobiles.

On peut aussi craindre des nuisances sonores supplémentaires et augmenter le réchauffement climatique.

Mesures d'évitement, de réduction ou de compensation :

- Aide à l'accès aux véhicules hybrides

- Sensibiliser les ménages en précarité énergétique à l'utilisation des transports collectifs et des mobilités douces.

AXE 3 : DEVELOPPER UN SYSTEME DE MOBILITE A COUTS MAITRISES:

INCIDENCES POSITIVES :

Mode de vie :

L'Axe 3 a pour objectif de développer une accessibilité des transports en commun et une densification autour de certaines lignes.

Ces différentes actions faciliteront les déplacements domicile-travail et participeront à l'amélioration des conditions de vie des habitants.

L'optimisation des cheminements doux induiront une sécurisation de ceux-ci.

Qualité de l'air/ consommation énergétique/GES :

Les actions de cet axe contribuent aussi à la réduction des émissions de gaz à effet de serre et à l'amélioration de la qualité de l'air du territoire.

Biodiversité:

Les modes de déplacements permettront de limiter l'étalement urbain et la consommation d'espaces naturels et agricoles du territoire.

Paysage et patrimoine :

Les flux de circulation seront diminués, favorisant indirectement un cadre de vie et des paysages agréables pour l'ensemble des habitants.

Ces actions permettront aussi d'animer les espaces publics et les formes urbaines autour des transports collectifs et des modes doux.

Risques :

Les mesures de hiérarchisation des voiries vont impliquer une réorientation du trafic.

Le trafic sera limité dans les zones résidentielles, réduisant les nuisances sonores et le risque lié au transport de matière dangereuse.

Consommation d'espaces :

En choisissant de faciliter le mode de transports alternatifs, l'artificialisation des sols et la consommation d'espaces agricoles et naturels liée à la nécessité de construire d'autres infrastructures routières permettra d'être limitée.

Nuisances sonores :

L'Axe 3 vise à renforcer la mobilité en développant les modes actifs et les transports en commun.

Les nuisances sonores notamment dans les zones urbaines devraient être réduites.

La volonté de renouveler les flottes de véhicules de transports en commun, et dans le même temps le passage des bus au GNV, participera à réduire les nuisances sonores liées aux matériels anciens.

INCIDENCES NEGATIVES ET MESURES :

Qualité de l'air/ consommation énergétiques/GES :

L'intermodalité peut occasionner des pollutions plus fortes au niveau intermodaux ponctuellement.

L'augmentation des déplacements induira aussi une augmentation de la consommation énergétique.

Mesures d'évitement, de réduction et de compensation :

Mesure déjà intégrée dans le PDU:

- développer une offre de mobilité alternative à faible impact sur la qualité de l'air
- renouveler la flotte des véhicules de transports en commun par des véhicules utilisant une énergie plus verte, moins polluante (véhicules hybrides/ véhicules hydrogène)

Nuisances sonores:

Les actions de cet axe favoriseront l'usage des transports en commun et les déplacements actifs.

Néanmoins, la mise en place d'une ligne à forte fréquence va induire une intensification du trafic sur cette ligne.

Mesures d'évitement, de réduction, et de compensation :

- Inciter à l'utilisation des modes doux (directement intégré dans le PDU)
- tenir compte des nuisances sonores dans la mise en oeuvre des projets : intégration de zones tampons, orientation des bâtiments et morphologie urbaine, utilisation de la végétation pour limiter les nuisances sonores et donner un sentiment de bien-être sonore.
- Etudier l'utilisation de revêtements peu bruyants permettant un gain d'acoustique de l'ordre de 3 à 5 db, par rapport à un revêtement traditionnel en bon état.
- Renouveler la flotte de véhicules de transports en commun par des véhicules utilisant une énergie plus verte et moins bruyante.

AXE 4 CONSTRUIRE UNE AGGLOMERATION APAISEE :

INCIDENCES POSITIVES :

Modes de vie :

Le PDU intègre des actions concrètes permettant de développer l'usage des modes actifs sur le territoire.

L'amélioration des circulations cyclistes et des modes doux en ville participera à l'amélioration du cadre de vie.

- Sécurisation au niveau des établissements scolaires et végétalisation des bordures d'axes routiers, aménagement des trottoirs et continuités cyclables.

Ces différents aménagements permettront de réduire l'accidentologie sur le territoire.

Des garages à vélos sécurisés éviteront les vols.

Le PDU intégrera des mesures visant à limiter les conflits d'usage.

La valorisation des modes doux (marche et vélo) aura des impacts positifs sur la santé humaine.

Le développement des modes actifs permettra de participer à dynamiser l'économie autour du vélo, et valorisera les commerces à proximité des véloroutes.

Qualité de l'air/ consommation énergétique/GES

L'ensemble des fiches de l'Axe 4 renforce les actions menées pour réduire le trafic routier avec des actions concrètes permettant de développer des modes actifs sur le territoire.

A long terme, les actions de cet axe permettront d'améliorer la qualité de l'air et de diminuer l'impact du territoire sur le réchauffement climatique.

Biodiversité:

Le développement des cheminements doux pourra être l'occasion de favoriser les corridors écologiques présents le long de ces voies.

Paysage et patrimoine:

Le développement des pratiques cyclistes et piétonnes permettra la valorisation et la découverte des paysages et du patrimoine local.

La diminution du nombre de véhicules sur le territoire assurera une amélioration du paysage.

Biodiversité:

Le développement des cheminements doux pourra être l'occasion de favoriser les corridors écologiques présents le long de ces voies.

Paysage et patrimoine:

Les efforts pour construire une agglomération apaisée auront un impact positif sur le paysage et le patrimoine du territoire.

La diminution du nombre de véhicules assurera une amélioration du paysage.

Le PDU prévoit la végétalisation des axes routiers.

La piétonisation du coeur de ville, la création de zones de rencontre, le réaménagement des zones de voirie, l'aménagement des espaces publics et la mutation progressive des stationnements automobiles, contribueront à l'amélioration de la qualité de vie de la ville.

Consommations d'espaces:

En facilitant les déplacements doux, l'usage de la voiture sera réduit et impliquera une réduction de la consommation d'espace pour les infrastructures.

INCIDENCES NEGATIVES ET MESURES:

Biodiversité:

Les différentes vallées étant probablement le support des pistes cyclables, représentent des milieux riches et fragiles.

Une perturbation de ces habitats pourrait être attendue.

Mesures d'évitement, de réduction ou de compensation:

Mettre en cohérence les politiques d'urbanisme et de mobilité (déjà intégré au PDU)

Etudier chacun des nouveaux aménagements souhaitant s'implanter au regard du risque de contamination des milieux naturels qu'elle génère.

AXE 5 UNE MAITRISE DES CIRCULATIONS AUTOMOBILES VIA L'ENSEMBLE DES PUTILS DISPONIBLES

INCIDENCES POSITIVES:

Mode de vie:

L'Axe 5 prévoit l'aménagement des espaces, facilitant les déplacements grâce à la hiérarchisation du réseau viaire.

Le contournement Est et le développement du report modal sur les modes alternatifs participeront à la réduction du trafic.

Les temps de transport seront réduits pour les trajets quotidiens.

La réduction des vitesses engendrera la création de la sécurité et améliorera le cadre de vie des usagers.

Qualité de l'air/ consommation énergétiques/GES et nuisances sonores

Les politiques de stationnement favorisant le report modal sur d'autres transports impliqueront un développement des transports en commun et modes doux.

La mise en place de dispositifs pour les véhicules hybrides et électriques participera au développement de ces modes moins émetteurs de GES et nuisances sonores.

Paysage et patrimoine:

L'aménagement des entrées de ville permettra de valoriser les espaces urbains et donc d'avoir un impact positif sur le patrimoine et le paysage.

INCIDENCES NEGATIVES ET MESURES

Qualité de l'air/ consommation énergétiques/GES:

Les projets d'infrastructures et le développement du contournement Est, engendreront des chantiers en intensifiant le nombre de poids lourds, et donc des émissions de GES. La qualité de l'air sera ponctuellement affectée.

Mesures d'évitement, de réduction et de compensation:

Afin de limiter les incidences négatives sur la biodiversité et la Trame Verte et Bleue locale:

- Mettre en cohérence les politiques d'urbanisme et de mobilité,
- Végétaliser les aménagements (aires, parkings), notamment des haies d'essence locale, d'arbres, d'espaces enherbés, pour permettre le déplacement des espèces,
- Tenir compte de la présence de corridors écologiques ou de réservoirs de biodiversité lors des aménagements,
- Mettre en place une gestion des eaux pluviales, assurant la valorisation de la trame bleue locale,
- Installer des aménagements afin de faciliter les déplacements de la petite faune.

Paysage et patrimoine et consommation d'espaces:

Les nouveaux parkings relais prévus dans l'Axe 3, induiront des nouveaux espaces d'aménagement, et participeront à la consommation d'une partie de ces espaces.

Mesures d'évitement, d réduction et de compensation:

- Gérer de manière paysagère les nouveaux espaces.
- Mettre en cohérence les politiques d'urbanisme et de mobilité.

Risques:

Les nouveaux aménagements prévus dans l'Axe 5, occasionneront surement de nouveaux risques et accroîtront la vulnérabilité de la population.

L'imperméabilisation des sols augmentera potentiellement le ruissellement des eaux dans certains secteurs et donc le risque d'inondations.

La création du contournement entraînera une orientation du trafic dans des zones non concernées initialement.

Mesures d'évitement, de réduction, et de compensation:

- Gérer de manière paysagère les nouveaux aménagements, les espaces relais et intermodaux avec la mise en place de végétation par exemple.
- Mettre en cohérence les politiques d'urbanisme et de mobilité.

risques:

La création de voies nouvelles, parking relais et pôles d'échange viendront imperméabiliser les sols.

Ceci entraînera le ruissellement des eaux dans certains secteurs et donc le risque d'inondations.

Certaines zones vont accueillir un trafic plus important qui pourra transporter des matières dangereuses.

Mesures d'évitement, de réduction et de compensation:

- Réfléchir à l'implantation des nouvelles zones d'habitat au regard des nuisances et de leur proximité avec un arrêt de transports en commun.
- Prévoir des solutions innovantes en matière de gestion des eaux pluviales, lors de la mise en oeuvre d'aménagements.

Ressource en eau:

Les mesures de l'Axe 5 conduiront à l'imperméabilisation de nouvelles zones.

Ces nouvelles zones vont menacer la ressource en eau, compte tenu que des ruissellements potentiellement pollués puissent impacter les nappes phréatiques.

Mesures d'évitement, de réduction ou de compensation :

- Définir des aménagements de protection des exutoires,

- Définir des zones de stockage des hydrocarbures et autres produits polluants ou dangereux,
- Définir une charte de chantier faibles nuisances.

Nuisances sonores :

De nouvelles voies vont être créées (contournement Est et Sud) et seront soumises aux nuisances sonores.

La création de parking relais pourrait accroître le trafic autour de ces nouveaux pôles d'échange.

Mesures d'évitement, de réduction et de compensation :

- Inciter à l'utilisation des modes doux,
- Préférence des activités dans les zones les plus impactées pour jouer un rôle d'écran, intégration de zones tampons, orientation des bâtiments et morphologie urbaine, utilisation de la végétation pour limiter les nuisances sonores et véhiculer un sentiment de bien-être sonore.
- Mettre en place une charte chantier faible nuisance,
- Adapter les horaires de bruit,
- Etudier l'utilisation de revêtements peu bruyants.

AXE 6 CONFIRMER LA MOBILITE DANS SON ROLE DE VECTEUR DE DYNAMISME ECONOMIQUE

INCIDENCES POSITIVES :

Modes de vie :

- L'amélioration des flux de livraison (surtout en centre urbain) assurera une amélioration du cadre de vie.
- **il y aura une réflexion sur les horaires de livraison, le tonnage et la hauteur des véhicules accédant en centre-ville, permettant de limiter les nuisances sonores.**
- Il y aura une campagne de sensibilisation et de verbalisation dans le cas de stationnement pour livraisons illicites.
- Les déplacements agricoles se feront via des itinéraires dédiés.
- Le transport des marchandises les plus durables sera étudié.

Qualité de l'air/ consommation énergétiques/GES:

- L'axe 6 prévoit le développement des modes actifs (marche, vélo)et des modes alternatifs à la voiture.
- Ces mesures assureront l'amélioration de la qualité de l'air du territoire.
- Le PDU intègre aussi des mesures visant au développement des modes de transport de marchandises (fluviales et ferroviaires)

Paysage et patrimoine :

Les actions permettant de faciliter les déplacements alternatifs à l'automobile, permettront de diminuer les flux de circulation sur le territoire favorisant indirectement la découverte des paysages et du patrimoine local.

Consommation d'espaces :

- Le développement des modes doux, assurera le renforcement du maillage vert sur le territoire.
- Le développement urbain de la Communauté Urbaine d'Arras sera réfléchi en parallèle du développement des transports en commun.

Nuisances sonores :

- Le développement de la desserte fluviale pour le transport de marchandises participera au report modal des transports routiers vers d'autres modes de transports moins générateurs de nuisances sonores.
- Le développement des modes actifs (vélo, marche) via la mise en oeuvre du Plan déplacements Entreprises au niveau de certains pôles d'activités du territoire, assurera la diminution des nuisances sonores.
- Le PDU prévoit de réfléchir particulièrement à certaines zones d'activité et au secteur Gare.
- Une partie des nuisances sonores, surtout en centre-ville, pourra être diminuée grâce à la régulation des livraisons, la mise en place des bonnes pratiques et à l'amélioration des déplacements dans le cadre de livraisons.

INCIDENCES NEGATIVES ET MESURES :

Qualité de l'air/ consommation énergétiques /GES et nuisances sonores :

- Le développement des véhicules électriques entraînera le maintien des GES, de polluants atmosphériques sur le territoire et de nuisances sonores.
- Les nuisances sonores liées aux transports ferroviaires de marchandises seront accentuées.

Mesures d'évitement, de réduction et de compensation :

-Développer les modes alternatifs pour le transport de marchandises et pour les livraisons.

Risques :

Le développement potentiel autour du secteur gare et au niveau des zones d'activités entraînera une imperméabilisation des sols.Ceci augmentera le risque lié aux ruissellements des eaux pluviales.

Mesures d'évitement, de réduction et de compensation:

-Prévoir des solutions innovantes en matière de gestion des eaux pluviales, lors de la mise en oeuvre d'aménagements liés au projet de PDU.

AXE 7 FAVORISER LES CHANGEMENTS DE COMPORTEMENT DE MOBILITE

INCIDENCES POSITIVES :

Mode de vie :

- Les actions de cet axe vont promouvoir les modes doux, en mettant en avant les bénéfices pour la santé humaine et le bien être des personnes.

Ceci permettra de lutter contre l'obésité notamment chez les enfants en instaurant des trajets actifs pour les déplacements quotidiens.

La limitation d'utilisation de la voiture permettra aussi de sécuriser les voiries.

Qualité de l'air/consommation énergétiques/GES :

- La promotion des véhicules électriques, le renouvellement de la flotte de bus en véhicules moins polluants, l'orientation vers les modes doux et l'accompagnement vers un processus de ville respirable, sont des mesures qui permettront de réduire les GES.

La mise en place de bornes de recharges électriques assurera le développement des énergies vertes.

Le covoiturage et l'autopartage induiront une réduction du nombre de voitures en circulation.

La qualité de l'air sera meilleure.

Biodiversité :

Les actions développées dans l'axe 7 favoriseront indirectement la conservation de la biodiversité locale.

Le nombre d'accidents devrait être limité.

Paysage et patrimoine :

Les actions de l'axe 7 auront un impact, à plus ou moins long terme sur le cadre paysager et patrimonial du territoire.

Les modes doux permettront aussi de profiter du paysage présent sur le territoire.

Nuisances sonores :

Plusieurs mesures du PDU permettront d'avoir des incidences positives pour les nuisances sonores.

Des mesures de valorisation des modes de substitution pour les poids lourds concernant le transport de marchandises, sont développées.

L'incitation à développer l'utilisation des transports en commun (surtout bus) , l'autopartage, et l'utilisation des modes doux, permettront de diminuer les nuisances sonores causées par les voies de circulation.

INCIDENCES NEGATIVES ET MESURES :

Consommations d'espaces :

Le développement de parking de covoiturage palliera l'autosolisme.

Ces nouveaux aménagements pourraient être réalisés au détriment des zones agricoles et naturelles.

Ils participeraient donc à la consommation des espaces sur le territoire.

Mesures d'évitement, de réduction ou de compensation :

Mettre en cohérence les politiques d'urbanisme et de mobilité.

Ressources en eau :

Les différentes actions vont créer une imperméabilisation supplémentaire susceptible de transférer des pollutions aux nappes phréatiques.

Mesures d'évitement, de réduction ou de compensation :

Mettre en place des aménagements de protection des nappes vis à vis des écoulements(séparateur d'hydrocarbures) autour des parkings.

Analyse multicritères et raison du choix du projet

Le tableau ci-dessous présente une synthèse des incidences pour chaque thématique concernant les 7 axes définis au sein du PDU. Cette synthèse permet de reprendre les points positifs et négatifs et de faire une synthèse par thématique si les incidences sont plutôt négatives ou positives et d'y adjoindre une couleur.

Analyse



TRES BON



BON



MOYEN



MAUVAI



NUL

Thématique	Axe						
	Axe 1 : Articuler les politiques d'urbanisme et de mobilité	Axe 2 : Renforcer la mobilité pour tous	Axe 3 : Développer un système de mobilité à coûts maîtrisés	Axe 4 : Construire une agglomération apaisée	Axe 5 : Une maîtrise des circulations automobiles via l'ensemble des outils disponibles	Axe 6 : Confirmer la mobilité dans son rôle de vecteur de dynamisme économique	Axe 7 : Favoriser les changements de comportement de mobilité
Mode de vie	Temps de déplacement facilité grâce à la meilleure accessibilité des transports (+) Sécurisation des cheminements avec les zones de trafic apaisé (+)	Accroissement de l'utilisation des TC grâce à l'amélioration de l'accessibilité aux TC (+) Lutte contre l'exclusion et amélioration de l'emploi dans les quartiers prioritaires (+)	Réduction des temps de transports des habitants du territoire facilitant les déplacements domicile-travail (+) Diminution de la sédentarité par le développement des modes actifs (+) Sécurisation des déplacements doux par une optimisation des cheminements doux (+)	Amélioration de l'accès aux modes actifs grâce à leur développement et à leur sécurisation (+) Diminution de la sédentarité par le développement des modes actifs (+) Rayonnement touristique du territoire avec le développement de véloroutes (+)	Réduction des temps de trajets quotidiens grâce à l'amélioration des transports (+) Amélioration du cadre de vie grâce à la réduction de la vitesse et à l'aménagement de zones apaisés (+)	Amélioration du cadre de vie des habitants du fait de l'amélioration des flux de livraison et la sécurisation dans les transports agricoles (+)	Diminution de la sédentarité par le développement des modes actifs (+) Sécurisation de pratiques actives (piétonnes et cyclables) liée à la diminution des flux automobiles (+)
Qualité de l'air/ Consommation Énergétique/ GES/ Précarité énergétique	Réduction des émissions de GES avec la densification de l'urbanisation autour des TC, la mise en place de zones apaisées et à la mise en place de plans de déplacements (+)	Diminution de la précarité énergétique des ménages grâce à l'accessibilité aux TC dans les quartiers prioritaires et à l'aide aux carburants (+) Augmentation des flux automobiles ainsi que des consommations	Amélioration de la qualité de l'air grâce au développement des TC et des modes doux limitant l'usage de la voiture (+) Intermodalité globale positif mais entrainant des pollutions plus	Amélioration de la qualité de l'air grâce au développement des modes actifs (piétons et cyclables) sur le territoire (+) Diminution des énergies fossiles impliquée par la	Limitation de l'usage de la voiture individuelle et donc des émissions de GES par l'incitation au report modal (+) Pollutions ponctuelles liées aux chantiers prévus par les grands	Diminution des émissions de GES en développant des modes de transports de marchandises alternatif à la route (+) Absence de mode alternatif de livraison entrainant le maintien	Réduction des émissions de GES liée à la diminution du nombre de voiture sur les voies et renouvellement de la flotte de bus (+)

	Augmentation du nombre de poids lourds impliquant des rejets de GES et des nuisances sonores du fait de la présence de chantiers (-)	énergétiques et émissions de GES du fait de la présence d'aide aux carburants (-)	fortes au niveau des pôles multimodaux (-)	réduction de l'usage de la voiture (+)	aménagements d'infrastructures (-)	des consommations en énergie fossiles (-)	
Biodiversité	Renforcement de la biodiversité et la TVB en limitant le mitage des zones naturelles et agricoles et en favorisant l'aménagement d'espaces verts lors de nouveaux cheminements (+)	Impact relativement nul	Limitation de l'étalement urbain et par conséquent du mitage des espaces naturels par l'intensification du réseau de TC (+)	Développement des corridors écologiques lors de la mise en place de cheminements doux (+) Augmentation des visiteurs entraînant de potentielle pression sur les espaces naturels (-)	Incidences sur les corridors et les réservoirs de biodiversité du fait de la mise en place d'aménagements d'infrastructures (-)	Impact relativement nul	Renforcement du maillage vert sur le territoire lié au développement des modes doux (+) Diminution des déplacements automobiles limitant les conflits avec les espèces présentes sur le territoire (+)
Paysage et patrimoine	Découverte des paysages et du patrimoine via la pratique de la marche et l'utilisation des TC et du vélo (+) Diminution des flux automobiles impactant le paysage (+)	Réaménagement et requalification des espaces permettant d'améliorer le paysage (+)	Découverte des paysages et du patrimoine ainsi que mise en valeur de l'espace public grâce aux TC (+)	Mise en valeur des paysages grâce à la réduction des déplacements motorisés (+) Découverte des paysages et du patrimoine via la pratique de la marche et du vélo (+)	Amélioration du paysage et du patrimoine grâce à l'aménagement des entrées de ville (+) Impact négatif possible sur le paysage du fait de la présence de nouveaux aménagements en zones naturelles et agricoles (-)	Diminution des flux automobiles permettant une meilleure appréciation des paysages et du patrimoine local (+)	Meilleure appréciation des paysages et du patrimoine local grâce à la diminution des flux automobiles (+)
Consommation d'espaces	Limitation de la consommation d'espace grâce à la densification des constructions autour des TC (+)	Impact relativement nul	Limitation de la construction d'infrastructures et donc de la consommation d'espaces (+)	Diminution de l'artificialisation des sols et potentielle réduction de la consommation d'espaces (+) Imperméabilisation liée à la réalisation de pistes cyclables participant à la consommation d'espaces (-)	Limitation de la consommation d'espaces grâce à de nouvelles normes de stationnements (+) Accentuation de la consommation d'espaces du fait de la présence de nouvelles infrastructures (-)	Limitation de la consommation d'espaces grâce au développement urbain au niveau des zones d'activités et du pôle gare d'Arras (+)	Augmentation de la consommation des espaces du fait de l'aménagements de parkings (pôles multimodaux/aire de covoiturage) (-)

Risques	Impact relativement nul	Impact relativement nul	Limitation des risques TMD du fait de la réorientation du trafic (+)	Impact relativement nul	Augmentation des risques liés aux TMD en raison de la réorientation du trafic (-) Imperméabilisation des sols (parkings, ...) augmentant le risque lié aux ruissellements des eaux pluviales (-)	Imperméabilisation des sols (parkings, ...) augmentant le risque lié aux ruissellements des eaux pluviales (-)	Impact relativement nul
Ressources en eau	Impact relativement nul	Impact relativement nul	Impact relativement nul	Impact relativement nul	Risque de pollution de la nappe lié à la réalisation de travaux et à l'imperméabilisation des sols (-)	Impact relativement nul	Risque de pollution de la nappe lié à l'imperméabilisation des sols et aux pollutions liées au transport (-)
Nuisances sonores	Impact relativement nul	Augmentation des flux automobiles ainsi que des nuisances sonores associées du fait de la présence d'aide aux carburants (-)	Intensification des nuisances sonores ponctuellement du fait de l'augmentation de l'offre en transports en commun (-)	Impact relativement nul	Amplification des nuisances sonores sur de nouveaux secteurs du fait de la présence de nouvelles infrastructures (-)	Limitation des nuisances sonores grâce au développement de plans de déplacements favorisant les modes doux et l'utilisation de mode de transport de marchandises moins bruyant (+) Augmentation des nuisances sonores liées à l'accentuation du transport de marchandises par voie ferrée (-) Absence de mode alternatif de livraison plus verts qui ne diminuera pas les nuisances sonores (-)	Limitation des nuisances sonores liée à la valorisation des modes de substitution aux transports de marchandises par poids lourds et au report modal de la voiture individuelle (+)

ANALYSE DES ZONES SUSCEPTIBLES D'ETRE IMPACTEES:

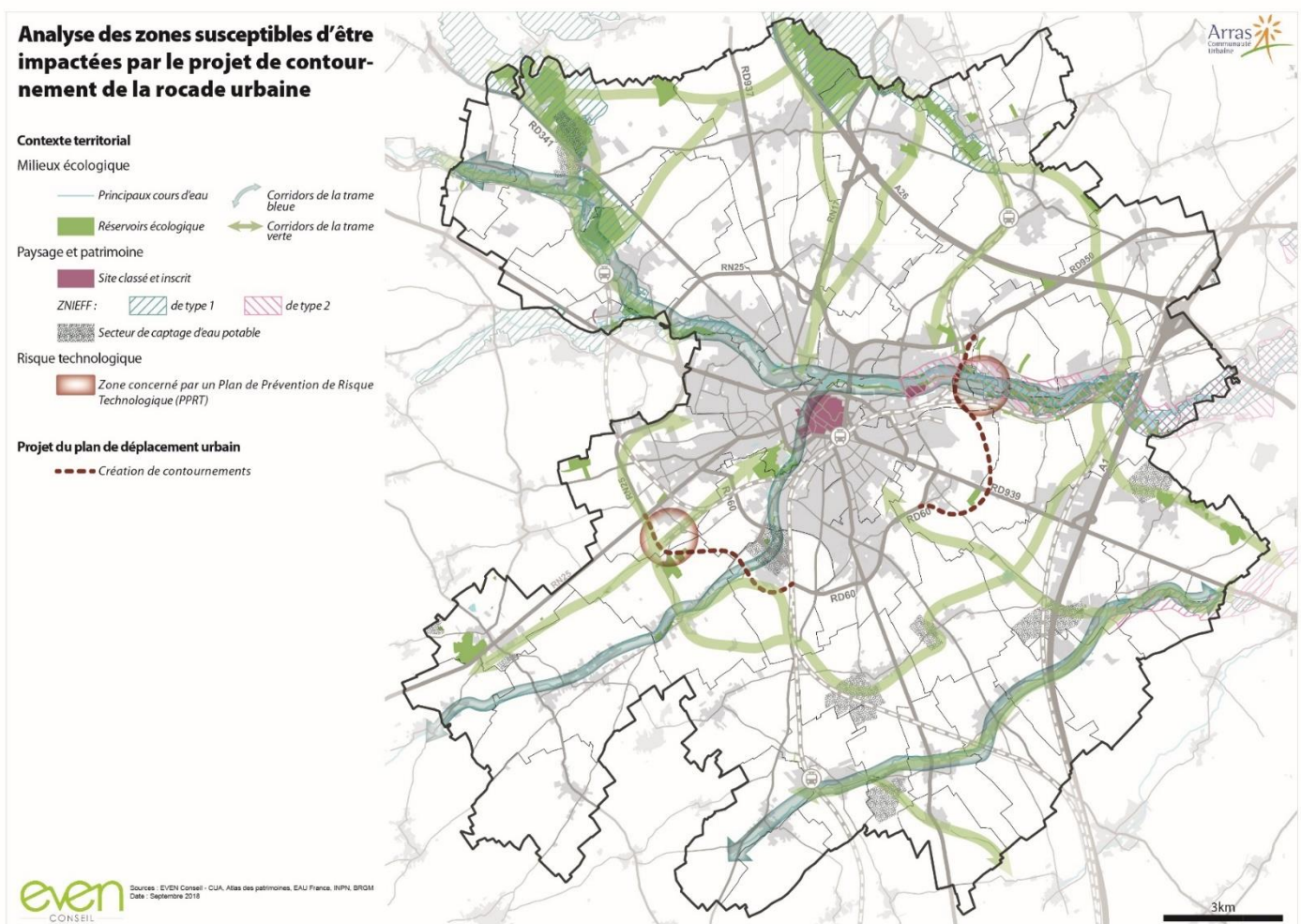
Ce chapitre est conforme au contenu de l'article R122-2 du Code de l'Environnement que prévoit que l'évaluation environnementale du PDU analyse " les caractéristiques des zones qui sont susceptibles d'être touchées par la mise en "oeuvre du Plan " "

Cette analyse s'est faite de manière proportionnée par rapport aux enjeux environnementaux et aux projets du Plan de Déplacements Urbains de la Communauté Urbaine.

L'évaluation environnementale développe :

- Les enjeux environnementaux spécifiques du site,
- Les incidences du développement pressenti,
- Les mesures prises et complémentaires à mettre en oeuvre

LA DEMONSTRATION DE L'ABSENCE D'INCIDENCES DU PDU SUR LES ZONES NATURA 2000 EST DEVELOPPEE DANS LE CHAPITRE QUI SUIT:



CREATION DU BAREAU EST DE LA ROCADE :

Rappel du projet :

Le réseau de rocade de la Communauté Urbaine d'Arras est un maillon structurant du réseau de l'Agglomération.

Toutefois, il n'est pas possible de contourner l'Agglomération via les rocades.

La ZI Est développe actuellement 3870 emplois, générant 2500 voitures particulières, et près de 8000 camions, et son extension devrait générer un flux de 1000 véhicules/jour environ, dont 300 poids lourds.

Ce chaînon manquant apaisera les trafics en centre-ville et sur les axes structurants urbains de l'Est de l'Agglomération.

Il participera à l'apaisement des trafics en zone urbaine et améliorera le partage de la voie.

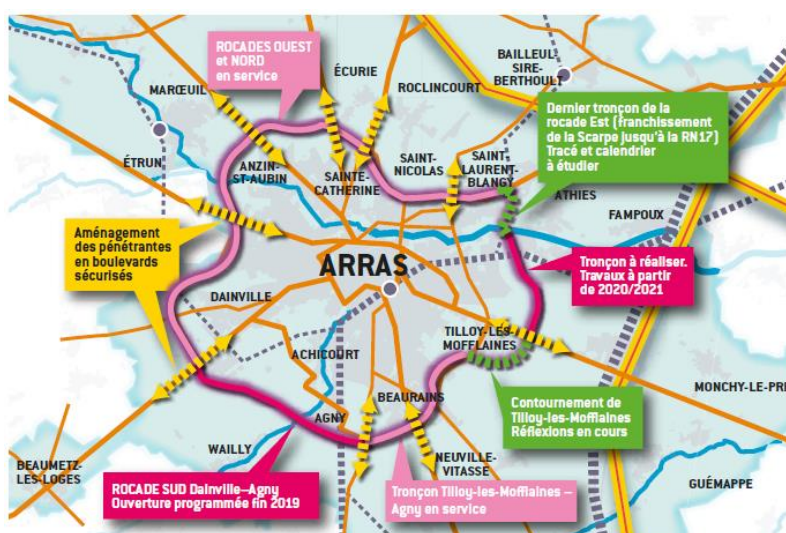
Ce projet permettrait d'absorber plus de 15000 véhicules les jours ouvrés, soit le même volume qu'absorbe l'A26 à la hauteur d'Arras. (étude CD62 de 2011)

Il pourrait alléger l'axe de la rue de Cambrai (D939) sur la commune de Tilloy- lès-Mofflaines, la traversée de Saint-Laurent-Blangy, et l'entrée Nord.

La réalisation de ce barreau doit être accompagnée par des mesures de limitation des poids lourds sur les axes urbanisés et sur les boulevards, par une révision complète du plan de jalonnement et une mutation de certains carrefours, afin de favoriser l'accès via le contournement Est.

Ce contournement viendrait s'inscrire en lien avec les développements majeurs à l'Est de l'agglomération (canal Seine Nord, BA 103, plateforme multimodale de Marquion)

La réalisation de la rocade Est offrirait une alternative à une partie des convois de transports de matières dangereuses qui traversent l'agglomération actuellement.



Source : Plan d'action du PDU de la CUA

Etat initial de l'environnement du site:

ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX	ETAT INITIAL DE L'ENVIRONNEMENT
Consommation d'espace	- Autour de la Scarpe : - Au nord de la Scarpe : majorité d'espaces poreux (espaces verts urbains, terres arables, prairies, petits boisements ou de jardins ouvriers) et une zone industrielle et commerciale - Au sud de la Scarpe : activité commerciale et industrielle majoritairement avec ponctuellement des zones d'habitat - Partie sud du contournement : - Secteur quasiment intégralement constitué de terres arables (sur les communes de Feuchy et Tilloy-Lès-Mofflaines)
Urbanisme, modes de vie	- Communes concernées par le contournement : Saint-Laurent-Blangy, Athies, Tilloy-lès-Mofflaines, Feuchy et Beaurains - Zones d'habitat à proximité sur les communes de Tilloy-lès-Mofflaines et Beaurains ainsi qu'au nord de la Scarpe avec la commune de Saint-Laurent-Blangy - Zones d'activités à proximité : ZI Est dont l'extension va s'effectuer jusqu'au contournement, zones d'activités sur Saint-Laurent-Blangy
Trame Verte et Bleue et gestion de l'eau	- La vallée de la Scarpe (en tant que corridor et réservoir de la trame bleue) est concernée par le contournement est - Plusieurs corridors concernés par le contournement : corridor de la vallée de la Scarpe et corridor reliant la vallée du Cojeul au centre d'Arras - Des espaces boisés de petites dimensions sont adjacents au contournement sur la commune de Tilloy-lès-Mofflaines et pourraient être impactés par l'aménagement - Aucune zone de captage n'est concernée par l'emprise du contournement est
Paysage et patrimoine	- Présence d'un cimetière militaire
Risques et nuisances	- Sismicité faible - Cavités souterraines présentes sur l'emprise du contournement - Aléa faible retrait-gonflement des argiles - Pas d'enjeux particuliers liés au risque inondation - Présence d'ICPE, de Seveso (PPRT) et de Basias et Basol

Evaluation des incidences du PDU et des mesures

ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX	Incidences potentielles
Consommation d'espace	- Aménagements sur des espaces actuellement naturels ou agricoles ce qui va induire une consommation d'espace (-)
Urbanisme, modes de vie	- Incidences positives sur le cadre de vie des habitants : aménagement ayant pour vocation de désengorger le secteur du cœur de ville et les secteurs urbanisés de la Communauté Urbaine et permettra d'améliorer les temps de parcours (+) - Amélioration du partage des voies permettant d'assurer la sécurité des habitants et utilisateurs des modes doux (+) - Nouvelles habitudes de déplacement (nouveaux itinéraires) qui devront être maîtrisées pour assurer la sécurisation des axes de pénétration de l'agglomération (-)
Trame Verte et Bleue et gestion de l'eau	- Aménagement impliquant une fragmentation des milieux. Toutefois zones principalement agricoles donc limitation de l'impact sur les milieux naturels sensibles (-) - Destruction et endommagement de milieux sensibles puisque les aménagements traversent des corridors écologiques liés à la présence de la Scarpe ainsi que leurs milieux humides associés (prairie). Néanmoins, le corridor aquatique sera préservé grâce à la création d'un franchissement. Des impacts sur la fonctionnalité écologique des milieux humides associés seront à prévoir. - Imperméabilisation des sols pouvant impliquer des pollutions des nappes par ruissellement d'eau polluées (-)
Paysage et patrimoine	- Impacts négatifs sur la perception des sites et les grands paysages, si aucunes mesures d'insertion paysagère n'étaient mises en œuvre (-)
Risques et nuisances	- Apaisement du trafic dans les zones du centre d'Arras, les traversées de Tilloy-Lès-Mofflaines, de St-Laurent-Blangy, permettant de réduire les nuisances sonores dans ces espaces (+) - Réorientation du trafic limitant les risques de transport de matières dangereuses dans les zones très résidentielles (+) - Artificialisation des sols pouvant avoir un impact sur le ruissellement des eaux pluviales. Ces ruissellements supplémentaires augmenteront potentiellement le risque d'inondation ainsi que le risque de pollution des milieux naturels environnants (-) - Nouveaux espaces soumis à des nuisances sonores du fait que les populations n'étaient pas soumises à ce genre de nuisances dans ces secteurs (-)

Mesures complémentaires à respecter pour maîtriser l'impact du projet sur l'environnement :

Définir une stratégie de compensation des impacts sur l'agriculture, liée à la consommation foncière du secteur, permettant de conclure un gain pour la production régionale.

Compenser les impacts du projet sur la biodiversité des milieux humides associés à la Vallée de la Scarpe.

Maîtriser l'exposition des personnes aux émissions de polluants et aux nuisances sonores, aux abords du contournement, surtout les plus vulnérables.

Définir des aménagements de traitement des eaux pluviales pour limiter l'impact du ruissellement sur les nappes phréatiques,

Définir une charte chantier faibles nuisances permettant de prendre en compte les effets néfastes des chantiers sur la biodiversité.

EXPOSE DES EFFETS NOTABLES DE LA MISE EN OEUVRE DU PDU SUR NATURA 2000 :

Ce chapitre répond à l'obligation fixée à l'article R122-20-5b du code de l'environnement qui précise la nécessité de l'évaluation des effets notables de la mise en oeuvre du plan sur les sites Natura 2000.

EVALUATION DES INCIDENCES NATURA 2000 :

Préambule :

La Communauté Urbaine d'Arras n'est pas concernée par la présence de site Natura 2000 sur son territoire.

Il existe cependant 10 sites présents dans un périmètre de 30 km autour de la Communauté Urbaine.

L'évaluation environnementale (article R414-23 du code de l'environnement) doit évaluer les incidences potentielles du projet de PDU sur les sites Natura environnants.

IDENTIFICATION DES SITES NATURA 2000 SUSCEPTIBLES D'ETRE IMPACTES

L'analyse des sites croise plusieurs critères :

- La distance entre le site et le territoire,

- La connexion du site au réseau hydrographique, corridor multi-trames et donc axe de circulation privilégiée de la faune entre le site et le territoire du projet.

On considère qu'il est peu probable que les habitats d'intérêt communautaire d'un site localisé en amont du réseau hydrographique du territoire et à une grande distance, soient impactés par le projet.

- La connexion aux corridors écologiques existants à l'échelle régionale,
- La présence d'éléments fragmentant impactant les déplacements de la faune (voies ferrées et routes principales)
- La présence des mêmes habitats d'intérêt communautaire sur le site Natura 2000 et sur le territoire, celui-ci pouvant servir d'espace relai pour la faune,
- Indication des déplacements potentiels de la faune patrimoniale entre le site et le territoire.

Les sites concernés sont donc :

Directive habitats :

- FR 3100506- Bois de Flines -les-Raches et système alluvial du courant des vanneaux
- FR2200350- Massif forestier de Luchaux
- FR2200352- réseau des coteaux calcaires du Ponthieu Oriental
- FR3100507- Forêt de Raismes/Saint-Amand/Wallers et Marchiennes et plaine alluviale de la Scarpe
- FR2212007- moyenne vallée de la Somme
- FR2200348- Vallée de l'Authie
- FR3100504- Pelouses Métallicoles de la plaine de la Scarpe

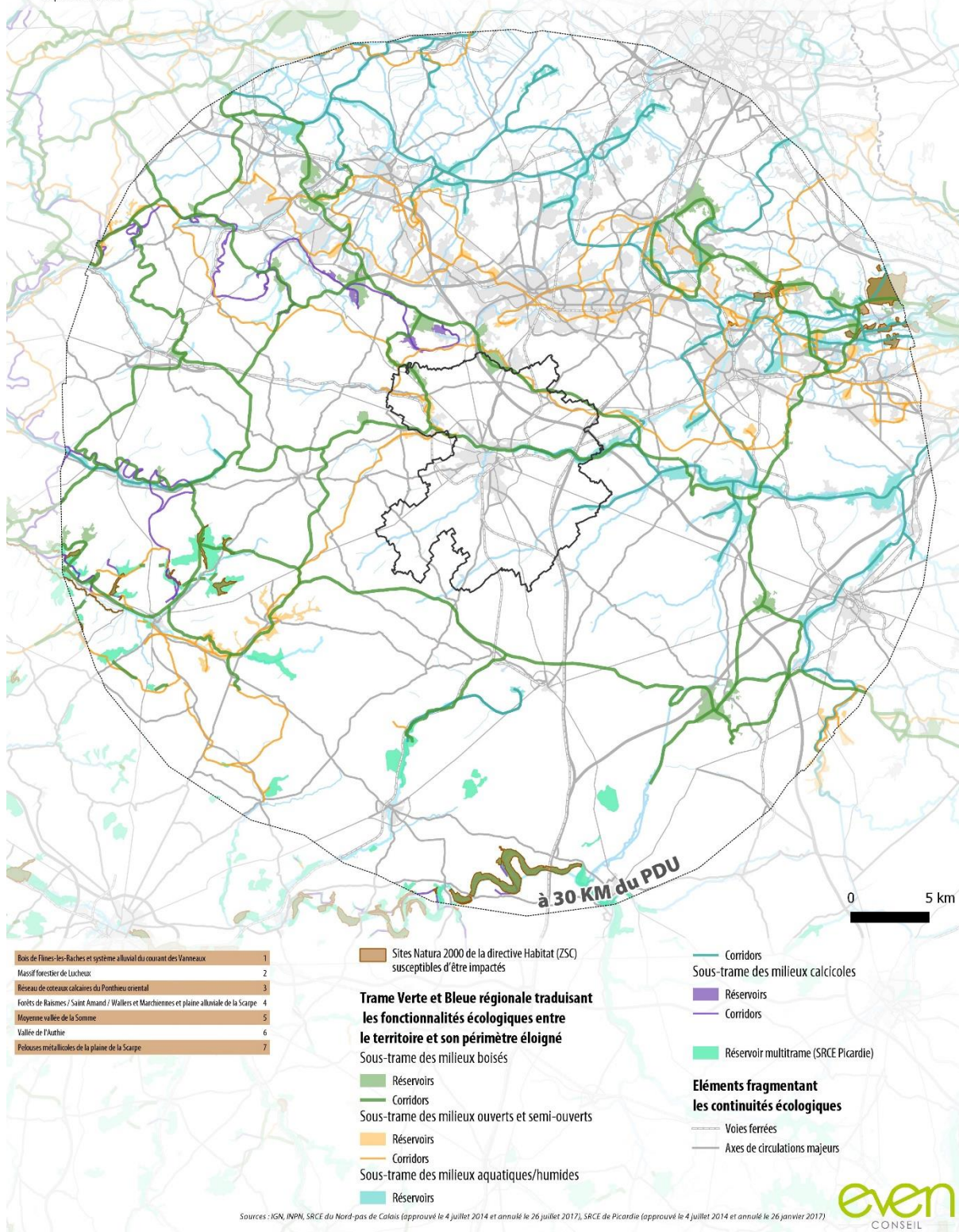
Directive oiseaux:

- FR 112002- les cinq tailles
- FR3112005- vallée de la Scarpe et de l'Escaut
- FR2212007- Etangs et marais du bassin de la Somme

SITES NATURA 2000 DE LA DIRECTIVE "HABITAT"

Sites susceptibles d'être impactés par le projet de PDU

SITES NATURA 2000 DE LA DIRECTIVE « HABITAT » SUSCEPTIBLES D'ÊTRE IMPACTÉS PAR LE PROJET DE PDU



- Le site Natura 2000 des Bois de Flines- les- Raches et son système alluvial est composé de boisements caducs et d'espaces de milieux semi-humides.

Il n'existe pas de continuité boisée directe entre le territoire et le site et la présence de ruptures importantes ne facilite pas les échanges entre le milieu et le territoire.

Le territoire ne possède des boisements que sur son extrémité Nord.

Le territoire semble donc peu relié au site Natura 2000.

Le site ne sera pas impacté par de potentielles pollutions issues de la CUA.

- Le site Natura 2000 du massif forestier de Luchaux regroupe des milieux de forêts caducifoliées et de pelouses sèches se situant à environ 20 km du territoire.

Ce site n'est pas relié directement avec les espaces de boisements sur le territoire.

Les continuités des milieux boisés sont surtout regroupées vers l'Ouest.

Les principales espèces d'intérêt communautaire sont des insectes, des lézards, des fougères, des orchidées sauvages et des plantes de milieu humides.

Ces différentes espèces faunistiques et floristiques disposent d'un espace de dispersion très réduit.

Il n'existe pas de réseau hydrographique entre le territoire et le site qui pourrait impliquer une dégradation de celui-ci.

Le projet n'aura surement pas d'atteinte à l'état de conservation des habitats naturels et des espèces d'intérêt communautaire présents sur le site Natura 2000.

- Réseau de coteaux calcaires du Ponthieu oriental :

Ce site de près de 90 ha, dont seuls quelques hectares sont à 30 km du site de projet du territoire est composé principalement de forêt et pelouses sèches.

Aucune continuité ne semble exister entre le site et le territoire d'Arras

Les impacts sur le site Natura 2000 seront nuls.

- Le site forêt de Raismes/st Amand/Wallers et Marchiennes, et les plaines alluviales de la Scarpe est principalement composé de forêt de caduques et prairies semi-humides.

Pour les milieux boisés, aucune continuité écologique n'est directement présente entre le territoire de la CUA et le site d'intérêt communautaire, la ville de Douai se trouvant entre le territoire et le site.

Le territoire de la CUA est positionné en oiseaux amont du réseau hydrographique le reliant au site Natura 2000.

Ce site peut être impacté par le projet du PDU:

Ce réseau traverse la ville de Douai qui sera sans doute plus impactante sur le site Natura 2000 que le projet de PDU.

Les incidences sont donc limitées pour ce site.

- Le site "Moyenne Vallée de la Somme"

Le site Natura 2000 de la directive habitat de la Moyenne Vallée de la Somme est situé à environ 30 km du projet de périmètre du PDU.

Ce sont les milieux humides autour de la Somme.

Il n'existe aucun cours d'eau reliant la Somme au territoire.

De plus, les axes de circulations majeurs fragmentent les milieux.

Le projet aura donc un impact nul sur le site Natura 2000.

- le site " Vallée de l'Authie "

Il est situé à l'extrême Ouest du territoire, constitué de milieux humides et de plan d'eau.

Il s'étend sur plus de 740 hectares, dont juste quelques hectares sont présents dans le périmètre de 30 km autour du territoire de la CUA.

La partie du site se trouvant autour du projet est infime par rapport à son étendue globale.

Aucune liaison hydrographique n'est présente entre le territoire et le site.

Le territoire de la CUA n'aura donc pas d'impact direct sur le site.

-Site " pelouses métallicoles de la Plaine de la Scarpe "

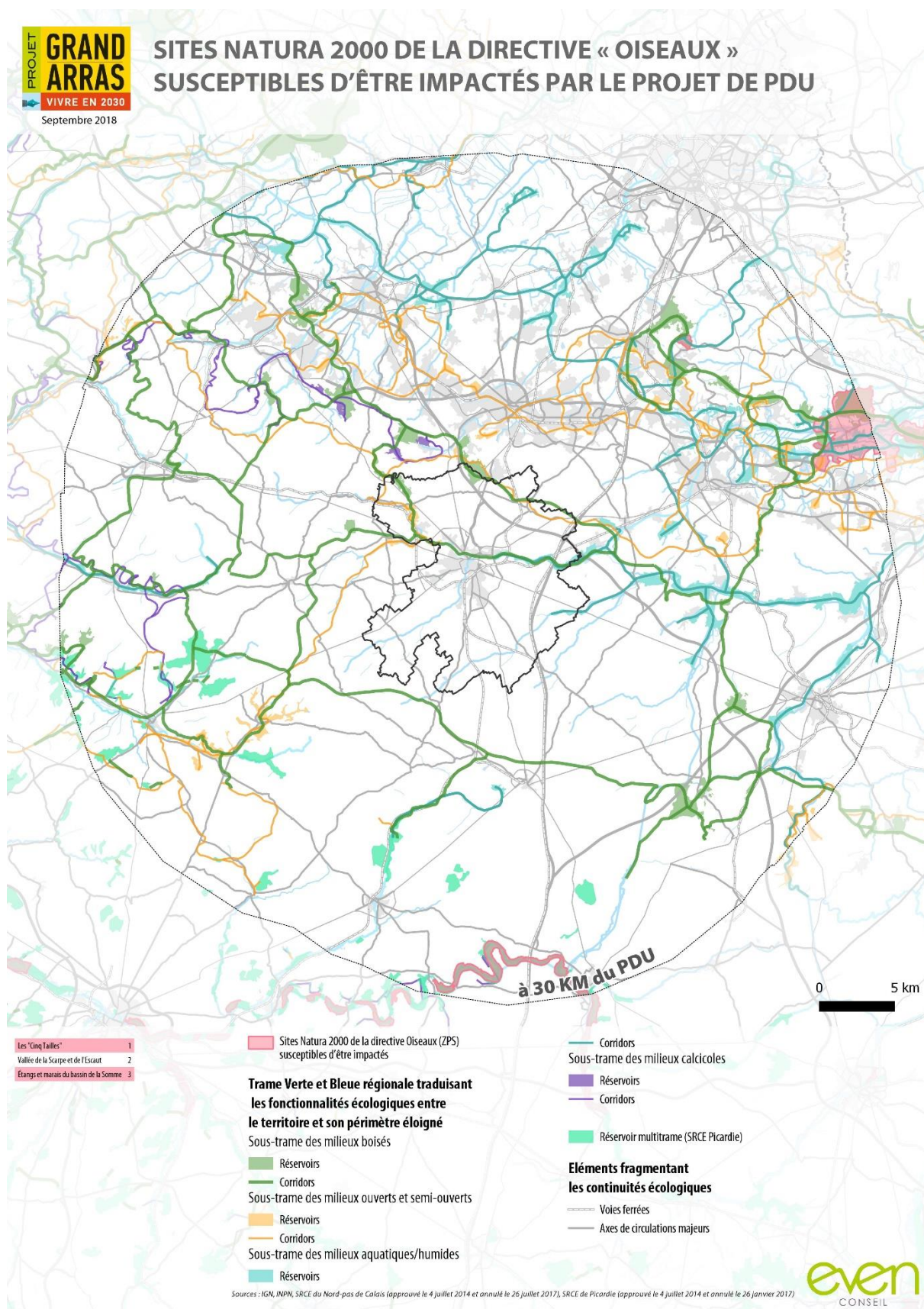
composé à 100 % de pelouses sèches et steppes.

Les espèces présentes ne disposent pas d'un rayon de dispersion et de déplacement très important.

Le projet de PDU n'impactera pas ce site Natura 2000.

SITE NATURA 2000 DE LA DIRECTIVE OISEAUX:

SITES NATURA 2000 SUSCEPTIBLES D'ETRE IMPACTES PAR LE PROJET DE PDU:



- Le site les "cinq tables "

Il est composé de forêt caducifolié et de bassin d'eau douce.

- Les espèces nicheuses qui fréquentent ce site se déplaceront peu.
- Des axes de circulation majeur, voie de chemin de fer, sont présents entre le territoire et le site.

Les espèces auront tendance à se déplacer vers l'Est.

Le projet de PDU n'aura pas d'incidence sur ce site Natura 2000.

- le site " Vallée de la Scarpe et de l'Escaut "

Il se situe à environ 30 km du territoire composé de forêts caduques et de prairies.

- Le site attire un nombre important d'espèces d'oiseaux.

- Des axes structurants et des voies de chemin de fer sont présentes entre le territoire et le site.
- Les corridors écologiques (milieux boisés et semi ouverts) sont concentrés autour du site, sans lien direct avec la CUA (cause ville de Douai).

Au regard du maillage écologique dense à proximité directe du site, constitué de corridors multitrames et autres sites Natura 2000, on peut penser que les espèces se déplaceront de manière privilégiée dans ce secteur.

Le projet du PDU de la CUA ne devrait pas avoir d'impact sur ce site Natura 2000.

- le site " Etangs et Marais du Bassin de la Somme" :

Ce site est situé à environ 30 km du secteur de projet du PDU.

Ce sont des milieux humides autour de la Somme, fréquentés par des espèces d'oiseaux spécifiques.

Au point de vue hydrographique, il n'y a pas de continuité écologique entre la Somme et le territoire.

On peut penser que les espèces de ZPS choisiront de se déplacer à proximité de la Somme.

Le projet aura donc un impact négligeable.

ANALYSE DES INCIDENCES ET CONCLUSIONS:

Le territoire de la CUA n'ayant pas de site Natura 2000 dans son périmètre, le projet du PDU n'aura aucun impact direct sur les sites d'intérêt communautaire.

La majeure partie des sites se trouvant dans un périmètre éloigné de 30 km autour du projet, ne seront pas impactés par les aménagements prévus.

Le projet n'aura donc pas d'impact sur les espaces.

PRESENTATION DES CRITERES INDICATEURS ET MODALITE DE SUIVI :

Les indicateurs de suivi identifiés dans cette partie sont pour la plupart transversaux.

Ils permettent le suivi des incidences globales de l'ensemble des actions sur l'environnement et non pas une action en particulier.

LES THEMES:

- **Développement du territoire** (corrélation entre développement urbain et économique avec celui des transports en commun, d'égalité d'accès...)
- **Santé publique** (qualité de l'air, environnement sonore, exposition aux risques, sécurité, accessibilité à tous...)
- **Ressources et changement climatique** (consommation énergétique des ménages, développement des modes actifs, ressource en eau, déchets...)
- **Cadre de vie** (consommation d'espaces, rupture des corridors, qualité des liaisons, valorisation du patrimoine, découverte du paysage...)

Développement du Territoire:

Thèmes	Indicateurs	Etat 0	Date de donnée Etat 0	Fréquence des calculs	Source
Habitat –	Taux de motorisation des ménages sur le territoire	1,28 véhicules/ménages	2014	10 ans	Enquête ménages
	Evolution de la démographie au niveau des pôles relais	<i>dac*</i>	-	3 ans	Communauté urbaine
	Evolution des densités urbaines aux abords des arrêts structurants des transports en commun	<i>dac*</i>	-	3 ans	Communauté urbaine

	Part d'équipements stratégiques desservis par un arrêt de transports en commun	<i>dac*</i>	-	3 ans	Communauté urbaine
	Evolution de la fréquentation des lignes de transport en commun	10,4 millions de voyageurs	2017	3 ans	ARTIS (comptage)
	Evolution du linéaire de voiries requalifiées et apaisées	65,5 km de piste cyclable (dont 17 de véloroutes)	2013	3 ans	Schéma mode doux
Emplois -Economie	Nombre de places de livraisons créées	40 places de livraisons	2014	3 ans	PDU
	Nombre d'aménagements ponctuels réalisés pour résoudre les difficultés de circulation agricole	<i>dac*</i>	-	3 ans	Communauté urbaine
	Pourcentage des zones d'emplois desservies par au moins un arrêt de transport en commun performant (bus à fréquence élevée...)	<i>dac*</i>	-	3 ans	Communauté urbaine
	Nombre d'entreprises qui bénéficient d'un PDE/PDIE	<i>dac*</i>	-	3 ans	Gestionnaire des parcs d'activités / Communauté urbaine
	Part des déplacements domicile-travail effectué en véhicule léger	Arras Nord : 54% Arras Ouest : 80% Arras Centre Ouest : 46% Arras Centre Nord : 47% Arras Centre Est : 69% Arras Sud Est : 65% Ceinture CUA : 90% Maroeuil à Ste Catherine: 86% St Nicolas –St Laurent: 83% Ceinture Sud et Est CUA : 85% Tilloy-Beaurains: 80% Achicourt: 79% Agy-Dainville: 80%	2014	3 ans	INSEE, mobilité professionnelle
Populatio	Evolution du nombre de points d'arrêts de TC accessibles aux PMR	55 % des arrêts des 10 lignes urbaines accessibles aux PMR	2014	3 ans	PDU

* *dac* : il est proposé de créer cette donnée dans le cadre du suivi des effets du PDU

Santé Publique :

Thèmes	Indicateurs	Etat 0	Date de donnée Etat 0	Fréquence des calculs	Source
Qualité de l'air	Mesures comparatives du bruit abords des nouveaux espaces aménagés dans le cas de la réalisation d'une étude d'impact	-	-	Lors de projets impliquants une étude d'impact	Communauté urbaine
	Evolution annuelle de la fréquentation de réseau de transports en commun	10,4 millions de voyageurs	2017	3 ans	ARTIS (comptage)/Diagnostic du PDU
	Evolution de la part des déplacements multimodaux	1,5 % du volume total des déplacements	2014	10 ans	Enquête ménage (2014) / PDU
	Evolution du taux de couverture théorique du réseau de transport urbain	dac*	-	3 ans	Communauté urbaine
	Evolution du temps de parcours en transports en commun entre les zones à enjeux et le centre d'Arras	dac*	-	3 ans	Communauté urbaine
	Nombres de montées et de descentes effectuées au niveau des arrêts situés au sein des quartiers prioritaires	dac*	-	3ans	ARTIS (comptage)
	Evolution de la desserte TGV du territoire (nombre d'allers-retours)	12 allers-retours vers Paris/jour 3 allers et 2 retours Arras-Lille/jour	2018	3 ans	Données SNCF
	Evolution de la fréquentation des gares du territoire (nombres de montées/descentes)	11 500 montées/descentes quotidiennes recensées	2018	3 ans	Données SNCF
	Nombre de bus propres du réseau de transport urbain	dac*	-	3 ans	ARTIS
	Evolution de la part modale dédiée aux vélos	1% des déplacements des habitants	2014	10 ans	Enquête ménages et déplacements
	Evolution des locations de vélos sur le territoire	dac*	-	3 ans	ARTIS
	Evolution du nombre de stationnement vélo implantés	Plus de 70 sites d'arceaux à vélos sur le territoire principalement sur les communes centres	2018	3 ans	Communauté urbaine

	Evolution du linéaire d'aménagements cyclables existants	65,5 km de piste cyclable (dont 17 de véloroutes)	2013	3 ans	Schéma modes doux
	Nombres de cyclistes sur les voies vertes (comptage)	<i>dac*</i>	-	5 ans	Enquêtes dédiés (comptage)
	Evolution de la part modale dédiée à la marche	30% de la part modal des déplacements	2014	10 ans	Enquête ménage (2014)/ PDU
	Part des véhicules polluants présents sur le territoire	64 % de véhicules diesels 8% de véhicules de plus de 20 ans	2014	10 ans	Enquête ménages 2014 / PDU
	Nombre d'aires de covoiturage et d'autopartage mis en services	Evolution de l'offre d'autopartage via Citiz (4 véhicules) 1 aire structurée de covoiturage (Autoroute A1)	2018	3 ans	Communauté urbaine
	Evolution de la part modale « voiture passager »	9% des déplacements	2014	10 ans	Enquête ménages
	Nombres de bornes de recharge de véhicules électriques implantées	20 bornes implantées sur le territoire	2014	2 ans	PDU
Bruit	Nombres d'études de déplacements réalisées et/ou lancées durant la durée du PDU	-	-	3 ans	Communauté urbaine
	Superficie des zones apaisés et des aménagements dédiés au partage de l'espace	<i>dac*</i>	-	3 ans	Communauté urbaine
	Nombre de place de P+R créées	0 places	2018	3 ans	Communauté urbaine
	Taux d'occupation des parkings extérieurs au centre-ville	<i>dac*</i>	-	3 ans	Communauté urbaine
	Evolution des trafics moyens journaliers sur les principales voiries, hors centre-ville	<i>dac*</i> Véhicules par fonction de voies	-	3 ans	Enquêtes dédiées (comptage) / PDU
	Evolution du trafic automobile sur les boulevards	Plus de 100 000 véhicules/jour aboutissant sur les boulevards	2018	3 ans	Enquêtes dédiées (comptage)/ PDU
	Nombre de journées de formation à la pratique des transports en commun et du vélo	<i>dac*</i>	-	3 ans	Communauté urbaine

	Nombre d'expérimentation mises en place en faveur d'une solution logistique alternative à la route (PDE, aménagements d'aires de covoiturage, ...)	-	-	3 ans	Communauté urbaine
Sécurité	Evolution de l'accidentologie impliquant les mobilités douces (piétons et cyclistes notamment)	13% d'accidents impliquant des piétons 3% impliquant des cyclistes	2012	3 ans	Diagnostic du PDU
	Evolution de l'accidentologie (nombres d'accidents et nombre accidents mortels)	89 accidents 7 personnes tuées	2012	3 ans	Diagnostic du PDU
	Nombre d'opération de réaménagement/requalification/sécurisation réalisées	-	-	3 ans	Communauté urbaine

* dac : il est proposé de créer cette donnée dans le cadre du suivi des effets du PDU.

Ressources et changement climatique

Thèmes	Indicateurs	Etat 0	Date de donnée Etat 0	Fréquence des calculs	Source
Consommation	Evolution des trafics sur les axes principaux	dac* Trafic fonction des voies	-	3 ans	Enquêtes dédiées (comptage) / PDU
	Part des véhicules peu carbonés ou décarbonnés dans le parc de bus existant	dac*	-	3 ans	Réseau ARTIS
	Part des véhicules particuliers peu carbonés ou décarbonnés dans le parc de véhicules des résidents	5% du véhicule utilisant du gaz 1% utilisant hybride 0% utilisant l'électrique	2014	10 ans	Enquête ménages 2014 / Diagnostic du PDU
GES	Niveau des émissions GES liées au trafic routier (évolution du trafic routier – véhicules légers et poids lourds)	-	-	3 ans	ATMO Hauts-de-France

Eaux	Qualité des eaux superficielles et des eaux souterraines	Mauvais état chimique des masses d'eau (notamment de la Scarpe rivière, la Scarpe canalisée amont et la Sensée amont) Objectif de bon état écologique	2018	3 ans	Agence de l'eau (SDAGE Artois-Picardie 2016-2021)
Sols	Consommation d'espaces naturels	<i>dac*</i>	-	3 ans	Communauté urbaine
	Evolution de l'occupation du sol dédiée aux aménagements routiers	<i>dac*</i>	-	3 ans	Communauté urbaine

* *dac* : il est proposé de créer cette donnée dans le cadre du suivi des effets du PDU

Cadre de vie

Thèmes	Indicateurs	Etat 0	Date de donnée Etat 0	Fréquence des calculs	Source
Paysage et patrimoine	Evolution de l'offre de stationnement	<i>dac*</i>	-	3 ans	Communauté urbaine
	Nombre d'entrées de ville requalifiée durant la période du PDU	-	-	3 ans	Communauté urbaine
	Linéaire de voiries en zone piétonne	<i>dac*</i>	-	3 ans	Communauté urbaine
	Linéaire de parcours modes doux permettant la découverte du paysage et du patrimoine	17 km de véloroutes	2018	3 ans	Schéma mode doux
Biodiversité	Potentiel écologique des différents cours d'eau	Moyen voire médiocre	2018	3 ans	SDAGE Artois-Picardie 2016-2021/EIE du PDU
	Nombre de ruptures dans les corridors écologiques et les noyaux de biodiversité liées aux projets d'infrastructures de transport	-	-	3 ans	SCoT et suivi des études d'impact des projets
	Linéaire de pistes cyclables intégrées à la trame verte et bleue du territoire	<i>dac*</i>	-	3 ans	Communauté urbaine et communes du territoire

* *dac* : il est proposé de créer cette donnée dans le cadre du suivi des effets du PDU

PRESENTATION DES METHODES UTILISEES

Obligation de présentation fixée par l'article R122-20-8 du Code de l'Environnement, pour expliquer le choix opéré.

PHILOSOPHIE DE L'EVALUATION ENVIRONNEMENTALE DU PDU D'ARRAS

- Renforcer la place du développement durable dans le projet et compléter les travaux existants.

OBJECTIF :

- Intégrer l'ensemble des objectifs initiés dans les lois "Grenelle de l'Environnement " et la Loi de Transition Energétique" pour la croissance verte.

- Réduire les gaz à effet de serre et maîtriser les consommations énergétiques liées au domaine du transport.

- L'approche sensible de la mobilité a été au coeur du projet et d'engager des réflexions afin de repositionner l'humain au coeur du projet et d'engager des réflexions transversales entre aménagement du territoire, urbanisme, et adaptation de l'offre de transports.

Initialement, le PDU devait être intégré à la procédure du PLUi, mais finalement celui-ci se poursuit en parallèle, de façon coordonnée.

ANALYSE DE L'ETAT INITIAL DE L'ENVIRONNEMENT, IDENTIFICATION DES ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX ET CARACTERISTIQUES DES ZONES SUSCEPTIBLES D'ETRE TOUCHEES PAR LE PDU :

L'état initial de l'environnement a été réalisé sous le prisme de la thématique des transports et de la mobilité pour faire ressortir les enjeux en lien avec l'ensemble des thématiques environnementales.

- Les risques, les nuisances, les émissions de polluants et la vulnérabilité face au changement climatique ont été abordés de manières globales et spécifiques aux déplacements au regard de leurs impacts sur le cadre de vie des habitants.

Ce sont aussi des enjeux de santé publique pour le territoire.

- Ont été mobilisés :

- Des paysagistes pour le développement des modes doux en lien avec la découverte du paysage et du patrimoine.
- Des environnementalistes, pour étudier les problématiques de préservation de l'environnement,
- Des spécialistes " énergies" pour l'intégration de l'aspect santé publique.

Le PLUi-HD initialement réalisé sur le territoire, a été divisé en trois documents de planification :

- 1 PLUi, 1PLH, et 1 PDU.

Dans ce cadre, l'état initial de l'environnement de l'évaluation du PDU correspond à une synthèse de l'état initial de l'environnement du PLUi qui était organisé par thématiques

- ° Les principaux chiffres clefs de l'environnement
- ° Les grands constats, atouts, faiblesses, opportunités et menaces.
- ° Les enjeux hiérarchisés.

LE SCENARIO "FIL DE L'EAU "et l'ANALYSE COMPARATIVE DES SCENARIOS DE DEVELOPPEMENT :

Cet exercice permet d'obtenir une vision prospective du territoire en l'absence du PDU en cours d'élaboration.

Ce scénario constitue un référentiel qui doit guider les acteurs locaux pour définir un projet répondant aux enjeux identifiés et adaptés à sa sensibilité.

4 scénarios ont été étudiés dans le cadre de l'élaboration :

- ° Le scénario " fil de l'eau " : Un développement continu mais qui peine à résorber les déséquilibres territoriaux.

Des actions volontaristes mais qui restent ponctuelles et sans véritable coordination d'ensemble.

- ° Le scénario 1: Un territoire dynamique et attractif, dont l'organisation et le développement sont amenés à se réorganiser autour d'une seconde centralité- la gare européenne.
- ° Le scénario 2: Un développement territorial économe qui s'appuie sur un coeur d'agglomération apaisé et des pôles relais renforcés.

L'analyse a consisté à l'évaluation des incidences possibles de chaque scénario de développement envisagés pour le PDU.

Ainsi, d'après les hypothèses sur lesquelles se basaient chaque scénario (perspectives d'évolution des parts modales), les incidences de mise en oeuvre de ces scénarios sur plusieurs thématiques environnementales, ont été évaluées.

Ont été estimées, d'après des analyses quantitatives :

- ° Les évolutions des émissions de GES et de polluants atmosphériques,
- ° L'évolution des consommations énergétiques liées au secteur du transport,
- ° L'évolution de nuisances sonores...

L'évolution des émissions de dioxyde de carbone (CO₂), des polluants atmosphériques, des consommations énergétiques et des nuisances sonores liées au secteur du transport

Pour caractériser chaque scénario vis à vis de leurs impacts sur les émissions de GES et la qualité de l'air, les émissions de polluants émis pour chacun d'entre eux ont été analysées.

Les polluants considérés sont :

- ° Les émissions de GES (en équivalent CO₂)
- ° Les émissions de NH₃
- ° Les émissions de CH₄
- ° Les émissions de N₂O
- ° Les émissions de SO₂
- ° Les émissions de NO_x
- ° Les émissions de COVNM
- ° Les émissions de particules fines (PM_{2,5} et PM₁₀)

Il est à noter que les émissions de HFC, PFC, SF₆, et NF₃ ne sont pas considérés dans le cadre de l'analyse, leurs émissions ne provenant pas directement du secteur des transports.

Des ratios d'émissions de polluants ont été utilisés et sont issus de la base de données du CITEPA pour les secteurs des transports routiers et ferroviaires.

Le nombre de kilomètres parcourus a été déterminé en considérant les déplacements journaliers selon les répartitions par tranches kilométriques en prenant la moyenne de chaque tranche.

Des hypothèses complémentaires ont été nécessaires pour compléter l'analyse :

- ° La répartition des déplacements par tranche kilométrique donnée pour les déplacements domicile- travail est généralisée à l'ensemble des déplacements (tous motifs confondus)

- ° La répartition des déplacements par tranche kilométrique pour les déplacements à moto est assimilée aux déplacements en véhicules légers en l'absence données.
- ° La répartition de véhicules par type d'énergie utilisée des résidents de la CUA donné pour le scénario final a été appliquée aux autres scénarios en l'absence de données.
- ° La répartition des véhicules par puissance fiscale relevé dans l'enquête ménage et rappelé dans la situation 2015, a été conservée pour l'ensemble des scénarios.
- ° Le mode de transports appelé "autre" a été assimilé aux déplacements en train.

L'évaluation des émissions de particules fines pour ce mode de transport considère les distances parcourues quotidiennement. Il est considéré dans ce cadre un taux de remplissage des trains de 43% pour une capacité de 516 places.

- ° Les véhicules hybrides sont considérés comme roulant la moitié du temps sur son énergie électrique stockée et l'autre moitié du temps avec un carburant diesel.
- ° Les transports en commun de l'état initial sont considérés comme fonctionnant à 100% au carburant fossile.

Dans le cadre des évaluations des impacts sur l'environnement sonore, seuls les modes de déplacements majoritaires et les plus bruyants ont été considérés.

En tenant compte de ces aspects, il apparaît pertinent d'évaluer seulement les impacts des variations des véhicules particuliers, des deux roues motorisés et des transports en commun selon les scénarios.

La démarche de concertation :

L'ensemble des phases ont été réalisées dans une démarche de concertation.

Cette démarche de concertation s'est traduite par de nombreuses réunions qui ont pris différentes formes :

- Des groupes de travail, abordant la question de la rocade et du parc de stationnement,
- Des réunions publiques,
- Des ateliers du "projet Grand Arras" et " Rcade et mobilité "
- Un forum des acteurs de la mobilité,
- Une conférence sur la mobilité de demain,
- Une semaine de la mobilité en 2015 et 2016,
- Des déplacements (balade urbaine du PLUi, déplacement des élus à BREDA)

L'ensemble de ces réunions a permis de servir de base de travail pour définir un scénario d'évolution des conditions de déplacements sur le territoire.

L'objectif étant de déterminer selon les secteurs du territoire, les modes de déplacements les plus adaptés et pertinent vis à vis du territoire.

ANALYSE DES EFFETS NOTABLES PROBABLES DE LA MISE EN OEUVRE DU SCHEMA SUR L'ENVIRONNEMENT ET COMPLEMENTS ISSUS DE L'EVALUATION ENVIRONNEMENTALE

Les problématiques qui ont permis de guider cet exercice sont :

° Quelles sont les incidences potentielles prévisibles **des actions du PDU** sur l'environnement ?

Comment les incidences négatives peuvent-elles être évitées, réduites, ou en dernier recours compensées ?

° Quelles sont les incidences potentielles prévisibles **des actions du PDU** sur l'environnement ?

Comment les incidences négatives peuvent-elles être évitées, réduites ou en dernier recours compensées ?

Cette analyse des incidences prévisibles de la mise en oeuvre du PDU a été réalisée en plusieurs temps :

° **Une analyse thématique des objectifs :**

Les objectifs et les actions du PDU ont été définis. Cette intégration du développement durable directement dans le projet de PDU a confirmé la volonté forte de la maîtrise d'ouvrage d'intégrer cet aspect dans son projet de territoire et a permis d'assurer ainsi sa prise en compte optimale et donc la limitation des incidences négatives sur l'environnement.

Pour évaluer les incidences du projet du PDU sur l'environnement, une analyse thématique des effets notables probables de la mise en oeuvre du PDU sur l'environnement, au travers des objectifs puis des actions ont été réalisées.

Des tableaux ont été utilisés afin d'assurer l'exhaustivité de l'analyse des incidences des actions du PDU sur l'environnement.

Chaque action a été croisée avec les différents enjeux environnementaux identifiés au cours de la première phase.

Pour chaque incidence, ses caractéristiques ont été également définies : directe/indirecte et permanente/temporaire.

Les incidences probables identifiées ne pouvant faire l'objet de mesures d'évitement ou de réduction, ont donné lieu à la définition de mesures compensatoires.

° Une analyse des objectifs par axe

Par la suite, une entrée par les 7 grands axes du PDU a été réalisée dans le cadre de la démarche d'évaluation environnementale du PDU. Cette entrée par axe a permis d'analyser plus spécifiquement l'impact de chaque action au sein des axes.

De la même manière, les incidences probables identifiées ne pouvant faire l'objet de mesures d'évitement ou de réduction, ont donné lieu à la définition de mesures compensatoires.

° Les incidences sur les sites Natura 2000

Par ailleurs, les incidences du projet sur les sites Natura 2000 ont été évaluées.

Après l'identification de la sensibilité et des enjeux de conservation du site, il s'agissait de s'assurer que les choix d'implantation des infrastructures et de mise en oeuvre des autres actions étaient adéquats et qu'ils n'induisaient donc pas d'incidences négatives.

° Les zones susceptibles d'être impactées

Enfin, en parallèle des incidences thématiques, une partie est consacrée à l'analyse des caractéristiques des zones susceptibles d'être impactées par la mise en oeuvre du document.

Des zones ont été déterminées en fonction des nouveaux projets (contournement Est) et aménagements (pôles d'échange, aire de covoiturage, développement des modes doux..)

Ces aménagements, prévus par le PDU, sont localisés plus ou moins précisément selon leur degré d'avancement permettant ainsi leur analyse.

RESUME NON TECHNIQUE:

L'évaluation environnementale du Plan de Déplacements Urbains (PDU) intègre un résumé non technique permettant au public non spécialiste d'identifier les enjeux environnementaux prioritaires liés au territoire intercommunal, et les moyens mis en oeuvre pour ce plan pour y répondre.

Le résumé comprend une synthèse du :

- Profil environnemental du territoire
- Des incidences positives et négatives liées à la mise en oeuvre du PDU.
- Des effets notables de la mise en oeuvre des actions du PDU et des mesures prises.

Synthèse du profil environnemental

Thèmes	Documents cadres	Atouts/potentialités	Faiblesses / risques	Enjeux croisés avec le PDU
Santé humaine / Cadre de vie	▪ PPRI du bassin Artois-Picardie ▪ SDAGE – SAGE ▪ PPRt ▪ Plan national santé environnement ▪ PPBE (état) ▪ Cartes de bruits ▪ Classement des infrastructures sonores	- Des risques naturels et technologiques connus et pris en compte notamment au travers de documents - Risque sismique faible - Aléa lié au retrait-gonflement des argiles faible pour la majeure partie des communes - Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement existant au niveau du département	- Des risques naturels qui viennent impacter l'ensemble du territoire (inondation, risque mouvement de terrain, érosion des sols et cavités souterraines) - Des nuisances sonores et des risques (TMD) liées aux infrastructures de transport - Des risques naturels qui peuvent avoir un impact sur les infrastructures de transport (effondrement, déformation de chaussée...) - De nombreux sites ou sols présentant des pollutions potentielles ou avérées - Des infrastructures de transports classées - Peu de connaissances précises du risque d'inondation - Des projets d'infrastructures qui risquent de créer de nouvelles zones de nuisances	- Améliorer la prise en compte des risques naturels présents sur le territoire dans le cadre des aménagements liés au PDU afin de limiter la vulnérabilité du territoire, notamment sur les infrastructures, - Prendre en compte les risques technologiques dans l'aménagement de nouvelles infrastructures sur le territoire, - Poursuivre les objectifs d'atténuation des nuisances sonores dans les cadres des PPBE (Etat, CUA), - Limiter l'imperméabilisation et favoriser des aménagements intégrant une gestion des eaux pluviales (bassins de rétention, chaussées réservoirs) dans les projets liés au PDU, - Anticiper les risques de transports de matières dangereuses.
Air / Climat / Energie	▪ SRCAE ▪ Plan de protection de l'atmosphère ▪ PCT du pays Artois ▪ SRADDT ▪ PCET ▪ CTE	- Une bonne qualité de l'air globalement avec néanmoins une sensibilité du territoire aux particules fines, à l'ozone et au dioxyde d'azote - L'énergie éolienne limitée mais à fort potentiel - Un potentiel géothermique intéressant - Une forte présence d'industries agro-alimentaires représentant un potentiel de valorisation par méthanisation - Des projets d'extension de réseau - Un potentiel solaire à exploiter	- Des contraintes potentielles susceptibles de stopper le développement de l'éolien - Des émissions de GES liées au transport, au secteur résidentiel et tertiaire et à l'agriculture - Peu de puits de carbone (boisements, prairies, zones humides...) susceptibles de lutter contre les gaz à effet de serre - Absence de prise en compte ou d'anticipation des impacts du changement climatique dans les projets en cours de réalisation - Méconnaissance des équipements déjà installés et des potentiels	- Intensifier le développement de l'éolien ainsi que les installations photovoltaïques en préservant la qualité des paysages, - Intensifier le développement et la diversification de la filière bois-énergie, - Poursuivre la substitution des énergies fossiles et nucléaires vers les énergies renouvelables (bois-énergie, déchets, eaux usées, entreprises) pour l'alimentation des réseaux de chaleur, - Anticiper et organiser le raccordement des habitations, des équipements aux différents réseaux de chaleur,

		- Un PCT (Artois) et un PCET (CUA) qui dotent le territoire d'un cadre d'action de lutte contre le changement climatique - Des alternatives à l'utilisation de l'automobile présentes ou en cours de structuration : bornes vélos, pistes cyclables, etc.	- Une faible production d'énergies renouvelables	- Etudier les potentiels de l'énergie géothermique, notamment dans le cadre des projets d'aménagement, - Proposer une offre complémentaire à la voiture individuelle dans les zones identifiées comme les plus précaires (transports en communs, covoiturage, faciliter les modes doux), - Réduire les besoins en déplacements en contenant la périurbanisation et limiter le développement de l'urbanisation sur ces zones où l'usage des transports en commun est rendu difficile, - Densifier le long des axes de transports existants et dans les zones déjà urbanisées, - Réduire les pollutions émises par les secteurs des transports (Modes actifs, TC, PDE, PDU, limitation de la vitesse, ...) - Sensibiliser la population notamment en cas de pics de pollution.
Consommation d'espace / Trame Verte et Bleue	▪ SRCE ▪ SEADDT	- Des actions engagées par la CUA pour préserver et restaurer la Trame Verte et Bleue - Présence d'espaces remarquables qui témoignent d'un intérêt écologique - Des espèces remarquables faunistiques et floristiques observées localement - Des itinéraires doux et des circuits de randonnées support de continuités naturelles - Préserver les espaces agricoles de l'urbanisation et développer des espaces d'interfaces - Des potentialités importantes d'un développement de la biodiversité avec 70% du territoire non artificialisé et des sites de restauration écologique	- De nombreuses fragmentations du réseau écologique liées aux infrastructures de transport, à une agriculture intensive et à l'urbanisation - Des espaces de cultures intensives occupant une large partie du territoire - Des espèces invasives relevées en plusieurs endroits ; - Faiblesse des surfaces d'espaces boisés, bien que ceux-ci augmentent leur superficie régulièrement - Arrageois non reconnu à l'échelle régionale comme globalement un espace majeur du point de vue écologique - Faiblesse des protections strictes des milieux naturels	- Choisir préférentiellement des aménagements de voiries ou de parkings économes d'espaces, - Eviter, réduire et en dernier recours compenser les impacts des projets d'aménagement et d'infrastructure sur les réservoirs de biodiversité et les continuités identifiées dans la TVB, - Assurer une cohérence entre armature territoriale et desserte en transport en commun performants, - Permettre une association entre les coulées vertes et le réseau des modes doux.
Gestion de l'eau	▪ SDAGE Artois-Picardie ▪ SAGE Scarpe amont ▪ SAGE de la Sensée ▪ SAGE Marque-Deûle	- Des conditions favorables à une bonne recharge des nappes souterraines - Une consommation d'eau potable par usager globalement en baisse - Des débits de fuite très contraignants qui participent à la maîtrise du ruissellement	- Une qualité de l'eau des rivières globalement médiocre - Une importante partie de la ressource en eau non protégée - Une grande partie de la population et du territoire alimentée par une seule source	- Préserver les zones humides et cours d'eau, continuités majeures lors de nouveaux aménagements, - Poursuivre la protection des captages et la sécurisation de l'alimentation en eau potable,

		et au bon fonctionnement de l'assainissement collectif - Des aménagements existants et projetés participant à une bonne gestion des eaux pluviales et à la réduction du risque d'inondations pluviales - Un règlement d'assainissement qui favorise les techniques alternatives et le traitement des eaux pluviales - Un territoire entièrement couvert par des SAGE.	d'eau potable et peu d'interconnexions des réseaux permettant de pallier à des problématiques d'alimentation en eau - Des nappes souterraines libres qui peuvent provoquer des inondations par remontées de nappes - Une eau distribuée qui ne répond pas toujours aux objectifs de qualité	- Renforcer les gestions qualitatives et quantitatives des eaux (surfaces et souterraines) pour l'alimentation en eau potable de qualité, - Garantir la bonne prise en charge des eaux pluviales aux abords des infrastructures et assurer leur traitement pour réduire autant que possible les pollutions, - Développer une gestion des eaux pluviales adéquate réduisant les pollutions des milieux aquatiques et inondations, - Assurer un assainissement performant (adéquation entre les choix d'assainissement et les ambitions urbanistiques futures, travaux, extensions, etc.).
Paysage / Patrimoine	▪ SDAGE et SAGE	- De nombreux itinéraires de circulations douces au travers le territoire - Un paysage caractéristique de l'Artois - Une richesse patrimoniale reconnue mondialement (2 sites UNESCO), - Un patrimoine nombreux et diversifié - Le Patrimoine de Mémoire contribue au rayonnement touristique international de l'Arrageois	- Impacts visuels importants impactant fortement le paysage - L'impact de la Grande Guerre sur le territoire - La problématique paysagère n'a jusqu'ici pas été suffisamment prise en compte	- Préserver les spécificités de chaque entité paysagère, - Préserver et valoriser les éléments patrimoniaux du territoire - Poursuivre la valorisation des entrées de ville et des traversées de bourgs et zones d'activité, - Maintenir les vues d'intérêts et les fenêtres paysagères identifiées, - Poursuivre le développement d'itinéraires de tourisme et de découverte du territoire.

Incidences du Plan de Déplacements Urbains (PDU)

INCIDENCES DU PDU SUR LA POPULATION ET MESURES ASSOCIEES

Incidences

La population (socio-démographique, habitat, emplois, commerces)

Enjeux	- Anticiper l'augmentation des déplacements liée à l'accroissement de la population, par la prise en charge par un autre mode que la voiture individuelle, ou tout au moins par une augmentation du nombre de personnes par voiture - Faciliter l'accès aux transports en commun pour les usagers résidants dans les communes rurales et excentrées notamment celles situées en deuxième couronne - Tenir compte du vieillissement de la population dans les choix de développement des déplacements (temporalité, fréquence et besoin de confort) - Permettre une mutualisation des modes et moyens de transports afin d'assurer les déplacements domicile-travail			
Incidences	Détail de l'incidence	Caractéristique de l'incidence		
	La présence de transports en commun efficaces et d'un maillage routier structuré permettra de maintenir la population sur le territoire, voire d'accroître l'attractivité en répondant aux attentes des habitants.	Positive	Direct	Temporaire
		Négatif	Indirecte	Permanent
	Détail de l'incidence	Caractéristique de l'incidence		
	Le PDU prévoit le développement d'une « ville courte distance » ainsi que le développement des modes actifs. Ces deux actions permettront de renforcer l'attractivité des commerces de proximité sur le territoire.	Positive	Direct	Temporaire
		Négatif	Indirecte	Permanent
	Détail de l'incidence	Caractéristique de l'incidence		
	L'offre de transport sera adaptée aux personnes âgées et aux Personnes à Mobilité Réduite (PMR). Le PDU répondra donc aux besoins de tous assurant une offre de mobilité similaire par l'ensemble des habitants de son territoire.	Positive	Direct	Temporaire
		Négatif	Indirecte	Permanent
	Détail de l'incidence	Caractéristique de l'incidence		
	Le PDU prévoit de développer l'offre en transports en commun, l'intermodalité (P+R) et les modes doux. Il indique également la mise en place de solutions alternatives à la voiture individuelle (covoiturage et autopartage). L'ensemble de ces actions permettra de favoriser l'accès à l'emploi et de faciliter les déplacements domicile-travail.	Positive	Direct	Temporaire
		Négatif	Indirecte	Permanent

La population (socio-démographique, habitat, emplois, commerces)

Détail de l'incidence		Caractéristique de l'incidence			
Le PDU vise à développer les modes alternatifs à la voiture sur l'ensemble du territoire et en particulier à maintenir l'accessibilité depuis et vers les quartiers prioritaires. Cette action permettra de favoriser les déplacements des habitants de ces quartiers, impliquant une incidence positive sur la lutte contre l'exclusion et le retour de l'emploi dans ces différents quartiers . Par ailleurs, ces actions assureront également la lutte contre la précarité énergétique des ménages , puisque les déplacements représentent un coût important pour les familles.	Positive	Direct	Temporaire	Court terme	
	Négatif	Indirecte	Permanent	Moyen /Long terme	
Détail de l'incidence		Caractéristique de l'incidence			
Le développement du cyclotourisme prévu dans le PDU favorisera le développement de l'économie touristique (location de vélos, hébergement, ...) ainsi que des emplois liés à cette économie. L'attractivité du territoire sera alors renforcée.	Positive	Direct	Temporaire	Court terme	
	Négatif	Indirecte	Permanent	Moyen /Long terme	
Détail de l'incidence		Caractéristique de l'incidence			
La valorisation de la ligne de TGV ainsi que le développement des pôles d'échanges multimodaux au niveau de la gare renforceront les échanges (personnes, commerciaux, ...) avec l'extérieur du territoire.	Positive	Direct	Temporaire	Court terme	
	Négatif	Indirecte	Permanent	Moyen /Long terme	
Détail de l'incidence		Caractéristique de l'incidence			
Le développement de plans de mobilité à destination des employés mis en place par les administrations et les entreprises assurera l'optimisation des déplacements domicile-travail .	Positive	Direct	Temporaire	Court terme	
	Négatif	Indirecte	Permanent	Moyen /Long terme	
Détail de l'incidence		Caractéristique de l'incidence			
Le PDU prévoit de faciliter les déplacements des engins agricoles via des itinéraires dédiés, la localisation des lieux problématiques ou encore la sensibilisation des usagers limitant les conflits d'usage. Cette action assurera la pérennisation de l'activité agricole sur le territoire et la sécurisation du trafic des autres modes .	Positive	Direct	Temporaire	Court terme	
	Négatif	Indirecte	Permanent	Moyen /Long terme	

La population (socio-démographique, habitat, emplois, commerces)

	Détail de l'incidence	Caractéristique de l'incidence			
	La nouvelle hiérarchisation des voiries, prévue sur le territoire par le PDU, pourra avoir un impact négatif sur certains commerces et activités en déclin. En effet, le déclassement potentiel de routes en voirie secondaire pourrait entraîner une perte de visibilité accroître le déclin des activités.	Positive	Direct	Temporaire	Court terme
		Négatif	Indirecte	Permanent	Moyen /Long terme

Mesures d'évitement, de réduction et de compensation :

> Mesure déjà intégrée dans le PDU : Mettre en cohérence le développement de l'urbanisation et l'offre de transport alternatif à l'automobile permettant d'assurer une offre de TC au plus grand nombre.

> Mesure déjà intégrée dans le PDU : Développer des commerces de proximité et recréer des centralités de quartiers (lors de l'implantation de nouveaux équipements majeurs et services) assurant la limitation des impacts du déclassement de certaines voies.

INCIDENCES DU PDU SUR L'ENERGIE ET LES EMISSIONS DE GAZ A EFFET DE SERRE (GES) ET MESURES ASSOCIEES

Incidences

L'énergie et les émissions de Gaz à Effet de Serre (GES)

Enjeux	• Intensifier le développement de l'éolien ainsi que les installations photovoltaïques en préservant la qualité des paysages, • Intensifier le développement et la diversification de la filière bois-énergie • Poursuivre la substitution des énergies fossiles et nucléaires vers les énergies renouvelables (bois-énergie, déchets, eaux usée, entreprises) pour l'alimentation des réseaux de chaleur par exemple et ainsi limiter la contribution du territoire au changement climatique • Anticiper et organiser le raccordement des habitations, des équipements aux différents réseaux de chaleur • Etudier les potentiels de l'énergie géothermique • Proposer une offre complémentaire à la voiture individuelle dans les zones identifiées comme les plus précaires (transports en commun, covoiturage, modes doux)
--------	---

L'énergie et les émissions de Gaz à Effet de Serre (GES)

	• Réduire les besoins en déplacements en contenant la périurbanisation et limiter le développement de l'urbanisation dans les zones où l'usage des transports en commun est rendu difficile • Densifier le long des axes de transports existants et dans les zones déjà urbanisées, • Réduire les pollutions émises par les secteurs des transports (modes actifs, TC, PDE, PDU, limitation de la vitesse, ...) • Sensibiliser la population notamment en cas de pics de pollution				
Incidences	Détail de l'incidence	Caractéristique de l'incidence			
	Le PDU prévoit la mise en œuvre d'une offre de transports permettant de limiter les consommations énergétiques et les émissions de GES liés aux flux routiers principalement, et indirectement participe à la réduction de la contribution du territoire au changement climatique : - Des alternatives à l'autosolisme : covoiturage, autopartage, ... - Le renforcement et l'optimisation des transports en commun pour favoriser le report modal (P+R, pôles multimodaux au niveau de la gare d'Arras et des pôles d'échange secondaires, ...) - La promotion des pratiques cyclables via la poursuite du Schéma Directeur de Déplacement Cyclable, des aménagements en faveur des cyclistes, le déploiement des stationnements vélo et le développement du cyclotourisme - La valorisation des mobilités piétonnes notamment au niveau du centre-ville d'Arras - Le développement des transports plus propres : hybrides ou électriques.	Positive	Direct	Temporaire	Court terme
		Négatif	Indirecte	Permanent	Moyen /Long terme
	Détail de l'incidence	Caractéristique de l'incidence			
	Le développement de zones apaisées telles que les zones 30 (notamment au niveau des écoles) ainsi qu'un plus grand équilibre du partage des voies (boulevard d'Arras) permettra de limiter l'usage de la voiture et de favoriser les modes actifs notamment dans le cœur d'Arras. Cette action assurera donc une diminution des émissions de GES participant au changement climatique et des consommations énergétiques.	Positive	Direct	Temporaire	Court terme
		Négatif	Indirecte	Permanent	Moyen /Long terme
	Détail de l'incidence	Caractéristique de l'incidence			

L'énergie et les émissions de Gaz à Effet de Serre (GES)

	Le PDU vise à améliorer et à décongestionner le trafic routier sur certains axes routiers grâce notamment à l'aménagement de points de régulation et l'amélioration de la signalétique. Cette action permettra de diminuer les émissions de GES.	Positive	Direct	Temporaire	Court terme
		Négatif	Indirecte	Permanent	Moyen /Long terme
	Détail de l'incidence	Caractéristique de l'incidence			
	Le PDU prévoit, dans le cas du transport de marchandises, de favoriser les modes de transports moins polluants tels que la desserte fluviale ou ferroviaire , ce qui contribuera à limiter les émissions de GES.	Positive	Direct	Temporaire	Court terme
		Négatif	Indirecte	Permanent	Moyen /Long terme
	Détail de l'incidence	Caractéristique de l'incidence			
	L'urbanisation se construira en parallèle de réseaux des transports en commun, privilégiant ainsi ce mode de déplacements. Ainsi le PDU vise à : - Introduire des modes alternatifs dans les nouveaux projets urbains , - Développer les transports collectifs au niveau des principaux pôles (pôles administratifs et de santé, Zi Est, quartier de la gare, ...) - Définir des secteurs prioritairement à urbaniser en fonction de la desserte de transports en commun. L'ensemble de ces actions assurera la diminution des déplacements motorisés réduisant ainsi les consommations énergétiques et les émissions de GES.	Positive	Direct	Temporaire	Court terme
		Négatif	Indirecte	Permanent	Moyen /Long terme
	Détail de l'incidence	Caractéristique de l'incidence			
	Le PDU intègre des actions visant à limiter la précarité énergétique des ménages notamment via le maintien de la desserte des quartiers prioritaires, la valorisation des modes actifs au sein de ces quartiers et la sensibilisation et l'accompagnement des ménages en situation des précarités énergétiques.	Positive	Direct	Temporaire	Court terme
		Négatif	Indirecte	Permanent	Moyen /Long terme

L'énergie et les émissions de Gaz à Effet de Serre (GES)

	Détail de l'incidence	Caractéristique de l'incidence			
		Positive	Direct	Temporaire	Court terme
	Le PDU prévoit la réduction des consommations énergétiques et des émissions de GES via la sensibilisation des professionnels (transporteurs de marchandises notamment) et des habitants sur les mobilités durables.	Négatif	Indirecte	Permanent	Moyen /Long terme
	Détail de l'incidence	Caractéristique de l'incidence			
	La création de nouvelles voies , notamment la voie de contournement Est d'Arras, entraînera un report des émissions polluantes dans des zones actuelles préservées des pollutions liées aux trafics routiers.	Positive	Direct	Temporaire	Court terme
		Négatif	Indirecte	Permanent	Moyen /Long terme
	Détail de l'incidence	Caractéristique de l'incidence			
	La nouvelle hiérarchisation du réseau viaire pourra engendrer une augmentation des émissions de GES, sur et à proximité des grands axes , supports de mobilité quotidiennes et de trafic de fret (rocade, A26, A1, RD260, ...).	Positive	Direct	Temporaire	Court terme
		Négatif	Indirecte	Permanent	Moyen /Long terme
	Détail de l'incidence	Caractéristique de l'incidence			
	La phase travaux pourra être marquée par des consommations énergétiques et des émissions de gaz à effet-de-serre supplémentaires liés aux machines et déplacements des engins.	Positive	Direct	Temporaire	Court terme
		Négatif	Indirecte	Permanent	Moyen /Long terme

Mesures d'évitement, de réduction et de compensation

> *Mesures intégrées par le PDU : Développer une offre de mobilité alternative à faible impact sur les consommations énergétiques et les émissions de GES associés, participant au changement climatique.*

> *Mesure complémentaire : Maîtriser l'exposition des personnes aux émissions de polluants, notamment les plus vulnérables, aux abords des nouveaux axes routiers, et dans les secteurs de densification urbaine (localisation adaptée des équipements sensibles, ...).*

> *Mesure complémentaire : Contrôler les émissions des engins de chantiers en optimisant les déplacements de marchandises et en favorisant les engins électriques.*

INCIDENCES DU PDU SUR LA BIODIVERSITE ET MESURES ASSOCIEES

Incidences

La biodiversité				
Enjeux	• Choisir préférentiellement les aménagements de voiries ou de parkings limitant la consommation d'espace, • Eviter, réduire et en dernier recours compenser les impacts des projets d'aménagement et d'infrastructure sur les réservoirs de biodiversité et les continuités identifiées dans la TVB, • Assurer une cohérence entre armature territoriale et desserte en transports en commun performants, • Permettre une association entre les coulées vertes et le réseau des modes doux.			
Incidences	Détail de l'incidence	Caractéristique de l'incidence		
	Le développement urbain détaillé au sein du PDU par l'intensification des transports va s'articuler avec le réseau de transport collectif sur les entités déjà urbanisées. Ces mesures permettront potentiellement de limiter les phénomènes de mitages urbains des espaces naturels et agricoles et d'épargner les espaces de Trame Verte et Bleue.	Positive	Direct	Temporaire
		Négatif	Indirecte	Permanent
	Détail de l'incidence	Caractéristique de l'incidence		
	Le PDU promeut le développement des modes alternatifs à la voiture et notamment les modes doux (vélos, marche, ...). Ce développement des modes actifs peut être une opportunité pour le renforcement du maillage de la trame verte, par des plantations et des aménagements végétalisés prévus autour des cheminements.	Positive	Direct	Temporaire
		Négatif	Indirecte	Permanent
	Détail de l'incidence	Caractéristique de l'incidence		
	Le PDU développe l'aménagement d'un contournement à l'Est d'Arras qui permettra d'alléger le trafic sur les boulevards. Le tracé prévu pour ce contournement va induire un impact sur les corridors présents sur la	Positive	Direct	Temporaire

La biodiversité

	commune de Tilloy-Lès-Mofflaines. Ces éléments vont impacter les continuités écologiques et perturber le déplacement des espèces sur le territoire. Ces nouveaux développements peuvent potentiellement être le support de nouvelles fragmentations du réseau écologique.	Négatif	Indirecte	Permanent	Moyen /Long terme
	Détail de l'incidence	Caractéristique de l'incidence			
	Le développement du cyclotourisme au sein de la CUA en assurant les continuités des véloroutes nationales et régionales peut engendrer des pressions sur les milieux naturels. En effet, une part plus importante de la population pourra découvrir les paysages et le patrimoine naturel de la région pouvant créer des pressions sur les milieux naturels fragiles. Ces milieux, en particulier dans les vallées de la Scarpe et du Cojeul, constituent des secteurs à enjeux forts sur le territoire et seront probablement le support de développement d'aménagements liés au cyclotourisme.	Positive	Directe	Temporaire	Court terme
		Négatif	Indirecte	Permanent	Moyen /Long terme

Mesures d'évitement, de réduction et de compensation

> *Mesure déjà intégrée au PDU : Encadrer le développement urbain et limiter l'étalement urbain en priorisant des secteurs de développement desservis par les transports en commun réduisant le grignotage des milieux naturels.*

> *Mesure complémentaire : Compenser les surfaces impactées par la création de nouvelles infrastructures impactant la trame verte et bleue dans des surfaces assurant le renforcement des corridors écologiques sur le territoire.*

> *Mesure complémentaire : Réaliser des passages à faune (dont de la petite faune) en nombre suffisant et avec des dimensions adaptées lors du croisement des nouvelles infrastructures (contournements) avec les corridors notamment sur la commune de Tilloy-lès-Mofflaines.*

> *Mesure complémentaire : Assurer la sensibilisation des utilisateurs des véloroutes aux problématiques liées à l'environnement et protéger au maximum les milieux les plus fragiles de la pression humaine en canalisant les déplacements des utilisateurs.*

INCIDENCES DU PDU SUR LE PATRIMOINE ET LE PAYSAGE ET MESURES ASSOCIEES

Incidences

Le patrimoine et le paysage

Enjeux	• Préserver les spécificités de chaque entité paysagère, • Préserver et valoriser les éléments patrimoniaux du territoire • Poursuivre la valorisation des entrées de ville et des traversées de bourgs et zones d'activités • Maintenir les vues d'intérêts et les fenêtres paysagères • Poursuivre le développement d'itinéraires de tourisme et de découverte du territoire					
Incidences	Détail de l'incidence		Caractéristique de l'incidence			
	Les travaux de requalification des voiries (boulevards d'Arras, traversées des secteurs centraux ruraux, ...) permettront d'améliorer in fine la qualité de certains espaces du territoire et de mettre en valeur le paysage et le cadre vie. L'aménagement des entrées de villes en prenant en compte les modes doux favorisera aussi la qualité paysagère de ces espaces.	Positive	Direct	Temporaire	Court terme	
		Négatif	Indirecte	Permanent	Moyen /Long terme	
	Détail de l'incidence		Caractéristique de l'incidence			
	Les actions en faveur de l'apaisement des circulations (transports en commun, zone apaisée, limitation des circulations en ville, etc.), et le développement des mobilités douces (maillage piéton et cyclable, sécurisation des cheminements par la végétalisation, etc.) réduiront les circulations routières et auront un impact positif sur la qualité du cadre de vie notamment en milieu urbain.	Positive	Direct	Temporaire	Court terme	
		Négatif	Indirecte	Permanent	Moyen /Long terme	
	Détail de l'incidence		Caractéristique de l'incidence			
	Le PDU vise à inscrire la Communauté Urbaine d'Arras comme territoire cyclo-touristique. Le développement de ce type d'activités permettra de mettre en valeur les paysages et le patrimoine de la Communauté Urbaine.	Positive	Direct	Temporaire	Court terme	
		Négatif	Indirecte	Permanent	Moyen /Long terme	
	Détail de l'incidence		Caractéristique de l'incidence			

Le patrimoine et le paysage

	Le PDU prévoit la réalisation de nouvelles infrastructures de transports (contournement Est d'Arras) ou supports d'infrastructures (P+R, aire de covoiturage ou d'autopartage, ...). Celles-ci pourront s'insérer plus ou moins bien dans le paysage , d'autant plus qu'elles seront également le support de nouveaux trafics qui pourront dégrader la qualité du paysage . Les territoires plus périphériques et ruraux (communes de la deuxième couronne) sur lesquels prendront places certaines infrastructures seront davantage impactés selon la qualité de ces dernières.	Positive	Direct	Temporaire	Court terme
		Négatif	Indirecte	Permanent	Moyen /Long terme
	Détail de l'incidence	Caractéristique de l'incidence			
	Sur le même principe, les actions autour de la hiérarchisation du réseau viaire pourront impacter négativement les territoires sur lesquels se trouvent les voiries, les plus importantes. Ces dernières (A26, A1, RD260, rocade, boulevards...) qui sont destinées à accueillir de plus forts flux pourront dégrader la qualité des espaces à proximité.	Positive	Direct	Temporaire	Court terme
		Négatif	Indirecte	Permanent	Moyen /Long terme
	Détail de l'incidence	Caractéristique de l'incidence			
	La réalisation de nouvelles infrastructures (P+R, aires de covoiturage ou d'autopartage, points de rabattement, etc.), prévue par le PDU, pourra temporairement dégrader le paysage et masquer le patrimoine durant la phase travaux .	Positive	Direct	Temporaire	Court terme
		Négatif	Indirecte	Permanent	Moyen /Long terme

Mesures d'évitement, de réduction et de compensation

- > **Mesure directement intégrée dans le PDU** : Promouvoir les déplacements alternatifs à l'automobile et les déplacements doux
- > **Mesure complémentaire** : Traiter de façon qualitative les aménagements et les espaces publics accompagnant les infrastructures de transport, notamment celles vouées à être le support de larges trafics, de manière à s'insérer de façon optimale dans le paysage (urbain ou naturel).
- > **Mesure complémentaire** : Préserver les vues remarquables autant que possible dans la conception des aménagements.
- > **Mesure complémentaire** : Respecter les lignes de forces du paysage dans la conception des infrastructures et de leur tracé

INCIDENCES DU PDU SUR LA SANTE URBAINE ET MESURES ASSOCIEES

Incidences

La santé humaine (risques, nuisances, qualité de l'air)

Enjeux	- Améliorer la prise en compte des risques naturels présents sur le territoire dans le cadre des aménagements liés au PDU afin de limiter la vulnérabilité du territoire, notamment sur les infrastructures, - Prendre en compte les risques technologiques dans l'aménagement de nouvelles infrastructures sur le territoire, - Anticiper les risques de transports de matières dangereuses. - Réduire les pollutions émises par les secteurs des transports (Modes actifs, TC, PDE, PDU, limitation de la vitesse, ...) - Sensibiliser la population notamment en cas de pics de pollution				
Incidences	<i>Détail de l'incidence</i>		<i>Caractéristique de l'incidence</i>		
	Le PDU prévoit la réduction du trafic routier sur le territoire grâce au développement de solutions telles que la valorisation des modes alternatifs, le développement du covoiturage pour lutter contre l'autosolisme, l'intensification du réseau de transports en commun et l'encadrement des stationnements. L'ensemble de cette stratégie aura un impact sur la diminution des circulations automobiles qui participe de manière indirecte à la diminution des nuisances sonores et des rejets de polluants favorisant ainsi une meilleure qualité de l'air.		<i>Positive</i>	<i>Direct</i>	<i>Temporaire</i>
			<i>Négatif</i>	<i>Indirecte</i>	<i>Permanent</i>
			<i>Moyen /Long terme</i>		
	<i>Détail de l'incidence</i>		<i>Caractéristique de l'incidence</i>		
	Les actions développées au sein du PDU définissent un meilleur partage de la voirie. La végétalisation des cheminements doux assurera la sécurisation des usagers en les séparant des axes routiers. Les zones apaisées ainsi que la hiérarchisation du réseau viaire permettront aussi de participer à cette sécurité. L'ensemble de ces actions participe à la sécurité en limitant les risques d'accidents.		<i>Positive</i>	<i>Direct</i>	<i>Temporaire</i>
			<i>Négatif</i>	<i>Indirecte</i>	<i>Permanent</i>
			<i>Moyen /Long terme</i>		
	<i>Détail de l'incidence</i>		<i>Caractéristique de l'incidence</i>		

La santé humaine (risques, nuisances, qualité de l'air)

	La hiérarchisation des voiries définie, au sein du PDU avec la création de boulevards urbains et d'axes orientés vers le centre d'Arras, permettra de concentrer la majorité du trafic dans les secteurs dédiés à la voiture. Cette réorganisation permettra de limiter ainsi les nuisances liées aux transports dans les zones résidentielles et donc de réduire les nuisances dans ces espaces.	Positive	Direct	Temporaire	Court terme
		Négatif	Indirecte	Permanent	Moyen /Long terme
	Détail de l'incidence	Caractéristique de l'incidence			
	L'aménagement de nouveaux axes (contournement principalement) et de pôles de rabattement des transports collectifs au sein du PDU aura pour impact l'imperméabilisation des sols et l'augmentation des risques liés au ruissellement.	Positive	Direct	Temporaire	Court terme
		Négatif	Indirecte	Permanent	Moyen /Long terme
	Détail de l'incidence	Caractéristique de l'incidence			
	Le PDU prévoit le développement de différents aménagements (pôles multimodaux, hiérarchisation des voiries, ...). Certains de ces aménagements sont situés sur ou à proximité de zones présentant des risques technologiques (site ICPE, BASOL, BASIAS, ...). La population risque d'être plus exposée aux risques.	Positive	Direct	Temporaire	Court terme
		Négatif	Indirecte	Permanent	Moyen /Long terme
	Détail de l'incidence	Caractéristique de l'incidence			
	La création de nouvelles infrastructures routières (contournement) a pour conséquences d'augmenter les pollutions atmosphériques qui seront concentrées sur certains secteurs du territoire. Ces émissions seront néanmoins réduites sur d'autres parties du territoire.	Positive	Direct	Temporaire	Court terme
		Négatif	Indirecte	Permanent	Moyen /Long terme
	Détail de l'incidence	Caractéristique de l'incidence			
	Le PDU prévoit le réaménagement de certaines voies. Ces mesures vont avoir tendance à modifier les itinéraires des transports potentiels de matières dangereuses et ainsi exposer de nouvelles populations à ces risques. Dans un même temps, la densification du réseau ferroviaire va potentiellement induire de nouveaux transports de matières dangereuses et augmenter le risque pour les populations alentours.	Positive	Direct	Temporaire	Court terme
		Négatif	Indirecte	Permanent	Moyen /Long terme

Mesures d'évitement, de réduction et de compensation

>Mesure déjà intégrée dans le PDU : Mettre en place de mesures de sécurisation des voiries grâce notamment au partage des voiries.

>Mesure déjà intégrée dans le PDU : Développer une offre de mobilité alternative à faible impact sur la qualité de l'air.

>Mesure complémentaire : Prendre en compte les risques et les nuisances auxquels est exposé le territoire dans les politiques d'urbanisme et d'aménagement afin de maîtriser la vulnérabilité des nouvelles populations accueillies.

>Mesure complémentaire : Prévoir des solutions innovantes, en matière de gestion des eaux pluviales, lors de la mise en œuvre d'aménagements (pôles multimodaux, axes routiers, ...) pour lutter contre le ruissellement dans les nouveaux projets liés au projet du PDU.

>Mesure complémentaire : Maîtriser l'exposition des personnes aux émissions de polluants, notamment les plus vulnérables, aux abords des nouveaux axes de mobilité, et dans les secteurs de densification urbaine (localisation adaptée des équipements sensibles, ...).

INCIDENCES DU PDU SUR LA CONSOMMATION D'ESPACES ET MESURES ASSOCIEES

Incidences

La consommation d'espaces				
Enjeux	- Choisir préférentiellement l'aménagements de voiries ou de parkings moins consommateurs d'espace - Assurer une cohérence entre armature territoriale et desserte en transports en commun performants			
Incidences	Détail de l'incidence	Caractéristique de l'incidence		
	L'articulation entre urbanisme et développement du réseau de transports en commun et de l'intermodalité va induire une limitation du mitage des espaces agricoles et donc une maîtrise de la consommation d'espaces.	Positive	Direct	Temporaire
		Négatif	Indirecte	Permanent
	Détail de l'incidence	Caractéristique de l'incidence		

La consommation d'espaces

Le PDU soutient des projets de créations d'infrastructures (réaménagement d'axes routiers, création de voies de contournement, etc.) ou des aménagements supports de transports (P+R, aires de covoiturage ou d'autopartage, développement des pistes cyclables, etc.). Situés pour certains en extension urbaine sur des espaces naturels ou agricoles, ces aménagements entraîneront à une consommation d'espaces non négligeable.	Positive	Direct	Temporaire	Court terme
	Négatif	Indirecte	Permanent	Moyen /Long terme

Mesures d'évitement, de réduction et de compensation

> *Mesure intégrée dans le PDU* : Intensifier les connexions autour des zones denses et densifier autour des points de transports collectifs ou intermodaux afin de limiter la consommation d'espace.

> *Mesure complémentaire* : Concevoir les infrastructures et les aménagements liés (haltes, gares, parkings relais, parkings covoiturage...) de façon à optimiser la consommation foncière : limitation des délaissées, conception en ouvrage plutôt qu'en surface, ...

INCIDENCES DU PDU SUR LA RESSOURCE EN EAU ET MESURES ASSOCIEES

Incidences

La ressource en eau

Enjeux	• Limiter l'imperméabilisation et favoriser des aménagements intégrant une gestion des eaux pluviales optimale dans les projets liés au PDU : bonne prise en charge des eaux pluviales aux abords des infrastructures, traitement des effluents pour réduire les pollutions des milieux aquatiques, limitation des inondations, ... • Préserver les zones humides et cours d'eau, continuités majeures lors de nouveaux aménagements • Poursuivre la protection des captages et la sécurisation de l'alimentation en eau potable, • Renforcer les gestions qualitatives et quantitatives des eaux (surfaces et souterraines) pour une alimentation en eau potable de qualité • Assurer un assainissement performant (adéquation entre les choix d'assainissement et les ambitions urbanistiques futures, travaux, extensions, etc.)				
	Détail de l'incidence		Caractéristique de l'incidence		
Incidences			Positive	Direct	Temporaire
					Court terme

La ressource en eau

	L'optimisation de l'urbanisme et son organisation autour d'espaces de desserte en transports permet d'assurer, à long terme, une desserte optimisée des réseaux d'eau potable et d'assainissement.	Négatif	Indirecte	Permanent	Moyen /Long terme
	Détail de l'incidence	Caractéristique de l'incidence			
	Le PDU prévoit la hiérarchisation des voiries ainsi que le renforcement et la création de nouvelles (contournement, ...). Ces différents aménagements cumulés aux aménagements de types parkings de covoiturages, parkings relais, stationnements vont avoir tendance à concentrer les flux routiers sur le territoire. Ces espaces vont potentiellement être des sources de pollutions des milieux aquatiques et humides qui recevront des eaux pluviales chargées en hydrocarbures. Ces aménagements pourraient aussi avoir des répercussions sur les eaux captées pour l'approvisionnement en eau potable.	Positive	Direct	Temporaire	Court terme
		Négatif	Indirecte	Permanent	Moyen /Long terme
	Détail de l'incidence	Caractéristique de l'incidence			
	Les différentes mesures définies au sein du PDU permettant le développement de nouvelles infrastructures diverses vont induire de nouvelles imperméabilisations des sols et potentiellement augmenter les risques d'inondation par ruissellement.	Positive	Direct	Temporaire	Court terme
		Négatif	Indirecte	Permanent	Moyen /Long terme
	Détail de l'incidence	Caractéristique de l'incidence			
	Le PDU prévoit un certain nombre d'aménagements routiers mais aussi des aménagements liés au partage de la voirie et à la création de cheminements doux. En phase travaux, ces aménagements pourront engendrer des risques de pollutions. Les flux liés aux engins de travaux sont autant de risques supplémentaires de pollutions liées aux lessivages des sols.	Positive	Direct	Temporaire	Court terme
		Négatif	Indirecte	Permanent	Moyen /Long terme

Mesures d'évitement, de réduction et de compensation

>Mesure intégrée au PDU : Promouvoir la pratique des modes doux (marche, vélos, ...), qui ne génèrent pas de risque de pollution pour la ressource en eau.

>Mesure complémentaire : Prévoir l'aménagement de parkings perméables ou d'espaces végétalisés permettant d'assurer l'infiltration des eaux pluviales et donc limiter le ruissellement urbain.

>Mesure complémentaire : Prévoir le traitement des eaux de ruissellement provenant des infrastructures routières ou d'espaces de chantiers.

>Mesure complémentaire : Mettre en œuvre des protections des ressources en eau et nappes phréatiques dans le cadre des travaux d'infrastructures.

INCIDENCES DU PDU SUR L'ENVIRONNEMENT SONORE ET MESURES ASSOCIEES

Incidences

Le bruit				
Enjeux	- Réduire les nuisances sonores émises par les secteurs des transports (Modes actifs, TC, PDE, PDU, limitation de la vitesse, ...) - Poursuivre les objectifs d'atténuation des nuisances sonores dans les cadres des PPBE (Etat, CUA) - Permettre une association entre les coulées vertes et le réseau des modes doux assurant des espaces de calme sur le territoire			
Incidences	<i>Détail de l'incidence</i>	<i>Caractéristique de l'incidence</i>		
	Le PDU développe des mesures permettant d'optimiser les infrastructures existantes tout en assurant le partage des espaces de voiries, la création de zones apaisées dans le centre d'Arras par exemple, ... Ces mesures vont permettre de diminuer les nuisances sur les secteurs les plus soumis aux nuisances sonores.	<i>Positive</i>	<i>Direct</i>	<i>Temporaire</i>
		<i>Négatif</i>	<i>Indirecte</i>	<i>Permanent</i>
	<i>Détail de l'incidence</i>	<i>Caractéristique de l'incidence</i>		
	Le projet favorise le développement du covoiturage grâce à la mise en place de parcs de stationnement dédiés, et des transports collectifs avec l'implantation de parkings relais, de l'intensification des lignes, ... Il vise donc la réduction du trafic	<i>Positive</i>	<i>Direct</i>	<i>Temporaire</i>

Le bruit

	routier en promouvant des alternatives à l'autosolisme et donc indirectement la réduction des nuisances sonores liées au trafic routier.	Négatif	Indirecte	Permanent	Moyen /Long terme
	Détail de l'incidence	Caractéristique de l'incidence			
	Le projet favorise le développement des modes doux en aménageant des liaisons cyclables, des continuités piétonnes, Ces actions participeront à limiter les nuisances sonores, notamment dans les secteurs les plus urbains et centraux.	Positive	Direct	Temporaire	Court terme
		Négatif	Indirecte	Permanent	Moyen /Long terme
	Détail de l'incidence	Caractéristique de l'incidence			
	Le PDU prévoit la mise en place d'un contournement à l'Est . Cet aménagement va induire des nuisances sonores dans des secteurs jusqu'alors préservés et ainsi augmenter la part de la population touchée par ces nuisances. Dans un même temps, le PDU promeut la création de nouveaux aménagements en faveur de l'intermodalité et de la multimodalité (P+R, aires de covoiturage, ... à proximité des lignes de transports). Ces zones seront également susceptibles d'augmenter l'exposition du territoire à des nuisances sonores localisées à proximité de ces nouveaux lieux d'échange.	Positive	Direct	Temporaire	Court terme
		Négatif	Indirecte	Permanent	Moyen /Long terme
	Détail de l'incidence	Caractéristique de l'incidence			
	Le PDU prévoit le développement d'infrastructures tant pour les modes routiers que doux. Ces aménagements vont nécessiter des travaux durant lesquels, ces secteurs pourront potentiellement être soumis à des nuisances sonores qui impacteront le cadre de vie des riverains.	Positive	Direct	Temporaire	Court terme
		Négatif	Indirecte	Permanent	Moyen /Long terme

Mesures d'évitement, de réduction et de compensation

- > Mesure directement intégrée dans le PDU : Favoriser les modes doux et les transports électriques permettant de réduire les nuisances sonores.
- > Mesure directement intégrée dans le PDU : Réduire les vitesses dans les axes de circulation nouvellement intensifiés ce qui permettra de limiter les nuisances sonores potentielles dans ces nouvelles zones.
- > Mesure complémentaire : Mettre en place des aménagements de protection des habitations vis-à-vis du bruit comme par exemple des écrans de végétation comme barrière anti-bruit assurant la réduction des nuisances pour les riverains.
- > Mesure complémentaire : Mettre en œuvre des chartes chantiers faibles nuisances pour réduire les nuisances sonores que pourraient engendrer les chantiers liés aux grandes infrastructures (contournement est, contournement sud, aménagements des parkings relais, ...).

Exposé des effets notables sur la mise en œuvre des actions du plan de déplacements urbains et

des mesures prises

Analyse



TRES BON



BON



MOYEN



MAUVAI



NUL

Thématique	Axe						
	Axe 1 : Articuler les politiques d'urbanisme et de mobilité	Axe 2 : Renforcer la mobilité pour tous	Axe 3 : Développer un système de mobilité à coûts maîtrisés	Axe 4 : Construire une agglomération apaisée	Axe 5 : Une maîtrise des circulations automobiles via l'ensemble des outils disponibles	Axe 6 : Confirmer la mobilité dans son rôle de vecteur de dynamisme économique	Axe 7 : Favoriser les changements de comportement de mobilité
Mode de vie	Temps de déplacement facilité grâce à la meilleure accessibilité des transports (+) Sécurisation des cheminements avec les zones de trafic apaisé (+)	Accroissement de l'utilisation des TC grâce à l'amélioration de l'accessibilité aux TC (+) Lutte contre l'exclusion et amélioration de l'emploi dans les quartiers prioritaires (+)	Réduction des temps de transports des habitants du territoire facilitant les déplacements domicile-travail (+) Diminution de la sédentarité par le développement des modes actifs (+) Sécurisation des déplacements doux par une optimisation des cheminements doux (+)	Amélioration de l'accès aux modes actifs grâce à leur développement et à leur sécurisation (+) Diminution de la sédentarité par le développement des modes actifs (+) Rayonnement touristique du territoire avec le développement de véloroutes (+)	Réduction des temps de trajets quotidiens grâce à l'amélioration des transports (+) Amélioration du cadre de vie grâce à la réduction de la vitesse et à l'aménagement de zones apaisés (+)	Amélioration du cadre de vie des habitants du fait de l'amélioration des flux de livraison et la sécurisation dans les transports agricoles (+)	Diminution de la sédentarité par le développement des modes actifs (+) Sécurisation de pratiques actives (piétonnes et cyclables) liée à la diminution des flux automobiles (+)
Qualité de l'air/ Consommation Énergétique/ GES/ Précarité énergétique	Réduction des émissions de GES avec la densification de l'urbanisation autour des TC, la mise en place de zones apaisées et à la mise en place de plans de déplacements (+) Augmentation du nombre de poids lourds impliquant des rejets de GES et des	Diminution de la précarité énergétique des ménages grâce à l'accessibilité aux TC dans les quartiers prioritaires et à l'aide aux carburants (+) Augmentation des flux automobiles ainsi que des consommations énergétiques et émissions de GES du fait de la présence d'aide aux carburants (-)	Amélioration de la qualité de l'air grâce au développement des TC et des modes doux limitant l'usage de la voiture (+) Intermodalité globale positif mais entraînant des pollutions plus fortes au niveau des pôles multimodaux (-)	Amélioration de la qualité de l'air grâce au développement des modes actifs (piétons et cyclables) sur le territoire (+) Diminution des énergies fossiles impliquée par la réduction de l'usage de la voiture (+)	Limitation de l'usage de la voiture individuelle et donc des émissions de GES par l'incitation au report modal (+) Pollutions ponctuelles liées aux chantiers prévus par les grands aménagements d'infrastructures (-)	Diminution des émissions de GES en développant des modes de transports de marchandises alternatif à la route (+) Absence de mode alternatif de livraison entraînant le maintien des consommations en énergie fossiles (-)	Réduction des émissions de GES liée à la diminution du nombre de voiture sur les voies et renouvellement de la flotte de bus (+)

	<i>nuisances sonores du fait de la présence de chantiers (-)</i>						
<i>Biodiversité</i>	<i>Renforcement de la biodiversité et la TVB en limitant le mitage des zones naturelles et agricoles et en favorisant l'aménagement d'espaces verts lors de nouveaux cheminements (+)</i>	<i>Impact relativement nul</i>	<i>Limitation de l'étalement urbain et par conséquent du mitage des espaces naturels par l'intensification du réseau de TC (+)</i>	<i>Développement des corridors écologiques lors de la mise en place de cheminements doux (+)</i> <i>Augmentation des visiteurs entraînant de potentielle pression sur les espaces naturels (-)</i>	<i>Incidences sur les corridors et les réservoirs de biodiversité du fait de la mise en place d'aménagements d'infrastructures (-)</i>	<i>Impact relativement nul</i>	<i>Renforcement du maillage vert sur le territoire lié au développement des modes doux (+)</i> <i>Diminution des déplacements automobiles limitant les conflits avec les espèces présentes sur le territoire (+)</i>
<i>Paysage et patrimoine</i>	<i>Découverte des paysages et du patrimoine via la pratique de la marche et l'utilisation des TC et du vélo (+)</i> <i>Diminution des flux automobiles impactant le paysage (+)</i>	<i>Réaménagement et requalification des espaces permettant d'améliorer le paysage (+)</i>	<i>Découverte des paysages et du patrimoine ainsi que mise en valeur de l'espace public grâce aux TC (+)</i>	<i>Mise en valeur des paysages grâce à la réduction des déplacements motorisés (+)</i> <i>Découverte des paysages et du patrimoine via la pratique de la marche et du vélo (+)</i>	<i>Amélioration du paysage et du patrimoine grâce à l'aménagement des entrées de ville (+)</i> <i>Impact négatif possible sur le paysage du fait de la présence de nouveaux aménagements en zones naturelles et agricoles (-)</i>	<i>Diminution des flux automobiles permettant une meilleure appréciation des paysages et du patrimoine local (+)</i>	<i>Meilleure appréciation des paysages et du patrimoine local grâce à la diminution des flux automobiles (+)</i>
<i>Consommation d'espaces</i>	<i>Limitation de la consommation d'espace grâce à la densification des constructions autour des TC (+)</i>	<i>Impact relativement nul</i>	<i>Limitation de la construction d'infrastructures et donc de la consommation d'espaces (+)</i>	<i>Diminution de l'artificialisation des sols et potentielle réduction de la consommation d'espaces (+)</i> <i>Imperméabilisation liée à la réalisation de pistes cyclables participant à la consommation d'espaces (-)</i>	<i>Limitation de la consommation d'espaces grâce à de nouvelles normes de stationnements (+)</i> <i>Accentuation de la consommation d'espaces du fait de la présence de nouvelles infrastructures (-)</i>	<i>Limitation de la consommation d'espaces grâce au développement urbain au niveau des zones d'activités et du pôle gare d'Arras (+)</i>	<i>Augmentation de la consommation des espaces du fait de l'aménagements de parkings (pôles multimodaux/aire de covoiturage) (-)</i>
<i>Risques</i>	<i>Impact relativement nul</i>	<i>Impact relativement nul</i>	<i>Limitation des risques TMD du fait de la réorientation du trafic (+)</i>	<i>Impact relativement nul</i>	<i>Augmentation des risques liés aux TMD en raison de la réorientation du trafic (-)</i>	<i>Imperméabilisation des sols (parkings, ...) augmentant le risque lié aux ruissellements des eaux pluviales (-)</i>	<i>Impact relativement nul</i>

					Imperméabilisation des sols (parkings, ...) augmentant le risque lié aux ruissellements des eaux pluviales (-)		
Ressources en eau	Impact relativement nul	Impact relativement nul	Impact relativement nul	Impact relativement nul	Risque de pollution de la nappe liée à la réalisation de travaux et à l'imperméabilisation des sols (-)	Impact relativement nul	Risque de pollution de la nappe lié à l'imperméabilisation des sols et aux pollutions liées au transport (-)
Nuisances sonores	Impact relativement nul	Augmentation des flux automobiles ainsi que des nuisances sonores associées du fait de la présence d'aide aux carburants (-)	Intensification des nuisances sonores ponctuellement du fait de l'augmentation de l'offre en transports en commun (-)	Impact relativement nul	Amplification des nuisances sonores sur de nouveaux secteurs du fait de la présence de nouvelles infrastructures (-)	Limitation des nuisances sonores grâce au développement de plans de déplacements favorisant les modes doux et l'utilisation de mode de transport de marchandises moins bruyant (+) Augmentation des nuisances sonores liées à l'accentuation du transport de marchandises par voie ferrée (-) Absence de mode alternatif de livraison plus verts qui ne diminuera pas les nuisances sonores (-)	Limitation des nuisances sonores liée à la valorisation des modes de substitution aux transports de marchandises par poids lourds et au report modal de la voiture individuelle (+)

II . Bilan de la Concertation

PDU Grand Arras 2030

Bilan de la collaboration et de la concertation

D'abord dans le cadre du PLUi volets Habitat et Déplacements puis tout au long de la démarche d'élaboration du PDU, les partenaires et personnes publiques ont été associés. Des forums, ateliers thématiques et groupes de travail ont permis d'aborder et de débattre sur les différentes thématiques.

Le Forum des Acteurs de la Mobilité (transports, déplacements), organisé le mardi 14 avril 2015, comprenait :

- la présentation des enjeux pré-identifiés du PLUI en lien avec la mobilité ;
- une table ronde : « quelle alternative à la voiture à l'horizon 2030 ? » (CEREMA, bureau d'étude EGIS, KEOLIS, VP mobilité et transport de la CUA) ;
- une conférence sur « la mobilité de demain et la ville des courtes distances » présenté par Frédéric HERAN, Maître de Conférences - Université Lille 1 ;
- un débat « réflexion autour des problématiques : discerner les futurs besoins et enjeux ».

Deux groupes de travail « Rocades » en avril 2016 et mars 2017 avaient pour objectif de définir les stratégies de gestion des flux dans le cadre des nouveaux tronçons de rocade à venir autour de l'agglomération.

Un atelier "Rocades et mobilité" a également eu lieu le 4 juillet 2017 au Parc de la Tourelle d'Achicourt. Ce dernier s'appuyait sur les productions faites par les groupes de travail « PLUi et Rocades » et le COPIL du PDU et évoquait leurs propositions d'orientations du PDU pour l'accompagnement de la mise en service des rocades, les parkings-relais, les transports en communs et les mobilités alternatives. Cet atelier a accueilli plus de 30 participants.

En juin 2018, un copil PDU a permis d'évoquer les différents scénarii du PDU ainsi que les fiches actions. Ont également été abordés les sujets comme la rocade Est, les réflexions en cours sur les parkings de proximité et le secteur de la gare.

Lors du comité technique de septembre 2018, les fiches actions ont pu être examinées en détail et faire l'objet d'échanges fructueux. A la suite de cette réunion, les personnes publiques associées ont contribué à la finalisation du plan d'actions en formulant notamment des remarques et observations. Cinq retours écrits ont été fait, émanant de la DDTM, du Conseil Départemental du Pas-de-Calais, du SCOTA, d'Artis (gestionnaire du réseau de bus urbains) et de la ville d'Arras. La démarche a été ponctuée d'un comité de pilotage en novembre 2018.

Au fur et à mesure de l'élaboration du PDU, les documents ont également été mis à disposition de la population sur le site Internet de la Communauté Urbaine d'Arras.

Après rédaction du plan d'actions, le projet de PDU a été mis à disposition dans chacune des communes du territoire, au siège de la Communauté Urbaine et en ligne, afin de recevoir l'avis de la population. Cette concertation a fait l'objet d'une publicité dans la presse locale et a été relayée sur les réseaux sociaux.

Une remarque relative au plan d'actions a été portée au registre de concertation de la commune d'Etrun. Concernant la fiche action n°2, la demande porte sur la diminution du seuil pour lequel une étude de déplacements est nécessaire afin de l'adapter aux communes rurales. Concernant la fiche action n°10, il est fait état du rôle des gares du territoire et de la nécessité de densifier autour de la gare de Roeux, gare rurale la plus fréquentée du territoire. Concernant la fiche action n°26, la sécurisation des trajets domicile-travail étant un enjeu fort, la sécurisation de la RN25 pourrait être intégrée à cette fiche. Enfin, un avis très favorable est formulé concernant la fiche action n°34 relative à la prise en compte des déplacements des engins agricoles.

Ces travaux doivent nous conduire à l'approbation d'un Plan de Déplacements Urbains – Grand Arras 2030.

III. AVIS ET SYNTHESE DES PERSONNES PUBLIQUES ASSOCIEES

En application des dispositions introduites par la loi n°82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieur et de l'article L.1214-15 du Code des Transports, l'avis des personnes publiques associées à l'élaboration du PDU et avant la mise à enquête publique du projet arrêté, est sollicité.

3.1 Organisation

Les organismes sollicités :

- Les 46 Communes de la CUA
- La MRAE
- La DREAL
- La DDTM
- La Préfecture
- La Chambre de Commerce et d'Industrie de l'Artois
- La Chambre des Métiers et de l'Artisanat de la Région Nord/Pas de Calais
- La Chambre d'Agriculture du Nord-Pas de Calais

- Le Conseil Régional des Hauts de France
- Le Conseil Départemental du Pas-de-Calais
- Le SCOTA
- La Communauté de Communes du Sud Artois
- La Communauté de Communes Osartis – Marquion
- La Communauté de Communes des Campagnes de l'Artois,
- La Communauté d'Agglomération de Lens-Liévin,
- Le Syndicat Mixte des Transports Artois Gohelle.

3.2 Résultats de la consultation

Conformément aux dispositions du code des Transports article L1214-15, les PPA associées disposaient de trois mois pour exprimer leur avis. Compte tenu de la procédure du silence, les PPA qui n'ont pas répondu dans le délai prescrit sont réputées avoir donné un avis favorable.

SYNTHESE DES AVIS :

• Avis de la Mission Régionale d'Autorité environnementale (MRAe)

Le projet de plan de déplacements urbains de la communauté urbaine d'Arras détermine les principes régissant l'organisation du transport des personnes et des marchandises, la circulation et le stationnement dans le périmètre des transports urbains. Il a vocation à assurer un équilibre durable entre les besoins en matière de mobilité et de facilité d'accès d'une part, et la protection de l'environnement et de la santé d'autre part.

Les objectifs quantitatifs du plan de déplacements urbains sont la réduction de la part modale de la voiture de 61 à 54 % au profit de l'augmentation des parts modales des transports collectifs qui augmentera de 55 %, du vélo de 210 % et de la marche de 11 % sans précision sur les volumes de trafic que cela représente. Il prévoit également une baisse de 21 % entre 2015 et 2030 des émissions de gaz à effet de serre, sans détail ni justification de la manière dont ces résultats sont obtenus.

Le plan projette notamment l'étude de la mise en œuvre d'une ligne de type RapidoBus sur la ligne 1 du réseau Artis qui est l'axe le plus chargé, la création de 3 à 4 parkings relais au minimum en connexion avec cette ligne 1 et sur les principales entrées de l'agglomération, le développement d'une zone apaisée sur la totalité de l'intra-muros du centre d'Arras, 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 le lancement d'une étude de préfiguration d'une

zone à faible émission ou de zone de circulation restreinte. Il prévoit également la réalisation du contournement est d'Arras.

Peu d'éléments sont donnés sur l'envergure des travaux prévus (pas de montant global financier des opérations, pas de linéaire affiché), et aucun principe encadrant les projets pour intégrer l'environnement n'est fourni. La consistance du RapidoBus n'est pas explicitée.

Le principal impact sur l'environnement du plan de déplacements urbains est lié à la réalisation du contournement est d'Arras. La vallée de la Scarpe doit être traversée avec la présence notamment de zones humides, d'une zone naturelle d'intérêt écologique, faunistique et floristique de type 1 et de plusieurs corridors biologiques.

Les études du contournement prévues dans le cadre de la mise en œuvre du plan devront intégrer la fin de la concession SANEF en 2031, la recherche de scénarios alternatifs (y compris la possibilité de la non réalisation de cette infrastructure), l'analyse des conséquences sur la circulation automobile sur le reste de l'agglomération et prévoir des mesures pour éviter une augmentation du trafic automobile qui pourrait empêcher l'augmentation des parts modales des transports en commun et des modes actifs voulue par le plan.

La plupart des actions du plan de déplacements urbains devraient contribuer à diminuer la part de la voiture et donc améliorer la qualité de l'air et à réduire les émissions de gaz à effet de serre, mais l'évaluation environnementale n'indique pas de manière précise et quantitative comment les différentes actions permettent d'atteindre les objectifs annoncés.

Les recommandations émises par l'autorité environnementale pour améliorer la qualité de l'évaluation environnementale et la prise en compte de l'environnement par le projet sont précisées dans l'avis détaillé joint au dossier d'enquête publique.

• **Avis du Conseil Départemental du Pas de Calais**

Diagnostic

Pas de remarque formulée

Fiches

Actions

Axe 1

Les objectifs de limiter l'étalement urbain et la consommation foncière sont en cohérence avec les enjeux annoncés dans le PLUi et le SCOT.

Axe2

Les actions permettront de limiter l'inaccessibilité des PMR mais aussi des personnes précaires à profiter aux services transports. L'enjeu est aussi 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.

Axe 3

L'enjeu sera de maintenir l'accessibilité de la ville centre de l'agglomération, en renforçant l'intermodalité, en améliorant l'attractivité des transports collectifs afin de proposer aux habitants de la CUA une offre de déplacement alternative facteur d'une mobilité plus durable.

Axe 4

Le PDU de 2000 était doté d'un Schéma Directeur Cyclable chargé de définir la programmation des aménagements de voirie à réaliser, mais seulement 14% du programme a été réalisé. La révision du PDU entent continuer à développer la part modale du vélo en élargissant le réseau cyclable tout en veillant sur les discontinuités qu'il compose, et en augmentant l'offre de stationnement vélo.

Axe 5

Le PDU insiste sur l'importance du stationnement vu comme un outil de gestion des mobilités. En effet, les Enquêtes Ménages Déplacements, révèlent que plus le stationnement est contraint plus la part modale des véhicules individuels diminuait. L'enjeu sera d'évaluer la demande afin d'optimiser les capacités de stationnement, en limitant les places inutilisées ainsi que le nombre total de places à créer.

Axe 6

Dans le PLUi, il est question d'intensifier dans une logique d'équilibre les activités au sein des trois grands parcs d'activités et d'intensifier l'économie des centres urbains afin de minimiser les déplacements. Le CUA travaille sur la mise en place d'un Plan de Déplacements d'Administration. Ce PDU prend en compte les déplacements agricoles dans la planification et la conception des différentes routes.

Axe 7

Le PDU met en place l'étude de préfiguration d'une zone à faibles émissions (ZFE) au sein de la CUA, mais aussi met en place des projets innovants comme le véhicule électrique Ma Citadine. D'une manière générale, ce PDU est conscient de la nécessité de limiter l'utilisation de la voiture individuelle qui produit énormément de nuisances, et voit en la voiture électrique une solution et encourage son utilisation. La sensibilisation au covoiturage est prise en compte.

Annexe accessibilité

Pas de remarque formulée

Annexe environnementale

Le PDU est concerné par le Plan Départemental des Itinéraires de Promenade et de Randonnée (PDIPR). Il convient d'ajouter dans l'annexe environnementale les itinéraires suivants :

- St-Jacques de Compostelle
- Site de Mémoire de la Grande Guerre

- Les Trois Abbayes
- Le Sentier du Souvenir
- La Saint-Ranulphe
- Jardins et Monuments
- Les Bords de Scarpe
- Le Caribou - La Tour
- Les Mayes

Gouvernance

Un travail important a été réalisé au cours de l'élaboration du document.

Conclusion

Au vu des différentes observations le PDU de la CUA se positionne comme un document d'urbanisme précurseur de grande qualité, qui répond aux différentes exigences actuelles. En effet, la CUA s'affirme comme l'un des EPCI précurseur du développement durable, étant le premier à avoir signé le Contrat de Transition Ecologique, déterminé à réduire drastiquement les émissions de gaz grâce aux technologies renouvelables.

Le PDU a su déterminer ses différentes carences en terme de mobilité notamment dans le domaine des déplacements multimodaux, le covoiturage ou encore le vélo, et propose des solutions innovantes pour les combler.

La faible présence des aires de covoiturage représente un réel enjeu à développer. Le schéma interdépartemental des aires de covoiturage constituera un support pour valoriser cette pratique.

La révision du PDU visant à développer la part modale du vélo en élargissant le réseau cyclable, en prenant soin de ne pas créer de discontinuités pourra s'appuyer sur le document traduisant la politique cyclable départementale.

Le Département et la CUA ont conjointement réalisé une étude de mobilité sur l'agglomération arrageoise qui a abouti à la validation d'un schéma global de maîtrise d'ouvrage d'aménagements.

Les travaux actuellement en cours sur la rocade Sud sous maîtrise d'ouvrage départementale ainsi que les études en cours sur la future rocade Est illustrent l'action du Département pour faciliter la mise en œuvre des orientations du PDU.

Enfin, la plupart des cartographie proposées sont de très bonne qualité et se lisent très facilement. Toutes les propositions formulées visant à développer les modes de transports alternatifs sont cohérentes avec les orientations du Schéma Directeur Départemental de la Mobilité, qui vise en particulier à promouvoir l'utilisation des

modes doux, à renforcer l'intermodalité, à optimiser les transports collectifs durables, et à encourager le développement des aires de covoiturage.

- **Avis de la Communauté de Communes des Campagnes de l'ARTOIS**

Diagnostic

La CCCA tient à souligner la précision du diagnostic territorial réalisé.

Fiches actions

Le PDU propose une stratégie des mobilités arrageoises basée sur des enjeux clairement exprimés. Les sept axes qui fondent la stratégie territoriale sont ambitieux et révèlent l'ambition du territoire sur la thématique des transports.

Conclusion

La CCCA émet un avis favorable sans observations.

- **Avis du SCOTA**

La lecture du projet permet de vérifier que le projet de PDU s'inscrit correctement dans les orientations du PADD du SCoT arrêté le 12 Décembre 2018.

Le SCoT et le PDU prônent ainsi le déploiement des moyens de mobilité alternatifs, au profit d'une irrigation interne de qualité et d'une accessibilité régionale renforcée.

Le PDU, tout comme le SCoT, reprennent un certain nombre de projets d'infrastructures (REGL, gare européenne, contournement complet d'Arras).

A travers les fiches actions, la CUA s'inscrit comme territoire cyclo-touristique et comme une agglomération apaisée, ce qui donne tout son sens à l'étude du SCOTA portant sur le schéma global des itinéraires de randonnées pédestres, VTT et cyclos sur le territoire du SCOTA.

Conclusion

Au vu des éléments évoqués ci-dessus sur le PDU de la CUA le SCOTA émet un avis favorable.

- **Avis du Syndicat Mixte des Transports Artois-Gohelle**

Transports collectifs

Concernant l'offre ferrée entre Arras et Lens, le SMT Artois-Gohelle propose une action conjointe auprès des instances régionales pour intensifier la fréquence des TER sur cette ligne.

En parallèle, une réflexion pourrait s'engager sur la création de titres combinées permettant de se déplacer sur les réseaux TER, Artis et TADAO.

Circulation

Le SMT Artois-Gohelle précise qu'il aurait été préférable de limiter la place accordée à l'automobile dans le document (12 fiches actions sur 40). De plus, le SMT s'étonne de la proposition de création d'une voie nouvelle (contournement Est d'Arras) dans le PDU.

Enfin, le SMT ajoute que le document fait beaucoup référence à la ville centre, et semble ne pas aborder suffisamment les territoires périphériques.

Conclusion

Au vu de l'étude des éléments transmis, le SMT Artois-Gohelle a décidé d'exprimer un avis favorable assorti des quelques observations précédemment présentées.

- **Avis de la DREAL**

Diagnostic

Globalement le diagnostic aborde les différentes thématiques liées à la mobilité : le transport de voyageur et de marchandises, les différents modes de transport, le stationnement, la sécurité routière, l'intermodalité, l'accessibilité PMR, l'électromobilité, le covoiturage, l'autopartage.

L'organisation du réseau viaire : La présentation du réseau viaire via le rôle des différents axes dans la gestion des flux est complète et bien argumentée (données de trafic, carte de répartition des flux). Les conditions d'accessibilité à Arras et aux différents pôles générateurs de flux (notamment les zones d'activités) apparaissent comme un enjeu majeur pour lequel le PDU devra apporter des solutions alternatives à l'autosolisme.

Le volet accidentologie est bien traité.

Le covoiturage, l'autopartage et électromobilité : Le diagnostic aurait pu actualiser l'état des lieux concernant les aires de covoiturage qui date de 2014, en fonction du

schéma interdépartemental du Nord Pas-de-Calais des aires de covoiturage et des projets menés par la CUA. La présence de l'ensemble de ces services sur le périmètre de la CUA et plus particulièrement sur Arras est un atout majeur pour le développement de ses nouvelles formes de mobilité.

L'offre ferrée disponible : Hormis la carte du réseau TER présentée en page 86 qui mérite d'être actualisée, l'état des lieux de l'offre ferrée est complet et tient compte des projets ferroviaires à l'étude (le Réseau Express Grand Lille, rebaptisé RE HdF prévu pour 2030 qui relierait Lille au sud de la région soit Lens, Arras, Douai, Cambrai et peut-être Amiens via un RER interconnecté au TER, la liaison performante Arras Cambrai). Cependant, il convient de souligner que ces projets s'inscrivent sur du long terme et que l'opportunité pour certains n'est pas encore établie à ce stade.

L'offre de service en bus : La présentation de l'offre de service en bus est complète avec des éléments sur l'amplitude et la fréquence horaires des lignes, la fréquentation, la tarification ... et différentes cartographies permettant d'apprécier la desserte du territoire (couverture, pôles générateurs de flux).

Si la part modale des TC est relativement importante 7% (meilleure que celle de réseaux voisins) et démontre une certaine attractivité du réseau urbain, la fréquence et l'amplitude horaire des lignes (sauf la ligne 1 avec un bus toutes les 15 minutes) demeurent un frein important pour un report optimal vers les TC (y compris pour la desserte des pôles générateur de flux).

Les modes actifs : Avec une part modale inférieure à 1%, la marge de progression concernant le vélo est grande, d'autant que le taux de réalisation du schéma directeur cyclable n'est que de 14 %.

Le volet stationnement n'amène pas d'observations particulières.

Le transport de marchandises : Si l'opportunité de relancer le mode fluvial via la Scarpe est évoquée avec le projet de Canal Seine Nord Europe, cette réflexion ne semble pas réaliste au regard des caractéristiques de la Scarpe plutôt vouée aux loisirs qu'au fret. Toutefois, le transport de marchandises revêt un enjeu particulier sur ce secteur d'autant que le développement du parc d'activités régional de la zone Est est inscrit au Scot de l'Arrageois et que les PL représentent une part importante des flux routiers.

Les pôles générateurs : Si les principaux pôles générateurs de flux liés à l'emploi sont identifiés et localisés (en majorité sur Arras et les parcs d'activités d'Artoipole et d'Actiparc) leur accessibilité aurait mérité d'être mieux caractérisée. A cet effet, une « fiche accessibilité » aurait pu être réalisée, en particulier pour les zones d'activités, afin d'analyser les conditions de leur desserte tous modes de transports.

L'intermodalité n'amène pas d'observations particulières.

L'accessibilité des PMR n'amène pas d'observations particulières.

D'une manière générale, le diagnostic est complet en ce qu'il permet d'identifier clairement les atouts (présence des différentes infrastructures routières et ferroviaires, potentiel multimodal à développer) et les faiblesses (prépondérance de la voiture, réseau et offre TC à développer / optimiser, manque des aménagements cyclables / piétons) du territoire.

Fiches actions

Sur la forme, les fiches actions comportent les renseignements nécessaires qui rendent ce plan d'actions réalisable (objectif et résultat attendu, pilote de l'action, partenaires associés, élément financier, échéancier, indicateurs de suivi). Sur le fond, les observations suivantes peuvent être formulées :

Axe 1

L'action 1 devrait être rapprochée de l'axe 5 qui vise une maîtrise des circulations automobiles via l'ensemble des outils disponibles.

Concernant l'action 2, si le PDU fixe les seuils à partir desquels les études de déplacement doivent être menées, il aurait également pu préciser ce que doivent contenir a minima ces études. Néanmoins, il faut souligner la pertinence de cette action car trop souvent l'impact d'une opération d'aménagement sur les déplacements n'est pas assez étudié voire absent des dossiers d'autorisation.

Concernant l'action 3, au regard des projets à venir, en particulier le développement économique de la zone industrielle Est, cette action est importante. Cependant, s'il est bien prévu de maintenir une desserte pour les secteurs impactés, il n'y a pas d'action pour améliorer la desserte que ce soit en amplitude ou fréquence horaire. Or, le renforcement de la desserte des zones d'activités est inscrite au Contrat de Transition Ecologique (CTE) de la CUA. Par ailleurs, les lignes du réseau Artis concernées auraient pu être précisées.

Concernant l'action 4, la CUA pourrait utilement demander à la MEL qui a mis en œuvre cet outil dans ses documents de planification, un retour d'expérience pour garantir leur efficacité. Par ailleurs, il conviendra que ces DIVAT trouvent une traduction dans le PLUi et le Scot de l'Arrageois. Pour l'instant dans le PLUi et le Scot qui viennent d'être arrêtés, le terme de DIVAT n'a pas repris même si par exemple pour le PLUi d'Arras, des règles particulières en matière de stationnement ont été définies pour les secteurs situés à moins de 500 m d'une gare ou d'une station de transport collectif desservie par une ligne à haut niveau de service.

Axe 2 : Pas de remarque.

Axe 3

Le PDU prévoit une action qui pourrait être structurante avec la mise en place d'une ligne RAPIDOBUS sur l'axe le plus chargé (ligne 1 actuelle). Cependant, il conviendrait d'en savoir un peu plus sur cette nouvelle ligne dont l'échéance paraît lointaine et notamment si un itinéraire en site propre sera aménagé ou s'il s'agit d'une augmentation de la fréquence des bus de la ligne 1 actuelle.

Les mesures relatives à la définition du rôle des gares de la CUA sont cohérentes avec les dispositions du

Scot de l'Arrageois.

Enfin, les différentes mesures pour faciliter l'Intermodalité sur le territoire y compris entre les 4 réseaux de TC sont pertinentes.

Axe 4

Ces actions sont favorables au développement des modes actifs pour les déplacements quotidiens et les loisirs. Elles s'inscrivent pleinement dans le cadre des orientations nationales du plan vélo et des objectifs du CTE de la CUA.

Axe 5

Les mesures liées au stationnement et à la sécurisation des déplacements devraient favoriser la baisse de l'utilisation de la voiture en ville et le report modal vers les TC et / ou modes actifs à condition que l'amélioration de l'offre et des services associés soit effective.

Axe 6

Concernant le transport de marchandises et la logistique urbaine, la mise en place d'un groupe de travail « marchandises » associant les différents acteurs est intéressant et permettra de valoriser des modes autres que routiers.

En matière de logistique urbaine, l'étude menée par l'ORT sur « l'optimisation de la logistique urbaine dans les villes de tailles moyenne à petite » et le cadre national pour des chartes sur la logistique durable en ville pourraient servir de supports pour aborder ce sujet qui ne se limite pas à la question du stationnement et à l'utilisation de véhicules électriques. Il convient de mener une réflexion approfondie sur l'offre et la demande afin de définir des actions efficaces.

S'agissant de l'action relative à l'accompagnement des entreprises et administrations dans la réalisation de leur plan de mobilité, il serait opportun que le PDU rappelle les obligations réglementaires en la matière. Par conséquent, le PDU pourrait ajouter comme sous-action l'identification des établissements concernés par ces obligations. Enfin, l'AOM étant destinataire des plans de mobilité, l'indicateur relatif au nombre de plan de mobilité reçus pourrait être ajouté.

Enfin, il est intéressant de souligner qu'une action est dédiée aux déplacements agricoles qui est une thématique généralement oubliée, à tort, dans ce type de document. Elle vise à faciliter ses déplacements en définissant des itinéraires spécifiques en tenant compte des problématiques rencontrées.

Axe 7

Le contenu de l'action 36 qui vise à accompagner le programme « ville respirable » en réalisant une étude de préfiguration d'une zone à faibles émissions en poursuivant la mutation du parc roulant d'Artis et en accompagnant les communes vers une mutation de leurs flottes communales s'inscrivent pleinement dans le cadre des actions définies dans la convention signée entre l'État et la CUA.

L'action 38 qui vise à favoriser les modes de déplacement innovant et moins polluant est un peu « fourretout » en favorisant le développement de l'usage de véhicules électriques, en encourageant les plans de mobilité scolaire en poursuivant le renouvellement de la flotte de bus urbains vers des véhicules moins polluants. L'action 39 qui vise à proposer de nouvelles formes de service propose de renforcer le service pour les déplacements collectifs des salariés postés vers les zones d'activités. Cette

action pourrait utilement être transférée dans l'action 3 « Desservir les principaux pôles générateurs de déplacement en TC ».

S'agissant des projets d'aire de covoiturage, il aurait été utile de les localiser sur une carte en distinguant les projets de la CUA et les aires de covoiturage inscrites au schéma interdépartemental des aires de covoiturage du Nord-Pas-de-Calais.

Conclusion

Le document répond aux 11 objectifs assignés par la loi au PDU (article L214-2 du Code des Transports). L'ensemble des actions du PDU devrait avoir un impact positif sur la diminution de l'usage de la voiture individuelle et sur la qualité de l'air.

Avis de la Chambre d'Agriculture Nord- Pas de Calais

La chambre d'Agriculture formule les observations suivantes :

1- La prise en compte de l'activité agricole

La Chambre d'Agriculture note avec satisfaction que le diagnostic territorial a identifié les difficultés de déplacement des engins agricoles.

Nous actons qu'une fiche N°34 « prendre en compte et faciliter les déplacements agricoles » a été intégrée au programme d'actions. A la lecture de cette fiche, nous rappelons que « le besoin de circulation des engins agricoles » est également nécessaire aux pourtours de l'Agglomération (ville d'Arras et 1^{ère} couronne) et pas seulement dans les communes rurales.

Les déplacements des engins agricoles sont déjà difficiles aujourd'hui, particulièrement sur la partie Nord-Ouest de l'agglomération.

Nous précisons que les besoins en déplacements des engins agricoles seront d'autant plus importants avec la restructuration parcellaire qui devrait accompagner le projet de développement économique du pôle régional Est.

Dans ce contexte, nous actons l'action de « définir les itinéraires agricoles de façon partagée en concertation avec la Chambre d'Agriculture » mais rappelons la nécessité d'itinéraires continus et garantis (portés à connaissance des autres usagers...).

2- Point de vigilance

Notre Compagnie note que « le PDU promeut le développement des modes doux, que le développement des modes actifs peut être une opportunité pour le renforcement de la trame verte, par des plantations et des aménagements végétalisés prévus autour des cheminements ».

Nous rappelons que la profession n'est pas opposée au partage de voiries existantes utilisées par les exploitants, avec les usagers des modes doux ; ceci, dans le respect mutuel des activités.

Par ailleurs, notre Compagnie rappelle que les éventuels projets de plantation autour des cheminements doivent être vus en concertation avec le monde agricole afin d'éviter des problèmes d'accès aux parcelles riveraines et de ne pas réduire le passage des engins agricoles.

En **Conclusion**, notre Compagnie relève que tous les éléments ci-dessus mentionnés doivent être inscrits dans les principes du projet de charte de coopération envisagé entre la collectivité et la profession agricole.

Avis des communes ayant formulé des remarques

Commune d'ETRUN

La commune précise qu'elle souhaite la mise en place d'un comité de suivi annuel des actions et objectifs, avec un rapport annuel sur la mise en œuvre et l'application du PDU de la CUA.

Commune de FAMPOUX

La commune de Fampoux regrette que dans le cadre de la compétence Voirie, la CUA n'ait pas profité de la réfection du chemin Fampoux à Feuchy pour y créer un cheminement de modes doux (piste cyclable ou voie piétonne) prévu au PLU de la commune.

Commune de NEUVILLE-ST-VAAST

Un échange a lieu concernant le manque de piste cyclable, et de la dangerosité pour se rendre sur Arras.

Le Maire ajoute qu'une réflexion sur l'aménagement d'une piste cyclable sécurisée serait nécessaire. Il rappelle également le côté pratique des navettes mises en place depuis janvier 2019, avec aujourd'hui 10 possibilités pour se rendre à Arras.

IV. Déroulement de l'enquête

IV.1. Désignation et composition de la commission d'enquête

Le 15 Février 2019, par décision n°E 19 000 018/59, Monsieur le président du tribunal administratif de Lille désigne une commission d'enquête en vue de procéder à une enquête publique portant sur l'élaboration du Plan de Déplacements Urbains intercommunal (PDUi)

La décision n°E19000018/59 du 15 Février 2019 du tribunal administratif de Lille précise :

Article 1 : Il est constitué pour le projet susvisé une commission d'enquête composé ainsi qu'il suit :

Présidente :

Madame Peggy CARTON,
Technicienne de l'environnement,

Membres titulaires :

Monsieur Jean-Paul DELVART,
Cadre au Crédit Agricole, retraité,

Monsieur Michel ROSE,
Trésorier principal des Finances Publiques, retraité,

IV.2. Arrêté de mise à l'enquête publique

Selon l'arrêté du 08 Mars 2019, de la Communauté Urbaine d'ARRAS, il sera procédé à une enquête publique relative au projet de Plan de Déplacements Urbain (PDU) de la Communauté Urbaine d'Arras (CUA).

Ceci à partir du lundi 01 Avril 2019 jusqu'au jeudi 09 Mai 2019 inclus, pour une durée de 39 jours consécutifs, en Communauté Urbaine d'Arras et dans les mairies des quarante-six communes du territoire.

Le siège de l'enquête publique est le siège de la Communauté Urbaine d'ARRAS.

IV.3. Planning des permanences et consultation du dossier

La commission d'enquête a pu recueillir les observations du public lors des permanences suivantes :

☐ À la Communauté urbaine d'Arras, dans les locaux situés au sein de la Citadelle, 146 allée du Bastion de la Reine à Arras, le :

- Lundi 1er avril 2019 de 9h à 12h
- Jeudi 9 mai 2019 de 14h à 17h

☐ En mairie d'Arras, le :

- Vendredi 5 avril 2019 de 14h à 17h
- Vendredi 3 mai 2019 de 14h à 17h

☐ En mairie de Bailleul-Sire-Berthoult, le :

- Vendredi 12 avril 2019 de 14h à 17h

☐ En mairie de Beaumetz-Les-Loges, le :

- Vendredi 26 avril 2019 de 14h à 17h

☐ En mairie de Beaurains, le :

- Vendredi 26 avril 2019 de 9h à 12h

☐ En mairie de Dainville, le :

- Samedi 20 avril 2019 de 9h à 12h

☐ En mairie de Ficheux, le :

- Mercredi 24 avril 2019 de 14h30 à 17h30

☐ En mairie de Guémappe, le :

- Jeudi 11 avril 2019 de 15h30 à 18h30

☐ En mairie de Hénin-Sur-Cojeul, le :

- Mercredi 10 avril 2019 de 16h à 19h

☐ En mairie de Maroeuil, le :

- Samedi 27 avril 2019 de 9h à 12h

☐ En mairie de Roeux, le :

- Mardi 7 mai 2019 de 14h à 17h

☐ En mairie de Sainte-Catherine, le :

- Mercredi 3 avril 2019 de 9h à 12h

☐ En mairie de Saint-Laurent-Blangy, le :

- Mercredi 17 avril 2019 de 9h à 12h

☐ En mairie de Thélus, le :

- Jeudi 2 mai 2019 de 15h à 18h

- En mairie de Tilloy-Lès-Mofflaines, le :
- Jeudi 25 avril 2019 de 14h à 17h

Pendant toute la durée de l'enquête, du lundi 1er avril 2019 au jeudi 9 mai 2019 inclus, le dossier de Plan de déplacements urbains et un registre d'enquête à feuillets non mobiles, cotés et paraphés par l'un des membres de la Commission d'Enquête, ont été tenus à la disposition du public :

- à la Communauté Urbaine d'Arras (Citadelle, 146 Allée du Bastion de la Reine, CS 10345, 62026 Arras Cedex) du lundi au vendredi de 8h00 à 12h30 et de 13h30 à 17h30, en version papier et sur la borne informatique ;
- dans chacune des 46 communes du territoire, aux jours et heures habituels d'ouverture, en version papier ;
- sur le site internet de la Communauté urbaine d'Arras : <http://www.cu-arras.org>, rubrique Grands projets / Grand Arras 2030 / Plan de Déplacements Urbains ;
- sur le site internet du registre numérique accessible à l'adresse suivante : PDU-Grand-Arras-2030

Le public a pu présenter ses observations pendant toute la durée de l'enquête :

- à la Communauté Urbaine d'Arras (Citadelle, 146 Allée du Bastion de la Reine, CS 10345, 62026 Arras Cedex) du lundi au vendredi de 8h00 à 12h30 et de 13h30 à 17h30, sur les registres d'enquête à feuillets non mobiles, cotés et paraphés par la commission d'enquête ;
- dans chacune des 46 communes du territoire, aux jours et heures habituels d'ouverture, sur les registres dédiés ;
- par écrit au siège de l'enquête publique à
Madame Peggy CARTON, Présidente de la Commission d'enquête
Communauté Urbaine d'Arras, Service Urbanisme, Direction de l'Urbanisme
La Citadelle, 146 allée du Bastion de la Reine
CS10345 62026 Arras CEDEX
- par écrit sur le registre numérique de recueil des avis du public qui a été accessible durant toute la durée de l'enquête, à l'adresse suivante : PDU-Grand-Arras-2030
- par mail à l'adresse suivante : PDU-Grand-Arras-2030
- par écrit et oral lors des permanences de la Commission d'enquête.

IV.4. La publicité

Un avis au public faisant connaître l'ouverture de l'enquête publique a été publié en caractères apparents quinze jours au moins avant le début de l'enquête et rappelé dans les huit premiers jours de l'enquête dans la rubrique annonces légales des journaux « La Voix du Nord » et « Terres et Territoires », soit les vendredis 15 Mars 2019 et 5 avril 2019.

Cet avis a en outre été affiché au moins quinze jours à l'avance et durant toute l'enquête :

- o Au tableau d'affichage habituel du siège de la Communauté Urbaine d'Arras
- o Au tableau d'affichage habituel des 46 communes de la Communauté Urbaine d'Arras

Ceci a été vérifié par les membres de la Commission d'enquête, le lundi 18 Mars 2019 et ensuite lors de chaque permanence pour la commune concernée.

L'avis a été publié sur le site internet de la Communauté urbaine d'Arras : <http://www.cu-arras.fr>, quinze jours à l'avance et durant toute l'enquête.

Autres publicités :

- Communication sur les réseaux sociaux de la CUA et de certaines communes,
- Parution sur le magazine de la Communauté Urbaine d'Arras « Grand ARRAS » n°28 – Mars Avril 2019, ainsi que sur le magazine Liaisons de Saint Laurent Blangy d'Avril 2019,
- Publicité sur les panneaux numériques de quelques communes,
- Publicité dans les transports collectifs,
- Information sur le site internet de la CUA et de certaines communes,

IV.5. Examen du dossier d'enquête

Composition du dossier :

Le dossier d'élaboration du PDU comprend trois volumes :

1. LE PROJET DE PDU

DIAGNOSTIC TERRITORIAL

- Présentation du territoire Arrageois
- Les politiques existantes de mobilité
- La mobilité des arrageois
- Les pôles générateurs de trafic
- Les transports collectifs
- Les modes doux : une place à valoriser
- Les déplacements motorisés
- L'intermodalité sur le territoire arrageois
- Une démarche partenariale
- Conclusion

STRATEGIE D'ORGANISATION DES MOBILITES ARRAGEOISES

- Les enjeux issus du diagnostic
- Les grands leviers retenus
- Une stratégie qui se segmente en 7 axes

PLAN D'ACTIONS

- Articuler les politiques d'urbanisme et de mobilité.
- Renforcer la mobilité pour tous
- Développer un système de mobilité à coûts maîtrisés
- Construire une agglomération apaisée
- Une maîtrise des circulations automobiles via l'ensemble des « outils » disponibles
- Confirmer la mobilité dans son rôle de vecteur de dynamisme économique
- Favoriser les changements de comportement de mobilité.

GOUVERNANCE ET SUIVI DU PDU

PROGRAMMATION ET FINANCEMENT DU PDU

2. ACCESSIBILITE

ENJEUX ET OBJECTIFS

- Les enjeux de l'accessibilité
- Le cadre légal et réglementaire
- La commission intercommunale d'accessibilité

CONTEXTE DE L'ACCESSIBILITE SUR LE TERRITOIRE DE LA COMMUNAUTE URBAINE D'ARRAS

- L'accessibilité du réseau de transport urbain
- Les Plans de Mise en Accessibilité de la Voirie et des Espaces Publics

LES ACTIONS (7 axes énumérées en 1)

3. EVALUATION ENVIRONNEMENTALE

TOME 1 (Présentation du projet, articulation avec les documents cadre, état initial de l'environnement et fil de l'eau)

PRESENTATION DU PROJET

- Qu'est-ce qu'un plan de déplacements urbains ?
- L'évaluation environnementale : une mission menée en parallèle d'une approche environnementale de l'urbanisme.
- Le contenu du plan de déplacements urbains

ARTICULATION AVEC LES DOCUMENTS CADRE

- Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Egalités des territoires
- Schéma Directeur d'Aménagement et Gestion des Eaux Artois - Picardie
- SAGE Scarpe amont, de la Sensée et Marque-Deûle
- Plan de gestion des risques inondation du bassin Artois-Picardie
- Plan de Prévention des Risques inondation bassin versant
- Plans de Prévention des Risques technologiques
- Schéma de Cohérence Territorial (SCoT) de l'Arrageois
- Schéma Régional du climat, de l'Air et de l'Energie du Nord - Pas - de - Calais
- Plan de protection de l'Atmosphère
- Plan national santé environnement
- Plan de prévention du bruit dans l'environnement
- Schéma Régional de Cohérence Ecologique du Nord-Pas-de Calais

PROFIL ENVIRONNEMENTAL DU TERRITOIRE

- Santé humaine/Cadre de vie
- Air/Climat /Energie
- Consommation d'espace et Trame Verte et Bleue
- Gestion de l'eau
- Paysages et patrimoine

SYNTHESE DU PROFIL ENVIRONNEMENTAL

TOME 2 (scénarios, incidences et mesures, indicateurs, résumé non technique)

ANALYSE DES SOLUTIONS DE SUBSTITUTIONS ET MOTIFS POUR LESQUELS LE PROJET DE PDU A ETE RETENU.

- Présentation des scénarios envisagés
- Présentation du scénario retenu
- Evaluation des scénarios

EXPOSE DES MOTIFS POUR LESQUELS LE PROJET DE PDU A ETE RETENU AU REGARD DES OBJECTIFS DE PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT

- Les objectifs de la stratégie du PDU
- Présentation du plan d'action
- Prise en compte des objectifs de protection de l'environnement

EXPOSE DES EFFETS NOTABLES DE LA MISE EN OEUVRE DU PDU SUR L'ENVIRONNEMENT ET MESURES D'EVITEMENT, DE REDUCTION ET DE COMPENSATION DES INCIDENCES NEGATIVES

- Exposé des effets notables de la mise en oeuvre du plan de déplacements urbains et mesures prises
- Exposé des effets notables sur la mise en oeuvre des actions du plan de déplacements urbains et mesures prises.

ANALYSE DES ZONES SUSCEPTIBLES D'ETRE IMPACTEES

- Création du barreau est de la rocade

EXPOSE DES EFFETS NOTABLES DE LA MISE EN OEUVRE DU PDU SUR NATURA 2000

- Evaluation des incidences Natura 2000
- Sites Natura 2000 de la directive « Habitat »
- Sites Natura 2000 de la directive « Oiseaux »
- Analyse des incidences et conclusion
- Annexe : Description des sites Natura 2000

PRESENTATION DES CRITERES, INDICATEURS ET MODALITE DE SUIVI

- Développement du territoire
- Santé publique
- Ressources et changement climatique
- Cadre de vie

PRESENTATION DES METHODES UTILISEES

- Philosophie de l'évaluation environnementale du PDU d'Arras
- Analyse de l'état initial de l'environnement, identification des enjeux environnementaux et caractéristiques des zones susceptibles d'être touchées par le PDU
- Le scénario « fil de l'eau » et l'analyse comparative des scénarios de développement
- Analyse des effets notables probables de la mise en oeuvre du schéma sur l'environnement et compléments issus de l'évaluation environnementale

RESUME NON TECHNIQUE

- Synthèse du profil environnemental
- Incidences du Plan de Déplacements Urbains
- Exposé des effets notables probables de la mise en oeuvre du schéma sur l'environnement et compléments issus de l'évaluation environnementale

Examen du dossier :

La commission d'enquête a procédé à une étude approfondie du dossier dès leur mise à disposition, le 01 Mars 2019.

Le maître d'ouvrage a mis à disposition de la commission une notice de présentation du projet, a répondu aux questions de la commission.

IV.6. Réunions de la commission d'enquête

La Commission d'enquête s'est réunie à de nombreuses reprises, afin :

- de mettre au point les conditions de l'enquête,
- répartir les tâches entre les membres,
- analyser le dossier,
- traiter les observations,
- rédiger le rapport et les conclusions.

IV.7. Climat de l'enquête

Cette enquête s'est déroulée sans incident avec le public.

Les 17 permanences se sont déroulées aux dates et heures prévues.

Aucun incident n'a été constaté pendant les permanences.

Les registres d'enquête publique (registre papier, numérique, courriers) comportent 40 contributions.

IV.8. Clôture de l'enquête

Il n'y a pas eu de prolongation de l'enquête publique, cela n'a pas été demandé, et n'était pas nécessaire compte tenu de la durée de l'enquête (39 jours), la mobilisation du public et du nombre de contributions recueillies.

La durée d'enquête a permis à toutes les personnes le désirant de se prononcer.

Le jeudi 09 mai 2019 à l'heure de fermeture des bureaux des Mairies et de la CUA dépositaires du dossier et du registre, l'enquête publique a été clôturée conformément à l'arrêté de Mr le Président de la Communauté Urbaine d'ARRAS portant ouverture et durée d'enquête.

Les registres ont été remis aux commissaires enquêteurs, qui les ont clôturés le 15 Mai 2019.

V LA CONTRIBUTION PUBLIQUE

V.1 LA RELATION COMPTABLE DES OBSERVATIONS

Conformément aux dispositions de l'arrêté communautaire du 08 mars 2019, nous avons conduit l'enquête publique conjointe sur le projet de Plan de Déplacements Urbains (PDU) de la Communauté Urbaine d'Arras, et après la tenue des 17 permanences, 38 contributions ont été effectuées ainsi que 2 contributions sur les registres du SCoTA soit un total de 40 contributions.

Elles se décomposent de la façon suivante :

12 contributions sur les registres papier

2 contributions par e-mail

26 contributions sur le registre numérique.

A la mi-enquête, soit le 21 avril 2019, un bilan des observations a été effectué :

10 contributions avaient été émises : 4 contributions sur les registres papier, 1 contribution par e-mail, 5 contributions sur le registre numérique, et aucune demande de réunion publique.

La population a manifestement été bien informée et s'est bien mobilisée au vu de la fréquentation des consultations sur le registre numérique. A la moitié de la durée de l'enquête publique, 10 remarques et de nombreuses consultations.

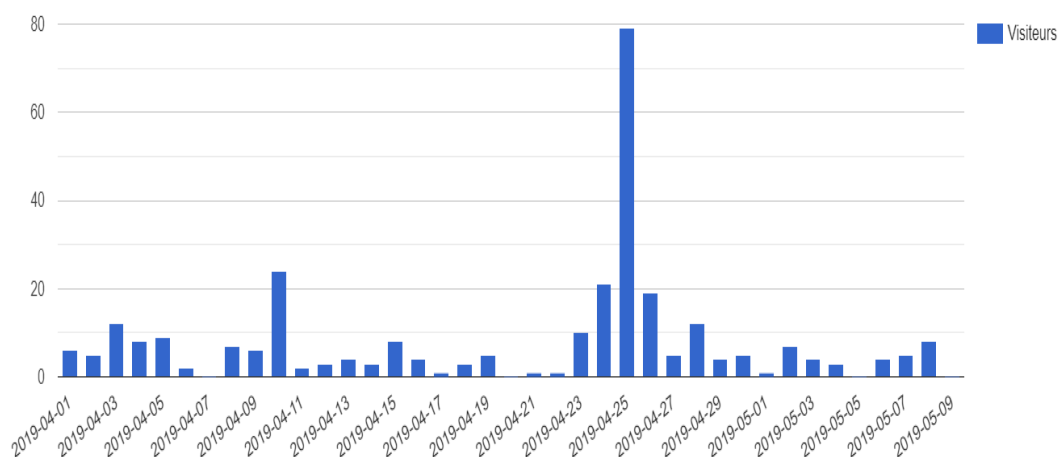
Une prolongation de l'enquête ne s'avérerait donc pas nécessaire. D'autant plus qu'une consultation du dossier et le dépôt de remarques ont été possibles sur le site internet et le registre numérique.

A l'issue de ces 39 jours de mise en enquête publique :

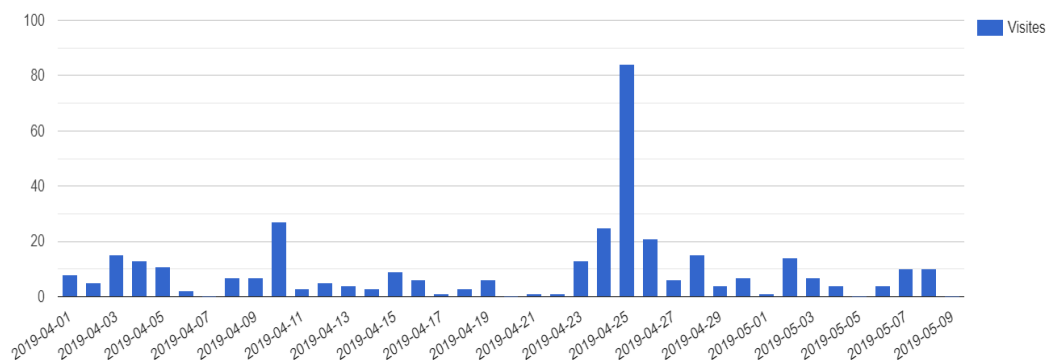
Il y a eu sur le site du registre numérique :

- 249 visiteurs
- 379 nombres de visite (visiteurs ayant consulté plusieurs fois le dossier)
- 160 visualisations de documents
- 177 téléchargements de documents.

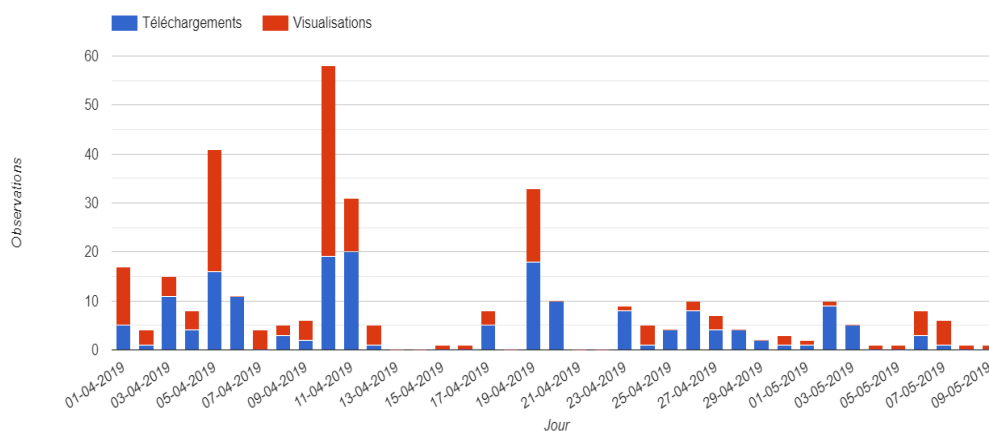
Ci-joint le grahique du nombre de visiteurs par jour :



Le graphique du nombre de visites par jour :



Le graphique du nombre de téléchargement et de visualisation par jour :



La synthèse des éléments du dossier téléchargés ou visualisés :

Statistiques de visualisation et de téléchargement des documents

#	Désignation	Téléchargements	Visualisations
1	Dossier technique		
	1. Projet PDU Grand Arras 2030	43	74
	2. Projet PDU Grand Arras 2030 Annexe Accessibilité	19	19
	3. Projet PDU Grand Arras 2030 Annexe EE	20	15
2	Dossier administratif		
	1. Délib Prescription élaboration PDU du 22 juin 2017	16	6
	2. Délib arrêt projet PDU du 20 décembre 2018	10	7

#	Désignation	Téléchargements	Visualisations
	3. Note de présentation du projet PDU Grand Arras	16	6
	4. Arrêté ouverture enquête	11	8
	5. Avis d'enquete	8	6
	6. Synthèse Avis PPA	12	6
	7. Annonces légales 1ère parution	8	6
	8. Avis PPA complémentaires	14	7

Sur l'ensemble des observations recensées, **la totalité** était liée directement à l'objet de l'enquête. En ce qui concerne les lieux d'enquête, la contribution publique s'est manifestée de la façon suivante :

Communes	Contributions	Pourcentage
Bailleul Sir Berthoult	1	2.5
Dainville	2	5
Maroeuil	1	2.5
Roeux	1	2.5
Sainte-Catherine	1	2.5
Saint Laurent Blangy	1	2.5
Tilloy lès Mofflaines	2	5
Registre SCoTA	2	5
Siège de l'enquête (registre)	1	2.5
Réception e-mail	2	5
Registre numérique	26	65
Total	40	100 %

V.2 ANALYSE DES OBSERVATIONS

Toutes les contributions écrites sont reportées dans le tableau de traitement détaillé en **Annexe 2**.

Ce tableau, présenté dans la chronologie d'enregistrement des observations, s'articule de la façon suivante :

- chaque ligne présente une observation,
 - la colonne 1 est le numéro de l'observation,
 - la colonne 2 est le numéro d'ordre du registre d'enquête dans le lieu concerné,
 - la colonne 3 donne le nom du contributeur,
 - la colonne 4 donne le prénom du contributeur,
 - la colonne 5 indique la date de dépôt,
 - la colonne 6 classe l'observation dans une catégorie en fonction de sa nature,
 - la colonne 7 est le libellé complet ou succinct de l'observation ainsi que les coordonnées du contributeur lorsqu'elles sont indiquées,
 - la colonne 8 indique si un fichier est joint à la contribution
 - la colonne 9 indique le ou les thèmes correspondants à la contribution,
 - la colonne 10 indique la provenance de la contribution,
 - la colonne 11 reporte les éléments techniques recueillis par la commission auprès du MO et qui orientent la suite à donner,
 - enfin la colonne 12 constitue l'avis de la commission sur la suite à donner pour l'observation concernée.

Enfin, les 40 observations peuvent être classées dans les différentes catégories suivantes :

Thèmes :	
1	Aire de covoiturage
2	Le stationnement
3	Réseau routier
4	Transport de marchandises
5	Transports collectifs
6	Modes doux
7	Piste cyclable
8	Réseau ferroviaire
9	Accès PMR

10	Mobilité des séniors
11	Organisation de la mobilité
12	Incidence sur l'environnement
13	Prise en compte de l'activité agricole
14	Réduction des GES
15	Consultation
16	Comité de suivi annuel des actions et objectifs

Le classement des contributions par thème se décline de la façon suivante :

Numéros	Thèmes	Contributions
1	Aire de covoiturage	DREAL
2	Stationnement	R17-R37-@25-@13-@19-@36-@5-@14-@22 -R12
3	Réseau routier	@11-@24 -SMT Artois Gohelle
4	Transport de marchandises	R17-@30-DREAL
5	Transports collectifs	@30-@29-@33
6	Modes doux	@4-@22-Département
7	Pistes cyclables	@8-R17-R18-@33-@8-R17-@11-R20-E21-R39-@33-@22
8	Réseau ferroviaire	SMT Artois Gohelle
9	Accès PMR	@33-@24-@30
10	Mobilité séniors	R26
11	Organisation de la mobilité	@1 - R 3-@16-R18-R20-R37-@25-@29-@8-@30- R7-R37-@4-@16 -E21-@33-@24-@30
12	Incidence sur l'environnement	@23- R18 -E21-@27
13	Prise en compte de l'activité agricole	Chambre d'agriculture
14	Réduction GES	@11- E21 -R9
15	Consultation	R10-R32
16	Comité de suivi annuel des actions et objectifs	R17-@33

V.3 PV de Clôture de l'enquête publique

Le 16 Mai 2019, le procès-verbal de clôture d'enquête, ainsi que le relevé exhaustif des observations formulées ont été transmis au demandeur.

Objet : Enquête publique relative au Plan de Déplacements Urbains (PDU) de la Communauté Urbaine d'ARRAS (CUA).

Arrêté en date du 08 Mars 2019.

Procès-verbal de clôture d'enquête publique et relevé détaillé des observations.

Monsieur le Président,

Conformément aux dispositions de l'arrêté communautaire du 08 mars 2019, nous avons conduit l'enquête publique conjointe sur le projet de Plan de Déplacements Urbains (PDU) de la Communauté Urbaine d'Arras, qui a eu lieu du 01 Avril 2019 au 09 Mai 2019 inclus soit une durée de 39 jours consécutifs.

J'ai l'honneur de vous communiquer, sous ce pli, **le procès-verbal de clôture d'enquête, ainsi que le relevé exhaustif des observations formulées** au cours de cette enquête.

Vous pourrez constater à la lecture de ce procès-verbal qu'aucun incident n'est venu perturber le bon déroulement de l'enquête, et que la participation du public à celle-ci a été conséquente.

En effet, 38 observations ont été portées par le public sur les registres d'enquête et 2 sur les registres du SCoTA.

Nous nous sommes tenus à la disposition du public aux lieux, dates et heures repris dessous :

☐ À la Communauté urbaine d'Arras, dans les locaux situés au sein de la Citadelle, 146 allée du Bastion de la Reine à Arras, le :

- Lundi 1er avril 2019 de 9h à 12h
- Jeudi 9 mai 2019 de 14h à 17h

☐ En mairie d'Arras, le :

- Vendredi 5 avril 2019 de 14h à 17h
- Vendredi 3 mai 2019 de 14h à 17h

☐ En mairie de Bailleul-Sire-Berthoult, le :

- Vendredi 12 avril 2019 de 14h à 17h

☐ En mairie de Beaumetz-Les-Loges, le :

- Vendredi 26 avril 2019 de 14h à 17h

☐ En mairie de Beaurains, le :

- Vendredi 26 avril 2019 de 9h à 12h

☐ En mairie de Dainville, le :

- Samedi 20 avril 2019 de 9h à 12h

☐ En mairie de Ficheux, le :

- Mercredi 24 avril 2019 de 14h30 à 17h30

☐ En mairie de Guémappe, le :

- Jeudi 11 avril 2019 de 15h30 à 18h30

☐ En mairie de Hénin-Sur-Cojeul, le :

- Mercredi 10 avril 2019 de 16h à 19h

☐ En mairie de Maroeuil, le :

- Samedi 27 avril 2019 de 9h à 12h

☐ En mairie de Roeux, le :

- Mardi 7 mai 2019 de 14h à 17h

☐ En mairie de Sainte-Catherine, le :

- Mercredi 3 avril 2019 de 9h à 12h

☐ En mairie de Saint-Laurent-Blangy, le :

- Mercredi 17 avril 2019 de 9h à 12h

☐ En mairie de Thélus, le :

- Jeudi 2 mai 2019 de 15h à 18h

☐ En mairie de Tilloy-Lès-Mofflaines, le :

- Jeudi 25 avril 2019 de 14h à 17h

Lors des 17 permanences tenues en mairies et en Communauté d'Agglomération, nous avons reçu 38 contributions et 2 contributions reprises des registres du SCoTA comme référencé ci-dessous :

- 2 contributions e-mail
- 26 e-contributions numériques
- 0 courriers
- 12 contributions aux registres papier.

De par la bonne information au sujet de l'enquête :

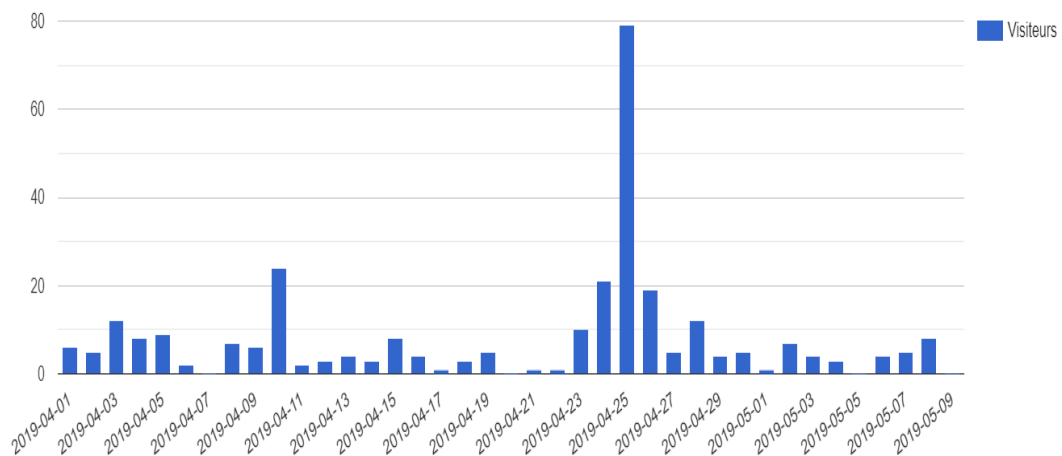
- 47 lieux d'affichage en mairie,

- Communication sur les réseaux sociaux de la CUA et de certaines communes,
- Parution sur le magazine de la Communauté Urbaine d'Arras « Grand ARRAS » n°28 – Mars Avril 2019, ainsi que sur le magazine Liaisons de Saint Laurent Blangy d'Avril 2019,
- Publicité sur les panneaux numériques de quelques communes,
- Publicité dans les transports collectifs,
- Information sur le site internet de la CUA et de certaines communes,

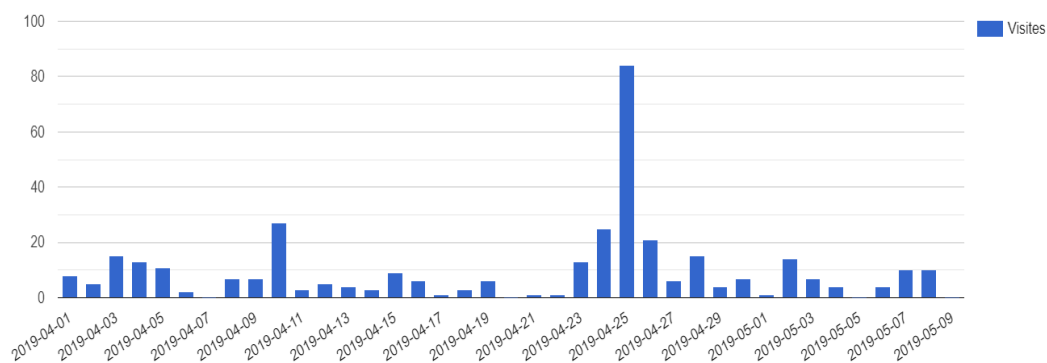
Il y a eu sur le site du registre numérique :

- 249 visiteurs
- 379 nombres de visite (visiteurs ayant consulté plusieurs fois le dossier)
- 160 visualisations de documents
- 177 téléchargements de documents.

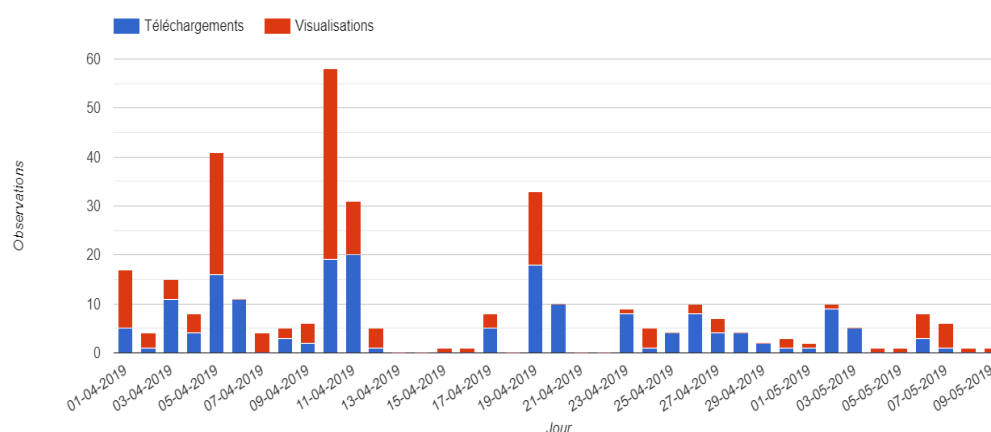
Ci-joint le graphique du nombre de visiteurs par jour :



Le graphique du nombre de visites par jour :



Le graphique du nombre de téléchargement et de visualisation par jour :



La synthèse des éléments du dossier téléchargés ou visualisés :

Statistiques de visualisation et de téléchargement des documents

#	Désignation	Téléchargements	Visualisations
1	Dossier technique		

#	Désignation	Téléchargements	Visualisations
	1. Projet PDU Grand Arras 2030	43	74
	2. Projet PDU Grand Arras 2030 Annexe Accessibilité	19	19
	3. Projet PDU Grand Arras 2030 Annexe EE	20	15
2	Dossier administratif		
	1. Délib Prescription élaboration PDU du 22 juin 2017	16	6
	2. Délib arrêt projet PDU du 20 décembre 2018	10	7
	3. Note de présentation du projet PDU Grand Arras	16	6
	4. Arrêté ouverture enquête	11	8
	5. Avis d'enquete	8	6
	6. Synthèse Avis PPA	12	6
	7. Annonces légales 1ère parution	8	6
	8. Avis PPA complémentaires	14	7

Le dossier a donc été bien consulté par le public.

L'ensemble de ces contributions vous est joint en annexe de la sortie papier du registre numérique qui reprend l'ensemble des contributions : courriers, registres papier, numériques et e-mail

Nous avons classé ces 40 contributions en 16 thèmes récurrents :

Thèmes :	
1	Aire de covoiturage
2	Le stationnement
3	Réseau routier
4	Transport de marchandises
5	Transports collectifs
6	Modes doux
7	Piste cyclable
8	Réseau ferroviaire
9	Accès PMR
10	Mobilité des séniors
11	Organisation de la mobilité
12	Incidence sur l'environnement
13	Prise en compte de l'activité agricole
14	Réduction des GES
15	Consultation
16	Comité de suivi annuel des actions et objectifs

La commission a successivement examiné l'avis de la MRAe, les avis des personnes publiques associées puis les contributions du public déclinées par thématique.

La Commission d'enquête demande donc au pétitionnaire, dans son mémoire en réponse, d'apporter les précisions requises et/ou formuler ses remarques ou propositions, sur les points suivants :

1- Aire de Covoiturage

On note une faible présence d'aire de covoiturage, ceux-ci sont à développer.

Comme l'indique l'avis de la DREAL, le diagnostic aurait pu actualiser l'état des lieux concernant les aires de covoiturage datant de 2014.

A ce jour, ceux-ci ont-ils été développés, combien en a-t-il eu de créés ?

2- Le stationnement

- Mme Véronique LEVEQUE, qui a déposé une contribution sur le registre, a remis un " tract" qui a été distribué en gare à 200 exemplaires le Lundi 15 Avril sur la problématique du stationnement derrière la gare.

Ce tract a été repris dans son intégralité dans un article de la Voix du Nord.

Une nouvelle contribution a été écrite sur le registre numérique, accompagnée de 2 documents signés par « Usagères quotidiennes du train à la gare d'Arras ».

1/ Quelle action la CUA a effectué ou va-t-elle effectuer pour cette problématique ?

2/ Chaque maire concerné par le PDU a reçu une lettre de la part des usagers du train, dans ce cas précis, y a-t-il eu une concertation entre les communes et la CUA afin de répondre à ces usagers ?

- D'autre part, des parkings ont été créés (ex. : parking Mathus), d'autres ont été étendus, et malgré cela il y a toujours un manque de places.

De quelle manière pensez-vous solutionner cette situation ?

3- Réseau Routier

Le SMT Artois-Gohelle précise qu'il aurait été préférable de limiter la place accordée à l'automobile dans le document (12 fiches actions sur 40). Et s'étonne de la proposition de création d'une voie nouvelle (contournement Est d'Arras) dans le PDU.

En effet ceci n'aura-t-il pas un impact négatif sur l'utilisation du réseau ferroviaire et voir nuire au projet de gare européenne.

Concernant le projet de Rocade Est, le public quant à lui réclame l'achèvement du projet en une seule étape.

Pensez-vous réaliser celui-ci en une ou plusieurs étapes ?

4- Le transport de marchandises

Si l'on reprend les termes de la DREAL dans son avis :

« Si l'opportunité de relancer le mode fluvial via la Scarpe est évoquée avec le projet de Canal Seine Nord Europe, cette réflexion ne semble pas réaliste au regard des caractéristiques de la Scarpe plutôt vouée aux loisirs qu'au fret. Toutefois, le transport de marchandises revêt un enjeu particulier sur ce secteur d'autant que le développement du parc d'activités régional de la zone Est est inscrit au Scot de l'Arrageois et que les PL représentent une part importante des flux routiers. »

Une contribution reprend ce même avis.

Qu'est-il vraiment prévu pour limiter le transport de marchandises ?

En ce qui concerne les zones d'activités, la DREAL indique qu'une « fiche accessibilité » aurait pu être réalisée afin d'analyser les conditions de desserte tous modes de transports des zones d'activités.

5- Les transports collectifs

- Les navettes (fréquence, correspondance et horaire)

Mr le Maire de Neuville St Vaast rappelle le côté pratique des navettes mise en place depuis janvier 2019, avec aujourd'hui 10 possibilités pour se rendre à Arras.

Le plan projette l'étude de la mise en place d'une ligne RapidoBus sur la ligne 1 du réseau Artis qui est l'axe le plus chargé avec la création de 3 à 4 parkings relais en connexion avec cette ligne 1 et les entrées de l'agglomération. Mais selon l'avis de la MRAe, la consistance du RapidoBus n'est pas explicitée.

Avez-vous plus d'éléments sur ce projet ?

Le public note au sein des contributions, le problème :

- de l'amplitude horaire des navettes avec la concordance des trains,

- de la desserte des pôles administratifs,
- de la correspondance avec la Gare d'Arras notamment pour les communes éloignées.

Qu'envisagez-vous de mettre en place afin de répondre à ces demandes du public ?

6- Les modes doux

- La commune de Fampoux regrette que lors de la réfection du chemin Fampoux à Feuchy, un cheminement de modes doux (piste cyclable ou voie piétonne) ne soit pas créé comme prévu au PLU de la commune.
- Selon l'avis du Conseil Départemental du Pas de Calais, le PDU est concerné par le PDIDR. Il convient donc d'ajouter dans l'annexe environnementale les itinéraires suivants : St Jacques de Compostelle, Site de Mémoire De la Grande Guerre, Les Trois Abbayes, Le sentier du souvenir, la Saint-Ranulphe, Jardins et Monuments, les bords de Scarpe, le Caribou, la Tour et les Mayes. Ces itinéraires vont-ils être ajoutés ?
- Selon un usager, la sécurisation des chemins sera-t-elle effectuée afin que ceux-ci soient vraiment utilisés ?
- Par ailleurs, une contribution évoque l'insécurité des piétons à cause de l'usage des trottinettes électriques. Qu'est-il envisagé ?

7- Piste cyclable

La commune de Neuville St Vaast fait part d'un manque de piste cyclable et de la dangerosité pour se rendre à Arras.

Mr le Maire de Neuville St Vaast ajoute qu'une réflexion sur l'aménagement d'une piste cyclable sécurisée serait nécessaire.

Il ressort également des contributions :

- Le problème de sécurité de par la proximité des axes routiers et le problème de continuité des pistes,
- Le manque d'entretien des pistes cyclables existantes,
- L'adaptation pour l'usage des trottinettes,
- La mise en place d'abris, parcs à vélos couverts.

Quelles actions sont prévues pour répondre à ces constats ?

8- Réseau ferroviaire

Le SMT Artois-Gohelle propose une action conjointe auprès des instances régionales pour intensifier la fréquence des TER sur la ligne entre Arras et Lens.

Qu'en est il ?

Il propose également une réflexion sur la création de titres combinés permettant de se déplacer sur les réseaux TER, Artis et TADAO. Cette idée est également reprise dans une contribution. Ceci est-il dans les projets ?

Le projet Réseau Express Grand Lille, rebaptisé RE HdF prévu pour 2030 relierait Lille au sud de la région soit : Lens, Arras, Douai, Cambrai et peut être Amiens via un RER interconnecté au TER.

Le public fait part notamment du fait que les communes sont mal desservies.

De nouvelles dessertes sont-elles en prévision ?

9- Accès au PMR

Il est rappelé au sein des contributions que l'accès au PMR est difficile, plus particulièrement lors de l'utilisation des trottoirs. Qu'est-il prévu ?

10-La mobilité des seniors

Il est demandé au sein d'une contribution que l'on tienne compte encore plus de la mobilité des SENIORS en remettant au goût du jour le transport à la demande.

Qu'envisagez-vous ?

11- Organisation de la mobilité

Le public nous fait part à travers ses contributions de ces propositions sur :

- la réorganisation des lieux de travail (ex. co-working),
- la réorganisation des modes de travail (télétravail),
- etc....

Que pensez-vous de ces suggestions ?

12-Incidence sur l'environnement

La réalisation du contournement Est d'Arras doit traverser la Vallée de la Scarpe, avec notamment la présence de zones humides, d'une zone naturelle d'intérêt écologique, faunistique et floristique de type 1 et de plusieurs corridors biologiques.

L'autorité environnementale recommande de rechercher des scénarios alternatifs au projet de rocade potentiellement très impactant sur la biodiversité et les milieux et d'étudier les possibilités de l'évitement de ces impacts.

Un nouveau scénario sera-t-il envisagé ?

Elle recommande également de préciser les mesures concrètes permettant de garantir que le développement des modes actifs puisse renforcer le maillage de la trame verte.

13-Prise en compte de l'activité agricole

Les déplacements des engins agricoles sont déjà difficiles aujourd'hui, particulièrement sur la partie Nord-Ouest de l'agglomération.

La Chambre d'Agriculture précise que les besoins en déplacements des engins agricoles seront d'autant plus importants avec la restructuration parcellaire qui devrait accompagner le projet de développement économique du pôle régional Est.

Dans ce contexte, la Chambre d'Agriculture acte l'action de « définir les itinéraires agricoles de façon partagée en concertation avec la Chambre d'Agriculture » mais rappelons la nécessité d'itinéraires continus et garantis (portés à connaissance des autres usagers...).

La Chambre d'Agriculture note que « le PDU promeut le développement des modes doux, que le développement des modes actifs peut être une opportunité pour le renforcement de la trame verte, par des plantations et des aménagements végétalisés prévus autour des cheminements ».

Elle rappelle que la profession n'est pas opposée au partage de voiries existantes utilisées par les exploitants, avec les usagers des modes doux ; ceci, dans le respect mutuel des activités.

Par ailleurs, elle rappelle également que les éventuels projets de plantation autour des cheminements doivent être vus en concertation avec le monde agricole afin d'éviter des problèmes d'accès aux parcelles riveraines et de ne pas réduire le passage des engins agricoles.

Quelles mesures seront prises par la CUA au sein de ce projet de PDU sur ce point ?

14-Réduction des GES

Le PDU prévoit une baisse de 21 % entre 2015 et 2030 des émissions de gaz à effet de serre (GES), sans détail ni justification de la manière dont ces résultats sont obtenus.

Quels seront les moyens employés et comment seront-ils quantifiés pour atteindre l'objectif de baisse d'au moins de 21% de ces GES ?

L'association Nord Nature approuve les objectifs généraux du PDU ainsi que les moyens prévus.

Néanmoins, l'association désapprouve de favoriser l'usage des véhicules électriques par des aides au particulier.

Est-il prévu des aides financières au particulier de la part de la CUA ?

Ceci est-il applicable dans l'optique d'atteindre l'objectif de baisse de 21% prévu ?

D'autres particuliers, eux sont favorables à l'usage de véhicules électriques.

15- Consultation

Il y a eu deux consultations durant les permanences, par contre nous pouvons constater qu'il y a eu 379 visites de la part de 249 visiteurs, du dossier sur le registre numérique.

16-Comité de suivi annuel des actions et objectifs

Un comité de suivi va être mis en place comme vous l'indiquez dans le document.

Quel est l'état d'avancement de cette mise en place ?

Et comme la commune de Etrun le demande, y aura-t-il un rapport annuel de ce comité de suivi sur la mise en œuvre et l'application du PDU ?

Outre les questions posées, d'autres éléments complémentaires peuvent nous être communiqués.

Selon l'arrêté communautaire, article 6, vous disposez d'un délai de 15 jours pour nous formuler vos éventuelles observations.

V.4 MÉMOIRE EN REPONSE

Le 29 Mai 2019, le demandeur, la Communauté Urbaine d'Arras, nous a transmis son mémoire en réponse :



Pôle Stratégie et Prospectives
Direction de l'Urbanisme
Affaire suivie par Mme Cindy DUBYK
c.dubyk@cu-arras
☎ 03.21.21.86.57

Arras, le 22 Mai 2019

La Commission d'enquête
Mme Peggy CARTON
M. Jean-Paul DELVART
M. Michel ROSE

N/Réf : VD/CD/CB/2019-55

Objet : Procédure d'élaboration du Plan de Déplacements Urbains
Procès-verbal de l'enquête publique

Madame, Messieurs les membres de la commission d'enquête,

J'accuse réception de votre procès-verbal de clôture de l'enquête publique relative à l'élaboration du Plan de Déplacements Urbains de la Communauté Urbaine d'Arras.

Conformément aux dispositions de l'arrêté communautaire du 8 Mars 2019 portant ouverture d'une enquête publique relative au projet de Plan de Déplacements Urbains (PDU) de la Communauté Urbaine d'Arras (CUA), je vous prie de bien vouloir trouver ci-joint les réponses aux observations formulées dans votre procès-verbal de clôture de l'enquête.

Les services de la Communauté Urbaine d'Arras restent à votre disposition pour tout renseignement complémentaire,

Je vous prie d'agréer, Madame, Messieurs les membres de la commission d'enquête, l'expression de mes salutations distinguées.

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


Françoise ROSSIGNOL

Communauté Urbaine d'Arras

La Citadelle, 146 Allée du Bastion de la Reine - CS 10345 - 62026 Arras Cedex
Tél. 03 21 21 87 00 - Fax. 03 21 21 87 87 - Site Internet : www.cu-arras.fr

1- Aire de Covoiturage

Précisions attendues par la commission d'enquête

*On note une faible présence d'aire de covoiturage, ceux-ci sont à développer.
Comme l'indique l'avis de la DREAL, le diagnostic aurait pu actualiser l'état des lieux concernant les aires de covoiturage datant de 2014.
A ce jour, ceux-ci ont-ils été développés, combien en a-t-il eu de crée ?*

Positionnement de la CUA

Depuis 2014, deux aires de covoiturage ont été créées sur le territoire de la Communauté Urbaine d'Arras. La première se situe sur la commune de St Nicolas – rue du Timon et compte 12 places. La seconde est une aire structurante, localisée au giratoire d'entrée de l'autoroute A1 sur la commune de Wancourt, et compte 50 places.

De plus, la CUA poursuit sa réflexion sur la thématique des parkings relais et parkings de covoiturage avec pour objectif de développer ce service notamment sur les principaux axes d'entrée sur le territoire (entrée Nord via St-Laurent-Blangy ou carrefour Jean Monnet, entrée Ouest secteur centre commercial, entrée Est axe RD939, entrée Sud).

D'autres parkings devraient donc compléter l'offre existante dans les années à venir.

2- Le stationnement

Précisions attendues par la commission d'enquête

- Mme Véronique LEVEQUE, qui a déposé une contribution sur le registre, a remis un " tract" qui a été distribué en gare à 200 exemplaires le Lundi 15 Avril sur la problématique du stationnement derrière la gare.*

Ce tract a été repris dans son intégralité dans un article de la Voix du Nord.

Une nouvelle contribution a été écrite sur le registre numérique, accompagnée de 2 documents signés par « Usagers quotidiennes du train à la gare d'Arras ».

1/ Quelle action la CUA a effectué ou va-t-elle effectuer pour cette problématique ?

2/ Chaque maire concerné par le PDU a reçu une lettre de la part des usagers du train, dans ce cas précis, y a-t-il eu une concertation entre les communes et la CUA afin de répondre à ces usagers ?

- D'autre part, des parkings ont été créés (ex. : parking Mathus), d'autres ont été étendus, et malgré cela il y a toujours un manque de places.*

De quelle manière pensez-vous solutionner cette situation ?

Positionnement de la CUA

L'article L1214-2 du Code des Transports précise les 11 points que le Plan de Déplacements Urbains doit traiter obligatoirement. Parmi ces 11 points, le point n°7 concerne particulièrement « l'organisation du stationnement ». Il s'agit donc d'une obligation réglementaire dans le cadre d'un PDU.

Le secteur de l'arrière gare d'Arras est un secteur où la pression du stationnement est importante. Les conflits d'usages entre les résidents et les usagers du train sont nombreux.

Des réunions de concertation avec les riverains ont été organisées d'octobre 2018 à février 2019 par la ville d'Arras afin d'échanger sur ce sujet. Les objectifs de ces réunions de concertation étaient de

présenter l'offre actuelle, de définir les besoins (faire évoluer la situation sur ce secteur, répondre aux différents besoins), et de proposer des solutions (modification de la réglementation, adaptation aux besoins, harmonisation des périmètres des zones tarifées).

Pour rappel, la compétence stationnement relève du pouvoir de police du Maire. Le stationnement est donc une compétence de la ville d'Arras, et les décisions ont été prises par la ville.

Les propositions retenues par la ville pour le secteur de l'arrière gare sont :

- La création d'une zone mixte Bleue et Blanche du lundi au vendredi de 9h à 12h et de 14h à 18h, pour une durée maximale de 2h
- Deux macarons par foyer, autorisant les résidents à stationner en zone bleue de la même manière qu'en zone gratuite

Sur la thématique du stationnement sur l'arrière gare, différents éléments de réponse peuvent être apportés par la CUA.

Création de places supplémentaires sur le parking Bergaigne

En parallèle de l'instauration de la zone bleue à l'arrière de la gare, 120 places supplémentaires ont été aménagées sur le parking Bergaigne 1.

Lancement d'une étude sur le secteur Gare

Le secteur de la gare (élargi) fait l'objet d'une étude spécifique (Master Plan du secteur gare), la mobilité est l'un des principaux enjeux de cette étude. Le périmètre de réflexion intègre la place Foch, l'arrière gare, le secteur Foir'Fouille, le secteur Petite Vitesse (parkings Bergaigne 1 et 2). Des propositions concrètes notamment en matière de stationnement devraient être présentées à l'issue de cette étude. Cette étude est également ciblée dans la fiche action n°35 du PDU.

Plan de Déplacements Urbains

Bien qu'étant régi par le pouvoir de police du maire, le stationnement est un sujet entrant pleinement dans le cadre du Plan de Déplacements Urbains. Dans le PDU, arrêté en Conseil Communautaire du 20 Décembre 2018, différentes actions permettront de répondre aux problématiques de stationnement sur le centre-ville d'Arras.

Fiche action	Actions et modalités de mise en œuvre	Objectif général
9 / Maintenir la Grande Vitesse pour la desserte de la CUA	Optimiser les correspondances entre les différents réseaux de transports collectifs	Favoriser l'usage des transports collectifs
11 / Aménager un réseau de transport collectif urbain de qualité et efficace	- Renforcer l'attractivité du réseau auprès des actifs - Adapter à chaque cas de figure la desserte des communes rurales	Favoriser l'usage des transports collectifs
12 / L'intermodalité, la clé du succès	- Améliorer l'intermodalité de la gare d'Arras, notamment en étudiant les potentialités autour du secteur de la gare - Optimiser l'intermodalité entre les 4 réseaux de transport collectif : Réseau urbain, Réseau interurbain, - TER et TGV (calage des horaires, billettique interopérable PassPass, minimiser les ruptures de charges, étude sur la gare routière à envisager pour améliorer les correspondances bus-bus et buscars)	Favoriser l'usage des transports collectifs
27 / Redynamiser et développer les parcs de stationnement automobile de rabattement sur les transports collectifs	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.	Favoriser le report du stationnement longue durée en périphérie du centre-ville
28 / Adapter les dispositions et périmètres de stationnement payant au centre d'Arras	Diriger la demande de stationnement vers les parkings hors voirie par un renforcement du jalonnement dynamique	Favoriser le report du stationnement longue durée en périphérie du centre-ville

29 / Étendre la politique de stationnement sur d'autres secteurs de l'agglomération	- 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	- Favoriser le report du stationnement longue durée en périphérie du centre-ville - Favoriser le stationnement des résidents - Proposer des alternatives pertinentes aux usagers de la SNCF
35 / Faire du secteur Gare – Petite Vitesse un véritable quartier de vie	- 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	Repenser le fonctionnement global du secteur gare « élargi » (flux tous modes, stationnement, bâti ...)

3- Réseau Routier

Précisions attendues par la commission d'enquête
<i>Le SMT Artois-Gohelle précise qu'il aurait été préférable de limiter la place accordée à l'automobile dans le document (12 fiches actions sur 40). Et s'étonne de la proposition de création d'une voie nouvelle (contournement Est d'Arras) dans le PDU.</i> <i>En effet ceci n'aura-t-il pas un impact négatif sur l'utilisation du réseau ferroviaire et voir nuire au projet de gare européenne.</i> <i>Concernant le projet de Rocade Est, le public quant à lui réclame l'achèvement du projet en une seule étape.</i> <i>Pensez-vous réaliser celui-ci en une ou plusieurs étapes ?</i>

Positionnement de la CUA

Le diagnostic du PDU a mis en évidence la forte utilisation de la voiture comme mode de transport, notamment pour les déplacements domicile-travail. De plus, par sa configuration géographique, la Communauté Urbaine d'Arras s'est fortement développée autour de la ville centre d'Arras.

La structuration du réseau viaire actuelle ne permet pas de contourner l'agglomération en intégralité. La finalisation en cours de la rocade Sud viendra compléter un barreau manquant sur ce secteur, mais la partie Est reste problématique. En effet, à ce jour, le trafic de transit impacte fortement les centres des communes de St-Laurent-Blangy, Athies et Feuchy – seul moyen de connecter la RD950 venant de Fresnes-les-Montauban à la RD939 – Tilloy-lès-Mofflaines.

La réalisation du tronçon manquant – rocade Est – n'impactera pas l'utilisation du réseau ferroviaire et ne nuira pas au projet de gare européenne, qui plus est, devra être étudié en tenant compte de la réalisation de cette infrastructure. En revanche, cette rocade Est aura un impact très significatif sur le trafic en traversée des communes St-Laurent-Blangy, Athies et Feuchy, tant sur le point sécuritaire que sur l'aspect confort de vie des riverains. La rocade permettra également un apaisement des circulations et une baisse du trafic de transit en centre-ville d'Arras.

Concernant la réalisation de la rocade Est, celle-ci est de la compétence du Département du Pas-de-Calais. Toutefois les élus communautaires sont conscients de l'intérêt de la rocade, et de la nécessité de la réalisation complète du projet en une seule étape. Les élus ont notamment souhaité qu'une

mention soit ajoutée à la délibération d'arrêt du projet lors du conseil communautaire du 20 décembre 2018.

Il est ainsi inscrit dans la délibération d'arrêt du projet de PDU en date du 20 décembre 2018 : « *Un des objectifs majeurs de ce PDU est la finalisation de la rocade en une seule fois 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.* »

La CUA et le Département du Pas-de-Calais travaillent en étroite collaboration sur le sujet de création de la rocade Est.

4- Le transport de marchandises

Précisions attendues par la commission d'enquête

Si l'on reprend les termes de la DREAL dans son avis :

« Si l'opportunité de relancer le mode fluvial via la Scarpe est évoquée avec le projet de Canal Seine Nord Europe, cette réflexion ne semble pas réaliste au regard des caractéristiques de la Scarpe plutôt vouée aux loisirs qu'au fret. Toutefois, le transport de marchandises revêt un enjeu particulier sur ce secteur d'autant que le développement du parc d'activités régional de la zone Est est inscrit au Scot de l'Arrageois et que les PL représentent une part importante des flux routiers. » Une contribution reprend ce même avis.

Qu'est-il vraiment prévu pour limiter le transport de marchandises ?

En ce qui concerne les zones d'activités, la DREAL indique qu'une « fiche accessibilité » aurait pu être réalisée afin d'analyser les conditions de desserte tous modes de transports des zones d'activités.

Positionnement de la CUA

La problématique du transport de marchandises est complexe. En effet, la multitude d'acteurs et les contraintes de chacun peuvent être des freins à la mise en œuvre d'actions communes. Toutefois, plusieurs mesures sont inscrites dans le PDU, de manière à aider les acteurs à repenser leur mode de fonctionnement.

Le PDU de la Communauté Urbaine d'Arras évoque dans sa fiche action n°31 « Valoriser les alternatives modales à la route », la réalisation du Canal Seine Nord Europe. Toutefois il n'est pas question de ramener du trafic de fret via la Scarpe. L'objectif est plutôt de bien appréhender le trafic poids lourds supplémentaires qui pourrait être induit par le Canal Seine Nord Europe et notamment la plateforme de Marquion, en entrée Est de l'agglomération.

Un des sujets du groupe de travail Mobilité et Transports, porté par le Pôle Métropolitain Artois – Douaisis, est de réfléchir collectivement sur le projet de Canal Seine Nord Europe et de la plateforme multimodale de Marquion afin de bien appréhender les effets induits.

Le PDU prévoit la mise en place d'un groupe de travail « marchandises », dont le but serait de suivre les mesures prises sur la thématique des livraisons et de la logistique, mais également de proposer et valoriser de nouvelles expérimentations ou aménagements sur le territoire (Fiche action n°31).

Le PDU prévoit également (fiche action n°32) un accompagnement des entreprises dans la réalisation de leur plan de mobilité. Cette action vise à encourager les expérimentations à l'échelle des principaux parcs d'activités du territoire, assister et conseiller les entreprises dans l'élaboration de leur plan, mais également à étudier des solutions de création de centralité TC, d'aires de covoiturage, de services annexes ...

Enfin le PDU prévoit (fiche action n°33) un accompagnement de la logistique urbaine via une réglementation et des aménagements adaptés, notamment via la définition d'une réglementation adaptée (horaires, tonnage, hauteur des véhicules), l'élaboration d'un projet de logistique de territoire (rédaction d'une charte des bonnes pratiques), l'organisation de campagnes de sensibilisation, ainsi qu'un travail conjoint avec les acteurs concernés pour identifier les dysfonctionnements rencontrés et élaborer des préconisations.

Concernant les « fiches accessibilité » évoquées par la DREAL, le dossier final du PDU sera complété en ce sens pour les zones d'activités principales à savoir : ZI Est, Artoipole, Actiparc.

5- Les transports collectifs

Précisions attendues par la commission d'enquête
<i>Les navettes (fréquence, correspondance et horaire)</i> <i>Mr le Maire de Neuville St Vaast rappelle le côté pratique des navettes mises en place depuis janvier 2019, avec aujourd'hui 10 possibilités pour se rendre à Arras.</i> <i>Le plan projette l'étude de la mise en place d'une ligne RapidoBus sur la ligne 1 du réseau Artis qui est l'axe le plus chargé avec la création de 3 à 4 parkings relais en connexion avec cette ligne 1 et les entrées de l'agglomération. Mais selon l'avis de la MRAe, la consistance du RapidoBus n'est pas explicitée.</i> <i>Avez-vous plus d'éléments sur ce projet ?</i> <i>Le public note au sein des contributions, le problème :</i> - <i>De l'amplitude horaire des navettes avec la concordance des trains,</i> - <i>De la desserte des pôles administratifs,</i> - <i>De la correspondance avec la Gare d'Arras notamment pour les communes éloignées.</i> <i>Qu'envisagez-vous de mettre en place afin de répondre à ces demandes du public ?</i>

Positionnement de la CUA

Le projet d'une ligne à haut niveau de service sur l'axe le plus fréquenté, à savoir la ligne 1 du réseau de bus Artis, est une des options prévues dans le cadre de la DSP Transport 2019-2025. L'étude précise des possibilités d'aménagement et des nécessités de matériel sur cette ligne seront étudiées dans ce cadre, si la CUA décide d'affermir l'option avant 2022.

Cette ligne a toutefois d'ores et déjà été renforcée en termes de fréquence et d'amplitude et offre aujourd'hui un bus toutes les 15 minutes de 6h à 21h30.

Concernant les remarques formulées par le public :

Depuis le 1^{er} janvier 2019, la Citadine (navette gratuite) circule selon deux itinéraires, de 7h30 à 19h30, à une fréquence de passage toutes les 10 minutes. Cette navette permet de relier les parkings Crinchon, Cité Nature (Val de Scarpe), Place de Marseille, Citadelle à la gare d'Arras.

Les horaires de Ma Citadine sont à mettre en regard des horaires de train en heures de pointe du matin et du soir. Le matin, les 1ers départs en train sont nombreux entre 7h et 7h45. La navette Ma Citadine débutant son service à 7h30, il apparaît difficile pour les usagers d'utiliser cette alternative. Le soir, la majorité des trains sont arrivés en gare d'Arras pour 19h ce qui semble donc moins problématique. La faisabilité technique (matériel roulant et chauffeur), ainsi que le coût d'élargissement de 30 minutes du fonctionnement de la navette Ma Citadine (du lundi au samedi, pour les 2 circuits) a fait l'objet d'une demande d'étude auprès d'Artis.

Concernant la desserte des pôles administratifs du territoire le réseau Artis permet une bonne desserte des principaux pôles :

Destination	Lignes	Arrêts
Pôle emploi	1 – 2 – 6 – D1	Pôle Santé Bonnettes, Koenig, Centre commercial
CPAM	4 – 9 – D2	Hochettes
CAF	4 – 9 – D2 – Ma Citadine	Sainte-Claire, Tételin, Notre Dame des Ardents
Hôtel des impôts	6	CESI impôts
CUA	9 – Ma Citadine	Citadelle
DDE	1 – D1	Equipement
Hôtel de Police	1 – 2 – 3 – 5 -6 – 10 – D1	Baudimont-Halette, Tchecoslovaquie
Préfecture	1 – 2 – 4 – 6 – Ma Citadine	Pont de Cité, Minelle, Préfecture
Conseil Départemental	4 – Ma Citadine	Pont de Cité, Préfecture

Concernant la correspondance avec la Gare d'Arras notamment pour les communes éloignées, le réseau rural a été développé depuis le 1^{er} janvier 2019. Aujourd'hui 8 lignes complémentaires permettent de desservir l'ensemble du territoire, offrant ainsi 10 allers-retours- par jour entre Arras et les communes rurales, du lundi au samedi, toute l'année, à raison d'un passage toutes les heures. L'offre rurale alterne entre car (lignes interurbaines), navettes régulières (sans réservation et directes vers la gare urbaine) et TAD (sur réservation pour rejoindre les pôles d'échanges avec les lignes fortes du réseau).

6- Les modes doux

Précisions attendues par la commission d'enquête

- La commune de Fampoux regrette que lors de la réfection du chemin Fampoux à Feuchy, un cheminement de modes doux (piste cyclable ou voie piétonne) ne soit pas créé comme prévu au PLU de la commune.
- Selon l'avis du Conseil Départemental du Pas de Calais, le PDU est concerné par le PDIDR. Il convient donc d'ajouter dans l'annexe environnementale les itinéraires suivants : St Jacques de Compostelle, Site de Mémoire De la Grande Guerre, Les Trois Abbayes, Le sentier du souvenir, la Saint-Ranulphe, Jardins et Monuments, les bords de Scarpe, le Caribou, la Tour et les Mayes. Ces itinéraires vont-ils être ajoutés ?
- Selon un usager, la sécurisation des chemins sera-t-elle effectuée afin que ceux-ci soient vraiment utilisés ?
- Par ailleurs, une contribution évoque l'insécurité des piétons à cause de l'usage des trottinettes électriques. Qu'est-il envisagé ?

Positionnement de la CUA

L'axe 4 du plan d'actions du PDU a pour objectif d'organiser et d'adapter la mobilité aux développements urbains et surtout aux espaces publics.

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 grâce à trois outils principaux :

- La démarche « Quartier apaisé » (fiches actions n°13 / 14), qui fait du 30 km/h en ville la norme, afin notamment de faciliter la cohabitation entre les automobilistes, les cyclistes et les piétons ;
- L'amélioration du partage de l'espace public (fiche action n°15), 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 ;
- La mise en œuvre d'aménagements permettant de favoriser et de sécuriser l'usage des modes doux (marche à pied, vélo), tout en renforçant l'attractivité économique, commerciale, résidentielle et touristique du territoire (fiches actions n°16 / 17 / 18).

Les itinéraires inscrits au PDIPR indiqués par le Conseil Départemental du Pas de Calais seront ajoutés à l'annexe environnementale du PDU.

Concernant la problématique des trottinettes électriques, et plus largement les Nouveaux Véhicules Electriques Individuels (NVEI) – monoroue, gyropode, hoverboard – le Gouvernement a annoncé dernièrement un projet de décret modifiant le Code de la route. Ce décret vise à créer un cadre qui permette le développement de ces nouveaux engins tout en assurant la sécurité de leurs utilisateurs et des autres usagers

7- Piste cyclable

Précisions attendues par la commission d'enquête
<i>La commune de Neuville-St-Vaast fait part d'un manque de piste cyclable et de la dangerosité pour se rendre à Arras.</i> <i>Mr le Maire de Neuville-St-Vaast ajoute qu'une réflexion sur l'aménagement d'une piste cyclable sécurisée serait nécessaire.</i> <i>Il ressort également des contributions :</i> - <i>Le problème de sécurité de par la proximité des axes routiers et le problème de continuité des pistes,</i> - <i>Le manque d'entretien des pistes cyclables existantes, - L'adaptation pour l'usage des trottinettes,</i> - <i>La mise en place d'abris, parcs à vélos couverts.</i> <i>Quelles actions sont prévues pour répondre à ces constats ?</i>

Positionnement de la CUA

Afin d'identifier les chaînons manquants et d'améliorer le maillage des aménagements cyclables sur le territoire, la CUA va se doter d'un schéma directeur des déplacements cyclables. Ce schéma définira les aménagements à réaliser à l'échelle des 46 communes du territoire.

Dans ce cadre, les aménagements à réaliser pour compléter le maillage du territoire en aménagements cyclables feront l'objet d'une hiérarchisation et d'une programmation pluriannuelle. Des aménagements ponctuels de sécurisation pourront intervenir également via ce schéma.

Le PDU n'a pas vocation à déterminer les actions concrètes du schéma directeur, cependant, la feuille de route servira de guide à la concrétisation des actions.

Concernant l'adaptation sur l'usage des trottinettes, selon les évolutions à venir du Code de la Route, si celles-ci sont autorisées à circuler sur les aménagements cyclables, le schéma directeur des déplacements cyclables et les aménagements réalisés leurs seront profitables également.

Enfin, la politique de déploiement du stationnement vélo fait l'objet d'une fiche spécifique (fiche action n°16). Les actions visent à poursuivre l'installation de garages à vélo sur le principe de ceux récemment implantés à Arras et dans quelques communes urbaines, en lien notamment avec le réseau de transport collectif.

Dans le cadre de l'observatoire du PDU, le taux d'occupation des places de stationnement vélo fera l'objet d'un suivi de manière à quantifier les usages et déceler d'éventuels secteurs nécessitant une offre complémentaire.

Le CUA veillera également à inciter les principaux employeurs à implanter des parcs à vélo sur leur site.

8- Réseau ferroviaire

Précisions attendues par la commission d'enquête

*Le SMT Artois-Gohelle propose une action conjointe auprès des instances régionales pour intensifier la fréquence des TER sur la ligne entre Arras et Lens. Qu'en est-il ?
Il propose également une réflexion sur la création de titres combinés permettant de se déplacer sur les réseaux TER, Artis et TADAO. Cette idée est également reprise dans une contribution. Ceci est-il dans les projets ?*

*Le projet Réseau Express Grand Lille, rebaptisé RE HdF prévu pour 2030 relierait Lille au sud de la région soit : Lens, Arras, Douai, Cambrai et peut être Amiens via un RER interconnecté au TER.
Le public fait part notamment du fait que les communes sont mal desservies.
De nouvelles dessertes sont-elles en prévision ?*

Positionnement de la CUA

Concernant l'action conjointe avec le SMT Artois-Gohelle auprès des instances régionales pour intensifier la fréquence des TER entre Arras et Lens, aucune action n'a été entreprise à ce jour. La Communauté Urbaine d'Arras se rapprochera du SMT Artois-Gohelle pour échanger sur le sujet.

Dans le cadre de la DSP Transport 2019-2025 de la CUA, le délégataire vient d'engager une réflexion sur la billettique. Dans ce cadre, l'interopérabilité sera étudiée et des titres combinés devraient être proposés à terme.

Le Pôle Métropolitain Artois Douaisis, dans le cadre du groupe de travail Mobilité et Transports, porte également une réflexion sur l'intermodalité et la complémentarité entre les réseaux de transports collectifs des différentes Autorités Organisatrices de la Mobilité (AOM).

Concernant la desserte ferrée des principales agglomérations régionales, la SNCF travaille actuellement sur l'offre ferrée 2020. Des échanges sont encore en cours avec certaines agglomérations afin de proposer une offre cohérente entre besoins et attentes des collectivités.

Pour ce qui est de la gare d'Arras, le projet de la SNCF vise à faire d'Arras le second hub ferroviaire de la grande vitesse régionale.

Le projet vise donc à :

- Développer l'offre ferroviaire utilisée par la majorité des voyageurs domicile – travail
- Maintenir la richesse des liaisons avec Paris
- Renforcer considérablement l'offre à grande vitesse vers les métropoles régionales

La SNCF prévoit, à la demande de la Région, un renforcement de l'offre TERGV vers Lille et la création d'une offre nouvelle TERGV vers les communes de Calais, Dunkerque, Boulogne et Amiens.

9- Accès au PMR

Précisions attendues par la commission d'enquête

<i>Il est rappelé au sein des contributions que l'accès au PMR est difficile, plus particulièrement lors de l'utilisation des trottoirs. Qu'est-il prévu ?</i>
--

Positionnement de la CUA

Le Plan de Déplacements Urbains de la CUA comprend en Annexe 1, l'annexe Accessibilité. Cette annexe reprend spécifiquement les actions du PDU ayant un impact sur l'accessibilité de la chaîne du déplacement.

L'accessibilité de la chaîne du déplacement est au cœur des enjeux du PDU. Outre le fait qu'elle permet de valoriser les déplacements des personnes à mobilité réduite, 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'axe 2 est particulièrement en lien avec l'accessibilité aux personnes à mobilité réduite même si l'ensemble des actions du PDU contribueront à améliorer et faciliter les déplacements, et profiteront à tous.

L'objectif général de cet axe 2 est la valorisation des besoins spécifiques des seniors, des Personnes à Mobilité Réduite, des quartiers prioritaires dans les politiques de la ville, ...

Les actions inscrites au PDU portent notamment sur :

- Le développement des 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) ...
- L'accompagnement des communes du territoire dans les travaux de réaménagement de l'espace public (aide technique et conseils) ;
- La prise en compte de la problématique d'accessibilité PMR/UFR dans tout nouveau projet d'aménagement
- L'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

En matière d'accessibilité au transport collectif, les actions inscrites au PDU portent notamment sur :

- La communication sur l'utilisation de la centrale de mobilité
- La mise en place d'ateliers Découverte et premiers Accompagnement pour accompagner à l'utilisation des transports collectifs,
- Définir et planifier le renouvellement progressif du matériel roulant

10- La mobilité des seniors

Précisions attendues par la commission d'enquête

*Il est demandé au sein d'une contribution que l'on tienne compte encore plus de la mobilité des SENIORS en remettant au goût du jour le transport à la demande.
Qu'envisagez-vous ?*

Positionnement de la CUA

Dans le cadre de la DSP Transport, Artis propose différentes solutions à destination notamment des seniors. L'offre a fortement évolué depuis le 1^{er} janvier 2019. Pour autant, le TAD ancienne version n'a pas été supprimé mais remplacé par le réseau rural et du TAD.

Artis propose en effet différentes solutions selon le secteur dans lequel on se trouve.

- Le service urbain offrant des lignes à fortes fréquences pour se déplacer dans les communes urbaines de la CUA (lignes 1 à 10)
- Le réseau rural : cars, navettes rurales et TAD pour desservir les communes périphériques et rurales toute la journée (lignes 11 à 18)
 - Le car interurbain et scolaire
 - La navette rurale disponible sans réservation, permettant de rejoindre la gare urbaine d'Arras
 - Le TAD rural, service sur mesure qui fonctionne selon un itinéraire précis et des horaires déterminés à l'avance
- Ma Citadine : navette gratuite de centre-ville
- Le transport à la demande (TAD), service sur réservation, fonctionnant selon un itinéraire précis et des horaires déterminées à l'avance
 - LIGNE 4 TAD Dainville (Place de Wagnonlieu) <> Gare Urbaine
 - LIGNE 5 TAD Feuchy (Les Etangs) <> Gare Urbaine
 - LIGNE 8 TAD Achicourt (Delcourt) <> Gare Urbaine
 - LIGNE 10 TAD Anzin (Hameau d'Anzin) <> Centre Commercial
 - LIGNE TAD Pierre Bolle Pierre Bolle <> Gare Urbaine

D'autres solutions complètent cette offre, notamment le service Actibus (sur réservation pour rejoindre les zones d'activités Actiparc, Artoipole et ZI Est), le service Noctibus (service de soirée pour les sorties du vendredi et du samedi) et le service Mobia (service de transport adapté aux personnes à mobilité réduite).

Concernant la tarification, Artis propose une carte Senior pour les retraités de 60 ans et plus permettant de voyager sur l'ensemble du réseau moyennant 30€/an.

11- Organisation de la mobilité

Précisions attendues par la commission d'enquête
--

<i>Le public nous fait part à travers ses contributions de ces propositions sur :</i>

<i>- la réorganisation des lieux de travail (ex. coworking),</i>
--

<i>- la réorganisation des modes de travail (télétravail), -</i>
--

<i>etc....</i>

<i>Que pensez-vous de ces suggestions ?</i>

Positionnement de la CUA

L'objectif général de l'axe 7 du PDU concerne la nécessité d'initier des changements de comportement pour une mobilité plus durable. La fiche action n°40 fait notamment mention d'actions de communication à engager sur les nouveaux modes de travail : coworking, télétravail, modulation des horaires ...

La réflexion engagée sur le secteur de la Gare d'Arras – Petite Vitesse intègre également ces questions. Des propositions de tiers-lieux pourront être faites dans ce cadre.

Le PDU vise également à accompagner les entreprises et administrations dans la réalisation de leur plan de mobilité. Ces plans de mobilité ont notamment vocation à engager la réflexion des entreprises et administrations sur les nouvelles pratiques de travail pour éviter les déplacements : développement du télétravail, téléconférences, espaces de coworking ...

Enfin, afin de lever les freins au développement ou au maintien de l'emploi sur certains territoires en répondant à la problématique de l'éloignement entre les bassins de vie et d'emplois, différents partenaires pourront être sollicités en fonction des projets de territoire pour le développement d'espaces de coworking (par exemple Action logement).

12- Incidence sur l'environnement

Précisions attendues par la commission d'enquête
--

<i>La réalisation du contournement Est d'Arras doit traverser la Vallée de la Scarpe, avec notamment la présence de zones humides, d'une zone naturelle d'intérêt écologique, faunistique et floristique de type 1 et de plusieurs corridors biologiques.</i>

<i>L'autorité environnementale recommande de rechercher des scénarios alternatifs au projet de rocade potentiellement très impactant sur la biodiversité et les milieux et d'étudier les possibilités de l'évitement de ces impacts.</i>
--

<i>Un nouveau scénario sera-t-il envisagé ?</i>

<i>Elle recommande également de préciser les mesures concrètes permettant de garantir que le développement des modes actifs puisse renforcer le maillage de la trame verte.</i>

Positionnement de la CUA

La réalisation de la rocade Est fera l'objet d'études préalables portées par le Conseil Départemental du Pas-de-Calais, maître d'ouvrage de l'opération. Ces études préalables comprendront notamment une étude d'impact qui devra étudier différents scénarios et en mesurer les impacts sur la biodiversité et les milieux, tout en étudiant les possibilités d'évitement de ces impacts.

Concernant les mesures concrètes permettant de garantir que le développement des modes actifs puisse renforcer le maillage de la trame verte, la notion « d'association » entre les coulées vertes et les réseaux des modes doux correspond à la valorisation de la multifonctionnalité des espaces notamment en développant des projets assurant à la fois le développement des modes doux et le renforcement de la trame verte (plantation le long des cheminements, etc.).

Le schéma directeur des itinéraires cyclables s'inscrit en partie dans un réseau de cheminements ruraux et de cheminements en sites propres. Lorsque la configuration le permet, les aménagements sont accompagnés d'espaces verts et de plantation permettant de renforcer le maillage vert du territoire. Ce schéma s'appuie également sur un axe structurant, la Scarpe et son chemin de halage.

13- Prise en compte de l'activité agricole

Précisions attendues par la commission d'enquête
<i>Les déplacements des engins agricoles sont déjà difficiles aujourd'hui, particulièrement sur la partie Nord-Ouest de l'agglomération.</i> <i>La Chambre d'Agriculture précise que les besoins en déplacements des engins agricoles seront d'autant plus importants avec la restructuration parcellaire qui devrait accompagner le projet de développement économique du pôle régional Est.</i> <i>Dans ce contexte, la Chambre d'Agriculture acte l'action de « définir les itinéraires agricoles de façon partagée en concertation avec la Chambre d'Agriculture » mais rappelons la nécessité d'itinéraires continus et garantis (portés à connaissance des autres usagers...).</i> <i>La Chambre d'Agriculture note que « le PDU promeut le développement des modes doux, que le développement des modes actifs peut être une opportunité pour le renforcement de la trame verte, par des plantations et des aménagements végétalisés prévus autour des cheminements ».</i> <i>Elle rappelle que la profession n'est pas opposée au partage de voiries existantes utilisées par les exploitants, avec les usagers des modes doux ; ceci, dans le respect mutuel des activités.</i> <i>Par ailleurs, elle rappelle également que les éventuels projets de plantation autour des cheminements doivent être vus en concertation avec le monde agricole afin d'éviter des problèmes d'accès aux parcelles riveraines et de ne pas réduire le passage des engins agricoles.</i> <i>Quelles mesures seront prises par la CUA au sein de ce projet de PDU sur ce point ?</i>

Positionnement de la CUA

La problématique des déplacements agricoles a été pleinement intégrée au PDU. Elle sera notamment prise en compte via la définition d'itinéraires agricoles adaptés, mais également via la sensibilisation et la concertation avec l'ensemble des usagers (Fiche action n°34).

De plus, la Communauté Urbaine d'Arras et la Chambre d'Agriculture du Nord-Pas de Calais ont signé en Avril 2019 une charte de coopération portant sur différents axes, notamment sur le volet « Circulation des engins agricoles ».

Dans ce cadre la CUA s'engage à :

- Définir des itinéraires agricoles concertés afin de concilier les besoins des différents usagers du domaine routier et des habitants ;
- Permettre le soutien auprès des autres gestionnaires de voirie, Etat et Département, afin de définir un itinéraire continu pour la circulation des engins agricoles ;

- Prendre en compte dans les aménagements, y compris aménagement de sécurité (plateau surélevé, chicanes, réduction de largeur des voies, limitation de tonnage, ...) la circulation des engins agricoles sous réserve de la sécurité des usagers ;
- Concerner le monde agricole sur les conditions de circulation des engins agricoles dans les zones d'activités communautaires ;
- Sensibiliser les usagers des chemins agricoles et ruraux à un comportement citoyen : détritiques, dépôts sauvages et respect des interdictions de circulation des véhicules motorisés (quads, motos).

La Chambre d'Agriculture s'engage quant à elle à :

- Sensibiliser les agriculteurs à la sécurité, aux règles de conduite et à la programmation des déplacements en dehors des heures de pointe ;
- Informer la CUA et les mairies sur les périodes de récoltes ; - Sensibiliser les agriculteurs à la propreté des chemins et voiries.

14- Réduction des GES

Précisions attendues par la commission d'enquête
<i>Le PDU prévoit une baisse de 21 % entre 2015 et 2030 des émissions de gaz à effet de serre (GES), sans détail ni justification de la manière dont ces résultats sont obtenus.</i> <i>Quels seront les moyens employés et comment seront-ils quantifiés pour atteindre l'objectif de baisse d'au moins de 21% de ces GES ?</i> <i>L'association Nord Nature approuve les objectifs généraux du PDU ainsi que les moyens prévus. Néanmoins, l'association désapprouve de favoriser l'usage des véhicules électriques par des aides au particulier.</i> <i>Est-il prévu des aides financières au particulier de la part de la CUA ?</i> <i>Ceci est-il applicable dans l'optique d'atteindre l'objectif de baisse de 21% prévu ?</i> <i>D'autres particuliers, eux sont favorables à l'usage de véhicules électriques.</i>

Positionnement de la CUA

La baisse attendue de 21% des émissions des gaz à effet de serre (GES) d'ici 2030 est le résultat de plusieurs facteurs et actions engagées dans le cadre du PDU de la CUA :

- Augmentation de la pratique du covoiturage (taux de remplissage des véhicules de 1,17 à 1,27) qui implique moins de véhicules en déplacements,
- Report modal vers des modes de transports moins polluants aux kms parcourus deux roues motorisées ou modes doux (marche à pied et vélo) pour des courtes distances ; ou vers des modes de transports partagés (transports en commun, train).

La quantification pourra notamment être faite via l'analyse des parts modales des déplacements à échéance du PDU, en appliquant la méthode du Bilan Carbone.

Il n'existe pas à ce jour d'aide de la part de la CUA pour l'achat de véhicules électriques. Les usagers peuvent cependant bénéficier d'aides nationales selon conditions.

La CUA propose néanmoins des aides financières pour l'acquisition d'un vélo électrique.

15- Consultation

Précisions attendues par la commission d'enquête
--

<i>Il y a eu deux consultations durant les permanences, par contre nous pouvons constater qu'il y a eu 379 visites de la part de 249 visiteurs, du dossier sur le registre numérique.</i>

Positionnement de la CUA

Sans objet

16- Comité de suivi annuel des actions et objectifs

Précisions attendues par la commission d'enquête
--

<i>Un comité de suivi va être mis en place comme vous l'indiquez dans le document. Quel est l'état d'avancement de cette mise en place ? Et comme la commune de Etrun le demande, y aura-t-il un rapport annuel de ce comité de suivi sur la mise en œuvre et l'application du PDU ?</i>
--

Positionnement de la CUA

Le plan d'actions du PDU s'accompagne des outils de suivi et d'évaluation nécessaires à sa mise en œuvre opérationnelle.

Le PDU préconise de constituer une cellule de suivi qui 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.

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.

Le PDU n'étant pas approuvé à ce jour, l'instance « Comité de suivi » n'a pas encore été réunie. Toutefois, une première réunion est envisagée avant l'approbation du PDU prévue en Conseil Communautaire de Décembre 2019.

Ce premier comité de suivi aura pour objet de dresser le bilan de l'enquête publique et d'établir la feuille de route pour 2020, première année de mise en œuvre du PDU.

Un rapport annuel sera réalisé à l'issue de chaque comité de suivi et fera l'objet d'une publication.

VI.6 Le Bilan de l'enquête

Les formalités prescrites par arrêté communautaire du 08 mars 2019 ont été remplies.

Les registres d'enquête ont été clôturés par les membres de la commission d'enquête conformément à l'arrêté communautaire, Article 9, après récupération de l'ensemble des registres soit le 15 Mai 2019.

La Commission d'enquête a ensuite rencontré le demandeur sous huitaine, soit le 16 Mai 2019 et lui a communiqué les observations consignées dans le procès-verbal de Synthèse conformément à l'article 9 de l'arrêté.

Aucun fait n'a entaché la régularité, l'organisation ou le déroulement de l'enquête. L'enquête s'est déroulée de manière satisfaisante, dans de bonnes conditions.

Chacun a pu prendre connaissance du dossier, y compris hors de la présence des commissaires-enquêteurs et ce durant 39 jours.

La publicité d'enquête publique a bien été effectuée, ce qui a permis une bonne participation du public.

La mobilisation du public a été conséquente : 40 contributions, et un nombre important de visites et de téléchargements sur le site internet.

Les membres de la commission d'enquête n'ont aucune observation à formuler au sujet du déroulement de l'enquête qui s'est accomplie normalement.

Le mémoire en réponse de la Communauté Urbaine d'Arras a été transmis à la commission d'enquête le 29 Mai 2019, conformément à l'arrêté communautaire.

Cette page 207 clos notre rapport sur l'enquête relative au projet de Plan de Déplacements Urbains (PDU) de la Communauté Urbaine d'Arras (CUA).

Après avoir étudié le dossier et la contribution du public, les membres de la commission d'enquête sont maintenant prêts à déposer leurs conclusions motivées et leur avis dans le dossier « Avis et conclusions motivées », joint au présent rapport et ses annexes sous document séparé.

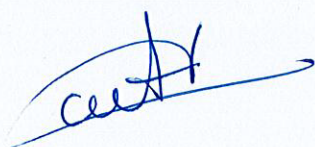
Conformément à l'arrêté communautaire, Article 9, les dossiers soumis à l'enquête, le registre, le rapport et les conclusions avec avis motivés accompagnés des pièces en annexe sont transmis au Président de la Communauté Urbaine d'Arras.

Arras,

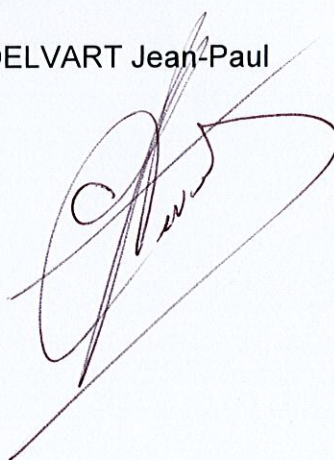
Le 31 Mai 2019.

La Commission d'enquête,

Mme CARTON Peggy



Mr DELVART Jean-Paul



Mr ROSE Michel

