

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



AVIS et Conclusions motivées

<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

Préambule

Erreur ! Signet non défini.

<u>1 Synthèse du dossier</u>	4
<u>1.1 Objet de l'enquête</u>	7
<u>1.2 Cadre juridique</u>	7
<u>1.3 Le projet</u>	8
<u>1.4 Pièces constituant le dossier</u>	63
<u>2 Organisation et déroulement de l'enquête</u>	64
<u>3 Contribution publique</u>	68
<u>3.1 Relation comptable des observations</u>	
Erreur ! Signet non défini.	68
<u>3.2 Analyse des observations</u>	72
<u>3.3 Procès-verbal de synthèse</u>	74
<u>3.4 Mémoire en réponse</u>	88
<u>4 Avis de la commission</u>	104
<u>4.1 Avis sur la contribution du public et ds PPA par thématique</u>	104
<u>4.2 Avis sur le dossier :</u>	109
<u>4.3 Avis sur la concertation préalable et l'information du public</u>	110
<u>4.4 Avis sur le déroulement de l'enquête publique :</u>	111
<u>4.5 Avis sur le mémoire en réponse</u>	111
<u>5 Conclusions de la commission d'enquête</u>	112

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 du dossier

Introduction

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.

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'Égalité 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.

1.2 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.

1.3 Le projet

1.3.1 RAPPORT DE PRESENTATION

Enjeux issus du diagnostic

<u>INDICATEURS</u>	<u>ENJEUX</u>
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 108 000 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 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'URBANISATION 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 séniors.
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 COMPORTEMENT 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 événements peuvent surgir et impacter fortement la mobilité arrageoise. Et ce d'autant plus, que ce nouveau PDU est fortement axé sur la gestion et l'optimisation des outils existants, avec une création du contournement Est qui permettra de réelles options volontaristes d'apaisement des circulations sur les parties denses de l'agglomération.

Enfin, pour sortir de l'image PDU = CUA, il est indispensable de constituer un outil de gestion de la mise en 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.

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.**

1.3.2 Accessibilité

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.

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.

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

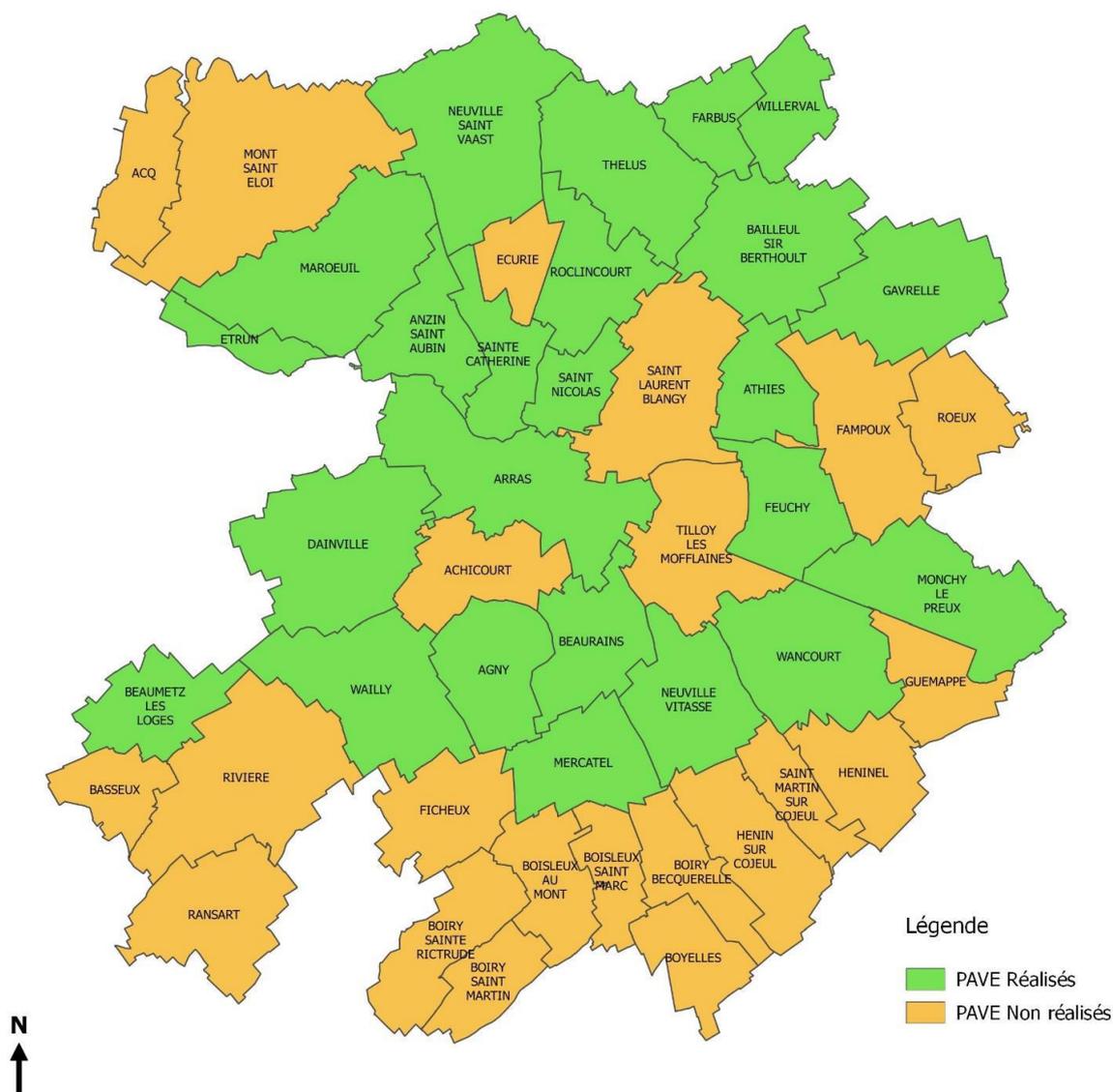
sans gêner ou être gênés quand le banc est occupé). Aujourd'hui, chaque arrêt est équipé d'un panneau d'information et d'un plan du réseau ;

- 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

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.

1.3.3 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 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.

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	<ul style="list-style-type: none"> ▪ PPRi du bassin Artois-Picardie ▪ SDAGE – SAGE ▪ PPRt ▪ Plan national santé environnement ▪ PPBE (état) ▪ Cartes de bruits ▪ Classement des infrastructures sonores 	<ul style="list-style-type: none"> - 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 	<ul style="list-style-type: none"> - 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 	<ul style="list-style-type: none"> - 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	<ul style="list-style-type: none"> ▪ SRCAE ▪ Plan de protection de l'atmosphère ▪ PCT du pays Artois ▪ SRADDT ▪ PCET ▪ CTE 	<ul style="list-style-type: none"> - 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 	<ul style="list-style-type: none"> - 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 	<ul style="list-style-type: none"> - 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,

		<ul style="list-style-type: none"> - 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. 	<ul style="list-style-type: none"> - Une faible production d'énergies renouvelables 	<ul style="list-style-type: none"> - 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.
<p>Consommation d'espace / Trame Verte et Bleue</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ SRCE ▪ SEADDT 	<ul style="list-style-type: none"> - 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 	<ul style="list-style-type: none"> - 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 	<ul style="list-style-type: none"> - 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.
<p>Gestion de l'eau</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ SDAGE Artois-Picardie ▪ SAGE Scarpe amont ▪ SAGE de la Sensée ▪ SAGE Marque-Deûle 	<ul style="list-style-type: none"> - 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 	<ul style="list-style-type: none"> - 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 	<ul style="list-style-type: none"> - 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,

		<p>et au bon fonctionnement de l'assainissement collectif</p> <ul style="list-style-type: none"> - 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. 	<p>d'eau potable et peu d'interconnexions des réseaux permettant de pallier à des problématiques d'alimentation en eau</p> <ul style="list-style-type: none"> - 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 	<ul style="list-style-type: none"> - 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.).
<p>Paysage / Patrimoine</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ SDAGE et SAGE 	<ul style="list-style-type: none"> - 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 	<ul style="list-style-type: none"> - 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 	<ul style="list-style-type: none"> - 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	<ul style="list-style-type: none"> • 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	<i>Détail de l'incidence</i>	<i>Caractéristique de l'incidence</i>			
	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.	<i>Positive</i>	<i>Direct</i>	<i>Temporaire</i>	<i>Court terme</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>			
	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.	<i>Positive</i>	<i>Direct</i>	<i>Temporaire</i>	<i>Court terme</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>			
	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.	<i>Positive</i>	<i>Direct</i>	<i>Temporaire</i>	<i>Court terme</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>			
	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.	<i>Positive</i>	<i>Direct</i>	<i>Temporaire</i>	<i>Court terme</i>
		<i>Négatif</i>	<i>Indirecte</i>	<i>Permanent</i>	<i>Moyen /Long terme</i>

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

<i>Détail de l'incidence</i>	<i>Caractéristique de l'incidence</i>			
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.	<i>Positive</i>	<i>Direct</i>	<i>Temporaire</i>	<i>Court terme</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>			
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.	<i>Positive</i>	<i>Direct</i>	<i>Temporaire</i>	<i>Court terme</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 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.	<i>Positive</i>	<i>Direct</i>	<i>Temporaire</i>	<i>Court terme</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>			
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 .	<i>Positive</i>	<i>Direct</i>	<i>Temporaire</i>	<i>Court terme</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>			
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 .	<i>Positive</i>	<i>Direct</i>	<i>Temporaire</i>	<i>Court terme</i>
	<i>Négatif</i>	<i>Indirecte</i>	<i>Permanent</i>	<i>Moyen /Long terme</i>

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
		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	<ul style="list-style-type: none"> • 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 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			
	<p>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 :</p> <ul style="list-style-type: none"> - 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
			Négatif	Indirecte	Permanent	Moyen /Long terme
Incidences	Détail de l'incidence		Caractéristique de l'incidence			
	<p>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.</p>			Positive	Direct	Temporaire
			Négatif	Indirecte	Permanent	Moyen /Long terme
Incidences	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.	<i>Positive</i>	<i>Direct</i>	<i>Temporaire</i>	<i>Court terme</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>			
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.	<i>Positive</i>	<i>Direct</i>	<i>Temporaire</i>	<i>Court terme</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>			
L'urbanisation se construira en parallèle de réseaux des transports en commun, privilégiant ainsi ce mode de déplacements. Ainsi le PDU vise à : <ul style="list-style-type: none"> - 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.	<i>Positive</i>	<i>Direct</i>	<i>Temporaire</i>	<i>Court terme</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>			
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.	<i>Positive</i>	<i>Direct</i>	<i>Temporaire</i>	<i>Court terme</i>
	<i>Négatif</i>	<i>Indirecte</i>	<i>Permanent</i>	<i>Moyen /Long terme</i>

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

<i>Détail de l'incidence</i>	<i>Caractéristique de l'incidence</i>			
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.	<i>Positive</i>	<i>Direct</i>	<i>Temporaire</i>	<i>Court terme</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 création de nouvelles voies , notamment la voie de contournement Est d'Arras, entrainera un report des émissions polluantes dans des zones actuelles préservées des pollutions liées aux trafics routiers.	<i>Positive</i>	<i>Direct</i>	<i>Temporaire</i>	<i>Court terme</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 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, ...).	<i>Positive</i>	<i>Direct</i>	<i>Temporaire</i>	<i>Court terme</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 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.	<i>Positive</i>	<i>Direct</i>	<i>Temporaire</i>	<i>Court terme</i>
	<i>Négatif</i>	<i>Indirecte</i>	<i>Permanent</i>	<i>Moyen /Long terme</i>

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	<ul style="list-style-type: none"> • 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. 				
	<i>Détail de l'incidence</i>		<i>Caractéristique de l'incidence</i>		
Incidences	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.	<i>Positive</i>	<i>Direct</i>	<i>Temporaire</i>	<i>Court terme</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>		
	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.	<i>Positive</i>	<i>Direct</i>	<i>Temporaire</i>	<i>Court terme</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>		
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	<i>Positive</i>	<i>Direct</i>	<i>Temporaire</i>	<i>Court terme</i>	

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
	<i>Détail de l'incidence</i>	<i>Caractéristique de l'incidence</i>			
	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	<ul style="list-style-type: none"> • 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	<i>Détail de l'incidence</i>	<i>Caractéristique de l'incidence</i>			
	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.	<i>Positive</i>	<i>Direct</i>	<i>Temporaire</i>	<i>Court terme</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 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.	<i>Positive</i>	<i>Direct</i>	<i>Temporaire</i>	<i>Court terme</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>			
	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.	<i>Positive</i>	<i>Direct</i>	<i>Temporaire</i>	<i>Court terme</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>			

Le patrimoine et le paysage

<p>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.</p>	Positive	Direct	Temporaire	Court terme	
	Négatif	Indirecte	Permanent	Moyen /Long terme	
	<i>Détail de l'incidence</i>		<i>Caractéristique de l'incidence</i>		
	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	
	<i>Détail de l'incidence</i>		<i>Caractéristique de l'incidence</i>		
<p>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.</p>	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	<ul style="list-style-type: none"> • 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>Court terme</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>Court terme</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.	<i>Positive</i>	<i>Direct</i>	<i>Temporaire</i>	<i>Court terme</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>			
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.	<i>Positive</i>	<i>Direct</i>	<i>Temporaire</i>	<i>Court terme</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>			
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.	<i>Positive</i>	<i>Direct</i>	<i>Temporaire</i>	<i>Court terme</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 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.	<i>Positive</i>	<i>Direct</i>	<i>Temporaire</i>	<i>Court terme</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>			
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.	<i>Positive</i>	<i>Direct</i>	<i>Temporaire</i>	<i>Court terme</i>
	<i>Négatif</i>	<i>Indirecte</i>	<i>Permanent</i>	<i>Moyen /Long terme</i>

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	<ul style="list-style-type: none"> • 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	<i>Détail de l'incidence</i>		<i>Caractéristique de l'incidence</i>		
	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.		<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>			
				<i>Court terme</i>	
				<i>Moyen /Long terme</i>	

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 entraineront à une consommation d'espaces non négligeable.	<i>Positive</i>	<i>Direct</i>	<i>Temporaire</i>	<i>Court terme</i>
	<i>Négatif</i>	<i>Indirecte</i>	<i>Permanent</i>	<i>Moyen /Long terme</i>

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	<ul style="list-style-type: none"> • 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.) 			
Incidences	<i>Détail de l'incidence</i>		<i>Caractéristique de l'incidence</i>	
		<i>Positive</i>	<i>Direct</i>	<i>Temporaire</i>

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
	<i>Détail de l'incidence</i>	<i>Caractéristique de l'incidence</i>			
	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
	<i>Détail de l'incidence</i>	<i>Caractéristique de l'incidence</i>			
	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
	<i>Détail de l'incidence</i>	<i>Caractéristique de l'incidence</i>			
	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	<ul style="list-style-type: none"> • 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>Court terme</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>			
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>	<i>Court terme</i>	

Le bruit

	routier en promouvant des alternatives à l'autosolisme et donc indirectement la réduction des nuisances sonores liées au trafic routier.	<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>			
	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.	<i>Positive</i>	<i>Direct</i>	<i>Temporaire</i>	<i>Court terme</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>			
	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.	<i>Positive</i>	<i>Direct</i>	<i>Temporaire</i>	<i>Court terme</i>
	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.	<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>			
	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.	<i>Positive</i>	<i>Direct</i>	<i>Temporaire</i>	<i>Court terme</i>
		<i>Négatif</i>	<i>Indirecte</i>	<i>Permanent</i>	<i>Moyen /Long terme</i>

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 : <i>Articuler les politiques d'urbanisme et de mobilité</i>	Axe 2 : <i>Renforcer la mobilité pour tous</i>	Axe 3 : <i>Développer un système de mobilité à coûts maîtrisés</i>	Axe 4 : <i>Construire une agglomération apaisée</i>	Axe 5 : <i>Une maîtrise des circulations automobiles via l'ensemble des outils disponibles</i>	Axe 6 : <i>Confirmer la mobilité dans son rôle de vecteur de dynamisme économique</i>	Axe 7 : <i>Favoriser les changements de comportement de mobilité</i>
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 (+)	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 (+)	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 (+)

			Sécurisation des déplacements doux par une optimisation des cheminements doux (+)	Rayonnement touristique du territoire avec le développement de véloroutes (+)			
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 nuisances sonores du fait de la présence de chantiers (-)	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 (+)
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	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 (+)

					zones naturelles et agricoles (-)		
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 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'accroissement du transport de	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 (+)

						<i>marchandises par voie ferrée (-)</i> <i>Absence de mode alternatif de livraison plus verts qui ne diminuera pas les nuisances sonores (-)</i>	
--	--	--	--	--	--	---	--

1.4 Pièces constituant le dossier

Le dossier d'élaboration du PDU comprend trois volumes :

1. LE PROJET DE PDU

- DIAGNOSTIC TERRITORIAL
- STRATEGIE D'ORGANISATION DES MOBILITES ARRAGEOISES
- GOUVERNANCE ET SUIVI DU PDU
- PROGRAMMATION ET FINANCEMENT DU PDU

2. ACCESSIBILITE

- CONTEXTE GENERAL
- ENJEUX ET OBJECTIFS
- CONTEXTE DE L'ACCESSIBILITE SUR LE TERRITOIRE DE LA COMMUNAUTE URBAINE D'ARRAS
- 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
- ARTICULATION AVEC LES DOCUMENTS CADRE
- PROFIL ENVIRONNEMENTAL DU TERRITOIRE
- 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
- EXPOSE DES MOTIFS POUR LESQUELS LE PROJET DE PDU A ETE RETENU AU REGARD 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
- ANALYSE DES ZONES SUSCEPTIBLES D'ETRE IMPACTEES
- EXPOSE DES EFFETS NOTABLES DE LA MISE EN OEUVRE DU PDU SUR NATURA 2000
- PRESENTATION DES CRITERES, INDICATEURS ET MODALITE DE SUIVI
- PRESENTATION DES METHODES UTILISEES
- RESUME NON TECHNIQUE

2. Déroulement de l'enquête

2.1 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,

2.2. 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.

2.3. 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.

2.4. 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 :

- Au tableau d'affichage habituel du siège de la Communauté Urbaine d'Arras
- 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,

2.5. Examen du dossier d'enquête

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.

2.6. 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.

2.7. 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.

2.8. 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.

3 LA CONTRIBUTION PUBLIQUE

3.1 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.

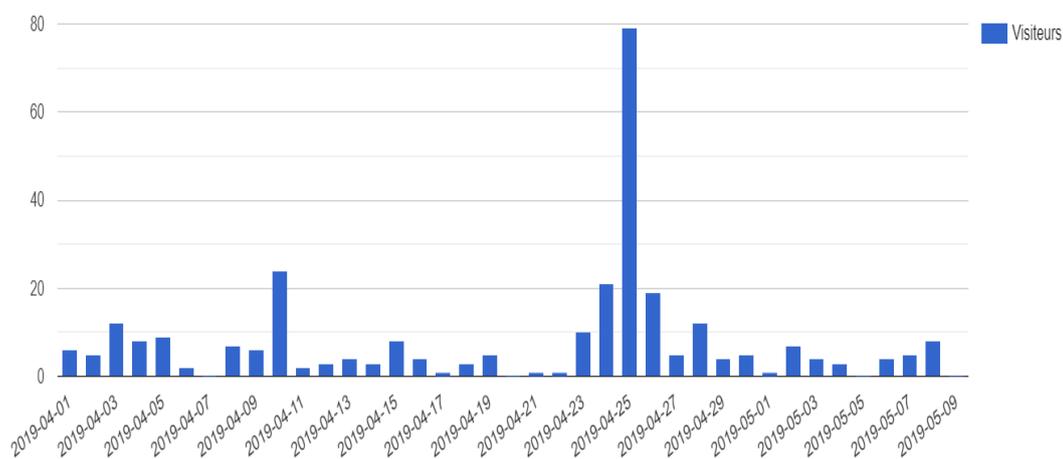
Une prolongation de l'enquête ne s'avérait donc pas nécessaire. D'autant plus qu'une consultation du dossier et le dépôt de remarques ont été possibles sur le site internet et le registre numérique.

A l'issue de ces 39 jours de mise en enquête publique :

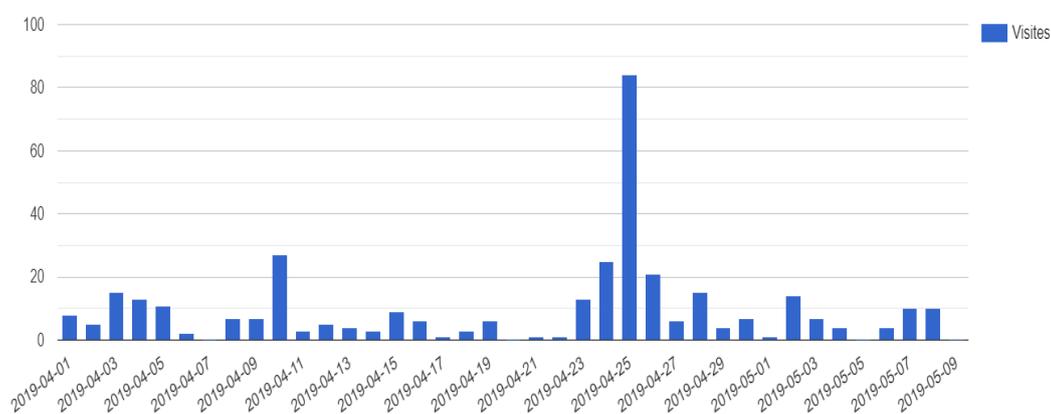
Il y a eu sur le site du registre numérique :

- 249 visiteurs
- 379 nombres de visite (visiteurs ayant consulté plusieurs fois le dossier)
- 160 visualisations de documents
- 177 téléchargements de documents.

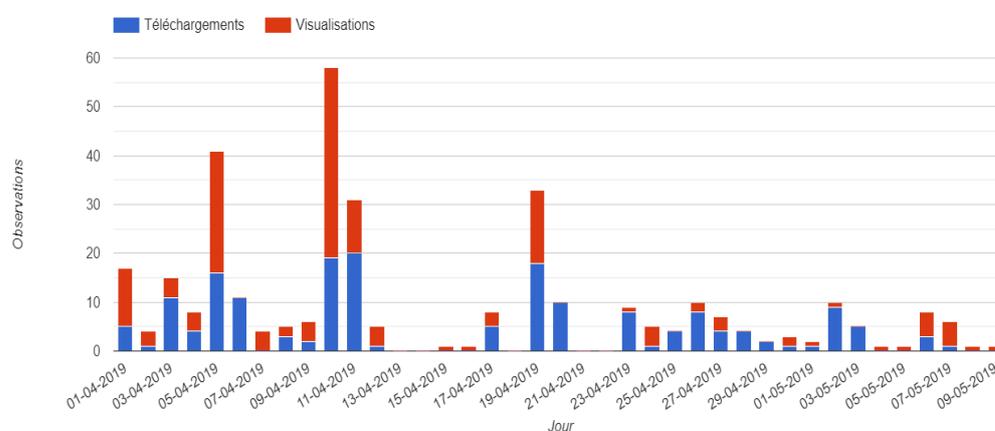
Ci-joint le graphique du nombre de visiteurs par jour :



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		
	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 %

3.2 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

3.3 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 :

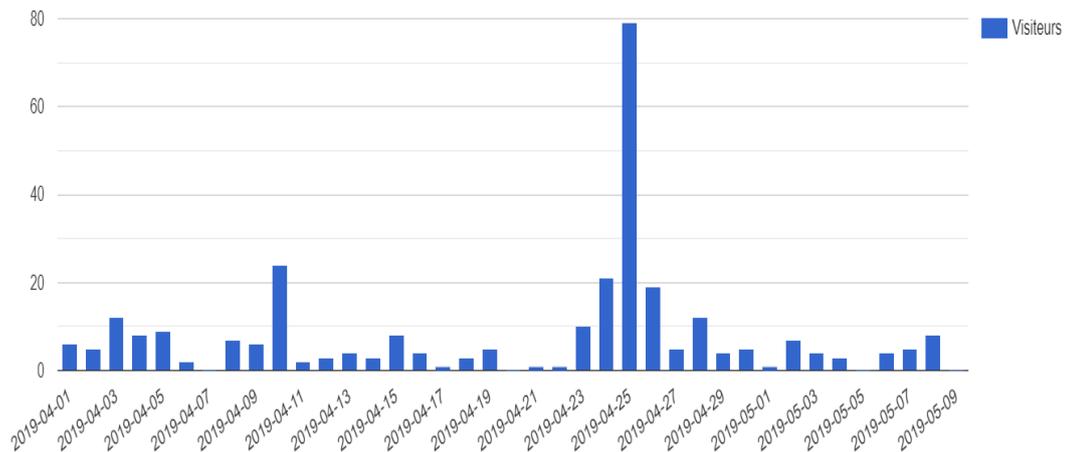
- 47 lieux d'affichage en mairie,

- 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,

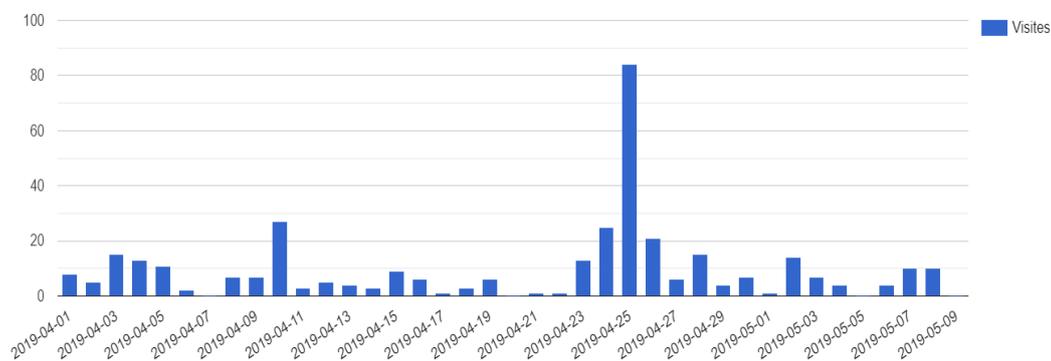
Il y a eu sur le site du registre numérique :

- 249 visiteurs
- 379 nombres de visite (visiteurs ayant consulté plusieurs fois le dossier)
- 160 visualisations de documents
- 177 téléchargements de documents.

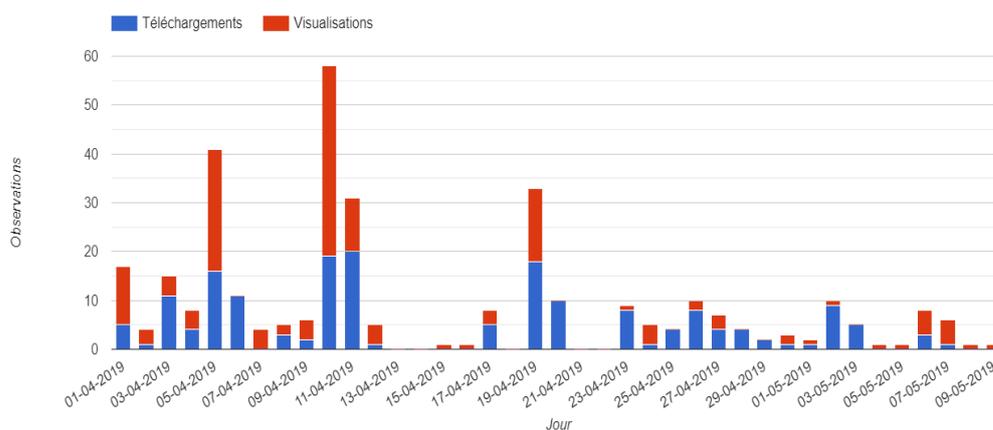
Ci-joint le graphique du nombre de visiteurs par jour :



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 séniors

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.

3.4 MÉMOIRE EN REPONSE

Le 29 Mai 2019, le demandeur, la Communauté Urbaine d'Arras, nous a transmis son mémoire en réponse :



Arras, le 22 Mai 2019

Pôle Stratégie et Prospectives
Direction de l'Urbanisme
Affaire suivie par Mme Cindy DUBYK
c.dubyk@cu-arras
☎ 03.21.21.86.57

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 créés ?*

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	<ul style="list-style-type: none"> • Optimiser les correspondances entre les différents réseaux de transports collectifs 	<ul style="list-style-type: none"> • Favoriser l'usage des transports collectifs
11 / Aménager un réseau de transport collectif urbain de qualité et efficace	<ul style="list-style-type: none"> • Renforcer l'attractivité du réseau auprès des actifs • Adapter à chaque cas de figure la desserte des communes rurales 	<ul style="list-style-type: none"> • Favoriser l'usage des transports collectifs
12 / L'intermodalité, la clé du succès	<ul style="list-style-type: none"> • 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) 	<ul style="list-style-type: none"> • Favoriser l'usage des transports collectifs
27 / Redynamiser et développer les parcs de stationnement automobile de rabattement sur les transports collectifs	<ul style="list-style-type: none"> • 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. 	<ul style="list-style-type: none"> • 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	<ul style="list-style-type: none"> • Diriger la demande de stationnement vers les parkings hors voirie par un renforcement du jalonnement dynamique 	<ul style="list-style-type: none"> • 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	<ul style="list-style-type: none"> • 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 	<ul style="list-style-type: none"> • 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	<ul style="list-style-type: none"> • 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 	<ul style="list-style-type: none"> • Repenser le fonctionnement global du secteur gare « élargi » (flux tous modes, stationnement, bâti ...)

3- Réseau Routier

<p>Précisions attendues par la commission d'enquête</p> <p><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></p> <p><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></p> <p><i>Concernant le projet de Rocade Est, le public quant à lui réclame l'achèvement du projet en une seule étape.</i></p> <p><i>Pensez-vous réaliser celui-ci en une ou plusieurs étapes ?</i></p>
--

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

Les navettes (fréquence, correspondance et horaire)

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.

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 ?

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

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 ?

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 séniors

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 séniors. 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 déterminés 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 Sénior 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

Le public nous fait part à travers ses contributions de ces propositions sur :

- la réorganisation des lieux de travail (ex. coworking),*
- la réorganisation des modes de travail (télétravail), -*
- etc....*

Que pensez-vous de ces suggestions ?

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

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.

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

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 ?

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

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.

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.

4. Avis de la commission d'enquête

4.1 Avis sur la contribution du public et des PPA par thématique

4.1.1- Aire de Covoiturage

La Commission d'enquête prend note de la création de deux aires de covoiturage depuis 2014.

La commission pense qu'il faut augmenter ces créations de parkings relais et parkings de covoiturage pour être en harmonie avec les orientations du PDU.

4.1.2. Le stationnement

Le secteur de la Gare « élargi » fait l'objet d'une étude spécifique qui devrait compléter les mesures mises en place récemment.

Comme mentionné dans les réponses individuelles : « En ce qui concerne le stationnement du secteur de la gare, la ville d'Arras a souhaité instaurer une nouvelle réglementation du stationnement afin de répondre rapidement aux besoins des habitants de ce secteur.

Une étude sur le secteur Gare élargi est actuellement en cours. Celle-ci permettra d'identifier les dysfonctionnements et de proposer des solutions répondant aux attentes de chacun des usagers (riverains, usagers de la gare, commerçants ...). »

Le sujet a bien été étudié en instituant un règlement de stationnement tenant compte des attentes des habitants de ce secteur. Comme l'indique le demandeur, l'objectif de ces différentes actions est notamment de favoriser l'usage des transports collectifs et le report du stationnement longue durée en périphérie de centre-ville avec organisation du rabattement vers la gare.

Dans ce cas l'amplitude des horaires des transports collectifs (bus et navettes) est bien à revoir pour satisfaire les usagers.

Quant au centre-ville d'Arras, la commission estime que les actions prévues doivent être mises en place pour répondre aux problématiques de stationnement le plus rapidement possible.

4.1.3 Réseau routier :

La structuration du réseau viaire actuelle ne permet pas de contourner l'agglomération en totalité. La partie de rocade Est à créer, va alléger le passage des véhicules par le centre-ville d'Arras et les communes de Saint-Laurent-Blangy, Athies et Feuchy.

La commission est favorable à ce projet pour ces motifs.

La commission pense que ce projet ne viendra pas nuire à l'utilisation du réseau ferroviaire et du projet de Gare Européenne.

Comme la création de cette rocade Est relève de la compétence du Département, un travail en étroite collaboration est nécessaire entre la CUA et le Département.

La commission prend note que cette rocade Est devra être faite en une seule fois pour limiter le trafic de transit.

4.1.4 Le transport des marchandises :

La commission prend note de la mise en place de deux groupes de travail :

- Un groupe de travail Mobilité et Transport,
- Un groupe de travail " marchandises".

Le PDU prévoit un accompagnement des entreprises dans leur plan de mobilité au sein de ses fiches actions.

La commission pense que la réflexion du mode fluvial pour les transports de marchandises pour les besoins locaux ne doit pas être écartée.

La commission prend note que le dossier final du PDU sera complété en ce qui concerne les « fiches accessibilité » pour les zones d'activités principales à savoir : ZI Est, Artoipole, Actiparc, comme la DREAL en a fait l'observation.

4.1.5 Les transports collectifs :

La ligne 1 du réseau ARTIS a été renforcée en amplitude et offre un bus toutes les 15 minutes, de 6 h à 21 h30.

La commission note que l'étude d'une ligne à haut niveau de service (RapidoBus) sur la ligne1 est une des options de la DSP actuellement en cours.

Depuis le premier Janvier 2019, la Citadine, navette gratuite, circule selon deux itinéraires, de 7h30 à 19h30, avec un passage toutes les dix minutes.

Elle relie les parkings Crinchon, Cité Nature, Place de Marseille, Citadelle, à la Gare d'Arras.

La commission prend note qu'une demande d'étude a été faite auprès d'Artis pour connaître la faisabilité technique et le coût d'élargissement de 30 minutes de fonctionnement de la navette " Ma Citadine " .

Pour la desserte des pôles administratifs du territoire, le réseau Artis permet une bonne desserte des principaux pôles.

Cependant, la commission note des difficultés de desserte des zones rurales. Mais, depuis le 1er Janvier 2019, 8 lignes complémentaires desservent l'ensemble du territoire; offrant 10 Aller-Retour par jour, entre Arras et les communes rurales, du Lundi au Samedi, toute l'année, avec un passage toutes les heures, qui permet de desservir toutes les communes.

La commission estime qu'il y a nécessité impérieuse d'inciter le public à utiliser les transports en commun. Une des mesures d'incitation pourrait être l'aménagement des tarifs du réseau Artis.

4.1.6 Les modes doux :

La commission prend note que les itinéraires suivants, indiqués par le Conseil Départemental, sont à ajouter à l'annexe environnementale du PDU:

- | | |
|---------------------------------------|------------------------|
| - St Jacques de Compostelle | - Jardins et Monuments |
| - Site de mémoire de la Grande Guerre | - Les bords de Scarpe |
| - Les Trois Abbayes, | - Le Caribou |
| - Le sentier du Souvenir, | - la Tour et, |
| - La Saint- Ranulphe, | - les Mayes |

La commission pense que lors de la réfection d'un chemin (voir contribution de la commune de Fampoux), le cheminement de modes doux soit mis en place simultanément afin de sécuriser leur utilisation.

Pour les trottinettes électriques, et les nouveaux véhicules électriques individuels (monoroue, gyropode, hoverboard), comme le demandeur nous en a fait part, le

Gouvernement a annoncé le projet de décret visant à créer un cadre pour permettre leur développement tout en assurant la sécurité des utilisateurs et des autres usagers.

Il convient également de veiller à ce que les stationnements illicites ne pénalisent pas la sécurité et la continuité des cheminements piétons.

4.1.7 Piste cyclable :

La commission estime qu'il est nécessaire de réduire la discontinuité des aménagements et que les pistes cyclables existantes doivent être mieux entretenues.

La feuille de route du PDU, devra servir de guide à la concrétisation des actions.

Un Schéma Directeur des déplacements cyclables, va être crée par la CUA.

Pour les trottinettes électriques, le décret en cours va obligatoirement définir un aménagement du code de la route.

La commission note que les garages à vélos devront être développés, en lien avec le réseau de transport collectif.

La commission estime qu'il est nécessaire de poursuivre les échanges avec les différents partenaires du plan vélo, l'aménagement des itinéraires cyclables tel que stipulé dans l'article L228-2 du code de l'environnement.

La commission d'enquête estime que la place à donner aux cyclistes au niveau du PDU nécessite que leur sécurisation passe par la création de voies en site propre (pistes) et que les bandes et le partage de la voirie avec les autres modes de transport soit réservé aux centres villes. La commission estime que lors de nouveaux projets, la circulation des vélos doit être intégrée aux travaux réalisés.

4.1.8 Réseau ferroviaire :

Sur la première partie de la question, certaines réflexions semblent engagées (billetterie-pôle métropolitain Artois-Douaisis-desserte ferroviaire). La CE a pris bonne note de l'intention de la CUA d'engager avec le SMT-Artois Gohelle une démarche auprès des instances régionales pour intensifier la fréquence des TER entre Arras et Lens.

La commission pense que cela inciterait les usagers du réseau ferroviaire à combiner ce type de transport avec la poursuite en transport collectif.

Quant au projet d'établir à la gare d'Arras une plateforme de correspondances ferroviaires, l'action est programmée dans l'axe 1 pour les années 2019-2026: "Définir

les rôles des gares de la Cité "et pour la période 2019-2022: lancement d'une étude sur la faisabilité d'une gare européenne à Arras.

4.1.9 Accès au PMR :

Selon la loi N° 2005-102 du 15 février 2005, un dossier (15 pages sous forme d'annexe) développe les enjeux et les objectifs de la mobilité. Dans les intercommunalités de plus de 5000 habitants, la création d'une commission intercommunale de l'accessibilité est obligatoire. Son existence n'apparaît pas dans le projet du PDU de la CU d'Arras.

Dans sa programmation la CUA a prévu pour la période 2019-2022 deux actions prioritaires en faveur des PMR:

- Etablir un échéancier des travaux à mener sur les 3 prochaines années.
- Définir et planifier le renouvellement progressif du matériel avec en permanence développer des partenariats très larges avec les communes.

Il convient donc de renforcer l'accessibilité aux pôles générant d'importants trafics piétons (écoles, gares, arrêts de transports en commun, centres commerciaux...) pour que les PMR gagnent en confort dans leurs déplacements quotidiens.

4.1.10 La mobilité des séniors :

Suite à l'analyse des actions du PDU sur ce thème, la commission constate que la prise en compte de la mobilité des séniors relève d'une action permanente.

L'offre de déplacement est bien fournie.

Souffrirait-elle d'une insuffisance de communication ?

4.1.11 Organisation de la mobilité :

En 2015, la CUA a été lauréate de l'appel à projets "Villes respirables en 5 ans "Le PDU a rédigé une action permanente n° 40 spécifiquement sur l'amélioration de la qualité de l'air des territoires. Le coworking, la mobilisation des acteurs notamment les employeurs, le covoiturage, l'usage des véhicules électriques, la communication...autant d'éléments pour la réussite d'un programme de déplacement durable.

En effet, la commission estime que le demandeur doit continuer la communication auprès des entreprises sur les différents modes visant à limiter l'utilisation de véhicule (covoiturage, ...).

4.1.12 Incidence sur l'environnement :

Le contournement Est d'Arras est en phase études par le maitre d'ouvrage (Conseil Départemental du Pas de Calais). L'un des objectifs du PDU est de prendre en compte l'environnement immédiat du projet.

La commission demande qu'une attention particulière soit portée à cette étude pour éviter, réduire, compenser les incidences sur l'environnement du projet de contournement Est d'Arras.

La commission note la volonté de la CUA de valoriser la multifonctionnalité des espaces notamment par la mise en œuvre des projets assurant à la fois le développement des modes doux et le renforcement de la trame verte (plantation le long des cheminements, etc.).

4.1.13 Prise en compte de l'activité agricole

Le PDU concerne l'ensemble des usagers. La spécificité des agriculteurs avec les engins volumineux est prise en compte au titre de la sécurité et également pour concilier les besoins de tous les usagers du domaine routier. Une charte de coopération a été signée avec le monde agricole et le CUA.

4.1.14 Réduction des GES

Le PDU prévoit une évaluation en 2030. A ce sujet, l'ATMO des Hauts de France évalue à raison d'une fréquence triennale la mesure des effets sur la réduction des GES.

Aussi, la commission souhaite que les informations soient transmises au comité de pilotage afin d'identifier les actions prioritaires de façon triennale.

4.1.15 Consultation

160 visualisations et 177 téléchargements de documents ont été comptabilisés sur le registre numérique contre 2 consultations seulement sur les registres papiers.

Certaines personnes sont de plus venues consulter en mairie sans laisser de trace sur le registre papier.

Le PDU constitue un document de planification et non de programmation à l'échelle du ressort territorial de la CUA.

4.1.16 Comité de suivi annuel des actions et objectifs

Cellule de suivi...comité de suivi...comité de pilotage...feuille de route...quelque soit le nom, un suivi s'impose. Cette organisation structurée repose sur la rédaction d'une feuille de route annuelle validée par un comité de pilotage.

La Commission d'enquête souscrit à l'importance de la notion de « pilotage du PDU » afin que les actions projetées soient menées de façon cohérente et coordonnée, dans le respect des compétences de chacun, pour aboutir aux objectifs attendus.

Elle estime donc indispensable de mettre en place un véritable « contrôle de gestion » (au sens de l'analyse des pratiques, des objectifs et de la maîtrise des performances du plan et non du seul aspect de la bonne gestion des finances).

La commission croit comprendre que la gouvernance est assurée par une cellule de pilotage.

Cette cellule de pilotage mettra en œuvre les moyens techniques (établissement du tableau de bord du Plan à partir de la mesure des indicateurs, de leur comparaison à l'état de référence, de leur situation par rapport aux objectifs) et l'élaboration des propositions d'actions correctrices. L'un des membres de cette cellule assure les fonctions de « conseil » auprès de toutes les parties prenantes de la « fonction transports ».

Elle se réunira annuellement sous la forme d'un comité de suivi ou d'un comité de pilotage qui sera l'autorité décisionnaire. Un observatoire va également être mis en place permettant de suivre l'évolution de la mobilité sur le territoire.

La commission fera une recommandation sur ce point au sein de ses conclusions.

4.2 Avis sur le dossier et le registre numérique :

Le dossier est complet et facile à interpréter. Il comporte tous les documents permettant la consultation du projet de PDU de la Communauté Urbaine d'Arras.

La commission constate que le dossier mis à l'enquête publique est complet dans l'énoncé de sa composition.

Le dossier présenté à l'enquête publique est considéré, par la commission, comme étant conforme à la réglementation.

Le rapport de présentation était abordable à toute personne, et permettant d'identifier les enjeux et se forger un avis.

Le dossier analyse bien les enjeux, les scénarii et objectifs, les grands leviers, les 7 axes privilégiés et les 40 actions, la programmation des actions, le suivi du projet, l'évaluation environnementale ainsi que le résumé non technique. Il présente en détail les justifications du scénario retenu par le projet.

La commission d'enquête a pu constater :

- De la complexité de l'organisation des transports urbains dans ce périmètre aux territoires très diversifiés, pour obtenir un partage équilibré de l'espace public, entre les différents moyens de déplacements, sans stigmatiser l'un ou l'autre,
- de la composition des micro territoires composant le ressort territorial de la CUA : Arras ville-centre, pourtour périurbain composé de villes à densité de population importante et communes éloignées apportant une composante rurale complémentaire,
- de la difficulté de faire évoluer le comportement des citoyens en matière d'utilisation des différents modes de déplacements, pour aller de la voiture automobile vers les transports collectifs ou les modes doux,
- de la nécessité à l'horizon 2030, de doter ce territoire d'un projet de PDU ambitieux au regard des enjeux essentiels dégagés du diagnostic effectué, des objectifs fixés par les textes, des nouvelles orientations en matière d'accessibilité, de la prise en compte de l'impact environnemental pour garantir la protection de l'environnement, de la santé et de la qualité de vie,

La commission d'enquête a apprécié la pertinence du projet de PDU, d'une présentation claire et concise sur la forme, correctement structuré au niveau des fiches d'actions du plan qui doivent permettre au public une lecture accessible des grandes orientations qu'il se propose de mettre en œuvre à l'horizon 2030.

4.3 Avis sur la concertation préalable et l'information du public

La commission d'enquête estime que les modalités de la concertation préalable prévues ont été respectées et ont été suffisantes.

Le rapport de la commission d'enquête détaille l'ensemble de la concertation qui s'est poursuivie jusqu'à l'arrêt de projet. La commission d'enquête estime que l'information du public sur l'annonce et le déroulement de l'enquête a été suffisante et que des parutions dans certaines communes ont complété l'information officielle.

4.4 Avis sur le déroulement de l'enquête publique :

L'enquête publique proprement dite, d'une durée totale de 39 jours, s'est déroulée du 01 Avril 2019 au 09 Mai 2019 inclus.

Au cours de l'enquête, les administrés et les personnes intéressés pouvaient librement consulter le dossier mis à leur disposition dans toutes les mairies membres de la CUA et au siège de la Communauté Urbaine d'Arras, et formuler leurs observations éventuelles sur les registres ouverts à cet effet et sur le registre numérique ou par mail à l'adresse de la CUA.

Pendant toute la durée de l'enquête, une version numérique du dossier était accessible sur le site internet de la CUA. Un poste informatique était mis également à la disposition du public dans certains lieux d'enquête afin de consulter le dossier dématérialisé.

Les affichages de l'enquête publique ont été correctement effectués (47 lieux d'affichage). Le public a bien été informé de cette enquête publique et du projet.

17 permanences ont été tenues par les commissaires enquêteurs en mairies membres de la CUA et au siège de la CUA.

Il n'y a pas eu de prolongation de l'enquête publique. Cela n'a pas été demandé, et n'était pas nécessaire.

La durée d'enquête de 39 jours a permis à toutes les personnes le désirant de se prononcer.

4.5 Avis sur le mémoire en réponse

A l'issue de l'enquête publique, l'ensemble des remarques et observations faites par le public ont été transmis au maître d'ouvrage, ainsi que le procès-verbal de synthèse de la commission d'enquête, le 16 Mai 2019.

En date du 29 Mai 2019, le pétitionnaire nous remet son mémoire en réponse.

Le pétitionnaire a fourni un mémoire en réponse très argumenté.

La Communauté Urbaine d'Arras a répondu à l'ensemble des questions reprises sur le procès-verbal de synthèse. Le public pourra y trouver des réponses à ses contributions.

5 CONCLUSIONS DE LA COMMISSION D' ENQUETE

La commission d'enquête rappelle que le projet de Plan de Déplacements Urbains de la Communauté Urbaine d'Arras fait suite à un premier PDU approuvé en 2000. L'actualisation de ce second PDU repose sur de nouveaux textes législatifs:

- L'obligation d'une évaluation environnementale (mai 2005)
- La loi sur l'Égalité des Droits et des Chances, de la participation et de la citoyenneté des personnes handicapées du 11 février 2005, imposant de rendre accessible aux personnes à mobilité réduite la totalité de la chaîne de déplacement.
- La loi ALUR du 24 mars 2014.

Le présent PDU intègre les prescriptions issues de ce nouveau cadre réglementaire.

La Commission d'Enquête constate que les objectifs sont en lien avec le projet de Transition Énergétique de la CUA. Ils se déclinent ainsi :

- Déplacements véhicules motorisés: atteindre 55 % au lieu des 60.6 % actuellement.
- Déplacements transports en commun : 9 % au lieu de 6.9 %
- Déplacement en vélo : 1.8 % au lieu de 0.7%
- Déplacement piétons : 33 % au lieu de 29 %.

Ces objectifs sont différenciés selon les secteurs géographiques en distinguant quatre secteurs :

- La Communauté Urbaine.
- La vieille d'Arras.
- La 1 ère couronne.
- Le reste de la CUA.

Pour chacun de ces secteurs, une différenciation est établie par parts modales en détaillant :

- Les engins à deux roues motrices.
- Le vélo.
- La marche.
- Le transport en commun.
- Le VP passager
- Le VP conducteur

Les grands leviers à retenir:

- Maintenir le dynamisme du territoire à l'horizon 2030 (social-environnemental-économique).
- Une cohérence indispensable des politiques publiques

- Ancrer la mobilité arrageoise dans les grandes transitions
- Répondre à la hausse des déplacements dans la CUA (55 000 à 60 000 déplacements supplémentaires et quotidiens sont attendus d'ici 2030).
- Sept axes et quarante actions.
- Suivi du PDU pour appréhender les mutations du territoire.

Cinq actions majeures

- Le contournement Est
- Le réseau cyclable (Réalisation à minima de 20 kms d'aménagement cyclable)
- Sécurisation de la circulation routière dans les villes et villages.
- Le plan piéton.
- La sensibilisation pour une autre mobilité.

-Vu le Code Général des Collectivités Territoriales.

-Vu le Code des Transports et notamment l'article L.1214-1 et suivants et R 12214-1 et suivants.

-Vu le Code de l'Environnement et notamment les articles 6 123-1 et suivants et R 123-1 et suivants relatifs à la procédure et au déroulement des enquêtes publiques ainsi que les articles R 122-17 et R 124-18 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 le LOTI.

-Vu la loi n° 2000-1208 du 13 décembre 2000 relative à la Solidarité et au Renouvellement Urbain.

-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 qui arrête 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 associées 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 Plan de Déplacements Urbains arrêté par délibération du conseil communautaire de la communauté urbaine d'Arras du 22 décembre 2018 a fait l'objet des consultations prévues par la loi et doit maintenant être soumis à enquête publique.

-Vu le présent arrêté, il a été procédé à une enquête publique sur le projet de Plan de Déplacements Urbains de la communauté urbains d'Arras du lundi 1^{er} avril 2019 au jeudi 9 mai 2019.

-Sur la forme, le dossier soumis à l'enquête est conforme à la réglementation avec trois volumes distincts du projet de Plan de Déplacements Urbains.

Le dossier a été mis à la disposition du public durant toute la durée de l'enquête dans les 46 communes ainsi qu'au siège de la Communauté Urbaine d'Arras.

Le déroulement de l'enquête a respecté la réglementation en vigueur en ce qui concerne l'affichage, les publicités, la mise en place d'une adresse mail, le registre numérique. La commission d'enquête a vérifié l'affichage dans chacun de ces communes et à la CUA.

Le bilan de concertation avec le public est joint au dossier.

-Sur le fond, le projet s'inscrit dans le cadre des prescriptions légales et de la loi de février 2005.

Considérant :

- Que le projet du PDU a fait l'objet d'une analyse des services publics compétents et des personnes publiques associées

-Que l'enquête publique a suscité l'inscription de 40 contributions.

-Que l'enquête publique s'est déroulée sans incident.

-Que l'enquête "Déplacements villes moyennes (EDVM)" concernant les habitudes de déplacement des habitants du territoire a mobilisé 2 194 personnes.

-Que le diagnostic du PDU a permis d'identifier les enjeux et objectifs sur le territoire selon 11 thématiques réglementaires.

-Que le PDU est soumis à évaluation environnementale.

-Que le bilan de concertation fait apparaître un avis favorable au projet du PLU.

-Que les formalités prescrites par l'arrêté portant organisation de l'enquête publique en date du 08 Mars 2019 ont été remplies.

-Que la publicité légale a été faite dans deux journaux locaux et dans les délais réglementaires.

-Que la commission a répondu à l'ensemble des observations, les réponses se trouvent en annexe 2 du rapport,

-Que la commission d'enquête a de plus analysé les observations du public par thème.

-Que la commission d'enquête a exprimé son avis motivé sur les observations du public par thématique, mais aussi sur le contenu du dossier, la concertation préalable et l'information du public, le déroulement de l'enquête.

Considérant que :

-Que la stratégie retenue à l'horizon 2030 se segmente en 7 axes et 40 actions.

-Que le dossier de projet de PDU comporte un volet "Accessibilité " et un volet Evaluation environnementale".

-Que le projet PDU est indépendant du PLUI (Agglomération de plus de 100 000 habitants)

-Que le projet PDU contient une programmation précise avec estimation financière des 7 axes et des 40 actions.

-Que 18 actions étaient inscrites au PDU 2000 et que seulement deux actions ont été entièrement réalisées à savoir :

- « Créer une offre de transport en commun adaptée en milieu rural »
- « Mise en place d'une zone semi piétonne sur la Place des Héros »

Avis du Commission d'enquête

C'est pourquoi, après avoir étudié le dossier d'enquête, entendu le public lors des permanences et pris connaissance des contributions numériques, étudié les observations du public, s'être entretenu avec le pétitionnaire et avoir étudié son mémoire en réponse,

Nous émettons un avis favorable sur le projet de Plan de Déplacements Urbains de la Communauté Urbaine d'Arras avec la recommandation suivante:

- **Création d'une cellule de mise en place des actions et de leur suivi sous la conduite d'un comité de pilotage**

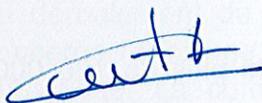
Conformément à l'article 9 de l'arrêté de prescription, les dossiers mis à l'enquête, le registre, le rapport et les conclusions motivées, accompagnés des pièces en annexe sont transmis au président de la Communauté Urbaine d'Arras, ce jour, le 05 Juin 2019.

Arras,

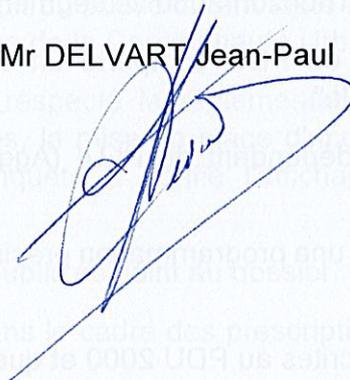
Le 05 Juin 2019.

La Commission d'enquête,

Mme CARTON Peggy



Mr DELVART Jean-Paul



Mr ROSE Michel

