

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



## Annexe 2 :

## Analyse des contributions

<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

Three handwritten signatures in blue ink, corresponding to the names listed in the table: Peggy Carton, Jean-Paul Delvart, and Michel Rose.

## ANNEXE 2 – ANALYSE DES CONTRIBUTIONS

Toutes les contributions écrites sont reportées dans le tableau de traitement détaillé ci-après.

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



No ID unique Date de dépôt Provenance	Nom Prénom Fichier	Titre Thème	Contribution	Réponse Technique CUA	Avis de la Commission d'enquête
1 @1 01/04/2019 19:04:58 e-registre	GORLIER Emeline	changement des horaires des navettes "communes rurales"  Les transports collectifs : navettes (horaire, fréquence et correspondance). Le stationnement, notamment gare d'Arras	<p>Bonjour,</p> <p>Il semble y avoir un oubli dans le périmètre des ménages pris en compte. En effet, de nombreuses personnes effectuent un trajet des communes rurales péri-urbaine vers la gare d'Arras, en témoigne l'importance du nombre de voitures garées dans les parkings gratuits mis en place (Bergaigne 1 et 2 encours d'agrandissement, et anciennement le parking de la foire-fouille, pour remplacer l'ex parking du Rietz...) pour effectuer un trajet en train vers les capitales régionales de Lille et Amiens. Or, si les navettes du matin permettent de justesse de prendre les trains bondés de 7h25 vers Lille et 7h37 vers Amiens...le retour n'est guère possible car la dernière navette de 18h20 ne permet de prendre aucun train "retour" à des horaires normaux de travail...surtout en comptant les retards qui ne sont pas rares...Ces personnes sont donc condamnés à prendre leur voiture pour se rendre à la gare et une grande partie des déplacements ne peut se faire à l'aide de ces navettes ce qui est dommage, car ce public, qui se rend en train à leur travail, sont déjà sensibilisés aux transports collectifs, un élargissement des horaires en amplitude (aux alentours de 7h-19h), pas forcément en rotation (donc sans surcout) permettrait de gagner utilement un public sensible à diminuer ses émissions en gaz en effet de serres et à utiliser les transports collectifs. Cela permettrait également de libérer un certain nombre de stationnements...aux riverains, aux commerces...sans devoir sans cesse augmenter les capacités des parkings aux alentours de la gare d'Arras. L'organisation des moyens de transports en mode multimodal cela me parait l'avenir. Je vous remercie de votre prise en compte...Bien Cordialement, EG.</p>	<p>Le secteur de la 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. Bien qu'étant régi par le pouvoir de police du maire, le stationnement est un sujet entrant pleinement dans le cadre du PDU et différentes actions permettront de répondre aux problématiques de stationnement sur le centre-ville d'Arras. 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.</p> <p>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.</p> <p>Concernant l'offre de transports collectifs, celle-ci évolue régulièrement de manière à s'adapter aux usages et aux besoins des usagers. L'offre a été renforcée au 1er janvier 2019 et évoluera encore dans le cadre de la délégation de service public signée avec Keolis.</p> <p>La CUA sera attentive à l'amélioration des conditions d'accessibilité à la gare via les transports collectifs en concordance avec les horaires de train.</p>	<p>L'axe 5, action 11 prévoit l'aménagement d'un réseau de transport collectif urbain de qualité et efficace sans évoquer l'élargissement des amplitudes horaires des navettes. A ce jour, la ligne 1 du réseau de bus Artis a été renforcée et offre un passage toutes les 15 minutes de 6 h à 21 h 30. Par contre pour la Citadine, une demande d'étude est en cours auprès d'Artis pour l'élargissement de l'amplitude horaire. 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 ...).</p>

<p>2 @2 03/04/201 9 14:04:14 e-registre</p>	<p>CABY ERIC</p>	<p>travail à distance Organisation de la mobilité par la réorganisation des lieux et mode de travail</p>	<p>Arras est une ville essentiellement accessible en voiture, le matin, la journée et le soir. Des parkings ont été aménagés mais ils sont situés assez loin des pôles administratifs, même s'ils sont (mal) desservis par des navettes. Je viens le matin à Arras et j'en repars le soir. Dans la journée, je me déplace sur Arras et sa périphérie. Les accès sont saturés matin et soir. La journée on circule plus facilement, mais sans voiture c'est compliqué. Dans la réflexion, il me semble qu'il ne faut pas négliger la place du télétravail ou travail à domicile et celle du travail à distance, offrir la possibilité d'utiliser des espaces de travail à proximité de son domicile. Le télétravail, aujourd'hui, tout le monde connaît et n'est pas forcément intéressé ; c'est parfois difficile de se mettre au boulot à la maison. Maintenant, sur ce point, il devrait y avoir de fortes sollicitations de la part des employeurs (et des incitations des pouvoirs publics). Le travail à distance pourrait, lui, être réfléchi avec les communautés de communes/les communes/les bailleurs et même les grosses administrations qui disposent de locaux un peu partout, qui pourraient recenser les lieux à usage de bureau non utilisés, ceux qu'on pourrait facilement agencer pour les transformer en bureaux totalement aménagés et sécurisés, dans des zones accessibles : anciens bâtiments collectifs, usines, hangars, ... généralement pourvus de surfaces de stationnement et situés en périphérie des communes de résidence. Avec l'installation de la fibre un peu partout, ces espaces pourraient offrir une connexion internet très rapide, sécurisée, une ambiance de travail cordiale et des échanges facilités (coworking, aide à l'utilisation de certains logiciels, partage de savoirs, ... et même covoiturage), des espaces de réunions en visioconférence, une restauration, ... A partir de là, il suffit d'avoir un peu d'idée. C'est un investissement sur l'avenir, l'argent économisé serait utilisé à faire fonctionner ces lieux. Si on poursuit cette idée un peu au-delà, on peut imaginer qu'un peu à la fois, les administrations, les grandes entreprises aient envie de s'installer dans des endroits aujourd'hui qualifiés de "désert" et faire revivre des milieux ruraux. Le Pas-de-Calais n'en manque pas. Pour parler un peu des coûts : chaque commune a en tête des locaux désaffectés ou inutilisés sur son territoire. Un petit cahier des charges expliquant ce qu'on attend de ces lieux faciliterait la compréhension du projet et permettrait de gagner du temps. Des travaux d'aménagement/rafraîchissement pourraient être faits par des entreprises d'insertion. Le mobilier de bureau pourrait être récupéré un peu partout : dans un premier temps, on pourrait utiliser des mobiliers recyclés en faisant travailler les ressourceries. Les communautés de communes pourraient développer plus facilement la mise à disposition, pour les déplacements (qui seraient devenus courts/très courts), de vélos/vélos électriques/voiturettes électriques, ... Peut-être, pour les communes, de prévoir des pistes cyclables dans leurs projets d'aménagement territorial. Ça fait un moment que j'y réfléchis, je compte même le proposer à</p>	<p>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 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 ...  Concernant les aménagements cyclables, 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.</p>	<p>Le PDU prévoit d'ancrer la mobilité arrageoise dans les grandes transitions sur les champs démographiques, numériques, énergétiques, écologiques. L'étude indique "qu'il faut aller vers des modes de vie et de production plus vertueux et respectueux de notre environnement" Pourquoi ne pas développer le coworking ? La communication auprès des entreprises est une très bonne action, mais c'est l'entreprise ensuite qui décide la mise en place de ces nouveaux modes de travail. En ce qui concerne les modes doux, il est impératif de pérenniser l'entretien et d'assurer la continuité du maillage.</p>
---	----------------------	--	--	---	---

			<p>ma commune pour les futures élections. Pour en discuter éventuellement.</p>		
<p>3 R3 12/04/201 9 15:04:00 registre- papier</p>	<p>LEVEQUE Véronique PJ n°1.pdf</p>	<p>Stationnement derrière la gare d'ARRAS</p>	<p>Usagère du train de façon journalière Arras-Amiens, concernée par le projet de zone bleue derrière la gare d'ARRAS. Les difficultés rencontrées par les usagers de la SNCF vont être grandes. Il faut comprendre que la vie d'un usager du train est plus compliquée qu'un travailleur dont l'emploi est situé près de chez lui. Ces difficultés qui sont décrites dans le document vert, qui sera distribué dès le 15 avril en gare d'Arras, vont peser sur le quotidien de personnes déjà sollicitées par le stationnement, les transports. Il est demandé aux élus locaux et communautaires de bien vouloir prendre en considération cette catégorie de travailleurs afin de ne pas rendre encore plus fatigante et stressante la vie de tous les jours. Une solution qui n'est pas présentée dans le document vert serait d'étendre l'amplitude horaire des bus et navettes par le délégataire de service public Artis. J'invite les membres de la commission d'enquête ainsi que les élus d'Arras, les élus communautaires à prendre connaissance du document vert qui décrit les problématiques des usagers du train et présente quelques pistes et solutions qui, si elles sont retenues, pourraient améliorer le quotidien des personnes qui travaillent loin de leur domicile.</p>	<p>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.  Bien qu'étant régi par le pouvoir de police du maire, le stationnement est un sujet entrant pleinement dans le cadre du PDU et différentes actions permettront de répondre aux problématiques de stationnement sur le centre-ville d'Arras. 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.</p>	<p>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 ...).  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.</p>

<p>4 @4 13/04/201 9 09:04:26 e-registre</p>	<p>Guillaume</p>	<p>Accès depuis Rivièr Les transports collectifs : navettes (horaire, fréquence et correspondance). Le stationnement.</p>	<p>Bonjour Je suis habitant de Rivièr et travaille sur Lille centre voir parfois paris 5j par semaine. A ce jour j'utilise ma voiture pour me rendre à la gare d'arras. Je ne peux pas faire de covoiturage car mes horaires varient en fonction de la quantité de travail (donc jamais les mêmes). Tant que les parking Bergaine et Bergaine 2 sont gratuits j'utiliserais ces derniers pour me garer car ils sont pratiques. On peut vivre avec les trous du parking bergaine 2 tant que ce dernier ne passe pas en privatisation d'un Vinci ou autre ; ce n'est pas un problème sinon j'irai plus loin me garer... Juste un point négatif qui concerne le passage à pied entre la gare routière et la gare car pour emprunter les passages piétons il faut faire un grand détour donc tout le monde coupe la rue à pied à l'entrée de la gare routière pour la traverser alors que c'est une rue fortement passante. Je ne sais pas dans quel mesure la création d'un passage piéton pourrait se faire sans trop gêner les automobilistes passants par là car c'est quand même assez dangereux à pied. Sinon concernant les trains pour Lille, passé 9h25 il n'y en a plus jusqu'à Lille avant midi. C'est un peu pénible mais l'heure de pointe est bien couverte quand même donc c'est toutefois suffisant tant que les trains sont en capacité car parfois on est debout car le train est réduit de moitié. Les ter en provenance d'Amiens ou Rouen à destination de Lille sont presque toujours en retard donc on ne peut pas compter sur eux, là où les tergv sont toujours à l'heure à l'arrivée comme au départ mais souvent trop pleins. Coté bus, le matin il y en a 1 seul depuis RIVIERE pour la gare (7h10) et donc il offre une seule possibilité pour arriver à 8h sur Lille (en se pressant à la sortie devant Gambetta) je trouve qu'un second bus ne serait pas du luxe. Par contre la raison pour laquelle je ne prends pas le bus c'est surtout à cause du soir car le soir, passé 18h20, il n'y a plus de bus pour Rivièr. (Si un départ est fait de Lille à 18h02 le train arrive à 18h35 donc à minima 18h50 le temps d'arriver gare routière) S'il pouvait y en avoir un à 19h et/ou 19h15 au départ de la gare routière pour RIVIERE je pense que ça serait mon mode de transport privilégié. Coté télétravail l'arrivée de la fibre à RIVIERE depuis la fin d'année permet d'avoir une connexion en adéquation avec les besoins, c'est un très bon point me concernant. Si je reviens sur les bus plus globalement c'est dommage que sur des événements organisés sur Arras nous n'ayons pas de moyen régulier pour nous y rendre depuis RIVIERE. Si lors du marché de Noël nous avions des navettes depuis Rivièr pour nous y rendre le weekend, c'est sûrement ce que nous ferions. (Idem main square et autres événements marquants). Au-delà de ça, nous utilisons les parking citadelle et les navettes quand nous devons aller à Arras centre et c'est bien pratique. Voilà pour nos retours d'expériences sur l'usage des transports depuis RIVIERE vers Arras.</p>	<p>Le secteur de la 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. Bien qu'étant régi par le pouvoir de police du maire, le stationnement est un sujet entrant pleinement dans le cadre du PDU et différentes actions permettront de répondre aux problématiques de stationnement sur le centre-ville d'Arras. 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. Concernant l'offre de transports collectifs, celle-ci évolue régulièrement de manière à s'adapter aux usages et aux besoins des usagers. L'offre a été renforcée au 1er janvier 2019 et évoluera encore dans le cadre de la délégation de service public signée avec Keolis. La CUA sera attentive à l'amélioration des conditions d'accessibilité à la gare via les transports collectifs en concordance avec les horaires de train.</p>	<p>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 ...). 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.</p>
<p>5 @5 15/04/201 9 19:04:26 e-registre</p>	<p>JENNIFER Jennifer</p>	<p>Usager train Arras Amiens Les navettes : horaire, fréquence et correspondance</p>	<p>J'habite sur Acq et je travaille sur Amiens. Je prends le train tous les jours à Arras et c'est de plus en plus compliqué et stressant pour stationner. Le système de la citadine est une excellente idée sauf qu'elle ne commence pas assez tôt. Trouvez vite une solution adaptée car c'est usant ...on ne travaille pas loin par plaisir...</p>	<p>L'offre de transports collectifs évolue régulièrement de manière à s'adapter aux usages et aux besoins des usagers. L'offre a été renforcée au 1er janvier 2019 et évoluera encore dans le cadre de la délégation de service public signée avec Keolis. La CUA sera attentive à l'amélioration des conditions d'accessibilité à la gare via les transports collectifs en concordance avec les horaires de train.</p>	<p>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</p>

		e. Le stationnement.			usagers (riverains, usagers de la gare, commerçants ...).  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.
6 E6  16/04/201 9 07:04:40  email	PHILIPPE ESTRAN	Avis sur zone bleues derrière la gare  Le stationnement.	Madame, Monsieur Je constate la mise en place de zones bleues derrière la gare. Utilisateur quotidien du tgv pour me rendre à mon travail à Paris, je dois me garer à proximité (parking dit Foirfouille) Je crains que la mise en place de ces zones bleues réduise le nombre de places disponibles et crée une difficulté supplémentaire pour trouver une place. Clairement cet aménagement ne va pas dans le sens des personnes dans mon cas. Je comprends la problématique et la gêne des habitants proches de la gare qui probablement ne trouvent pas de place quand ils rentrent chez eux le soir, il faut donc étudier des solutions moins radicales et plus souples. Merci pour l'attention que vous porterez à cet avis, je reste disponible pour échanger bien sûr M estran Envoyé de mon iPhone	Le secteur de la 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. Bien qu'étant régi par le pouvoir de police du maire, le stationnement est un sujet entrant pleinement dans le cadre du PDU et différentes actions permettront de répondre aux problématiques de stationnement sur le centre-ville d'Arras. 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.  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.	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 ...).  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.
7 R7  17/04/201 9 15:04:00  registre- papier	OUDART Evelyneu	Périodicité des correspondances  Les transports collectifs : navettes (horaire, fréquence et correspondance). Pistes cyclables.	Je souhaite circuler dans la banlieue arrageoise en bus avec des correspondances tous les 10-15 minutes quel que soit le lieu de départ ou d'arrivée. Sinon, on stresse et on renonce aux transports en commun. Le vélo reste dangereux ; le réserver au sport. Pour le coût...à voir.	L'offre de transports collectifs évolue régulièrement de manière à s'adapter aux usages et aux besoins des usagers. L'offre a été renforcée au 1er janvier 2019 et évoluera encore dans le cadre de la délégation de service public signée avec Keolis.  Concernant les aménagements cyclables, 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.	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 ...).  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.

<p>8 @8 19/04/2019 16:04:34 e-registre</p>	<p>Catherine</p>	<p>Vélo ou bus Les transports collectifs : navettes (horaire, fréquence et correspondance). Pistes cyclables.</p>	<p>J'utilise quotidiennement le bus (plutôt l'hiver) et le vélo pour me rendre à mon travail. Habitant Dainville, le bus y passe toutes les 15 minutes en heures de pointe. C'est très bien mais serait-il possible de maintenir cette fréquence également le mercredi midi ? En effet, ma fille collégienne termine à 12h10 et le bus passant à 12h14, elle le rate toujours étant donné que l'arrêt ne se situe pas à côté. Et elle doit attendre 30 minutes pour prendre le prochain. Ayant des activités extra scolaires l'après-midi très tôt, elle doit manger en 10 minutes à cause de son retour tardif. Et elle n'est pas la seule dans ce cas-là car bon nombre de parents sont obligés de faire des allers-retours en voiture pour que leur ado puisse rentrer à une heure décente. Ce qui est bien dommage pour l'environnement et la qualité de l'air car ils pourraient rentrer en bus. Pour le vélo, il y a encore des améliorations à apporter à tout ce qui a déjà été mis en place. Pour ma part, j'emprunte quotidiennement l'avenue Kennedy et j'ai été confrontée à plusieurs problématiques :</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Dans le sens Dainville vers Arras, la piste cyclable comporte de nombreuses bosses et trous. Essayez en vélo, c'est loin d'être agréable (alors que la route pour les voitures est bien plate)</li> <li>2. La piste cyclable est souvent jonchée de cailloux et débris en tous genres. J'ai crevé une fois à cause d'une vis laissée sur la piste. Maintenant je regarde attentivement la piste pour éviter tout risque de crevaison. Je vous laisse deviner à quel point c'est agréable !</li> <li>3. Des camionnettes de livraison et des voitures se garent assez régulièrement en double file sur la piste</li> <li>4. Le drive de la boulangerie Chocolat vanille est dangereux, surtout pour les vélos : lorsqu'il y a une file d'attente (souvent le soir, aux heures de pointe), les voitures restent bloquer en travers de la piste cyclable. Il faut donc faire un écart pour les éviter. Je ne comprends pas qu'on ait laissé s'installer un drive à un endroit qui ne convient pas (près d'un rond-point, avec très peu de place et sur un axe très fréquenté).</li> </ol>	<p>L'offre de transports collectifs évolue régulièrement de manière à s'adapter aux usages et aux besoins des usagers. L'offre a été renforcée au 1er janvier 2019 et évoluera encore dans le cadre de la délégation de service public signée avec Keolis.</p> <p>Concernant les aménagements cyclables, 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.</p> <p>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.</p>	<p>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.</p> <p>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 ...).</p> <p>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. Le problème de l'amplitude des horaires des bus et navettes au sein de la CUA est récurrent. Le PDU prévoit de réaliser a minima 20 kms d'aménagements cyclables. La mise en œuvre d'un schéma cyclable est programmée dès 2019.</p>
--	------------------	---	--	---	--

<p>9 R9 20/04/2019 10:04:00 registre-papier</p>	<p>NORD NATURE ARRAS, PRESIDENTE JACQUELINE ISTAS</p>	<p>Approbations et Désapprobation  Réduction des GES : Approbation des objectifs généraux du PDU à l'exception de l'incitation à l'achat de véhicules électriques.</p>	<p>Objectifs généraux: Nord Nature Arras approuve les objectifs généraux énoncés dans le dossier d'enquête publique concernant le Plan de Déplacement Urbain de la Communauté Urbaine d'Arras : réduire les pollutions, notamment les émissions de gaz à effet de serre, en diminuant le trafic automobile et en rééquilibrant les modes de déplacement au profit des modes de transports collectifs et des modes de déplacement doux. Cette évolution serait effectivement bénéfique pour l'environnement, notamment pour la réduction des dérèglements climatiques, l'amélioration de la qualité de l'air, pour la santé des habitants et pour la préservation des ressources limitées en quantité. Moyens prévus: Nord Nature approuve la plupart des moyens courants prévus pour réaliser ces objectifs: -le projet de favoriser l'usage de la marche à pied au cœur des espaces urbanisés, le développement d'un plan de sécurisation des piétons en cœur de ville. -le développement de l'usage du vélo pour un aménagement continu et sûr du réseau cyclable. -le projet d'assurer les continuités des véloroutes nationales et régionales dans la traversée de la CUA. -le développement des transports collectifs, le projet d'amélioration des correspondances entre les bus. -l'encouragement à l'usage partagé de la voiture. Le projet de renforcement des capacités d'intermodalité sur le territoire de la CUA. -l'intention de limiter l'étalement urbain ce qui aurait à la fois l'avantage de préserver des espaces agricoles et celui d'éviter une augmentation des déplacements. Il serait même souhaitable, non seulement de "limiter" mais aussi de stopper l'étalement urbain. -celle d'intensifier les tissus urbains au voisinage de la gare d'Arras. Par contre Nord Nature Arras désapprouve le projet de favoriser actuellement l'usage des véhicules électriques par des aides aux particuliers ainsi que le déploiement des bornes de recharge. En effet, en France actuellement la majeure partie de l'électricité est produite à partir de l'énergie nucléaire et les potentialités des énergies non dangereuses comme le solaire sont trop peu utilisées. Or les catastrophes de Tchernobyl et Fukushima ont montré que la filière nucléaire n'a rien d'un "mode doux". Même si la France a la chance d'échapper à un accident majeur, en fonctionnement normal une centrale nucléaire produit quantité de déchets radioactifs qui comportent de graves risques pour les générations présentes et futures. Il convient par conséquent de ne pas encourager la poursuite du nucléaire et d'économiser au maximum l'électricité en la réservant aux usages pour lesquels elle est indispensable. Donc, au total, à l'exception du projet d'incitation à l'achat de véhicules électriques par des particuliers, Nord Nature Arras émet un avis favorable concernant les mesures envisagées dans le Plan de Développement Urbain de la CUA.</p>	<p>La baisse attendue de 21% des émissions des gaz à effet de serre (GES) d'ici 2030 est la résultat de plusieurs facteurs et actions engagées dans le cadre du PDU de la CUA :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Augmentation de la pratique du covoiturage (taux de remplissage des véhicules de 1,17 à 1,27) qui implique moins de véhicules en déplacements,</li> <li>• 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).</li> </ul> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>La CUA propose néanmoins des aides financières pour l'acquisition d'un vélo électrique.</p> <p>le déploiement des bornes électriques et de l'usage des véhicules électriques ne représente qu'une partie des mesures pour parvenir à diminuer les émissions de GES dans le cadre du PDU.</p>	<p>La commission note l'avis favorable de l'association concernant les objectifs généraux énoncés dans le dossier. Les remarques de l'association ont bien été transmises au demandeur. La réponse est apportée par la CUA.</p>
<p>10 R10 20/04/2019 10:04:00</p>	<p>IRRILCO Yann</p>	<p>Consultation  Consultation</p>	<p>J'ai pris connaissance du dossier et ferais part de mes remarques éventuelles sur le registre numérique.</p>	<p>Sans Objet</p>	<p>Dont acte</p>

registre-papier					
11 @11 23/04/2019 13:04:19 e-registre	LANCIAL Denis	Usage des trottinettes électriques et qualité des infrastructures  Piste cyclable	<p>Bonjour, Habitant St Laurent Blangy, j'utilise alternativement un vélo ou une trottinette électrique pour me rendre à la gare d'Arras. D'une part, je constate que je ne dispose pas de piste cyclable (ou voie réservée) sur mon trajet : seul une partie de la rue du Dr Mellin est aménagée dans 1 seul sens. D'autre part, il faudrait que la CUA (ou les villes) légifèrent afin d'autoriser l'usage des trottinettes électriques sur la route et les voies réservées. Aujourd'hui, l'usage sur le trottoir est interdit et dangereux et l'usage sur route est toléré ... mais tout aussi dangereux, notamment à cause du manque de tolérance (voire de professionnalisme) des chauffeurs de bus ... mais c'est un autre débat (bien que relevant du PDU). Enfin, la qualité des routes, notamment sur leur partie droite (= celle utilisée par les cycles et trottinettes) est exécrable sur une bonne partie de mon trajet (rue Laurent Gers, rue Mellin, rue de Douai, ...) les rendant encore plus dangereuses. Absolument favorable aux déplacements doux, responsables et respectueux de l'environnement, il faut impérativement que ceux-ci ne se fassent pas au détriment de la sécurité. Dernier point, en question subsidiaire : à quand une prime d'aide à l'achat d'une trottinette électrique, comme le fait Marcq en Baroeul <a href="https://www.marcq-en-baroeul.org/actualite/1121-la-ville-offre-une-aide-a-l-achat-d-une-trottinette-electrique">https://www.marcq-en-baroeul.org/actualite/1121-la-ville-offre-une-aide-a-l-achat-d-une-trottinette-electrique</a> Merci pour votre écoute. A vous de jouer Denis.</p>	<p>Concernant les aménagements cyclables, 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.</p> <p>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</p>	La réponse est apportée par la CUA.
12 @12 23/04/2019 19:04:14 e-registre	ROUSSEL vincent	stationnement gare arras  Stationnement derrière la gare d'ARRAS	<p>Bonjour Vous souhaitez mettre en place une zone bleue derrière la gare Je me permets de vous rappeler que la gare d'Arras est considérée comme la 2ème gare des Hauts de France mais comment vont faire les travailleurs s'ils ne peuvent garer leur voiture Aucun parking à proximité et celui de Bergaigne est déjà complet Qu'allez-vous mettre en place pour faire coexister tout le monde? La ville d'Arras se vante de sa gare TGV mais sans voyageur faute de parking, cela va être compliqué Pourquoi pas une priorité sur les parkings avec comme pièce justificative l'abonnement de travail sur une durée max de 1 an? Je vous remercie de votre compréhension Vincent ROUSSEL</p>	<p>Le secteur de la 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. Bien qu'étant régi par le pouvoir de police du maire, le stationnement est un sujet entrant pleinement dans le cadre du PDU et différentes actions permettront de répondre aux problématiques de stationnement sur le centre-ville d'Arras. 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.</p> <p>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.</p>	<p>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 ...). 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.</p>
13 @13	BONTEMS Audrey	Stationnement arrière gare	<p>Bonjour, je vous écris pour évoquer la situation du stationnement en arrière gare. Il est urgent de repenser le plan prévu afin de proposer une solution alternative aux usagers de la SNCF. Ce ne sont hélas pas les quelques places "blanches" et parkings qui vont</p>	<p>Le secteur de la 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. Bien qu'étant régi par le pouvoir de police du maire, le stationnement est un sujet</p>	<p>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.</p>

<p>24/04/2019 13:04:39</p> <p>e-registre</p>		<p>Stationnement derrière la gare d'ARRAS</p>	<p>permettre à tout le monde de trouver son compte quand on voit l'encombrement de l'arrière gare chaque matin. Pourquoi pénaliser les usagers de la SNCF de telle sorte ? Le stationnement n'appartient pas aux riverains. C'est un espace public. Par ailleurs, je ne comprends pas pourquoi vous n'exploitez pas l'ex-site de la Foir'Fouille pour y faire un parking silo de 300 places ? En partenariat avec la mairie d'Arras, le CD62 et la SNCF (un PPP ?) pour réunir les 2,5 à 3 M€ que nécessite un tel projet ? Avec une voie d'accès dédiée pour ne pas embouteiller l'avenue ? Vous allez perdre des habitants dotés d'un pouvoir d'achat important - je pense aux Parisiens notamment - qui contribuent au développement économique de la commune... Pourquoi mettre un tel coup de frein dans le développement de l'attractivité d'Arras ? C'est tellement dommage. Il est grand temps de repenser la place des actifs usagers de la SNCF. J'entends régulièrement dans le train d'autres usagers qui envisagent de rejoindre Lille ou Paris. J'y songe aussi hélas. En espérant que ce message - qui n'engage que moi bien évidemment - sera entendu. Cordialement.</p>	<p>entrant pleinement dans le cadre du PDU et différentes actions permettront de répondre aux problématiques de stationnement sur le centre-ville d'Arras. 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.</p> <p>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.</p>	<p>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 ...). 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.</p>
<p>14 @14</p> <p>24/04/2019 19:04:59</p> <p>e-registre</p>	<p>BENARD Sophie</p>	<p>Places de stationnement zone rue Émile breton derrière la gare</p> <p>Stationnement derrière la gare d'ARRAS</p>	<p>Bonjour,</p> <p>J'ai pu constater un changement de marquage au sol. J'apprends le projet de changer la zone de stationnement d'une zone blanche à bleue.</p> <p>Cette zone me permet toutes les semaines de venir travailler dans l'agglomération d'Arras en habitant à Paris. Les activités dans cette zone ne justifient pas à mes yeux de stationnement limité à 2h (peu de commerces, zone très résidentielle) et rendrait l'utilisation de cette gare bcp plus difficile. En effet les stationnements de l'autre côté de la gare sont non seulement payants, mais aussi ils forcent à circuler dans une zone bcp plus dense d'Arras dans laquelle les ralentissements sont fréquents. Ce changement me forcerait à me rabattre sur les Gares de Saint Quentin ou autres.</p> <p>Je vous prie de bien vouloir réévaluer cette décision.</p> <p>Cordialement</p>	<p>Le secteur de la 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. Bien qu'étant régi par le pouvoir de police du maire, le stationnement est un sujet entrant pleinement dans le cadre du PDU et différentes actions permettront de répondre aux problématiques de stationnement sur le centre-ville d'Arras. 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.</p> <p>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.</p>	<p>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.</p> <p>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 ...). 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.</p>
<p>15 @15</p> <p>24/04/2019 23:04:18</p> <p>e-registre</p>	<p>NEYRET Victor</p>	<p>Stationnement gare d'Arras</p> <p>Stationnement derrière la gare d'ARRAS</p>	<p>Bonjour,</p> <p>Habitant à Paris mais travaillant dans le Nord, nous avons l'habitude de prendre le TGV et de laisser nos véhicules stationnés près de la gare d'Arras la nuit et les week-ends, ceci nous fait économiser beaucoup de kilomètres et de CO2 dégagé en rationalisant nos trajets avec le train.</p> <p>Ainsi nous passons régulièrement à Arras et nous arrêtons dans les commerces autour de la gare.</p> <p>Si un stationnement bleu est mis en place, pouvez-vous prévoir la mise en place d'un système alternatif, pour les usagers réguliers du train dont nous faisons partie, afin d'encourager ce type de transport ?</p> <p>L'heure est à la multimodalité des transports et la mise en place de ce stationnement va à l'encontre d'un mode de déplacement vertueux écologiquement.</p>	<p>Le secteur de la 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. Bien qu'étant régi par le pouvoir de police du maire, le stationnement est un sujet entrant pleinement dans le cadre du PDU et différentes actions permettront de répondre aux problématiques de stationnement sur le centre-ville d'Arras. 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.</p> <p>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</p>	<p>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.</p> <p>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 ...). 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.</p>

				(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.	
16 @16  25/04/2019 11:04:11  e-registre	LOUCHEZ Pascal	stationnement derrière la gare  Stationnement derrière la gare d'ARRAS	<p>Bonjour, Je comprends parfaitement les contraintes des résidents qui éprouvent les plus grandes difficultés à se stationner à proximité de leur domicile situés à proximité de la gare. Toutefois, la politique générale actuelle vise à favoriser au maximum les transports écologiques, dont le train fait partie. Ainsi, le projet actuel remet en cause l'attrait pour ce mode de transport. En effet, l'augmentation des contraintes de stationnement n'incite pas au développement de la fréquentation des TER et TGV, malgré les efforts consentis dans le développement de l'offre annoncée par le conseil régional (+48% de TER GV)</p> <p>J'ai bien noté les possibilités offertes par la communauté urbaine pour assurer le trajet Ficheux Arras en Bus. Sincèrement, je suis très intéressé par ce service mais l'offre est clairement incompatible avec mes horaires.</p> <p>Le matin, pour le trajet Ficheux - Arras, j'emprunte quotidiennement le TGV de 6h17 vers Paris ou le TER GV de 6h47 vers Lille, alors que le premier bus me permet d'arriver à Arras à 7h30.</p> <p>Le soir, soit je rentre à 17h40 en gare d'Arras, dans ce cas je dois attendre le bus de 18h15. cela reste réalisable mais je perds plus de 30 min Soit je rentre de Paris, et dans tous les cas de 18h10, je n'ai plus de solution.</p> <p>L'offre Bus n'est clairement pas compatible avec mes contraintes (comme beaucoup d'usagers de la SNCF)</p> <p>Compte-tenu de mes horaires de travail, je pense que je ne serai pas trop pénalisé. En effet, arrivant tôt à la gare, je trouverai forcément une place au parking Bergen par exemple. Mais il faut avouer que l'offre Bus doit être sensiblement complétée pour permettre une limitation de l'usage de la voiture au bénéfice du Bus.</p> <p>Dans ce cas, et uniquement dans ce cas, le désengorgement de la gare sera envisageable. Dans le cas contraire, il y aura un report vers les zones plus éloignées (Leclerc, Artois expo, ...)</p> <p>Enfin, la solution d'assurer des navettes de bus entre le marché aux bestiaux ou autres zones délocalisées n'est pas recevable. en effet, les pertes de temps sont générées par les ruptures de charges (passer de 2 à 3 modes de transport serait beaucoup trop chronophage)</p> <p>Merci pour la prise en compte de nos avis ...</p>	<p>Le secteur de la 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. Bien qu'étant régi par le pouvoir de police du maire, le stationnement est un sujet entrant pleinement dans le cadre du PDU et différentes actions permettront de répondre aux problématiques de stationnement sur le centre-ville d'Arras. 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.</p> <p>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.</p> <p>Concernant l'offre de transports collectifs, celle-ci évolue régulièrement de manière à s'adapter aux usages et aux besoins des usagers. L'offre a été renforcée au 1er janvier 2019 et évoluera encore dans le cadre de la délégation de service public signée avec Keolis.</p> <p>La CUA sera attentive à l'amélioration des conditions d'accessibilité à la gare via les transports collectifs en concordance avec les horaires de train.</p>	<p>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.</p> <p>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 ...).</p> <p>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.</p>

<p>17 R17</p> <p>25/04/2019 14:04:00</p> <p>registre-papier</p>	<p>HABITANTE DE TILLOY LES MOFFLAINES</p>	<p>Projet PDU</p> <p>Stationnement, Piste cyclable, Les modes doux, Les transports collectifs : Navettes, Transport de marchandises.</p>	<p>A la lecture de ce projet de PDU, il en ressort :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Pistes cyclables -&gt; Plus de sécurité, améliorer la liaison, améliorer l'entretien de celles-ci, verbaliser les véhicules stationnés dessus, plus d'aires de stationnement de vélos sur l'ensemble de l'agglomération.</li> <li>- Revoir les horaires des navettes qui ne sont pas appropriés aux horaires des travailleurs (Matin et Soir). Pas assez de de fréquences aux heures de pointe.</li> </ul> <p>Il faut revoir les correspondances entre les communes (surtout les accès vers les centres commerciaux)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>-&gt; ceci pour désengorger les axes routiers.</li> <li>-&gt; déviation des poids lourds vers la rocade.</li> <li>- Créations de parkings extérieurs avec accès par bus avec l'usage d'un ticket unique (bus-train).</li> <li>- Mise en place de TER avec arrêts fréquents.</li> <li>- TramBus pour accéder à tous le centre ville et voir centres commerciaux.</li> </ul> <p>Tout ceci permettrait la diminution de l'utilisation de la voiture. (création d'une voie unique pour le TramBus seulement -&gt; fluidifierait la circulation)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Voies piétonnes vertes, végétalisées qui seraient plus sécurisées.</li> <li>- Rendre le centre ville plus piétons.</li> <li>- Remettre en place des transports maritimes par voie de canaux (moins de camions).</li> <li>- Revoir l'information envers les entreprises et les particuliers sur l'existence des parkings, des navettes avec les horaires, du covoiturage, train, navettes...</li> <li>- Création d'un comité de suivi : mise en place et qui perdure dans le temps.</li> </ul>	<p>Par rapport aux différents points évoqués, le PDU prend en compte la majorité des problématiques et propose des actions afin d'y répondre et d'améliorer la situation actuelle.</p> <p>Concernant l'offre de transports collectifs, celle-ci évolue régulièrement de manière à s'adapter aux usages et aux besoins des usagers. L'offre a été renforcée au 1er janvier 2019 et évoluera encore dans le cadre de la délégation de service public signée avec Keolis.</p> <p>La CUA sera attentive à l'amélioration des conditions d'accessibilité à la gare via les transports collectifs en concordance avec les horaires de train.</p>	<p>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.</p> <p>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 ...).</p> <p>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. Pour les autres points voir au sein des conclusions et avis de la commission, les réponses par thématique.</p>
<p>18 R18</p> <p>25/04/2019 16:04:00</p> <p>registre-papier</p>	<p>MME LAUNOIS</p>	<p>Projet de Rcade Est</p> <p>Réseau routier, Pistes cyclables, Transports collectifs : les navettes.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Sur le projet de rocade est (1er et 2ème étapes) Nous ne pouvons-nous opposer à la création de cet axe routier. Néanmoins en tant que riverains, il nous paraît indispensable que cette construction se fasse d'un seul tenant à savoir axe Tilloy les Mofflaines jusque Artiparc.</li> <li>- En effet, sans cette 2ème étape le trafic de camions et de véhicules va s'effectuer dans les centres des villages ( St Laurent, Feuchy, Athies).</li> </ul> <p>Cette réalité va occasionner des nuisances sonores et déchets sans compter le risque d'accidents et d'embouteillages.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Quelles seront les propositions faites à chaque étape de construction de cette rocade afin d'éviter ces nuisances et accidents.</li> <li>- Si la rocade passe à proximité d'habitation, y aura t'il la mise en place de murs anti-bruits !</li> <li>-Peut-on envisager que la rocade se fasse en 1 seule étape de Tilloy à Artiparc? Depuis le temps que l'on parle de cette rocade!!!</li> <li>-Par contre connaissez-vous son tracé? et sa date de début de travaux. Pensez-vous contacter au préalable les riverains ? les tenir informés par le biais d'une réunion d'information publique?</li> <li>- Pistes cyclables à améliorer et sécuriser davantage (stationnement véhicules, dépassement...)</li> </ul> <p>Les rétrécisseurs et dos d'Ane en tout genre sont aussi, peut-être une protection, mais aussi un danger pour les cyclistes (chutes, glissades) à réfléchir... C'est difficile de faire cohabiter cyclistes et automobilistes.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Transports en commun : Bien pour la Citadine par contre sur les services Artis certains horaires ne sont pas compatibles avec les</li> </ul>	<p>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.</p> <p>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. »</p> <p>La CUA et le Département du Pas-de-Calais travaillent en étroite collaboration sur le sujet de création de la rocade Est.</p> <p>Concernant les aménagements cyclables, 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.</p> <p>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</p>	<p>La réponse est apportée par la CUA.</p>

			<p>activités scolaires et professionnelles.  Sur le Projet Rocade : J'associe à ma demande les personnes habitants dans le quartier.  Espérons être contactés par vos services.</p>	<p>également via ce schéma.</p> <p>Concernant l'offre de transports collectifs, celle-ci évolue régulièrement de manière à s'adapter aux usages et aux besoins des usagers. L'offre a été renforcée au 1er janvier 2019 et évoluera encore dans le cadre de la délégation de service public signée avec Keolis.</p>	
<p>19 @19</p> <p>25/04/2019 22:04:39</p> <p>e-registre</p>	<p>COLIN Denis</p>	<p>Stationnement à l'arrière de la gare d'Arras</p> <p>Stationnement derrière la gare d'ARRAS</p>	<p>Bonjour,  actuellement pour mon travail, je prends le train pour Lille à 7h45. Habitant à Roeux je quitte mon domicile à 7h00, pour arriver à Arras vers 7h15 me permettant ainsi d'avoir 30 mn pour trouver un stationnement derrière la gare (ironie du sort, 30 mn de marge pour assurer un stationnement alors qu'il ne faut que 20mn pour aller à Lille !!!). Chaque jour je dois prendre cette énorme marge afin d'assurer la prise de ce train, cette situation est stressante chaque jour et vu le projet de zone bleue, je me pose vraiment des questions sur le futur.  Avec ces zones bleues, les stationnements seront vides. Je me demande pourquoi cette volonté nuire aux usagers du train, alors que pour des raisons environnementales les transports en commun sont profitables. Pourquoi la CUA ne propose pas un parking métallique (comme dans les pays nordiques) à étages au niveau de la place derrière la gare ou au niveau du Rietz, ces parkings sont revêtus de verdure et ne dé-paysage pas l'environnement.  De plus, quand je reviens vers 18h00, les stationnements sont clairsemés donc libres pour les riverains !</p>	<p>Le secteur de la 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. Bien qu'étant régi par le pouvoir de police du maire, le stationnement est un sujet entrant pleinement dans le cadre du PDU et différentes actions permettront de répondre aux problématiques de stationnement sur le centre-ville d'Arras. 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.</p> <p>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.</p>	<p>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 ...). 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.</p>
<p>20 R20</p> <p>27/04/2019 11:04:50</p> <p>registre-papier</p>	<p>MR DELREUX Daniel</p>	<p>PDU</p> <p>Les transports collectifs : navettes, Stationnement derrière la gare d'ARRAS, Piste cyclable.</p>	<p>Il manque une liaison Bus entre Neuville et Arras + tôt (7 h 00), la 1ère est à 7 h 25 (Arras) ce qui est trop tard pour prendre mon train.  Attention à la zone Bleue derrière la gare -&gt; Solutions ?  Il manque des pistes cyclables entre NEUVILLE ET ARRAS. D'une manière générale, il manque des pistes cyclables.  La Loi LAURE -&gt; obligation de créer une piste cyclable en même temps qu'une création ou l'aménagement d'une route ou rue.</p>	<p>Le secteur de la 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. Bien qu'étant régi par le pouvoir de police du maire, le stationnement est un sujet entrant pleinement dans le cadre du PDU et différentes actions permettront de répondre aux problématiques de stationnement sur le centre-ville d'Arras. 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.</p> <p>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</p>	<p>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 ...). 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. Le problème de l'amplitude des horaires des bus et navettes au sein de la CUA est récurrent. Le PDU prévoit de réaliser a minima 20 kms d'aménagements cyclables. La mise en œuvre d'un schéma cyclable est programmée dès 2019.</p>

				<p>ciblée dans la fiche action n°35 du PDU.</p> <p>Concernant l'offre de transports collectifs, celle-ci évolue régulièrement de manière à s'adapter aux usages et aux besoins des usagers. L'offre a été renforcée au 1er janvier 2019 et évoluera encore dans le cadre de la délégation de service public signée avec Keolis.</p> <p>La CUA sera attentive à l'amélioration des conditions d'accessibilité à la gare via les transports collectifs en concordance avec les horaires de train.</p> <p>Concernant les aménagements cyclables, afin d'identifier les chainons 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.</p> <p>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.</p>	
<p>21 E21</p> <p>28/04/2019 08:04:05</p> <p>email</p>	<p>C.CATHELAIN @LAPOSTE.NET</p> <p>participation pdu.docx</p>	<p>Participation enquête publique PDU</p> <p>Réseau routier.</p>	<p>Madame , Monsieur , Veuillez trouver ci-joint notre participation à l'enquête publique PDU de la CUA . Bonne réception. Salutations distinguées. Mr Claude CATHELAIN Association "ACHICOURT diversités"</p>	<p>Le PDU, dans son scénario de développement a pleinement intégré l'évolution probable de la population sur le territoire de la CUA, et est en concordance avec le scénario du PLUi. Ces éléments sont précisés dans l'annexe Environnementale. Le PDU intègre donc les trafics générés par le développement souhaité du territoire.</p> <p>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.</p> <p>Concernant l'offre de transports collectifs, celle-ci évolue régulièrement de manière à s'adapter aux usages et aux besoins des usagers. L'offre a été renforcée au 1er janvier 2019 et évoluera encore dans le cadre de la délégation de service public signée avec Keolis.</p> <p>Concernant les aménagements cyclables, afin d'identifier les chainons 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.</p> <p>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.</p>	<p>Urbanisations massives : Dans son axe 1, Le PDU envisage une bonne articulation entre urbanisme, mobilité, santé et environnement. Les emplacements réservés relèvent du PLUi et non du PDU mais la remarque est pertinente. Attractivité des TC : Mise en œuvre d'une ligne de type RapidoBus sur l'axe le plus chargé (itinéraire de la Ligne 1). Utilisation du vélo : 20 kms de pistes cyclables sont envisagés. Voir les réponses apportées par la CUA.</p>

				Concernant la réalisation de la rocade Est, celle-ci est de la compétence du Département du Pas-de-Calais. La CUA et le Département du Pas-de-Calais travaillent en étroite collaboration sur le sujet de création de la rocade Est. 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.	
22 @22  28/04/2019 15:04:21  e-registre	LONGUEVERG NE elodie	mobilité achicourt  Réseau routier, Pistes cyclables, Les modes doux	<p>bonjour, nous habitons rue Maurice sergeant à Achicourt. en ce qui nous concerne des améliorations sont à apporter dans notre environnement direct : pas de passage piéton pour traverser en milieu de rue, trafic important et trop rapide des automobilistes, aucune solution proposée pour le stationnement des véhicules des riverains, circulation de poids lourds à vive allure malgré une interdiction de circuler la nuit, pas de pistes cyclables et voitures garées sur les trottoirs. malgré tous ces paramètres et dans une rue étroite et inadaptée, il a été décidé en août dernier d'y faire passer un bus urbain dans les deux sens. sans oublier les projets de logements sociaux sur la friche Mory entre autres qui ne feront qu'envenimer cette situation d'hyper circulation si l'aménagement urbain n'est pas géré en conséquence. ces remarques déjà évoquées lors du passage des équipes du conseil municipal d'Achicourt sont restées sans effet. dans ce contexte votre démarche est salutaire mais pourquoi ne pas agir en l'état et en prenant en compte des remarques déjà formulées ? Pour notre part nous aimons marcher et faire du vélo mais notre environnement direct nous en dissuade d'autant plus avec des enfants. il est urgent de se sentir considérés, habiter à proximité de logements sociaux ne doit pas être synonyme d'inconscience écologique. merci de penser à l'ensemble des villes, à l'ensemble des quartiers, d'écouter les habitants qui y vivent. à titre personnel, nous mettons en vente notre maison et ce cadre de vie en est l'une des causes! Merci pour votre travail et pour cette opportunité d'expression. cordialement</p>	Le projet de plan de déplacements urbains de la CUA répond aux 11 points inscrits à l'article L1214-2 du code des Transports. Les thématiques modes doux, maîtrise des circulations automobiles, transports collectifs, stationnement, ... sont donc pleinement intégrées. Le PDU comporte un plan d'actions définissant les actions à mener à court, moyenne et long terme pour atteindre les objectifs fixés. Les actions concrètes et ciblées découleront du PDU et seront fixées annuellement dans la feuille de route.	La commission prend note de ces remarques.
23 @23  30/04/2019 11:04:07  e-registre	PANNEQUIN Catherine	Rêvons notre ville  Réduction des GES.	<p>La ville d'Arras se doit d'appliquer la nouvelle loi 2015 Transition énergétique pour la croissance verte (<a href="https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/loi-transition-energetique-croissance-verte">https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/loi-transition-energetique-croissance-verte</a>). A l'image des 1 000 maires qui se sont engagés en marge de la COP21 à promouvoir et dépasser les objectifs de l'Accord de Paris, et à poursuivre les objectifs d'une énergie 100% renouvelable et d'une réduction de 80% de leurs émissions de gaz à effet de serre d'ici à 2050, voici une liste d'idées à soumettre au Maire d'Arras afin de réorienter de manière concrète sa politique en faveur de la protection de l'environnement.</p> <p>Le défi est double : améliorer la qualité de vie des habitants tout en réduisant l'empreinte écologique du quartier.</p> <p>Les bénéfices sont triples : social (en renforçant le lien entre les habitants), économique (mixité fonctionnelle autour de commerces de proximité, d'activités tertiaires et artisanales) et environnemental (limitation des consommations énergétiques et bâtiments basse consommation, retour de la biodiversité en ville, réduction de l'empreinte carbone etc.)</p> <p>L'enjeu est crucial : faire d'Arras la ville durable-leader des Hauts</p>	<p>L'Autorité Organisatrice de la Mobilité est compétente en matière de Plan de Déplacements Urbains. Les actions ciblées dans votre contribution sont pour la majorité de compétence communale.</p> <p>Cependant, concernant les aménagements cyclables, 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.</p> <p>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.</p>	La commission prend note de ces remarques.

de France : avec 40 000 habitants c'est le format idéal pour se lancer dans la grande aventure écologique avec des investissements financiers raisonnables.

PROPOSITIONS :

Faire appliquer la nouvelle réglementation sur la lutte contre la pollution lumineuse et l'éclairage public (janvier 2019) en obligeant les commerçants et entreprises à éteindre leur vitrines/lumières la nuit : leur rappeler leurs obligations dans un premier temps, pour les plus réfractaires associer les syndicats des commerçants, favoriser la concertation et la sensibilisation. Du côté de la municipalité, éteindre les lampadaires des nombreuses ruelles entre 1h et 6h du matin.  
(<https://www.lemondedelenergie.com/pollution-lumineuse-biodiversite-reglementation/2019/01/17/>)

A l'image du ruban rose de la lutte contre le Sida figurant parfois sur le Beffroi, utiliser le symbole de la ville pour mettre en avant la cause écologique (trouver un emblème/logo de la transition énergétique à Arras ?)

Encourager les arrageois à s'approprier la transition énergétique de manière ludique ou sportive : organiser des éco-trails, des concours famille zéro-déchets (grand succès dans de nombreuses villes) etc.

Créer une rue ou un éco-quartier zéro-plastique / zéro déchet / zéro carbone avec un concours d'exemplarité et une remise de prix médiatisée (= tous les habitants de la rue s'engager à trier et à composter les bio déchets)

Faire installer des bas à composts publics dans des lieux faciles d'accès et stratégiques

Lancer un programme parmi les écoliers en partenariat avec les instituteurs « Ma ville rêvée »

Faire bannir le plastique à usage unique dans les établissements publics municipaux (gobelets, bouteilles...)

Mettre en place le bio dans toutes les cantines publiques (hôpitaux, écoles, administrations, facultés...)

Obliger les restaurateurs à composter leurs restes.

Mettre en place la récupération des invendus dans les grandes surfaces/supermarché en alliance avec les associations solidaires (c'est une obligation en fait : <http://www.lefigaro.fr/economie/le-scan-eco/2018/10/16/29001-20181016ARTFIG00007-loi-anti-gaspillage-alimentaire-quel-bilan-apres-18-mois.php>)

Désigner 1 ou 2 établissements de hôtellerie arrageoise ambassadeurs du « tourisme durable »

Installer des bacs à fleurs, lauriers, arbustes partout où c'est possible ; Réserver le maximum de parcelles, trottoirs, petits espaces pour la végétalisation de la ville

Dans le cadre de la réhabilitation du centre-ville et des nombreux logements vacants, encourager les programmes de rénovation durable en proposant des aides concrètes et des expertises (emprunts taux zéro, expertise d'architectes/urbanistes/techniciens de chauffage) pour faire isoler les logements en rendant obligatoires des travaux d'isolation et l'amélioration énergétique. Mobiliser toutes les professions adjacentes au bâti exemplaire (agences immobilières, entreprises du BTP, notaires...)

Lancer un concours d'artistes pour végétaliser le Beffroi ou tout autre monument identitaire de la ville

Lancer le premier marché de Noël durable de la France

La CUA propose également une aide à l'achat d'un vélo à assistance électrique.

			<p>Obliger les brasseries et cafés à proposer des éco-cups consignées pendant le Main square festival</p> <p>Lancer une grande campagne de plantations des essences dans un « lieu vert » emblématique de la ville avec les Arrageois (ex : Fête du Printemps dans les grandes prairies d'Arras)</p> <p>Proposer au Arras film Festival une édition entièrement consacrée à la thématique de la Nature.</p> <p>Mieux sélectionner les commerçants et propriétaires des pas-de-porte de la rue Saint Aubert et du vieux centre qui, pour l'immense majorité, n'apportent aucune plus-value solidaire ou environnementale dans leurs propositions commerciales.</p> <p>Débitumer toutes les cours de récréation du primaire et secondaire.</p> <p>Interdire la cigarette dans les espaces verts (=gros succès dans les parcs de Strasbourg)</p> <p>Installer des potagers bios ou jardins communautaires dans les maisons de retraite, cours maternelles, foyers sociaux et EPHAD</p> <p>Encourager la marche à pied en rendant le centre-ville exclusivement piétonnier. Interdire l'accès aux véhicules les jours de marché dans les rues avoisinantes</p> <p>Lancer un plan vélo en aménageant les rues avec des couloirs spécifiques, forfait aide à l'achat d'un vélo électrique etc.</p> <p>Labéliser des maraîchers bio/agriculture raisonnée/producteurs locaux et les mettre en avant de manière visible via un label pendant les marchés du samedi. Les mettre en avant dans le journal municipal, office du tourisme, affichage etc.</p> <p>Doubler le nombre de poubelles de tri sur les axes touristiques</p> <p>Lancer un concours « Fleurir ses balcons »</p>		
<p>24 @24</p> <p>02/05/201 9 11:05:46</p> <p>e-registre</p>	<p>BATORI Thomas</p>	<p>Points de vigilance</p> <p>Organisation de la mobilité, Les modes doux, accès PMR.</p>	<p>Remarques et points qui ne semblent pas ou peu traités dans ce projet de PDU :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- trottoirs : parmi les exemples donnés, il convient de rajouter les caniveaux béton transversaux gênant notamment les PMR (-&gt; Essayez de rouler en poussette sur les trottoirs de la rue du Commandant Dumetz...)</li> <li>- problématique des vélos pour la typologie "maisons de ville" : le frein principal est l'exiguïté des couloirs. Lorsque le ménage ne possède pas de garage, l'utilisation du vélo au quotidien peut s'avérer décourageante. Exemple de solution : abris spécifiques extérieurs ? Quitte à prendre sur des places de parking...</li> <li>- sécurité piéton : sauf erreur, on ne retrouve pas explicitement la notion de distance minimale de 5 mètres entre un passage piéton et un stationnement.</li> <li>- une seule phrase sur un enjeu gigantesque et un gisement phénoménal d'économie d'énergie : "Communiquer sur les nouveaux modes de travail : coworking, travail à distance, télétravail ... ". Il faut être plus précis sur les modalités et ancrer ce levier dans les plans d'actions.</li> <li>- en page 51, le répertoire des véhicules est manifestement désuet, il faudrait le nuancer (0 véhicule électrique... c'était peut-être vrai en 2014 mais plus en 2019)</li> <li>- ce n'est peut-être pas dans le périmètre d'un PDU, mais pourquoi les dispositions en cas de pics de pollution ne sont pas abordées ? Exemple : panneaux d'information, circulation alternée, etc... Dans tous les cas, le mentionner.</li> <li>- le document pourrait être plus précis sur le déploiement du réseau d'ateliers de réparation de vélos. C'est un point qui semble</li> </ul>	<p>La problématique d'accessibilité à la voirie et aux espaces publics est reprise dans l'annexe Accessibilité du PDU. Chaque aménagement doit aujourd'hui être conforme à la réglementation et permettre l'accessibilité de la chaîne du déplacement.</p> <p>Concernant le stationnement vélo, 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.</p> <p>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 ...</p> <p>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, télétravaux, espaces de coworking ...</p> <p>Enfin, la fiche action n°36 concerne l'accompagnement du programme "Ville Respirable". Cette fiche fait mention du lancement d'une étude de préfiguration d'une zone à faible</p>	<p>Il convient donc de renforcer l'accessibilité aux pôles générant d'importants trafics piétons (écoles, gares, arrêts de transports en commun, centres commerciaux...) pour que les PMR gagnent en confort dans leurs déplacements quotidiens. Il convient également de veiller à ce que les stationnements illicites ne pénalisent pas la sécurité et la continuité des cheminements piétons.</p>

			crucial pour inciter au vélo. Cordialement	émission sur le territoire de la CUA. Cette étude permettra de mettre en place une politique adaptée en cas d'épisodes de pollution.	
25 @25 03/05/2019 23:05:12 e-registre	PERRIER ERIC	Stationnement proche de la gare  Les transports collectifs : navettes (horaire, fréquence et correspondance). Le stationnement, notamment gare d'Arras	Bonjour, J'habite Wailly et travaille à Lille en horaire décalé (départ 12h-retour vers 21h ou 22h). Il n'existe aucun moyen de transport en commun me permettant d'arriver ou partir de la gare à ces horaires. Je dois donc prendre ma voiture. Ayant appris la mise en place d'une zone bleue dans les rues autour de la gare, je vous exprime mon inquiétude quant aux futures places de stationnements disponibles. Je comprends les besoins des riverains et déjà je me garais à 5-10 mn à pied de la gare; qu'en sera-t-il à partir de juin? Les parkings existants ou à venir permettront-ils aux usagers de la SNCF de continuer à prendre le train dans des conditions acceptables sans rallonger exagérément la durée de transport depuis son domicile. A l'heure où l'on parle d'écologie, il est bon de réfléchir à d'autres solutions (parkings relais, navettes reliant les villages de la CUA, cartes d'abonnements à tarif préférentiel pour les usagers du TER...) Merci pour votre réponse.	Le secteur de la 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. Bien qu'étant régi par le pouvoir de police du maire, le stationnement est un sujet entrant pleinement dans le cadre du PDU et différentes actions permettront de répondre aux problématiques de stationnement sur le centre-ville d'Arras. 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.  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.  Concernant l'offre de transports collectifs, celle-ci évolue régulièrement de manière à s'adapter aux usages et aux besoins des usagers. L'offre a été renforcée au 1er janvier 2019 et évoluera encore dans le cadre de la délégation de service public signée avec Keolis. La CUA sera attentive à l'amélioration des conditions d'accessibilité à la gare via les transports collectifs en concordance avec les horaires de train.	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 ...). 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.
26 R26 07/05/2019 15:05:00 registre-papier	MR TETU Eric	Mobilité des Séniors et Les modes doux.	J'aimerais que l'on tienne compte encore plus de la mobilité des SENIORS en remettant au goût du jour le transport à la demande. Il y a, de plus, de nombreux itinéraires de randonnées pédestres assurant la découverte touristique du territoire qu'il faut mettre en valeur et surtout ne pas les détruire.	Dans le cadre de la DSP Transport, Artis propose différentes solutions à destination notamment des séniors. L'offre a fortement évolué depuis le 1er 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	L'objectif général de l'axe 2 est la valorisation des besoins spécifiques des seniors.

				<p>18)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Ma Citadine : navette gratuite de centre-ville</li> <li>• Le transport à la demande (TAD), service sur réservation, fonctionnant selon un itinéraire précis et des horaires déterminées à l'avance</li> </ul> <p>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).</p> <p>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.</p>	
<p>27 @27 07/05/2019 18:05:55 e-registre</p>	<p>DELATTRE Philippe Rocade Est.pdf</p>	<p>Mode doux et Rocade Est Réseau routier et les modes doux</p>	<p>Mode doux et Rocade Est La Communauté Urbaine d'Arras souhaite développer l'utilisation du mode doux et autonome (Vélo, trottinette, piéton...) et du transport collectif, beaucoup plus écologiques, dans le cadre du Grand Arras 2030. Cette démarche affirmée et volontaire des élus de la C U A est très honorable et indispensable face aux enjeux écologiques de notre planète et plus particulièrement de notre agglomération. En qualité d'habitant de St Laurent Blangy, j'adhère à cette vision du Grand Arras 2030, mais pour parvenir à cet objectif de façon significative, il est indispensable de libérer et de revoir la circulation au centre des villes de la CUA et sur un maillage entre ces centres villes et les lieux importants (gares ...etc.), afin de permettre aux différents modes doux de se développer en toute sécurité. De récents accidents dramatiques confirment que la circulation au cœur des Villes de St Laurent Blangy, mais également Athies, St Nicolas et St Catherine, en provenance des D 917 et 950, et notamment aux heures de pointe, est infernale. En effet, beaucoup d'automobilistes préfèrent éviter l'entrée nord d'Arras, trop encombrée, en passant par le centre de ces Villes. Effectivement, le flux de véhicule le plus important, entrant ou sortant du Grand Arras, provient de ces deux RD en direction des Agglomérations de Lens, Béthune, Hénin, Douai et Lille. Afin de répartir, fluidifier et sécuriser ces flots de circulation, il est indispensable de boucler dans les plus brefs délais la totalité de la rocade ceinturant le Grand Arras, par l'achèvement complet de la Rocade Est et de son accès desservant le ZI Est, notamment, et, de désaffecter le passage à niveau de St Laurent B., trop dangereux. D'autres aménagements connexes sont certainement à prévoir pour protéger les centres villes, mais il est indispensable de libérer ces centres villes des véhicules automobiles en transit, pour céder la place aux différents modes doux, engins divers autonomes, piétons et transports collectifs par des voies dédiées et sécurisées, en harmonie avec un trafic local automobile à vitesse adaptée.</p>	<p>Concernant les aménagements cyclables, 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.</p> <p>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.</p>	<p>La réponse est apportée par la CUA.</p>

<p>28 @28</p> <p>07/05/2019 21:05:32</p> <p>e-registre</p>	<p>COPPI Marylène</p> <p>CR rencontre mairie 2-05-19.pdf</p>	<p>Stationnement en zone bleue derrière la gare problématique pour les usagers du train obligés de prendre leur voiture pour se rendre à la gare</p> <p>Stationnement</p>	<p>Bonjour Comme beaucoup d'habitants de la CUA, je ne travaille pas sur le territoire de la CUA et je suis obligée tous les jours de prendre le train pour me rendre sur mes divers lieux de travail (Amiens, Paris, Lille, Lyon pour les principaux). Pour me rendre à la gare je n'ai d'autre choix que de prendre ma voiture car il n'y a pas de transport en commun sur mes horaires (matinaux et tardifs). Je fais cela depuis 18 ans ! Donc depuis 2001, je me gare derrière la gare, avec plus ou moins de facilité suivant mes horaires de train... Mais bon an (la chance), mal an (je rate mon premier train parce que je n'ai pas trouvé assez rapidement une place de stationnement), je parviens à gérer la situation. Tous les usagers du train comme moi sont dans la même situation... C'est pourquoi le projet de mettre 800 places sur 1400 derrière la gare à la disposition des seuls résidents de l'arrière gare nous donnent déjà des insomnies ! Comment pourrions-nous faire, nous qui avons déjà des amplitudes horaires dévolues au travail de 12 à 14h00 ! C'est inimaginable ! Nous demandons à ce que des solutions pérennes soient trouvées pour nous qui sommes nombreux, à devoir venir à la gare en voiture et que le projet de passage en zone bleue soit au moins différé jusqu'à ce que ces solutions soient trouvées. Nous avons rédigé une lettre d'information visant à mobiliser les usagers dans notre situation. Cette mobilisation a recueilli plus de 270 signatures sur le site mesopinons.com La mairie d'Arras nous a reçues à notre demande suite à cette mobilisation. Nous attendions des réponses concrètes, une annonce précisant la décision de retarder la zone bleue tant que d'autres solutions n'étaient pas trouvées, le souhait de la mairie de nous associer à l'élaboration de solutions. Rien de tel ! Nous avons eu une explication de texte d'un projet descendant ! Nous en avons informé les signataires de notre premier document et d'autres usagers du train par un compte rendu de cet entretien. Ces personnes s'offusquent et demandent des actions co-élaborées. Nous interpellons encore ici la CUA, les communes de la CUA et la ville d'Arras pour qu'elles coopèrent pour faire en sorte que la vie de leurs administrés soit de qualité. Aujourd'hui, chacun se renvoie la balle en disant que ce n'est pas de sa charge mais de celle de l'autre ! Pour nous, cette approche est inentendable et contraire au projet COMMUNAUTAIRE qui guide une formation comme la CUA. Je mets en fichiers joints, le document de mobilisation initiale des usagers du train, ainsi que le compte rendu de notre entretien avec la mairie d'Arras que nous avons diffusé parce que le problème évoqué ne concerne pas les seules initiatrices de cette mobilisation.</p>	<p>Le secteur de la 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. Bien qu'étant régi par le pouvoir de police du maire, le stationnement est un sujet entrant pleinement dans le cadre du PDU et différentes actions permettront de répondre aux problématiques de stationnement sur le centre-ville d'Arras. 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.</p> <p>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.</p> <p>Concernant l'offre de transports collectifs, celle-ci évolue régulièrement de manière à s'adapter aux usages et aux besoins des usagers. L'offre a été renforcée au 1er janvier 2019 et évoluera encore dans le cadre de la délégation de service public signée avec Keolis. La CUA sera attentive à l'amélioration des conditions d'accessibilité à la gare via les transports collectifs en concordance avec les horaires de train.</p>	<p>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 ...). 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.</p>
<p>29 @29</p> <p>08/05/2019 17:05:46</p> <p>e-registre</p>	<p>SAINT-MAXENT hervé</p>	<p>Déplacements</p> <p>Réduction des GES, Les transports collectifs : navettes</p>	<p>oui à la promotion et à l'aide pour l'acquisition d'un véhicule électrique mais un hybride qui se recharge en roulant ou alors pour les véhicules rechargeables au secteur il faudrait que la CUA contracte un abonnement à Enercoop fournisseur d'énergie alternative sinon EDF profitera des besoins accrus en électricité pour encore augmenter ou tout au moins maintenir le parc des centrales nucléaires .....</p>	<p>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.</p> <p>Concernant l'offre de transports collectifs, celle-ci évolue régulièrement de manière à s'adapter aux usages et aux besoins</p>	<p>La réponse est apportée par la CUA.</p>

			il est souhaitable d'augmenter la fréquence des bus et de rendre leur usage quasi gratuit si on veut augmenter leur fréquentation	des usagers. L'offre a été renforcée au 1er janvier 2019 et évoluera encore dans le cadre de la délégation de service public signée avec Keolis.	
30 @30 09/05/2019 09:05:19 e-registre	BULTE Sébastien avisPDU.odt	PDU Grand Arras 2030 Réseau ferroviaire, les transports collectifs : navettes, Piste cyclable.	<p>Bonjour Madame Monsieur,</p> <p>Je souhaite déposer des propositions dans le cadre de la consultation publique autour du Plan de Déplacements Urbains du Grand Arras à l'horizon 2030. Le volet des transports publics et de l'alternative à la voiture me paraît essentiel d'un point de vue écologique qu'économique, la mobilité à un rôle important à jouer pour permettre au Grand Arras de pouvoir se développer en attirant de nouveaux habitants ainsi que de nouveaux emplois. Je pense avoir un rôle important en tant que citoyen et de surcroît en tant qu'usager régulier des transports publics ARTIS, mais également du TER.</p> <p>Le Grand Arras a vocation à devenir un territoire avec un pouvoir d'attraction important (Scenario 1 du PLUI), la mobilité constitue un point non négligeable pour remplir cette mission. J'ai plusieurs propositions à court et à long terme dans l'objectif d'améliorer les déplacements dans le Grand Arras.</p> <p>Proposition à court terme (horizon 2022):</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Intégration de la tarification TER au sein des abonnements aux transports publics ARTIS. Ce service permettrait de dynamiser les 6 Gares TER du territoire (Arras, Maroeuil, Roeux, Bailleul-Sir-Berthoult, Farbus, Boisieux-au-Mont) et de proposer une solution supplémentaire à l'offre de Bus (C11, C12), de Car Régionaux (524, 532, 533, 534, 535) et de Navette Rurale déjà mise en place. Trois de ces gares font partie de Pôle Relais Rural à conforter avec le PLUI, dont deux (Maroeuil et Roeux) qui proposent de nombreux allers-retours par jour, jusqu'à 10. De plus d'autres réseaux d'agglomérations ont fait ce choix (Tadao, Ilévia...) qui apportent une offre plus conséquente et un transport propre par le train.</li> <li>- Adopter le système Pass-Pass développé par le SMIRT qui facilite les déplacements puisque cette carte permet de charger différents abonnements sur le même titre de transport. Ce système favorise la multi-modalité (Métro à Lille, TER Lille-Arras, Bus Artis...). Elle est déjà adoptée par les autres agglomérations de la région qui l'utilisent pour tous les types d'abonnements.</li> <li>- Mise en place d'une application mobile MyArtis qui permettrait à l'usager d'enregistrer ces trajets favoris, d'avoir les prochains passages à un arrêt, visualiser la position du Bus sur le trajet de la ligne, réserver un transport à la demande (Actibus, Noctibus, Navette Rurale...), d'informer l'usager sur l'info-traffic du réseau, de réserver un vélo en station, ou un véhicule Citiz directement depuis l'application. Une solution de mobilité qui va permettre d'attirer de nouveaux usagers qu'on guide à travers leurs déplacements.</li> <li>- Développer un système de Vélo ou Trottinette en Libre-Service, à l'image de l'offre actuelle concernant la location longue de vélo électrique. Cette offre serait constituée d'un parc de vélos ou trottinettes électrique avec des stations, dans les différents quartiers d'Arras, les communes urbaines périphériques mais également quelques-uns dans les communes rurales où l'on vient redéposer son vélo ou trottinette permettant à d'autres usagers d'emprunter ce moyen de transport 100% écologique à l'image du V'lille à Lille.</li> </ul>	<p>Concernant l'offre de transports collectifs, celle-ci évolue régulièrement de manière à s'adapter aux usages et aux besoins des usagers. L'offre a été renforcée au 1er janvier 2019 et évoluera encore dans le cadre de la délégation de service public signée avec Keolis. De plus, dans le cadre de la DSP 2019-2025, Artis va engager une réflexion sur la billettique et l'interopérabilité avec l'ensemble des réseaux de transports collectifs.</p> <p>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 en matière de mobilité, d'urbanisme et d'aménagement devront être faites dans le cadre de cette étude. Cette étude est également ciblée dans la fiche action n°35 du PDU.</p> <p>Le PDU précise que l'opportunité d'une gare européenne devra être étudiée.</p> <p>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.</p> <p>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. »</p> <p>La CUA et le Département du Pas-de-Calais travaillent en étroite collaboration sur le sujet de création de la rocade Est.</p>	Dans son projet, le PDU repose sur des grandes orientations. Ces propositions ont le mérite d'être précises et peuvent être utiles pour rédiger une feuille de route. Le comité de pilotage pourra suivre les évolutions sur ces réflexions.

- Réaménagement du pôle Gare d'Arras. En effet ce pôle est trop dispersé est peu constitué un frein à la mobilité, la gare urbaine Artis et la gare SNCF sont bien connectés (informations SNCF en gare de Bus et vice-versa), cependant il manque le développement d'un quai aménagé pour les Cars longues distances (Compagnies Flixbus et Ouibus qui permettent de relier Arras aux aéroports parisiens, à d'autres villes comme Tours Reims...). La gare interurbaine est trop enclavée et dispersé (Rue du Docteur Brassart, Rue Emile Breton, Boulevard Faidherbe, D917...) ce qui ne favorise pas la multi-modalité. Regrouper autour d'un nouveau pôle Gare avec toutes les mobilités (TER, Bus Urbains, Car Régionaux, Cars Nationaux, TGV).

- Augmenter la fréquence des passages des transports dans les communes rurales notamment les pôles relais (Thélus, Bailleul-Sir-Berthoult, Roeux, Maroeuil, Beaumetz-les-Loges) via la complémentarité avec le TER, la mise en place d'une ligne urbaine (Maroeuil uniquement avec passage à l'heure), l'ajout des horaires sans réservations des Navettes Rurales. L'objectif est de pouvoir proposer un pack de mobilité globale pour ces territoires qui jouent un rôle important sur les communes rurales qu'elles englobent (Commerces, Ecoles, Santé, Emploi...).

A long terme (horizon 2030-2035)

Si le choix d'un développement économique fort se poursuit de nombreux emplois vont être créés directement ou indirectement par le Grand Arras. Développement des parcs d'activités, du tourisme d'affaire avec le développement d'une zone économique décisionnelle sur la court de Petite Vitesse, arrivée de la gare TGV Européenne, Canal Seine-Nord... Toutes ces mutations vont attirer de nouveaux habitants à choisir le Grand Arras, ceci entraînera une augmentation de la population sur le territoire, notamment sur la couronne urbaine. Il y aura donc nécessité à réorganiser les transports.

- Contournement de la rocade Est

- Développement d'une gare TGV Européenne captant l'offre TGV, Ouigo vers les différentes villes de France et d'Europe au travers du Thalys ou de l'Eurostar. Cette gare sera située le long de la ligne LGV au niveau de Fampoux Roeux, un arrêt sera développé pour capter les TER entre Arras et Douai.

Il y aura la mise en place d'une navette en tram-train pour relier la gare d'Arras ville et la gare d'Arras TGV Europe

- Mise en place d'un tram-train entre Arras et Lens permettant d'augmenter le cadencement entre ces deux villes et développer les arrêts de Farbus Bailleul-Sir-Berthoult, plus un arrêt au niveau de Actiparc/Saint-Laurent-Blangy.

- Réorganisation du réseau de Bus urbains.

Le réseau s'articulera autour deux lignes de Transport en Commun sur Site Propre (TCSP), Bus à Haut Niveau de Service ou Tramway (Mettis à Metz ou le Tramway de Besançon projet de couronne urbaine d'agglomérations légèrement plus importante qu'au Grand Arras) avec un coût maîtrisé desservant deux axes  
Axe Commun: Pôle Santé Bonnettes Centre Commercial Quartiers Saint-Pol et Hauts-Blancs-Monts Citadelle Lycée Robespierre et Gambetta Rue Gambetta Gare.  
Axe 1 : Gare Grand Place Val de Scarpe Quartiers des Nouvelles Résidences à Saint-Laurent-Blangy.  
Axe 2 : Gare Université Lycée Guy Mollet Pôle Universitaire. Développement d'un pôle étudiant avec des écoles supérieures, laboratoires de recherches, entreprises... Ces lignes

			<p>utiliseront des boulevards requalifiés afin de développer ces lignes avec un coût allégé. Développement de Parkings-Relais favorisant les échanges aux abords de la ville, P+R au Val de Scarpe, Citadelle, Pôle Santé Bonnettes, Pôle Universitaire.</p> <p>Des lignes urbaines structurantes desserviront l'ensemble des quartiers peuplés du territoire (Saint-Laurent-Blangy, Saint-Nicolas, Sainte-Catherine, Anzin-Saint-Aubin, Beaurains, Dainville, Achicourt ainsi que l'ensemble des quartiers d'Arras) avec une grande amplitude horaire en semaine et circulant le dimanche et en soirée. Ces lignes (3-4-5) emprunteront les axes d'hyper-centre (Wetz &gt; Théâtre &gt; Gambetta &gt; Poste) et (Legrelle &gt; Grands-Véziers &gt; Saint-Jean). Des aménagements en site propre pourront voir le jour sur certains tronçons, de même qu'en station avec des bornes d'informations voyageurs.</p> <p>Des lignes urbaines complémentaires desserviront plus en détails les quartiers de la couronne urbaine (Tilloy-les-Mofflaines, Feuchy, Athies, Agny, Maroeuil), ces lignes emprunteront des axes complémentaires permettant de proposer une offre supplémentaire dans le centre d'Arras sans avoir cette pollution sonore concentrée sur le même axe cité ci-dessus. Une ligne Corolle pourra être mise en place permettant de relier les communes urbaines sans passer par la gare d'Arras et connecté aux stations du TCSP et des lignes urbaines structurantes. Une offre interurbaine composée des Cars Régionaux, Bus Interurbains, Navette Rurale, TER permettant d'apporter une connexion avec Arras à chaque heure de la journée du Lundi au Samedi. Il faut aussi favoriser le covoiturage pour apporter des solutions supplémentaires.</p> <p>Une offre de déplacements doux, la marche à pied, le développement de pistes cyclables, la mise en place d'une offre de Vélo en Libre-Service, favoriser l'auto-partage de véhicules moins polluants. Utilisation de Bus Tram Hybride Biogaz ou Electrique.</p> <p>Vous souhaitant bonne lecture, Cordialement.</p>			
31 R32	09/05/201 9 16:05:00	MR GUEANT Daniel	Consultation  Consultation	Agréablement reçu . Aucune remarque particulière.	Sans Objet	Dont acte
32 @31	09/05/201 9 16:05:13	SAINT- MAXENT Hervé  enercoop wikipédia.odt	transport en voiture électrique  Réduction des GES.	pour éviter une surconsommation d'électricité d'origine nucléaire par l'utilisation de voitures électriques pourquoi ne pas proposer aux habitants de la CUA une adhésion à Enercoop fournisseur d'électricité exclusivement d'origine alternative ? un contrat de groupe plus avantageux pourrait être négocié entre la CUA et Enercoop .	Le PDU n'a pas vocation à proposer une offre alternative d'électricité.	La commission a pris bonne note.
33 @33	09/05/201 9 19:05:33	COVELIERS Luc	Politique des modes alternatifs  Piste cyclable, Réseau routier	Pas de comptage de cyclistes, pas d'information sur la vitesse commerciale des bus (12 km/h?), pas d'objectifs chiffrés en termes de km de bandes bus ou d'aménagements cyclables de qualité à créer et de m2 de bitume accaparés par la voiture à supprimer en faveur des modes alternatifs (repartition de l'espace public). On se demande comment alors arriver à un objectif de remettre les Arrageois en selle ou dans les bus ? Pour le vélo, la loi Laure et l'obligation d'ouvrir les doubles-sens cyclables dans les zones 30 ne sont pas respectées par beaucoup	Le projet de plan de déplacements urbains de la CUA répond aux 11 points inscrits à l'article L1214-2 du code des Transports. Les thématiques modes doux, maîtrise des circulations automobiles, transports collectifs, stationnement, ... sont donc pleinement intégrées. Le PDU comporte un plan d'actions définissant les actions à mener à court, moyen et long terme pour atteindre les	La commission prend note de ces remarques.

de communes arrageoises. La loi d'orientation des mobilités (LOM) va obliger de généraliser les double-sens cyclables aussi dans les zones 30.

La ville d'Arras refuse de supprimer une seule place de stationnement en voirie avant le passage pour piétons pour la sécurité des piétons (visibilité). Conséquence, les arceaux encombrant les trottoirs comme les voitures garées en infraction rendant la mobilité des PMR impossible. Elle refuse tout repartage de l'espace public.

En matière de stationnement vélo, le PLUI ne prévoit rien comme norme pour les pôles générateurs de trafic (magasin, hôpitaux salles de sport) et seulement 1/2 vélo par appartement dans les nouveaux logements. Dans ces conditions, le vélo est non sans diminution de la place que la voiture à prise dans la ville. Si la ville d'Arras a eu le courage (enfin) de supprimer le stationnement sur la place des Héros, dans le même temps ce sont de parking auto qui ont été créé dans la CUA.

L'obligation d'installer des supports vélos permettant d'accrocher son vélo par le cadre est refusée par la ville d'Arras au conservatoire par exemple malgré les demandes. Conséquence. Des vols de vélos ont déjà eu lieu. C'est un modèle pince roue ou plie roue illégale que la ville d'Arras offre aux cyclistes comme dans les supermarchés.

A la gare, il n'y a que 120 places sécurisées pour les vélos, mais pour une gare avec 11 000 montés/descentes par jour, c'est au moins 500 emplacements vélo et une station vélo avec des services qu'il faudrait comme toutes les villes de taille similaire et ceci dès maintenant. Le stationnement existant déborde déjà.

Le Plan du gouvernement prévoit d'arriver à 9% de placement à vélo en 2023 et la CUA que 1,8% en 2030. Les aménagements cyclables d'Arras sont seulement discontinus, mais aussi souvent impraticables et dangereux, ne respectant pas les normes du CEREMA. Ils ne sont surtout pas prioritaires (stop en fin de piste) et inconfortables (bordures). Il faut au minimum 15 euros par an et par habitant pour une véritable politique cyclable. Sans une priorité inversée (1 les piétons, 2 les bus, 3 les vélos, 4 les autos), on fera du surplace.

Pour les bus, cela fait plus de 5 ans (depuis la mort de Marine en 2009) que des bandes bus + vélo sont prévues avenue Winston Churchill. Rien n'a été fait. La construction de la Rocade Est (90 millions d'euros) ne résoudra rien en matière de transfert modal. Seul, un repartage de l'espace public en faveur des modes alternatifs (bus, vélos) permet un transfert modal. Un repartage demande souvent que d'un peu de peinture.

Attendre 6 mois un V'electric est un mauvais service alors que la possibilité de louer des vélos normaux n'existent même pas (pour les étudiants par exemple).

Question gouvernance. A quand une commission vélo comme celle de la Ville de Bruxelles à laquelle j'ai participé. Voir <https://www.bruxelles.be/velo>

Sans transparence (convention internationale d'Aarhus sur le droit à l'information en matière d'environnement et d'urbanisme signée par la France), ce sont des aménagements de mauvaise qualité qui continueront d'être créés. Les citoyens ont droit à pouvoir accès à des véritables enquêtes publiques avec des plans en matière d'aménagement urbain pour proposer des améliorations / faire des remarques.

objectifs fixés. Les actions concrètes et ciblées découleront du PDU et seront fixées annuellement dans la feuille de route.

			<p>Donc un plan sans réelle intention et volonté politique de repartage l'espace public ? Le PDU de 2000 n'a réalisé que 14%. La ville vient de supprimer l'aménagement cyclable de la rue Gustave Colin alors que c'est un axe majeur pour venir à la gare à vélo. Part manque de volonté, cela n'est pas demain que des aménagements cyclables seront réalisés sur le pont Leclerc ou la rue St Michel, deux axes majeurs pour les cyclistes.</p> <p>La feuille de route recommande au minimum par an d'améliorer la vitesse commerciale d'une ligne de bus, de créer 20 km d'aménagement cyclable, 50 arceaux, mais rien comme repartage de l'espace public. L'urgence climatique et les gilets jaunes imposent une action plus forte pour créer véritable changement modale pour la CUA.</p> <p>Des villes étrangères exemplaires comme par exemple Louvain en Belgique (taille identique à la CUA) ont déjà 30 ans d'avance. Avec un plan sans ambition, la CUA ne risque pas de rattraper le peloton des villes durables en matière de mobilité. Continuer de construire des routes, est-ce bien raisonnable ? Les bus seront attractifs que lorsqu'ils rouleront à une vitesse commerciale normale avec des horaires respectées. Les cyclistes seront nombreux lorsqu'ils disposeront d'aménagements cyclables confortables, rapides et sûrs.</p>		
<p>34 @34 09/05/2019 19:05:35 e-registre</p>	<p>COVELIERS Luc</p>	<p>Un PDU pour une Mobilité durable ?</p> <p>Piste cyclable, Réseau routier</p>	<p>Pas de comptage de cyclistes, pas d'information sur la vitesse commerciale des bus (12 km/h?), pas d'objectifs chiffrés en termes de km de bandes bus ou d'aménagements cyclables de qualité à créer et de m2 de bitume accaparés par la voiture à supprimer en faveur des modes alternatifs (repartage de l'espace public). On se demande comment alors arriver à un objectif de remettre les Arrageois en selle ou dans les bus ?</p> <p>Pour le vélo, la loi Laure et l'obligation d'ouvrir les doubles-sens cyclables dans les zones 30 ne sont pas respectées par beaucoup de communes arrageoises. La loi d'orientation des mobilités (LOM) va obliger de généraliser les double-sens cyclables aussi dans les zones 30.</p> <p>La ville d'Arras refuse de supprimer une seule place de stationnement en voirie avant le passage pour piétons pour la sécurité des piétons (visibilité). Conséquence, les arceaux encombrant les trottoirs comme les voitures garées en infraction rendant la mobilité des PMR impossible. Elle refuse tout repartage de l'espace public.</p> <p>En matière de stationnement vélo, le PLUI ne prévoit rien comme norme pour les pôles générateurs de trafic (magasin, hôpitaux salles de sport) et seulement 1/2 vélo par appartement dans les nouveaux logements. Dans ces conditions, le vélo est non sans diminution de la place que la voiture à prise dans la ville. Si la ville d'Arras a eu le courage (enfin) de supprimer le stationnement sur la place des Héros, dans le même temps ce sont de parking auto qui ont été créé dans la CUA.</p> <p>L'obligation d'installer des supports vélos permettant d'accrocher son vélo par le cadre est refusée par la ville d'Arras au conservatoire par exemple malgré les demandes. Conséquence. Des vols de vélos ont déjà eu lieu. C'est un modèle pince roue ou plie roue illégale que la ville d'Arras offre aux cyclistes comme dans les supermarchés.</p> <p>A la gare, il n'y a que 120 places sécurisées pour les vélos, mais pour une gare avec 11 000 montés/descentes par jour, c'est au moins 500 emplacements vélo et une station vélo avec des</p>	<p>Le projet de plan de déplacements urbains de la CUA répond aux 11 points inscrits à l'article L1214-2 du code des Transports. Les thématiques modes doux, maîtrise des circulations automobiles, transports collectifs, stationnement, ... sont donc pleinement intégrées. Le PDU comporte un plan d'actions définissant les actions à mener à court, moyen et long terme pour atteindre les objectifs fixés. Les actions concrètes et ciblées découleront du PDU et seront fixées annuellement dans la feuille de route.</p>	<p>La commission prend note de ces remarques.</p>

services qu'il faudrait comme toutes les villes de taille similaire et ceci dès maintenant. Le stationnement existant déborde déjà. Le Plan du gouvernement prévoit d'arriver à 9% de placement à vélo en 2023 et la CUA que 1,8% en 2030. Les aménagements cyclables d'Arras sont seulement discontinus, mais aussi souvent impraticables et dangereux, ne respectant pas les normes du CEREMA. Ils ne sont surtout pas prioritaires (stop en fin de piste) et inconfortables (bordures). Il faut au minimum 15 euros par an et par habitant pour une véritable politique cyclable. Sans une priorité inversée (1 les piétons, 2 les bus, 3 les vélos, 4 les autos), on fera du surplace.

Pour les bus, cela fait plus de 5 ans (depuis la mort de Marine en 2009) que des bandes bus + vélo sont prévues avenue Winston Churchill. Rien n'a été fait. La construction de la Rocade Est (90 millions d'euros) ne résoudra rien en matière de transfert modal. Seul, un repartage de l'espace public en faveur des modes alternatifs (bus, vélos) permet un transfert modal. Un repartage demande souvent que d'un peu de peinture.

Attendre 6 mois un Vélo électrique est un mauvais service alors que la possibilité de louer des vélos normaux n'existent même pas (pour les étudiants par exemple).

Question gouvernance. A quand une commission vélo comme celle de la Ville de Bruxelles à laquelle j'ai participé. Voir <https://www.bruxelles.be/velo>

Sans transparence (convention internationale d'Aarhus sur le droit à l'information en matière d'environnement et d'urbanisme signée par la France), ce sont des aménagements de mauvaise qualité qui continueront d'être créés. Les citoyens ont droit à pouvoir accéder à des véritables enquêtes publiques avec des plans en matière d'aménagement urbain pour proposer des améliorations / faire des remarques.

Donc un plan sans réelle intention et volonté politique de repartage l'espace public ? Le PDU de 2000 n'a réalisé que 14%. La ville vient de supprimer l'aménagement cyclable de la rue Gustave Colin alors que c'est un axe majeur pour venir à la gare à vélo. Part manque de volonté, cela n'est pas demain que des aménagements cyclables seront réalisés sur le pont Leclerc ou la rue St Michel, deux axes majeurs pour les cyclistes.

La feuille de route recommande au minimum par an d'améliorer la vitesse commerciale d'une ligne de bus, de créer 20 km d'aménagement cyclable, 50 arceaux, mais rien comme repartage de l'espace public. L'urgence climatique et les gilets jaunes imposent une action plus forte pour créer véritable changement modale pour la CUA.

Des villes étrangères exemplaires comme par exemple Louvain en Belgique (taille identique à la CUA) ont déjà 30 ans d'avance. Avec un plan sans ambition, la CUA ne risque pas de rattraper le peloton des villes durables en matière de mobilité. Continuer de construire des routes, est-ce bien raisonnable ? Les bus seront attractifs que lorsqu'ils rouleront à une vitesse commerciale normale avec des horaires respectés. Les cyclistes seront nombreux lorsqu'ils disposeront d'aménagements cyclables confortables, rapides et sûrs.

<p>35 @35 09/05/2019 19:05:49 e-registre</p>	<p>COVELIERS Luc</p>	<p>Un PDU pour une mobilité durable ?  Piste cyclable, Réseau routier</p>	<p>Pas de comptage de cyclistes, pas d'information sur la vitesse commerciale des bus (12 km/h?), pas d'objectifs chiffrés en terme de km de bandes bus ou d'aménagements cyclables de qualité à créer et de m2 de bitume accaparés par la voiture à supprimer en faveur des modes alternatifs (repartition de l'espace public). On se demande comment alors arriver à un objectif de remettre les Arrageois en selle ou dans les bus ?  Pour le vélo, la loi Laure et l'obligation d'ouvrir les doubles-sens cyclables dans les zones 30 ne sont pas respectées par beaucoup de communes arrageoises. La loi d'orientation des mobilités (LOM) va obliger de généraliser les double-sens cyclables aussi dans les zones 50 comme c'est le cas en Belgique depuis 20 ans.  La ville d'Arras refuse de supprimer une seule place de stationnement en voirie avant le passage pour piétons pour la sécurité des piétons (visibilité). Les arceaux encombrant les trottoirs comme les voitures garées en infraction rendant la mobilité des PMR impossible. Tout repartage de l'espace public est refusée. Priorités aux voitures. Si la ville d'Arras a eu le courage (enfin) de supprimer le stationnement sur la place des Héros, dans le même temps ce sont de parking auto qui ont été créé dans la CUA. Dans ces conditions, le vélo n'a pas d'avenir sans diminution de la place que la voiture à prise dans la ville.  En matière de stationnement vélo, le PLUI ne prévoit rien comme norme pour les pôles générateurs de trafic (magasin, hôpitaux salles de sport) et seulement 1/2 vélo par appartement dans les nouveaux logements. A quand des arceaux en voirie et des tambours à vélo comme à Lille maintenant pour ceux qui ne peuvent pas ranger des vélos dans leurs maisons ?  L'obligation d'installer des supports vélos permettant d'accrocher son vélo par le cadre est refusée par la ville d'Arras au conservatoire par exemple malgré les demandes. Conséquence. Des vols de vélos ont déjà eu lieu. C'est un modèle pince roue ou plie roue illégale que la ville d'Arras offre aux cyclistes comme dans les supermarchés.  A la gare, il n'y a que 120 places sécurisées pour les vélos, mais pour une gare avec 11 000 montés/descentes par jour, c'est au moins 500 emplacements vélo et une station vélo avec des services qu'il faudrait comme toutes les villes de taille similaire et ceci dès maintenant. Le stationnement existant déborde déjà.  Le Plan du gouvernement prévoit d'arriver à 9% de placement à vélo en 2023 et la CUA que 1,8% en 2030. Les aménagements cyclables d'Arras sont seulement discontinus, mais aussi souvent impraticables et dangereux, ne respectant pas les normes du CEREMA. Ils ne sont surtout pas prioritaires (stop en fin de piste) et inconfortables (bordures). Il faut au minimum 15 euros par an et par habitant pour une véritable politique cyclable. Sans une priorité inversée (1 les piétons, 2 les bus, 3 les vélos, 4 les autos), on fera du surplace.  Pour les bus, cela fait plus de 5 ans (depuis la mort de Marine en 2009) que des bandes bus + vélo sont prévues avenue Winston Churchill. Rien n'a été fait. La construction de la Rocade Est (90 millions d'euros) ne résoudra rien en matière de transfert modal. Seul, un repartage de l'espace public en faveur des modes alternatifs (bus, vélos) permet un transfert modal. Un repartage demande souvent que d'un peu de peinture pour repartager l'espace.  Attendre 6 mois un V'electric est un mauvais service alors que la</p>	<p>Le projet de plan de déplacements urbains de la CUA répond aux 11 points inscrits à l'article L1214-2 du code des Transports. Les thématiques modes doux, maîtrise des circulations automobiles, transports collectifs, stationnement, ... sont donc pleinement intégrées. Le PDU comporte un plan d'actions définissant les actions à mener à court, moyen et long terme pour atteindre les objectifs fixés. Les actions concrètes et ciblées découleront du PDU et seront fixées annuellement dans la feuille de route.</p>	<p>La commission prend note de ces remarques.</p>
--	--------------------------	---	--	--	---

			<p>possibilité de louer des vélos normaux n'existent même pas (pour les étudiants par exemple). Le public défavorisé n'a pas la possibilité de louer ces vélos électriques.</p> <p>Question gouvernance. A quand une commission vélo comme celle de la Ville de Bruxelles à laquelle j'ai participé. Voir <a href="https://www.bruxelles.be/velo">https://www.bruxelles.be/velo</a></p> <p>Sans transparence (convention internationale d'Aarhus sur le droit à l'information en matière d'environnement et d'urbanisme signée par la France), ce sont des aménagements de mauvaise qualité qui continueront d'être créés. Les citoyens ont droit à pouvoir accéder à des véritables enquêtes publiques avec des plans en matière d'aménagement urbain pour proposer des améliorations / faire des remarques.</p> <p>Donc un plan sans réelle intention et volonté politique de repartage l'espace public ? Le PDU de 2000 n'a réalisé que 14% des aménagements cyclables. La ville vient de supprimer l'aménagement cyclable de la rue Gustave Colin alors que c'est un axe majeur pour venir à la gare à vélo. Les cyclistes demandaient depuis plus de 10 ans un véritable contresens avec une bande cyclable à contresens dans cette rue comme dans la rue Méaulens. Part manque de volonté, cela n'est pas demain que des aménagements cyclables seront réalisés sur le pont Leclerc ou la rue St Michel, deux axes majeurs pour les cyclistes.</p> <p>La feuille de route recommande au minimum par an d'améliorer la vitesse commerciale d'une ligne de bus, de créer 20 km d'aménagement cyclable, 50 arceaux, mais rien comme repartage de l'espace public. L'urgence climatique et les gilets jaunes imposent une action plus forte pour créer véritable changement modale pour la CUA.</p> <p>Des villes étrangères exemplaires comme par exemple Louvain en Belgique (taille identique à la CUA) ont déjà 30 ans d'avance. Avec un plan sans ambition, la CUA ne risque pas de rattraper le peloton des villes durables en matière de mobilité. Continuer de construire des routes, est-ce bien raisonnable ? Les bus seront attractifs que lorsqu'ils rouleront à une vitesse commerciale normale avec des horaires respectés. Les cyclistes seront nombreux lorsqu'ils disposeront d'aménagements cyclables confortables, rapides et sûrs.</p>		
<p>36 @36</p> <p>09/05/2019 22:05:31</p> <p>e-registre</p>	<p>LOISIL Rodrigue</p>	<p>Transport Réseau ferroviaire.</p>	<p>J'ai 37 ans et je me rends presque quotidiennement à Lille depuis 6 ans. Avant c'était Paris. Toujours depuis Arras. A ma grande surprise j'ai découvert la faible desserte de la ligne. En comparaison, on peut voir avec d'autres villes "similairement" placées comme Saint Omer. A cela s'ajoute les retards systématiques. Par "chance" nous bénéficions de la ligne TERGV rapide et ponctuelle mais victime de ces deux caractéristiques. Arras est connue pour être une ville idéalement située (TGV</p>	<p>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.</p> <p>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 :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Développer l'offre ferroviaire utilisée par la majorité des voyageurs domicile – travail</li> <li>• Maintenir la richesse des liaisons avec Paris</li> <li>• Renforcer considérablement l'offre à grande vitesse vers les métropoles régionales</li> </ul> <p>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.</p>	<p>La commission prend note de ces remarques. 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 ...). 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.</p>

<p>37 @37 09/05/2019 23:05:57 e-registre</p>	<p>BOURY Marine</p>	<p>Avis Plan de déplacement urbain  Les transports collectifs : navettes (horaire, fréquence et correspondance). Le stationnement, notamment gare d'Arras</p>	<p>J'ai un avis favorable sur le projet de Plan de déplacement urbain (PDU). Le diagnostic fait bien ressortir les problématiques actuelles de déplacement sur la CUA, et particulièrement sur ARRAS. Il pourrait manquer quelques réflexions concernant les déplacements interurbains et non hors Arras vers Arras ou à partir de l'hypercentre. En effet, j'habite près du cimetière d'Arras et je travaille sur Arras ouest (Winston Churchill). Je suis donc concernée par le secteur arrière-gare, qui ne dispose pas de parking-relais proche de la gare routière qui ne soit pas saturé en jour ouvré, ni de parkings proche desservis par la Citadine... (contrairement au Crinchon ou à la Citadelle). Il manque des moyens de liaison réguliers en transport en commun vers l'hyper-centre. Stationnement arrière-gare = saturé. La présence de nouvelles zones bleues est intéressante pour pouvoir stationner afin d'aller faire quelques courses en hyper-centre (et non stationner toute la journée comme les usagers du train). Par contre, il est nécessaire de communiquer sur ce changement et de contrôler les véhicules car sinon cela sera inefficace. Je suis favorable, comme le propose le PDU, de modifier le stationnement proche de l'hyper-centre afin de le réserver aux usagers de l'hyper-centre ou des quartiers voisins (résidents ou personnes allant faire des courses pendant quelques heures). Par contre, il est alors nécessaire de créer des parkings relais en périphérie de la ville qui permettent une liaison régulières avec la gare SNCF ou routière. Pour mon déplacement domicile-travail en heure de pointes : en voiture : quelques kilomètres, environ 15 min-20 min selon les conditions de circulation par les boulevards. Je mets autant de temps pour faire moitié moins de km que des personnes habitant en milieu rural à l'ouest d'Arras ! Trafic souvent dense, à l'aller sur la RD260 avec de nombreux camions en transit qui ralentissent fortement la circulation. Au retour, souvent des forts ralentissements à hauteur du carrefour de l'hôpital, du rond point de Tchékoslovaquie et du rond point des abattoirs. Beaucoup de personnes seules dans leur véhicule. Modes de déplacements doux : vélo : trop long et surtout trop dangereux, voiries non adaptées marche : trop loin De plus, le contexte est défavorable à la marche à pied : peu de grandes avenues ou grands parcs dans mon secteur. Ainsi, les déplacements se font proches des voitures, dans le bruit et la pollution! Bus Artis : depuis l'amélioration de la ligne 1, je prends le bus quelques jours par semaine (ligne 9 + ligne 1). Je le prends par conviction écologique (pollution de l'air), pas par praticité. Vu la qualité médiocre actuelle du réseau, le manque de bus en heures de pointes et le non-respect régulier des horaires, il est probable que je revienne totalement à la voiture d'ici quelques mois, en tout cas avant l'hiver prochain. (temps de trajet maîtrisé et confort) Trajet domicile-travail : au moins 20 minutes + 15 min parfois avec l'attente d'un bus ligne 1 en gare routière.</p>	<p>Le secteur de la 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. Bien qu'étant régi par le pouvoir de police du maire, le stationnement est un sujet entrant pleinement dans le cadre du PDU et différentes actions permettront de répondre aux problématiques de stationnement sur le centre-ville d'Arras. 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.  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.  L'offre de transports collectifs évolue régulièrement de manière à s'adapter aux usages et aux besoins des usagers. L'offre a été renforcée au 1er janvier 2019 et évoluera encore dans le cadre de la délégation de service public signée avec Keolis.  Concernant les aménagements cyclables, 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.</p>	<p>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 ...). 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.</p>
--	-------------------------	---	---	---	---

			<p>Le PDU indique qu'il y a des arrêts à moins de 200m partout. Néanmoins, dans mon cas cela concerne la ligne 9 (1 bus /h). L'arrêt ligne 1 le plus proche est plus loin (fauvet girel) et le trajet piéton est dangereux (passage obligé sur la chaussée avec peu de visibilité des véhicules)... Cela ne motive pas à prendre le bus. De plus, même si le cadencement de la ligne 1 est amélioré, il est loin d'être suffisant en heures de pointes. Les retards sont quasiment quotidiens, avec régulièrement des suppressions de bus. Il est totalement anormal d'attendre plus de 15 min, en heures de pointes à la gare routière qu'un bus arrive. Il n'y a pas de respect des horaires et la voiture est largement gagnante sur ce sujet, que ce soit à l'aller ou au retour. Enfin, les arrêts de bus sont majoritairement non couverts. Cela ne donne vraiment pas envie de prendre le bus car il y a toujours de l'attente et il n'y a pas de possibilité de se protéger de la pluie et le froid.</p>		
38 R38		Modes doux, Transport routier, Les transports collectifs	<p>L'avant-projet du PDU me fait réagir sur plusieurs points : - les modalités sur les déplacements évoluent et les modes doux sont de plus en plus nombreux. Toutefois, la voiture reste le moyen le plus utilisé pour des raisons d'autonomie et de rapidité de déplacement (école, travail...) Comment réduire cette utilisation? je n'ai pas de réponse sauf à expliquer aux usagers d'accepter de perdre du temps dans les transports. Peut-être valoriser ce moment = détente, coupure nécessaire.... - le contournement d'Arras doit être achevé en 2 fois 2 voies pour donner plus de fluidité et éviter les traversées centre-ville.</p> <p>- le point noir du rond point Tchecoslovaquie doit être rapidement étudié car il sera prochainement engorgé.</p> <p>Peut être faut il prévoir au PLUi des emplacements réservés afin d'élargir ce rond point avec de nouveaux équipements (autoponts, tunnel ...)</p> <p>- il me semble indispensable d'intégrer dans toutes les réflexions d'aménagement la largeur des voiries et trottoirs afin d'accueillir tous les modes de déplacements. Une largeur standard devrait être indiquée.</p> <p>- transports en commun : Pourquoi continuer à faire entrer autant de grand bus en centre ville?</p> <p>Ne faut il pas privilégier les navettes à hautes fréquences et laisser les grands bus faire le ramassage dans les villes et villages pour un dépôt dans des petites gares de bus relais avec les navettes. ex : Sainte Catherine Anzin avec un dépôt proche de Tchecoslovaquie pour prendre une navette.</p> <p>Le circuit dans les villes et villages doit faire une boucle extérieure et une boucle centre village (intérieure).</p>	<p>Concernant l'offre de transports collectifs, celle-ci évolue régulièrement de manière à s'adapter aux usages et aux besoins des usagers. L'offre a été renforcée au 1er janvier 2019 et évoluera encore dans le cadre de la délégation de service public signée avec Keolis.</p> <p>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.</p> <p>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. »</p> <p>La CUA et le Département du Pas-de-Calais travaillent en étroite collaboration sur le sujet de création de la rocade Est.</p> <p>Enfin, le PDU préconise notamment l'élaboration d'une charte d'aménagement de la voirie permettant de définir des aménagements types en fonction de l'emprise disponible.</p>	<p>Les emplacements réservés sont du ressort du PLUi. Le contournement Est d'Arras est projeté. Les observations sur les aménagements des chaussées, trottoirs, ronds-points sont du ressort du PDU, donc de la CUA et seront étudiées.</p>

<p>39 R39</p> <p>Registre SCOTa</p> <p>registre-papier</p>	<p>Mr HERBER Emmanuel</p>	<p>Piste cyclable</p>	<p>Bonjour, Dans un objectif de développement durable et de sécurité routière, je propose de développer en milieu rural les pistes cyclables. Il est aisé de voir dans les pays voisins que sont la Belgique, les pays-bas et l'Allemagne, les infrastructures pour les vélos sont bien plus développées et conduisent à une croissance du nombre de cyclistes au quotidien. En tant que père de 3 enfants, je ne laisse pas facilement partir mes enfants en vélo pour se rendre à leurs activités comme la musique, le sport...etc. cet état de fait provient du risque important encouru (camions, bus, voiture...etc.). Mes enfants le regrettent car ils aimeraient gagner en autonomie et sont sensibles à la préservation de leur planète. Moi le premier utiliserai plus mon vélo pour des courts déplacements si les infrastructures étaient adaptées. Merci de prendre en compte cette idée qui selon moi permettrait de limiter le nombre de cyclistes blessés ou morts sur nos routes, limiterait le nombre de petits déplacements en voiture et permettrait au gens de faire du sport (enjeu de santé).</p>	<p>Concernant les aménagements cyclables, 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.</p>	<p>Le développement des pistes cyclables (+ 20 kms) est inscrit dans le PDU.</p>
<p>40 R40</p> <p>Registre SCOTa</p> <p>registre-papier</p>	<p>Mme WARENGHEM Magaly</p>	<p>Les transports collectifs</p>	<p>Avec cette nouvelle ligne 11 de bus mise en place en début d'année 2019, mes enfants partent le matin en bus pris en charge au coeur du village c'est à dire à la mairie. Mais s'ils finissent à midi, le bus les reprend au minelle à Arras (plus d'arrêt pour la tour st jean avec cette ligne) et les redépose sur la nationale entre Ecurie et Roclincourt soit à 1km de la maison ... bonjour la sécurité surtout de nos jours !!!! Merci de revoir la situation de cette ligne. Cordialement.</p>	<p>Concernant l'offre de transports collectifs, celle-ci évolue régulièrement de manière à s'adapter aux usages et aux besoins des usagers. L'offre a été renforcée au 1er janvier 2019 et évoluera encore dans le cadre de la délégation de service public signée avec Keolis.</p>	<p>La réponse est apportée par la CUA.</p>