

Délibérations du Conseil de la Communauté

SEANCE du 28 NOVEMBRE 2019

Présidence de Monsieur Pascal LACHAMBRE

Secrétaire : Madame Claire HODENT
Déléguée d'ARRAS

Etaient Présents : MM. Pascal LACHAMBRE, Raymond KRETOWICZ, Guy PARIS, Didier THUILOT, David HECQ, Frédéric LETURQUE, Mmes Denise BOCQUILLET, Evelyne BEAUMONT, M. Alexandre MALFAIT, Mme Marylène FATIEN, M. Claude FERET, Mme Zohra OUAGUEF, M. Marc DESRAMAUT, Mmes Emmanuelle LAPOUILLE-FLAJOLET, Nathalie GHEERBRANT, M. François-Xavier MUYLAERT, Mme Nicole CANLERS, M. Jacques PATRIS, Mmes Hélène LEFEBVRE, Claire HODENT, MM. Yves DELRUE, Grégory BECUE, Antoine DETOURNE, Jean-Marc PARMENTIER, Roger KARPINSKI, Jean-Luc TILLARD, Pierre ANSART, Cédric DUPOND, Michel DOLLET, Cédric DELMOTTE, Jean-Claude PLU, Jean-Marie DISTINGUIN, Michel DELMOTTE, Jean-Guy LESAGE, Mme Françoise ROSSIGNOL, M. Philippe VIARD, Mme Michelle CAVE, MM. Alain GUFFROY, Michel MATHISSART, Géry COULON, Henri FLAMENT, Roger POTEZ, Vincent THERY, Reynald ROCHE, Jean-Marie FOURNIER, Pierre ROUSSEZ, Daniel DAMART, Michel ZECHEL, Jean-Pierre PUCHOIS, Jean-Claude LEVIS, Mme Betty CONTART, M. Jean-Claude DESAILLY, Mme Marie-Françoise MONTEL, MM. Arnold NORMAND, Nicolas KUSMIEREK, Nicolas DESFACHELLE, Alain CAYET, Alain VAN GHELDER, Bernard MILLEVILLE, Didier MICHEL, Mme Sylvie GORIN.

Excusés : M. Dominique DELATTRE donne pouvoir à M. Jean-Claude LEVIS, M. Jean-Marie ZIEBA donne pouvoir à M. Alain GUFFROY, M. Eric DUFLOT donne pouvoir à M. Alain CAYET, M. Jean-Claude BLOUIN donne pouvoir à M. Cédric DELMOTTE, M. Thierry SPAS donne pouvoir à M. Jacques PATRIS, M. Jean-Pierre DELCOUR donne pouvoir à M. Michel MATHISSART, M. Jean-Pierre FERRI donne pouvoir à M. Claude FERET, Mme Anny BLONDEL donne pouvoir à M. Pierre ANSART, Mme Carole ROUX donne pouvoir à M. Alain VAN GHELDER, Mme Laurence FACHAUX-CAVROS donne pouvoir à M. Nicolas DESFACHELLE, Mme Isabelle DERUY donne pouvoir à Mme Sylvie GORIN, M. Gauthier OSSELAND donne pouvoir à Mme Emmanuelle LAPOUILLE-FLAJOLET, MM. Philippe MASTIN, Alban HEUSELE, Jean-Paul LEBLANC.

Plan de Déplacements Urbains - Grand Arras 2030 de la Communauté Urbaine d'Arras Approbation

Monsieur le Président donne lecture du rapport suivant :

Mesdames, Messieurs,

Contexte de l'élaboration du PDU

Le PDU était initialement intégré dans le cadre d'une procédure globale de PLUi (Plan Local d'Urbanisme intercommunal) comportant un volet déplacement et un volet habitat. L'élargissement du périmètre de la CUA au 1^{er} Janvier 2017 nous a conduit à relancer une procédure spécifique du PDU à l'échelle des 46 communes, par délibération du Conseil de Communauté du 22 Juin 2017.

Ce document, à portée réglementaire, vise à déterminer les principes régissant l'organisation du transport de personnes et de marchandises, la circulation et le stationnement dans le périmètre de transports urbains. Il planifie et coordonne les actions de tous ceux qui interviennent sur l'espace public et vise à rééquilibrer la part de la voiture au profit des modes de transport collectifs et des déplacements doux (vélo, marche).

Démarche d'élaboration

Le PDU s'est déroulé en plusieurs grandes étapes.

Le diagnostic, première phase du PDU, a consisté à :

- identifier les façons de se déplacer des habitants de l'agglomération arrageoise via une enquête déplacements villes moyennes (EDVM), réalisée début 2014 auprès de 2 194 personnes ;
- définir les enjeux et objectifs pour notre territoire au regard des 11 thématiques réglementaires d'un Plan de Déplacements Urbains.

Pour permettre au territoire d'atteindre ces objectifs, les grands leviers retenus à l'issue de cette première phase sont :

- Maintenir le dynamisme du territoire à l'horizon 2030 ;
- Une cohérence indispensable des politiques publiques ;
- Ancrer la mobilité arrageoise dans les grandes transitions ;
- Répondre à la hausse du nombre de déplacements des territoires de la CUA.

Sur la base du diagnostic réalisé et de l'évolution souhaitée du territoire, la stratégie a ensuite pu être définie et déclinée en plan d'actions.

La stratégie retenue pour le PDU – Grand Arras 2030 se segmente en 7 axes, repris ci-dessous, et dont l'objectif général est détaillé. Chaque axe est décliné en fiches actions, détaillées dans le dossier de PDU annexé à la présente délibération.

	Objectif général
AXE 1 : Assurer une bonne articulation entre urbanisme, mobilité, santé et environnement	Valorisation des projets urbains déjà desservis par un axe de transports collectifs et nécessité systématique d'analyser les impacts « mobilité » dans tous projets urbanistiques mais aussi économiques.
AXE 2 : Renforcer la mobilité pour tous	Valorisation des besoins spécifiques des seniors, des Personnes à Mobilité Réduite, des quartiers prioritaires dans les politiques de la ville, ...
AXE 3 : Développer un système de mobilité à coûts maîtrisés	Valorisation des outils existants et maintien d'une offre diversifiée de transport collectif selon la pertinence du déplacement.
AXE 4 : Construire une agglomération apaisée	La mobilité s'organise et s'adapte aux développements urbains et surtout aux espaces publics. Il s'agit de passer un nouveau cap dans l'évolution des espaces publics, en cohérence avec les objectifs de report modal et de maîtrise de la place de l'automobile.
AXE 5 : Une maîtrise des circulations automobiles via l'ensemble des « outils » disponibles	Mettre en œuvre un réseau viaire apte à traduire les principes de modération de trafic dans les centres urbanisés et organiser le stationnement comme véritable outil de gestion du trafic.
AXE 6 : Confirmer la mobilité dans son rôle de vecteur de dynamisme économique	La valorisation de l'économie n'est pas antinomique au développement d'une agglomération qui a la volonté de mettre en place une politique ambitieuse de mobilité durable.
AXE 7 : Favoriser les changements de comportement de mobilité	Nécessité d'initier des changements de comportement pour une mobilité plus durable.

Le plan d'actions s'accompagne des outils de suivi et d'évaluation nécessaires à sa mise en œuvre opérationnelle.

5 actions majeures prioritaires ont été déterminées :

- Le contournement EST ;
- Le réseau cyclable ;
- La sécurisation de la circulation routière dans les villes et villages ;
- Le plan piétons ;
- La sensibilisation pour une autre mobilité.

Arrêt du projet de PDU

A l'issue de la procédure d'élaboration du PDU ayant associé les communes, les personnes publiques et les habitants, le projet de PDU de la Communauté Urbaine d'Arras a été arrêté par le Conseil de Communauté le 20 Décembre 2018.

Consultation des personnes publiques associées

Conformément à l'article L. 1214-15 du Code des Transports, le projet arrêté a été soumis, pour avis, aux conseils municipaux, départementaux et régionaux ainsi qu'aux autorités administratives compétentes de l'Etat concernés.

L'ensemble des personnes publiques associées a émis un avis favorable sur le projet de PDU.

Trois communes ont formulé des remarques. Deux remarques portaient sur les aménagements cyclables, notamment sur la nécessité de développer un réseau sécurisé sur le territoire et d'intégrer la problématique des modes doux dans tout projet d'aménagement. La dernière remarque portait sur la mise en place d'un comité de suivi annuel des actions et objectifs avec l'édition d'un rapport annuel.

Le Conseil Départemental du Pas-de-Calais a indiqué que toutes les propositions formulées visant à développer les modes de transports alternatifs étaient cohérentes avec les orientations du Schéma Directeur Départemental de la Mobilité, qui vise en particulier à promouvoir l'utilisation des modes doux, à renforcer l'intermodalité, à optimiser les transports collectifs durables et à encourager le développement des aires de covoiturage.

La Communauté de Communes des Campagnes de l'Artois et le SCoTA ont émis un avis favorable sans observations.

Le Syndicat Mixte des Transports Artois-Gohelle a émis un avis favorable en indiquant toutefois qu'il aurait été préférable de limiter la place accordée à l'automobile dans le document. Concernant les transports collectifs, le SMT propose une action conjointe auprès des instances régionales pour intensifier la fréquence des TER sur la ligne Arras-Lens. Enfin, le SMT note que le document fait beaucoup référence à la ville centre, et semble ne pas aborder suffisamment les territoires périphériques.

La Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement a indiqué que le document répondait aux 11 objectifs assignés au PDU par la loi (article L. 1214-2 du Code des Transports). L'ensemble des actions du PDU devrait avoir un impact positif sur la diminution de l'usage de la voiture individuelle et sur la qualité de l'air.

L'avis de la Mission Régionale d'Autorité Environnementale Hauts-de-France - DREAL Hauts-de-France (MRAe) ne porte pas sur l'opportunité du plan ou du document mais sur la qualité de l'évaluation environnementale présentée par le maître d'ouvrage et sur la prise en compte de l'environnement par le plan ou document. Il n'est donc ni favorable, ni défavorable. Il vise à permettre d'améliorer la conception du plan ou du document, ainsi que l'information du public et sa participation à l'élaboration des décisions qui s'y rapportent.

Les recommandations émises par l'autorité environnementale pour améliorer la qualité de l'évaluation environnementale et la prise en compte de l'environnement par le projet sont précisées ci-dessous.

La MRAe reprend les objectifs quantitatifs du projet de PDU ainsi que la baisse de 21 % des émissions de gaz à effet de serre d'ici 2030 mais note l'absence de détail et de justification de la manière dont ces résultats sont obtenus.

La MRAe regrette le manque d'éléments concernant l'envergure des travaux prévus (montant global financier des opérations, linéaire d'aménagement), ainsi que l'absence de détail sur le projet de ligne à haut niveau de service.

Concernant le contournement Est, la MRAe indique l'absence d'études complémentaires portant notamment sur l'impact environnemental du projet.

La Chambre d'Agriculture Nord/Pas-de-Calais note la prise en compte des problématiques de déplacements agricoles dans le projet de PDU. Elle indique que cette problématique existe dans les communes rurales mais également dans les communes urbaines. La Chambre d'Agriculture rappelle l'importance de définir des itinéraires cohérents, continus et garantis.

Elle note que le PDU promeut le développement des modes doux en accompagnant les aménagements par de la végétation afin de renforcer la trame verte. Toutefois, la Chambre d'Agriculture Nord/Pas-de-Calais précise que les éventuels projets de plantations autour des cheminements doivent être concertés avec le monde agricole afin d'éviter les problèmes d'accès aux parcelles riveraines.

La Communauté Urbaine d'Arras s'est positionnée sur ces différentes remarques et observations dans le cadre des réponses apportées à la commission d'enquête et reprises ci-après.

Enquête publique

Assorti des avis des personnes publiques associées, le projet de PDU a ensuite été soumis à une enquête publique, prescrite par arrêté du 5 Mars 2019 du Président de la Communauté Urbaine d'Arras, pour une période allant du 1^{er} Avril 2019 au 9 Mai 2019. Le projet de PDU présenté à l'enquête est celui qui a été arrêté au 20 Décembre 2018.

La commission d'enquête, désignée par le Président du Tribunal Administratif de Lille, a successivement examiné l'avis de la Mission Régionale d'Autorité environnementale (MRAe), les avis des personnes publiques associées puis les contributions du public déclinées par thématique. La commission d'enquête a ensuite sollicité la CUA pour apporter dans son mémoire de réponse les précisions requises et / ou formuler ses remarques sur différents

points. Les points soulevés par la commission d'enquête ainsi que le positionnement de la CUA sont repris ci-dessous.

1- Aire de Covoiturage

Des précisions sont attendues par la commission d'enquête concernant l'état actuel de réalisation d'aires de covoiturage sur le territoire.

Positionnement de la CUA

Depuis 2014, deux aires de covoiturage ont été créées sur le territoire de la Communauté Urbaine d'Arras. La première se situe sur la commune de St Nicolas – rue du Timon et compte 12 places. La seconde est une aire structurante, localisée au giratoire d'entrée de l'autoroute A1 sur la commune de Wancourt, et compte 50 places.

D'autres parkings devraient compléter l'offre existante dans les années à venir.

2- Le stationnement

Des précisions sont attendues par la commission d'enquête concernant le stationnement, notamment aux abords de la gare suite à la modification de la réglementation du stationnement (zone bleue), et sur la prise en compte de la problématique stationnement dans le PDU.

Positionnement de la CUA

L'article L. 1214-2 du Code des Transports précise les 11 points que le Plan de Déplacements Urbains doit traiter obligatoirement. Parmi ces 11 points, le point n°7 concerne particulièrement « l'organisation du stationnement ». Il s'agit donc d'une obligation réglementaire dans le cadre d'un PDU.

Dans le PDU, de nombreuses actions permettront de répondre aux problématiques de stationnement sur le centre-ville d'Arras. Ces actions viseront entre autres à favoriser l'usage des transports collectifs, favoriser le report du stationnement longue durée en périphérie du centre-ville, favoriser le stationnement des résidents ou encore à proposer des alternatives pertinentes aux usagers de la SNCF.

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. Suite à divers échanges avec les riverains, la ville d'Arras a décidé notamment l'extension du périmètre de stationnement payant et l'instauration d'une zone bleue.

En parallèle, 120 places supplémentaires ont été aménagées sur le parking Bergaigne 1.

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. 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.

3- Réseau Routier

Des précisions sont attendues par la commission d'enquête concernant la place accordée à l'automobile dans le PDU, et notamment la création de la rocade Est, et l'impact sur le projet de la gare Européenne.

Positionnement de la CUA

Le diagnostic du PDU a mis en évidence la forte utilisation de la voiture comme mode de transport, notamment pour les déplacements domicile-travail. De plus, par sa configuration géographique, la Communauté Urbaine d'Arras s'est fortement développée autour de la ville centre d'Arras.

La structuration du réseau viaire actuelle ne permet pas de contourner l'agglomération en intégralité, la partie Est restant problématique.

La réalisation du tronçon manquant – rocade Est – n'impactera pas l'utilisation du réseau ferroviaire et ne nuira pas au projet de gare européenne qui, qui plus est, devra être étudié en tenant compte de la réalisation de cette infrastructure. En revanche, cette rocade Est aura un impact très significatif sur le trafic en traversée des communes du secteur.

4- Le transport de marchandises

Des précisions sont attendues par la commission d'enquête concernant la problématique du transport de marchandises, le lien avec la Scarpe et le mode fluvial et le trafic poids lourds important au sein des zones d'activités du territoire.

Positionnement de la CUA

Concernant le transport des marchandises, le PDU de la Communauté Urbaine d'Arras évoque plusieurs mesures, notamment la réalisation du Canal Seine Nord Europe pour valoriser les alternatives modales à la route. Toutefois, il n'est pas question de ramener du trafic de fret via la Scarpe. L'objectif est plutôt de bien appréhender le trafic poids lourds supplémentaires qui pourrait être induit par le Canal Seine Nord Europe et notamment la plateforme de Marquion, en entrée Est de l'agglomération.

Le PDU prévoit la mise en place d'un groupe de travail « marchandises », ainsi qu'un accompagnement des entreprises dans la réalisation de leur plan de mobilité.

Enfin, le PDU prévoit un accompagnement de la logistique urbaine via notamment l'élaboration d'un projet de logistique de territoire (rédaction d'une charte des bonnes pratiques), l'organisation de campagnes de sensibilisation, ainsi qu'un travail conjoint avec les acteurs concernés.

5- Les transports collectifs

Des précisions sont attendues par la commission d'enquête concernant les transports collectifs : navettes rurales, ligne à haut niveau de service, les services proposés actuellement.

Positionnement de la CUA

Le projet d'une ligne à haut niveau de service sur l'axe le plus fréquenté, à savoir la ligne 1 du réseau de bus Artis, est une des options prévues dans le cadre de la DSP Transport 2019-2025. L'étude précise que des possibilités d'aménagement et des nécessités de matériel sur cette ligne seront étudiées dans ce cadre, si la CUA décide d'affermir l'option avant 2022.

Depuis le 1^{er} janvier 2019, la Citadine (navette gratuite) circule selon deux itinéraires en centre-ville, de 7h30 à 19h30, à une fréquence de passage toutes les 10 minutes. Les horaires de Ma Citadine sont à mettre en regard des horaires de train en heures de pointe du matin et du soir. La faisabilité technique (matériel roulant et chauffeur), ainsi que le coût d'élargissement du fonctionnement de la navette Ma Citadine, ont fait l'objet d'une demande d'étude auprès d'Artis.

Concernant la correspondance avec la Gare d'Arras notamment pour les communes éloignées, le réseau rural a été développé depuis le 1^{er} janvier 2019. Aujourd'hui, 8 lignes complémentaires permettent de desservir l'ensemble du territoire entre Arras et les communes rurales.

6- Les modes doux

Des précisions sont attendues par la commission d'enquête concernant la sécurisation des déplacements doux.

Positionnement de la CUA

L'axe 4 du plan d'actions du PDU a pour objectif d'organiser et d'adapter la mobilité aux développements urbains et surtout aux espaces publics. Il s'agit de passer un nouveau cap dans l'évolution des espaces publics, en cohérence avec les objectifs de report modal et de maîtrise de la place de l'automobile grâce à trois outils principaux :

- La démarche « Quartier apaisé » afin de faciliter la cohabitation entre les différents usagers ;
- L'amélioration du partage de l'espace public, qui maîtrise la place de la voiture pour accroître celle accordée aux modes alternatifs ;
- La mise en œuvre d'aménagements permettant de favoriser et de sécuriser l'usage des modes doux.

7- Piste cyclable

Des précisions sont attendues par la commission d'enquête concernant les aménagements cyclables : continuité du réseau, sécurité, stationnement vélo ...

Positionnement de la CUA

Afin d'améliorer le maillage des aménagements cyclables sur le territoire, la CUA va se doter d'un schéma directeur des déplacements cyclables qui définira les aménagements à réaliser à l'échelle des 46 communes du territoire et les hiérarchisera.

Enfin, la politique de déploiement du stationnement vélo fait l'objet d'une fiche spécifique. 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.

8- Réseau ferroviaire

Des précisions sont attendues par la commission d'enquête concernant la desserte TER, l'interopérabilité entre les réseaux, la tarification combinée ...

Positionnement de la CUA

Dans le cadre de la DSP Transport 2019-2025 de la CUA, le délégataire vient d'engager une réflexion sur la billettique. Dans ce cadre, l'interopérabilité sera étudiée et des titres combinés devraient être proposés à terme.

Concernant la desserte ferrée des principales agglomérations régionales, la SNCF a récemment présenté l'offre ferrée 2020. 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 en développant l'offre ferroviaire utilisée par la majorité des voyageurs domicile – travail, maintenant la richesse des liaisons avec Paris et en renforçant considérablement l'offre à grande vitesse vers les métropoles régionales (renforcement de l'offre TERGV vers Lille et la création d'une offre nouvelle TERGV vers les communes de Calais, Dunkerque, Boulogne et Amiens).

9- Accès aux PMR

Des précisions sont attendues par la commission d'enquête concernant l'accessibilité de la voirie et des transports collectifs pour les personnes à mobilité réduite.

Positionnement de la CUA

Le Plan de Déplacements Urbains de la CUA comprend, en Annexe 1, l'annexe Accessibilité. Cette annexe reprend spécifiquement les actions du PDU ayant un impact sur l'accessibilité de la chaîne du déplacement.

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

En matière d'accessibilité au transport collectif, les actions inscrites au PDU portent notamment sur la communication sur l'utilisation de la centrale de mobilité, la mise en place d'ateliers Découverte et premiers accompagnements pour accompagner à l'utilisation des transports collectifs, le renouvellement progressif du matériel roulant.

10- La mobilité des seniors

Des précisions sont attendues par la commission d'enquête concernant la mobilité des seniors.

Positionnement de la CUA

Dans le cadre de la DSP Transport, Artis propose différentes solutions à destination notamment des seniors. L'offre a fortement évolué depuis le 1^{er} janvier 2019.

Artis propose en effet différentes solutions selon le secteur dans lequel on se trouve : service urbain, réseau rural, Ma Citadine, transport à la demande, Mobia (service de transport adapté aux personnes à mobilité réduite) ... Concernant la tarification, Artis propose une carte Senior pour les retraités de 60 ans et plus permettant de voyager sur l'ensemble du réseau moyennant 30€/an.

11- Organisation de la mobilité

Des précisions sont attendues par la commission d'enquête concernant les nouveaux modes de travail permettant d'agir sur la mobilité.

Positionnement de la CUA

L'objectif général de l'axe 7 du PDU concerne la nécessité d'initier des changements de comportement pour une mobilité plus durable, via notamment des actions de communication à engager sur les nouveaux modes de travail : coworking, télétravail, modulation des horaires ...

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.

12- Incidence sur l'environnement

Des précisions sont attendues par la commission d'enquête concernant les incidences du PDU sur l'environnement (rocade Est, trame verte, corridors biologiques).

Positionnement de la CUA

La réalisation de la rocade Est fera l'objet d'études préalables portées par le Conseil Départemental du Pas-de-Calais, maître d'ouvrage de l'opération. Ces études préalables comprendront notamment une étude d'impact qui devra étudier différents scénarios et en mesurer les impacts sur la biodiversité et les milieux, tout en étudiant les possibilités d'évitement de ces impacts.

Concernant les mesures concrètes permettant de garantir que le développement des modes actifs puisse renforcer le maillage de la trame verte, la notion « d'association » entre les coulées vertes et les réseaux des modes doux correspond à la valorisation de la multifonctionnalité des espaces notamment en développant des projets assurant à la fois le développement des modes doux et le renforcement de la trame verte (plantation le long des cheminements, etc.).

13- Prise en compte de l'activité agricole

Des précisions sont attendues par la commission d'enquête concernant la prise en compte des déplacements agricoles.

Positionnement de la CUA

La problématique des déplacements agricoles a été pleinement intégrée au PDU. Elle sera notamment prise en compte via la définition d'itinéraires agricoles adaptés, mais également via la sensibilisation et la concertation avec l'ensemble des usagers.

De plus, la Communauté Urbaine d'Arras et la Chambre d'Agriculture du Nord – Pas-de-Calais ont signé en Avril 2019 une charte de coopération portant sur différents axes, notamment sur le volet « Circulation des engins agricoles ».

14- Réduction des GES

Des précisions sont attendues par la commission d'enquête concernant les objectifs en matière de réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES), ainsi que sur le développement des véhicules électriques.

Positionnement de la CUA

La baisse attendue des émissions des gaz à effet de serre (GES) d'ici 2030 est le résultat de plusieurs facteurs et actions engagées dans le cadre du PDU de la CUA :

- Augmentation de la pratique du covoiturage qui implique moins de véhicules en déplacements,
- Report modal vers des modes de transports moins polluants aux kms parcourus : deux roues motorisées ou modes doux (marche à pied et vélo) pour des courtes distances ; ou vers des modes de transports partagés (transports en commun, train).

Il n'existe pas à ce jour d'aide de la part de la CUA pour l'achat de véhicules électriques. Les usagers peuvent cependant bénéficier d'aides nationales selon conditions. La CUA propose néanmoins des aides financières pour l'acquisition d'un vélo électrique.

15- Comité de suivi annuel des actions et objectifs

Des précisions sont attendues par la commission d'enquête concernant le comité de suivi du PDU et le bilan annuel des actions et objectifs.

Positionnement de la CUA

Le PDU préconise de constituer une cellule de suivi qui aurait plusieurs rôles :

- Organiser la mise en œuvre et le suivi du PDU ;
- Mettre à jour les outils de suivi ;
- Développer et organiser l'information et la communication ;
- Organiser et animer des rencontres entre les différents acteurs de la mobilité.

Cette cellule devra être accompagnée par un comité de suivi qui se réunira a minima une fois par an, où siègeraient les représentants de l'ensemble des partenaires.

Un rapport annuel sera réalisé à l'issue de chaque comité de suivi et fera l'objet d'une publication.

Après avoir pris connaissance du mémoire de réponse de la CUA, la commission d'enquête a rendu son rapport et ses conclusions le 5 Juin 2019 émettant un avis favorable sur le projet de Plan de Déplacements Urbains de la Communauté Urbaine d'Arras avec la recommandation suivante :

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

Conformément à l'article L. 1214-16 du Code des Transports, « éventuellement modifié pour tenir compte des résultats de l'enquête publique, le projet de plan de déplacements urbains est approuvé par l'organe délibérant de l'autorité organisatrice de transport ».

Les modifications apportées au projet de PDU permettent de compléter utilement le document sans remettre en cause ni les fondements qui ont présidé à son élaboration ni l'économie générale du projet arrêté.

Compte tenu des éléments rapportés ci-dessus, et :

Vu le Code Général des Collectivités Territoriales,

Vu le Code des Transports,

Vu le Code de l'Environnement,

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

Vu la loi n° 96-1236 du 30 décembre 1996 sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie,

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

Vu la loi n° 2005-102 du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées,

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

Vu la délibération du Conseil Communautaire en date du 20 Décembre 2018 arrêtant le projet de PDU,

Vu la décision n°E19000019 / 59 en date du 18 février 2019 de Monsieur le Président du Tribunal Administratif de Lille désignant les membres de la commission d'enquête ;

Vu l'arrêté du 5 mars 2019 fixant les modalités de l'organisation de l'enquête publique qui s'est déroulée du 1^{er} avril 2019 au 9 mai 2019 ;

Vu l'avis favorable du Bureau Communautaire,

Vu le Plan de Déplacements Urbains – Grand Arras 2030 comprenant le dossier de PDU, le rapport environnemental et l'annexe accessibilité joints en annexe à la présente délibération ;

Considérant :

Que, conformément aux articles L. 123-1 et suivants et R. 123-1 et suivants relatifs à la procédure et au déroulement des enquêtes publiques du Code de l'Environnement, l'enquête publique s'est déroulée du 1^{er} Avril 2019 au 9 Mai 2019 ;

Que la commission d'enquête a rendu son rapport et ses conclusions le 5 Juin 2019 émettant un avis favorable sur le projet de Plan de Déplacements Urbains de la Communauté Urbaine d'Arras assorti d'une recommandation ;

Que des modifications ont été apportées au document arrêté le 20 Décembre 2018 suite aux avis des personnes publiques associées, aux observations du public et aux commentaires de la commission d'enquête ;

Que ces modifications ne portent pas atteinte à l'économie générale du projet de Plan de Déplacements Urbains ;

Que le PDU tel qu'il est présenté et annexé est prêt à être approuvé ;

Après en avoir délibéré, le Conseil de Communauté :

APPROUVE le Plan de Déplacements Urbains – Grand Arras 2030 comprenant le PDU, le rapport environnemental et l'annexe accessibilité annexés à la présente délibération ;

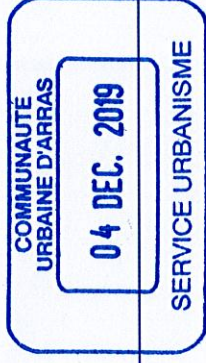
S'ENGAGE à mettre en œuvre avec tous les partenaires concernés le programme d'actions du Plan de Déplacements Urbains – Grand Arras 2030, les outils de suivi et d'évaluation ;

AUTORISE le Président de la Communauté Urbaine d'Arras ou son représentant à signer tous les actes afférents et à engager toutes les démarches nécessaires à l'exécution de la présente délibération.

Adopté à l'unanimité des votants (Abstentions de MM. Grégory BECUE et Antoine DETOURNE).



La présente délibération, à supposer que celle-ci fasse grief, peut faire l'objet, dans un délai de deux mois à compter de sa notification ou de sa publication et/ou de son affichage, d'un recours contentieux auprès du Tribunal administratif de LILLE ou d'un recours gracieux auprès de la Communauté Urbaine d'Arras, étant précisé que celle-ci dispose alors d'un délai de deux mois pour répondre. Un silence de deux mois vaut alors décision implicite de rejet. La décision ainsi prise, qu'elle soit expresse ou implicite, pourra elle-même être déférée au tribunal administratif dans un délai de deux mois. Conformément aux termes de l'article R. 421-7 du Code de Justice Administrative, les personnes résidant outre-mer et à l'étranger disposent d'un délai supplémentaire de distance de respectivement un et deux mois pour saisir le Tribunal.



Accusé de réception préfecture

Objet de l'acte : Plan de Déplacements Urbains - Grand Arras 2030 de la Communauté Urbaine d'Arras - Approbation

Date de transmission de l'acte : 29/11/2019

Date de réception de l'accusé de réception : 29/11/2019

Numéro de l'acte : DC281119C3-2 (voir l'acte associé)

Identifiant unique de l'acte : 062-200033579-20191128-DC281119C3-2-DE

Date de décision : 28/11/2019

Acte transmis par : Romain SAVARY

Nature de l'acte : Délibération

Matière de l'acte : 8. Domaines de compétences par themes
8.7. Transports