

Territoire de la Communauté Urbaine d'Arras

Étude de cas



Table des matières

Avant-propos	4
I. Caractéristiques du territoire et contexte des politiques de mobilité	5
A. Territoire et compétences de l’intercommunalité.....	5
B. Description de l’urbanisation	7
1. Une structure monocentrique, entourée d’un vaste territoire rural.....	7
2. Des pôles d’emploi concentrés sur la zone plus dense, à l’exception de deux zones d’activité importantes.....	8
3. Une proximité avec les autres pôles régionaux	9
C. Caractéristiques socioéconomiques.....	10
1. Un territoire qui a conservé un certain dynamisme économique et démographique	10
2. Une forte présence d’emplois tertiaires et administratifs.....	12
D. Développement des politiques de mobilité sur le territoire	13
1. Un long historique de coopération intercommunale.....	13
2. Un fort chef de filât régional sur les projets de transport.....	14
3. Une dynamique de transition économique à l’échelle régionale et locale.....	14
II. Mesures mises en place en matière de mobilité bas carbone.....	16
A. Politique générale de mobilité	16
1. Une volonté forte de se saisir du sujet mobilité	16
2. Budget	17
3. Une absence d’indicateurs précis permettant de suivre et d’évaluer la politique de mobilité dans son ensemble	17
B. Politique routière	20
1. Une agglomération très accessible en voiture.....	20
2. Une très grande offre de stationnement gratuit, y compris sur la ville-centre	21
C. Transports en commun	22
1. Un public restreint, qui serait constitué essentiellement de captifs	22
2. Un réseau récemment restructuré afin d’augmenter la fréquentation	23
3. Des efforts en direction des actifs	26
4. Un système d’évaluation du report modal insuffisant	26
5. Un territoire rural de plus en plus vaste à desservir	27
D. Vélo.....	28
1. Peu d’espace affecté au vélo : une part modale très limitée	28
2. Une amorce basée sur le vélo à assistance électrique	28
3. Un service de location de VAE qui laisse présager d’un report modal possible	29
4. Un rôle important des ateliers et événements pour lever les freins à l’utilisation du vélo	30
5. ... Mais des infrastructures qui restent insuffisantes	30
E. Covoiturage.....	31

F. Autopartage	31
1. Des conditions tarifaires et d'utilisation dissuasives, une utilisation essentiellement liée à la gare 31	
G. Intermodalité	32
1. Une pratique très limitée, et essentiellement liée au pôle gare.....	32
2. Une intermodalité avec le bus qui ne se développe pas, du fait d'une très grande accessibilité en voiture.....	32
H. Intégration tarifaire et MaaS	33
1. Une centrale d'information et une carte sans contact à l'échelle régionale	33
2. Une intégration tarifaire à ses débuts	33
I. Marche	33
1. Une part modale élevée, en particulier sur la ville d'Arras.....	33
2. Une expérimentation de piétonisation concluante, mais une absence de politique globale de « marchabilité »	33
J. Aménagement du territoire et urbanisme	34
1. Malgré des mesures pour limiter l'étalement, un centre ville fragilisé par les zones commerciales 34	
2. Des actions de redensification prévues en centre-ville.....	35
III. Plans de mobilités des entreprises	36
Annexes.....	37
Annexe 1 : Sources	37
Annexe 2 : Personnes interviewées	37
Annexe 3 : Acronymes	37
Autrices	38
Relecteurs.....	38
Partenaires.....	38
The Shift Project.....	39

Avant-propos

L'étude de cas présentée dans ce rapport s'insère dans le cadre du projet « Guide pour une mobilité quotidienne bas-carbone », qui s'est déroulé sur l'année 2019. Ce projet, dont le rapport final a été publié le 4 février 2020, a eu pour but de proposer aux Autorités Organisatrices de la Mobilité (AOM) des outils cohérents et systémiques pour mettre en œuvre des politiques de mobilité bas carbone efficaces en zone de moyenne densité¹.

La définition des objectifs du projet ayant vite débouché sur la conviction que le travail devait être mené « sur le terrain », cinq territoires ont été choisis² pour une analyse de leurs politiques de mobilité bas carbone, dans le but de faire émerger les actions menées, les retours d'expérience, et les freins rencontrés par les collectivités dans la mise en œuvre de ces politiques :

- l'Eurométropole de Strasbourg,
- Grenoble-Alpes Métropole,
- la Communauté Urbaine de Poitiers,
- la Communauté Urbaine d'Arras,
- la Communauté d'Agglomération de Saint-Nazaire³.

Je souhaite remercier vivement les interlocuteurs locaux rencontrés pour la présente étude de cas, pour leur accueil et pour la richesse des échanges nous avons eus avec eux :

- Camille Chaillet – Responsable marketing et commerciale – Artis (Keolis Arras)
- Valérie Dubost – Responsable Urbanisme – CUA
- Nathalie Hamy – Responsable Transports – CUA
- Stéphane Monier – Directeur – Artis (Keolis Arras)
- Françoise Rossignol – Maire de Dainville, Vice-Présidente Mobilité et Transports – CUA
- Philippe Vallet – Responsable Transports, Bâtiments, Transition énergétique – CUA

Je remercie enfin les mécènes et partenaires de ce projet : l'ADEME, l'ASFA, Keolis et l'UTP, ainsi que le GART pour son soutien.

Laura Foglia, directrice du projet

***NB** : Les interprétations, positions et recommandations figurant dans ce rapport n'engagent que les auteures, et ne peuvent être attribuées ni aux experts consultés, ni aux relecteurs.*

¹ La notion de « zone de moyenne densité » est définie dans le rapport « Guide pour une mobilité quotidienne bas-carbone » dans la section « objectifs et périmètre de l'étude ».

² La méthodologie suivie pour le choix des études de cas, et pour le déroulement des entretiens, est explicitée dans le rapport principal du « Guide pour une mobilité quotidienne bas-carbone », dans la section « démarche méthodologique ».

³ Chaque étude de cas a donné lieu à un rapport distinct.

I. Caractéristiques du territoire et contexte des politiques de mobilité

A. Territoire et compétences de l'intercommunalité

La Communauté Urbaine d'Arras (CUA) compte actuellement 46 communes et 107 582 habitants⁴, dont 41 000 vivent dans la ville d'Arras.

Le conseil communautaire est composé de conseillers municipaux de chaque commune membre, répartis en fonction de leur population. Pour la mandature 2014-2020, cette répartition est la suivante :

- 26 conseillers pour Arras
- 5 conseillers pour Achicourt
- 4 conseillers pour Saint Laurent Blangy
- 3 conseillers pour Dainville et Beaurains
- 2 conseillers pour Saint Nicolas et Sainte Catherine
- 1 conseiller pour les autres

En complément des compétences obligatoires prévues par la loi, les communes ont délégué à la CUA les compétences en matière d'abribus et de transport des personnes à mobilité réduite⁵. A signaler que le stationnement sur voirie reste donc une prérogative municipale (alors que le stationnement en ouvrage fait partie des compétences obligatoirement transférées).

⁴ Source : site de la CUA, <http://www.cu-arras.fr/votre-institution/communes/> consulté le 6 août 2019

⁵ Cfr. Arrêté préfectoral du 5 décembre 2016 de la préfète du Pas de Calais

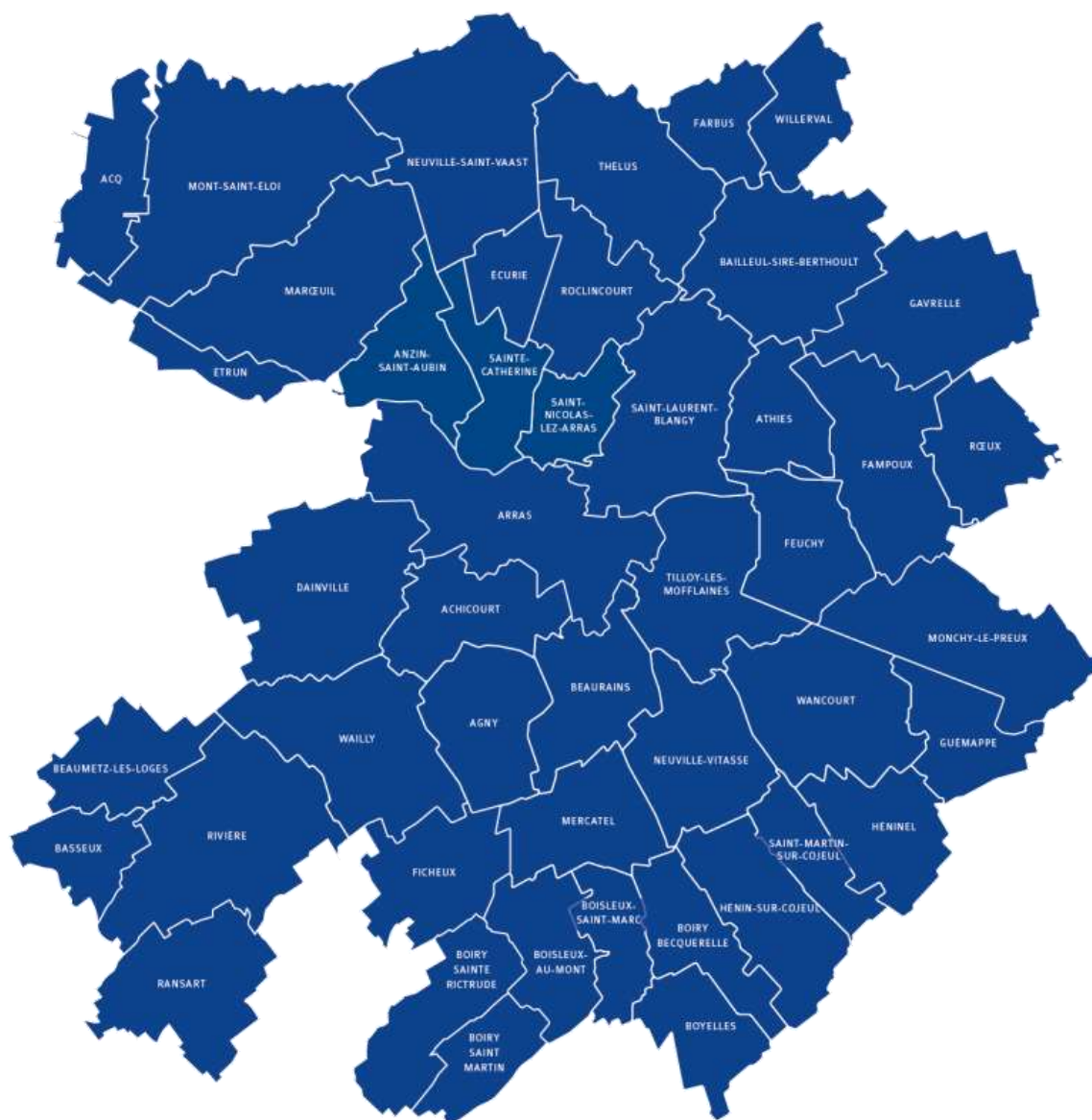


Figure 1 : Les communes membres de la communauté urbaine d'Arras
Source : [Site CUA]

B. Description de l'urbanisation

1. Une structure monocentrique, entourée d'un vaste territoire rural

Contrairement à d'autres agglomérations de la région, le fonctionnement de la Communauté Urbaine d'Arras est plutôt monocentrique, avec un espace central urbain (ville d'Arras), une première couronne périurbaine composée des sept communes autour d'Arras et un vaste territoire rural autour.

La ville d'Arras concentre 40 % de la population et 60 % des emplois de la communauté urbaine.⁶

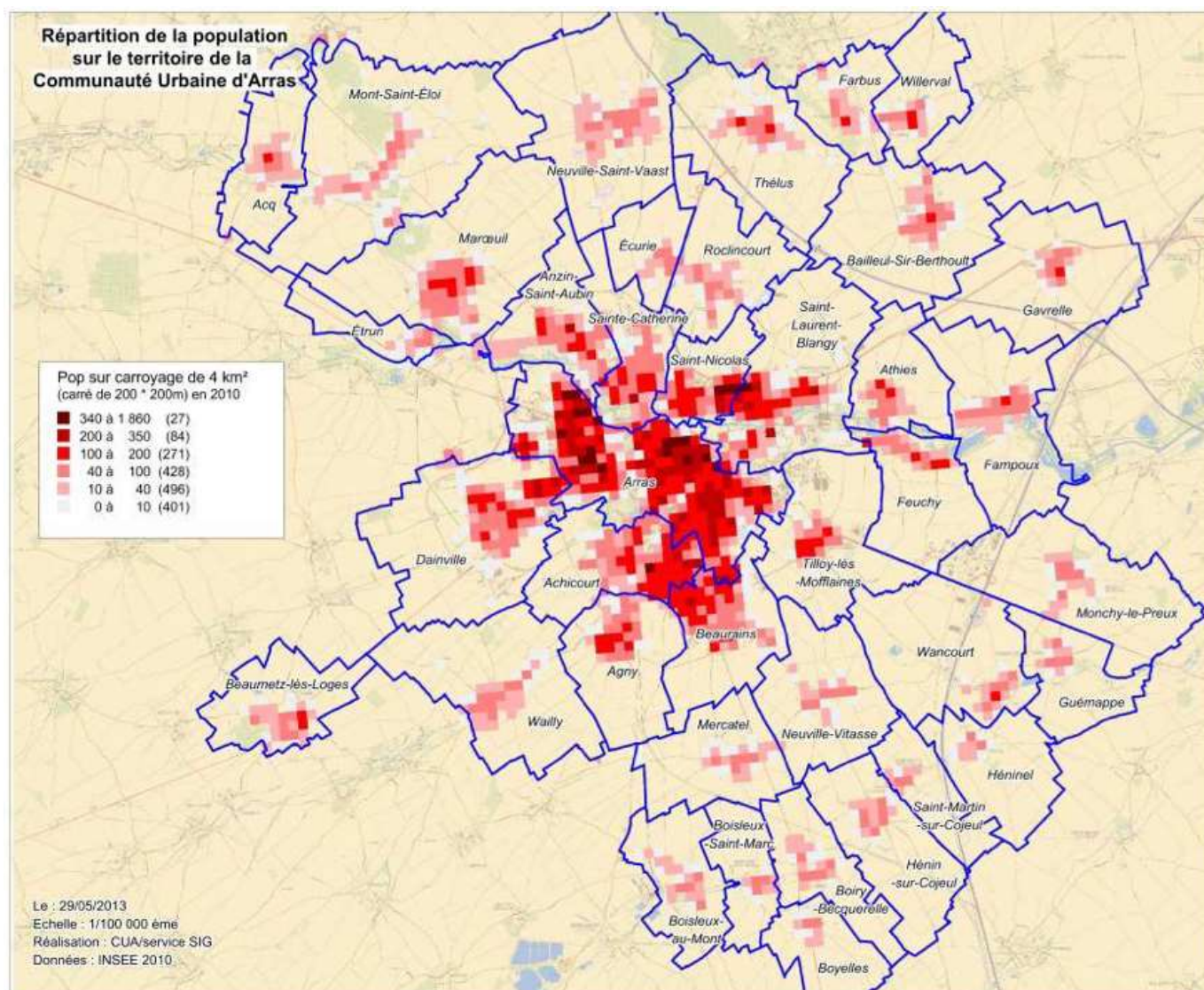


Figure 2 : Répartition de la population sur le territoire de la Communauté Urbaine d'Arras
Source : [PLUi ARRAS 2016 Tome 1]

⁶ Source : recensement 2011 de l'INSEE

2. Des pôles d'emploi concentrés sur la zone plus dense, à l'exception de deux zones d'activité importantes

Les pôles d'emploi de la CUA sont situés sur Arras et les communes de la première couronne (en particulier Saint Laurent Blangy), à l'exception des deux sites d'Artoipole et d'Actiparc, qui sont situés hors zone urbanisée et dont l'accessibilité repose surtout sur la desserte autoroutière (l'échangeur de l'autoroute A1 Paris – Lille est intégré au site d'Artoipole).

Les différents pôles d'emplois de la CUA

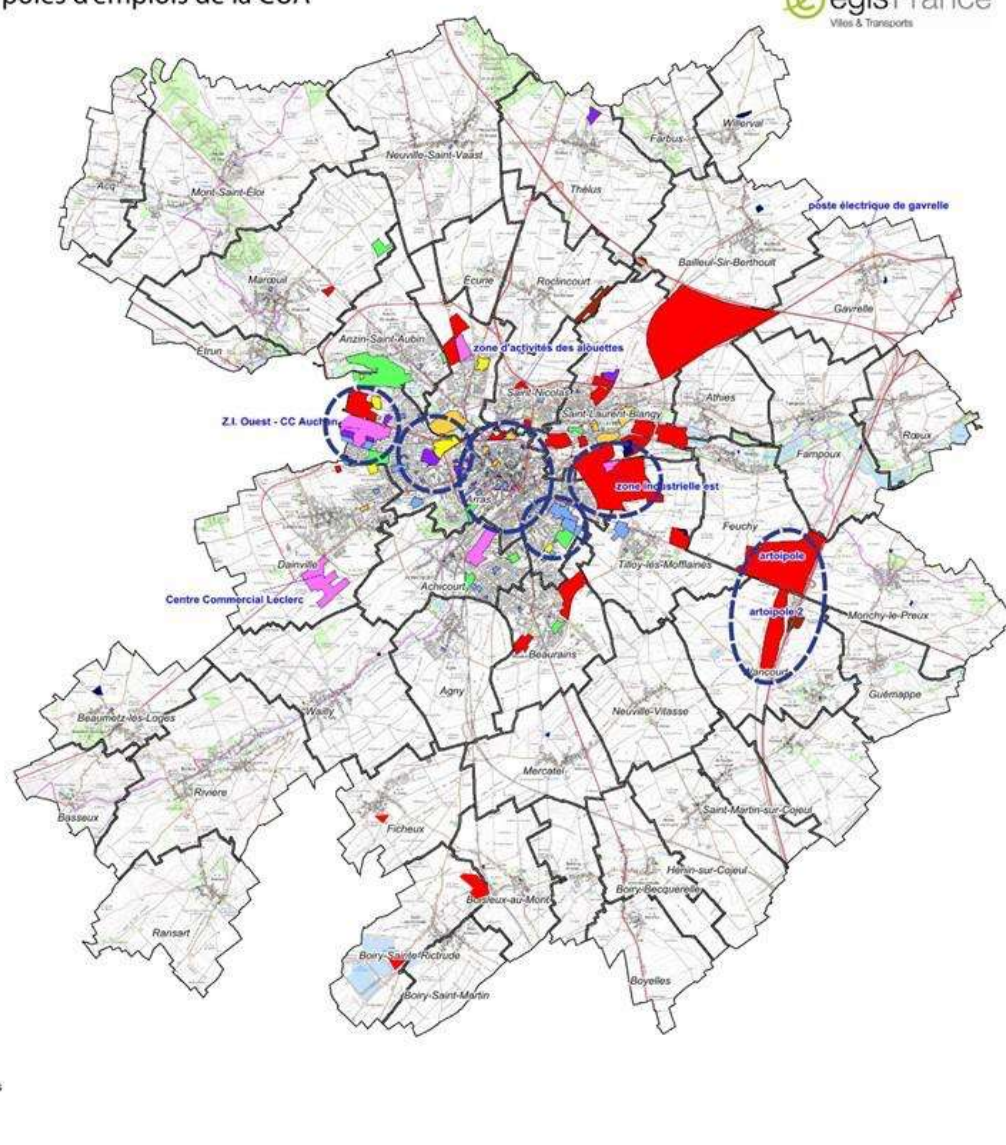


Figure 3 : Les différents pôles d'emploi de la CUA
Source : [PDU ARRAS 2018]

Les plus gros employeurs sur le territoire de la CUA sont des administrations et employeurs publics : le Conseil général (près de 4 000 emplois), le SDIS (près de 1 000 emplois), la ville d'Arras et le centre hospitalier (près de 2 000 emplois) [PDU ARRAS 2018].

Dans le secteur privé, l'entreprise qui compte le plus d'employés est ENERSYS - avec 700 salariés, les autres structures ne dépassant pas 350 emplois.

En termes de localisation géographique, les zones d'emploi se situent principalement :

- le long des boulevards Nord-Est d'Arras : Centre Hospitalier, Conseil Général 62, Préfecture, Communauté Urbaine d'Arras, Caisse Primaire d'Assurance Maladie et Caisse d'Allocations Familiales. Ce secteur compte près de 7000 emplois ;
- sur la ZI Est, qui compte plus d'une centaine d'entreprises et 3 870 emplois (données CCI 2010) ;
- sur le secteur Ouest de la ville d'Arras, avec le parc des Bonnettes et la ZA Arras Ouest qui cumulent près de 2 000 emplois ;
- sur le site d'Artoipole (près de 2 100 emplois) ;
- au centre-ville d'Arras, qui concentre commerces, restaurants, équipements culturels et touristiques et l'université de l'Artois, située au sud de la gare (4 000 étudiants).

3. Une proximité avec les autres pôles régionaux

La CUA exerce une attractivité sur les communes environnantes, entre autres en raison de son rôle de préfecture, mais elle s'insère aussi dans un fonctionnement plus large au niveau de l'ancien bassin minier et de la métropole lilloise.

D'une manière plus large, avec les villes de l'ancien bassin minier situé un peu plus au nord, la CUA est sous l'influence de l'« aire métropolitaine de Lille », ensemble métropolitain de près de 3,8 millions d'habitants dont le centre, la ville de Lille, ne se trouve qu'à 45 km d'Arras.

La figure 4, réalisée dans le cadre du SCoT à l'échelle de la grande région, permet de visualiser la proximité du pôle métropolitain d'Arras avec les autres pôles régionaux. Les analyses réalisées dans ce cadre ne permettent en revanche malheureusement pas de mettre en évidence les flux d'échange entre pôles appartenant à des périmètres administratifs différents à l'échelle de la région.

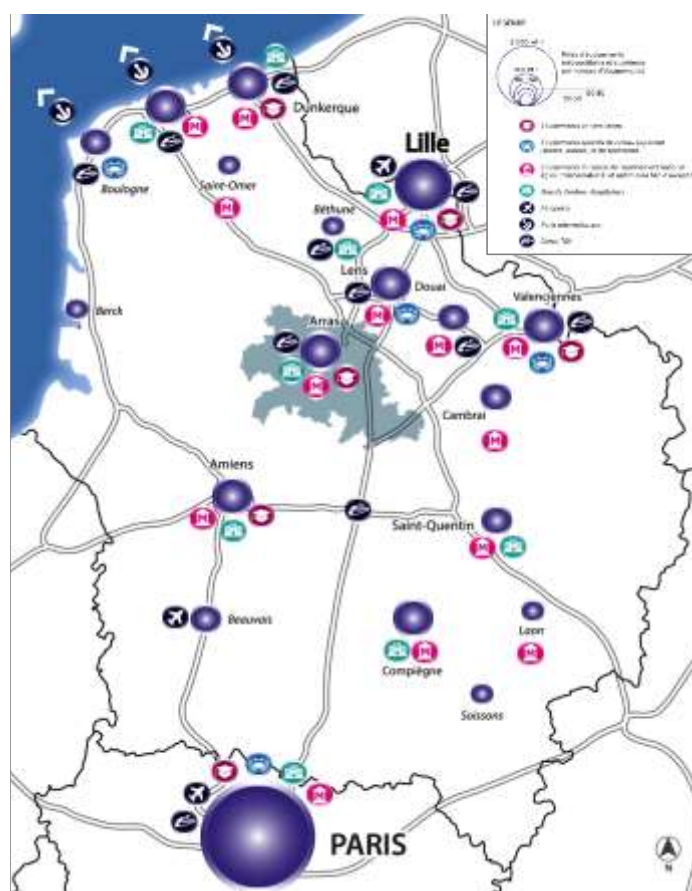


Figure 4 : Équipements métropolitains et supérieurs à l'échelle de la grande région
Source : [SCoT 2019]

C. Caractéristiques socioéconomiques

1. Un territoire qui a conservé un certain dynamisme économique et démographique

La croissance d'emploi et de population de la CUA est moins importante que la moyenne nationale, mais supérieure à la moyenne régionale et départementale, ce qui témoigne d'un dynamisme démographique et économique relativement épargné par le déclin du tissu minier et industriel qui a touché le reste de la région.

La population de la CUA a augmenté de 3 258 habitants entre 1999 et 2010, soit pratiquement 300 par an, ce qui correspond à une croissance moyenne annuelle d'environ 0,3 % (la moyenne nationale étant de + 0,67 % par an). [PLUi ARRAS 2016 Tome 1]

Le nombre d'emplois est constant entre 2006 et 2011 sur le territoire communautaire (autour de 56 000), mais en termes d'évolution, Arras a perdu près de 1500 emplois depuis 2006, au profit des première et deuxième couronnes (qui représentent 10 % des emplois totaux).

Le revenu médian des habitants de la communauté urbaine est de 18 950 euros⁷, ce qui est proche du revenu médian de France métropolitaine mais nettement plus élevé que celui de l'ancien territoire Nord-Pas-de-Calais. Toutefois, les disparités de revenus à l'intérieur de la communauté urbaine sont marquées, notamment sur les communes de Saint-Nicolas, Arras, Saint-Laurent-Blangy, Achicourt et Beaurains. Au sein de la commune d'Arras, les 10 % des ménages les plus riches ont un revenu fiscal 14 fois plus élevé que les 10 % des ménages les plus pauvres. Les cinq quartiers prioritaires de la communauté urbaine (Quatre As, Arras Ouest, Saint Michel Goudemand, Cheminots Jean Jaurès Moulin Hacart, Nouvelles Résidences) sont ceux où le revenu médian est le plus faible (inférieur à 8 000 euros dans les quartiers prioritaires Arras Ouest et Nouvelles Résidences) et le taux de chômage le plus élevé (32 % sur l'ensemble des cinq quartiers).

Le PLUi parle d'un « *territoire en apparence privilégié avec néanmoins des poches de pauvreté* » [PLUi ARRAS 2016 Tome 1, p. 45], avec des populations rurales globalement plus aisées que dans les zones urbaines.

⁷ Les informations de ce paragraphe sont issues du site de l'INSEE : <https://www.insee.fr/fr/statistiques/1894035?sommaire=1894041>, consulté le 10 juillet 2019

LES TAUX DE CHÔMAGE - 1ER TRIMESTRE 2016

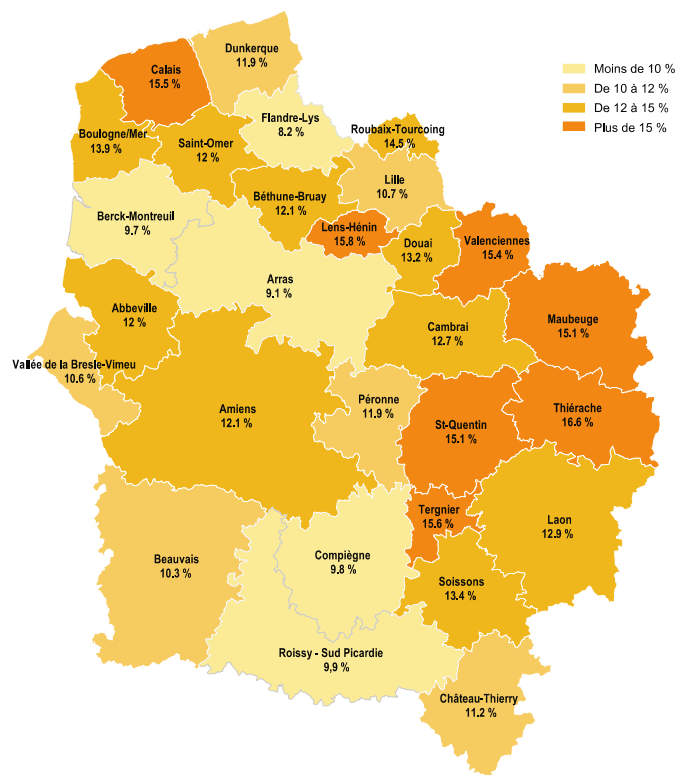


Figure 5 : Taux de chômage dans les communes de la CUA
 Source : [Portrait du territoire d'Arras – CCI Picardie, CCI Région Nord de France, édition 2016]

2. Une forte présence d’emplois tertiaires et administratifs

Les emplois occupés par les habitants de la CUA montrent une plus forte proportion d’employés, de professions intermédiaires, et surtout de cadres, par rapport à l’ensemble du département et de la région [PDU 2018]. La part des cadres et professions intellectuelles supérieures est par exemple deux fois plus importante au niveau communautaire qu’au niveau départemental. Ces surreprésentations sont le fait de deux facteurs :

- Arras est le chef-lieu de la préfecture du Pas-de-Calais, département fort d’un million d’habitants. La ville se caractérise donc par une proportion très importante de travailleurs dans l’administration publique et assimilés : ce secteur représente la moitié des emplois sur la commune d’Arras.⁸
- En comparaison des territoires voisins, la CUA est caractérisée par une sous-représentation du tissu industriel

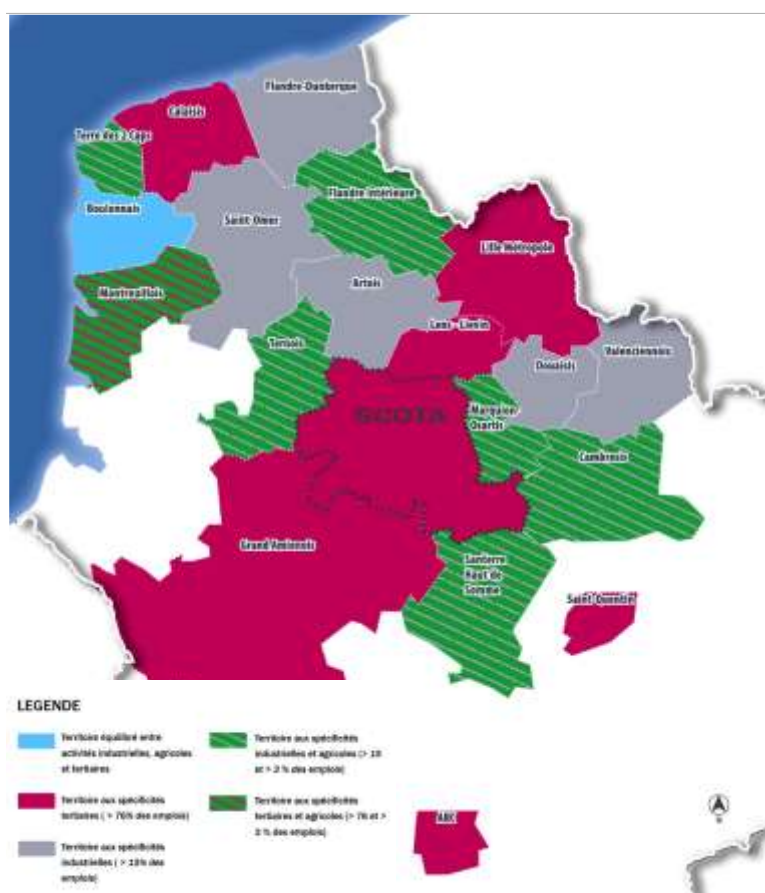


Figure 6 : Les dominantes économiques des SCoT de la grande région (périmètre Scota 2017)
Source : [SCoT 2019]

D’après l’analyse du SCoT [SCoT 2019], le territoire se situe dans un « couloir » à dominante économique tertiaire, ce qui le différencie des territoires environnants à l’est et à l’ouest, qui présentent des dominantes plutôt agricoles et industrielles (voir Figure 6). La CUA présente donc, comparativement aux territoires voisins, une part importante de classes moyennes, d’où des revenus moyens plutôt supérieurs.

Une autre caractéristique particulière de la ville est la grande proportion de jeunes, due en particulier à la présence de plusieurs pôles d’enseignement supérieur⁹ : 33 % des habitants de la ville ont moins de 25 ans.

⁸ Arras – EMP2 - « Emplois au lieu de travail par sexe statut et secteur d’activité économique », INSEE 2011

⁹ Arras est, entre autres, le siège de l’université d’Artois, université multipolaire qui comprend également les pôles de Lens, Liévin, Béthune, Douai. Créée en 1992, elle compte 4 600 étudiants sur la ville d’Arras.

D. Développement des politiques de mobilité sur le territoire

Plusieurs dynamiques fondamentales sous-tendent les politiques actuelles de mobilité :

- Un long historique de coopération intercommunale, démarrée en 1965 avec la création du district urbain de la région d'Arras ;
- Un fort chef de filât régional sur les projets de transport, qui date d'avant que les régions soient désignées par la loi comme responsables de l'intermodalité ;
- Une dynamique de « troisième révolution industrielle » portée à l'échelle régionale par les élus, avec des objectifs liés à la transition énergétique et à l'environnement, à l'économie circulaire, et dans laquelle viennent s'insérer les stratégies de mobilité locales. La CUA a été particulièrement concernée par cette dynamique du fait de la très forte implication de son président, qui était également vice-président à l'énergie et à la transition énergétique à la région.

1. Un long historique de coopération intercommunale

L'intercommunalité a une longue histoire sur le territoire arrageois, où la première forme de coopération a été développée dès 1965, avec la création du district urbain de la région d'Arras, qui comptait à l'époque 10 communes.

De nouvelles communes s'y rajouteront ensuite d'année en année, jusqu'à réunir 24 communes en 1998, date de transformation du district en communauté urbaine. La CUA connaîtra deux principales phases d'élargissement, le 1^{er} janvier 2013 (15 nouvelles communes) et le 1^{er} janvier 2017 (7 communes supplémentaires).

Ces élargissements ont eu un impact non-négligeable sur les politiques de mobilité, dans la mesure où il a fallu intégrer dans le périmètre des transports urbains des communes de plus en plus rurales et de plus en plus éloignées de la ville-centre d'Arras. Avec l'élargissement de 2017, la CUA a ainsi considérablement élargi la voirie de compétence communautaire, qui est passée d'environ 200 km à presque 600 km, soit 380 km supplémentaires de routes. De la même façon, ces élargissements ont conduit à repenser les moyens de desserte des territoires ruraux, et en particulier l'organisation du transport à la demande.

Au niveau du territoire élargi, un syndicat mixte de collecte et valorisation des déchets (le Syndicat Mixte Artois Valorisation, ou SMAV) est créé dès 2002. Il regroupe la CUA, la communauté de communes Sud-Artois et la communauté de communes des Campagnes de l'Artois, sur un territoire de 1 232 km² et 197 communes, correspondant au territoire du schéma de cohérence territoriale (SCoT).

Lors de la révision de son SCoT « Grenelle » en 2016, la CUA s'est associée aux communautés de communes du Sud Artois et des Portes des Vallées, pour constituer un syndicat mixte SCOTA (schéma de cohérence territoriale de l'Arrageois). Ce syndicat mixte a pour mission d'accompagner les élus dans l'élaboration du SCoT via un état des lieux, des choix stratégiques et des prescriptions de mise en œuvre du Projet d'Aménagement et de Développement Durables (PADD). Il est également compétent pour appliquer le SCoT, une fois ce dernier approuvé. La création du SCOTA a favorisé la mise en commun des ressources et les échanges entre les intercommunalités concernées, ainsi qu'une vision plus large des enjeux du territoire. C'est notamment dans ce cadre qu'a été élaborée la réflexion sur le développement du schéma de pistes cyclables.

Arras accueille également une ESPE pour la formation des enseignants du primaire et du secondaire, une école supérieure des métiers d'art (Esmaa), l'École privée des sciences informatiques (EPSI), le Centre des études supérieures industrielles (CESI), l'institut régional de Travail Social site d'Artois ainsi que l'école d'infirmière IFSI.

2. Un fort chef de filât régional sur les projets de transport

Une autre dynamique intercommunale structurante dans le territoire a été la création fin 2009 du Syndicat Mixte Intermodal Régional de Transports (SMIRT) sur initiative d'un président de région fortement investi dans le transport et portant une volonté de chef de filât dans les projets territoriaux. Cette initiative est remarquable car à l'époque de la création du SMIRT, les régions n'avaient pas la compétence intermodalité, introduite en 2014 par la loi MAPTAM.

Le SMIRT, devenu ensuite Hauts-de-France Mobilités, réunit actuellement 17 intercommunalités¹⁰, autour de projets d'intermodalité et de nouvelles mobilités. A travers cette structure, les projets ont pu bénéficier d'un cadre commun, ainsi que de subventions régionales, ce qui a constitué un déclencheur pour plusieurs initiatives. Cela a été le cas de certains projets de mobilité sur le territoire arrageois, et notamment :

- la création de la Carte Pass Pass, carte à puce sans contact servant de support pour l'ensemble des titres de transport des différents réseaux de transports en commun ;
- la mise en place d'une plateforme de covoiturage et d'une expérimentation d'autopartage, financées par la région ;
- l'implantation de garages à vélo, qui avaient pour but premier d'assurer l'intermodalité avec le train en gare, et qui ont été les déclencheurs d'une action plus globale de mise en place de garages à vélo sur l'agglomération.

3. Une dynamique de transition économique à l'échelle régionale et locale

La dynamique de « troisième révolution industrielle »¹¹ a été impulsée à partir de 2012 par le Conseil régional du Nord-Pas-de-Calais et la Chambre de commerce et d'industrie (CCI) de la région Hauts-de-France. La vision sous-jacente propose de « *s'appuyer sur les mutations en cours (raréfaction des ressources, changement climatique, robotique, big data, intelligence artificielle...)* afin de modifier les modes de production, de consommation et de déplacement du territoire vers des pattern plus durables et collaboratifs » [Rifkin 2012]¹².

Sa mise en œuvre dans le territoire s'est traduite par la coordination d'une série de projets qui concernent aussi bien l'internet de la logistique, l'aide aux entreprises pour la mise en œuvre d'une économie circulaire, la coordination d'opérations de rénovation durable des bâtiments, ou encore la mise en place d'une filière hydrogène. Plusieurs des projets identifiés préexistaient à la démarche, son intérêt étant surtout de coordonner les initiatives, de réunir les acteurs autour d'une vision partagée, et de donner un cadre à l'impulsion de nouveaux projets. Des financements significatifs ont ainsi pu être mobilisés et fléchés vers des actions de transition.

La démarche mise en œuvre a également inclus un projet de méthanisation permettant la production contrôlée de biogaz¹³. Ce projet, fortement porté par le président de la CUA et vice-président à l'énergie et à la transition énergétique de la région, a réuni un nombre important d'acteurs du territoire –

¹⁰ Les CA de Cambrai et du Boulonnais, du Pays de Saint-Omer, les CU d'Arras, de Dunkerque, les départements du Nord et du Pas de Calais, la Métropole Européenne de Lille, la Région Hauts de France, le SI de mobilité et d'organisation urbaine du Valenciennois, le SI des transports urbains de l'agglomération du Calaisis (SITAC), SM de transports urbains de la Sambre, SM des transports Artois-Gohelle, SM des transports du Douaisis (SMTD).

¹¹ La notion de troisième révolution industrielle fait référence au travail de l'économiste américain Jeremy Rifkin, notamment développé dans son livre *La troisième révolution industrielle. Comment le pouvoir latéral va transformer l'énergie, l'économie et le monde*, Paris, Les Liens qui Libèrent, 2012. Rifkin a d'ailleurs supervisé l'élaboration du Plan Directeur régional servant de base à la mise en œuvre de cette transition dans l'ancienne région Nord-Pas-de-Calais.

¹² Pour plus d'informations, voir le site internet dédié au projet de troisième révolution industrielle dans les Hauts-de-France : <https://rev3.fr>

¹³ Il s'agit d'un procédé de dégradation par des micro-organismes de la matière organique animale et/ou végétale (lisier, résidus de culture, cultures intermédiaires, tontes de pelouses, restes de restauration...), qui produit un mélange gazeux saturé en eau et constitué de 50 à 70 % de méthane. La matière organique peut provenir de divers secteurs : agricole, industriel, déchets de restauration, déchets de collectivités, gaz issu des installations de stockage des déchets non dangereux (ISDND), etc.

collectivités territoriales, exploitants agricoles, industriels agro-alimentaires etc. - et est considéré par les acteurs locaux comme un projet fédérateur et créateur d'emplois.

La transition de la flotte de bus de la CUA vers une motorisation au gaz naturel a été impulsée dans le cadre de cette dynamique. La préférence pour le biogaz par rapport notamment à l'électrique est due essentiellement au caractère agricole de la région, qui permet de créer la matière première localement ; par ailleurs, les interlocuteurs locaux mettent en avant l'autonomie plus importante¹⁴ pour les bus, ainsi que son moindre coût par rapport à une transition vers une motorisation électrique¹⁵. Un vaste chantier de renouvellement de la flotte de bus a été entamé, qui représente un investissement de 23 millions d'euros, dont 5,5 pour l'infrastructure (concernant essentiellement l'extension du terrain du dépôt bus et l'adaptation des installations) et 17,5 millions pour le renouvellement des 48 véhicules.

Les stratégies de mobilité doivent donc être appréhendées dans ce cadre plus général de transition, et de mobilisation des acteurs autour d'un projet d'évolution du territoire pour « passer de la première à la troisième révolution industrielle ».

¹⁴ L'autonomie d'un bus roulant au gaz étant de 2 jours, alors que dans l'état actuel de la technologie, un bus électrique nécessite une recharge dans la journée.

¹⁵ Un bus au biogaz a représenté un investissement de 320 000€ pour la CUA (365 000€ en tenant compte de l'équipement en vidéo-surveillance, géolocalisation etc.). Selon les estimations faites par l'exploitant, le coût d'investissement d'un bus électrique serait d'environ le double. Ces estimations prennent en compte uniquement le coût des véhicules.

II. Mesures mises en place en matière de mobilité bas carbone

Encadré 1 : Les documents de planification et l'enquête ménages déplacements sur le territoire

Le premier Plan de Déplacements Urbains (PDU) de l'agglomération Arrageoise a été réalisé en 2000, alors que la population de la communauté urbaine n'atteignait pas les 100 000 habitants : la réalisation de ce document a donc relevé d'une démarche volontaire.

Le nouveau PDU, dont l'enquête publique s'est déroulée début mai 2019, devait initialement être intégré dans le cadre d'une procédure globale de Plan Local d'Urbanisme intercommunal (PLUi) comportant un volet déplacement et un volet habitat. Cependant, le changement de périmètre de la CUA au 1^{er} janvier 2017 avec l'arrivée de 7 nouvelles communes à la CUA a nécessité de rééchelonner la démarche. Le PDU devant désormais être réalisé à l'échelle des 46 communes composant la CUA, les documents ont été dissociés afin de ne pas retarder la mise en place du PLUi, composé de 3 démarches distinctes :

- Un PLUi à 39 communes
- Un PLUi à 6 communes (6 des 7 communes ayant rejoint la collectivité en 2017)
- Un PLU pour la commune de Rœux (cette commune a rejoint la CUA en 2017 également, mais c'était la seule commune située à l'est de l'agglomération, les 6 autres étant situées à l'ouest, ce qui explique la dissociation des documents).

Le PDU a été arrêté au Conseil communautaire du 20 décembre 2018 et fait l'objet d'une enquête publique du 13 mai au 26 juin 2019.

Le Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) a été approuvé le 26 juin 2019. Le territoire du SCoT couvre la CUA, la communauté de communes du Sud Artois et celle des Portes des Vallées. Ce territoire regroupe 206 communes et 168 537 habitants sur une superficie de 1 294 km².

La dernière Enquête Ménages Déplacements (EMD) a été réalisée de janvier à février 2014 par la CUA sur les 39 communes, selon la méthodologie nationale des enquêtes ménages déplacements définie par le CEREMA et adaptée aux villes moyennes.

Le PCAET devrait être approuvé au conseil communautaire de décembre 2020.

Le Programme Local de l'Habitat (PLH) pour la période 2019-2025 a été approuvé au conseil communautaire du 26 septembre 2019. Le PLH précédant couvrait la période 2014-2020. Il concernait le territoire des 39 communes qui faisaient partie de la CUA avant 2017.

A. Politique générale de mobilité

1. Une volonté forte de se saisir du sujet mobilité

En 2000, la CUA a élaboré un premier PDU, démarche facultative témoignant de la volonté de la collectivité de se saisir du sujet mobilité sur son territoire. A notre connaissance, aucun objectif de répartition modale n'avait été fixé par le PDU 2000.

Dans le cadre du nouveau PDU de la CUA, en cours d'adoption, 7 axes de travail principaux ont été identifiés :

- L'articulation entre urbanisme, mobilité, santé et environnement
- Le renforcement de la mobilité pour tous, dans un contexte de vieillissement de la population

- La construction d'une agglomération apaisée
- La maîtrise des circulations automobiles via la finalisation de la rocade
- L'accompagnement du changement de comportement modal et des pratiques de mobilité
- La confirmation de la mobilité comme vecteur du développement économique du territoire
- La mise en œuvre d'un bouquet de mobilité qui s'appuie sur un schéma multimodal

Le PDU se fixe comme objectif de réduire la part modale de la voiture dans la CUA à 54 % en 2030, contre 61 % en 2015. [PDU ARRAS 2018]

Il détaille également les objectifs en fonction de la zone de la CUA concernée (voir figure 7).

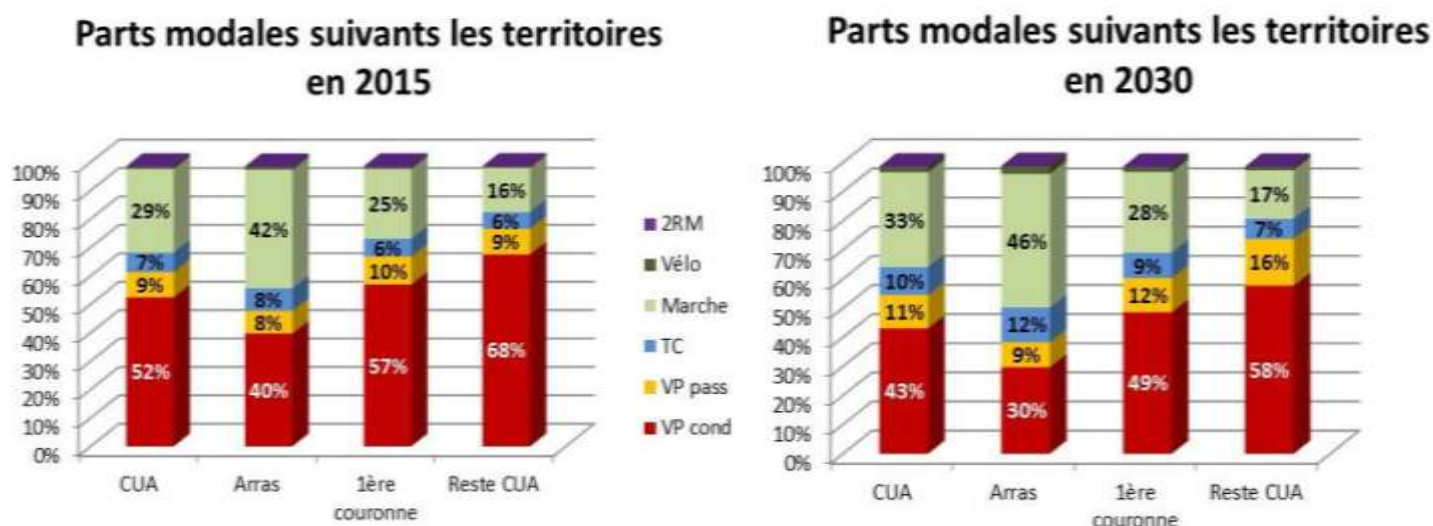


Figure 7 : Répartition modale dans la CUA en 2015 et prévision pour 2030
Source : [PDU ARRAS 2018]

2. Budget

Pas d'informations communiquées par les interlocuteurs locaux pour le moment.

3. Une absence d'indicateurs précis permettant de suivre et d'évaluer la politique de mobilité dans son ensemble

Les entretiens et la recherche bibliographique n'ont pas permis d'identifier l'existence d'indicateurs permettant de suivre et évaluer la politique de transport dans son ensemble.

Une évaluation du PDU 2000 a été réalisée en 2014. Sur les 18 actions inscrites au PDU de l'époque, seules 2 avaient été entièrement réalisées à l'époque :

- La création d'une offre de TC adaptée en milieu rural
- L'aménagement d'une zone semi-piétonne sur la place des Héros, avec une diminution de l'espace dédié aux voitures

Parmi les actions non réalisées, on peut citer la création d'une politique de stationnement adaptée dans chaque zone de la CUA (dense, périurbaine, rurale), et la mise en place d'incitations envers les employeurs pour développer les PDM sur le territoire. [Rapport enquête publique PDU – 2019]

Le bilan réalisé a pris la forme suivante :

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

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

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

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

Figure 8 : Bilans des actions inscrites au PDU de 2000
Source : [PDU ARRAS 2018]

Cette évaluation reste qualitative, et ne se fonde pas sur des indicateurs spécifiques.

Des indicateurs concernant les transports en commun sont élaborés dans le cadre de la délégation de service public. Ils ne sont pas liés directement à des objectifs de report modal ou de réduction des émissions de GES, mais plutôt à des objectifs financiers et de qualité de service : fréquentation du réseau, taux de réponse aux réclamations clients, ponctualité, propreté, information voyageurs, etc.

B. Politique routière

1. Une agglomération très accessible en voiture

La CUA reste dans son ensemble très facilement accessible en voiture, qu'il s'agisse d'y circuler ou de stationner.

Le stationnement est gratuit sur l'ensemble du territoire de la communauté Urbaine, sauf sur une petite portion de l'hypercentre d'Arras.

Le réseau routier est très développé, en partie héritage historique avec une configuration radiale convergeant sur les boulevards urbains d'Arras, complété dans les années 1960-70 par les autoroutes A1 et A26. Au fur et à mesure de l'augmentation du trafic, des barreaux routiers¹⁶ ont été réalisés pour éviter les boulevards urbains d'Arras¹⁷. La réalisation d'un barreau à l'est est toujours prévue, afin d'éviter la traversée urbaine de Saint Laurent Blangy.

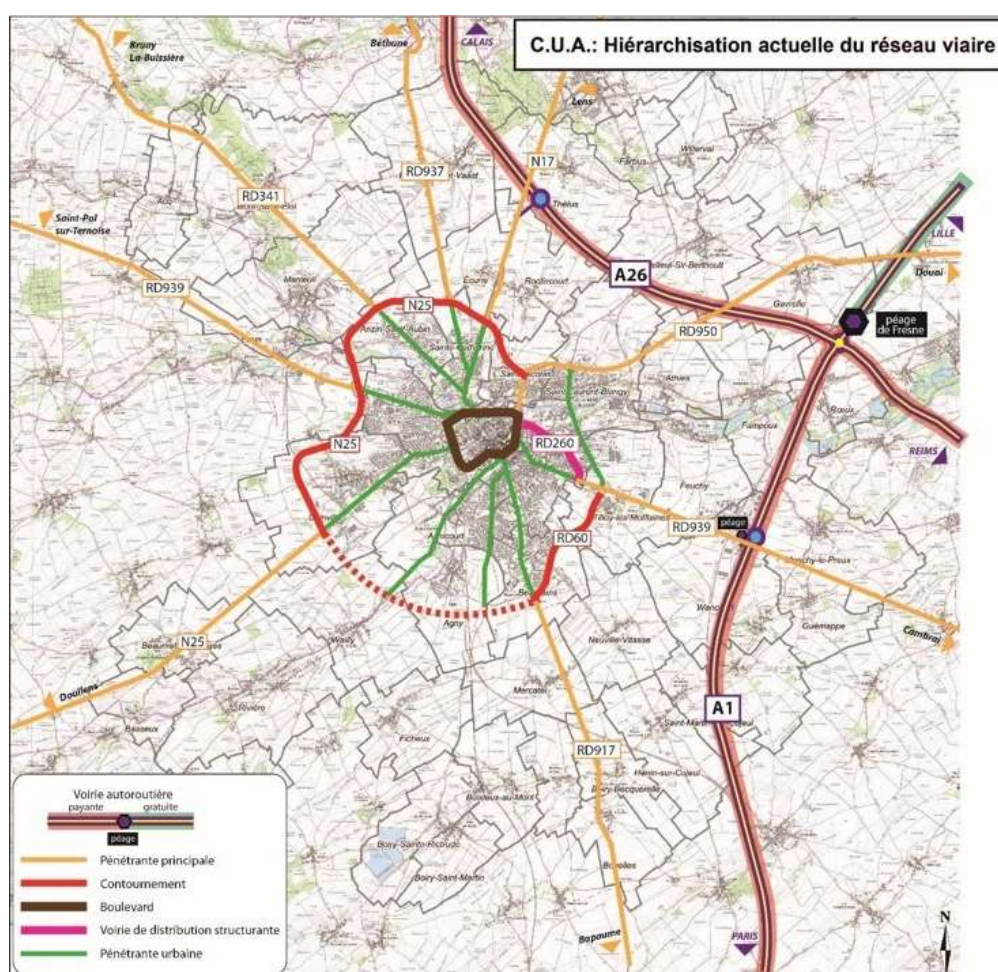


Figure 9 : Le réseau routier desservant la Communauté urbaine d'Arras
Source : [PDU Arras 2018]

¹⁶ Le barreau routier est une route qui relie deux axes routiers

La majorité du réseau est directement gérée par la CUA, avec près de 170 km de voirie communautaire. Le Conseil général du Pas-de-Calais est également un acteur important puisque la majorité des pénétrantes¹⁸ du territoire sont sous sa maîtrise d'ouvrage.

Ce réseau supporte des flux de trafic importants : le territoire de la communauté urbaine d'Arras absorbe près de 245 000 véhicules par jour ouvré, dont 59 % ne quittent pas les limites de la CUA et 5 % ne s'y arrêtent pas (transit). Ces volumes posent problème notamment dans les traversées de village, où des vitesses excessives sont souvent constatées. [PDU Arras 2018]

2. Une très grande offre de stationnement gratuit, y compris sur la ville-centre

Au niveau de l'agglomération, le stationnement est identifié comme un problème par de nombreux interlocuteurs auprès des communes en raison de la motorisation croissante des ménages : saturation des places, stationnement illicite, incivilités, etc. Et ce malgré une affectation de l'espace urbain qui fait une très large place au stationnement : ainsi, sur le seul secteur d'hypercentre d'Arras, 5 ha seraient consacrés au stationnement alors que l'ensemble de ce secteur est facilement parcourable à pieds (moins de 2 km entre le pôle hospitalier et la gare pour traverser la ville du nord-ouest au sud/est). [PDU ARRAS 2018]

Sur la ville d'Arras, le stationnement est abondant et gratuit partout, sauf sur une portion de l'hypercentre, où une réglementation récente a créé deux zones :

- Une zone jaune, d' "hyper centre-ville", où la durée du stationnement est limitée à 3h, et le tarif est plus élevé ;
- Une zone verte qui concerne le reste du centre-ville, où la durée du stationnement est limitée à 7h¹⁹ et un tarif moins élevé.

La plage horaire payante est du lundi au samedi de 9h à 12h et de 14h à 18h : elle exclut ainsi l'heure du déjeuner et le dimanche. Par ailleurs de nombreuses poches de stationnement situées à proximité du centre-ville offrent la possibilité de se garer gratuitement et facilement : selon le PDU, on dénombre près de 4 000 places gratuites à l'échelle du secteur du centre-ville, en comptant les parkings en ouvrage et le stationnement sur voirie.

¹⁸ Terme utilisé pour désigner en général les routes radiales de grande circulation

¹⁹ Dans les deux zones, jaune et verte, les 30 premières minutes sont gratuites, ensuite les tarifs dépendent de la zone. Sur la zone jaune le tarif varie entre 1,50€ (30 min) et 6,50€ (2h30). Sur la zone verte de 1€ (30 min) à 4€ (6h30). Une communication (site internet, flyers) est mise en œuvre afin d'inciter les automobilistes à emprunter les parkings situés en bordure du centre-ville et desservis par la navette Ma Citadine.

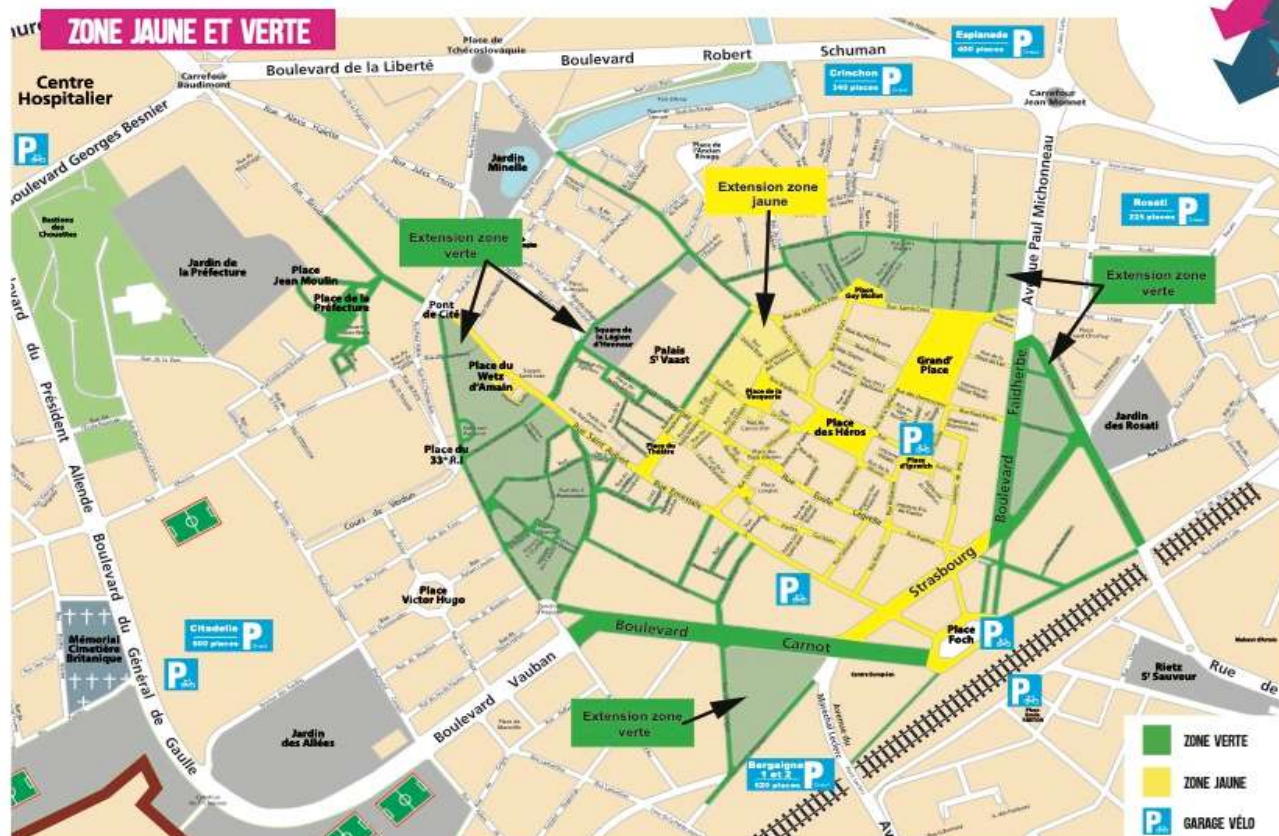


Figure 10 : Zones de stationnement payant à Arras
Source : [Site internet de la ville d'Arras]²⁰

Parmi les développements futurs, une partie du stationnement derrière la gare, actuellement gratuit, sera mis en zone bleue (stationnement gratuit limité dans le temps).

D'après nos interlocuteurs, la finalité de ces mesures est avant tout de répondre à une demande des riverains, qui souhaitent diminuer le nombre de « voitures ventouses ». En revanche, elle ne fait pas partie d'une stratégie visant à obtenir un report vers d'autres modes de déplacement.

Le principal frein que les acteurs identifient à la suppression de places de stationnement est l'opposition des commerçants du centre-ville, qui considèrent cette suppression comme nuisible, les zones commerciales de périphérie étant accessibles plus rapidement en voiture que le centre-ville pour la plupart des habitants.

C. Transports en commun

1. Un public restreint, qui serait constitué essentiellement de captifs

L'enquête ménages de 2014 fait état d'une part modale des transports en commun urbains de 5,6 % sur le territoire arrageois, auxquels s'ajoute une part de 1,4 % sur les autres réseaux de transports collectifs (TER, cars du département du Pas-de-Calais). Il s'agit d'une part modale plutôt modeste, mais tout à fait dans la moyenne des territoires de taille comparable, qui présentent généralement les mêmes difficultés à attirer un public nombreux sur les transports en commun.

L'EMD a parallèlement mis en évidence que cette fréquentation est le fait d'un public relativement restreint : en effet 69 % des habitants n'utilisent jamais les transports en commun urbains. Cette désaffection est, logiquement, plus marquée pour les habitants des communes plus éloignées : sur la

²⁰ <https://www.arras.fr/fr/me-deplacer/stationnement/stationnement-en-coeur-de-ville>, consulté le 1er juillet 2019

ville d'Arras, 36 % des habitants n'utilisent jamais les TCU, contre 73 % pour les habitants des autres communes.

Pour les interlocuteurs locaux, la fréquentation des TC est essentiellement le fait de publics captifs, à savoir ceux qui n'ont pas d'alternative, cette catégorie étant traditionnellement représentée par les jeunes et les seniors, ainsi que par les personnes précaires. Cette perception repose sur un ressenti lié au terrain, alors que sur des retours chiffrés relatifs à la répartition socioprofessionnelle des utilisateurs des TC ne sont pas disponibles auprès de l'opérateur de transport. Le ressenti lié au terrain a certainement son fondement, surtout dans des agglomérations de taille moyenne où une appréhension globale du réseau est plus aisée que dans des réseaux plus étendus. Néanmoins, il nous semble qu'une connaissance plus fine des caractéristiques socioprofessionnelles des usagers et non-usagers, ainsi que de leurs besoins de mobilité, serait un complément utile afin de vérifier ce diagnostic et mieux cibler les actions à mener. Dans ce sens, le projet de DSP prévoit le déploiement d'un système de billettique, qui permettra d'avoir une connaissance plus fine des usagers des TC. Néanmoins, le manque de connaissances des usages ne sera pas résolu par cette mesure.

2. Un réseau récemment restructuré afin d'augmenter la fréquentation

Le réseau de transports urbains Artis se compose, sur la zone centrale, de dix lignes régulières qui fonctionnent du lundi au samedi. Le réseau est organisé en étoile avec un pôle d'échange commun à toutes les lignes à la gare d'Arras, ce qui permet de centraliser les correspondances et d'offrir des fréquences plus importantes sur les troncs commun du centre-ville.

La ligne la plus fréquentée est la ligne 1, qui relie le centre-ville d'Arras, l'hôpital, les quartiers Saint-Nicolas et Saint-Laurent (quartiers qui ont récemment fait l'objet d'une densification à caractère résidentiel), le quartier Saint-Paul, les quartiers prioritaires « Arras Ouest », et le centre commercial Auchan. Ce dernier constitue un pôle d'attractivité commerciale particulièrement important à l'échelle du territoire.

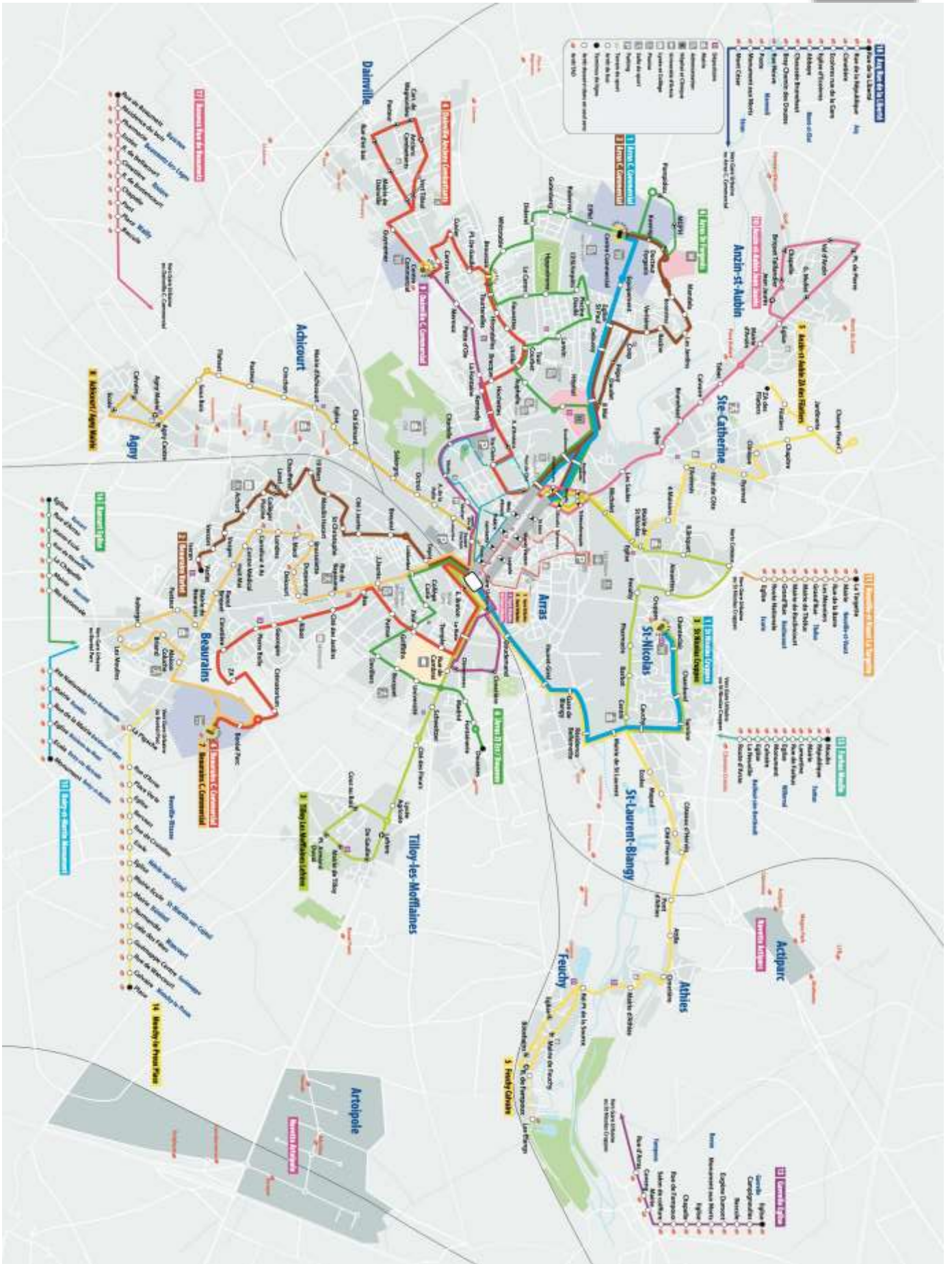


Figure 11 : Réseau ARTIS au 1er janvier 2019
 Source : [Site internet Artis]

Une navette électrique, *Ma Citadine*, dessert par ailleurs le centre-ville d'Arras par deux circuits qui relient en boucle toutes les 10 minutes plusieurs pôles générateurs de déplacements : le pôle administratif de la Citadelle, la gare SNCF d'Arras, la mairie, le centre sportif Acquarena, etc. Sa fréquentation pour l'année 2017 est de 362 000 voyages/an, à comparer à une fréquentation totale du réseau de 10,9 millions de voyages.



Figure 12 : Plan des citadines
Source : [Site internet Artis]

Contrairement au reste du réseau, cette navette est utilisable gratuitement. Ce choix a, entre autres, l'avantage d'éviter les ralentissements du service liés à l'achat de tickets auprès du conducteur, et de rationaliser ainsi l'utilisation des ressources (utilisation de deux navettes pour chaque boucle, avec un intervalle de 10 minutes).

Le réseau régulier fonctionne entre 6h et 20h30 (7h30 à 19h30 pour Ma Citadine), ce qui est une amplitude comparable, sinon meilleure que celle de réseaux urbains de taille équivalente.

Un service de navettes Noctibus, utilisable avec les tickets urbains, a été mis en place afin de permettre de rentrer plus tard (à 22h, 23h et minuit) le vendredi et le samedi, et lors d'événements sur le territoire (festivals, marché de Noël...). Les navettes prennent en charge les voyageurs à quatre arrêts dans la ville d'Arras (dont la gare) et les déposent sur demande aux arrêts desservis par les lignes 1 à 10.

La cible de ce service est constituée par les jeunes qui sortent le soir, mais aussi par les actifs avec voiture, à qui ce service permet de rejoindre le centre-ville en bus ou à pied, et de repartir en navette.

En septembre 2018, le réseau régulier a fait l'objet d'une restructuration visant à optimiser l'utilisation des moyens et à augmenter la fréquentation. Cette restructuration a donné lieu à deux niveaux de services : des lignes « structurantes », avec une fréquence de passage au quart d'heure (les lignes 1, 2,

4 et 6), et les autres lignes, assurant une fréquence à la demi-heure. Par ailleurs, 2 lignes fonctionnent également le dimanche.

Par ailleurs, afin d'élargir le public des transports en commun, la CUA met en place dans le cadre de la délégation de service public des ateliers à destination :

- Des personnes en situation de précarité, qui ne possèdent généralement pas de voiture, mais qui n'utilisent pas les transports en commun par manque de savoir-faire. Les ateliers d'accompagnement à destination de ce public, mis en place depuis début 2018, comportent des explications autour des fiches horaires et un accompagnement physique pour l'utilisation des transports.
- Des collégiens : l'atelier, organisé tous les ans fin août, permet de les accompagner dans leur premier déplacement en transport en commun vers le collège avant la rentrée.

Dans ce même but, l'agence commerciale a été remplacée par une centrale de mobilité fournissant un conseil plus personnalisé à l'utilisation des transports. La nouvelle centrale offre par ailleurs une plus large amplitude d'accueil téléphonique : précédemment 7h30-18h30 du lundi au vendredi et le samedi de 14h à 18h ; et depuis le 1^{er} janvier 2019 de 6h30 à 20h du lundi au dimanche.

3. Des efforts en direction des actifs

La restructuration du service a également comporté un renforcement de l'offre en direction des zones d'activité, avec la mise en place d'une desserte régulière à l'heure de pointe, et à la demande aux heures creuses. Un service spécifique, Actibus, permet aux actifs travaillant très tôt le matin ou très tard le soir de disposer d'un transport sur réservation, en direction des zones d'activité d'Actiparc, Artoipole et de la ZI Est. Ce service, qui répond aux besoins des actifs travaillant en horaires postés, peut être réservé à la semaine ou au mois.

L'offre Actibus n'a pas encore produit d'effets tangibles sur la fréquentation, qui est estimée à environ 23-25 utilisations/mois, mais sa mise en œuvre très récente (son lancement date de janvier 2019) ne permet pas de tirer de conclusions quant au succès de ce service. Des actions ciblées sont prévues pour promouvoir les différentes offres du réseau, à travers des animations en entreprise, et la commercialisation d'un pack spécifique pour les actifs, incluant notices, explication du réseau, documentations spécifiques avec l'offre ciblée sur une zone d'activité ou le centre-ville.

4. Un système d'évaluation du report modal insuffisant

Les premiers retours sur la restructuration du réseau régulier qui a eu lieu en septembre 2018 indiquent une augmentation sensible de la fréquentation. Selon les chiffres affichés par l'exploitant du réseau, la fréquentation hebdomadaire cumulée des 10 lignes principales et de la navette Citadine a augmenté de 21 % entre une semaine type avant restructuration et la même semaine après restructuration²¹, ce qui constitue à première vue une progression très importante. Il est néanmoins nécessaire d'apporter quelques nuances à ce résultat :

- D'une part, il fait abstraction des reports éventuels à partir d'autres lignes du réseau
- D'autre part, après approfondissement auprès de l'exploitant du réseau, il se trouve qu'un important changement de la tarification a eu lieu en parallèle, ce qui a pu influencer sur les hypothèses de calcul de la fréquentation.²²

²¹ Plus précisément, la semaine du 18 au 24/03/2019 a été comparée à celle du 9 au 14/04/2018

²² En effet, en l'absence de billetterie permettant un décompte automatique du trafic, le trafic du réseau est calculé sur la base de clés de mobilités associées aux différents produits tarifaires ; or, en présence d'une refonte de la tarification il y a pu avoir des changements « mécaniques » simplement dus au report de la clientèle d'un produit tarifaire à l'autre, sans que les habitudes de mobilité soient forcément changées.

Afin d'évaluer les résultats de ces mesures sur le report modal, il serait nécessaire de disposer d'enquêtes permettant de connaître les raisons de cette augmentation de fréquentation : est-ce le fait d'anciens usagers qui se déplaceraient davantage ou de nouveaux utilisateurs du réseau ? Dans le second cas, il faudrait déterminer leur profil, leur mode de provenance, et les raisons les ayant amenés à changer. La question centrale pour évaluer la décarbonation induite par cette hausse de fréquentation est : s'agit-il de personnes qui sont passées d'une utilisation de la voiture particulière aux transports en commun, ou bien d'anciens utilisateurs de modes encore moins polluants, comme la marche ?

5. Un territoire rural de plus en plus vaste à desservir

Le réseau rural a été constitué au fur et à mesure des élargissements de l'intercommunalité.²³ Le district urbain (qui a existé de 1965 à 1998) comptait seulement 2 à 3 communes à caractère vraiment rural. L'offre de transport à destination de ces communes était à l'époque basée sur un système de taxi conventionné, offrant à la fois un service flexible et très économique (le prix de la course était fixé à 1 €), particulièrement apprécié par les personnes âgées en raison de son caractère « personnalisé ».

Avec l'élargissement du territoire de l'intercommunalité, un service transitoire par taxi a été proposé sur les nouvelles communes ayant rejoint la CUA. Ce service a connu une hausse rapide de fréquentation (estimé à 30-40 % par an), mettant en évidence les limites du modèle en termes financiers et de disponibilité de flotte de taxis. Un service régulier, moins onéreux pour la collectivité, a été planifié à partir des retours de fréquentation du service taxi. Ainsi, des navettes bus régulières (4 aller-retours/jour) ont été proposées là où les taxis avaient été systématiquement mobilisés, soit une offre globale de 10 allers-retours par jour avec les TAD. Sur le reste du territoire, un service à la demande sur réservation a été proposé. La CUA a souhaité conserver une souplesse d'utilisation pour ce service (réservation jusqu'à une heure à l'avance), tout en augmentant la fréquence pour en faire un véritable élément du réseau de transports publics.

Pour ce qui concerne le bilan de ce service, ses coûts d'exploitation n'ont pas été transmis pour des raisons de confidentialité. Sa fréquentation hebdomadaire représente environ 1400 voyages, avec une augmentation récente de 20 % due à la mise place de nouveaux services en janvier 2019. L'éventuel report de ces utilisateurs depuis l'utilisation de la voiture n'est pas connu.

²³ Dans le cas d'Arras, nous avons pris le parti de consacrer un paragraphe à la desserte des zones rurales bien que celles-ci soient à priori hors du propos de notre rapport, car cet aspect a été identifié par les acteurs locaux comme un élément essentiel de la politique de mobilité, dont il est difficile de faire abstraction si on veut comprendre l'évolution du réseau TC.

D. Vélo

Encadré 2 : Actions mises en œuvre par la CUA en faveur du vélo

- Participation financière de la CUA à l'achat de VAE par les habitants du territoire, à hauteur de 30 % du montant TTC plafonné à 300 €.
- Service V'Electric de location de VAE pour 3, 9 ou 12 mois à un tarif dégressif de 50 €, 115 €, 125 €. Les abonnés du réseau Artis bénéficient de prix préférentiels 39 € pour 3 mois, 95 € pour 9 mois, 99 € pour 12 mois. Un pack vélo + garage de 12 mois est proposé à 130 € (106 € pour les abonnés Artis).
- Un dispositif V'Electric particulier à destination des employeurs permet de louer un parc de 2, 5 ou 10 vélos électriques pour une période de 3, 6 ou 12 mois.
- 32 km de voies cyclables.
- 9 garages à vélo, dont 5 dans le centre d'Arras (2 à la gare d'Arras), et 4 dans les communes de Dainville, Saint-Laurent-Blangy, Beaurains, Achicourt. Leur capacité actuelle est de 176 places. Il est prévu qu'elle passe à 314 places au premier trimestre 2020, avec le doublement de la capacité des garages Gambetta et Ipswich à Arras, et de celui de Saint-Laurent-Blangy. Les garages sont accessibles aux vélos avec et sans assistance électrique, avec une carte d'accès délivrée au prix de 6,60 € ; le prix de l'abonnement est de 15 € par an (ou 10 € pour 6 mois). L'accès est gratuit pour les détenteurs d'un abonnement SNCF avec la carte régionale Pass Pass, ainsi que pour les abonnés annuels Artis. Un pack « vélo + garage » est également proposé, avec un tarif réduit pour les abonnés du réseau Artis.

1. Peu d'espace affecté au vélo : une part modale très limitée

L'EMD de 2014 faisait état d'une part modale du vélo très limitée : 1 % des déplacements sur le territoire communautaire arrageois : bien que 56 % des ménages possèdent au moins un vélo, 74 % des habitants ne circulent jamais à vélo.²⁴

Ces résultats sont à rapprocher de plusieurs facteurs :

- un réseau de pistes cyclables insuffisant en longueur et discontinu, avec de nombreuses difficultés notamment au centre-ville d'Arras (aménagements peu sécuritaires) ;
- une part modale de la voiture importante y compris dans l'hypercentre, ce qui accentue le sentiment d'insécurité et la non prise en compte des vélos sur la chaussée ;
- un stationnement vélo insuffisant.

2. Une amorce basée sur le vélo à assistance électrique

L'implication de la CUA dans l'incitation à l'achat de vélos à assistance électrique (VAE) date de septembre 2012. Elle s'est concrétisée dans une participation financière à l'achat de VAE, à hauteur de 30 % du montant TTC plafonné à 300 €, à condition que le vélo soit acheté dans un magasin du territoire.

Un premier bilan réalisé en juin 2014²⁵ a permis de faire le point sur les aspects financiers :

- Budget annuel consacré à l'opération : 40 000 €

²⁴ Selon l'EMD, cette part s'élève à 76% pour les habitants d'Arras ; 73% pour les habitants des autres communes.

²⁵ Source des chiffres du bilan : PDU 2018

- Subventions accordées depuis la mise en place du service, soit entre septembre 2012 et juin 2014 : 71 718 €
- Montant moyen de subvention : 293 €, soit 30 % d'un vélo à 980 €

Ainsi que sur le profil des acheteurs et leurs motifs :

- La moyenne d'âge des acheteurs est de 54, les acheteurs sont à 55 % des actifs et très majoritairement des Arrageois ;
- Le vélo acheté est majoritairement utilisé pour des activités de loisirs, seules 1/4 des personnes l'utilisent dans le cadre des déplacements domicile-travail.

Ce bilan, bien qu'intéressant, ne permet malheureusement pas de mettre en évidence l'éventuel report modal de ces déplacements à partir d'une voiture particulière (la question n'ayant pas été posée).

Les acteurs concernés ont considéré que la mesure était restée peu efficace en termes de changement de comportement modal (notamment au vu des résultats de l'EMD). Une nouvelle approche basée sur la location de VAE en libre-service a été mise en œuvre par la CUA en 2016 : elle a pour objectifs de lever les freins à l'utilisation du VAE, et d'installer une pratique permettant d'aboutir *in fine* à l'achat d'un vélo.

3. Un service de location de VAE qui laisse présager d'un report modal possible

Le service de location ouvert en septembre 2016 avec 100 VAE, a, d'après les interlocuteurs interrogés, très rapidement suscité une forte demande, avec un nombre important de personnes en liste d'attente dès l'ouverture. Suite à ce succès, de nouveaux VAE ont été achetés par la CUA. La flotte est passée de 300 vélos en mai 2019 à 400 vélos en septembre 2019, avec une liste d'attente d'une centaine de personnes toujours constituée.

Les retours d'expérience disponibles sur cette initiative sont récoltés par le biais d'un questionnaire de satisfaction vélo, qui est remis aux utilisateurs des VAE à la fin de leur contrat de location. Ces retours confirment le diagnostic d'une clientèle très majoritairement urbaine : 1/3 des utilisateurs environ résident sur la commune d'Arras, et 44 % dans les communes de première couronne. Par ailleurs, la location annuelle : 92,5 % des clients ont loué leur vélo pour 12 mois, 4 % pour 9 mois et 3,5 % pour 3 mois.

Élément intéressant qui laisse présager une possibilité de report modal : à la question « êtes-vous prêt à utiliser le vélo ou le bus à la place de votre voiture », 63 % des utilisateurs en fin de location répondent par l'affirmative (27 % se déclarant prêts à utiliser le vélo ou le bus à la place de leur voiture pour certains déplacements seulement).

Par ailleurs, 65 % des clients en fin de location déclarent vouloir acheter un VAE par la suite.

En revanche, le nombre effectif de passages à l'acte n'est pas connu : il serait intéressant de rapprocher ce chiffre du nombre de demandes d'aide à l'achat, afin de constater si celles-ci ont effectivement augmenté d'une façon significative suite à la mise en place du service de location. Par ailleurs, il serait utile de disposer d'un retour sur les changements éventuels de comportement de ceux qui possèdent désormais un VAE, notamment en matière de report depuis la voiture : pour quels motifs et à quelle fréquence utilisent-ils leur VAE ? Utilisent-ils d'autres modes (TC, voiture), et si oui, pour quels usages et à quelle fréquence ? Seraient-ils intéressés par l'utilisation d'un service d'autopartage ?

4. Un rôle important des ateliers et événements pour lever les freins à l'utilisation du vélo

Les acteurs soulignent unanimement l'importance des ateliers de « mise en selle » et d'initiation à la réparation des vélos afin de lever certains freins à son utilisation. Sur le territoire de la communauté urbaine, la présence de l'ADAV (Antenne de Droit Au Vélo) est considérée comme un facteur important dans ce sens : l'association est très active dans la co-construction des politiques cyclables et en particulier sur la commune de Saint-Laurent, où elle a ouvert un atelier vélo dans un quartier politique de la ville. La formation à l'utilisation du vélo dans ces quartiers est vue comme importante, car les habitants sortent peu du quartier par manque de savoir-faire lié aux déplacements.

Parmi les facteurs incitatifs au développement du vélo, les acteurs soulignent également l'importance des événements, par exemple l'organisation d'une sortie vélo annuelle, qui peut constituer à la fois un événement festif et une occasion pour identifier les besoins, les potentiels et les améliorations à apporter aux itinéraires cyclables.

5. ... Mais des infrastructures qui restent insuffisantes

Le réseau cyclable constitue clairement un maillon faible dans le système de déplacement lié au vélo : les pistes cyclables sont insuffisantes en nombre et en longueur, et pas suffisamment sécurisées – notamment sur la zone urbaine, où l'espace public fait la part belle à la voiture.

Une première étape pour le développement d'un réseau cyclable intercommunal a été initiée à travers la démarche du SCOTA : une étude sur les mobilités active et un schéma cyclable sur le territoire des trois intercommunalités ont été lancés, avec un accent particulier mis sur l'identification des points noirs du réseau. Ces démarches ont mis en avant la nécessité de créer une grande liaison est-ouest à travers le territoire de la CUA, pour la lier aux territoires voisins.

Cette liaison comporterait la réalisation d'une voie verte de 25 km sur le site d'un ancien chemin de fer en site propre quasi continu jusqu'à la Citadelle d'Arras, et, vers l'est, la réutilisation d'un chemin de halage qui relie Saint-Laurent à Douai. Cette liaison est apparue nécessaire à cause de la difficulté à traverser le centre-ville d'Arras, qui ne dispose pas d'itinéraires fléchés et où les conditions de sécurité d'utilisation du vélo ne sont pas du tout remplies.

En ce qui concerne les garages à vélo, leur mise en place date de 2018.²⁶ La CUA s'est attachée à ce que le système d'ouverture des garages à vélos soit compatible avec la carte pass pass développée à l'échelle de la région par Hauts-de-France Mobilités, pour que les utilisateurs du garage à vélos SNCF puissent les utiliser. L'investissement total pour les neuf garages a été de 508 000 €, financé à hauteur de 152 000 € par la CUA et pour le reste par des subventions accordées à cette opération par la région, pour les deux garages aux abords de la gare d'Arras, et par l'État, dans le cadre du label « territoire à énergie positive pour la croissance verte ».

Un an après leur implantation, la CUA fait état d'un bilan positif en termes d'utilisation des garages situés à proximité de la gare, qui sont saturés²⁷. En revanche, les autres garages seraient moins utilisés.

Interrogée sur les freins et difficultés constatées, la communauté urbaine souligne que, malgré le coût très raisonnable de l'abonnement (15 euros par an), les propriétaires de vélos, n'ayant pas l'habitude de payer pour stationner, ont souvent attaché les vélos aux barres extérieures des garages à vélo au lieu de les y rentrer. A l'inverse, les utilisateurs de VAE y ont vu un intérêt pour deux raisons : ils sont plus sensibles à la sécurisation du lieu de stationnement, et peuvent utiliser les infrastructures de recharge situées à l'intérieur des garages. Par ailleurs, le coût des garages a fait l'objet de critiques de la part de

²⁶ Un garage à vélos SNCF préexistait en gare d'Arras, avec un taux de remplissage important.

²⁷ 5 000 mouvements/an ont été enregistrés sur chaque garage à vélo de la gare.

certaines élus communautaires, pour qui le montant investi dans les garages (500 000 €) représente quasiment le budget communal annuel. Certaines associations vélo ont également estimé qu'il était prioritaire d'investir dans davantage d'arceaux que dans peu de garages sécurisés. Pour sa part, la CUA estime que la présence de véritables garages vélo sécurisés contribue à légitimer le vélo dans l'espace public, ce qui n'aurait pas été le cas avec de simples arceaux.

Ce déploiement est pour l'instant timide, et insuffisant pour créer une véritable dynamique autour du vélo. La CUA est consciente de cette lacune, et entend créer davantage de garages vélo, dont une partie sont prévus dans le cadre du projet de reconfiguration du secteur de la gare d'Arras.

E. Covoiturage

Le site de mise en relation pour le covoiturage est géré par la région Hauts-de-France, dans le cadre de la plateforme Pass Pass, qui rassemble 17 AOM. Une demande d'entretien a été adressée à Hauts de France Mobilités.

F. Autopartage

Encadré 3 : L'autopartage dans la CUA

- Le service d'autopartage de la CUA a été mis en place le 16 septembre 2017.
- 6 voitures en libre-service sont mises à disposition sur le territoire: 4 voitures électriques (positionnées respectivement sur parking Emile Breton derrière la gare, sur la Place Guy Mollet, à la Tour Courbet, et à la Mairie de St-Laurent-Blangy) et 2 voitures thermiques positionnées Place du Théâtre et Place Foch.
- Le service est proposé par une coopérative qui réunit l'entreprise d'autopartage et l'exploitant du réseau urbain, qui récolte les recettes et supporte les charges.
- Des formules de location sont proposées avec ou sans abonnement, et un tarif dégressif à la semaine pour locations plus longues. Des formules spéciales sont proposées aux professionnels.

1. Des conditions tarifaires et d'utilisation dissuasives, une utilisation essentiellement liée à la gare

Un bilan a été réalisé 18 mois après la mise en place du service d'autopartage²⁸ : il y est fait état d'une utilisation encore inférieure aux attentes, avec seulement 48 personnes inscrites au service (dont 35 actives)²⁹. Le service ne totalisait que 1150 réservations à 18 mois de sa création, mais le nombre de réservations est croissant depuis l'ouverture du service³⁰.

Ce résultat est, selon l'exploitant, à imputer au coût du service qui reste trop élevé, et à la complexité de son utilisation : les conditions d'utilisation requièrent en effet d'être abonné au service, de remplir un dossier administratif, etc. A ces freins se sont ajoutées des difficultés d'utilisation des voitures électriques pour ceux qui ne connaissent pas leur fonctionnement.

Le bilan est particulièrement décevant en ce qui concerne l'utilisation par des professionnels, avec 3 personnes inscrites. Les actions de prospection déployées depuis fin 2018 à destination des employeurs afin de développer le nombre de clients n'auraient ainsi pas encore donné de résultats tangibles.

Enfin, le bilan permet de mettre en évidence une utilisation essentiellement liée à la gare SNCF : les deux stations d'autopartage situées d'un côté et de l'autre de celle-ci totalisent respectivement 219 et 238

²⁸ <http://www.hdfmobilités.fr/autopartage-a-arras-bilan-positif-a-conforter/>, consulté le 5 juillet 2019

²⁹ L'objectif de l'opérateur étant d'arriver à 100 inscrits sur la durée du contrat de délégation de service public. Il est à noter que son objectif est exprimé en nombre d'inscrits et pas en termes de fréquentation.

³⁰ En moyenne 28 par mois fin 2017 et 49 en 2018

locations, alors que la station de la place du théâtre, la plus fréquentée parmi les autres, comptabilise seulement 49 locations.

G. Intermodalité

1. Une pratique très limitée, et essentiellement liée au pôle gare

Les pratiques intermodales sont très peu répandues sur le territoire de la CUA : elles ne concernent que 1,5 % du volume total des déplacements, en comptant également les correspondances bus-bus. [EMD 2015]

La forme d'intermodalité la plus répandue est l'intermodalité voiture-train, qui concerne presque un quart des déplacements utilisant deux modes. Cela n'est pas surprenant, puisque le seul pôle intermodal de la CUA est la gare d'Arras.³¹ Ce pôle accueille de très nombreuses places de stationnement gratuites, en parking ou sur voirie ; le secteur au sud de la gare est occupé par du stationnement – parfois illicite – lié à l'utilisation de la gare.

Seuls 4 % des déplacements intermodaux concernait une utilisation de vélo-train, soit 0,06 % des déplacements seulement. Mais suite à la création d'abris vélos en gare, impulsée par le Plan Vélo Régional de 2013, puis d'abris sécurisés, à l'initiative de la CUA, cette pratique serait, selon les interlocuteurs rencontrés, en train d'évoluer – en témoignerait le succès de ces abris, qui sont pleins. Mais pour que l'intermodalité vélo-train se développe davantage, il serait nécessaire d'assurer un meilleur fonctionnement général du système vélo, à commencer par de meilleures conditions d'accès à la gare, en termes de continuité et de sécurité des pistes cyclables, de possibilité d'embarquement vélo dans les trains, etc.

2. Une intermodalité avec le bus qui ne se développe pas, du fait d'une très grande accessibilité en voiture

L'intermodalité entre le bus et le train reste également très limitée (10 % des 1,5 % à l'EMD 2015). Selon les acteurs interrogés, cette intermodalité ne se serait pas du tout développée, en dépit de la restructuration du réseau ayant augmenté les fréquences de desserte, et fait de la gare d'Arras un pôle de convergence de l'ensemble des lignes.

Le principal frein identifié est la trop grande facilité de stationnement en gare ou à proximité, couplée à la rapidité d'accès au centre-ville en voiture : même en stationnant à 10 mn à pied de la gare, la voiture est plus rapide que le bus, et les temps de parcours plus maîtrisables, ce qui est un facteur important, notamment pour les trajets vers la gare. Ce facteur est renforcé par l'absence de sites propres pour les bus dans le centre d'Arras.³²

En ce qui concerne l'intermodalité voiture-bus, quatre parkings relais (P+R) gratuits sont localisés le long des deux circuits de Ma Citadine. Malgré cela, l'intermodalité voiture-bus reste négligeable : elle représente 6 % des usagers intermodaux (soit 0,09 % des déplacements). Serait en cause, outre la très grande facilité d'accès et de stationnement en centre-ville, la localisation de ces parkings, à proximité immédiate du centre-ville : l'utilisation chaînée de voiture et bus n'est pas intéressante. Seul le parking Acquarena, plus excentré, semble attirer des utilisateurs intermodaux.

³¹ Le pôle est constitué de :

- La gare SNCF, qui accueille plus de 11 000 montées /descentes par jour ;
- La gare routière urbaine, qui compte 11 quais accueillant l'ensemble des lignes de bus de l'agglomération ;
- La gare routière interurbaine, avec 12 quais ;
- Des places de stationnement gratuites, en parking ou sur voirie ;
- Des espaces réservés aux services de taxis, autopartage, au stationnement vélo.

³² La mise en œuvre de couloirs bus est en cours de réflexion pour un horizon 2020-21.

H. Intégration tarifaire et MaaS

1. Une centrale d'information et une carte sans contact à l'échelle régionale

La question de l'intégration entre les systèmes billettiques est traitée à l'échelle de la région Hauts-de-France, par le syndicat mixte Hauts-de-France Mobilités. Elle s'est concrétisée par la création en 2011 de la carte Pass Pass, carte à puce sans contact qui doit permettre, à terme, de centraliser sur un même support les abonnements aux différents services de transports adhérents sur le territoire régional : TER, stationnement vélo, transports urbains, vélos en libre-service, etc. Les abonnements Artis seront disponibles sur la carte Pass Pass (liberté, pass moins de 26 ans, senior, jeune, pass régional).

Le site internet passpass.fr fonctionne également en centrale de mobilité, avec un moteur de recherche d'itinéraire qui inclut les réseaux urbains et interurbains, le train, les systèmes de vélos en libre-service, mais également le covoiturage, les taxis, etc.

2. Une intégration tarifaire à ses débuts

Sur le territoire de la CUA, la tarification des différents services a jusqu'à très récemment suivi une logique modale (les tarifications des différents modes de transport étant distinctes).

Début 2019, une offre intégrée a été mise en place entre le bus, le vélo et l'autopartage. Cette offre, qui s'appelle Pack Artis Mobilité, propose, pour un forfait de 400 €/an (ou 33,33 €/mois) :

- 1 abonnement de bus annuel
- 1 vélo électrique pendant 1 an
- 1 accès aux garages vélos sécurisés pendant 1 an
- 1 an d'abonnement Citiz classique avec 50 km offert

Cette offre cible les personnes qui pourraient se passer de leur voiture – pour la plupart des habitants du centre-ville et des utilisateurs quotidiens de train pour les déplacements professionnels. La mise en œuvre de cette offre est trop récente pour être évaluée.

I. Marche

1. Une part modale élevée, en particulier sur la ville d'Arras

La part modale de la marche est plutôt élevée sur le territoire la CUA : 30 % des déplacements se font à pied, contre une moyenne de 24 % pour des agglomérations de taille comparable [PDU ARRAS 2018]. Cette pratique est, de façon assez classique, plus élevée dans la ville-centre (42 % sur la ville d'Arras) que sur l'ensemble des autres communes (22 %).

Les raisons du succès de la marche n'ont pas été analysées dans les documents de planification : il ne semble donc pas être le résultat d'une politique active et orientée en faveur de la marche, mais plutôt d'un ensemble de facteurs favorables, parmi lesquels on peut citer la qualité patrimoniale du centre-ville d'Arras, la présence d'un tissu commercial relativement dynamique, la présence d'équipements administratifs, etc.

2. Une expérimentation de piétonisation concluante, mais une absence de politique globale de « marchabilité »

Dans l'hypercentre d'Arras, quelques rues sont piétonnes, ainsi que la place des Héros. Celle-ci, qui était auparavant un grand parking, à l'instar la Grand'Place avoisinante, a fait l'objet d'une expérimentation de piétonisation saisonnière l'été pendant 4 ans, de 2014 à 2017. L'expérimentation ayant été concluante

en termes de fréquentation des commerces et des établissements de restauration, la place des Héros ainsi que la rue adjacente de la Taillanderie ont été piétonnisées en mars 2018.



Figure 13 : Zone piétonne du centre-ville d'Arras
Source : [Site internet de la ville d'Arras]³³

La marche ne fait pas l'objet d'objectifs ou d'indicateurs spécifiques, ni d'une politique dédiée.

J. Aménagement du territoire et urbanisme

1. Malgré des mesures pour limiter l'étalement, un centre ville fragilisé par les zones commerciales

Le commerce de centre-ville subit, à l'instar des autres agglomérations de taille comparable, une concurrence importante de la part des centres commerciaux de périphérie, accessibles en voiture très rapidement et confortablement (du fait de la grande facilité de stationnement), même pour les résidents de la zone urbaine.

³³ https://www.arras.fr/sites/default/files/actualites/coeur-de-ville-pieton-2018-mode_demploi.pdf consulté le 1er juillet 2019

Le commerce de centre-ville à Arras conserve néanmoins une certaine attractivité, en comparaison d'autres villes de la même taille dont les centres se vident, en raison d'une spécialisation sur des créneaux plus hauts de gamme ou de niche, d'un accompagnement et d'animation de la part de la ville.

La nécessité de limiter l'extension des zones commerciales et plus généralement l'étalement urbain est bien identifiée par la CUA. En ce qui concerne les zones commerciales, leur densification ou renforcement restent possibles, mais pas leur extension (le PLUi ne prévoit pas de ZAU à proximité des zones commerciales existantes).

Concernant l'étalement urbain, celui-ci est traité par l'orientation consistant à privilégier le renouvellement et la densification du ville-centre et de la première couronne à l'extension urbaine. Les zones à urbaniser sont classées en fonction de la desserte en transports en commun, et de leur proximité aux cœurs urbains. A l'inverse, les évolutions du réseau de transports en commun sont programmées en fonction des projets de densification, par exemple dans le quartier Baudimont d'Arras.

2. Des actions de redensification prévues en centre-ville

La ville d'Arras est bénéficiaire du programme « Action Cœur de Ville »³⁴. Dans ce cadre, une orientation d'aménagement et de programmation (OAP) a été établie pour les friches en centre-ville, avec le lancement d'un appel d'offres pour l'établissement d'un master plan concernant les friches appartenant à la SNCF à proximité de la gare d'Arras. L'objectif poursuivi est de renforcer l'attractivité de la gare au niveau régional, et de réhabiliter le quartier environnant, en développant les liens avec les autres quartiers de la ville. L'organisation des gares routières urbaine et interurbaine à proximité de la gare SNCF d'Arras sera également revue à cette occasion. La gare interurbaine sera scindée en deux parties, et le secteur rendu piéton, avec une déviation du trafic bus.

³⁴ Le programme « Action cœur de ville » a été lancé par le ministère de la Cohésion des territoires et des Relations avec les collectivités territoriales en décembre 2017. « *Le programme vise à faciliter et à soutenir le travail des collectivités locales, à inciter les acteurs du logement, du commerce et de l'urbanisme à réinvestir les centres-villes, à favoriser le maintien ou l'implantation d'activités en cœur de ville, afin d'améliorer les conditions de vie dans les villes moyennes.* » (site <https://www.cohesion-territoires.gouv.fr/programme-action-coeur-de-ville>). En tout, 222 communes sont concernées par ce plan.

III. Plans de mobilités des entreprises

Il n'a pas été possible à ce jour d'obtenir d'entretien avec des entreprises ayant mis en place un PDM sur le territoire de la CUA. Les démarches reprendront après la publication du rapport intermédiaire, le texte pourra donc évoluer en fonction des informations reçues.

Plusieurs démarches de Plans de mobilité (PDE/PDA) sont en cours sur la CUA, dont notamment :

- Le Conseil Général 62 à Arras (2700 agents)
- Le CHU d'Arras (environ 2000 salariés)
- La DDTM 62 à Arras (entre 500 et 1000 agents)
- Häagen Dazs à Tilloy-lès-Mofflaines (200 salariés)
- Pas de Calais Habitat à Arras (830 salariés)
- L'entreprise SIO (société industrielle des oléagineux) à Saint Laurent Blangy (125 salariés)

Un Plan de Déplacements Inter-Administrations est en cours d'élaboration entre le centre hospitalier d'Arras, la préfecture, le département et la communauté urbaine, sur le site de la Citadelle. Les premières mesures ont été mises en place : stationnement payant sur le site du centre hospitalier, et nouvelle desserte bus.

D'après les échanges avec les interlocuteurs locaux, les entreprises situées au centre-ville, et en particulier les administrations accueillant un nombre important de salariés, seraient beaucoup plus volontaires dans la mise en œuvre de la démarche, en raison de la moindre disponibilité d'espace. Pour les entreprises localisées en zone moins dense, au contraire, la disponibilité foncière ne représente pas un problème et le stationnement n'est pas une contrainte, et d'autre part, les accès à pieds, à vélo et en transports en commun sont insuffisants, entre autres du fait d'une praticabilité difficile des trottoirs.

Annexes

Annexe 1 : Sources

Budget transport de la Communauté urbaine d'Arras - DEPENSES ET RECETTES D'INVESTISSEMENT ; DEPENSES ET RECETTES DE FONCTIONNEMENT

[EMD 2015] : Enquête Ménages - Déplacements des habitants de la communauté urbaine d'Arras, Avril 2015

[PDU ARRAS 2018] : Plan de déplacements urbains de la communauté urbaine d'Arras

[PLUi ARRAS 2016 Tome 1] : Plan local d'urbanisme intercommunal de la communauté urbaine d'Arras – Tome 1 : Rapport de présentation – Chapitre Démographie – Solidarité, mars 2016

[Rapport enquête publique PDU 2019] : Rapport d'enquête publique. Enquête publique relative à l'élaboration du PDU de la communauté urbaine d'Arras

[Rifkin 2012] : *La troisième révolution industrielle. Comment le pouvoir latéral va transformer l'énergie, l'économie et le monde*, Paris, Les Liens qui Libèrent, 2012.

[SCOT 2019] : Schéma de Cohérence Territoriale de l'Arrageois, juin 2019

Divers documents de l'exploitant :

Questionnaires de satisfaction vélo ; Enquête de fin de location V'électric (état du suivi au 28/07/2019) ; Rapport Annuel du Délégué Kéolis Arras 2018 (document confidentiel) ; chiffres d'évolution du réseau 2019/2018 ; statistiques de qualité 2019 (au 29/08/2019)

Annexe 2 : Personnes interviewées

Stéphane Monier – Directeur – Artis (Keolis Arras)

Camille Chaillet – Responsable marketing et commerciale – Artis (Keolis Arras)

Françoise Rossignol – Maire de Dainville, Vice-Présidente Mobilité et Transports – CUA

Valérie Dubost – Responsable Urbanisme – CUA

Philippe Vallet – Responsable Transports, Bâtiments, Transition énergétique – CUA

Nathalie Hamy – Responsable Transports – CUA

Annexe 3 : Acronymes

CCI : Chambre de commerce et d'industrie

CUA : Communauté Urbaine d'Arras

EMD : Enquête Ménages Déplacements

PADD : Projet d'Aménagement et de Développement Durables

PCAET : Plan Climat Air Energie Territorial

PCS : Profession et Catégorie Socioprofessionnelle

PDU : Plan des Déplacements Urbains

SCoT : Schéma de cohérence territoriale

SCOTA : Schéma de cohérence territoriale de l'Arrageois

SMAV : Syndicat Mixte Artois Valorisation

SMIRT : Syndicat Mixte Intermodal Régional de Transports

Autrices

Laura FOGLIA – Cheffe de projet

Laura Foglia est diplômée en Économie Politique de l'Université Bocconi en Italie et en Management de HEC Paris. Après une spécialisation en Transports à l'École Nationale des Ponts et Chaussées, elle a consacré sa carrière à l'étude du transport et de la mobilité, à différentes échelles territoriales : évaluation et réorganisation de réseaux de transport collectif, interactions transport-urbanisme, aspects institutionnels, tarifaires et socioéconomiques des transports, nouvelles mobilités. Elle a travaillé à la fois en ingénierie (Systra), dans le conseil (Artélia), la recherche (Bocconi, ECIS, IFSTTAR), pour des collectivités (STIF) et en tant qu'enseignante (ENPC, EIVP, CNFPT...). Elle rejoint le *Shift* en 2018 pour diriger le projet de « Guide pour une mobilité quotidienne bas carbone ».

Alessia CLAUSSE – Chargée d'étude

Alessia Clausse a rejoint le *Shift* pour travailler aux côtés de Laura Foglia sur le projet de « Guide pour une mobilité quotidienne bas carbone ». Diplômée du Master « Techniques, Sciences et Décisions » de Sciences Po Grenoble, elle avait d'abord rejoint Eurelectric, l'association représentant l'industrie de l'électricité auprès des institutions européennes à Bruxelles.

Relecteurs

Clémence Vorreux, Coordinatrice projet, The Shift Project
Zeynep Kahraman, Directrice des Projets, The Shift Project

Partenaires

Financiers



L'ASFA est une association professionnelle qui regroupe tous les acteurs du secteur de la concession et de l'exploitation d'autoroutes et d'ouvrages routiers.



L'ADEME participe à la mise en oeuvre des politiques publiques dans les domaines de l'environnement, de l'énergie et du développement durable.



Plus qu'un simple opérateur de transport du quotidien, Keolis est l'un des leaders mondiaux de la mobilité partagée. Expert de la multimodalité, le Groupe est le partenaire des décideurs publics qui souhaitent faire de la mobilité un levier d'attractivité et de vitalité de leur territoire.

Autre partenaire



L'Union des Transports Publics et ferroviaires (UTP) est l'organisation professionnelle des entreprises de transport public, ferroviaires (fret et voyageurs) et des gestionnaires d'infrastructure en France. Elle représente la profession et défend les intérêts collectifs de ses adhérents auprès des institutions françaises et européennes.

The Shift Project

The Shift Project est un think tank qui œuvre en faveur d'une économie post-carbone. Association loi 1901 reconnue d'intérêt général et guidée par l'exigence de la rigueur scientifique, notre mission est d'éclairer et influencer le débat sur la transition énergétique en Europe. Nos membres sont de grandes entreprises qui veulent faire de la transition énergétique leur priorité.

Contact presse : Jean-Noël Geist, Chargé des affaires publiques et de la communication
+ 33 (0) 6 95 10 81 91 | jean-noel.geist@theshiftproject.org