

Délibérations du Conseil de la Communauté

SEANCE du 20 DECEMBRE 2018

Présidence de Monsieur Pascal LACHAMBRE

Secrétaire : Monsieur Vincent THERY
Maire de GAVRELLE

Étaient Présents : M. Pascal LACHAMBRE, Mme Claudine SACCHETTI, MM. Raymond KRETOWICZ, Jean-Paul LEBLANC, Guy PARIS, Jean-Pierre DELCOUR, Didier THUILOT, David HECQ, Frédéric LETURQUE, Mmes Denise BOCQUILLET, Evelyne BEAUMONT, Sylvie NOCLERCQ, MM. Alexandre MALFAIT, Claude FERET, Mme Zohra OUAGUEF, M. Marc DESRAMAUT, Mme Emmanuelle LAPOUILLE-FLAJOLET, M. Thierry SPAS, Mme Nathalie GHEERBRANT, M. Jacques PATRIS, Mme Hélène LEFEBVRE, MM. Michaël SULIGERE, Yves DELRUE, Antoine DETOURNE, Jean-Marc PARMENTIER, Mme Isabelle DERUY, MM. Roger KARPINSKI, Jean-Luc TILLARD, Pierre ANSART, Mme Anny BLONDEL, MM. Cédric DUPOND, Michel DOLLET, Cédric DELMOTTE, Jean-Claude PLU, Jean-Marie DISTINGUIN, Jean-Guy LESAGE, Mme Françoise ROSSIGNOL, M. Philippe VIARD, Mme Michelle CAVE, MM. Alain GUFFROY, Michel MATHISSART, Géry COULON, Henri FLAMENT, Roger POTEZ, Jean-Claude BLOUIN, Vincent THERY, Reynald ROCHE, Jean-Marie FOURNIER, Pierre ROUSSEZ, Daniel DAMART, Philippe MASTIN, Michel ZECHEL, Jean-Pierre PUCHOIS, Jean-Claude LEVIS, Mme Betty CONTART, M. Jean-Claude DESAILLY, Mme Sylvie GORIN donne pouvoir à M. Reynald ROCHE, Mme Nicole CANLERS donne pouvoir à Mme Emmanuelle LAPOUILLE-FLAJOLET, Mme Claire HODENT donne pouvoir à Mme Evelyne BEAUMONT, M. Jean-Marie VANLERENBERGHE donne pouvoir à M. Marc DESRAMAUT, M. Alban HEUSELE.

Excusés : Mme Marylène FATIEN donne pouvoir à M. Claude FERET, M. Eric DUFLOT donne pouvoir à M. Jean-Marie ZIEBA, M. Gauthier OSSELAND donne pouvoir à Mme Nathalie GHEERBRANT, M. Jean-Pierre BAVIERE donne pouvoir à M. Michel MATHISSART, M. François-Xavier MUYLAERT donne pouvoir à M. Frédéric LETURQUE, M. Jean-Pierre FERRI donne pouvoir à Mme Zohra OUAGUEF, Mme Laurence FACHAUX-CAVROS donne pouvoir à M. Nicolas DESFACHELLE, M. Michel DELMOTTE donne pouvoir à M. Jean-Marie DISTINGUIN, Mme Sylvie GORIN donne pouvoir à M. Reynald ROCHE, Mme Nicole CANLERS donne pouvoir à Mme Emmanuelle LAPOUILLE-FLAJOLET, Mme Claire HODENT donne pouvoir à Mme Evelyne BEAUMONT, M. Jean-Marie VANLERENBERGHE donne pouvoir à M. Marc DESRAMAUT, M. Alban HEUSELE.

**Plan de Déplacements Urbains – Grand Arras 2030
de la Communauté Urbaine d'Arras
Arrêt du projet**

Monsieur le Président donne lecture du rapport suivant :

Mesdames, Messieurs,

La prise en compte des problématiques de mobilité est aujourd'hui nécessaire pour permettre un développement urbain structuré et adapté du territoire. Le Plan de Déplacements Urbains (PDU) a pour objectif de définir les principes généraux de l'organisation des transports, de la circulation et du stationnement sur le territoire de la Communauté Urbaine d'Arras (CUA), au service du projet de territoire.

Le PDU était initialement intégré dans le cadre d'une procédure globale de PLUi (Plan Local d'Urbanisme intercommunal) comportant un volet déplacement et un volet habitat. Au 1^{er} Janvier 2017, sept nouvelles communes sont venues élargir le périmètre de la CUA. La démarche de PDU devant être réalisée à l'échelle des 46 communes composant la CUA, celle-ci fait l'objet d'une procédure spécifique lancée par délibération du Conseil de Communauté du 22 Juin 2017.

L'obligation d'élaborer un PDU est définie par l'Article L. 1214-3 du code des transports selon ces termes : « L'établissement d'un plan de déplacements urbains est obligatoire dans les ressorts territoriaux inclus dans les agglomérations de plus de 100 000 habitants, mentionnées au deuxième alinéa de l'article L. 221-2 du code de l'environnement ou recoupant celles-ci. » L'Aire Urbaine d'Arras étant inférieure à 100 000 habitants, le PDU de la CUA est donc une démarche volontaire.

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

- Satisfaire aux dispositions de l'article L. 1214-2 du code des transports qui prévoit que le PDU contribue à assurer :
 - 1/ L'équilibre durable entre les besoins en matière de mobilité et de facilités d'accès, d'une part, et la protection de l'environnement et de la santé, d'autre part ;
 - 2/ Le renforcement de la cohésion sociale et urbaine ;
 - 3/ L'amélioration de la sécurité de tous les déplacements ;
 - 4/ La diminution du trafic automobile ;
 - 5/ Le développement des transports collectifs et des moyens de déplacement les moins consommateurs d'énergie et les moins polluants, notamment l'usage de la bicyclette et la marche à pied ;
 - 6/ L'amélioration de l'usage du réseau principal de voirie dans l'agglomération ;
 - 7/ L'organisation du stationnement sur la voirie et dans les parcs publics de stationnement ;
 - 8/ L'organisation des conditions d'approvisionnement de l'agglomération nécessaires aux activités commerciales et artisanales ;
 - 9/ L'amélioration du transport des personnels des entreprises et des collectivités publiques ;
 - 10/ L'organisation d'une tarification et d'une billettique intégrées pour l'ensemble des déplacements ;
 - 11/ La réalisation, la configuration et la localisation d'infrastructures de charge destinées à favoriser l'usage de véhicules électriques ou hybrides rechargeables.
- Traiter en synergie les politiques d'urbanisme, d'habitat et de déplacements en cours de définition et les traduire notamment dans le programme d'actions du PDU, en complément et parallèle de leur traduction dans le PLUi et le PLH ;
- S'inscrire dans une démarche de développement durable : réduire les gaz à effet de serre, préserver les ressources et être dans l'esprit des politiques communautaires « Transitions énergétiques » et « Ville respirable » ;
- Décliner les documents supra communaux tels que le Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) et le Schéma d'Aménagement, de Développement Durable et d'Egalité des Territoires (SRADDET) en cours d'études, ou encore le Plan de Protection de l'Atmosphère (PPA) ;

Et plus spécifiquement :

- Déterminer les conditions permettant d'améliorer l'accessibilité de notre territoire (engorgement de l'entrée nord d'Arras, contournement complet de l'agglomération, ...) ;
- Développer les modes actifs de déplacements ;
- Apaiser les centres-villes et notamment celui de la ville-centre et les traversées d'agglomération ;
- Aborder la question des déplacements des engins agricoles.

Ce document, à portée réglementaire, vise donc 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).

Une démarche partagée

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

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

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

Deux groupes de travail « Roades » en avril 2016 et mars 2017 avaient pour objectif de définir les stratégies de gestion des flux dans le cadre des nouveaux tronçons de rocade à venir autour de l'agglomération.

Un atelier "Roades et mobilité" a également eu lieu le 4 juillet 2017 au Parc de la Tourelle d'Achicourt. Ce dernier s'appuyait sur les productions faites par les groupes de travail « PLUI et Roades » et le COPIL du PDU et évoquait leurs propositions d'orientations du PDU pour l'accompagnement de la mise en service des roades, les parkings-relais, les transports en communs et les mobilités alternatives. Cet atelier a accueilli plus de 30 participants.

En juin 2018, un copil PDU a permis d'évoquer les différents scénarii du PDU ainsi que les fiches actions. Ont également été abordés les sujets comme la rocade Est, les réflexions en cours sur les parkings de proximité et le secteur de la gare.

Lors du comité technique de septembre 2018, les fiches actions ont pu être examinées en détail et faire l'objet d'échanges fructueux. A la suite de cette réunion, les personnes publiques associées ont contribué à la finalisation du plan d'actions en formulant notamment des remarques et observations. Cinq retours écrits ont été fait, émanant de la DDTM, du Conseil Départemental du Pas-de-Calais, du SCOTA, d'Artis (gestionnaire du réseau de bus urbains) et de la ville d'Arras. La démarche a été ponctuée d'un comité de pilotage en novembre 2018.

Au fur et à mesure de l'élaboration du PDU, les documents ont également été mis à disposition de la population sur le site Internet de la Communauté Urbaine d'Arras. Après rédaction du plan d'actions, le projet de PDU a été mis à disposition dans chacune des communes du territoire, au siège de la Communauté Urbaine et en ligne, afin de recevoir l'avis de la population. Cette concertation a fait l'objet d'une publicité dans la presse locale et a été relayée sur les réseaux sociaux.

Une remarque relative au plan d'actions a été portée au registre de concertation de la commune d'Etrun. Concernant la fiche action n°2, la demande porte sur la diminution du seuil pour lequel une étude de déplacements est nécessaire afin de l'adapter aux communes rurales. Concernant la fiche action n°10, il est fait état du rôle des gares du territoire et de la nécessité de densifier autour de la gare de Roeux, gare rurale la plus fréquentée du territoire. Concernant la fiche action n°26, la sécurisation des trajets domicile-travail étant un enjeu fort, la sécurisation de la RN25 pourrait être intégrée à cette fiche. Enfin, un avis très favorable est

formulé concernant la fiche action n°34 relative à la prise en compte des déplacements des engins agricoles.

Ces travaux doivent nous conduire à l'approbation d'un Plan de Déplacements Urbains – Grand Arras 2030.

Une démarche progressive

Le PDU s'est déroulé en 4 grandes étapes :

- une enquête ménages déplacements ;
- un diagnostic ;
- la définition de la stratégie retenue ;
- l'écriture du projet de PDU et des fiches actions.

1/ Une enquête déplacements

La première étape du PDU a consisté à identifier les façons de se déplacer des habitants de l'agglomération arrageoise. C'est l'objet de l'enquête déplacements villes moyennes (EDVM) qui a été réalisée entre janvier et février 2014 auprès de 2 194 personnes. Cette enquête, répondant à une méthodologie nationale, a permis de connaître les habitudes de déplacement des habitants du territoire et d'opérer des comparaisons avec d'autres agglomérations similaires.

2/ Le diagnostic du PDU

Dans un second temps, le diagnostic, a permis de définir les enjeux et objectifs pour notre territoire selon les 11 thématiques réglementaires citées précédemment.

Ainsi, les enjeux et objectifs issus du diagnostic sont les suivants :

Un territoire fortement polarisé et gros générateur de déplacements motorisés	<ul style="list-style-type: none"> • Prendre en compte l'accessibilité générale de la CUA et maintenir une desserte ferroviaire de qualité en relation avec l'ensemble des pôles régionaux mais aussi avec Paris • Offrir un bouquet de mobilités pour l'ensemble des déplacements au sein de la CUA • Encourager l'usage partagé de la voiture et accélérer la transition du parc de véhicules • Adopter systématiquement des principes de partage de la voirie
Des parts modales des modes alternatifs qui progressent	<ul style="list-style-type: none"> • Offrir un panel de solutions de mobilité adaptées à chaque situation, tout en maîtrisant les coûts du transport
Un réseau de transport collectif qui a su évoluer	<ul style="list-style-type: none"> • Offrir des niveaux de service aux transports collectifs aptes à concurrencer réellement l'usage de la voiture individuelle • Développer l'offre de services en fonction de la demande qui ne cesse de se complexifier
La gare et son quartier, un lieu stratégique	<ul style="list-style-type: none"> • Intégrer le pôle gare comme une véritable centralité urbaine et organiser les dessertes en fonction de l'ensemble des projets potentiels
Des modes actifs à conforter	<ul style="list-style-type: none"> • Mettre en place l'infrastructure nécessaire pour encourager les déplacements en 2 roues (piste et bandes cyclables, stationnement dédié, ...) et utilisation des nouveaux potentiels de l'électromobilité

	<ul style="list-style-type: none"> • Renforcer l'usage de la marche à pied et du vélo dans les espaces urbanisés en travaillant sur les itinéraires et leur confort
Une offre de stationnement très abondante	<ul style="list-style-type: none"> • Utiliser le stationnement comme un véritable outil de gestion de trafic et de partage modal • Développer une offre différenciée afin de répondre aux multiples fonctions des zones urbaines • Trouver l'équilibre entre offre et demande afin de ne pas hypothéquer l'attractivité de l'espace urbain, tant dans sa composante espace de vie que sa composante économique
Un réseau viaire dense et maillé, mais un barreau manquant à l'Est du territoire	<ul style="list-style-type: none"> • Mettre en service le projet de rocade Est • Adapter le réseau viaire tant aux espaces traversés qu'aux multiples mobilités
Des choix stratégiques à concrétiser	<ul style="list-style-type: none"> • Rechercher les conditions d'un juste équilibre entre la voiture, la préservation du cadre de vie et la dimension économique
Accompagnement de la CUA dans les nouveaux outils de la mobilité	<ul style="list-style-type: none"> • Anticiper les évolutions sociétales et créer les conditions qui feront des évolutions technologiques une opportunité • Accompagner, conforter et amplifier ces évolutions de comportement

Pour permettre au territoire d'atteindre ces objectifs, les grands leviers retenus 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.

3/ La stratégie retenue et le plan d'actions

A l'horizon 2030, en fonction des prévisions démographiques, la population de la CUA (population âgée de plus de 11 ans) générerait 407 000 déplacements sur une journée, tous modes confondus, soit une augmentation de 14% par rapport à 2015.

Bien évidemment, l'objectif du PDU est d'intégrer cette nouvelle population sans dégrader les conditions de mobilité sur l'agglomération. Par conséquent, l'objectif est de ramener la part modale voiture « conducteur » de 52% à 43%, ce qui concrètement ramènerait le nombre de déplacements « conducteur » au seuil des 175 000 déplacements par jour (contre 186 000 en 2015), et ce, au bénéfice de tous les autres modes.

La stratégie retenue pour le PDU – Grand Arras 2030 se segmente en 7 axes, repris ci-dessous, et dont l'objectif général est détaillé.

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

Objectif général : 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.

La réussite de toutes ces démarches reposera sur l'interconnexion régulière des acteurs de l'urbanisme, de l'aménagement, de la santé, de l'environnement et bien évidemment des transports. Pour cela, le PDU propose d'établir une charte d'aménagement urbain permettant de favoriser les développements des modes alternatifs à l'automobile (*Fiche action n°1*). Le

PDU recommande également la réalisation d'études de déplacement et d'opérations d'aménagement conséquentes (*Fiche action n°2*).

Accusé de réception en préfecture
062-200033579-20181220-DC201218E16-DE
Date de transmission : 12/12/2018
Date de réception préfecture : 21/12/2018

Le PDU insiste particulièrement pour privilégier le développement urbain dans les espaces déjà bien desservis par les transports collectifs. Ceci se traduit à la fois par la nécessité de desservir les principaux pôles générateurs de déplacements en transports collectifs (*Fiche action n°3*), mais également par la définition des secteurs à urbaniser en priorité en fonction de la desserte en transport collectif (*Fiche action n°4*).

AXE 2 : Renforcer la mobilité pour tous

Objectif général : Valorisation des besoins spécifiques des seniors, des Personnes à Mobilité Réduite, des quartiers prioritaires dans les politiques de la ville, ...

Dans cet axe, un focus est fait sur l'ensemble de ces cibles (seniors, personnes à mobilité réduite, ménages en précarité énergétique), en travaillant particulièrement sur l'information des services existants et sur le développement de liaisons vers les lieux d'emplois que sont les grands parcs d'activités de la CUA (*Fiches actions n°5 / 6 / 8*).

Parallèlement, la CUA est très attentive à maintenir une offre de transport accessible sur l'ensemble de son territoire, et en particulier sur les quartiers prioritaires (*Fiche action n°7*).

AXE 3 : Développer un système de mobilité à coûts maîtrisés

Objectif général : Valorisation des outils existants et maintien d'une offre diversifiée de transport collectif selon la pertinence du déplacement.

L'un des enjeux majeurs de cet axe est de maintenir la desserte ferrée du territoire, notamment en veillant au maintien voire au renforcement de la desserte TGV de la gare d'Arras, et en étudiant la faisabilité d'une gare européenne connectée au Réseau Express Grand Lille (*Fiche action n°9*). Dans cette optique, une réflexion sera menée sur les différentes gares et haltes ferrées du territoire de manière à bien définir le rôle de chacune (*Fiche action n°10*).

La hiérarchisation du réseau de transport urbain de la Communauté Urbaine d'Arras permet de desservir l'ensemble du territoire via des lignes urbaines et du transport à la demande. Pour favoriser la régularité et donc maintenir l'attractivité du réseau, des aménagements permettant d'améliorer et de garantir la vitesse commerciale de certaines lignes seront à prévoir (*Fiche action n°11*).

Enfin, l'intermodalité entre les différents modes de transport devra être travaillée pour permettre des déplacements plus souples et plus efficaces, et faciliter les échanges entre les différents modes de transport, notamment les modes doux en rabattement vers le réseau de transport collectif (*Fiche action n°12*).

AXE 4 : Construire une agglomération apaisée

Objectif général : 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 grâce à trois outils principaux :

- La démarche « Quartier apaisé » (*Fiches actions n°13 / 14*), qui fait du 30 km/h en ville la norme, afin notamment de faciliter la cohabitation entre les automobilistes, les cyclistes et les piétons ;

- L'amélioration du partage de l'espace public (*Fiche action n°16*) de la voiture en circulation ou en stationnement, pour accroître celle accordée aux modes alternatifs (marche, vélo, transports collectifs), à la vie locale et à la nature de proximité ;
- La mise en œuvre d'aménagements permettant de favoriser et de sécuriser l'usage des modes doux (marche à pied, vélo), tout en renforçant l'attractivité économique, commerciale, résidentielle et touristique du territoire (*Fiches actions n°16 / 17 / 18*).

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

Objectif général : 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.

L'aménagement, l'exploitation et l'usage du réseau principal de voirie doivent évoluer pour permettre l'apaisement et le partage des espaces publics, soutenir le développement des alternatives à l'autosolisme et fiabiliser les conditions de circulation.

Le PDU propose une typologie fonctionnelle des voies fondée sur le rôle que jouent les axes ou itinéraires identifiés dans la desserte des territoires de la CUA, et précise les enjeux d'aménagement ou d'exploitation associés (*Fiche action n°19*).

Le projet de hiérarchisation de la CUA n'est pas encore complet puisqu'un élément fondamental, le contournement Est n'est pas encore mis en service. Par conséquent, un des objectifs majeurs de ce PDU est la finalisation de la rocade en une seule fois afin de limiter le trafic de transit au cœur des espaces urbanisés de l'agglomération et d'alimenter en charroi lourd l'ensemble des grands espaces économiques de l'arrageois (*Fiche action n°20*).

Dans le PDU, les axes structurants du réseau viaire doivent conforter leur rôle multimodal pour contribuer à réduire le trafic automobile et fiabiliser les conditions de circulation. Pour cela, il s'agira :

- d'aménager des points de régulation sur la rocade (*Fiche action n°21*) ;
- de revoir les jalonnements en fonction de la mise en service des différents tronçons de la rocade (*Fiche action n°22*) ;
- d'aménager les entrées de ville pour concrétiser des changements de comportement des automobilistes (*Fiche action n°23*).

La finalisation de la rocade et l'aménagement des différents axes structurants ont pour but de diminuer les volumes de trafics sur les boulevards d'Arras, qui, dès lors pourront être réaménagés (*Fiche action n°24*).

Le PDU insiste également sur trois éléments pour faire évoluer la politique de stationnement :

- mettre en œuvre sur l'agglomération des parcs de stationnement de rabattement vers les transports collectifs, en lien avec la stratégie de report modal (*Fiche action n°27*) ;
- adapter les dispositions et périmètre de stationnement réglementé sur les secteurs denses de l'agglomération (*Fiches actions n°28 / 29*) ;
- mettre en place de nouvelles normes (*Fiche action n°30*).

Enfin, l'accidentologie sera également une priorité de ce PDU avec la sécurisation des traversées de centres bourgs (*Fiche action n°25*), et plus particulièrement le traitement des points d'insécurité routière (*Fiche action n°26*).

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

Objectif général : 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.

La difficulté dans l'organisation des mobilités économiques est qu'elle concerne de nombreux acteurs. Il est donc nécessaire de créer une structure pour regrouper tous les intervenants et d'établir de manière partenariale un guide de pratique de la logistique urbaine pour l'arrageois, qui devrait s'organiser autour des principes suivants :

- promouvoir un transport de marchandises moins routier et moins polluant, favoriser le report modal, inciter et accompagner les professionnels pour accélérer la transition énergétique des parcs de véhicules utilitaires... (*Fiche action n°31*) ;
- accompagner la logistique urbaine et faire de la réglementation un levier de performance et d'innovation, notamment en développant des aires de livraisons, avec évolution de leur réglementation pour améliorer leurs usages (*Fiche action n°33*) ;
- animer un réseau d'acteurs pour favoriser le partage d'expériences et l'émergence de bonnes pratiques, accompagner les entreprises dans l'établissement de leur plan de mobilité (*Fiche action n°32*).

La problématique des déplacements agricoles sera également prise en compte via la définition d'itinéraires agricoles adaptés, mais également via la sensibilisation et la concertation avec l'ensemble des usagers (*Fiche action n°34*).

Enfin, le secteur Gare – Petite Vitesse, lieu stratégique du territoire devra faire l'objet d'une attention particulière permettant de mieux connaître le fonctionnement du secteur, les besoins et les enjeux afin de se doter d'un document cadre qui structurera et orientera pour les années à venir la stratégie d'évolution et de transformation du secteur (*Fiche action n°35*).

AXE 7 : Favoriser les changements de comportement de mobilité

Objectif général : Nécessité d'initier des changements de comportement pour une mobilité plus durable.

L'objectif est également d'accélérer la dynamique d'évolution des véhicules vers des véhicules moins polluants et plus sobres au niveau local, notamment en :

- étudiant la faisabilité de la mise en place d'une Zone à Faible Émission au cœur de l'agglomération, afin de garantir une amélioration de qualité de l'air sur les secteurs les plus pollués (*Fiche action n°36*) ;
- sensibilisant les transporteurs de marchandises dans le but de rationaliser les flux de circulation et en développant les alternatives au transport routier ... (*Fiche action n°37*) ;
- accélérant le déploiement des bornes de recharges électriques et des stations-service distribuant du GNV sur le territoire, en développant le biogaz, ou encore en encourageant l'élaboration de plans de mobilité ... (*Fiche action n°38*).

Par ailleurs, le développement de nouveaux services de mobilité (information multimodale en temps réel, calculateur d'itinéraires intégrant tous les modes de déplacements, paiement en ligne, mise en relation pour le covoiturage, réservation d'un véhicule d'autopartage ou d'une place de consigne vélo ...) offrira des alternatives à la possession ou à l'usage individuel de la voiture (*Fiche action n°39*).

Enfin, la promotion des mobilités durables auprès des habitants permettra de modifier les pratiques des usagers en favorisant davantage les modes alternatifs (*Fiche action n°40*).

Ce 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.

Conformément à la réglementation, le projet de PDU comporte deux annexes :

- le rapport environnemental : il mesure les impacts environnementaux du scénario retenu et des actions qui en découlent ;
- l'annexe accessibilité : elle regroupe les mesures d'aménagement et d'exploitation mises en œuvre par l'Agglomération afin d'améliorer l'accessibilité des transports urbains. Elle vise également à coordonner l'ensemble des acteurs de la chaîne des déplacements.

Il vous est proposé d'arrêter le projet de plan de déplacements urbains tel qu'annexé et comprenant le projet de PDU, le rapport environnemental et l'annexe accessibilité.

Ce projet de PDU sera soumis pour avis aux communes de la Communauté urbaine, ainsi qu'aux personnes publiques associées.

Le projet de PDU, auquel seront annexés les avis des personnes publiques associées, fera ensuite l'objet d'une enquête publique avant d'être présenté au conseil communautaire en vue de son approbation.

Compte tenu des éléments rapportés ci-dessus, et :

VU le Code Général des Collectivités Territoriales,

VU le Code des Transports,

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 Renouveau 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
l'élaboration du PDU sur l'intégralité du territoire de la CUA,

VU l'avis favorable du Bureau Communautaire,

VU le Projet de Plan de Déplacements Urbains – Grand Arras 2030 joint en annexe ;

Après en avoir délibéré, le Conseil de Communauté :

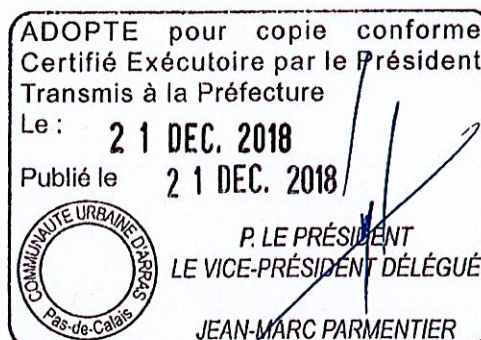
ARRETE le projet de Plan de Déplacements Urbains – Grand Arras 2030 annexé à la présente
délibération,

DIT QUE le projet de PDU sera soumis pour avis aux personnes publiques associées,

DIT QUE le projet de PDU fera l'objet d'une enquête publique,

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.



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 - Arrêt du projet

Date de transmission de l'acte : 21/12/2018

Date de réception de l'accusé de réception : 21/12/2018

Numéro de l'acte : DC201218E16 (voir l'acte associé)

Identifiant unique de l'acte : 062-200033579-20181220-DC201218E16-DE

Date de décision : 20/12/2018

Acte transmis par : Romain SAVARY

Nature de l'acte : Délibération

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