



**ÉLABORATION DU PLAN  
DE DÉPLACEMENTS URBAINS  
INTERCOMMUNAL**

**COMMUNAUTE URBAINE D'ARRAS  
ELABORATION DU PLAN DE DEPLACEMENTS URBAINS**

**ENQUETE PUBLIQUE - NOTE DE PRESENTATION**

Maitrise d'ouvrage	Communauté Urbaine d'Arras (CUA) La Citadelle 146 allée du Bastion de la Reine CS 10345 62026 ARRAS Cedex	
Territoire concerné	46 communes	
Objet	<b>Elaboration du Plan de Déplacements Urbains</b>	
Référents	CUA – Direction de l'Urbanisme Valérie DUBOST Cindy DUBYK	
Texte	Code des Transports L1214-15 R1214-4 à R1214-6	Code de l'environnement L123-1 à L123-18 R123-1 et R 123-27

## 1/ Contexte

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<sup>er</sup> 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'Égalité 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).

## **2/ 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 « Rocades » 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 "Rocades 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 Rocades » et le COPIL du PDU et évoquait leurs propositions d'orientations du PDU pour l'accompagnement de la mise en service des rocades, 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.

### **3/ 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.

#### **3.1/ 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.

#### **3.2/ 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 :

<b>Un territoire fortement polarisé et gros générateur de déplacements motorisés</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 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</li> <li>• Offrir un bouquet de mobilités pour l'ensemble des déplacements au sein de la CUA</li> <li>• Encourager l'usage partagé de la voiture et accélérer la transition du parc de véhicules</li> <li>• Adopter systématiquement des principes de partage de la voirie</li> </ul>
<b>Des parts modales des modes alternatifs qui progressent</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Offrir un panel de solutions de mobilité adaptées à chaque situation, tout en maîtrisant les coûts du transport</li> </ul>
<b>Un réseau de transport collectif qui a su évoluer</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Offrir des niveaux de service aux transports collectifs aptes à concurrencer réellement l'usage de la voiture individuelle</li> <li>• Développer l'offre de services en fonction de la demande qui ne cesse de se complexifier</li> </ul>
<b>La gare et son quartier, un lieu stratégique</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Intégrer le pôle gare comme une véritable centralité urbaine et organiser les dessertes en fonction de l'ensemble des projets potentiels</li> </ul>
<b>Des modes actifs à conforter</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 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</li> <li>• Renforcer l'usage de la marche à pied au cœur des espaces urbanisés en travaillant sur les itinéraires et leur confort</li> </ul>
<b>Une offre de stationnement très abondante</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Utiliser le stationnement comme un véritable outil de gestion de trafic et de partage modal</li> <li>• Développer une offre différenciée afin de répondre aux multiples fonctions des zones urbaines</li> <li>• 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</li> </ul>
<b>Un réseau viaire dense et maillé, mais un barreau manquant à l'Est du territoire</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Mettre en service le projet de rocade Est</li> <li>• Adapter le réseau viaire tant aux espaces traversés qu'aux multiples mobilités</li> </ul>
<b>Des choix stratégiques à concrétiser</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Rechercher les conditions d'un juste équilibre entre la voiture, la préservation du cadre de vie et la dimension économique</li> </ul>
<b>Accompagnement de la CUA dans les nouveaux outils de la mobilité</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Anticiper les évolutions sociétales et créer les conditions qui feront des évolutions technologiques une opportunité</li> <li>• Accompagner, conforter et amplifier ces évolutions de comportement</li> </ul>

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.

### 3.3/ 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 déplacements pour toutes les opérations d'aménagement conséquentes (*Fiche action n°2*).

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

#### **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.

#### **4/ Incidences du projet sur l'environnement**

Le PDU est soumis à évaluation environnementale, démarche itérative tout au long de la procédure qui a permis d'évaluer les effets du plan sur l'environnement.

Il a notamment été constaté :

##### **A propos du mode de vie**

La présence de transports en commun efficaces et d'un maillage routier structuré permettra de maintenir la population sur le territoire, voire d'accroître l'attractivité en répondant aux attentes des habitants.

Le PDU prévoit le développement d'une « ville courte distance » ainsi que le développement des modes actifs. Ces deux actions permettront de renforcer l'attractivité des commerces de proximité sur le territoire.

L'offre de transport sera adaptée aux personnes âgées et aux Personnes à Mobilité Réduite (PMR). Le PDU répondra donc aux besoins de tous assurant une offre de mobilité similaire par l'ensemble des habitants de son territoire.

Le PDU prévoit également de développer l'offre en transports en commun, l'intermodalité (P+R) et les modes doux. Il indique la mise en place de solutions alternatives à la voiture individuelle (covoiturage et autopartage). L'ensemble de ces actions permettra de favoriser l'accès à l'emploi et de faciliter les déplacements domicile-travail.

Le PDU vise en effet à développer les modes alternatifs à la voiture sur l'ensemble du territoire et en particulier à maintenir l'accessibilité depuis et vers les quartiers prioritaires. Cette action permettra de favoriser les déplacements des habitants de ces quartiers, impliquant une incidence positive sur la lutte contre l'exclusion et le retour de l'emploi dans ces différents quartiers. Par ailleurs, ces actions assureront également la lutte contre la précarité énergétique des ménages, puisque les déplacements représentent un coût important pour les familles.

Le développement du cyclotourisme prévu dans le PDU favorisera le développement de l'économie touristique (location de vélos, hébergement, ...) ainsi que des emplois liés à cette économie. L'attractivité du territoire sera alors renforcée.

La valorisation de la ligne de TGV ainsi que le développement des pôles d'échanges multimodaux au niveau de la gare renforceront les échanges (personnes, commerciaux, ...) avec l'extérieur du territoire.

Le développement de plans de mobilité à destination des employés mis en place par les administrations et les entreprises assurera l'optimisation des déplacements domicile-travail.

Le PDU prévoit de faciliter les déplacements des engins agricoles via des itinéraires dédiés, la localisation des lieux problématiques ou encore la sensibilisation des usagers limitant les conflits d'usage. Cette action assurera la pérennisation de l'activité agricole sur le territoire et la sécurisation du trafic des autres modes.

La nouvelle hiérarchisation des voiries, prévue sur le territoire par le PDU, pourra avoir un impact négatif sur certains commerces et activités en déclin. En effet, le déclassement potentiel de routes en voirie secondaire pourrait entraîner une perte de visibilité accroître le déclin des activités.

### A propos de l'énergie et des émissions de Gaz à Effet de Serre

Le PDU prévoit la mise en œuvre d'une offre de transports permettant de limiter les consommations énergétiques et les émissions de GES liés aux flux routiers principalement, et indirectement participe à la réduction de la contribution du territoire au changement climatique :

- Des alternatives à l'autosolisme : covoiturage, autopartage, ...
- Le renforcement et l'optimisation des transports en commun pour favoriser le report modal (P+R, pôles multimodaux au niveau de la gare d'Arras et des pôles d'échange secondaires, ...)
- La promotion des pratiques cyclables via la poursuite du Schéma Directeur de Déplacement Cyclable, des aménagements en faveur des cyclistes, le déploiement des stationnements vélo et le développement du cyclotourisme
- La valorisation des mobilités piétonnes notamment au niveau du centre-ville d'Arras
- Le développement des transports plus propres : hybrides ou électriques.

Le développement de zones apaisées telles que les zones 30 (notamment au niveau des écoles) ainsi qu'un plus grand équilibre du partage des voies (boulevard d'Arras) permettra de limiter l'usage de la voiture et de favoriser les modes actifs notamment dans le cœur d'Arras. Cette action assurera donc une diminution des émissions de GES participant au changement climatique et des consommations énergétiques.

Le PDU vise à améliorer et à décongestionner le trafic routier sur certains axes routiers grâce notamment à l'aménagement de points de régulation et l'amélioration de la signalétique. Cette action permettra de diminuer les émissions de GES.

Le PDU prévoit, dans le cas du transport de marchandises, de favoriser les modes de transports moins polluants tels que la desserte fluviale ou ferroviaire, ce qui contribuera à limiter les émissions de GES.

L'urbanisation se construira en parallèle de réseaux des transports en commun, privilégiant ainsi ce mode de déplacements. Ainsi le PDU vise à :

- Introduire des modes alternatifs dans les nouveaux projets urbains,
- Développer les transports collectifs au niveau des principaux pôles (pôles administratifs et de santé, Zi Est, quartier de la gare, ...)
- Définir des secteurs prioritairement à urbaniser en fonction de la desserte de transports en commun.

L'ensemble de ces actions assurera la diminution des déplacements motorisés réduisant ainsi les consommations énergétiques et les émissions de GES.

Le PDU intègre des actions visant à limiter la précarité énergétique des ménages notamment via le maintien de la desserte des quartiers prioritaires, la valorisation des modes actifs au sein de ces quartiers et la sensibilisation et l'accompagnement des ménages en situation des précarités énergétiques.

Le PDU prévoit la réduction des consommations énergétiques et des émissions de GES via la sensibilisation des professionnels (transporteurs de marchandises notamment) et des habitants sur les mobilités durables.

La création de nouvelles voies, notamment la voie de contournement Est d'Arras, entrainera un report des émissions polluantes dans des zones potentiellement actuellement préservées des pollutions liées aux trafics routiers, mais réduira les impacts sur les zones urbaines actuellement traversées par le trafic de transit.

### A propos de la biodiversité

Le développement urbain détaillé au sein du PDU par l'intensification des transports va s'articuler avec le réseau de transport collectif sur les entités déjà urbanisées. Ces mesures permettront de limiter les phénomènes de mitages urbains des espaces naturels et agricoles et d'épargner les espaces de Trame Verte et Bleue.

Le PDU promeut le développement des modes alternatifs à la voiture et notamment les modes doux (vélos, marche, ...). Ce développement des modes actifs peut être une opportunité pour le renforcement du maillage de la trame verte, par des plantations et des aménagements végétalisés prévus autour des cheminements.

Le PDU développe l'aménagement d'un contournement à l'Est d'Arras qui permettra d'alléger le trafic sur les boulevards. Le tracé prévu pour ce contournement aura toutefois un impact sur le tracé de la future rocade.

Le développement du cyclotourisme au sein de la CUA en assurant les continuités des véloroutes nationales et régionales s'appuiera sur la présence de milieux naturels. Ces milieux, en particulier dans les vallées de la Scarpe et du Cojeul, constituent des secteurs à enjeux forts sur le territoire et seront probablement le support de développement d'aménagements liés au cyclotourisme.

### A propos du paysage et du patrimoine

Les travaux de requalification des voiries (boulevards d'Arras, traversées des secteurs centraux ruraux, ...) permettront d'améliorer in fine la qualité de certains espaces du territoire et de mettre en valeur le paysage et le cadre vie.

L'aménagement des entrées de villes en prenant en compte les modes doux favorisera aussi la qualité paysagère de ces espaces.

Les actions en faveur de l'apaisement des circulations (transports en commun, zone apaisée, limitation des circulations en ville, etc.), et le développement des mobilités douces (maillage piéton et cyclable, sécurisation des cheminements par la végétalisation, etc.) réduiront les circulations routières et auront un impact positif sur la qualité du cadre de vie notamment en milieu urbain.

Le PDU vise à inscrire la Communauté Urbaine d'Arras comme territoire cyclo-touristique. Le développement de ce type d'activités permettra de mettre en valeur les paysages et le patrimoine de la Communauté Urbaine.

Le PDU prévoit la réalisation de nouvelles infrastructures de transports (contournement Est d'Arras) ou supports d'infrastructures (P+R, aire de covoiturage ou d'autopartage, ...). Celles-ci pourront s'insérer plus ou moins bien dans le paysage, d'autant plus qu'elles seront également le support de nouveaux trafics, il faudra donc veiller à la qualité de l'aménagement.

### A propos des risques, nuisances et qualité de l'air

Le PDU prévoit la réduction du trafic routier sur le territoire grâce au développement de solutions telles que la valorisation des modes alternatifs, le développement du covoiturage pour lutter contre l'autosolisme, l'intensification du réseau de transports en commun et l'encadrement des stationnements. L'ensemble de cette stratégie aura un impact sur la diminution des circulations automobiles qui participe de manière indirecte à la diminution des nuisances sonores et des rejets de polluants favorisant ainsi une meilleure qualité de l'air.

Les actions développées au sein du PDU définissent un meilleur partage de la voirie. La végétalisation des cheminements doux assurera la sécurisation des usagers en les séparant des axes routiers. Les zones apaisées ainsi que la hiérarchisation du réseau viaire permettront aussi de participer à cette sécurité. L'ensemble de ces actions participe à la sécurité en limitant les risques d'accidents.

La hiérarchisation des voiries définie, au sein du PDU avec la création de boulevards urbains et d'axes orientés vers le centre d'Arras, permettra de concentrer la majorité du trafic dans les secteurs dédiés à la voiture. Cette réorganisation permettra de limiter ainsi les nuisances liées aux transports dans les zones résidentielles et donc de réduire les nuisances dans ces espaces.

La création de nouvelles infrastructures routières (contournement) a pour conséquences d'augmenter les pollutions atmosphériques qui seront concentrées sur certains secteurs du territoire. Ces émissions seront néanmoins réduites sur d'autres parties du territoire.

Le PDU prévoit le réaménagement de certaines voies. Ces mesures vont avoir tendance à modifier les itinéraires préférentiels des usagers.

#### *A propos de la consommation d'espaces*

L'articulation entre urbanisme et développement du réseau de transports en commun et de l'intermodalité va induire une limitation du mitage des espaces agricoles et donc une maîtrise de la consommation d'espaces.

Le PDU soutient des projets de créations d'infrastructures (réaménagement d'axes routiers, création de voies de contournement, etc.) ou des aménagements supports de transports (P+R, aires de covoiturage ou d'autopartage, développement des pistes cyclables, etc.). Situés pour certains en extension urbaine sur des espaces naturels ou agricoles, ces aménagements entraîneront à une consommation d'espaces non négligeable mais nécessaire pour diminuer le trafic automobile et nuisances liées.

#### *A propos de la ressource en eau*

L'optimisation de l'urbanisme et son organisation autour d'espaces de desserte en transports permet d'assurer, à long terme, une desserte optimisée des réseaux d'eau potable et d'assainissement.

Le PDU prévoit la hiérarchisation des voiries ainsi que le renforcement et la création de nouvelles (contournement, ...). Ces différents aménagements cumulés aux aménagements de types parkings de covoiturages, parkings relais, stationnements vont avoir tendance à concentrer les flux routiers sur le territoire. Ces espaces vont potentiellement être des sources de pollutions des milieux aquatiques et humides qui recevront des eaux pluviales chargées en hydrocarbures.

#### *A propos des nuisances sonores*

Le PDU développe des mesures permettant d'optimiser les infrastructures existantes tout en assurant le partage des espaces de voiries, la création de zones apaisées dans le centre d'Arras par exemple, ... Ces mesures vont permettre de diminuer les nuisances sur les secteurs les plus soumis aux nuisances sonores.

Le projet favorise le développement du covoiturage grâce à la mise en place de parcs de stationnement dédiés, et des transports collectifs avec l'implantation de parkings relais, de l'intensification des lignes, ... Il vise donc la réduction du trafic routier en promouvant des

alternatives à l'autosolisme et donc indirectement la réduction des nuisances sonores liées au trafic routier.

Le projet favorise le développement des modes doux en aménageant des liaisons cyclables, des continuités piétonnes, .... Ces actions participeront à limiter les nuisances sonores, notamment dans les secteurs les plus urbains et centraux.

Le PDU prévoit la mise en place d'un contournement à l'Est. Cet aménagement va induire des nuisances sonores dans des secteurs jusqu'alors préservés mais permettra de limiter les nuisances dans les secteurs aujourd'hui impactés par un trafic de transit. Dans un même temps, le PDU promeut la création de nouveaux aménagements en faveur de l'intermodalité et de la multimodalité (P+R, aires de covoiturage, ... à proximité des lignes de transports).

## **5/ Rappel des étapes de la procédure**

Dans sa délibération de prescription initiale, démarche intégrée de PLUi 3 en 1 valant PDU et PLH, la CUA a défini les modalités de concertation et de collaboration avec les communes.

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.

L'ensemble des documents relatifs au PDU ont ainsi été mis à disposition de la population tout au long de l'élaboration du projet.

Pendant cette phase de concertation, les partenaires associés et la population se sont exprimés sur de nombreux thèmes. Les remarques, interrogations et sujets évoqués ont été considérés.

Le projet de PDU arrêté lors du conseil communautaire du 20 décembre 2018 est actuellement en consultation auprès des Personnes Publiques Associées. Parallèlement, l'autorité environnementale de l'État est amenée à émettre un avis sur l'évaluation environnementale du projet de PDU.

L'enquête publique aura lieu au début du deuxième trimestre 2019.

À cette étape, le public pourra consulter l'intégralité du dossier PDU dans sa version arrêt du projet, l'avis des PPA ainsi que l'avis de l'autorité environnementale ; dans ce cadre il pourra s'exprimer à nouveau sur le projet et émettre des observations avant l'approbation du PDU prévue fin 2019.