

ATELIER ROCADE & MOBILITE DU 4 JUILLET 2017

Compte-rendu des échanges

Objet de la réunion :

Présentation des propositions du groupe de travail « PLUi et Rocades » et COPIL PDU :

- Orientations du PDU pour l'accompagnement
 - o de la mise en service des Rocades
 - o des parkings-relais
 - o des transports en communs
 - o des mobilités alternatives ...

Participants :

Présents

Représentants	Nom	Qualité
Elus	LACHAMBRE Pascal	Vice-Président Urbanisme - CUA
	ROSSIGNOL Françoise	Vice-Présidente mobilité et transports - CUA
	PARIS Guy	Mairie Achicourt
	SACCHETTI Claudine	Mairie Achicourt
	THUILOT Didier	Maire d'Agny
	MICHEL Patrick	Conseiller municipal Agny
	FERET Claude	Adjoint au Maire d'Arras
	OSSELAND Gauthier	Adjoint au Maire d'Arras
	MALFAIT Alexandre	Adjoint au Maire Arras
	BEAUMONT Evelyne	Adjoint au Maire Arras
	LAPOUILLE Emmanuelle	Conseillère Municipale Arras
	ANSART Pierre	Maire de Beaurains
	TOURNEUX Hubert	Adjoint au Maire de Beaurains
	NEUTS Bénédicte	Conseillère municipale Bailleul Sire Berthoult
	PARENNA Gilles	Conseiller municipal Bailleul Sire Berthoult
	POTEZ Roger	Maire de Feuchy
	DEVIS Grégory	Adjoint au Maire de Feuchy
	BARBET Bertrand	Conseiller municipal de Feuchy
	PECQUEUR Jean-Luc	Adjoint au maire de Feuchy
	DESFACHELLE Nicolas	Maire de St Laurent Blangy
BEHARELLE Christian	Conseiller Municipal de St Laurent Blangy	
VAN GHELDER Alain	Maire de Ste Catherine	

Représentants	Nom	Qualité
	CHARTREZ Jean Pierre	Adjoint au maire de St Nicolas
	SERRA Marc	Conseiller municipal de St Nicolas
	AUDEGOND Mickaël	Maire de Wailly
	PRESTAUX Jean-Marie	Président du Conseil de développement Arras Pays d'Artois
	FATOUS Jean-Pierre	Agriculteur
	MONIER Stephane	Directeur ARTIS KEOLIS
	DALLENE Jean Paul	Chambre d'Agriculture
Techniciens	BIELFELD Matthieu	Chef de service des grands projets routiers - Conseil Départemental
	DEFOIN Matthieu	Conseil Départemental
	ZUPAN Jean Michel	Mairie Arras
	NICOLAS Anne	Service Aménagement - Chambre d'Agriculture
	LE BOT Thierry	DGA Pôle Stratégie et Prospectives - CUA
	VALLET Philippe	Directeur de la voirie secteur urbain - CUA
	HAMY Nathalie	Service transports - CUA
	TREMORIN Franck	Directeur de la voirie secteur urbain - CUA
	LASSON Cédric	Directeur du développement territorial - CUA
	BRUN Odile	Directrice de l'Urbanisme - CUA
	DESLANDES Anne-Laure	Urbaniste - CUA
Bureau d'études	CARTPENTIER Matthieu	EGIS

Document présenté en séance (cf ci-joint)

1- Rocades

L'avancement du 1er tronçon de la rocade Est permet de régler la suppression du passage à niveau PN83. Il est rappelé néanmoins l'importance de travailler sur un projet global indispensable pour le développement économique de la CUA même s'il doit être phasé pour des raisons budgétaires. En attendant le contournement complet, une gestion du trafic et des circulations adaptée à chaque phase doit être mise en place.

En effet, il est nécessaire d'accompagner les flux de véhicules qui vont diffuser au niveau de la rue de l'Hermitage soit vers Saint-Laurent soit vers Athies et Feuchy avec la réalisation de cette 1^{ère} phase.

Il est rappelé que la solution proposée aujourd'hui et désormais retenue (passage sur le site de Méryl Fiber à gauche de la voie ferrée) est beaucoup moins coûteuse que la variante initiale qui prévoyait un viaduc de 700 m.

L'urgence à lancer les études pour la finalisation du raccordement à la RD950 est réaffirmée par la CUA, d'autant plus vis-à-vis du lancement de l'étude du contournement de Tilloy Les Mofflaines.

Les élus insistent sur le fait que la priorité doit être la finalisation de la rocade Est. Il demeure que le planning de priorisation des travaux n'est quant à lui, pas encore fixé. Il résultera d'un arbitrage politique.

Il est également important d'anticiper l'extension d'Artoipole prévue sur Feuchy pour 80 à 150 ha rendant indispensable la finalisation de la rocade Est dans sa totalité.

La question du gabarit à 2×1 voies est posée. N'aurait-il pas fallu 2×2 voies ? Les études de 2011 ont révélé des niveaux de trafic qui ne justifiaient pas le gabarit de 2×2 voies, même s'il est toujours difficile de faire des projections de trafic à horizon 2030, les résultats ont démontré que le point de congestion se situerait plutôt sur la rocade Nord.

S'agissant de l'aménagement des boulevards urbains en accompagnement de la mise en œuvre du contournement complet, les boulevards Michonneau, de la Liberté et l'avenue Churchill présentent aujourd'hui un caractère très routier qui pourrait être mieux équilibré en terme de partage de la voirie.

La circulation des engins agricoles fera l'objet d'une fiche-action du PDU dont les détails arriveront ultérieurement. En effet, le PDU identifie les actions à développer pour l'ensemble des thématiques déplacements ainsi que les outils à mettre en place à l'échelle du territoire. Les modalités précises de ces actions nécessiteront des études et réflexions spécifiques qui seront menées une fois le PDU approuvé dans le cadre du processus de suivi de la démarche.

Les rocades Est et Sud seront toutes les deux accessibles à la circulation des engins agricoles. Il est possible que des zones de dépassement soient mises à l'étude. Ces aménagements seront à voir localement au moment de l'avant-projet.

Un phasage sera également à prendre en compte au moment des travaux pour ne pas entraver la circulation des engins. Des exemples de mixité d'usages sur certaines voies notamment sur Dainville existent et fonctionnent correctement. Les mêmes modalités seront à renouveler à grand renfort de pédagogie.

Parallèlement la possibilité de circulation cycliste sur la rocade Sud apparaît importante pour maintenir la liaison vers la vélo route voie verte.

Il est rappelé que l'ensemble des dispositifs proposés visent à réduire le trafic automobile de transit dans l'urbain, dans un souci de santé publique et qu'à plus ou moins long terme les dispositions légales seront beaucoup plus contraignantes.

2- Covoiturage / Stationnement

Le changement des comportements est nécessaire dans ce domaine. Pour y parvenir, il faut s'attacher à démontrer tout l'intérêt à modifier les habitudes afin d'en tirer bénéfiques en terme de temps de trajet, de santé, de tarif...

Là encore, un important travail de pédagogie est nécessaire.

S'agissant de la localisation des parkings relais, des études de faisabilité seront à lancer. Ces parkings relais sont à coupler avec la performance des transports en commun.

Une hiérarchisation de ce type de parkings doit permettre de positionner les parkings relais plutôt en entrée d'agglomération pour faire venir les usagers et notamment les navetteurs au cœur d'Arras et les parkings-citadine juste en bordure du cœur de ville.

Les questions liées aux P+R et plus généralement au stationnement sont essentielles dans le cadre d'un PDU. Le stationnement constitue en effet un des principaux leviers pour faire évoluer les mentalités des habitants et inciter au report modal. Il est donc essentiel de proposer une bonne gestion du stationnement pour réguler le

trafic automobile. Il est tout aussi important de veiller à la cohérence d'ensemble de la politique stationnement à décliner à l'échelle du territoire communautaire et des secteurs à enjeux (centres-urbains denses et ville centre par exemple).

3- Les transports en commun

La fréquence des bus est à différencier de leur vitesse commerciale. Les parkings relais ne peuvent fonctionner qu'avec l'assurance d'un transport en commun efficace donc fréquent. Cependant, Arras reste une ville moyenne dont la taille facilite les déplacements en véhicule particulier. Il faudrait néanmoins poursuivre l'objectif que les arrageois n'aient plus besoin de leur voiture et que le cœur de ville devienne piéton.

Pour atteindre cet objectif, les propositions d'alternatives doivent être exemplaires que ce soit en terme de stationnement, de tarification et de place laissée aux autres modes de déplacement.

Cette perspective devra passer par un réaménagement du centre-ville, et une adaptation de l'espace public.

Un travail étroit avec les élus communaux y compris ceux de la deuxième couronne a permis d'avoir la connaissance des attentes des habitants et de faire des propositions en adéquation. Une réflexion est engagée sur la création d'un comité d'usagers du réseau Artis, qui pourrait réfléchir sur des points d'amélioration du réseau (par exemple sur le confort ou les horaires).

Le sujet du transport en commun est à travailler sous 3 angles principaux : l'infrastructure, l'offre de transport mais surtout la culture du transport en commun. La pédagogie est à renforcer encore pour sensibiliser à la qualité du cadre de vie.

Il faut travailler pour les 10 ou 20 ans à venir. D'autres modes de déplacement émergent (notamment la trottinette), il faut les prendre en compte.

La ligne 1 est la ligne forte du réseau qui préfigurera le BHNS (Bus à haut Niveau de Service). Il ne s'agira pas nécessairement d'un site propre de bout en bout mais des aménagements prioritaires seront réalisés ici ou là au niveau de points stratégiques.

La ville d'Arras réaffirme son objectif de faire passer les bus sur les boulevards, à terme. Néanmoins, pédagogie et temps sont nécessaires. Il est normal que le déplacement de certaines lignes provoque la fronde des usagers mais il faut poser le débat et s'en tenir à une philosophie. La décision prise déterminera les possibilités d'aménagement des boulevards.

Il est proposé qu'une place pour l'innovation soit gardée dans le Plan de Déplacements Urbains pour permettre d'intégrer les évolutions à venir des déplacements.