Syndicat Mixte des Transports Artois-Gohelle

CONTRIBUTION AU DEBAT PUBLIC

REDACTION D'UN CAHIER D'ACTEUR

PRESENTATION DE LA PERSONNE MORALE

Le SMT Artois-Gohelle est ce qu'on appelle une Autorité organisatrice de la Mobilité Durable (AOMD). Le périmètre de cet établissement public englobe les 115 communes qui composent les agglomérations de Lens – Liévin, Hénin – Carvin et Béthune – Bruay.

Septième périmètre de transport urbain de France, le SMT Artois-Gohelle est en charge du Plan de déplacements urbains (PDU), de l'organisation du réseau TADAO (bus, vélo), du transport scolaire et plus globalement de la politique de déplacements sur le territoire.

Administré par un comité syndical composé de 21 élus, issus des communes directement concernées, le SMT AG met en place la stratégie et la politique de déplacements avec comme objectif principal l'optimisation de l'offre de transport public locale. De telles prérogatives en font un acteur majeur dans le développement du bassin minier. Le SMT AG est présidé par M. Laurent DUPORGE, Maire de Liévin, Conseiller Départemental.

L'exploitation du réseau TADAO se fait au travers d'une DSP (Délégation de service public). De même, le SMT AG s'est engagé dans un projet de Bus à Haut Niveau de Services (le projet Bulles).

Soucieux d'optimiser sans cesse l'offre de transport, de s'adapter aux changements à venir et de faciliter la mobilité de chacun, les élus du SMT AG ont aussi en point de mire l'aménagement du territoire, l'amélioration du cadre de vie, l'accessibilité pour tous et enfin le développement durable pour réellement **faire des transports en commun une seconde nature !**

Le SMT Artois-Gohelle en résumé :

- Structure publique régie par le Code Général des Collectivités Territoriales
- 7e périmètre de transports urbains (PTU de France, de part son étendue et sa population
- 115 communes
- 600 000 habitants, soit 40% de la population du Pas-de-Calais
- Le réseau urbain TADAO est composé de :
    - 49 lignes régulières
    - 9 lignes Allobus
    - 212 circuits scolaires
    - Un service de transport à la demande
    - Un service de gardiennage et location vélo
    - Etc

INTRODUCTION :

Le futur REGL aura des répercussions sur notre territoire, puisque trois gares sont concernées par son passage. Ce projet s'inscrit dans la logique de notre Plan de déplacements Urbains qui en fait naturellement état (Axe 1, fiche action 8). De plus, notre projet de BHNS tient compte de l'arrivée de ces nouvelles infrastructures et les intègre dans le projet global pour une meilleure cohérence et une offre de service optimale pour les habitants du territoire Artois-Gohelle.

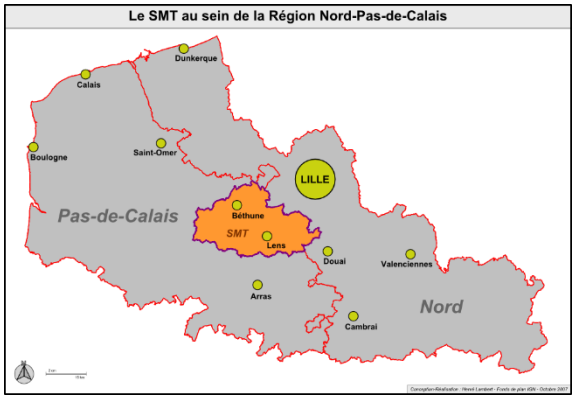
Aujourd'hui, *« il est important de continuer le travail collaboratif entre le Conseil Régional N-PdC et le SMT AG pour d'une part, construire une offre cohérente en matière de services et d'autre part penser des aménagements logiques et incitatifs dans les futurs pôles d'échanges » évoque M. Duporge, Président du SMT AG.*

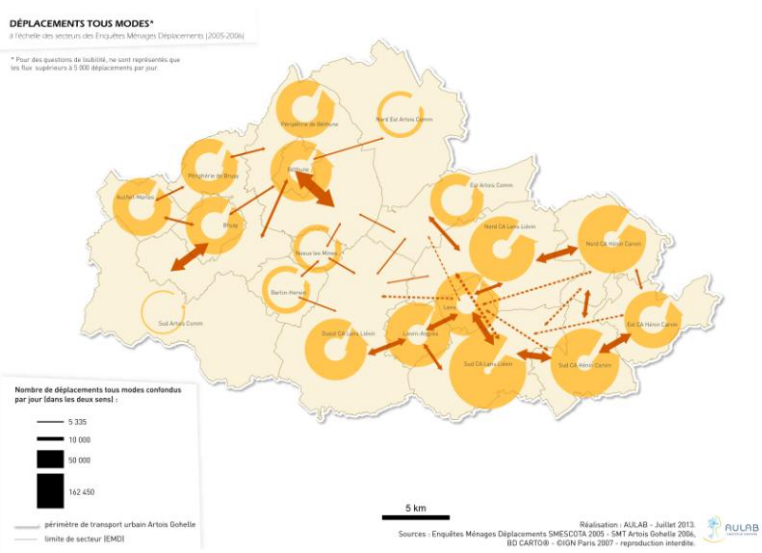
PRESENTATION DU PLAN DE DEPLACEMENTS URBAINS

Pour bien comprendre les projets de transports, il convient d'appréhender le territoire d'aujourd'hui dans lequel viendrait s'inscrire le projet de Réseau Express Grand Lille (REGL).

Le Plan de Déplacements Urbains a été approuvé le **25 juin dernier** par les élus du SMT AG. Les Plans de Déplacements Urbains définissent les principes d'organisation du transport et du stationnement des personnes et des marchandises, tous modes confondus pour les 10 prochaines années. Bien plus qu'un document administratif, le PDU concrétise l'engagement du SMT AG en faveur d'une mobilité plus durable et accessible à tous. Le SMT AG doit accompagner le développement de cette mobilité, laquelle est une chance pour nos sociétés. Par ailleurs, il est essentiel de veiller à ce que le développement de cette mobilité s'inscrive dans une **logique d'ensemble**, un cadre structuré afin de hiérarchiser nos actions.

Les principaux enseignements inscrits dans le PDU sont les suivants :

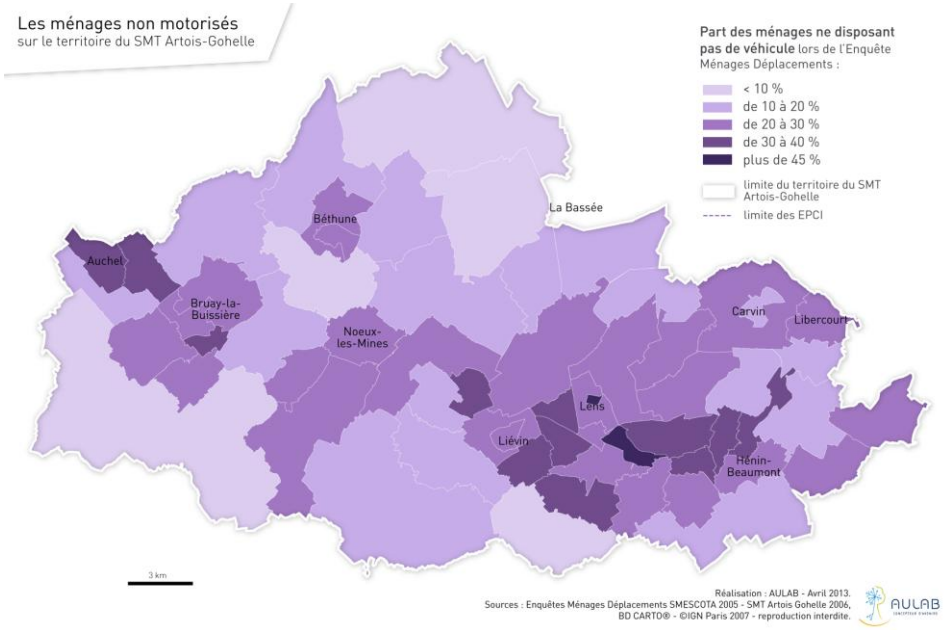




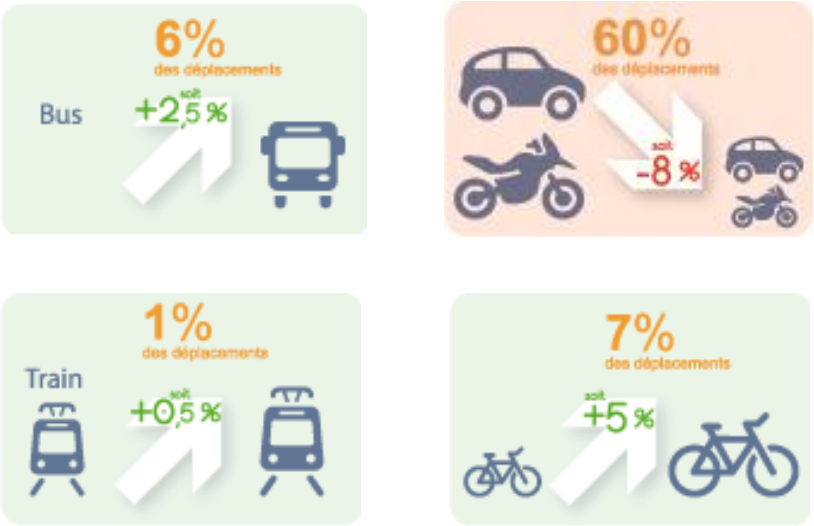
- Un positionnement stratégique à l'échelle régionale et un maillage dense du territoire par les infrastructures de transport (tous modes confondus).

- Une structure urbaine particulière qui a des incidences sur la mobilité : réseau multipolaire de villes moyenne héritage du passé minier du territoire. Ainsi, sur les **2,2 millions** de déplacements quotidiens, **90%** se font à l'intérieur du territoire avec une nécessité de maintenir une desserte en bassin de vie.

- Une inégalité face à la mobilité : dans certains secteurs, la part de personnes qui ne s'est pas déplacée dans les 24 dernières heures est comprise entre **10 et 23%.** De plus, à l'échelle du territoire du SMT AG, la motorisation des ménages est également contrastée : à la multi-motorisation des ménages des communes périurbaines s'opposent des secteurs où plus **d'un tiers** des ménages ne sont pas motorisés.



Ainsi, le PDU se fixe les objectifs suivants :



Cette nouvelle répartition modale basée sur un volume de déplacements identique, induit une modification des comportements de mobilités qui devrait s'accompagner de plus d'échanges vers l'extérieur.

Ainsi, le projet de REGL sera une réponse pour notre territoire stratégiquement placé afin de faciliter les transports en commun à l'échelle régionale, entre Lille, Carvin – Hénin et Lens. Il permettra également d'améliorer l'accès aux services offerts au plan ***intercommunal*** *et* ***régional*** *(emploi, éducation, soins médicaux, etc.).*

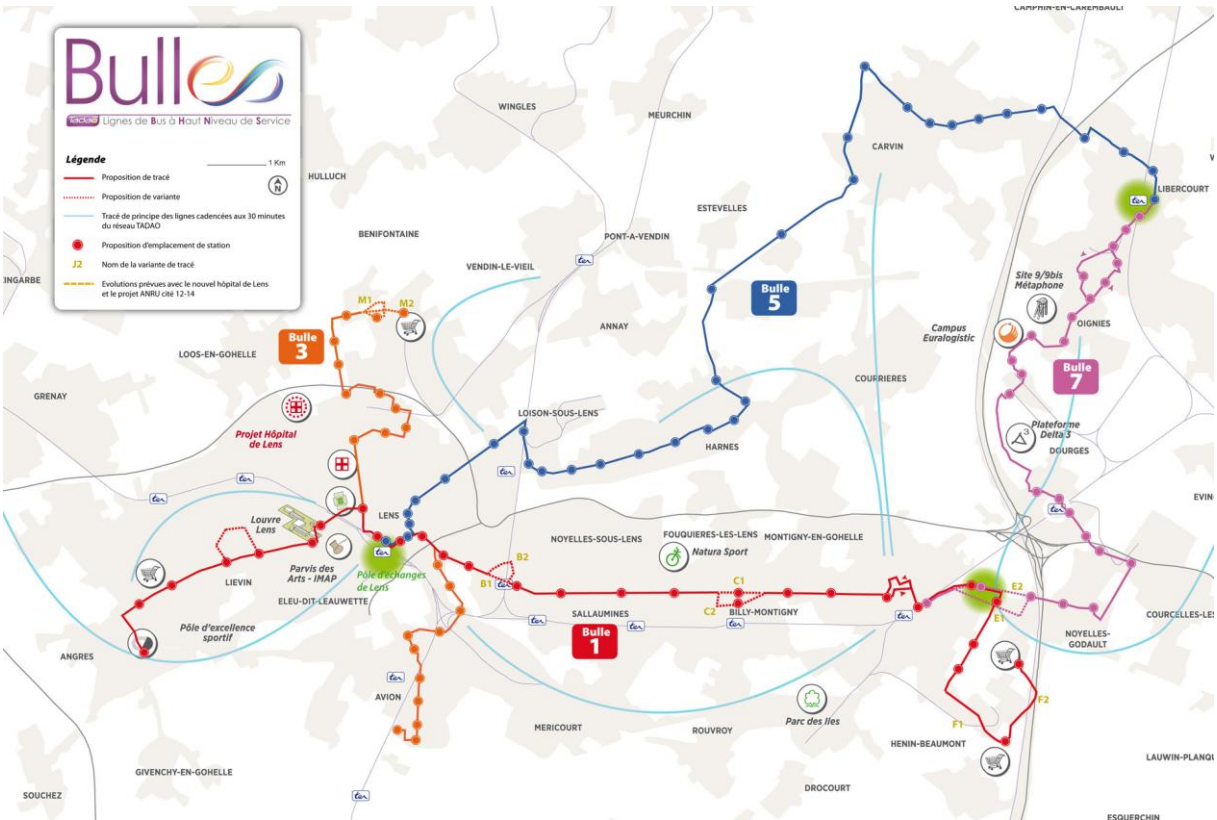
Par ailleurs, faciliter l'accès à la mobilité est facteur de hausse de l'emploi, bénéfique dans un territoire marqué par des indicateurs sociaux dégradés (taux de chômage supérieur à 15% dans certaines communes). En conséquence, le REGL devra pouvoir répondre à cette hausse de la mobilité et constitue un réel atout pour le territoire.

LE PROJET BULLES

Le SMT AG propose dans son PDU de travailler sur « le déclic du transport en commun » au travers du projet « Bulles » : 6 lignes de BHNS (4 sur le territoire CALL-CAHC et 2 sur le territoire ArtoisComm). La plus-value de ces lignes se retrouve dans plusieurs thématiques : la desserte systématique des pôles d'échanges pour passer facilement d'un mode de transport à un autre, une fréquence de passage élevée et une amplitude horaire très large, de l'information voyageur dynamique, des véhicules hybrides…

Les lignes prévues sont fondées sur les actuelles lignes fortes du réseau restructuré pour les préfigurer. Elles permettent une desserte de la majorité des pôles générateurs de trafics, tant du point de vue de l'habitat, que des établissements publics, scolaires, culturels ou sportifs, des commerces ou des zones d'activités économiques en s'appuyant sur l'organisation polycentrique des agglomérations.

Parmi les lignes en lien étroit avec le projet de REGL, la Bulle 1 sera aménagée sur



l'axe Liévin/Lens/Hénin. Elle sera complétée par une ligne perpendiculaire, la Bulle 3 qui la croise en gare de Lens. Deux axes Libercourt/Hénin (Bulle 5) et Lens/Carvin/Libercourt (Bulle 7) complètent le dispositif.

Le projet s'appuie sur sa complémentarité avec le réseau ferroviaire régional auquel il se connecte en plusieurs pôles d'échanges multimodaux (Béthune, Lens, Hénin-Beaumont, Carvin et Libercourt) qui regrouperont plusieurs services (Boutique Biclō, autopartage, P + R,…). Les 6 lignes feront l'objet d'aménagements ciblés, tournés vers la performance du système de transport.

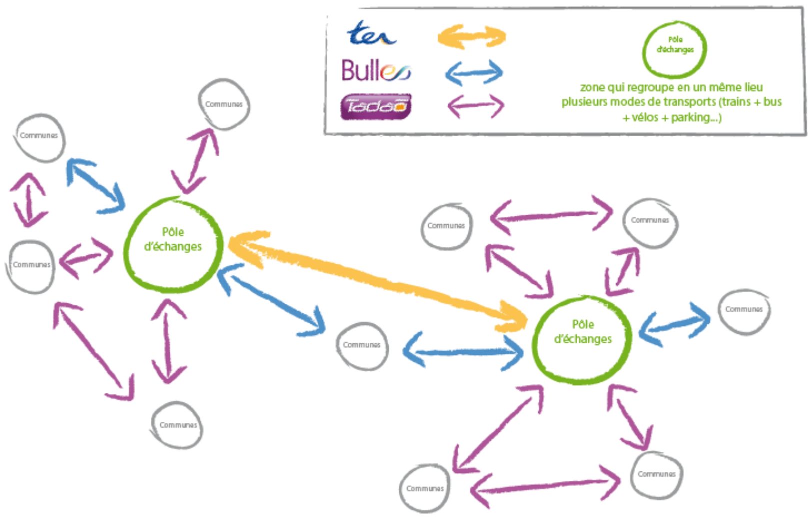
La mise en service de l'ensemble des lignes est prévue pour **septembre 2018.**

Plus de **220 000** personnes vivent dans la bande des **500 mètres du BHNS,** soit plus d'**1/3** des habitants du PTU

LES LIGNES BULLES ET LE REGL : DEUX PROJETS DE TRANSPORTS COMPLEMENTAIRES

En renforçant ainsi l'armature du réseau urbain et en optimisant ses interconnexions avec le REGL, l'articulation de ces deux projets contribuera à la fluidité du maillage du système de transports collectifs à l'échelle régionale. Elément essentiel pour offrir une chaine de déplacement attractive, le renforcement de l'intermodalité est un élément inhérent à la réussite de projet de transport, et aujourd'hui, nous sommes prêts à œuvrer dans ce sens.

Ainsi, il conviendra de construire des pôles d'échanges de qualité, condition de réussite de la prochaine connexion entre le BHNS et le REGL. En effet, aujourd'hui les pôles d'échanges n'ont pas forcément une connotation agréable pour leur utilisateurs car synonymes d'attente, complexité du lieu et de rupture dans le déplacement. Afin de faciliter les échanges entre le BHNS et le REGL il est nécessaire de transformer un lieu de contraintes en un espace fonctionnel voire utile et agréable. Les pôles d'échanges sont donc à la croisée d'enjeux multiples en matière de déplacements, de services aux clients et d'aménagement urbain.



C'est ainsi que le projet BuLLes intègre la desserte du futur pôle d'échanges de Ste Henriette et la desserte de la gare de Lens.

Ste Henriette sera donc desservi par les BuLLes 1 et 7 afin d'offrir la possibilité aux usagers d'accéder facilement à ce lieu d'échanges régional. La gare de Lens sera desservie par les

BuLLes 1 et 3. La gare de Carvin, quant à elle sera desservie par la BuLLe 5 dès la mise en service de celle-ci. Le tracé du BHNS sera modifié afin de faciliter le rabattement au transport en commun sur ce lieu d'échanges régional.
Le BHNS doit être un véritable outil facilitant le rabattement vers les pôles d'échanges. En complément, l'amélioration des services de stationnement des vélos et des véhicules personnels participent à un meilleur rabattement vers cette nouvelle offre régionale.