

Les enjeux du PDU

Rappeler ici les principaux enjeux affichés du PDU

4 enjeux majeurs :

- **améliorer le service de transports en commun** et accroître leur efficacité et leur fréquentation ;
- **mieux partager l'usage de la voirie** entre les différents modes de déplacements, assurer l'accessibilité totale aux personnes handicapées pour donner à chacun, quelles que soient ses conditions de déplacements, sa place dans la ville et contribuer à une meilleure sécurité en réduisant la vitesse des véhicules ;
- **assurer le développement des activités commerciales** de centre ville, l'accès aux secteurs balnéaires et aux grands équipements en aménageant une ville agréable à vivre ;
- **permettre l'acheminement des marchandises** en réduisant les nuisances sur les zones urbaines et en améliorant la sécurité.

Les objectifs du PDU et leur déclinaison en projets/actions

Horizon d'étude du
PDU

2010

Préciser s'il y a lieu, la quantification des objectifs : Seul le document préparatoire au PDU intitulé Plan de Déplacements urbains : projet actualisé Décembre 2002 indique des objectifs quantifiés à horizon 2010 : baisse du trafic automobile de 0,1% des véhicules.kilomètres sur l'ensemble des déplacements internes à la CUD.

Objectif scénario PDU 2010	Global	Dont accès au centre
Part marche à pied	30,00%	23,00%
Part vélo	5,00%	4,00%
Part 2 roues motorisées	1,20%	0,70%
Part TC urbains	6,40%	15,80%
Part autres TC	1,80%	0,60%
Part VP conducteur	39,80%	40,00%

Part VP passager		15,90%	16,00%			
Objectifs fixés par la LOTI (art 28.1)	Traduction dans le PDU (Axes/thèmes)	Principales actions/projets inscrits	calendrier affiché	Coût estimé	Mise en oeuvre du PDU	
1 – Amélioration de la sécurité de tous les déplacements	1.1 - La sécurité des déplacements : mise en oeuvre d'une charte de partage de la voirie	- application de la charte de partage de la voirie qui s'impose aux projets d'aménagement - mise en place des plans de circulation dans les quartiers centraux, des itinéraires poids lourds, des zones 30 - mise en sécurité et amélioration des itinéraires piétons : aménagement des sorties d'écoles - incitation auprès des communes à mettre en place des zones 30 et des zones 10				
	1.2 - Commission de Sécurité Routière	- mise en place d'une Commission de Sécurité Routière (analyse et propositions)				
	1.3 - Sécurité publique dans les transports en commun	- vidéo surveillance dans les transports en commun urbains	2004	0,8M		
2 – Diminution du trafic automobile		- Combinaison des actions prévues dans les objectifs suivants				
3 – développement des TC et moyens de déplacement économes et moins polluants	3.1 - Modernisation des réseaux de transports en commun urbains	- poursuite de la modernisation du parc de véhicules (confort, sécurité, accessibilité, énergie propre)	2004-2010	20,7M		
		- étude du recours au matériel roulant avec guidage automatique	2007-2010	10,4M		
		- renforcement de la fréquence des lignes principales (toutes les 10 mn en heures de pointes)				
		- intensification de l'offre de bus pour le désenclavement des quartiers mal desservis				
		- mise en oeuvre de « transports à la carte »	2006	0,5M		
		- extension des services spéciaux pour les personnes âgées à l'ensemble du territoire communautaire, si la demande existe				
- amélioration et protection des itinéraires (voies réservées, feux commandés), en particulier entre la gare et le centre de l'agglomération						
- extension du système d'aide à l'exploitation et information des usagers en temps réel à l'ensemble du territoire (arrêts de bus et lieux publics)	2006-2010	0,8M				
- traitement des points d'arrêt et de leurs abords (quai bus, abri bus, amélioration des accès piétons)	2004-2010	4,3M+1,2M+0,8M				
- mise en place de navettes entre les parkings relais et les centre villes, les secteurs balnéaires et les grands équipements	2006-2010					
- attention à la qualité de voirie supportant les lignes de bus (structure adaptée, entretien)						

		<ul style="list-style-type: none"> - priorité des bus aux carrefours - campagne de promotion des transports en commun 	2004-2010	0,5M	
	3.2 – Développement de l'intermodalité	<ul style="list-style-type: none"> - aménagement d'une gare d'échanges – pôles d'intermodalité - adaptation systématique du passage des bus avec les horaires des trains - développement des titres de transport combinés - information des usagers sur l'ensemble des transports publics 	2006-2010	3,1M	
	3.3 – Amélioration de la desserte ferrée	<ul style="list-style-type: none"> - Mise en oeuvre d'une desserte cadencée sur la voie ferrée Dunkerque-Adinkerque permettant la desserte de la zone balnéaire et l'interconnexion des réseaux ferrés belges et français - amélioration des performances de la ligne de bus suburbaine Dunkerque – Calais en attendant la modernisation de la voie ferrée 	2006	ND	
	3.4 - Mise en oeuvre d'un TCSP	<ul style="list-style-type: none"> - mise en place d'itinéraires de bus en site propre dans les zones à forte densité de trafic, - sauvegarde des emprises réservées pour un projet de transport collectif lourd et poursuite des études de faisabilité 	2006-2010	8,8M	
	3.5 – Mise en oeuvre d'un plan vélos volontariste	<ul style="list-style-type: none"> - promotion d'un plan vélo : protection des abords des collèges, lycées, entreprises, l'aménagement d'itinéraires spécifiques le long des axes à fort trafic, l'accès aux pôles de loisirs depuis l'agglomération, l'accès au secteur balnéaire depuis les secteurs d'habitations, la réalisation de circuits de promenade et de découverte - compléter et aménager des itinéraires pour offrir un réseau continuïté- traiter le détail de ces itinéraires pour assurer une sécurité maximale - étude systématique de faisabilité d'un itinéraire cycliste lors de chaque nouvel aménagement de voirie - un plan de rattrapage de marquage au sol -circuits cyclables le long des canaux, des monuments et équipements touristiques - marquage au sol et signalétique forte - développement d'axes sur les routes transférées -installation de garages à vélos devant les équipements publics 			
	3.6 - Politique en faveur des piétons et Accessibilité des PMR	<ul style="list-style-type: none"> - réduire les obstacles sur les trottoirs, privilégier les abaissements de trottoirs aux carrefours, limiter les obstacles aux stationnements gênant pour les piétons, rendre accessibles à tous les équipements publics et privés - plan de rattrapage en matière d'équipement favorisant l'accessibilité de la voirie aux PMR 			

4 – aménagement et exploitation du réseau principal de voirie d'agglomération	4.1 -Accès privilégié au centre pour les citoyens et exclusion du transit routier	<ul style="list-style-type: none"> - compléter et réaménager l'échangeur A16-RN225 pour créer un nouvel accès à Dunkerque - aménager des itinéraires de contournement du centre de l'agglomération en lien avec les parkings 			
		<ul style="list-style-type: none"> - Réaménager l'espace urbain pour réduire la place de la voiture et sa vitesse et permettre aux autres modes de circuler mieux et en sécurité, une nouvelle organisation du stationnement, réaménager les trottoirs - privilégier les deux entrées pour l'accès au centre de Dunkerque : la pénétrante Tribut (parkings relais) et la Chaussée des Darses (parking gare) - aménager progressivement l'hyper centre en faveur des bus et des vélos au détriment de la circulation automobile (limitation de vitesse, piétonnisation, priorité de stationnement) - aménagement de l'itinéraire par le môle 2, le pont du Texel et le pont Lefol avec un parking relais ; à plus long terme, remplacement de cet itinéraire par un boulevard circulaire au nord - dissuasion de la traversée de Dunkerque par la RN 1 report sur l'A16 et la Chaussée des Darses - des itinéraires de contournement seront créés - mise en oeuvre d'une signalisation 			
		Améliorer la desserte des communes par l'aménagement de la RD 11, de la route de Bergues, le doublement des échangeurs, les dessertes de Leffrinckoucke et Tétéghem			
5 – organisation du stationnement sur voirie et dans les espaces publics de stationnement		<ul style="list-style-type: none"> - privilégier le stationnement des résidents au centre ville - parkings relais et information des usagers de l'occupation en temps réel accompagné d'itinéraires piétons et de navettes (tarification combinée) 			
6 – transport et livraison des marchandises	6.1 - Développement du port, limitation des nuisances et intégration du développement durable	<ul style="list-style-type: none"> - maintien de l'interdiction de doubler imposée aux poids lourds dans les zones agglomérées équipées de nombreux échangeurs - mise à 2x3 voies de l'A25 dans sa partie surchargée - mise à 2x3 voies de l'A 16 dans sa partie urbaine - mise à 2x2 voies de la RD 600 entre l'échangeur de Loon-plage et Saint-Omer - compléter l'échangeur A 16 – RN 225 avant 2010 (décision et financement de l'Etat) - assurer le désenclavement de Cappelle la Grande par la 			

		<ul style="list-style-type: none"> réalisation d'une liaison vers le Pont Loby - améliorer les dessertes du QPO* et du port à conteneurs internes au port - étudier un axe de liaison entre le port Est et le port Ouest dans la zone industrialo-portuaire qui évite les zones urbanisées afin de décharger la RN 1 - sécuriser la Chaussée des Darses avant 2006 - réaliser la desserte de la zone d'activité de Leffrinckoucke et de l'usine des Dunes. - étude et mise en oeuvre de la délocalisation des activités générant de la circulation de poids lourds dans le quartier de la Citadelle ; réorientation du trafic résiduel vers le môle 2 - préciser le schéma d'acheminement des convois exceptionnels 			
	6.2 - Circulation des matières dangereuses	<ul style="list-style-type: none"> - établissement avant 2005 d'un schéma de circulation et de transport en sécurité des matières dangereuses en liaison avec le schéma d'environnement industriel - réaliser en priorité l'échangeur de Loon-Plage sur l'A 16 pour permettre le passage des matières dangereuses en dehors des zones urbanisées 			
	6.3 – Amélioration des réseaux d'infrastructures ferroviaire et fluvial	<ul style="list-style-type: none"> - réalisation d'une liaison entre le port Ouest et le réseau ferroviaire - amélioration de la liaison ferrée Calais – Dunkerque : doublement Grande-Synthe embranchement port Ouest + électrification Calais Dk - étudier Dunkerque Adinkerke + réalisation - étudier une liaison lourde avec la Belgique et entre Dunkerque et Lille - relever les ponts sur le canal à grand gabarit 	<p>2006</p> <p>2007-2010</p> <p>2006 + 2007-2010</p> <p>ND</p>	<p>21,1M</p> <p>13,2M + 10,3M</p> <p>0,2M (étude + 25 M (réalisation))</p>	
7 – encouragement pour les entreprises et les collectivités publiques à établir un plan de mobilité	7.1 – Plan de déplacements d'entreprise	<ul style="list-style-type: none"> - Mise en oeuvre d'un PDE à la CUD 	2004		

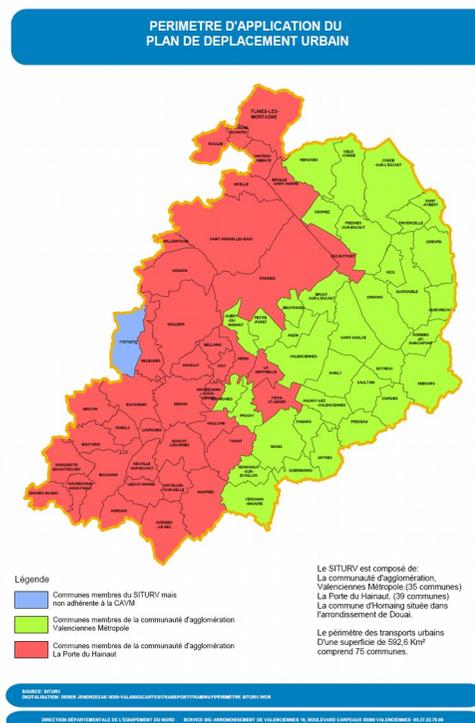
8 – mise en place d'une tarification et billetterie intégrées pour l'ensemble des déplacements	8.1 - Mise en place d'une billetterie moderne facilitant l'intermodalité	- système de tarification sociale à adapter - développer les titres de transport combinés	2006 2006	1,5M	
Autres objectifs					
9 – Lutter contre la pollution de l'air (objectif croisé avec celui relatif à la diminution du trafic automobile)					
10 – lutter contre les nuisances sonores					
Mise en oeuvre et suivi du PDU					
<p>Seul le document préparatoire au PDU intitulé Plan de Déplacements urbains : projet actualisé Décembre 2002 mentionne les dispositifs de mise en oeuvre et de suivi du PDU :</p> <p>Le même dispositif de suivi et d'évaluation que pour le Projet d'Agglomération pilotée par l'AGUR</p> <p>Mise en place d'un groupe de pilotage chargé du suivi du PDU</p> <p>Présentation annuelle d'un rapport sur le service transport et la mise en oeuvre du PDU au Conseil de Développement et au Conseil Communautaire</p>					

PDU

VALENCIENNES

Maître d'Ouvrage	Syndicat Intercommunal pour les Transports Urbains de la Région de Valenciennes (SITURV)		
Périmètre (PTU)	<i>Nombre de communes</i>	65 en 2001	75 en 2005
	<i>Intercommunalités :</i>	Communauté d'agglomération Valenciennes Métropole Communauté d'agglomération de la Porte du Hainaut	
Population (RGP 1999)	342 723 en 1999		
Etat d'avancement	PDU approuvé le 21 février 2001 – PDU révisé approuvé le 22 février 2005 (pas d'évaluation)		

Intégrer carto du périmètre (PTU)



Les enjeux du PDU

Rappeler ici les principaux enjeux affichés du PDU

4 enjeux majeurs :

- la satisfaction des besoins de mobilité et de facilité d'accès,
- la protection de l'environnement et de la santé, l'amélioration du cadre de vie,
- le rééquilibrage de la répartition des déplacements entre les différents modes,
- la cohérence entre les principes retenus pour le développement futur de l'agglomération et l'organisation du système de déplacement

Objectifs pour 2010 :

- Diminution de 10 % par an du nombre de tués et de blessés graves sur les routes,
 - Diminution du trafic automobile et de la part des déplacements effectués en voiture (en kilomètre x voiture et part modale),
 - Augmentation de 30% de l'usage des transports collectifs (en déplacements),
 - Augmentation de 10% de l'usage du vélo (en déplacements),
 - Augmentation de 10 % de l'usage de la marche à pied (en déplacements),
 - Augmentation de l'espace public affecté aux modes alternatifs à l'automobile (en surface),
 - Diminution de la part du transport de marchandises sur route (en part modale)
 - Augmentation du trafic de marchandises par voie d'eau et voie ferrée (en part modale),
 - Diminution de la pollution atmosphérique liée aux déplacements,
 - Diminution de 50 % de la part des riverains de l'agglomération concernés par les nuisances sonores trop élevées
-

Les objectifs du PDU et leur déclinaison en projets/actions

Horizon d'étude du
PDU

2010

Préciser s'il y a lieu, la quantification des objectifs : voir tableau ci-dessus

Objectifs fixés par la LOTI (art 28.1)	Traduction dans le PDU (Axes/thèmes)	Principales actions/projets inscrits	calendrier affiché	Coût estimé	Mise en oeuvre du PDU
--	--------------------------------------	--------------------------------------	--------------------	-------------	-----------------------

PDU VALENCIENNES					
1 – Amélioration de la sécurité de tous les déplacements	9. Mise en application d'une charte sécurité	<ul style="list-style-type: none"> * améliorer les conditions de sécurité des traversées piétonnes, en priorité sur les voies à fort trafic, les voies larges ou commerçantes ; * réinsérer les cyclistes dans la circulation générale en centre-ville (suppression des bandes), réaménager les bandes cyclables sécurisés dans les autres secteurs ; * reprendre la géométrie des voies structurantes de l'agglomération pour modérer la vitesse des automobilistes ; 	Non Déterminé (ND)	Aides aux aménagements ayant le label PDU : 500K € annuel	386 974,89 € en 2005 278 933,77 € en 2006
	23. Mettre en place un observatoire de la sécurité des déplacements	* observatoire de la sécurité : éditer annuellement des indicateurs, les suivre dans le temps	Annuel	10K € (pour l'observatoire PDU + sécurité)	Bulletin édité en 2005 (bilan 2002-2003-2004), en 2006 (bilan 2005)
2 – Diminution du trafic automobile		L'ensemble des actions participent à l'atteinte de cet objectif.			
3 – développement des TC et moyens de déplacement économes et moins polluants	3. Réaliser un réseau armature de transports collectifs (TER, TRAMWAY, autres TCSP, lignes à haut niveau de service, pôles d'échanges, etc.)	<ul style="list-style-type: none"> * augmenter l'offre TER (Conseil Régional) * redéployer les lignes urbaines de bus autour des gares de Saint-Amand-les-Eaux et Bouchain en complément de la nouvelle offre TER * mettre en place une intégration tarifaire (abonnement urbain sur le réseau TER du PTU) * création d'un tramway entre l'Université et Dutemple * prolongation de la ligne de tramway jusqu'à Denain * à plus long terme, une 3ème phase permettra de desservir le Pays de Condé par un TCSP * Encouragement du rétablissement de la liaison Valenciennes-Mons * Aménagement de voirie (priorités aux carrefours, arrêts en ligne droite sur chaussée, couloirs réservés) pour un réseau de lignes à haut niveau de service sur les axes suivants : <ul style="list-style-type: none"> - d'Anzin à Raismes et Saint-Amand-les-Eaux - de Valenciennes à Quiévrain 	2005 ND ND juin 2006 décembre 2006 long terme ND Etude et réalisation : 2004-2009	252M € 50M € 400K €	Réalisé en 2005 Réalisé le 2 avril 2007 Mis en service en juillet 2006 Mis en service en septembre 2007

PDU VALENCIENNES					
		<ul style="list-style-type: none"> - de Denain à Louches - de Denain à Douchy-les-Mines - de Saint-Waast à Valenciennes-centre par le centre hospitalier de Valenciennes - de Valenciennes à Marly - de la Croix d'Anzin à La Sentinelle <p>Examiner les aménagements HNS nécessaires lors de tout projet d'aménagement de voirie sur ces axes,</p> <p>* redéployer le réseau d'autobus :</p> <ul style="list-style-type: none"> - lignes périphériques rabattues sur le réseau armature ou lignes HNS - correspondances concentrées en un minimum d'endroits aménagés - suppression des doublons 	ND		
	18. Aménager des pôles d'échanges multimodaux	<p>* Mettre en place 4 pôles d'échanges à Valenciennes, Denain, Saint-Amand-les-Eaux et Bouchain :</p> <ul style="list-style-type: none"> - coordonner les différents modes de transport public - organiser le stationnement automobile et des vélos - aménager des accès piétons de qualité - développer des services marchands 	<p>Saint-Amand-les-Eaux : mars 2006</p> <p>Bouchain : 2005</p>	<p>2,7M €</p> <p>750K €</p>	<p>Valenciennes juillet 2006</p> <p>Denain septembre 2007</p> <p>Saint-Amand-les-Eaux septembre 2007</p> <p>Bouchain projet en cours</p>
	10. Mise en application d'une charte transports collectifs	<ul style="list-style-type: none"> * rendre attractif les transports collectifs par un niveau de service performant (fréquence, régularité, fiabilité, confort de l'attente et du trajet, conditions de sécurité en matière de prévention et de répression) * favoriser les aménagements et les mesures engendrant un sentiment de sécurité * prendre en compte les transports collectifs urbains dans l'aménagement des carrefours et la priorité aux feux * implanter et concevoir les arrêts de bus de façon claire et favorable à la vitesse et à la régularité de ceux-ci 	<p>ND</p> <p>ND</p> <p>ND</p> <p>ND</p>	<p>Aides aux aménagements ayant le label PDU : voir ci-dessus</p>	

PDU VALENCIENNES					
		* concevoir et aménager les pôles d'échanges et les parcs relais pour favoriser l'intermodalité : réduire l'effet de rupture de charge, jalonnement efficace, créer des points de vie	ND		Voir ci-dessus
	16. Rétablir le trafic voyageurs sur la ligne ferrée Valenciennes-Mons	* Remettre en service la ligne, l'électrifier jusqu'à Quiévrain, Adapter le réseau de transports collectifs urbains	ND		
	21. Concevoir et mettre en place une centrale d'information multimodale sur les modes de déplacements				
	4. Consolider le réseau cyclable et le faire pénétrer dans les centres	* Définition d'un réseau d'itinéraires cyclables entre les pôles urbains et en leur sein dans un schéma directeur vélos * Etude des projets de réaménagement urbain par le Comité de Certification du Plan * Intégration de règles en matière d'aménagement de place de stationnement pour les vélos dans le règlement des Plans Locaux d'Urbanisme.			Schéma approuvé le 18 mars 2002
	8. Mise en application d'une charte vélos	* fixer les règles du réseau * améliorer la sécurité du cycliste dans la circulation générale		Aides aux aménagements ayant le label PDU : voir ci-dessus	
		* accompagnement à pied dans les écoles : pédibus – 1 action sur 5 sites		25K €	
	7. Mise en application d'une charte piétons	* assurer la continuité des itinéraires * fixer les caractéristiques minimales à respecter pour tout nouvel aménagement * renforcer la sécurité * faciliter l'accessibilité des personnes à mobilité réduite * traiter les espaces de correspondances * informer et jalonner les itinéraires à privilégier		Aides aux aménagements ayant le label PDU : voir ci-dessus	
	6. Mise en oeuvre des schémas directeurs piétons et du schéma directeur vélos	* réaliser le réseau cyclable et un phasage pluriannuel * mettre en place les schémas directeurs piétons de Valenciennes, Denain, Saint-Amand-les-Eaux et Condé-sur-l'Escaut * aménager les liaisons de promenades * traiter les coupures * équiper les grands générateurs en parcs de stationnement	Schémas directeurs piétons et vélos : 2004-2009	100K € annuel (piétons) et 300K € annuel (vélos)	

PDU VALENCIENNES					
		sécurisés pour vélos * intégrer le stationnement des vélos dans les documents d'urbanisme	2006 (étude réalisation du Plan Piéton)	5K €	
4 – aménagement et exploitation du réseau principal de voirie d'agglomération	5. Hiérarchiser les voies, identifier et proposer la réalisation des maillons manquants du réseau de voirie d'agglomération	<ul style="list-style-type: none"> * principes de hiérarchisation : <ul style="list-style-type: none"> - écarter de l'agglomération le grand transit - protéger les centres des trafics d'échanges - identifier les axes de liaison entre les pôles - privilégier la mixité modale sur les axes de liaison et les voies de desserte interquartiers - tenir compte des contraintes liées aux convois exceptionnels * soutien des compléments de voirie à vocation de contournement des pôles urbains suivants : <ul style="list-style-type: none"> - contournement complet de Valenciennes - contournement complet de Denain - demi-contournement de Saint-Amand-les-Eaux * fonction de transit assurée par : <ul style="list-style-type: none"> - voies autoroutières et RN mises à niveau - à compléter par la liaison entre les autoroutes A2 et A23 et par la liaison entre les routes départementales 40 et 958 * incitation au réaménagement des voies non classées dans le réseau de voirie d'agglomération pour le trafic local 			
	13. Identifier et proposer la réalisation des liaisons manquantes avec le réseau routier régional	<ul style="list-style-type: none"> * finaliser la mise aux normes autoroutières de la RN 455 pour la liaison Valenciennes – Douai * aménager l'échangeur de l'A7 et l'A16 afin de faciliter les déplacements du pôle de Condé vers Lille, notamment pour les poids lourds * compléter l'échangeur entre les autoroutes A2 et A23 créer une liaison en l'autoroute A23 et le centre-ville d'Anzin 			
	14. Etablir un schéma de jalonnement de l'agglomération	<ul style="list-style-type: none"> * pour le trafic de transit et d'échange * définir et mettre en place un jalonnement statique et dynamique d'accès au stationnement en ouvrage et sur les pôles relais 	2004 (jalonnement stationnement)	110K € (jalonnement stationnement)	Jalonnement stationnement en 2007
	12. Retraiter les axes du réseau	* réorganiser l'emprise publique par rapport aux fonctions de l'axe		Aides aux	

PDU VALENCIENNES					
	principal pour un meilleur partage entre les différents acteurs de l'espace public et de la vie locale	et en augmentant l'espace utilisé par les modes alternatifs à la voiture * pour les axes concernés, privilégier les aménagements en faveur des transports collectifs, des piétons et des vélos * favoriser les aménagements paysagers et améliorer l'environnement urbain		aménagement s ayant le label PDU : voir ci-dessus	
5 – organisation du stationnement sur voirie et dans les espaces publics de stationnement		* définir et mettre en place un jalonnement statique et dynamique d'accès au stationnement en ouvrage et sur les pôles relais	2004	110K €	Jalonnement stationnement en 2007
6 – transport et livraison des marchandises	11. Mise en application d'une charte marchandises	* améliorer la distribution des marchandises en ville * optimiser la distribution urbaine en limitant le nombre de véhicules en circulation et en augmentant la fluidité des échanges * créer et accompagner des projets de logistiques au service de l'agglomération et plus particulièrement en centre-ville * mettre en synergie les logiques des acteurs privés et publics du transport de marchandises	Mise en place d'un Espace Logistique Urbain en 2008	700K €	
	15. Etudier les trafics de marchandises sur les réseaux fluviaux, ferrés et routiers	* études à réaliser afin de proposer des mesures comme la création d'Espaces Logistiques Urbains, de Centres de Distribution Urbaine ou de Points d'Accueil Logistique ou de plates-formes multimodales	Etude rationalisation des livraisons en centres-villes en 2006 Etude inventaire des sites multimodaux et bilan technico en 2006	50K € 15K €	
7 – encouragement pour les entreprises et les collectivités publiques à établir un plan de mobilité	19. Inciter à la réalisation de plans de mobilité d'entreprises, d'administrations et d'établissements scolaires et favoriser une politique énergétique	* promotion et soutien des actions d'incitation à une plus grande utilisation des modes doux et de mise en place de système de covoiturage pour les déplacements domicile-travail ou étude et les déplacements professionnels * développer les actions de sensibilisation pour favoriser	2004-2009 : mise en place de 3 PDE par an	75K€ annuel	8 conventions signées pour la mise en place de PDE en 2006 Mise en place d'une plate-forme internet de covoiturage en 2007

PDU VALENCIENNES					
	économique	l'étalement des heures de pointe * adapter l'offre TC aux besoins * personnaliser l'information et adapter le mode de vente des titres TC * encourager, pour les flottes captives, l'acquisition de véhicules propres lors du renouvellement des parcs			
8 – mise en place d'une tarification et billettique intégrées pour l'ensemble des déplacements	17. Développer l'intégration tarifaire et la tarification multimodale	* mise en place d'un titre de transport unique dans tous les transports publics de l'agglomération * accompagner la SAEM Stationnement dans le développement de ses abonnements avec le support Transcarte * Tarification attractive pour les familles et les groupes pour inciter à l'usage des parcs relais			Intégration tarifaire TER-TCU réalisée le 2 avril 2007
Autres objectifs	thèmes	Principales actions/projets inscrits	calendrier affiché	Coût estimé	Mise en oeuvre
9 – Lutter contre la pollution de l'air (objectif croisé avec celui relatif à la diminution du trafic automobile)		L'ensemble des actions participent à l'atteinte de cet objectif.			
10 – lutter contre les nuisances sonores					
11. objectifs transversaux	1. Réalisation des plans de déplacements de proximité dans chacun des 4 pôles de l'agglomération 2. Favoriser l'action précédente par de nouvelles règles dans les documents réglementaires		2004-2009		
12. Communication et sensibilisation	20. Mettre en oeuvre des actions d'animation et d'information dans les différents milieux de la population			75K € annuel	

PDU VALENCIENNES					
13. Suivi du Plan	22. Mettre en oeuvre un observatoire des déplacements et une procédure de suivi et de certification			10K € annuel	
Mise en oeuvre et suivi du PDU					
Création d'un observatoire de déplacements					
Rôle :					
1 – suivi de la réalisation effective de chacune des actions					
2 – technique de mesure des effets des actions					
3 – d'évaluation des résultats					
4 – de communication vers le public					
Contenu de l'observatoire : 19 domaines					
Modalités de fonctionnement :					
- mise à jour tous les ans					
- le comité de suivi restreint définit les indicateurs.					
Création d'un observatoire de la sécurité					
Rôle : suivre dans le temps l'évolution de la sécurité des déplacements					
Modalités de fonctionnement : édition annuelle d'un bulletin composé d'indicateurs clés					
Comité de suivi restreint					
Composition : présidé par le SITURV, composé de la CAVM, CAPH, Etat, exploitant des transports urbains					
Rôle :					
- propose au Comité Syndical du SITURV les études complémentaires					
- établit les fiches nécessaires à la réalisation du Plan					
- suit la mise en place des actions proposés par le Plan					
- coordonne le calendrier de mise en oeuvre des actions					
- fait engager les actions prioritaires programmées					
- évalue le Plan et le réviser si besoin					

- veille au respect des prescriptions du Plan
- certifie tout projet concernant les aménagements et décisions ayant un rapport avec les objectifs du Plan
- donne un avis sur la participation financière du SITURV sur des projets de voirie prenant en compte les prescriptions du Plan

Modalités de fonctionnement : se réunit 3 fois par an

Comité de suivi plénier

Rôle : présenter les actions et projets du Plan aux partenaires

Composition : présidé par le SITURV, tous les partenaires

Modalités de fonctionnement : se réunit 1 fois par an

Comité de certification

Composition : technicien

Rôle : analyser les projets d'aménagement et proposer un avis au comité de suivi restreint

PDU**ARRAS**

Maître d'Ouvrage	Communauté urbaine d'Arras		
Périmètre (PTU)	<i>Nombre de communes</i>	21 en 1998	24 en 2002
	<i>N.B. :</i>	Afin d'appréhender les déplacements de manière globale, l'aire d'étude du PDU a été étendue aux 39 communes du Schéma Directeur de la région d'Arras	
Population (RGP 1999)	86 500 en 1999 (21 communes)	93 571 en 2002 (24 communes)	SESDRA : 99 151 en 1999 (39 communes)
Etat d'avancement	Plan d'actions arrêté en mai 2000 Évaluation réalisée en octobre 2006		

Les objectifs du PDU et leur déclinaison en projets/actions

Horizon d'étude du PDU 2010

Préciser s'il y a lieu, la quantification des objectifs :

Objectifs fixés par la LOTI (art 28.1)	Traduction dans le PDU (Axes/thèmes)	Principales actions/projets inscrits	calendrier affiché (1)	Coût estimé (2)	Mise en oeuvre du PDU
1 – Amélioration de la sécurité de tous les déplacements	* Objectif 4 : améliorer la sécurité routière dans les centres-bourgs.	- mise en évidence des zones habitées exposées aux nuisances du trafic routier - recensement des zones nécessitant une sécurisation accrue - concertation avec les usagers du vélo lors de la réalisation d'une piste ou bande cyclable - pré-annonce des zones 50 avec des zones 70 aux entrées de ville			Réalisation régulière de zones 30 à Arras. Partiellement réalisé.
2 – Diminution du trafic automobile	* Objectif 2 : favoriser les transferts modaux par une intermodalité cohérente (TC-TC et VP-TC) et organisée (localisation, tarification ...) * Objectif 11 : diminution des nuisances liées au trafic routier dans les quartiers d'habitation et les « centres de vie ».	* Étude de la pertinence d'un « parking+bus » dans la zone des Bonnettes. * Création (avec financement régional) d'un parking réservé au vélo à la gare SNCF - Mise en place de parcs-relais en lien avec la SNCF - Mise en place de parcs-relais aux entrées de ville * Étude du plan de circulation du centre ville d'Arras * Mise en place du plan de circulation du centre ville d'Arras * Mise en place des itinéraires piétons du centre ville d'Arras	mi - 2002 mi - 2010 mi – 2002 mi – 2006 mi - 2006		Projet abandonné. Aucun projet en cours. Achevée.
3 – Développement des TC et moyens de déplacement économes et moins polluants	* Objectif 1: renforcer le rôle des TC routiers et ferroviaires périurbains et interurbains * Objectif 7 : affirmation du transport public urbain comme outil de développement et de cohésion sociale. * Objectif 8 : renforcement du rôle des modes doux en améliorant leurs	* Mise en place d'un TAD pour la desserte des communes rurales : - Expérimentation d'une nouvelle desserte des communes rurales - Nouvelle organisation de la desserte des communes rurales * Développement des TC : - construction de la gare urbaine * Pour les communes de la première couronne : - Étude d'amélioration du réseau de bus urbain - mise en œuvre de l'amélioration du réseau de bus urbain - hiérarchisation des lignes - mise en place d'une navette au cœur de ville	mi - 2002 mi - 2006 mi - 2002 mi – 2002 mi - 2002		TAD mis en place. Achevé. Réalisée.

	<p>conditions de déplacements (sécurité et confort) entre les principaux pôles générateurs et avec le réseau « loisir » (pour les deux roues)</p>	<ul style="list-style-type: none"> - mise en place d'un accès rapide au centre ville d'Arras, à la gare et à l'hôpital grâce à la création d'un couloir de bus - adaptation des véhicules à la demande <p>* Politique tarifaire :</p> <ul style="list-style-type: none"> - instauration d'une correspondance gratuite sur tous les tickets - demande d'une participation financière annuelle pour les personnes de plus de 60 ans imposables sur le revenu - création d'un titre jeune mensuel (12-25 ans) payant permettant des déplacements illimités - réflexion sur la nécessité d'un abonnement hebdomadaire - développement des titres combinés TER + bus aux lignes interurbaines - suppression du carnet de 4 voyages et du ticket correspondance <p>* Politique commerciale et de communication :</p> <ul style="list-style-type: none"> - création d'une nouvelle image du réseau (nom et charte graphique) - création d'un poste de chargé d'études marketing chez l'exploitant - création d'un nouveau plan de réseau - réalisation de nouvelles fiches horaires et d'un guide bus - développement de l'information par téléphone et internet - équipement des points d'arrêts (signalétique moderne) - participation du réseau à toutes les manifestations locales. <p>Modes doux :</p> <ul style="list-style-type: none"> - intégration du vélo à chaque réaménagement de voirie - prise en compte de l'avis des usagers du vélo (associations, cyclo-touristes, clubs cyclistes ...) - création d'itinéraires cyclables pour accéder aux pôles générateurs (zone commerciale, centre hospitalier, parc des expositions, université, terrain de sport ...) avec des parkings vélos à proximité immédiate - création d'un système locatif de vélo - création de cheminements sécuritaires et attractifs pour les piétons entre les parcs relais et les principaux sites d'Arras (places, théâtre, rue Gambetta ...) 		<p>Projet définitivement abandonné (expérience non concluante). Réalisée.</p> <p>Réalisé. Abandonné. Poursuite de la gratuité pour les plus de 60 ans. Création d'un abonnement pour jeunes de 4 à 25 ans. Création d'un abonnement de travail « TER+bus ».</p> <p>Suppression effective.</p> <p>Réalisé en janvier 2004. Réalisé.</p> <p>Réalisé. Réalisé. Réalisé. Réalisé. Effectif (son et lumière d'Anzin-Saint-Aubin, terres en fête ...)</p> <p>Non réalisé.</p> <p>Non réalisé.</p> <p>Non réalisé.</p>
--	---	--	--	---

<p>4 – aménagement et exploitation du réseau principal de voirie d'agglomération</p>	<p>* Objectif 3 : maintenir une accessibilité de qualité pour les VP « utiles » par la mise en œuvre d'itinéraires de transit lisibles et sécurisés, évitant la zone urbaine dense et permettant une bonne desserte des zones d'emplois</p> <p>* Objectif 6 : hiérarchisation du réseau viaire, avec une maîtrise du trafic sur les axes principaux (pénétrantes et boulevards), un report du trafic sur la rocade, un partage opportun de la voirie avec les TC et les deux-roues.</p>	<p>* Réalisation de la rocade Est * Augmentation de la capacité de la rocade nord * Étude de requalification des axes Dainville-Arras, Beaurains-Arras, Tilloy-Arras, Ste-Catherine-Arras * Étude de requalification de l'axe Douai-St Laurent * Étude de requalification de l'axe Churchill * Étude de requalification de l'entrée Nord de l'agglomération</p> <p>* Mise en place du réseau deux-roues</p>	<p>mi-2002 mi-2006 mi-2010 mi-2010 mi - 2006</p>		<p>Non encore initiée.</p> <p>Requalification des axes Dainville-Arras, Beaurains-Arras, Tilloy-Arras achevés.</p>
<p>5 – organisation du stationnement sur voirie et dans les espaces publics de stationnement</p>	<p>* Objectif 8 : mettre en place une politique de stationnement, assortie d'un contrôle performant, favorisant les usagers « utiles » (résidents, visiteurs, clients) et offrant des alternatives attrayantes aux autres usagers, notamment pendulaires.</p>	<p>* incitation au stationnement de courte durée sur les zones payantes pour permettre une meilleure rotation * développement de l'information autour des parkings relais : magazine « Arras actualités », rubrique « circulation » du site internet de la ville, point info stationnement ... * création d'itinéraires pour piétons reliant les parkings aux sites importants de la ville * incitation des commerçants du centre ville à se garer sur les parkings périphériques * optimisation de la gestion du stationnement en centre ville d'Arras * Etude de faisabilité d'un nouveau parking souterrain</p>	<p>mi – 2006 mi - 2006</p>		<p>Non réalisée.</p> <p>Réalisé.</p>

6 – transport et livraison des marchandises	* Objectif 10 : organisation volontariste des livraisons au centre ville d'Arras et gestion stricte.	<ul style="list-style-type: none"> - amélioration de la signalisation des zones industrielles - incitation des livreurs à utiliser les places qui leurs sont réservées plutôt que de se mettre en double file (soit par l'explication, soit par la répression) - renforcement du contrôle des places livraisons qui sont occupées par des voitures particulières - faire respecter les horaires de livraisons - publication des horaires de livraisons sur le site internet de la ville - Mesure de réglementation des livraisons et mise en place d'un centre de distribution urbain 	mi - 2002		<p>Contrôle régulier à Arras.</p> <p>Non effectif.</p> <p>Centre de distribution urbain non réalisé : projet définitivement abandonné.</p>
7 – encouragement pour les entreprises et les collectivités publiques à établir un plan de mobilité					
8 – mise en place d'une tarification et d'une billettique intégrées pour l'ensemble des déplacements					
Autres objectifs	thèmes	Principales actions/projets inscrits	calendrier affiché	Coût estimé	Mise en oeuvre
9 – développer l'urbanisation pour densifier l'existant, en lien avec la desserte en transport en commun adaptée	* Objectif 5				

10 – Reconquête des espaces publics pour le citadin et le visiteur/touriste. 11 – respect de l'environnement	Objectif 12	- mise en place des panneaux d'information indiquant l'indice « Atmo » journalier de qualité de l'air - communication de l'indice Atmo et de la qualité de l'air à la population sur les sites internet de la CUA et des communes et dans les bulletins municipaux - incitation à l'utilisation des modes doux lorsque cela est possible			Le plan de circulation du centre-ville d'Arras a donné de l'espace public aux piétons. Les tracés de bus sont intégrés dans les plans des nouvelles zones à urbaniser. Non réalisé. Non effective.
Mise en œuvre et suivi du PDU					
Le PDU prévoyait la mise en place d'un observatoire des accidents pour mesurer l'efficacité des actions mises en œuvre. Ce dernier n'a pas vu le jour. Une évaluation du PDU a été réalisée en Octobre 2006.					

(1) Comme le mentionne la synthèse du rapport final du PDU en juin 2000, deux années sont considérées comme majeures dans la mise en oeuvre des actions du PDU : 2002 (mise en place d'un nouveau réseau de transports en commun urbain) et 2006 (mise en service de la rocade Est). La possibilité de la survenue d'autres évènements ou décisions sur la période 2000-2010 pourrait initier ou faciliter l'exécution d'actions conçues comme mesures d'accompagnement. En outre, les conclusions d'études alors en cours ou programmées étaient susceptibles d'être examinées et intégrées dans le PDU. Les dates affichées ici sont issues d'une plaquette de présentation du PDU élaborée par la CUA.

(2) Aucune estimation de coût ne semble avoir été formulée.

PDU

CALAIS

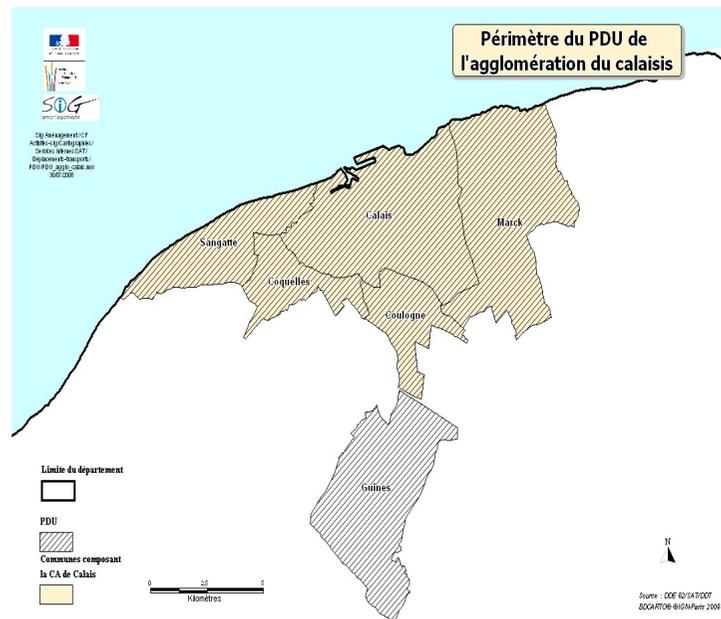
Maître d'Ouvrage Syndicat Intercommunal des Transports Urbains de l'Agglomération du Calaisis (SITAC)

Périmètre (PTU) *Nombre de communes* 6 (Calais, Coquelles, Coulogne, Guînes, Marck, Sangatte)

Population (RGP 1999) 105 139 habitants

Etat d'avancement Approuvé par délibération du 26 juin 2003
Évaluation et révision en cours

Intégrer carto du
périmètre (PTU)



Les enjeux du PDU

Rappeler ici les principaux enjeux affichés du PDU

- **améliorer** les déplacements en faveur des quartiers populaires (projet à 5 ans),
 - **assurer** une meilleure articulation avec les terminaux transmanches et l'activité environnante (projet qui sera lancé au terme des cinq premières années).
-

Les objectifs du PDU et leur déclinaison en projets/actions

Horizon d'étude du
PDU

2006

Préciser s'il y a lieu, la quantification des objectifs : voir tableau ci-dessus

Objectifs fixés par la LOTI (art 28.1)	Traduction dans le PDU (Axes/thèmes)	Principales actions/projets inscrits	calendrier affiché (1)	Coût estimé (2)	Mise en œuvre du PDU
1 – Amélioration de la sécurité de tous les déplacements	Connaître et suivre l'évolution des accidents impliquant au moins un piéton ou un cycliste.	Mise en place d'un observatoire des accidents impliquant au moins un piéton ou un cycliste.	2003 à 2007	30 000 €	
2 – Diminution du trafic automobile	Thème transversal.				
3 – développement des TC et moyens de déplacement économes et moins polluants	Développement des transports urbains par « une amélioration sensible des axes forts ».	Porter à 8,5 % en 2007 la part modale des transports collectifs et à 10 % en 2012 : - déplacement du dépôt. - pérennisation du service de navette du centre-ville. - améliorer les fréquences et les itinéraires dans les lieux à forte densité et les zones d'activité jointes.	2004 2005 et 2007	3 800 000 € 645 000 €	

		- mise en place d'un système donnant la priorité aux bus aux carrefours à feux. - aménagement des arrêts de bus. - mise en place d'un système d'aide à l'exploitation et à l'information des usagers en temps réel. - mise en place de politiques de qualité, de communication et tarifaire pour la société de transport.	2003 à 2007	120 000 €	
			2003 à 2007	868 000 €	
			2006	1 119 800 €	
	Développement de la politique cyclable.	Renforcement, après études, de la desserte de Sangatte. Porter à plus de 1 % la part des vélos dans le trafic global du centre ville en 2007 et à 5 % à l'horizon 2012.			
	Aménagement en faveur des deux roues.	Mesures d'intermodalité en faveur des deux roues (peu d'explication). Utilisation de véhicules peu polluants par les services municipaux.	2003 à 2007	274 000 €	
	Mesures en faveur des piétons.	Prise en compte du schéma directeur cyclable. Soutien financier et technique au développement de garages à vélo abrités et surveillés. Aide à l'expérimentation de location de vélos, notamment dans des centres intermodaux (gares de Calais et de Frethun, port ferry).	2004 à 2007	200 000 €	
			2003 à 2007	225 000 €	
			2003 à 2005	60 000 €	
		Piétonnisation temporaire du centre-ville les samedis, dimanches, veilles de fêtes et après-midis d'été, ainsi qu'à l'occasion de fêtes populaires. Préconisation de réalisation de trottoirs larges (1 m 40) dans les secteurs en cours d'urbanisation. Utilisation de bordures élevées (environ 25 cm) aux abords de certains lieux : écoles, arrêts de bus, administrations ... Rétrécissement de la chaussée disponible dans certaines rues à la seule largeur des véhicules particuliers. Création d'un site Internet propre au SITAC assurant l'information			

	Développement de l'intermodalité.	des usagers et donnant accès à un système de gestion de covoiturage. Création d'un centre intermodal d'échange à Guînes.			
4 – aménagement et exploitation du réseau principal de voirie d'agglomération	Aménagement et réglementation de voies alliant fluidité et baisse des vitesses. Désenclavement de l'Ouest du Calaisis.	Mise en sens unique et insertion de voies bus, vélos ou franchissements piétonniers de certaines voies. Révision du plan de jalonnement : modifications des sens de circulation, créations de zones 30, mise en cohérence des dispositions prises sur la commune de Calais avec celles de Coquelles et Marck. Création, en vue d'une meilleure desserte, vers la zone de loisirs des Salines. Traitement du « noeud » du pont de Coulogne. Raccordement du site industriel Séveso de Calaire à l'A16.			
5 – organisation du stationnement sur voirie et dans les espaces publics de stationnement	Organiser le stationnement de manière à : - préserver les commerces, notamment en centres-villes - favoriser les populations choisissant de résider dans l'hypercentre, - limiter les trajets de véhicules à la recherche de places de stationnement, - redonner convivialité et confort aux circulations des piétons, limiter l'impact négatif sur le paysage et la valorisation du patrimoine.	Application ferme de de la réglementation. Mise en stationnement payant de l'intégralité des places disponibles sur voirie dans un périmètre déterminé au centre-ville. Instauration de la gratuité pour les stationnements d'une durée inférieure à 30 min dans les parkings en ouvrage, et de tarifs très faibles pour ceux de durée identique réalisés sur la voirie. Instauration de tarif pour le stationnement de longue durée plus élevé que le coût de tickets de bus. Mise en place d'une vignette spécifique pour les ménages résidant dans certains quartiers de Calais leur permettant de disposer de tarifs réduits de stationnement. Incitation à l'utilisation de petites unités de garages par les résidents des zones denses d'activité. Création d'un parc-relais au quai du Rhin avec navette pour le			

		centre-ville. Création d'un important parking de stationnement de cars de tourisme à proximité du musée de la dentelle.			
6 – transport et livraison des marchandises	Faire respecter la réglementation existante.	Mise en place d'emplacements de livraison « fermés »			
7 – encouragement pour les entreprises et les collectivités publiques à établir un plan de mobilité	Incitation et aide à la création de PDE.	Désignation d'un interlocuteur au sein du SITAC. Choix d'un bureau d'études spécialisé. Prise en charge de la moitié des frais de conception et d'élaboration des PDE si appel à ce cabinet. Information par courrier des employeurs de plus de 20 salariés. Communication auprès des dix plus gros employeurs du PTU.	2003 à 2007	240 000 €	
8 – mise en place d'une tarification et billettique intégrées pour l'ensemble des déplacements	Renforcement des « intégrations tarifaires »	Instauration d'une plus grande souplesse dans la délivrance d'un abonnement à prix réduit couplé à l'abonnement domicile-travail SNCF. Mise en place de mesures de compensation tarifaires incitant les transporteurs interurbains à compléter leurs clientèles dans leur parcours urbains pour la ligne desservant les Attaques et Ardres. Faciliter l'accessibilité du réseau urbain aux porteurs de titres départementaux non scolaires.			
Autres objectifs	thèmes	Principales actions/projets inscrits	calendrier affiché	Coût estimé	Mise en oeuvre
9 – Intégration dans les PLU des communes adhérentes au SITAC de mesures réglementaires	Intégration d'une thématique « transports » dans les opérations d'urbanisme.	Examiner les conditions de desserte de toute opération importante d'urbanisme. Implanter les arrêts de bus à moins de 50 m des espaces commerciaux des hypermarchés. Exiger dans les POS un nombre minimal de places pour les deux roues pour l'ensemble des équipements collectifs à usage d'habitation, de commerce, de bureaux ou d'emploi.			

		Inscription au PLU de Calais, en complément des mesures mentionnées ci-dessus, de deux places de stationnement hors voirie par logement. Instaurer une réflexion préalable sur les conditions de livraison de toute nouvelle opération d'urbanisme et prévoir, selon les cas, l'inscription dans les PLU de l'obligation de création de cours de livraisons adaptées.			
Mise en oeuvre et suivi du PDU					
Préconisation d'enquêtes cordons, selon la même méthodologie, sur dix points du centre de Calais à des dates anniversaires pour suivre la progression des résultats. La mise en place d'un comité de pilotage chargé d'effectuer le suivi et l'évaluation du plan de déplacements urbains figure dans le PDU.					

- (1) Le P.D.U. initial raisonne en terme de « projet à cinq ans ». Celui-ci vise en premier lieu l'amélioration des déplacements en faveur des quartiers populaires. Les terminaux Transmanche et l'activité induite devraient être au cœur des réflexions lors de la révision du plan.
- (2) La présentation des annexes financières du PDU ne permet pas de faire aisément le lien entre les actions préconisées et leur coût.

Les enjeux du PDU

Rappeler ici les **principaux enjeux** affichés du PDU et la **quantification des objectifs**, s'il y a lieu

4 enjeux majeurs relatifs à l'environnement, le cadre de vie et l'aménagement du territoire:

- **amélioration de la qualité de vie urbaine, protection de l'environnement quotidien des résidents tout en favorisant la mixité des fonctions sur le territoire** : « casser » le cercle infernal périurbanisation/voiture,
- **conforter la solidarité entre les territoires de l'agglomération dans le cadre d'une politique d'aménagement du territoire**, renforcer certaines centralités, favoriser un urbanisme moins dépendant de la voiture
- **favoriser la vitalité économique, commerciale et scolaire de l'agglomération**, afin de favoriser le pôle douaisien dans l'espace régional : maintenir le même niveau d'attractivité que les zones urbaines comparables en travaillant sur l'habitat et sur l'organisation des déplacements (accessibilité modale aux différents pôles de l'agglomération)
- **instaurer progressivement et durablement un nouvel équilibre modal** : diminution de la part modale VP au profit des modes alternatifs

Part modale (%)	Situation 2002	Situation 2012 sans PDU (fil de l'eau)	Objectif PDU 2012
VP	60,1	62,9	54,7
TC	5,9	5,5	10,3
vélo	5,0	4,5	6,3
MAP	28,0	26,2	27,7
autre	0,9	0,9	0,9

==> Objectif affiché de renversement des tendances observées dans les parts modales en faveur des TC, vélos et piétons

Les objectifs du PDU et leur déclinaison en projets/actions

Autres objectifs	Thèmes	Principales actions/projets inscrits	calendrier affiché	Coût estimé	Mise en oeuvre du PDU
1 – Amélioration de la sécurité de tous les déplacements <i>NB : objectif transversal</i>	1.1 – la sécurité publique	* renforcement des systèmes de surveillance dans les TC * surveillance des parcs de stationnement en ouvrage * sécurisation des cheminements piétons entre zones d'activités et parcs de stationnement (plan lumière, traitement des aménagements)	NR NR NR	non estimé non estimé non estimé	<i>Pas d'information</i> <i>pas d'information</i> <i>pas d'information</i>
	1.2 – la sécurité des déplacements	<i>combinaison des actions prévues dans les objectifs suivants</i>	NR	non estimé	<i>pas d'information</i>
	1.3 – Observatoire de la sécurité	* observatoire de la sécurité : volet de l'observatoire global des déplacements	NR	non estimé	<i>pas d'information</i>
		* actions du Contrat Local de Sécurité signé en mai 2002.	NR	non estimé	<i>pas d'information</i>
2 – Diminution du trafic automobile <i>Objectif transversal</i>	<u>2.1 - Planification du développement futur</u> veiller à ce que l'implantation de nouveaux sites générateurs de trafic se fasse dans l'aire de desserte des TC Dans le cas contraire, engagement des promoteurs à établir des PDE Les implantations générant des trafics PL sont à localiser à proximité des grandes infrastructures routières	Renvoi au SCOT et PLU			
		* implantation de nouvelles zones d'activité : priorité dans les zones desservies par les TC Meilleure planification qui pourrait se baser sur l'exemple néerlandais (Zones A,B, C définies selon le niveau de desserte TC) ==> cartographie établie dans PDU (p19)	NR	non estimé	<i>Pas d'information</i>
		* organisation de la mixité habitat/activités : compatibilité entre déplacements générés par activités et caractéristiques des voiries	NR	non estimé	<i>Pas d'information</i>
		* PLH : privilégier les densifications des pôles urbains Densification : - à l'intérieur de l'espace délimité par A21, ex RN421 et RD500 et le long de l'ex RN45 et dans les communes jouxtant l'A21 * définir les périmètres à l'intérieur desquels le niveau de desserte en TC permet de réduire les normes de places de stationnement Normes fixées à : - 1 place pour 300m2 de surface brute de bureau le long du TCSP - 1 place pour 200m2 pour les autres secteurs situés à l'intérieur	NR NR NR	non estimé non estimé non estimé	<i>Pas d'information</i> <i>Pas d'information</i> <i>Pas d'information</i>

Autres objectifs	Thèmes	Principales actions/projets inscrits	calendrier affiché	Coût estimé	Mise en oeuvre du PDU
	2.2 – Redynamisation du centre ville de Douai	de la rocade - 1 place pour 150m2 pour le reste du territoire * favoriser le renforcement des pôles commerciaux de proximité dans les centres et gel des terrains périphériques à vocation commerciale * maîtriser le nombre de places de stationnement des secteurs périphériques à vocation commerciale mise en place d'une cellule de management du centre ville (interface entre les différents acteurs) : rôle défini dans PDU	NR NR NR	non estimé non estimé non estimé	<i>Pas d'information</i> <i>Pas d'information</i> <i>Pas d'information</i>
3 – développement des TC et moyens de déplacement économes et moins polluants	<u>Transports publics et intermodalité</u> 3.1 – mise en oeuvre d'un TCSP + restructuration du réseau de bus 3.2 – développement de l'offre ferroviaire sur Lille-Douai-Montigny-Somain 3.3 – développement d'une tarification 3.4 – politique d'accessibilité des PMR	* 4 phases : (schéma du TCSP dans PDU) 25 à 30 km Aniche/Douai Centre Hospitalier/Douai Auby/Douai Waziers/Douai avec présentation de l'insertion du projet dans l'agglomération et une première déclinaison du tracé dans la traversée de Douai centre mode guidé souhaité * mettre à l'étude la création d'une liaison Aniche-Somain par réutilisation de la voie ferrée * renforcement de la desserte (nombre de trains supplémentaires évalués dans le PDU) * développement et restructuration des pôles d'échanges : Douai, Montigny, Somain, Leforest * planifier avant fin échéance PDU la suppression des PN <i>voir obj 8</i> * mise en place de véhicules à plancher surbaissé	NR NR NR NR NR NR NR	Coût d'inv estimé à 245M€ en 2002 pour les 4 phases non estimé non estimé 0,25M€ en études; 1,52M€ en travaux pour Douai (hors TCSP) 1,52M€ non estimé non estimé non estimé	Réalisation d'une 1e phase entre Guesnain et Douai – mise en service courant 2009 coût : 125,40M€ Choix de la maîtrise d'oeuvre pour la 2e phase en juillet 2008 <i>Pas d'information</i> <i>Pas d'information</i> <i>Pas d'information</i> <i>Pas d'information</i> <i>Pas d'information</i>

Autres objectifs	Thèmes	Principales actions/projets inscrits	calendrier affiché	Coût estimé	Mise en oeuvre du PDU
		* aménagements de points d'arrêt	NR	non estimé	<i>Pas d'information</i>
		* définition d'une charte technique du point d'arrêt	NR	non estimé	<i>Pas d'information</i>
	3.5 – Informations multimodales et connaissance des usagers	* réalisation de fiches d'accessibilité TC aux différents pôles attractifs de l'agglo (sensibiliser les non captifs à l'offre TC)	En cours	762€/fiche + 12400€ (fonds plan)	<i>Pas d'information</i>
		* réalisation annuellement d'enquêtes auprès des entreprises (déterminer un potentiel de clientèle)	en cours	non estimé	<i>Pas d'information</i>
	3.6 – Parcs relais	6 Parcs relais dessinés sur une carto générale : aux terminus des branches du TCSP (Dechy, Auby, Waziers) et le long du TCSP (Douai, Flers en Escrebieux, Montigny)	NR	non estimé	<i>Pas d'information</i>
	<u>Modes doux</u>				
	3.7 – création d'un réseau cyclable sur l'ensemble du PTU réaliser entre 5 et 10 km de liaisons cyclables annuellement	une cartographie représentant une ébauche du réseau est dans le PDU	NR	non estimé	<i>Pas d'information</i>
		* réaliser une étude identifiant les voies et chemins utilisables pour créer le réseau intercommunal	NR	0,03M€ étude	<i>Pas d'information</i>
		* définir les itinéraires prioritaires	NR	non estimé	<i>Pas d'information</i>
		* réaliser les chaînons manquants	NR	3,8M € travaux	<i>Pas d'information</i>
	3.8 – organisation du stationnement vélo	* équipement en dispositif (type arceaux) et stationnement sécurisé	2003	0,3M€	<i>Pas d'information</i>
	3.9 – promotion du vélo	* créer une maison du vélo à Douai : promotion du vélo, échanges, lieu de rassemblement, organisation des sites de location vélo,...	NR	non estimé	<i>Pas d'information</i>
	3.10 – continuité des itinéraires piétons	* élaboration d'une charte piétons	NR	non estimé	<i>Pas d'information</i>
		* création d'un observatoire de la voirie	NR	non estimé	<i>Pas d'information</i>
		* réaménagement des abords des établissements scolaires	NR	0,3M€ étude	<i>Pas d'information</i>
		* création d'itinéraires piétons entre les sites excentrés et le centre ville	NR	non estimé	<i>Pas d'information</i>
		* développement des zones 30 en centre ville et dans les quartiers résidentielles	NR	non estimé	<i>Pas d'information</i>

Autres objectifs	Thèmes	Principales actions/projets inscrits	calendrier affiché	Coût estimé	Mise en oeuvre du PDU
4 – aménagement et exploitation du réseau principal de voirie d'agglomération	<u>Organisations des circulations</u> 4.1 – Modification ou créations d'infrastructures Coups partis = nouvelles infrastructures optimisation de la rocade et maîtrise des capacités des différentes pénétrantes amélioration de la continuité et de la sécurité des boulevards	* mise aux normes autoroutières RN455	NR	non estimé	<i>Pas d'information</i>
		* contournement d'Auby	NR	non estimé	<i>Pas d'information</i>
		* déviation de la RD120	NR	non estimé	<i>Pas d'information</i>
		* liaison RD58-rocade Est	NR	non estimé	<i>Pas d'information</i>
		* contournement de Roucourt	NR	non estimé	<i>Pas d'information</i>
		* aménagements des portes d'entrée de Douai	NR	non estimé	Réaménagement du Pont d'esquerchin
		* étude de la faisabilité d'une voirie collectrice au nord de Douai	2004	0,15M€	<i>Pas d'information</i>
		* liaison entre le sud et le nord d'Aniche	2004	0,7M€	<i>Pas d'information</i>
		* étude d'une liaison Douai/Orchies			<i>Pas d'information</i>
		* contournement de Pecquencourt	2003	0,15M€	<i>Pas d'information</i>
		* mise à l'étude 2*2 voies de l'ens de la rocade y compris RN421	2004	0,3M€	<i>Pas d'information</i>
		* étude de la faisabilité de compléments d'échangeurs de la RN421: avec les RD50 et 425			<i>Pas d'information</i>
		* étude sur l'amélioration de la continuité de la rocade entre RN421 et RD500			<i>Pas d'information</i>
		* requalification de la RN43 à l'entrée de Douai (bvd urbain)			<i>Pas d'information</i>
		* réinstaurer la continuité des boulevards de Douai			<i>Pas d'information</i>
* plan de circulation dans Douai pour éliminer tout transit			<i>Pas d'information</i>		
* audit sécurité sur les carrefours des boulevards			<i>Pas d'information</i>		

Autres objectifs	Thèmes	Principales actions/projets inscrits	calendrier affiché	Coût estimé	Mise en oeuvre du PDU
	<p>- proposer aux migrants des parcs relais aux abords des boulevards objectif 800 places répartis sur 3 parcs relais</p> <p>A moyen terme : parcs relais aux abords de la rocade en connexion avec le TCSP supprimer progressivement des places de stationnement le long de l'axe TCSP</p>	<p>* développement d'un système de jalonnement dynamique sur les capacités des parkings</p> <p>implantation le long de la RN43, RD917, aux abords du centre hospitalier,</p>		1,56M€	
<p>6 – transport et livraison des marchandises</p>	<p>6.1 – sortir les convois exceptionnels du centre de Douai</p> <p>6.2 – le transport de marchandises : éviter une dilution du trafic PL sur les voiries locales</p> <p>6.3 – inciter à une plus grande utilisation des modes alternatifs (rail, voie d'eau)</p>	<p>* trouver une alternative à l'itinéraire actuel transitant devant la gare de Douai et lancer les études de faisabilité</p> <p>* créer une voie spécifique PL entre RN45 et rocade Est qui desservirait la zone du Raquet</p> <p>* interdire le transit PL dans les zones urbanisées</p> <p>* mettre en place un jalonnement des zones d'activité à partir de la rocade</p> <p>* création de parcs de stationnement spécifique PL à des endroits stratégiques</p> <p>* définition d'un schéma directeur PL et d'un observatoire de suivi</p> <p>* créer une cellule marchandise en partenariat avec RFF, SNCF et VNF</p> <p>* étude en cours de l'implantation d'un quai public sur la Scarpe (Lambres les Douai)</p> <p>* souhait exprimé en faveur de l'examen du projet de ferroutage entre l'Europe du Nord et l'Ile de France voire l'Italie et l'Espagne pour limiter le trafic PL sur l'A1</p>	Très court terme (2003)	0,3M€	

Autres objectifs	Thèmes	Principales actions/projets inscrits	calendrier affiché	Coût estimé	Mise en oeuvre du PDU
	6.4 – les livraisons	<ul style="list-style-type: none"> * approfondissement de la connaissance sur les pratiques de livraisons dans les centres des communes : diagnostic préalable à réaliser avant de définir un plan d'actions à soumettre à validation en juin 2003 * mettre en place une concertation avec les professionnels pour étudier les leviers d'actions 	2004	0,03M€	
7 – encouragement pour les entreprises et les collectivités publiques à établir un plan de mobilité	<i>Cf thème 9.3</i>				
8 – mise en place d'une tarification et billettique intégrées pour l'ensemble des déplacements	8.1 – mise en place d'une tarification multimodale	<ul style="list-style-type: none"> * études tarifaires internes au PTU à réaliser pour refondre la tarification en vigueur (tarification zonale) * mettre en place le système monétique décrit dans le PDU * mettre en place le système monétique décrit dans le PDU 	2005 Court terme Moyen terme	0,07M€ (étude) 2,3M€ (équipement monétique)	
Autres objectifs	Thèmes	Principales actions/projets inscrits	calendrier affiché	Coût estimé	Mise en oeuvre du PDU
9 – Lutter contre la pollution de l'air <i>(objectif croisé avec celui relatif à la diminution du trafic automobile)</i>	9.1 – approfondir les connaissances dans les domaines environnementaux (lien avec le PRQA) + publier largement les données sur la qualité de l'air	<ul style="list-style-type: none"> * nouveaux capteurs spécifiques * augmentation des contrôles * campagne d'information et de sensibilisation 		0,53M€	

Autres objectifs	Thèmes	Principales actions/projets inscrits	calendrier affiché	Coût estimé	Mise en oeuvre du PDU
	<p>9.2 – mesures de maîtrise de volume de trafic</p> <p>9.3 – renouvellement flotte de véhicules :</p>	<ul style="list-style-type: none"> * étude spécifique impact énergie/émission du PDU * baisse de la vitesse en ville * diminuer le trafic en zone urbanisée * mise en place d'un centre de mobilité : aide aux entreprises et administrations, covoiturage, PDE * mise aux normes EURO III de la flotte bus et autocars * mise à disposition de vélos sur le territoire 	2006	0,23M€ étude	
10 – lutter contre les nuisances sonores	<p>10.1 – amélioration des connaissances : cartographie à réaliser sur l'ensemble du territoire</p> <p>10.2 – mesures de maîtrise des volumes de trafic</p>	<ul style="list-style-type: none"> * cartographie bruit sur l'ensemble du territoire * campagne d'information et de sensibilisation * diminuer le trafic en zone urbanisée * inciter à un report modal vers des modes plus silencieux * contrôler les niveaux sonores des véhicules motorisés * mettre en place une politique d'entretien des voiries ayant recours aux revêtements peu bruyants * politique de modération des vitesses dans les centres urbains * protections phoniques des espaces les plus exposés 		<p>0,3M€ études</p> <p>1,2M€ travaux</p>	
11 – améliorer					

Autres objectifs	Thèmes	Principales actions/projets inscrits	calendrier affiché	Coût estimé	Mise en oeuvre du PDU
l'accessibilité des réseaux de transports publics aux PMR					

Mise en œuvre et suivi du PDU

Création d'un observatoire associant les partenaires institutionnels du PDU

Rôle : 1 – organiser le suivi du PDU (mise en place de l'outil d'observation)

2 – développer et organiser l'information et la communication (mise en place d'une centrale de mobilité)

3 – organiser et animer des rencontres entre les différents acteurs de la mobilité

Contenu de l'observatoire : 6 domaines essentiels

socio-économie, aménagement du territoire, demande de transport, offre de transport, trafic, impacts

Modalités de fonctionnement : souhait d'une seule équipe sur l'ens du territoire

Cellule de suivi du PDU pilotée par le SMTD et contrôlée par un comité de pilotage/comité technique associant les partenaires ayant participé au PDU qui avaliserait les décisions

Contacts

SMTD - Responsable du PDU

nom/prénom

téléphone

e-mail

DDE

nom du service chargé de la mise à jour
de cette fiche :

ANNEXE : COMPOSITION DU PTU DE DOUAI AU 1/10/2008



Liste des communes du PTU au 1/10/2008

Anhiers	Guesnain
Aniche	Hamel
Arleux	Lallaing
Auberchicourt	Lambres-lez-Douai
Aubigny-au-Bac	Lauwin-Planque
Auby	Lécluse
Bruille-lez-Marchiennes	Lewarde
Brunémont	Loffre
Bugnicourt	Marcq-en-Ostrevent
Cantin	Masny
Courchelettes	Monchecourt
Cuincy	Montigny-en-Ostrevent
Dechy	Pecquencourt
Douai	Râches
Ecaillon	Raimbeaucourt
Emerchicourt	Roost-Warendin
Erchin	Roucourt
Esquerchin	Sin-le-Noble
Estrées	Villers-au-Tertre
Faumont	Waziers
Féchain	
Férin	
Flers-en-Escrebieux	
Flines-lez-Raches	
Fressain	
Goelzin	

NB : carte à actualiser (il s'agit ici du PTU de 2002)